

Seçiminiz prestijinizdir.



Dünyanın en modern ve güvenli uçakları olan
AIRBUS A-321, AIRBUS A-300 ve
dünyanın en sessiz ve güvenli uçakları sayılan
Amerikan McDonnell-Douglas firmasının MD-88 uçakları ile
yurtiçi ve yurtdışında 6 yıldır göklerdeyiz.



ONUR AIR
TAŞIMACILIK A.Ş.

Çatal Sokak No: 3 Şenlikköy 34810 İstanbul
Tel: (212) 663 23 00 Faks: (212) 663 23 19
e-mail: info@onurair.com.tr



İSTİKBAL
GÖKLERDEDİR...
M. KEMAL ATATÜRK

Rekordmenler Gazi'nin
Huzurunda



HAVACILIKTAKİ KRİZ THY İÇİN FIRSAT OLABİLİR Mİ?

KRİZ, AYNI ZAMANDA FIRSATTIR...



Sefa İnan / UTED Başkanı
UTED President

Ülkemizde yaşanan ekonomik krizin yanı sıra, Amerika'da yaşanan son yılların en büyük terör olayı ve neticesinde başlayan savaş, bütün dünya ülkeleri gibi bizleri de son derece etkilemiştir. Özellikle bu terör olayından kaynaklanan sektördeki durgunluk, en çok uzakdoğu ve okyanus üstü sefer yapan dev havayollarını etkilemiş, hatta devlet desteği olmadan uçamaz hale getirerek, havacılık sektörünün büyük yara almasına yol açmıştır. Avrupa'daki şirketlere baktığımızda ise; bazı şirketlerin iflas ettiğini, bazı şirketlerin de iflasın eşiğinden kurtulmak için devlet desteği aradıkları görülmektedir. Malumunuz olduğu üzere, Avrupa Birliği'ndeki şirketler, devlet yardımı alabilmek için, Avrupa Birliği'nin müsaadelerini almak zorundalar. Bu nedenle bazı şirketler, kendi ülkelerinden kısa da olsa yardımı Avrupa Birliği'nin müsaadesiyle alabilmektedirler.

Ülkemizde ise durum farklı; müsaade için bir yere başvurmak gerekmiyor ama bizde de para yok...Bu arada, bazı Avrupa şirketlerinin yapısal bozukluklarını bu krize vermeye çalıştıkları veya çalışacakları da ayrıca açık olarak görülmektedir.

Ulusal havayolumuz THY'ye baktığımızda; Ortadoğunun en büyük şirketlerinden biri haline gelmiş ve de yükselme trendi içinde olan "en genç filo" ünvanını da elinde bulundurmaktadır.

THY'nin bu krizden en az şekilde etkileneneğini, hatta bu krizin milli havayolumuz için bir fırsat teşkil edeceğine inanıyorum.

Yurtdışında çalışan vatandaşlarımız, dini bayramlar, yılbaşı tatilleri ve diğer tatil zamanlarında seyahat edenler, hac görevlerini yerine getirmek isteyenler, yolculuklarını genelde milliyetçi duygularla milli havayolumuzla yapmaktadırlar. **Bu nedenle, dünyada hazır yolcusu olan tek havayolu şirketi milli havayolumuz THY'dir.**

İnsanlar gerek iş seyahatlerini gerekse tatil ihtiyaçlarını, ulaşım sektörünün hala en güvenli aracı olan uçaklarla yapmak zorundadırlar ve bunun başka bir alternatifi de yoktur. Gerek zaman açısından, gerekse güven açısından; en rahat ve ekonomik

ulaşım aracı, yine her koşulda uçaklardır.

Avrupa'daki rakip şirketlerimizin düştüğü zor durumdan, milli havayolumuz THY'nin faydalanması ve Avrupa'nın en büyük şirketleri arasında yer alması işten bile değildir.

Bunun için THY bence küçülme yoluna gideceğine aksine, rakiplerinin düştüğü zor durumdan faydalanarak liderliği alabilecek politikalar üretmelidir. Aksi takdirde, Avrupa'daki şirketlerin yaptığı gibi; işçi çıkararak ve de küçülerek bu krizi atlarmaya çalışmak, kriz bittiğinde eski yerinden daha aşağıda bir yerde başlamayı da beraberinde getirecektir.

Bence rasyonel ve atılımcı politikalar üretilmeli, hazır yolcumuzun üstüne Avrupa'daki şirketlerin bocalamasından faydalanarak, o pazarı da ele geçirecek, *-riskli de olsa -* çalışmalar yapılmalıdır.

Başarılı olmak için görülmesi gereken risk, bence şu an en uygun zemini bulmuştur.

THY Teknik'in şu anda birimler arasında en çok para kazanan durumda olduğu hepinizce bilinmektedir. Küçülme yolunda olan Avrupa şirketlerinin uçaklarının; JAR uygulaması içine girmiş, tüm Avrupa tarafından bakım kalitesi kabul edilmiş şirketimizde bakımlarını yapabilmek, düşük maliyetli teknik eleman kullanan şirketimiz için bir kazanç olacaktır. (Teknisyen maliyeti Avrupa'da 10.000 dolarla telaffuz edilirken, ülkemizde ortalama 2000 USD civarındadır.)

Küçülme adına; ülkemizin zor koşullarında yetişmiş deneyimli, tecrübeli, JAR uygulamalarına ayak uydurmuş elemanlarını kaybetmek, şirketimiz için bir risk olmakla beraber, kazandırdığı ve de imkan bulunursa bu kazancını artırılabilceği bir ortam yakalanmış durumda iken, altın yumurtlayan tavuğu kesmekle eş anlamlıdır.

Sonuç olarak: Dünyada yaşanan kriz bir gün mutlaka bitecektir. Rasyonel politikalar izleyecek yöneticiler veya siyasiler de bu zor koşullarda ortaya çıkarlar ve çıkmalıdır da...

En kolay çözüm herkesin yaptığını yapmaktır. Krizlerden faydalananlar, her dönemde ve koşulda olmuştur. Bu dönem, bence bizim dönemimizdir.

İyi günde, kötü günde beraber olunan evlilikler gibi; iyi günde beraberken, kötü günü de beraber yaşamak ve savaşmak arzusuyla .

Saygılarımla.

İçindekiler / Contents



YIL: 10 • SAYI: 120 • KASIM-NOV. • 2001

UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

EDİTÖR
&
GENEL KOORDİNATÖR
KEMAL KANAT

REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
NEŞE TANER

YAZI KURULU:

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

KATKIDA BULUNANLAR:

Yurdaer Aksoy, Zeki Gürsoy, Turan Körez,
Mustafa Üstündağ

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

Baskı ve Cilt: Dünya Yayıncılık AŞ.

Tel: 0212 629 08 08

DERGİMİZDE YAYINLANAN YAZI VE FOTOĞRAFLARIN
TAMAMI YA DA BİR KISMI, KAYNAK GÖSTERİLMEK KOŞULU
İLE, KULLANILABİLİR.

DERGİMİZDE YAYINLANAN YAZILARIN SORUMLULUĞU
YAZARLARINA, REKLAMLARIN SORUMLULUĞU FİRMALARINA AİTTİR.

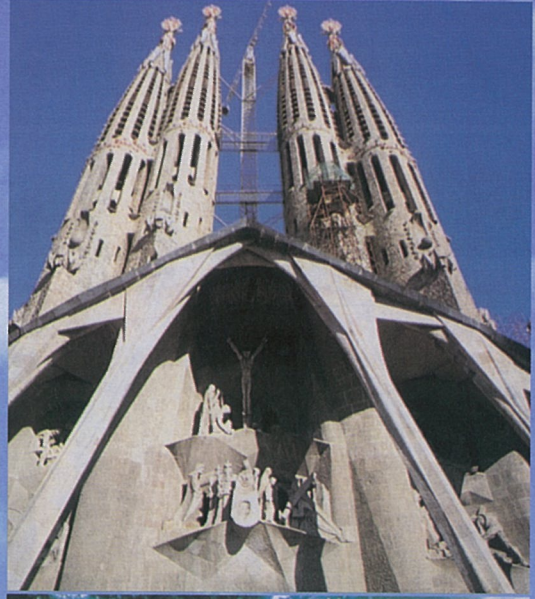
- Gündem 3
- İçindekiler 4-5
- Haberler 6-11
- Röportaj: Uçak Teknisyeni
Önder Atmaca 12-13
- Rekortmenler Gazi'nin
Huzurunda 14-17
- Sizin Ayağınız Kaç Numara? 18-19
- İnsanlık İçin Karagün: 20-21
- Uçak Bakımında
İnsan Faktörü (3) 22-24
- Teknik Kısaltmalar 29
- Tarihin Gücü 30-32
- Havacılık Önderleri 33



Haber

6-11

- Kişisel Denizaltılar 34-36
- Sağlık: Ülser 37
- Uçuş Noktası:
Barselona 38-41
- Spor: Bisiklet 42-43
- Nereden Nereye 44
- Kültür-Sanat 45
- Teknolojide
Yenilikler 46
- Bir Soru Bir Yanıt 47
- Anlaşmalı Yerler 48
- Güzel Sözler 49
- Bulmaca 50



Barcelona

38-41



Rekortmenler Gazi'nin Huzurunda: 14-17



KISA KISA ...

Amerika Sahil Güvenlik'te uluslararası buzul gözetleme görevinde MSS 5000'ler kullanılıyor...

İsveç Uzay Sanayi (SSC); Amerika Sahil Güvenlik kuruluşu, C-130'lara MSS 5000 (Deniz gözetleme sistemi) *software* sistemi sağlayarak ödül kazandı. Başlangıçta ilk 2 MSS 5000 sistemi, uluslararası buzul gözetleme için ve 4.cüsü ise sahil çevresi koruma için kullanılacak.

Şubat'tan Ağustos'a kadar süren buzul döneminde uçurulan C-130 ile buz dağlarının son hareketleri gözlenerek kuzey atlantik deniz trafiğine bilgi sağlanacak.

MSS 5000'ler; Yeni nesil deniz gözetleme sistemi olup bu sayede sahil güvenliğe önemli yararlı bilgiler sunmakta. Ayrıca; balık sürüleri kontrolünü, arama-kurtarma, çevre kirliliği gibi konularda da önemli bir etkisi var.

UAC'nin Yeni Bakım anlaşması Pratt&Whitney'le imzalandı

UAC (United Airlines Corp.) ve Pratt&Whitney aralarında uzun vadeli bakım anlaşması imzaladı. Toplam 400 motoru kapsayan bu anlaşmanın yaklaşık 400 milyon dolar tutarında olacağı tahmin ediliyor.



Ortak taarruz uçağı (JSF) projesinde, Türkiye TAI aracılığıyla üretimde "ana katılımcı" olarak görev alacak.

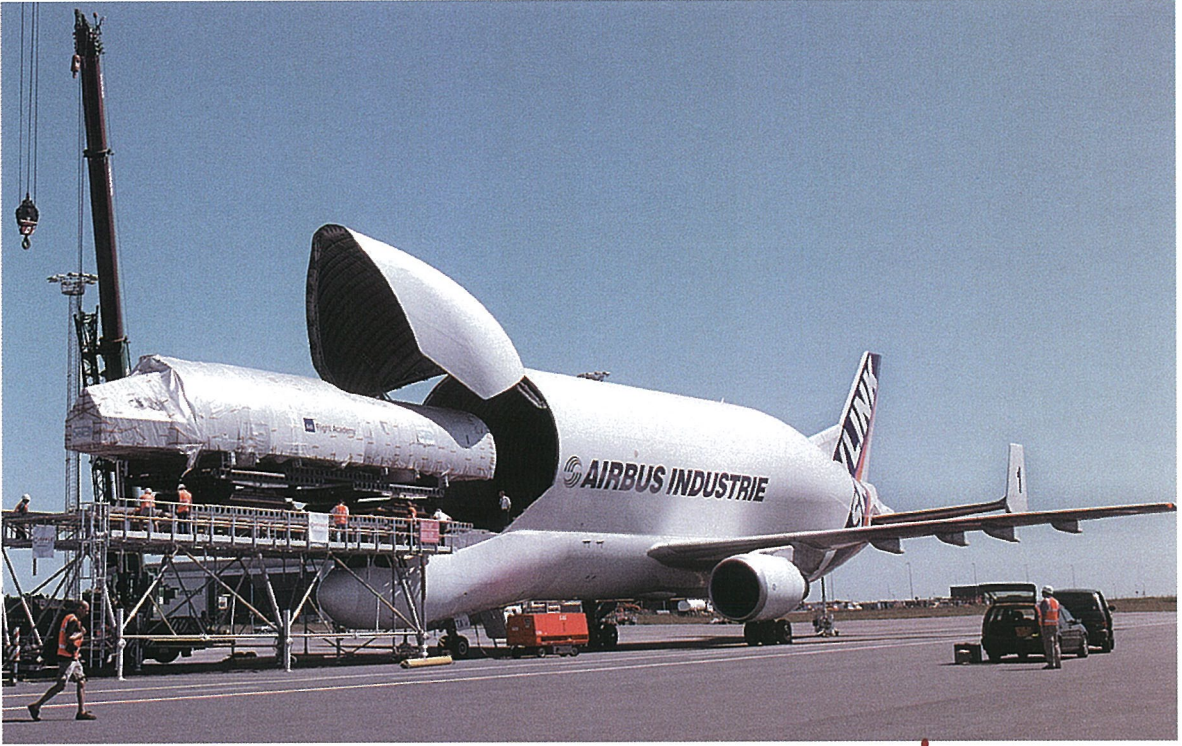
1998 yılında başlatılan çalışma ile ortak üretimi öngörülen uçağının "mühendislik ve üretim geliştirme" tekliflerinin incelenmesi sonucu, kazanan firma ve uçak tasarımının Kasım 2001 tarihinde açıklanarak, üretimde önemli bir aşama gerçekleştirilmiş olacak. ABD'li Boeing ve Lockheed Martin gibi dev havacılık kuruluşlarının da üretimde görev alacağı JSF projesinde, ABD ve İngiltere "Geliştirmede İşbirliği Ortakları" olarak görev alacak.

İtalya, Kanada, Norveç, Hollanda ve Danimarka ise "yardımcı-sınırlı ortaklar" olarak üretime katılacaklar. İsrail ve Singapur'da "Bilgilendirilmiş Müşteriler" ba-

zında üretimde görev alırken, TAI Türkiye adına "ana katılımcı" olarak yüz yılın savaş uçağı üretimine katkı sağlayacak.

Pratt&Whitney ve Hollanda şirketleri arasında anlaşma

Pratt&Whitney ve 6 Hollanda şirketi Joint Strike Fighter program için aralarında yeni bir anlaşma imzaladılar; PW tarafından desteklenen Joint Strike Fighter Programı (JSF) için 6 Hollanda şirketi ile PW arasında ortak çalışma kararı aldılar. Yetkililer bu sayede JSF adına daha az maliyeti ve daha etkili bir program oluşturulduğunu belirttiler.



Airbus Beluga Yeni SAS Havayolları Filosu İçin Eğitim Kabini Gönderdi

Dünyanın en büyük uçağı Airbus A300-600ST Süper Transporter, diğer adıyla Beluga, gerçek ölçülerindeki, eğitim amaçlı ilk kabini, Toulouse'dan, Kopenhag'daki SAS Uçuş Akademisi'ne taşıdı. Eğitim kabininin ön tarafı A330/340 ve A320 ailesi uçak gövdesinden oluşan eşsiz bir birleşim. Eğitim kabini; koltuk, mutfak ve tuvaletler dahil olmak üzere tam donanımlı olarak kabin ekibini, hem SAS geniş gövdeli hem de Airbus tek koridorlu uçakları için eğitebiliyor.

Eğitim kabini, 20 metre uzunluğunda ve 20 ton ağırlığında. Bu dev kesiti, bir gün içinde Toulouse'dan Kopenhag'a 1,400 met-

reküp kargo kompartımanına sahip olan sadece Airbus Süper Transporter taşıyabilirdi.

SAS Havayolları, pazarda iddialı 11 adet A330/A340 ve dünyanın en başarılı uçak ailesinin en büyük uçağı Airbus A321'den 12 adet sipariş verdi. İsmi Beyaz Balina'dan almış olan Beluga, Airbus tarafından ilk olarak, kendi uçak parçalarını Avrupalı diğer üretim alanlarına taşımak üzere geliştirildi. Bugün Airbus'ta 5 adet Beluga görev yapıyor. A300-600ST'nin ana katı 37.7 metre uzunluğunda ve kesit çapı 7.1 metre. Beluga 47 ton taşıma kapasitesi ve 1,670 km/900 nm menzile sahip.

Lufthansa Yolcusu Miles&More Programı ile Uçuş Mili Topluyor

Lufthansa'nın sık seyahat eden yolcular için uygulamakta olduğu Miles&More programı sekizinci yılında 5 milyon üyeye ulaştı.

Uçuş milleri ancak Lufthansa uçuşlarında veya Star Alliance bünyesinde yer alan diğer havayolu şirketleri ile yapılacak uçuşlardan elde edilebiliyor. Toplanan millerin karşılığında verilecek ödüller sadece bedava bilet alınması veya uçuş sınıfının yükseltilmesi ile kısıtlı kalmıyor. Toplanan miller karşılığında çeşitli seyahat seçenekleri, olağanüstü etkinliklere yönelik ödüller veya hediyeler elde edilebiliyor.



KISA KISA ...

Lockheed Martin ve Microsoft, ABD hükümetini "e-iş"e hazırlayacak

Savunma, havacılık ve telekomünikasyon devi Lockheed Martin ve dünyanın en büyük yazılım firması Microsoft şirketi, Amerikan hükümetine bağlı sivil ile askeri kurumların bilgi ve teknoloji pazarındaki iş imkanlarını izleyebilmek amacıyla stratejik bir ittifak oluşturdıklarını açıkladı.

Anlaşmaya göre Lockheed Martin ve Microsoft, devlet kurumlarının hızla güvenli e-ticaret modeline geçme talepleri için, yüksek güvenli ve ileri teknolojiyle çalışacak çözümler üretecek. Lockheed Martin'in ana havacılık, uzay sistemleri, entegrasyon ve teknoloji hizmetleri gibi ana iş alanlarının her biri, Microsoft teknolojisinden ve ürünlerinden faydalanacak.

Airbus Kuzey Amerika'da Yönetici Değişimi

Airbus Kuzey Amerika ve Airbus Servis Şirketi'nin partneri; AINA Holding Yönetim Kurulu Başkanı Nick Tomasetti (65); bu yılın sonunda emekliye ayrılacak. Nick Tomasetti'nin yerine 2 Ocak 2002 tarihinde Henri Courpron (38) geçecek. Henri Courpron şu anda Kuzey Amerika Airbus İşletme Grubu Başkanı.



Avustralya Savunma Bakanlığı Tiger'ı seçti

Avustralya Savunma Bakanı Peter Reith, Armed Reconnaissance Helicopterleri (ARH)'nin AIR87 projesi çerçevesinde Eurocopter International Pacific'lerin alınmasına karar verildiğini açıkladı.

Yapılan açıklamada Tiger'ın günümüz modern ve zorlu görevleri üstlenebilecek güçte tam bir savunma sistemine sahip olduğu ve Tiger ARH'lerin Avustralya Ordusunun kapasitesine katkıda bulunacağı belirtildi.

Eurocopter'lerin Başkanı Jean-François Bigay; Tigerlerin özel operasyonel kalitesi dı-

şında Avustralya'nın yakın ve yüksek nitelikte uzun dönem endüstriyel ortaklık kurmakta gösterdiği isteklilik ile Eurocopterlerin de yeteneklerini öne süren kararından gurur duyduklarını kaydetti. Bu kararın ayrıca Avustralya, Fransa, Almanya ve gelecekteki Tiger kullanıcıları adına çok sevindirici bir haber olduğunu belirtti.

Queensland'de 22 Tiger Helikopterinin yapılması planlanırken, tüm Tiger programı çerçevesinde bazı parçaların da özel olarak Avustralya da üretilceği bildirildi.

DEVLET ADAMLIĞINDA YENİ VİZYON

29.09.2001 tarihinde Ankara'da yapılan ulaşım sektöründe örgütlenmiş tüm sivil toplum örgütlerinin toplantısında; daha önceki dönemlerde "Yapıldı Densin" mantığı ile yapılan toplantı ve sempozyumlardan farklı olarak, Sayın Bakan'ın bütün gün yerinden kalkmaksızın konuşmacıları yakından izlemesi ve dinlemesinin yanı sıra, konulara yakın ilgisi şimdiye kadar görmediğimiz bir devlet adamı modeli olarak hafızalarımıza işlenmiştir.

