



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 12 • SAYI-ISSUE: 136 • MART-MARCH '2003



UTED ON-LINE:
www.uted.org

Seçiminiz prestijinizdir.



Dünyanın en modern ve güvenli uçakları olan
AIRBUS A-321, AIRBUS A-300, A-300-600 ve
dünyanın en sessiz ve güvenli uçakları sayılan
Amerikan McDonnell-Douglas firmasının MD-88 uçakları ile
yurtiçi ve yurtdışında 10 yıldır göklerdeyiz.



ONUR AIR
TAŞIMACILIK A.Ş.

Çatal Sokak No: 3 Şenlikköy 34810 İstanbul

Tel: (212) 663 23 00 Faks: (212) 663 23 19

e-mail: info@onurair.com.tr

GÜLE GÜLE YUSUF BEY..!

İnsanlar doğar, büyür ve ölürler. Bu evrimlerden en önemlisi ve en uzun şüphesiz büyüme aşamasıdır. Bu sürece hepimiz; çocukluk çağımızı, öğrenim sürecimizi, askerlik yaşantımızı ve hepsinden daha uzun olan çalışma hayatımızı sığdırırız.

Çalışma hayatımızın sonu; aslında yeni bir yaşam biçimimizin başlangıcı olması dolayısıyla, çok önemli ve en zevkli bölümü olması gerekir. Ekonomik sorunlarımızdan arınmış bir durumda, çalışma hayatımızda edinilen başarılarla, geçmişteki anılarımızın güzelliğini anarak yaşamak, yeni bir sürece başlayan her insanın büyük bir özlemidir sanıyorum.

Çok kısa olan hayatımızın en uzun sürecini oluşturan çalışma hayatımız içinde başarılı bir trend içinde olmak, gelecekteki dinlenme, yani, emeklilik aşamasını manen ve madden etkilemektedir.

Sayın Bolayırılı'nın çalışma hayatında geçen 29 senenin, milli havayolumuza neler getirip neler götürdüğünü, yetkili mercilere bırakıp, bizce önemli olan ve hepimizce bilinen '*insani değerlerine*' bakmak istiyorum. **Kendisiyle ve personeliyle barışık, alçak gönüllü bir yönetici yapısı çizen Yusuf Bey'e, gerek derneğimize olan ilgisi ve yardımları için, gerekse insani yapısından kaynaklanan hoşgörülerini için teşekkür ediyoruz.** Kurumsallaşma sorununu çözen milli havayolumuz gibi şirketlerde, herhangi bir



Kendisiyle ve personeliyle barışık, alçak gönüllü bir yönetici yapısı çizen Yusuf Bey'e, gerek derneğimize olan ilgisi ve yardımları için, gerekse insani yapısından kaynaklanan hoşgörülerini için teşekkür ediyoruz.

yöneticinin değişmesi o şirketi zor bir duruma sokmaz. Sokmamalıdır da... Her yeni yöneticinin şüphesiz bir vizyonu bir bakış açısı vardır. Bu tarzını profesyonel personel yapısına yansıtmak ve başarıların devamını beklemek, sanırım hayalcilik olmayacaktır.

Ülkemizin ve milli havayolumuz THY'nin önünde çok zor günler vardır. Bu zor günlerden mutlaka başarılı çıkma zorunluluğumuzun da bilinci içindeyiz. **Bu zor aşamadan geçerken, bizler, her zamanki gi-**

bi tüm bilincimizle ülkemize ve şirketimize faydalı olmaya tabii ki çalışacağız. Yeni yönetimimizin de aynı görüşler içinde olacağı kuşkusuzdur.

Türk sivil havacılığının en büyük ve en eski sivil toplum örgütü UTED olarak, THY'nin bizlerden istediği; her türlü görüş ve yardıma açık olduğumuzu bildirmek ve bu zor süreci hem işveren hem de personel lehine çevirmeye yönelik çalışmalar içinde olmak istiyoruz. Bu samimi düşüncemizin hayata geçirilmesi, tabii ki tek taraflı düşünülemez.

Sonuç olarak; eski genel müdürümüz sayın Yusuf Bolayırılı'ya bundan sonraki yaşamında sağlıklı, başarılı ve mutlu yıllar dilerken, yeni atanan genel müdürümüz sayın **Abdurrahman Gündoğdu**'ya da bir meslektaşımız olarak **HOŞGELDİNİZ** diyor, başarılı yöneticilik yaşantısının devamını diliyorum.

Saygılarımla...

İçindekiler / Contents



YEAR/YIL: 12 • ISSUE/ SAYI: 136 • MART/ MARCH. 2003

**UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR**

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

**EDİTÖR
&
GENEL KOORDİNATÖR**
KEMAL KANAT

REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
NEŞE TANER

YAZI KURULU:
Dr. Oya Torum, Kpt. Akın Diler, Erhan İnanc,
Yurdaer İ. Aksoy, Hidayet Kapkaç.

KATKIDA BULUNANLAR:
Erdal Alpay, Levent Üstüntepe,
Fatih Özdemir, Zülal Günel, Selahattin Gül,
YÖNETİM YERİ:
İstanbul Caddesi, Üstüğü Apt. No: 24 Kat:5
Daire:8 Bakırköy/İstanbul
Telefon: (0212) 542 13 00 / 543 29 74
Fax: (0212) 542 1371
Lokal Tel: (0212) 571 39 23
E.mail: uted@uted.org
Web Site: www.uted.org
Webmaster: Korhan Kutval

YAPIM:
(Dizgi, tasarım-uygulama, çeviri ve diğer
editorial hizmetler)
ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.
Genel Koordinasyon:
İlhan Özdemir
Redaksiyon : Onur Özdemir
Tel:(0212) 251 52 43 -44/0535 560 65 90
Fax: (0212) 243 31 63
E-Mail: taviation@turk.net
www.artiyayincilik.com

RENK AYIRIMI VE FİLM ÇIKIŞ:
4+4 Grafik Ltd. TEL: 0212 213 31 14-16

BASKI VE CİLT: Akademi Print Center
0216 488 86 86

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

**DERGİMİZDE YAYINLANAN YAZILARIN SORUMLULUĞU YAZARLARINA,
REKLAMLARIN SORUMLULUĞU FİRMALARINA AİTTİR.**

UTED • MART'2003 • 4

GÜNDEM

3

HABERLER

6-15

GÖRÜŞ

16-17

GÖRÜŞ

18-19

AVRUPA HAVA

TRAFİĞİ

20-21

NOSTALJİ: 6

DERBY'DE BİR OTEL

24-25

GALLIA

26-27

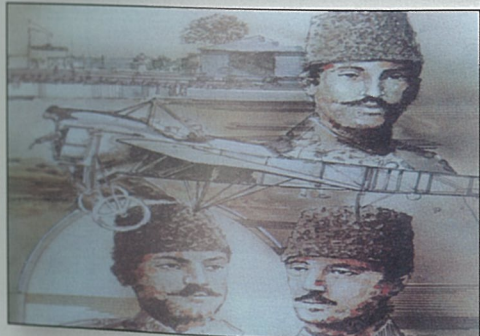
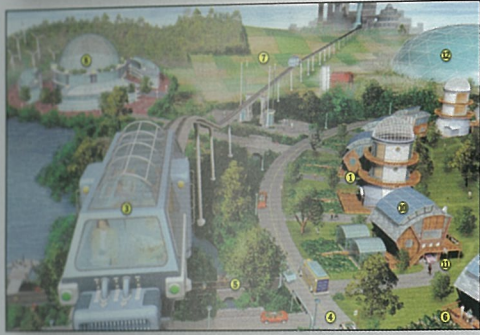
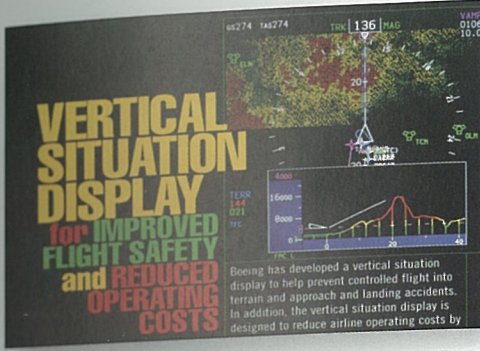
DİKEY DURUM

STABİLİZESİ

28-31



G. I. CAESAR VE GALLYALİ ESİR KABİLE ŞEĞİ



BİR DÜNYA KALDIRAN KANATLAR

32-35

BİR DİLEK TUT

36-37

2025 YILINDA HAYAT

38-39

TEKNOLOJİK YENİLİKLER

40-41

SARATOGA

42

SOSYAL FOBİ

43

TEKNİK KISALTMALAR

44

BİLİM: MÜZİK SİSTEMLERİ...

45

SAĞLIK

46

GARİP AMA GERÇEK

47

YARIM KALAN PRESTİJ UÇUŞU

48-49

BULMACA

50

BU SAYIDA...

Merhaba,

Bu ay sayfa-
larımızdan
birkasını bir
görev deęi-
şikliğine
ayır dık.
Emekliye



ayrılan eski Genel Mü-
dürümüz sayın Yusuf
BOLAYIRLI'ya verilen
kokteyl haberi ve yeni
Genel Müdürümüzü
tanıtan bir tanıtım say-
famızı haberler bölü-
münde bulacaksınız.

„Dikey Durum Göster-
gesi” hakkında, Bo-
eing'teki son teknik
gelişmelerle ilgili yazı
bir grup çalışmasının
eseri oldu. Sayfa 20 ve
21 de. Airbus A-380
uçacağının tanıtımını, ar-
ka sayfalarda ise „2025
yılında hayat” yazısını
bulabilirsiniz. Dergiye
sürekli yazı gönderen
arkadaşlarımızın ya-
nında, yeni katılanların
çoğalması bizleri mem-
nun ediyor.

ilginize teşekkür edi-
yoruz.

Hoşçakalın ...

Kemal KANAT

Editör

Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü'ne Abdurrahman Gündoğdu Atandı

Türk Hava Yolları Genel Müdürlüğü'ne Abdurrahman GÜNDOĞDU atandı. 17 Şubat 2003 tarihi itibarıyla emekliye ayrılan Yusuf BOLAYIRLI'nın yerine atanan Abdurrahman GÜNDOĞDU, Genel Müdür ve Yönetim Kurulu üyeliği görevlerine başladı.



Gündoğdu Kimdir ?

1961 Düzce doğumlu Abdurrahman GÜNDOĞDU, İstanbul Teknik Üniversitesi Makine Fakültesi, Uçak Mühendisliği Bölümünü 1982'de bitirdi.

1984 yılında aynı üniversiteden yüksek lisansını alan GÜNDOĞDU,

● 1984-1988 yılları arasında Massachusetts Institute of Technology' de (Boston/USA) "**Aeronautics and Astronautics**" alanında doktora çalışması yaptı.

1983 yılında Uludağ Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi' nde araştırma görevlisi olarak çalışma yaşamına başlayan Abdurrahman GÜNDOĞDU sırasıyla,



● Advanced Innovative Technology (USA)/Araştırma Mühendisi,

● Kale Kalıp A.Ş./Proje Mühendisi,

● Arçelik A.Ş./AR-GE Uzman Mühendis,

● İstanbul Ulaşım A.Ş./Genel Müdür Yardımcılığı (Teknik) görevlerinde bulundu.

● En son olarak İstanbul Ulaşım A.Ş.' de 7 yıl Genel Müdür olarak görev yapan Abdurrahman GÜNDOĞDU, İngilizce biliyor, evli ve 3 çocuk babası.

THY Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu üyeliği görevine atanan

Sayın Abdurrahman Gündoğdu'ya görevinde başarılar dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

THY GENEL MÜDÜRÜ YUSUF BOLAYIRLI GÖREVİNDEN AYRILDI:

ESKİ GENEL MÜDÜRÜMÜZ YUSUF BOLAYIRLI'NIN VEDA KOKTEYLİNDEN ENSTANTANELER

THY Genel Müdürlüğü görevinden 17 Şubat 2002 günü emekli olarak ayrılan Yusuf Bolayırılı için, derneğimiz UTED tarafından düzenlenen kokteyle TALPA ve MÜHDER'in yöneticileri de katıldılar. Yusuf Bey'e ortak bir plaket verilerek veda edilen kokteyl esnasında oldukça duygulu anlar yaşandı.

Göreve atandığı 1991 yılından bu yana; kendisiyle ve personeliyle barışık, alçak gönüllü bir yönetici yapısı çizen Yusuf Bey, gerek derneğimize olan ilgisi ve yardımları, gerekse insani yapısından kaynaklanan hoşgörüsü ile unutulmaz anılarımızda yer alacak.

1945 yılında Bolayır'da doğan Yusuf Bolayırılı, 1969 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Makina



Fakültesi Uçak Bölümü'nden mezun oldu ve aynı üniversitenin "Uçak Elemanları ve Malzemesi Kürsüsü" nde asistan olarak görev aldı.

1973-1974 yılları arasında özel bir kuruluşta bakım mühendisliği yapan Bolayırılı, 1974 yılında Atölye Mühendisi olarak başladığı THY bünyesinde, kesintisiz 29 yıl hizmet vererek; Teknik Genel Müdür Yardımcılığı ve Genel Müdürlüğe kadar her kademedeki çalıştı. 1991 Yılında Yönetim Kurulu Üyeliğine getirilen Bolayırılı, 1991-1994 yılları arasında iki kez Genel Müdür Vekilliği yaptı. Evli ve iki çocuk babası olan Yusuf Bolayırılı, THY Genel Müdürlüğü'ne 1997 yılında asaleten atanmıştı.



haberler

İsrail'in, kredi kartı büyük- lüğünde bir casus uçak imal etmek için çalışmalara başladığı bildirildi

Haaretz Gazetesi'nin haberine göre, İsrail Havacılık Sanayi tarafından üretilen insansız uçak, kameralar ve birkaç gram ağırlığındaki minik vericileri taşıyabilecek. Uçağın çektiği görüntüler, alıcı durumundaki bilgisayara canlı olarak aktarılabilir. 20 dakika uçabilecek uçağın, boyutu sayesinde, çok zor tespit edilebileceği belirtiliyor.

Minik casus uçak, herhangi bir binanın penceresinden sızarak, içerideki "düşman güçler" hakkında bilgi de sağlayabilecek. Haaretz'e göre Amerikan güçleri, bu uçağı, olası Irak operasyonu sırasında da kullanmayı planlıyor.

Casus uçak üretiminde uzmanlaşan İsrail Havacılık Sanayi, ürettiği uçakları özellikle Türkiye, Fransa ve Güney Kore'ye satıyor.

SunExpress Ödül Aldı

Türk Hava Yolları (THY) ile Alman Condor'un ortaklığıyla kurulan ve merkezi Antalya'da bulunan Sunexpress, 2002 yılında 110 milyon Euro ciro elde etti.

Sunexpress Genel Müdür Yardımcısı Cevdet Çavma yaptığı açıklamada, bu yıl 8 uçakla uçuşlarını sürdüreceklerini belirtti. Geçen yıl Antalya'ya 5 milyon turist geldiğini anımsatan Çavma, Antalya'ya gelen turistlerden 1 milyondan fazlasını Sunexpress'in taşıdığını söyledi.

Çavma, geçen yıl 110 milyon Euro ciro elde ettiklerini, bu sezon da savaş olasılığı doğrultusunda senaryolar hazırladıklarını belirterek, bu yıl geçen yıl sağlanan ciroyu yakalamayı hedeflediklerini bildirdi.

Çavma şöyle konuştu: "Olası savaşa göre senaryo hazırlıklarımızı tamamladık. Hiç savaş olmayacakmış gibi hazırlığımız da var. Savaşın etkisi elbette olacak. Senaryolarımız içinde tasarruf yer alıyor. Eğer savaş olursa seferlerimizde azalma olacak. Genel giderlerde de tasarruf sağlanacak. Ancak personel çıkarmayı düşünmüyoruz." Olası savaş nedeniyle rezervasyon iptallerinin söz konusu olabileceğini de anlatan Çavma, "11 Eylül terör saldırısının ardından da rezervasyon iptalleri olmuştu. Ancak, etkisi çok fazla sürmedi. 11 Eylül'e rağmen, 2002'deki yolcu sayımız, 2001'e göre artmıştı. Olası Irak savaşını nedeniyle belki iptaller olabilir ama fazla etkilenmeyiz" dedi.

Fransa'nın 2. büyük hava yolu şirketi olan Air Lib'in iflasi, resmen tescil edildi

Havayolu şirketinin içinde bulunduğu ekonomik krizden kurtulması için yapılan görüş-



WE KEEP YOU FLYING...

Evacuation Systems Repair/Overhaul

Aircraft Battery Repair/Overhaul

Brake Units Repair/Overhaul

Lifestest Repair/Overhaul

Wheel Built Up/Overhaul

Small Avionics Repair

Spare Support

Line Maintenance



Ataturk Airport
Domestic Lines Block C
Arrival Dept. Cd 02/4
Istanbul - TURKEY

PRIMA

AVIATION SERVICES INC.

Tel : +90 212 663 7010

Fax : +90 212 663 7013

e-mail : prima@primaaviation.com

web : www.primaaviation.com



melerde bir sonuç alınamamasının ardından, bu aybaşı Air Lib uçaklarının seferleri kaldırılmıştı. Hava yolu şirketinin hissedarları ve şirketi almak isteyen Hollandalı finans grubu IMCA arasında uzun süren müzakerelerin başarısızlıkla sonuçlanması, Air Lib için çalışan üç bin civarındaki çalışanın açıkta kalmasına neden oldu.

Fransa'da ulusal havayolları şirketi Air France'ın ardından hava taşımacılığında ikinci sırada yer alan Air Lib, iç hatlar dışında, Cezayir, Küba, Fransa'nın eski sömürgelerine ve bazı Avrupa ülkelerine uçak seferleri düzenliyordu. Air Lib şirketinin, devlete yaklaşık 100 milyon Euro dolayında borcu bulunuyor.

UZAY MEKİĞİ COLOMBIA HAVADA PATLADI: 7 ASTRONOT ÖLDÜ



Uzaya 16 Ocak'ta gönderilen Colombia Uzay Mekiği, dünyaya dönüşte, Dallas üzerinden geçtikten sonra henüz bilinmeyen bir nedenle havada parçalandı.

Yerel bir televizyon kanalının çektiği görüntülerde; Colombia'nın havada parçalandığı net olarak görüldü. Çevrede oturanlar da çok şiddetli bir patlama sesi duyarak polise yüzlerce ihbar yağdırdılar.

Uzay mekiği ile irtibat kesilmeden önce öğrenilen son bilgi, hidrolik sistemlerinde bir

arıza meydana geldiği oldu. Uzaya giden ilk İsraili astronotu da taşıyan uzay mekiği parçalanmadan az önce kurşundan 7 kat hızlı hareket ediyordu. Atmosfere girdikten sonra her salisesi adım adım izlenen uzay mekiği iniş için hızını azaltmaya çalışıyordu. Dallas'ta geçtikten sonra inişine 16 dakika kala bir anda mekik ile irtibat kesildi.

Colombia mekiği 20 bin seramik parçadan oluşuyor. İnerken hız nedeniyle 2 bin derece bir sıcaklığı emmesi gerekiyor. İniş sırasında bir buz parçasına rastlamasının bile patlamaya yeteceği belirtiliyor. Uzay mekiğinde ikisi kadın 7 astronot bulunuyordu.

ONUR AIR HAC'DA

Son üç yıldır Suudi Arabistan Havayolları adına hac uçuşları yapan ONUR AIR bu sene hac uçuşlarına, 2 adet A-300-600 ve 4 adet A-300B4 olmak üzere toplam 6 adet A-300 uçağıyla katıldı. Suudi Arabistan Havayolları ile yaptığı anlaşma gereği Hac mevsiminde kutsal topraklara yolcu taşıyan Onur Air'in Genel Müdür Yardımcısı Kaptan Pilot Bilal Başar, 6 uçakla katıldıkları bu harekattan Türkiye'ye yaklaşık 10 milyon dolar kazandıracaklarını belirterek, "Onur Air olarak bu yıl, 3 Ocak-20 Mart tarihleri arasında 6 adet Airbus-300 tipi uçağımız ile Cidde'de konuşlanacağız. Türk hac kabilelerini İstanbul-Ankara ve Antalya şehirlerinden hac görevini yapmak üzere Cidde ve Medine'ye götürüp getireceğiz. Bunun yanı sıra İran, Suriye, Mısır, Yemen, Katar, Kuveyt, Bahreyn,



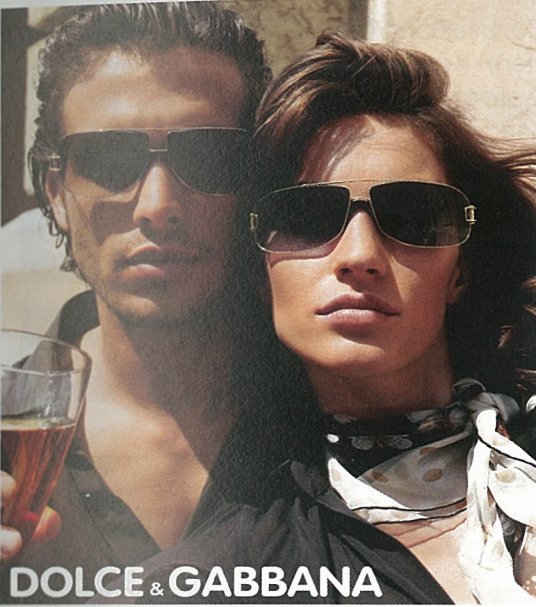
Birleşik Arap Emirlikleri, Pakistan, Hindistan ve Cezayir'den uçuşlar yaparak yaklaşık 200 bin hacı adayını taşıyacağız" dedi. Başar, muhtemel Irak operasyonunun havacılık sektörünü nasıl etkileyeceğinin sorusu üzerine, böyle bir savaşı temenni etmediklerini, ancak savaşın çıkması durumunda her sektörü olduğu gibi havacılık sektörünü de olumsuz etkileyeceğini söyledi.

