



Pop müziğin mütevazı kaptanı:

*Levent
Yüksel*

**MOTOR HAVA
SİSTEMLERİ**

TATCA Başkanı

Birol Bilgin ile

*hava trafik
kontrolü üzerine*



SAĞLIKTA REFORM

ORTODONTİK (TEL) TEDAVİDE YENİ DÖNEM

Ortodonti tedavisinde özel sağlık kuruluşlarına “**HEYET RAPORU**” dönemi başladı. SGK’lı hastalar artık ortodonti tedavilerinde özel ağız ve diş sağlığı polikliniklerinden hizmet alabiliyorlar.



Sağlık Uygulama Tebliği’nde yapılan değişiklik ve düzenlemeleri Özel İstanbul Ortodonti Ağız ve Diş Sağlığı Polikliniği kurucusu Dr. Dt. Ceylan Alioğlu Uludağ anlattı: “9 Kasım 2012 tarihli 28462 sayılı resmi gazetede yayınlanan Sağlık Uygulama Tebliği (SUT) doğrultusunda ortodontik tedaviye ihtiyacı olan **18 yaş altındaki hastalar** başvurdukları devlet kurumlarından heyet raporu alabiliyorlar. Ancak heyet raporunu veren hastanelerin bünyesinde en az 1 ortodonti

uzmanı olması şartı getirilmiştir. Buna göre en az bir uzman olmak kaydıyla 3 dişhekiminden oluşan heyeti kuran ‘üniversite hastaneleri’ ve ‘ağız ve diş sağlığı merkezleri’ kendilerine başvuran hastalara heyet raporu düzenlemektedirler. Bu heyet raporunu alan hastalar bünyesinde bir ortodonti uzmanı bulunduran özel poliklinikler ve muayenehanelerde ortodontik tedavilerini yaptırıp, daha sonra tedavi ücretlerinin bir kısmını devletten geri alabileceklerdir.”



Özel İstanbul Ortodonti Ağız ve Diş Sağlığı Polikliniği kurucusu Dr. Dt. Ceylan Alioğlu Uludağ özellikle “ortodonti” alanında yapmış olduğu çalışmalar ile yurtdışındaki makalelerde kendisine yer edinmiştir, ayrıca Dünya Ortodonti Federasyonu (WFO), Amerikan Ortodonti Birliği (AAO), Avrupa Ortodonti Birliği (EOS) ve Türk Ortodonti Derneği (TOD) üyesidir.



0 212 856 04 37

www.istanbulortodonti.com.tr

Adnan Kahveci Mah. Anadolu Cad. Beyaz Vadi Apt. No: 12 D: 8-13 Beylikdüzü /İST



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



SEVGİLİ MESLEKTAŞLARIM, DEĞERLİ OKURLARIM;

Sizlerin de bildiği gibi bir uçak teknisyenleri zor ve meşakkatli yollardan geçerek yetişir. Sektörümüzde çalışan yetişmiş personellerin kaybının bu kadar kolay olması gerçekten üzücüdür. Ne yazık ki şirketler bu kişilerin politikaları doğrultusunda bünyelerinden kopmalarını göz önüne alabiliyorlar. Bunların kaybını nasıl hissediyoruz? Dışarıdan baktığınızda onların yerine aldığınız genç arkadaşlarımızla personel sayısı aynı gibi gözükse de tecrübe faktörünü maalesef yerine koyamıyorsunuz. İşte fark burada başlıyor. Bu arkadaşlarımız, şirketlere mali açıdan yük getirdiği düşünülse de uçak üzerinde çalışırken yaptıkları işle çalıştıkları şirketleri mali külfetlerden kurtarabiliyorlar.

Hiçbir zaman “gençler olmasın” demiyoruz fakat kademeler arasında dengenin iyi kurulması gerektiğini düşünüyoruz. Bakınız, Türk uçak teknisyeni arkadaşlarımız ne mutluyuz ki kalitelerini kanıtlayıp yurtdışı firmalarda iş bulmuşlardır. Kimdir bu giden arkadaşlarımız? İçimizde yetişmiş, küstürdüğümüz veya emeklilik zamanı gelmiş dediğimiz arkadaşlarımız. Bu gidişler başlangıç olarak düşünülmelidir. Çünkü şimdi aramızda yetişen gençlerimiz yetiştikleri çağa göre kendilerine güvenen, iyi eğitim almış olan ve bizlerin yanında tecrübe kazanıp kısa sürede yorum yapmayı başarıp geleceğine yön vermeyi başaran kişilerdir.

