



UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • MART 1995 MARCH • YOUR COMPLIMENTARY COPY



**"Göklerdeki
Sevimli Düşmanlarımız":
Kuşlar**

"Dünyanın İlk Havayolu Şirketleri"

**THY Tarihinden:
Vickers Viscount VC - 7**



Sayın Üyelerimiz,

Hepimizin bildiği gibi, Ekim 1994'ten itibaren devam eden Toplu İş Sözleşmemiz, Bakanlar Kurulu'nun grev erteleme kararı ile tam bir çıkmaza girmiş gibi görünüyor.

Grev ertelemesinin gerekli olup olmadığının kararını, **Danıştay**'a bırakırken; olası bir grevün, işçi veya işveren için bir çözüm olmayacağı gerçeği ile erteleme süresinin bitiminden önce, işvereni ve sendikamızın ortak bir rolatada buluşarak grev ve meydan vermemesi en büyük temennimizdir.

Geçen ayki yazımızda belirttiğimiz gibi, gruplar arası eşit oranlarda %'lik zamlar: THY gibi; taban tavan arası dengesiz ve bazı grupların net, bazı grupların ise brüt ücret aldığı bir şirkette, grupların birbirine yakdarmasını engelleyecek ve arasındaki farkın gittikçe büyümesini de önleyemeyecektir.

Bu düzenlemenin aslı: sözkonusu olan şirketin politikasına göre, taban tavan arası orantı belirlendikten sonra, (1/7, 1/9 gibi) bazı grupların vergisiz ücret aldığı göz önüne alarak, brüt ücret alan grupların vergi oranlarını yıllık olarak % 30-35 arası, ücretlerin netini, gruplar arası orantıya oturtmak olacaktır.

Bundan başka yapılacak herhangi bir çözümün, kalıcı olamayacağı her plâformda ve herkesle tartışmaya açıktır.

Yıllarca anlatmaya çalıştığımız bir çözüm gerçekleştiği takdirde sonra yapılacak toplu iş sözleşmeleri, idari maddeler hariç olmak üzere sadece şirketin kasasından o dönem için çıkabilecek rakama dayalı olacaktır. Bu toplu sözleşmelerde gruplara ayrı puan verilmesi ve her dönem değişiklik arzeden denge problemleri olmayacaktır.

Relaf veya kemer sıkma politikası, çalışanların tümünü eşit anlamda etkileyeceğinden; bir grubun memnun, diğer grubun mağdur olması kesinlikle önlenilebilecektir.

Aksi takdirde % 61,5'lik zamna göre; vergisiz 100 milyon alan bir personelin ücreti 15 ayda 161,5 milyon olurken, vergiler düştükten sonra 10 milyon TL net ücret alan bir personelin, 15 ay sonunda eline 16 milyon 150 bin TL geçeceği gibi düşünüyorsanız, yanılıyorsunuz. Çünkü vergi dilimi neticesi: ücreti 15 milyon TL'ye düşerek, 15 ay sonunda alacağı her eşit ücret artışı ile 10 milyon alan taban ve 100 milyon alan tavan arasındaki

1/10 oranı, eşitliğini taban aleyhine bozarak aranın yine açılmasına sebep olacak ve gündemi yeniden meşgul edecektir.

Yukarıda izah etmeye çalıştığım ve **UTED DERGİ**'nin Ekim 1994 sayısında anlattığım, bilimsel verilere dayanan sistem, bu kısa dönemde yapılabilecek gibi görünüyor. İkinci çözüm olarak yüzdesi az, seyyanen zamlar oranı yüksek esit zamlarla da kısa vadede çözüme gidilebilirliği mümkündür.

Örneğin: % 15 + 10.000.000.-TL. ve % 20 + 5.000.000.-TL. gibi.

Bu çözümleri, şu anki işvereni ve sendika yönetimlerinin hiçbirinin, gündemine getirmemesi, bütün bunları şu anca gerçekleştirmek istemelikleri anlamını gelecek tir.

12. Toplu İş Sözleşmesi'nde ilk altı ay için: % 40'a % 70 oranında, teknik personel aleyhine bir zamlar verilmiş idi.

Bu toplu iş sözleşmesi hatırlatarak, bu sefer de teknik personelin mağduriyeti kabul edildiğinden tersine bir uygulama ile de mağduriyetler önlenilebilir.

Veya: uçucu kesimin ücretleri, toplu sözleşmelerde olduğu gibi, yönetmeliklerde

dondurulmuş veya kredi uçuş sisteminde yapılabilecek değişikliklerle de düzenlenebilmekte olur; diğer personelin toplu iş sözleşmesi dışı herhangi bir alternatifli olamayacağından, sendika ve işvereni yönetimlerinin bu gerçeği gözardı etmeksizin **diğer kamu işçilerinin sözleşmelerini bahane ederek yüksek ücretten kaçınan TUIS'in vereceği maksimum rakamın taban lehinde dağıtımını sağlanarak TUIS' i ilgilendirmeyen ilgili yönetmeliklerle de sözleşme dışı uçucu ekibin ücretlerini minimum uçuş saati rakamı düşürülerek adil bir ücret iyileştirilmesine gidilebilir.**

Değerli Arkadaşlarım

Yukarıda anlatmaya çalıştığım sistemler şirketimizde yapılmış veya yapılabilecek uygulamalar olup, asıl önemli olan her iki tarafın çözüme yönelik arayışlar içerisinde olmasıdır.

Çözüm için hiçbir zaman geç değildir. Adil dağılım her ortamda mümkündür.

Saygılarımla,

Sefa İnan
Başkan



MART AYINDA DOĞMUŞ OLAN ÜYELERİMİZ

06.03.52 SEFA İNAN
10.03.35 KADİR URAL
24.03.45 MEHMET NATAÇ
30.03.45 ALİ SİLİTALAY
06.03.47 ERDOĞAN ÜLGEN
13.03.47 ŞABAN İLGAZ
14.03.49 İRFAN GÜNEYSU
08.03.47 NACİPÜSKÜLCÜ
22.03.50 ZEKERİYA KEÇELİ
12.03.51 ERDAL ALPAY
07.03.50 HÜSEYİN GÖNEN
23.03.49 MUHAMMED GÜNCE
15.03.49 TURGUT DEMİRAL
28.03.43 TEKİN ÇEMAĞSOY
19.03.50 HÜSNÜ YERLİ
04.03.54 ERKAN YETİŞ
03.03.46 ALİ ŞEN
01.03.38 ERKAN BİRKANDAN
03.03.57 FİKRİ KIZILTEPE
13.03.56 LEVANT ERTÜRKHAN
00.03.52 MUSTAFA KARAMAN
01.03.59 SALİH AYÇÜN
23.03.55 HALİL ÇOLAK
03.03.62 MEHMET ÜLKÜ
14.03.60 SABAHATTİN KARAHİMA
20.03.58 ŞEHAT OFLAZ
14.03.62 HASAN ULUSÖVER
01.03.56 HİLMİ GÜNEŞ
05.03.59 EROL ŞAHİN
06.03.57 ERDAL MUTLU
07.03.59 YALÇIN YILDIZ
07.03.62 BİROL K. TAPOI
25.03.61 ŞABAN TOK
01.03.60 OSMAN ÖZDEMİR
18.03.56 NECDET GÖREN
30.03.67 SALİH OKCU

24.03.70 ERHAN SİCAK
23.03.65 MUSTAFA GÜRSES
17.03.66 ATILLA KENDİR
17.03.66 KANİ KAVUK
06.03.67 SELÇUK ŞENOİ
18.03.43 AHMETTOKMAK
18.03.42 MUSTAFA GİRİT
14.03.65 H. SALİH ÜLGEN
07.03.67 H. MELİH ESMEN
17.03.42 BAHTİGÜR ATASOY
15.03.38 NECATİ YÜCE
20.03.57 ÖZKAN DAYANIKLI
09.03.69 CAN ÇATAK
04.03.70 İURAN ÖZKAN
01.03.69 SÜLEYMAN BAYRAK
07.03.46 TEVKE ÜLÜŞ
24.03.59 CENGİZ R. ÖZKAN
08.03.69 SÜLEYMAN BALABAN
24.03.62 MEHİNKARADÖL
06.03.61 ŞABAN SORAN
04.03.56 C. ABDULLAH ERDENER
01.03.49 ÇETİN YÜCEL
20.03.52 SELAMİ KARAKÖİ
17.03.66 MÜMİN ATAMAN
29.03.65 GÖKÇEK AIGİN
19.03.46 A. NİHAT YÜCE
25.03.60 TAMER RECEP TELLİ
18.03.66 CEVDET GÜL

*Arkadaşlarımızın Doğum
Günlerini Kutlarız...*

MART AYINDA EVLENMİŞ OLAN ÜYELERİMİZ

14.03.71 SÜKRÜ TÜRKAY
30.03.63 M. ALLIGUR
25.03.60 ERDOĞAN YAVASOĞLU
13.03.67 BÜLENT SARINÇ
25.03.64 MUSTAFA ÖZ
20.03.60 HASAN ÖZTÜRK
13.03.92 FEHİMİ ARI
21.03.68 ERDAL MUTLU
08.03.64 A. LEVANT YANIL
29.03.69 TURGUT AKDEMİR
14.03.63 SALİH KURU
27.03.90 ATILLA KENDİR
31.03.68 MUSTAFA GİRİT
23.03.89 YASAR HALUK KÖKSAL
18.03.75 FİKRİ ERGİN ERYAŞAR
06.03.90 ENGİN ŞENOL ÖZYAZGAN
20.03.78 G. TEKİN BOZTEPE
17.03.90 KEMAL YALÇINDERE

*Arkadaşlarımızın Evlenme
Günlerini Kutlarız,
Mutluluklarının Devamını Dileriz...*

UTED

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK YAYIN ORGANI
AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION PUBLICATION

UTED AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞIERİ MÜDÜRÜ: SEFA İNAN
GENEL KOORDİNASYON: HİDAYET KAPKAC
YAZI KURULU: HİDAYET KAPKAC, Fehime KORKUT, Ömer BEKAR, Dr. Öya
TÖRE, M. Muharrem SAYUR

UTED

Piyerhane Caddeesi, No: 18/5 Bakırköy/İstanbul
Tel: 0212 543 29 74 / 571 39 23 Fax: 543 29 74

DAĞITIM: HİS. KIRK Recep GÜL
Derneğimizde yer alan yazılar, tamamen yazarlarının görüşleri ve yazıdır.
Derneğimiz ve Yönetimimiz yolsuzlukla ilgili olarak
YAPIM: ATIL YAYINCILIK TANTİM LTD.
Bilgisayar uygulamaları: İhsan ÖZDEMİR
Dizgi: Nazım YAPRAK
Düzen: Ömer ÖZDEMİR
TEL: 0212 251 52 43 / 44 FAX: 243 31 63
Baskı ve Çit: Yeni Akyay Nehermek

THY Mühendisler Derneği'nin 12.02.1995 günü yapılan Genel Kurul toplantısı neticesinde seçilen Yönetim Kurulu aşağıdadır.
Yeni Yönetim Kurulu'nu kutlar. Başarılar dileriz.
UTED YÖNETİM KURULU

Şen ÇAKMAK
Şen CEYLAN
İkhtur AKKAYA
Levent KODAKOĞLU
İlhami İZİSLİ
Yılmaz İNAL
Ali AKALIN

Başkan
2. BAŞKAN
YAZMAN
SAYMAN
ÜYE
ÜYE
ÜYE



A-320 KURSU

11/02/1995 ile 24/02/1995 tarihleri arasında Tunus'ta yapılan A-320 Kursuna, Müşeri Uçakları Şefliği bünyesinden 7 teknisyen arkadaşımız katıldı.

Filomuzda olmayan fakat orta menzilli uçak uçlarında B-737'den sonra en çok kullanılan bir uçakların kursundan sonra Atatürk Havalimanına inen diğer yabancı şirketlerin A-320 tipi uçaklarına da teknik hizmet verilebilecektir.



GEÇMİŞ Ö SUN

Üyelerimizden:
• Ali İlhan Buluç, ulast siz onerik, İstanbul'da çalışmaya başlamış.
• Tank Bussaka, kulu emeliyen geçmiştir.
• Selçuk Türeli, rancs z onerik, yeğir beklenmiştir.
• Hüseyin SAKA, rancs z onerik, yeğir beklenmiştir.
Kendilerine geçmiş olsun, başarılar dileriz.

İZMİR VE ADANA'DA İFTAR YEMEKLERİ

Batıda 15 Şubat, Adana'da 22 Şubat '95 tarihlerinde, ortak geleneksel iftar yemekleri verildi.

THY Teknik Genel Müdür Yardımcısı Sayın Yusuf BOLAYIRLI'nın diğer teknik yöneticileri, teknisyenlerin ve UTED Yönetim Kurulu'nun katıldığı yemeklerde, sırası ve havacılık dünyası ile ilgili konularda sohbet edildi, karşılıklı görüş alışverişinde bulunuldu. Son derece samimi bir havada geçen yemek daha iyi teknik hizmet sözü ile sonuçlandı.

VEFAT

Üyelerimizden Hasan Rodoplu'nun babası 08.02.1995 günü vefat etmiştir. Merhuma Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dileriz.

DOĞUM

Üyelerimizden Mithat Küçük'ün 25.01.1995 günü bir oğlu olmuştur. Merhuma Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dileriz.

VEFAT

Üyemiz, Mustafa Demirtaş'ın babası 08.02.1995 günü, vefat etmiştir. Merhuma Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dileriz.

UÇMAK, ARTIK DAHA DA KEYİFLİ

Son zamanlarda hiç uçakla seyahat ettiniz mi? Artık o uzun ve yorucu uçuş süreleri birer zevk haline geldi. Gök- yüzünde artan rekabet ve gelişen teknolojik olanaklar, havayolu firmalarını, müşterilerine daha iyi hizmet daha çok konfor ve daha fazla imkan sunmak için yarışa sokuyor. Bunun sonucunda da, kazanan müşteriler oluyor. Tabii sunulan bu kadar imkan, kişileri bağımsız kılmak ve kendi zevklerini havada da tatmalarına yönelik oluyor. Çok kanallı müzik yayırları telefon ve faks olanakları, bireysel seçime dayalı, istenilen zamanda istenilen filmin izlenmesine imkan tanıyan kişisel ekranlar, yeni hizmetlerin başında geliyor.



UÇAKLAR HER HAVA KOŞULUNDA İNEBİLECEK

DLHİ Genel Müdürü Önder Karaduman; havaalanlarının modernize edilmesi için karar alındığını bildirdi. Karaduman, bundan böyle havaalanlarının, elektrik ve elektronik yönünden destekleneceği müjdesini verdi. 5 yıl içinde gerçekleştirilmesi planlanan projenin, bugünkü birim fiyatlarına göre yaklaşık 7 trilyon lira olduğunu belirten **Karaduman:** "Bu sistemin oluşturulması için **Ulaştırma Bakanımız sayın Mehmet Köstepen** ile bir tablo çıkarttık. Türkiye'deki havaalanlarında bu sistemle, sıfır görüşte bile emniyelli iniş gerçekleştirilecek. Aletli iniş sistemi (ILS) denilen cihazla uçağı sıfır görüşte piste otomatik olarak indirme imkanı var. Bu sistem, **Danimarka** ve **İngiltere**'de uygulanıyor" dedi.