ONUR AIR halihazırda 6 adet A-300, 5 adet MD-88 ve 4 adet A320/321 olmak üzere 15 uçağına sahip. 2003 yılı Şubat ayında filodan bir MD-88 uçağının ayrılacağı, Mart ayı içerisinde ise bir A-320/321 uçağının katılacağı öğrenildi.





FERRE



DOLCE & GABBANA



3333

SAYIN UTED ÜYELERİ!

MAYCARD'INIZLA UZMAN HEKİM TARAFINDAN
"ÜCRETSİZ" VE "KAPSAMLI"

GÖZ MUAYENESİNDEN YARARLANARAK;
SİZE SAĞLANAN ÇOK ÖZEL AVANTAJLARLA 2003 MODEL
SEÇKİN MARKALARA SAHİP OLMANIN KEYFİNİ YAŞAYIN!!!

BVLGARI YVES SAINT LAURENT VOGUE Persol FERRE Ray-Ban TOMMY HILFIGER ROCHAS
ESCADA LUXOTTICA Cartier Silhouette VERSACE FRED BOUCHERON GUESS? LAGERFELD
CHANEL Brooks Brothers Façonnable KENZO byblos MOSCHINO Chopard ROMEO GIGLI
alain mikli GIORGIO ARMANI roberto cavalli ICEBERG Salvatore Ferragamo EMPORIO ARMANI DOLCE & GABBANA

MayOptik®



www.mayoptik.com.tr

Fişekhane Caddesi No: 32/A
(Carousel Çapraz Karşısı)
34710 Bakırköy - İstanbul
Tel : (0212) 660 88 51 (Pbx)
Fax : (0212) 660 88 55

100'üncü Herkül havada!

Lockheed Martin Aeronautics tarafından üretilen ve Super Hercules olarak isimlendirilen C-130J uçaklarının 100'üncüsünün üretimi tamamlandı. Tarihteki en uzun, devamlı ve aktif askeri uçak üretim hattına sahip olan C-130J programı, 2004 yılında da 50. yıldönümünü kutlayacak

Lockheed Martin Aeronautics tarafından üretilen ve dünyanın en iyi askeri kargo uçağı olarak tanımlanan C-130J Super Hercules, kargo uçağı ailesinin 100. üyesinin üretimi dün tamamlandı. İlk uçuşunu 7 yıl önce yapan yeni nesil Hercules'ler için bir dönüm noktası olarak görülen 100. uçak C-130J, önümüzdeki aylarda Amerikan Sahil Güvenliği'ne teslim edilecek.

Hercules ailesinin en fazla üretilen beşinci versiyonu olan C-130J için 1.500'den fazla işçi ve dünyanın her yerinden yüzlerce tedarikçi çalışıyor.

En çok tercih edilen kargo uçağı C-130J

C-130 kargo uçakları, sahip oldukları yüksek güç nedeniyle Yunan mitolojisindeki Herkül'ün adını aldı. Bugüne kadar üretilen 2 bin 200'den fazla C-130'un 70'den fazla varyasyonu, 60'dan fazla ülke tarafından kullanılıyor.

Lockheed Martin C-130'ların bir versiyonu olan ve bugüne kadar yapılmış en gelişmiş nakil uçağı olarak bilinen C-130J kargo uçağını geliştirmeye 1991 yılında başladı ve ilk uçak Ekim 1995'te tamamlandı. İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri tarafından sipariş edilen bu uçak, ilk uçuşunu da 5 Nisan 1996'da gerçekleştirdi.

Dış görünüş olarak Hercules ailesinin önceki üyelerinden C-130'a benzeyen C-130J'nin misyonu ve itici güç sistemi tamamen baştan tasarlanarak, uçağın performansı artırıldı. C-130J, özellikle Global Uçak Konumlandırma Sistemi'nin, otomatik seyir ve rota planlama sistemlerinin bütün avantajlarından yararlanıyor. Bu sistemler sayesinde, pilot uçağın değişik sistemlerini idare etmeye çalışmak yerine, uçuşuna ve görevine daha fazla odaklanabiliyor.



C-130J uçakları Amerikan Hava Kuvvetleri, İngiltere Kraliyet Hava Kuvvetleri, Avusturya Kraliyet Hava Kuvvetleri, İtalyan Hava Kuvvetleri, Amerikan Ulusal Hava Savunması, Hava Kuvvetleri İhtiyat Komutanlığı ve Amerikan Deniz Piyadeleri tarafından kullanılıyor. Amerikan Sahil Güvenliği'ne de verilen C-130J'ler için Danimarka Kraliyet Hava Kuvvetleri'nin de siparişi bulunuyor. Lockheed Martin şu anda 118 adet C-130J ve CC-130J siparişi aldı ve bu siparişlerin 92 adedini teslim etti.

BOEING'TEN SÜRPRİZ AÇIKLAMA:

SONIC CRUISER PROJESİ İPTAL EDİLDİ

Dünyanın en büyük uçak üreticilerinden olan Boeing yeni projesi olan "SONIC CRUISER" modelini üretime girmeden rafa kaldırıldığını resmen açıkladı. Havaçılık dünyası 2001 yılında proje bazında resimlerini gördüğü bu ilginç model ile oldukça canlanma yaşamıştı. Sıradışı çizgileri ile diğerlerinden farklı olan Sonic Cruiser; 1050 km/h hızı, kanat arkasındaki motorları ve burundaki stablizerleri ile ticari uçaklarda bir devrim yaratmıştı.



İŞİ bize BIRAKIN.

MBE Merkeziniz, işiniz için gerekli olan tüm büro, posta, kargo ve iletişim hizmetlerini size sunmaya hazır. Uygun fiyatlarla, benzersiz bir kolaylıkla.

Posta ve Kargo Hizmetleri



TOPLU DAĞITIM HİZMETLERİ



PAKETLEME SERVİSİ



POSTA VE PAKET KABULÜ



PAKETLEME ve KARGO

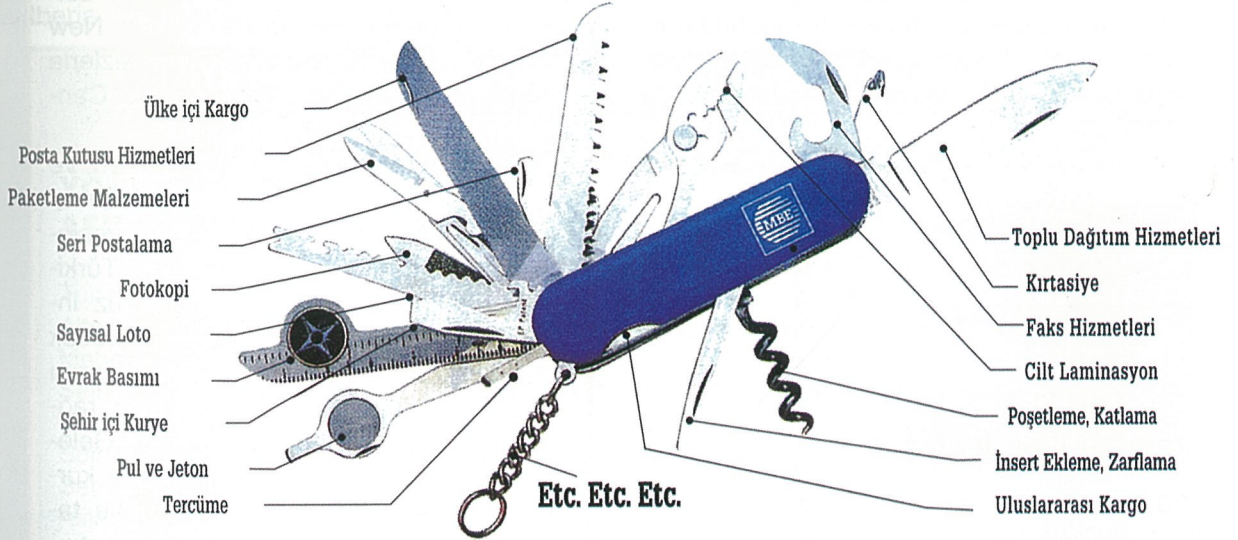


POSTA KUTUSU



ETC., ETC., ETC.

Bir değil, birçok hizmete bir merkezden ulaşın.



MAIL BOXES ETC.

Güçlü Kuruluş Doğru Hizmet!

MBE Merkezleri Bağımsız İşletilen Franchise'lardır

Cem

İLETİŞİM DAĞITIM HİZ.LTD.ŞTİ.

Davutpaşa Caddesi Emintaş
Davutpaşa San.Sitesi 103/293
34020 Topkapı / İSTANBUL
Tel : (0212) 567 67 84 (Pbx)
Fax : (0212) 612 41 07
e-mail: mbe@mbetopkapi.com

haberler

ABD'Lİ HAVAYOLU ŞİRKETLERİ ABD'NİN IRAK'A ASKERİ OPERASYONU HALİNDE HÜKÜMETTEN BAZI KORUMA VE KOLAYLIKLAR TALEP EDİYOR

Turizm ve ulaştırma sektörü şirketleri üst düzey yöneticilerinin New York'daki toplantısında verilen bilgiye göre, Irak'a müdahale halinde, vergi kolaylıkları ve tekelleşmeyle mücadele mevzuatında geçici gevşetmeler, esneklikler dahil, sektörün üzerindeki yükün hafifletilmesi isteniyor.

Sektör temsilcileri, ABD Başkanı George W. Bush yönetiminden, Irak'a müdahale halinde ulusal ulaştırma planının derhal devreye konulmasını isteyip, şu taleplerde bulunuyor:

-Tekelleşmeyle mücadele mevzuatındaki, havayolları şirketlerinin uçak seferleri hatları ve uçuşların koordine etmesine dair yasağın kaldırılması.

-Yolcu başına 2.5 dolarlık güvenlik vergisinin geçici olarak kaldırılması.

-Akaryakıt vergilerinde indirim ve akaryakıt fiyatlarının düşük düzeyde kalması için, Stratejik Petrol Rezervleri'nden petrol çekilmesi.

Bu arada ABD Ulaştırma Bakanlığı'ndan bir yetkilinin verdiği bilgiye göre, ABD yönetimi bu talepler karşısında henüz bir tutum belirlemedi.



LUFTHANSA HAVAYOLLARI'NIN İSTANBUL'DA HİZMET VERECEK YENİ ÇAĞRI MERKEZİ, ÜST DÜZEY YÖNETİCİLERİN DE KATILDIĞI TÖRENLE AÇILDI

Lufthansa'nın satıştan sorumlu Başkan Yardımcısı Thierry Antinori, törende yaptığı konuşmada, dünyanın çeşitli kentlerinde hizmet veren çağrı merkezlerinden 8'incisini İstanbul'da açtıklarını belirterek, "Bu merkezi İstanbul'da açmamız, Türkiye'ye duyduğumuz güvenin kanıtıdır" dedi.

Antinori, Almanya'dan arayan müşterilerin telefonlarının Berlin, Kassel, Dublin, Cape Town ve Melbourne'un yanı sıra İstanbul'a da yönlendirileceğini anlatarak, bu merkezlerin Amerika ve Pasifik bölgesinden gelen telefonlara bakan New York ve Los Angeles'taki merkezlerle birlikte Lufthansa'nın "Global Call Center" ağını oluşturduğunu söyledi.

Merkezi İstanbul'da, Almanca bilen ve iyi eğitilmiş insan sayısının yüksek olması, İstanbul'un gelişmiş altyapısı sayesinde maliyetlerin düşürülmesi ve Türkiye'deki teknik standartların günümüz ihtiyaçlarına en iyi şekilde cevap verecek durumda olması nedeniyle açtıklarını vurgulayan Antinori, "Türkiye, krize rağmen bizim için önemli bir pazar. Gelecekte de iki ülke arasında köprüler kurmaya ve ilişkilerimizi daha da ileriye taşımaya devam edeceğiz" diye konuştu.

Thierry Antinori, 200 kişinin çalışacağı Çağrı Merkezi'nde, Almanya'dan arayan müşterilere ilk aşamada 06.00-23.00 saatleri arasında, daha sonra da 24 saat boyunca bilet fiyatları, rezervasyonlar ve uçuş bağlantıları hakkında güncel bilgiler verileceğini sözlerine ekledi.



IBERIA AIRBUS A340- 500/-600 MÜŞTERİ LİSTESİNE GİRDİ

Iberia'nın 777-300ER'ler yerine A340-600'leri tercih etme kararını Airbus büyük bir memnuniyetle karşıladı. Uzun ve titiz bir değerlendirme neticesi alınan bu karar Iberia'nın filo yenileme programı kapsamında yer alıyor.

Iberia bu kararla, yeni uzun menzil A340-500/-600 ailesinden seçim yapan 12'inci müşteri oldu. Şu ana kadar bu modelden toplam 81 (72'si kesin sipariş, artı 9 adet Iberia ön satışı) uçak için bağlantı yapıldı.

Bu rakam, Airbus'ın doğrudan rakibi 777-200LR/300 ER uzun menzil ailesine oranla (Boeing web sitesinden alınan son bilgiye göre 7 müşteriden 61 sipariş alındı) pazar payının %57'sine sahip olduğunu gösteriyor.

İş seyahati yapanlar arasında yapılan birçok bağımsız araştırmalar; yolcuların uzun menzilli uçuşlarda konfora özel önem verdiklerini ve bu uçuşlarda dört motorlu uçakları tercih ettiklerini ortaya koyuyor.

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ 4.NCÜ FAALİYET DÖNEMİ (2003-2004) YÖNETİM VE DENETİM KURULU LİSTESİ

YÖNETİM KURULU ASİL ÜYELERİ

Tuna GÜREL, Başkan
Altay YILDIRIM, Üye
Mehmet YAVUZ, Üye
Selahattin ONAN, Üye
Vedat ÇANDIR, Üye
Süleyman ÖZDAMAR, Üye
Serdar GÜNDOĞDU, Üye
Atilla KONUKMAN, Üye
Mehmet ARIK, Üye
Atilla DUYGUN, Üye
Macit ÖZALP, Üye
Ahmet AĞAOĞLU, Üye
Kamil GÜNGÖR, Üye
BatuHANAGASIOĞLU, Üye
Levent HÜRYOL, Üye

YÖNETİM KURULU YEDEK ÜYELERİ

İrfan ÜNLÜ,
Hikmet İŞBUYURAN,
Y.Emre SEVER,
Feridun AKKURT,
Erdal DİLAVER,
C.Sabit ALTINKUM,
Ahmet İSPİ,
Metin PEKOĞLU,
Engin ŞENER,
H.İbrahim ÇELİK,
Hasan DÖNMEZ,
Sedat MÜNİROĞLU,
Miray KESİCİ,
Aleattin KIRDI,
Cengiz ÖZİŞ

DENETİM KURULU ASİL ÜYELERİ

Günay ADIGÜL
Şevket GÜNAY
Bülent TAMÇELİK

DENETİM KURULU YEDEK ÜYELERİ

Fikret TEMELCİ
Mehmet PİRİ
Aziz UYANIK

18 02 2003 tarihinde yapılan genel kurulda seçilen yeni yönetim ve denetim kurullarına başarılar dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

EĞİTİMDE LİZBON STRATEJİSİ ve AVRUPA BİRLİĞİ

Dr. Oya TORUM
Y. Müh. Mimar



EDUCATION AND TRAINING



Avrupa Birliği (AB) eğitim programlarının ve hedeflerinin temelinde LİZBON STRATEJİSİ yer almaktadır. Lizbon Stratejisi; eğitimin içeriği ve yapısını, 2010 yılına kadar dünyanın en dinamik ve bilgi toplumuna dayalı ekonomisi yapma hedefi olarak özetlenebilir.

Kuşkusuz her ülkede verilen eğitimden, ülkeler kendi adlarına sorumludurlar. Ancak, eğitim ve gençlik çalışmalarını geliştirmek üzere AB düzeyinde önemli girişimler bulunmaktadır. Bu amaçla; eğitim sistemlerindeki çeşitlilik korunarak, ülkelerin değişik eğitim sistemleri ve diploma süreçleri incelenmektedir.

Sürdürülebilir kalkınma ilkele-ri doğrultusunda rekabet gücünü artırmak, yeni eğitim ve öğrenme teknolojilerinin yaygınlaşmasını sağlamak özel bir önem taşımaktadır. Bu bağlamda eğitim sistemlerine ve gençliğe yapılan yatırımların geleceği garanti altına alacağı ilkesi hareket noktası olmaktadır.

AB eğitim politikalarının içinde, mesleki eğitim ve gençlik alanlarında işbirliği, ülke dışında eğitim ve öğrenim olanakları, yenilikçi eğitim sistemleri, akademik ve profesyonel uzmanlık ağlarının kurulması yer almaktadır.

Maastricht Antlaşması ve Ams-



terdam Antlaşması çerçevesinde AB ülkelerinde eğitim kalitesinin artırılmasına, kültürel ve dilsel farklılıklara saygı duyularak, katkıda bulunmak prensip olarak kabul edilmiştir.

Avrupa Birliği Eğitim Politikaları:

Eğitimle ilişkisi bulunan herkese açık olan bir strateji izlenmektedir. Üniversite rektörlerinden, öğretim elemanlarına, öğrencilere, öğretmenlere, okul yöneticilerine, yaşam boyu eğitim amacı güden okul dışındaki eğitim kurumlarına kadar uzanmaktadır. Antlaşmalardaki genel hedeflere uygun oluşturulan eğitim programları ile stratejiler yürütülmektedir. Bu programların başlıcaları Youth, Sokrates ve Leonardo da Vinci'dir.

Youth Programı, okul sistemlerinin dışında kalan gençlerin eğitimi ve işgücüne katılımının sağlanması ile değişik ülkelere gelen 15-25 yaşlarındaki gençlerin kaynaşması ve gönüllü hizmetlerde bulunmalarını içine almaktadır. Youth Programının, 2000-2006 bütçesi 520 milyon Euro olarak belirlenmiştir.

Sokrates Programı, okullarda gerçekleştirilen eğitimlerin tüm aşamalarını kapsayan bu programının 2000-2006 bütçesi 1.85 milyar Euro olup, yaşam boyu öğrenim ile eğitim için serbest dolaşımı ön plana almıştır. 1994-1999 yıllarını kapsayan, ilk 5 yıllık dönemde, bu proje ile 275 bin AB vatandaşı değişimden yararlanmıştır, ayrıca 1500

Ministry of
Education of

üniversite ve 8500 okula destek verilmiştir. Üniversite düzeyinde Erasmus, dil öğrenimi için Lingua, eğitimde bilgi ve eğitim teknolojileri bazında Minerva, yetişkinlere yönelik Grundtvig isimli programlarla stratejiler yürütülmektedir.

Leonardo da Vinci Programı, mesleki eğitimler hedeflenmekte ve 2000-2006 bütçesi 1.15 milyar Euro olup, öncelikle gençlerin işgücünden yararlanmayı kolaylaştırmayı hedeflemektedir. Ayrıca bu programla mesleki becerilerin geliştirilmesi için değişim programlarına kaynak sağlanması, girişimciliğin gelişmesi ve yenilikçi teknolojilerin kullanımının yaygınlaşması da desteklenmektedir.

Avrupa Birliği Eğitim Programları ve Türkiye

Yukarıda kısaca özetlenen Youth, Sokrates ve Leonardo da Vinci programlarına AB ülkelerinin yanı sıra, AB'ye aday ülkeler de yararlanabilmektedir. Devlet Planlama Teşkilatı'nın girişimi ile Ocak 2002'de Türkiye'de bu programlara katılmaya hak kazanmıştır. Hazırlık çalış-





malarının tamamlanmasının ardından 2004 yılından itibaren bu projelerden yararlanmak mümkün olabilecektir. Başta üniversitelerimiz olmak üzere, tüm eğitim kurumlarımızın, bu programlar üzerinde zaman kaybetmeden çalışmaya başlamaları gerekmektedir.

Türk Hava Yolları Eğitim Başkanlığı olarak, AB eğitim programları hakkında, Temmuz 2002'de bilgi edinilmeye başlanmıştır. Bilgi edinme süreci, Proje Program ve Bütçe Müdürü Dr. Banu Pekkaya tarafından yürütülmektedir. AB'nin mesle-

uth-Meda ismiyle anılan proje kapsamına Akdeniz ülkelerinin katılımı da mümkün kılınmıştır.

Sadece Orta ve Doğu Avrupa ülkelerini içine alan, Tempus Programı üniversite eğitiminde reform çalışmalarını amaçlamaktadır. Moğolistan'dan Afrika'ya kadar bir çok ülkeye açıktır. AB'ye aday ülkelerin bu programlara katılımı ortak finansmanla gerçekleştirilmektedir.

AB Eğitim Politikaları ve Hareket Planları

terilebilir. **Education and Culture** Bu planlara zamanla AB bütçesinden kaynak ayrılması söz konusudur.

Avrupa'da Teknisyen Eğitimi ve JAR 147 İle İlgili Gelişmeler

Uçak bakım teknisyenlerinin eğitim süreci ve sürecin adımları, bakım, imalat ve eğitim yapan tüm kurumların ortak sorunu niteliğini taşımaktadır.