Gelin beraberce nasıl “havacılığımızı ileriye götürürüz”ü tartışalım. İnsanları “nasıl mutlu ederiz”i konuşalım. Arkadaşlarımızın işlerine gelirken heyecan duyarak, kafalarında başka bir problem olmadan gelmelerini sağlayalım. Bu zor olmasa gerek. Mutluluk verimin artmasına sebeptir. Evet dostlarım, bu konu beni çok üzmektedir. İleriki yazılarımda daha detaylı olarak iş kolumuzda bulunan sorunları yazacağım. Şimdilik yazıma burada son verirken İşçi Bayramı’nızı, Gençlik ve Spor Bayramı’nızı kutlar; sağlık ve mutluluklar dilerim.

DEAR COLLEAGUES, READERS,

As you would all know, aircraft maintenance technicians are raised in many hardships. It is really sad that we are losing well-trained personnel in our sector. Unfortunately, companies are overlooking the fact that some colleagues are parting ways with them as a result of their policies. How do you feel about such losses?

From an external perspective, one could say that they are being replaced by younger colleagues, but unluckily, you can never replace their experiences. This is where the difference lies. Some may think that our experienced colleagues bring economic burdens on the shoulders of their companies, but their efforts on the ground save costs every now and then. We never say no to younger colleagues, but claim that a balance between levels is important.

It is gratifying that some Turkish aircraft maintenance professionals are being recruited in foreign companies, but take a look to see who these people are. They are the people raised among us, but offended somehow or are at ages that others would claim old enough to retire. We should see all these as a beginning, indeed. Thus, our younger workmates, who are raising among us are self-confident, are in harmony with the age they live in, well-trained, and they will be capable of shaping the future with their understanding as they gain experience with us.

Let’s now discuss how we can carry our aviation sector to the future. Let’s speak about how we can make people happy. Let’s create an atmosphere that colleagues come to work in excitement and with no question marks at the back of their minds. This should not be that much difficult. Happiness enhances productivity. This is what I am concerned about, friends. In our future issues I will keep on writing about problems in our profession.

As I conclude here, I would like to congratulate the May Day and the Commemoration of Youth and Sports Day.

I wish you all good health and happiness.

UTED

İstanbul Cad. Üstöğlü Apt.
No: 24, Kat: 5 Daire: 8
Bakırköy/İstanbul
Tel: 0212 542 13 00/543 29 74
Faks: 0212 542 13 71
www.uted.com.tr
www.uteddergi.com
www.uted.org
uted@uted.org

İmtiyaz Sahibi

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
Ümit Sayıl

Genel Yayın Yönetmeni ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü

Sefa İnan / sefainan@gmail.com

Basın-Yayın Sekreterliği

İsmet Şahin / ismetsahin@uted.org
Elif Aydemir / elifarslan@uted.org

Yazı Kurulu

Kıvanç Bayezit, Arif Şankaya, Volkan Kamar,
İsmet Şahin, Elif Aydemir, Dr. Handan Diker

Katkıda Bulunanlar

Şebnem Bayezit, Ercüment Tarhan, Alperen Doğru,
Hasan Büber

YAPIM



Umar İletişim Hizmetleri Ltd. Şti.

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

BASKI

Elma Basım Yayın ve İletişim Hizmetleri San. Tic.
Ltd. Şti.
Halkalı Cad. No:164 B-4 Blok
Sefaköy - Küçükçekmece İstanbul
Tel: 0 212 697 30 30

Yayın Türü: Aylık, süreli, yaygın



16

TATCA BAŞKANI
BİROL BİLGİN

22

Romantik Almanya yolunda
bir Ortaçağ durağı:
WÜRZBURG



UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED DERGİSİNİN GEÇMİŞ
SAYILARINA WEB SİTEMİZDEN
ULAŞABİLİRSİNİZ.



56

Ateşten doğan su KRATER GÖLLERİ



36

Dünyanın ve seyahatin tarihini değiştiren buluş: PUSULA

44



Beklentilerin ötesinde bir performansa hazır mısınız? JUSTIN TIMBERLAKE

06 HABERLER

12 AJANDA

14 SİNEMA

15 MÜZİK

28 RÖPORTAJ:
LEVENT YÜKSEL

34 TEKNİK:
ALÜMİNYUM

40 TEKNİK:
MOTOR HAVA SİSTEMLERİ

48 ANNELER GÜNÜ

50 TARİH:
İLK ADIM SAMSUN

52 KAZA ARAŞTIRMA

54 HAVACILIK: DIRTY DOZEN 8

60 ÇOCUKLAR İÇİN:
İNTERNET; ÖDÜL MÜ, CEZA MI?

