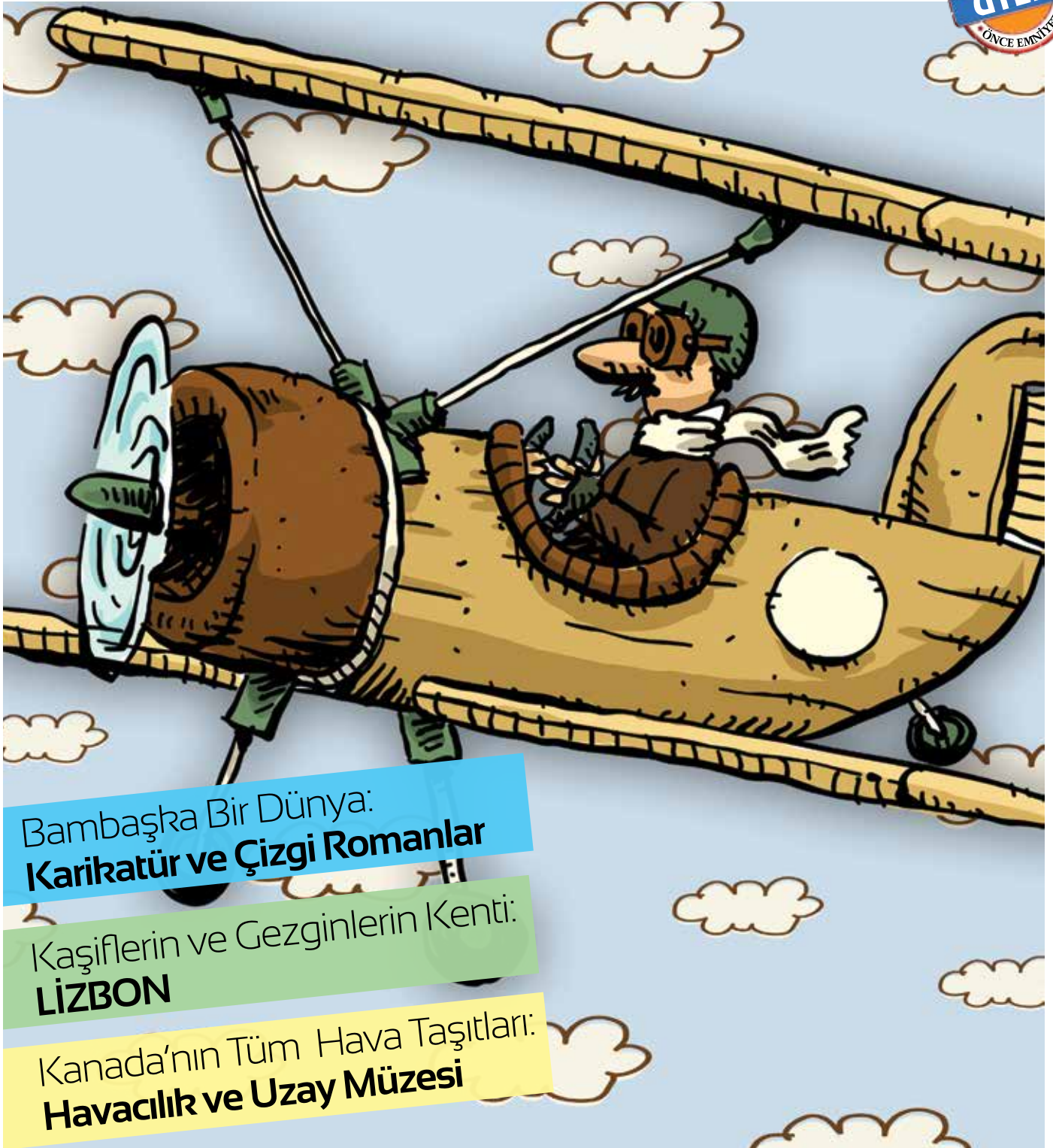




Bambaşka Bir Dünya:
Karikatür ve Çizgi Romanlar

Kaşiflerin ve Gezginlerin Kenti:
LİZBON

Kanada'nın Tüm Hava Taşıtları:
Havacılık ve Uzay Müzesi

*ilk günkü heyecanla
23 yıldır birlikteyiz*





Ümit Sayıl

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

DEĞERLİ OKURLAR, SAYGIDEĞER MESLEKTAŞLARIM,

Son zamanlarda başyazılarımda devamlı olarak işlemiş olduğum THY Habom A.Ş. personelinin THY Teknik A.Ş. adı altında istihdamı yönündeki hareketin sonunda başlamış olması gençlerimizi beklentileri açısından tam olarak mutlu etmese de bundan sonrası için tüm çalışan gençlerimize hayırlı olmasını diliyorum.

İkinci önemli konumuz da yurtdışında görev yapan meslektaşım THY Uçak Teknisyeni Ziya Güler'in görev bitiminden sonra evine dönerken geçirdiği kaza sonucu yaralanmasıdır. Meslektaşımız tedavi sürecinin devamı için Türkiye'ye getirilmiş ve uzun sürecek bir tedavi sürecine başlanmıştır. Kendisine tekrar geçmiş olsun dileklerini iletiyorum.

Maalesef yine geçtiğimiz ay yaşanan kaza sonucu Onur Air'de çalışan meslektaşımız, ağabeyimiz uçağın kanat üstünden düşerek hayati tehlikesi olmayan bir kaza geçirmiştir. Kendisine de geçmiş olsun dileklerini iletiyor, en kısa sürede iyileşerek aramıza dönmelerini diliyorum.

Değerli okurlarım, iş kazalarının ülkemizde ve sektörümüzde de sıklıkla yaşanması hepimizi üzmektedir, iş güvenliği konusunda tüm yönetici ve çalışanların daha hassas, daha dikkatli olmalarını ve özen göstermelerini diliyorum.

Yine geçtiğimiz ay katıldığımız IFTE 2014 Fuarı'nda siz değerli meslektaşlarımız ve gençlerimizle bir araya geldik. UTED'e gösterilen yoğun ilgi nedeniyle hepinize teşekkür ediyorum.

Sağlık, sıhhat dilekleriyle 29 Ekim Cumhuriyet Bayramınızı kutlar, mutluluklar dilerim.

DEAR READERS, COLLEAGUES

I wish good luck to all of our working youth for from now on with finally commencing of the employment of THY Habom Inc. workers under Turkish Technic Inc. name, which I mention all the time in my leading articles, even though it will not completely satisfy our youth's expectations.

Second important issue is that my colleague Ziya Güler, THY Aircraft Maintenance Mechanic, who works abroad, has been injured as a result of an accident he had on the way to his home after work. Our colleague has been brought to Turkey in order to continue his treatment process and a lengthy period of treatment has begun. I am repeating my get well soon wishes for him.

Unfortunately, our colleague, brother, who works for Onur Air, had been slightly injured last month after he fell down from a plane's wing. I also hope he gets well soon and I wish he joins us as quickly as possible after he gets well.

Dear readers, the frequent work accidents in our country and in our industry upset us all, I hope all the directors and workers care more about work safety and behave more attentive.

We came together with you, our estimable colleagues, and our youth during the IFTE 2014 Fair, in which we participated last month. Thank you very much for all the attention, shown towards UTED.

I wish you health, happiness and a happy 29 October Republic Day.

İçindekiler

AIRPORT INTERNATIONAL GROUP CEO'SU
KJELD BINGER:
"HEDEFİMİZ, HİZMET KALİTESİNİ
ARTIRMAYA DEVAM ETMEK"

KAŞIFLERİN VE
GEZGİNLERİN KENTİ:
LİZBON



16

06

Ajanda

08

Haberler

28

Havacılık:
Dirty Dozen 14

22

36

Teknik:
Sürekli Uçuşa
Elverişlilik Yazıları

42

Sıra Dışı
Uçaklar

30

44

Teknik:
Hava Seyrüseferi'nde
RNAV (Area Navigation)

46

Teknik:
Havacılıkta İnsan
Faktörü

UTED

İstanbul Cad. Üstüçü Apt. No: 24, Kat: 5 Daire: 8 Bakırköy - İstanbul

Tel: 0212 542 13 00/543 29 74 • Faks: 0212 542 13 71

www.uted.com.tr • www.uteddergi.com • www.uted.org • uted@uted.org

İmtiyaz Sahibi Uçak Teknisyenleri Derneği Adına / Ümit Sayıl

Genel Yayın Yönetmeni ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü / Sefa İnan / sefainan@gmail.com

Basın-Yayın Sekreterliği / İsmet Şahin / ismetsahin@uted.org, Elif Aydemir / elifarlan@uted.org

Yazı Kurulu / İsmet Şahin, Elif Aydemir, Arif Şankaya, Volkan Kamar, Dr. Handan Diker, Şebnem Bayezit, Hasan Büber, Mustafa Bucan Çolak, Gonca Güler, Mehmet Ertek

Katkıda Bulunanlar / Kıvanç Bayezit

KANADA'NIN TÜM
HAVA TAŞITLARI
BİR ARADA:
**KANADA
HAVACILIK VE
UZAY MÜZESİ**

BAMBAŞKA BİR
DÜNYA:
**KARİKATÜR
ÇİZGİ VE ROMANLAR**

SARAY VE HALK
GİYİM TARZIYLA
OSMANLI



38

50

48

Sağlık:
Kalp Krizi Riskini
Uzaklaştıran

58

Doęa:
Doğanın Cezbedici
Tuzakları:
ETÇİL BİTKİLER

62

Gurme

64

Sinema

54

Teknoloji:
Endüstriyel Mucize:
BOR

60

Çocuklar İçin:
Çocuğunuza
Özsaygı Aştılayın

65

Müzik

66

Bulmaca



UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED DERGİSİNİN
GEÇMİŞ SAYILARINA
WEB SİTEMİZDEN
ULAŞABİLİRSİNİZ.



YAPIM

Umar İletişim Hizmetleri Ltd. Şti.

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

BASKI

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

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

Yayın Türü: Aylık, süreli, yaygın



ESTUZ HAYATIN DENGESİ FOTOĞRAF YARIŞMASI

Estuz'un, tuz kullanımında duyarlılığı artırmak amacıyla başlattığı 'Hayatın Dengesi' adlı fotoğraf yarışmasına son başvuru tarihi 30 Kasım 2014. Yarışmaya bir kişi en fazla üç eserle katılabilir. Türkiye'de ikamet eden ve hayatın dengesini fotoğraf kareleriyle anlatmak isteyen herkesin katılabildiği yarışmanın jürisinde fotoğraf ve iletişim dünyasının usta isimleri yer alıyor. Yarışma jürisi, sonuçları değerlendirerek kazananları 3 Aralık 2014 tarihinde açıklayacak. Yarışmada, birinciye 5.000 TL, ikinciye 3.000 TL ve üçüncüye 2.000 TL'lik para ödülü dağıtılacak. Ayrıca bir kişiye de 1.000 TL'lik mansiyon verilecek. Başvuru ve yarışmayla ilgili detaylara www.estuz.com/hayatindengesi/ adresinden ulaşabilirsiniz.



CEM ERSAVCI - KUZEY ORMANLARI SERGİSİ

Ağustos ayında geçirdiği motosiklet kazasında hayatını kaybeden genç fotoğraf sanatçısı Cem Ersavcı'nın "Kuzey Ormanları" fotoğrafları 18 Kasım'a kadar Beşiktaş Belediyesi tarafından düzenlenen Fotoistanbul'da görülebilir. Gezi olaylarında çektiği fotoğraflarla tanınan fotoğraf sanatçısı, Fotoistanbul 1. Beşiktaş Uluslararası Fotoğraf Festivali'nde açılacak sergisinde fotoğraflarıyla anılacak.

MEZARSIZ ÖLÜLER

Çevirisini Adalet Ağaoğlu'nun yaptığı ve Jean Paul Sartre'in yazdığı oyunun yönetmenliğini Ümit Doğan üstleniyor. Oyuncu kadrosunda ise Berna Küçülmez, Can Özden, Mehmet Zeki Giritli, Özgür Şahin, Seda Yüz ve Ümit Doğan bulunuyor. Bir grup direnişçinin hikayesinin anlatıldığı oyunda savaşın yıkıcı atmosferinde insanın var olma mücadelesi, Sartre'in var oluşçuluk felsefesi ekseninde ifade ediliyor. Oyun, 29 Kasım Cumartesi günü Şişli Gri Sahne'de izlenebilir.



SESLİ RESİMLER

İstanbul Modern Sanat Müzesi, 27 Kasım 2014'e kadar ev sahipliği yapacağı "Çok Sesli" sergisine paralel, hafta içi her gün eğitim kurumlarına yönelik bir program tasarladı. "Sesli Resimler" adlı bu eğitim programında anaokulu çağındaki çocuklar Burhan Doğançay'ın, ilköğretim çağındaki çocuklar ise Semiha Berksoy'un sergide yer alan sanat çalışmalarından yola çıkarak sanat etkinlikleri gerçekleştirecekler.



KASIM'DA ANDRE RIEU ZİYAFETİ

"Klasik müziğin Madonna'sı" olarak tabir edilen André Rieu, Johann Strauss Orkestrası ile birlikte sürprizlerle dolu yepyeni performansı ile önce 27 Kasım'da Ataköy Sinan Erdem Spor Salonu'nda, ardından da 29 Kasım'da Ataşehir Ülker Sports Arena'da olacak. Her iki konserin de başlama saati 21:00... Sanatçı, MAP, Piu Music ve CEO Event işbirliğiyle Türkiye'ye gelecek. Rieu, Pollstar listelerinde 2012 yılının en çok kazanan müzisyenleri listesinde 12. sırada yer alıyor. Rieu ayrıca, günümüzde olimpiyat statlarında konser verebilen tek klasik müzik sanatçısı...

10
Kasım
Atatürk'ü
anma günü

10-16
Kasım
Atatürk
haftası

24
Kasım
Öğretmenler
Günü



AIRBUS'A REKOR SİPARİŞ

İndirimli hava taşımacılığı hizmeti sunan Hindistanlı IndiGo şirketinin Airbus'tan 250 adet tek koridorlu uçak siparişi edildiği belirtiliyor. Bu siparişinse bir rekor olduğu ifade edildi. 250 adet Airbus A320neo jet, liste fiyatlarına göre, yaklaşık 26 milyar dolar edeceğinden, bu tarz büyük siparişlerde genelde indirim uygulandığı da anımsatıldı. Anlaşmanın, Avrupalı uçak üreticisinin aldığı en büyük sipariş olacağı söyleniyor. IndiGo, ilk jet uçaklarını sırasıyla 2018 yılında teslim almaya başlayacak. Firma, ayrıca Airbus A320 ailesinden 100 adet siparişi daha garanti ettiğini belirtti.

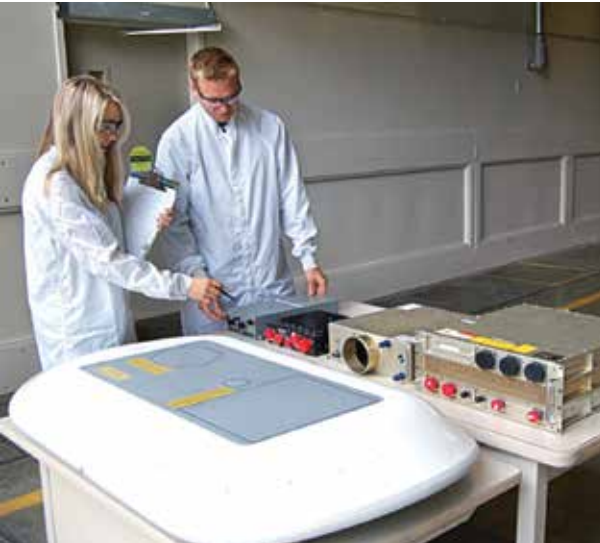
AIRBUS LANDS RECORD AIRCRAFT ORDER

Indian budget carrier IndiGo is said to order 250 single-aisle planes from Airbus. This order is considered a record. Since the 250 Airbus A320neo jets would be worth nearly \$26 billion based on list prices, it is reminded that airlines typically negotiate significant discounts on large orders like this one. The deal is said to rank as the largest single order of jets from the European plane maker. IndiGo will begin taking delivery of its first jets from the order in 2018. The carrier also said it had secured options for another 100 planes from Airbus A320 family of aircraft.

BOEING, HAVA TAŞITI UYDU ANTENİ TESTİNİ TAMAMLADI

Boeing, hava taşıtı uydu iletişim anten sisteminin çevre ve performans değerlendirmesi testini tamamladı. Firma, bu sistemi Birleşik Arap Emirlikleri'nden (BAE) çok amaçlı uydu operatörü Al Yah (Yahsat) firması için geliştiriyor. Sistem, müşterilerin de izlediği onama testini geçti. Gerekli veri transferi hızı da havadan yapılan uydu testlerinde onaylandı.

Bu sistem, hava ve yer terminalleri arasında veri alıp göndermeye yarayacak hava taşıtına uygun, düşük profilili, düşük taban sürüklenme kuvvetli bir anten isteyen askeri ve ticari müşterilere çözüm sunuyor. Yönlendirilebilir fazlı dizi teknolojisini kullanıyor. Anten, bir uyduyu izlerken, hareket eden bir hava taşıtının üzerindeyken bile, mekanik bileşenlerdense elektroniği kullanıyor.



BOEING COMPLETES TESTING FOR AIRCRAFT SATELLITE ANTENNA

Environmental and performance qualification testing on the aircraft satellite communications antenna system has been completed by Boeing. The company is developing the system for multipurpose satellite operator Al Yah Satellite Company (Yahsat) of the United Arab Emirates (UAE). The system has passed customer-witnessed acceptance testing. Its required data transfer rate has been validated in over-the-air satellite tests. The system offers a solution to military and commercial customers who require an aircraft-qualified, low-profile, low-drag antenna to send and receive data between airborne and ground terminals. It employs steerable phased array technology. The antenna uses electronics rather than mechanical components to track a satellite, even when mounted on moving aircraft.



CFM, "LEAP" MOTORUNUN İLK UÇUŞUNU YAPTI

Yeni turbo fanın bir örneği, modifiye bir Boeing 747 uçuş test tertibatı üzerinde GE Havacılık'ın Kaliforniya Victorville'deki uçuş test operasyon merkezinden 9 Ekim tarihinde havalandığında CFM International yeni "Leap" tipi motorunun ilk uçuşunu gerçekleştirmiş oldu. Yeni turbofanlar, yeni jenerasyon dar gövdeli Airbus A320neo, Boeing 737 Max ve Çin yapımı Comac C919'a güç vermeye hazır... GE Havacılık ve Fransız Snecma firmalarının ortak teşebbüsü olan CFM'in aktardığı bilgiye göre, üç saatlik görevde test motoru, uçuşta iyi bir performans gösterdi ve farklı irtifalarda birçok aero mekanik testi tamamladı. Önümüzdeki haftalarda test, motor işlerliği, irtifa kaybı farkı, performans ve akustik konularına yoğunlaşacak.

CFM ACHIEVED LEAP ENGINE'S FIRST FLIGHT

When an example of the new turbofan took off on a modified Boeing 747 flying testbed from GE Aviation's flight-test operations center in Victorville, Calif. CFM International achieved the first flight of its new Leap engine on October 9. The new line of turbofans is getting ready to power the Airbus A320neo, the Boeing 737 Max and China's Comac C919 new-generation narrowbodies. The test engine performed well in flight and completed multiple aeromechanical test points at various altitudes during the three-hour mission according to CFM—a joint venture between GE Aviation and France's Snecma—. Over the coming weeks testing will focus on engine operability, stall margin, performance and acoustics.

AIRBUS A350-900 RECEIVES ETOPS APPROVAL

The European Aviation Safety Agency (EASA) (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı) has approved ETOPS for the Airbus A350-900 for beyond 180 minutes diversion time. According to the statement made by Airbus, the approval also includes provisions for ETOPS 300-minute and ETOPS 370-minute, depending on operator selection. On Sept. 30, EASA issued a type certificate for the Airbus A350-900, consequently after a certification program that included more than 2,600 hours of flight testing. The certification means the aircraft is now ready for delivery from a safety and environmental point of view.

AIRBUS A350-900'A ETOPS ONAYI

EASA (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı), Airbus A350-900 için 180 dakikanın üzerinde diversion time onayı verdi. Airbus'ın yaptığı açıklamaya göre onay, operatör tercihine bağlı olarak, ETOPS 300 dakika ve ETOPS 370 dakika şartlarını da kapsıyor. Firma, standart ortam şartlarında ikinci seçeneğin diversion menzili 2,500 deniz mili geçersiz hıza kadar uzattığını açıkladı. EASA 30 Eylül tarihinde, 2,600 saatten fazla süren bir uçuş testinin hemen ardından, Airbus A350-900 için bir sertifika yayımladı. Sertifika uçağın güvenliği ve çevre bakımından teslim edilmeye hazır olduğu gösteriyor.





GULFSTREAM YENİ ÖZEL JETLERİNİ TANITTI

Gulfstream iki yeni özel jetini tanıttı: Gulfstream G500 ve G600. Daha geniş kabinle uçaklar sadece konfor sunmuyor ayrıca her iki model de sürat (Her iki uçak için de en yüksek hız 0.925 Mach, G650 ve G650ER modellerindeki gibi) temin ediyor ve bu modellerin kokpitlerinde dokunmatik ekran ve sektörde bir ilk olan aktif kontrollü kumanda kolu bulunuyor. G500'ün üç yaşam alanı varken, G600'de bu sayı dörde kadar çıkabiliyor, ayrıca opsiyonel olarak mürettebat dinlenme alanı da bulunuyor. Her iki uçak da 19 yolcuya kadar taşıyabiliyor, önde ve geride de tuvaletleri ve ayrıca tam boy mutfak da bulunuyor. Yeni Simetri Uçuş Güvertesi'nde aktif olarak kontrol edilebilen kumanda kolları, dokunmatik ekran kontrolleri, gelişmiş görüntü sistemi ve Honeywell Primus Epic elektronik aksamıyla, pilotun ve yardımcı pilotun birbirlerinin girdikleri kontrol verilerini görmeleri sağlanıyor. Firmadan yapılan açıklamaya göre bu, pilotun kokpit içindeki koordinasyonunu geliştirmeye yardımcı oluyor. "Aktif kontrol edilebilen kumanda kolları iki pilotun da devamlı surette aynı sayfada kalmalarını sağlıyor, bu da güvenliği artırıyor" diyor Gulfstream Programlar, Mühendislik ve Test Birimi Başkanı Yardımcısı Dan Nale, "Pazardaki başka hiçbir özel jette bu özellik yok" şeklinde konuştu. G500'ün ilk uçuşun 2015'te yapılması planlanıyor. Gulfstream'in de 2018'de teslimatlara başlayacağı öngörülüyor. 2019 senesinde teslimatların başlaması halinde, G600'ün test uçuşlarının G500'ünkünden 12 ila 18 ay sonra başlaması bekleniyor. Jetlerin fiyatları konusunda herhangi bir bilgi yok; ancak Gulfstream G650'nin 65 milyon dolar civarında olacağı bildiriliyor.