Dünya Havayolu Trafiği Artıyor

Asya ve Afrika uçuşlarındaki azalmaya rağmen; dünya kargo ve yolcu taşımacılığının, 1994'ün ilk on ayında artış gösterdiği açıklandı. Genova merkezli, **Uluslararası Hava-yolları Konseyi (ACI)**'nin 1994 ekim ayı rakamlarına dayanarak verdiği bilgilere göre; yolcu trafiği %7, kargo trafiği %12, uçak sefer sayısı ise bir önceki döneme kıyasla %5 arttı. ACI'nın açıkladığı rakamlara göre, Avrupa'da yolcu trafiği %9, Kuzey Amerika'da %7 artış kaydederken, Asya'da havayolu yolcu trafiği %6.7, Afrika'da ise, %4.2 azaldı. Bununla beraber Afrika'nın kargo trafiği %21.3 artarak tüm dünyada en yüksek artışı gösterdi.

Uçak Yolculuğu Korkusunu Yenin!

Uçak korkusu, bir çok insanın yaşadığı bir fobi. Hava taşımacılığının gelişmiş olduğu ülkelerde bile 25 milyon insanda uçuş korkusu olduğu tahmin ediliyor. Uçak yolculuğunun; en hızlı, en güvenli ulaşım olarak kabul edilmesine rağmen, en fazla korku duyulan ulaşım şekli olduğu bir gerçek.

Araştırmalara göre, uçuş korkusu yaşayanların %10-20'si kendi gayretleriyle bu korkuyu yenebiliyor. Ancak geride kalan çoğunluk için profesyonel destek gerekiyor. Bir-

çok havayolu şirketi,seminerler vasıtası ile yolculara uçak ve uçuş sistemi hakkında bilgi vererek bu korkuyu %50 oranında düşürebiliyor. Ancak geride kalanlar psikolojik desteğe gerek duyuyorlar.

UÇAK YOLCULUĞUNA İLGİ ARTIYOR.

Ulaştırma Bakanlığından yapılan açıklamaya göre:1993'e göre, 1994'de Türkiye'de gerek iç ve gerek dış hatlarla transit geçişlerdeki uçak trafiğinde,42 bin artış oldu.1994'de 423 bin uçak havaalarlarımıza inerken, buradaki yıllık artış oranı %11 olarak gerçekleşti.

Geçen yıl iç ve dış hatlarda uçakla taşınan yolcu sayısında da %8 oranında artış gözlemlendi.1993'de iç hatlarda 7 milyon 404 bin kişi taşınırken, 1994'da bu sayı 1 milyon 406 bin artışla, 8 milyon 810 bine çıktı. Dış hatlarda 1993'de 13 milyon 271

bin kişi yolculuk yaparken, geçen yıl bu rakam 13 milyon 552 bine yükseldi. Dış hatlarla gelen yolcu sayısı, 1993'de 6 milyon 465 bin iken, 1994'de 6 milyon 714 bin oldu.



AIRBUS BOEING'TEN DAHA FAZLA UÇAK SATTI.

Airbus firması,25 yıllık bir rekabetin sonucunda,1994 yılında ilk kez Boeing'i geçmeyi başardı. Avrupa uçak sanayiinin temsilcisi Airbus,geçen yıl 125 uçak siparişi alırken, Boeing firması 115 siparişte kaldı.

İki ezeli rakipten Boeing, ciro olarak Airbus'u geçerken, Airbus Konsorsiyumunun,2000 yılından önce,şu an %30 olan dünya pazar payını,%50'ye çıkarmayı hedeflediği bildirildi.

Airbus özellikle geçen yıl sonunda,atağa geçti. Noe'in hemen öncesinde,Singapur Airlines 5.4 milyar dolarlık A-330, A-340 tipi 30 jet uçağı siparişi verirken,yılbaşından önce de bir Amerikan leasing kuruluşu olan ILFC-Los Angeles'la 30 uçağın satışı ile ilgili 2,8 milyar dolarlık anlaşma imzalandı.

HAVAYOLU ŞİRKETLERİ SEKTÖRDEKİ DURGUNLUĞA ÇARE ARIYOR

1994 yılında yaşanan ekonomik kriz nedeni ile önemli kayıplara uğrayan havayolu şirketlerimizin bütün umudu,1995 yılında izlenecek istikrarlı bir ekonomik programa bağlandı.

1994'de yaşanan ekonomik bunalım, her sektörde olduğu gibi havayolu işletmeciliğinde de olumsuz sonuçlar alınmasına sebep oldu. Yurtdışı seyahatlerin minimuma indirildiği 1994 yılının bir önceki yıla göre, daha düşük satış rakamları ile kapatmak zorunda kalan havayolu şirketleri,1995 yılında ancak istikrarlı bir ekonomi politikasının uygulanması halinde



de, eski taleplerin geri geleceğini belirtiyorlar. Havayolu işletmeciliğinde pazarı elinde bulunduran yabancı havayolu şirketleri, özellikle yurtdışı seyahatlerin iptal edilmesi sonucu bu krizden daha fazla etkilenmiş görünüyor. Ayrıca seyahat eden yolcuların ekonomik uçuş tarifelelerine ilgi göstermesi de, şirketleri zora sokan bir başka etken olarak göze çarpıyor. Yerli şirketler bu olumsuzluğu yurtdışı seyahatlerine ağırlık vererek ortadan kaldırmaya çalışırken, yabancı şirketler ise, çözüm yolunu yeni ticaret merkezlerine yapılan uçuşlarla arıyor.

Air France Çalışanları Şirkete Ortak Oluyor

Air France çalışanlarının %35'i, yönetimin ücretlerinden yapılacak aylık kesintiler karşılığında, işletmeye ortak olma önerisini kabul etti. Böylece firma, öneriyi kabul eden 12074 ücretlinin maaşları üzerinden, kişi başına ortalama 414 f.lık bir tasarruf sağlanmış olacak.

AIR FRANCE



Air France'ın finans sıkıntılarını hafifletmek amacıyla personelin sermayeye katılmasını öngören bu girişim, sonuç olarak yıllık 20 milyar f. olan ücret giderlerinde her yıl 80 milyona yakın bir miktar üzerinden 3 yıl içinde 235 milyar f. dolayında bir hafifleme getiriyor.

Geçtiğimiz nisan ayında, personelin %83'ünün katıldığı bir referandumda sunulan projeye, %81 evet oyu çıkmıştı. Herşeye rağmen Air France yönetimi için bu %35'lik sonuç bile, "geleceğe güven duymak için önemli bir kanıt" olarak değerlendiriliyor.

Gerçekten de firmanın projede 3 yıl içinde %30'luk bir üretkenlik artışı kazanmak ve 1997'de "en azından alman firması Lufthansa düzeyine ulaşmak" olarak saptadığı hedeflere ulaşması için kendine güven duyması gerekiyor.

Teknoloji, Karakutu'ların yüzünü Ak Çıkarttı...

Amerikada uçak kazalarını araştıran bağımsız bir kuruluş olan **National Transportation Safety Board (NTSB)** son yıllardaki çalışmalarını, teknolojiye paralel olarak güçlendirdi. Bu konudaki en önemli gelişmeler karakutuların yenilenen teknolojisinde yaşandı. Uçuş bilgilerini kaydeden **Flight Data Recorder (FDR)** ve pilot kabinindeki sesleri kaydeden **Cockpit Voice Recorder (CVR)** adlı iki kara kutunun deşifre edilmesi, eskiye göre artık çok daha kolay. Her iki alıcı da bilgileri elektronik ortama kaydediyor ve manyetik teyplere göre hafızaları daha kuvvetli. CVR'lar 600 MB'lık ve 30 dakika süreli bir hafızaya sahip iken, FDR'ler de uçağın en az 100 performansını 25 saat süre ile kaydedebiliyor.

Bilgisayar çipleri ısıya karşı teyplerden daha dayanıklı olduğu ve daha az yer kapladığı için, kaza sırasında korunmaları daha kolay. 1100 C ısıya 2 saat boyunca, 7000 metralık su basıncına da 30 gün süreyle dayanabiliyor.



Kendi Pilotumuzu Kendimiz Eğiteceğiz.

THY'da; Kokpit Ekibi Eğitim Merkezi, Boeing 737-400/500 simülatörü ve kabin ekiplerinin eğitimleri için de kompüterize eğitim sistemleri ile donatılmış üniteler, hizmet

le giriyor. Bu sayede, pilot eğitimleri yurdumuzda yapılacağından, döviz tasarrufu sağlanacak.

THY Eğitim Merkezinden, Türk havacılığının bütün mensuplarının da yararlanabileceğine dikkat çekilerek ayrıca yabancı havayolları personeline de hizmet verilerek Türkiye'ye döviz girdisine katkıda bulunulacağı kaydedildi.

THY uçuş personeli, şimdiye kadar yurtdışına gönderiliyor, eğitimleri tamamlandıktan sonra da Türkiye'de görevlerine başlayabiliyorlardı. Bu durum Türkiye'nin döviz kaybına neden oluyor, THY da bu eğitimler için milyonlarca dolar harcıyordu. Hizmette girecek olan başta simülatör olmak üzere, diğer uçuş ekibi eğitim sistemleri ile THY, bölgede sivil havacılık açısından rekabet şansını daha da artırarak üstünlük elde etmiş olacak.

Sessiz Uçaklar

Turbo-prop adı verilen gaz tribünü tarafından tahrik edilen pervaneli uçakların çoğunun kabini çok gürültüdür. Pervanenin yarattığı gürültüyü azaltmak için, kabin etrafına ses yutucu malzeme konulması hiç verimli olmaz. Sesi en iyi yutan malzemeler genellikle çok ağır malzemelerdir. Uçak tasarımı da ise, en önemli konu ağırlık azaltılmasıdır. **Ultra Electronic** adlı İngiliz firmasının tasarladığı **Aktif Gürültü Giderme Sistemi**, uçak içindeki sesi mikrofonlar aracılığı ile algılayıp analizini yaptıktan sonra, kabin içindeki hoparlörler aracılığı ile ters sesi yayınlamaktadır. Ses dalgalarının girişi sonucu gürültü ile ters gürültü bir birini yoketmekte ve uçak kabini sessiz olmaktadır.



CHECK-IN Kuyrukları Eriyor...

Uçakla sık seyahat edenler bilir. Yolculuğun en sıkıcı evresi, **check-in** kuyruklarında geçen zamanlardır. Şimdi Havayolları, kendinizi biniş kartı sırasından kurtarabileceğiniz bir sistem öneriyor. Geçtiğimiz sonbaharda **British Airways; Europe Business Class, Club Europe**'da geçerli, sadece el çantası ile yolculuğa çıkacak olan müşterilerine telefonla check-in yapma olanağı sağlayan bir sistem kurdu. İngiltere'de ve Avrupa'da iki noktada daha, kalkıştan üç saat önce "elinde taşıyacak büyüklükte bavulu olan" yolcunun check-in işlemi havalimanına varmadan tamamlanıyor. Ve yolcu limana ulaştıktan sonra, doğrudan konu ile ilgili masaya gidip biniş kartını alıyor. Bu uygulama özellikle iş seyahatlerinde son derece değerli olan zamandan tasarruf yapılmasını sağlıyor.

Küçük Uçak Yapımcıları Birleşiyor

Taşıma kapasitesi az, maliyeti düşük olan küçük uçaklara ilgi artıyor. Ortalama 80 kişi taşıyan bu tür uçaklara ilginin artmasına rağmen, uçak yapımcılarının zarar etmesi söz konusu. Nedeni ise pazarın darlığına rağmen, üretici şirketlerin fazlalığı. Dolayısıyla, Avrupa'nın bu alandaki iki önemli üreticisi birleşmeye karar verdi. Fransız-İtalyan ortaklığı olan **ATR** ve **British Aerospace**'nin birleşmesi ile oluşacak yeni şirketin hala üretimi en fazla olan Kanada merkezli **Bombardier** şirketini yakalayacağı tahmin ediliyor. Yıllık 5 milyar dolarlık ciro olan bu alanda, gerçekleşecek olan şirket evlilikleri, üreticilerin karlılığını artıracak. Uçak endüstrisindeki yeniden yapılanmanın en önemli etkenlerden biri de Asya'da bu tür uçaklara olan talebin artması olarak gösteriliyor.

A310 Kuyruk Dok'u Hizmete Geçti HANGARDA BİR YER

Oktay ÖZKAYNAK

Gençleşen ve modernleşen THY filosuna katılan her uçak, bakım ve revizyon çalışmaları için yeni ihtiyaçlar doğurmaktadır. Hele uçak boyutları büyüdükçe bu ihtiyaçları karşılamak bir mecburiyet arz etmektedir.

Uçakların boyutları kü-

çük iken şöyle veya böyle istenilen noktalara kolaylıkla ulaşabilmekte idi. Halbuki uçak ebatları büyüyünce durum değişmekte, gerekli araç ve gereç olmayınca zaman ve insan gücü kaybına neden olmaktadır. Bunun ise bir maliyeti vardır. Hele adam/saat ücreti yüksek olan yerlerde bu durum daha da önem kazanmakta ve gerekli araç ve gereçler için büyük harcamalar yapılmaktadır. Sürümü fazla olmayan ve yerine göre fazlasıyla çalışmaya ürünü olan bu araç ve ge-

reclere dünya piyasalarında oldukça fazla talep edilmektedir.

İşte bu araçlardan biride Dok'lardır. Kanat, gövde ve kuyruk için özel doklar gerekmektedir. Bazen bir noktada yapılacak 1-2 dakikalık bir işlem için o noktaya ulaşmaya sarf edilen zaman çok fazla olmakta, yerine göre tehlikeli ve masraflı olabilmekte veya fazla insan gücü gerektirmektedir.

Bütün bu olumsuzlukları yok eden, çalıştırılabilecek bütün noktalara her an ulaşabilmeyi sağlayacak A310 Kuyruk Dok'u Ocak ayı içinde servise verilmiştir.

Hangar Teçhizat Atölyesi Müdürü Oktay ÖZKAYNAK'ın projelendirdiği ve imalatını takip ettiği, Hangar Teçhizat Atölyesi Başteknisyeni Melih ÖZDİĞEN ve 4 elemanının gayret ve çabasıyla



İrirdi NİLİK DAHA

3,5 ay gibi kısa sürede imal edilen dok, tamamen galvaniz olup ömürlü ve bakımı kolaydır.

Kendi kendine hareket edebilmektedir. Bir kişi otomobil sürer gibi dok'u kullanmakta üst katlardaki diğer bir kişi ise yanasında emniyet ağı sından kullanmaya yardımcı olmaktadır.

4 Hidrolik ayak üzerinde sahilleşen dok 15,8 metre yüksekliğinde olup A310 kuyruğunda en yüksek yer olan 15,86 metrelik en üst kısma rahatlıkla ulaşabilmektedir. Dok sayesinde rudderin muhtelif yüksekliklerinde 5 bakım noktası haricinde, APU, APU oksizant civarı, 2 Access kapağı, yatay stabilize aktüatör ve faring civarları gibi kısaca kuyrukta bulunan bütün bakım noktalarına rahatlıkla ulaşabilmektedir. Bir ikinci hususta A310'un en çok kirlenen kuyruk konisi için temizliği için kullanılabilir. Arka kapıdan eksozta kadar olan bütün kısımlara temizlik gayesiyle rahatlıkla ulaşabilmektedir.

Benzerleri ile kıyaslandığında yurt dışındaki değeri takribi 400.000 DM'tir. İşçilik hariç, 110 milyon TL demir, 40 milyon TL galvaniz, 40 milyon TL hidrolik+mekanik aksamı, 20 milyon TL görülmeyen masraflar toplanırsa takribi 200 milyon TL'ye şirkete mal olan dok, kullanıcılar tarafından beğeni kazanmış ve çok kolaylık sağladığı belirtilmiştir.

Yine aynı atölyede

1994 yılı başında imal edilen ve elektro-mekanik olarak yükselip alçalabilen Airbus kanat altı dokları, A340 uçağına latbik edilen bir modifikasyon esnasında kullanılmış ve büyük kolaylık, zaman ve iş gücü tasarrufu sağlamıştır.