Sektör, yeniliklerin en iyi şekilde yansımaları, eğitimin en yenilikçi metotlarla sürdürülebilmesi, havacılığın mali sıkıntılar yaşadığı günümüzde maliyet boyutu ile de gündemdedir.

İyi eğitilmiş bir uçak teknisyeninin, ticari filo için önemi açık ve nettir. Ancak havacılıktaki maliyet faktörlerinin, kısıtlı kaynakların dağılımının her alana yayılmakta olduğu da kaçınılmaz bir gerçektir.

İngiltere'de ve Amerika'da lisanslı teknisyen açığı giderek artmaktadır. İngiltere'de uçak imalat sektörüne destek hizmeti veren Stansted Uçuş Mühendislik Hizmetleri Firması uzun dönemli planlarının, çok iyi eğitilmiş uçak teknisyenleri ile çalışmak üzere yapıldığını belirtmektedir. Bu firma, organizasyonlarını JAR 147 eğitimi vermek üzere hazırladıklarını açıklamaktadır. Önemle üzerinde durulan konu ise bakım yapan kurumların, tüm teknisyenlerinin "onaylayıcı" (sertifying) düzeyinde eğitim almalarına gerek olmadığı, sadece gerekli sayıda ve yeterli performansta elemanın bu düzeye getirilmesi gerçeğidir. Fazla zaman yitirmeden, Sertifying Staff eğitimleri için uluslararası düzeyde AB politikalarına göre "hareket planları" hazırlanarak, yer simülatörleri ile ve karşılıklı değişim mekanizmaları kullanılarak, teknik eğitim sistemlerinin geliştirilmesi mümkündür.

Kaynak: Gülçin Karadeniz Katbolieke Üniversitesi / Araştırma Görevlisi

ki eğitimleri yaygınlaştırma ve meslek edindirme hedeflerinin kapsamı içinde ise; IATA kurları çerçevesinde, seyahat ve turizm sektörüne kaliteli eleman yetiştirmek amacıyla, Üniversitelerimizle ve Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği TURSAB ile yapılan protokollere göre eğitimler sürdürülmektedir. Eğitimlerin elektronik ortama aktarılması projesi de devam etmektedir. Bu bağlamda "yönetici eğitimleri" Boğaziçi Üniversitesi ve Kayrakoglu Danışmanlık Firması ile yapılan anlaşma ile "thembaclub" sertifikasyonu ile gerçekleştirilmiştir. Anılan projeler, Türkiye'de, kurumsal bazda, uygulamaya geçirilmiş ilk örneklerdir.

Youth programında ise, Yo-

AB Eğitim politikaları hareket planları (action plan) aracılığı ile geliştirilmektedir. Hareket planları; değişen koşulları ve gelişen teknolojileri dikkate alarak eğilimler öngörmektedir. AB'nin, hem ulusal ve hem de birlik düzeyinde bu eğilimlerden haberdar olması, stratejileri belirlemesi, kaynaklarını yönlendirmesi için "hareket planları" önem arz etmektedir. Bilindiği üzere teknoloji değişmekte, bilim ilerlemektedir. Bu doğrultuda, zaman içinde hareket planları, AB programlarına dönüştürülebilmektedir. Örnek olarak, eğitim sektörünün verimliliğini artırmayı hedefleyen "Hareketlilik Hareket Planı ve İnternet Teknolojilerinin Eğitimde Yaygınlaştırılması" konulu "e-Öğretim Hareket Planı" gös-



AVRUPA HAVA TRAFİĞİNDEKİ PROBLEMLER

Mayıs ayında bayan Lara KO-RO Paris' ten evine gitmek için Londra'ya uçtuğunda, tatili daha bitmemişti. Fransa üzerinden uçuşunda Amman aktarmasından, Air France'la uçuşu zaten check-in'deki aksama dolayısıyla 45 dakika gecikmişti. Bundan sonra da uçuştan önce 20 dakika bekletildi. Bu sırada kokpitten hiçbir açıklama gelmezken hostes yalnızca bir çok kere özür diliyordu. Lara, Heathrow'a ulaştığında bir saatten fazla gecikmişti, ve öfkeliydi. Sınırlı bir şekilde "kısa gecikmeler için önlemleri almalydılar" dedi ve memnuniyetsizliğini belirtti.

Belki de bunu yapmamalıydı. Avrupa'daki uçuşlarda pistte yalnızca 20 dakika bekletilen yolcular kendilerini şanslı sayabilirlerdi. Bununla birlikte bugün, hava trafik gecikmelerinde 20 dakika normal sayılıyor. Çok daha kötüsü de düşünülebilir. Şimdi de Roberta Iglesias Freira'nın başından geçenlere bir bakalım; Eşi ve iki çocuğu ile birlikte 1 saat 50 dakikada Asturias'tan Paris'e uçacaklardı. İspanyol aile uçuştan önce tam üç saat beklediler, sonunda havalandıklarında Iberia Hava yollarına ait uçak kuzeye doğru uçağına tam aksi yöne, Madrid'e doğru uçu. Tam 6 saat sonra Paris'e ulaşabildiler.

Tatiliniz uzun, sıcak ve sizi sinirlendirecek bir hal alabilir: Havayolu şirketleri; pilotlar hava trafik kontrolörleri ve bagaj taşıyıcıların sebep olacağı gecikmeleri normalden %25 daha fazla hesaplıyorlar (bu artışın daha fazla olması havayollarının maliyet artışlarını olumsuz yönde etkiliyor) ve bu duruma hava şartları da eklenince (Avrupa da gök gürültülü ve sağanak yağışsız yaz geçmiyor) tehirlere coğalıyor. Avrupa

komisyonu 2001 yılında ortalama hava trafik gecikmeleri bir önceki yıla göre %13 daha fazla olacağını önceden belirtmişti.

İtalya'nın en büyük taşımacılık birliğinin hava trafik bölümünün başkanı Alessandro D'Alessio bazı radikal değişikliklere ihtiyaçları olacağını söylüyor. Ve aksi takdirde ekstra trafikleri idare edemeyeceklerini belirtiyor. Ancak yapılacak değişiklikler çalışanların metanetlerini gerektirecek ve zaman alacak. Avrupa'nın hava trafik altyapısı, kazanılmış haklara, güvenlik, güvenilirlik sorgulayan ve zorunlu projeleri hala protesto eden devletlere, artan uçuş tarifelerinin (ki bunlar talebe ancak cevap veriyor) insafına bağlı olacak gibi görünüyor.

Bütün bu sebeplerin altında hava trafik kontrol sisteminin ulusal sınırlarla bölünmesi, yatırımın çok fazla gerekmesi, ve yetmişmiş personelin eksikliği bulunmaktadır. Bunun için Avrupa komisyonunun acil olarak, Avrupa üzerinde sınırsız hava sahasının oluşturulmasına izin veren tek Avrupa hava sahası düzenlemesinin 2005 yılına kadar tamamlanması için olağanüstü bir önlem alması gerekir. Avrupa'nın 12. en yoğun ha-

vaalanı olan Manchester Havaalanının CEO'su Geoff Muirhead, herkesin bu çözüm için gerekli yerlere baskı uygulamasını söylüyor. Ve ekliyor; "gökyüzü yeterli, yalnızca çok daha iyi idare edilmesi gerekiyor".

Tamam ama nasıl? Yalnızca yaz sezonunda; Avrupa'nın hava trafik problemleri için rehber ve küçük çözümlere değil büyük çözümlere ihtiyacı var.

Birinci olarak; Avrupa'nın hava sahasının hayati bölümlerinin askeri kullanım için ayrılmış olması ve ticari uçakların bu bölümlerde düşünülmemesidir. Örneğin; Londra-Frankfurt uçuşunda uçak, Belçika'nın askeri amaçlı ayrılmış iki bölgesi arasında slalom yapar; önce güneye doğru bir yay çizer daha sonra tekrar rotasını doğuya çevirir ve bu durum uçuşta 10 dakika bir zaman kaybı yaratır. Tek Avrupa Hava Sahası Bölümünün (Single European Sky Unit) direktörü Ben Van Houtte, Avrupa'nın en yoğun hava sahasının olduğu bu bölümlerde bu askeri bölgelerin hiçbir anlamı olmadığını söylüyor.

İkinci olarak; ülkeler ticari uçakları, kendi hava sahaları içinde yoğun olarak kontrol etmeleridir. Bunun sebebi birazda ekonomiktir, hükümetlerin sağladıkları bazı servisler için ücret alması gibi. Örneğin Lufthansa geçtiğimiz yıl Berlin'e 500 milyon \$ civarında para ödemiştir. Fakat hava trafik kontrolörlük mesleğinin korunması (hava trafikçilere verilen üstü kapalı emirler veya sistemin her zaman kamu otoritesiyle karşılaşması) gibi sosyolojik faktörler de çok önemlidir. Sonuçta 73 hava trafik kontrol merkezinin yoğun ağı 38 Avrupa ülkesinde gökyüzünde 1000 bölgeyi yönetmektedir. ABD ile karşılaştırarak olursak ABD'de 20 merkez iki trafiği yönetir. IATA (International Air Transport Association) dört veya beş merkezin batı Avrupa



için yeterli olacağına inanıyor.

British Havayollarının uçuş operasyonları, teknik ve eğitim müdürü Paul Douglas; Koppenag'tan Madrid'e uçuşu için, her biri farklı hava trafik acentası, farklı kontrolörler, hatta farklı ülkeler kullanılarak 10 farklı segmentle bu uçuşun yapılabileceğini söylüyor. Ve sınırların her zaman kendilerini zorlayan bir faktör olduğunu belirtiyor. İsviçre, kuzey İtalya ve özellikle kuzey İspanya'da bir düzine kontrol noktası var ve bu gecikmelerin %80'ine bunlar sebep olmaktadır.

Bir ülkedeki baskı da diğer bir ülkede gecikmelere sebep olabiliyor. Avrupa üzerinde uçacak her uçak, uçuşunu, Avrupa'nın hava trafik merkezleriyle sürekli irtibatla olan Eurocontrol'a veya Brüksel merkezli Avrupa hava taşımacılığı güvenlik organizasyonunun merkezi uçuş kontrol ünitesine (CFMU) bildirmek zorundadır. Eğer bir merkez kontrol edilebileceğinden daha çok uçağın olduğuna karar verirse; yoğun bölgelere olan seferlerde gecikmelere sebep olan piste bekleme emirleri CFMU'ya bildirilir. Böylece kontrolör Lizbon'daki kötü bir durum için Helsinki'de yerde bekleme emri verebilir.

Bir uluslararası kolaylık; Belçika, Hollanda, Lüksemburg, ve Almanya'nın kuzey bölgeleri üzerinde kontrolü sağlamak için Maastricht'te bulunan hava trafik merkezi Eurocontrolde zaten mevcuttur. Bir diğer merkezleştirme çalışması da, Sekiz merkezin ve batı Avrupa'nın hava sahasının çok daha fazlasını (8840 m üzeri) denetleyecek olan Viyana'da yapımı devam eden hava trafik merkezidir. 2006 yılında burası açıldığında bağımsız sistemlere göre %40 daha fazla verim beklenmektedir.

Daha fazla para harcamak:

Her ne kadar Avrupa Hava trafik kontrolünü yönetmek için 4



ile 5 milyon dolar para harcarsa da; hem yerde hem de uçuşta teknolojiye yapılan yatırım eksikliğinden dolayı hala sorunlar yaşanmaktadır. Bir çözüm yolu da Hava trafik kontrolünü gerekli yatırımı yapacak özel şirketlere bırakmaktır.

İngiliz hükümeti 1993 yılında ulusal hava trafik servisini (NATS) özelleştirmeyi teklif etti ve bu süreç hala sona ermedi. Son anlaşmaya göre NATS'ın %46'sı yedi İngiliz hava taşıyıcısının konsorsiyumu olan havayolu grubu (TAG) tarafından elde edildi.

Alman hava trafik kontrolü devlete aittir ve önümüzdeki yıllarda özelleştirilmesi düşünülmemektedir. Aynı özelleştirme İtalya ve Fransa'da da düşünülmemektedir.

Doğru personel kullanılması:

Hava trafikçiler sessiz bir odada sürekli olarak radar ekranına odaklanırlar ve tümüyle insan dolu olan uçakların yönetiminin baskısı altındadırlar. Onların meslekleri çoğu zaman çok streslidir ve doğru personelin olamaması bu stresi daha da artırır. Avrupa'da 15.000 kontrolöre ihtiyaç duyan Avrupa Birliği bu sayıyı kı-

sa sürede 800'den 1600'e çıkartmalıdır. Almanya'da kontrolörler kapasitelerinin %20 üzerinde çalışıyorlar ve önerilen dinlenme saatlerini kullanmıyorlar. Taşıyıcılar Birliğinden D'Allesio İtalya'da da kontrolörlerin aşırı iş yüklenmelerini söylüyor.

Bugünkü kontrolörlerin üçte biri 2010 yılında emekli olacak ve bunların yerine geçebilecek nitekte insan yeterli değildir. Kontrolörlerin eğitimleri dört yıldır. İngiltere de ileriye görerek, hava trafikçi eğitim programlarını %50 artırma yoluna gitmiştir.

Fikirbirliği oluşturmak:

Avrupa birliği himayesindeki tek Avrupa hava sahası inisiyatifi ile Avrupa Birliği, parlamentoda birkaç hafta boyunca bazı tehlikeleri birlikte tartışırken ters düştüler. 15 üye ülke ile Norveç ve İsviçre'nin uzmanları sivil ve askeri hava trafik kontrolü kooperatifi oluşturmak ve ticari uçaklar için daha fazla kullanılabilir hava sahası açmak için 10 defa bir araya geldiler. Uzmanlar Ayrıca Eurocontrol'e problemleri çözmesi ve tavsiye vermesi için yetki verdi. Ancak Eurocontrol bunları uygulama yetkisine sahip değildir.

Bazı sabıkalı havaalanları:

Avrupa'da Madrid havaalanı % 36,4 ile en çok tehirlere yaşandığı havaalanıdır. Yine Madrid, en çok aktarma ve gecikmelerin yaşanması ile diğer havaalanlarını gecikmelere sokan havaalanıdır. Amsterdam ise hava koşullarından dolayı gecikmelerin yaşandığı en sorunlu havaalanıdır. İngiltere'deki Heathrow havaalanı ise en işlek havaalanıdır. Bu havaalanına her 90 saniyede bir uçak inmektedir.

Kaynak: Time

Çeviri: Fatih ÖZDEMİR (Uçak Teknisyeni)

Düzenleme: Kemal KANAT

AIRBUS A-380'E HOŞGELDİNİZ



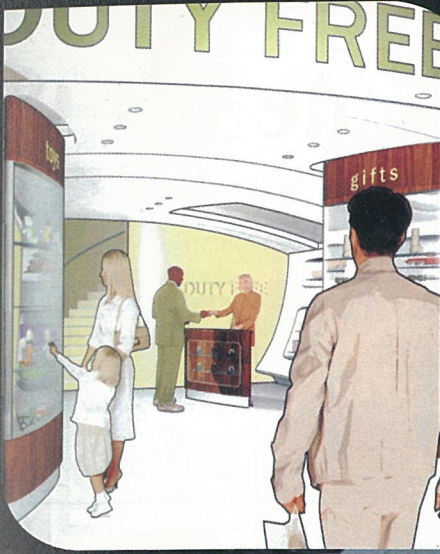
Resepsiyon : A-380 uçağına hoşgeldiniz. Kabin memurumuz size kamaranızı

gösterecektir.

Banyo : Umarız odanızı beğenmişsinizdir. Akşam yemeğı önce- si bir duş almak istermisiniz?

Alışveriş : Belki de uçuş esnasında alışveriş yapmak istersiniz. Diğer uçaklardaki gibi sadece oturarak uçmak zorunda değilsiniz. Bacaklarda

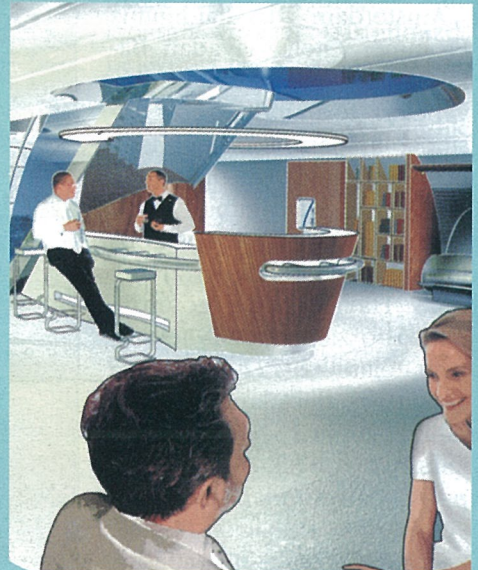




uyuşma yada hareketsizlik bu uçak için geçerli değildir.

Bar : Bir aperiatif alırmıydınız? 2 katlı uçan bir otel olan bu uçakta uçmak eğlencelidir.

A-380 Airbus uçağı ile bildiğiniz yolculukları artık unutun. Onunla uçmak farklı dünyalara ve konfora uzanmak demektir. Uçuş esnasında dar koltuklar arasında oturmak, ikram trolleyleri ve kabin memurlarıyla köşe kapmaca oynamak zorunda değilsiniz. Uçuş esnasında alışveriş yapabilir, içki içebilir, hatta banyo bile yapabilirsiniz. A-380 havacılığa ve yolculuk anlayışına başka bir bakış açısı getiriyor.



İngiltere Derby'de Bir Otel

Erhan İnanc,
Onur Air Kalite Güvence Müdürü

Yıl 1972, Hollanda-Ams-terdam'da 6 haftalık, F28 uçak tip eğitimini, uçağın imalatçısı Fokker firmasının fabrikasının içindeki eğitim biriminde alıyorduk. Eğitim sürerken önceden yapılmış programa göre uçak eğitimini orta yerlerinde kesip motor eğitimi için 2 haftalığına, Rolls-Royce (R&R) firmasının bulunduğu İngilte-Derby şehrine gitmemiz gerekti. Uçak eğitiminin biteceği tarihte Rolls-Royce'un boş sınıfı olmadığı için böyle bir durum meydana gelmişti. F-28 uçak eğitimini veren Fokker, eğitimi ve sınavları görmediğimiz kadar sıkı tuttuğu için bunalmıştık, bu durumda biraz hava değişimi yapmış gibi olacaktık.

Rolls-Royce'da motor eğitimi tamamlanınca yeniden Amsterdam' a dönüp uçak eğitimine kaldığımız yerden devam edecektik.

Amsterdam' da kaldığımız Frommer Otel, havadan bakıldığında yel değirmeni pervaneleri formunda, şehir dışında, tarlaların ortasında ıssız bir yerde 4 yıldızlı bir oteldi. Londra'ya uçacağımız Pazar günü, bir Fokker otobüsü bizi Frommer Otel'den alarak AMS Havaalanı'na götürdü. Orada, o zaman, AMS teknisyeni olan (B-727 kursunda Seattle'da hastalanan, şimdi rahmetli) Nuri Oğuz Abi bizi karşıladı. Check-in ve Pasaport kontrolünden geçerken ve uçağın kalkacağı Gate'e kadar bize eşlik etti. Londra'



Derby küçük bir şehir, hatta kasaba bile denebilir. İngiltere kraliyet mensuplarının da katıldığı at yarışları ile meşhur.

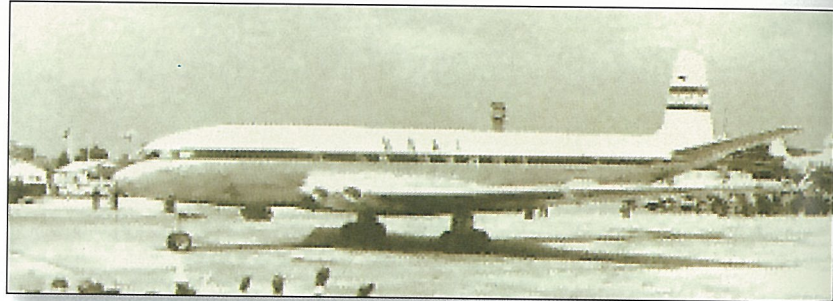


rinde palto, çanta vb. eşyaları koymak için balık ağı şeklinde boydan boya asılmış file vardı.

ya BOAC (British Overseas Airlines) ile uçacağız. Yolcu alınması başlayınca Nuri Abi biniş kartlarımızı topladı, uçaktaki yerlerimizi bulup oturduk.

Uçağımız, dünyanın ilk jet motorlu yolcu uçağı olan Comet idi. Hatırımda kalanlar; daracık bir gövde, sıkışık koltuklar ve yolcuların başı üze-

Motorları çalışınca çıkan gürültüden yanıımızdaki kişiyi zor duymaya başladık. Daha kötüsü, takat verildiğinde, artık bağırsılsa da duymanın mümkün olmadığı idi. Kanatların içerisine gömülü olan motorların gürültüsünü ve titreşimlerini bir saatlik uçuş boyunca çektik. Anlaşılan, Cometler dünyanın ilk jet motorlu yolcu uçağı olarak öncülük görevini yerine getirmiş ve işi bitmişti ama, İngilizler



Aynı zamanda Rolls&Royce' un merkezi de burada.



"Londra' ya BOAC (British Overseas Airlines) ile uçacağız. Yolcu alınması başlayınca Nuri Abi biniş kartlarımızı topladı, uçaktaki yerlerimizi bulup oturduk."

uçuşuyorlardı halâ. Comet uçağı ile yaptığım ilk ve son uçuş oldu. O günün teknolojisinde bile uçan bir sandık gibiydi bu uçak.