GULFSTREAM INTRODUCES NEW BUSINESS JETS

Gulfstream introduced two new business jets: the Gulfstream G500 and G600. Not only do the two planes optimize comfort (with a wider cabin) and speed (the maximum operating speed for both aircraft is Mach 0.925, the same speed as Gulfstream's G650 and G650ER), but they come with a touch screen cockpit display and industry-first active control side sticks. The G500 has three living areas while the G600 can have up to four, in addition to an optional crew rest area. Both planes can carry up to 19 passengers, have forward and aft lavatories and come with a full-size galley.

The new Symmetry Flight Deck system includes active control sidesticks, touchscreen controllers, an enhanced vision system and Honeywell Primus Epic avionics, allowing the pilot and co-pilot to "see and feel each other's control inputs." According to the company, this helps improve pilot coordination in the cockpit. "The active control sidesticks enable both pilots to be consistently on the same page, enhancing safety," said Dan Nale, Gulfstream's senior vice president of Programs, Engineering and Test. "No other business aircraft on the market has this feature." The first flight of the G500 is scheduled for 2015. Gulfstream projects it will begin deliveries in 2018. The G600 flight-test should begin 12 to 18 months after the G500's, with deliveries expected to begin in 2019. There is no report on the cost of the jets; however the Gulfstream G650 rings in at \$65 million.

www.onurair.com.tr



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



Onurair



SPARTAN ÜNİVERSİTESİ VE AEAC'DEN SUN FLYER EĞİTİM SİSTEMİ İÇİN İŞBİRLİĞİ

Aero Electric Aircraft A.Ş. (AEAC), Spartan Havacılık ve Teknoloji Üniversitesi'yle "Sun Flyer" isimli güneş enerjisi ve elektrikle çalışan eğitim uçağı için tastamam bir eğitim sistemi üretmek üzere bir araya geldiler. Spartan Üniversitesi CEO'su Peter Harris şu açıklamayı yaptı: "Bu uçaklardan ilk siparişi biz verdiğimiz için çok heyecanlıyız ve Sun Flyer'in eğitimlerimize yapacağı etkiyi görmek için sabırsızlanıyoruz." AEAC'nin CEO'su George Bye ise Sun Flyer'in daha düşük işletim maliyeti, geliştirilmiş güvenlik özellikleri ve dayanıklı yapısıyla oyunun kurallarını değiştireceğini söylüyor. Bye son olarak şunları kaydetti: "Bizim amacımız daha iyi, daha maliyet verimli aygıtlar geliştirip yarının pilotlarını bunlarla donatmak."

SPARTAN COLLEGE AND AEAC COLLABORATE TO DEVELOP TRAINING SYSTEM FOR SUN FLYER

Aero Electric Aircraft Corp. (AEAC) is cooperating with Spartan College of Aeronautics and Technology to help develop a complete training system for the solar-electric training aircraft called "Sun Flyer." Peter Harris, CEO of Spartan College, said, "We are thrilled to be the first to reserve a set of planes, and look forward to seeing the Sun Flyer's impact on flight training." George Bye, CEO of AEAC, said he believes Sun Flyer is a game changer because of its lower operating costs, enhanced safety features and durable construction. "Our goal is to provide better, more cost-effective tools to equip tomorrow's pilots," he said



HOMEMADE AIRCRAFT TOPS ACCIDENT FIGURES

The homemade plane, which crashed in suburbia, is the model most commonly involved in accidents. The pilot was killed during the incident. An Australian Transport Safety Bureau report has found that, on similar flights, amateur-built aircrafts have an accident rate three times higher than factory-built aircraft. The fatal and serious injury accident rate was more than five times higher in amateur-built aircraft. From 1988 to 2010 there were 212 accidents involving amateur-built aircraft, and the Van's RV-6 — the plane involved in the crash — is on top of the list with 20 accidents.

EN ÇOK KAZAYI EV YAPIMI UÇAKLAR YAPTI

Şehir dışında kaza geçiren uçağın pilotu hayatını kaybetti. Bu model en çok kaza geçiren uçak modeli olarak biliniyor. Avustralyalı bir Ulaşım Güvenliği Bürosu raporunda belirtildiğine göre benzer uçuşlarda amatör yapım uçakların fabrika yapımı uçaklara nazaran üç kat daha fazla kaza riski olduğu söyleniyor. Ve ölümcül ya da ciddi yaralanmalara neden olan kaza oranı ise amatör yapım uçaklarda beş kat daha fazla... 1988 yılından 2010 yılına kadar amatör yapım uçakların da dahil olduğu 212 kaza rapor edilmiş. Fakat, Van RV-6 –Söz konusu kazada kullanılan uçak- 20 kazayla listenin en tepesinde bulunuyor.



SIKORSKY AIRCRAFT, TÜRKİYE'DE HELİKOPTER ÜRETECEK

Şubat ayında Türkiye ile 3.5 milyar dolarlık sözleşme imzalayan A.B.D'li Sikorsky Aircraft, Türkiye'de üreteceği helikopterleri Ortadoğu ve Afrika'ya ihraç etmeye hazırlanıyor. Firmadan yapılan açıklamada, eylül ayı başında Türkiye ofislerini Ortadoğu ve Afrika bölgelerinin merkez üssü haline getirdikleri ve bölgeye ihracatı Türkiye üzerinden yapmaya başlayacakları söylendi. Sikorsky Aircraft'ın Ortadoğu, Türkiye ve Afrika Başkan Yardımcısı Anand Stanley'in verdiği bilgiye göre Türkiye'de üretim yapıp bu ülkelere ihracat yapmak, bu ülkelerdeki müşteri ilişkilerini yönetmek ve servislerini yapmak da Türkiye ofisinin görevleri arasında olacak. Türkiye'nin kullanımı için ve ihracat amaçlı üretilen kontrata bağlanmış projelerin bedelinin 8 milyar dolar olduğunu belirten Stanley, Türkiye'de büyüme hikayesinin bir parçası olmak istediklerini vurguladı.

U.S. COMPANY SIKORSKY AIRCRAFT TO MANUFACTURE HELICOPTER IN TURKEY

Having signed an agreement worth 3.5 bl. Dollar with Turkey Sikorsky Aircraft is preparing to export helicopters manufactured in Turkey to Middle East and Africa. In the statement made by the company, it is said that in September they made their Turkey office the center of the Middle East and Africa regions and export to the region will be from Turkey. Anand Stanley, VP & GM, Middle East, Turkey & Africa at Sikorsky Aircraft, said that manufacturing in Turkey and exporting to those countries, managing the customer relations in the region and providing service will be among the duties of Turkey office. Claiming that the cost of projects for Turkey's use and export oriented is 8 bl. dollar Stanley emphasized that they wanted to be a part of Turkey's economic growth story.

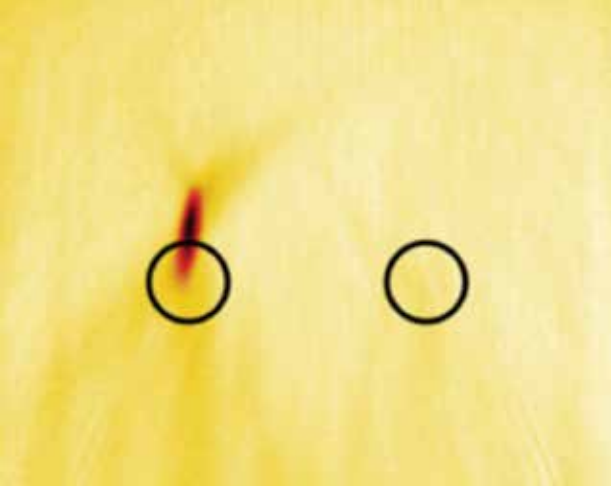
LAZER KALEMLER KANADA'DA BÜYÜK SORUN OLDU

Geçtiğimiz hafta, St. John's havaalanına 737'yi indirmeye çalışan bir WestJet pilotu, birisinin uçağa ve pilotun gözlerine lazer kalem tutmasıyla zor anlar yaşadı. Bir pilot birliğinden yapılan açıklamada, bunun Kanada'da büyük bir sorun haline geldiği bildirildi. Aktarılan bilgiye göre lazer ışığı, uçuş güvertesini hedef almıştı ve pilot da direkt olarak bu ışığa bakmıştı. Öte yandan birinci görevlinin ışığa bakmadığı belirtildi. Bu müdahaleye rağmen, o gece pilot, uçağı başarılı bir şekilde yere indirmeyi başaramıştı. Hem pilot hem de görevli olaydan sonra izne ayrıldılar.

LAZER POINTERS BECOMING A BIG PROBLEM IN CANADA

Last week, a WestJet pilot trying to land a 737 in St. John's, struggled as someone shone a laser pointer at the plane and into his eyes. A pilots association says this is becoming a bigger problem right across Canada. The laser beam reportedly struck the flight deck and the pilot looked right into it. The first officer did not look into the beam. Despite the interference, the pilot was able to safely land the aircraft that night. Both the pilot and first officer were put on rest after the incident.





YENİ TEKNİK, GÖRÜNMEYEN HASARLARI AKUSTİK YÖNTEMLE TESPİT EDEBİLİYOR

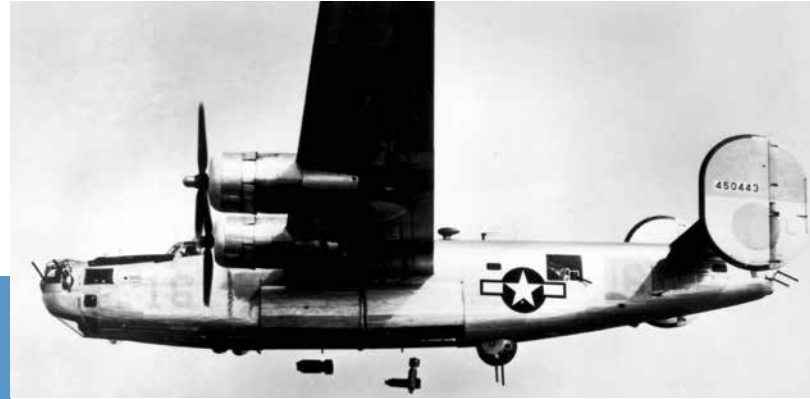
Yeni nesil hava taşıtları, lineer olmayan görüntüleme tekniğinin gelişimi sayesinde, daha ince ve daha hafif olabilir. Bu teknik, daha önceden kullanılan akustik sistemlerde fark edilemeyen hasarları tespit edebilir. Yapılan açıklamaya göre uzun süredir akustik doğrusalsızlığın, materyal mikro yapısı ve mekanik hasar da dahil olmak üzere, birçok fiziksel özelliğe hassas olduğu söyleniyor. Şu anda mühendisler, ultrason tekniğiyle bileşenlerin iç kısımlarını görüntüleyebiliyorlar ancak sadece çatlaklar gibi büyük sorunları tespit edebiliyorlar. Bunun ise tıp alanında yalnızca kırık kemikleri tespit edebilmeye benzediği belirtildi.

INVISIBLE CRACKS ACOUSTICALLY DETECTED WITH NEW TECHNIQUE

The next generation of aircraft could be thinner and lighter thanks to the development of a nonlinear acoustic imaging technique. This technique can detect damage previously invisible to acoustic imaging systems. It is explained that it has long been understood that acoustic nonlinearity is sensitive to many physical properties including material microstructure and mechanical damage. Currently engineers are able to produce images of the interior of components using ultrasound but can detect only large problems such as cracks. It is explained that it's like being able to detect only broken bones in a medical environment.

"FLYING COFFIN" FOUND IN ITALY

An aircraft from World War II was discovered in Italy. Unofficially known as a "Flying Coffin", it is reported that it got its nickname because crew members often found it difficult to fly due to stiff and heavy controls. The aircraft also had one exit per plane, making it almost impossible to reach the rear from the flight deck when wearing a parachute. German fighters shot down the "Flying Coffin" during the World War II. The aircraft is said to have exploded before it crashed, allowing only two members of the 10-man crew to exit through the rear. The "Flying Coffin," a B-24 Liberator, was one of 277 bombers from Puglia that were on a mission to bomb German-controlled bridges, train stations and airports. It will be displayed in the Selva del Lamone natural reserve by the end of the year.



"UÇAN TABUT" İTALYA'DA BULUNDU

İtalya'da İkinci Dünya Savaşı'ndan kalma bir uçak bulundu. "Uçan Tabut" olarak da anılan uçağın ismini, mürettebatın sert ve ağır kontrol elemanları nedeniyle kontrol etmekte zorlanmalarından dolayı aldığı söyleniyor. Uçağın ayrıca tek bir çıkışı olduğu ve bu nedenle de mürettebatın sırtında paraşüt varken arka kısma geçmekte zorlandıkları belirtiliyor. Alman savaş uçakları İkinci Dünya Savaşı'nda "Uçan Tabut"u vurarak düşürdü. Uçağın ise yere düşmeden havada patladığı ve bu nedenle de 10 mürettebatın sadece ikisinin arka kapıdan atlayarak kurtulabildiği söyleniyor. "Uçan Tabut", ya da B-24 Liberator, Puglia'dan havalanan ve Almanların kontrolünde olan köprüleri, tren istasyonlarını ve havaalanlarını bombalamakla görevli 277 bombardıman uçağından birisiydi. Uçağın yıl sonunda Selva del Lamone doğal alanında sergileneceği belirtiliyor.

Corendon A I R L I N E S

*35 Ülkeden 128 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde*

BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines.com



Airport International Group CEO'su Kjeld Binger:

“Hedefimiz, hizmet kalitesini artırmaya devam etmek”

Airport International Group CEO Kjeld Binger:

“We aim to continue enhancing service quality”



////////////////////////////////////
Airport International Group CEO'su Kjeld Binger, Queen Alia Uluslararası Havaalanı'nda hizmet kalitesi ve müşteri memnuniyetini artırırken, artan trafik ihtiyacını da karşılamayı hedeflediklerini söylüyor. Binger ile konuyla ilgili bir röportaj yaptık.

Airport International Group CEO Kjeld Binger claimed that they aim to cater for traffic growth while enhancing the service quality and passenger satisfaction at Queen Alia International Airport. We made an interview with Binger.



AIG, QAIA'yı kategorisinde dünyanın en iyi 20 havaalanından biri yapmayı hedefliyor.

AIG aims to set QAIA as one of the world's 20 best airports in its category.

Bize kendinizden ve firmanızdan kısaca bahsedebilir misiniz?
İngiltere, Danimarka, Meksika ve Çin'de bulunan havaalanı ve havaalanı yönetim şirketlerinde 18 sene çalıştıktan sonra 2011 yılının Kasım ayında AIG'de CEO olarak çalışmaya başladım. Ekibim ve ben, Ürdün'ün Queen Alia Uluslararası Havaalanı'nın (QAIA) özel bir seyahat deneyimi sunan dünya kalitesinde niş bir transit hub olması için yoğun bir şekilde çalışıyoruz. AIG, QAIA'nın yönetimi, operasyonu ve iyileştirilmesinden sorumlu olarak Ürdün Hükümeti tarafından 2007 senesinde, 25 yıllık bir Yap-İşlet-Devret (YİD) anlaşması altında görevlendirilen Ürdünlü bir firma... AIG'nin amacı, Hükümet ile birlikte AIG'nin amacı, Ürdün'ün refahının sürdürülebilir bir destekçisi ve tüm Ürdünlülerin gurur kaynağı haline getirerek, kendi kategorisinde dünyanın en iyi 20 havaalanından birisi yapmak...

Could you briefly tell us about yourself and your company?

I joined AIG in November 2011 as CEO after spending 18 years in the airport industry, working with airports and airport management companies across the UK, Denmark, Mexico and China. Here, both my team and I are heavily involved in the development of Jordan's Queen Alia International Airport (QAIA) as a world class niche transit hub offering a unique travel experience.

AIG is a Jordanian company that was appointed in 2007 by the Government of Jordan to handle QAIA's management, operation and rehabilitation under a 25-year Build, Operate and Transfer (BOT) agreement. Together with the Government, AIG aims to set QAIA as one of the world's 20 best airports in its category, enabling it to serve as a sustainable pillar in Jordan's prosperity and a source of pride for



Kısa bir sürede havacılık sektöründe ilk bölgesel kamu özel ortaklığı projesini hayata geçirmeyi başaran AIG, hasılat rekorlarına imza atmaya devam ediyor.

Having managed to successfully deliver the first regional PPP project in the aviation industry in a short period of time, AIG continues to generate record revenues.

Bu manada biz de QAIA'yı güvenli, verimli, kalite yönelimli ve karlı bir şekilde yönetmeye çalışıyoruz ki tüm paydaşların; yolculardan havayolu şirketlerine, iş ortaklarına, çalışanlara, kar ortaklarına ve Ürdün halkına, beklentilerini karşılayabilelim.

Havacılığa olan ilginiz nasıl başladı?

1980 yılında Danimarka Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi İnşaat ve Yapı Mühendisliği Bölümü'nden mezun olduktan sonra kariyerime yapı endüstrisinde başladım. Buradan sonra, Danimarka ve İngiltere'de emlak geliştirme sektörüne geçtim. 1994 senesinde, Kopenhag Havaalanı'nın (CPH) özelleştirilmesinde ilk adım olan ilk halka arza bağlı olarak burada işe başladım. Daha sonra, Kopenhag Havaalanı'nın Başkan Yardımcılığı görevini severek yürüttüm. Bu havaalanının büyük bir bölgesel aktarma merkezine dönüşümünü yönettim. Bundan sonra da dünya çapında 11 havaalanından oluşan bir portfolyoyu edindiğim ve yönettiğim Kopenhag Uluslararası Hava Yolları'nda CEO olarak görev aldım. Yaptığım diğer görevler arasında ASUR Mexico'nun Yöneticiliği ve CEO'luğu, DAE Havaalanları'nın CEO'luğu ve çok çeşitli havayolu şirketlerinin de yönetim kurulu üyeliği bulunuyor.

all Jordanians. To this effect, we actively strive to manage QAIA in a safe, efficient, quality-oriented and profitable manner in order to meet the expectations of all our stakeholders, from passengers to airlines, business partners, employees, shareholders and the Jordanian public.

How did you get involved in the aviation business?

After graduating in 1980 from the Technical University in Denmark with a Bachelor of Science in Civil Engineering and Structural Engineering, I began my career in the construction industry. From there, I moved to property development in Denmark and the UK. I joined Copenhagen Airport (CPH) in 1994 in connection with the IPO, which marked the first step for the privatization of CPH. Since then, I've had the pleasure of acting as Executive Vice President of CPH, where I oversaw the transformation of CPH into a major regional hub, and later as CEO of Copenhagen Airports International, where I acquired and operated a successful portfolio of 11 airports worldwide. Other positions that I have held include Chairman and CEO of ASUR Mexico, CEO of DAE Airports, and Board Member at various airport companies.



AIG, tüm beklentileri karşılamak adına QAIA'yı güvenli, verimli ve karlı bir şekilde yönetiyor.

AIG is managing QAIA in a safe, efficient and profitable manner in order to meet the expectations.



QAIA'nın 2013 senesinde ulaştığı 6.5 milyondan fazla olan yolcu sayısını 2032 senesinde 16 milyona yükseltme hedefi var.

QAIA has a target of increasing its passenger number of more than 6.5 million in 2013 to 16 million by the year 2032.

2007'den beri sorumluluğunuzda bulunan QAIA için gelecek planlarınız neler?

2007 senesinde göreve geldiğimizden ve özellikle Mart 2013'te modern terminalin açılışından beri QAIA çok yol kat etti. Sadece hizmet kalitesini artırıp QAIA'nın global sıralamadaki yerini yükselterek sayısız uluslararası ödül kazanmakla kalmadık ayrıca yolcu ve uçak trafiğimizi de artırmayı başardık. QAIA, 2007 senesinde yılda 3.86 milyon yolcu alırken 2013 senesine gelindiğinde bu sayı yılda 6.5 milyondan fazla oldu. Bunun 2014 senesinin sonunda 7 milyona ulaşmasını bekliyoruz. 200 milyon dolar bedelli devam eden ikinci gelişme safhasında QAIA, yıllık yolcu kapasitesini 2016 yılından sonra 12 milyona ve 2032 yılına gelindiğinde 16 milyona ulaştırmayı hedefliyor. Dahası, gelişen müşteri memnuniyetimizi ve hizmet kalitemizi artırmaya devam etmeyi ve ayrıca bagaj taşıma sistemimizi geliştirerek ve kademeli olarak hem giriş kapısı hem de rampa ekleyerek artan trafik ihtiyacını karşılamayı hedefliyoruz.

What future plans do you have for QAIA, which you have been responsible for since 2007?

QAIA has come a long way since we took over its operation in 2007, and especially since the inauguration of its new state-of-the-art terminal in March 2013. Not only have we been able to drastically improve the airport's service quality, earning numerous international accolades and improving QAIA's global ranking as a result, but we have also been able to significantly increase passenger and aircraft traffic. QAIA has gone from annually welcoming a mere 3.86 million passengers in 2007 to more than 6.5 million annual passengers in 2013, and we expect to reach 7 million by the end of 2014. With its ongoing second expansion phase, valued at USD 200 million, QAIA will further increase its annual passenger capacity to up to 12 million after 2016, and 16 million by 2032. Moving forward, we aim to continue enhancing passenger satisfaction and service quality at QAIA, and to cater for traffic growth by expanding the baggage handling system and gradually adding both contact gates and aprons.



AIG'nin mali durumunu değerlendirir misiniz?

