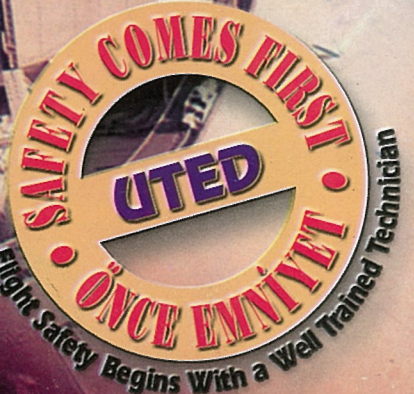




DÜNYADA HAVA
KARGO TAŞIMACILIĞI

UTED ONLINE:
www.uted.org



THY 68 YAŞINDA...

TURKSAT 1-C 11110 Mhz
EUTELSAT 11603 Mhz

DÜNYA RADYO



**BENCARUK
DUNYA RADYO**

Tel: (0 212) 347 39 02 Fax: (0 212) 347 39 04

BAŞKA TÜRKİYE YOK!..

Ülkemizin, Cumhuriyet tarihinin belki de en büyük ekonomik bunalımını geçirdiği bu günlerde; birbirimize sarılarak, **önce ülkemizi sonra da senelerdir ekmek yediğimiz ve de yiyeceğimiz şirketimizi sahiplenmek**, sanırım sizlerin de en az benim kadar önemsedığınız konudur.

Çünkü, yaşadığımız bu günlerde; ülkemizin çok önemli kurumlarında yaşanan ahlaki erozyon o kadar yüksek boyutta olmuştur ki; dünya yolsuzluk sıralamasında başlarda yer almamız, her Türk vatandaşı gibi, beni de son derece etkilemektedir.

Bizlerin, ülkemizin bu ahlaki çöküntüden çıkması için yapması gereken en önemli husus; **dünyü yargulamaktan öte, yarın neler yapabileceğimizi tartışıp, birlikte tüm kurumlarımıza sahip çıkarak onları yönetenlerin denetim mekanizmasını oluşturmaktır.**

Biz çalışanlar, kurumlarımızda (*şirketimiz, sendikamız, derneklerimiz.vb*) gereken denetimi yapmayıp, bu kurumları yöneten yöneticileri kendi dürüstlük anlayışlarına bıraktığımız takdirde, bu gün ve de yarın oluşabilmesi mümkün yolsuzluklardan en az onlar kadar sorumlu olmayacak mıyız dersiniz?..

Evrensel değerlerden uzaklaşmadan en önemli ahlak ve hukuk değerlerinin yeniden tesisi, denetim mekanizmalarının mutlaka işletildiği LİBERALLEŞME'nin hırsızlık olmadığı, tam demokratik bir ülkede yaşamak hepimizin hakkı değil midir?

DEĞERLİ ARKADAŞLARIM;

Toplu İş Sözleşmesi süreci içerisinde olduğumuz bu günlerde, sendikal platformlarda aldığımız hakkımız olan ücretlerin, bazı siyasilerce şirketimizin zararına sebep olarak gösterilmesine, havacılık sektöründe kendi branşımız olan **teknik iş gücünün uluslararası saat ücretinin 65 USD olduğunun yanısıra şirketimizin teknik hizmet satışının aynı rakamdan yapılarak, bu işi yapan personelin saat ücretinin de maliyetinin ortalama 5 USD olduğunu belirterek cevap vermek istiyorum.**

Senelerdir, kadrolu personel alınmaması, alınan tüm personelin de sözleşmeli, part time ya da taşeron şirketlerden sağlanması, personel ücretlerini olması gerekenden daha da aşağıya çekmiş, eşit işe eşit ücret mantığını bile bitirmiştir.

Ülkemizin işçi politikalarında senelerdir yapılan yanlış; sektör ne olursa olsun kamuda ücretlerin birbirine baz teşkil edecek konumda düşünülmesidir.

Halbuki; sapla, samanı karıştırma sözcüğünün doğruluğunun ışığı altında her sektörün kendi piyasa şartları gözönünde tutularak, personelin yetiştirme maliyetleri, kişisel tahsil verileri, çalışma şartları ve temininde çekilen güçlük gözönünde tutulmalıdır.

Ülke genelinde sektörel bazda yapılması gereken bu uygulama, çalışan şirketin kendi personel ücret politikasında da iş değerlendirmesi adı altında yapılmalı, politika gereği kadrolu yapılmayan personel, iş değerlendirmesindeki hakettiği ücreti, konumu (*kadrolu, sözleşmeli, part time*) ne olursa olsun, alabilmelidir. Aksi takdirde; **bazı çevrelerce söylenen, şirketimizin ücret politikası hakkındaki baksız eleştiriler**, kendi içimizde de gruplar arasında had safhada yaşanabilir.

Sonuç olarak; 18.nci dönem toplu iş sözleşmesinde, şu anda yaşanan sorunların çözülerek kadrolusuyla, sözleşmeli ve de part time personeliyle, ülkemizde yaşanan ekonomik çöküntüden en az hasar görek mutlu sona ulaşabilmenin beklentisi içinde, saygılarımı sunuyorum.



Sefa Inan / Başkan
UTED President

D U Y U R U

Geçen ay "*serbest kürsü adı altında*" dergimizde yayınlanan, web sitemizdeki mesajlar bölümünde, üyelerimizin demokratik ortam içerisinde fikirlerini serbestce tartışabileceği bir ortamı, web sitemiz aracılığı ile sağlamaya çalışmış ve de bunu dergimizde daha büyük bir kitleye yaymaya çalışmıştık.

Gerçekten; gerek web sitemiz, gerekse dergimiz, sizlerin yoğun ilgisi neye. Çok güzel fikirler ve de yazılar oluştu, yalnız sitemizde daha önce de belirttiğim seviyeli tartışma ortamını sağlayamadık. İnsanlar fikirlerini yazarken, nedense başkalarının kişilik haklarına dokunmayı çok seviyorlar. Bu da her zaman istediğimiz birlik ve de beraberliğimizi bozacak karşılıklı atışmalara sebep oluyor.

Bizler, geçen ay mesajlar bölümünde yeralan yakışıksız bazı mesajları kınıyor ve bunu üyelerimizin hiç birinin yazamayacağı düşünerek, sitemizin bu şekilde şuan olmasa bile ileride provoke edilebileceğine inanıyoruz.

Bu nedenden ötürü, web sitemizde yazılan gerçekten çok güzel mesajları *isimsiz olarak yayınlamayı*; gerek derneğimiz yönetimi olarak, gerekse; *dergimizin yayın izni olarak aldığı mesleki, kültürel yayın politikası hakkını tehlikeye sokabilecek olması sebebi ile* hukuki bazı sorunlarla karşılaşmamak için sadece dergimizde yayınlamayı durdurmuş bulunuyoruz. Saygılarımızla...

İçindekiler / Contents



YEAR/YIL: 10 • ISSUE/ SAYI: 114 • MAYIS-MAY • 2001

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK YAYIN ORGANI
AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION PUBLICATION

UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

EDİTÖR
&
REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
KEMAL KANAT

GENEL KOORDİNATÖR
SERMET DEMİRCİOĞLU

YAZI KURULU:
Dr. Oya Torum, Kpt. Akın Diler, Erhan İnanç,
Hidayet Kopkaç.

KATKIDA BULUNANLAR:
Yurdaer İhsan Aksoy, Turan Körez, Turan
Balci, Mustafa Üstündağ

YÖNETİM YERİ:
İstanbul Caddesi, Üstüoğlu Apt. No: 24 Kat:5
Daire:8 Bakırköy/İstanbul
Telefon: (0212) 542 13 00 / 543 29 74
Fax: (0212) 542 1371
Lokal Tel: (0212) 571 39 23
E.mail : uted@uted.org
Web Site: www.uted.org
Webmaster: Korhan Kutval

YAPIM:

(Dizgi, tasarım-uygulama, mizampaj,
çeviri ve diğer editöryal hizmetler)

ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:
İlhan Özdemir

Redaksiyon, düzelti : Onur Özdemir
Dizgi,mizampaj : Neşe Kum
Telefon:(0212) 251 52 43 / 251 52 44
Fax: (0212) 243 31 63
E.Mail: taviation@turk.net

Baskı: Reyo Matbaacılık Ltd.
0212 565 79 34

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

- Gündem 3
- İçindekiler 4-5
- Haberler 6-11
- Bowling Turnuvası Kupa 12-15
- Dünyada Hava Kargo 14-17
- Haydi Maket Uçak Yapalım 18-19
- Kuşlar Ne Kadar Yüksekten Uçar? 20-21
- Görüş 22-25
- Nereden Nereye? 28
- Havacılık Önderleri 29
- Şimşek Adamlar 30-31
- Aydınlığa Yürüyüş 32-35
- Uçuş Noktası Pekin 36-39

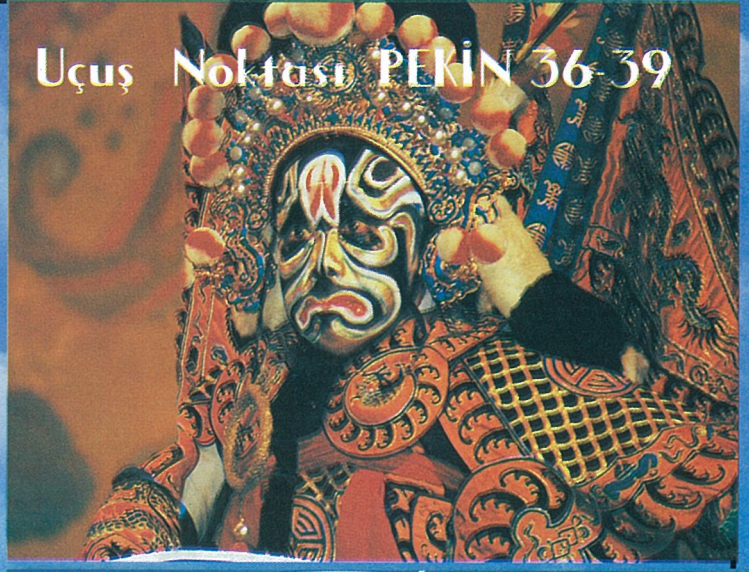
HABERLER

6-11



- Spor: Yüzme 40-41
- Sağlık:
 - Deli Dana 42-43
- Kültür-Sanat 45
- Teknolojide Yenilikler 46
- Soru-Yanıt 47
- Anlaşmalı Yerler 48
- Güzel Sözler 49
- Bulmaca 50

Uçuş Noktası PEKİN 36-39



HAVA KARGO TAŞIMACILIĞINA BAKIŞ 14-15





THY Sabiha Gökçen'den uçuşlarını durdurdu

Türk Hava Yolları (THY), yaklaşık 2 ay önce başlattığı Sabiha Gökçen (Kurtköy)-Esenboğa hattındaki tarifeli uçak seferlerini, yolcu azlığı nedeniyle durdurdu.

THY'den yapılan açıklamada; uçuşları durdurma kararının 3 Nisan'dan itibaren uygulamaya konulduğu belirtildi. Yolcu azlığı ve bilet ücretlerinin maliyetleri karşılaya-

maması nedeniyle bu havaalanından zararına uçuş yapıldığı, THY'nin maliyetleri düşürme çerçevesinde bu kararı aldığı kaydedildi.

Sabiha Gökçen Havaalanı'nın, coğrafi konumu itibarıyla bugüne kadar yolcuların yeterli talep görmediğini, bu yüzden de bugüne kadar bazı seferleri iptal etmek zorunda kaldıklarını belirten THY yetkilileri, bazı seferlerin filodaki 70 yolcu kapasiteli RJ-70 tipi en küçük uçak-

larla gerçekleştirilmesine rağmen, doluluk oranında 2 ay boyunca bir gelişme kaydedilemediğini bildirdiler. THY yetkilileri, Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan başlatılan seferlerde yolcu azlığı nedeniyle şirketin, bugüne kadar yaklaşık 100 bin dolar zarar ettiğini de kaydettiler.

(AA)

Cumhurbaşkanlığı uçağını devretti

Cumhurbaşkanı Ahmet Necdet Sezer, Gulf 4 tipi GAP uçağını resmen Hava Kuvvetleri'ne devretti. Cumhurbaşkanlığında uçak kalmadı.

Kağıt üzerinde Hava Kuvvetleri'ne ait olan uçağın daha önce tasarruf amacıyla Cum-

hurbaşkanlığı tarafından satışı gündeme gelmişti. Ancak Hava Kuvvetleri, kendisine ait olan uçağın satış izninin de komutanlık onayına bağlı olduğunu belirterek, bu plana karşı çıkmıştı. Bu gelişmenin ardından da, Hava Kuvvetleri tüm masraflarını üstlenerek, envanterinde görünen bu uçağını tekrar 'aktif olarak' teslim aldı. Sezer, Hollanda gezisine GAP uçağı ile gitmeden önce Hava Kuvvetleri'nden izin alındı. (Hürriyet)



Polis Helikopteri İhalesi Sonuçlandı

Emniyet Genel Müdürlüğü Havacılık Dairesinin tek motorlu polis helikopteri ihtiyacı

na yönelik açılan ihale sonuçlandı. İhale sonucu MD Helicopters'ın MD600N heli-

kopteri seçildi. 10 adet alınması planlanan MD600N helikopterleri ile özellikle envanterde bulunan eski tip helikopterlerin yenilenmesi düşünülüyor. Bu helikopterler arama kurtarma (SAR), VIP ve devriye görevlerinde kullanılacaklar.

Notar sistemine sahip olan MD600N'de kuyruk rotoru bulunmamaktadır. Bu özellik sayesinde daha güvenli bir uçuş sağlanmaktadır. MD Helicopters'ın merkezi ABD'nin Arizona Eyaletindeki Mesa'da faaliyet göstermektedir. TAI ile MD Helicopters arasında yapılan anlaşma ile TAI MD900 Explorer serisi için gövde parçası üretmektedir.

Ukrayna dev kargo uçağını yeniledi

Ukrayna, dünyanın en büyük kargo uçağının modernizasyonunu tamamladı. Dev uçağın standart dışı kargo taşımacılığında kullanılması hedefleniyor.

Ukrayna havacılık sanayii, dünyanın en büyük kargo uçağının modernizasyonunu tamamladı. Interfax Haber Ajansı'nın, Antonov Hava yolları'nın icra direktörü Kostantyn Lyshakov'un açıklamasına dayanarak verdiği habere göre, Kiev'deki Antonov uçak tasarım bürosu ile Ukrayna'nın Motor-Sych şirketince yürütülen projeye, An-225 Mriya tipi uçak modernize edilip, yer testlerine tabi tutuldu.

Altı motorlu, kanat açıklığı 88.4 metre olan An-225 Mriya uçağının modernizasyonu 20 milyon dolara mal oldu. İlk uçuşunun 1998'de yapıldığı uçak, eski SSCB döneminde Buran uzay mekiğinin taşınması için imal edilmişti, ancak, Buran programı iptal edilince, An-225 Mriya uçağı da kızığa çekilmişti. An-225 Mriya uçağı, modernize edilmiş haliyle Fransa'nın

başkenti Paris yakınlarında Bourget'de Haziran ayında düzenlenecek uluslararası havacılık fuarında sergilenecek.

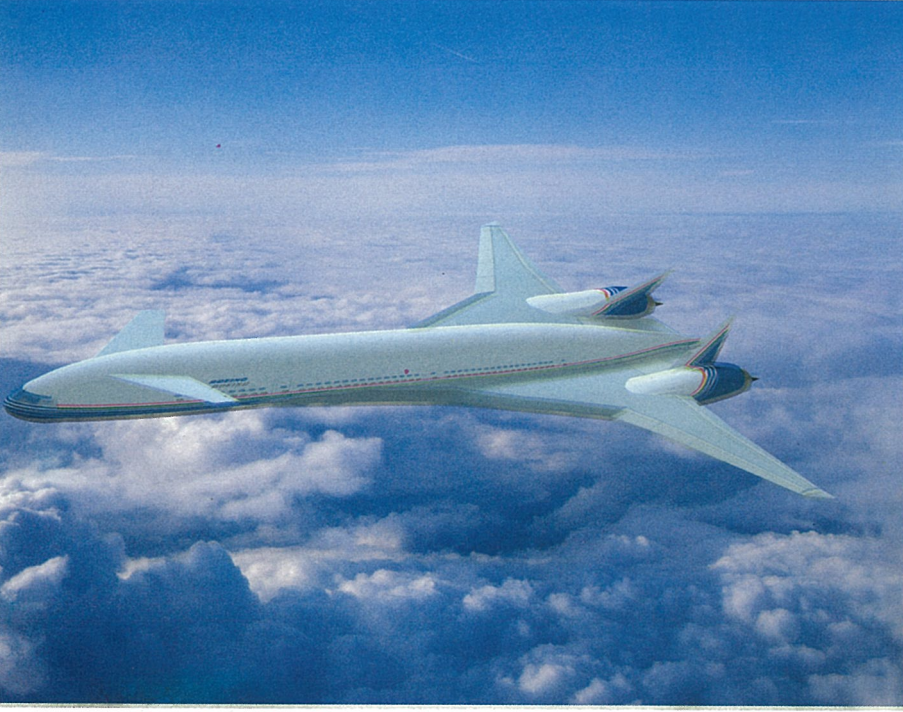
Standart dışı kargo taşımacılığı uluslararası piyasasının giderek büyümesi karşısında, 4,500 kilometre (2,790 mil) mesafeye 250 metrik ton (275 ton) yük taşıma kapasiteli Mriya uçağına talep bekleniyor.

THY 68 YAŞINDA...

Cumhuriyetimizin kuruluşunun ardından başlatılan Türkiye'nin kalkınma ve gelişmiş ülkeler düzeyine yükselme atılımı yıllarında kurulmuş olan ulusal havayolumuz TÜRK HAVA YOLLARI, 20 Mayıs 2001'de kuruluşunun 68. yılını kutlayacak.

Bugün uluslararası havayolu şirketleri arasında, yetmişmiş personeli ve modern filosu ile saygın bir yere sahip olan THY'ni kuruluş yıldönümünde kutluyor, yeni başarılar diliyoruz.

UTED YÖNETİM KURULU



Boeing'in Yeni Uçağı Basına Tanıtıldı

Sonic Cruiser adı verilecek yeni uçak, Chicago - İstanbul arasını 7 veya 7 buçuk saatte alabilecek. Yeni Boeing, dünya üzerinde uçuş yapılan tüm rotalarda aktarmasız uçabilecek.

13 bin metre yükseklikten uçarak, daha alçakta uçan ticari uçakların trafiğine karışmayacak olan uçak, sürati nedeniyle diğer uçaklara göre her 3 bin milde bir saat zaman kazanacak.

Boeing, müşterileriyle yaptığı görüşmeler doğrultusunda geliştirdiği yeni uçağını,

havayolu şirketlerine ve basına tanıttı. Etkileyici ve sıradışı tasarımıyla dikkat çeken yeni Boeing, dünya üzerinde uçuş yapılan tüm rotalarda aktarmasız uçabilecek.

Yeni uçak, 16.668 km'lik uçuş menziline sahip olacak ve saatte 1.000 km'nin (0.95 Mach) üzerinde seyir hızına ulaşacak. Boeing'in yeni tasarımı, gelişmiş aerodinamik yapısı sayesinde, dünyanın en sessiz uçağı unvanını da taşıyacak.