Ulaştırma Bakanı Sayın Oktay VURAL'ın katılımcılara gösterdiği yakın ilgi ve konulara verdiği önem açısından kutluyoruz. Saygılarımızla..

UTED YÖNETİM KURULU

CITY LOGISTICS®

C.L. LOJİSTİK DAĞITIM KURYE HİZMETLERİ A.Ş.

TOPLU DAĞITIM YÖNETİMİ' nde

Size Özel Çözümler...

Yurt Sok. No: 42 Kat: 5 80340 Çağlayan / Şişli - İstanbul
Tel: 0212 291 42 47 pbx Fax: 0212 225 36 75



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

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü, İstanbul-Türkiye
Tel : +90 212 663 7010
Fax : +90 212 663 7013
E.mail : prima@primaaviation.com
sales@primaaviation.com





KISA KISA ...



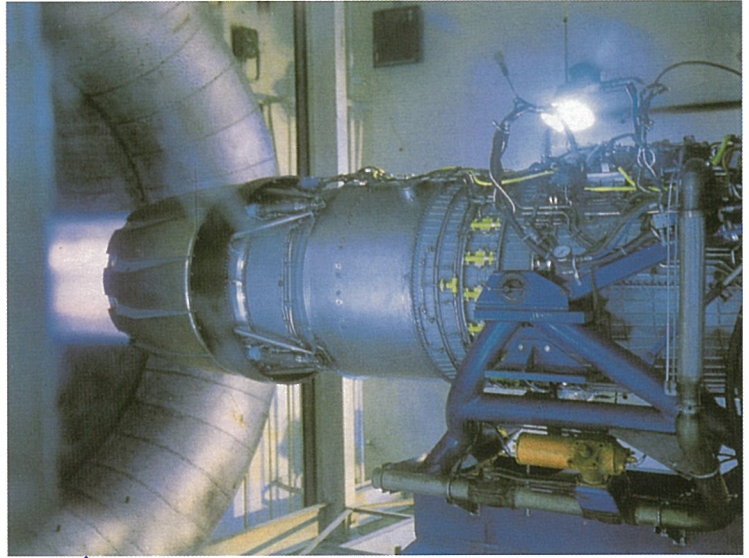
Emirates'te "No-Smoking" Dönemi Başladı

Emirates'le seyahat eden yolcuların büyük çoğunluğunun "No-smoking" uçuşları tercih ettiğini belirten Emirates Başkanı Şeyh Ahmed bin Saeed Al Maktoum, firmanın uzun vadede sigara politikasını değiştirmesinde en büyük etkenin yolcularının istekleri olduğunu söyledi.

Emirates sigaradan tamamen arındırılmış bir ortam sağlayarak yolcularının yanı sıra kabin personelinin sağlığı konusundaki duyarlılığını bir kez daha gösterdi.

Boeing, İnış Takımlarının temininde Goodrich ile anlaşma imzaladı

Goodrich, B737, 747, 757, 767 ve 777 modeli uçaklar iniş takımı sağlamak üzere yeniden Boeing ile anlaştı. Bu anlaşma ile her iki şirket arasındaki önceden mevcut olan 14 anlaşma yenilenmiş olup, süresi 2006 yılına kadar uzatılmış oldu. Anlaşma özel donanım ve parçaları da kapsamakta.



"TEI- İhracatta Türkiye'nin En Büyük 56 ncı Kuruluşu.."

İstanbul Sanayi Odası (ISO)'nın şirketlerin 2000 yılı performanslarını dikkate alarak hazırladığı "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" araştırmasının sonuçları açıklandı. ISO'nun sözkonusu araştırma verilerine göre Tusaş Motor Sanayii A.Ş. (TEI), 2000 yılı sonunda ülkemizdeki 500 büyük sanayi kuruluşu arasında satışları ve ciroosu bakımından 224 üncü, ihracatta ise 56.ncı sırada yer alarak bir başarıya daha imza attı.

Kuruluşların, üretimden satış, öz sermaye, kar oranları, katma değer, bilanço aktif ve pasif ana kalemleri, ihracat, vergiler ve çalışanlar gibi bilgilerinin kullanımı ile yapılan bu araştırma, Türkiye'de sanayinin önemini ve ağırlığını büyük ölçüde ortaya koymaktadır.

ISO tarafından 1999 yılında yapılan araştırma sonuçlarına göre TEI, satışlar ve ciroo alanında 254 üncü, ihracat alanında ise 66 ıncı sıra

da yer almıştı. Yükselen başarı grafiği, TEI'nin uçak motorları alanında, gerek üretim gerekse askeri ve sivil ürün ihracatına verdiği büyük önemin sonucu olarak sağlıklı bir şekilde büyümesi ve gelişmesinin de somut bir göstergesidir.

Elde ettiği başarılarla gururumuz olan TEI, 2000 yılında, bir önceki yıla göre %50'lik bir büyüme sağlayarak, satışlarını 75 milyon dolar mertebesine ulaştırmış olup; bu satışların %72'lik gibi önemli bir bölümünü ihracat gelirleri oluşturmaktaydı.

Üretim tesisleri, en yüksek teknoloji, tezgah ve teçhizat ile donatılan ve ürettiği motor parçalarının çoğunda tek tedarikçi olan TEI, kurulduğu tarihten itibaren yüklendiği bütün projeleri başarıyla yerine getirerek, havacılık ve uzay sanayii gibi yoğun rekabete dayalı bir alanda kullanıldığı ileri teknoloji ve kalitesi ile bir dünya şirketi konumuna geldi.

Türkiye Airbus Askeri Uçak Projesinde

Le Bourget 2001 Havacılık fuarı'nda, Airbus A400M askeri uçağı konusunda bir niyet anlaşması imzalandı. Programda yer alan ülkeler; Türkiye, Lüksemburg, Belçika, Fransa, Almanya, İtalya, İspanya, Portekiz ve İngiltere oldu.

Niyet Mektubu bu yıl içinde A400M'in deneme uçuşu için imzalanacak anlaşmanın son basamağı. İmzalanan anlaşma ile ülkeler satın alınacak uçaklar için (Silahlanma Konusunda Birleşik İşbirliği Örgütü) OCCAR'la ortak olmayı kabul ettiler.

Airbus A400M'ler modern ve çok fonksiyonlu hava taşıma araçları olarak Avrupa Hava Kuvvetlerinin eski filolarındaki, C-130 Hercule ve C-160 Transall'ların yerini alacak. Bu uçakların iki katı taşıma kapasitesi ve iç hacime sahip, dört motorlu A400M'ler, Avrupa hava taşımacılığının kapasitesini artırarak, genel destek, eğitim ve uçuş prosedürleri konularında girişimlere olanak veriyor ve çok uluslu birlik içinde insancıl ve barış yanlısı bir misyon yükleniyor.



Başlangıç üretimi olarak 212 uçağı taahhüt eden niyet mektubunda ülkelere düşen uçak sayısı şöyle: Türki-

ye:10, Belçika: 7, Fransa: 50, Almanya: 73, İtalya:16, Lüksemburg:1, Portekiz: 3, İspanya:27 ve İngiltere:25.



Türk Hava Yolları personeli olarak "Yorulmadan beni izleyin..." emrini yerine getirebilme, azim ve inancı ile seni sevgi saygı ve özlem içinde anıyoruz.

"İZİNDEYİZ ATAM"

UTED YÖNETİM KURULU

Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında yapılacak çekilişte bir okurumuz iki kişilik Tiyatro bileti kazanacaktır.

Geçen ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında yapılan çekilişte Sayın Alaaddin Karabacak üç kişilik Tatilya biletini kazanmıştır.

Gösterdiğiniz ilgiye teşekkür ederiz.

UTED DERGİ

Bu ayki konuğumuz; Uçak Elektronik Revizyon Atelyesi teknisyenlerinden Önder Atmaca. Kendisini mesleki yönden değil, farklı bir özelliğinden dolayı tanıtmaya ihtiyacını hissettik. Kimsenin bilmediği sanatçı yönünü sizlerle paylaşmak için yapılan bu keyifli röportaj sonrası, omuz omuza çalıştığımız kişilerin aslında ne özelliklere sahip olduğunu da hatırlatmış olacağız.

UTED: Bize kendinizi tanıttırmısınız ?

Önder ATMACA: 1968'de Trabzon'un bir sahil köyünde doğdum. İlk ve orta öğrenimimi köyümde tamamladım.



İçimizden Biri

dıktan sonra, liseyi okumak için şehir merkezine yerleştim, S.H.M.Y.O'na girdim. Üniversitede okurken, yaşamı biraz daha özgürce üretebilmek düşüncesi beni yeni arayışlara itti. Ve sonunda eşsiz güzellikteki Kapadokya'nın bir o kadar otantik ilçesi Avanos'a yerleştim. Burada bir otelde yöneticilik yaptım. Avanos'taki yıllarım



Önder Atmaca
Uçak Teknisyeni



otel odaları ile şarap kokulu seramik atölyeleri arasında gidip geldi. 1997 de hem eğitimini aldığı mesleği yapmak, hemde çalışmalarımı yaşamsal sorunların etkisinden kurtarmak düşüncesi beni THY'na taşıdı.

UTED: Sanatla tanışmanız nasıl oldu ?

Önder ATMACA: Bu soruyu isterseniz "Seramiğe ilginiz nasıl başladı?" diye değiştirelim. Sanat kavramı bana biraz ağır gelebilir. O yükün altına giremem. Ayrıca Necati Usta'nın kemiklerini de sızlattmak istemem. Şimdi sorunuza dönelim; Seramiğe olan ilğim çok eskilere dayanmıyor. Avanosta'ki kayadan oyma seramik atölyelerinde, testi şarabı eşliğinde yapılan derin söyleşilerin dayanılmaz çekiciliği, seramiğe

ilgi duymamın ilk nedeni oldu. İkinci bir nedeni ise, bir dönem "seramiği" karnımı doyurabileceğim bir iş olarak görmem oldu.

UTED: Yaptığınız eserlerde kullandığınız ana madde nedir?

Önder ATMACA: Benim şu ana kadar yaptığım çalışmalaradaki ana madde hep çamur oldu. Tabi bunun yanında çamura şekil vermek için yaptığım el aletleri ve çamuru fırınlamak için kullanılacak bir fırın da gerekti.

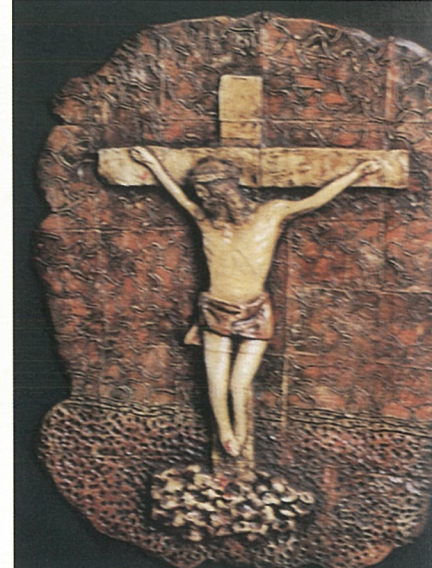
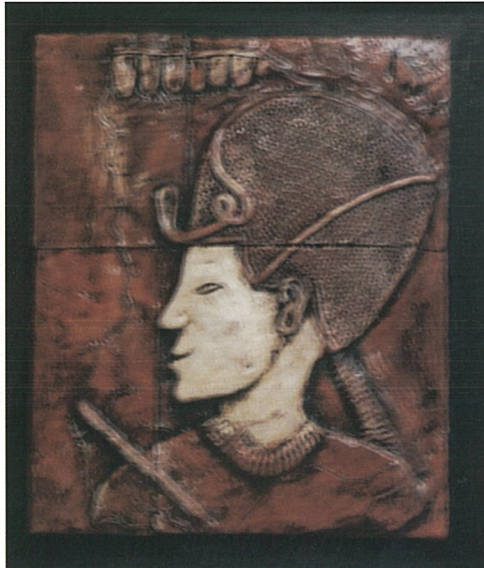
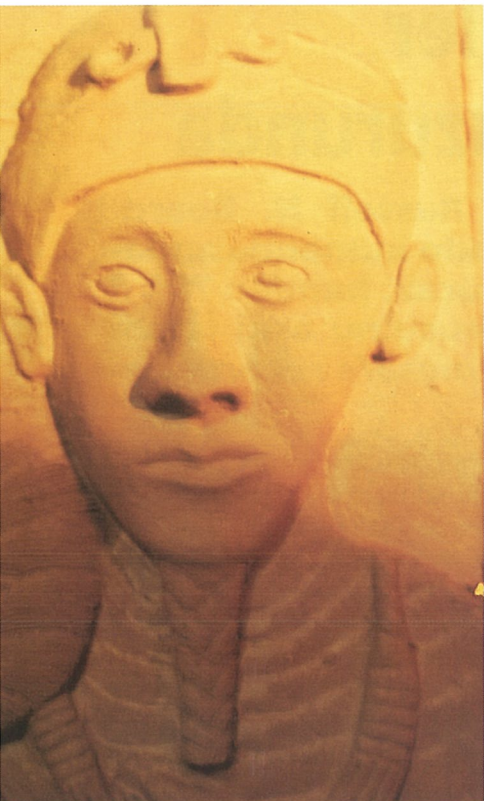
UTED: Eserlerinizi sergileyebiliyor ve satabiliyor musunuz?

Önder ATMACA: Çalışmalarımı satışa dönük yapmıyorum. Ama bu güne kadar

yaptığım çalışmalar da bir şekilde elimden çıkmış durumda. Onun için evimin duvarlarında dü-

bel delikleri de hayli fazladır. Bu güne kadar bir sergi açabilecek kadar çalışmayı bir arada tutamadım. En son 7 parçalık bir çalışma ile THY Eğitim Başkanlığı Sergi Salonundaki sergiye katıldım. Bundan sonra da çalışmalarımı belli bir zaman diliminde elimde tutmayı başarabilirim yeni bir sergi açmayı düşünüyorum.

UTED: Daba ilkokulda iken resim ve şiirlerde derreceler alan, yaptığı eserler ve sergileriyle SKYLI-FE dergisinin görülecek yerler, sergiler bölümünde de yayınlanan bu sanatçı arkadaşımızın çalışmalarının devamını diliyoruz.



Amerikalı havacılar Russell N. Boardman ve John L. Polando kumandasındaki **"Cape Cod"** isimli uçak, bundan 70 yıl önce, Atlantik Okyanusu'nu aşip İstanbul'a inmiş ve 'uzun mesafe rekoru' kırmıştı.

İlk kez yurtdışına çıkan biri, ziyaret ettiği ülkenin Cumhurbaşkanıyla tanışacağını hayal bile edemez. Ama neredeyse tam 70 yıl önce, iki Amerikalı pilot, böyle bir hayali gerçekleştirdiler. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Paşa tarafından kabul edildiler.

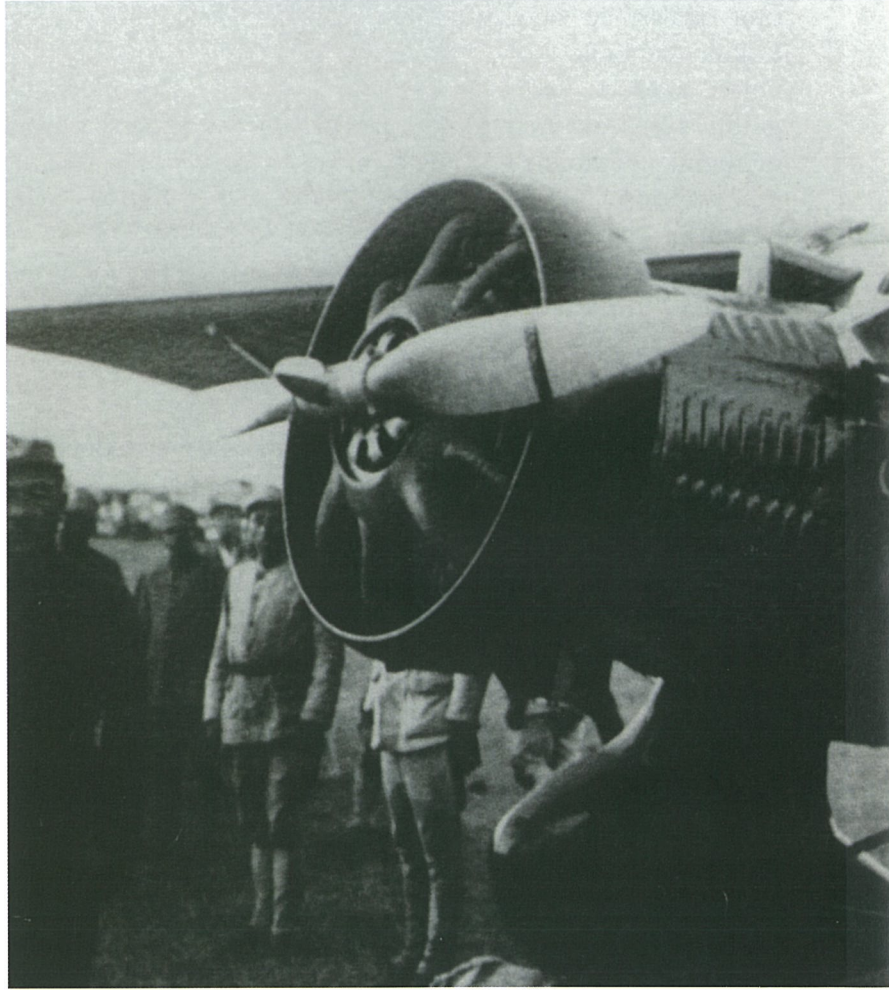
Bu iki Amerikalı pilotun yola çıktıkları gün, yani 28 Temmuz 1931'de, havacılık tarihinde bir ilk daha gerçekleşiyordu: O gün havalanan iki uçak, Atlantik Okyanusu'nu geçmeyi hedefliyordu. İkisi de uzun mesafeler için üretilmişti; özel ısmarlama Bellanca modeli tek motorlu pırpır tipiydiler. Havalandıkları pist, daha iki ay önce açılan New York-Brooklyn'deki Floyd Bennett Havaalanıydı. New York'ta yerel saat, sabahın 6'sını gösteriyordu.

Hedef: İstanbul

Russell N. Boardman ve John L. Polando kumandasındaki **"Cape Cod"** isimli uçağın hedefi ise İstanbul'du. Amaç, İstanbul'a inip uzun mesafe rekoru kırmaktı.

Dokuz silindirli 300 beygirlik J-6 Wright-Cyclone motorlu Cape Cod'un kalkış ağırlığının üçte ikisi benzin ve motor yağından oluşuyordu. Bu uçaklarda ne radyo, ne fren, ne de jeneratör vardı!

Pilotlar yanlarına iki takım elbise, 10 bin adet kartpostal içeren bir torba, her biri paraşütle bağlı 16 adet 25 Tem-



Cape Cod'un "uzun mesafe rekoru"

Rekortmenler Gazi'nin huzurunda

Amerikalı havacılar Russell N. Boardman ve John L. Polando kumandasındaki **"Cape Cod" isimli uçak, bundan 70 yıl önce, Atlantik Okyanusu'nu aşip İstanbul'a inmiş ve 'uzun mesafe rekoru' kırmıştı.**

muz 1931 tarihli New York Times gazetesi, iki kızarmış tavuk, ekmek, iki termos dolusu kahve, son meteorolojik durumu gösteren bir dünya haritası ve bir de uçuş verile-

rini kaydeden barograf cihazı almışlardı. Ayrıca, yanlarında Türkiye'nin Washington Büyükelçisi Ahmet Muh-tar tarafından kaleme alınmış ve "Gazi'ye takdim etmek



üzere" kendilerine verilmiş bir mektubu da taşıyorlardı.

Yanlış Anlaşılma

Aynı gün aynı havaalanından, Türkiye'deki Amerikan Büyükelçiliği'nden habersiz, bir uçak daha kalkmıştı. İki uçağın kalkışları arasında sadece 18 dakika fark vardı. Ancak hedefleri farklıydı. İlk kalkan Cape Cod, İstanbul'a gelmeyi hedefliyordu. Ondan 18 dakika sonra havalandan Miss Vecedol ise; dünya turu yapmayı ve rekor kırmayı amaçlıyordu.