Bütün bu çalışmalar

zaman kaybını önlemekle birlikte çalışanların daha az yorulmalarına, daha verimli çalışmalarına yardımcı olmaktadır.



GPWS'IN YANLIŞ ALARMLARI

Gökçek ALGIN

GPWS

(Ground Proximity Warning System) ya da "Yer Yaklaşma Uyarı Sistemleri" yeniden gündemde. Mount-Saint-Odile'de döşen Airbus uçağının anketini yapan şirketin bu sistemi Air Inter filosunda bulundurmamasından dolayı bir yöneticiyi suçlu buldu. Bu sistemin amacı, yere ya da piste tehlikeli yaklaşan pilotları uyarmaktır.

Genellikle Radyo-Sonda ile kulanılan GPWS, uçağın değişik sensörlerinden gelen (Radyo-Sonda da bunlardan biridir) bilgilerle hareketlerle sesli ve ışıklı alarm düzenleyen bir hesaplayıcıdır.

Uçağın sadece yüksekliğini ölçen radyo-sonda'dan farklı olarak GPWS, uçağın hebaaplarını yünü ile hesaplarında tekdüze aldığı yer arasında karışmadan doğacak riskler noktasında uyarı yapmak zorundadır. Bu da uçağın engeli bir milyette, alçak irtifada uçuşu durumunda yanlış alarmlara neden olabilir.

Sorum iyi bilindiğinden, hava kartlarında yanlış alarmlara neden olabilecek yaklaşım yönlerinin noktaları belirtilir, bu da günlük bir şudur. Çünkü, GPWS bu noktalardan biri üzerinde alarm verdiğinde, havayolu şirketinin yöntemi kartta belirtilen simgeyi dikkate almamalarını önermek ve eğer görünürlük pilota piste çakılma risklerinin kendisinin karar vermesini sağlamıyorsa, pas geçmesini önermektedir.

Air Inter pilotlarının sisteme olan güvenlerinin bu yanlış alarmlarla zarar gördüğü ve GPWS'in tümüyle etkin olabilmesi için güvenin tam olması gerektiği ileri sürülmektedir. Yere ya da piste yaklaşım sırasında uygulanan hızları dikkate aldığımızda bu görüş haklı çıkmaktadır. GPWS alarmlarına pilotun tepki-

si, hemen olmalı ve durum pilotun kişisel değerlendirmesine bağlı kalmamalıdır.

Airbus kazalarında bir yıl sonra, ulaşım bakanlığı Air Inter'in tüm A320'lerine bu sistemin kurulmasını zorunlu kıldı. Ve pilotlar bu donanım hakkında yurum günlük bir staja kurdular. Pilotlara özel yöntemler vermek amacıyla, Air Inter dağlık engelli ortamlarda yer alan havayollarının (Strasbourg ve Korsika Adası'nda) rölelerini gerçekleştirdi. Yükseklik ölçerini verdiği bilgilerle GPWS'nin hesapladığı yere iniş ile uçuş arasındaki iç-içe girmeyi sınırlamak amacıyla, bu yöntemler yere yuktan uçağın hızını azaltmayı öngörürler.

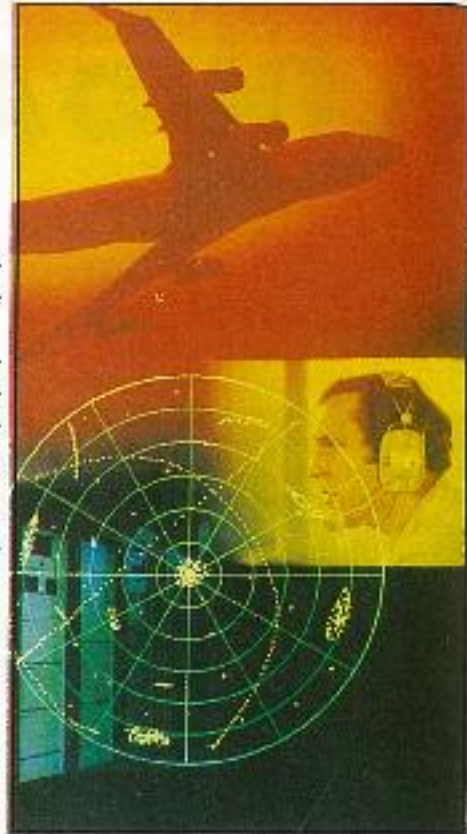
Yanlış alarm oranının azaldığı GPWS'in MK V versiyonu mart '92'den beri, eski MK/ III'un yerini almaya başladı. Bu donanım imal eden Sundstrand firması MK/V'in çalışması ile ilgili istatistiklere sahip, aynı MK/ III modeli ile ilgili veri yok. Uç Avrupa havayolu firmasında Boeing 737'nin yaptığı 134 bin uçuş baklonda derlenen bu istatistiklere göre MK/ V'ler ortalama olarak her 3500 uçuşta bir yanlış alarm kaydetmişlerdir.

Air Inter'in Mount-Saint-Odile simülasyonunda kayıtlığı iki yanlış alarmla pek ilgisi yok bu istatistiklerin. Ama bu simülasyonda kullanılan GPWS MK/ III versiyonuydu. Bu iki model arasındaki gelişmeleri üç noktada toplayabiliriz:

1- Bu uçağın diğer bir uçak üzerinde uçuğu zaman, (traffığın yoğun olduğu zamanda, uçakların bir arada olmasında) alarmın verilmesi,

2- Radar altında yaklaşım sırasında yanlış alarmların azalması,

3- GPWS'in özel bir çalışmaya



uzun bir onaydan geçmeden hemen uygulanabilir.

Sundstrand firmasında satış yetkilisi, Fabrice Vauvercin'e göre, bugüne kadar henüz çözümlenmemiş yanlış alarm durumları vardır. Stabilize olmayan yaklaşımlarda (iniş noktasına hızlı gelen ya da yüksek yaklaşım ve sonradan iniş eksenini yakalamaya çalışan uçak gibi) ya da radar altında yaklaşımında, yükseklik ölçerinin bozukluğu durumunda ortaya çıkabilir.

"Bunları çözmek kolaydır" diyor, Fabrice Vauvercin.

Yeter ki, firma, havayolu şirketi ve hava kontrolü arasında işbirliği olsun. Bu özel yaklaşımlar için, üç düzeyde önlem alınabilir: Hız azaltmak, alarmı deyin dışı bırakmak için GPWS verilerine bu özel yaklaşım verilerini eklemek, ve yaklaşım yöntemini değiştirmek.

Örneğin; British Airways Bilhan Havalanında özel bir alarmın olduğunu belirtir. Yapılan anket sonucu, sistemin yanlış olduğu görülür. Anten bulunan bir



tepe üzerinden 1000 ft. ten az bir irtifada uçuklar geçmektedir. Çözüm ise yöntemi değiştirmek olmuştur.

Yer Yaklaşma Sistemi Nasıl çalışır?

GPWS değişik kaynaklardan aldığı bilgilerle (ADIRS, yükseklik ölçer, ILS, FMS, gibi) uçuşun konfigürasyonunun sunduğu riskleri değerlendirmeye çalışır. Bu boş değişik şekilde olur:

1- Aşırı iniş oranı; barometrik irtifanın değişme hızı, yükseklik ölçerin yüksekliğine göre değişen bir basamağı geçtiğinde alarm başlar. Örneğin, 3300 ft./dak. lık iniş hızı için, uçak yerden 500 metre yükseklikte olduğunda, sistem kokpiti "sinkrate" bildirir. 300 metre kaldığında "Whoop-whoop pull up" sinyali verir.

2- Aşırı yere yaklaşma oranı; burada sadece yükseklik ölçerin değişimine bağlı kalır. İrtifaya göre belirli bir basamak aşıldığında alarm verir. Eğer kanatlar iniş konfigürasyonunda ise alarm sadece 250 metreye doğru verilir.

3- Kalkıştan sonra ya da kesikli yaklaşımda irtifa kaybı; uçağın irtifası 400'm.yi geçmedikçe, bir yükseliş sırasında düşük barometrik iniş hızları için (128 ft./dak. dan düşük) alarm verir.

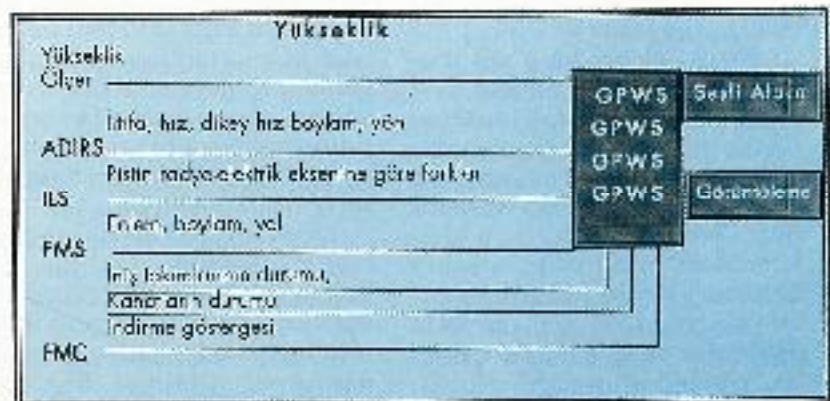
4- Anormal iniş takımı/Kanat konfigürasyonu;

150 m. altında iniş takımları açılmamışsa "Too low gear" mesajı duyulur. İniş takımı açılmış fakat kanatlar iniş durumunda değil ise, "too low flaps" mesajı duyulur.

5- ILS iniş planında aşırı farklılık; uçuş 300 m. nin altına indiğinde, ILS alması pistin "glide" sinyalini al-

dığında "glide slope" mesajı verilir. Ve ILS inişi ile fark 1.3'ü geçer.

Diğer tarafları yanlış alarmları engellemek için kimi pistlerin topoğrafları GPWS'nin belleğinde yer alır. A320 gibi çağdaş uçaklarda GPWS uçağın sistemi ile yönetilir. Diğer eski uçaklarda GPWS'in ayrıca konuşan yükseklik ölçer işleri rüzgar kırılmasına girildiğinde alarm veren bir işlevi daha vardır. KAYNAK: Uçantürk 10/93



İnsanların bir kısmı uçak yolculuğundan korkarlar. Hatta şaşırtıcı gibi görünür ama, uçağa binen yolcuların bir kısmı dahi uçak yolculuğundan korkar. Böyle yolcuları tanımakta pek güç değildir. Sıkıntılı bir görünüşleri vardır, pek konuşmak istemezler veya kendilerini meşgul etmek için aşırı çaba harcarlar. Bu insanlar kendileri için sıkıntılı ama süratli yolculuk sağladığından uçağa binerler.

Fakat nasıl olupta pilotların ve hosteslerin bu mesleği seçtiklerini anlayamazlar. Oysa hemen anlaşılacağı gibi, pilotlar ve hostesler uçak yolculuğundan korkmazlar. Tam tersine, korkmak şöyle dursun, bu yolculukları zevk alırlar.

Birçok pilotun hava yolculuğuna en güvenilir yolculuk saydıklarına, karada yolculuk yapanların kendilerini güvenlik içinde saymalarına şaşırıklanır. Kendilerinden duyduğumuzdur. Öyleyse, pilotlar neden korkarlar? İnsan psikolojisinin bu biraz karanlık noktasını açıklamaya çalışmak, aynı zamanda insanların benzer davranışlarını da belirler düşüncesindeyim.

KORKMAYAN PILOT VE KORKAN YOLCU

Dr. Erdal ATABEK

Korku bir içgüddür, insanlık kadar eski bir içgüddür. İnsanın bu ilkel duygusunun çeşitli nedenlerden doğabileceği gibi, insanı tanınamaz bir duruma da sokabilir. Nice insan vardır ki, normal şartlar altında yapamayacağı şeyleri korku etkisiyle yapabilir. Burada bahsettiğimiz korkunun kaynağı güvensizliktir ve karşın da güvenlidir.

1. Korkunun önemli kaynaklarından birisi "bilmemek" tir. Bilinmeyen her şey korku verir. Karanlık, bilinmeyen bir konu, bilinmeyen bir varlık, bilinmeyen bir gelecek bilinmeyen yer, bilinmeyen insanlar korku verirler. Tabii bu şekilde doğan korkunun derecesi, şekli ve etkileri değişiktir. İlkel insan doğal olaylardan korkardı. Gök gürültüsü, yıldırım düşmesi, şiddetli yağmur, kıtlık, avlanacak hayvanlar ilkel insanın korku kaynaklarıdır. Çeşitli tetemlerle ve tanrılarla bu korkusunu yenmeye çalışan ilkel insan, bu suretle üzerine gelen gazabı önlemeye çalışırdı.

Modern insanın korkusu şekil değiştirmiştir. Modern insan, işsiz kalmaktan korkar, yaşlılığında güç durumda kalmaktan korkar, çevresi tarafından beğenilmemekten korkar, böylece korku doğal olaylardan toplumsal olaylara kaymıştır.

Uçaktan korkmakta da bilmemek, önemli etkidir. Bir yolcu, uçağın nasıl kalktığını, nasıl uçtuğunu, uçuş güvenliğini nasıl sağlandığını, uçağın nasıl indigini bilmez. Bunların

hepside ona yabancıdır, onu şaşırtır. Pilot ise bütün bunları bilmektedir. Rahatça, adeta evindeymiş gibi pilot kabininde hareket eder. Alıcileri güvenli kullanır. Onları kullanarak uçağı yönetir. Hangi hareketi yaparsa sonucunun ne olacağını bilir. İşte, bu bilgi farkı pilotu korkusuz yapar, ama aynı konulardaki bilgisizliği yolcuu güvensiz kılar.

2. Korkunun önemli bir diğer kaynağı, kişinin kendi iradesiyle durumu değiştirememesidir. Eğer insan kendi iradesiyle durumu değiştirebileceğini bilirse korkmaz. Fakat böyle değilse, insan korkar. Burada da pilotu yolcunun durumunu değiştiktir. Pilot iradesiyle durumu değiştireceğini bilmektedir. Her yeni durumda ne yapılacağını bilecek hareket eder. Her yeni durum içinde bilgisi, düşüncesi ve iradesiyle birlikte aklı vardır. Oysa yolcu sadece yapılacak olanı beklemektedir. Kendisinin yapabileceği hiç bir şey yoktur. Bu durumda güven ve bekle düşüncesi, insanlara kabul ettirilse gerçekten durum değişir. İnce eğitiminin diğer bir yanından, insana her durumda yapabileceği bir şeyin bulunduğunun öğretilmesidir. Bu, başarılı bir kişilik için zorunludur. İnsanların korktuğu bir çok durumda yapabilecekleri şeyleri yapmadıkları bilinmektedir. Korku öyle bir duygudur ki, belirli bir noktadan sonra paniğe, dönmüştür, bu noktaya gelen kişi artık yapabileceği şeyleride yapamaz olur.

Bir yangında evden eşya kurtarmak isteyen birisinin en gereksiz şeyi alması ve gerçekten alınması gerekeni almaması gibi. Panik ve soğuk kanlılık, korku çizgisinin iki uçunda bulunan ekstremelerden ikisidir. Aslında doğal olan korkmaktır. Psikolojik açıdan korkma duygusu doğal, normal kişiyi ve türeyi korumaya yönelik bir iç güdüdür. Ancak korku duygusunun olumsuz bir hareket sağlaması için irade, bilgi ve alışkanlık gerekir. Bunları yoksa korku duygusu insanı korumaya yöneltmez, tersine kaçma, panik ve şaşkınlık yaratır. Kişi bu durumda yapılmaması gerekeni yapar. Böylece tehlikeyi önleyeceğine tehlikenin içine düşer.