Toplantıda yeni ürünleriyle ilgili bilgi veren Boeing Tica-

ri Uçaklar Grubu Başkanı Alan Mulally, geliştirdikleri yeni uçağın, jet motorlara geçişten sonra, hava taşımacılığındaki en önemli değişimi yaratacağını söyledi.

Mulally, mevcut uçaklarla karşılaştırıldığında daha yüksekten, daha hızlı ve daha uzağa gidebilecek yeni uçağın, kalkış ve iniş noktaları için sınır tanımadığını belirtti ve "Yolcular artık istedikleri yere aktarmasız ve çok kısa sürede gidebilecek." dedi.

Hollanda Kraliyet Havayolları KLM'e, Nisan 1999'da 440 Çin sincabını öldürdüğü için 35 bin florin para cezası verildi.

Amsterdam'daki mahkeme, hayvan hakları örgütlerinin açtığı davayı sonuçlandırarak, Pekin'den uçağa yüklenen ve Amsterdam'dan Atina'ya sevk edilecek olan, AB'nin ithalat-sağlık standardına uyan belge taşımadığı gerekçeyle öldürülen sincaplar için ceza verdi. 10 bin km'lik uzun uçak yolculuğunda dar kafese tıklmış halde aç ve susuz bırakıldıkları saptanan sincaplar için konuşan KLM yetkilisi Hugo Baas, "KLM'nin tarihindeki bu kara lekeyi gömeceğiz. Zaten (simgesi panda olan) Dünya Doğayı Koruma Vakfı'na da cezayı aşan miktarda bağış yapmayı düşünüyorduk" dedi.

Uçağın Teknik Özellikleri

Yolcu kapasitesi (3 sınıflı yerleşim): 100-300 yolcu

Uçuş menzili : 16.668 km (9.000 deniz mili)

Uçuş yüksekliği: 13.000 metre ve üzeri

Uçuş hızı: 0.95 Mach (1050 km/saat) ve üzeri



RTL KURYE
ULUSLARARASI
TAŞIMACILIK SAN. TİC.
LTD. ŞTİ.

İncirli Cad. No: 82/18
Bakırköy-İstanbul
Tel: (0212) 570 51 30
Tel: (0212) 543 11 11 (PBX)

ULUSAL DAĞITIM
TAŞIMACILIK SANAYİ
TİCARET LTD. ŞTİ.

Esentepe Cad. Kuşçular Sok.
No: 8/1 Mecidiyeköy-İstanbul
Tel: (0212) 211 91 21 (PBX)



We provide **Light Maintenance** low in cost with high safety and reliability

- **Aircraft Maintenance**
- **Spares Support,**
- **Wheel Built Up,**
- **Wheel Overhaul,**
- **Brake Repair/Overhaul**

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

PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

Low Cost
High Safety and Reliability
Quality
Services
Experienced
Man power



Swissair'e Çikolatacı Genel Müdür

Swissair olarak bilinen İsviçre havayollarının başına dünyaca tanınmış çikolata firması Nestle'nin finans müdürü Mario Corti geliyor. 2000 yılında zarar eden firmada bir ekonomiste ihtiyaç hissedildiğinden, genel müdür olarak Mario Corti uygun görülmüş. Açıklanan tarihten 1 yıl önce yapılan hissedarlar toplantısında Mario Corti eski genel müdür Eeric Hanegger'den görevi devralacak.



Hapag-Lloyd'dan 3 adet B737-800 daha

Bir Alman charter firması olan Hapag-Lloyd, 3 adet ye-

ni nesil B737-800 daha aldı. Almanya'dan Türkiye'ye en çok turist getiren havayollarının başında yer alan Hapag-Lloyd, filosundaki yeni nesil uçak sayısını yeni gelenlerle 26'ya yükseltti. Hapag-Lloyd şirketi Focus dergisi tarafından yılın en iyi şirketi gösterilmesi ile, Hapag-Lloyd ise B737-800 uçağının ilk müşterisi olması ile tanınıyor.

Japonya'nın harika havaalanı batıyor

Dünyanın su üzerine yapılan ilk ve tek havaalanı olan Japonya'daki Kansai hava-

alanı gün geçtikçe suya gömülüyor. Uzaydan görünen insan eliyle yapılmış ikinci yapı olan (birincisi Çin Seddi) Kansai havaalanı inşa edildiği 1994 yılından beri 12,5 metre suya gömüldü. Çizimini İtalyan mimar Renzo Piano'nun yaptığı havaalanı, 24 saat çalışmakta olup 1,7 kilometre boyunda ve arazi sorunu bulunan Japonya için bir kurtarıcı olmuştu. 24,5 milyar Mark'a malolan havaalanının 30 metre yükseklikte bir duvar ile çevrilerek batmasına engel olunması planlanıyor.

Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözenler arasında yapılacak çekilişte 1 okurumuz plastik uçak maketi kazanacaktır.

Geçen ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında yapılan çekilişte Sayın Dinçer Yılmaz, Mehmet Gökhan, Ayşenur Göker ve Yaşar Tepe Martı Kitabevinden 1'ed adet roman kazanmışlardır. Martı Kitabevine ve gösterdiğiniz ilgiye teşekkür ederiz.

UTED Dergi

Emirates'ten Cazip Bahar İndirimleri

Emirates, yeni sezona indirimle giriyor. Emirates'le 30 Haziran 2001 tarihine kadar Dubai'ye uçan Economy sınıfı yolcuları yalnızca 350 dolar ödeyerek seyahat edebilecekler. Haziran sonuna kadar sürecektir olan Emirates'in kampanyası sayesinde Ortadoğu'nun en modern kentlerinden biri olan Dubai'yi tanıma fırsatı bulunabilecek.

Emirates Havayolları'nın merkezi Dubai'de, 130 ayrı ülkeden insan yaşıyor. Bahar aylarında bile denize girilen Dubai, yalnızca uluslararası iş dünyasının merkezi değil, aynı zamanda Körfez boyunca uzanan beş yıldızlı otelleri, her zevke hitap eden restoran, bar ve gece kulüpleri, golf sahaları ve su sporlarıyla eğlenceli bir tatil geçirmek isteyenlerin de uğrak yeri. 1996'dan bu yana her yıl düzenlenen alışveriş festivali'yle de adını duyuran Dubai'de dünyanın en ünlü markalarını en ucuz fiyata bulmak mümkün.

31 Mayıs 2001 tarihine kadar Business Class uçanlara da ikinci kişi için %50 özel "Arkadaş İndirimi" uyguluyor. Üç kıtada geçerli olan indirimden yararlanan Emirates yolcuları Uzakdoğu, Afrika ve Avustralya'daki cennet köşeleri %50 daha az ödeyerek keşfedecekler.



Uçaktan Düşen Bomba

Kuveyt'te eğitim uçuşu yapan ABD Donanmasına ait bir F-18 uçağından düşen bir bomba; 5'i Amerikalı, 1'i Yeni Zellanda'lı 6 askerin ölümüne, 4'ü ağır 7 askerin de yaralanmasına neden oldu.

Basra körfezindeki USS Harry Truman uçak gemisinden kalkan bir F-18 hornet

uçağının Udari üssünün üzerinden uçarken düşürdüğü 230 kiloluk patlayıcı yüklü bombanın etkisiyle meydana gelen olay sonrası hatanın teknik mi, yoksa pilotaj hatası mı olduğu araştırılıyor. Hedefe kilitlenme özelliği olmayan klasik (askeri havacılık tabiriyle "aptal") bombanın sivillere zarar vermemesi kazanın en sevindirici yönüydü.

Bowling Beşincilik Kupası

UTED'in ...

Kemal Kanat



2001 yılı **Atatürk Havalimanı 1. Bowling Turnuvası** 26 Mart-2 Nisan tarihlerinde **Galleria Bowling**'te yapıldı. Atatürk Havalimanı çalışanlarının katıldığı turnuvada; **THY, ATÜ, Tepe Akfen (TAV), BTA, Havaş, Usaş, Çelebi, Air France** gibi büyük şirketlerin yanı sıra, havalimanındaki diğer şirketler de vardı. Bir yarışmadan çok, kaynaşma ve eğlence havasında geçen elemeler sonrası toplam 58

Dernek binasına konulan kupada emeği geçen bowlingciler Teoman Yürekli, Tarık Özkan, Turgay Balcı, Ahmet Beyazıt, Hikmet Cengiz ve Sabri Karakaşoğlu sonuca sevinmeyip *"hakkımız ikincilikti, konsantre olamadık, bir sonrakine daha iyi kupa getireceğiz"* dediler.

takımdan 18 takım finale kaldı. UTEB, daha önceden hazır olan iki takımıyla bu turnuvaya katıldı. İlk eleme-

lerde **"UTED Vision"** takımı 5. inci, ikinci **"UTED"** takımı ise 15.inci oldu. Final oynamaya hak kazanan her iki



UTED takımı da finaldeki oyunu ile göz doldurdu. Bu defa 17.ci olan ikinci takımımız haricinde **“UTED Vision”** yerini korudu ve 5. oldu. İlk 5 takıma verilen kupalardan birisini almaya hak kazanan UTED, ilk defa bir spor karşılaşmasında bir kupa kazanmış oldu. Dernek binasına konulan kupada emeği geçen bowlingciler; **Teoman Yürekli, Tarık Özkan, Turgay Balcı, Ahmet Beyazıt, Hikmet Cengiz ve Sabri Karakaşoğlu** sonuca sevinmeyip, *“bakki-*



mız ikincilikti, konsantre olamadık, bir sonrakine daha iyi kupa getireceğiz” dediler.

Finalde **“Havaş Çarlinin Melekleri”** grubunun dans gösterisi geceye renk katarak, ikramın zenginliği dikkat çekiyordu. Yiyecek ve içecek, hem oyuncular, hem de seyirciler için ücretsizdi. UTED 5.'lik kupasını

götürürken; Galleria Bowling Halkla İlişkiler Müdürü Sayın Mücella Çökmez, Galleria Bowlinge gelen UTED üyelerine bundan böyle oyunda %20, yiyecek ve içecekte %15 indirim sağlayacağını bildirdi. Bir yarışmadan çok havacılık şirketlerinin tanışması olarak geçen turnuvanın tekrarlanmasını istedi.

Hava Kargo Taşımacılığına Genel Bir Bakış



Dünya Hava Kargo Trafiki, 1998 yılındaki %0,1'lik bir gerilemeden sonra 1999 yılında %5,7'lik bir artış göstermiştir.

1998'deki bu gerilemenin en büyük sebebi ise şimdilerde geçmekte olan asya ekonomik krizidir. Birçok Asya ülkesi şirketlerinin ticaret hacmindeki kuvvetlenme, 1999 yılının ilk yarısından itibaren hava cargo taşımacılığına direk, pozitif etki etmiştir.



1999 yılı boyunca dünya çapındaki ticaret artışı yaklaşık %2 olmuştur ve bu oranın 2019 yılına kadar ortalama %3 olması beklenmektedir. Yakın dönem için Amerikan ekonomisi lider olmaya devam etse de, uzun dönemde Avrupa ve Asya ekonomileri de ümit verici bir seviyeye ulaşacaktır.

Gelecekte uzun bir dönem için hava kargo taşımacılığının ortalama yılda %6,4 büyüyeceği tahmin edilmektedir. Asya şirketleri ile ilişkisi olan kargo

şirketlerinin diğer kargo şirketlerine oranla daha iyi bir performans göstereceği tahmin edilmektedir. Asya bağlantılı kargo şirketleri diğer dünya şirketlerine oranla daha hızlı büyümektedirler ve bu büyüme hızının ortalama yılda %8,6 olacağı tahmin edilmektedir. 2019 yılına kadar bu şirketler diğer şirketlere oranla %50 daha değerli olacaklardır.

1999 yılında, dünya çapında kargo uçak filo kapasitesi %13'den fazla arttı, bununla beraber gövde altı kargo kapasitesi de yaklaşık %93 artmıştır.

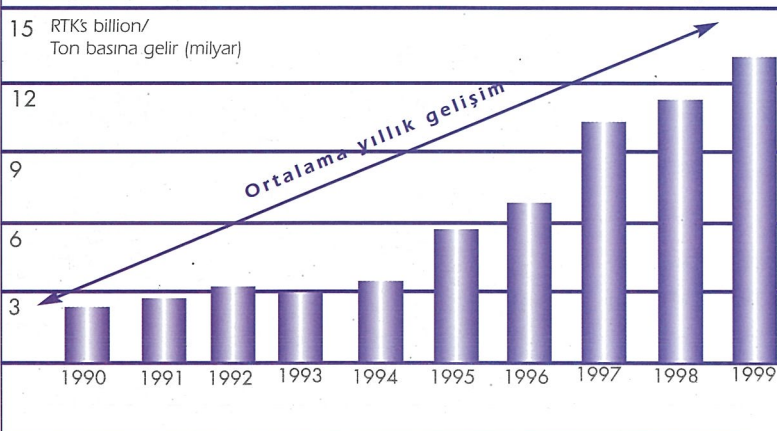
Bu artışa ters orantılı olarak, yıl boyunca tarifeli nakliye ücretleri yaklaşık %2,3 azaldı.

Gelecek 20 yılda dünya hava kargo filosunun ikiye katlanacağı tahmin ediliyor. En büyük gelişme geniş gövdeli kargo uçaklarının üretiminde olacak ve filoların %60'ı bu uçaklardan oluşacak ve %90 taşıma kapasitesine sahip olacaklar.

Karlılık Oranı Düşmeye Devam Ediyor

Yolcu taşıma endüstrisindeki

Dünya Hava Kargo Trafikinin %9'dan Fazlası ACMI tarafından sağlandı





ve hava trafiğinin de yoğunlaşmasına, neden olmuştur.

İnternet ortamındaki olağanüstü hızı 2003 yılına kadar business-to-business (B2B) şirketlerinin 7 kat, business-to-consumer (B2C) şirketlerinin de 3 kat büyümesini sağlaması sürpriz olmayacaktır. E-ticaret ortamındaki fiyat avantajı B2B şirketlerinin lojistik ve işlem yapma planlarını kolaylaştıracak. Böylece uluslararası taşımacılık daha fazla hızlanacak ve işlem hacmi daha fazla olacak. Bu durum ekonomik bir verim olarak şirketlerin büyümesine ve globalleşmesine daha çok olanak sağlayacaktır.

Dünya Ekonomisinin Büyümesinde Çevresel Faktörler

karlılığın azalması, kargo şirketlerinin de karlılığı üzerinde bir baskı oluşturmaktadır. Kargo ve yolcu şirketlerinin endüstriyel karı 1970'den beri düzenli olarak azalıyor. Bu durum, teknik gelişmeyi ve rekabeti engelleyici bir etki oluşturuyor. 1993 ve 1995 yılları arasında karlılık yükselme eğilimine girdiyse de; sonradan 1999 yılına kadar azalmaya devam etti. 2000'in ilk yarısında ise dünya kargo şirketleri tarafından karlılığın artmakta olduğu rapor edilmiştir.

Uluslararası Express'ler

Uluslararası express şirketleri olağanüstü adımlarla gelişmesini sürdürmektedirler. Endüstrinin bu segmentindeki gelişme 1992'den itibaren yılda yaklaşık %24 ortalamaya ulaşmıştır. Bu oranın 2019 yılına kadar yıllık ortalama %13 olması beklenmektedir.

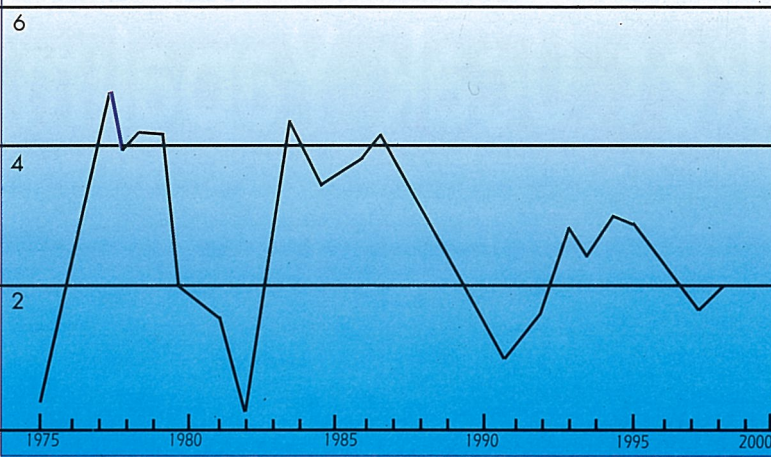
İnternet ve E- Ticaret Gelişimi

Bugün için hava-cargo endüstrisinin en hızlı gelişimi ve potansiyel geleceği, elektronik ticaret sayesinde değişimlerde olacak.

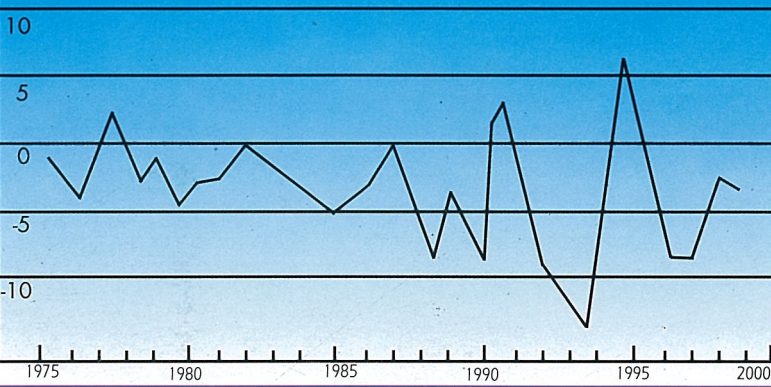
Son yıllarda internetin hızlı gelişimi ve e-ticarete de etki etmesi, şirketler arasındaki rekabeti artırmış



Dünyada Ekonomik Gelişim



Gerçekleşen Dünya Hava Taşımacılığı



Dünya ekonomisi büyümeye devam etmektedir. Asya ve Güney Amerika ekonomik krizleri, petrol fiyatlarında keskin yükselişlere sebep olsa da, uzun dönem için bu büyüme yavaş da olsa devam edecektir. Bu büyüme; Asya katılımlı global şirketlerde %23'den (1999), 2019 yılında %26'ya çıkması beklenmektedir. Fakat Kuzey Amerika ve Avrupa'nın sahip olduğu güçlü endüstri ve ekonomi şirketlerinin diğer şirketlere oranla 2019 yılına kadar %50 daha fazla güçleneceği bildirilmektedir. Bu büyümenin en etkin sonucu, üretilen ürünlerin pazarlara iletilmesini sağlayan hava-kargo taşımacılığının daha fazla önem kazanması ve büyümesidir.

Kaynak:

Boeing World Air Cargo Forecast
2000/2001

Çeviri: Turgay Balcı,
Uçak Teknisyeni

Ülkemizde Hava Kargo Taşımacılığı:

MNG Havayolları Taşımacılık A.Ş.

Hava kargo taşımacılığı sektörü; ülkemizde kara ve deniz yolu ile taşınan yük miktarı bazında, en son sırada yer almaktadır. Fakat dünyadaki hızlı globalleşme ve ticaretteki gelişim, ticaretin dünyada olduğu gibi ülkemizde de hızla gelişmesine neden olmuş ve hava kargo sektörüne ivme kazandırmıştır. Bu sektörün ülkemizin ticari gelişimi içerisinde ne derece önemli bir yer aldığına anlaşılmaya başlaması ümit vericidir.