AIG çok kısa bir sürede havacılık sektöründe ilk bölgesel kamu özel ortaklığı projesini hayata geçirmeyi başardı. Bu, paydaşlarımızın ve yatırımcılarımızın tam desteği olmadan başılamazdı. Mali istikrarımız muhakkak hepsinden daha iyi bir ortamda gelişti, bunda tüm paydaşlarımızın; yolculardan havayolu şirketlerine, Hükümete ve çalışanlara kadar hepsinin payı var. Sonuç olarak, AIG, havaalanının işletmesine katkı sağlayan rekor hasılatlara imza atmaya devam ediyor.

Okurlarımıza bir mesajınız ya da eklemek istediğiniz bir şey var mı?

QAIA'nın yeni terminali Ürdün'ün havacılık tarihinde heyecan verici, yepyeni bir dönemi temsil ediyor. Aynı şekilde, yolcularımıza ve ortaklarımıza da çok muhteşem şeyler vaat ediyor. Çok gelişmiş bu yapıda, modern tesislere ve ödül sahibi Foster + Partners'in tasarladığı eko-akıllı mimariye ek olarak, havaalanında daha iyi yolcu akışı sağlamak için sezgisel bir mizanpaj, daha büyük Duty Free alanı ve dünya kalitesinde yolcu dinlenme yerleri bulunuyor. Geleceğin bize getirecekleriyle ilgili çok umutluyuz ve gelecekte kaydedeceğimiz başarıları paylaşmayı dört gözle bekliyoruz.

How do you evaluate the financial situation of AIG overall?

In a short period of time, AIG has managed to successfully deliver the first regional PPP project in the aviation industry, an achievement that would not have been possible without the full support of our shareholders and our financiers. Of course, our financial stability has been enhanced by our provision of a second-to-none environment to all of our stakeholders, from travelers to airlines, Government and employees. As a result, AIG continues to generate record revenues that support the airport's operation.

Do you have any message for our readers or anything to add?

QAIA's new terminal represents an exciting, fresh chapter in Jordan's aviation history, and promises great things for our passengers and partners alike. In addition to boasting vastly improved infrastructure, cutting-edge facilities and culturally-iconic, eco-smart architecture designed by award-winning Foster + Partners, the airport features an intuitive layout for better passenger flow, a larger Duty Free area, and a plethora of world-class passenger amenities. We are very optimistic about what the future holds, and look forward to sharing our milestones as they occur.

QAIA'da yapılan terminal yeni bir dönemi temsil ederken yolcular için de konfor vaat ediyor.

As the terminal built in QAIA is representing a new era, it also promises comfort for the passengers.

Kaşıflerin ve gezginlerin kenti: LIZBON

City of explorers and voyagers:



Handan DİKER

Yeditepe Üniversitesi Öğretim Üyesi

Yeditepe University Instructor

handandiker@gmail.com





Portekiz'in en ünlü şehri olan Lizbon denince aklınıza ilk gelen sözcükler denizcilik, keşifler ve kaşifler oluyor; tarihi, renkli yaşamı, canlılığı, sıcak iklimi, nefis ılıman rüzgarı ve ucuzluğu ile Lizbon'u çok seveceksiniz.

When you speak of Lisbon, the most famous city of Portugal, the first words that come to your mind are seafaring, discoveries and explorers; you will love Lisbon very much with its history, colorful life, liveliness, warm climate, perfect warm wind and low prices.



1: Vasco da Gama'nın yolculuğu, Avrupalılara Hindistan'ın kapılarını açtı.

Vasco da Gama's voyage opened India's doors to Europeans.



1

Yeryüzünde bazı kentler vardır. Sanki size anlatacak çok şeyi varmış gibi duran, size tarihini, yaşananları anlatmak, sunmak için çırpınan tarih dolu kentler vardır ya işte Lizbon tam da böyle bir kent. Gerçekten de Lizbon'a iner inmez gördüm ki bu şehrin bana anlatacak çok öyküsü varmış. Portekiz'in en ünlü şehri olan Lizbon denince aklınıza ilk gelen sözcükler bence denizcilik, keşifler ve kaşifler oluyor. Ben de o yüzden yazının başlığını böyle koydum. Lizbon bir kaşifler kenti... Portekiz'le özdeşleşmiş 2 ünlü denizciden söz ederek başlamak isterim. Gözlerinizi şöyle bir kapatın. Dünya haritasını gözünüzde canlandırın. Avrupa'dan kalkıp Hindistan'a gitmek, üstelik Ümit Burnu'nu dolaşmak... İşte bu muhteşem keşif Portekizli denizci Vasco da Gama'ya aittir. 1469-1524 yılları arasında yaşamış bu ünlü denizci, Lizbon'dan kalkıp Avrupalıların Hindistan'a ulaşmasını sağlamıştır. Da Gama'nın yolculuğunun sonucu olarak dünyanın yarısının şekli öğrenilmiştir. Bir de ticari anlamda üstünlük artık Osmanlılardan Avrupalılara geçmiştir. Gelelim diğer Portekizli denizciye; Ferdinand Macellan... Kendisi Dünya'nın çevresini dolaşmış ve deniz yolu ile ilk seferini tamamlamış ünlü bir denizci... 1519 yılında İspanya'nın Sevil Limanı'ndan denize açılan Macellan, Güney Amerika'dan geçerek bugün Macellan Boğazı olarak adlandırdığımız boğazı keşfederek buradan da Filipinler ve Endonezya'ya kadar ulaşıp tekrar Portekiz'e dönmüştür. Macellan, bu gezisi sırasında bu bölgede bulunan denizin Atlas Okyanusu'ndan daha sakın

There are certain cities in the world. Like they have so much to tell you, there exist cities that struggle to tell and offer its history, experiences; Lisbon is neither more nor less. Indeed, as soon as my plane landed I saw that this city has so much to tell me. When it comes to Portugal's most famous city, Lisbon, in my opinion, first things that come to your mind are seafaring, discoveries and explorers. This is why I chose this topic. Lisbon is a city of explorers. I would like to start by mentioning two famous sailors who are identified with Portugal. Close your eyes for a moment. Visualize map of the world. Going to India from Europe, on top of that circumnavigating Cape of Good Hope... This excellent discovery belongs to Portuguese sailor Vasco da Gama. Having lived between the years 1469-1524, this famous sailor has made Europeans reach India from Lisbon. As a result of da Gama's voyage, the shape of half of the world has been revealed. Also in the trade sense, Europeans have become superior to Ottomans. And for the other Portuguese sailor; Ferdinand Magellan... He is a famous sailor who circumnavigated the world and completed his first marine adventure. Having set sail from Port of Seville in 1519, Magellan sailed through South America and discovered the strait which today we all call 'Strait of Magellan' and from there he sailed to Philippines and Indonesia and sailed



2

2: Handan Diker, bir çok kaşifin bir arada bulunduğu Kaşifler Anıtı'nın önünde.

Handan Diker in front of Monument to the Discoveries, which involves many explorers.

3: Lizbon'un en eski mahallesi Alfama'dan bir kare.

A photo from the oldest neighborhood of Lisbon, Alfama.



3

olduğunu gözlemleyerek 'sakin' anlamına gelen 'Pasifik' adını vermiştir.

Portekiz ve denizcileri tüm dünyada oldukça ünlüler... Bunun nedeni çok eski tarihlere dayanması... Özellikle 15. ve 16. yüzyıllar coğrafi keşiflerin yapıldığı bir dönemi kapsar. Lizbon'la ve kaşiflerle özdeşleşen en önemli simge de adeta bir tapınak haline gelmiş olan ünlü Kaşifler Anıtı... Bence Lizbon'un simgesi bu anıt... Tagus Nehri kıyısında yer alan anıt 1940 yılında yapılmış. 1960 yılında ise yeniden beton ile kaplatılmış. Anıtta birçok kaşifi bir arada görüyorsunuz. Tam da bu noktadan size veda edip denize açılıyorlar, o kadar etrileyici ki anlatamam! En önde Denizci Henry bulunuyor. Bu kişi denizlere keşif amacı ile açılmamış ama denizcileri desteklemiş bir kişi olarak tanınıyor. Ayrıca bu anıtta Vasco da Gama(Hint rotasının kaşifi), Pedro Alvares Cabral(Brezilya'nın kaşifi), Ferdinand Macellan(İlk Dünya turuna çıkan denizci), Diogo Cao(Kongo nehrine ulaşan kişi), Bartolomeus Dias(Ümit Burnu'nu geçen denizci) ve Alfonso de Albuquerque(Hindistan'daki Portekiz temsilcisi) yer alıyorlar.

Alfama ise en eski mahallesi... Kelimenin sözcük anlamı, Arapça hamam demek olan al-hamma'dan geliyor. Aslında bu bölgede bar ve restoranlar yer alıyor.

Ve gelelim şehrin bence en güzel, en tarihi ve etrileyici bölgesi olan Belem'e. Kalesi ve Kaşifler Anıtı ile Belem, hem tarihi hem de doğayı içinde barındırıyor. Kent merkezinden bineceğiniz 15 no'lu

back to Portugal. Magellan observed during his voyage that the sea in that region is more tranquil than Atlantic Ocean, thus named it Pacific, which also means tranquil. Portugal and its sailors are very well known around the world. The obvious reason for this is that it dates back to very old times. Especially 15th and 16th centuries involve a period of geographical discoveries. The most important symbol which is identified with Lisbon and explorers is the famous Monument to the Discoveries, which has almost become a temple. I think Lisbon's symbol is this monument. The monument on the coast of Tagus River, was built in 1940. In 1960, it was concreted again. You see most of the discoverers together in the monument. Right from this point they say goodbye to you and set sail, it is so exciting that I cannot tell! Seaman Henry is up front. This person has not set sail for discovery however, he is known for supporting seamen. Besides, this monument includes Vasco da Gama(Discoverer of route to India), Pedro Alvares Cabral(Discoverer of Brazil), Ferdinand Magellan(First seaman to have set sail for world tour), Diogo Cao(First person ever to reach Congo River), Bartolomeus Dias(Seaman who passed Cape of Good Hope) and Alfonso de Albuquerque(Portugal representative in India).

Alfama district is the oldest neighborhood. The meaning of the word derives from the Arabic word al-hamma, which means bathhouse. In fact, there

4: Pena Sarayı 1995 yılında UNESCO tarafından koruma listesine alınmış.

Pena National Palace has been UNESCO World Heritage Site since 1995.

5: Handan Diğer, Lizbon'da ulaşım için tramvayı tavsiye ediyor.

Handan Diğer suggests using tramways for transportation in Lisbon.

tramvay ile 15 dakikada Belem'desiniz. Bölgede göze çarpan ilk tarihi eser Belem Kalesi... 16. yüzyılda Vasco da Gama anısına Portekiz kralı olan Birinci Manuel tarafından yaptırılmış. Kale daha çok Tagus nehrinin giriş ve çıkışını kontrol amaçlı kullanılıyor.

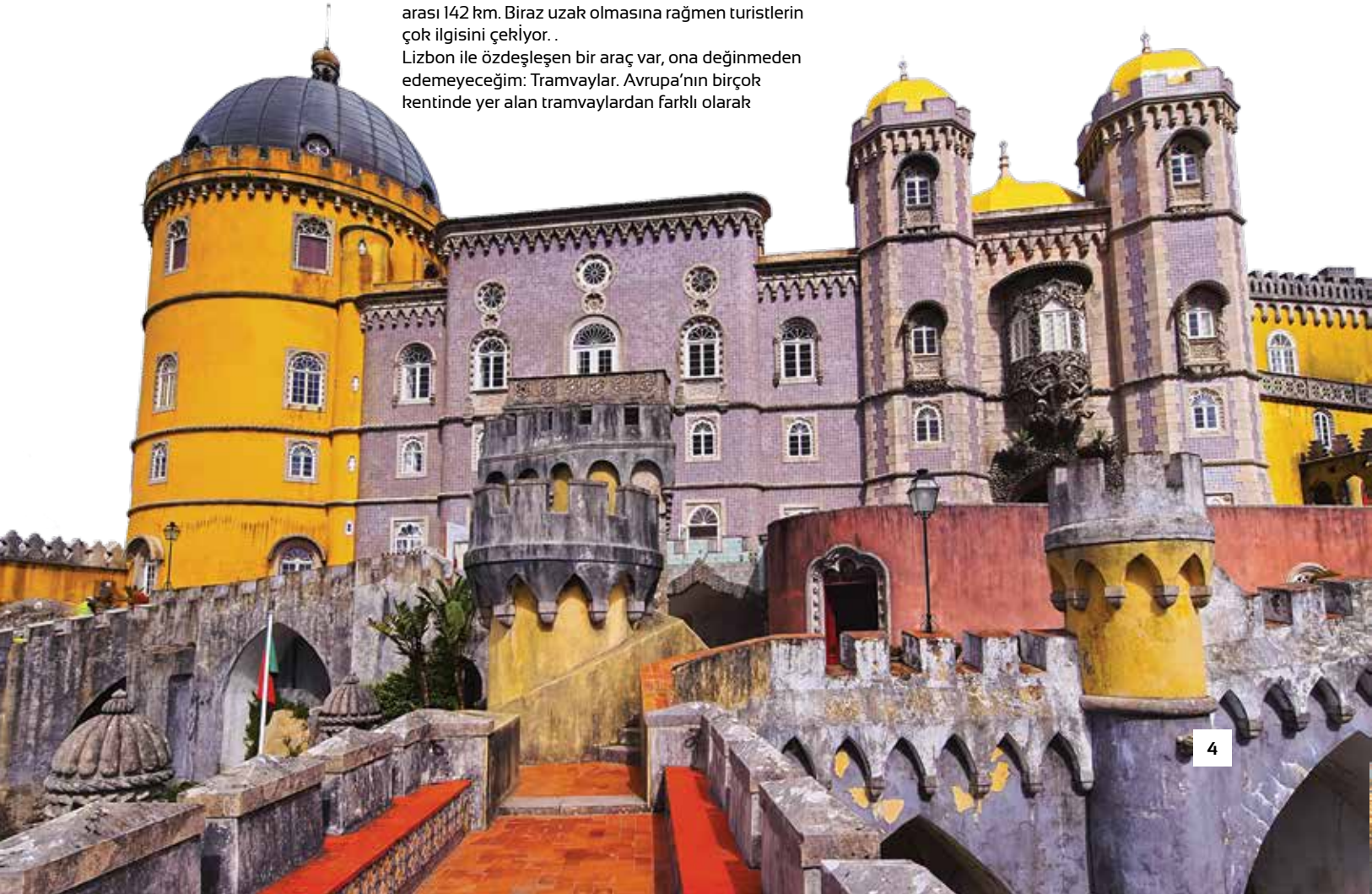
Sadece Lizbon değil, onun yakınındaki bazı bölgeler de oldukça ünlü ve turistik. Bunlardan birisi ünlü Sintra Bölgesi... Lizbon'un ünlü Rossio Meydanı'ndaki tarihi tren istasyonundan hareket eden ve Sintra'ya giden banliyö trenleri ile yarım saat içinde bölgeye gelmiş oluyorsunuz. Ben de öyle yaptım. Sintra doğal bir park alanı... Burayı önemli ve turistik kılan bir diğer şey de ünlü Pena Sarayı. Burası 1995 yılında UNESCO tarafından koruma listesine alınmış. Ayrıca, Avrupa Kıtası'nın en batı ucu olan Cabo da Roca noktası da burada. Trenden inip 434 no'lu belediye otobüsüne binince, hem tüm Sintra bölgesini geziyorsunuz, hem de Pena Sarayı'na ulaşıyorsunuz. Ben burayı Disneyland'a benzettim. Kapıda sizi bekleyen ufak minibüslerle yukarıya saraya çıkıyorsunuz. Saray, bir ortaçağ manastırının üstüne yapılmış. Kubbeleri, kuleleri ve o etkileyici sapsarı rengi ile çok fantastik ve masalsı geldi bana. Hani çocukluğunuzun üç boyutlu masal kitapları vardır, aynı onlar gibi... Lizbon'un yakınında bulunan ve en az Sintra kadar ünlü bir diğer kent de Fatima... Buraya Portekiz'in kutsal kenti Fatima demek daha doğru olur. Burası adeta İtalya'nın Vatikan'ı gibi bir yer. Lizbon, Fatima arası 142 km. Biraz uzak olmasına rağmen turistlerin çok ilgisini çekiyor. .

Lizbon ile özdeşleşen bir araç var, ona değinmeden edemeyeceğim: Tramvaylar. Avrupa'nın birçok kentinde yer alan tramvaylardan farklı olarak

are bars and restaurants in this district.

And let us come to Belem, which I think is the most beautiful, most historical and fascinating region of the city. With its Castle and Monument to the Discoveries, Belem contains both history and nature within itself. You can get to Belem in 15 minutes by a tramway you will take from the city center. The first historical monument that will leap to your eye in the region is Belem Castle. Portuguese King Manuel I had it built in memory of Vasco da Gama in the 16th century. The castle is mostly used to control the entrance and exit of Tagus River.

Not only Lisbon but its close regions are pretty famous and touristic as well. One of them is the famous Sintra region. You can arrive at the region within half an hour by the suburban trains which get off from the historical train station in the Lisbon's famous Rossio Square and heading to Sintra. And so I did. Sintra is a natural park zone. Another thing which makes this place important and touristic is the famous Pena National Palace. Palace was announced as UNESCO World Heritage Site in 1995. Besides, Cabo da Roca, the westernmost extent of Europe continent, is here. When you take the bus 434 after getting off the train, you get the chance to





5



6

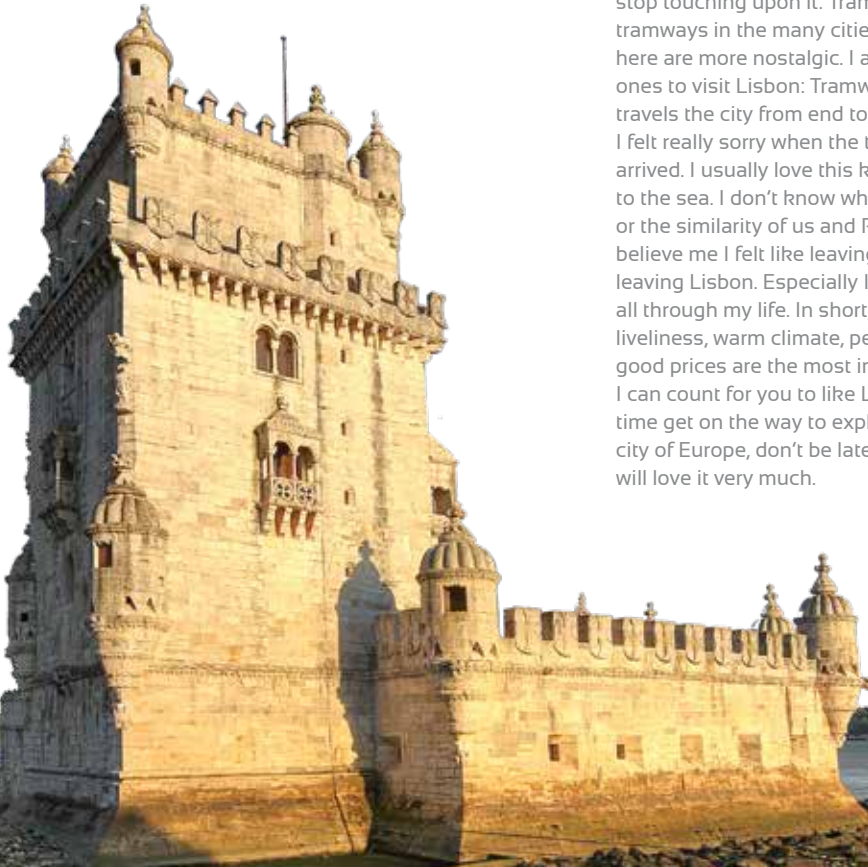
6: Fatima Kilisesi dünyanın en büyük dördüncü Katolik Kilisesi... 2004 ile 2007 yılları arasında yapılmış.

Fatima Church is the 4th largest Catholic Church in the World. It was constructed between 2004 and 2007.

7: Kalesi ve Kaşifler Anıtı ile Belem, hem tarihi hem de doğayı içinde barındırıyor.

With its Castle and Monument to the Discoveries, Belem contains both history and nature within itself.

burada bulunanlar daha çok nostaljik. Özellikle Lizbon'a gidecekler size göre, bütün şehri baştan başa gezdiriyor. Lizbon'dan ayrılma vakti geldiğinde çok üzuldüm. Ben genellikle böyle denizle iç içe yaşayan kentleri çok severim. Ondan mıdır bilmem, yoksa Portekizlilerin bize benzerliğinden mi onu da bilemem ama inanın Lizbon'dan ayrılırken sanki çok eski bir dosttan ayrılıyor gibiydim. Özellikle de Belem'i yaşamım boyunca hiç unutmayacağım. Kısacası tarihi, renkli yaşamı, canlılığı, sıcak iklimi, nefis ılıman rüzgârı ve ucuzluğu Lizbon'u sevmeniz için sayabileceğim en önemli faktörler... Zaman yitirmeden Avrupa'nın bu en uç kentini keşfetmeye doğru yola çıkın benim gibi geç kalmadan, çok seveceksiniz buna eminim.



7

wander around the whole Sintra region, and you reach Pena National Palace as well. I likened this place to Disneyland. You go up to the palace by the little minibuses waiting for you at the door. The palace has been built on a medieval monastery. With its domes, towers and that fascinating very yellow color, it seemed to me very fantastic and epic. Like the three dimensional fairy tale books of your childhood.....Another famous city, which is near Lisbon and at least as famous as Sintra, is Fatima. It would be better to call this city Portugal's sacred city Fatima. This city is like The Vatican of Italy. Distance between Lisbon and Fatima is 142 km. Despite the fact that it is a little far, this city still attracts tourists.

There is a transport identified with Lisbon, I cannot stop touching upon it: Tramways. Different from the tramways in the many cities of Europe, the ones here are more nostalgic. I am especially telling the ones to visit Lisbon: Tramway 28 is just for you, it travels the city from end to end.

I felt really sorry when the time to leave Lisbon has arrived. I usually love this kind of cities living close to the sea. I don't know whether this is the reason or the similarity of us and Portuguese people, believe me I felt like leaving a very old friend when leaving Lisbon. Especially I will never forget Belem all through my life. In short, its history, colorful life, liveliness, warm climate, perfect mild wind and good prices are the most important factors which I can count for you to like Lisbon. Without losing time get on the way to explore this westernmost city of Europe, don't be late like me, I am sure you will love it very much.