Londra' dan Derby' ye uçak olmadığı için trenle gidecektik. Bunun için Londra Havaalanı'ndan bir otobüse binerek şehrin içindeki gara geldik. Bizi Derby' ye götürecek treni bulup bindik. Güzel bir yolculuk oldu. Yemyeşil güzel yerlerden geçerek Derby' ye vardık.

Derby garında trenden inip bir araya toplandık, R&R'un rezervasyon yaptırdığı otelin adı ve adresini vererek nasıl gidilebileceğini sorduk. Otel, gara çok yakın, bir vasıtaya binmeye gerek yok, yürüyerek 10-15 dakikada gidilebilir dediler. Gerçekten, bavullarımız elimizde kısa sürede otele vardık.

Tabii, ellerinde bavullarla temiz giyimli ama, kara kafalı bir sürü insanın toplu olarak kaldırımında yürümesi İngilizlerin garibine gitti ve açaip bakışları üzerimize topladık.



Derby küçük bir şehir, hatta kasaba bile denebilir. İngiltere kraliyet mensuplarının da katıldığı at yarışları ile meşhur. Aynı zamanda Rolls&Royce' un merkezi de burada. Bu firma, bizim ülkemizde lüks ve pahalı otomobilleri ile tanınmış daha çok. İngillere'de ise, 2. Dünya Savaşı sırasında, Alman Hava Kuvvetlerinin saldırıları ile başa çıkabilmek için yüksek sayıda uçak motoru üretimi ile tarihe geçmiş. Fabrikanın önüne bunun için bir heykel dahi dikilmiş. Bu firma, 1969-70 yıllarında büyük görevli yolcu uçakları için geliştiren

Yıl 1972, Hollanda-Amsterdam'da 6 haftalık, F28 uçak tip eğitimini, uçağın imalatçısı Fokker firmasının fabrikasının içindeki eğitim biriminde alıyorduk. Eğitim sürerken önceden yapılmış programa göre uçak eğitimini orta yerlerinde kesip motor eğitimi için 2 haftalığına, Rolls-Royce (R&R) firmasının bulunduğu İngiltere Derby şehrine gitmemiz gerekti. Uçak eğitiminin biteceği tarihte Rolls-Royce'un boş sınıfı olmadığı için böyle bir durum meydana gelmişti. F-28 uçak eğitimini veren Fokker, eğitimi ve sınavları görmediğimiz kadar sıkı tuttuğu için bunalmıştık, bu durumda biraz hava değişimi yapmış gibi olacaktık.

rilen RB-211 motorlarının araştırma/geliştirme aşamasında anormal yüksek harcamalar ve az satış nedeniyle iflas etmişti. İngiltere tarihinde önemli yeri olduğu için devlet iflasına izin vermemiş, para yardımı ile yeniden yapılandırmış ve adı "Rolls&Royce Limited 71" olmuştu o tarihlerde. Bize, F-28 lerde kullanılan motorun eğitimini 70 yaşlarında, emekli olmasına karşın, az bir ücret ödenerek tekrar göreve çağırılmış "Senior Instructor" sıfatlı bir İngiliz vermişti.

İngiltere, aradan 25 yıl geçmesine karşın, hala savaştan çıkmış bir ekonomik durumu sergiliyor gibiydi.

Bu kısa ansiklopedik bilgilerden sonra biz tekrar kalacağımız otelimize dönelim.

Otel, dışardan bakılınca, küçük ve eski olmasına karşın temiz ve bakımlı gibi görülüyordu. Reception'da görevli yaşlı bir bayan (sonradan sahibi olduğunu öğrendik) iki kişiye

bir oda şeklinde anahtarlarımızı dağıttı. Ben, en iyi anlaştığım arkadaşarımdan birisi olan Tamer Yaşar ile (THY'den emekli, şimdi Onur Air, Dalaman'da görevli) aynı odada kalacaktım. Anahtarımızı alıp asansör olmadığı için merdivenlerden yürüyerek çıkmaya başladık. Basamakların tamamı kalın ve renkli desenli temiz bir halı ile kaplanmıştı. Ancak merdivenler tahadandı ve her bastığımızda bel verip gıcırıyorlardı. Odamızı bulduk, kapısı aralık duruyordu, itip içeriye girdik. Hava kararmıştı, ışığı yaktık ama, tavadaki 25 veya 40 mumluk bir ampul odayı değil, ancak kendini aydınlatabiliyordu.

Gardrobu açıp eşyalarımızı yerleştirmek istediğimde dolap sağ ön taraftan üstüme yıkılır gibi oldu, panikle dolaba dayandım hemen. Tamer eğilip dolabın altına baktığında, dolabın yıkıldığı taraftaki bacağının kırık ve yerine bir tuğ-

la konmuş olduğunu ancak, tuğla içeriye kaydığı için görev yapmadığını gördü, tuğlayı çekip, kırık bacağın yerine aldı ve dolap dengeye geldi. Bu durumda bavullarımızı boşaltmaktan vaz geçtik. Odanın kapısını kapatmak istediğimizde; kapının kasasına büyük geldiği için kapanmadığını ve bu nedenle de kilitlenemediğini gördük. Kapıya yüklensek belki kapanırdı ama bu defa açmak istediğimizde açılmayabilirdi. Kapının arkasına bavullarımızı koyarak kapalı durmasını sağladık.

Hava soğuktu ve yatakların baş ucunda kalorifer petekleri vardı ama, soğuktu. Vanasına baktık, kapalı idi. Açtık, arada sırada peteği elliyoruz ama, hala ısınmıyordu. Vanayı 1-2 defa kapatıp açtık, değişen birşey yoktu. Sonunda lobiye inip yaşlı bayana kaloriferin neden yanmadığını sorduk.

Bayan bize; "Kutuya para atınız mı ?" diye sordu. Yanlış anlattığımızı sanarak bayana "Ne kutusundan ne parasından bahsediyorsun, biz kalorifer yanmıyor diyoruz" dedik.

Bayan da "Tamam işte, ben de kaloriferden bahsediyorum, çalışması için vanadan önce bir kutu var, üzerindeki talimata göre çalışmasını istediğiniz süreye uygun miktarda metal parayı kutuya atmanız lazım, o zaman paranız kadar ısınırsınız sonra, yeniden kapanır" dedi.

Vay be, bir otel odasında kumbarasına para atılarak çalıştırılan kaloriferi ilk defa duyuyorduk ve şaşkınlıktan küçük dilimizi yutacak hale gelmiştik. Demek ki, savaş ekonomisinin tasarruf tedbirleri böyle bir sistemi geliştirmişti, parası olmayan veya tasarruf



etmek isteyen müşteri soğukta da yatabilirdi. Tamerle beraber tekrar odaya çıktık, kalorifere baktık, gerçekten vanadan yarım metre kadar uzakta bir kutu ve üzerinde metal para atmak için bir yarık vardı. Yine kutunun üzerinde metal bir plaka vardı ama odanın ışığı yetersiz olduğu için okuyamıyorduk. Sonunda kibrit çakarak yazıyı okuduk. Kullanım ve ücret tarifesi idi. Bizim yanımızda Sterlin yoktu, daha sonra bozduracağımız Hollanda Florinimiz vardı. Akşam yemeği için dışarıya çıkmaya karar verdik ama, kapanmayan oda kapısını ne yapacaktık. Başka odalarda yatan arkadaşlardan kapısı kapanan birisinin odasına bavullarımızı koyup yemeğe çıktık. Bu arada para bozdurduk, tesadüf eseri Kıbrıslı bir rumun işlettiği küçük bir restoran bulduk ve yemeğimizi yedik. Bu Kıbrıslı rumla orada kaldığımız 2 hafta içinde iyice ahabap olduk. Yemekleri yardımcısı bir bayan ve kendisi pişiriyordu. Bize müşteri değil, dost muamelesi yapıyor, mutfağa alıyor, var olan hazır yemekleri gösteriyor, bunun dışında ne istersek bizim damak lezzetimize uygun şekilde pişiriyordu. Hatta bizim için dana eti alıp bonfile bile yaptı. Derby'den ayrılmadan önceki son akşam yemeğinden sonra, gözleri yaşlı bir şekilde bize sarılarak "All the best my friends" diyerek bizi uğurladığını unutamıyorum. Bu olayın Kıbrıs Barış Harekâtından önce olduğunu hatırlatmak isterim.

Bir akşam lokantadan çıkınca karşı kaldırıma geçmek için alışık olduğum üzere önce sola, sonra sağa ve sonra tekrar sola bakıp yolun boş olduğunu görünce adımımı yola attım ki, acı bir fren sesi ile siyah renkli tipik bir İngiliz taksisi bana çarmaya 10-15 santim kala durdu. Tamer, hızla kolumdan tutup beni kaldırıma çekip aldı, haklı ve kızgın şoförden özür diledik. İngiltere'de araç trafiğinin soldan olduğunu unutmuştum o an ve bunu hayatımla ödeyecektim neredeyse.

Akşam otele döndük, kaloriferin kutusuna para artarak yanmasını sağladık, kapının arkasına da bavullarımızı koyarak yattık. Ertesi sabah kahvaltuya indiğimizde otelin eskiliğinden ve özellikle kaloriferlerin para ile çalışmasından hemen herkes şikayetçi idi. Grubun lideri Yurdaer Aksoy (THY'den emekli, şimdi Prima'da yönetici), R&R'a gittiğimizde ilgililerle konuşacağını, bavullarını açıp dolaba yerleştirenlerin, okula gitmeden önce bavullarını toplayıp öyle bırakmasını istedi ve otelin sahibi olan bayana durum iletilti. Doğal olarak bayan, bunu kabul edemeyeceğini, rezervasyon süresince otelde kalınması gerektiğini, çıkmak istersek, 2 haftalık otel ücretini ödemedenden çıkamayacağımızı anlattı. Tüm ısrarına rağmen, otelden ayrılmakta kesin kararlı olduğumuzu anlayınca da ;

"Eğer, kalırsanız, kahvaltıda size bir yerine iki yumurta veriririm, ama kalorifere birşey yapmam, çünkü sistem öyle çalışıyor" dedi.

R&R eğitim birimi o gün, şehrin hemen kıyısında, fabrikaya daha yakın ve yine bir aile tarafından işletilen, yeni in-



Derby'de eski bir ev...

şa edilmiş bir otele taşınmamızı sağladı. Bu otelin kaloriferini ılatmak için, kumbarasına para atmamız gerekmiyordu. Otel diğerine göre oldukça konforlu sayılırdı, yalnız şehir merkezine biraz fazla yürümemiz gerekiyordu, o kadar. Bu oteli anne, baba, 15-18 yaşlarında kızı ve oğlu işletiyordu. Kahvaltıda gördüğümüz kadarı ile otelde bizden başka 5-6 müşteri daha vardı.

İngilizce nasıl yazılır ?

Kemal Okşar (THY'den emekli) bir sabah kahvaltısında polis olan kardeşi için almak istediği kelepçeyi nerede bulabileceğini otel sahibinin oğluna sormamızı istedi. Kelepçe'nin İngilizcesini bilmiyorduk. Lise öğrencisi olan delikanlı ile bir hafta içinde samimi olmuştuk, kahvaltı yaptığımız masaya çağırıp, önce; *police*, *band*, *lock* gibi kelimeler ve el işaretleri ile kelepçeyi anlattık, delikanlı anladı ve *'hendkaf'* dedi. Peki, şu kağıdın üzerine yazar mısın dedim, kalem eline aldı, *band* yazdı ve durdu, düşündü, biraz kendi kendine mırıldandı ve *kaf* 'ın nasıl yazıldığını hatırlamadığını söyledi. Bir lise öğrencisinin bu kelimeyi yazamayacağına inanmadım, bizi işletiyor bu dedim. Karşı masada tek başına kahvaltı yapan 50 yaşlarında bir İngiliz, kah-

valtıda bir çanağa sarı renkli kırıntılı birşeyler koyuyor, üzerine toz şeker ekip süt döküyor ve kaşıkla onu yiyordu. Adamın ne yediğini merak etmiş ve denemiştik, ama, lezzetini beğenmemiştik. Bunun mısır gevreği olduğunu yıllar sonra öğrenecektik. Delikanlı işte bu adamın masasına giderek kelimenin nasıl yazılacağını ona sordu, öğrendi ve elindeki kağıda *'handcuff'* yazılı olarak geldi. İngilizce, bizim dilimiz gibi fonetik olmadığı için insanlar, daha önce hiç yazmadıkları kelimelerin nasıl yazıldıklarını bilmeyebiliyorlardı. Biz, Türkçede ilk defa duyduğumuz Türkçe bir kelimeyi hatasız olarak yazabiliyoruz çünkü, yazdığımız gibi okuyoruz, okuduğumuz gibi de yazıyoruz.

Daha önce, abi meslekdaşlarımızdan birisi (emin olamadığım için ismini buraya yazmıyorum) THY' de katıldığı İngilizce kursunu kısa zamanda terketmiş. Nedenini soranlara da şöyle diyordu :

"ONE yazıyorlar, VAN okuyorlar, ona da BİR diyorlar, ben böyle lisanı severim " Tabii cümlelerin sonu böyle değil, sanırım siz anlamışınızdır.

Haksız da sayılmaz galiba, baksanıza lise öğrencisi bir genç İngiliz, kelepçenin kendi dilinde nasıl yazılacağını bilmiyor, orta yaşlı birisinden öğreniyor. Handcuff yazıyorlar, hendkaf okuyorlar, ona da kelepçe diyorlar.

Abimizin dediği de pek yanlış değil gibi sanki. Siz ne dersiniz?

İngiltere' de ayakkabı nasıl alınır?

Hafta sonu, çarşısı daha zengin olduğu için belediye oto-

büsüyle yarım saat yoluluk yaparak Nottingham şehrine gittik. Çarşısı gezerken Tamer, bir ayakkabıcının vitrininde bir ayakkabı görüp beğendi, pahalı olmasına karşın denemek, almak istedi, mağazaya girdik. Orta yaşlarda bir erkek satıcı bizi karşıladı. Kendisine vitrindeki bir ayakkabıyı denemek istediğimizi söyledik. Bizi oturttu. Gidip tahtadan imal edilmiş, kumpasa benzer bir ölçü aleti getirip yere koydu. Tamer'e "Lütfen, ayakkabınızı çıkar, ayağını buraya bas" dedi, topuğunu arka taraftaki stopa dayadı ve yine tahtadan sürgülü kısmı ile ayağın boyunu ve enini ölçtü. Ölçme aletini aldı gitti. Biraz sonra 3 çift ayakkabı ile yanımıza geldi, bunları bir deneyin dedi.

Biz vitrindeki beğendiğimiz ayakkabıyı almak istediğimizi söyledik. Adam ısrarla, siz bunları bir deneyin diyordu. Derdimizi anlatamadığımızı sanarak adamı kolundan tutarak sokağa çıkardık ve vitrindeki beğendiğimiz ayakkabıyı gösterdik, tekrar içeriye girdik. Satıcı Tamer'e "sizin ayak ölçüne göre bu mağazada sadece bu 3 model var, vitrindeki ayakkabı sizin ayak ölçülerinize uygun değil, onu size satamam" dedi. Israrımız fayda etmedi, Tamer, 3 modeli de denedi ama, hiçbirini beğenmedi ve ayakkabı alamadan dışarıya çıktık. Anlaşılan bu mağaza, müşterinin ayak sağlığına müşteriden daha fazla dikkat ediyordu ve talep olduğu halde ayağa zarar vereceği için istenen modeli satmıyordu.

Bu yönteme gidip gördüğüm başka bir ülkede rastlamadım. Belki artık orada da kalmamıştır."

Nostalji -7" de buluşmak üzere hoşça kalın, sevgiylekalın.

Yurdaer İhsan Aksoy

GALLIA

Geçen sayıda, Romalı tarih yazarı Publius Cornelius Tacitus'un bıraktığı bilgilerden yararlanarak, ilk çağda, Germany'a da yaşayan halkların örf ve adetlerinden kısaca bahsetmiştik. Bu sayıda, M.Ö. 100 ile 44 yılları arasında yaşamış olan Romalı devlet adamı ve komutan Gaius Iulius Caesar'ın "Bellum Gallicum* – Galya Savaşı" isimli kitabından yararlanarak, günümüzde Fransa ve Belçika'nın yer aldığı topraklarda, yani ilkçağın Galya'sında yaşayan insanların örf ve adetlerinden bahsedeceğiz.

Romalılar'ın Galyalıları'la temasları zaman içinde Caesar'dan daha gerilere uzanır. Romalılar M.Ö. 121 yılında, Galya'nın İtalya'ya komşu topraklarını işgal etmişlerdi. M.Ö. 58 yılında, bazı Gal kabilelerinin bu topraklardan geçmeye kalkışmaları üzerine Caesar'ın komutasındaki Roma orduları Galya'ya girdiler ve 7 yıl süren mücadeleler sonunda Germany sınırlarına kadar uzanan Gal topraklarını işgal ettiler.



G.I. CAESAR VE GALYALI ESİR KABİLE ŞEFİ

Caesar'ın söz konusu kitabında güzel bir üslup içinde, bu harbin safhaları anlatılır ve yer yer de, çağımızda batı kültürünü temsil eden Avrupa halklarının iki bin yıl önce aynı topraklarda yaşamış olan barbar cedlerinin uygarlık düzeyleri hakkında çarpıcı bilgiler verilir.

Caesar kendisinden üçüncü şahıs olarak bahsettiği kitabında Galyalıları hakkında şöyle yazmış :

" Bütün Galya'da sayılan ve sevilen şahıslar Druid'ler ve şövalyeler olarak iki sınıfa ayrılırlar. Halka gelince, hemen hemen esir telakki edilirler. Kendiliklerinden hiçbir işe girişmedikleri gibi, herhangi bir mesele hakkında fikirlerine de danışılmaz. Çoğu ya borç, veya vergilerin yükü, ya da kudretli adamların fenalıkları altında ezilerek kendilerini derebeylerine köle olarak satar-

lar. Gerçekten bunların üzerinde onlar, bir efendinin kölesi üzerindeki bütün haklara sahiptirler. Toplumun egemenlerinden olan Druid'ler din işleriyle uğraşırlar, resmi ya da hususi kurban töreni yapar, ayinlere ait meseleleri yorumlarlar. Pek çok gençler ders almak için onların etrafına toplanır, son derece saygı gösterirler. Çünkü genel ya da özel bütün sorunlu durumlarda kararı bu adamlar verir, mükafat ve cezayı bunlar tayin ederler. Herhangi bir şahıs ya da kabile bu kararları yerine getirmede takdirde Druid'ler onları kurban kesmekten men ederler ki bu en ağır cezadır. Bu şekilde men edilenler dinsiz ve cani sayılırlar. Herkes artık bu lanetlenmiş insanlarla münasebetten sakınır, konuşmaktan çekinir.

Bütün bu Druid'lerin tek bir reisi vardır, aralarında en bü-

yük otoriteye sahiptir. Öldüğü zaman ya mevki itibariyle diğerlerinden üstün birisi onun yerine geçer, yahut da eşit rütbede olanlar çok ise, Druidler'in reyine müracaat eder, hatta bazen silah kuvvetiyle reislik için mücadele ederler. Bu Druidler senenin muayyen bir zamanında, bütün Galya'nın merkezi sayılan bir bölgede, mukaddes bir yerde toplanırlar. Bütün kavgalı olanlar her taraftan buraya gelir ve Druidler'in verdikleri karar ve hükümlere boyun eğler. Hayat nizamlarının Britanya'da keşfedilerek oradan Galya'ya geçtiğine inanırlar. Bu konuyu daha derin incelemek isteyenler, çok kere onu öğrenmek üzere Britanya'ya giderler. (Yeri gelmişken ekleyelim : Aynı çağlarda Britanya Adaları'nda yaşamakta olan halklar da örf ve adetleri bakımından Kıta Avrupa'sındaki-lerden farklı değillerdi. Esasen bu adalarda yaşamakta olan insanların bir kısmı eski zamanlarda İspanya'dan, Germany'dan ve Galya'dan gelmişlerdi. Britanya'ya daha sonraları gelip yerleşen ve isimleri bu ülkeye verilen Britonlar da çağdaş uygarlıktan uzak kalmış barbar insanlardı.

G.I. Caesar, donanmasıyla Britanya kıyılarını da istila etmiş, ancak bölgenin Romalılar tarafından büyük ölçüde işgali daha sonraki yüzyıllarda mümkün olmuştur.)

Galyalılar'ın öğretilerinin özünü ruhun ölümsüzlüğü teşkil eder. Ruhların ölmediğine, beden ölümüyle ruhun başka kişiye geçtiğine inanırlar. Bu itikat ölüm korkusunu ortadan kaldırdığı için savaş-

larda onları kahramanlığa sevk eden en büyük teşvik addedilir.

(Caesar'ın yazdıklarına yine tarihçi Tacitus'tan yararlanarak ilave edelim :

"Galyalılar, tehlikeye atılmakta aynı cesareti, buhranlı zaman gelip çatığında çekilmekte aynı korkaklığı gösterirler.")

Diğer toplum katmanını oluşturan şövalyelere gelince ; bunların hepsi fırsat düştükçe, herhangi bir harb çıktığı zaman savaşla uğraşırlar ve herbiri asalet ve zenginliğinin derecesine göre etrafında ücretli askerler ve bendeler bulundurulur. Bu onlar tarafından tanıyan yegane kuvvet ve nüfuz alametidir.

Galler kendilerinin Dis dedikleri karanlık ve ahiret tanrısından doğduklarına inanırlar. Bu nedenle de zamanı günlerin değil gecelerin sayısıyla ölçerler.