1999 senesinde Türkiye'nin Avrupa'ya olan hava kargo ihracatının %30'u MNG Kargo ile yapıldı. MNG Havayolları 1997 yılında MNG Holding yatırımı olarak kuruldu. Başlangıçta 1 adet A-300/C4 tipi, 45 ton kapasiteli ve 300 m³ hacime sahip, geniş gövdeli kargo uçağı ile İstanbul'dan Londra ve Frankfurt'a haftada dört gün yapılan tarifeli seferleri başlattı.

Türkiye'nin hızla gelişmekte olan hava kargo ihracat ve ithalat talebi karşısında MNG Hava Yolları, uçak filosuna Haziran 1998 tarihinde 2. Airbus A300/B4 tipi kargo uçağını ekleyerek pazara sunduğu kapasiteyi ikiye katlayarak ciddi bir gelişme sağladı. 1999 yılı ortalarında büyük bir sıçrama yapan MNG Hava Yolları, Aralık-1999'da

3 adet daha Airbus A300/B4 satın alarak filosundaki uçak sayısını toplam 5'e ulaştırdı. Bunu takiben Milli Havayolumuz THY ile kapasite anlaşmaları yaparak, Türk bayraklı firmaların pazar payında artış sağladı. Air France Havayolları ile yapılan anlaşma ile Fransa'ya olan kapasite talebini karşıladı. Bu vesile ile büyük miktarlarda döviz ülkemizde kalmış oldu. Bunun yanı sıra MNG Cargo, ülkemize tarifeli olarak seferler düzenleyen Lufthansa Cargo, Cargolux gibi yabancı havayolları ile yıllık kontratlar yaparak bu havayollarına tarifeli uçaklar kiriliyor.

MNG Havayolları dünyanın her noktasına taşımacılık yapabilecek kapasitede. Kendi uçakları ile direkt olarak uçtuğu noktalara, oradan da anlaşmalı olduğu havayolları ile dünyanın her noktasına taşıma yapabiliyor.



Haydi Maket Uçak Yapalım



Her yaştan insanın tutkusu olan maket uçak yapımı, havacılığın ilk adımlarından biridir. Sabır isteyen ve el becerisi de gerektiren bu uğraş bir hobiden çok başlıbaşına bir eğlence olarak kabul görmektedir. Bu uğraşın başka bir dalı olan "*diarama*" ise; maketçiliğin daha üst sınıfı olup, tekamül devresidir.

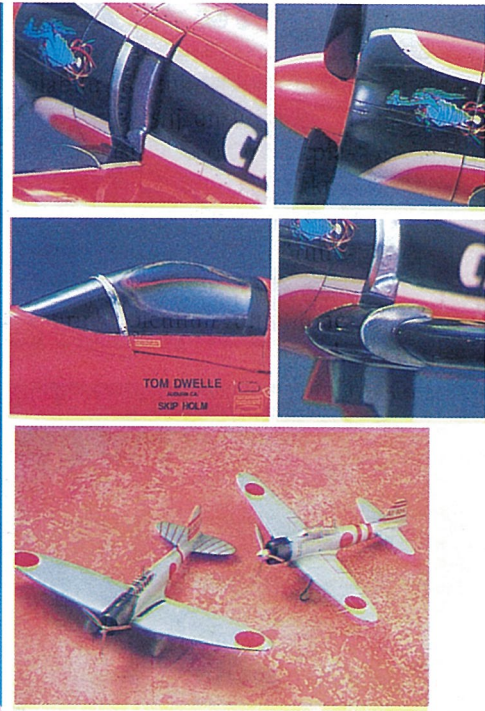
İlk olarak maket ve model uçak arasındaki farkı anlamak ve karıştırmamak gerekir. Maket uçaklar model uçaklar uçmaz ve genellikle hareket kabiliyetleri yoktur. Uçakların belli oranlarda kü-

Ülkemizde maket üzerine çalışan bir çok dernek ve klüb vardır. Özellikle havacılık müzesinde sürekli yarışmalar yapılmaktadır. "Yapamam", yada "yaşıma uygun değil" diye düşünmeyin!

çültülmüşü olan maket uçakları yapmak, gerçekten sabır ister. **Rewell, Italiere, Hassagawa** gibi maket firmalarını havacılar iyi bilirler. Hemen hemen üretilmiş tüm uçakların maketlerini bu markalarda belli ölçülerde bulabilirsiniz. Örneğin bir Spitfire uçağını 1/24, 1/48, 1/72 gibi ölçülerde satın almak istediniz, 1/24 değeri, uçağın 24'te biri, ya da orijinal ölçüsünün 24'te bir oran-

da küçültülmüşü demektir. Rakam ne kadar büyürse uçağın ebadı da o kadar küçülür. Kısaca 1/72'lik bir maket ebat olarak 1/48'lik bir maketten daha küçüktür.

Maketçilikte 2 yol vardır. Birincisi; ya maket önce boyanır, sonra kesip yapıştırılır ve rötüşlanır. Yada ikinci yol olan; maket önce kesilip, yapıştırılır, sonra boyanır. Bunlardan her ikisi de doğrudur.

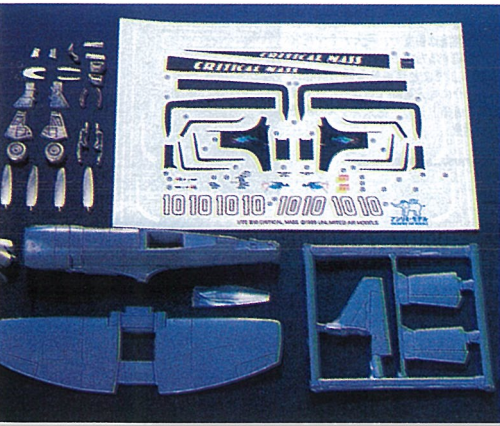


Bu, kişinin ustalığına ve sabırına kalmıştır. Nasıl yapacağım diye düşünmeyin, çünkü kutu içerisinde bulunan yapım şeması size yardımcı olacaktır. Maketi boyayacağınız boyaların numaralarını dahi burada bulabilirsiniz.

Maketleri herhangi bir yapıştırıcı ile yapıştırmaya kalkarsanız çok zaman kaybedersiniz. Çünkü maketçilerin kullandığı yapıştırıcılar bol aseton içerdiğinden çok çabuk uçarlar ve hızlı yapıştırırlar. Maketçilikte kullanılan maket boyaları bazı ürünlerde fırçası da dahil olmak üzere kutu içerisinde alıcıya sunulmaktadır. Bazı renklerde sprey maket boyası size daha çok yardımcı olacaktır. Uçak logo ve filo numaralarını çeşitli alternatifler ile yine aynı kutu içinde bulabilirsiniz.

niz. Boya işlemi bitiminde, bunları su dolu bir kaptaki ayırarak uçağın üzerine yapıştırabilirsiniz.

Ülkemizde maket üzerine çalışan bir çok dernek ve klüp vardır. Özellikle havacılık müzesinde sürekli yarışmalar yapılmaktadır. "Yapmam", yada "yaşıma uygun değil" diye düşünmeyin! Çünkü maketçilik her yaştan insanın yapabileceği bir uğraştır. Unutmayın! Bu bir hastalıktır ve yakalandıktan sonra ayrılması çok zordur.



Kuşlar Ne Kadar Yüksekten Uçarlar?

Kpt. Akın Diler/THY

Whooper Swan

Kuşlar, havanın içindeki oksijen oranının azalmasına bağlı olarak yüksek irtifalarda uçabilirler. Hava yoğunluğunun azalması da kuşların normal hareketlerine mani olur. Çizgili başlı kazlar (bar-headed goose), dünyada en yüksekten uçan kuş cinsleridir ve 29,500 feet yükseklikte uçabilirler. Himalaya tepelerini uçarak aşarlar.

Göç eden kuşlar, uçuş zamanına bağlı olarak uçuş seviyesini takip ederler. Yüksekliğe tesir eden bir diğer faktör de bulutlardır. Kuşlar, performanslarını düşürdüğü gerekçesiyle bulut içinde uçmayı tercih etmezler. Uçuş esnasında kaslarının içindeki yağların yanması sonucu oluşan su vücudun soğumasına sebep olur. Nemli bulutlardan uçmak bu nedenle zararlıdır.

Göç'e tesir eden bir diğer faktör de rüzgar hızıdır. Rüzgara karşı uçtuklarında; alçak, arka rüzgarda ise yüksek irtifaları ter-



Bar-tailed Godwit





cih ederler.

Pek çok ufak kuşun uçuş sürati, her birim enerji için maksimum mesafe sağlar.

Kuşların uçtukları yüksekliklerin tespit edilmesinde değişik metotlar kullanılır. Radar, doğru yüksekliklerin tespit edilmesinde, büyükleri, süratleri ve kanat çırpmaları gibi konularda da bilgi edinilmesinde kullanılır.

Yüksekten alçağa uçuşlar;

- **Bar-headed Goose:** Orta Asyadan, Hindistandaki Indus vadisine 29,500 feet (9,000 m) den uçarlar,
- **Whooper Swan**'ların, İzlanda'dan Batı Avrupa'ya 27,000 feet (8,230 m) ten uçtukları görülmüştür.
- **Mallard'lar** 21,000 feet (6,400 m)'e çıkabilirler,
- **Bar-tailed Godwits'lerin** 19,685 feet (6,000 m), White storks'ların 15,750 feet (4,800 m) ten göç ettikleri tespit edilmiştir.
- **Lapwing'ler** genelde orta irtifaları tercih ederler 12,800 feet (3,900 m)
- **Fieldfare'ler** 10,800 feet (3,300 m)' e çıkabilirler.
- **Whistling swan'lar** Kuzey Amerika geçişlerinde 8,850 feet (2,700 m) 'i tercih ederler.
- **Ufak kuşlar** genelde alçak irtifalarda uçarlar. Bunların arasında **chaffinche**'ler maksimum 3,300 feet (1,000m)'e çıkabilirler. **Black and white warbler** ve diğer **wood warblerler** maksimum 1,600 fet (500)'te uçabilirler.

Uçak Yolculuğunun Tasarımı

Dr.Oya TORUM Y.Müh.Mimar

Tasarım kavramı; bir olayın başından sonuna analiz edilmesini, her türlü ayrıntının planlanmasını zorunlu kılar. Tasarım, tasarlanana "yapanlarla, uygulayanlarla" gerçekleştirilirse uygulanması, yaşatılması, sahip çıkılması ve geliştirilmesi mümkün olur.

Uçak yolculuğu için de durum böyledir. Hava yolları fark yaratmak istiyorlarsa, yolculuğu tüm ayrıntıları ile yeniden tasarlamak durumundadırlar.

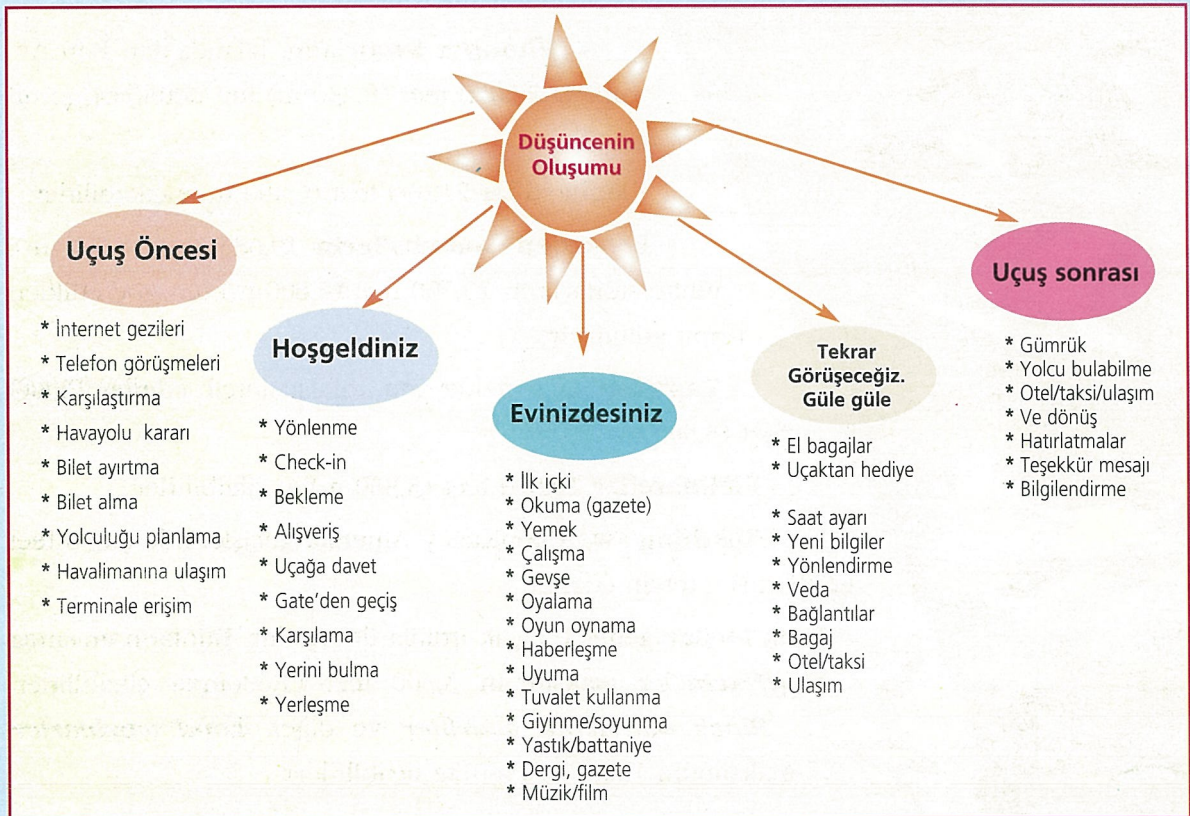
Uçak yolculuğunun görünmeyen, gözardı edilen tüm yüzlerinin birlikte dikkatli bir analizi ve yolculuğun aşamalarının bu analizlere göre geliştirilmesi bugünün gündemini oluşturmaktadır.

Artık, havayolları, söz konusu analizlere odaklanarak, yolcuları tekrar tekrar kazanmak ve "marka" yaratmak yoluna gitmektedir.

Tüm havayollarının teknolojik gelişmeleri izleyerek, uyguladığı yadsınamaz bir gerçektir. Teknolojinin gerisinde kalarak rekabet etmek mümkün değildir. Ayrıca havayolları yolculuk boyunca yolcularını eğlendirmek, hoşca vakit geçirmelerini sağlamak üzere inanılmaz çaba içindedirler. Doğal olarak daha kapsamlı bir yaklaşımla elde edilecek bir "genel çevre çerçevesi" yolculara anlamlı gelecektir.

Yolcuların gerçek ihtiyaçlarını

saptayabilmek için şimdiye kadar, fazla mercek altına alınmayan açılardan yolculuk deneyimleri üzerinde yoğunlaşmak gerekmektedir. Yolculuğun her aşamasının ayrı ayrı incelenmesiyle elde edilebilecek olan bu verileri; uçak yolculuğunu 6 temel aşamada tasarlayarak hazırlayabiliriz. Yolculuk fikrinin akılda oluşması, uçuş öncesi, hoşgeldiniz, konduğumuzsunuz/EVİNİZDESİNİZ, güle güle/tekrar bekleriz, uçuş sonrası olmak üzere birbirinin içinde bir bağlantı oluşmaktadır. **Tablo 1**'de bu bağlantıların ayrıntılı dökümü verilmiştir. Beyin fırtınası tekniği kullanılarak çerçevesi geniştile-



bilir. Tasarımcılar “marka” yaratmak üzere kararları verirken, bu 6 aşamada edinilen yolculuk deneyimini dikkate almalıdırlar.

Yolculuğun her aşamasının nasıl geliştirileceği, analizi, tasarım süreci ile bütünleştirilmelidir. Örneğin, bilete yapılabilecek bir değişiklik, yolcunun bilete erişimi, rezervasyonun teyidi gibi konularla başlanabilir. “Karşılaşma”, “hoşgeldiniz”, uğurlama” “vedalaşma” seremoniye dönüştürülebilir. Çünkü, uçağın kaptanının “cock-pit”den çıkıp yolcularını uğurlaması, yolcular tarafından unutulmaz bir jest olarak algılanmaktadır.

İster ‘first’ ister ‘business’ ve ister ‘ekonomi’ sınıfının yolcusu olsun tüm yolcular ‘özel’ olmayı beklerler. Ancak bu bölümler arasında da standart ve hizmet düzeyi farkı vardır. Bu farkların olması normaldir ve önerdiğimiz tasarım programı içinde farklı sınıfların ayrı ayrı analizleri çerçevesinde değerlendirilmelidir. Ödenen paranın karşılığında hizmet bekleneyeceği doğaldır. Özellikle “First Class” yolcular kendilerine verilen hizmetlerde belirgin ayrıcalıklar isterler. Ve çıta da hayli yüksektir.

Yeniliklere açık olmak

Önemli ölçüde, yenilik ve değişiklik niteliğinde bir öneriyi tartışmaya açmakta yarar görüyorum. Biletin düzenlenmesi sırasında yolcumuzun tüm özel isteklerinin de kayıtlarını tutarak, ilgili bölümlere ulaştırabiliriz. Önerimiz, bu düzenlemenin; bilette birlikte, ‘boarding card’ niteliğinde bir ‘davetiye’ ile oluşturulmasıdır. **Tablo.2**’de bir örnek oluşturulmuştur. Örneğimizde, Yolcumuzun adı: A.Gezzin, TK01 seferimizle, 20.Mayıs.2001’de, Newyork’a gitmektedir.

Bu kartın arkasında da yolcu-

muza hatırlatmak istediğimiz mesajları verebiliriz. Örneğin; bagajla ilgili uyarılar, güvenlik ya da vize bilgileri, yeni ürünlerimizi gibi.

Tasarım sürecinin iki temel yönü:

Tasarım, havayolu hizmetlerini düzenlemek sorumluluğunu üstlenir. Yolculuk başından sonuna dek hazırlanırken, tasarım süreci, düşünsel ve fiziksel faktörlerden akılda kalanlar olmak üzere iki temel yolcu deneyimine dayanır. Yolcunun bir sonraki yolculuğu ile ilgili vereceği kararlar bu çerçevede şekillenmektedir.

(Tablo.3)

Fiziksel faktörler, somut deneyimler olup, genellikle dekorasyon, teknoloji, ergonomi, mühendislik, iç tasarımlar, genel imajın tasarımı, ekonomikliği belirleyen kriterlerdir. Öte yandan düşünsel açıdan yönlendiren deneyimler ise algılarla ilgilidir. 5 duyuya hitabedenler, kişisel özelliklere hitabeden ayrıntılar ve yolculuğa anlam kazandıran öğeler olarak irdelenebilir. Örneğin tarifenin yapısı, personelin hizmeti, organizasyonun işlerliği ve görünen herşey algıları inşa

eder. Sunduğumuz koltuk çok mükemmel bir teknolojinin ürünü olabilir. Koltuk uçak için çok önemli bir prestij unsurudur. Bu harika konstrüksiyonun kaplaması onun değerini artıracaktır. Üzerindeki kılıfın deri olması, derinin kokusu, zengin görünüşü, temizliği; konforu ve lüksü çağrıştırır, yolcunun tüm deneyimlerini değiştirebilir. Yani fiziksel ve düşünsel öğeler arasında kuvvetli bir ilişki olup bu iki özellik birlikte etki etmektedir.