Hafıza ve Kurumsal Hafıza-2



Şebnem Bayezit

Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitmeni



Kurumsal bilgiye katkısı olan çalışanların bilgilerinin güvenli bir şekilde saklanması ve ihtiyaç duyulduğunda bu bilgilere hemen ulaşılması büyük önem taşıyor. Bunun kurumsal hafıza kaybını önlemede hayati bir rolü var.

İşletmelerin hafızası nasıl olabilir? İşletmeler de her gün yeni bilgiler edinirler. Bilgi edinen her organizmanın hafızası olur. Edinilen bilgilere tekrar dönülür, kontroller yapılır ve gelecekte hedeflenen noktaya daha kolay ulaşılır. İşletmeler büyüklüğüne göre sayısı değişen alt bölümler ya da departmanlardan oluşur.

Bu bölümlerde çalışan personel, yaptığı iş ile ilgili durmadan yeni bilgi edinme ihtiyacındadır. Bilgiyi topladıkça hem işini başarılı bir şekilde tamamlar hem de organizmanın tecrübeli bir parçası olur. Bir süre sonra bilgisini kendi departmanı ve farklı departmanlarla da paylaşma ihtiyacı zorunlu olarak ortaya çıkacağı için sahip olduğu bilginin tamamını olmasa da bir kısmını başkaları ile paylaşır. Böylece kişisel bilgi kurumsal bilgiye döner. Önemli olan kurumsal bilgiye katkısı olan çalışanların bilgilerinin güvenli bir şekilde saklanması ve ihtiyaç duyulduğunda bu bilgilere hemen ulaşılmasıdır. Bu nedenle kurumsal hafıza nasıl ki bir gerçek ise, kurumsal hafıza kaybı da bir başka gerçektir.

NEDEN KURUMSAL HAFIZA KAYIPLARI YAŞANIYOR?

Bilgi, çalışan personel aracılığıyla kazanıldığı için kayıp yaşanmasında en önemli faktör, çalışanların bir şekilde bilgiyi birilerine henüz aktarmadan işletmeden herhangi bir sebepten dolayı ayrılması ya da departman değiştirmesidir. Özellikle havacılıkta bazı bölümlerin yaptığı işler birkaç yılda hatta daha da uzun sürede öğrenilir. Bu nedenle bu bölümlerin bilgilerini bir yerlerde depolamaları ya da birilerine aktarmaları da bir o kadar zaman alacağı için bu gibi bölümlerde çalışan personelin işletmelerden ayrılmaları büyük bir kayıp olacaktır.

Bir diğer hafıza kaybı ise işletme bünyesindeki birimlerin başka kuruluşlara devredilmesidir. Yapılan araştırmalarda işletmelerdeki hafıza kayıplarına neden olan son madde, elektronik ortamlarda yaşanan güvenlik ya da yedekleme sorunları olarak gösterilmektedir. Şöyle bir soru akla gelebilir. "Geçmişte yaşananlar geçmişte kaldı. Kurumsal hafıza olmasa ne olur? Böylece bilgiyi saklamak gibi bir külfet de yaşanmamış olur."

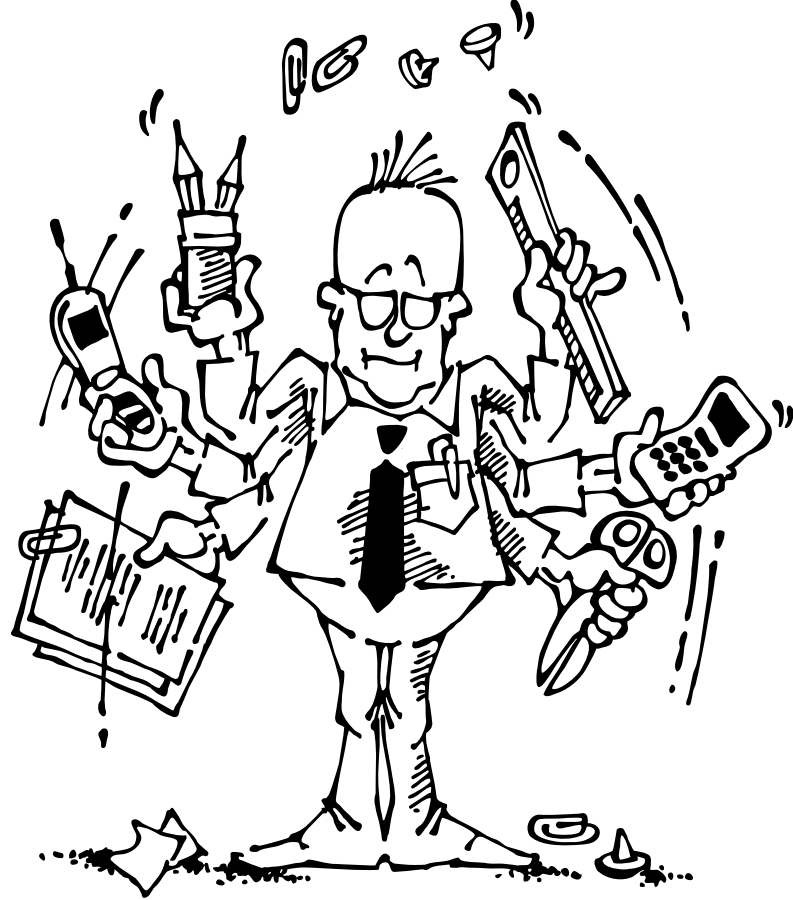
Geçen ayki yazımda insan hafızasının neden önemli olduğundan bahsetmiştim. Aynı şey kurumlar için de geçerlidir. Nasıl ki bir çocuk doğduğunda kendi başına yemek yiyemezken zaman içinde yemek yemeyi aşama aşama öğreniyorsa ve ilerde belli bir yaşa geldiğinde artık kocaman çekirdeği olan bir meyveyi nasıl yemesi gerektiğini düşünmüyorsa, kurumların da zamana ve bilgiyi depolamaya ihtiyaçları vardır. Bazı bilgiler zaman içinde değişime

ayak uydurmadığı için kendiliğinden silinecektir ancak bu da dikkatsizlik ya da zorlama ile değil zaman içinde olmalıdır.

Ayrıca, bilgiler sağlıklı depolandığında gelecekte hedeflenen noktaya ulaşmak için yol alırken geçmiş tecrübelerden yararlanma fırsatı olacaktır. Bu nedenle kurumsal hafıza kayıpları ile ilgili alınan önlemler ve kurumsal hafızaya verilen değer başarılı şirketlerin önem verdiği konulardır.

Kurumlar, edinilen bilgileri eğitim yoluyla ve tecrübeli personelin bilgi ve tecrübelerini yeni işe alınan personele aktarabileceği iş ortamlarını muhafaza ederek gelecek nesle aktarmalı ve gelişmiş teknolojiyi kullanarak bilgileri depolamalı ki başarılı olabilmek için sağlam bir temeli oluşturabilsin ve hedefine sağlam adımlarla yürüyebilsin.

Sağlıklı hafızalara...





////////////////////////////////////
Kanada havacılık tarihinin kalbinin attığı bu müzede, ülke tarihinin bilinen en eskisinden en yenisine tüm hava taşıtları sergileniyor.

KANADA'NIN TÜM HAVA TAŞITLARI BİR ARADA:

KANADA HAVACILIK VE UZAY MÜZESİ







Başkent Ottawa'daki Rockcliffe Havaalanı'nda bulunan Kanada Havacılık ve Uzay Müzesi, ülkenin havacılıkla ilgili tüm geçmişini içinde barındırıyor. Aynı zamanda ulusal havacılık tarihi müzesi olma özelliğini taşıyan müze, 1964 yılında üç farklı müzeden getirilen koleksiyonların bir araya gelmesiyle oluşturuldu. Bu koleksiyonlar, Uplands Havacılık üssündeki Ulusal Havacılık Müzesi'nden getirilen havacılıkla ilgili ilk örnekler, Kanada Savaş Müzesi'nden getirilen ve bazıları 1. Dünya Savaşı'nda kullanılmış askeri hava taşıtları ve Kraliyet Havacılık Müzesi'nden alınan Kanada Kraliyet Hava Kuvvetleri tarafından kullanılmış olan uçaklardan oluşuyor. Bir ülkenin tüm havacılık tarihi, bir arada ve aynı binada...

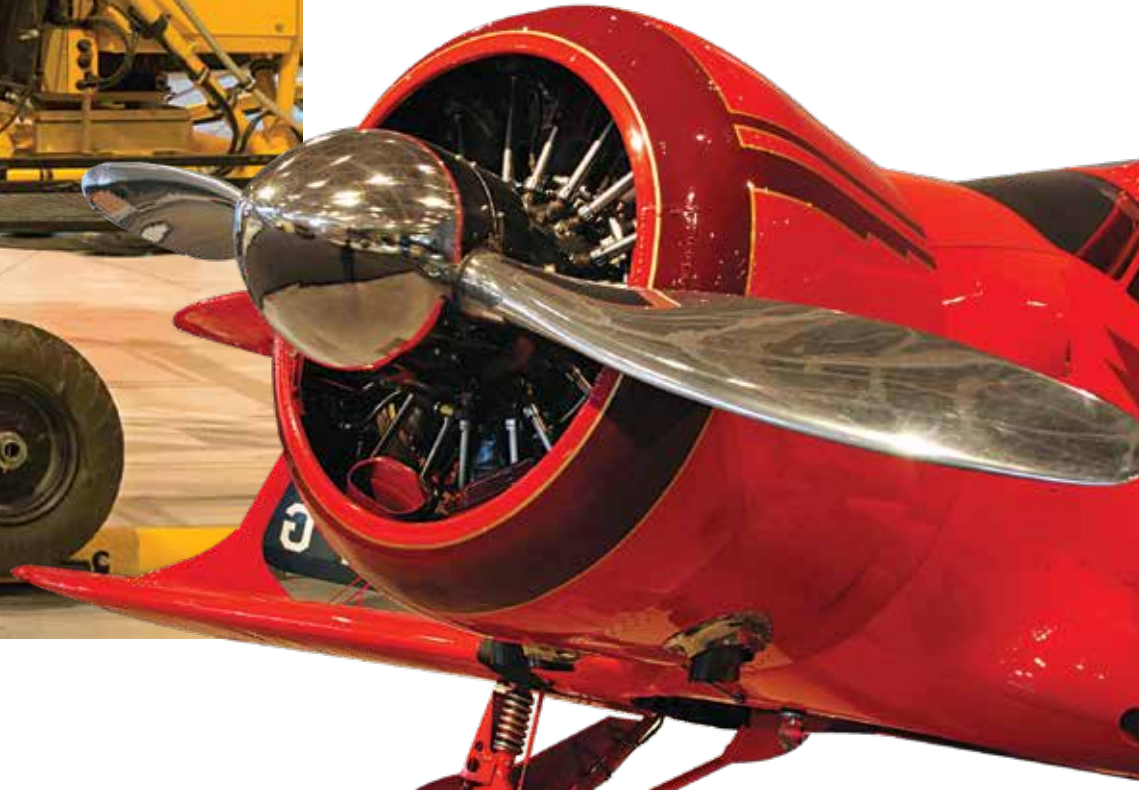
MÜZENİN GELİŞİM SÜRECİ

Nadide parçalardan oluşturulan müzenin ismi 1982 senesinde Ulusal Havacılık Müzesi oldu. 1988 senesine gelindiğindeyse, İkinci Dünya Savaşı döneminden kalma tahta hangardan, yeni deneysel bir şekle sahip olan üçgen biçiminde bir hangara taşındı. 2006 senesine gelindiğindeyse ek bir hangar daha açıldı. Bu sayede koleksiyonlarda bulunan hava taşıtları kapalı bir mekanda saklanabildi. Eskimiş eserlerin korunumu daha zor olduğundan, yapılan bu hamlenin sergilenen parçaların korunmasında önemli katkısı oldu.

Bu değişikliklerin ardından müze, 2 Eylül 2008'de kapandı ve sergilenen hava taşıtları bir kez daha modellenip tanzim edilerek 19 Kasım 2008 tarihinde yeniden sergiye açıldı. Bu düzenlemeler arasında 23 Şubat 2009'da sergiye açılan yeni "Canadian Wings: A Remarkable Century of Flight" isimli bölüm de vardı. Bu tarih aynı zamanda Kanada'da yapılan ilk uçuşun 100. yılıydı. Buraya kadar yapılan yenilikler müzenin çehresini bir hayli değiştirmişti. Ancak, yenilenme süreci hız kesmeden devam ediyordu.

GELİŞTİRMELER HIZ KESMİYOR

2008 yılının aralık ayına gelindiğindeyse müzeye, genişletme çalışmaları için, 2009 yılının mayıs ayında başlayıp 2010 yılının sonlarına doğru bitirmek üzere, 7 milyon Kanada doları yatırım





1: Boeing Vertol CH-113 Labrador çift motorlu arama kurtarma helikopteri, müzede ziyaretçilere tarihi anlatmak için bekliyor.

yapıldığı duyuruldu. Geliştirmeler arasında, %18 daha fazla yer sağlayacak 2600 m2'lik bir alanda yeni bir bekleme salonu, konser salonu, kafeterya, satış alanı, manzaralı bir giriş ve sınıflar da bulunuyordu.

Müze son şekliyle, birçok konsere ev sahipliği yapıyor, çeşitli konseptlerde sergiler sunuyor, çocuklara yönelik yaz kampları, eğitim programları, doğum günü partileri gibi çeşitli aktivitelere ev sahipliği yapıyor ve ayrıca müzede bir tanesi simülator olmak üzere uçak ve helikopter uçuşları da ayarlanıyor. Müzenin abonelik sistemine dahil olarak bu hizmetlerden daha kolay faydalanma imkanı da sunuluyor. Tarihi, detaylarıyla keşfetmek için tüm imkanların önü açılmış. 2010 senesinin nisan ayında, Kanada Bilim ve Teknoloji Müzesi'nden yapılan duyuruda, mayıs ayında alanının genişletileceği ve isminin

de Kanada Havacılık ve Uzak müzesi olarak değiştirileceği duyuruldu. Bu karar, her ne kadar o zaman birçok eleştiriyi karşılaşmış olsa da günümüzde müze bu isimle anılmaya devam ediyor.

HEM SİVİL HEM DE ASKERİ UÇAKLAR VAR

Müzedeki koleksiyonda çok çeşitli sivil ve askeri uçak bulunuyor. Bu koleksiyon, Kanada'nın havacılık tarihinin 1. Dünya Savaşı öncesi ilk dönemlerinden günümüze kadar, tümünü içeriyor. Koleksiyonda özellikle 1920 ila 1940 yılları arasında kullanılan çalı uçakları dikkate değer... Askeri uçak kısmında ise 1. Dünya Savaşı, İkinci Dünya Savaşı ve Soğuk Savaş dönemlerinde Kanadalıların kullandığı uçaklar bulunuyor. Müzenin en çok bilinen parçası, 1950'nin sonlarında kullanılan Avro Canada CF-105 Arrow uçağından geriye kalanlar. Müzede



Bu müzede Kanada havacılık tarihinin detaylarına inerken, havacılıkla ilgili yeni şeyler öğrenme imkanı da buluyorsunuz.

ayrıca uzay mekiği Endeavour'un Kanada yapımı robot kolu da bulunuyor. Her bir uçağın ve parçanın bambaşka bir öyküsü var. Müzede Kanada havacılık tarihini en ince detayına kadar görüp, yaşayabiliyorsunuz.

İçeride her bakımdan çok zengin olan bu yerde interaktif etkinlikler de sıkça düzenleniyor. Bu kapsamda film gösterimleri, uçuş bilimiyle ilgili sunumlar ve rehber eşliğinde turlar da yapılıyor. Turlardan bazılarında müzenin bugünkü haline nasıl geldiğinin öyküsüne de yer veriliyor. Müzedeki eğitim programlarına öğretmenler ücretsiz katılabiliyor.

TARİHİ CANLI İZLEYİN

Bu eğitim programlarında müzenin tarihini adım adım izleyebileceğiniz bir modül bulunuyor. Bu sayede müzede sayısız hava taşıtı ile ilgili detaylı bilgi edinmek mümkün... Ayrıca baş

döndürücü deneyler de var. Burada öğrenciler sınıf arkadaşlarıyla birlikte bilimi deneylerle tecrübe ediyorlar. İnteraktif bir zaman çizelgesiyle de öğrenciler Kanada'nın havacılık geçmişinin günümüzle olan bağlantılarını keşfediyorlar. Tüm bunlara ek olarak, müzenin kaliteli arşiv fotoğrafları ve sanat eserleri aracılığıyla Kanada'nın havacılık öykülerini öğrenebiliyorlar. Çocuklara yönelik oyunlar da mevcut...

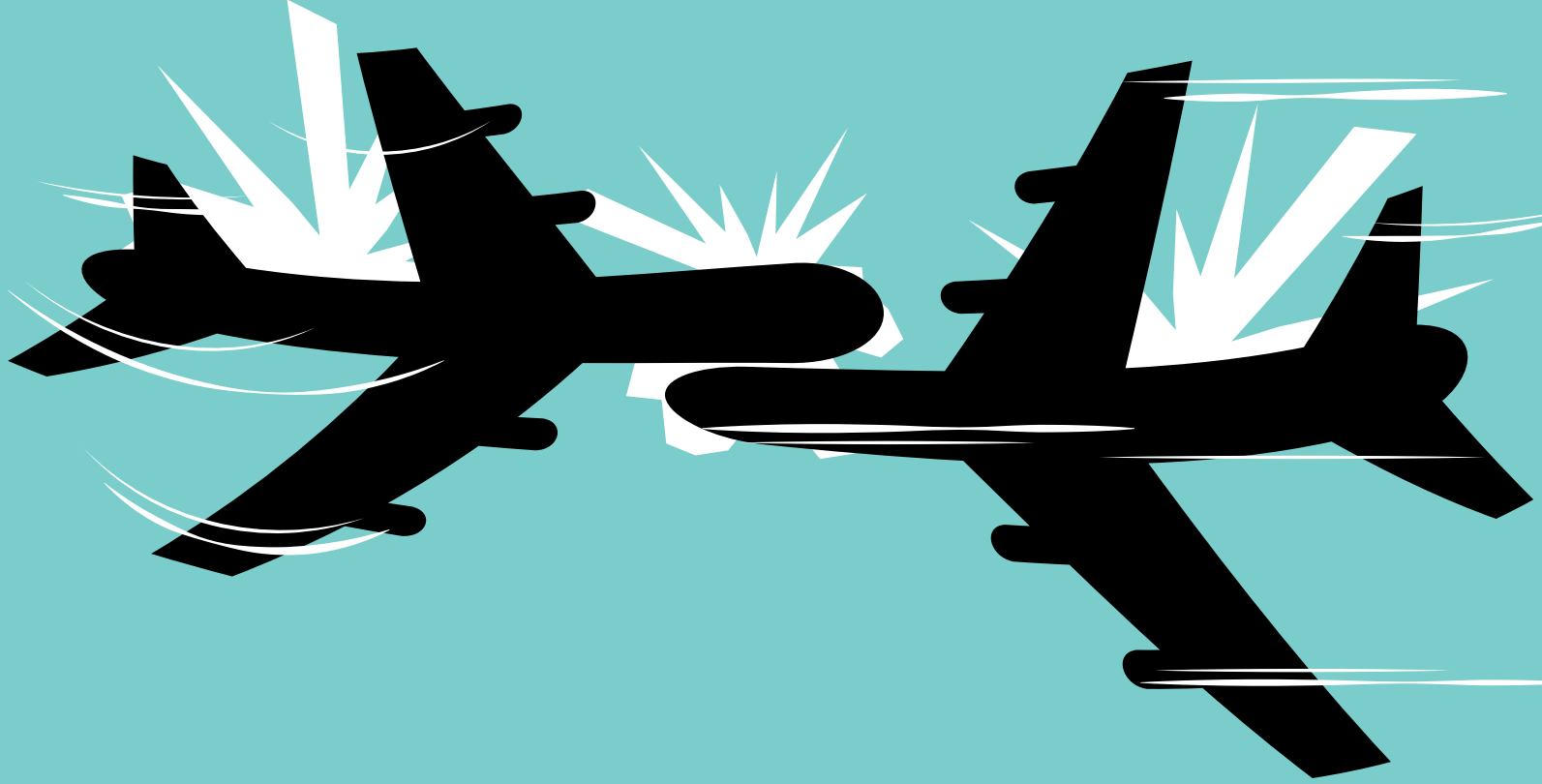
Müzenin, Kanada'nın sıra dışı kadın havacıları bölümünde ise tutkuyu, yeteneği ve bilgiyi bir arada buluyorsunuz. Burada Kanadalı kadın havacıların geçmişten günümüze kadar kaydettikleri başarıları inceleme fırsatı yakalayabilirsiniz. Kanada havacılık tarihini merak ediyorsanız, burada merakınızı giderecek hatta daha fazlasını sunacak malzeme ve öykü sizi bekliyor.

2: Müzenin girişinde asılı duran Kanada yapımı Snowbird akrobasi uçağı, müzeye gelen ziyaretçileri selamlıyor.

3: 1940-1950 yılları arasında üretilen Kanada yapımı savaş uçakları her an havalanmaya hazır gibi duruyorlar.

SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK YAZILARI

Havacılıkta güvenlik rastlantı, kaza kader değildir



ACCOUNTABLE MANAGER – SORUMLU MÜDÜR



Mustafa Bucan ÇOLAK

mcolak@thy.com

Teknik Eğitimci - THY Teknik A.Ş.

Yabancı dillere ilgisi olanlar bilirler, bazı yabancı kelimeler vardır ne kadar uğraşırsanız uğraşın tam olarak bilincinize oturtamazsınız, anlamı aklınıza çabucak gelmez. Ama kimileri için öğrenmesi çok zor, hatta imkansız kelimeler vardır, şıp diye kaparsınız ve hiç unutmazsınız. Havacılık sektöründe çalışan herkes, işte tıpkı öyle bir kelimeyle tanımlanan bu titrin İngilizcesine Türkçesinden daha fazla aşinadır. Zira "Accountable Manager" çok önemli bir kişidir.