3. Korkunun önemli bir kaynağı da güvensizliktir. Güvensizlik başında da kişinin kendine güveni problemi gelir. Sadece uçağa binen insan için değil, her olay için doğru olan bu kural, kendine güvenen insanlarda korku duygusunun daha az olduğunu ortaya koymuştur. Bunun şaşırtıcı yanı şuradaadır: Konumuz olan uçak yolcusu kendine guvense danı, uçuşun eger varsa tehlikelerini önleyemeyecektir. Bu doğrudur. Fakat buna rağmen kendine güvenen insanlar, korku duygularını yenabilirler. Bu duruma şöyle bir davranış yol açar. Kendine güvenen kişi düşünür, eğer yapabileceğim bir şey varsa, bunu en iyi şekilde yapabilirim. Yapabileceğim bir şey yoksa o zaman da benim yetkimde olan bir durum yoktur. Aslında, bu muhakeme herkes tarafından yapılabilir. Ancak, güç olan bu muhakemeyi yapmak değil, sonuca razı olmaktır. Razen, kendine çok güvendiğini sanan kişilerde uçaktan korktuklarını görürler. Eğer, bu heyecanlı bir hınyenin geçişi bir duygusu değilse, o takdirde bu kişilerin

kendilerine güvenlerinde bir eksiklik olacaktır.

Güvensizlik kaynağının ikinci unsuru, kişinin yöneticilere güven duymamasıdır. Eğer yolcu pilotu tanısa ve onun işinin ehli olduğunu bilse, güveni olacak ve korkusu azalacaktır. Teorik olarak, bütün pilotların helirli saat uçuş tecrübeleri olduğunu, işlerinin tamamen ehli bulunduklarını, her şart için hazırlıklı olduklarını yolcular bil-



ler. Fakat, pratikte, hiç kimse karşısındaki adamın kendisi ni yöneten kişinin nasıl bir tecrübesi, tutumu ve davranışı olduğunu bilmez. Yolcunun bunu bilmesinde gerek var diye düşünebilir. Oysa yolcu ikinci pasajda incelediğimiz, iradesiyle durumu değiştirebilme yetisini uçuş süresince pilota devretmiştir. Onun içindir ki, pilotun herşeyi onu ilgilendirir. (Tabi uçuş bakımından.) Bu tipki, bir araçta şöförün yanında oturan yolcunun, bir araçla karşılaştığı veya bir yaya ile karşılaştığı zaman ayağını fren pedali varmış gibi öne uzatmasına benzer. Tabii, yolcunun önünde pedal falan yoktur, ama yolcu iradesinin dışında bir hareketle durumu değiştirmeye isteği ni belirtmektedir.

Göklerde uçuş, insanların çok şeyini aç klayan bir araçtır. İlgüdüleri, davranışları, tutumları, duyguları, düşünceleri ile insanlar gökte uçtukları zaman daha açık ortaya çıkarlar. Çünkü, göklerde uçmak, insanlara hala alışamadıkları yeni bir "yol" durumundadır. Kendilerini daha özgür, daha hakim, ha-

recellerinde daha serbest hissederek, tehlikelere daha yakın oluştan, önceden tahmin edilemeyecek durumlarla karşılaşma ihtimali, insanları kendilerini daha yakından tanımalarına, kendilerini değişik şartlar altında denemelerine yol açar.

Sivil havacılık, uçak yolcusunun psikolojisini dikkatle incelemelidir. Bu psikolojiye atıp ömesini bildiği süreç yolcuları atacaktır. Nitekim uluslar arası hava şirketlerinin ilanlarında yolculara uçuş güvenliği hakkında "bilgi" verdikleri, onları uçuş sırasında uçmaktan başka meşgul olacakları şeylerin tanıttıkları, servis, hosteslerin güler yuzu, zittikleri yerlerde görecüleri misafirliklerden bahsedildiği, hatta tamamen

gereksiz gibi görünen "Pilotların güvenilirlikleri" hakkında aydınlatıldıkları görülmektedir. Bütün bunlar insanların yolcu olarak binecekleri uçaklarda, kendilerine gerekli olan "bilginin" kişinin yapabileceği şeylerin ve "güven duygusunun" sağlanması için yapılmaktadır.

İnsan davranışlarının göklerde daha açık belirlenmesi romanlarında dikkatini çekmiş ve popüler romanlara konu olmuştur. Bu alanda yapılacak sosyolojik ve psikolojik araştırmaların çok önemli olduğunu ve "göklerdeki insan" nı incelemenin insanlığın yarını içinde çok yararlı olacağını sanıyorum. Çünkü insan ve gök, aslî yarınların dünyasında birbirleriyle daha çok ilgi karışacaktır. Yarınların dünyasını sağlam temeller üzerinde kurmak, kom pütörler çağında da uzay çağına da da insanı daha iyi tanımakla mümkün olacaktır.

Kaynak

1. Ali Yayıncılık Anşesi
"Göklere Göklerin, Göklerin Üzerinde"
Türk Hava Kurumu Yayınları: C12
1982

HAVADA SUÇ İŞLEYENLERİ POLİSİN SALIVERME HAKKI YOKTUR

Yılmaz ÜLGER
Kaptan Pilot
Türk Hava Hukuku Öğretmeni

Uçağın içinde işlenen suçlar hakkındaki 1963 TOKYO Anlaşması ile, Sivil Havacılığın güvenliğine yönelik yasadışı eylemlerin önlenmesine ilişkin 1971 MONTREAL Anlaşması, Türkiye'nin de taraf olduğu uluslararası anlaşmalardır. Bu anlaşmalar TBMM'de usulüne uygun olarak onaylanmış olduğu için anayasanın 90. maddesindeki hükme göre kanundur.

Uçağın son kalkış noktası tescil eden devletin dışında bulunursa veya uçak bilahare fail olan şahıs uçağın içinde olmak üzere tescil eden devletin dışında bir devletin semalarında uçmaya devam ederse; bu anlaşma hükümleri tatbik edilir. Her ülke aşağıdaki durumlarda suç işlenmesi halinde yargılama yapacak, tedbirler alacaktır.

Suçun işlendiği uçak zanlı ile beraber kendi ülkesine inmişse; bu ülke zanlıyı suçun kendi ülkesinde işlenip işlenmediğine bakılmaksızın davayı yargılama amacı ile kendi yargı mercilerine götürmek zorundadır.

Anlaşmaya üye her ülke birinci maddede belirtilen suçlara ağır ceza vermekle yükümlüdür. Burada bahsi geçen birinci maddede suçlar şu şekilde tarif edilmiştir:

Kişinin uçuşta bir uçağın güvenliğini

tehlikeye sokabilecek şekilde uçaktaki herhangi bir şahsa karşı şiddet eylemlerine girişmesi suçtur.

Uçağın içindeki şahısların veya eşyalarının emniyetini tehlikeye koyacak veya uçakta disiplin ve nizamı ihlal edecek fiiller suçtur.

Uçuş halindeki uçaklarda suç işleyenleri uçak kumandamı nezaret altına almaya yetkilidir. Bu maksatla uçuş ekibini yetkilendirebilir veya yolculardan yardım isteyebilir.

Uçağın kumandamı suçluyu hazırlayacağı bir raporla birlikte uçağın indiği taraf devletin yasal mercilerine teslim eder.

Buraya kadar yazılanlar uluslararası Tokyo ve Montreal Anlaşmalarının ilgili hükümleridir. 15.01.1995 günü Amsterdam'dan kalkmış olan AIR ALFA Hava yolunun 502 sayılı uçuşunda bu suçlar işlenmiş ve inilen Atatürk Hava Limanında polise teslim edilen suçlular birbirlerinden davacı olmadıkları için polis tarafından serbest bırakılmıştır. Bu yasal bir yanlışlıktır. Havada işlenmiş bir suçun zanlılarını serbest bırakmaya kimse hakkı yoktur. Zanlıların yargı mercilerinin huzuruna çıkarılıp cezalandırılmaları gerekir. Atatürk Hava Limanında yapılmış olan bu yanlışlık sonucu T.C. imza koyduğu uluslararası anlaşmalardaki yükümlüklerini yerine getirememiştir.

CESARET BİLMECESİ

Sadece masallarımızın adydı "Dede Korkut". Sevgiye dayanırdı törelerimiz. Arabik bir şantaj bulaştırdı, korku öğütlenir oldu sevgi yerinel! Öncelikle Allah korkusu şekillendirilir. Şeytana uyanları cın çarpar! Fırsat verilmez sevilmeğe, yaramazlıklar babalara söylenir. Hep can yakar babalar, acıları dindirir analar. Babanın vurduğu yerle nedense hep gül bilir.

Sonunda gül bahçesine döner bedenler. Sünnet olmak töresel gerekliliktir ammal büyükler çıkırmızı kesmekle tehdit ederler. Olumsuzluklar bekçi-polis ikilisine havale edilir. Doktorun iğne yapmaması için ilaç içen küçükler. Hamal olmaması, adam olması için okula gönderilir çocuklar. Hamal

adamdan sayılmaz! Eller öğretmene teslim edilip, kemiklerle yetinilir. Öğretmen korkusu ile yaptırılır ödevler. Başarılar not korkusu ile şekillendirilir. Kanun korkusu ile vatandaşlık görevleri başlar okullar birince.

Devlet vatandaşa güvenmez, mahalle muhtarı şahit gösterilir. Vatandaş devlere güvenmez, vergi kaçırır. Demokrasiye güvenilir anma; para cezası ile tehdit edilmeden oy verilmez.

Vatan sevgisinden başka sevgi tanınmaz. Mehmetçikler ya şehit olurlar, ya gazi kullanı kıpırdamaz.

Yılmaz ÖLGER

**YÜREĞİM, KULAĞIM VE GÖNLÜMSÜN**

Yüreğim kendi sessizliği içinde
Gecenin ve gündüzün gizini
bilir
Kulaklarım yüreğimin
bildiklerini
Duyabilmeye can atar
Düşünce olarak aklından
gecenler
Sözcüklerle bilmeyi ister
Gönlüm;
Düşlerimde çıplak oederine
Parmaklarımla dokunabilmeyi
Ruhumun gizli pınarını taşıyıp
Denize doğru çağlamay
Ve sansuz derinliklerdeki
Sevgi haznesini gözler önüne
Serebilmeyi arzu eder
Meltem SAYGINER

...

KAYBETTİĞİMSİN...

Umursamam
Bilirim yinede gelir o
Beklerim biraz, uyurum bir an
Derin sulardaki balıklar gibi
Yada içimde beydan boya
uzanan gökyüzü gibi
O geldiği zaman
Ayrımına varman bile zamanın
Ansızın içindedir o
Ve beni açığa çıkarır
Derinin sınırlarından daha da
öteye
İşte onları ki
Kaybeden sen doğulsın o zaman
Kaybettiğimsin...
Meltem SAYGINER

DÜNYANIN İLK HAVAYOLU ŞİRKETLERİ

Yazan: Habry HARPER

Günümüzde en hızlı ve en güvenli seyahat şekli sayılan havayolu ile yolculuğun temelleri 1919 yılında yolcu taşımacıya başlayan *Aircraft Transport and Travel Ltd.* şirketi ile başlar. Aşağıda okuyacağınız yazıda, ilk havayolu şirketi çalışanlarının ne kadar zor şartlar altında olursa olsun, hava taşımacılığının bir güven arzeden hızlı bir ulaşım şekli olduğunu kanıtlamaya çalışırken hayatlarını nasıl hiçe saydıklarını daha iyi anlayıp, bizim için sıradan olmasın en basit sayılabilecek bir hizmetin bile ne kadar lüks olduğunu daha iyi anlayacağınızı sanıyoruz.

Bu gün yeryüzünü örümcek ağı gibi sarmış bulunan ve her gün yüzlerce uçak tarafından kat edilen hava yollarını gözümüzün önüne getirdiğimiz zaman, hava yolu ile yolcu ve posta taşıma işinin ilk defa nasıl başlamış olduğu, her zaman merak konusu olmuştur.

Yeryüzünde havadan ilk defa ticari maksatlarla yolcu ve paket taşıma işinin ne vakit ve kimler tarafından yapıldığını öğrenmek istiyorsak, bir hayli gerilere, 1919 senesi yaz aylarına kadar dönmemiz icap eder.

1919'dan beri geçen yıllar belki herhangi bir nakliyat şubesinde veya hırsın da işi esasından değiştirebilecek mullak bir yenilik getirmemiş olabilir. Fakat bu geçen yıllar havadan nakliyat mevzuunda çok büyük değişikliklere sebebiyet vermiş ve o zamandan bu zamana hava yolculuğunda sürat, emniyet, itimat ve konfor bakımından muazzam değişiklikler meydana gelmiştir.

Havadan yolcu ve paket nakliyatı fikrini ilk defa ticari bakımdan ele alıp üzerinde düşünen teşekkül, herkim teknik sekreterliğini yaptırmış, Sivil Havacılık Nakliyat Komitesi olmuştur. 1917 senesinde düşünülen bu fikrin tatbiki için G. Holt Thomas tarafından harbi müteakip, Uçak Nakliyat ve Seyahat Şirketinin kuruluşuna kadar beklemek mecburiyeti gerekmişti. Bu gün sivil nakliyatın babası olarak adlandırabileceğimiz Mr. Thomas'ın gayret ve çalışmalarıyla 1919 yılında Paris-Londra

arasında günlük olarak başlıyan hava yolcu ve paket nakliyatı bu günkü hava yollarının küçük miktarda bir modelinin ilk defa ortaya atılmış şekli idi.

Londra-Paris seferinin ilk başlangıç uçuşu, Birinci Dünya Savaşı sıralarında İngiliz İhava Kuvvetleri tarafından kullanılan I Iounslow askeri hava alanından yapıldı. 1919 senesi 25 Ağustos sabahı saat dokuzu on geçte bu meydana, pilot E.H. Lawford'un idaresinde havalandıran D.H. 4 uçağının içerisinde bir yolcu ile beraber kargo olarakta gazete, bir Paris firmasına Londra'dan gönderilen deri ve kavanozlar dolusu Devonshire kreması mevcut bulunmaktaydı. D.H 4'ün uçuşu gayet arızasız geçmiş ve güzel bir yolculuktan sonra saat 11.40 'ta Le Bourget'e ulaştı. İçindeki 365 beygirlik Rolls-royce motoru, bu dünyanın ilk yolcu uçağına 200 kiloluk bir yük kapasitesi ile saatte 95 millik bir sürat temin etmekteydi. Yalnız "Eagle" ad verilen bu Rolls-Royce motorunun uçuş esnasında çıkardığı gürültü o kadar fazla idi ki, yolcular veya pilot konuşmak istedik-

leri zaman istediklerini kağıda yazıp birbirlerine okutturmak mecburiyetinde kalıyorlardı.

İlk hava yolu tesislerinin bu günkülerle kıyas kabul etmiyecek kadar basit oluşu, yolculara rahatlık bakımından pek az şey vadetmekteydi. O zamanın gözü pek hava yolcuları Londra'daki hava meydanında lokanta ve otel namı altında mevcut birakadan, yol boyunca saf-ralarını bastırabilecek birkaç sandviç temin edebilirlerse kendilerini bantıyar saymakteler idiler.