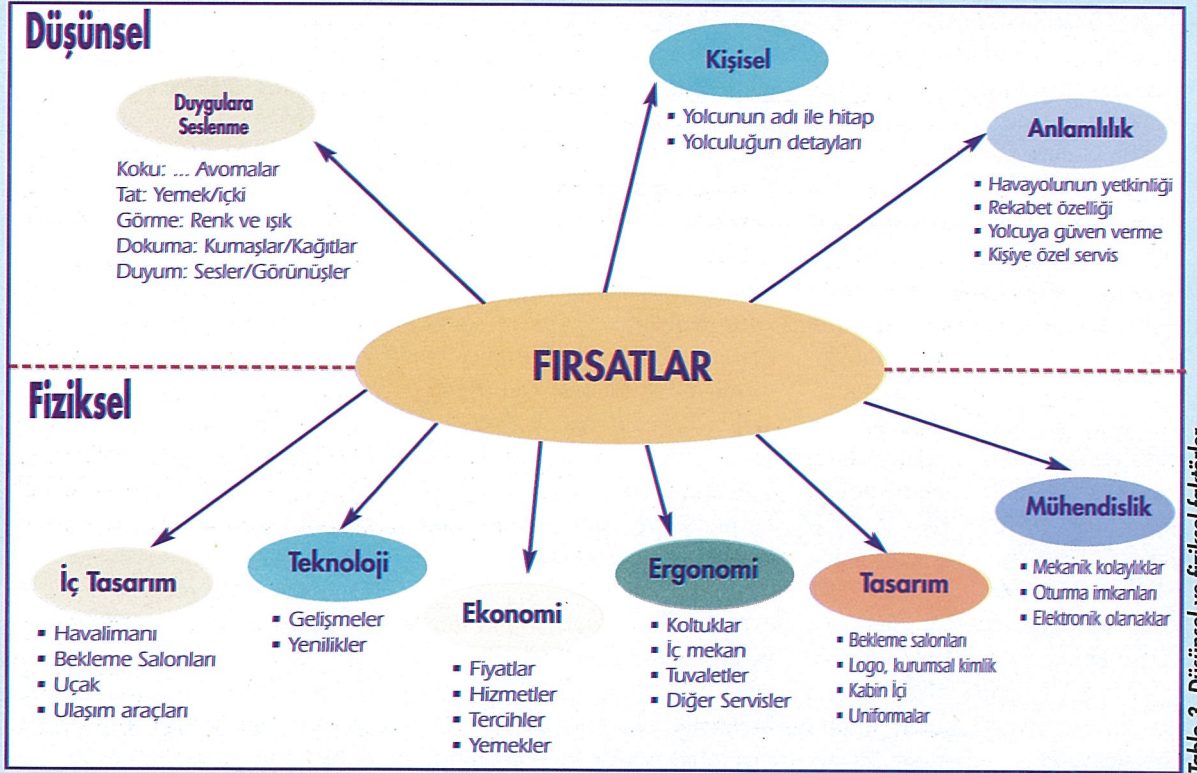
First yada B/C yolcular için yolculuk koşulları daha ‘yumuşak’tır. Ekonominin koşulları ise, özellikle uzun uçuşlarda daha zorludur. Turbülans dahi ekonomi yolcuları daha fazla etkiler. Gerek koltukların yapısal darlığı, gerekse sıkışıklığı turbülansın daha çok hissedilmesine yol açar.

Özellikle yolculuğun tüm aşamalarının tasarlanmasının önemi, algılardaki değişikliklerle yakından bağlantılıdır.

Yaşanan her türlü stresin azaltılması hususu da hareket noktalarından biridir. Uçuşu stressiz ve keyifli kılmak havayolunun görevidir. Her uçuşta, şefin, ami-

TK01		20.04.2001	R2/56W/3AG	TK-272
2A	Sayın A. Gezzin TK01 No’lu New York Uçumuzda 20 Mayıs 2001 Günü “68.” Yaşımızı Birlikte Kutlayalım	İSTEKLERİNİZİ LÜTFEN İŞARETLEYİNİZ ☐ Uçuş öncesi teyit. ☐ Havalimanına ulaşım. ☐ Uçuş öncesi kokteyl. ☐ Yemek tercihiniz. ☐ Harita ister misiniz? ☐ New York’a inmeden kahvaltı ister misiniz? ☐ Diğer.		
B/C	Istanbul-New York 20 Mayıs 2001	Biniş Kartı/Boarding Pass		

Tablo 2, Biniş davetiyesi örneği



Tablo 3, Düşünsel ve fiziksel faktörler

rin, yolcuları uğurlaması, karşılaması ve özellikle gelen yolcular için standart yönlendirme levhalarıyla yardımcı olunması son derece etkili bir yöntemdir. Yönlendirme levhalarında kurumsal kimliği, logoyu, markayı vurgulayan öğelerle zihinsel kalıcılık fayda ile bütünleştirilebilir. Güçlendirilmek istenen ana fikir; **'havayolu olarak her zaman yolcumuzun yanındayız'**dir.

Marka Oluşturmak

Yolcunun havayolu hakkında daima bir fikri vardır. Bu fikir genellikle kendi deneyimleri ile veya çevreden duyduklarıyla oluşmuştur. Hemen hemen tüm yolcular kuyruklarda beklemiş, geciken seferlere öfkelenmiş, bir yerlere geç kalmışlardır. Ancak, yaşananlarla yaşanacaklar arasında daima zaman, mekan farkı vardır. Tasarımcının görevi bu fırsatları yakalamaktır tasarımın hiçbir zaman bitmediğini unutmamak gerekir. Yolculuk felsefesi de zaten bitmeyen bir kavramı

beraberinde taşımaktadır. Tasarım, binlerce küçük adacığı köprülerle birbirine bağlamaya benzer.

Dikkat etmemiz gereken diğer bir ayrıntı ise, otomotiv sektörünün bu metodu çok iyi kullanıyor olmasıdır. Tasarım sürecini kapsamlı olarak ele almak bir farkındalıktır ve diğer endüstriler bu farkındalığı yakalamış ve hizmet ağlarını sürekli geliştirip, yenilemektedirler. Bir otomobil kullanıcısı tüm servisleri alabilmekte, her türlü işlemini 'web' üzerinde, internet ortamında sağlayabilmektedir. Otomotiv sektörü marka bağımlılığını yaratabilmiştir. Örneğin, Honda, Toyota, BMW bu anlamda çok başarılı çalışmalar sergilemekte kişiye özel araba üretebilmektedir. Neden kişiye özel hizmet üretilmesin... Yeter ki tasarım süreci iyi olgunlaşsın. Ve, yeter ki ürünün fiziksel tasarımı yapılırken, düşünsel aşamalar ıskalanmasın.

Bir havayolu, biletinin tasarımı

nı dahi, eğer bir sürecin analizi sonucu oluşturmuş ise, yolcunun ilk izlenimi farklılaşacaktır. Analiz sadece teknik açıdan yapılmışsa, bilet bir datalar bilgileri dizisi olarak ele alınmışsa, tasarım tamamlanmış mıdır? Pragmatik açıdan sorunun yanıtı, kuşkusuz 'evet'tir. Ancak; gelin bir an için 'hayır'ı kabul edelim. Ve yeni bir soru soralım: Neden bilet aynı zamanda bir davetiye gibi oluşturulmasın, kurumsal mesajları içermesin? Sakın bu sorulara, hemen 'ama kurallar...' diye başlayan yanıtları vermeden önce düşünsel düzeyde birşeyleri arayalım.

Yolcu hareketlerine, yolcunun aklına yolculuğun düştüğü noktadan başlayalım, fakat varış noktasında da 'o'nu yalnız bırakmayalım. Bu çok basit ve keyifli gözden geçirme analizleri ile hem yolcumuz hem de havayolumuz kazanacaktır. Moda deyimle 'win to win' yaklaşımı da göz ardı edilmemiş olacaktır.

İçimizdekilerle Söyleşi: Oya Torum

1. Bu göreve başlayalı ne kadar oldu?

– 9 aydır bu görevi sürdürüyorum.

2. Kaç yıldır THY’nda görev yapıyorsunuz?

– Bu benim 22. yılım.

3. Üslendiğiniz görevi özetlermisiniz?

– Uçucu personel dışındaki tüm kurumdakilerimizin zorunlu eğitimleri ki bunlar, yer ve ticaret ünitelerimizde çalışan arkadaşlarımız ile uçak bakımında çalışan arkadaşlarımızın eğitimlerini sürdürüyoruz. Tüm personelimizi kapsayan davranış ve kalite eğitimlerini veriyoruz. Kendi eğitim kadromuzla sağlayamadığımız, kurum dışından sağladığımız eğitimleri, kendi yapımıza uygun tasarımı hazırlayıp sunuyoruz. Eğitim gerçek bir ekip çalışmasını gerektiren iddialı bir alandır.

4. İşinizin en iyi tarafı nedir?

– Eğitim Başkanı olmak. Bu benim işe başladığım 1975 yılından beri hedefimdi.

5. İşinizde en kötü diyebileceğiniz olay ne idi?

– Babamın (Selahaddin Babıroğlu) 1978’de Genel Müdür olması idi. O ayıldıktan sonra herkes okadar değişti...

6. Şu anki en önemli projeniz?

– Verdiğimiz kursları web ortamına aktarmayı planlıyoruz. Önceliğimiz kendi personelimiz. Daha sonra dışardan aramıza katılacaklar, yeni işe alımlar için küçük bir ücret karşılığı, bu kursları hizmete sunmak istiyoruz.

7. Temel mesleki kavramlarınız?

– Eğitim ve sanat, gelişim ve değişim.

8. Kendinizi geliştirebiliyor musunuz?

%50-%50. Her yıl ve her gün kendime planlar yaparım fakat asla uymam.

9. “5” yıl sonra nerede olmayı planlıyorsunuz?

– Öyle bir ana okulu kurmak istiyorum ki eşi benzeri bulunmasın. Çocuklar büyük bir keyifle, yaratıcılıklarını keşfetsin ve öğrenmeyi öğrensinler,

10. Gördüğünüz en faydalı kurs yada en önemli öğrenme deneyiminiz?

– Doktora yaparken Harekat Planlaması dersi almıştım. Bir mimar olarak birçok disiplinle birlikte çalışmayı öğrenmiştim. Harekat Planlaması yolu ile sadece teknik değil her konuya disiplinler arası yaklaşımı ön görüyor.

11. Çocukken ne olmak istiyordunuz?

– Öğretmen.

12. İlk işiniz?

– Birinci Boğaz Köprüsü inşaatında çalıştım.

13. En önem verdiğiniz deneyiminiz nedir? Neden?

– 1989-1994 yılları arasında hangarda çalışarak edindiğim deneyim. Havacılığın ne olduğunu anladım. Hizmet sektöründe kaliteyi öğrendim. Dr.Cem Kozlu’nun Genel Müdür olduğu sırada profesyonel anlamda mesleki stilim değişti.

14. Meslek yaşamınızda verdiğiniz en önemli karar nedir?

– Eğitim’e gelmek. Tesadüfi gibi gözükse de ben bu işi 25 yıldır beklüyordum.

15. Sızce keşke yapmasaydım dediğiniz en kötü kararınız?

..... söylemek istemiyorum. Fakat bir ipucu verebilirim. Anlayan anlar. Genç fakat eski moda yöneticileri koruyarak onlarla devam etmiş olmak. Onlarki bir nebze bile değişmeden tüm değişime direnç gösterdikleri halde devam ettim.

16. “5” yıl içinde eğitim sektöründe ne gibi değişiklikler olacak?

– 5 yıl içinde bütün derslerin web ortamına aktarmış olacağını herkesin istediği derse eşit standartta erişebileceğini düşünüyorum. Fakat inanıyorum ki her zaman “hoca” ile yüzyüze iletişime ihtiyacımız olacak.

17. “5” yıl içinde sizin alanınızda temel beceriler neler olacak?

– Duyguların, düşüncelerin tanımlarını yazarak yapabilmek. Okumak ve yazmak. Net hedeflere sahip olmak, vizyonu paylaşmak, iletişime açık olmak, yapıcı geribildirim kanallarını açık tutmak, öğrenmekten keyif almak.

18. Kişilerin sizin alanınızda kendilerini geliştirmesi için ne tavsiye edersiniz?

– Hangi sektörde çalışırsanız çalışın, işe tabandan başlayın. Organizasyonun nasıl işlediğini ve kimin ne iş yaptığını anlayın.

Hafıza yetkinliğiniz için “birici” oynayın.

19. İmkancınız olsa hangi işte ve kiminle çalışmak isterdiniz?

– Mimar olarak, “jet” lerin kabin içi tasarımında. Airbus grubunda.

20. İşinizi eve götürürmüsünüz?

– Tabii..

21. Bir özdeyiş yada vecizeniz var mı?

– Büyük düşüünün fakat küçük başlayın.

22. Yönetim tarzınızı 3 kelime ile tanımlayabilmisiniz?

– Açıklık, kolay değişim, herşeye saldıran.

23. Meslekdaşlarınızca nasıl hatırlanmak istersiniz?

– Y yapmak istediklerini yaptı..

Interview With Insiders

1- How long have you been in this job?

- In this post 9 months only..

2- How long have you been with your organization?

-This is my 22 nd year.

3- What does your role involve?

-First of all mandatory training is given by our department. We serve all our staff except cock-pit and cabin crew. Maintenance technicians, ground and commercial employees, are trained in our facilities. We also give the behavioral courses and quality based courses with our own trainers to all of our personell. On the other hand we provide some courses out of the company which we can not do with our trainers that we design due to our needs and requirements with the consulting firms. We work with the consultants until we get the “tailor made” contents. I have to say that I never forget that training is a tremendous challenge and a real team work.

4-What was the best thing about your job?

- Being Training Director. This was my goal since 1975 when I started to work for THY.

5- What was the worst thing in your job?

- My father had been appointed as the General Director of THY in 1978. After he left everybody allegiances changed. They ingratiating!

6-What is your current major project at the moment?

-We are trying to transfer our courses to web media. First step is to provide the courses for our own staff. And the second step is to provide those for recruitment. Nominees or whoever will want to take courses shall pay a small fee for those services.

7- What is your preferred terminology in your job?

-Art and education, development and transformation.

8- Are you good at self development?

50-50 . I always do have a yearly plan for myself but I never can follow it.

9- Where do you want to be in 5 years time?

I want to be in a role that I would have a kindergarten which hasn’t been in the world yet, to help kids learn how to learn with creative workshops.

10- What was the most useful course you ever went on or learning experience you ever had?

-During my PhD study, I attended OR (operations resarch) lectures. As an architect I used to work by involving other disciplines for each project. By OR methods one can easily look into each case with an inter disciplinary approach.

11- What did you want to be when you were a child?

-I wanted to be a teacher.

12- What was your first job?

-I worked at the Bosphorus Bridge construction company.

13- Which of your qualifications do you most value and why?

-My experiences that I got on the bangar floor. I learnt what aviation was. And at the same time I learnt what quality was in service sector while Dr.Cem Kozlu was leading as General Director of THY. My view was widened with both concepts and it changed my professional life style.

14- What was the best career decision you ever made?

-Being Training Director. Although it seemed an accidental one, I have been waiting for this job since 1975. The year which I started to work for THY.

15- What was the worst career decision you ever made?

..... I don’t want to confess! But I can only give a clue that I couldn’t change current work flow with the old fashioned young managers(!) who wouldn’t bare to change one iota and were to-

tally inflexible. The same situation continuous..

16- How do you think your job will have changed in 5 years’ time?

-In five years time most of our courses will be transferred to the web, and everybody will be able to reach the courses. But we also will need to have personal contact.

17- What do you think the core skills for your job will be in the future?

-To describe feelings and what you know by writing. To read and to write. To gain the attitudes of shared vision of success, have clear goals, communicate openly and give constructive feedback, have fun by learning.

18- What advice would you give to someone starting out in training and development?

-Whatever company you join, you must start from the floor. You have to understand the roles and responsibilities of the staff who work in the organization. Play bridge for a mental exercise...

19- If you could have any job in the world what would it be?

-Architect. To work in a team of jet designers who are responsible for the interior.

20- Do you take your work home with you?

-Yes, of course.

21- What is your motto?

-Start small think big.

22- Describe your management style in three words.

-Open, easy to transform, aggressive

23- How would you like to be remembered by your colleagues?

She did whatever she wanted..

UTED





THY'nin 68.nci yılı



HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED DERGİ

Dünya ve ülkemizdeki havacılık olaylarını, gelişmeleri yakından izleyen dergimiz UTED; aylık yayınına havacılık konusunda Türkiye'nin en deneyimli yazı kuruluyla hiç kesintisiz 10 yıldır sürdürüyor.

UTED DERGİ, tüm havayolu kuruluşları ve personele, VIP, CIP salonlarına, tüm devlet kademelerine, basına, havacılıkla ilgili akademik kuruluşlara ve aboneleri ile tüm teknik personele dağıtılmakta ve ayrıca dergimizin her sayısı internette web sayfamızda yayınlanmaktadır.

Bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığı ile sunabilirsiniz. Reklamınız aynı zamanda web sitemizde de yayınlanarak sanal ortamda da ziyaretçilerine seslenebilecektir.



BU FIRSATI DEĞERLENDİRİN...

SİZE HERZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

**İstanbul Caddesi, Üstüçü 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



Nereden Nereye...

Kuruluşunun 68. Yılımı kutlamaya hazırlandığı bugünlerde, *Türk Hava Yolları'nın günümüze nerelerden, hangi şartlarda geldiğinin hikayesini, bilenlere yeniden hatırlatma, bilmeyenlere ise tanıtabilmek amacıyla bir yazı dizisi hazırlamaya çalıştık.*

Bu diziye hazırlarken Türk Hava Yolları'nın, 50. Yılında hazırlanan "Dünden Bugüne Türk Hava Yolları" adıyla 1983 yılında hazırlanan kitaptan yararlandık.

Kuruluşundan itibaren sürekli aşamalarla bugünlere erişmesine katkısı olanları, yöneticisinden çalışanına aramızda olmayanları rahmet ve şükranla anaken, şu anda yaşayanlara bu katkılardan dolayı teşekkür ve saygılar sunuyoruz.

KURULUŞUN İLK ADIMI

Dünya havacılığı henüz gelişme çağında iken Türkiye, 1912-1913 yıllarında Yeşilköy'de uçakları, pilot ve teknisyenleri ile teşkilatlanarak ortadoğuda ilk adımını atıyordu.

Savaşın çıkan her ülke gibi halk fakir, yorun devlet ise parasızdır. Bu koşullarda cumhuriyetin gelişmesi için çabalayan devlet, havacılık için ne kadar bütçe ayırabilir? Ancak milletin mutlu bir kaderi ki, devletin başında

"istikbali göklerde birleştirmeyi" mutlak kabul eden bir Atatürk vardır.

Askeri havacılık yeterli değildir ve sivil havacılık mutlaka olmalıdır. Sivil, asker, tüm yetkililer elinden geleni yapar. Halkın manevi ve maddi desteği, gazete ve dergi yazarlarının özendirici makale ve şiirleri büyük bir kuvvet kaynağı oluşturur.

Cumhuriyetin 10. yılı 1933. Bu süre içerisinde Avrupada ticari hava taşımacılığı gelişmektedir. Air France, KLM, Lufthansa, Imperial Airways ve Aero Expresso gibi havayolu şirketleri kurulmuştur.