Havacılık sektöründeki şirketlerin müthiş yoğun bir ticari baskıya maruz kalma ihtimalleri her zaman mevcuttur. Taşımacılık endüstrisinin temeli, dakiklıktır. İş zamanında yetiştirmek ise muazzam bir destek ve altyapı gerektirir ki, bir gecikmeye neden olacak faktörleri tespit etmek ve o problemi ortadan kaldırmak konusunda reflekslerinizin yeterli kudrette olması gerekmektedir.

Dakiklığın çok kritik olduğu faaliyetlerde, rötar stresi oldukça güçlü bir sıkıntı nedenidir. Boşa geçen veya uçakların yerde kaldığı her dakika "bin dolarlar" ile tanımlanmaktadır. Bundan dolayı gecikmeler ve aksilikler havacılığa pahalıya mal olmaktadır. Bu sebeple rötarlar havacılıkta tolere edilmesi en zor aksaklıklardır.

Yukarda saydığım nedenlerden dolayı, operasyonun devamlılığı için güvenlik şartlarından feragat etme temayülü gösterilme riski yüksektir ve havacılıkta güvenlik, paradan önce geldiği için ihmal, kabul edilebilir bir tavır değildir. İşte uçuş güvenliğini paradan önce tutmayı bilecek bir havacılık organizasyonu idarecisinin kim olduğu önem arz etmektedir. Bu yüzden "Accountable Manager" kilit bir rol ve sorumluluk üstlenir. Genellikle beklenti bir şirketin "Accountable Manager"ının o şirketin yönetim kurulu başkanı olmasıdır. Çünkü sorumlu müdür olacak kişinin şirket için para harcama yetkisinin bulunması gerekmektedir. Bahsettiğim maddi ayrıcalık, sorumlu müdürleri diğer yöneticilerden ayıran en belirgin özelliklerden biridir. Havacılık otoriteleri, sorumlu müdür olarak atanacak kişilerde belli bir güvenlik bilinci seviyesinin de oturmuş olduğuna emin olmak isterler. Çünkü amiyane tabirle "gözünü para hırsı bürümüş" bir kişinin havacılık güvenliğini göz ardı etmesi ihtimal dahilindedir.

Havacılığın bir hizmet zinciri olduğu düşünülürse, zincirin halkalarını oluşturan havacılık şirketlerinden herhangi birinde güvenlik bilinci oluşmıyorsa, kaza yaşanması riski oldukça yüksektir. Bu olumsuz durum, zinciri oluşturan diğer organizasyonların güvenlikle ilgili tüm çabalarını boşa çıkartacaktır.

Bu sebeplerden ötürü organizasyonların sahip oldukları uçuş güvenliği bilinci seviyesi firmanın en üst düzey yetkilisi olan "Accountable Manager" kadardır.

Başarılı bir sorumlu müdür olmanın yolu, firmanın ticari faaliyetlerini yükseltmek suretiyle iş hacminin artırılmasını sağlamak, bunu yaparken de uçuş güvenliğini riske atmadan çalışmalarını idare etmektir.

Bu sebeple her havacılık otoritesi, organizasyonlarda bu meşakkatli görevi yerine getirebilecek bir "Accountable Manager" bulunmasını personel gereklilikleri anlamında mecburi kılmış ve listenin ilk maddesi olarak tanımlamıştır.

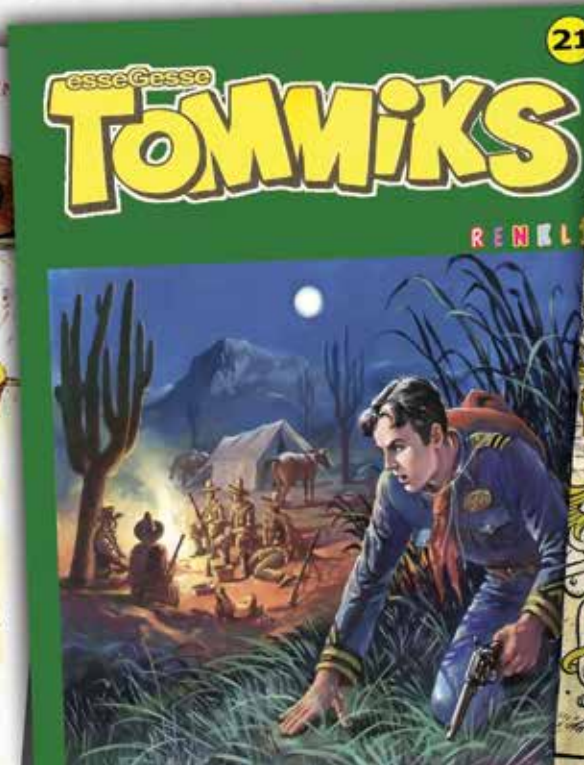
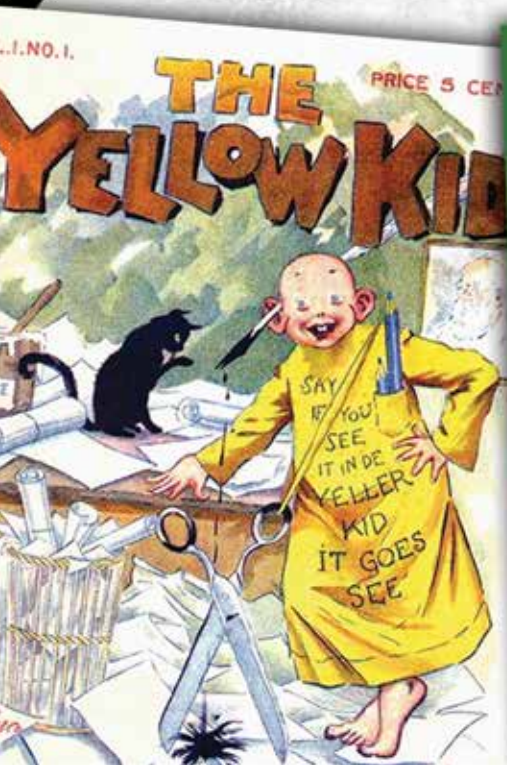
Firmanın ticari faaliyetlerini yükseltirken iş hacminin artırılması ve uçuş güvenliğini riske atmadan çalışmaların idare edilmesi, sorumlu müdürün başarılı olduğunu gösterir.

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



Bambaşka Bir Dünya:

Karikatür ve Çizgi Romanlar





Bazen küçük bir karikatür hayata bakışınızı değiştirebilir. Düşen moralinizi yükseltebilir ya da neşenize neşe katabilir. Çizgilerden oluşan bu dünyada her şey var.

Karikatür ve çizgi romanlar çok eski bir geçmişe sahip olan kültürel öğeler... Sadece çizgileri kullanarak bambaşka bir dünya yaratmak ve buradan insanlara seslenmek... Kimi zaman heyecanlandıran, kimi zaman güldüren, kimi zaman da düşündüren bu eserlere neredeyse dünyanın her yerinde rastlamak mümkün. Gazetelerde bir yığın ciddi haberin arasında küçük bir karikatür, insandaki tüm gamı ve kasaveti hop diye alıp götürebiliyor. Ya da düzenli aralıklarla yayımlanan çizgi romanlar ve mizah dergileri, insanı yaşamın tekdüzeliğinden kopartıp başka bir huzura çekebiliyor. Sayısız örneği bulunan bu eserlere ve tarihine birlikte bir göz atalım.

Söze karikatürden başlayacak olursak; tarihte bilinen en eski örneklerini Leonardo da Vinci'nin verdiği söyleniyor. Batı'da yükselmeye başlayan bu sanat, Türkiye'yi de etkiledi. Türkiye'de gülmeceye yabancı olmayan kültür, bu sanatı da severek kabullendi.

ELEŞTİRİ AMAÇLI MİZAH

Bizde ise ilk karikatür 1867 senesinde Osmanlı zamanında yayımlandı. Ancak II. Abdülhamid döneminde bu sanat engellendi. Bunun esas nedeni, eleştiri amaçlı gülmeceyi engellenmekti. Ancak bu dönemde karikatür, yurtdışında yayımlanan gazete ve dergilerde devam etti. II. Meşrutiyeti izleyen dönemde





yasakların kalkması ve yayımların çoğalmasıyla bu sanatta yeniden bir canlanma oldu. Cemil Cem ise bu dönemin en çok tanınan sanatçısı olarak dikkat çekiyor. Onun yanı sıra Mehmed Baha, Halit Naci ve Scarselli gibi isimler de tanınanlardan... Erken Cumhuriyet dönemi öne çıkan bazı karikatüristler ise şöyle; Cemal Nadir Güler ve Ramiz Gökçe başta olmak üzere, Turhan Selçuk, Semih Balcıoğlu, Nehar Tüblek, Oğuz Aral ve Bedri Koraman...

MİZAH DERGİLERİ ÇOK POPÜLER

Türk mizah yayıncılığının yaklaşık 140 senelik bir geçmişi var. Bu anlamdaki ilk eser olarak İstanbul'da yayımlanan "Diyojen" isimli dergi kabul ediliyor. Bu dergiyi daha sonra başka dergiler de takip etti. Yakın tarihimizde ise Oğuz Aral'ın çıkarttığı "GırGır" dergisi yeni bir ekolü başlattı. Günümüzde bu ekolün takipçileri olarak "Leman", "Uykusuz" ve "Penguen gibi dergiler sayılabilir. Bu saydıklarımız sadece öne çıkanlar ve popüler olanlar... Ülkemizde mizaha olan yakınlık dolayısıyla bu tarz dergilerin sayısı aslında çok daha fazla... Bu tip yayımlar tüm dünyada da bir hayli popüler ve geniş bir kitleye hitap ediyor.

ÇİZGİ ROMANLAR ELDEN DÜŞMÜYÖR

Şimdi karikatür ve mizah dergilerinden biraz uzaklaşıp, yine ilgili bir başka alana, çizgi romana bakalım... İlk örneklerini yine Batı'da gördüğümüz bu sanat, dünyada bir hayli popüler... 1896 yılında Richard Fenton Outcalt'ın çizdiği The Yellow Kid (Sarı Çocuk) isimli gazete bandı her ne kadar tam bir çizgi roman özelliği göstermese de ilk örnek olarak kabul ediliyor. Yazı balonlarının ilk örneklerine de burada rastlanıyor.

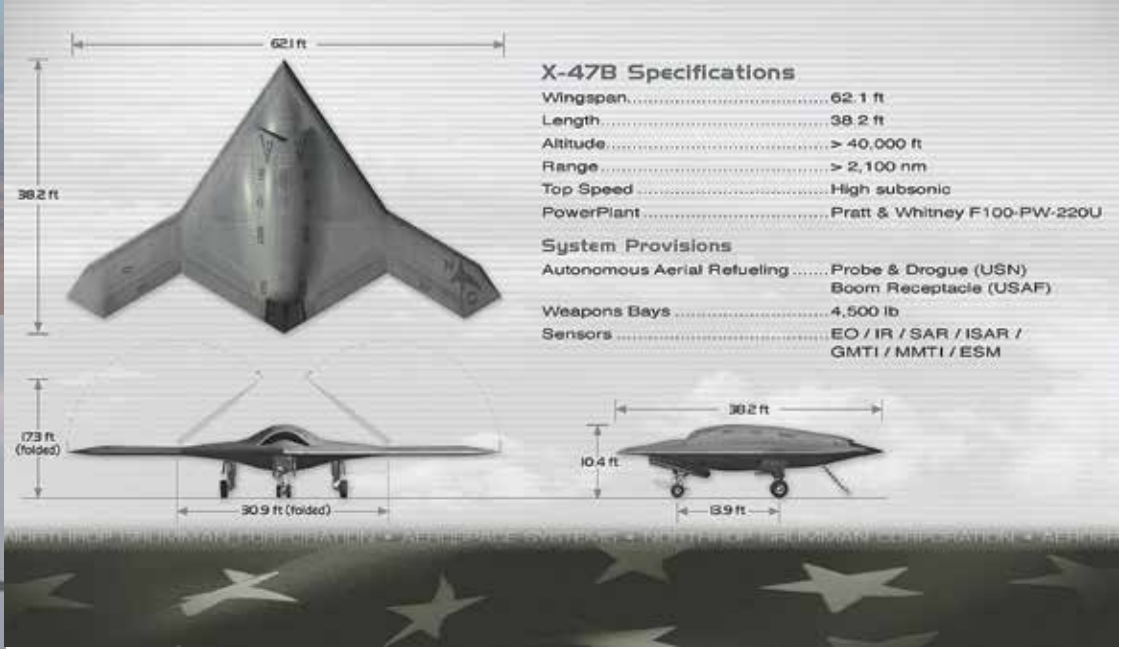
Çizgi roman dergiciliğinin başlangıcı ise bu bantların dergi formatında bir araya toplanıp basılmasıyla oldu. Ülkemizde de bir dönem çok popüler olan bu çizgi romanlar, okullara dahi götürülüp ders esnasında okunur olmuştü. Bu serilerden Red Kit, Superman, Tommiiks, Teksas ve Zagor heyecanla takip ediliyor ve elden düşmüyordu. Amerika'nın bu alanda en çok eseri ürettiği söyleniyor. Ancak İngiltere ve ünlü Manga'sıyla Japonya da ondan geri kalmıyor. Toparlayacak olursak; hayatın sıradanlığında kaybolduğunuzu hissettiğiniz anda bu dünyaya şöyle bir dönüp bakmanız sizi hem rahatlatacak hem de hayatı başka bir yerden görmenizi sağlayacak.



X-47B; kuyruksuz, taarruz uçağı boyutlarında insansız bir hava taşıtı... Şu anda iki tanesi üretici firma tarafından teste tabi tutuluyor. Uçak gemisinden kalkış, gemiye iniş ve entegrasyon teknolojileri de halen geliştiriliyor.

İNSANSIZ
İLK SAVAŞ UÇAĞI:

X-47B



İlk insansız savaş uçağı (İSU) olma özelliği taşıyan X-47B, Amerikalı bir savunma teknolojisi üreticisi olan Northrop Grumman firması tarafından X-47 projesi kapsamında üretiliyor. Proje, DARPA'nın (A.B.D. Savunma Bakanlığı İleri Araştırma Projeleri Ajansı) birleşik insansız hava savaş sistemleri (J-UCAS) programı kapsamında başladı ve şimdi ise A.B.D. ordusunun insansız hava savaş sistemi (UCAS-D) programının bir parçası haline geldi. Projeye başlangıçta toplam 635 milyon dolar finans sağlanmıştı ancak 2012 yılının Ocak ayına geldiğinde programın toplam maliyeti yaklaşık 813 milyon doları buluyordu. İlk defa 2011 yılında havalanan ve birçok testi başarıyla geçen uçağın uçuş testleri bu senenin sonunda gerçekleştirilecek. Ayrıca uçak ilk kez jet patlamalı deflektörle çalışacak, bu sayede işlemleri aksatmadan kalkış yapabilecek. Uçağın öne çıkan özelliği ise katlanan kanatları sayesinde uçak gemisi hangarlarına daha kolay sığabilmesi.

İNSANLI VE İNSANSIZ HAVA TAŞITLARI İLK KEZ BİR ARADA

Uçak, 10 Nisan 2014'te ilk gece uçuşunu gerçekleştirdi. Gece uçuşları rutin insansız hava aracı (İHA) aktivitelerinin geliştirilmesinin bir parçasını oluşturuyor. İnsanlı hava taşıtlarıyla da birlikte çalışabilmesi için prosedürlerin geliştirilmeye devam edeceği söyleniyor. 17 Ağustos 2014'te ise uçak havalanarak bir F/A-18 Hornet eşliğinde USS Theodore Roosevelt uçak gemisine iniş yaptı, böylece ilk kez bir insansız hava taşıtı, insanlı bir hava taşıtı ile birlikte uçmuş oldu. Deneme uçuşu şu şekilde gerçekleşti; ilk olarak Hornet kalkış yaptı, onun

ardından da X-47B kalktı ve uçak gemisinin çevresinde 8 dakika kadar birlikte uçtular. X-47B tüm sistemlerin doğru çalıştığından emin olmak için bir ara alçaldı ve yeniden yükselerek uçmaya devam etti. 24 dakika sonra ise X-47B, durdurma halatını yakalayarak iniş gerçekleştirdi, ardından kanatlarını katladı ve bir operatör onu iniş bölgesinden uzaklaştırdı.

Bu uçuşta belirlenen tüm hedeflere ulaşıldı. Denemeler, X-47B'nin denizdeki beşinci test sürecini oluşturuyordu. Bu kapsamda uçak, sekiz kez katapult kalkışı, otuz kez tamamen durmadan kalkış ve yedi kez de dururma halatlı iniş gerçekleştirdi. Denemeler 24 Ağustos 2014'te başarıyla neticelendirildi. Bu süreçte gece pistte ilerleme ve uçuş bölümündeki bazı testler de ilk kez gerçekleştirildi.

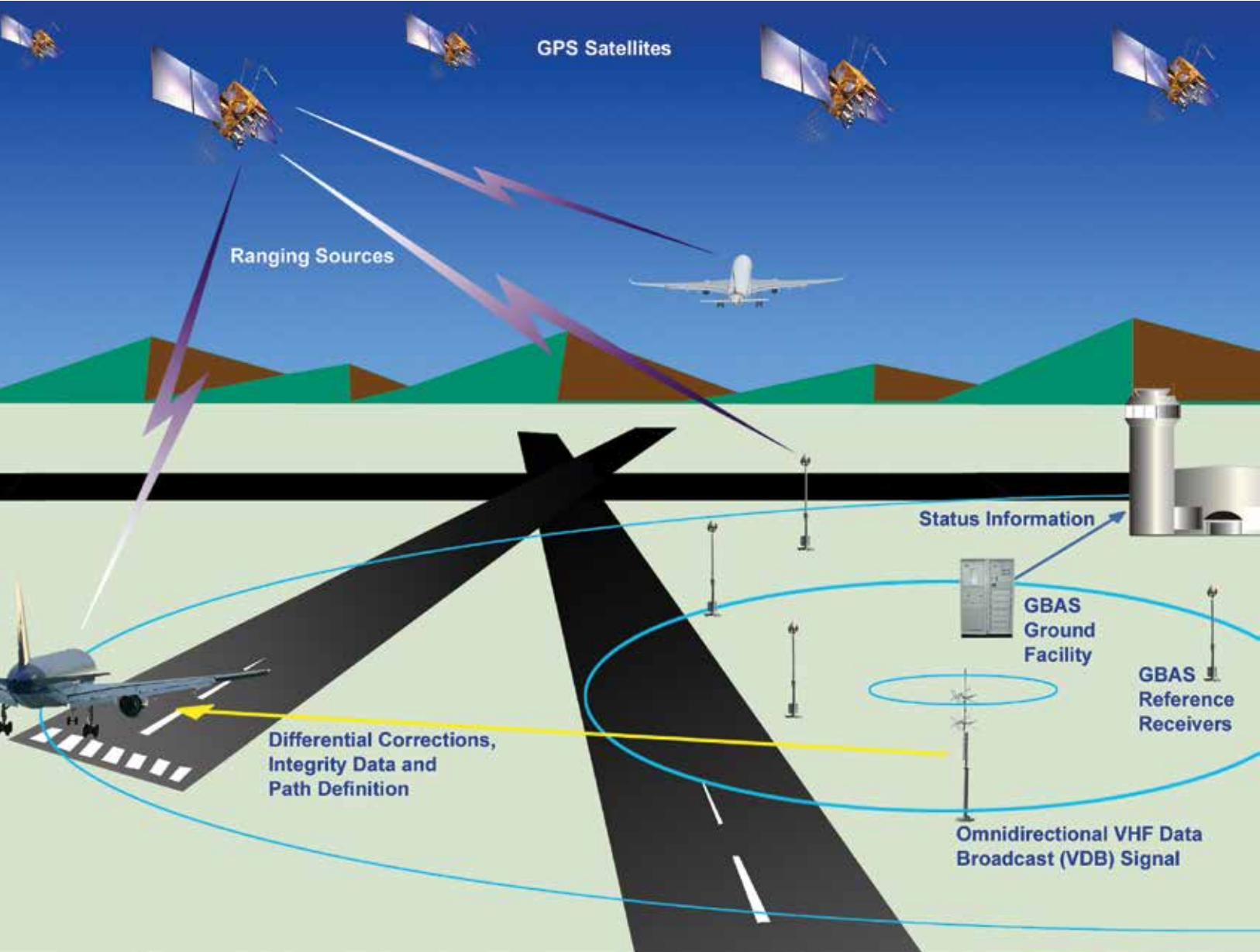
2019'DA HİZMETE SUNULACAK

Bu yaz yapılan deniz denemeleri ise uçağın, aynı bir insanlı uçak gibi, 90 saniye ya da daha kısa sürede savaşa hazır hale gelmesini amaçlıyordu. Buradaki esas hedef ise aynı insanlı uçaklardaki gibi kalkışı, inişi ve bekleme paterninde tutmayı, işlemleri aksatmadan sağlamaktı. Sonuç olarak, tüm bu testlerden başarılı sonuçlar alındı. Northrop Grumman firması, uçağı savaşa hazır bir hale getirmek istiyor ve 2019 senesi itibarıyla da hizmete sunmayı planlıyor.

Uçak ayrıca havacılıkta "sıra dışı başarıları" nedeniyle 2014'ün Mart ayında Aviation Week tarafından 57. Laurate Ödülü'ne layık görüldü. 19 Nisan 2014'te ise A.B.D. Ulusal Havacılık Dairesi; Northrop Grumman, A.B.D. ordusu ve X-47B takımına 2013 Robert J. Collier Ödülü'nü verdi.

Hava Seyrüseferi'nde RNAV (Area Navigation)

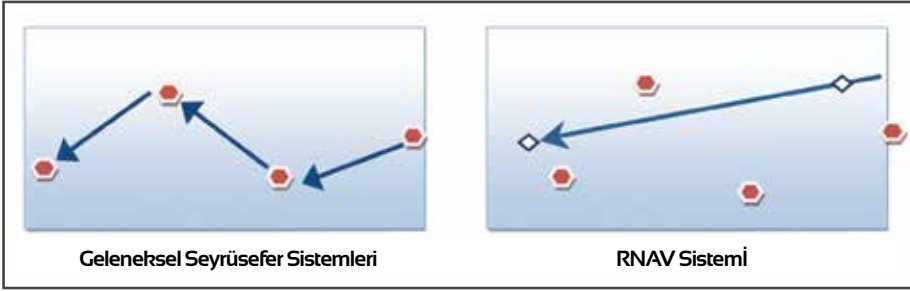
Bu cihazlar, terminal kontrol sahasında sıralamanın en verimli şekilde yapılmasına olanak tanıyan sistemlerin içinde en önemlisidir.