O zamanlar, Metoro-loji ilminin de henüz emeklemek-te oluşu

bizleri çok zor durum-larla karşı karşıya bırakmakta idi. Metoro-loji haberi olarak yeğane güvendi-ğimiz malumat her gün

saat 11'de Bourget hava meydanı müdürü ile yaptığımız telefon konuşmasında eklediğimiz bilgiye dayanmakta idi, bu da ancak meydan müdürünün başını havaya kaldırdığı zaman gördüğü durumdan başka herhangi bir teknik bilgi ve haberi ihtiva etmemekte idi. Bu bakımdan, dünyanın ilk hava yollarının karşılaştığı en büyük müşkül, günlük seferleri idame bakımından zor hava şartlarıyla zaman zaman yapmak mecburiyetinde kaldıkları mücadelelerden ibaretti. Efkarı umumi yede, hava yollarında şa-yarı itimat şekli olduğu fikri-

m yerleştirebilmek için pilot-lar aramızda hava durumunu ne olursa olsun uçuşlara ara vermemek kararını almıştık. Bizim bu kararı almamızda diğer bir sebepde, İngiltere Posta Nezaretine Fransa'ya gidecek acele mektupları götürmek üzere bir kontrat temini için yaptığımız müracata, "Majestelerinin mektuplarının her tüz etrafa itimat hissi aşılayamamış bir nakliyat usulüne emanet edilemeyeceğinin" gayet kibar ve nazikane bir şekilde bize bildirilmiş olmasıydı. Gerek halkın ve gerekse

gayet şiddetli bir fırtınanın Londra üzerini kapladığını farkettilik. Bu fırtına kısa zamanda şiddetini o kadar arttırdı ki, bizim için uçuş saati olan 12:30 geldiği zaman, hareketin imkansız olduğu anlaşılmış bulunuyordu. Biz bu şekilde o günkü uçuşumuzu seferden kaldırırken, Bourget hava meydanında aynı şirkete mensup diğer bir D.H.4 pilot Jerry Shaw'ın idaresinde Londra'ya havalanmış bulunuyordu. İki yolcu ve haylice miktar yük taşıyan Jerry'nin uçağı Manş üzerine geldiği



resmi makamları bu yanlış kararını silebilmek için hepimiz yağmur, kar, fırtına, demerden uçuşlara devam ediyorduk.

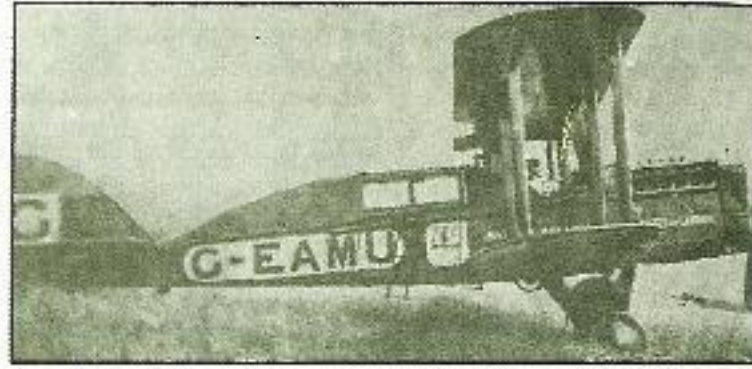
Hava nakliyatının emni bir yol olduğunu ispat edebilmek için sarfettiğimiz gayretleri hatırlayıp bugünkü hava yollarının emniyet ve rahatlığı ile mukayese ettiğimiz zaman hayrette kalmamak elden gelmiyor.

Hava servisine başladığımızın dördüncü günü idi, uçağımız Hounslow hava meydanında Bourget seferini yapmak üzere hazırlanırken önünde kapkara bulutları sürüldeyen muazzam ve

zaman, fırtınanın elinde bir oyuncak olmuş ve beyaz kö-pükler saçarak dağlara çıkan siyah dalgalar arasına karışmasına ramak kalmıştı. D.H.4 Manş yolunu yarladığında fırtınanın sürat de saatte 110 mili bulmaktaydı.

Biz böyle bir havada kimsenin yola çıkmayacağını tahmin ettiğimizden, İngiltere sahilindeki istasyonumuzdan Jerry'nin uçağının bulutlar arasından hayalet gibi sıyrılıp Londraya doğru devam ettiğini öğrenince hayretler içerisinde kalmıştık. Ancak kahramanlık olarak vasıflandırabileceğimiz

bu uçaktan sonra, Hounslow'a konan D.H.4'in fırtına tarafından sürüklenmemesi için kanatlarındaki sıkı sıkıya zipdedilmesi icap etmişti. Hiç şüphesiz ki, halk nazarında hava yollarına karşı duyulan emniyetsizliği silebilmek maksadıyla pilot tarafından kanatları bu fedakarlık taktikle sayandır. Fakat aynı konuda taktik edilmesi lazım iki kişi vardır ki, bunlar da hayallerinin her dakika tehlikede olduğu böyle bir yolculuktan sonra toprağa gülerak ayak basan bir Amerikalı iş adamı ile oğlundan ibaret yolculardır. Hale henüz altı yedi yaşında bulunan çocuğa etrafındakiler tarafından, yolculuğunun nasıl geçtiği sorulduğu zaman ver-



diği "çok eğlendim, ne güzel oyundu" cevabı, bu günün hava yolcuları için bir cesaret nümunesi olmalıdır.

Gerçekte dünyanın ilk havayolu taşımacılığını Amerikalılar başlatmışlardır. Bu taşımacılığı ilk gerçekleştiren ise Kaliforniya'da 1919 yılının Ağustos ayına kadar çoktan

500 yolcu taşıyan olarak Pacific Aviation Co. Aerial Taxi Service (Hava Taksi Servisi Şirketi) dir.

Kaynak:

Gen. Yayıncılık Anonimden derlenen

Elisavet KUTLUK

Yüksek Gözetim Gözetim Binası' C.2

Uyan Türk Sayı: 1991.1

uzman görüşü:

Bilgiyi kazanmak için zamanı asla kaybetmeyin.

24 saat 7 gün zamanı asla elini bırakmadan bilgi için en doğru ve en doğru, kayıtsız ve kayıtsız TV kanalı seçtiyseniz de Ajans Press 41 yıla ilkönce 1226 günde, 10 TV kanalı, 30 Etkin 70000 basım takibi için günün gününe ilişkin

konular, firmalar, dosyalar, değişiklikler ve müşterilerin haklarında TV de ve radyo kanalı, yayınları, bütün haber, röportaj ve reklamları sunmaktadır. Aynı zamanda, kasetler ve video kasetlerini periyodik olarak 41 yıl boyunca teklif etmektedir.



AJANS PRESS

Medya Takip Merkezi A.Ş.

TEL: 526 37 55 526 11 02-520 40 33-526 40 35
FAX: 512 30 89 527 53 05

GENÇLERLE İLETİŞİMDE

ANNE- BABA'NIN ROLÜ

Seçuk KANLIOĞLU
Kaptan Pilot



Çocuk eğitmek ve yetiştirmek için ikaz ve uyarıların yanında, çocuğun, gencin kişiliğinin tüm potansiyelinin gelişebileceği bir ortamı okul dışında ve okulu tamamlayıcı olarak, ev içinde sağlamak gerekir.

Günümüzde, bütün meslekler için eğitim gereklidir. Makine mühendisleri makineleri nasıl kullanıp geliştireceklerini öğrenmekte, doktor adayları insan sağlığının nasıl daha iyiye doğru götürülebileceğini öğrenmekte. Oysa, toplumumuzun ve geleceğin hammaddesi olan çocuğun, gencin nasıl geliştiğini, nasıl eğitilip yetiştirileceğini öğrenip doğru uygulamayı gereken anne/ baba adaylarına, bu meslekte hiçbir eğitim verilmemektedir. Hemen hepimiz, yaşamımızın aşağı yukarı 20 yılını anne/ babalık mesleğinde geçirmekteyiz. Anne/ babalık, genci beslemek, giydirmek sağlığını korumak ve onu okutabilmek demek değildir. Günümüzün çağdaş dünyası, sağlıklı ve iyi beslenmiş gencin yanında, kişiliğini, zekasını ve yeteneklerini de geliştirmiş, kendine güvenen olan bir birey aramaktadır.

Eğitimin bir bölümünü okullar, üniversiteler yüklenmişse de genç, yaşamının 1/4'ünü okulda, geri kalan 3/4'ünü ise evinde geçirir. Bu açıdan bakıldığında, gençlerin

yetiştirilmesinde anne/ babanın rolü çok daha büyük ve önemlidir.

ÇAĞDAŞ ANNE- BABA BİLİNÇ-LENMESİ NELERİ KAPSAYABİLİR?

1. Yüreklendirme ve çabaların takdiri

Geleneksel eğitim açısından, evde verilen eğitim, yanlışları düzeltmek şeklinde algılanır. "Ağaç yaşken eğilir" atasözü sıkça ve severek kullanılır.

Bu söz her ne kadar doğruysa da, aslında eğitmek sadece düzeltmek, yanlışları ikaz etmek değildir. Eğitmek; öğretmek ve geliştirmesine yardımcı olmaktır. Ne yazık ki, toplumumuzda aile içi eğitim, genellikle öğüt ve nasihatle bulunmak, yanlışları düzeltmek, uyarıda bulunmak, ceza ve ödül vererek davranışları kontrol altına almak seviyesinde algılanıp uygulanır. Söyle ki, genç, yapılması gereken ve beklenen davranışlarda bulunduğu anda hiçbir tepki gösterilmez, "bunu yapması normal" addedilir, ama yaptığı en ufak hatada hemen olumsuz tepkiler sıralanır: Azarlama, bağırma, ikaz, tehdit, ceza ve hatta cayak. Bu gibi ikazlar ve tepkiler ancak olumlu davranışlara da tepki gösterilirse geçerli olur. Olumlu tepki göstermeyen çocuklar ve gençler bir süre sonra bu tür olumsuz tepkilerde duyarsızlık geliştirir, savunulucuya geçerler. Eğitim anlayışımızda babadan kalma efsaneler vardır: "Yüz veririm şımarır", "dayak cen-

nellen çıkmaz", gibi... Ancak, bu gibi ilkelere geçersizliği, gençler ve çocuklar üzerindeki olumsuz sonuçları artık bilimsel olarak kanıtlamıştır.

Çağdaş dünya, kendine güveni olan, konuşma ve ifade özgürlüğüne sahip, kuralları olduğu gibi değil de düşünerek uygulamasını bilen, büyüklerden korkuyu değil de gerçek saygıyı, karşılıklı saygılı diyalogi öğrenmiş fertler istemektedir. Sadece olumsuz davranışlara verilen olumsuz tepkiler, sadece azar, tehdit, ikaz, sürekli nasihat, ceza ve dayak üzerine kurulmuş bir eğitim sisteminde; genç siner, kendine güvenini kaybeder, kendini ifade etmesini, savunmasını öğrenemez, ezildik içinde asileşir. kişilik ve yeteneklerini geliştirme olanakları bulamadığı gibi, sosyal yönden de gelişme kabiliyetinden yoksun kalır, girişimciliğini yitirir.

2. Olumsuz pekiştirme ve davranış mühendisliği

Biz canlılar hazzla yönelik varlıklarız. Hoşunuza giden durumları tekrar yaşamak, tekrar duymak isteriz. "Aferin, ne güzel olmuş" gibi taltit eden bir sözün, yapılan davranışı tekrar etirmede sihirli bir etkisi vardır.

Davranış mühendisliği denilen bilim dalı haz ve acı ilkesi üzerine kurulmuştur. Biz canlılar, haz veren (yemek, okunma, güzel söz, yakınlık) gibi durumlara yaklaşır; acı veren (bağırma, acı verme, kötü söz, dayak, ceza vb.) gibi durumlardan kaçırız. İstenilen, beğenilen bir davranışı pekiştirmektedir. "Aferin, çok iyi olmuş, çok hoşuma gitti" gibi sözler, hem davranışın tekrarlanmasına bir garanti, hem davranışta bulunanla (genç) pekiştiren (anne- baba) arasında yakın ve olumlu bir bağ kurulmasına önemli bir ağıdır. Baza istenilen, beklenen davranışlar ikaz etmeden, beklemeden de genç tarafından gösterilir. Bunları, "Zaten öyle olması gerekir", "normal" addedererek tepki göstermemek bir eğitim eksikliğidir. Sürekli yanlışları vurgulamak yerine, olumlu davranışları da vurgulamak; bunların devamını sağlayacağı gibi, gençin kendini anne/ babaya daha yakın hissetmesine, diğer sözlerini de daha istekli dinlemesine, kendisine olan özgüveninin sarsılmayıp gelişmesine neden olur.

3. Örnek olmak

Eğitimin diğer bir güçlü öğesi de örnek olmaktır. Çocuklar ve gençler davranışlarının büyük bir kısmını taklit ederek öğrenirler. Kızlar annelerini, erkekler ise babalarını, daha ileri yaşlarda ise öğretmen, arkadaş veya diğer yetişkinleri örnek almaya çalışır-

Çağdaş dünya, kendine güveni olan, konuşma ve ifade özgürlüğüne sahip, kuralları olduğu gibi değil de düşünerek uygulamasını bilen, büyüklerden korkuyu değil de gerçek saygıyı, karşılıklı saygılı diyalogi öğrenmiş fertler istemektedir.

lar. Ancak, toplumumuzda yetişkinler dünyası, "söylediğini yap, yaptığını yapma" ilkesi üzerine kuruludur. Anne çocuğunu dö-
ver, ama çocuk kardeşini dövünce çok kı-
zar. Baba çocuğuna, "komşuya evde olma-
dığını söyle" der; ama çocuğu yalan söyle-
yince köpürür ve yalan üzerine sonsuz nu-
tuklar çeker. Çocuğunun küfür ettiğinden
yakanan bir çocuğun annesi, "Bu geri zekah
da bu sözleri nereden öğreniyor, anlamıyo-
rum" diye hayıflanır...
Öğüt ve nasihatlerden
fazla, istenilen davranış-
ları örnek olarak göster-
me, eğilimin vazgeçilmez
güçlü bir yöntemidir.

4. Genci dinlemek

Çağdaş anne/ baba
eğitimine getirilen yeni
bir yöntem de çocuğunu
dinleyebilmesidir. Bu öğ-
renilen ve sonradan ka-
zanılan beceridir. Aslında
anne/ baba, çocuğunu
dinler gibi görünse de,
gerçekten dinlememekte-
dir veya dinlemeyi, öğüt
vermek, sual sormak,
uyandı bulurmakla aynı
anlamda sanır. Ancak bu
gibi yaklaşımlar çercini
anlatmaya gelen genci
susturduğu gibi, konuyu da saptırır. Böyle
yaklaşımlar aynı zamanda dinlemeye birer
İletişim Engeli'dir. Gerçek dinleme ses-
sizlik, anlayış, sempati (kendini gencin yeri-
ne koyarak olaya bakabilme) yorumsuz din-
leyebilme becerisi ve kabul gerektirir. Genci
dinlemek, onun isteklerini mutlaka yerine
getirmek değildir. Dinlemek, o sırada bir so-
runu olduğunu anlatan kişiyi rahatlatmak,
anlayabilmek demektir.

Genci dinlemenin yararları çoktur. Genç,
konuşurken dinlenildiği zaman:

1) Genç, dardını ve sorununu davranışla
göstermek, belirtmek yerine (saldırganlık,
huysuzluk, açılma, içine kapanma, odasına
kapanma vb.) sözle ifade ederek rahatlar;

2) Anlaşıldığını hisseden genç kendini da-
ha huzurlu ve daha güvenli hissettiği gibi,
bundan böyle sorunlarını aksilik ve davranış
bozukluğundan sıyrılarak konuşarak hallet-
mesini öğrenir;

3) Gençle anne/ baba arasında bir yakınlık
doğar, genç onlara danışır, onlarla dialog
kurar;

4) Söyledikleri dinlenen genç ile anne/
babanın sözünü dinlemeye başlar.