Bütün Gal milleti dini ayinlere çok büyük bağlılık gösterir. Bu yüzden fazla ağır hastalıklara yakalanmış olanlar veya harbdte tehlikeye maruz kalanlar, ya kurban olarak insan keserler, yahut keseceklerine dair adakta bulunurlar. Bu gibi kurbanlarda Druidler'i rahip olarak kullanırlar. Bir insan hayatı yerine bir insan hayatı kefarete olarak ödenmediği takdirde ölümsüz tanrıların gazaplarının teskin edilemeyeceğine inanırlar. Umumi hayatta da hususi hayatta olduğu gibi kurban merasimi yaparlar. Bazıları fevkalade muazzam heykeller yaparak sazlardan örülmüş uzuvlarını diri diri insanlarla doldururlar, sonra ateşleyerek yakarlar. İnsanlar

alevler içinde can verirler.

(Caesar'ın yazdıklarına ilave edelim: Gal tanrısı Taranis'e adanan kurbanlar böyle yakılarak, tanrı Teutatis'in kurbanları ise boğularak öldürülürdü, tanrı Esus'un kurbanları da ağaçlara asılarak parçalanırdı.)

Savaşlarda galip geldiklerinde, esir ettikleri bütün canlı mahlukları tanrılarına kurban ederler.

Erkekler, karıları ve çocukları üzerinde ölüm dirim hakkına maliktiler.

Cenaze törenlerine büyük önem verirler. Toplumda itibar sahibi olan varlıklı biri öldüğünde, tarafından sevildiği bilinen köleleri ve bendeleri de cenaze töreninin sonunda ateşte yakılırlar.

Yukarıda kısaca örf ve adetlerinden bahsedilen, yaşadıkları çağın uygarlık düzeyinin gerisinde kalmış bu insanlar, Batı Roma İmparatorluğu'nun M.S. 476 yılında yıkılmasını takip eden yüzyıllar zarfında, Roma'nın mirası üzerinde giderek hristiyanlaştılar, medenileştiler ve sonunda bu topraklarda Fransa ile Belçika devletleri ortaya çıktı.

(*) **Bellum kelimesi** Latince'de savaş anlamına gelmektedir. " Si vis pacem, para bellum " diye bir söz vardır. "Eğer barış istiyorsan, savaşa hazır ol." Buradan yola çıkılarak meşhur bir tabanca modelinin adı üretilmiştir ki, meraklıları arasında bu silaha, ekseriya yanlış telaffuz edilerek parabellum yerine barabellum denilir.

2 VSD LOCATION ON FLIGHT DECK

FIGURE



Dikey Durum Göstergesi-DDG (1)

Vertical Situation Display (VSD)(1)

Son on yılda gerçekleşen 200 den fazla ölümcül sivil uçak kazasının yüzde ellisi CFIT, iniş veya kalkışta meydana gelmiştir. Bu kazaların çoğu dikey durum bilgisinin eksik veya yetersiz verilmesi sonucunda gerçekleşmiştir.

İniş, kalkış ve CFIT¹ da karşılaşılan kazaların önlenmesine yardımcı olmak için Boeing, pilotun her şartta uçağın dikey durumu hakkında haberdar olmasını sağlayan DDG'i (VSD²) tasarlayı. DDG Terrain Awareness and Warning (TAWS³) sisteminin terrain hesaplama özelliği ile beraber çalışarak pilota son yaklaşma sırasında civardaki yükseltilere göre trigonometrik olarak hesaplanmış bir dikey durum bilgisi sağlar. Ayrıca sistem ilgili ikazları ve yükselti şekillerini de sunar. DDG sistemi tasarlanırken uçak yapısında yapılacak değişiklikler, şirketlerin DDG için yapması gereken işlemler ve DDG sistemi eğitimleri azaltılırken güvenliğin artırılması göz önünde bulundurulmuştur. Ve yine sistem bütün Boeing modellerinde hali hazırda

Of the more than 200 heavy air transport accidents involving hull loss or fatalities in the past 10 years, more than 50 percent were associated with either controlled flight into terrain (CFIT) or the approach and landing phases of flight. Many of these accidents involved inadequate or loss of vertical situation awareness by flight crews.

To help prevent CFIT and approach and landing accidents, Boeing has created a clear graphical picture of the airplane vertical flight path that enhances the flight crews' overall situation awareness. This vertical situation display (VSD) works in conjunction with the terrain-mapping feature of the terrain awareness and warning system (TAWS) (e.g., the Honeywell enhanced ground proximity warning system) to provide flight crews with an intuitive presentation of the vertical situation relative to the surrounding terrain and the final approach descent path. In addition to terrain alerting, the TAWS provides a lateral, or top-down, view of

kullanılan ortak sistemlerle çalışabilmekte ve varolan göstergelerleki (PFD- ND) müsait boşluk değerlendirilmektedir.

DDG sistemi 2003 başlarında üretimi devam eden 737 ve serviste bulunan 737 -600/-700/-800/-900'lerde ise ND'deki müsait boşluklar için önerilecektir.

DDG nin gerçek değeri aşağıdaki konular incelendiğinde daha iyi anlaşılacaktır.

- 1-Uçağın dikey pozisyonunun belirlenmesinde kullanılan şuanki metod,
- 2- DDG nin geliştirilmesi,
- 3- DDG nin özellikleri,
- 4-DDG nin kazandırılıkları,
- 5-BOEING uçaklarında kullanımı.

1- ŞUANKİ METOD,

Şuan ki metod DDG'den önce yani geçerli sistemlerle; ekip birçok uçak sistemlerini kullanarak zihinlerinde uçağın dikey pozisyonu resmetmek zorundadır. Kaptanın bu zihinsel resmi oluşturmak için kullandığı sistemler barometric ve radyo altimetre, GPWS, FMS den gelen navigasyon bilgileri, seyrüsefer haritaları,

kaptanların yetenekleri ve aldıkları eğitimlerle bu konuya vakıfdırlar. Fakat kaptanlar zihinsel resmi hafızalarında muhafaza ederken aşırı baskı altında bulunabilirler, özellikle kritik anlarda, yoğun işyükü hallerinde ve VNAV sisteminin kullanılmaya başlandığı ilk dönemlerde; zihinde oluşturulan dikey uçuş profilinin resminin yanlış yorumlanması ile karşılaşılabilir.

Geçtiğimiz son bir kaç yılda dünya sivil hava taşımacılık güvenliğinin artırılması için etkin çözümler sunulmaktadır. Kaptana, uçağın yandan görüntüsünün yeryüzü şekilleri ile beraber gösterilmesi bu çözüm önerileri içinde en güvenli olanıdır. DDG sisteminin, bu etkinliği yanında varolan uçak sistemlerinde ve operator

terrain. The VSD depicts a profile, or side view, of terrain and flight path data.

The VSD is designed to maximize safety while minimizing required changes to airplane hardware and airline flight operations and training. It also capitalizes on airplane design elements common across all Boeing models and can be implemented within the constraints of available space on existing airplane displays.

The VSD will be offered by early 2003 as a customer option on in-production 737s and by retrofit on 737-600/-700/-800/-900 airplanes already in service. Implementation of the system on other Boeing models is under consideration.

The value of the VSD can best be understood

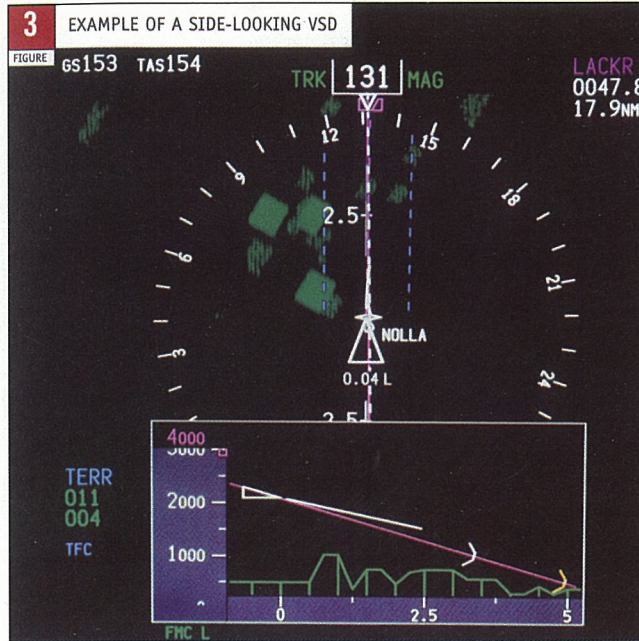
through a discussion of the following:

1. Current method for assessing vertical situation.
2. Development of the VSD.
3. Display features.
4. Benefits of the VSD.
5. Implementation on Boeing airplanes.

1. CURRENT METHOD FOR ASSESSING VERTICAL SITUATION

Currently, flight crews must assimilate

vertical situation information from various sources to create a mental picture of the vertical profile. These sources include barometric and radio altitude readouts, the vertical speed indicator, ground proximity warning systems, terrain depiction systems, and navigation information from the flight management computer (FMC) and navigation charts. Flight crews usually are very effective at integrating this information. However, they can be hard-pressed to formulate and maintain a completely accurate mental model of the vertical profile, especially during time-critical or high-workload situations or during initial training using vertical navigation (VNAV) systems. This makes misin-



şirket iç yapısında ufak değişiklikler yapılarak hayata geçirilmesi bir diğer avatajlı yanıdır.

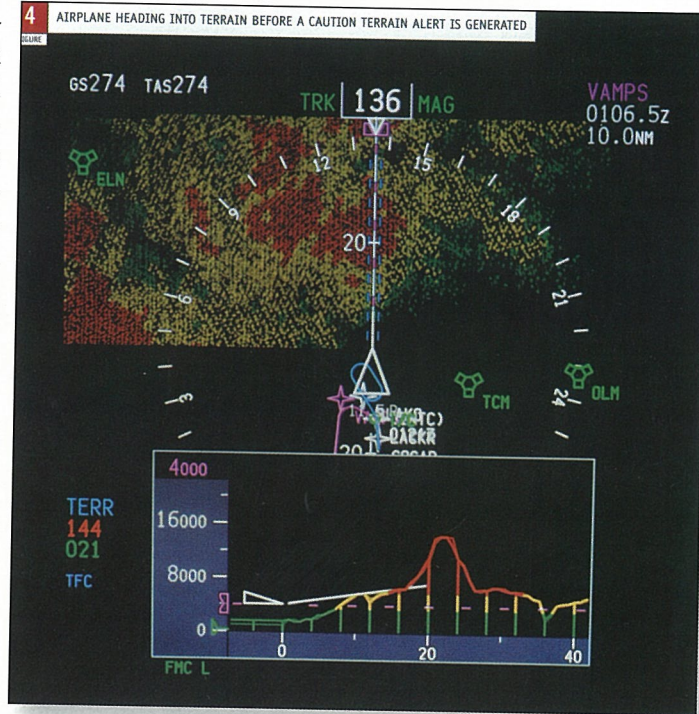
2- DDG' NİN GELİŞİMİ

Boeing, sivil hava taşımacılığında karşılaşılan kazaların oranını düşürmeyi hedefleyen, uçağın yeryüzü şekillerine göre dikey durumundan haberdar olunmasını sağlayan sistemin geliştirilmesi için çok çeşitli metotlar denemektedir. Bu metot çeşitliliğinin sebebi; DDG görüntüsünün kokpite yansıtılmasının yararlılığının testi görecelidir ve bu sistem ile kazaların önlenmesi arasında birebir ilişki yoktur. Bu sebeble Boeing, sistemin yararlılığının hesaplanması amacıyla müstakil ölçüm yapılmasının ilgili sistemin güvenilirlik değerlendirmesi için yetersiz kaldığına inanmaktadır. Bunun sonucunda çeşitli veri tabanları (Örneğin, son on yılda şirketlerde gerçekleşen kaza-olay rapor veritabanları) sistem yararlılık değerlendirmeleri için kullanılan kaynaklardan biridir. Olay raporları sistemin geliştirilmesine kılavuzluk etmesi, kaza raporları ise sistemin kaza oranı üzerindeki beklenen etkisinin hesaplanması için kullanılmıştır. Tüm bunlara ek olarak Boeing fabrikalarında kaptanlar bilinen kazaların yansıtıldığı simülasyonlarda uçmuşlardır (örneğin; CFIT, iniş, yaklaşma testleri yapılan senaryolardan biri uçağın glidescope çizgisine normalden (ya da idealden) daha sonra alçalması ile gerçekleşen yaklaşma ve tabii ki inişti. Bir diğeri steep appr. ve son senaryo ise; dağlık araziye (into terrain) yaklaşma ile gerçekleşen uçuşlardı.

Bu üç senaryo içindeki kaptanların tepkileri ve sonuçları, farklılık oranları ve tepkiler toplama

terpretation of the vertical situation more likely.

During the past several years, various options have been investigated to provide vertical situation information on the flight deck. Although many new technologies promise to deliver improved overall situation awareness, significantly enhancing the safety of the worldwide commercial airplane fleet will require cost-effective solutions that are relatively easy to retrofit. Presenting flight crews with a side view of the vertical dimension is one such solution-it targets a significant part of the problem yet involves only minor changes to the airplane and airline infrastructure.



2. DEVELOPMENT OF THE VSD

Boeing evaluated various methods of improving vertical situation awareness with the goal of reducing the overall accident rate of the commercial air transport industry. Because the measurement of vertical awareness is subjective and there is no one-to-one correlation between vertical awareness

and accident prevention, Boeing decided that measurements of vertical situation awareness alone are insufficient for evaluating the safety of various technologies. Instead, databases-such as those of airline incident reports and accident reports for the past 10 years-were used as one source of evaluation criteria. The incident reports were used to guide the direction of concept development, whereas the accident reports were used to determine the expected effect of specific concepts on the accident rate.

In addition, flight crews flew three types of scenarios in an engineering flight deck simulator that reflected the target accident types (i.e.,

nıp değerlendirilmiştir. Tüm bunlar göstermiştir ki DDG (VSD) her üç senaryoda da etkin gösterge formatı olmuştur. En düşük sonucu (3D) üç boyutlu gösterge sistemi (ya da formatı) elde etmiştir. (Ç.n. DDG nin etkinliği (2D) 2 boyutlu olup risk anında kaptanı sadece gerekli boyutlardan haberdar etmesi yani tehlike arz eden coğrafi şekle olan mesafe ve yüksekliği grafik (bkz şekil 4) olarak göstermesi diğer bir deyişle ayrıntıların ve gereksiz boyutun olmamasıdır). DDG en yüksek sonucu kaptanların tehlikeyi çok çabuk tanımlaması ve ideal path çizgisini tutturması alanlarında elde etmiştir.

Sistemin bu başarısı BOEING şirketini DDG sistemide yapılacak çalışmalar üzerinde daha ciddi ve ivedi olmaya itmiştir. Fakat (2D) iki boyutlu DDG (VSD) sisteminin etkileyici sonuçları (3D) üç boyutlu gösterge sisteminin iptal edildiği anlamına gelmez.

DDG (VSD) gelişimi sırasında insan faktörünün (standart tepkiler v.b.) yeniden tanımlanması ve sistemin daha verimli çalışması amacıyla BOEING operator şirketler, bakım ya da işletme destek birimleri ve denetleyicilerle çalışmıştır. Yeni nesil B-737'lerin farklı tiplerde ve boyutlarda display seçeneklerinin olması insan faktörünün yeniden tanımlanmasını doğurmuştur. Bu çeşitlilik içinde BOEING DDG (VSD)'nin ihtiyaçları tam olarak yerine getirdiğinden emin olmayı istemektedir. Bu simülator denemeleri sırasında sırasında iki boyutta sunulmuştur bunlar;

8x8 inc (ARINC D SİZE) 6x7 inc (ARINC B size)

_ Control Flight Into Terrain (coğrafi açıdan riskli bölgelere yapılan uçuşlar)

_ Dikey Durum Göstergesi (Vertical Situation Display)

_ TAWS Terrain Awareness and Warning System (Coğrafi tanımlama haberalma ve ikaz sistemi örg. Honeywell EGPWS).

(DEVAM EDECEK)

Aero dergisinden çeviren: Osman GAYGISIZ

Destek: Uçak Elektronik Rev. Atelyesi Teknisyenleri.

VERTICAL SITUATION DISPLAY for IMPROVED FLIGHT SAFETY and REDUCED OPERATING COSTS



Boeing has developed a vertical situation display to help prevent controlled flight into terrain and approach and landing accidents. In addition, the vertical situation display is designed to reduce airline operating costs by decreasing the number of missed approaches, tail strikes, and hard landings and by reducing vertical navigation training time.

CFIT and approach and landing). The scenarios involved an approach during which the airplane must descend later than normal to intercept the glideslope, an approach with a steep glideslope, and level flight toward mountainous terrain. Flight crew performance, subjective ratings, and observations were gathered.

Results showed that the VSD was the most effective display format in all three scenarios. The least effective display was a simple three-dimensional (3D) perspective display. The VSD scored high in the areas of early threat recognition, effectiveness when flying steep approaches, and maintenance of a stabilized path.

Based on these results, Boeing chose to pursue further development of the VSD as the most effective and practical option that could be implemented in the near term. This decision was not meant to preclude further developments in 3D perspective displays.

Developing a side-view vertical profile display necessitated refinement of the human interface requirements. Boeing worked with airlines, suppliers, and regulators to ensure efficient development and implementation as well as the establishment and support of an industry standards team. Human interface requirements were refined in the 737 engineering flight deck simulator because the 737 uses various display types and sizes. Boeing wanted to ensure that any VSD design could be implemented on the many sizes of electronic displays used today, including the larger ARINC D-size (8- by 8-in) and the smaller ARINC B-size (6- by 7-in) displays.

BİR DÜNYA KALDIRAN KANATLAR

Selahattin Gül

1938 ile 1945 arasında hava kuvvetlerinin ihtiyaçlarını karşılamak için dünyanın her köşesine hava alanları yapıldı. Savaş öncesi çim havaalanlarından çok farklı bir şekilde, uzun beton veya asfalt pistleri vardı. Bombardıman uçaklarının gündüz veya gece her türlü havada hedeflerini bulup yok etmelerini sağlamak için radyo ve radar seyrüsefer sistemleri mükemmelleştirildikten sonra, bunlar yolcu uçaklarının hava alanları arasında yönlendirilmesine adapte edildi. Pilotlar, emniyetli bir iniş için aşağıdan uçağın sabit yer değiştirmesini radar ekranında nokta şeklinde görebilen bir operatör tarafından yönlendirilince, sis ve alçaktaki bulutlar bile korkutucu olmaktan çıktı.

Askerleri ve yükleri bir savaş alanından diğerine taşımak gemiyle günlerce sürerken bu iş uçaklarla saatler mertebesine iniyordu. DC-3 'ün 10,000 den fazla askeri versiyonu bu amaçla imal edildi, bunu dört motorlu C-54 (DC-4) Skymaster ve Constellation ile diğer modern nakliye uçakları izledi. Savaş sona erince, bunlar isteyen her hava yoluna büyük miktarlarda satıldı.

Kelepir fiyata böyle uçaklar ve onların işleyeceği bir sürü hava alanı olunca hava yolları artık uçan teknelerle ilgilenmez oldular. Hava yolculuğunu çok daha güvenli hale getiren yeni seyrüsefer yardımları hava alanlarına döşendi ve pek çok hava alanı inen her uçaktan yüklü bir ücret aldıysa da, bu bir hava yolu için suya inişte gerekli olan yangın-teknelerini, yolcu-teknelerini, bakım hizmetlerini, iniş işareti yollarını ve bütün diğer teçhizatı sağlamaktan yine de daha ucuza geliyordu.

1946 'da bile hava yolu ile taşı-



Comet 2 Mayıs 1952'de B.O.A.C. bünyesinde tarifeli seferlere başladığında dünyadaki başka hiç bir şirketin üretimde bir jet uçağı yoktu. Fransa, Kanada, Avusturalya, Venezüella, Japonya ve Brezilya'daki hava yolları, hatta büyük Pan American Dünya Hava Yolları bile, daha o günden modası geçmiş görünmeye başlayan piston motorlu uçaklar çalıştıran hava yollarının zararına, yolcuların Comet 'in erişilmez hızını ve rahatlığını hızla öğreneceğini fark ederek sipariş vermeye başladılar.

macılıkta büyük bir patlama olacağı belliydi. Savaş sırasında o kadar çok insan taşınmıştı ki uçma korkusu neredeyse kaybolmuştu. İnsanlar dünyanın başka yerlerini de görmek ve tatillerini güneşli yerlerde geçirmek istediler ve yeni uçaklar bunu ödenebilir ücretlerle mümkün kıldı. Transatlantik uçuşları bile, uçaklar Atlantik ötesine yıllardan beri rutin olarak gidip geldiğinden problem yaratmadı.

Amerikan havacılık endüstrisinin geleceğe güvenle bakmak için iyi nedenleri vardı. İngiltere ve Fransa 1938-40 arasında yaklaşan savaş için hava kuvvetlerini yeniden düzenlemek amacıyla A.B.D.'ne çok büyük miktarlarda sipariş verince hızla büyüdü ve güçlendi. Amerika da savaşa girince uçağa talep o kadar arttı ki

Aralık 1943'de üretim hızı yılda 105,000'i veya gece ve gündüz her beş dakikada bir uçağı buldu.