 **Gonca Güler**

Hava Trafik Kontrolörü

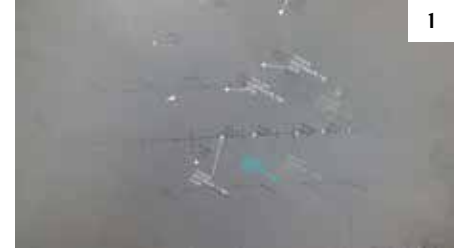
TATCA Yönetim Kurulu Üyesi



Havacılık sektörü dünya ekonomisinin vazgeçilmez bir parçası olarak son yıllarda hızla gelişmeye devam ediyor. Sektördeki büyüme, hava trafiğindeki hızlı artış, yeni seyrüsefer yardımcı cihazlarının geliştirilmesine aynı anda daha fazla trafiğe hizmet verilebilmesini gerekli kılmaktadır. Dünya üzerinde bir noktadan başka bir noktaya giderken, seyrüsefer yardımcısı olarak radyo frekansları ile çalışan araçlar kullanılır ki bunlara "Seyrüsefer yardımcı cihazları" adı verilir. Radyo seyrüsefer yardımcısı genellikle vericinin gönderdiği radyo elektromanyetik dalgalarının alıcı tarafından alınması ve ses, görüntü ya da yazıya dönüştürülmesi prensibiyle çalışır. Tüm bu cihazların yardımıyla sorumluluk alanlarındaki trafikleri belirlenen ayırma minimalarıyla ayırmak, gerektiğinde radar vektörü vermek (Uçağı uçuş başı talimatıyla yönlendirmek), hız tahditleriyle sıralama yapmak, emniyetli, düzenli ve hızlı bir trafik akışını sağlamak, hava trafik kontrolörünün görevidir. Bu görevin yerine getirilmesi gelişmiş, etkin çalışan sistemlerle mümkün olmaktadır. Bu nedenle, özellikle terminal kontrol sahasında, sıralamayı standart ve en verimli şekilde yapılmasına olanak tanıyacak yenilikçi metod ve sistemlerin kullanımına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu sistemlerden en önemlisi RNAV (Area Navigation) cihazlarıdır. RNAV sistemi 1960'lı yıllarda Amerika'da geliştirilmiş olup ilk RNAV rotalar 1970'li yıllarda yayınlanmıştır. ECAC (European Civil Aviation Conference) üyesi ülkelerin 1998 yılında hava sahaları içindeki RNAV uygulamalarının standardizasyonuna uygun olarak Türkiye terminal hava sahasında da P-RNAV uygulamalara 2010 yılında geçilmiştir. Türkiye'de ilk olarak GNSS'e dayalı RNAV SID ve STAR usulleri İstanbul Atatürk Havalimanı ve Sabiha Gökçen Havalimanı'nda başlamıştır. Bunun yanı sıra İzmir Adnan Menderes Havalimanı, Antalya, Dalaman, Van ve en son Trabzon RNAV, usullerin kullanıldığı diğer meydanlardır. Bu seyrüsefer yöntemi Basic RNAV ve Precision RNAV olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Avrupa'da kullanılmaya başlanan Basic RNAV'ın hata payı ± 5 nm olup işlevselliği kısıtlıdır. Bu sistem terminal hava sahaları için kullanılamamaktadır. Daha hassas

olan P-RNAV'ın ise hata payı ± 1 nm olup terminal hava sahaları için kullanımı uygundur. P-RNAV, hem seyrüsefer istasyonları hem de uydudan veri alan sistemlerin yardımıyla, uçağa dilediği uçuş yolunda uçuş olanağı sağlayan bir seyrüsefer metodudur. B-RNAV onayı için herhangi bir veritabanı gerekmezken, P-RNAV onayı için SID/STAR'ların uçaktaki veritabanına yüklenmesi zorunludur. Pilota seyrüsefer ile ilgili tüm bilgileri sağlayan kaynaklar yer bazlı, uzay bazlı veya uçak bazlı seyrüsefer sistemleri olabilir. RNAV uygulaması ile uçakların geleneksel seyrüsefer sisteminden farklı olarak seyrüsefer yardımcısı üzerinden geçme zorunlulukları ortadan kalkmış ve bu sayede daha optimize bir uçuş yolunun ve daha etkin bir hava trafiğinin sağlanması planlanmıştır. Aynı zamanda direkt uçuşlarla uçuş mesafesi kısaltmakta, yakıt ve zaman tasarrufu sağlanarak çevresel etkiler de minimuma indirilmiş olmaktadır. RNAV metodunun uygulanmasıyla hava trafik kontrolörlerinin uçağı yönlendirmek için çok fazla sayıda vektör talimatı vermesine gerek kalmamaktadır.

Yine RNAV yaklaşmasıyla uçaklar belirlenen rotaları otomatik olarak takip etmekte, yollar üzerinde belirlenmiş olan hız ve seviye tahditlerine uymaktadır. Bu durum kontrolörün iş yükünü azaltarak daha fazla uçağa aynı anda hizmet verilebilmesini mümkün kılmaktadır. Seyrüsefer veri tabanları, SID-Standard Instrument Departure ve STAR'ları-Standard Terminal Arrival Route kapsayan Hava Trafik hizmetleri ile ilgili yapısal rotaların saklandığı elektronik depolardan oluşmaktadır. Bu veri tabanları düzenli olarak her AIRAC'ta (Aeronautical Information Regulation And Control) yer almaktadır. Uçulan operasyon sahalarının gereksinimlerine göre uçakların veritabanları güncellenmektedir. Hava Trafik Kontrolörü de, inişe gelen her uçağa yaklaşma adını ve uygulaması gereken geliş yöntemini mutlaka söylemelidir ki, o pist için uygulanacak RNAV rota, pilot tarafından sisteme tanıtılabilsin. P-RNAV uçuşları için onayı olmayan hava araçları ise Türkiye terminal hava sahasında konvansiyonel usulde yani ATC tarafından radar vektörü verilerek yaklaşma hizmeti alırlar.



1: Atatürk Havalimanı
RNAV görüntüsü

2: Sabiha Gökçen Havalimanı
RNAV görüntüsü

3: Yaklaşma radar görüntüsü

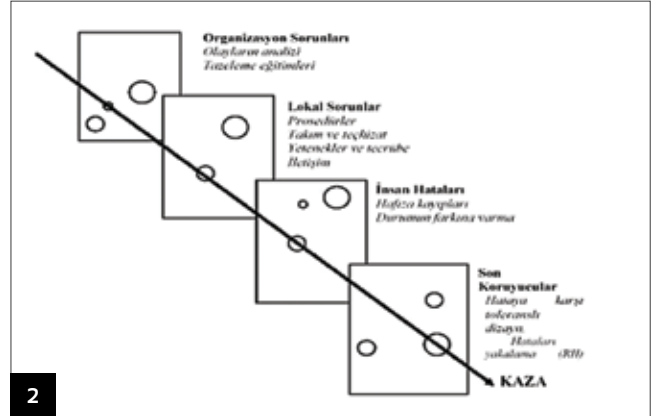


HAVACILIKTA İNSAN FAKTÖRÜ

 Mehmet Ertek

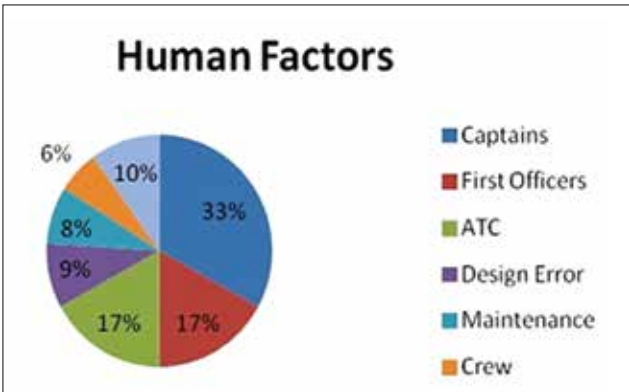
H içbir şey insan hayatı kadar değerli olmamalıdır. En güvenli ve hızlı toplu ulaşım aracının uçak olduğu evrensel bir gerçektir. Uçak kazaları çok nadir olarak görülse de söz konusu bu güvenin sarsılmasına neden olmaktadır. Kazaların nedeni incelendiğinde çoğu zaman basit bir hata ile karşılaşmakta fakat bu denli küçük bir hatanın büyük felaketlere sebep olduğu görülmektedir.

Uçak bakım hizmeti doğrudan doğruya insana bağımlı bir hizmettir. Otomasyon, teknolojik olanaklar ve ekonomik güç ne kadar ileri düzeyde olursa olsun, bakım ve kontrolleri gerçekleştirecekler sistemin en değerli elemanları olan insanlardır. Hata yapmayı engelleyecek sistemleri kuracak olan da yine insanlardır. (1)



Uçak kazalarının nedenleri incelendiğinde insandan kaynaklanan kaza oranının yüksek olduğu görülmektedir. Uçuş ekibi, uçak bakımı, hava koşulları, havalimanı ve hava trafik kontrolü gibi ana başlıklar altında incelenmekte olan uçak kazası nedenlerinin ortadan kaldırılabilmesi, havacılık sektörünün temel amacıdır.

Uçak bakım kuruluşlarında çalışan teknik personelin özellikle onaylayıcı, başteknisyen ve teknisyen konumundaki elemanların "insan faktörleri" konusunu da kapsayan güncelleme (continuation) eğitimlerini 2 yıllık periyotlarla alması JAR 145 kurallarına göre zorunludur.



İNSAN FAKTÖRÜNE BAĞLI OLAYLAR

Sivil havacılık sektöründe uçak kazaları, uçakların tasarımındaki gelişmeler ve diğer alanlarda yapılan çalışmalar sonucu giderek azalmıştır. Ölümcül uçak kazası oranları, genel olarak 1-5 milyon uçuşta bir kaza seviyesine düşmüştür.

Uçak kazalarının nedenlerini belirlemek için yapılan çalışmalar, bu kazaların çoğunda birden çok etkinin belirleyici unsur olduğunu göstermiştir. (2)

KAZA SEBEP MODELLERİ

Modelde peş peşe dizilen dört dikdörtgenden her biri, bir kuruluşun faaliyetlerinde kazaya yol açabilen dört ayrı unsuru temsil etmektedir. Hava Güvenlik Soruşturma Bürosu'nun (BASI/Bureau of Air Safety Investigation) yaptığı araştırmaya göre bu unsurları şu şekilde inceleyebiliriz:

✖ ORGANİZASYON SORUNLARI

- Güncelleme eğitimlerinin eksikliği
- Geçmişteki olaylardan gerekli dersin alınmaması
- Çözüm olarak çalışanlar arasında çok iyi işleyen bir geri bildirim-raporlama sistemi olmalı ve üst yönetim bu sistemi desteklemelidir.
- Yorgunluk
- Uçak bakımlarının çoğu gece saatlerinde yapılmaktadır. Saat 02.00 – 04.00 arasında hata oranı en yüksek değerlere ulaşmaktadır.

✖ LOKAL SORUNLAR

- Prosedürlerin yanlış anlaşılması veya görüş farklılıkları
- Çalışanlar arasındaki iletişim kopuklukları
- Üretimden kaynaklanan zaman baskısı
- Deneyimsizlik
- Takım, teçhizat ve parçaların eksikliği

Bazı havayolu şirketleri, tasarruf amacıyla yedek parça stoklarını kısıtlı olarak tuttuklarından bazı bakımlarda o-ring gibi çok düşük maliyetli parçalar bile depoda bulunmamaktadır. Bu durum, yetersiz bakıma ve hatalara yol açmaktadır.

✖ İNSAN HATALARI

Bakım teknisyenlerinin hafızası, dikkati, algılaması vb. konuları içerir.

✖ SON KORUYUCULAR

Fonksiyonel testlerin periyodik olarak yapılması, gerekli denetim öğelerinin (required inspection items) düzgün çalışması, arızaların erken tespiti vb. tedbirler hatadan koruyucu unsurlardır.

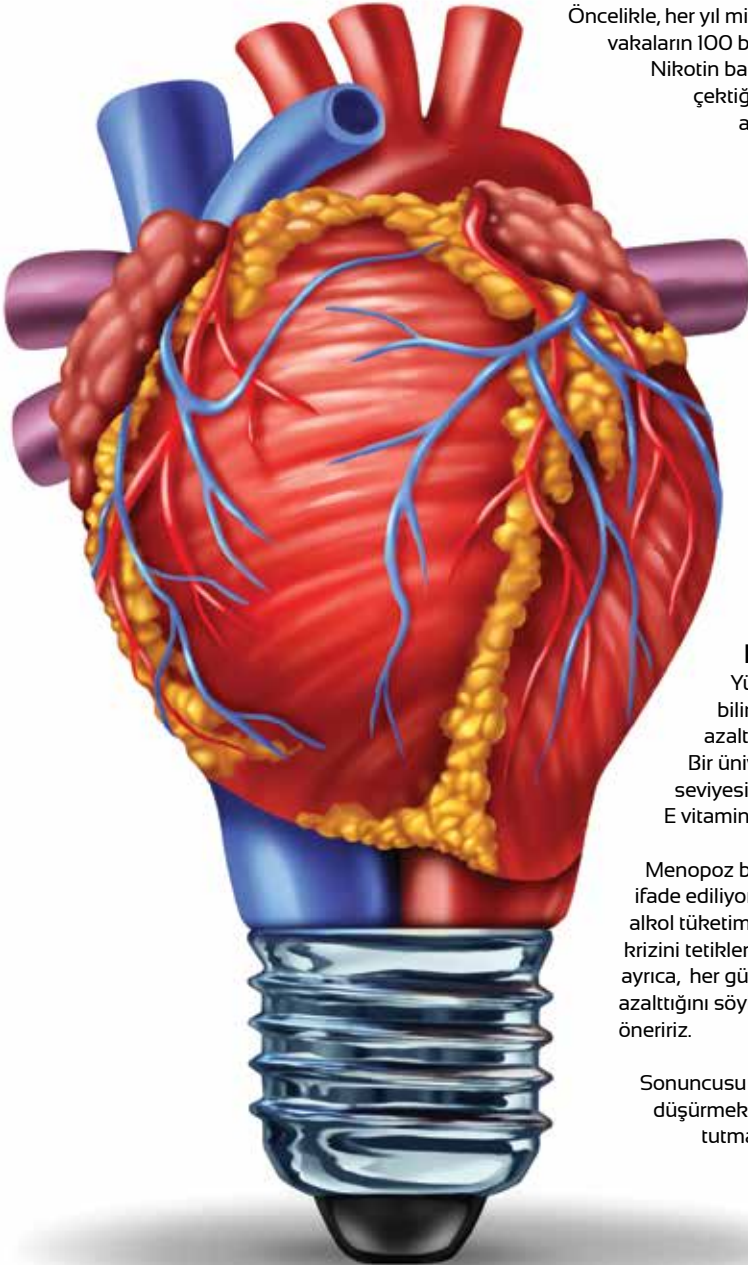
Kaza sebebi	Hata oranı
Kokpit ekibi	%73
Uçak ve sistemlerinin dizaynı	%10
Hava koşulları	%5
Hava trafik kontrol sistemleri	%4
Bakım	%3
Diğer	%4

1987-1996 yılları arasındaki toplam 145 uçak kazasının sebebi olarak belirlenen etkenlerin oranları ise şöyledir:

Kaza sebebi	Hata oranı
Kokpit ekibi	%72
Uçak ve sistemlerinin dizaynı	%9
Hava koşulları	%4
Hava trafik kontrol sistemleri	%3
Bakım	%6
Diğer	%6

Kalp krizi riskini uzaklaştırın

Günden güne artan hava kirliliği, değişen yeme alışkanlıkları ve benzer nedenler çok çeşitli sağlık sorunlarına yol açabiliyor. İnsan hayatını tehdit eden sağlık sorunları arasında kalp krizi, kişiyi yaşamın her alanında yakalayıp acil durumlara neden olabiliyor. Konunun uzmanları, kalp krizine, kalbe oksijeni bol kan taşıyan atardamarlardan birinin ya da daha fazlasının daralmasının neden olduğunu belirtiyorlar. İstatistikler, geçtiğimiz 20 sene içinde kalp krizinin neden olduğu ölümlerin %30 oranında azaldığını söylüyor. Bu, her ne kadar iyi bir haber gibi görünse de kalp krizi hala birincil ölüm nedenlerinden birisi...



Öncelikle, her yıl miyokard enfarktüsünden 600 bin kişinin yaşamını yitirdiği söyleniyor. Bu vakaların 100 bin ila 200 bininin sigarayla direkt ilişkisi olduğuna özellikle vurgu yapılıyor. Nikotin bağımlılığının kalp krizi riskini ikiye katladığı uzmanların özellikle dikkat çektiği bir nokta. Bu nedenle, sadece sigarayı bırakarak bile kalp krizi riskinizi azaltabilirsiniz.

OBEZİTEYE DİKKAT!

Yapılan bir araştırmaya göre kalp krizi vakalarının %40'ı aşırı kilodan ileri geliyor. Özellikle göbek çevresinde kilosu olan kişiler kalp krizi geçirmeye daha yatkınlar. Obezite de kalp krizi riskiyle birlikte diyabete, hipertansiyona, felce ve daha birçok soruna neden oluyor. Bu nedenle, aşırı kilolardan kurtulmak önemle takip edilmesi gereken bir öneri... Obeziteden korunarak, diyabet riskini de %90 gibi büyük bir oranda azaltmış oluyorsunuz. Diyabet, koroner kalp rahatsızlığı riskini erkeklerde 3 kat, kadınlarda ise 7 kat artırıyor. Bu da yine kalp krizinden korunmak için dikkate alınması gereken bir husus...

Geçtiğimiz 40 sene boyunca yapılan 30 civarında çalışma, spor yapmanın kalp krizine karşı korunmada etkili olduğunu gösterdi. Yapılan bir başka çalışma da sedanter(hareketsiz) yaşam tarzını bırakıp spor yapmaya başlayan kişilerin bu riski %35 ila %55 arasında azalttığını gösteriyor. Dolayısıyla, ne yaparsanız yapın, mutlaka sporu yaşantınıza dahil edin.

DOĞAL E VİTAMİNİ ALIN

Yüksek tansiyonun beraberinde kalp krizini ya da felci getirebildiği biliniyor. Yüksek tansiyondan kaçınmak için tuz ve alkol tüketiminizi azaltabilirsiniz. Bunun yanında, kaloriden uzak durmanız da yardımcı olacaktır. Bir üniversitenin yaptığı araştırmanın sonuçlarına göre, kandaki E vitamini seviyesinin yüksek olmasının kalp krizi riskini azalttığı söyleniyor. Araştırma, doğal E vitaminin sentetik olandan daha etkili olduğunu da söylüyor.

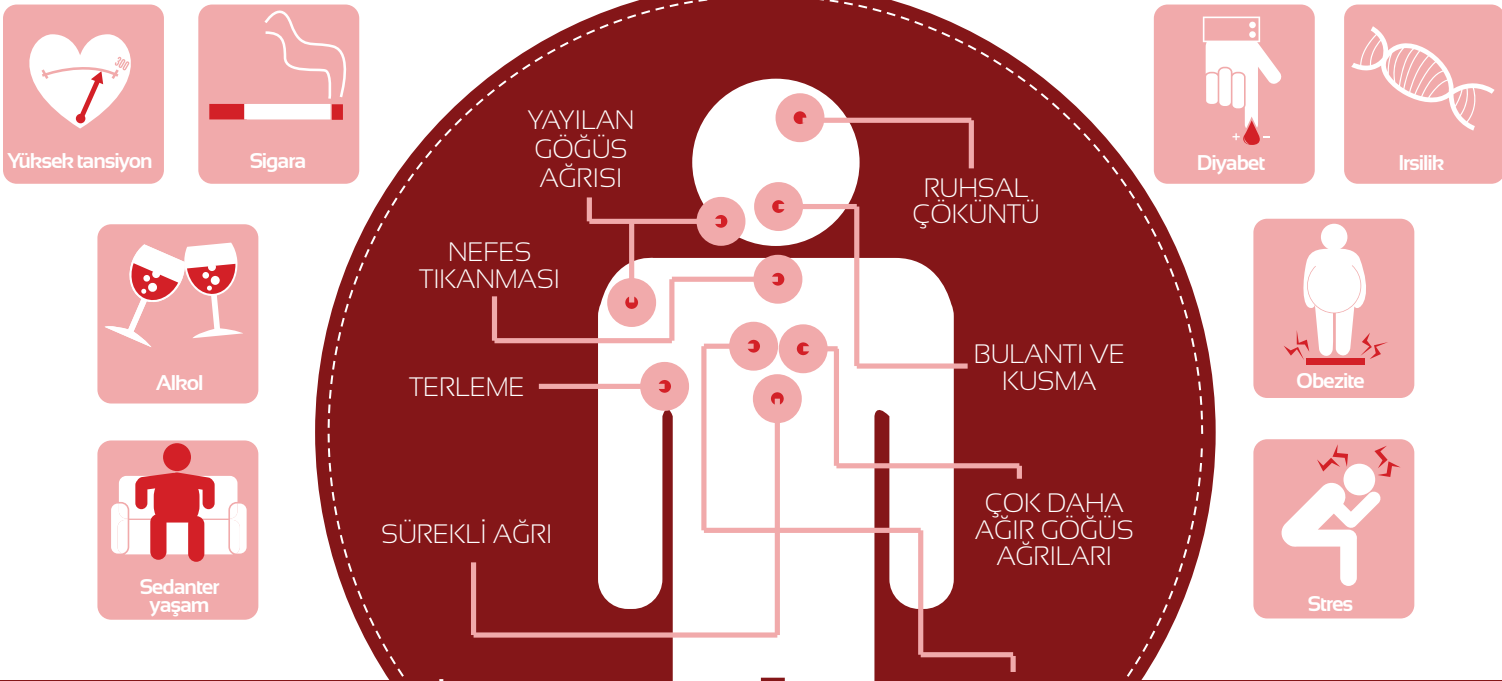
Menopoz başlangıcında östrojen almanın ise kadınlardaki kalp krizi riskini azaltacağı ifade ediliyor. Bunun uzun vadede damarlar için faydası olduğu da belirtiliyor. Ayrıca, alkol tüketimini azaltmak da riski azaltan davranışlardan... Aşırı alkol tüketimi, kalp krizini tetiklemesinin yanı sıra farklı sağlık sorunlarına da neden olabiliyor. Uzmanlar ayrıca, her gün ya da birkaç günde bir yarım Aspirin almanın da riski 3'te 1 oranında azalttığını söylüyorlar. Ancak yine de bunu doktorunuza danışmadan yapmamanızı öneririz.