5. Yıkıcı kızgınlık ifadesinden yapıcı

kızgınlığa

Çağdaş anne/ baba eğitiminde, kızgınlığın
yapıcı ve olumlu ifadesi, öğrenilmesi şartı
olan çok önemli bir yaklaşımdır. Genellikle
kızgınlığımızı çok yıkıcı ve karşı tarafı yara-
layıcı savunmaya itici tarzlarla ifade ederiz.
Özellikle gençlerle olan bu sorunlar, sınırsız
azarlamalar, küçük düşürücü söz ve nitelen-
dirmeler, ceza ve dayak gibi aşırıhlarla hal-
ledilmeye çalışır. Bunun gerek gencin gelişi-
mi, ruh sağlığı, gerekse anne/ babanın

tutunu açısından zarar-
ları son derece büyük ve
kalıcıdır. Çağdaş anne/
babanın eğitiminde
dayağın yeri yoktur.
Dayak gibi kötü söz,
hakaret ve küçük
düşürücü nitelermeler de
gencin benliğini
zedelediği gibi, anne/
baba ile genç arasında
aşılması çok güç
mesafeler koyar.

"Ben Dili"

Kızgınlık genellikle
sen- lisanını getirir. "Sen
ne biçim cocuksun, hiç
adam olmayacakmışın?"
gibi ifadeler, genci
zedelediği gibi genellikle
savunulucuya geçmesine

ve karşılık vermesine neden olur. Çağdaş
anne/ baba eğitiminde Sen- dili yerine Ben-
dili ile ifade edilen olumsuz duygular ("söy-
lediklerime bu şekilde cevap verdiğin zaman
çok kırılıyorum" gibi) genci savunulucuya il-
medliği gibi, anne/ babanın da duygularını
daha iyi anlamasına ve davranışları onları
üzmemek için değiştirmesine neden olur.
Bu tür yapıcı çözümler anne/ baba ile
gençler arasındaki iletişim niteliğini koruyup
geliştirdiği gibi gençlerin aile içindeki değer-
leri daha kolay ve rahat benimsemelerine
yardımcı olur.

Cocuklara okul ve benzeri eğitim kurum-
ları çerçevesinde verilen eğitimin yanı sıra;
öğrenci velilerinin de eğitimi için düzenli
eğitsel ve açıklayıcı konferanslar, grup çalış-
maları düzenlemek ve onların eğitimine ak-
tif olarak katılabilmelerini sağlamak, bu
suretle okul/ aile işbirliğini oluşturmak
eğitim kurumlarının görevi olmalıdır.

Bu konuda okulların, üniversitelerin, çers-
hanelerin Rehberlik ve Danışmanlık mer-
kezlerine önemli ve vazgeçilmez bir görevi
düşmektedir. Zira "çocuğumuzu eğitmek
ve yetiştirmek, gerçekte kendimizi
eğitmek ve yetiştirmek demektir."



VICKERS VISCOUNT VC-7

Tolga ÖZBEK

2. Dünya Savaşı sonrası İngiliz havacılık şirketi Vickers tarafından havayolları için dört motorlu bir uçak dizaynına başlandı. Bu uçağın özelliği havacılık tarihinde ilk defa turboprop motorlara sahip olmasıydı.

Calışmalar sonucu Rolls-Royce firmasının geliştirdiği Dart motorlarıyla 24 kişilik VC-2 ilk uçuşunu 16 Temmuz 1948'de başarıyla yaptı.

Viscount serisinin gelişmiş VC-700 serisi ise ilk uçuşunu daha güçlü Dart RDa.3 motorlarıyla 19 Nisan 1950'de gerçekleştirdi. 700 serisinin ilk müşterisi British European Havayolları oldu. British European uçağı ilk olarak 17 Nisan

İnşaatın en köklü havayollarından olan T.H.Y bünyesinde. Bugüne dek birçok uçak görev yapmıştır. Bu sayımızdan itibaren T.H.Y'de uçmuş uçakları tanıtarak, sizleri eski günlere götüreceğiz, arı tarih birçok anınızı tazeleyecektir.

1953'te Londra- Kıbrıs seferinde kullanıldı.

Uçağın Amerika'daki ilk müşterisi ise Capital Airlines oldu. 60 Viscount ısmarlayan firma 26 Temmuz 1955'te ilk seferini Washington- Chicago arasında gerçekleştirdi. Böylece Capital Airlines A.B.D'de ilk turboprop kullanıcısı ünvanını elde etmiş oldu. * Capital Airlines ile birlikte Mid- Atlantic ve Nord- East Airlines'da Viscount VC-7 kullanıcısı oldu.

Toplam 444 adet Rolls-Royce Dart motorlu Viscount üretildi. Dünya üzerinde yaklaşık 40 adet Viscount halen çeşitli havayollarında kullanılmaktadır.

1956 yılı içerisinde T.H.Y tarafından 5 adet alınan Viscount uzun yıllar orta mesafe yolcu uçağı olarak kullanılmıştır. O dönemde rahatlığı açısından yolcularca çok beğenilen uçak 1960'lı yılların sonlarında jetleşme programını başlatmasıyla yerlerini DC 9'lara bırakmıştır. 1972 yılında faal durumdaki 3 uçak Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile

yapılan ikili protokol sonucu devredilmiştir. 1993 yılına kadar Türk Hava Kuvvetleri için VIP taşıyan VC 7'ler yerlerini aynı yıl içerisinde TAI fabrikalarında üretilen CASA yapımı CN-235'lere bırakmışlardır.

Türk Hava Kuvvetlerinin envanterinden çıkan 1 adet VC-7 (Hava Kuvvetleri seri no: 430 T.H.Y: TC- SEL) Yeşilköyde Havacılık Müze sirde sergilenmektedir.

VC-700 dışındaki çeşitleri:

Viscount 724: ABD'Li firmalar için 700'un bir versiyonu olarak üretildi. Ayrıca yeni yakıt sistemine sahiptir.

Viscount 745: RDa.6 motorlarına sahiptir.

Viscount 794: T.H.Y'de uçan tipidir.

Viscount 806-807: BEA için özel yapımdır. RDa.7-1 motorlarına sahip ve 71 yolcu kapasitesine sahiptir.

Viscount 810: Serinin son uçağıdır ve ilk uçuşunu 23 Kasım 1953'de yapmıştır.

1964'te üretimi biten

uçanın son 6 tanesi Çin Hava Yollarına satılmıştır ve Viscountlar Çin'deki ilk batı yapısı yolcu uçağı olmuşlardır.

Ozellikleri: (VC-7)

Motor: 4xDart RDn.6
Boş Ağırlığı: 39500 lb
Maksimum Ağırlığı: 63000 lb
Boy: 81.10 ft
Genişliği: 93.85 ft
Yüksekliği: 26.90 ft
Kanat Alanı: 963 sq. ft
Lastik Boyutları:
Ana 36x10.75- 16.50,
Burun 24x7.25-12
Yakıt Cinsi: JP-1
İrtifa Tavanı: 30.000 ft
Koltuk Sayısı: 47
Yük Kapasitesi: 4400kg
Dahili Yakıt Depo Kapasitesi: 1976 Galon
Harici Yakıt Kapasitesi: 2x145 Galon



(*)Sözde edilen uçaklardan biri Philadelphia Reading Hava Müzesi tarafından tekrar restore edilmiştir. En son sahibi Mid-Atlantic Şirketine alınan uçak uzun çalışmalar sonucu tekrar

uçulacak hale getirmiş ve ilk sahibi Capital Airlines Renklerine boyanmıştır. AIRLINES 93 Fuarında sergilenen ve gösteri uçuşları yapan uçak büyük ilgi görmüştür.

BİR AVUÇ YAŞ VE ÇANAKKALE...

Bir top vesi, ardından fergatlar ve yere yüzükoyun uzanmış cesetler... Bir cıvıltı olmuştur akan kanlar, cesetlerden...

Evet, bir savaş esnasında görebileceğimiz manzaralar bunlar. Ama, karşı taraf birde, Osmanlı torunu Türkler olursa?... Çanakkale Savaşı'ndan söz ediyorum. Yaşlı, genç birçok insanın şehit olduğu o yüce zafer, Çanakkale... Gözü yaşlı Türk annesi, babası bir kavgayla ölüvermiş, neye uğradığını bilemeyen mahsun çocuklar... Hayatının baharındaydı daha Fatma baci, Mehmed'yle evleneli bir hafta olmuştu. Almışlardı onu kendisinden. Sevinç yaşları dönüvermişti bir anda kana, gülücükler saçan duvak altındaki o yüz, solunmuştu bir gonca gül misali. Vatan toprağıydı Çanakkale... Gerçekten can verilmeliydi uğrunda.

Tüm bunlar, göz yaşları, fergatlar, 18 Mart'ta yaşanmıştı. Birçok Müslüman Türk şehit edilmesi 1915'te.

Tam 80 yıl geçti bu, hüznün sevinci getirdiği günden. Ya olmasaydı Mehmedcik, ya vermeseydi Fatma baci Mehmetini, vermeseydi bebeler babalarını. 80 yıl önce... Gezebileceğ miydik Çanakkale'de gönüllü ferah, ya Gelibolu'da, ormanlarında Gelibolu'nun çam kokusu alabileceğ miydik?

Kutsal olan topraklar için dökülmeliydi kan, verilmeliydi bunca can. Çünkü vatan, uğrunda ölündükçe yarıyacak, yarıldıkça dalgalanacak bayrağı göklerde ve söylenecek marşı doruklarda... İsmi yazılacak gökyüzüne büyük harflerle

TÜRKİYE diye

C. İrfan ÇALIŞKAN
 İst. Üniv. Tarih Öğrencisi

İLETİŞİM VE ÇALIŞMA BARIŞI

Dr. Oya TORUM
Y. Muh. Mimar

Her kurumda düzenli ve verimli çalışma sürecinin temel koşulu "çalışma barışının" sağlanmasından geçer. Çalışma barışı, tüm çalışanların çağdaş haklardan yararlanması, ücretlerin hakça yaşamaya olanak vermesi, iyi çalışma koşulları, sağlıklı, güvenli, iş güvenceli, karşılıklı iyi niyetli bir ortamda oluşur.

Ancak, çalışma barışının sağlanmasında göz ardı edilen önemli bir konu "iletişim"dir. Çok sık duyulmaya alışık olduğumuz: "Bilmem gereken şeyler haberdar edilmedim." "Eklili bilgi verildi." "Oyle demek istemiştim." "Geç bilgi verildi." "Yanlış anlaşıldı." "Bu yazıya hiç görmedim." "Daha önce söylemeliydiniz." gibi sözler iyi iletişim kuramamaktan, iyi okunamamak, iyi dinlememekten kaynaklanır. Sorun mesajların gerekli noktalara yayılmasında başmaktadır. Sorunun bir diğer



önemli yüzü de, aşağıdaki mesajların yukarıya ulaşamamasıdır.

Çalışma barışı; işletmenin tüm bölümlerinin, birbirinden haberdar olarak, iyi zamanlanmış ve iyi planlanmış faaliyetleri yürütmesi ile yakından ilgilidir. Kısa, orta, uzun vadeli hedeflerin benimsenmesi, hizmetin ana arzusunun anlatılması, personelin bu amaca yönlendirilmesi "iletişim" sürecinin iyi kullanılması ile mümkün olur. Bizim Hava Yolu-
muzun amacı nedir. On güvenilir hava yolu olmak, hiç gecikme yapmamak, en iyi hizmeti vermek, en ucuz hizmeti vermek, gibi bir ya da birkaç amaç birbiriyle çalışmadan inandırıcı ve güvenilir bir biçimde personele açıklanmalıdır. Böylelikle, her bölüm ana amaçlar doğrultusunda kendi hedef ve çalışma stratejilerini uygulayabileceklerdir. Örneğin, "tam zamanında kalkış" amacı için; bilet satış sırasında yolcu bilgilendirilecek, "kalkışın

"X" dakika önce check-in kapanacaktır" şeklinde uyarılacaktır. Önemli olan "X" dakika içinde yapılacaktır. Uçak arzusuz ve mümkün olduğunca hold item'siz, temiz, ve yüklenmiş olarak uçuşa hazırlanacaktır. İkram, haçaj, hareket, duty free, yakıt, izinler, handling anlaşmaları, uçuş ve kabin ekibi vb. işin gereğince yürütülmesi "iletişimle" doğrudan bağlantılıdır.

Havacılıkta, özellikle "teknik" ve "işletme" hizmetlerinde yöneticilerimizin zamanlarının %75 ile %90'ı haberleşme ile geçmektedir. Telefon, fax, telex, rapor yazma/okuma, yazı ve mektup yazma/okuma, toplantı yapma, ikili veya çoklu görüşmeler iletişim (haberleşme) sürecinin örnekleridir.

İnsan vücudunda dolaşım sistemlerinin rolü ile havacılıkta iletişim sistemlerinin rolü aynıdır. Bu bağlamda, iletişim bir sistemdir ve her sistemde olduğu gibi



İletişim sisteminin de bir süreci ve bu süreci engelleyen faktörler vardır.

İLETİŞİM SÜRECİ:

Çok genel olarak, kişiden kişiye, gruptan gruba; veri, bilgi, anlayış, vadediş ve sezgilerin yazılı, sözlü, resimli, çizgili, bilgisayarlı, ya da sanat yoluyla aktarılmasıdır.

Yönelicilerin başansı, bu ilişkiyi üstleri ve üstleri arasında etkin bir şekilde kurmasına bağlıdır. Yönelicilerimiz en iyi bakım programları hazırlayıp, en doğru kararları verebilir, en üretken yatırımları planlayabilirler. Ancak tüm bunlar uygulamaya aktarılmadığı sürece belki "feed back" kaynağı olurlar.

Doğru planlamanın ve uygulamanın esası iletişimdir. Programların, projelerin, uygulamaların gecikmesi; kayıplara, zarara, performans düşüklüğüne ve hu-

zursuzluğa yol açar. Birbirini suçlamalar başlar.

İLETİŞİMİ ENGELLEYEN FAKTÖRLER:

İletişimi engelleyen faktörlerin başında, kişisel faktörler gelir. Kişisel Faktörler: Kişilerin geçirdiği eğitim süreci ve düzeyi, yetiştiği ortam ve doğal yapıları iletişim kurmada son derece önemlidir. Bunların yanı sıra, dikkat, duygular, değer yargıları, inançlar, mesajın içeriği, mesajı alana ya da gönderene duyulan olumsuz tutar mesaja karşı kayıtsız kalmaya neden olabilmektedir.

Algılama Faktörü: Mesajın dili, açıklığı ön yargılara neden olmayacak, bilerek veya bilmeyerek anlamama olasılığını ortadan kaldıracak cümlede olmalıdır. Kullanılan işaretler, semboller, çizimler, özellikle bakım kartlarında ve TYE'lerde kullanılan anlatım, işaretler, dil, ölçü sistemleri karışıklıklar yaratmaktadır. Bu tür mesajları yazmadan, resimleri çizmeden önce problemi, mesajı alan açısından incelemek (EMPATİ) gerekir. Eğitimde olduğu gibi uygulamada da mesajın tekrarıdır yarar vardır. Bakım kartı, AD, TYE, Servis Bülteni her ne olursa olsun uygulamadan önce "briefing" yapmak samimiyetini tersine sisteme zaman kazandırır.

Fiziksel Faktörler: Güçlü bir sesli iletişim engeller. Örneğin kışın kışın, yazın, yazın araçlarında, bilgisayarlarda rastlanan teknik bozuluklar da iletişimi olumsuz etkileyen fiziki engellerdir. Soluk, sıkışık mesajlar da yanlışlara neden olur.

Zaman Faktörü: Hava şartları en önemli değerlendirmelerimizdir. Ve iletişim sürecinin tipik engellerindendir. Hedef mesajın asıl alana zamanında ulaşmasıdır. Dağıtım ge-

çkebilir, vardiya düzeni yüzünden alın süreci uzayabilir, mesajların geçtiği kademeler yolunu uzatabilir ya da hiyerarşik yapıdan ötürü ulaşması gereken kişilere ulaşamayabilir.