Genç Türkiye için durma zamanı geçmiştir. Amerika'dan 2 adet King-Bird tipi uçak alınır. 3 Şubat 1933'de İstanbul'dan yola çıkan uçaklar 1 saat 10 dakika sonra Eskişehir'e ulaşır. Bir süre dinlenildikten sonra yine 1 saat 10 dakikalık uçuşla Ankara Gazi Terbiye Enstitüsü önüne varılır. Daha önce Almanya'dan alınan 2 adet Junkers tipi uçakla filo 4 uçağa ulaşır.

Pilotlar, makinistler ve telsizci de hazırdır.

20 Mayıs 1933'de 2186 sayılı kanunla Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak hava yolları devlet işletmesi idaresi adıyla bir teşkilat kurulması kabul edilir. Bu tarih Türk Hava Yolları'nın kuruluşudur.

Filo "Türk Hava Postaları" adı ile hizmete başlar. Daha sonra Cumhuriyetin 10. yılı nedeniyle hediye edilen ATH-9 tipi uçakla filo uçak sayısı 5 olur.

İlk havalimanı Ankara'da bugünkü çimento fabrikasının karşısında Güvercinlik adı ile anılan alanda hizmete girer. Limanda Terminal olarak kullanılan çadırlardan başka bir tesis yoktur.

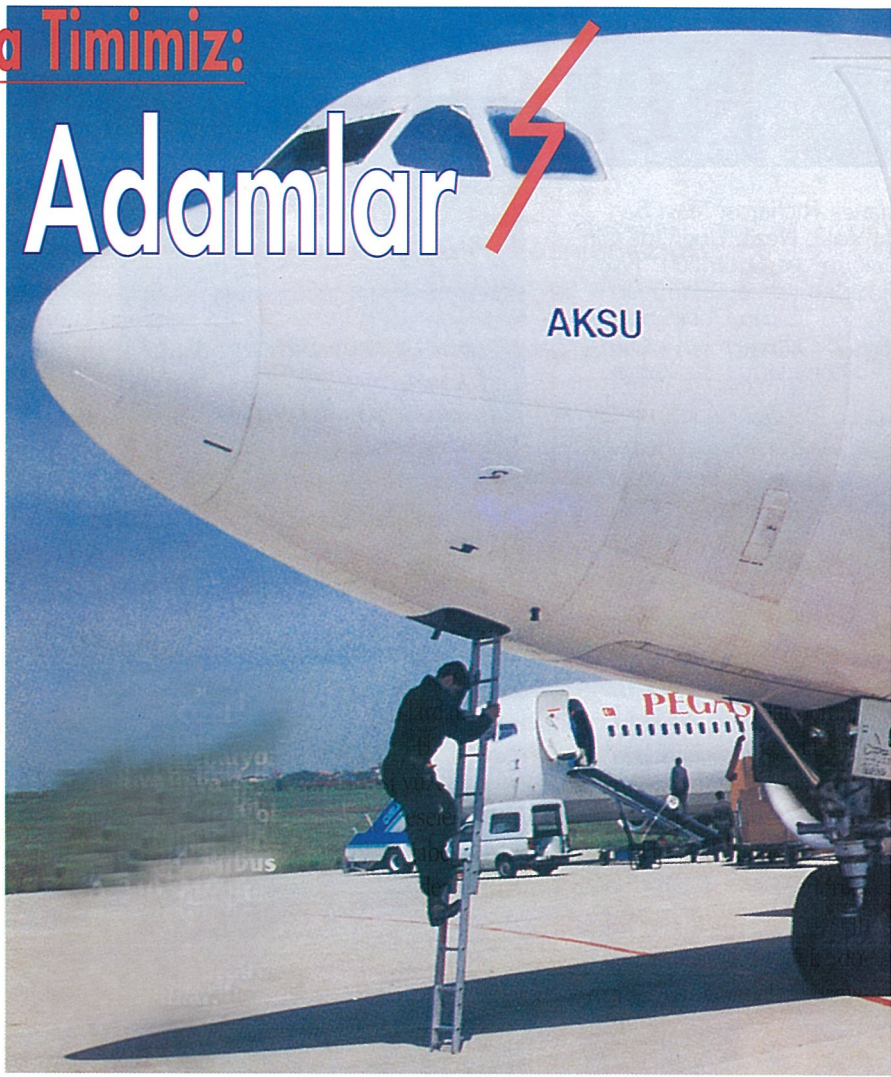
Ankara-Eskişehir-İstanbul hatında tarifeli seferler başlar. Yolcu ve posta taşımacılığı yapan filonun toplam yolcu kapasitesi 28, toplam personel 24 ve ilk bütçesi 180.000 TL'dir.



Bizim Kurtarma Timimiz:

Şimşek Adamlar

Geçenlerde iki Çeçen hava korsanı tarafından kaçırılan bir Rus uçağı Suudi Arabistan'a inince Suudi güvenlik güçleri tarafından bir operasyon yapılmıştı. Her ne kadar TV'lerdeki görüntülerde Sudi 500 tim üyeleri birbirlerini kutlasalarda gerçekte operasyon çok başarısızdı. Çünkü sadece ellerinde bıçak olan iki hava korsanına yapılan operasyondan biri Türk iki kişi hayatını kaybetmişti. Operasyon TV'lerde canlı olarak yayınlanmış ve tim ayrı ayrı zamanlarda uçağa büyük bir gürültü ile girebilmişti. Oysa ki hepimizin bildiği gibi böyle bir operasyon çok sessizce ve çok çabuk olmalıydı. Değil saniyelerin, salisaniyelerin bile çok önemli olduğu bu anda kapısı kilitli olan ve hiç bir hava korsanının olmadığı kokpite girmeye çalışan bir tim elemanı bile dakikalar sonra şapkasını çıkarak bir zahmete girebilmişti. Biri yolcu, biri mü-



Rus uçağına yapılan operasyon

rettebat olmak üzere iki kişinin ölümü operasyonun ağır faturasıydı.

Uçak kurtarma operasyonları içinde en başarılı olan ülkelerin başında Türkiye ve İsrail gelmek-

tedir. "Diyarbakır uçağı operasyonu" ile ünlenen kurtarma timimiz "Şimşek Adamlar" daha sonraki operasyonlarla adlarını pekiştirdiler. İsrail ise ünlü "Entebbe baskı-



nı" ile uluslararası bir operasyona imzasını attı.

Havaalanlarında sonuçlanan kurtarma timimiz her uçağa ayrı operasyon yapıyor. Buna uçaktaki kapı sayısı, uçağın büyüklüğü ve yüksekliği etki ediyor. Uçak teknisyenleri nasıl A310, B737 gibi tip kursları görüyorsa, kurtarma timleride uçağa göre eğitim yapıyor ve görev alıyorlar. Operasyonun hazırlığı uzun sürmekle birlikte, bir operasyon süresi

genellikle 3 dakikayı geçmiyor. Tim 25 kişiden oluşup, bir operasyonda 15 kişi görev alıyor. Tüm ekip yeni gelen uçaklar dahil her tipte eğitim yapıyorlar. Tatbikatlar Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı çerçevesinde ve ön hazırlıklardan sonra yapılıyor. Tatbikata göre kaçırılan uçak önce güvenli bir bölgeye çekiliyor. Etrafı polis çemberine alınan uçaktaki hava korsanlarıyla irtibat kuruluyor. Eylemin nedeni öğrenildikten sonra yolcu

ve mürettebata zarar vermemeleri ve teslim olmaları isteniyor. Yanlış bilinen bir konu ise operasyonun hemen yapılması, operasyonlar korsanların teslim olmaması üzerine hemen yapılmaz. Buna kaçırılma olayının İçişleri Bakanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğüne bildirmesi ve gelen talimat üzerine kriz masası karar verir.

Operasyonda amaç yolcuların ve mürettebatın yara almadan kurtarılmasıdır. Özel Harekat Şube Müdürlüğüne bağlı tim en kısa sürede uçağa girer ve operasyonu gerçekleştirir. Basının sık sık izlediği bu kurtarma tatbikatlarında tüm operasyon timi aynı anda uçağa girmekte ve hemen hemen sıfır hata ile operasyonu gerçekleştirmektedir. Yapılan tatbikatlar operasyonların başarı grafiğinin de arttırmaktadır. Şimşek Adamlar dünya da operasyonların başarı yüzdesine göre Türkiye'yi ilk birkaç ülkeden biri durumuna çıkarmışlardır.

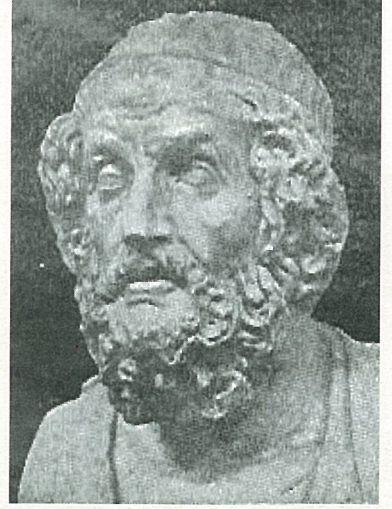
İnsanlığın zaman içindeki yolculuğunun günümüzden yaklaşık üç milyon yıl önce Afrika Kıtası'ndaki Kenya topraklarında başladığı ve insanların dünyanın dört bir yanına dağılmak üzere buradan yola çıktıkları bilim aleminde genel kabul gören konulardan biridir. Bir görüşe göre; ilk insan ırkları, bir milyon sekiz yüz bin yıl kadar önce bu topraklardan yürü-

Aydınlığa Yürüyüş

Yurdaer İhsan Aksoy

meye başlayarak Afrika'nın güneyine, Çin'e ve Uzak Doğu Asya topraklarına, sekiz yüz bin yıl önce de Avrupa Kıtası'na ayak bastılar. İkinci bir göç dalgasını oluşturan başka insanlar da zamanımızdan yaklaşık 150. 000 yıl öncesinden itibaren aynı yolları izlediler ve bunların bir kolu Sibirya topraklarına, bir kolu da Avusturalya Kıtası'na kadar yayıldılar.

İnsanlar, dünya sahnesinde görünmelerini takip eden milyonlarca yıl zarfında, avcı ve yenebilecek bitkileri toplayıcı olarak yaşadılar. Değişen çevre koşullarının baskısıyla sık sık göç etmeleri gerekti. Çok ağır doğa koşullarında hayatta kalabilmek için, kendileri ile aynı ortamda yaşayan diğer canlılar avlamak zorunda kaldılar. Bu amaçla, önceleri etraflarında buldukları taşları ve ağaç parçalarını kullandılar. Giderek bunları işlemeyi akıl edip daha kullanışlı araçlar yaptılar. Bu gelişmelere paralel olarak zaman içinde ateşi kullanmayı da öğrendiler ve bu suretle hayat onlar için biraz daha kolay yaşanır hale geldi. Bu şekilde yüz binlerce yıl geçtikten sonra, zamanımızdan on bin yıl kadar önce, Anadolu, Kuzey Irak, Lübnan ve Kuzey İran'da yaşamakta olan bazı insan toplulukları yeni bir yaşam şekline geçmek başarısını gösterebildiler; tarım ve hayvancılık yapmayı öğrendiler. Koyun, keçi ve domuz gibi hayvan türleri ile buğday ve arpanın yabanıl atalarının bu bölgelerde bolca bulunması, tarım ve hayvancılığın dünyada ilk defa buralarda başlamasının nedenleri arasında gösterilmektedir. Tarım yapmaya başlayan insan toplulukları, doğal olarak göçebelikten vaz geçip



Homeros

ilk yerleşim birimlerini oluşturdular. Başlangıçta köy düzeyinde olan bu ilk yerleşim birimleri giderek taştan duvarlarla çevrilmiş küçük kentlere dönüştü. Buralarda topraktan, bakır ve kurşundan günlük kullanım eşyaları, çanak ve çömlekler, dini amaçlarla küçük heykeller yapılmaya başlandı, dokuma sanatı gelişti. Konya Ovasında günümüzden sekiz bin beş yüz yıl önce kurulmuş olan Çatal Höyük bu çağda ulaşılan (artık uygarlık diyebileceğimiz) düzeyin en parlak örneği olarak kabul edilir. Bu kentin kültürel etkileri, Ege kıyılarına ve daha batıya kadar yayılmıştır. Benzeri bir yerleşim yeri de Ürdün'deki Ceriko kenti idi. Ancak bu kent, hiç bir bakımdan Çatal Höyük düzeyine çıkamamıştır.

Takip eden binyıllarda, bu bölgeye kuzeyden, daha geri kültürleri temsil eden halklar geldiler ve buralarda gelişmiş olan uygarlıklar giderek tarih sahnesinden silindiler. Uygarlık merkezi Mezopotamya'ya kaydı. M.Ö. 4 ncü binyılın başlarında buraya yerleşen



Afrika - Tanzanya'da 1976 yılında keşfedilen 3. 600. 000 yıllık insan ayak izleri.

İnsanlar, dünya sahnesinde görünmelerini takip eden milyonlarca yıl zarfında, avcı ve yenebilecek bitkileri toplayıcı olarak yaşadılar. Değişen çevre koşullarının baskısıyla sık sık göç etmeleri gerekti. Çok ağır doğa koşullarında hayatta kalabilmek için, kendileri ile aynı ortamda yaşayan diğer canlıları avlamak zorunda kaldılar.

Uruk'lar Sümer uygarlığının temellerini attılar. Aynı dönemlerde Mısır'da yaşamakta olan toplumlar da uygarlaşma yoluna girmişlerdi. Mısırlılar sonraları, tarihte önemli bir yeri olan Mısır uygarlığını yarattılar. Takip eden binyıllarda, doğuda Hindistan'da, Orta Asya'da ve Çin'de de başka uygarlıklar yeşerdi. Sümer'ler M.Ö. 3 ncü binyıldan itibaren yazı kullanmaya başladılar. Yazının Mısırlı'lar ve diğer komşu kültürler tarafından (aynı sıralarda farklı şekillerde) kullanılmaya başlanması ile birlikte tarihi çağlar da başlamış oldu. Zamanla Anadolu'da Hatti, Hitit, Hurri, Mittani ve Troya uygarlıkları, Mezopotamya'da Sümer, Akkad, Babil, Asur ve Elam uygarlıklarıyla Girit Adasında Minos uygarlığı yaşandı. M.Ö. bininci yıllarda Doğu Akdeniz kıyılarında Yahudilerle tüccar ve denizci bir halk olan Fenikeliler, Yunanistan'da, Ege adalarında ve Batı Anadolu kıyılarında Yunanlılar, Anadolu'da Urartu'lar, Frigya ve Lidya'lar ve M.Ö. yedinci yüzyıl-

dan itibaren İtalya'da Roma kenti tarih sahnesinde ağırlıklarını hissettirmeye başladılar. Tüccar Fenikeliler, barbar Avrupa halklarına doğunun mallarını götürüp büyük karlar elde etmek için Akdeniz çevresinde liman kentleri tesis ettiler. M.Ö. sekizinci yüzyılda Tunus'ta kurulan ve sonraları Roma devletinin başına dertler açan Kartaca bu kentlerden biriydi.

Bu halklardan Yunanlılar, o zamana kadar yaşanmış ve yaşanmakta olan komşu uygarlıkların birikimlerini de en iyi şekilde özümsemek suretiye özellikle M.Ö. 5 nci yüzyılda, batılı tarihçilerin "Yunan mucizesi" diye adlandırdıkları ve çağdaş Avrupalı kültürleri çok büyük ölçüde etkilemiş olan parlak bir uygarlığın yaratıcısı oldular. İnsanlığın uygarlaşması yolunda önemli bir yere sahip olan eski Yunanlıların tarih içindeki yolculuklarına biraz daha yakından bakmakta yarar vardır :

Yunan tarihi, M.Ö. iki binli yıllarda, kuzeyden gelen ve Akha'lar diye



6. yy'da Yunan Heykel Sanatına örnek.



5. Yüzyılda Yunan heykel sanatına örnek.



Yunan Vazosu

adlandırılan halkların Yunanistan'ı istilaları ile başlar. Avrupalı tarihçilere göre bu insanlar, orta Avrupa tunç çağı kültür ortamlarından güneye inen indogermenlerdir. Ancak bunların, aynı sıralarda, Ege adaları üzerinden gelen Anadolu'lu ve güney doğu Akdenizli halklarla karışmış olduklarına dair ciddi arkeolojik veriler bulunmaktadır. Bazı mitolojik anlatımlar da bu görüşü desteklemektedir.

Akhalar, ilkel bir başlangıçtan sonra, M.Ö. bin altı yüzlü yıllardan itibaren, üçüncü binyıldan beri Girit adasında yaşanan ve Yunanlı olmayan Minos uygarlığının etkisi altında kalarak, güçlü krallara ait oldukları anlaşılan büyük saraylar, sağlam kaleler ve anıtsal mezar yapılarıyla kendini gösteren yüksek ve orijinal bir kültür meydana getirdiler. Bu kültür, Akhaların en önemli merkezlerinden biri olan Mikenai kentine izafen "Miken kültürü" olarak anılır.

Aralarında ciddi bir siyasi birlik oluşturamamış olan Akhalar, savaşçı kralların ve beylerin kendileri için yaptırdıkları kalın duvarlı kale - sarayları çevreleyen küçük kentlerde yaşarlardı. Kral civardaki toprakların sahibi idi, bu topraklardan elde edilen üründen payını alır, angarya işlerini de burada çalışan halka gördürürdü. Bu insanlar savaş çıktığında da yaya asker olarak orduya ka-

tılırlardı. M.Ö. 8. yüzyılda İyonyalı ozan Homeros tarafından derlenen İlyada ve Odysseia isimli destanlarda böyle kral ve beylerin adları sıkça geçer. Bu destanlardan İlyada'da, Akha'ların, Çanak kale Boğazı'nın çıkışında, çok eski tarihlerde Anadolu'lu insanlar tarafından kurulmuş olan Troya kentini ele geçirmek için tahminen M.Ö. bin iki yüzlü yıllarda, yaptıkları 10 yıllık mücadelenin son 50 günü anlatılır. Diğerinin konusu ise, Troya'nın ele geçirilmesini sağlayan meşhur "tahta at" önerisinin sahibi Akha beyi Odysseus'un bu savaştan sonra memleketi İthaka Adası'na dönerken yaşamak zorunda kaldığı maceralardır.

Mitolojiye göre bu büyük savaş, Troya kralı Priamos'un 50 oğlundan biri olan Paris'in, güzellik tanrıçası Aphrodite'nin desteği ile, Akha'lardan Sparta kralı Menelaos'un karısı Helena'yı kaçırıp Troya'ya getirmesi yüzünden çıkmıştır. Bu olayı onur meselesi yapan Akha'lar, Menelaos'un ağabeyi Mikenai kralı Agamemnon'un liderliğinde birleşerek Troya'ya savaş açmışlar. Savaş 10 yıl sürmüş, sonunda Akha'lar tahta at hilesiyle kenti ele geçirmişler. Ancak böyle bir savaş cereyan etmiş ise eğer, çok büyük bir ihtimalle

bu savaşın nedeni kadın kaçırma meselesi değil, Akha'ların, önemli bir ticaret yolu olan Çanak kale Boğazı'nda hakimiyeti ve kontrolü ele geçirmek arzusu olmalıdır.