Bu durum İstanbul'da yanlış anlamalara yol açtı. Tepebaşı'ndaki ABD Elçiliği'ne ulaşan bir telgraf mesajı, "Amerikalı pilotlar İrlanda'ya indiler" yollu bir söylentinin

yayılmasına neden oldu.

Aslında Miss Veedol'un hedefi, henüz 4 hafta önce Amerikalı pilotlar Past ve Gatty'nin gerçekleştirdikleri 8 gün 15 saat 51 dakikalık dünya turu rekorunu kırmaktı. Ancak, Miss Veedol dünya turu rekorunu kıramadı. Fakat bir başka yoldan tarih sayfalarına girmeyi başardı. İki ay sonra ilk Japonya-Amerika uçuşu gerçekleşti ve Miss Veedol, bir Japon gazetesinin ilan ettiği 25 bin dolarlık ödüle layık bulundu.

49 Saat 8 Dakika Uçuş

İstanbul'a gelen Cape Cod adlı uçak ise yoluna devam ediyordu. ABD'nin Ankara Büyükelçisi Joseph Grew ve kızı Anita, İstanbul'da, Yeşilköy Havaalanı'nda tam 10 saat beklediler. Elçi ve kızı havaalanına geldiğinde, Cape Cod henüz Paris'teki Le Bourget Havaalanı üzerinden yeni geçmekteydi. Ve daha on saatlik yolu vardı. Cape Cod, İstanbul'a indiğinde, 49 saat 8 dakikalık bir uçuş gerçekleştirmişti.

Amerikalı pilotlar Russell N. Boardman ve John L. Polando, Yeşilköy'e iner inmez, Büyükelçi Grew hemen uça-

ğa koştu. Grew'un, Boardman ve Polando'ya ilk sözləri, "İrlanda'ya indiğinizi üzüntüyle duydum" şeklindeydi.

Büyükelçi bile uçakları karıştırmıştı. Yeni uzun mesafe rekortmeni Amerikalı pilotlar için, şimdi Gazi Mustafa Kemal'in huzuruna çıkma süreci başlıyordu.

31 Temmuz 1931 Cuma günü sabahı, saat 10'da Pera Palas oteline gelen Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) İstanbul Şubesi Müdürü Hasan Fehmi Bey, konuk havacıları odalarında ziyaret etti. Kısa bir sohbetten sonra "Cumhurreisi Gazi'nin kendilerini" ertesi gün Yalova'ya davet ettiğini bildirdi.

Havacılar Gazi'nin bu nazik çağrısından çok etkilendiler. Basına yaptıkları açıklamaya ise şöyleydi: "**Çok yüksek Cumhurreisiniz Mustafa Kemal Paşa tarafından kabul edilmekle büyük bir onur kazanmış oluyoruz. Gönülden saygılarımızı arz ederiz. Ayrıca Türk Tayyare Cemiyeti'ne, İstanbul basınına ve Türk ulusuna ve göster-**





dikleri ilgiye yürekten teşekkürler ederiz."

Pera Palas'ta Basın Toplantısı

Akşam saat 19 sıralarında otelin özel salonunda bir basın toplantısı yapıldı. Elliye yakın Türk ve yabancı basın mensubu toplantıya katıldı. Havacılar, neden Türkiye'yi seçtiklerine ve gezilerine ilişkin ayrıntılı bir açıklama yapmadılar. Bir buçuk saat boyunca sadece soruları yanıtladılar. Çünkü gezinin detaylı bilgilerinin yayın hakkını, New York Times gazetesine 2 bin 500 Amerikan Doları karşılığında satmışlardı. Aslında bu ücret, normalin 10 katı düşüktü. Çünkü Amerika'daki 1929 krizinin etkileri hala sürüyordu. Oysa kriz öncesinde, örneğin 1931'den 4 yıl önce aynı yayın kuruluşu Charles Lindbergh'in özel



makalesi için, bunun tam 10 katı bir ödeme yapmıştı. 1 Ağustos 1931 Cumartesi günü, saat 14.15 sıralarında konuk havacılar, İstanbul Valisi Muhittin Üstündağ ve ABD Büyükelçisi Mr. Grew, Dolmabahçe Sarayı'ndaki Şeref Defteri'ne imza attılar.

Saat 14.30'da Dolmabah-

çe'den Yalova'ya gitmek için, Gazi'nin "Sakarya" motoruna bindiler ve iki saat sonra Yalova rıhtımına yanaştılar. Karşılama gelenlerle, toplanan halk, havacı konuklar karaya ayak basınca coşkun alkışlarla içten bir sevgi gösterisinde bulundular. Türk Tayyare Cemiyeti Genel Başkanı Fuat Bulca konukları karşıladı, birlikte Yalova kaplıcasına doğru hareket ettiler.

Çocukluğunda Mustafa Kemal'in Selanik'ten mahalle arkadaşı olan Fuat Bulca, Gazi ile beraber Trablusgarp'ta da bulunmuştu. İtalyan ordusuna ait uçaklar tarafından atılan el bombaların altında, birlikte savaşmışlardı.

Saat 17.00'de kaplıcadaki büyük otelin kapısı önünde otomobiller durdu. Otelin geniş merdivenlerinde Başbakan İsmet Paşa, Dışişleri



Bakanı Tevfik Rüştü Bey, Cumhurbaşkanlığı başkatibi Tevfik Bey ve Milletvekilleri, konukları karşıladılar.

ABD Büyükelçisi havacıları tanıttı. Türk Tayyare Cemiyeti Genel Başkanı, Başbakan İnönü'den konuk havacılar verilecek 175'er pırlanta taşı iki brövenin takılmasını rica etti. Yapımı yaklaşık bir ay süren brövelerin, "Madalya Listesi'ndeki kaydı, 28 Temmuz tarihiydi. Daha iki buçuk yıl önce Fuat Bulca, Charles Lindbergh'in adına, annesi Evangeline Land Mindbergh'e benzeri bir bröve takdim etmişti.

Gazi'nin Havacılarla

Sohbeti

Saat 18.00'de konuk havacılar arabayla köşke geldiler. Cumhurreisi Mustafa Kemal Paşa çalışma salonunda pilotları kabul etti. Tanışmadan sonra Gazi, konuk havacıları tebrik ve takdir etti, övgü dolu sözler söyledi. Tevfik Rüştü Bey, Gazi'nin söylediklerini Fransızca'ya çevirdi, ABD Büyükelçisi Grew de bu sözleri İngilizce'ye tercüme etti.

Gazi; **"Bu geziniz süresince sizde en çok ilgi uyandıran ve sizi etkileyen olay ne oldu?"** diye sorduğunda, pilotların cevabı, **"İstanbul'a gelişimiz ve inişimiz ..."** şeklinde oldu.

"Yolda kaç gece geçirdiniz?"

"İki gece. Fakat daima doğuya doğru gittiğimiz için geceler kısılıyordu. En çok altı saat gece gördük"

Gazi, bundan sonra nereye gitmek istediklerini sordu ve ekledi: **"Maksadım, yeni Türk ulusunun başkenti Ankara'yı görmek isteğinde olup olmadığınızı anlamak"**

Konuk havacılar, şu anda gezilerinin bundan sonraki bölümü için kesin bir kararları olmadığını, fakat en kısa zamanda Amerika'ya dönmek zorunluluğunda olduklarını açıkladılar.

Gazi, havacıların Türkiye'de ancak birkaç gün daha kalacaklarını öğrenince; **"Türk ulusunun sizleri yakından görmesi, sevgilerini istedikleri kadar göstermesi için, bu süre az değil midir?"** dedi.

Bu sözler havacıları çok duygulandırıp, şükranlarını saygı ve içtenlikle tekrarlamalarına vesile oldu.

UTED Dergisi için Yazan:
Stuart Kline

Atatürk Hiç Uçtu Mu?

Bu soruyu bundan üç ay önce yitirdiğimiz Sabiha Gökçen'e, 25 Haziran 1999 tarihinde, Ankara'da Küçükesat'taki evinde sorma fırsatı buldum ve şu yanıtı aldım: **"Hayır, hiç uçmadı. Aslında İran'a ve Pakistan'a seyahat etmeyi planlıyordu; fakat hastlandı. Ben onu uçurmak istedim. Ancak Genelkurmay'dan izin alamadık. Sanırım düşme korkusu nedeniyle. Fakat daha uzun yaşasaydı, belki de uçurmaya fırsatım olurdu...."**



Sizin Ayağınız Kaç Numara?

Ayakkabı numaranız ne olursa olsun, siz uzmanların tavsiyesine uyun ve akşam geç saatlerde ayakkabı satın almayın! Çünkü günün yorgunluğunu hisseden, yorulan ve şişen ayaklarınıza göre satın aldığınız ayakkabılar sabah giydiğinizde bol gelebilir.

Beğendiğiniz ayakkabıyı satın almak için dükkandan içeri girerek vitrindeki modeli görevliye gösterip, bunu denemek istediğinizi söylüyorsunuz. Size ilk soracağı soru:

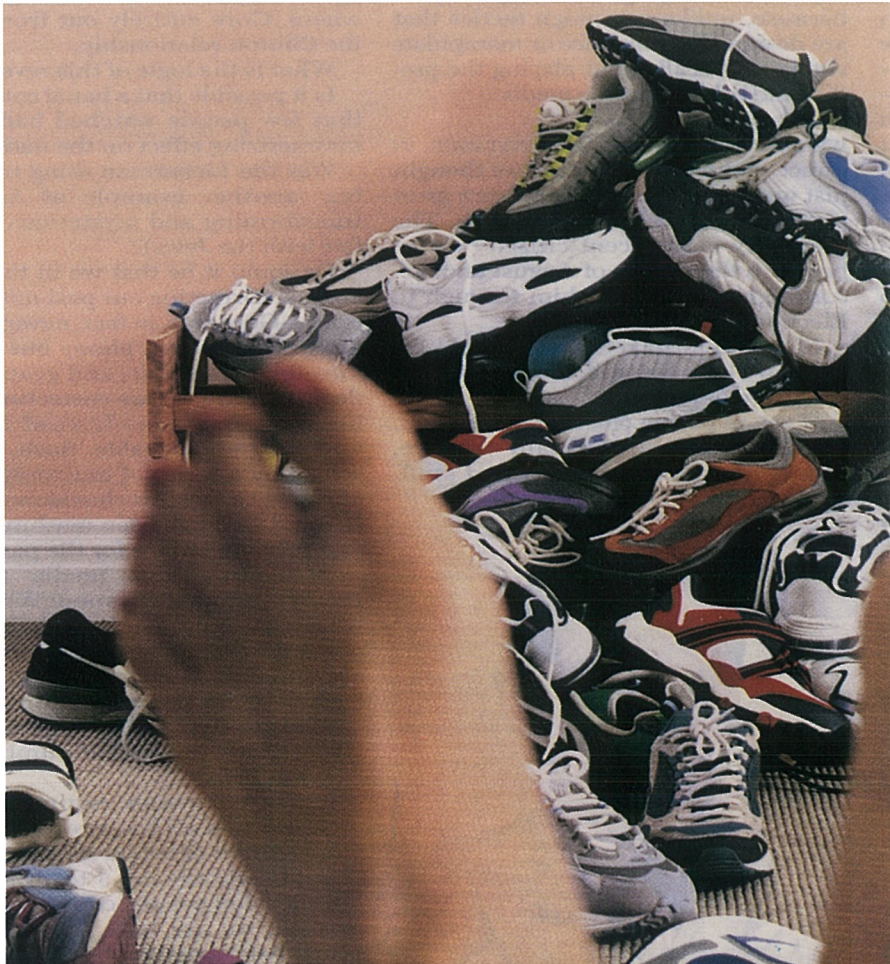
-Kaç numara giyiyorsunuz ? olacaktır.

Size uygun ayakkabıyı tespit edebilmek için en iyi yöntem doğal

olarak ayağınıza denk gelen numarayla bilmektir.

Bazı özel yapım çalışan kunduracılar çıplak ayakla bastığınız kartona ayağınızın şeklini çizerek ölçü alsalar da, bu ölçüyle ayakkabı yapan zanaatçıların sayısı oldukça azdır ve gittikçe de azalmaktadır.

Yurtdışında ayakkabı alırken bazı teknik sorunlar yaşayabilirsiniz. Ör-



neğin; Uzakdoğu, Amerika ve İngiltere'de ya ayak numaranızı bilmek, ya da deneyerek uygun olanı bulmak zorundasınız. Çünkü dünyada bir çok numara standardı olsa da, bunlardan dört türü en sık kullanılanıdır. Siz gittiğiniz ülkeye göre bu numarayı bilerseniz hem görevliye, hem de kendinize büyük kolaylık sağlamış olursunuz. Örneğin, ayağınız 40 numaraysa Türkiye ve Avrupa'da bu numarayı görevliye söylemeniz yeterlidir. Ama Amerika'daysanız isteyeceğiniz numara 7,5 İngiltere'de 7, Asya'da ise 25 olmalıdır. Bu numaraları bilmek size extra zaman kazandıracaktır. Bunu paket servisiyle sipariş verirken bilmek zorunluluğu doğacaktır.

Bazı kişilerin ayak numaraları tam rakam olmayabilir.



43	9	10	27
42	8	9	26
41	7	8	25
40	6	7	24
39	5	6	23
38	4	5	22
37	3	4	21
36	2	3	20
35	1	2	19
34	13	13	18
33	12	12	17
32	11	11	16
31	10	10	15
30	9	9	14
29	8	8	13
28	7	7	12
27	6	6	11
26	5	5	10
25	4	4	9
24	3	3	8
23	2	2	7
22	1	1	6
21	0	0	5
20			4
19			3
18			2
17			1
16			
15			
14			
13			
12			
11			
10			
9			
8			
7			
6			
5			
4			
フランス (2/3センチ)	イギリス (1/3インチ)	アメリカ (1/3インチ)	日本 (1センチ)

各国の靴サイズの目安換算表

Örneğin 42 numara giydiğinizde küçük, 43 numara giydiğinizde ise büyük gelebilir. Bu gösteriyor ki; sizin ayağınız 42,5 numaradır. Bu numarayı bulmanız mümkün olmadığı için ya özel yapım yaptırmalı, ya da büyük kalıp kullanan firmaları tercih etmelisiniz.

Ayakkabıda sık rastlanan ikinci sorun ise; farklı ayak numaralarıdır. Ayaklardan birisi 42 iken diğeri 42,5 veya 43 olabilir. Türkiye'de bu gibi kişilerin farklı numara satın alabilme gibi lüksleri yoktur. Çünkü firmalar farklı numaraları satamayacaklarından haklı olarak bunu kabul etmezler. Böyle du-

rumlarda da seçenek özel yapım olacaktır. Eğer ayakkabılarınızı giydiğinizde birisi daha sıkı, diğeri ise daha bol geliyorsa, ya da birisinin bağcıklarını daha çok sıkma ihtiyacı hissediyorsanız, sizin ayak numaranız da farklı demektir.

Ayakkabı numaranız ne olursa olsun, siz uzmanların tavsiyesine uyun ve akşam geç saatlerde ayakkabı satın almayın! Çünkü günün yorgunluğunu hisseden, yorulan ve şişen ayaklarınıza göre satın aldığınız ayakkabılar sabah giydiğinizde bol gelebilir.

Hazırlayan: Kemal Kanat

Değerli UTED okuyucuları;

11 Eylül 2001, dünya Ma-
sum insanların bir daha
yaşamak istemediği kara bir
gün olarak kitaplara kaydedil-
di. Dünya basını, meydana ge-
len olayları FBI'ın çizdiği yol-
dan incelemeye başladı ve ey-
lemi yaptığı tahmin edilen ki-
şilerin geçmişi araştırıldığında;
profosyonel olarak pilotluk
mesleğiyle uğraşmadıkları sap-
tandı. Belki hayatlarında ilk
defa bir 757 tipi bir uçak kul-
lanmışlardı. Peki, nasıl oluyor-
du da koca jetleri hiç hata yap-
madan, hem de kulelere en
çok hasar verecek şekilde
çarpmayı başarıyorlardı?

FS2000, bu aşamada ismini
bir kez daha duyurdu, fakat
bu seferki reklamı kötü olmuş-
tu. Dünya medyası konuyu
derinlemesine araştırmayı ter-
cih ederken, bizim medyamız
"Gidersin bir FS2000 CD'si
alırsın, üzerinde çalışırsın,
sonra araya biraz cesaret ila-
ve edersin, sonra hadi kulele-
re" diyerek konuyu özetledi-
ler. Oysaki bu konuda uzman-
lara, senelerden beri simüla-
törle uğraşan insanlara sorma



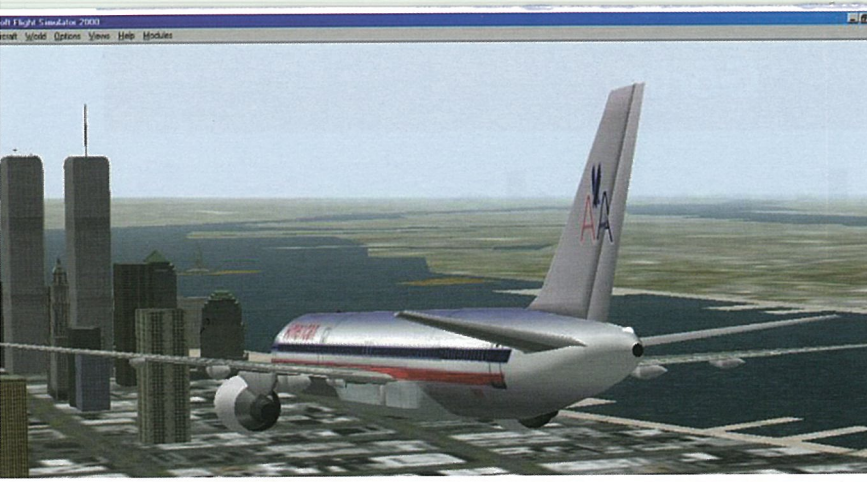
İnsanlık İçin Karagün:

11 Eylül 2001

**Eylemi yaptığı tahmin edilen kişilerin geçmişi araştırıldığında;
profosyonel olarak pilotluk mesleğiyle uğraşmadıkları saptandı.
Belki hayatlarında ilk defa bir 757 tipi bir uçak kullanmışlardı.
Peki, nasıl oluyordu da koca jetleri hiç hata yapmadan, hem de
kulelere en çok hasar verecek şekilde çarpmayı başarıyorlardı?**



gereği bile duymadılar. Nasıl
olsa kendileri bir kaç defa
oyun olarak ilgilenmişlerdi,
işin daha ilginç tarafı tartışma
programlarında bir mesleğe
sahip olsun olmasın herkes
uzman olarak görüşlerini bil-
dirmişti. **Peki, FS2000 ile iyi
bir pilot eğitimi almak
mümkünmüdür?** Mümkün
gibi gözükse de, zamana ve
eğitilen kişinin havacılıkla ilgi-
li bilgilerine ve bu işe olan ye-
teneğiyle paraleldir. Bu CD'ye
herkes belli bir ücret karşılığı
sahip olabilir, fakat bu CD
böyle bir eylemi gerçekleştire-
mek için yeterli olmayacağı
kesindir. Bu kişilerin muhak-



Peki FS2000 ile iyi bir pilot eğitimi almak mümkün müdür? Mümkün gibi gözüksede zamana ve eğitilen kişinin havacılıkla ilgili bilgilerine ve bu işe olan yeteneğiyle paraleldir. Bu CD'ye herkes belli bir ücret karşılığı sahip olabilir fakat bu CD böyle bir eylemi gerçekleştirmek için yeterli olmayacağı kesindir.