Sonuncusu belki de en önemlisi, her yerde de belirtildiği gibi, kolesterolünüzü düşürmek de riski azaltacaktır. Yiyeceklerinize dikkat ederek bunu belirli bir seviyede tutmanız mümkün... Derlediğimiz bu önerileri takip ederek siz de kalp krizi geçirme riskinizi düşürebilirsiniz.

Kalp krizi, her an başınıza gelebilecek bir sağlık sorunu...
Hayatınızda bununla ilgili bilinçli tercihler yaparak
sağlığınızı koruyabilirsiniz.



BELİRTİLER



KRİZ ANINDA



GÖĞÜSTE
BASKI HİSSİ
VE UZUN
SÜRELİ AĞRI



ilaç

Kalp Ameliyatı
Gerekebilir

KRİZ SONRASI



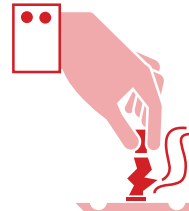
Kalp dostu bir diyet
tercih edin



Kilonuzu kontrol
altında tutun



Alkolden uzak
durun



Sigarayı
bırakın



Düzenli olarak
doktora gidin



Düzenli spor
yapın

Saray ve Halk Giyim Tarzıyla Osmanlı

Osmanlı İmparatorluğu'nda giyim ve kuşam, kişinin toplumdaki yerini belli ediyordu.





Yaşam tarzı, mimarisi, edebiyatı ve daha birçok özelliği ile bir döneme çok büyük izler bırakan Osmanlı İmparatorluğu, bugün hala mirasıyla adından söz ettirmeye devam ediyor. 1299 senesinde Osman Bey tarafından kurulan Osmanlı Beyliği zamanından yıkılış tarihi olan 1922 senesine kadar tüm dünyada ismini duyurmayı başardı. Hüküm süresince din, dil ve ırk ayrımından uzak kalan bir politikayı benimseyen Osmanlı, bu sayede birçok milleti ve devleti hakimiyeti altında tutmayı başardı.

Birçok kültürün bir arada yaşadığı Osmanlı'da giyim ve kuşama ayrı bir önem veriliyordu. Saray ve halkın farklı giyim şekilleri vardı. Bunun yanında, bir İslam devleti olduğu için de Müslümanlar ve gayri Müslimler farklı kıyafet giymek mecburiyetindeydi. Ayrıca, devlet görevlilerinin ve askerlerin de kendine has kıyafetleri vardı.

Bu giysiler genelde kişinin toplumdaki yerini gösteriyordu. Belirli bir döneme kadar Selçuklu izlerini taşıyan kıyafetler, daha sonra farklılık göstermeye başladı. Erkek giyimi, çok değişik renklerde sırma kumaştan üretilen elbiselerden oluşuyordu. Bu elbiselerin kolları bileklere kadar dar, içten de düğme ile kapatılabilecek şekildeydi. Bu elbisenin üzerineyse genelde kaftan giyiliyordu. Pantolon yaygınlaştıncaya kadar





da şalvar tercih ediliyordu. Bunun yanı sıra, diz kapaklarına kadar şalvar kesimiyle inip diz kapaklarından sonra ise baldırlara kadar sımsıkı yapışan bir altlık olan potur da giyiliyordu.

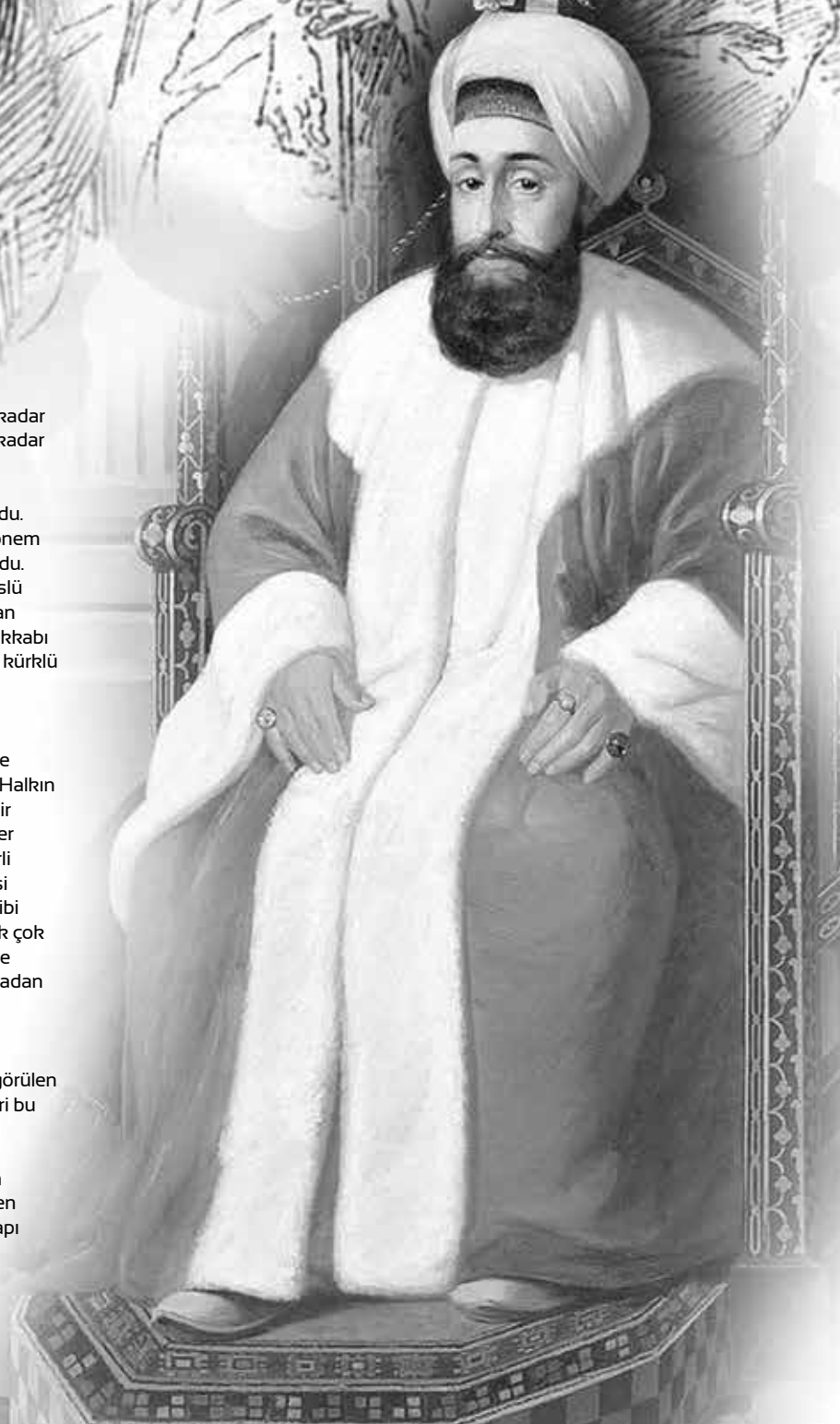
Kadın giyimindeyse sokakta daha çok ferace tercih ediliyordu. Bu giysi; bol, diz ya da topuk boyuna kadar uzun, dönem dönem değişen yakasıyla kadınlar tarafından çok sık tercih ediliyordu. Kadınlar, ev içinde pamuklu mintan giyiyor, bu giysilerini süslü kemerlerle renklendiriyorlardı. Ayakkabı olarak da Müslüman kadınlar sarı pabuç, gayri Müslim kadınlar da koyu renk ayakkabı giyiyorlardı. Zengin kesim ise yoksul kesimden farklı olarak kürklü kaftanlar giymeyi tercih ediyordu.

SARAY GİYİMİ

Saray giyim kuşamına gelecek olursak; haremde bulunan ve hazine maaşı alan kadınların özel giysileri bulunuyordu. Halkın giydiği sıradan elbiselerden çok farklı ve özenli olarak, her bir kadının Harem Teşkilatı'ndaki konumunu belirleyen nitelikler taşıyorlardı. Sarayda özel olarak dokunan bu kıyafetler, belirli desenlere göre dikiliyordu. Geleneksel Osmanlı kadın giysisi özelliklerini taşıyan kıyafetlerde kadife, diba, atlas ve tafta gibi kumaşlar kullanılıyordu. İmparatorluğun gücüne bağlı olarak çok güzel kıyafetler dikiliyor, hatta altın ve gümüş alaşımlı tellerle kıyafetlerin ihtişamı artırılıyordu. Sarayda yaşayan kadını sıradan kadından ayıran en büyük özellik ise baş örtme biçimi idi.

Bir başka detay olarak; ilk kez 16. yüzyılda doğan otorite boşluğundan kaynaklanan Celali Ayaklanmaları sırasında görülen Efe veya Zeybeklerin de kendine has giyimleri ve gelenekleri bu dönemde ortaya çıktı.

Padişahların ve saray görevlisi erkeklerin günümüzde kalan pek çok giyim eşyası, müzelerde sergileniyor. Günümüzün en ünlü koleksiyonlardan birisi olan padişah kaftanlarını Topkapı Sarayı'nda görebilirsiniz.



Endüstriyel Mucize: **Bor**





Kendine has özellikleri olan bu element, çok çeşitli sanayi kollarında kullanılmaya devam ediyor.

Geçtiğimiz yıllarda pek çok kez ülke gündemimize gelen Bor elementi, merak edilen noktalarıyla gündemdeki yerini korumaya devam ediyor. Her defasında dünyada en fazla rezervinin, toplam miktarın %72'si, topraklarımızda bulunduğu ifade edilen bu element, sanayinin birçok kolunda kullanılıyor. Ayrıca en fazla Bor üretimi de yine ülkemizde yapılıyor. Yakın zamanda sıkça duymaya başladığımız bu elementin dünyadaki tarihi çok daha eskilere, bundan 4 bin yıl öncesine kadar dayanıyor. Bizde ise 1861 senesinde çıkartılan Maadin Nizamnamesi gereği 1865'te bir Fransız şirketine 20 senelik işletme imtiyazı tanınmasıyla başladığı ifade ediliyor. Neredeyse her alanda kullanılan bu elemente biraz daha yakından bakalım...

Bir yarı metal olan Bor, güneş sisteminde de, Dünya'da da az miktarda bulunuyor. Ancak doğada bulunan bileşikler suda çözünemedikleri için bazı bölgelerde yüksek yoğunlukta bulunabiliyor. Öte yandan, elemental Bor'un doğada bulunmadığı biliniyor. Karbon ve bazı elementlerle bileşikler oluşturduğundan, yüksek saflıkta Bor'u elde etmek çok zor... Bor'un bilinen iki şekli var. Birincisi parlak, siyah ve kristal şekilli... Bu şekli çok sert ve kristal yapısı tespit edilemiyor. İkincisi ise daha az yoğun, yeşilimsi, tatsız ve kokusuz bir toz... Bu elementin özellikleriyse, morfolojisine ve tane büyüklüğüne bağlı olarak değişkenlik gösteriyor. Örneğin, mikron boyda amorf Bor kolaylıkla reaksiyona girebilirken, kristalin Bor reaksiyon vermiyor. Ayrıca yüksek sıcaklıkta su ile reaksiyona girdiğinde Borik asit ve başka bazı ürünler oluşturuyor. Bu gibi özellikleri sayesinde birçok endüstrinin farklı alanlarında sıklıkla kullanılıyor.

TEKNOLOJİDE AVANTAJ SAĞLIYOR

Örneğin, savunma sanayisinde kullanılan Boron Carbide bileşeninin sertliği çok yüksek olduğundan daha çok tank zırhı ya da kurşun geçirmez giysi yapımında kullanılıyor. Bu bileşen, elmaştan sonra sertliği en yüksek bileşenler arasında geliyor. Çok nadir olarak da cam sanayisinde kullanılabiliyor, buradaki amaç camın sertliğini ve dayanıklılığını artırarak ısı yalıtımında avantaj sağlanması. Ayrıca, Bor'u arabalarda kullanarak ağırlığını azaltmak ve dolayısıyla yakıt tüketiminden tasarruf sağlamak da mümkün.

Bu alanları çeşitlendirilebilir. Her türlü ihtiyaca yanıt veren ve avantaj sağlayan Bor, seramik sanayisi için de vazgeçilmezlerden... Emayelerde kullanılan Borik asit, viskoziteyi ve doyumlaşma ısısını azaltıyor. Bu emaye, metale kaplandığında paslanmayı önüyor ve görüntüsünü güzelleştiriyor, aynı zamanda aside karşı direnci de artırıyor ve çizilmeye karşı da dayanıklı kılıyor.

Bor'un nükleer uygulamaları da mevcut... Özellikle atom reaktörlerinin kontrol sistemlerinde, soğutma havuzlarında ve reaktörün kapatılması sırasında kullanılıyor.

TEMİZLİK SEKTÖRÜNDE DE VAZGEÇİLMEZ

Temizlik sanayisinde de hatırı sayılır bir sıklıkla kullanılıyor. Özellikle sabun ve deterjanlarda mikrop öldürücü etkisi nedeniyle tercih ediliyor. Buna ek olarak su yumuşatıcı ve beyazlatıcı etkilere de bulunuyor. Kullanımı dünya temizlik sanayisinde gittikçe artıyor. Temizleme etkisinin yanında bir de yanmayı önleyici ya da geciktirici etkilere de bulunuyor.

Borik asit selülozik maddelerde kullanıldığında yanmaya karşı



direnç sağlıyor. Bu nedenle selülozik yalıtım maddelerinde Borik asit kullanımı artış gösteriyor. Aynı amaçla plastiklerde de artarak kullanılmaya devam ediyor. Bu alanda bu şekilde kullanılırken, metal sanayisinde de Borat, koruyucu bir cüruf oluşturmucu ve erimeyi hızlandırıcı bir madde olarak kullanılıyor.

TARIMDA BOR

Tarımda da bir hayli kullanım alanına sahip olan element, minerallerinin bitki örtüsünün gelişimine katkıda bulunması nedeniyle tercih ediliyor. Birçok bitkinin de temel besin maddesini teşkil ettiğinden, susuz Boraks ya da Boraks pentahidrat içeren gübreler tarım alanında kullanılıyor. Ayrıca otların temizlenmesi ve toprağın strelizasyonunda da kullanılabiliyor.

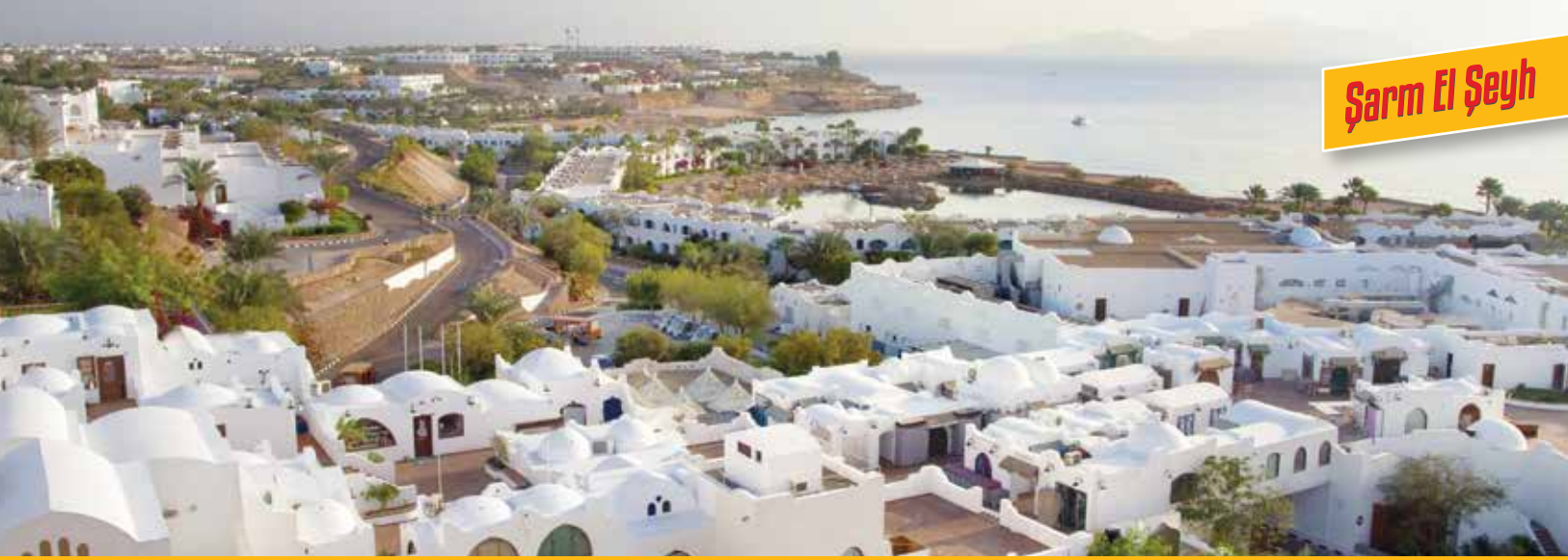
Tüm bu konuların dışında Bor ayrıca yakıt, atık temizleme ve enerji depolama alanlarında da yoğun bir şekilde kullanılıyor. Ancak sağlık alanındaki kullanımı bir hayli ilgi çekici... Bor Nötron Yakalama Terapisi kanser tedavisinde kullanılıyor. Burada öne çıkan özellik, tedavi esnasında sağlıklı hücrelere minimum düzeyde zarar verilmesi...

Bor'un hali hazırda bilinen kullanım alanları bu şekilde... Gelişen teknolojiyle birlikte daha da sık kullanılmasına tanıklık edeceğimiz bu element, yaşamlarımızı kolaylaştırmaya devam edecek.



36 ÜLKE
86 ŞEHİR

PEGASUS'LA AFRİKA'DA 2 YENİ NOKTA



Şarm El Şeyh



Hurgada



flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS

DOĞANIN CEZBEDİCİ TUZAKLARI: **ETÇİL BİTKİLER**



Daha çok bataklık bölgelerde bulunan bu etkileyici bitkiler, hoş kokulu ve aromatik tuzaklarına düşürdükleri böcekleri sindirerek yaşamlarını sürdürüyor.



Drosera



Torbaotu



Sinekapan

Doğanın belirli bir sistemi ve dengesi, bu sistem içinde yaşayan canlıların da birbirinden farklı beslenme şekilleri var. Etçil, otçul ve hepçil (Hem et, hem de otlarla beslenenler) canlılar bu döngü içerisinde yaşamlarını sürdürüyorlar. Bu renkli dünyaya bir büyüteç tuttuğumuzda belki de dikkatimizi fazlasıyla çekecek olan bir tür var; etçil bitkiler. Avlanma yetisinin sadece serbestçe yer değiştirebilen canlılarda olduğunu düşünüyorsanız, bu bitkiler sizi biraz şaşırtacak.

Genellikle böcekler ve diğer eklembacıklılarla beslenen bu bitkiler, aynı zamanda fotosentez de yapabiliyorlar. Çoğu, bataklıkta ve asit oranı yüksek ortamlarda yaşıyor. Ancak, buralardan yeterli miktarda besin alamadıklarından, bu açığı, kurdukları tuzaklara yakalanan böcekleri sindirerek kapatıyorlar. Yapıları, böcekleri cezbedecek tarzda renkli ve ayrıca çok hoş kokular yayan aromalı sıvılar salgılıyorlar. Bu renkleri ve kokuları algılayan böcekler, gönüllü bir şekilde çiçeğin kurduğu tuzağa düşüyorlar. Bu ilginç tuzaklar, aktif ve pasif kapan olmak üzere ikiye ayrılıyor.

AVIN KAÇMA ŞANSI YOK

Aktif kapanda, böcek yaprağın içine girdiğinde kapak aniden kapanıyor ve böcek sindirilmeye başlanıyor. Yaklaşık bir hafta süren sindirme işleminden sonra böcekten

geriye pek birşey kalmıyor. Pasif kapanda ise bitkinin yapraklarında üretilen yapışkan sıvı, avın yakalanmasını kolaylaştırıyor. Bu sıvıya yapışan böcek, kaçamıyor. Buna ek olarak, bir de sürühi kapan var; burada içi sindirim enzimleriyle dolu aromalı bir sıvı bulunuyor ve böcek buraya girdiğinde bir daha dışarı çıkamıyor. Bilim adamlarının yayımladıkları bir raporda, bu sıvıda mantar önleyici bileşenler bulunduğu ve ilaç yapımında kullanılabileceği belirtiliyor.

SAYILARI AZALIYOR

Dünyada toplamda yaklaşık 600 çeşit etobur bitki olduğu söyleniyor. Genellikle ılıman bölgelerde yaşayan bu bitkilere ülkemizde de rastlamak mümkün. En meşhurları ise Güneş Gülü (Drosera), Sinekapan (Dionaea muscipula), Torbaotu bitkisi (Utricularia) ve Suibrikleri (Nepenthes)... Bu bitkilerin bazıları yok olma tehlikesiyle karşı karşıya... Yok olmamaları için çeşitli organizasyonlar tarafından çalışmalar yürütülüyor. Bunun yanında bu bitkilerin ve tohumlarının ticaretini yapanlar da var.

Et yiyen bu bitkiler, bilimadamlarını bile hayrete düşürüyor. Doğanın daha başka bitmek bilmeyen birçok sürprizi ve şaşırtıcı özellikleri var. İnsanoğlu ise besin piramidinin en tepesinden olan biteni hayretle izlemeye devam ediyor.



Çocuğunuza Özsaygı Aşılayın



Özsaygı erken yaşlarda öğrenilen bir duygu... Çocuğunuza bunu aşılayanın ilerleyen zamanlarda büyük faydası olacaktır.