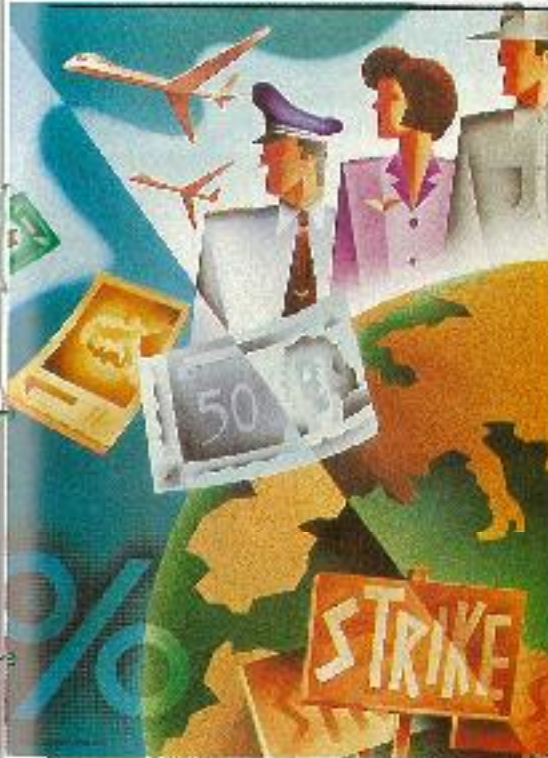
ÖRGÜT İÇİ İLETİŞİMİN İYİLEŞTİRİLMESİ:

Örgüt içinde çalışma ortamı, sarımsayacak, huzursuzluklara yol açmayacak iletişim düzenini kurmak gerekir. Dardızodu, gizlilik, şeffaflık olmayan iletişim sistemlerini kullanan merkeziye ci yönetimler başarısızlığa mahkumdur. Hıdanlar zor yetişir ama ayık olan bahçeyi hızla sarar. Bedelini ödemek ise neden olana değil, çoğunlukla kitleye düşer.

Programların uygulamaya geçirilebilmesi, planların istenerek, benimsenerek uygulanabilmesi, personelin muve edilmesi ancak iyi iletişim kurarak mümkün olur. Ketiimin yönetim de iyi iletişimden geçer.

Etkin ve verimli iletişim sağlamak için sonuçların izlenmesi, elde edilen sonuçların bir sonraki program ve planlara katılması (feed back) geri bildirim tekniklerinin bilimsel düzeyde kullanılması gerekir. Kişiler mesaj bombardıman altında kalmamalıdır. Organizasyonel yapıyı yerleştirenler mesaj ayıklama ve dağıtım sistemi kurulmalıdır. Astlarla olan formal haberleşme kanalları artırılmalıdır. Yazışmaların yanı sıra, ilan taramaları, örgüt içi pöhtenler, toplantılar, seminer, konferans, sosyo kültürel etkinlikler bilimsel bir şekilde düzenlenerek iletişim aracı olarak kullanılmalıdır.

Organizasyon yapılan yazılı ve sözlü mesaj akışı yorulmadan gözden geçirilmeli; mesajların, iş düzenini bozarak, kişilerin birbirlerini suçlamasına neden olacak, yanlış yönlendirici biçimde veya yanlış şekilde gönderilmelidir.



SEVİMLİ DÜŞMANLAR

Hidayet KAPKAÇ
Uçak Teknisyeni



Gönümüzde birim öylesine ilerledi. Öyle geliştiki neredeyse yeni bir buluşun yapılmadığı gün geçiyor. Ancak bazı sorunlar var ki, insanlar onların karşısında hala çaresiz. İşte olanda sevimlilikleri ile kuşlar ve onları sebep oldukları tehlikelere karşı pek fazla birşey yapamayan havacılık dünyası.

Bir uçağa kuş çarpması olayı ilk kez 83 yıl önce kaydedildi. 3 Nisan 1912'de Kaliforniya'da Long Beach yakınında plaj üzerinde alçaktan uçan Wright model EX uçağı bir martıya çarparak dalgalara gömüldü ve pilot öldü.

Geçen zamanla ve teknoloji-deki onca gelişmelere rağmen maalesef günümüzde de modern uçaklar kuşlara karşı çaresizdir.

Türbin motorlu uçaklarda meydana gelen hayati kazaların %1'ini kuş çarpmaları oluşturuyor. Oran küçük gibi görünebilir, ancak sadece motorlarla ilgili kazalar dikkate alındığında oldukça önemlidir.

Ticari uçaklarda meydana gelen kuşlarla ilgili kazaların üçte ikisi sürü halindeki kuşların motorlara girmesi şeklinde olmaktadır. Bu tür kazalarda bir motorun etkilendiği çok olur. Bazı ekstra durumlarda ise iki, üç hatta dört motorun bile kuşları emerek hasarlandığı kaydedilmiştir.

Türbin motorların bu tehlikelere karşı dayanıklılığını belirlemek için testler yapılır. Mesela B-777'de kullanılan motorlar çalışır durumda iken yaklaşık 1-1.5 kg ağırlığındaki kuşlar motorları emişine fırlatılır. Motorlar kuşları içine çektikten sonra

da çalışmaya devam eder ve o anda sağlanması gereken gücün en az %75'ini sağlar. Eğer bu gerçekleşmesee motora sertifikaya verilmez.

PW4084 motoru için yapılan bu **bird ingestion** testindeki güç düşmesinin sadece %3-5 civarında olduğu görülmüştür. Ancak yine de çok miktarda kuş girmesi durumunda en güçlü motorlarda bile büyük problemler görülebilmektedir.

BAHAR DAR OLAYI:

1988 yılında Etiyopya'da Bahar Dar denilen bölgede bir B-737 uçağı takeoff sırasında birerice güvercinden oluşan bir sürüye daldı. JT8D modeli motorlarını her biri yaklaşık 10-15'er tane kuş yutmuştu. Pilot ümitsizce piste geri dönebilmek için çabalarırken motorlar olaydan 3 dakika sonrasına kadar çalışmaya devam etti. Ama ne

ya - zıkki bu süre manevrayı tamamlamaya yetmedi ve uçak düştü.

Araştırmacıların görgü şahitlerinden öğrendiklerine göre göçmen güvercinler B-737'nin kalkışından biraz önce pist yakınında bir yerde besleniyor ve dinleniyorlardı. Bölgeye bir araç gönderilerek kuşlar dağıtılmıştı, ancak bir süre sonra aynı bölgeye tekrar gelmişlerdi.

ALINACAK DERSLER:

Bahar Dar deneyiminden alınan acı ders gösterdiği kuşlardan gelecek tehlikelere karşı uyanık olmanın sorumluluğu sadece gövde ve motor imalatçılarına yüklenemez. Bu sorumluluk kombine bir organizasyonu gerektirir. Bu organizasyonda; dizayn, sertifikalandırma, uçağın işletilmesi ve havaalanı birlikte değerlendirilmelidir.



Havaalanı işletmecileri meydanların çevresindeki kuş sürülerini dikkatle izlemeli ve onları uçuş ekiplerine bildirmelidirler. Uçuş ekipleri gerek gördüklerinde kalkanın önce pistin kuzulardan arındırılmış olmasını talep etmelidirler. Yine uçuş ekipleri tırmanma ve alçalma yollarındaki göçmen kuşların hareketleri ile ilgili bilgi istemelidirler. Bazı işletmeciler meydan çevresindeki kuşların sayısını azaltmaya çalışır bazılar da onları uzak tutmanın yollarını arar. Meydanın birinde pistin iki yanında dolaşan silahlı adamlar tutulmuştu. Bu kişiler kalkışlardan önce kuşları vurmaya ya da uzaklaştırmaya çalışıyorlardı. Bu ilkel gibi görünen yöntem hayağı erkili oldu ve o meydana kuş çarpmalarında büyük azalma görüldü.

KUŞ ÇARPMALARININ TRENDİ:

The Aerospace Industries Association of America (AIA) ve Avrupa'daki partneri olan AECMA adlı kuruluşlar 1969 yılında kuş çarpmaları ile ilgili bir bilgi merkezi oluşturdular. Dünyanın çeşitli meydanlarından alınan veriler burada değerlendirildi ve **Flight Safety Foundation** gibi kuruluşlara verilerek eğitim için kullanılması sağlandı. Ayrıca bu bilgiler turkotan motorların konuyla ilgili yonde geliştirilmesine yardımcı olmak amacıyla da kullanıldı. Bunun en son örneği kuş çarpmalarında çok az güç kaybına uğrayan B-777 motorlarıdır.

İstatistikler Amerika Birleşik Devletlerindeki kuş çarpması olaylarının oranı olarak Dünyanın diğer bölgelerinden daha az olduğunu gösteriyor. Ancak bir meydan varki Dünyanın en çok kuş çarpması olayları orada oluyor. Evet işte **JFKIA** (John F. Kennedy International Airport)dan söz ediyoruz. Burada bu konuda rekor kırılmasının başlıca sebebi işte meydanın Jamaika körfezindeki bir yarımada üzerinde kurulu olması. Bu körfez kuşlar ve onların doğal ortamlarının federal kanunlarla

korunduğu bir kuş cenneti olarak dizayn edilmiştir.

1982 yılında **JFK**'da yapılan sempozyumunda sadece o meydana kuşlarla mücadele için harcanan paranın y u l d a **500.000\$** olduğu belirtilmiş. Bu mücadele tarzı kuru sıkı atılan topları, periyodik olarak dolaşan kuş devriyelerini, piste yakın otlakların kontrolünü, kuşları rahatsız edici sesler çıkarılması ve diğer kuşlarla mücadele metotlarını içeriyordu. Bu mücadele bazı yerel kuş türlerinin nüfusunun çok fazla artmasına l z i r.



varılana kadar olumlu sonuçlar verdi. Ancak kuşların sayısı çok büyük bir hızla artınca bu önlemler yetersiz kalmaya başladı. Daha sonra doğal hayatı koruma uzmanlarıyla da anlaşarak uygulamaya konulan tehlike oluşturabilecek kuşları vurma ve tehlikeli bölgeden kovalama çalışmaları sonunda 1991-93 yılları arasında önemli gelişmeler kaydedildi. Artık özellikle siyah başlı martıların yuvalarını JFK yakınlarına yapmaları problemi hala çözümü zor kal



maktadır.

CÖZÜM ÖNERİLERİ:

Dünyanın çeşitli bölgelerindeki uzmanların kuşlarla mücadele için önerileri şöyle:

- Havaalanlarındaki otlaklarda oluşan böcekler ve küçük hayvanlar kuş sürülerini beslenmesi için cazbedicidir. Bu böceklerle mücadele edilmesi ve kuşların yakınlarda yuva yapma cesaretlerini kırıcı önlemler alınmalıdır.

- Havaalanlarındaki su ve tuvalet atıklarının dokaldığı yerlerde kuşların ilgisini çeker. Bu konuda yileştirici çalışmalar yapılmalıdır.

- Kuşları korkutma ve uzaklaştırma teknikleri geliştirilmeli mesela onları havaalanlarındaki pis sular dan uzak tutacak kimyasal maddeler araştırılmalıdır.

- Bilimsel yöntemler kullanılarak kuşların doğal yaşam alanları da fazla etkilemeden onları en az öldürerek probleme çözüm getirmenin yolları aranmalıdır.

Görüldüğü gibi normalde hepimizin sevdiği tabiatın en güzel varlıklarından olan kuşlar bazen hiç farkında olmadan hem kendileri hem de uçaklar için büyük tehlikeler oluşturabilmekte ve sevimli düşmanlarımız dımınma düşmektedirler.

En kısa zamanda havacılığın bu oldukça önemli sorununa çözüm bulunmasını ve kuşlarla ebdiyan dost kalmayı ümit ediyorum.

Kaynak: AIRLINER

Jan-March 95

EAR PLUG	: Kulak tıkacı
EFFECT	: Etki
EFFECTIVE	: Etkili, geçerli
ELECTRICAL HARNESS	: Elektrik donanımı
ELEVATOR	: Uçağın kuyruğunda bulunan ve burun aşağı, yukarı hareketlerine etki eden kumanda yüzeyi. Asansör
EMBASSY	: Elçilik
EMERGENCY	: Acil durum, tehlike hali
<i>Emergency door</i>	: Tehlike halinde kullanılacak kapı
EMPLOYEE	: Memur, işçi, çalışan, kimse
EMPLOYER	: İş veren
END	: Son, bitiş
ENDURANCE	: Bir uçağın belirli bir yakıt miktarı ile uçabileceği toplam süre, havada kalış süresi. Sabır, dayanma
ENGINE	: Motor
<i>Engine out</i>	: Motorun durması, çalışmaması
<i>Engine test cell</i>	: Motor deneme tesisi
<i>Fan engine</i>	: Motor gücünün büyük bölümünün en öndeki geniş çaplı fanda elde edildiği motor tipi. (Günümüzde modern uçaklarının hemen hemen hepsinde bu tip motorlar kullanılır)
ENGINEER	: Mühendis, teknisyen
<i>Flight Engineer</i>	: Uçuş mühendisi
<i>Ground Engineer</i>	: Uçuş teknisyeni, uçak teknisyeni
ENTRY	: Giriş
<i>Forward entry door</i>	: Ön yolcu giriş kapısı
EQUIPMENT	: Tarihizat, malzeme, ekipman
EQUIVALENT	: Muadil, eşit, karşılık gelen
ERROR	: Hata, yanlış
ESSENTIAL	: Gerekli
ESTIMATE	: Tahmin etmek
E.T.A (Estimated Time Arrival)	: Tahmini varış zamanı
EVACUATION	: Tahliye, boşaltma
EXCESS	: Fazla, aşırı
E.G.T(Exhaust Gas Temperature)	: Egzoz gazı çıkış sıcaklığı
EXIT	: Çıkış yeri
EXPERIENCE	: Tecrübe, deneyim
EXPLOSIVE	: Patlayıcı
EXTEND	: Uzatmak, genişletmek, kapsamına almak

Hazırlayan: Hidayet KAPKAÇ

ÜYELERİMİZİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI OLDUĞUMUZ YERLER

Üyelerimiz aşağıda adı geçen firmalardan; UTE'd üye kartlarını göstermek suretiyle, belirtilen koşullara uygun olarak mal ve hizmet alabilirler.

BEYAZ PARK RESTAURANT & TAVERNA

Fiks Menü %50 indirim.
Tel: 242 65 51 Çayırbaşı Cd. No.74
Büyükdere/İstanbul

HOTEL ADAKULE

Kuşadası/İzmir 233 00 33/34'den
ayrıntılı bilgi alınabilir.

KİP MAĞAZALARI

Kredili alışverişlerde 6 eşit taksit ve
ödeme kolaylığı.
Kip Beyoğlu, Osmanbey, Beşiktaş,
Erenköy, Levent, Kadıköy

METRO GROSSMARKET

Derneğimiz'den temin edebileceğiniz
alışveriş formlarıyla tüm Grosmarketlerden
alışveriş yapabilirsiniz.

UNITED OPTİK

Her türlü gözük alımı ve cam takımında %20
indirim.
Tel: 572 12 73 İstasyon Cad. Yakut Sok.
Balkır Paşa'ı No.14 Bakırköy/İstanbul

PIERRE CARDIN ERKEK GİYİM MAĞAZASI

Peşin alışverişlerde %15 indirim.
* Galleria Ataköy/Şair Nigar Cad. No.91
* Osmanbey, İstasyon Cad. No.16
* Bakırköy/İstanbul
* Fevziye Bulvarı No.17/F Çankaya/İzmir
* Galleria Samsun
* Mütercim Asım Cad. No.11 Gaziantep
* Osmanbey Mağazamızdan yapılacak
alışverişlerde 5 ay vade.