İkiz kuleleri binbir zahmetle yapan insanoğlu yine onları yıkmak için canı pahasına binbir zahmete katlanmıştır. FS2000 kötü bir emele alet edilmiş olsa da pek çok pilotun temel eğitimi için başvurduğu değerli bir kaynak olarak benim zihnimden çıkmayacaktır ...

kak detaylı bir plotaj eğitimi aldıkları açıktır. Sadece FS2000 CD'si alıp, PC başına geçip uçuş zevki tadılabilir mi? Elbetteki hayır. FS2000'lerden bir kaç için mükemmel diyebilirim: 767, 747, ve son çıkan 737/400 Dream Fleet. 737/400 Dream Fleet'i yeni teknisyen arkadaşlara önermeden edemeyeceğim. Zira evinizde bile prosüdürlere uygun motor testi yapma imkanınız doğacaktır. Ayrıca, yeni pilot arkadaşlar veya eski pilotlarımızın hiç uç-

madığı Türkiyenin zor bir meydanı sayılan Siirt (LTCL) veya değişik bir iniş paterni bulunan Avusturya'nın Innsburg (LOWI), hatta dünyanın en zor meydanlarından sayılan Hong Kong'un eski meydanı Kai Tak'a inme zevkini yaşayarak; çevrenize, kendinize zarar vermeden, yan rüzgar, ters rüzgar, CATII, CATIII prosüdürlere uygun inişler yapabilir ve uçağınız tek motor kaldığında neler yapabildiğinizi test etmek isterseniz mükemmelli-

ğe açılan bir kapı olacaktır FS2000. Gerçekle sanal arasındaki kalın çizgiyi, dünyada sayıları 60 bini bulan sanal göklerin fatihleri online uçuşlar yaparak inceltmektedirler. Türkiye'de gruplaşmış sanal havacılıkla uğrasan 300 kişi bulunmaktadır. Bu arkadaşlarımız arasında ATC görevinde bulunan arkadaşlarımızın çoğunun gerçek mesleği de ATC'dir. Özellikle yeni ATC olmuş arkadaşlarımız için mükemmel bir "Training" fırsatı olduğuna inanıyorum. Türkiye'nin sanal havacılıkta öncüsü ilk sanal havayolu olan THYVA (Turkish Virtual Airlines) 95 pilotla sayı üstünlüğünü bünyesinde www.thyva.com adresinden siteye ulaşabilirsiniz. Pilot olmak için kaydınızı yaptırabilir, alacağınız temel eğitimlerden sonra on-line uçuşlar için aramıza katılabilirsiniz. Ayrıca bröveli pek çok pilot arkadaşlarımız notamları takip ederek nerede kötü hava şartlarına sahip meydan varsa oraya uçuşlar tertip etmekte bu seferlerde onları mükemmellik yolunda bir adım daha ileriye götürmektedir...

İnsan hayatındaki öğrenme dürtüsünü körükleyen bu ve buna benzer yazılımları yapan üreten oluşturan insanoğlu, bu emek verilmiş yazılımları bir anda çokerten virüsleri yapanlar da insanoğlu... İkiz kuleleri binbir zahmetle yapan insanoğlu yine onları yıkmak için canı pahasına binbir zahmete katlanmıştır. FS2000 kötü bir emele alet edilmiş olsa da pek çok pilotun temel eğitimi için başvurduğu değerli bir kaynak olarak benim zihnimden çıkmayacaktır ...

Orpan Yolcu

Uçak Bakımında İnsan Faktörü 3

Oya TORUM/Y.Müh.Mimar

Uçak bakım hizmetinin önemi, 11 EYLÜL 2001'den sonra daha da artmıştır. Havacılık tarihinde ilk kez, ticari amaçlı yolcu uçakları, "toplu katliam" aracı olarak kullanılmıştır. Bu acı ve "kara" olay hiç bir zaman unutulamayacaktır. Kaybolan uçuş güvenliği yeniden tesis edilirken, teknolojik anlamda uçuş emniyeti ve bakım emniyetinin maksimum düzeye taşınması artık bir zorunluluktur.

Uçuş ve bağlı fonksiyonları ile ilgili kavramlar yeniden tanımlanacak, kabin konfigürasyonları değişecek, sistemlere yeni fonksiyonlar eklenecek, her türlü hizmet farklı bir boyuta taşınacaktır.

Tüm bu "değişim süreci" "insan faktörünü" sistemin merkezine alarak geliştirecektir.

Dergimizin Eylül ve Ekim (118-119) aylarında ele alınan ve JAR 66 kapsamında zorunlu ders olarak öngörülen **İnsan Faktörleri** konuları, bu bağlamda, daha da anlam kazanmaktadır.

Önceki sayılarımızda, bakımları olumsuz etkileyen faktörler, hatalar ve insanın özellikleri üzerinde durulmuş; insanı mucize yapan ayrıntılara girilmeye başlanmıştır.

Bu sayımızda ise, öğrenme, anlama, unutma ve hafıza gibi insanın "mucize" özelliklerini yöneten "be-

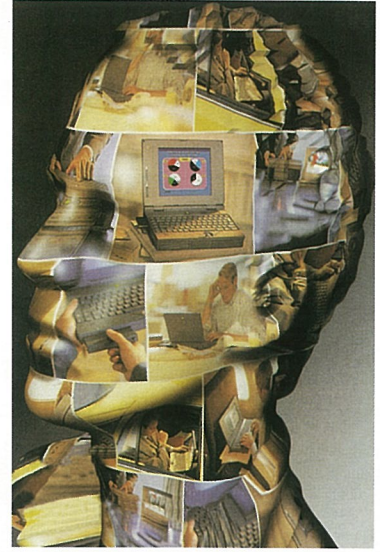
yin" le ilgili hatırlatmalar yapılarak, insanın motivasyonu konusu bir kez daha ele alınacaktır.

"Sağlam Kafa Sağlam Vücutta Bulunur"

Nasıl ki uzayın gizemini insanoğlu anlamaya çalışıyor ve heyecan duyuyorsa, beyin de öylesine keşfedilmesi gereken, ne işe yaradığı bilinmeyen bir çok bölümü olan bir mucizedir.

Beyin, anne karnında hızla gelişirken, 20 yaşın sonuna kadar gelişmesini sürdürür. Ancak bu gelişim sırasında ve sonrasında, beyin kullanılmazsa (okuma, yazma, öğrenme, spor yapma, yeteneklerini kullanma gibi faaliyetlerle beyin kullanılır) ve korunmazsa (dengeli beslenerek, damar tıkanıklığı yapacak yiyeceklerden, sigaradan kaçınarak, fazla alkol almayarak korumak mümkündür) beyni oluşturan yapı taşları, yani "nöron"lar hızla ölecektir ve geri dönüşümü yoktur. Yaşlanmak, engellenemez ancak iyi bakılan makinalar gibi, uçaklar gibi, ciddi ve iyi bakılarak daha sağlıklı ve mutlu yaşamak için beyin için de yapacaklarımız vardır. Unutkanlığın önlenmesi, hafızanın güçlenmesi beynin kullanılmasıyla (çalışmasıyla) sağlanır.

Beynimiz, vücudumuzun her organını, kas sistemini, duyarımızı, duyularımızı, hafızamızı, dengemi-



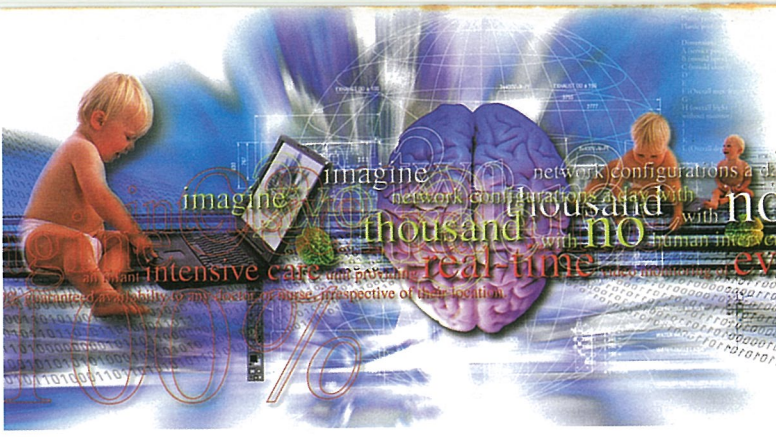
zi kontrol eden, koordine edip, düşünme, bilgi depolama, bilgi işleme, konuşma, duyma, görme, dikkat etme, motivasyon, hareket etme, uyuma, sevinme, üzülme, beklentiler, bıkkınlık, kaygı, korku, so-luma, kan dolaşımı, karar verme, öğrenme, unutma, hatırlama fonksiyonlarını yerine getirir.

Beyin sapı, solunum ve kalp-damar sisteminin (kan dolaşımının) hayati merkezidir.

Beyin ve omurilik, merkezi sinir sistemi (MSS) şeklinde tanımlanmıştır. Vücudumuzdaki sinirler ise periferik sinir sistemi (PSS) olarak anılır.

Elimiz yandığında, acıyı, çok hızlı ve iyi tasarlanmış bir yolla, periferik sinirlerle, omurilik vasıtasıyla, beynimiz (thalamus ve his korteksi) sayesinde hissedip, tekrar beyinden (motor korteks) omurilik ve periferik sinir sistemi ile elimizi çekeriz. Ve anlatması uzun olay sadece milisaniyeden de kısa bir sürede ger-

Beynimiz, vücudun bazı organları gibi kendini yenileyemeyen ve anne karnından itibaren harsara açık bir organdır. Beyinde 1 cm den küçük bir tümör , giantism - akromegali (devlik), kısırlık gibi hastalıklara yol açabilir.



çekleşir. Çok acı çeken kanser hastalarına, talamik merkez bir noktasal müdahale ile hasara uğratılarak acıya son verilir (thalamic ablation).

Beynimiz, vücudun bazı organları gibi kendini yenileyemeyen ve anne karnından itibaren hasara açık bir organdır. Beyinde 1 cm den küçük bir tümör, giantism - akromegali (devlik), kısırlık gibi hastalıklara yol açabilir.

Beyin haritalarının çıkartılarak merkezlerin öğrenilmesi, hekimlere, hastalıkların gidişini, tedavi şekline ve boyutuna karar verilmesi olanağını sağlar.

Bütün bu özelliklerin yanısıra; insan beyninin sağ beyin ve sol beyin olarak ikiye ayrılarak incelenebileceğini söyleyen ve gösterdiğimiz tepkileri bu beyin bölümlerinden daha baskın olarak çalışmasına bağlayan bir teori ağırlık kazanmıştır. Bu teoriye göre,

Sağ beyni baskın çalışan insanlar;

- Daha yaratıcıdır,
- Detayı değil, bütünü görürler,
- Paralel işlem yapabilme kapasiteleri vardır. Dolayısıyla başarılı senetler yaparlar.
- Daha çabuk ve kolay öğrenirler; öğrenirken fotoğraf hafızasından çokca faydalanırlar.
- Öğrendikleri hafızalarında daha uzun süre kalıcıdır,
- Sezgileri güçlüdür,
- Duygularına ve sezgilerine göre davranırlar,
- Ritim duyguları gelişmiştir,

- Oyunculuk yetenekleri gelişmiştir, sahne sanatlarında başarılı olurlar,

- Görüntüler ve renkler üzerinde odaklanırlar,

- Beden dilini kullanmakta ustadırlar,

- Hayal güçleri kuvvetlidir.

Sol Beyni baskın çalışan insanlar;

- Sistematik düşünür ve çalışırlar ve analitiktirler,

- Detayları kolaylıkla yakalarlar,

- Bilgiyi seri tarzda işlerler; birinden sonra diğeri biçiminde,

- Kelime dağarcıkları geniştir; hitabette başarılıdır,

- Analiz yapma ve eleştirme yetenekleri gelişmiştir,

- Sorgularlar,

- Ellerindeki bilgi ve verilerle karar verme eğilimindedirler,

- Gerçekçidirler,

- Gramer bilgileri kuvvetlidir,

- Matematğe, bilime yatkındırlar,

- Öğrenmeleri daha uzun süre alır ve çabuk unuturlar.

Sağ Beyin / Sol Beyin

- Sizi ortadan sıkılmış bir diş macunu tüpü rahatsız eder mi? Yanıtınız "Evet" ise hele bir de tüpü tam alttan katlıyorsanız ibreniz sola kayıyor demektir.

- Bir elbiseyi sırf rengine bakarak, bir evi atmosferini beğendiniz diye alabilecek kadar genel görünüm sizi etkiliyorsa ibrenizi yolu sağa doğru gitmekte.

- Bir düğüne gittiniz ve dönüşte size hararetle sorulan "Gelinin gelinliği nasıldı?" sorularına "Beyazdı" dan başka bir yanıt vermiyorsanız ibreniz tekrar sağa

- Talimatlar sizin için önem taşıyor ve satır satır okuyup, adım adım yerine içinizden gelen ve engellenemeyen bir dürtü oluşturuyor ise ibreniz marş marş yine sola..

- Tamirat yapmaya kalktığınızda hemen sonuca ulaşmak gibi bir تلاش duyuyorsanız içinizde ve çoğunlukla da parça arttırıyor iseniz ibreniz hoooppp sağa!

- Size sık sık neden tiyatro ile uğraşmadığınız soruluyor ve canlandırmaya kabiliyetiniz övülüyor ise ibreniz yine sağa!

Kimmişsiniz keşfettiniz mi ?

Bu ayırım çok kaba hatlarıyla yapılan bir ayırılmış gibi gözükse de bu teoriden sonra sunulan pek çok teori de izlerini bulmak mümkündür.

Size bir sır vereyim! Sevgi sözcüklerinizi sevdiklerinizin sol kulağına fısıldayın. Çünkü, bu teoriye göre, sevgi ve hayal sağ tarafta olur ve daha çabuk algılanır.

Nasıl Öğreniyoruz:

Bilginin işlenmesinde önemli rol oynayan faktörlerden biri de öğrenmedir.

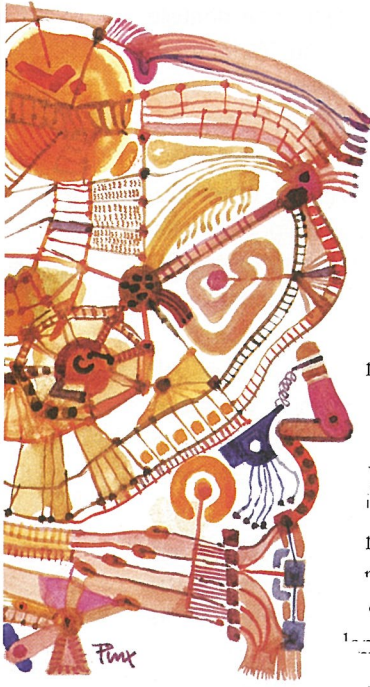
İnsanların kolay öğrenme nitelikleri farklı özellikler göstermektedir. Çok özet olarak, izlenen "öğrenme modeli" "VAK" biçiminde anlatılmaktadır.

V isual: Görecek

A udial: Duyarak

K inestetik: Hareketle; dokunarak, elleyerek

Kimi insanlar görsel olarak daha çabuk öğrenir ve görsel olarak algıladıkları bilgi, mesaj onlar için daha kalıcıdır. Kimi insanlar dinleyerek öğrenme yolunu daha etkin bulur



ve bilgiyi kalıcı kılan hatırladıkları kelimelerdir. Bazıları ise dokunarak, elleyerek daha iyi öğrenirler ve hareket sonucu edindikleri bilgi kalıcı olur. 3 yöntemi birleştiren "öğrenme" yöntemi, öğrenme sürecini hızlandırır ve kalıcılık kazandırır.

Hafıza:

Hatırlama yeteneği bilginin işlenmesinin temelidir. En basit sistem bile hafıza olmadan çalışamaz. İnsan hafızası, eğitimle bağlı olarak, sınırlı bir kaynaktır. Her türlü sistem tasarımında hafızanın aşırı derecede yüklenmesini engelleyecek disiplinler gözönünde bulundurulmalıdır.

Bilginin depolanma, saklanma süresine göre, hafıza, uzun veya kısa dönemli saklama işlemi yapar.

Kısa dönemli hafızanın kapasitesi çok düşüktür. Bir defada az bilgi depolanabilir. Bilgiyi meydana getiren bileşenlerin başındakiler ve sonundakiler daha kalıcıdır. Görsel bilgilerin ayrımının yapılması da aynı şekilde sınırlıdır.

Dikkat de bilgi işlenmesinin elemanlarından. Dikkat, kişinin konu dışındaki olayı görmezlikten gelip, ilgilendiği konuya odaklanma özelliğidir. Gürültülü bir ortamda, normal konuşmasını sürdüren kişinin durumu, bu konuya örnektir. Pek çok kaynağın arasından bir kaynağa odaklanılabilmektedir. Diğer

tarafından, aynı anda birden fazla şeyi takip etmek, bölünmüş veya dağılmış dikkat olarak ele alınmaktadır.

Unutma:

Unutma; beynin önemli fonksiyonlarından biridir. Hafızanın aşırı yüklenmesini önler. İnsanı yaşatan bir fonksiyon da denilebilir. Büyük acılar, büyük kayıplar sürekli hatırlansa yaşama katlanmak mümkün olur mu?

Ancak, insanlar bazen hatırlamak istediklerini de unuturlar. Yapılması zorunlu işler, zaman zaman unutulmakta veya yapılan işlerin adımları unutulabilmektedir.

Unutma, öğrenme şekline ve zamanına da bağlıdır. Çocuk ve genç yaşlarda öğrenilenler daha çok hatırdadır.

Hareketlerle öğrenilen faaliyetler de kolaylıkla hatırlanabilmektedir. Yüzme, bisiklete binme gibi... 15 yıldır yüzmeyen yada bisiklete binmeyen bir kişi, 15 yıl sonra bu eylemleri yerine getirebilir. Fakat her gün gerçekleştirilen bir prosedür unutulabilir.

Bilim adamları unutma nedenlerini 3 şekilde açıklamaktadırlar.

- Zaman aşımı,
- Bilgiler arasında karışıklık, girişim,
- Unutma isteği.

Önemli olan unutulmaması gerekenleri hafızada tutabilmektir. Hafızayı güçlendirmek için herkes kendi tekniğini geliştirmek durumundadır. Bir başka deyişle herkesin kendine göre bir öğrenme biçimi vardır. Unutmamak, hafızayı güçlendirmek ya da kolay öğrenmek için bazı teknikler aşağıda sıralanmıştır.

- Sesli olarak tekrarlamak,
- Yazılı not almak,
- Özetlemek,

- Check - listler hazırlamak,
- Kısaltmalar kullanmak,
- Bilgi ile ilişkisi olan "şey"lerle bağlantı kurmak,
- Baş harflerle anlamlı kelimeler üretmek,
- Rakamlar arasında bağlantılar kurmak.

Uygulanırken görmek ve bizzat uygulamak:

Zihnin iş yükünün çeşitli tanımları vardır. Bazı tanımlarda, zihin, bilgi işleme ve dikkatle ilişkilendirilirken, işi yerine getirmek için gereken zamanla, bazıları da stresle ilişkilendirirler. Havacılık teknolojileri ilerledikçe zihinsel iş yükü fiziksel iş yükünden daha önemli hale gelmektedir. İleri teknoloji ve otomasyon sistemlerinin devreye girmesiyle kullanıcılar kendilerini farklı fiziksel ve zihinsel aktivitelerin içinde bulmaktadırlar.

Motivasyon

Motivasyon, latince "hareket" anlamına gelen "movare"den türetilmiştir. Motiv, organizmanın, davranışa başlama hazırlığını veya bu davranışını sürdürmesini etkileyen herhangi bir şarttır. Motivler organizmayı davranış yapmaya iten, bu davranışlara bir yön veren, neden ve süreçlerdir. Motive olmuş davranış, hedefe yönelmiştir ve bir amaçla sahiptir.

Motivler, fizyolojik (biyolojik seviyedeki açlık, susuzluk, acıdan kaçınma) bilişsel (öğrenme ihtiyacı) ve sosyal motivler (saygı görme ve sevilme...) olarak 3 ana başlıkta toplanır.

Motivasyon teorileri içinde en bilinenlerinden biri de Amerikalı psikolog Abraham Maslow'un (1954) ortaya koyduğu. Maslow teorisinde bir ihtiyaçlar hiyerarşisi vardır. Burada ancak alt seviyedeki ihtiyaçlar karşılandığı taktirde bir üst seviyedeki ihtiyaçlar motivasyon



unsuru olarak ortaya çıkarlar. Sınıflandırma aşağıdaki şemada gösterilmiştir:

Kendini gerçekleştirme ihtiyacı, değer verilme ihtiyacı, ait olma ve sevilme ihtiyacı, emniyet ihtiyacı ve fizyolojik temel ihtiyaçlar

Maslow'a göre, alt basamaklardaki ihtiyaçlar doyurulmazsa bir üst basamağa geçilememektedir.