Özgüven, birey için hayatta çok büyük bir önem taşıyor. Güç sağlayan ve enerjiyi yükselten bu duygu, insanı daha fazla çaba göstermeye de sevk ediyor. Uzmanlar, özsaygının üzerine inşa edilmiş bir özgüvenin, kişiyi başarılı olma yolunda avantajlı kılacağını söylüyor ve bunun hayatın zorlukları karşısında adeta bir kalkan görevi göreceğini ifade ediyorlar. Bu duyguların çocuklara mümkün olduğunca çabuk bir şekilde kazandırılmasının, hayatlarının ilerleyen günlerinde onlara problemleri kendi başlarına çözme yolunda önemli bir katkı sağlayacağı belirtiliyor.

Güçlü ve zayıf yönlerinin bilincinde olan ve kendilerine güven duyan çocuklar, hayatın karmaşası ve zorluklarıyla, olumsuzlukları gözlerinde büyütmeden, daha kolay başa çıkabiliyor. Dahası, hayatı güler yüzle karşılamaya ve hayattan keyif duymaya daha eğilimli görünüyorlar. Bu tip çocuklar, çoğunlukla gerçekçi ve iyimser bir yaklaşıma sahip oluyorlar.

ONU CESARETLENDİRİN

Öte yandan, özsaygısı düşük olan çocuklar ise hayatın zorlukları karşısında daha kolay hayal kırıklığına uğrayıp mutsuz olabiliyorlar. Kendisine çok fazla güveni olmayan çocuklar sorunlara çözüm bulmada bir hayli zorlanıyorlar. Örneğin, kendilerini sürekli, "İyi değilim", "Hiçbir şeyi düzgün yapamıyorum" şeklinde eleştiriyorlar. Dolayısıyla, karşılaştıkları her yeni zorlukta ilk tepkileri, "Yapamam" oluyor. Ebeveynler ve çocukla yakından ilgilenen kişiler, çocuğu birçok alanda cesaretlendirip, hayattan keyif almasını sağlayarak,

onun sağlıklı bir özsaygı geliştirmesinde yardımcı olabilirler. Uzmanlar, tek bir alana odaklanmaktan özellikle kaçınılması gerektiğini söylüyorlar. Örneğin, bir testteki başarısıyla onu takdir etmenin kendisini sadece aldığı not kadar değerli hissetmesine neden olması gibi...

Bu gibi duyguları ancak erken yaşlarda geliştirebilirsiniz, bir insan erişkinliğe geldiğinde bu tarz değişiklikleri yapmanın çok mümkün olmadığı biliniyor. Dolayısıyla, çocuğunuza erken yaşlarda bu duyguları geliştirmesinde yardımcı olmak akıllıca olacaktır. Çocuklar dener ve ancak birkaç kez başarısız olduktan sonra başarılılar. Bu şekilde kendi yeterlilikleriyle ilgili bir fikirleri oluşur. Aynı zamanda, başka insanlarla etkileşime geçtiklerinde 'kendilik' hisleri oluşmaya başlar. Bu nedenle, ebeveynlerin de bu süreçte dahil olması, çocukların 'kendilik' algısı oluşturmalarında çok büyük önem taşıyor.

Olayın özüne dönülecek olursa; özsaygı kısaca, kişinin kendine verdiği değer olarak tarif edilebilir. Bu, günden güne ya da seneden seneye değişkenlik gösterebilir ama toplam özsaygı çocukluktan itibaren gelişme eğilimindedir ve yaşam boyunca da devam eder. Başarılı bir çocuk, sevilmediğini hissettiğinde özsaygısı düşebilir. Aynı şekilde, sevilmediğini hisseden bir çocuk, yetenekleri konusunda şüpheliyse özsaygısını yitirebilir. Bu ikisi arasında sağlıklı bir denge kurulduğunda sağlıklı özsaygı geliştirilmiş olur. Ebeveynlere düşen de bu dengenin kurulması ve korunması konusunda çocuğa yardımcı olmaktır.



SOKAĞIN

çağırın
LEZZETLERİ



Hızlı, ucuz ve lezzetli... Sokak yemekleri öğünleri geçiştirmek için bir alternatif sunuyor ancak bazı meşhur sokak yemekleri özellikle öğün yemeği olarak tercih ediliyor.

Sokakta bulunduğunuz bir anda aniden açlık bastırdığında ne yaparsınız? Seyyar satıcılardan yiyecek almayı sağlıklı bulmayabilirsiniz fakat öyle sokak yemekleri var ki, sırf onları yiyecek için çok uzun yollar kat edip, uzun kuyruklarda beklemeyi bile göze alabilirsiniz. İşte seçtiğimiz bazı meşhur sokak yemekleri...



FULYA'DA ADANA DÜRÜM

Kalabalığı eksik olmayan İstanbul'da çok çeşitli seçenekler mevcut. Sokakta bulamayacağınız yemek yok gibi... Midye dolmacısı, kokoreççisi, tavuk-pilav satanı ve daha niceleri... Tüm bu çeşitliliğin ve bolluğun arasında bazı lezzetler öne çıkıyor. Beşiktaş'ın Fulya semtindeki dürümcüler, gecenin geç saatlerine kadar müşterilerine hizmet veriyor. Bazı sosyal paylaşım sitelerinde buradaki dürümcülerin methedildiğine tanık olabilirsiniz. Size tavsiyemiz fiyatları da bir hayli uygun olan bu dürümcülerden özellikle Adana dürüm yemeniz. Müşterilerin birçoğu bu lezzet için buraya gittiklerini ve ağızlarının çok yanmasına rağmen bu tattan vazgeçmeyeceklerini söylüyorlar. Gecenin bir vakti acııp da gerçek bir lezzet aradığınızda gönül rahatlığıyla tercih edebilirsiniz.



NEFİS ŞAM TATLISI

Tatlısıyla meşhur illerimizden Gaziantep'te çok iyi bilinen seyyar tatlıcılar var. Bu ilimizde, çok geniş yelpazede tatlılar olmasına rağmen, genelde sokakta satılan tatlı; ırmık, süt ve Gaziantep pekmezinden yapılan Şam tatlısı... Sokak sokak gezen seyyar arabalarda satılan bu tatlının müşterisi bol... Genelde beğenilen bu tatlıyı, yolunuz Gaziantep'e düşerse tatmanızı öneririz.



BALÇOVA'NIN MİDYECİLERİ

İzmir'e gelecek olursak.... İzmir denince aklı oraya özgü söğüş, boyoz ve kumru gibi yiyecekler geliyor ama bunların yanı sıra yine kokoreç ve dürüm gibi sokak lezzetleri burada da mevcut. Ancak her bünyeye uymayan, belki herkesin sevemediği ama bir hayli müptelası bulunan bir sokak yiyeceği var; midye... Bir deniz kenti olması nedeniyle deniz mahsullerinin bolca bulunduğu bu şehirde midye, sokakta yenebilecek en popüler lezzet. Balçova semtindeki midyeciler geniş bir sadık müşteri kitlesi yakalamış bile... Buradaki seyyarlar özellikle sıcak midyeleriyle ünlü... Müşteriler ise burada İzmir'in en iyi midyecilerinin olduğunu söylüyorlar. Hizmet, gecenin geç saatlerine kadar devam ediyor. Tavsiye bizden, tercih ise size kalmış.



ANKARA'DA AYAKÜSTÜ ANTRİKOT

Ankara'da da sokak yemeği kültürü bir hayli yüksektir. Hep duyduğunuz sokak yemeklerini unutun. Gaziosmanpaşa semtinde belki daha önce tatmadığınız hatta duymadığınız bir lezzet sizi bekliyor. Uzaktan baktığınızda gördüğünüz sadece eski bir minibüs... Ancak bu minibüsteki lezzet, müptela edecek cinsten... Bu eski püskü minibüsün içinde pişen antrikotları salgam suyu eşliğinde yediğinizde ilk başta sahip olduğunuz tüm önyargılarınızdan aniden sıyrılacaksınız. Müşterisi hiç bitmeyen bu minibüste her yerde bulduğunuz lezzetler de var ama insanlar buraya esas antrikot yemek için gidiyor, hem de her zaman. Gece acıkanlar için ideal bir adres...

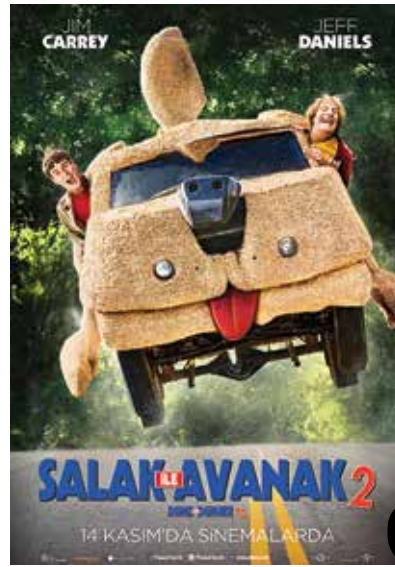
Beyaz perde bu ay rengarenk!

Salak ile Avanak 2, izleyiciyi gülmekten kıracağı benziyor. Ayrıca, gerilim sevenler için Açlık Oyunları ve dram sevenler için de Draft Day bu ay beyaz perdede olacak.

AÇLIK OYUNLARI: ALAYCI KUŞ BÖLÜM 1

Başrolünü Jennifer Lawrence'ın üstlendiği Açlık Oyunları serisi üçüncü filmi ile kaldığı yerden devam ediyor. Susan Collins'in satış rekorları kıran aynı adlı romanından uyarlanan filmde yönetmen koltuğunda Francis Lawrence yer alıyor. Konusuna gelecek olursak; son yaşanan olaylardan sonra Katniss'in yaşadığı 12. bölge tamamen yıkıma uğramıştır. Kazananların evleri dışında her yeri yıkan hükümetin ölümcül politikalarına karşı hayatta kalan insanlar, yer altında mücadele etmeye başlamışlardır. Katniss, protesto hareketinin yüzü olmaya başlamıştır fakat Peeta'nın hayatının tehlikede olması onun bu sorumluluğu kabullenmesinde zorlanmasına neden olacaktır.

Vizyon Tarihi: 21 Kasım 2014



SALAK İLE AVANAK 2

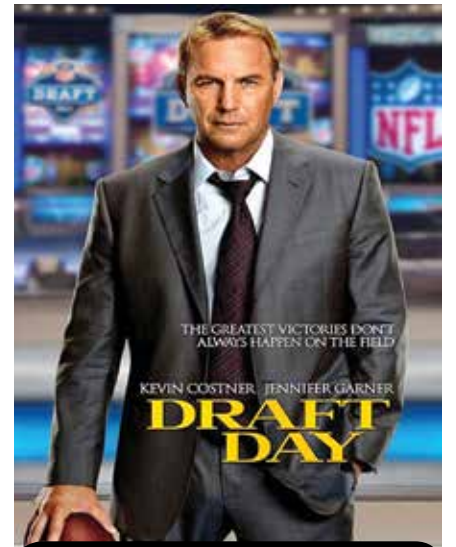
(DUMB AND DUMBERTO)

20 yıl aradan sonra devam filmi gelen Salak ile Avanak, her ne kadar başrol oyuncularımız biraz yaşlanmış olsalar da, birinci filmin enerjisinden ve komedisinden bir şey kaybetmeyeceğe benziyor. Jim Carrey ve Jeff Daniels ikilisini yıllar sonra tekrar bir araya getiren yapımda ikilimiz bu kez hangisinden olduğunu bilmedikleri bir çocuğun peşindeler.

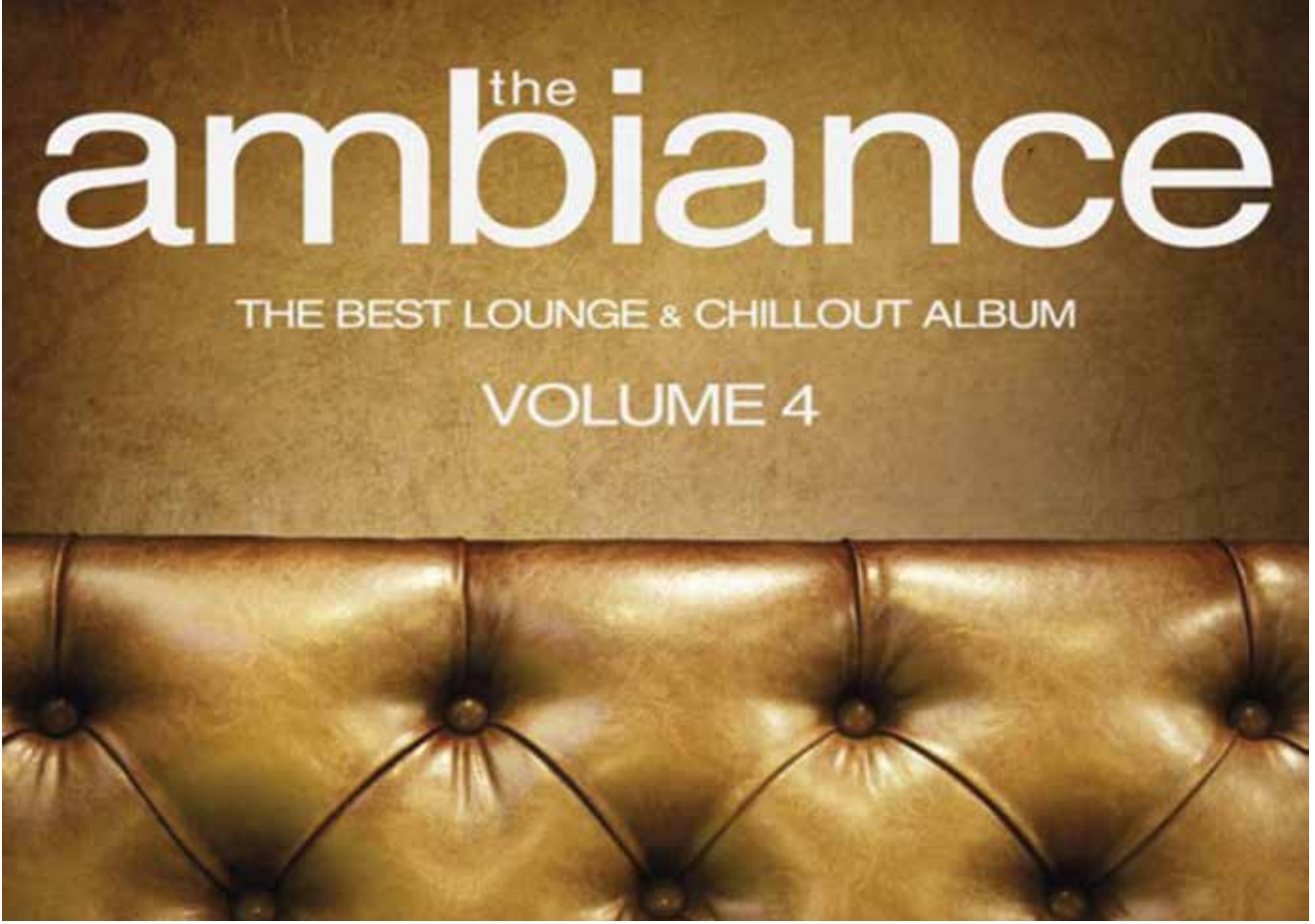
Vizyon Tarihi: 14 Kasım 2014

DRAFT DAY

Hayalet Avcıları 1 ve 2 filmleri ile hatırladığımız yönetmen Ivan Reitman'ın; Kevin Costner, Jennifer Garner ve Tom Welling'li kadrosuyla bizlerle buluşturduğu, biraz dram biraz komedi barındıran çalışması, sporseverlerin ilgisini fazlasıyla çekeceğe benziyor. Konusu ise şöyle; NFL (Ulusal Futbol Ligi) için yapılacak seçmelerde Cleveland Browns takımının yöneticisi Sonny, hayatının kararını verecektir. Ya kendi mantığına ve yüreğine uyan seçimler yapacak ya da herkesin beklediği gibi profesyonel tercihler ile oynayacak isimleri belirleyecektir.



Vizyon Tarihi: 21 Kasım 2014



Her zaman beğeni ve ilgi uyandıran "The Ambiance" serisinin bu albümü, en şık mekanların vazgeçilmezi olacak.

Sevilen Şarkıların Lounge ve Akustik Versiyonları **THE AMBIANCE VOL.4'TE**

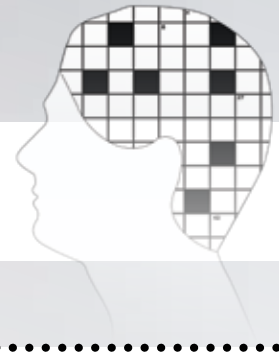
Müzikseverlerin ilgisi doğrultusunda bir seri haline gelen "The Ambiance" albümünün dördüncüsü de lounge ve akustik müziğin en iyi örneklerini bir araya getiriyor. Müzikseverlerin dinledikçe keşfedecekleri 26 şarkının yer aldığı 2 CD'lik albüm, daha önceki Ambiance albümlerinde olduğu gibi hem arşivlerin hem de en şık mekanların vazgeçilmez albümlerinden biri olma iddiasını devam ettiriyor.

Albümün açılışında yer alan ve yıllardır slow radyoların en sevdiği şarkılardan biri olan ve hiçbir albümde yer almayan "Francesca Gagnon - Bella" ilk defa "The Ambiance Vol.4" albümünde...Lounge sevenlerin favori şarkılarından "Save a Little Love for Me" (Club Des Belugas), Daylight (Peder), Into My Soul (Gabin & Dee Dee Bridgewater) ve Mambo Italiano (Flabby) albümün dikkat çeken diğer parçaları arasında. Kısa sürede tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de geniş bir dinleyici kitlesine sahip olan Caro Emerald, yeni albümünde yer alan "Paris" in akustik versiyonuyla albüme renk katıyor. Ülkemizde de konserler veren İngiliz şarkıcı Tanita Tikaram, artık klasikler arasında yer alan "Twist in my Sobriety"nin yepyeni akustik versiyonuyla albümün sürprizlerinden.....Bu yılın en dikkat çeken filmlerinden "Trance" soundtrack albümünde yer alan "Sandman-Kirsty McGee" ile "Diamonds", "La Isla Bonita", "Le Vent Nous Portera", "Roxanne" ve "J'aime la vie" gibi pop müziğin sevilen şarkılarının lounge ve akustik versiyonları da "The Ambiance Vol.4" albümünde.....

Gerek içeriği, gerek ambalajı ve gerekse de fiyatıyla her zaman beğeni ve ilgi uyandıran "The Ambiance" serisi, bu albümle de en nezih hediye alternatiflerinden biri olmaya devam ediyor....



Eyüp Numan Sunar



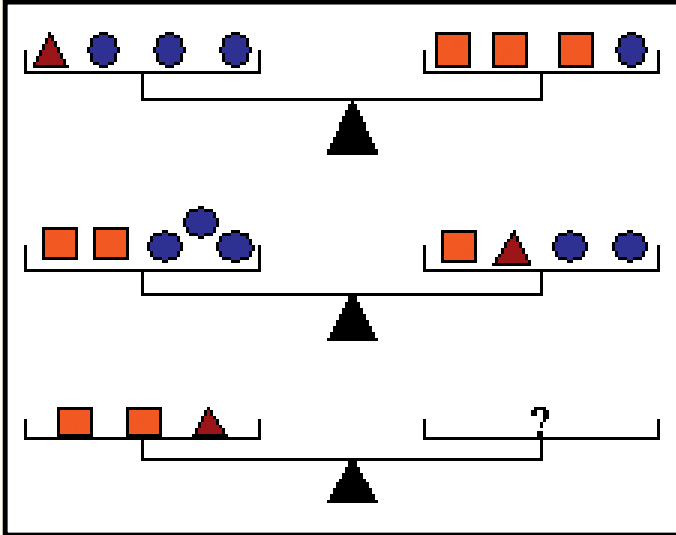
Bulmaca

KORKUTAN TÜNELDEN GEÇİŞ

SORU: Anne, baba ve iki çocuktan oluşan bir aile, bir tünelin başına gelmişler ve karşıya geçmeleri gerekiyor.

1. Tüm aile fertleri karanlıktan çok korkuyor ve bu nedenle geçişler sırasında yanlarında mutlaka meşale olması gerekiyor.
2. Meşale sadece 12 dakika süreyle yanıyor dolayısıyla tüm fertlerin geçişi 12 (Evet oniki) dakikada tamamlanmak zorunda.
3. Tünelden aynı anda sadece iki kişi geçebilir.
4. Baba 1 dakikada karşıya geçebiliyor.
5. Anne 2 dakikada karşıya geçebiliyor.
6. Erkek çocuk 4 dakikada karşıya geçebiliyor.
7. Kız çocuk 5 dakikada karşıya geçebiliyor.
8. Tüm bireyler için gidiş ve dönüşler aynı sürede tamamlanıyor.

Bakalım bu şartlar altında aileyi karşı tarafa geçirebilecek misiniz.



ŞEKİLLER

SORU: Yandaki şekle göre soru işaretinin olduğu yerde dengenin bozulmaması için ne olmalıdır?

Yukarıdaki iki bulmacayı doğru cevaplandırarak basinyayin@uted.org adresine ya da posta ile derneğimize gönderen üç okurumuz, iki bulmaca için bir adet 1000 parçalık puzzle kazanacak.

Talihliler, 20 Kasım'a kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir.

Geçen ayın puzzle kazanan talihlileri:

İlke Meriç, Mustafa Marangoz ve Recep Akbulut



SİZE GÖRE KUŞ BİZE GÖRE KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!

80 yıllık deneyimimiz ve güçlü teknolojik altyapımızla dünyanın önde gelen hava yolu şirketleriyle çalışıyor, göklerde büyük başarılarla imza atıyoruz. Gelin, siz de Turkish Technic farkıyla kusursuzluğa imza atın.

Üst üste 4. kez Avrupa'nın en iyi havayolu seçildik. Bu gurur Türkiye'nin.

Dünyanın en saygın sivil havacılık değerlendirme programı Skytrax, milyonlarca yolcuya "Avrupa'nın en iyi havayolu hangisi" diye sordu.

Cevap bu sene de değişmedi.

Türk Hava Yolları 4 senedir Avrupa'nın en iyi havayolu. Türkiye'nin dünyadaki gururu. Yolcularımıza sonsuz teşekkürler. Çalışanlarımıza gönülden tebrikler.

DÜNYA DAHA BÜYÜK.
K E Ş F E T.

**TURKISH
AIRLINES**