İngiltere'nin daha küçük endüstrisi de önemli bir farkla da olsa üretim mucizesi gerçekleştirdi. A.B.D. hükümetiyle yaptığı anlaşma gereğince Müttefik hava kuvvetlerinin ihtiyacı olan nakliye uçaklarının üretiminin tamamını Amerika 'ya bırakarak muharebe uçaklarının imalinde yoğunlaştı. Kazanılması gereken bir savaş olması nedeniyle bu iş mantıklı görünse de, savaşın bitmesiyle İngiltere piston motorlu uçakların tasarımında A.B.D.'nin ulaştığı noktaya uzun yıllar erişemeyeceğini fark etti. Bunun üzerine İngiliz tasarımcılar, jet motorlu itme konusundaki liderliklerinin avantajıyla havacılık tarihinde yazılmış en büyük atılımlardan biri olan

dünyanın ilk jet ve turboprop motorlu uçaklarını yaptılar.

Bu, yeni tip motorları geleneksel gövde yapısına takmakla olmazdı. Jetler çok yüksek irtifalarda en yüksek verime sahiptirler, bu nedenle de Havilland Comet jet uçağını tasarlarken onu 40.000 ft. 'e kadar çalışacak şekilde yapmak zorunda kaldı. Bu, gövdenin basınçlandırılmak zorunda olduğu yani yerden yedi mil yukarıdaki seyrelmiş atmosferde yolcuların ve mürettebatın normal nefes alabilmelerini sağlamak için hava pompalanması gerektiği anlamına geliyordu. Basınçlandırma yeni bir şey değildi. Boeing savaştan önce kısmen basınçlandırılmış bir uçak yapmıştı; ama Comet'in kabin duvarlarının her inch karesinde 8.25 lb.'lik bir basınca dayanacak şekilde yapılması gerekiyordu.

Bilinen ve bilinmeyen bütün problemlere rağmen, Comet yolculara bildikleri en hızlı ve en rahat yolculuğu sağlamayı vaat etti. Kabin tamamen basınçlandırılacak ve 30,000 ft. 'in üstünde olan uçuş yüksekliği onu, basınçlandırılmamış piston motorlu uçakların sık sık boğuşmak zorunda kaldıkları, kötü havanın üstüne çık-

abilecekti.

Comet 2 Mayıs 1952'de B.O.A.C. bünyesinde tarifeli seferlere başladığında dünyadaki başka hiç bir şirketin üretimde bir jet uçağı yoktu. Fransa, Kanada, Avusturalya, Venezüella, Japonya ve Brezilya'daki hava yolları, hatta büyük Pan American Dünya Hava Yolları bile, daha o günden modası geçmiş görünmeye başlayan piston motorlu uçaklar çalıştıran hava yollarının zararına, yolcuların Comet 'in erişilmez hızını ve rahatlığını hızla öğreneceğini fark ederek sipariş vermeye başladılar.

Ne yazık ki İngiltere, öncülüğünün faturasını pahalı ödeyecekti. 10 Ocak 1954'de bir B.O.A.C. Comet, Roma'dan havalandıktan az sonra Elbe üzerindeyken, görünürde hiçbir neden yokken dağıldı. Kısa bir süre önce, bir başka Comet Kalküta yakınlarındayken havada dağılmıştı, ama uçak o sırada tropik bir fırtınanın içinden geçtiği için herhangi bir arızadan şüphelenilmedi. Bu sefer durum farklıydı. Comet yere indi, ama hala kimse tasarımında veya imalatında nerede hata yapıldığını bulamamıştı. Son, 8 Nisan 1954 'de yeniden servise girdikten 15

gün sonra bir Güney Afrika Hava Yolları Comet 'inin Sicilya kıyılarında benzer şartlarda ortadan kaybolmasıyla geldi. Comet tekrar, ama bu kez sonsuza kadar yere indirildi.

İngiliz Kraliyet Donanması, su altı kamerası da dahil her türlü modern tekniği kullanarak Elbe'deki Comet hasarından geriye kalanları kurtarmayı başardı. Olayın nedenini bulmak için ayrıntılı ve titiz bir araştırma başlatıldı. Comet'in arta kalan parçaları Farnborough'daki Kraliyet Uçak Kurumu'nda bir araya getirildi ve aylarca süren çalışmalardan sonra felaketin nedeni aydınlandı. Gövdenin kalkıştan sonra basınçlandırılması ve inişten önce basıncın kaldırılması sık sık tekrarlandığından bu durum gövdeyi zayıflatmış ve gerilme altında patlamasına neden olmuştu. "Metal yorgunluğu" bu olaydan sonra jet uçağı tasarımıcısının bir numaralı düşmanı haline geldi ve öyle kaldı.

Dünyadaki bütün uçak imalatçıları da Havilland'a pahalıya mal olan bu deneyimden yararlanıp önlem aldılar. Comet 4 adıyla güçlendirilmiş, uzatılmış ve yeniden tasarlanmış İngiltere'nin bu ilk jet yolcu uçağı 4 Ekim 1958'de





Foto: Boeing

B.O.A.C'ı kıtalararası jet uçağı çalıştıran ilk havayolu yaparak hakettiğı başarıya ulaştı. Bu arada diğer ülkeler de boş durmamıştı. Rusya'nın ulusal havayolu Aeroflot iki yıl önce Eylül 1956'da jet çağına girmişti ve Boeing 707 ile Douglas DC-8 uçakları İngiltere'nin başarısına meydan okumak ve onu gölgelemek için montaj hatlarında ilerliyordu. İngiltere, Viscount uçağın kısa ve orta menzilde türünün tek örneği olması ve 400'den fazla satması nedeniyle turboprop kategorisinde hala tartışmasız liderdi.

Hava taşımacılığı inanılmaz bir hızla büyüdü. Uzun süredir daha çok insan Atlantik deniz yolu yerine hava yoluyla geçiyordu ve sayıları astronomik rakamlara ulaşmıştı. 1945'de, bilgi vermeyen Rusya ve Çin hariç tutulursa, bütün dünyada yaklaşık 9,000,000 kişi tarifeli seferlerle uçmuştu.

Bunu izleyen 20 yıl içinde bu toplam, 4,000,000'u kıtalararası olmak üzere 200,000,000'u bulmuştu.

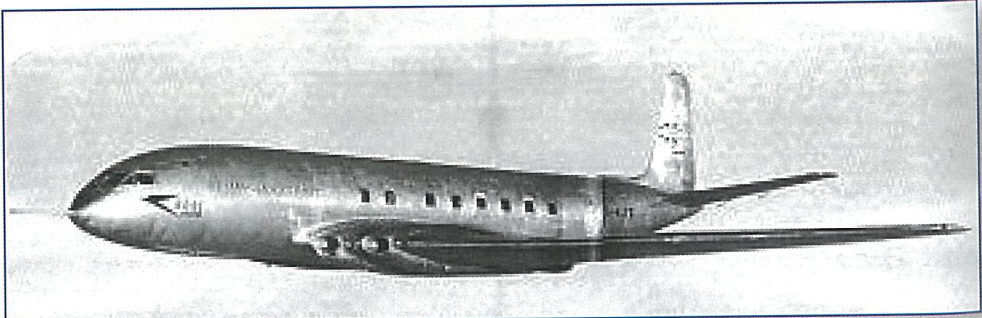
Hava yoluyla yük taşımacılığı da aynı hızda gelişti. Bir zamanlar, hava yoluyla taşınmaya değer eşyalar yalnızca değerli ve bozulabilir olanlardı. Hiçbir şey bir gün öncesinin haberleri kadar günün geçmiş olmadığı için, Imperial Hava Yolları 2. Dünya Savaşı'ndan uzun süre önce Londra ve Paris arasında geceleri "özel gazete" taşımacılığı yaptı. Kargo listelerinde sık sık taze kesilmiş çiçekler ve günlük piliçler görülmeye başladı. Elmaslar, banknotlar ve altın külçeleri için de, uçakla taşınmaları gemi veya trenle taşın-

malarından çok daha güvenli olduğundan durum aynıydı.

Büyük burnu ve kuyruk yüklenme boyutlarıyla Bristol Freighter gibi özel olarak tasarlanmış kargo uçaklarının ortaya çıkması savaştan sonra çok büyük yeni imkanlar yarattı. Yarış atları gibi hayvanların, gemi yerine uçakla taşındıkları zaman daha az sinirli ve yorgun oldukları fark edildi. Daha pahalı olan yük taşıma ücreti, sigortadaki indirim ve ucuz ambalajlama tarafından karşılandığı takdirde yiyecek bile Manş Denizi'nin öteki kıyısına daha ucuza taşınabiliyordu.

Hepsinin en şaşırtıcı olanı, Silver City Hava Yolları tarafından 1948'de başlatılan, Kanalin diğer yanına hava yoluyla araba taşıma servisinin ulaştığı başarıydı. Ücretler deniz yoluna kıyasla kaçınılmaz olarak yüksek olsa da iş büyüdükçe yıldan yıla azaldı. Kısa zaman içinde binlerce kişi arabalarını bu şekilde taşımaya ve Silver City'nin Bristol Freighter'ları yoğun günlerde 3.5 dakikalık aralıklarla kalkıp inmeye başladılar.

İş hacminin büyümesi nakliye uçaklarının boyutlarına yansdı. 1947'de DC-3 28 yolcu taşıyordu. Modern takipçisi DC-8 Super 61'in 251 koltuğu vardı. Bugün dev Boeing 747'ler 20 ft.'ten daha geniş olan kabinlerinde 490 yolcu taşıyabilirler. Menzil hızları da çok büyük oranda artmış, DC-3'ün 185 m.p.h.'ından DC-8'in 580 m.p.h.'ına ve İngiliz-Fransız ortak yapımı Concorde ses üstü jetinde 1500 m.p.h.'a çıkmıştır.

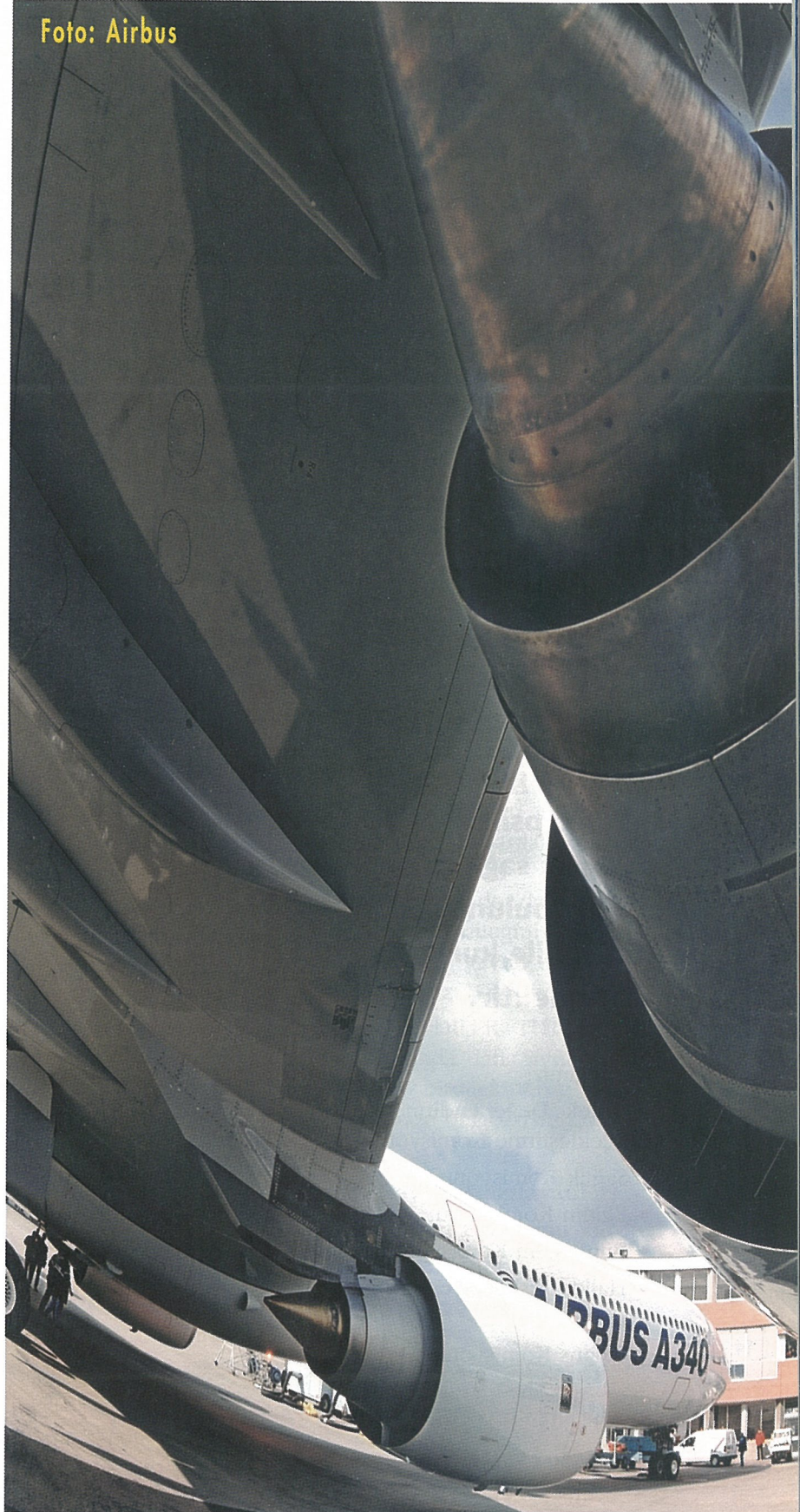


Concorde Avrupa havacılık endüstrisinin A.B.D.'den geri kalmadığını göstermesi açısından önemlidir. Bugün Avrupa yine bir ortak yapım olan Airbus'larla yarı-şısı sürdürmektedir.

Artan uçuş hızları, savaş zamanının düz kanatlı nakliye uçaklarından, geriye ok açılı kanatları olan Comet'e ve delta kanatları olan Concorde'a uçak şekillerini de değiştirmiştir. Caravelle arka gövdenin yanlarına takılan motorlarıyla yeni bir moda başlattı. Her yeni fikrin avantajları ve dezavantajları vardır ; tasarımcının işi, uçağa çok fazla dezavantaj getirmeden bu avantajların mümkün olduğu kadar çoğunu uygulamaktır. Mesele, örneğin yüksek hızlarda ideal olan ok açılı kanadın düşük hızlarda o kadar iyi olmamasıdır. Uçuş sırasında sadece kanatlar şekil değiştirebilse...neden olmasın ? Bunu ilk olarak Almanlar savaş sırasında Messerschmitt avcı uçağında uygulamayı düşündüler. Amerikalılar 1950 'lerin başında Bell X-5 araştırma uçağında bunu denediler ve sistem bugün F-111 ve F-14 avcı-bombardıman uçaklarında kanatlar açık durumda daha yavaş iniş ve kalkış yapacak, ve kanatlar geriye katlanmış durumda ses hızının 2.5 katında uçacak şekilde kullanılmaktadır.

Boeing "katlanır-kanat" sistemini geleceğin sesüstü yolcu uçaklarında kullanmayı önermektedir ve bu önümüzdeki yıllarda daha hızlı, daha güvenli, daha düşük maliyetle ve daha konforlu uçmamızı sağlayacak fikirlerden yalnızca birisidir. Yolcu uçağı tasarımındaki gelişmelerden çoğu yıllardan beri önce savaş uçaklarında denenmiştir ve sesüstü yolcu uçaklarının dikine iniş kalkış yeteneğine kavuşmaları uzun sürmeyecek gibi görünmektedir. Bazı uçaklar şimdi bile her türlü hava koşulunda otomatik pilotla iniş yapabilmek yeteneğine sahiptir.

Foto: Airbus



BİR DİLEK TUT DERNEĞİ HAKKINDA...

Bir Dilek Tut Derneği, Nisan 2000 yılında, yaşam mücadelesi veren 2-18 yaş arasındaki çocukların bir dileğini yerine getirerek tedavi süreçlerinde onlara moral vermek ve hayata bağlanmalarına yardımcı olmak, toplumda git-tikçe yitirilmekte olan sosyal dayanışma ve yardımlaşma olgusunu gündemde tutmak, psikolojik ve bedensel sağlıklarına katkıda bulunmak amacını ile kurulmuş bir dernektir.

Derneğimiz;

- Dilek Değerlendirme ve Gerçekleştirme Komisyonu,
 - Sağlık Komisyonu,
 - Eğitim Komisyonu,
 - Bilgi İşlem Komisyonu,
 - Halkla İlişkiler ve Tanıtım Komisyonu,
 - Finans Komisyonu,
- gibi komisyonlardan oluşmaktadır.

Dileklerin gerçekleştirilmesinde şu aşamalar izlenmekte-

dir: Dileklerin Alınması, Dileklerin Sınıflandırılması, Dileklerin Uygunluğu, Dileklerin Gerçekleştirilmesi

Dilekler, çocuklarımızın doktorları, ailesi, yakınları veya kendileri tarafından bize iletilmektedir, dileklerin karşılanabilirliğinin güçlüğü bakımından dilekleri 4 ana kategorye toplamış bulunuyoruz



Bayram Sedef

* Bir meslek grubuna dahil olmak (doktor, pilot, itfaiyeci, hemşire v.b. olmak)

* Bir oyuncak v.b. sahibi olmak (bilgisayar, bisiklet, play station v.b.)

* Bir ünlü ile tanışmak (Fatih Terim, Seda Sayan v.b.)

* Bir yere gitmek (Tatilya, Anıtkabir v.b.)

GERÇEKLEŞMİŞ SON DİLEKLER:

* **Bayram Sedef:** Uzaktan Kumandalı Helikopter istedi ve arzusu derneğimiz tarafından yerine getirildi.



Ayfer Öztürk Anıtkabir'de...

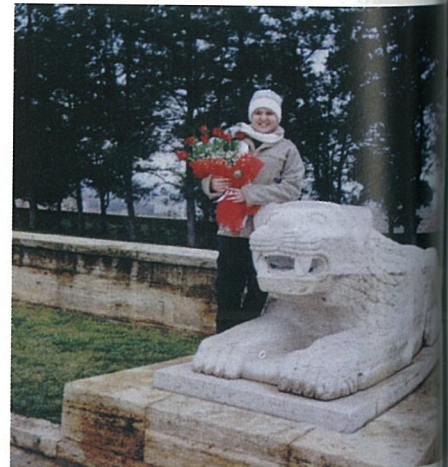
* **Yusuf Güngör:** Play Station isteği derneğimiz tarafından yerine getirildi.

* **Sait Okan:** Tatilya Yi gezmek istedi ve bu gezi derneğimiz yetkililerinin de katılımı ile gerçekleşti.

* **Vildan Kara:** Seda Sayan ile tanışmak istedi. Kendisi Seda Sayan ile tanışarak arzusu-na kavuştu.

* **Esma Demirtaş:** Kendisinin dileği bir bebeğe sahip olmak ve bebek kendisine verildi.

* **Saniye Kurt:** Sevgili Saniye de bir bebek sahibi olmak istedi ve dileği gerçekleşti.





* **Alev Eraslan:** Bilgisayar isteği yerine getirildi.

* **Ayfer Özdemir:** Anıtkabir'i ziyaret etmek istedi.

ANITKABİR ZİYARETİ:

17.10.1990 Sivas doğumlu Ayfer'in dileği Anıtkabir'i ziyaret etmektir. Bu ziyaret Şubat ayı içerisinde gerçekleşti. Bu seyahatle hayatındaki ilkleri yaşayan Ayfer çok mutlu idi. İlk kez uçağa binen, ilk kez Anıtkabir'i ziyaret eden Ayfer'e neler hissettiği sorulduğunda: "çok özel anlatamam" diyerek cevap verdi. Heryeri büyük bir heyecanla ve keyifle gezen Ayfer, bu seyahati esnasında bol bol fotoğraf çektiler, hayatı boyunca en büyük arzularından biri olan Anıtkabir seyahatini bu sayede unutulmaz kıldı.

Bu dileğin gerçekleşmesinde

Ayfer'le beraber olan Dernek Başkanımız Meryem Mizrahi ise "aynı Ayfer gibi bende çok yoğun duygular yaşadım. Büyük bir heyecan ve zevkle do-



laştık. İçimden böyle bir ülkede yaşamaktan ve şu anda burada olmaktan ne kadar mutlu olduğumu geçirdim. Yeni açılan 3 boyutlu Çanakkale Müzesi ise muhteşimdi. Muhteşem kelimesi yetersiz kalıyor, çok etkilendim ve müze içerisinde olduğum sürece çok entresan duygular yaşadım. Bu ülkenin kıymetini bilmemiz gerek ve ona var gücümüzle sahip çıkmalıyız." dedi.

Anıtkabir'e ilk varıldığı andan itibaren kendilerini karşılayan ve her türlü ilgiyi fazlasıyla gösteren Anıtkabir komutanına buradan

bir kez daha teşekkürlerimizi sunuyoruz. Ayrıca Bu dileğin ilk başından itibaren bizlere yardımcı olan İstanbul Merkez Komutanı ve Ankara seyahatimiz için uçak biletlerini temin eden Nil-Aycan Açan'a da, Ayfer Öztürk ve Derneğimiz adına en derin şükranlarımızı iletiyoruz. T.H.Y., Özen Sigorta ve her zaman yanımızda olarak bizi daha da güçlü kılan Kamil Koç'a da bir kez daha dernek olarak teşekkür ederiz.

GENEL KURUL

TOPLANTIMIZ YAPILDI

Derneğimizin 2. Genel Kurul Toplantısı 22 Şubat 2003 tarihinde yapıldı. 2 yıllığına görev yapmak üzere, Yeni Yönetim Kurulu Üyeleri ve Denetim Kurulu üyeleri seçildi. Yeni üyelere başarılar diliyor ve Derneğimizin önümüzdeki senelerde de daha pek çok çocuğun dileğini yerine getirmesi için gayret edeceğini belirtiyoruz.

BİR DİLEK TUT DERNEĞİ hakkında daha ayrıntılı bilgiyi www.birdilektut.org web adresinde bulabilirsiniz.