Herzberg Teorisi

Çok popüler bir motivasyon teorisi de Frederick Herzberg'in 1950'lerin sonunda ortaya attığı "iki faktör" teorisidir. Herzberg, çalışma hayatında, bir kısmı iş tatmini sağlayan, bazıları da tatminsizlik yaratan belirli faktörler olduğu sonucuna varmıştır.

Hoşnutluğa yol açan faktörler grubu motivatörler olarak adlandırılır. Bunlar "işte mücadele", "sorumluluk", "yaratıcılık" gibi konulardır. Söz konusu faktörler pozitif hoşnutluğu artırırlar.

Herzberg, diğer grubu hijyen faktörleri olarak adlandırmıştır.

Örnek olarak şirket politikası, yönetimi, ücret, iş güvenliği, statü ve kişisel yaşam sayılabilir. Daha çok iş yerindeki somut olumsuzluk-

Kendini Gerçekleştirme

Saygınlık

Sosyal

Güvenlik

Fizyolojik

larla ilgili olan bu faktörler doğrudan tatminsizlik oluştururlar.

Motivasyon, ihtiyaçların karşılanması ve hedefe ulaşma davranışını düzenleme olarak tanımlanabilir.

Motivasyon, hareketin kaynakları ile ilgilendir. Motivasyon, yaptıklarımızı, algılama, sosyal faaliyetler gibi kavramları içine alır.

Genel anlamda ise, insan organizmasını davranışa iten, bu davranışların şiddet ve enerji düzeyini belirleyen, davranışlara yön vermeyi ve devamını sağlayan çeşitli iç / dış nedenleri ve bunların işleyiş mekanizmalarını kapsar.

En önemli motivasyon faktörlerinden biri, insanın kendisini bir gruba ait hissetmesidir, fakat, stres, çevreden alınan olumsuz etki, başarısızlıklar, başa gelen kötü olaylar, aşırı duygusallık, kolay incinme... gibi gerek insan karakterine bağlı, gerekse yaşamda karşılaşılan bazı istenmeyen olaylardan ötürü insanlar, de- motive olabilmektedirler. Yani, motivasyon düşüklüğü yaşanabilir. (Canın bir şey istememesi, hareketlerde azalma, performansın düşmesi...)

Beklentilerin karşılanmaması da hayal kırıklığı nedenidir. Kişiyi kolaylıkla de- motive edebilmektedir. Bu olayın önüne geçmek için, olumlu düşünce yeterli olabilmektedir. Olumlu bir mesaj, olumsuz olandan daha motive edicidir. Diğer yandan, olumsuz düşüncelerimiz bizi olumsuz gösterir. Aksilikler arka arkaya gelse de kendimize inanamayı sürdürmemiz gerekmektedir.

Motivasyon konusunda en gerekli olan şey, insanlara bir amaç verebilmektir. İş ortamında personelin geliştirilmesi, insanları sorumluluk almaları için cesaretlendirme amacını taşır. Personelin, kendisine verilen görevler sırasında karar verebilmesi

için, öncelikli olarak ne yapılması gerektiği ve niye böyle olması gerektiği sorularının yanıtını bilmesi gerekir. Her birey, negatif tepki görmeyeceğinden emin olarak fikirlerini açıklayabilmelidir. İşte o zaman insanlar işlerine daha büyük bir şevkle sarılarak çalışacaklardır. Hangi işi, neden ve nasıl yapacağını bildikten sonra motivasyon ve dolayısıyla performans da artacaktır.

Kuşkusuz, "İyi ücret önemli, iyi bir çalışma ortamı ise yürek alıcıdır." Ancak, üst amirlerden duyulacak bir söz bazen altın değerinde olabilir. Çünkü işteki mutluluk hissi, paradan çok daha önemlidir.

Yüksek bir motivasyon, bireyin kendini mutlu hissetmesini sağlamakla kalmaz, aynı zamanda olumlu ekonomik etkilerde bulunur: Ortak bir görüşe ve motive olmuş bir personele sahip işletmeler, karlarını ve verimliliklerini artırmış, kaza oranlarını ve kayıtlarını en aza indirebilirler. Aslında, personeli motive etme pahalı bir olay değildir.

Gerekli olma duygusu başlı başına motive edici bir faktördür. Ama bir ilgisizlik söz konusuysa, farksızlığa, küçümsemeye ve cezalandırmaya işaretler. Bu durumda motivasyon ölür. Aynı durumla, korku faktörü söz konusuysa da karşılaşılır. (İşini kaybetme korkusu, aşırı otoriter bir yöneticinin baskıcı davranışı)

Motivasyonu doğrudan etkileyen faktörlerin başında, iyi bir oryantasyon, eğitim ve kariyer planlama gelmektedir. Dolaylı etkileyen faktörler ise, sağlık ve güvenlik politikaları, ücret ve maaş uygulamaları, diğer politika ve uygulamalardır.

Sizce; kriz anlarında bile, çalışanların motivasyonunu artırmak için neler yapılabilir?

(Sürecek)



CELEP



sizi tanıtmak için
krizler; üretimle aşılar
daha iyi bir fikriniz var mı?
üçüme; reklamla başlanır...



ibico

Cilt
Sistemleri



GMP

Laminasyon
Sistemleri



DAHLE

Evrak İmha
Sistemleri



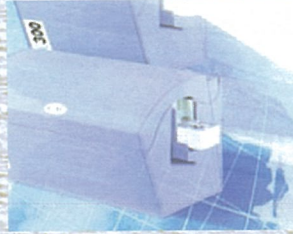
DAHLE

Sunum
Sistemleri



CM

Kart Kişiselleştirme
Sistemleri



DAHLE

Kesme
Sistemleri



İkitelli Organize San. Böl. Fatih Sitesi 7/B Blok No.2 34670 İkitelli / İSTANBUL
Tel.: (0.212) 485 87 77 pbx - 485 29 22 pbx Fax: (0.212) 485 87 98 - 485 87 78

DAHA GENİŞ BİLGİ İÇİN LÜTFEN ARAYINIZ.

HAVACILIKTA KULLANILAN TEKNİK KISALTMALAR/ ABBREVIATIONS

KISALTMA

SSM:

STOL:

TAT:

TBO:

TBR:

TCAA:

TE:

TEM:

TIT:

TME:

TPM:

TSM:

WDM:

AÇILIMI

System Schematic Manual

Şematik Sistem El Kitabı

Short Take Off and Landing

Kısa Mesafeli Kalkış-İniş

Total Air Temperature

Toplam Hava Sıcaklığı (Motor)

Time Between Overhaul

Overhaul Arası Zaman

Time Between Removal

Söküm Arası Zaman

Turkish Civil Aviation Authority

Türk Sivil Havacılık Teşkilatı

Trailing Edge

Firar Kenarı

Tool Equipment Manual (Airbus)

Tool Ekipman El Kitabı

Turbine Inlet Temperature

Türbin Giriş Sıcaklığı

Tools and Measuring Equipment

Aletler ve Ölçüm Ekipmanı

Technical Procedures Manual

Teknik Prosedürler El Kitabı

Trouble Shooting Manual

Arıza Teşhis El Kitabı

Wiring Diagram Manual

Kablo Bağlantı El Kitabı

SON

Geçen sezon sinemalarda gösterilen "Gladyatör" filminin ilk 5 ile 10 dakikası, Roma devletinin o çağlarda bilinen dünyanın hemen hemen tamamını nasıl fethedebildiği konusuna ışık tutmaktadır. Bu film Roma İmparatoru Markus Aurelyus (Marcus Aurelius) zamanında M. S. 180 yılı kışında Germania'da, Roma ordusu ile barbar Almanlar arasında geçen savaş sahneleriyle başlar. Bir tarafta ateş gülleleri atan mancınıklar ve çeşitli savaş araç ve gereçleriyle teçhiz edilmiş, zırhlı askerlerden oluşan, ne yapacağını bilen düzenli Roma ordusu, diğer tarafta sadece mızrak, ok ve balta kullanan, postlarla örtünmüş Almanların oluşturduğu, öfkeyle bağırıp çağıran insan yığını... Roma ordusu kumandanı General Maksimus, başarılı bir taktikle Almanları çevirip kısa bir sürede imha ettikten sonra cesetlerin üzerinde haykırır: "Roma Viktor-Muzaffer Roma."

Gerçekten de, Romalılar filmin bu ilk sahnelerinde gösterilen savaş teçhizatı ve teknikleriyle yüzyıllar boyunca, girdikleri savaşlardan ekseriya zaferlerle çıkmışlardır. İşgal ettikleri topraklarda şehirler kurmuşlar, bu şehirleri düzenli yollarla birbirlerine ve Roma



Roma Savaş Arabalarından Uzak Mekine

Yurdaer İhsan Aksoy

kentine bağlamışlardır ki; şu meşhur söz her halde bu gerçeğe dayanılarak üretilmiş olmalıdır: "Bütün yollar Roma'ya çıkar."

Romalı tarihçilere göre; Roma devletini, Yunanistan'dan gelen Akha'ların on yıl savaştıktan sonra "tahta at" hilesiyle ele geçirdikleri Troya kentinden Aeneas adındaki kumandanın liderliğinde kaçıp İtalya'ya gelen Troyalıların to-

runları M.Ö.753 yılında kurmuşlar. Romalılar bu tarihi "Ab Urbe Condita (A.U.C.) Kentin Kuruluşundan İtibaren" deyiimiyle uzun yıllar Roma takviminin başlangıcı olarak kullanmışlardır.

Maballi çekişmelerle karışık geçen ilk yüzyılları takip eden süreçte, özellikle M.Ö. üçüncü yüzyıldan itibaren Roma'lılar komşu devletlerle giriştikleri savaşlarda başarı kazanmaya başladılar. Bölgede Roma'nın büyümesi ve ticari bakımdan gelişmesi için en büyük engellerden biri olarak görülen Fenike kolonisi Kartaca ile, Büyük İskender'in ölümünden sonra kurulan Helenistik dönem krallıklarıyla savaştılar ve giderek Akdeniz'in çevresindeki toprakları egemenlikleri altına aldılar. Bu meyanda İspanya'yı fethettiler ve Galya olarak adlandırılan bu günkü Fransa topraklarına girdiler. Özellikle Romalı devlet adamı ve ku-





yazıya yer vermenin faydalı olacağını düşündüm. Bu fikirden yola çıkarak, her zaman olduğu gibi konuyla ilgili birkaç resim kullanmak için internete girdiğimde sitelerden birinde söz konusu yazının benzerleriyle karşılaştım ve gördüm ki bu oldukça popüler bir konuymuş.

Sn. Şengör, bu konuyu Ülke-
mizin içinde bulunduğu eği-
tim çıkmazını dile getirmek
amacıyla bir vesile olarak kul-
lanmış.

Sonuçta bu yazıyı, internet-
ten tercüme ederek vermek ye-
rine, adı geçen bilimadamı-
mızın kaleminden aktarmayı
uygun buldum.

TARİHİN GÜCÜ VE TERÖRÜ

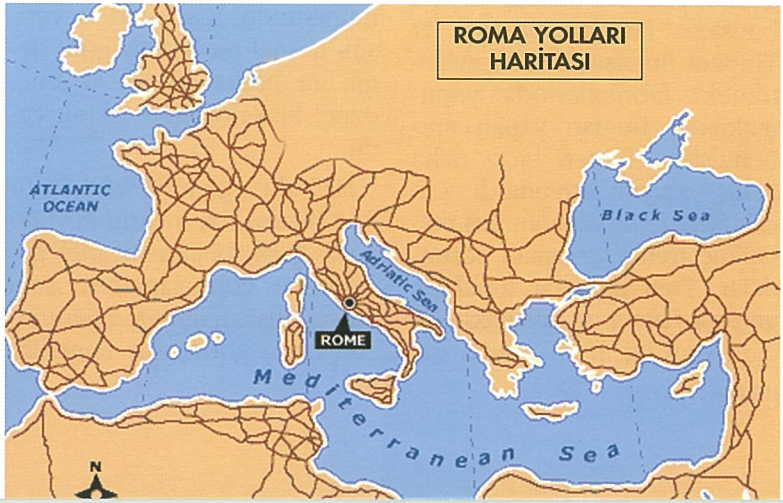
Amerika Birleşik Devletle-
ri'nde standart ray açıklığı öl-
çüsü 4 ayak, 8,5 inçtir (yakla-
şık 142,79 cm). Bu son derece
garip bir açıklıktır. Niçin böyle
bir açıklık kullanılmıştır ? Çün-
kü, İngiltere'de demiryolları
böyle yapılıyordu. A.B.D'nde
ilk demiryollarını yapanlar İn-
giltere'den gelmiş kişilerdi. Pe-
ki, İngilizler raylarını niçin
böyle yapıyorlardı? Çünkü ilk
demiryollarını yapan kişiler de-
miryollarından önce yapılan
tramvayları yapan kişilerdi ve
bu ray açıklığını kullanıyorlar-
dı. Peki, onlar niçin bu açıklığı
kullanıyorlardı?

mandan Gaius İulius Caesar
(Gayyus Yuliyus Keysar), Gal-
yalı'lara karşı büyük başarılar
elde etti. Caesar'ın bu savaşlar
üzerine yazdığı De Bello Galli-
co (Galya Savaşı Hakkında)
isimli kitabında, iyi techiz edil-
miş düzenli Roma ordularıyla
barbar Galya kabileleri arasın-
daki savaşlar akıcı bir dille an-
latılır.

Romalılar M.Ö. birinci yüz-
yıl içinde İngiltere adalarına
da çıktılar ve burada 5 yüzyıl
kadar egemen oldular. Bu süre
zarfında her yerde yaptıkları
gibi şehirler kurdular ve bu şe-
hirleri, savaş arabalarının
üzerlerinden geçtiği, uzun yol-
larla birbirilerine bağladılar.
Roma savaş arabalarının bır-
raktığı tekerlek izlerinin söz

konusu yollarda son zamanla-
ra kadar görülebildiği söyleni-
r ki, bu izler, aşağıda anlata-
cağım gibi, bu yazımızın asıl
konusu ile yakından ilişkilidir.
Şimdi Romalılar hakkında bu
kısır malumattan sonra asıl ko-
numuza gelelim:

Bir kaç hafta önce, değerli
bilimadamı Profesör Celal Şen-
gör'ün, Roma savaş arabaları-
nın İngiltere'nin yollarında bır-
raktığı tekerlek izlerinin günü-
müze kadar uzanan etkileriyle
ilgili olarak, bilimsel bir dergi-
de tarihin gücü ve terörü başlı-
ğı ile yayınlanan ilginç bir ya-
zısıyla karşılaştım ve Dergimi-
zin "Basından" köşesinde bu



Çünkü, tramvay vagonlarını yapanlar, at arabası yapanların ölçüt ve aletlerini kullanıyorlardı. At arabası yapanlar bu tekerlek açıklığını kullanıyorlardı.

Pekala at arabaları niçin bu garip tekerlek açıklığını kullanıyorlardı? Çünkü herhangi bir başka açıklık kullansalardı, İngiltere' nin bazı uzun mesafe yollarındaki tekerlek yuvalarının bu açıklıkta olması nedeniyle arabalarının tekerlekleri kırılırdı.

Peki, bu yuvalı yolları kim yapmıştı? Roma İmparatorluğu, İngiltere dahil, Avrupa'daki ilk uzun mesafe yollarını yapmıştı. Bu yollar o zamandan beri kullanımda kalmışlardı. Peki, tekerlek yuvaları?

Yollardaki ilk tekerlek yuvalarını Roma savaş arabalarının tekerlekleri açmıştı. Kendi tekerleklerinin zedelenmesini istemeyen herkes de at arabası yaparken Roma standartlarına uymuştu. A.B.D.'nin resmi ray açıklığı olan 4 ayak, 8,5 inçlik ölçü, Roma savaş arabalarının tekerlek açıklığından gelir. Roma'nın tercih ettiği tekerlek açıklığının nedeni de iki savaş atının kalçalarının genişliğinde olmak zorunda olmasıdır.

Şimdi ilginç bir ilişki daha: Uzay mekiği fırlatma rampasındayken ana yakıt tankının iki yanında iki güçlendirme roketi görülür. Bunlara katı roket güçlendiricileri (solid rocket boosters : SRB) denir. SRB' ler Thiokol firmasının Utah eyaletindeki fabrikalarında yapılmaktadır. Bunları yapan mühendisler, SRB'leri biraz daha geniş yapmak istiyorlardı. Ancak SRB'ler fabrikadan atış mahalline trenle taşınmak zorundalar. Tren hattı bir tünelden geçiyor. Tünel de ray açıklığından, yani iki at kalçasının ge-

nişliğinden biraz daha geniş. Dolayısıyla, SRB'ler tünele sığmak zorundalar.

Dolayısıyla dünyanın şu anda en gelişmiş nakliye aracı olan Uzay Mekiğinin dizaynı, iki bin beş yüz yıl önce yapılan ve at kalçalarının genişliğine göre planlanan savaş arabalarının ölçüsüne uymak zorunda.

Sn. Celal Şengör, bundan sonra konuyu ülkemizin eğitim çıkmazına getiriyor ve benzer bir yol takip ediyor. Sn. Şengör'e göre:

"Türkiye'de eğitimi yönlendirenlerin seçilmiş amirlerinin çoğu, eğitimin düzeyi ile değil, yaygınlığı ile ilgililer. Peki bu ilgi nereden geliyor ?

Türkiye'de eğitimi yönlendirenlerin amirlerinin çoğu, eğitim düzeyinin kişiye kazandırması gereken beceriyle değil, kalitesiz de olsa bir göz boyamadan ibaret olan sözde eğitimin yaygınlığının kendilerine kazandıracağı oylarla ilgililer. Neden böyle? Çünkü bu kişiler büyürken evlerinde kendilerine, bir şeyler öğrenmek, beceri kazanmak için değil, anlamsız diplomalarıyla birilerinin gözünü boyayarak bir iş kapmak ve anne ve babalarını mutlu etmek için okumaları söyleniyordu. Peki bu eğilim nereden geliyordu ? Çünkü bu anne ve babaların yetiştiği yıllarda yükselmek, Sarayın ve çevresinin gözüne girmekle mümkündü. Kişi kendi becerisini nesnel bir kıstasa göre değil, bir başka kişinin keyfine, öznel hislerine göre planlıyordu.

Halbuki, günümüzde eğitimin düzeyi, başkaların keyfine göre değil, bilimin nesnel gereklerine göre saptanır. Ama ulusal alışkanlığımız, çoğumuzun bunu görmesine engeldir.



Bir Roma yolunda tekerlek izleri.

Dolayısıyla, şu anda dünyada en geniş bilgi ve görgü gerektiren bir iş olan eğitim yöneticiliğinin esasları, Türkiye'de tarihin gücünden ötürü hala, artık eskimiş bir sistemin sosyal yapısına göre düzenlenmek zorundadır.

Tarihin tesirinden kurtulmanın tek yolu, tarihten edinilen alışkanlık ve adetleri, gelenekleri akılcıca eleştirmektir. Demokrasi ; oyuyla karar mekanizmasına katılan bireyin bu eleştiriye yapabildiği, yani akıllı, bilgili ve görgülü olduğu varsayımı temellerinde yükselen bir idare şeklidir. Tarihte kalmış kuralların geçerli olduğu yerlerde demokrasi, çoğunluğun tercihini yansıttığı halde öznel ve keyfi adımları atmadan kurtulamaz. Yalnızca bilimin bizlere tanıtabildiği doğal çevre ve doğal yasalarla karşılaşınca da burnunu onlara çarpar ve tuz-buz olur."

Sn. Şengör yazısını; "bilim temelinde yükselen Batının şamar oğlanı haline gelmemiz şarttır mı bu şartlar altında?" diyerek bitiriyor.

Pilatus PC-12

Turan Körez

PC-12
Güçlü tur-
boprop
motoru,
geniş kabi-
ni ve mod-
ern yapısı
ile
Avrupa'da
çok tutulan
bir uçak
olmuştur.



Ülke: İsviçre

Tip: Transport Uçağı

İlk Uçuş: 31 Mayıs 1991

Uzun zamandır Amerikan-İngiliz yapımı uçaklar üzerinde yoğunlaşan bir tanıtım içerisine girmiştik. Bu ayki yazımızda biraz da Avrupalı neler yapmış onları tanımak üzere İsviçre yapımı Pilatus PC-12'yi tanıyalım.