Tekrar tarihin akışına dönelim : İlyada destanında her iki tarafın savaşçıları tunçtan silahlar kullanırlar. M.Ö. bin iki yüz yılından itibaren Yunanistan, demirden yapılmış silahlar kullanan halkların istilalarına maruz kaldı. Tarihte genel olarak Dor'lar adıyla anılan bu yeni istilacılar o zamana kadar kent uygarlığından habersiz kalmış göçebelereydi. Yunanca konuşan bu insanlar ayrı ayrı kabileler halinde kuzeyden gelip Yunanistan'ın dağlık bölgelerine ve verimli vadilerine yayılarak buralarda mevcut Akha kentlerine egemen oldular. İçine daldıkları uygarlık dünyasına uyum sağlamaları için üç yüz, dört yüz yıl geçmesi gerekti. Bu safhada; şehir devletleri kurdular, denize açılarak Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında koloniler tesis ettiler. Geçmiş Akha kültür eserlerini, örneğin yukarıda bahsedilen destan konularını da sahiplendiler. Artık doğudaki uygarlıklarla da ilişkiler kurmaya başlamışlardı. Yunan tarihinin arkaik çağı denilen M.Ö. yedinci ve altıncı yüzyıllarda da tarih sahnesinde

güçlü bir varlık göstermeye başladılar. Pers savaşları ile başlayan M.Ö. beşinci yüzyıl ise Yunan sanatının ve fikir hayatının en mükemmel düzeyine ulaştığı, Yunan tarihinin en renkli ve en hareketli olaylarının yaşandığı bir yüz yıl oldu. Makedonyalı Büyük İskender'in M.Ö. 323 yılında ölümüyle başlayan Helenizm çağına kadar süren bu devire Yunan tarihinin klasik çağı denilir. Yunan klasik çağına en önemli merkezlerinden biri Atina kenti idi. Atina, demokrasinin dünyada ilk defa uygulamaya konulduğu kentlerden biridir. Ancak Yunan müspet fi-



kir hayatında ilk aydınlanma, karşı kıyıda, Anadolu'nun Ege sahillerinde kurulmuş olan İyon kentlerinde M.Ö. altıncı yüzyılda başladı.

İnsanlar o zamana kadar, doğada cereyan eden olaylarla ilgili konularda akıllarına gelen soruların cevaplarını mitolojilerinde arıyorlardı. Eski Yunan'da tanrı ve tanrıçalar üstüne anlatılan efsanelere mythos, bunların oluşturduğu bütüne de mythologia adı verilir. Günümüze kadar binlerce yıl boyunca sanatkarlara ilham veren çok güzel ve zarif masallarla süslü Yunan mitolojisinin bilinen en eski yazılı kaynakları M.Ö. sekizinci yüzyılda yaşadığı kabul edilen Homeros'un İlyada ve Odyssea isimli destanları ile, M.Ö. yedinci yüzyılda yaşadığı kabul edilen Hesiodos'un Theogonia (Tanrıların doğuşu) isimli eseridir. Bu eserlerden ilk iki destana yukarıda bir nebze olsun değinmiştik. Theogonia ise 1022 mısradan oluşmuştur ve Hesiodos burada çeşitli efsanelerden yararlanarak dünyanın meydana gelişini açıklamaya çalışır. Başlangıçtan M.Ö. altıncı yüzyıla kadar Yunanlılar da bu efsanelerle yetindiler, ancak altıncı yüzyılda İyon kentlerinden Miletos'ta bazı düşünürler doğa olaylarına akılcı izahlar aramak çabasına giriştiler ve bu suretle felsefi düşünce çağı başladı. İyon kentlerinden ve diğer başka Yunan kolonilerinden Thales, Anaksimandros, Anaksimenes, Diogenes, Herakleitos, Pythagoras, Ksenophanes, Parmenides, Zenon, Leukippos, Demokritos, Empedokles ve Anaksagoras gibi filozoflar, kendilerinden önceki şairlerin dünyanın oluşumunu açıklamak için ileri sürdükleri efsaneleri ve tanrıları bir yana bırakarak, doğada her şeyin kaynağı olabilecek temel unsurun ne olduğunu araştırmaya yöneldiler. (Bu düşünürlerden Apderalı Demokritos Leukippos M.Ö. beşinci yüzyılda atom kavramını ortaya atmıştır.)

Felsefe sahasındaki çalışmalar, daha

sonraki yüzyıllarda Sokrates, Platon ve Aristoteles ile devam etti. Bu arada Heredothos ve Thukydidis gibi tarihçiler, dikkate değer eserler bıraktılar.

Rasyonel düşünce alanında bunlar olurken, edebiyat alanında da tragedya ve komedia türleri yaratıldı. Bu alanlarda eserleri günümüzde de sahnelenen Aiskhylos, Sophokles ve Euripides gibi tragedya yazarları ile Aristophanes ve Philemon gibi komedia yazarları yetişti. Düşünce ve edebiyat hayatındaki bu gelişmelere paralel olarak Yunanlılar mimari ve heykel sanatı alanlarında da özellikle beşinci yüzyıldan itibaren, en güzel örnekleri Atina akropolünde görülen eserler yarattılar. Daha altıncı yüzyılda yaptıkları heykellerde durağan Mısır sanatının etkileri görülür. Buna karşılık yüzyıl sonra, heykelticilik alanında, benzerleri ancak iki bin yıl sonra Rönesans çağında tekrarlanabilen mükemmellikte eserler ortaya koyabilecek bir düzeye vardılar ki bu gerçekten mucizevi bir gelişme olarak kabul edilebilir.

Yunanlılar alfabelerini Fenikelilerden alarak geliştirdiler. Tıp, matematik ve astronomi alanlarında yapılan önemli atılımların kökeninde de Mezopotamya'lı ve Mısır'lı kültürlerin binlerce yıllık birikimlerinin önemli yeri olduğu kolayca gözardı edilemeyecek bir gerçektir. Matematik alanında Eukleides ve Arkhimedes, astronomi alanında Eratosthenes ve Hipparkhos, tıp alanında Hierophilos ve Erasistratos, adları en çok duyulmuş düşünürlerdir.

Burada tekrar tarihin akışına dönelim. Doğuya doğru, Yunanistan'dan Hindistan'a kadar bütün ülkeleri fetheden Makedonya kralı Büyük İskender'in M.Ö. 323 yılında Babil'de, ateşli bir hastalıktan ölmesini takiben komutanları imparatorluğunu aralarında paylaştılar ve Yunan tarihinde Helenistik dönem başladı. Bu dönemde Yunan uygarlığı ulaştığı yeni ülkelerdeki başka kültürlerle kaynaştı. Mısır'da

(Aleksandropolis) İskenderiye kenti uygarlık merkezi olarak adını duyurmaya başladı. Aynı sıralarda Roma devleti de sahip olduğu büyük askeri güçle ve gelişen kültürü ile bölgede ağırlığını hissettirmeye başlamıştı. Yunan kültüründen büyük ölçüde etkilenen Romalı'lar egemenlikleri altına aldıkları Yunan kentlerini imar edip bir çoğuna güçlü bir şekilde Roma damgasını vurdular. Roma devleti imparatorluk haline geldikten sonra da bölgede Yunan kültürü yaşatılmaya devam edildi. M.S.'ki ilk yüzyıllarda yeni bir din olarak ortaya çıkan hristiyanlık güçlenerek çok tanrılı Yunan ve Roma kültürlerine karşı cephe almaya başladı. Zamanla gücünü tüketen Roma, kuzeyli barbar kavimlerin saldırılarıyla dağılıp hristiyan Bizans'a dönüştükten sonra eski Yunan kültürü başta İskenderiye ve Konstantinopolis (İstanbul) olmak üzere, bir kaç merkezde etkisini sürdürmeye devam etti, ancak yayılmakta olan hristiyanlığın tutucu hamlelerine daha fazla da dayanamadı ve bu kültürün Roma kültürü ile beraber batıda aydınlatmış olduğu topraklar, M.S. beşinci yüzyıldan itibaren, yeni bir aydınlanmanın başlayacağı on beşinci yüzyıla kadar, yaklaşık bin yıl boyunca (bu süreçte zaman zaman tek tük kıvılcımlanmalar görülmüş olsa da) koyu bir karanlığa gömüldü.

Avrupa'da bunlar olurken doğuda, Arabistan Yarımadası'nda, Hz. Muhammed'in yaktığı ateşle büyük bir aydınlanma dönemi başlıyordu. Yedinci yüzyıldan itibaren, o zamana kadar kabileler halinde yaşamakta olan Arap'lar, islamiyetten aldıkları ilhamla bir gaye etrafında birleşerek giriştikleri fetihler sonucu kısa bir sürede batıda İspanya, doğuda Türkistan dahil pek çok ülkeyi topraklarına katıp büyük bir devlet haline geldiler ve sekizinci yüzyılda başlayıp on ve onbirinci yüzyıllarda doruğuna ulaşan parlak bir uygarlığın temsilcisi oldular.

Doğunun gizemli dünyası

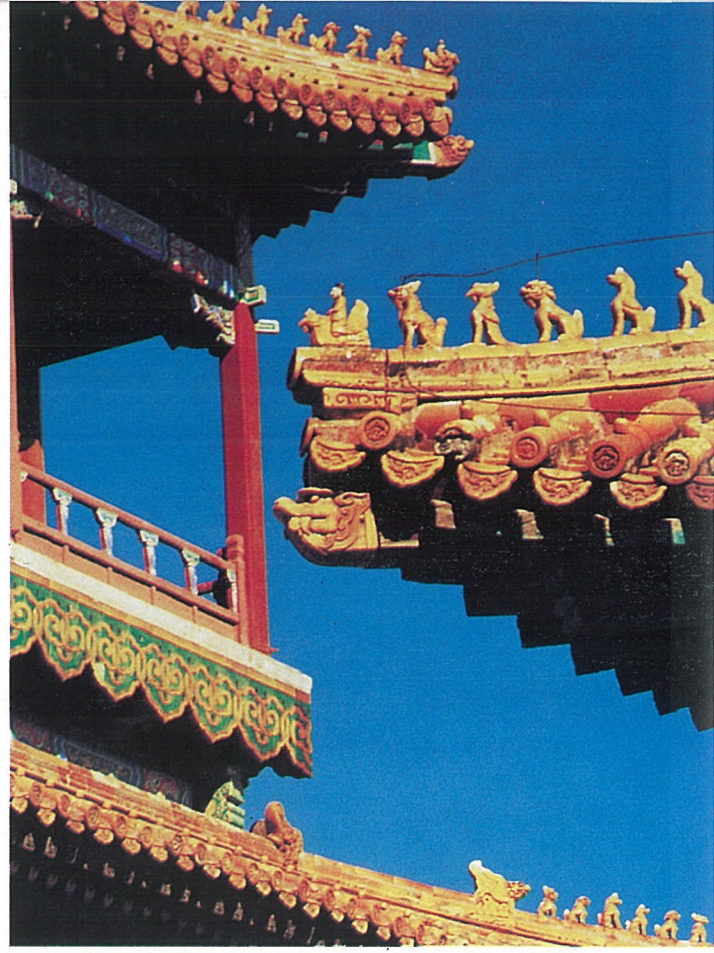
"Pekin"

Mysterious world of the East

Uçak Pekin Havaalanı'na indiğinde, bir yanda bilinmezliğin gizeminin, bir yanda ise Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) hakkındaki önyargıların getirdiği tedirginlik, uçak ile terminalin çıkış kapısı arasında gözlediğim Çinli görevlilerin düzenli ve olumlu davranışlarıyla önemli oranda azaldı. Anlaşılan, Çin yabancılara karşı önyargılı değildi. Havaalanını kente bağlayan otoyoldaki 10 dakikalık taksi yolculuğunun sonunda kente ulaştım. Taksi şoförünün önerisiyle gittiğim Hotel Poly Plaza, Pekin'in yeni otellerinden birisiymiş. Kusursuz servisi ve sunduğu olanaklarla Pekin'deki öteki 66 turistik otelle yarışıyor. Batılıların Pekin (Pei-Ching), Çinlilerin ise 1420 yılından beri Çince "Kuzey Başkenti" anlamına gelen Beijing diye adlandırdıkları 10 milyon nüfuslu bu büyük kent hızlı bir değişim yaşıyor; yenileniyordu. Tian An Men Alanı ve çevresi Pekin'i görmek ve öğrenmek için iyi bir başlangıç noktasıydı. Başkan Mao Zedung Binası, İmparatorluk Sarayı Müzesi (Yasak Kent), Çin Devrim Müzesi, Büyük Halk Meclisi ile çevrilmiş büyük bir dikdörtgen olan bu alan,

When the aircraft landed at Beijing Airport the weather was cloudy, misty and cold. A vague sense of apprehension born of preconceptions about the Chinese People, Republic mingled with my excitement at stepping into the unknown. The hum of many different languages spoken by hundreds of new arrivals around the revolving luggage platforms mingled with the characteristic tones of Chinese. Since leaving the plane I had watched the Chinese officials for signs of prejudice towards foreigners and seen nothing of the sort. I began to feel more comfortable. A ten minute taxi drive brought me into the city. I had no hotel booking so on the advice of the taxi driver I got out at the Hotel Poly Plaza, one of Beijing's many new hotels. The service was excellent, as were the rooms and other facilities, since competition between Beijing's 66 touristic hotels encourages high standards. Once better known to Westerners as Peking (Pei-Ching), and now rendered with more phonetic accuracy as Beijing, the City's name means Northern Capital, a role which the city has held since 1420. Today Beijing is a rapidly changing city with a population of ten million. Tian An Men Square and its environs are a good starting point for exploring the city. The Chairman Mao Tse-tung Building, The Imperial Palace Museum (the For-

Çin'in yakın tarihinin çok önemli olaylarına tanıklık etmişti. 1949'da, ÇHC'nin kuruluşunun ilanı; 1966-1969 yılları arasındaki Kültür Devrimi'nin unutulmaz eylemleri; çeşitli dönemlerde parti içi yol ayrımlarının belirginleşmesini sağlayan olaylar ve en son, 1989 yılında daha çok özgürlük istemleriyle dünyanın ilgisini çeken gösteriler bunlardan yalnızca birkaçıydı. Sözkonusu olaylar hep ciddi sonuçlar doğurmuş; dünyanın devlerinden ÇHC'nin yörüngesinde önemli değişikliklere yol açmıştı. Alanın ortasındaki Halk Kahramanları Anıtı, ulusal bağımsızlık ve halk egemenliği için verilen savaşın anılarını günümüze taşıyor. Yasak Kent'e giden yolun başlangıcındaki, "Cennet Barışı Kapısı"nın üzerine asılı Mao Zedung fotoğrafı, alanı gezenlere gülümseyerek, sanki nereden nereye geldik diyor. Tian An Men Alanı günün her saatinde kalabalık. Fotoğraf çekenler, çektirenler, gezinenler, merakla çevreyi inceleyenler, öğrenciler, gençler, yaşlılar; hemen her ulustan turistler, Başkan Mao Zedung Binası'nın önünde bekleyen insanlar ve durmaksızın konuşarak bu insanlara birşeyler anlatan görevlinin megafondaki metalik sesi, rengarenk Çin uçurtmaları uçurmaya çalışan çocuklar, küçücük tezgahlarında fotoğraf filmi ve turistik eşya satan birkaç satıcı bu kalabalığın temel öğelerini oluşturuyor. Alanı kuzeyden sınırlayan ana caddedeki altgeçitlerden geçip, Cennet Barışı Kapısı'ndan girilen Zhounghshan Parkı'ndaki, sağlı sollu küçük dükkanların sıralandığı yolda kuzeye doğru ilerleyince, İmparatorluk Sarayı Müzesi'ne ulaşıyor. Bu küçük dükkanlara uğranmadan geçilemiyor, çünkü küçük özel girişimcilerin bu sevimli dükkanlarındaki yüzlerce çeşit Çin malı, sanıldığığın tersine "turistik fiyatlarla" değil, mağazalardan çok daha ucuza ve sınırsız bir pazırlık yapma özgürlüğü içinde satılıyor. "Son İmparator" filminin setini oluşturan Yasak Kent'teki gezi süresince Müze hakkında ayrıntılı bilgi edinmek isteyenler bir walkman ve 10 dilde doldurulmuş kasetlerden dilediğini kiralayabiliyor. 15. yüzyılın başında yapılmaya başlanan Yasak Kent'te Çin imparatorlarının yaşadığı birçok yapı bulunuyor. Kent çevresi yaklaşık 4 km uzunluğunda surlarla çevrili. Surun dışında, bir koruma kuşağı ve kanal bulunuyor. İmparatorluk döneminde, halktan kişilerin ve ya-



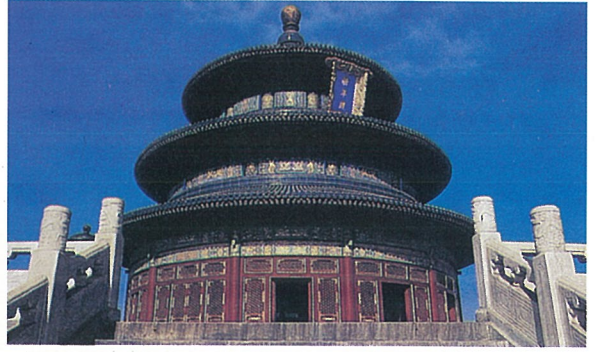
bidden City), the Museum of the Chinese Revolution, and the National People's Congress encircle this large rectangular square. Tian An Men Square has been the scene of many memorable events in China's recent history. It was here that the People's Republic was proclaimed in 1949, here that the unforgettable demonstrations of the Cultural Revolution took place between 1966 and 1969, where many events marking turning points in party policy occurred over the years, and where in 1989 the demonstrations by young people demanding greater freedom focused the attention of the world on China. All the events here have had long ranging consequences for the political, economic and social life of the People's Republic. Tian An Men Square is crowded at all times of day with people taking photographs, having their photographs taken or just looking about them. As well as Chinese people of all ages there are tourists of all nationalities. A metallic voice over megaphone is heard talking non-stop to the group of people in front of the Chairman Mao Tse-tung Building, while children run with their brightly coloured kites trying to get them airborne, and tiny stalls sell rolls of film and souvenirs. Passing through the underpasses beneath the main street at the north end of the square brings you in front of the Gate of Heavenly Peace, which leads into Zhounghshan Park. An avenue lined by small shops leads in a northward direction to the Imperial Palace Museum. It is impossible to pass these small shops



bancaların girişleri yasak olduğu için buraya Yasak Kent denilmiş.

Tian An Men Alanı'nın güneyini sınırlayan Qianmen Dong Caddesi'ndeki altgeçitten, karşıya geçildiğinde bir insan seliyle karşılaşılıyor. Her aranılanın bulunabildiği büyük devlet mağazalarının yanısıra, özel girişimcilere ait yüzlerce dükkanın bulunduğu bu bölgedeki mağaza, dükkan ve açık hava lokantaları çevreye müthiş bir canlılık katıyor. Pekin'deki 10'a yakın Mac Donald's lokantalarının bir tanesi de bu yörede. Bir malın etiket fiyatı her yerde aynı olmasına karşın, satış fiyatı müşterinin pazarlıktaki becerisine bağlı olarak değişiyor. Büyük mağazalardaki satış görevlileriyle pazarlık yapma olanağı yok, ama küçük dükkanlardaki alışverişler sanki bir pazarlık oyunu. Deneyimli müşteriler, etiketeki fiyatın yarısını önererek pazarlığa girişiyorlar.