Yayına Hazırlayanlar:

Demet Eşrefoğlu Vardar
Neşe Taner



BİZE ULAŞMAK İÇİN:
Telefon: : +90 216 3804010
Fax: +90 216 4108650
E-Mail: mail@birdilektut.org

2025 YILINDA YAŞAM

Kemal KANAT



Yaşamakta olduğumuz toleranslı hayat, muhtemelen 2025 yılında aynı şekilde sürmeyecek. Delirten trafik, bacalardan çıkan siyah duman bulutları, koşuşturan insan kümeleri ve yaşam maratonu hızla devam edecek. İnsanlar temiz hava, yeşil çevre ve özellikle enerji için arayışa girecekler.

HAYAT

2025 yılında evler boş arazilere dağılacak, en küçük boş alanlar dahi ekilecek. Çünkü çiftçiler ve onlara sağlanan olanaklar azaldığı için ekili alanlar da azalacak ve bu tarım açığı tüm insanları olumsuz etkileyecek. Evlerde ısınma ve aydınlatma için çevreyi koruyan sistemler geliştirilecek ve var olan başka enerji kaynaklarına yönelme olacak. İnsanlar genellikle evlerinde çalışacaklar, sinemaya gitmeden evlerinde film seyredecek, sanal ortamda alışveriş yapacak, evlerinden çıkmaya ihtiyacı duymayacaklar, buda ulaşımı

ve enerjiyi olumlu yönde etkileyecektir.

ENERJİ

Enerji kaynakları olarak; petrol rezervleri azaldığı ve çevreyi kirlettiği için temiz enerji kaynaklarına yönelme olacak. Güneş, rüzgar ve hidrojen temiz ve kullanışlı enerji kaynakları olarak hayatımıza daha çok girecektir.

Yaşamakta olduğumuz toleranslı hayat, muhtemelen 2025 yılında aynı şekilde sürmeyecek. Delirten trafik, bacalardan çıkan siyah duman bulutları, koşuşturan insan kümeleri ve yaşam maratonu hızla devam edecek. İnsanlar temiz hava, yeşil çevre ve özellikle enerji için arayışa girecekler.

ULAŞIM

Ulaşımı bilgisayarlar yönlendirecek, evler, toplu ulaşım araçları ve trafik bilgisayarla kontrol edilecek. Evlerde insanlar yokken bilgisayarlar enerjiyi en tasarruflu kullanma ve güvenlik için çalışacak. Bir çoğumuz işe gitmeyecek, evlerde bilgisayar başında çalışacağız. Alışverişlerin büyük bir bölümü on-line olacak ve marketlere gitmek zorunda kalmayacağız. Birçok basit ve çabuk büyüyen bitkileri günlük gıda olarak kendi arka bahçelerimizde yetiştireceğiz. Evlerin arka bahçeleri ekim ve seralar için kullanılacak, ayrıca organik çiftlikler gelecekte çok yaygın olacaktır.

Rüzgar gülleri en yaygın enerji üretici olarak gelecekte karşı-



mıza çıkacak, güneş panelleri arabaların ve toplu taşıma araçlarının tavanında, evlerde ise çatılarda ve bahçelerde en çok kullanılan enerji üreticilerinden biri olacaktır.

ÇEVRE

Çöp borular içinden evlerden alınacak, geri kullanımlı malzemeler şişe, kağıt, metal ve

pilleri ayrı ayrı toplayacaklar ve çöp toplama merkezlerine iletecekler. Burada bu ürünlerin geri dönüşümü yapılacak ve çok az kısmı arıtmaya girip temiz su olarak doğaya geri verilecektir. Bu da gelecekte bize daha temiz bir çevre sunacak, hava ve çevre kirliliğini olumlu yönde etkileyecektir.

2025'TE YAŞAM:

1-Kalabalık nüfus, boş arazi-deki evlere dağılacak, bizler şimdiki evlerden farklı yapıda, akıllı evlerde oturacağız.

2-Evlerdeki antenler iletişimi sağlarken, camların çokluğu güneş enerjisinden maksimum faydalanmayı amaçlayacak.

3-Ulaşım için genellikle toplu taşıma araçlarını kullanacağız, tüm araçlar petrol yerine elektrik ve hidrojen ile çalışacak. Bu araçlar bilgisayar kontrollü ve çok hızlı olacaklar.

4-Yollarda araçlar çok olmayacak, enerji tasarrufu, sağlık ve spor amacıyla bisikleti tercih



e d e -
ceğiz.

5-Meyve ve sebze kilo ile değil tek tek alınacak, organik çiftlikler revaçta olacak.

6-Arka bahçeler boş kalmayacak, sebze ve meyveleri kendimiz yetiştireceğiz. Evlerin bahçelerinde ve çatılarında minik seraları sıkça göreceğiz.

7-Manav ve marketler uzaklardan getirdiği ürünleri satmayacak, ürün taze olarak yakındaki küçük üretim merkezinden gelecek.

8-Alışveriş yerlerinde aydınlatma ve ısıtma için güneş enerjisinden daha çok faydalanılacak. Burada satılan ürünler ve ambalajları geri dönüşümlü olacak. Otoparklardaki yerler ise daha çok bisiklete ayrılacak.

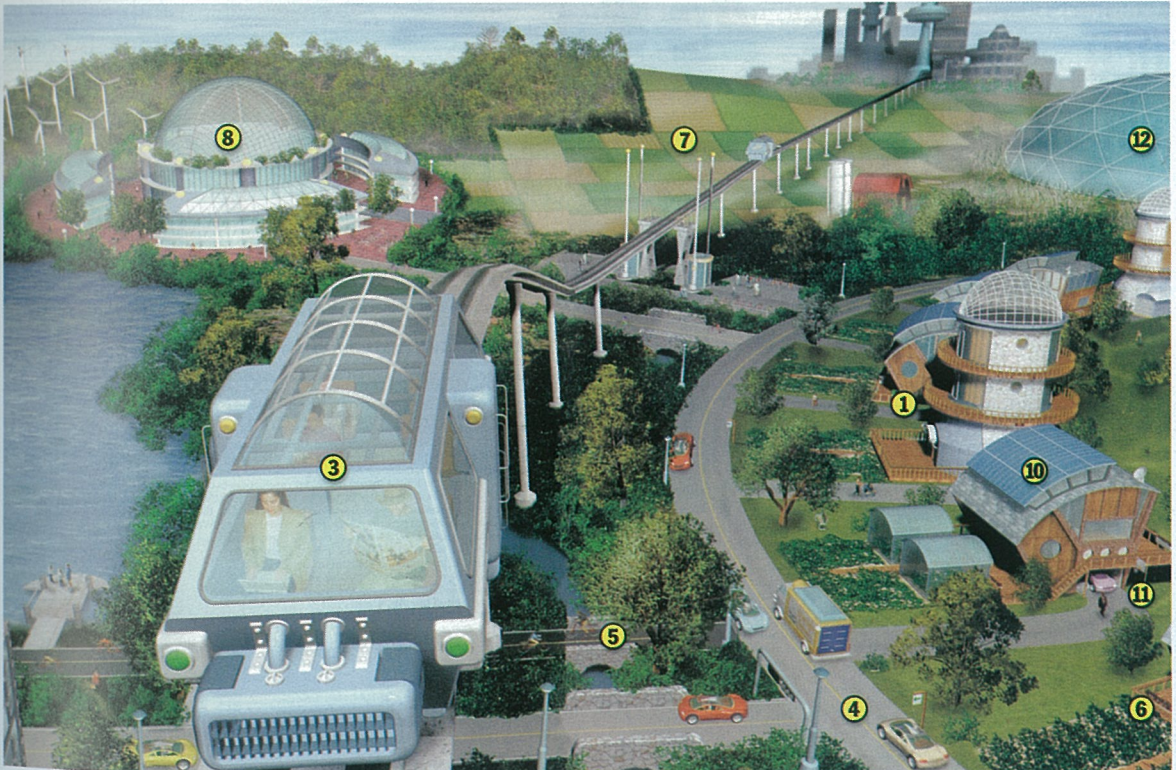
9 -
Daha
temiz
enerji
tür-
lerine

yöneleceğiz, tüm tepeler rüzgar jeneratörleriyle donatılacak.

10-Evler birer enerji üretim merkezi haline getirilecek, çatılar, bahçeler hatta yan duvarlara yerleştirilen güneş panelleri gündüz sürekli çalışacak.

11-Geceleri ve puslu havalarda ise enerji sorununu hidrojeni elektrige çeviren sistemler çözecekler.

12-Borularla evlerden çekilen atıklar çöp merkezlerinde ayrıştırılıp tekrar geri dönüşümü yapılacak ve kullanıma sunulacak. Kalan atıklar ise arıtmalardan sonra doğaya geri verilecek. Öyle görünüyor ki 2025 yılında daha modern, daha temiz ve doğayı koruyan bir yaşam bizleri bekliyor.



BEDAVA ENERJİ:



Bahçeler için dizayn edilen bu lamba, üzerindeki güneş pillerini kullanarak gün boyu enerji depoluyor ve geceleri fotosel yardımı ile karanlıkta lambasını otomatik olarak yakarak 8 saat boyunca bedava ışık



veriyor. Hiçbir elektrik bağlantısına ihtiyaç duyulmadan çalışan bu lamba, bahçelerde kablo islanması ya da zedelen-

mesi gibi dezavantajlardan da sizi kurtarıyor. 70 cm. boyundaki lambalar 6 ay garantili. Su geçirmeme özelliği olan lambaların tanesini 99 Euro'ya, 3 tanesini ise 279 Euro'ya www.pro-idee.com adresinden satın alabilirsiniz.

ÜÇÜ BİRARADA:

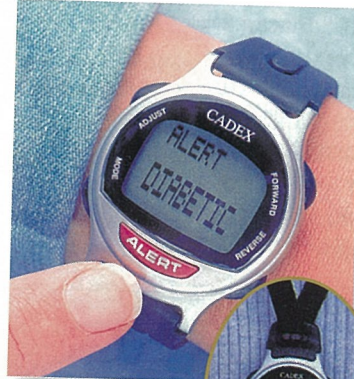
Bu çanta, cüzdan ve bel çantası hem şıklığınızı tamamlıyor, hem de eşyalarınızı toplu olarak taşımanızı sağlıyor. Para, kredi kartları, gözlük, cep telefonu ve anahtarlarınızı bir yerlerde unutma derdinden kurtulu-



yorsunuz. Bu çantayı omzunuza asabildiğiniz gibi, bir bel çantası olarak belinize de takabilirsiniz. Su geçirmez mikrofiberden yapıldığı için temizlenebilen bu çanta, belinize göre ayarlanabiliyor. 39 dolara www.skymall.com adresinden temin edebilirsiniz.

İLAÇ ZAMANI ARTIK SORUN DEĞİL

Uzun süren ilaç tedavilerinde önemli olan ilaçları zamanında almaktır. Aynı saatlerde alınması gereken ilaçlar için hergün defalarca saat kurmak ve bunları izlemek çok zordur. Birkaç gün sonra saatleri kurmamaya başladığınızı ve ilaç saatlerini aksattığınızı göreceksiniz. Piyasa-



ya sürülen bu saat ile ilaç saatleri artık hiç aksamayacak. ilaç kullanma zamanı gelince sesli ve yanıp sönen yazılı ikazı ile sizi uyaran saatinizin kırmızı butonuna basınca sesi

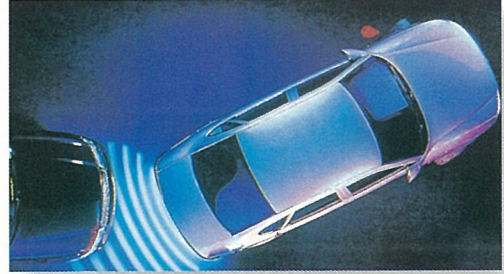
kesilecek ve kullanım zamanı gelen ilacın adı ve dozajı ekranda yazacaktır. Bu saati bir günde 12 ayrı zamana ve ilaca göre programlayabilirsiniz. Kullanım süresi dolan ilacın uyarısı otomatik olarak iptal olacak, ilaç listeden silinecektir. Ekranda hastanın sağlık durumu, adı, telefon numarası, alerjileri, doktorunun adı, telefonu, kan grubu, sigorta numarası ve acil telefonlar ile diğer bilgileri de var. Yaşlılar ve tedavi gören hastalar için mükemmel olan bu kol saatinin çocuklar ve bayanlar için madalyon şeklinde olanı da var. 69 Pound'a www.innovations.com adresinden satın alabilirsiniz.



ARTIK PARK ETMEK ÇOK KOLAY:

Bir teknoloji devi olan Bosch, sürücülere büyük kolaylık sağlayan, yeni bir otomatik park sistemi geliştirdi. Bir elektronik beyin ve 4 adet ultrasonik park sensöründen meydana gelen sistem en acemi sürücülerin dahi karanlıkta dar yerlere rahatlıkla park etmesini sağlayacak. Sadece üst sınıf araçlarda bulunan bu sistem artık Bosch ile tüm araçlara kolaylıkla monte edilebilecek. Otomobiliniz ile geri park

ederken sizi sesli ve ışıklı olarak uyaran sistem Bosch bayilerinde kit olarak satılabilecek ve yaklaşık 2 saatte her türlü araca monte edilebilecek. Daha fazla bilgi için www.bosch.com adresine gidebilirsiniz.



AYIN ÜRÜNÜ MONİTÖRLÜ VHS VIDEO

Bu VHS video bilinen standart videolardan farklı bir özelliğe sahip; Kaseti ileri-geri alırken ve oynatırken kasetin bulunduğu yeri görebilmeniz için bir LCD ekranı olan video, TV olmaksızın video kaset seyretmenize olanak tanıyor. Kısa yolculuklarda, seyredemediğiniz ve kaydettiğiniz çekimleri seyretmek için büyük olan TV'leri yanınızda taşımadan sadece bu videonuzu götürebilirsiniz. Bazen kayıt yaparken seyretmekte olduğunuz diğer bir kanaldan fedakarlık yapmak istemeyebilirsiniz, bu sırada da neyi kaydettiğinizi görmek gerekebilir. Ayrıca kamera çekimlerini profesyonelce kayıt yapmak isterseniz yaptığınız kaydı ekrandan görebilirsiniz.

Presantasyon yada tanıtımlarda yanlış yeri göstermemenizi sağlayan bu cihaz, ön hazırlığı topluluğa göstermeden yapmanıza da yardımcı oluyor.

Tüm fonksiyonların kontrol edilebildiği bir uzaktan kumandası ve "on-screen display" (ekranda görebilme) yapabilmesi de bu videonun ayrı bir özelliği.



Yüzen Dev:

SARATOGA

**Uavnenet
gemimize
yanlışlıkla (!) atıldığı
füzelerle ünlenen ve
beş denizcimizin şehit
olmasına bir çoğunun
da yaralanmasına
neden olan bu dev
kısaca tanıyalım mı ?.**

Bu çelik yığını 301 metre uzunluğunda, 39 metre genişliğinde ve 88 metre yüksekliğinde, motorları ise 280 bin beygir gücünde...

Saratoga'da 5100 kişi yaşıyor. Sürekli çalışan 5 berber vardiyasını diğerlerine devreliyor. Gemi, güvertesinde ve alt kattaki hangarlarında 78 savaş uçağı taşıyor...

Uçuş güvertesi 16.418 metrekare, yani yaklaşık 4 futbol



sahası büyüklüğünde...

Gemi 45 dakika içinde savaş durumuna geçmiş oluyor ve kritik anlarda 4 dakikada 3

uçak kalkabiliyor...

Dev geminin yalnızca iki çapası 60 ton ağırlığında. Dahili haberleşme 2300 telefonla yapılıyor...

Saratoga'da yaklaşık 2500 oda ve bölme var. İçindeki elektrik kablolarının uzunluğu 1600 kilometreden fazla...



SOSYAL FOBİ NEDİR ?

Hazırlayan : Zülal GÜNAL

Hemen hemen yaşantımızın büyük bir kısmı PAYLAŞMAK üzerine kurulu; olayları, işleri, eğitimi, varlıkları paylaşmak...

Bu paylaşımlarımızı zorunlu olarak bir sosyal ortamda gerçekleştirdiğimiz düşünülürse, birbirimizle Etkili bir İletişim halinde olma gereği kaçınılmaz!

Peki, etkili iletişim kurabilme kabiliyetimiz var mı? Yoksa bu bir karakter özelliği mi? Belki de burçlarımıza bağlı! Sosyal olabilenler etkili iletişim kurabiliyor; diğerleri anti-sosyal olarak değerlendirilerek 'zor insan' tabiri ile dışlanabiliyor çoğu zaman. Oysa, bence HERKES ETKİLİ İLETİŞİM KURABİLİR!

Doktorlar hayatımızda olmasa, ilaçlar yardımımıza koşmasa hastalıklarla mücadele edebilir miydik? Hayır! Bu bağlamda belkide hastalığımız SOSYAL FOBİ olarak nitelenecekti.

Nedir diye merak ettiniz mi hiç? Ben ettim ve araştırdım:

SOSYAL FOBİ, 'Kişinin, sosyal ortamlarda başkaları tarafından inceleme altında tutulduğu korkusu, performans gösterilmesi gereken durumlarda eleştirilme ya da küçük düşme korkusunun yaşanması' olarak tanımlanmış psikiyatride. Bu tanımlamadan yola çıkarak, insanlar korkuyu yaşamamak için sosyal ortamlara girmekten kaçınır ve bu kaçış; insanın sosyal, mesleki ya da aile yaşantısını etkilemiştir. İki şekli varmış. Korkular hemen her durum için söz konusu olursa GENEL, yalnızca özel bazı durumlar için geçerli ise ÖZEL fobi şeklinde tanım

ya biyolojik



kaynaklı olduğu düşünülmekte. Tabi bunun yorumu doktorlarımıza ait.

Sizin Sosyal Fobiniz var mı? Gelin belirtileri paylaşalım:

Çarpıntı, titreme, terleme, kaslarda gerginlik, midede rahatsızlık hissi, göğüste sıkıntı hissi, sıcak ya da soğuk basması, başta ağırlık hissi, baş ağrısı. Bu belirtiler sizde de varsa veya zaman zaman karşılaşıyorsanız hemen paniğe kapılmayınız! Yaşamınıza kendinizi bu belirtiler ile alıştırmış olabilirsiniz; ancak önemli nokta şu ki; belirtiler yoğunlaşırsa ve bu yoğunluk hayatınızı kısıtlamaya başlarsa ve iş gücü yapmanızı engellerse tedavi edilecek bir boyut kazanmış demek olabilir. Bu boyut kişide derin bir korku ve heyecan hali olarak da gözlemlenebilir. Sonuç, SOSYAL FOBİ, SOSYAL YANLIZLIK, İSTENMEYEN KİŞİ olmaya kadar uzanabilir. Topluluk önünde konuşamamak, bir işle uğraşırken seyredilmek istememek, başkalarının önünde yemek yeme ve içmenin problem olması, otorite konumundaki kişilerle iletişim kuramamak, tanımadığınız kişilerin gözlerine bakamamak, ilgi odağı olmaktan kaçınmak, başkalarının önünde yazı yazmaktan çekinmek gibi belirtilerde sosyal fobiniz olabileceğini aklınıza getir-

alırlarmış... Çoğunlukla sebebin inançdan ve

melisiniz!

Bu tarz bir problemin aşılmasında en önemli tavsiyeler arasında öncelikle 'Acıdan kaç, hazza koş' ilkesini yaşam prensibi edinmeniz geliyor. Bu ilkeye istinaden, olumsuzlukların bir listesini çıkartarak, inançlı bir şekilde fobiyi yenmeye istekli olmanız var. Buda öncelikle kendinize önem vermek ve içindeki çocukluğu dışarıya vurmaktan başlıyor ve 'Baskaları ne der?' düşüncesini atmaya çalışmalı, başkalarının beklentilerinin içine yansıyan sesini biraz kısmayı denemelisiniz. 'Hata Yapmamalıyım' yerine 'HATA YAPABİLİRİM' cümlesini benimseyebilirsiniz. İşe yaramazsa belki de bir psikoterapi merkezine müracaat edebilirsiniz. Ayrıca, tecrübelerimden yararlanarak ben de sizlere, işinizin içeriği, sorumluluğunuzun düzeyi her ne olursa olsun etkili iletişim kurabilmek için çok kitap okumanızı, güncel konuları takip etmenizi, insanların gözlerinin içine bakmanızı, tokalaşırken karşı tarafın elini tam anlamı ile kavrayarak sıkmanızı öneririm. Beden dilinizi en etkili bir şekilde kullanmaya çalışmak, empatiye önem vermek, stresle başa çıkabilme konularında kitaplar okumak sanırım size ekstra yardımcı olabilecek önerilerim olacak. İlgili alanlarınızı değişik açılara yaymak, farklı uğraşlarla ilgilenmek, her konuda bilgilenmeye çalışmak ve yoga ile ilgilenmek de yararlı olacaktır diye düşünüyorum. Tabi yapacak birşey daha var: Etkili iletişim kurabilmek için Eğitim Başkanlığının organize ettiği; Beden Dili, Empatik İletişim seminerlerimize bekliyoruz.

Kaynak:

PEDAM, SFOBİ.NET,

AMTOSS(AIRCRAFT MAINTENANCE TASK ORIENTED SUPPORT SYSTEM)FONKSİYON KODLARI VE UYGUNSUZLUK GİDERME TERİMLERİ

16 MISCELLANEOUS CLEANING -ÇEŞİTLİ TEMİZLİK İŞLERİ Miscellaneous Cleaning, dar pasaj ve benzer yerlerdeki kalıntıların tazyikli hava ve elle yapılan çeşitli temizlik işlerini kapsar.