1980'li yılların sonlarına doğru tasarlanan Pilatus PC-12 eşsiz emsalsiz bir denemdir (tecrübedir). Güçlü turboprop motoru, geniş kabini ve modern yapısı ile Avrupa'da çok tutulan bir uçak olmuştur. En fazla kullanım alanları ise VIP ve iş adamlarına hitap etmiştir. Modern görünümü ve 6 ile 10 yolcu kapasiteli olarak yapılması ayrı bir özelliğidir.

Bu özellikleri olan model üzerinde firma

küçük bir çalışma ile PC-12'yi geliştirdi. Bu model kargo uçağı olarak kullanıma sunuldu. Bir diğer versiyonu da PC-12P Askeri hizmetler ve paraşütcüler içindir.

En son versiyonu da EAGLE'dir. Radar ve Elektronik sistemleri ile donatılan modeli, son yılların tek motorlu en modern uçak sınıfına girmeyi başarmıştır. **Kaynak: Flugzeuge**

Teknik Özellikleri

Kanat Uzunluğu: 116.23 m

Gövde Uzunluğu: 14.40 m

Yükseklik: 4.26 m

Kanat Yüzölçümü: 25.81m²

Boş Ağırlık: 2386 kg

Max Kalkış Ağırlığı: 4100 kg

Motor: Pratt&Whitney Kanada PT6A-67B

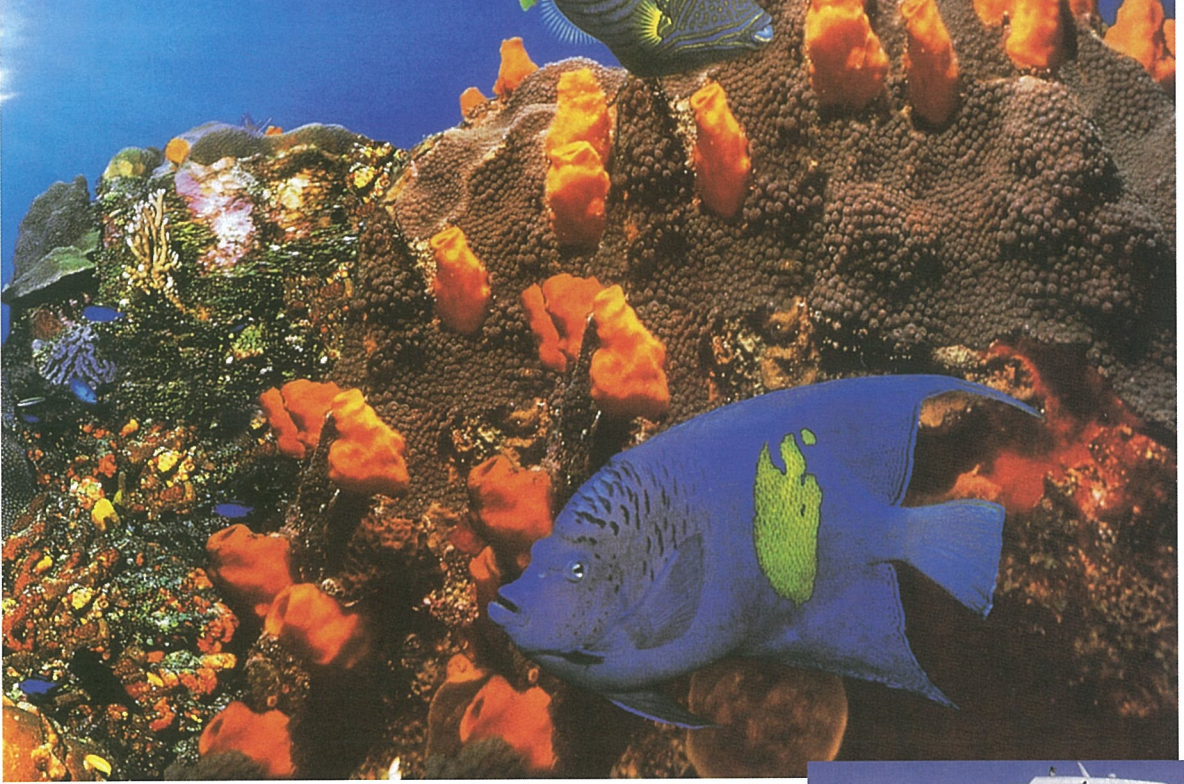
Propellertürbin 1327kW (1800WPS)

Azami Sürat: 500 km/h

İrtifa (Yükseklik): 10.670 m



KİŞİSEL DENİZALTI LAR

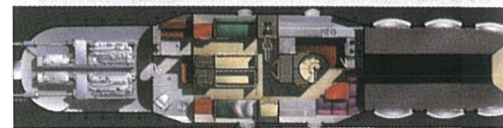
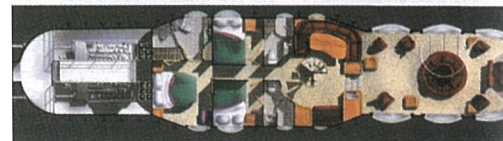
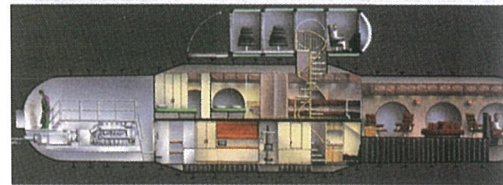
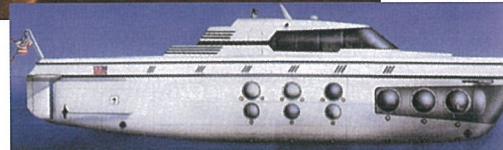


1993 yılından itibaren özel denizaltılar, zenginlere ve yatırımcılara göz kırıyor. Bir zamanlar zenginler yat satın alırken artık yeni bir lükse yöneldiler; denizaltılara...

Suyun üstünde olmaksansa, altında olmanın daha ilginç ve farklı olması, onları bu yöne iten bir olgu olmuş.

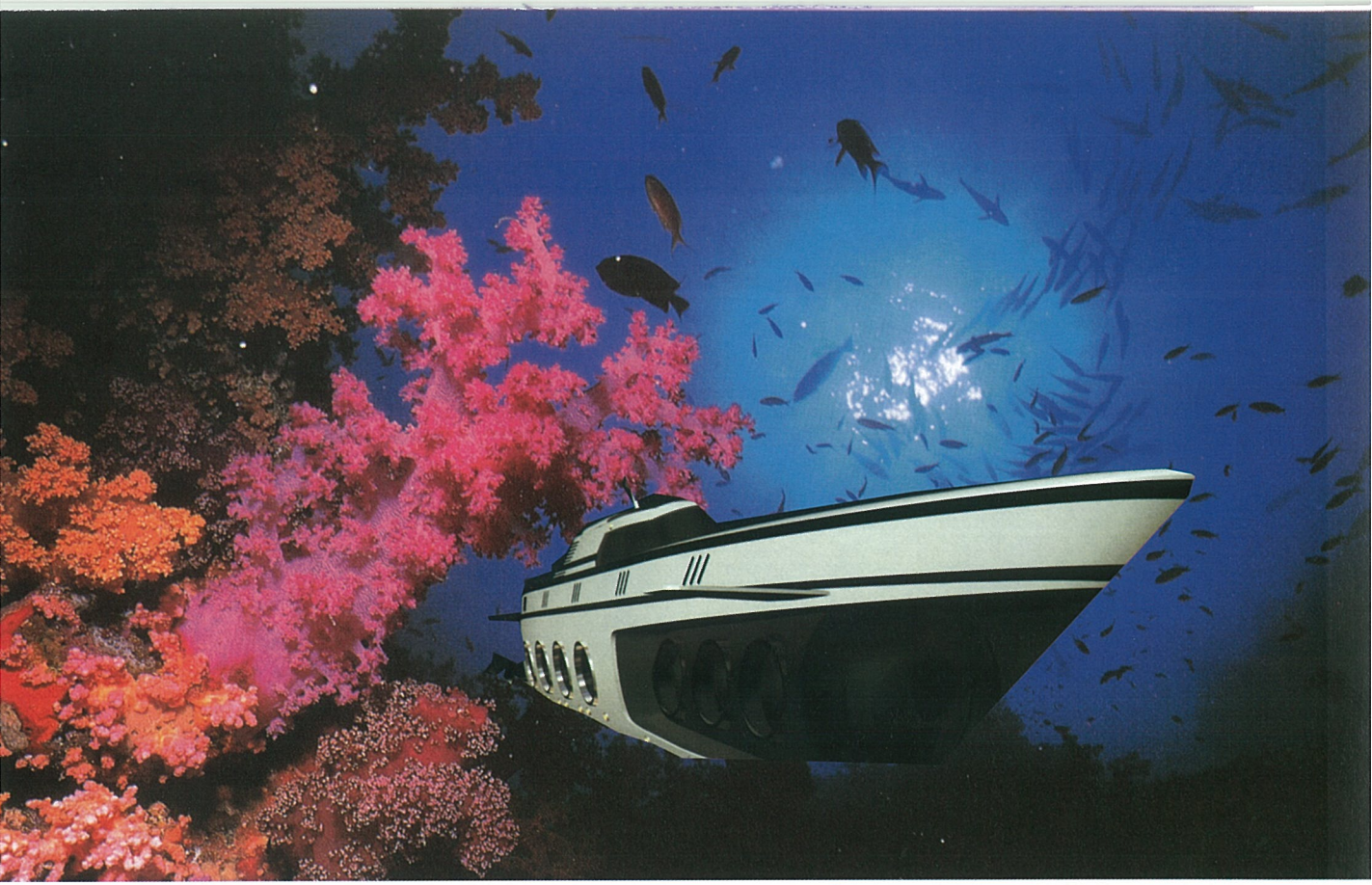
Jules Verne'nin yazmış olduğu "Denizler Altında 20.000 Fersah" adlı kitabı okumayan var mıdır? Filmini seyretmemiş olsanız bile, en azından konusunu biliyorsunuzdur. Dünyanın ilk denizaltısında geçen olaylarda Kaptan Nemo, kitabın baş kahramanıdır. Sualtının ilginç ve gizemli dünyasına yapılan bu yolculuk, sualtının bakirliğini ve güzelliğini de daha

o yıllarda meydana çıkarmıştır. O zamanlar henüz mevcut olmayan denizaltılar, şimdi ise nükleer enerjiyle çalışıp, sonarlara yakalanmıyor, balistik füze taşıyabiliyor, aylarca su altında kalabiliyorlar. Genellikle askeri amaçla yapılan denizaltılara rağmen, araştırma ve kurtarma için yapılan minyatür denizaltılar da bulunmaktadır. Bu iki tipin dışındas artık ye-



ni bir denizaltı türü daha oluşmaktadır;

1993 yılından itibaren özel denizaltılar, zenginlere ve



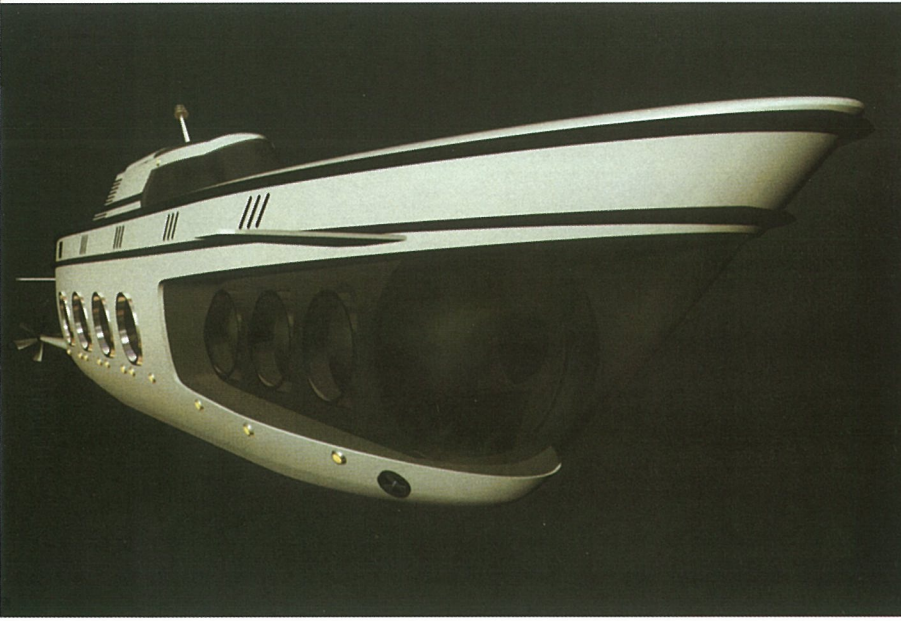
yatırımcılara göz kırıyor. Bir zamanlar zenginler yat satın alırken artık yeni bir lükse yöneldiler; denizaltılara...

Suyun üstünde olmaktansa, altında olmanın daha ilginç ve farklı olması, onları bu yöne iten bir olgu olmuş. Ayrıca denizlerin altı, üzerine göre daha gizemli ve güvenli. Öylesine ki patlayan bir fırtınada bulutların üzerine çıkıp, fırtınadan kurtulan bir uçak misali, denizaltılar da esen kuvvetli bir rüzgarda suyun içine girerek daha güvende oluyorlar. Bir çok ülkede işletmeciler, bu tür denizaltıları turistik amaçlarla satın alıyorlar. Bu teknelerde camdan dışarısını ve su altının egzotik dünyasını seyreden müşteriler, bu farklı gezi için yüksek ücretler ödüyorlar. Günümüzde özel denizaltılar o kadar çoğaldılar ki, artık özel denizaltı sahiplerinin bir kulübü bile var. Tu-

ristik denizaltılar genellikle 100 metre civarına dalmalarına rağmen, istenirse daha derine de inebilirler. Bu dalış sırasında kendinizi Kaptan Nemo ya da James Bond olarak hissedebilir, ya da araştırma yapan bir bilimadamı edasıyla etrafı inceleyebilirsiniz. Böyle bir dalışta denizaltı, denizyıldızı, balık sürüleri belki de bir ahtapot bile görebilirsiniz. Su altının renkli ama sessiz dünyasında kaybolurken, bu eşsiz güzellikten tabi ki ayrılmak istemeyeceksiniz.

1993'ten beri denizaltı turizmi de denizaltıların yapımı ile birlikte gelişmeye devam etmiş, bu da denizaltı üretimini ve dizaynının artmasına neden olmuş. Ülkemizde de mevcut olan alt tarafı pence-reli sualtı gözetleme gemileri oldukça rağbet görmüş. Ama yüzeyden giden ve derinlerde dibi gösteremeyen bu tek-

neler isteklere çok cevap verememiş. Bu açığı kapatan ve suyun altına da inebilen bu kişisel denizaltılar ise; tahmin edeceğiniz gibi oldukça pahalı. Eğer 20 metre boyunda ortaboy bir denizaltı satın almak isterseniz 4,5 milyon dolar ödemelisiniz. Lüks bir business jet konforunda olan ve 1000 mil menzilli bu denizaltılarda tek kelime ile "yok yok". Eğer 3600 mil yapabilen daha büyük bir denizaltı isterseniz, 20 milyon doları gözden çıkarmalısınız. 65 metrelik "Phoneix" tipi denizaltı için ise 80 milyon dolar ödemelisiniz. "Deep Ranger" sınıfı diye adlandırılan ayrı tip denizaltılar 40 ile 105 feet arasında 3 farklı boyda yapılmaktadırlar. Boeing jetlerinin bazı parçalarını da yapan Subsidiary firması bu tip denizaltıların metal çalışmalarını ve mühendisliğini üstlenmiş.



Deep Ranger modelinden ama daha ucuz bir denizaltı arayanlar için ise fiyat 30 milyon dolar. İmalatçılar 150 milyon dolar ve üzerinde bir çok tekne yapıldığını ve satıldığını, denizaltı fiyatlarının ise teknelerle karşılaştırıldığında çok fazla olmadığını belirtiyorlar. Kısacası 4,5 milyon dolar da ödense 80 milyon dolar da ödense performans ve bazı özellikler dışında aynı kalitede bir denizaltı satın alınabilir. Sadece arada tekne boyu, konforu, menzil ve derinlik gibi spesifik farklar bulunmaktadır. Uzun ve orta menzilli denizaltılar, su yüzeyindeki yolculuğunda dizel motorlarını devreye alırlar. Çünkü sualtında ge-

rekli olan bataryalar bu dizel motora bağlı bir şarj dinamosu ile şarj olurlar.

Böyle bir sualtı yolculuğu sırasında; tıpkı Kaptan Nemo gibi, periskoptan su üstünü görmek isterseniz hayal kırıklığına uğrarsınız. Bu denizaltıların özel yapılmadıkları sürece periskopları yoktur. Çünkü askeri amaçlı bir geçiş olan periskop, bu tür gemiler için bir dezavantajdır. Orta menzilli denizaltılar 305 metreye dalebilirken, uzun menzilli olanları 500 metreye kadar dalebilirler. Daha derine dalmak ise oldukça tehlikelidir. Çünkü gezinti ve inceleme için, askeri yapıdan farklı olarak bu denizaltılarda

bulunan akrilik geniş pencere-ler aşırı basınç karşısında bir tehlike oluşturacaktır. Orta menzilli denizaltılar için verilen 305 metre limiti, 30 ile 50 metre daha güvenli olması için hata paylı olarak hesaplanmıştır. Bu yüzden emniyet kurallarına uymak koşulu ile özel denizaltılar tıpkı tekneler kadar güvenlidir.

Dalış sırasında, suyun altına indikçe karanlık da artar. Yüzeydeki aydınlığı daha derinlerde bulamayabilirsiniz. Eğer hava açıksa 100 ile 150 metre derine kadar suyun içini görebilirsiniz ve bir ışığa ihtiyacınız olmaz. Ama, daha derinlere indikçe, suyun daha karanlık olduğunu da göreceksiniz ve bir ışığa ihtiyaç duyacaksınız. Bu durumda 1000 wattlık holojen farlarınızı yakmanın zamanı gelmiştir. Filmlerde dipteki bir denizaltının ışıklarını yakması anında tok ve metalik bir ses duyulur. Bu denizaltılarda gerçekten böyle midir, yoksa bu bir film efekti midir bilmem, ama bildiğim; bu denizaltılarla bir kere dalarsanız, deniz dünyasının büyüüne kendinizi kaaptırmanız ve bu dalışı sürekli isteyecek olmanızdır.

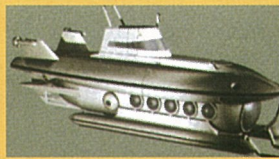
Kemal Kanat



DEEP RANCEP: 3 kişilik bu denizaltıyı arabanızın arkasında römork ile taşıyabilirsiniz. 299.000 Dolarlık fiyatı ile en ucuz denizaltı olan Deep Ranger, 70 metreye dalebilir. Opsiyoneldir.



NOMAD 1000: Orta menzilli 20 metrelik bu denizaltı 10 kişilik yolcu kapasitesine sahip 1000 mil menzilli olan ve 5 gün su yüzeyine çıkmaksızın su altında kalabilen NOMAD'ın fiyatı: 4.5 milyon dolar.



IVE 40: Deri koltuklara ve uçak konforuna sahip İve denizaltıları 60 mil sürat yapabilirler. 3 gün boyunca non-stop giden ve business jet uçak kabinine sahip İVE 40'ler ayrı bir sınıf olarak yer alırlar.



SEATTLE 1000: 36 metre boyundaki bu tekne 10 gün su altında kalabiliyor. 3 katlı ve 3 güverteli bu denizaltının fiyatı 40 milyon dolar.



SORUNSUZ EV SAHİBİ OLMAK İSTEYENLER İÇİN BÜYÜK FIRSAT!..

THY ve TRT Çalışanlarının Ortak Girişimi..

- Kurtköy Havaalanına yalnızca 5 dakika mesafede...
- İstanbul-Çamlica gişelerine 10 dakika uzaklıkta;
- **ŞEKERPİNAR**'da
- İstanbul'dan Ankara'ya gidişte, sağda, TEM otoyoluna cepheli, Bayramoğlu gişeleri girişinde, yeni açılan yerleşim bölgesinde...
- Sabancı ve Alarko Üniversiteleri ile karşı karşıya..

A R S A M I Z

İNŞAAT ÖNCESİ ÖZEL İNDİRİM

TL BAZINDA SABİT FİYATLA ÖDEME!