TÜZÜN MOTEL

Odalarda banyo, tuvalet ve sıcak su

mevcuttur.

Tel: 0266 896 10 65 Ayşo

LUCC AYAKKABI SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ.
Peşin alışverişlerde %10, tanzimat döneminde
%5 indirim.
Ebuzziya Cad. No.2/A Bakırköy/İstanbul

KOSOVA ET LOKANTASI

Nakit ödemelerde %20, kredi kartı ile
ödemelerde %10 indirim.
Tel: 573 78 38-573 67 82
Turistik Tesisler Florya

YENER KUNDURA

%20 indirim.
* Halaskargazi Cad. Toprak Pasajı,
No.301/106 Şişli
Tel: 232 95 24
* Moda Cad. Caferağa Mh. Çadırca
İşhanı No.6 Kadıköy/İstanbul
Tel: 346 63 20

TOSKANA DERİ SAN. A.Ş.

Peşin alışverişlerde %10 indirim.
Vadeli alışverişlerde 4 eşit taksit.
* Galleria/Ataköy
* Capitol/Altunizade
* Shop Sale/Osmanbey
* Akmerkez/Etiler/İstanbul
* Kordon/İzmir
* Hilton/İzmir

NURLU KEBAB SALONU

%15 indirim Tel: 593 70 29
Örmüşpala Mh. Coşkun Sokak No: 24/4
Avcılar/İstanbul

NOT: Vadeli satış yapan firmalarınizi, derneğimizden temin edebileceğiniz kredi talep formları ile yapabilirsiniz. Peşin alışverişlerinizde üye kartınızı göstermeniz yeterlidir. Anlaşmalı olduğumuz tüm firmaların camilerinde derneğimiz'in stickerları bulunmaktadır.



S T A R G A T E

OYUNCULAR: Kur. Russell- James Spader- Jaye Davidson

SENARYO: Dean Devlin
Roland Emmerich

GÖRÜNTÜ YÖNETMENİ:
Karl Walter Lindenlaub

MÜZİK: David Arnold

YÖNETMEN: Roland Emmerich

Başka gezegenlerden gelen varlıkların eski medeniyetleri ziyaret etmiş olduğu fikri her zaman var olmuştur. İlk kez, STARGATE bilim-kurgu öyküsü halinde beyaz perdeye "ziyaret ediliyor mu?" olarak değil de "ya ziyaret etmiş olsalardı..." şeklinde alsettirmekte

STARGATE seyirciyi Dünyadan milyonlarca ışık yılı uzaklıktaki Atiydos gezegenindeki Nagada şehrine götürür. Buradaki kültür dünyadaki eski bir kültüre benzermektedir; bu medeniyetin bir zamanların eski fakat bir dünyanın dışından geldiği havasını ver-

mek için işinin orbaşı kişilerden faydalanılır.

Davis'in izahına göre, "Se-yirciyi inandırmaya çalıştığımız şey Mısır kültürünün zamanla gelişmediği, aksine bunun geçişten kalma bir miras olduğudur."

Giza'daki büyük piramitlerde çekilen STARGATE'te birbirinden çok farklı iki adamın güçlerini birleştirip bir sanat eserinin muammasını çözme-ye çalışılar hedef, medeniyetin nereden geldiğini bulmaktır.

Seri bir asker olan Albay Jack O'Neil (Russell), Giza'da ortaya çıkarılmış olan muam-malı bir sanat eserini inceleyecek olan ekibin başındadır. Daniel Jackson (Spader) ise bilimsel merakı O'Neil'in gizli göreviyle çakışan çok akıllı bir Mısır medeniyeti mütehassısıdır. Ama yine de bu eserin bir Stargate, yani başka bir dünyaya açılan cümle kapısı olduğunun farkına Jackson varır.

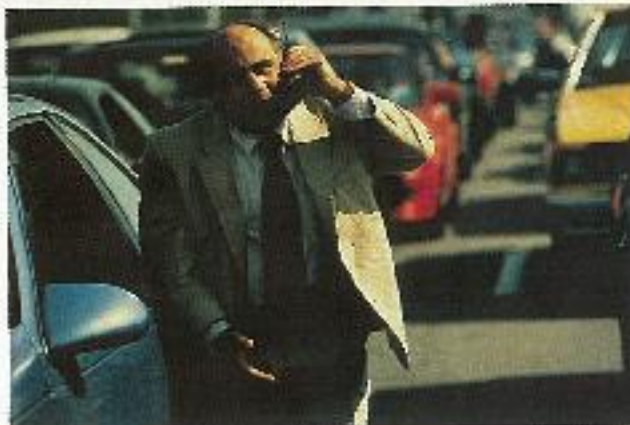


O'Neil, Jackson ve kendi ekibini Stargate'ten geçirir, hep beraber dünyadan milyonlarca ışık yılı ötedeki bir gezegende kendilerini bulurlar. Bu olağan üstü dünyanın esrarengiz hakimi RA (Davidson) dünya'ya olan kaşının tekrar açılacağını koşturur ve korkunç bir plan hazırlar. Zamana karşı yarışan O'Neil ile Jackson'ın, dünyayı kurtarmak ve geri dönmek için RA'y yenmeleri gerekmektedir.

**RENAISSANCE
MAN
(SAM AMCA-
NIN ERLERİ)**

OYUNCULAR: Danny DeVito- Gregory Hines- James Remar- Cliff Robertson

SENARYO: Jim Burnstein
GÖRÜNTÜ YÖNETMENİ:
Adam Greenberg



MÜZİK: Hans Zimmer
YÖNETMEN: Penny Marshall

Filmin öyküsünün kökenini Jim Burnste'nin Michigan Üniversitesi yıllarında Shakespeare okumanın verdiği güç karşısında büyülenen Burnste'nin daha sonra bu hissi başkalarıyla paylaşmak ister ve Selfridge Air National Guard Us'sünde askerlere Shakespeare öğretmeye başlar. İşte buradaki deneyimleri bu filmin temelini oluşturur.

Prodüktör Sara Colleton'a göre filmde alınacak bir sürü ders var. Önce sınıfta bilgi sayesinde insanın en büyük güçüne sahip olabileceği öğrenilir. Shakespeare ve Hamlet gibi çok eski devirlere ait şeyleri anlayabildikten sonra herşeyi anlayabilecekleri ortaya çıkar.

"Öyküde eğitim ve çocukların kendi bağlarına birşeyler kazanabilmeleri ve kendilerini hayatta ilerletebilmeleri mesajı aklınızdan asla çıkmamalı. İşte filmde bunu işlemek istedik," diye ekler prodüktör Elliot Abbott.

Bill Rago'yu (Danny DeVito) güzel bir iş olan reklam müdürlüğünü kaybetmesinden sonra sürprizler beklemektedir. İş bulma kurumundan bula bula askeri birliklerde dışlanmış bir gruba temel anlayış dersleri vermeyi bulur. Zor durumda olduğu için bu işi kabul eder. Ordudaki yaşama ve sınıf hayatına pek adapte ola-

maz. Kendisi kadar askerler de orada olmak istememektedir. Eğitimi çavuşu (Gregory Hines) ile çarışır; çavuş şöyle der, "Seninle aramızdaki fark, Bill, ben yaptığım işe kendini veriyorum."

Bu söz üzerine Bill sonunda öğretmeye başlar. Ama öğretmeye başladığı şey biraz şaşırtıcıdır: Kazaan yanında "Hamlet" bulunmaktadır. Zaman öldürücü der ni sanan öğrenciler Bill'i oyunu okumaya zorlarlar. Ama şaşırtıcı birşey olur ve bu oyun öğrencileri bir araya toplar. Bill, bilmeden büyük bir şey başarmıştır: Hem kendine, hem de öğrencilere hayal ettiklerinin ötesindeki şeyleri başatabileceklerini ispatlar.

GÖRÜNTÜ YÖNETMENİ: Roger Deakins
MÜZİK: Thomas Newman
Yönetmen: Frank Darabont

"Ümit iyi bir şey, belkide en iyi şey ve iyi birşey asla olmaz."

Güvenlik tedbirlerine çok dikkat edilen bir hapishanede geçen olağan üstü bir ümit, dostluk ve hayatta kalma mücadelesinin öyküsü. Filmde cinayetten hapse düşmüş uysal bir New England ban kacıyla ömür boyu hapis yemiş piskin birinin ilişkisi ele alınmakta. Shawshank Tyalet Hapishanesine düşmüş olan bu ikili, heraber oldukları yirmi yıl süresince ümidin hayatta kalabilmenin tek yolu olduğunu öğrenirler.

Kendi içine dönük davranışlarından dolayı ilk önce diğer mahkûmlar tarafından ters karşılanan bankacı, Red ve grubuyla yavaş yavaş ilişki kurar.

Dufresne hapisanenin bekçileriyle de iyi ilişki kurar. Bunların arasında Hadley de bulunmaktadır. Dufresne'yi

SHAWSHANK REDEMPTION (ESARETİN BEDELİ)

OYUNCULAR: Tim Robbins- Morgan Freeman- James Whitmore
SENARYO: Frank Darabont

koruma karşılığında ondan parasal konularda danışmanlık ister.

ÇİZİMLER: Görsel hazırlar vardır.



B

ULMACA

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
1															
2															
3															
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															

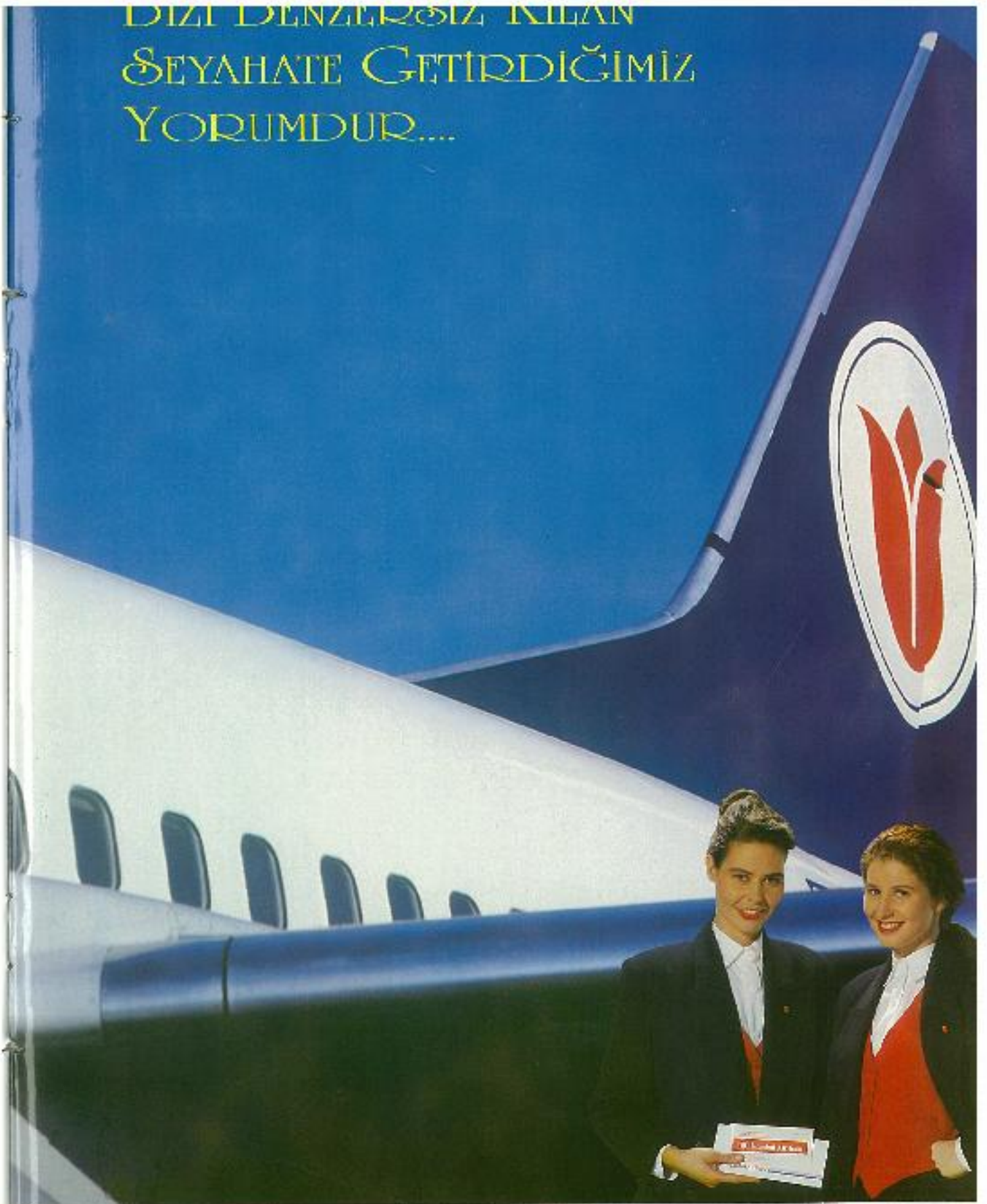
Soldan Sağa

1. Herhangi bir alelde - Hamile olma durumu.
2. Başlıca, temel niteliğinde olan - Mardin'de bir ilçesi - İstanbul'un bir semti.
3. Fransa'nın kısa yazılışı - Aylık olarak ödenen ücret - Şifreli algıyı anlamak için kullanılan bir söz - Karışık kısa yazılışı.
4. Özünüştü, sıkıntısı olmayan - Es olan - Eski ile bağrasklar.
5. Bir şeyi bulmak için çabalayan - İşaret, iz - Bir renk - Bir soru.
6. Bir tür köşk - Müstahkem yer.
7. Yunan alfabesinde bir harf - Bir cila çeşidi - Eski dilde ay (Günümüzde az anlamda kullanılır.)
8. Tersi Ankara Ticaret Odası'nın kısa yazılışı - Duşma ve kavrama yeteneği - Caza ve mala zarar veren kötü olay.
9. Ters bir organımız - Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun kısa yazılışı - Boyayı inceltmek için kullanılan bir alet.
10. Nükleer enerji sağlayan bir element - Çocuklara anlatılan, hikaye.

Yukarıdan Aşağıya:

1. Zonguldak'ın şirin bir ilçesi.
2. Ayak direme, tırseleme - Hastaları bayıltmada kullandıkları ilaç.
3. Eski Mısır'da bir tanrı - Sayın, iyi olma hali.
4. Avrupa'da bir ulus - En kısa zaman parçası.
5. Girişken, cürekdar - Neşeli bir çalgı.
6. Etrafı sulara çevrili kara parçası - At çektiği hayvanların tabanına çakılan - Yazıklar olsun anlamına bir söz.
7. Sevinç, muthuk - Türk halk müziğinde bir çalgı.
8. Tıfır amaçla oluşturulan kurum.
9. Su - Bu ay.
10. Okul, disiplin - Çocuk sahibi kadın.
11. Askerlikte "yürüt" komutu - Müzfire duyurulan işaret.
12. Dışını kargı - Kur'an'ın ilk ayeti, Arapça'da "oku".
13. Bir nota - Eski dilde yapma, etme.
14. Olmak - Üye.
15. Pasak - Bir kadın adı.

DIZİ DENİZSİZ KILAN
SEYAHATE GETİRDİĞİMİZ
YORUMDUR....



Istanbul Merkez Rezervasyon Tel : (212) 509 21 21
Bakırköy Tel : (212) 543 62 58 Elmadağ Tel : (212) 231 75 26
Kadıköy Tel : (216) 349 46 67 Maltepe Tel : (216) 383 60 58
Atatürk Havalimanı İç Hatlar Bilet Satış Tel : (212) 574 42 71
Dış Hatlar Bilet Satış Tel : (212) 663 06 65