17 FLUSHING -ALIŞKANLA YIKAMA

Flushing, bir akışkan sistemindeki kir ve kalıntıların ilgili sistem veya komponente uygulanan akışkan ile atılması/temizlenmesidir.

20 INSPECTION/CHECKS (AŞINMA, FİZİKSEL BOZULMA VEYA HASAR KONTROL)

21 GENERAL VISUAL - GENEL GÖRSEL

Visual Inspection, yapısal bozukluğu/uygunsuzluğu veya hasarı imalatçının belirlediği seviyede ilgili parçaya/komponente/sisteme/alt-sistemlere(zonal olarak görsel kontrolü kapsar.

22 DETAILED DIMENSIONAL- DETAYLI BOYUTSAL

Detailed Dimensional Inspection, parça/asamle/sub-asamle boyutlarının teknik el kitapları ve resimlerde verilen ölçüm ve spesifikasyonlarla mukayesesidir. Bu kontrol ve muayene, merkez kayıklığı, eş eksenlilik, düzgünlük, açısal uygunluk, çap yarıçap, derinlik ölçer gibi çeşitli hassasiyet ve tipteki ölçü aletleri ile yapılır.

23 PENETRANT- NÜFUS EDİCİ SIVI

Penetrant Inspection, parça yüzeyindeki çatlakları tespit etmek üzere Fluorescent Penetrant sıvısı uygulanarak yapılır.

24 MAGNETIC- MANYETİK

Magnetic Particle Inspection olarak bilinen bu kontrol, manyetik parçalar üzerindeki yüzey çatlaklarını tespit etmek için uygulanır.

25 EDDY CURRENT-GİRDAP AKIMI

Eddy Current Inspection olarak bilinen bu kontrol, çatlak, pürüzlülük yada homojen olmayan malzeme yapısı üzerine yüksek frekanslı elektromanyetik dalga uygulamasıyla yapılır. Bu metod ile parçalar taranır ve benzer parçalar ile yada malzeme kusuru bilinen numune test parçaları ile mukayese edilir.

26 X-RAY/HOLOGRAPHIC-X-İŞİNİ

X-Ray/Holographic Inspection, yüzey altı çatlakları, pürüzlülük yada homojen olmayan malzeme bozukluğunu tespit etmek için ilgili parça üzerinden X-ışını geçirilerek holographic negatif görüntüsünün elde edilmesidir.

27 ULTRASONIC-SESÜSTÜ

Ultrasonic Inspection, yüzey altı çatlakları, pürüzlülük yada homojen olmayan malzeme bozukluğunun Contact Pulse Echo Ultrasonic tekniği kullanılarak kontrolüdür.

28 SPECIFIC/SPECIAL-SPESİFİK/ÖZEL

Specific/Special Inspection, belirtilen kontrol ve muayene metodları dışında yapılan kontrol yöntemleridir.

29 BORESCOPE-İÇ GÖZLEM

Borescope Inspection, mevcut yöntemlerle ulaşılamayan uygunsuzlukları tespit etmek üzere Borescope cihazı kullanılarak yapılan bir kontrol metodudur.

(DEVAM EDECEK)

MÜZİK SİSTEMLERİNDE HAVACILIK TEKNOLOJİSİ

CD playerler kasetçalara göre daha kaliteli ses verdiğiinden profesyonellerin ve müzikseverlerin gözdesidir. Yolculukta, yürürken veya spor yaparken CD dinlemeyi sevenlerin tercihi de portatif CD playerlardır.

Ama kullananlar bilirler; taşıma esnasında oluşan sarsılma, darbe gibi durumlarda CD player okuyucusu CD'de okuma esnasında atlama yapar. Bu da dinlenen müziğin kalitesini bozar. Müzikte bir lider olan Kenwood bu sorunu eski bir sistemle aşmış; Gyroscope (cayro). Gyroscope, havacılıkta ve denizcilikte kullanılan bir sistem olup, yön ve düzlem için sıkça ihtiyaç duyulan bir araçtır.

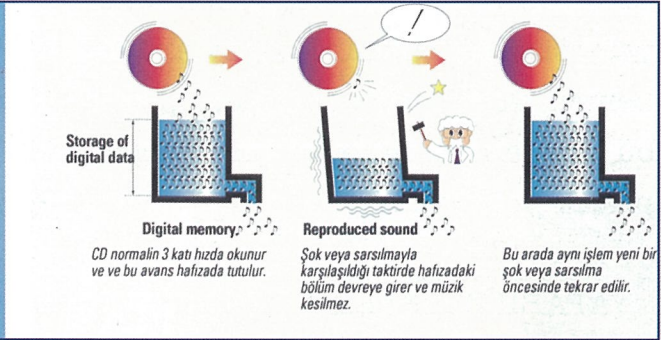
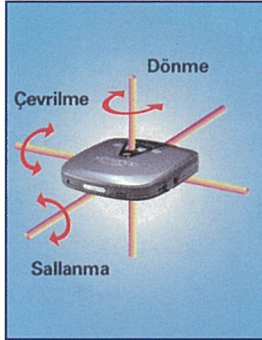
Yüksek devirde dönen motorlardan oluşan gyro'lar, devirlerini ulaştıkları düzleme,

yani dünyanın yüzeyine göre konumlarını sabit tutarlar. Başka yöne doğru çevrildiklerinde ise, uygulanan kuvvete karşı bir



kuvvet gösterirler. İşte bu sistemden yola çıkan Kenwood, araştırmacılar

WCC sisteminde ekleyerek darbe sonucu etkilenen kafanın en çabuk şekilde yerine gelmesini sağlamışlar. Bundan sonra ise DASC (Digital Anti Shock - Anti Şok Devresi) çalışmaya başlıyor. Önceden okuduğu müziği hafızasındaki depoya kaydeden DASC, atlama olduğu anda depoladığı müzik sisteminden okumaya



devam ediyor, böylece kesintisiz ve kaliteli müzik sağlanıyor. Bu da bize havacılıkta kullanılan gyro'ların artık müzik sistemlerindedeki kullanılmaya başlandığını, gyro'ların artık günlük yaşantımıza da girdiğini gösteriyor.



KIŞIN DERDİ NEZLE

Alacağınız birkaç basit önlem, nezleyle mücadelenizde size yardımcı olacaktır.

Nezlenin nedeni Rhinovirus ailesinden gelen bir virüstür. Bununla birlikte tıp henüz bu virüsle mücadele etmenin yolunu da bulabilmiş değildir. Çünkü bu virüsün bir çok çeşidi vardır ve kullandığınız ilaçlar her tür için aynı olmayabilir.

Antibiyotikler de nezle karşısında yetersiz kaldığından kış aylarında hemen herkesin başına gelebilecek bu hastalıkla savaşmanın birkaç pratik yolu var;

YAPABİLECEKLERİNİZ

*Odanızı fazla ısıtmayın Oda ısısı için ideal değer 19-20 derecedir. Daha fazla ısı kuru bir ortamı ve burun tıkanıklığı beraberinde getirir. Ayrıca odayı sürekli olarak nemli tutmakta önemlidir. Kaloriferli evlerde en büyük sorun kuru hava, tıkanan burun ve boğazda kurumadır. Bu yüzden bir nemlen-

dirici çalıştırmak yada yattığınız odada radyatör peteği üzerine nemli bir bez koymak çok faydalıdır.

*Burnunuz tıkanırorsa okaliptüs içeren burun açıcılar veya burun tamponu kullanabilirsiniz. Burun kuruması ile nefes ağızdan alınacak ve orta kulak iltihabına davet çıkarılmış olunacaktır.

*Burnunuz çok fazla akıyorsa, akıntıyı durdurabilecek ilaçlar kullanabilirsiniz. Unutmayın bunların bir bölümü prostat sorunları olanlar için önerilmemektedir.

*Burun damlası kullanmak zorunda kalırsanız önerilen dozları aşmamaya özen gösterin. Çünkü gerekenden fazla burun damlası kullanılması burun mukozasında tahrişe neden olmaktadır.

*Kışları evinizden C vitaminini eksik etmeyin ve bolca tüketin. Limon, greyfurt, portakal ve mandalina nezlenin baş düşmanıdır.

Sağlıklı Günler.

Garip Ama Gerçek



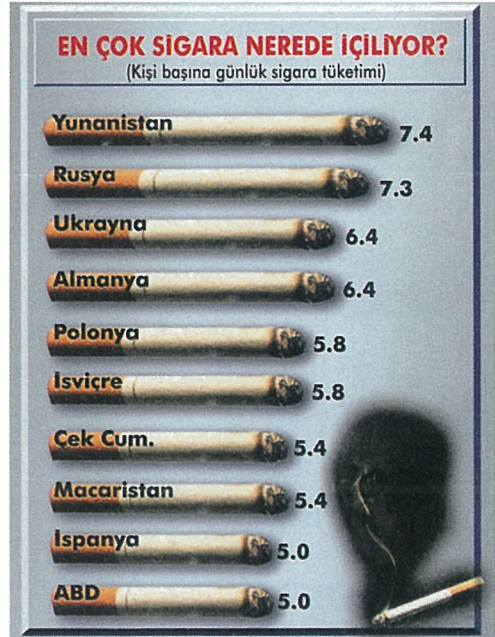
Bir örümcek ağı, aynı kalınlıktaki çelikten daha sağlamdır ve çeliğin dörtte bir ağırlığındadır.



Yukarıdaki garip şekilli araç nedir diye sormayın. Bisikletin evrim geçirmiş son hali... Son derece hafif ve sağlam elementlerden yapılmış olan bu bisiklet henüz tasarım aşamasında...



Gerçek inci sirke içinde erir.



YARIM KALAN PRESTİJ UÇUŞU



Osmanlı İmparatorluğu Balkan Savaşı'nda sarılan prestijini yeniden elde etmek ve havada da kuvvetli olduğunu kanıtlamak için İstanbul'dan Kahire ve İskenderiye'ye bir sefer düzenledi. 2 uçaklık bir filo ile uçulacak, bu uçuşla Ortadoğu'da Osmanlı yanlılarına kuvvet,

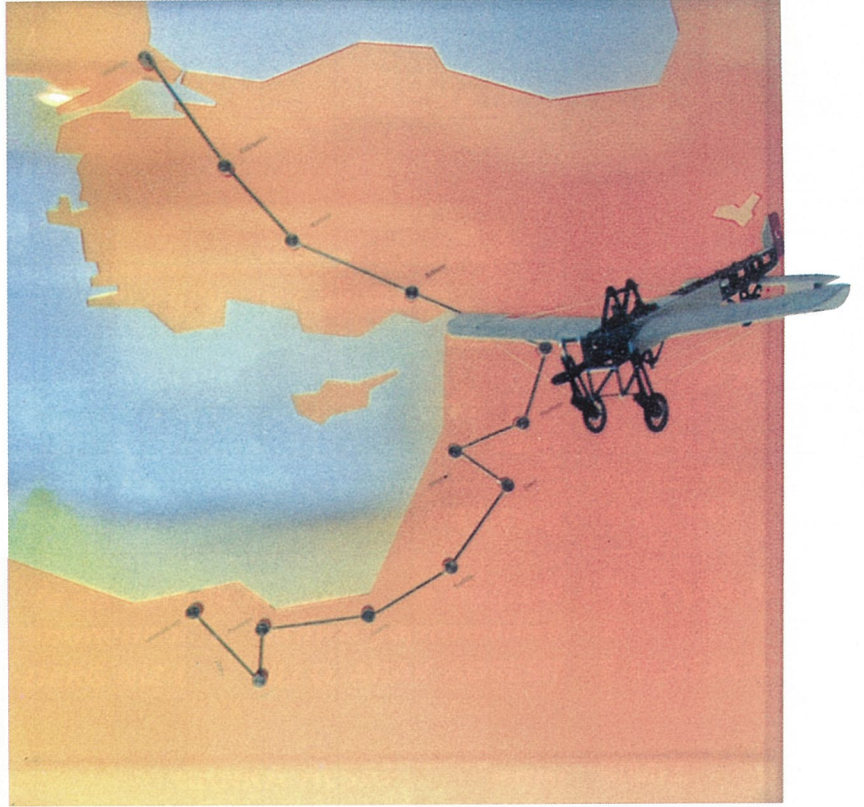
4 kişilik mürettebatı olan Yüzbaşı Fethi ve Üsteğmen Sadık Bey Bleriot uçağı ile Teğmen Nuri ile Yüzbaşı İsmail Hakkı ise Deperdussin uçağı ile uçacaklardı. 8 Şubat 1914 günü İstanbul'dan havalandılar. Bleriot uçağı 27 Şubat 1914'te Şam'dan Kudüs'e uçarken teknik bir nedenle Teberiyeye gölü yakınlara düştü. Mürettebat şehit oldu.

düşmanlara gözdağı verilecekti. 4 kişilik mürettebattan Yüzbaşı Fethi ve Üsteğmen Sadık Bey Bleriot uçağı ile Teğmen Nuri ile Yüzbaşı İsmail Hakkı ise Deperdussin uçağı ile uçacaklardı. 8 Şubat 1914 günü İstanbul'dan havalandılar. Bleriot uçağı 27 Şubat 1914'te Şam'dan Kudüs'e uçarken teknik bir nedenle Teberiyeye gölü yakınlarına düştü. Mürettebat şehit oldu.

Deperdussin uçağı ise 11 Mart 1914'te Yafa'dan kalkışı sırasında denize düştü ve Pilot Nuri Bey boğularak şehit oldu. Bu görevden tek sağ kurtulan rasıt (yardımcı pilot) Yüzbaşı İsmail Hakkı beydi. Daha sonra bu görevi tamamlamak üzere Yüzbaşı Kemal ve Salim Bey görevlendirildi.

"Edremit" adlı uçakla 1 Mayıs'ta havalanan ekip, 9 Mayıs'ta Kahire'ye , 15 Mayıs'ta İskenderiye'ye ulaştılar.

Geçtiğimiz yıllarda bu seferi hatırlatmak ve yeniden yaşatmak için bir proje başlatıldı. Orjinaline benzeyen 2 uçak imal edilip, altın rengine boyandı ve "Altın Kanatlar" adı verildi. Bu proje ile uçaklar o günkü rotasında uçarak bu görevi tekrarladılar. İlk düşen uçak yurtta büyük bir üzüntüye sebep olmuş ve şehit olan havacılar için bir şiir de yazılmıştı;



GÖKTE BULUTLARLA
YOLDAŞIZ

DENİZLER AŞTINIZ,
DAĞLAR AŞTINIZ

NUR-U HİLAL GİBİ
UÇUP TAŞTINIZ

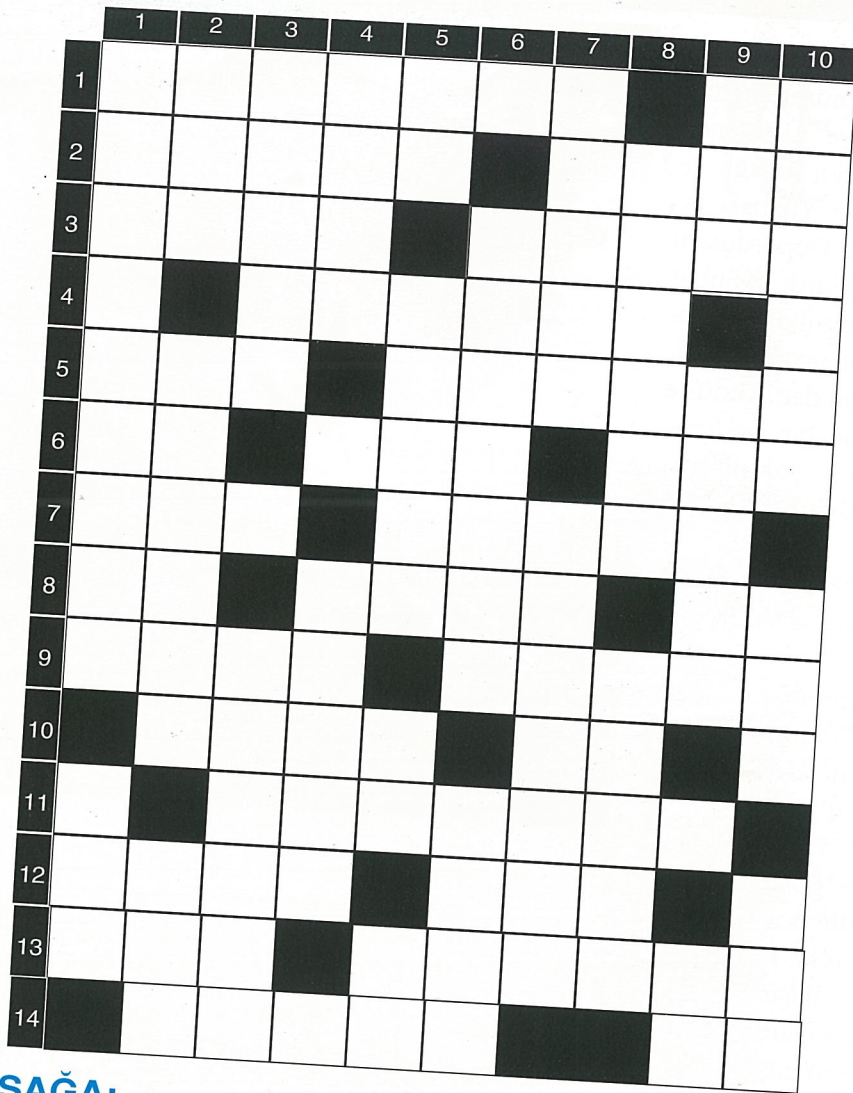
EN SONUNDA
DÜŞTÜNÜZ TOPRAK
ÜSTÜNE

TARİHTE BİR ALTIN BİR
YAPRAK ÜSTÜNE

Fethi ve Sadık" için....

Aka Gündüz





SOLDAN SAĞA:

- 1- Kavuşturma - Bir emir 2- Sinirli - (Eski dilde)Emeller,istekler 3- Titreme - Bir denbire 4- Yılın son ayı 5- Bir yağış türü - Gemi odası 6-Çok olmayan - Artırma - İnaniş yolu 7- Bina yüksekliği - Bir hava taşıtı 8-Amerikyumun simgesi - Eski karşıtı- Ters bir nota 9- Faiz,getiri - Ekberg(aktris) 10-Dert,kaygı - İlkel bir silah 11- Bir meze türü 12-Kemiğin içindeki - (Tersi) Afrika'da bir nehir 13- Şüphe - pey akçesi 14-Ça-nakkale ilçesi - çok değil.

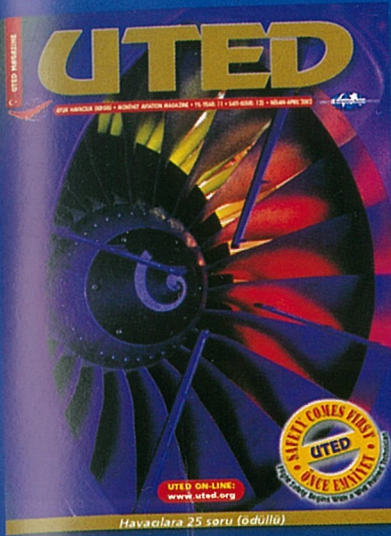
YUKARIDAN AŞAĞIYA:

- 1-Ünlü aktörlerimizden - Ayakkabı yapımcıları kullanır 2- Baston - Büyüklük--cılalamak 3- Bir peynir türü - Sinemada gündüz oyunu 4- Avrupa'da bir yarımada - Men etmek 5- Bizmut elementinin simgesi - Sarp geçit - Alan ölçüsü birimi - Bir harfin okunuşu 6- Büyük balıkçı kayığı - Alev,ateş 7-Tanımlama - Matbaacılıkta yazı makinesi 8-Japon imparatoru - Hristiyanların kiliselerini süsleyen heykelcikler 9-Anma - Burun iltihabı - Mısır güneş tanrısı 10- Öge unsur - Katışksız - Resim çekilirken verilir.

GEÇEN SAYININ ÇÖZÜMÜ



Bulmacamızı doğru çözüp "May Optik'e getirenler arasında çekilecek kurada 1 kişiye 2003 model güneş gözlüğü hediye edilecektir.



HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ: UTED DERGİ

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

Yanıtınız evet ise; aşağıdaki formu doldurup yıllık abone ücreti olan 20.000.000.- TL'yi aşağıda belirtilen banka hesap numaralarından birine yatırarak dekontunuzu ve abonelik bilgilerini içeren formu, faks, posta ya da internet aracılığı ile dernek merkezimize ulaştırınız.

Ya da dernek merkezimize doğrudan başvurarak abonelik işlemlerinizi yaptırabilirsiniz. DERGİNİZ DÜZENLİ OLARAK ADRESİNİZE ULAŞACAKTIR.

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

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

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

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

UTED DERGİ ABONE FORMU

ADINIZ:

SOYADINIZ:

ADRES:

.....

.....

.....

.....

POSTA KODU:.....

Tel:.....

E.MAIL:.....

**TURKISH AIRLINES
TÜRK HAVA YOLLARI**



Line Maintenance Division

**Quality
Reliable
Cost Effective**

**Turkish Airlines Line Maintenance Division offers its partners
Cost Effective, Reliable, Flexible and Quality solutions with
the support of more than 600 qualified ground engineers.**

For your Maintenance request or any questions, please contact:

Tel : +90 212 574 4858 / Fax: +90 212 662 3611

SITA: ISTEATK

Web Site: www.thy.com / E-mail: cdurak@thy.com