3 YIL vadeli ödeme planımız:

İLK ÖDEME	: 3.000.000.000.-TL.
12 AY	: 400.000.000.-TL.
12 AY	: 600.000.000.-TL.
12 AY	: 900.000.000.-TL.
6 ARA ÖDEME	: 600.000.000.-TL.
(Ocak ve Temmuz aylarında...)	
TOPLAM	: 29.400.000.000.-TL.

Her şey dahil anahtar teslimi;

TAMAMI PEŞİN ÖDEME:

14.000.000.000.-TL.

İRTİBAT THY: DR. SERMET DEMİRCİOĞLU (BAŞKAN)
TRT: FATİH ÖZNUR (İİ.BAŞKAN)

**KOOPERATİF MERKEZİ: ATATÜRK MAHALLESİ,
ÇİFTLİK SOKAK NO:9/1 ÜMRANIYE/İSTANBUL**

Tel : 0216 521 99 14 / 0216 521 99 15
Fax : 0216 344 77 04

YENİ FIRSAT! 24.000.000.000.-TL

S.S.YENİ GÖZDE KONUT YAPI KOOPERATİFİ

BARCELONA



Köpekbalığı yarım metre kadar üzerimden süzülerek geçiyordu. Bir an göz göze geldik. Ya da ben öyle sandım. Çünkü aslında ne benle, ne yakınında yüzmekte olan yüzlerce diğer balıkla, ne de arkasından gelmekte olan iki hemcinsiyle ilgileniyordu. Biraz sonra ilerde mavimsi bir gölge halini almıştı. Altımda kayan, yürüyen bandın tıkırdayan döşemesine ve az ilerimde duran iki kız çocuğuna baktım. Sevinçten ve heyecandan gözlerinin içi gülüyordu. Sanırım eşimle ben de aynı durumdaydık. Avrupa'nın en büyük akvaryumu olduğu söylenen Aquarium'daydık. Akdeniz'in binbir çeşit sualtı canlısıyla dolu devasa bir havuzun içindeki şeffaf yaya yolundan geçiyorduk. Onca yol sırf bunu görmek için bile gelmeye değerd. Oysa Barcelona'nın bize verebileceği daha o kadar çok şey vardı ki.

İlk kez İspanya'ya gidiyorduk ama boğa güreşi görmek, flamenko duymak istemiyorduk. O nedenle Madrid yerine Barcelona'yı seçmiştik. Burası aklımızdaki İspanya kiliselerine pek uymuyordu. Daha çok Kuzey Avrupa'nın güzel ve modern şehirlerinden biri gibiydi. Ayrıca, nefis bir denizi, palmye ağaçları ve bize tanıdık gelen yumuşacık bir iklimi vardı.

Nerdeyse şehrin sembolü haline gelmiş olan La Sagrada Familia'yı, ciddi bir mimarlık kitabında ya da İspanya ile ilgili bir belgesel yerine, ilk kez Alan Parsons Project'in Gaudi adlı kasetinde tanımışım. Bir radyo programından kalan bir kaç küçük sözcük de hala aklımdaydı. Şimdiyse Avrupa'nın diğer basık gotik katedrallerine hiç benzemeyen heybetiyle karşımda duruyordu. Daha çok, yetenekli bir sihirbazın kum-

The shark was cruising half a metre or so above me and for a moment we came eye to eye. Or so it seemed to me. In fact it was displaying no interest either in or the hundreds of other fish swimming close to it and it two fellow sharks following behind. Soon it was just a bluish shadow in the distance. I looked at the conveyor belt scratching its way beneath me and at the two little girls a short way away. Their eyes shone with delight and excitement. I suppose my wife and I were in the same state. This was aquarium, said to be the largest marine zoo in Europe. We were passing along a transparent corridor inside a gigantic pool filled with a thousand and one types of fish and marine life. It had been worth coming so far just to see this, and Barcelona still had much more to offer. This was our first visit to Spain, but we did not want to watch bull fighting or listen to flamenco music, which was why we chose Barcelona rather than Madrid. This city did not fit our preconceived ideas about Spain. Instead it rather resembled one of the modern cities of northern Europe, with the advantage of superb sea, palm trees and the mild climate we were familiar with.

I had first made the acquaintance of La Sagrada Familia, virtual symbol of the city, not from a serious book on architecture or a documentary on Spain, but from the Alan Parsons Project's Gaudi album. And a few words heard on a radio programme had stayed in my mind. Now the building was before me in all its magnificence, quite unlike any of the other classical Gothic cathedrals in Europe. It was more like a gigantic castle made of sand by a gifted wizard. But to



dan yapacağı dev bir kale gibiydi. İşin doğrusu, Gaudi'ye sihirbaz demek bile azdı. İnanılmaz bir eser yaratmıştı. Çevresini dolaştık, güney batı yüzündeki kulelerden birine çıkan asansördeki yerimizi aldık. Küçük bir tıkrıtu duyuldu ve tüm Barcelona şehri hızla altımızda kalmaya başladı. Sonunda daracık merdivenlerden binbir çeşit turiste sürtünerek küçük bir platforma ulaştık. Manzara nefisti. Hemen yanı başımızda ise üzeri şekerleme deseniyle kaplı diğer kuleler vardı. Kuleden inerken asansöre binmek yerine, çocukca bir keşfetme duygusuna kapılıp, karanlık dehlize benzeyen merdivenlere daldık. Bir anda yalnız kalmış ve her yerde resimlerini gördüğümüz, meşhur deniz minaresinin içine benzeyen merdivenleri bulmuştuk.

Katedralden aldığımız keyifle Gaudi'nin diğer eserlerini bulmaya başladık.

Sonunda yolumuz Pare Güell'e düştü. Şekerlemeyi andıran rengarenk seramiklerle bezeli canavarlarıyla resim çekti; parkı ve binaları inceledik; Barcelona üze-

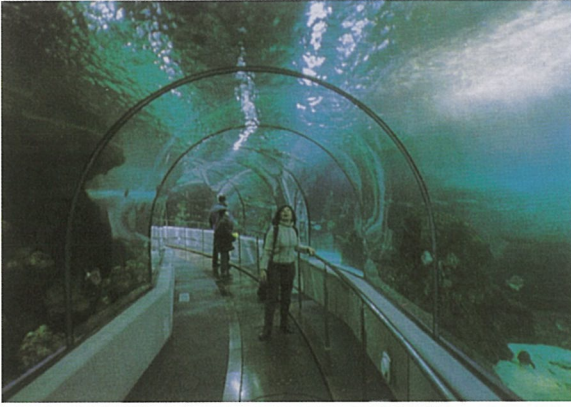
call Gaudi a wizard was less than he deserved. He had created an incredible work of art. We walked around it and got into the lift which goes up one of the towers on the southwest façade. There was a small click and all of Barcelona began to slide into view beneath us. When we got out we climbed the flight of stairs, rubbing shoulders with tourists of all kinds, and reached a little platform. The view was spectacular, and right beside us were other towers covered with sugar candy designs.

When it was time to descend we gave way to a childish sense of discovery and eschewing the lift plunged down the dark stairway. Suddenly we were alone on the famous staircase resembling the inside of a screw shell.

We began to get the same pleasure from Gaudi's other buildings as we had from the cathedral.

From there we headed for Parc Güell, We had our photographs taken with the monsters adorned with colourful ceramics more sugar candy associations. We lo-





rinde batan güneşin tadını çıkardık. Bir asır önce buraları hayal eden adamın hala insanlara sevinç verebildiğini keyifle gördük.

Gaudi'nin inanılmaz eserleri dışında diğer binalar da çok güzeldi. Bir de caddeler çok hoşumuza gitmişti. Izgara planları sayesinde, yönümüzü kaybetmeden bir yerden diğerine rahatça yürüyebiliyor, geniş olmaları nedeniyle de bu yürüyüşlerden çok keyif alıyorduk. Gene de tüm bu caddelerin bir kralı, bir şampiyonu olması gerekiyordu. O zaman La Rambla'ya çıkıyorduk. Gidiş ve geliş olarak yönlendirilmiş iki dar asfalt yol düşünün yan yana binbir türlü insan doluyor, herkes marifetini satmaya çalışıyordu. Saatlerce olduğu gibi duran yalnızca para atınca teşekkür için göz kırpan canlı heykeller, sokak ressamı, müzisyenler, zincir kıranlar gibi bir çok ilginç gösteriye tanık olabilirsiniz. Tabii ki binlerce kişi de bu görüntü cümbüşünden yararlanmaya geliyordu. La Rambla'yı defalarca her iki yönde de yürüdük.

Şehrin kabaca en güneyinde kalan Montjuic tepesinde dişli trenle çıktık. Olimpiyat stadına doğru yürürken modernizmin sembollerinden ressam Joan Miro Vakfı'nın önüne gelmişiz. Sanat tarihi kitaplarında sayfalarla yapılmış hayaller gibi duran bir çok resim karşımızda canlanırmıştı. Hem resimlerin hem de fiziksel olarak karşılarında bulunmanın heyecanı müthişti.

Barcelona'yı anlatacak en temel özellik, bence ne sahip olduğu sahil, ne onlarca harika müze, ne de iyi bir şehircilik. Çünkü bunlar iyi kötü pek çok başka Avrupa şehrinde de var. En temel özelliği, gülümseyen bir şehir olması. Hiç bir Avrupa şehrinde olmadığı kadar kendinizi rahat hissetmeniz ve sizin de gülümsemeniz. (Skylife)

oked at the park and its buildings, and drank in the sight of sunset over Barcelona. We were delighted to see that the man who had imagined these a century ago continued to give pleasure to people.

Apart from Gaudi's extraordinary creations there are also other very beautiful buildings. And we liked the streets for their grid arrangement which made it simple to find our way without getting lost, and their spacious breadth which made walking a pleasure. But even these streets had to have a king among them, as we saw when we emerged onto La Rambla. Imagine two separate asphalt roads carrying traffic in opposite directions, and a milling crowd of people who had been drawn here to watch others selling skills of every kind. There were live statues which stood without moving for hours, only winking thanks when someone threw money into the bowls at their feet, street artists, musicians, strong men who broke chains and innumerable others. We walked up and down La Rambla on both sides time after time.

We travelled to the hilltop of Montjuic, situated roughly at the southernmost tip of the city, by funicular railway. As we walked towards the Olympic stadium we found ourselves outside the foundation of Joan Miro, symbol of modernism. Here we found many which had seemed like ghosts glued to the pages of art history books in vivid reality before us. The excitement of the paintings themselves and seeing them in the flesh so to speak was overwhelming.

In my view the essential characteristic of Barcelona is neither its position on the coast, nor its scores of wonderful museums, nor its well designed city plan. all these can be found in lesser or greater measure elsewhere in Europe. Instead Barcelona is distinguished by being a smiling city. In no other European city can you feel so at home and smile so much. (Skylife)





Bisiklet

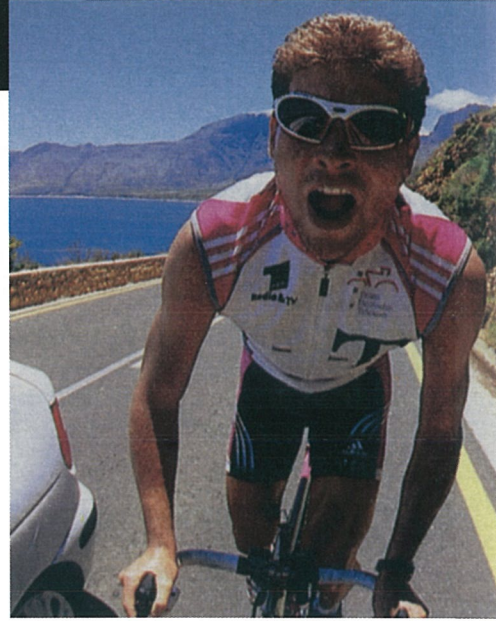
Bisiklet kelimesi dilimize Fransızca'dan geçmiştir ve "iki tekerlekli" anlamına gelir. Bisikletin gövdesi genellikle çelikten yapılmakla birlikte, bazı hafif modellerin yapımında alüminyum alaşımlar kullanılır. Bisiklette aranan en büyük özellik, çevrilebilen çevikliğidir. İyi bir bisiklet binicisini yormayan, saatlerce pedal çevirebilen bisiklettir.

Bu günkü duruma gelinceye kadar bisikletler pek çok değişim geçirmiştir. Dikiş makinalarında kullanılan pedal ve teker düzeneği yüz yıldır bilinmesine rağmen, bir aracı pedal ile götürme düşüncesi çok geç doğdu. 1645'te Jean THESON adlı bir öğretmen, dört tekerli ve ayak pedalı ile işleyen bir gezinti arabası yaptı. 1839'da bir İskoç bu günkü bisiklete benzeyen bir bisikleti icat etti ve 1842'de bu bisikletle 112 kilometre yol aldı.

Bu spor dalı halen bir çok türü ile gözde bir spordur. Kasları çalıştırması ve kilo verdirmesi nedeni ile doktorlar tarafından da önerilmektedir.

20. yüzyılda Avrupa ve Asya ülkelerinde ulaşım aracı olarak önemli bir yer tutan bisiklet, otomobilin yaygınlaşması ile eski önemini yitirdi. Ama yüzyılın sonlarına doğru egzot gazlarıyla havayı kirletmediği, gürültü yapmadığı ve kasları çalıştırdığı için sağlığa yararlı bir taşıt olarak bisiklet, çevre bilim uzmanlarının ve doktorların önerisiyle yeniden yaygınlaşmaya başladı.

100 yılı aşkın bir süredir yapılan bisiklet yarışları özellikle Avrupalıların beğendiği sporlardandır. Oval bir pistte yapılan bisiklet yarışları, bisikletlerin dönerken savrulmalarına engel



olacak şekilde düşünülmüştür. Bu tür yarışlarda bisikletçilerin giydiği koruyucu başlıklar genellikle aerodinamik yapıdadır. Profesyonel olarak bu sporu yapanlar ise; yaralanmalarda, tedavi ve pansumanda zorluk çıkarmaması için bacak tüylerini alırlar. 500-1.000 metreli kısa mesafeli yarışların başında sürat çok yavaş olmasına karşın, son-



larına doğru bisikletler 65 kilometrelik bir hıza ulaşırlar. Orta mesafeli yarışlar 5-10 ve 20 kilometre olarak 3 değişik kate-
goride yapılır. Takip yarışları-
nın mesafeleri ise 4.000 ve
5.000 metredir. Yolda yapılan,
zamana karşı yarışlarda her ya-
rışmacı kısa aralarla arka arkaya
yarışa başlar. Kros, maraton ya-
da kalabalık katılımcıların bu-
lunduğu yarışlarda start anında
toplu çıkılmasına rağmen, ka-
zanan ilk varandır. Toplu çıkış-
lı bu yarışların en ünlüsü 1903
yılında başlayan ve halen de-
vam eden Fransa Turu'dur. Kla-
sikleşmiş bir yol yarışı olan
Fransa Turu birer günlük 21
etapta yapılır ve 3 hafta sürer.
Bisikletçiler, Fransa'nın çeşitli
yerlerinde 4.000 km. dolayında
yol katederler. Bu yarış boyun-
ca Alp'lerin ve Pirene'lerin sarp
yollarında yorucu tırmanışlar
yer alır.

Bisiklet sporu 1896'dan beri
olimpiyat oyunları arasındadır.
Olimpiyat oyunlarındaki bisik-
let yarışmaları; zamana karşı
1.000 metre, zamana karşı 100
km. takım yarışı, kısa mesafe
yarışı, ikili bisiklet 2.000 metre
yarışı, bireysel 4.000 metre ya-
rışı, orta mesafe takım yarışı ve
bireysel yol yarışı şeklindedir.

Bisiklet yarışında bir tür olan
dağ bisikleti ve kros bisiklet ya-
rışlarından ayrı bir konu olarak
bahsedeceğiz. Bisiklet sporun-
da giden bir araç yardımı ile bi-

sikletin dışarıdan hızlandırılma-
sı sağlanarak yapılan yarışlar da
bulunmaktadır. Hızlandırma ile
yapılan bu yarış türünde, mo-
torsiklet arkasından çekilerek
bir bisikletin 49,431 km. hızla
gitmesi sağlanmıştır. Bu daha
sonraki yıllarda bir yarış halini
almış ve bu sürat 94,016 km.ye
kadar ulaşmıştır. Bir otomobilin
arkasından hız kazandırılmış
bir bisikletin sürati 226,10
km.dir. Bu rekor kayıtlara geç-
miştir.

Türkiye ilk kez 1897'de Sela-
nik'te yapılan bisiklet yarışları-
nın İstanbul'a kaydırılması ile
bu spora kavuşmuş oldu. İstan-
bulda düzenlenen bu yarışlar
bir ara yasaklandıysa da II.
Meşrutiyetin ilanından sonra
Fenerbahçe kulübünün öncülü-
ğünde yeniden canlandı. 1924
Olimpiyatlarına hazırlanan
Türk ekibi, bisiklet bulamadığı
için bu yarışlara katılamadı.
Türkiye 1927'de Bulgaristan'da

yapılan yarışmalara katılarak ilk
kez bir uluslararası yarışmalara
katılmış oldu. 1938'den itibaren
İstanbul -Edirne - İstanbul bi-
siklet yarışları yapıldı. Marmara
turu 1963'te yapılmasına rağ-
men, 1966'da uluslararası nite-
lik kazandı. 1968 yılı Cumhur-
başkanlığı Bisiklet Turu'nun
başladığı yıl oldu. 1970'de
"Esen Bisiklet Kulübü" adıyla
ilk kez bir bayan takımı oluştu.
Türk bisikletçileri 1971'de İz-
mirde yapılan Akdeniz Oyunla-
rı'nda dereceye girdiler. Erol
KÜÇÜKBAKIRCI 1973'de Bal-
kan Şampiyonu oldu, 1975'de
ise Libya ve Suudi Arabistan
turlarını kazandı. Hasan CAN
Fransa "Tur L'avenir" ödülünü
1977'de aldı.

Bu spor dalı halen bir çok
türü ile gözde bir spordur. Kas-
ları çalıştırması ve kilo verdir-
mesi nedeni ile doktorlar tara-
findan da önerilmektedir.

Hazırlayan: Kemal Kanat

Nereden Nereye

Orhan AYATA Bir Uçuşunu Anlatıyor:

1947

“Herkes havacılığı seviyordu, fakat hava yolculuğunu benimsemek kolay olmadı. Bir gün, DC-3 uçağı ile İstanbul’dan Ankara’ya gidiyorduk. Onbeş-yirmi kadar yolcu vardı. Bolu’ya vardığımızda Abant Gölü’nü göstereyim dedim. Uçağı biraz yan yatırdım. Sonra düzelterip tekrar rotaya girdim. İdareyi İkinci Pilota bırakıp yolcu arasına gittim. Endişeli bir halleri vardı. Beni görünce büsbütün korktular. Hepsi koltuklarına sımsıkı sarıldı. Kokpitte ikinci pilotun işbaşında olduğunu anlatmaya çalıştıysam da dinlemediler. Ankara’ya iner inmez doğ-

ru Genel Müdür’e gidip beni şikayet ettiler: “... yolda pilot bizim aramıza geldi. Makinayı başıboş bıraktı..”

Ankara’dan hemen bir genelge yayınlandı: Pilot seyir sırasında koltuğundan ayrıl-mayacaktı. Ne ilginçtir ki, çok geçmeden ikinci bir genelge geldi. Bunda da gerektiğinde pilotlardan birinin yolcu arasında ge-lip moral vermesi bildiriliyordu. Bugünlere; göre-göre, öğrene-öğrene geldik.”