Pekin'de her iki kişiden birisinin bisikleti olduğu söyleniyor. Evinden en yakın istasyona bisikletiyle gelen Pekinli, onu orada bırakıp metroya biniyor. Akşam iş dönüşü, bisikletini bıraktığı yerden alıp evine gidiyor. Binlerce bisiklet içinden kendisininkini nasıl bulduğunu anlamak mümkün değil. Pekin'in engebesiz topografik yapısı bisiklet kullanımını çok kolaylaştırıyor. Her mevsimde, kadın-erkek, genç-yaşlı her Çinli bisiklete biniyor. Otobüsler, taksiler ve özel otomobiller de kentçi ulaşımın önemli öğelerinin-



without stopping because they contain a fascinating variety of souvenirs, not at inflated tourist prices as one might expect, but far below ordinary shop prices. Moreover their proprietors have no objection to bargaining. Those wanting detailed information about the Forbidden City - setting of the film The Last Emperor - can hire a portable cassette player and earphones and listen to a cassette in one of ten languages. The origins of the Forbidden City, home to a long succession of emperors, go back to the early 15th century. It is surrounded by a 4 km perimeter wall, outside of which runs a moat and a defensive rampart. Its name arose because the common people and foreigners were forbidden to enter. The palace was a self-contained city within a city completely insulated from the outside world. It was only opened to the public after the foundation of the People's Republic in 1949. Inside the Forbidden City yellow, green and red are the dominant colours, and it is entirely symmetrical in layout. Crossing via the underpass to the other side of Qianmen Dong Street, south of Tian An Men Square, you find yourself in thick crowds pouring in floods down the street. It is lined by large state-owned shops selling everything you can think of, and hundreds of privately owned shops and open air restaurants. One of the around ten McDonald's hamburger restaurants in Beijing is in this lively area. Although the price tags on goods are the same everywhere, only in the large stores is bargaining impossible. Everywhere else you can knock the prices down substantially if you are skilled at bargaining, and experienced custo-





den. Pekin'deki taksiler, türlerine ve ücretlerine göre üç sınıfa ayrılıyor. Taksilerin büyük çoğunluğunu, kuşkusuz en küçük ve en ucuz olanlar oluşturuyor. Ulaşımında anlamlı bir rolleri olmasa da, "çekçek"lerden de söz etmek gerekiyor. Sayıları oldukça azalmış olan çekçekler, daha çok kent merkezindeki turistik gezintiler için kullanılıyor ve lüks sınıf taksilerden bile pahalı. Pekin, dünyanın en düzenli kentlerinden birisi. Kentin merkezinde yönetsel yapılar, tarihî saraylar (müzeler), alışveriş alanları, parklar, konut bölgeleri; burayı çevreleyen ikinci kuşakta kamu hizmeti veren bazı yapılar, sanayi kuruluşları, çeşitli düzeylerdeki eğitim kurumları ve yine konut alanları görülüyor. Bu alan, tarımsal etkinlikler için ayrılmış dar bir kuşakla çevreleniyor ve bunun dışındaki alanda "uydu kent" niteliğindeki yerleşme parçacıkları var. Pekin'de birçoğu olağanüstü büyüklükte onlarca park, birçok spor alanı ve çocuklar için oyun bahçeleri bulunuyor. Pekin Hayvanat Bahçesi, dünyanın bu türdeki sayılı kuruluşlarından birisi olarak niteleniyor. Günümüzde Pekin, başta Batılılar olmak üzere, binlerce yabancıların, Çinlilerle ortaklıklar oluşturmak; dünyanın bu en büyük pazarında yer edinebilmek ve ticari ilişkiler kurmak için akın ettiği bir kent görünümünde. Çin halkının dünyaya bakışında anlamlı değişikliklere ve insanların gönençlerinde ciddi yükselişlere yol açan bu gelişmeler, kalıcı yapısal dönüşümlere yol açacak gibi görünüyor. Çin, kendi tasarladığı dünyaya doğru açtığı yelkeniyle hızla ilerliyor. Ülkemiz insanların, başta Çin Halk Cumhuriyeti olmak üzere, Güneydoğu Asya hakkındaki yetersiz, yanlış ve yönlendirilmiş önyargılı bilgilerinin, nesnel bilgilerle düzeltilmesi gerekiyor. Dış dünyayı, yalnızca Batı'ya yönelen ve Doğu'yu neredeyse yoksayan bir bakışla tanımlama anlayışı, bizlerin de ufkunu daraltıyor. Oysa, orada ekonomisiyle, teknolojiyle, kültürüyle ve insanlığın geleceğini belirleyecek gelişme dinamiğiyle koskoca bir dünya var.

Skylife



mers start by offering half of the labelled price. The first line runs in a circle around the city centre, and the second links this line to the city's west side. It carries one and a half million passengers a day, and has been a main form of transport in the city for the past 30 years. The forecourts of the underground stations are filled with parked bicycles. Apparently one in two people in a Beijing owns a bicycle. People ride to the nearest underground station on their bicycles, park and go the rest of the way by train, and vice versa on their way home from work. Beijing must be one of the most well laid out cities in the world. The central area is occupied by administrative buildings, historic palaces (now museums), shops, parks, and residential areas. Outside this are public service buildings, factories, schools, and more residential areas. Around this is a narrow green belt reserved for agriculture, and beyond this a series of satellite towns. The scores of vast parks contain sports facilities and children's playgrounds. Then there is Beijing Zoo, one of the most important in the world. Today Beijing attracts thousands of foreign businessmen, primarily Westerners, seeking to go into partnership with the Chinese and gain a foothold on the largest market in the world. The new atmosphere of free enterprise has brought about considerable changes in the Chinese view of the world, and new expectations of living standards, and the country is forging ahead rapidly towards its own vision of the future. Where Turkey is concerned, it is essential that we exchange our inadequate, inaccurate and prejudiced views of China and the other countries of Southeast Asia for objective and first hand knowledge. Skyline



Geçmiş eskilere dayalı bu spor dalı, insanın vücudunu geliştiren en kombine sporlardan biridir. Bazı spor dallarında kaslar tek yönde çalışırken, yüzmede su içinde her iki yönde hareket ettiğinden ters kaslarda çalışır. Bel, boyun fıtığı gibi sorunlar için önerilen yüzme, boy uzatmak için de basketbol kadar idealdir. Tepeden tırnağa tüm kaslar yüzerken çalıştığı için kilo vermek dışında, form tutmak için de önerilen bir spordur.

Yüzme sporunda; serbest, sırtüstü, kelebek, kurbağalama gibi stillerin herbiri için

Bel, boyun fıtığı gibi sorunlar için önerilen yüzme, boy uzatmak için de basketbol kadar idealdir. Tepeden tırnağa tüm kaslar yüzerken çalıştığı için kilo vermek dışında, form tutmak için önerilen bir spordur.

ayrı ayrı çalışmak ve antrenman yapmak gerekir. Yüzücü, bir uçağın havayı yararak ilerlemesi gibi su içinde ilerler. Bu sırada şekli aerodinamik olup, mümkün olduğunca dar olmalıdır. Suyu karşı direnç göstermeyip, hareketleri vücut önünde ve ar-

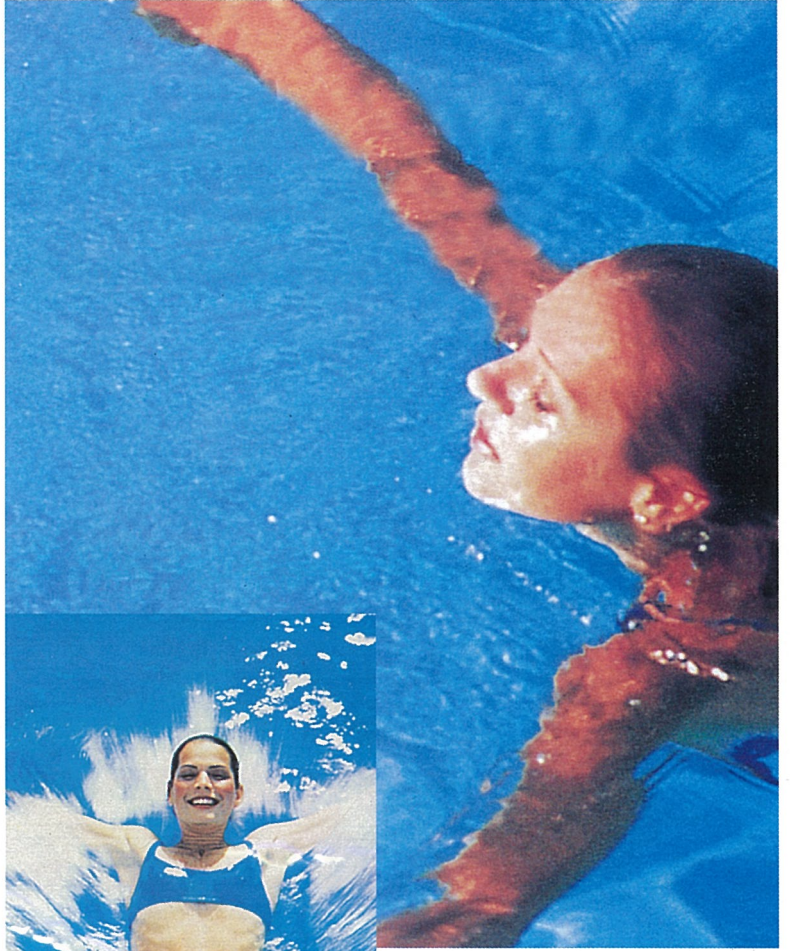
kasında olmalıdır. Atılan her kulaç daha az enerji harcamak ve hareketi en kısa yoldan yapmak temeline dayanır. Böylece bir kulaç ile daha çok mesafe katedebilir ve daha uzun süre yüzebilirsiniz. Serbest stilde başın su altında tutulması yöntemi ile

suya karşı gösterilen sürtürme direnci azalır ve yüzücünün su yüzeyinde kayması sağlanır.

Derya Büyükuncu ülkemizin yetiştirdiği nadir sporculardandır. Maalesef Türkiye üç yanı deniz ile çevrili olmasına rağmen bu sporda oldukça geridir ve söz hakkına sahip değildir.

Yüzme; menisküs, diz bağlarında kopma gibi rahatsızlıklarda da önerilmektedir. "Hydro-therapy" adı verilen yüzme tedavisi bu ve bunun benzeri rahatsızlıklarda oldukça işe yaramaktadır.

Yüzmede kullanılan gözlükler gözlerinizi sudaki klordan koruyacağından takmakta fayda vardır. Gözlüğünüzün işe yarayıp yaramayacağını ise öne doğru çekerek anlayabilirsiniz. Eğer gözlü-



ğünüz yüzünüze iyi oturmuşsa çekince vakum yapacaktır. Aksi takdirde askı ayarını gözden geçirmelisiniz. Yüzme sporunu yaparken havuzlarda ve soyunma odalarında mantar ve bakterilere karşı dikkatli olmanızı hatırlatırız.





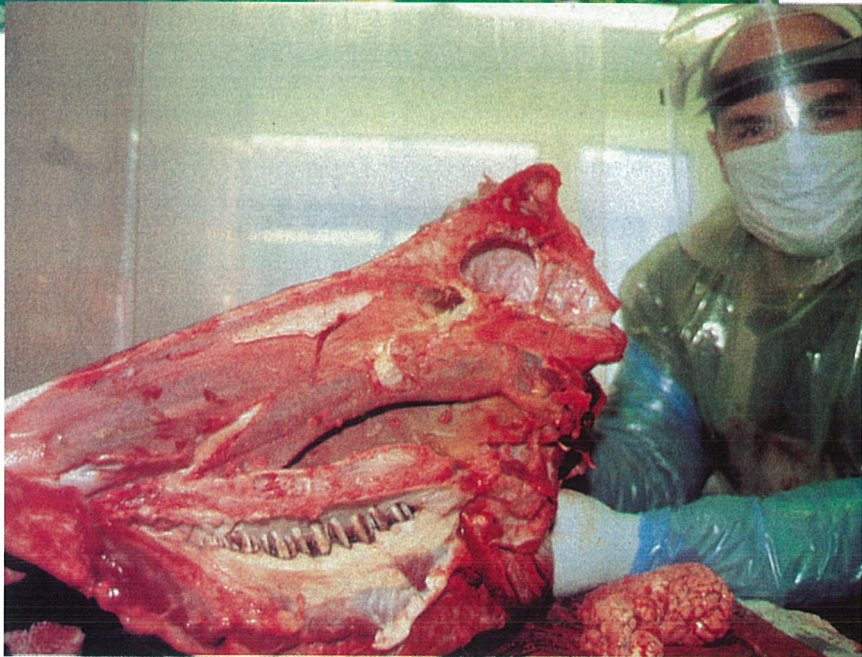
Deli Dana Hastalığı Nedir?

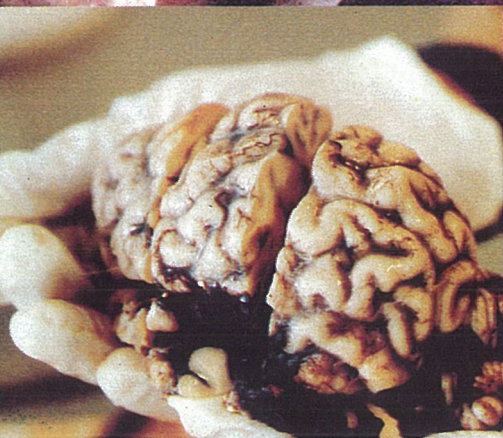
1- Deli dana hastalığı nedir? Neden İngiltere'de başlamıştır?

Deli dana hastalığına; koyunlarda görülen Scrapie hastalığı neden olur. İngiltere'de 1980'li yıllarda koyun etinden hayvan yemi yapılıncaya Scrapie, sığır ve bir çok büyükbaş hayvana geçti. Ve bu hayvanlarda, kendisiyle aynı türden olan BSE (deli dana) hastalığının oluşmasına neden oldu.

2- Nelere dikkat etmek gerekir?

Sakatat yemekten kaçınıl-





malı. Çiğ et kesinlikle yememek gerekiyor. Aksine eti yüksek derecede iyice pişirmelisiniz. Aldığınız etin sağlık ve standart kontrol damgası olmasına dikkat edin.

3- Hastalığın belirtileri nelerdir?

Davranış bozukluğu, uyuşukluk ve aşırı asabiyetle başlar. Sonraki aşamalarda başı sağa sola sallama, diş gıcırdatma ve göz bebeklerinde büyüme baş gösterir. Depresyon, mizaç değişikliği, halüsinasyonlar, konuşma bozukluğu, hareket etme güçlüğü, hafıza kaybı ve bunama gibi belirtiler ise son aşamalarda belirir.

4- Ne zaman ortaya çıkıyor?

Hastalığın kuluçka devresi tam olarak bilinmemekle birlikte 5 ile 30 yıl arasında değişiyor.

5- Tedavisi var mı?

Hayır, henüz bir tedavi yöntemi bulunmuş değil. Hastalık ancak son evresinde tesbit edilebiliyor. Ve 3 ila 12 aylık bir süre içinde hasta kaybediliyor.

6- Yani kurtuluş yok mu?

Şimdilik yok. Hastalık son evresinde belirginleşiyor ve hasta ölüyor.

7- Hastalık nasıl öldürüyor?

Hastalık et yendikten sonra, etteki hastalıklı hücreler mide duvarını geçerek insana vücuduna yayılmaya başlıyor. 5-30 yıllık kuluçka döneminde insanın vücuduna tamamen yayılıp sağlıklı hücrelerin değişmesine neden oluyor. Hastanın beyni yavaş yavaş kararır, süngerleşiyor.

8- Hangi etlerden uzak durulmalı?

Araştırmalar, deli dananın hayvanın beyin, omurilik, sinir, bel kemiği, bademcik, mide, dalak, safra, pankreas, ciğer ve bağırsaklarında yuvalandığını gösteriyor.

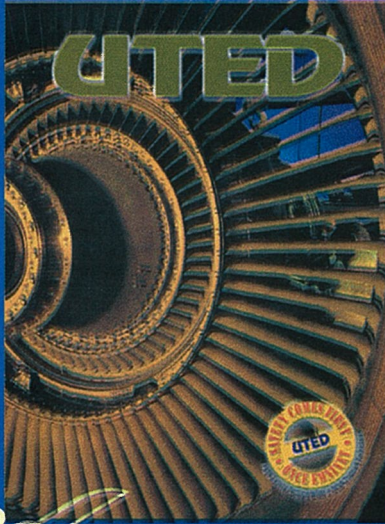
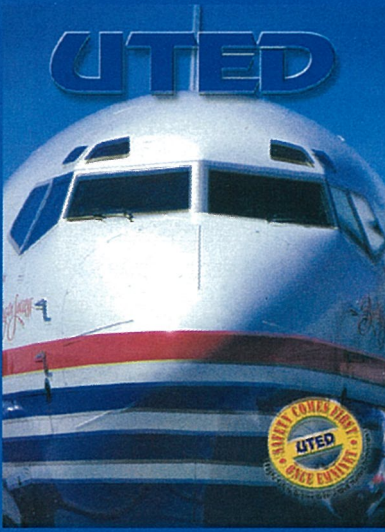
9- Küçük bir parça et dahi, hastalığa yakalanmak için yeterli mi?

Evet bir lokma et bile hastalığın bulaşmasına neden olabilir.

10- Şu ana kadar kaç kişi hayatını kaybetti?

Maalesef 83 kişi.

Hazırlayan: Kemal Kanat



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 15.000.000.- TL'yi aşağıdaki 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, Üstüçü 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:

.....

.....

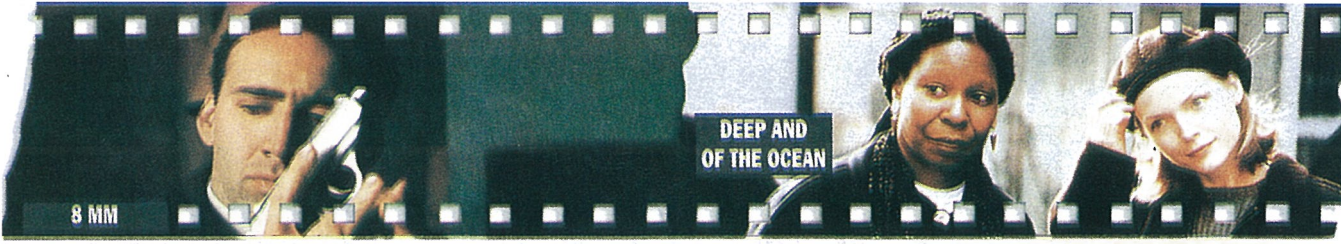
.....

.....

POSTA KODU:.....

Tel:.....

E.MAIL:.....