Dünya Havacılığında Önemli Olaylar

14 Ekim: Roket-güçlü Bell X S-1 araştırma uçağı, dünyada sesin hızını geçen ilk uçak oldu.

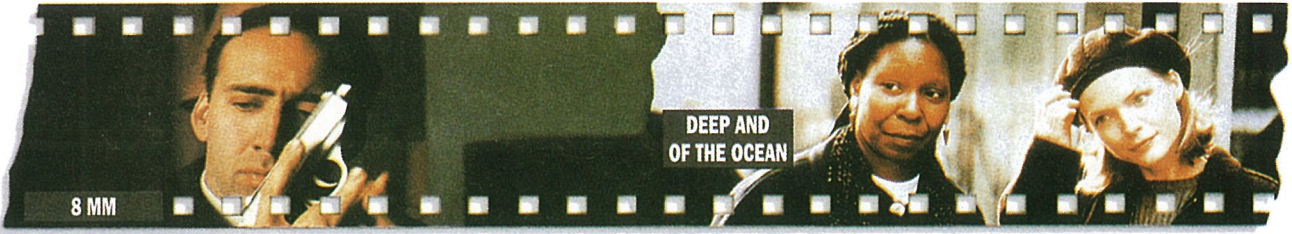
Hazırlayan: Zeki Gürsoy

Filo Yapısı

<u>Uçak Tipi</u>	<u>Adet</u>	<u>Koltuk Adedi</u>
DC-3	30	30x22=660
C-47	3	
Filo Toplamı	33	Koltuk Toplamı 660

Personel Durumu

<u>Pilot</u>	<u>Telsizci</u>	<u>Makinist</u>	<u>Memur</u>	<u>Diğer Hizmetliler</u>	<u>Toplam</u>
73	136	185	62	104	560 Kişi



VİZYONDAKİ FİLMLER

Kod Adı Kılıçbalığı
Şövalye
102 Dalmaçyalı
Dr. Dolittle 2
Jurassic Park 3
Kediler ve Köpekler
Yarışçı
Minik Kaçamaklar
Meksikalı
Düşlerin Efendisi



Gizli Gerçek
Güzel Dedektif
Herkes Kendi Evinde
Kaplan ve Ejderha
Kapıdaki Düşman
Kutsanmış Çocuk
Lumumba
Mumya Geri Dönüyor
Ölümsüz Maskesi (Bruiser)



En Çok Satan

Yerli Albümler

1 Yaşar

Masal

2 Tarkan

Karma

3 Şebnem Ferah

Perdeler

4 Melih Kibar

Yadigar

5 Kenan İşık

Kenan Işık

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

1 Laila/ DMC

2 This is Greece Volume 3/ Sony

3 Radyo 5 Summer Hits 2001/Sony

4 Jennifer Lopez /J. Lo/ Sony

5 Anna Vissi/ Kravgi Sony

Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİMLERİ

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİMLERİ

1- New York'ta Bir

1- Kapışma

Sonbahar

2- İyilik Yap İyilik Bul

2- Çarlinin Melekleri

3- Otomatik Portakal

3- 9. Kapı

4- Mesaj

4- Gladiator

5- Kusursuz

5- Komser Şekspir

Fırtına



Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



1- Gelibolu / Buket Uzuner

2- Bridget Jones'un Günlüğü-2/Helen Fielding

3- Unplugged 2 / Selçuk Erdem

4- İsyan Günlerinde Aşk/ Ahmet Altan

5- Sex And The City/ Candace

6- Kalemimin Sapını Güle Donattım/ Ferhan Şensoy

7- Harry Potter ve Azkaban Tuzağı/J.K. Rowling

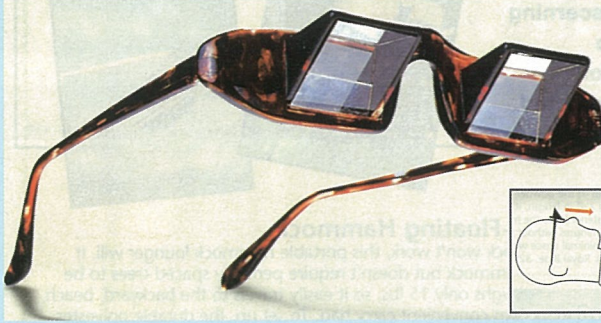
8- Aşkın Ömrü Üçyıldır/ Frederic Beigbeder

9- Hayat Güzeldir /İclal Aydın

10 - Kama Sutra / Vats Yavana



Teknolojide Yenilikler



YATAY OKUMA GÖZLÜĞÜ

Yatarak televizyon seyretmenin en büyük zorluğu boynunuzu yastıkla yükseltmek zorunda kalmanızdır. Eğer yatarak kitap okuyorsanız kitabınızı elde ve başınızın üstünde tutmanız halinde kollarınız yorulacaktır. Bu yüzden yatıyor olmanız bile sizin dinlenmenizi sağlamayacaktır. Özellikle bel

ve boyun rahatsızlığı olanlar için ideal olan bu gözlük, cisimleri 90 derece eğimle gösterdiği için bu tür sorunlarınıza çözüm sunuyor. Çerçeve içinde bulunan aynalar ayak ucunuzdaki TV'yi başınızı kaldırmadan okumanızı sağlıyor. Kullanılan optik kaliteli prizmalar ve camlar, sizin aydınlık ve rahat bir görüşe sahip olmanıza neden oluyor.

Gözlük 39,95 Dolardan satılıyor.

IŞIKLI TEKERLEKLER

Scooter'ların piyasaya girip, çığnlık dünyasında yerini aldıktan sonra bir çok modeli çıktı. Aslında onların her modeli küçük farklılıklar dışında, birbirinin aynısıydı. Bu defa ise; daha farklı bir modeli karşımızda. Gece kullananlar için tekerlekli ışıklı olan bu yeni modeli, karanlıkta görülmenizi sağlıyor. Mavi, Yeşil ve Kırmızı renkli ışıkları bulunan ve scooter'ların ampullerini kendinizde değiştirebilirsiniz. Fiyatı: 89,95 Dolar



LAPTOP İÇİN SEHPA



Laptoplar "dizüstü bilgi-

sayar" olarak isim yapsalarda uzun süre kullanımlarda çalışmak için daha uygun bir yer bulmanız gerekecektir. Masayı tercih etmeniz de, TV seyredirken ya da kanepede otururken bilgisayarınızı kullanmak size keyif sunuyor. Yüksekliği ayarlandığı için istediğiniz şekilde çalışabileceğiniz gibi aynı anda kahvenizi ya da evraklarınızı koyabileceğiniz bir rafı da bulunuyor. Rafların eğimi sizin keyfinize kalmış. Dizüstü bilgisayarınız yoksa kitap okumak ve ders çalışmak için kullanacağınız bu sehpayı, istediğiniz odaya hatta balkona bile çıkarmanız mümkün.

Fiyatı: 175 Dolar

BİR SORU BİR YANIT

Soru: İsviçre çakılarının özelliği nedir?

Yanıt: İnsanoğlunun ilk silahlarından olan bıçak, varlığını binlerce yıldır değişik şekillerde girerek sürdürmektedir. Belki insanlık kadar eski olan bıçak, zaman zaman silah olarak, zaman zaman bir alet olarak tarihte karşımıza çıkar. Önceleri daha az özelliklere sahip olan bıçaklar ve açılıp kapanan çakılar zamanla diğer malzemelerin eksikliğinin hissedilmesi ile çok fonksiyonlu hale geldi. 1884 yılında Karl Elsener tarafından keşfedilen çok fonksiyonlu ilk bıçak şimdiki gibi bir çok elemana sahip değildi. Kullanışlı olması ve çok işlevliliği nedeni ile 1891 yılında İsviçre ordusunun resmi bıçağı olarak kabul edildi. Resmi bir ordusu bulunmayan, ama acil durumlarda eğitilmiş sivil halkın toplanması ile meydana gelen İsviçre ordusu, daha çok milis gücü şeklindedir.

Arazi yapısının dağınık olması, göl, kar ve ormanların yapısı, lojistik olarak çok malzeme taşınması-

na uygun değildir. Bu yüzden çok işlevli malzemeler az yer kaplayıp, çok iş yapmaktadır. Taşınan bu bıçağın aynı zamanda



kaşık, çatal, testere, mercek, makas gibi işlevlere sahip olması "çok iş az ağırlık" sistemi ile olmaktadır. Bu tür malzeme,

siviller için ve barış durumunda da kullanılabilen ve sakınca doğurmayan ürünlerdendir. Subayların ve sporcuların en büyük ihtiyacı olan bu bıçağın sapına 1909 yılında İsviçre kızılhaçı işlendi.

Bu bıçağı üretmekte olan Karl Elsener'in firması yine annesinin adı olan Victoria olarak yenilendi. 1921'de kullanılan Inox paslanmaz çelik ile birleşince, şirket adı Victorinox oldu. Firmanın bu bıçağı tüm dünyaya yayması ile piknikte, yolculukta, arazide ve doğa ile haşırneşir olanlarda vazgeçilmez bir malzeme oldu. Victorinox firması uzun süre "Bıçak değil arkadaş" sloganı ile satış yaptı. "Swiss Army Knife" diye bilinen İsviçre çakısı, kalite ve kullanışlılığın sembolü olarak tanınıyor. Kuzey kutbundan, Everest'in zirvesine kadar her yerde kullanılmış olan bu bıçaklar tehlike anında da hayat kurtarıyor.

UTED ÜYELERİNİN YARARLANABİLECEĞİ

ANLAŞMALI TESİSLER

TESİS ADI	İNDİRİM FİYATI	ADRES/TELEFON
Bakarköy 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: (212) 559 01 82/83 " "
Bakarköy Spor Vakfı Tesisleri Deniz Mefruşat	Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme Ünitelere göre farklı fiyat %20	Bağdat Cad. No: 258 Cadebostan/Göztepe Tel: (216) 385 86 85 Tüm şubeleri Tüm şubeler Kennedy Cad. Sahil Yolu No: 32 Ahırkapı/İstanbul Tel: (212) 516 23 13 Tel: (212) 572 30 78 (212) 572 17 41
Acıbadem Hastaneleri English Fast Citadel Hotel	%10 %40 Single Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Double Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Akşam Yemeği (Limitli yerli içki dahil) 15.000.000 D. Duvara Halı ve PVC Yer Kaplama, Mikro Jaluzi, Dikey Perde, Star Perde, PVC Doğrama	Tel: (212) 516 23 13 Tel: (212) 572 30 78 (212) 572 17 41
Akdemir Dekorasyon		
Galleria Bowling	Oyunda %20 Yiyecek-içecek %15	Galleria Ataköy Tel: (212) 661 03 22
Atılım Sigorta Yetkili Acente	THY Personeline özel indirim (Kasko'da %25) Ayrıca Ev, Sağlık, Deprem, Trafik sigortaları	Tel: (212) 542 41 12 (212) 542 65 24 Fax: (212) 542 65 24
TNB-Toshiba Note Book Computer	UTED üyelerine özel indirim	Büyükdere Cad. Lale İşhanı Mecidiyeköy/İstanbul Tel: (212) 275 87 97
Electronic Market	Tüm alışverişlerde kredi kartlarına ve peşin ödemelere %10 iskonto	İstanbul Cad. No: 20/3 Bakarköy /İstanbul Tel: (212) 572 02 32 (212) 572 02 30 Fax: (212) 570 68 73
Bekri Mustafa Konağı	UTED üyelerine %15 indirim	Kennedy Cad. Sahil Yolu No:40 Sultanahmet/ İstanbul Tel: (212) 516 68 68 Çayırbaşı Cad. No:48 Sarıyer Tel: (212) 218 24 53
Ri-Va Restauraunt	UTED üyelerine %20 indirim	

Not: Bu tesislerden faydalanabilmeniz için; UTED üye kartınızı mutlaka yanınızda bulundurmanız gerekmektedir.

İki şeyin elden gitmeden değerini bilmek zordur; sağlık ve gençlik.

Çocuklarınızı, döneminiz için değil, onların dönemi için yetiştiriniz.

Öldükten sonra yaşamak isterseniz, ölmez bir eser bırakınız.

Başkalarının acılarından ders alanlar, gerçekte mutlu kişilerdir.

Haksızlık önünde eğilmeyiniz! Çünkü, o zaman hakkınızla birlikte şerefınızı de kaybedersiniz.

Akrabanın düşmanlığı ve dostların eziyeti, yılan zehirinden daha acıdır.

Az ibadet edip çok çalışmak, çok ibadet edip az çalışmaktan üstündür.

Hasisle fakir birbirine benzer; ikisi de hayatlarını mahrumiyet içinde geçirir.

Asıl yetimler, anadan babadan değil, bilim ve ahlaktan yoksun olanlardır.

H.z. Ali

4. Halife

(598-661)

Öfkeli bir insan, ağzını açar gözlerini kapar.

Marcus CATO

Romalı siyaset adamı, filozof

(İÖ 95-İÖ 46)

Yerinde söz söyleyen özür dilemek zorunda kalmaz.

Fatih Sultan Mehmet

Osmanlı Padişahı

(1432-1481)

Yüksek bir mevkiye yerleşen alçak bir adamdan daha kötü birşey olamaz.

CLAUDIUS

Roma İmparatoru

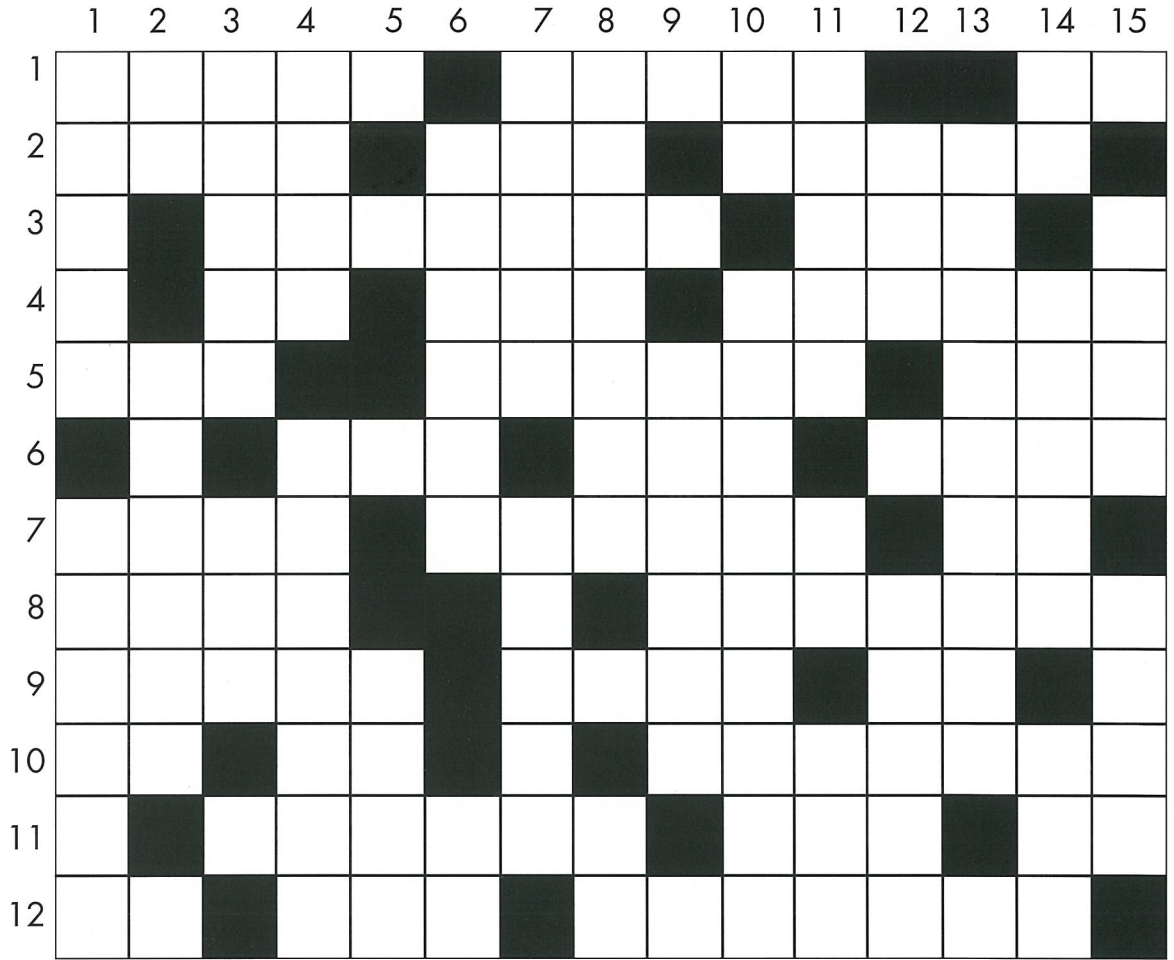
(İÖ 10-İS 54)

Herkes, insanlığın kötüye gittiğini kabul eder de, hiç kimse kendisinin kötüye gittiğini kabul etmez.

Lev TOLSTOY

Rus yazarı

(1828-1910)



Soldan Sağa: 1- Yok etme,- Mafsal,- Demirin simgesi, 2- Edebiyatta bir dal,- Baston,- Ücretlerden kesilen devlet harcı, 3- Büyük dalgalardan oluşan deniz afeti,- İskambilde papaz, 4- Eski Mısır'da bir tanrı,- Bağırarak,- Japon halk dansında bir gösteri çeşiti, 5- Güreşte bir oyun,- Adese,- Nazım Hikmet'in soyadı, 6- Brezilya'da bir şehir,- Özcan ... (eski bir hakemimiz),- Arabistan'da bir dağ, 7- Aklamak,- Bir asit,- (Tersi) Acı ünlemi, 8- Yemek,- Japon çiçek düzenleme sanatı, 9- Antrenman-Bir kıta,- Tanrı Enki'nin kısa adı, 10- Bir nota,- Trafikte Güney Afrika Cumhuriyeti,- Marmara denizinde küçük bir ada, 11- Bir kuş türü,- Caka,- Lantanın simgesi, 12- Su,- Atın ayağına çakılır,- Engelden aşmak.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Atölye,- Bir nesnenin ileriye doğru yönlendirilmesi, 2- Boru sesi,- Efelek, 3- Sıvı ölçü birimi,- Boyun eğme, 4- Bina yapımı için ayrılmış arazi,- Oruç ayı, 5- Haykırma, 6- Dağ lalesi,- Türk lirasını simgeleyen harfler, 7- İsim, ad,- Çevirme, kuşatma, 8- Gemi görevlisi,- Nota, 9- Eski dilde kadın görevli, 10- Barınak,- 1978'de Pariste ilk Türk modacı, 11- Aşırı bilme isteği,- Bir harfin okunuşu,- Yapma, etme, 12- Milan'lı bir futbolcu,- Bana ait, 13- Kullanılmayan, faal olmayan, 14- Geçmiş tarihi anlatır,- Yasa,- Birincil, 15- Genç siğir,- (Tersi) Hindistan'da bir şehir.

GEÇEN SAYININ ÇÖZÜMLERİ

Soldan Sağa: 1- Lazamat,- Frapan, 2- İkame,- İsrar,- Rey, 3- Tarator,- Aksetme, 4- Erat,- Aksatmak, 5- Re,- Öke,- Ka, 6- Atari,- Nazari,- At, 7- Ruam,- Kelefe, 8- Ürgüp,- Metanet, 9- Rio,- İso,- Mika, 10- Zn,- Karlı,- Ceket, 11- Ne,- İrmik,- Tü, 12- İlmik,- Kan,- Ter.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Literatür,- Na, 2- Akaret,- Rize, 3- Zara,- Argon, 4- Amatör,- Al, 5- Met,- Kırpık, 6- Oje,- Saki, 7- Tır,- Nemor, 8- Azametli, 9- Frak,- İrk, 10- Raks,- Akar,- Ma, 11- Arsa,- Ren,- Cin, 12- Etkilemek, 13- Artıma,- Etik, 14- Nema,- Af,- Kete, 15- Yek,- Tevatür.

KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI CYPRUS TURKISH AIRLINES



Bürolar/Offices

TÜRKİYE

İSTANBUL

Mecidiyeköy:-----0212-2889182

Feneryolu: -----0216-4494738/39

Laleli: -----0212-5139853

ANKARA: -----0312-4180425/45

ADANA: -----0322-3631224

İZMİR: -----0232-4649095

ANTALYA: -----0242-2489957

DALAMAN: -----0252 614 4964

KIBRIS

Genel Müdürlük:-----0392-228 3901

LEFKOŞA: -----0392-228 3045

MAĞUSA: -----0392-366 7799

GİRNE: -----0392-815 2513

ERCAN: -----0392-231 4639

İNGİLTERE

Londra: -----0044-207 930 4851

-----0044-207 2415523

Manchester: -----0044-161 9483532

ALMANYA

Frankfurt: -----0049- 692 426400

<http://www.kthy.net>



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...



REZERVASYONLARINIZ İÇİN

UÇUŞ HAREKAT KONTROL MERKEZİ TEL: (0212) 573 99 18 - 573 96 84 - 663 40 48 FAKS: (0212) 663 49 33

REZERVASYONLARINIZI THY BİLET SATIŞ BÜROLARI VE THY AGENTELERİNDEN DE YAPABİLİRSİNİZ.

TÜRK HAVA YOLLARI