VİZYONDAKİ FİLMLER

Aramızdaki Sarışın
Balalayka
Blair Cadısı 2
Dikey Limit
Dinozor
Doğu-Batı
El Dorado Yolu
Filler ve Çimen
Gizli Gerçek
Geyik Muhabbeti
Hemşo
John Malkovich Olmak



Karanlıkta Dans
Nerdesin Be Birader
NewYork'ta Sonbahar
Nisan Devrimi
Pokemon 2
Savaşçı
Tavuklar Firarda
Vizontele
Yüzleşme
Zor Baba
Komser Şekspir



En Çok Satan

Yerli Albümler

1 Haluk Levent

Kral Çıplak

2 Rafet El Roman

Hanımeli

3 Edip Akbıray

Selam Olsun

4 Kayahan

Gönül Sayfam

5 Yıldız Tilbe

Gülüm

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

1 Craig David / Born To Do It

2 Jennifer Lopez / J.Lo

3 Eminem / The Marshall Mathers LP

4 Bond/Born

5 Coyote/UGLY

Kaynak:D&R

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMLERİ

1- Gladiator

1- The Perfect Storm

2- The Patriot

2- Million Dolar Hotel

3- Life is Beautiful

3- The Story Of Us

4- The Mummy

4- The Usual

5- The English

Suspects

Patient

5- Unforgiven

Kaynak: D&R



EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



- 1- 3.900 TL / Frederic Beigbeder
- 2- Bir Asker Bir Diplomat / Güven Erkaya
- 3- Kızıl Nehirler / Jean Christophe Grange
- 4- Hannibal / Tomas Harris
- 5- Kentte Sıcak Gece / Trevenian

- 6- Kiraze/ Solmaz Kamuran
- 7- Gizli Günce 1836-1837/ A.S. Puşkin
- 8- Yüzüncü Ad / Amin Maalouf
- 9- Çikolata / Joanne Harris
- 10- Justine-Erdemin Felaketleri/ Marquis De Sade

Teknolojide Yenilikler

DUŞTA CD MÜZİK KEYFİ

Daha önce su geçirmeyen müzik sistemlerinden çok söz etmiştik. Ama bu defaki ürünümüz dünyanın ilk su geçirmez CD player'ı olma özelliğine sahip. 700 gram ağırlığında olan CD playerin aynı zamanda radyo ve alarmı da var. Duş haricinde, plajlar ve tekneler içinde kullanışlı bu ürün size her yerde CD kalitesinde müzik veriyor. Adaptör ve pil ile çalışan cihazın fiyatı biraz tuzlu 189.95 Dolar.



JAMES BOND SAATİ

Bileğe takılan bu kamera Casio'nun üretimi. WQV-1 ürün numarası ile üretilen bu saat, bir LCD ekrana ve bir kameraya sahip. 32 gram ağırlığındaki bu saatin yan kısmında bulunan objektifi baktığı yerin görüntüsünü butona basarak tıpkı bir fotoğraf makinası gibi kaydediyor. 100 fotoğraf hafızasına sahip kameranın çektiği resimleri silebiliyor veya bir PC'ye kablosuz olarak kızıltesiyle aktarabiliyorsunuz. Her resmin altına 24 karakterden oluşan bir yazı ekleyebilirsiniz. Otomatik olarak resme saat ve tarihte basan kamera bir alarmda sahip. Tabiki saati de gösteriyor. Ürün fiyatı 100 Dolar olup, "wrist-camera"ya www.casio.com adresinden ulaşabilirsiniz.



BEBEK ODASINA KAMERA

Anneler mutfakta yemek yaparken uyumakta olan bebeklerini "Baby-Talk" denilen dinleme cihazı ile kontrol edebilirler. Ağlayan bebeğin sesini aktaran bir alıcı ile annesinin yanında bulunan bir vericiden oluşan sistem bir çok annenin imdadına yetmiştir. Şimdi bu dinleme cihazının görüntülü olanı var. 2.4 Ghz. Frekansında olan, bir monitör ile bir kameradan oluşan sistem 250 metre menzilli ve kablosuz olarak çalışıyor. Sistem infrared yani kızılötesi olduğundan karanlıkta dahi net görüntü verebiliyor. Bebeğinizin sesinide duyabileceğiniz bu ürün ile 4 ayrı odadan görüntü alabilir aynı ekranda hepsini birden görebilirsiniz. Tv, video kayıt ve bilgisayara aktarma yapabileceğiniz bu ürünü 200 dolara www.mem.com.tr adresinden temin edebilirsiniz.



BİR SORU BİR YANIT

Soru: GPRS Nedir?

Yanıt: Açılımı General Packet Radio Service olan GPRS cep telefonundan internete çok hızlı ve çok ucuz bağlantı teknolojisidir. GPRS sistemi GSM dünyasının veri iletişimde ulaştığı en son teknolojidir. Kablosuz internet erişim servisi olarak da tanımlayabileceğiniz GPRS, cep telefonundan internete çok hızlı ve çok ucuz bağlanmayı sağlar. GPRS sisteminin en iyi yönü hiç bir ücret ödemeden internete sürekli olarak bağlı kalmanızdır. Yalnızca veri alışverişi için ücret ödemeniz gerekir. WAP servisleriyle gündeme gelen veri hizmetleri Hızlı Mobil Data (HSCSD) teknolojisi ile aşama kaydetmişti. GPRS sistemi ise bunlarında üzerine olan bir teknolojidir. Hem hız, hemde maliyet açısından daha verimli olduğundan kısa sürede Wap ve Hızlı Mobil Data teknolojisinin yerini alacağı düşünülmektedir.

Saniyede 25 kb hızında olan GPRS yaygınlaştığında 100 kb'ten daha büyük bir hıza ulaşacağından, Wap'tan 12 kat daha hızlı olacak demektir. Bugün bilgisayarınız ile yapabiliyorsa ????????? yapabileceksiniz. Nerede olursanız olun internete girebilir, istediğiniz sitede istediğiniz kadar dolaşabilirsiniz. Mobil ticaret (alışveriş) yapabilir, bankacılık işlemlerinizi gerçekleştirebilirsiniz. On-line ödemeler, e-mail gönderme, e-mailleri okuma, chat sohbetleri, interaktif oyunlar GPRS'de yapabile-

ceklerinizin yalnızca bir bölümüdür. Ayrıca tüm WAP sitelerine girebilir, dilerseniz ofis dışında yada ofis içindeyken şirketinizin bilgisayarına bağlanabilirsiniz.

GPRS bugünden çok yarın için düşünüldüğünden inanılması güç olan şeyleri gelecekte onunla yapabileceksiniz. Sağlık ve sigorta bilgilerinizi cep telefonunuzu kullanarak, doktorunuza gönderebilecek ve doktora gitmeden reçeteyi alacak, ilacınız evinize gönderilirken siz bulunduğunuz yerden kredi kartınızla ödeme yapabileceksiniz. Eğer yurtdışında iseniz şehrin hangi noktasında bulunduğunuzu ekranda ki haritadan

görebilecek ve elinizdeki elektronik eşyalara şehir dışındayken bile kumanda edebileceksiniz. Elektrik, su, doğalgaz sayaçları GPRS ile uzaktan okunabilecek, billboardlardaki reklamlar yine uzaktan değiştirilebilecek. Yada bir başka işlem... Gerisi hayal gücünüze kalmış...



UTED ÜYELERİNİN YARARLANABİLECEĞİ

ANLAŞMALI TESİSLER

TESİS ADI	İNDİRİM FİYATI	ADRES/TELEFON
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri (Varan Tesisleri)	Bar, Sauna, Kafeterya Kuaför (Bay/Bayan) Ünitelere göre farklı fiyat	Rio De Jenario Cad. 3. Kısım Karakol Karşısı Ataköy/İstanbul Tel: (0212) 559 01 82/83
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri	Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme Ünitelere göre farklı fiyat	" "
Deniz Mefruşat	%20	Bağdat Cad. No: 258 Caddebostan/Göztepe Tel: (0216) 385 86 85
Acıbadem Hastaneleri	%10	Tüm şubeleri
English Fast	%40	Tüm şubeler
Citadel Hotel	Single Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Double Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Akşam Yemeği (Limitli yerli içki dahil) 12.000.000	Kennedy Cad. Sahil Yolu No: 32 Ahırkapı/İstanbul Tel: (0212) 516 23 13
Akdemir Dekorasyon	D. Duvara Halı ve PVC Yer Kaplama, Mikro Jalu, Dikey Perde, Stor Perde, PVC Doğrama	Tel: (0212) 572 30 78 (0212) 572 17 41
Galleria Bowling	Oyunda %20 Yiyecek-İçecek %15	Galleria Ataköy Tel: (0212) 661 03 22
Atlım Sigorta Yetkili Acente	THY Personeline özel indirim (Kasko'da %25) Ayrıca Ev, Sağlık, Deprem, Trafik sigortaları	Tel: (0212) 542 41 12 (0212) 542 65 24 Fax: (0212) 542 65 24
TNB-Toshiba Note Book Computer	UTED üyelerine özel indirim	Büyükdere Cad. Lale İşhanı Mecidiyeköy Tel: (0212) 275 87 97

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

Adaletsiz rejimi, adaletle yıkınız; Alkışlar önüne kansasız elle çıkınız.

Hoşgörüslük, kendinize ve davanıza güvenemediğinizin bir işaretidir.

Bu çağın gereği ortak bir din değil; çeşitli dinlere bağlı insanlar arasında karşılıklı hoşgörü ve saygıdır.

Geri ülkeler, kültür konularını köylere kadar sokmazlarsa, uygarlık yarışında kazanamazlar.

Yasalara dayanan yargılamalardan daha büyük bir yargılama vardır ki, bu da her kişinin kendi vicdanıdır.

M. GANDHİ

Hintli siyaset adamı, İnsan hakları savunucusu

(1896-1948)

Bugünkü yasalar, büyük sineklerin delip geçtiği, küçüklerin de takılıp kaldığı örümcek ağı gibidir.

Bilginin efendisi olmak için çalışmanın uşağı olmak gerekir.

Her başarı, sabırla zaman birleştirilerek sağlanır.

Honore de BALZAC

Fransız yazarı

(1799-1850)

Yaratılmış olan dünya, sonsuzluğun içinde küçük bir parantez bile değildir.

Halkın acıları arasında keyif sürmek, krallık değil, zindan bekçiliğidir.

Sir Thomas BROWNE

İngiliz hekim ve yazarı

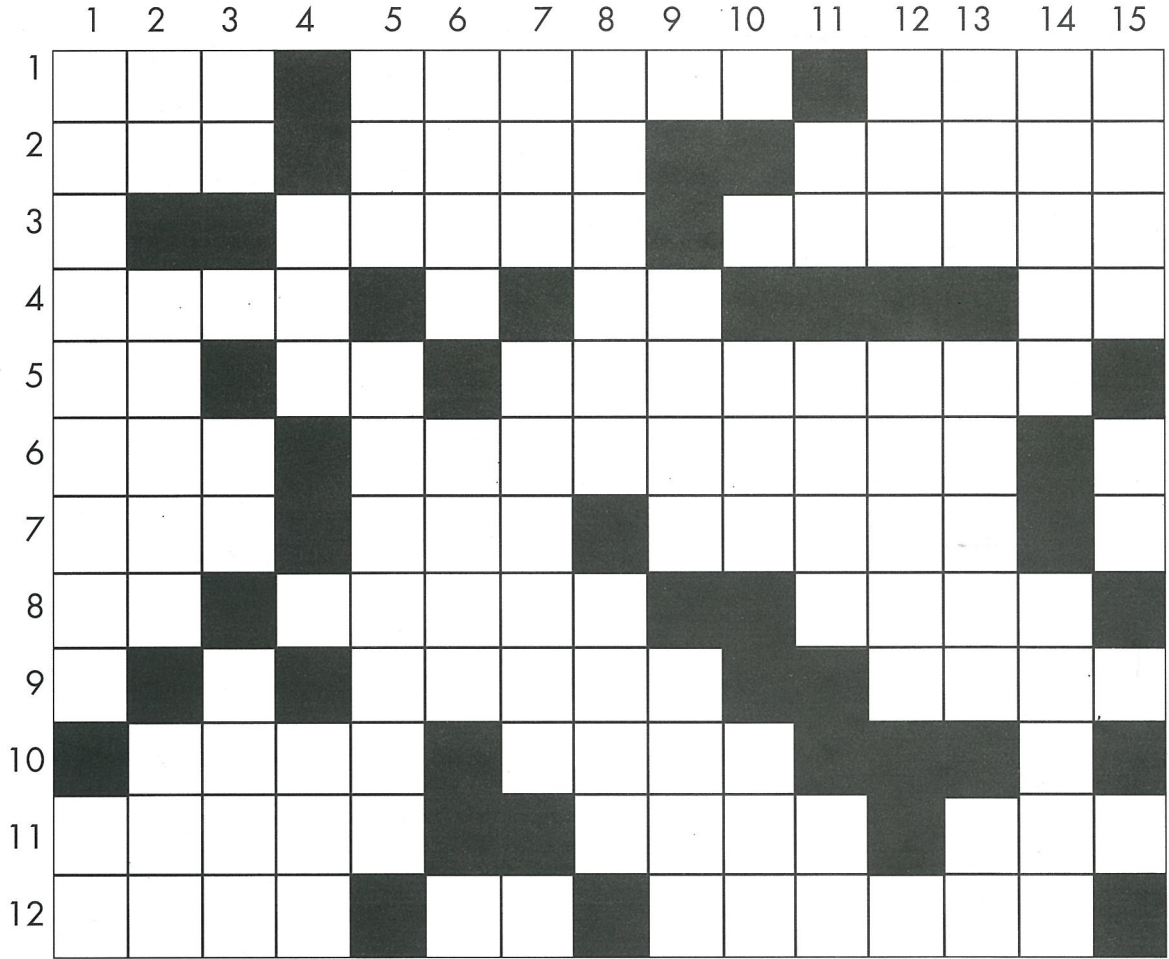
(1605-1682)

Cesaret, irade gücü, hoşgörü, bilgi ve bütün bu özelliklerin üzerine temellendiği son özellik; dürüstlük, insanların size inanmalarını sağlayan şeydir.

Sir William SLIM

İngiliz mareşali

(1891-1970)



Soldan Sağa: 1- Bir peynir türü,- Eski dilde asker,- Sert, 2- Kısaca "İrlanda Kurtuluş Ordusu",- Ölümlü,- (Tersi) Etki, 3- Bir bayan adı,- Gereğinden fazla, 4- Tesir,- İşaret,- İridyumun simgesi, 5- (Tersi) Tümör,- Su,- Avuçlamak, 6- Saf,- Eski olanı yenisi ile değiştirmek, 7- Gün doğarken alaca karanlık,- Sevgi,- Kastamonu'nun bir ilçesi, 8- Nam,- (Tersi) Ebediyyen,- Uğraş, 9- Yaşıt,- Yumuşak olmayan, 10- (Tersi) Bir duvarcı aleti,- Yavrusu olan, yavruleyen, 11- (Tersi) Peygamberimizin annesinin adı,- (Tersi) Bir ilimiz,- Biberle sağlanan lezzet türü, 12- Yanlış,- Nam, şan,- Trabzon'un bir ilçesi.

Yukarıdan Aşağı: 1- Edebiyat,- Bir ünlem, 2- Müstahkem mevki,- Bir erkek adı,- Çocuğu olan kadın, 3- Eski Mısır'da bir tanrı,- Mağara,- Seçkin, 4- Gümüş,- Gözleri görmeyen, 5- Caka,- İstanbul'da bir dere, 6- Bir TV markası,- Kapılarda üstünden geçilen yükselti, 7- (Tersi) Yunanca bir rakamı,- Başkentimiz, 8- (Tersi) Karşılıksız yapılan,- Raks, 9- (Tersi) Ateş,- Yüksek sesle bağlamak, 10- Dudak,- Eski Rusya'da kral, 11- Rubinyumun simgesi,- Erek,- (Tersi) Bir renk, 12- Bir yabancı otomobil markası,- (Tersi) Bir bayan adı, 13- Kayseri havaalanının uluslararası kodu,- Zor geçit,- Bir renk, 14- Ateşli silahlarda ilk hareketi veren parça,- Arabuluculuk yapan, 15- Güzel koku,- İskambilde birli.

Geçen Sayının Cevapları: Soldan Sağa: 1-Aksan,- Nefise,- Ağ, 2- Yak,- Esasi,- Esin, 3- Afi,- Deve,- KKK, 4- Lt,- Nifak,- Going, 5- Aar,- Mak,- O,- Meal, 6- Mn,- Serin,- Ekle, 7- Te,- Etamin,- Toy, 8- Klor,- Zefiran, 9- Ürek,- Hal,- Dar, 10- Fena,- Km,- Ka,- Utah, 12- Rota,- İkebana.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Ayalamak, 2- Kaftan,- Lüfer, 3- Ski,- Torino, 4- Serenat, 5- Nedime, 6- Sefaret,- Tk, 7- Navakit,- Hami, 8- Esek,- Nazan, 9- Fi,- O,- Meleke, 10- Kg,- Lif,- Ab, 11- Seko,- Nida, 12- Eskime,- Rakun, 13- Nektar,- Ta, 14- An,- Galon,- Sa, 15- Yel,- Sahi.

KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI CYPRUS TURKISH AIRLINES



Bürolar/Offices

TÜRKİYE

İSTANBUL

Mecidiyeköy:-----0212-2889182
Feneryolu: -----0216-4494738/39
Laleli: -----0212-5139853
ANKARA: -----0312-4180425/45
ADANA: -----0322-3631224
İZMİR: -----0232-4649095
ANTALYA: -----0242-2489957
DALAMAN: -----0252 614 4964

KIBRIS

Genel Müdürlük:-----0392-228 3901
LEFKOŞA: -----0392-228 3045
MAĞUSA: -----0392-366 7799
GİRNE: -----0392-815 2513
ERCAN: -----0392-231 4639

İNGİLTERE

Londra: -----0044-207 930 4851
-----0044-207 2415523
Manchester: -----0044-161 9483532
ALMANYA
Frankfurt: -----0049- 692 426400

<http://www.kthy.net>



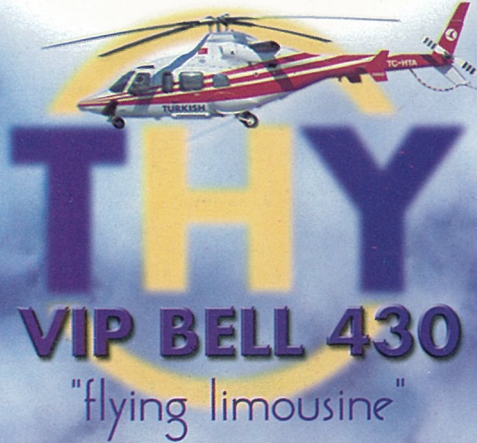
ÇOK ÖZEL

ÇOK ÖZEL KİŞİLERİ, ÇOK ÖNEMLİ ANLARDA;
OTOMOBİLE YETİŞMENİN İMKANSIZ OLDUĞU,
ÖZEL UÇAK PİSTİNİN OLMADIĞI YA DA
UZAK KALDIĞI BİR NOKTAYA,
ZAMANINDA ULAŞTIRMAK...

THY'NİN YENİ VIP SERVİSİ BU AMACI TAŞIYOR.

THY, VIP BELL 430 HELİKOPTERİYLE,
ZAMANI ÇOK DEĞERLİ OLAN SİZLERE
BU ÇOK ÖZEL DURUMLARDA DA GÜVENLİ,
KONFORLU VE HIZLI BİR UÇUŞ KEYFİ YAŞATIYOR.

ŞİMDİ, GÜNDOĞUMU VE GÜNBATIMI ARASINDA,
GÖKYÜZÜNDE; PİLOTLARI, YOLCULARI VE
AMACI ÇOK ÖZEL BİR
HELİKOPTER VAR...



REZERVASYONLARINIZ İÇİN

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

REZERVASYONLARINIZI THY BİLET SATIŞ BÜROLARI VE THY AGENTELERİNDEN DE YAPABİLİRSİNİZ.

TÜRK HAVA YOLLARI