62 SAĞLIK

64 GURME:
TATLI KRİZİNİ TATLIYA
BAĞLAYIN!

66 BULMACA



AIRBUS, A320NEO MONTAJINDA SON AŞAMADA



irbus, ön ve arka gövde parçalarının teslim edilmesiyle, üretmekte olduğu ilk A320neo uçağının son montaj aşamasına Fransa'nın Toulouse kentindeki tesislerde geçildiğini açıkladı. Parçalardan ilki yine Fransa'da bulunan St. Nazaire'den, ikincisi ise Almanya'nın Hamburg kentinden geldi.

Gövde parçalarının bağlanması ardından üretici firma kanatları gövdeye bağlayacak. Airbus, bu son aşamanın bir ay kadar zaman alacağını duyurdu.

AIRBUS NEARING ASSEMBLY OF A320NEO

The final assembly of the first A320neo began in Toulouse, France, thanks to the arrival of the forward and aft fuselage sections, Airbus announced on April 17. The parts were delivered from from St. Nazaire in France and Hamburg in Germany, respectively.

Following the assembling of the fuselage sections, producers are set to attach the wing to fuselage.

Airbus said completing the final assembly of an A320 would take one month.

ROLLS-ROYCE YENİ MOTORUNUN MONTAJINA BAŞLADI



olls-Royce, Airbus A350-1000'de kullanılacak yüksek itme kuvvetli Trent XWB motorunun montajına başladığını ilan etti. Trent XWB-97 adı verilen ve 97,000lb güce sahip olacak olan motorun bu yıl daha ileriki bir tarihte denenmesi, motoru taşıyan uçağın ilk uçuşunu 2016

yılında yapılması ve 2017'de de hizmete girmesi planlanıyor. Rolls-Royce, daha yüksek itme gücünü yeni bir yüksek ısı türbin teknolojisi kullanarak, motorun sıcak kısmını büyütür ve geliştirilmiş fanı güçlendirerek elde etti.



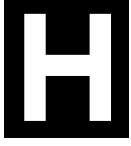
ROLLS-ROYCE BEGINS ASSEMBLING NEW ENGINE

Rolls-Royce has started assembly of the first higher-thrust version of the Trent XWB, which will exclusively power the Airbus A350-1000 aircraft.

The Trent XWB-97, a 97,000lb-thrust version of the engine, will run for the first time later this year, with first flight scheduled for the end of 2016 and entry into service in 2017.

The increased thrust is achieved through a combination of new high-temperature turbine technology, a larger and scaled up engine core and a higher-flow fan enabled by advanced aerodynamics.

TAV'A PRESTİJLİ ÖDÜL



avacılık sektörünün prestijli ödülllerinden Emerging Markets Airports Awards'un "Yılın En İyi Havalimanı Müteahhidi" kategorisinde birinciliği TAV İnşaat göğüsledi.

TAV, bu önemli ödülü Abu Dabi'de düzenlenen bir törende aldı.

TAV İnşaat Ortadoğu Direktörü Yusuf Akçayoğlu, konuyla ilgili açıklamasında "Dünyada havalimanı yatırımlarının en yoğun olarak gerçekleştiği bir bölgede yılın en iyi havalimanı müteahhidi olarak seçilmek bizi gururlandırdı. Havalimanı inşaatlarındaki uzmanlığımızı ve işlerimizin kalitesini bir kere daha gösterdiğimizi düşünüyoruz. Katar'da tamamladığımız Hamad Uluslararası Havalimanı Yolcu Terminali Kompleksi ve inşaatına devam ettiğimiz Abu Dabi Uluslararası Havalimanı Midfield Terminal Binası projeleri başta olmak üzere Körfez Bölgesi'nde kontrat bedeli 11 milyar dolara varan projelerimiz ile en başarılı Türk müteahhitleri arasında bulunuyoruz" dedi.



TAV RECEIVES PRESTIGIOUS AWARD

Turkey's TAV Construction, a leading Turkish company specialized in developing airports, has been named as the "Best Airport Contractor of the Year" at the Emerging Markets Airport Awards, championing among top players of the aviation sector. TAV received the prize at a ceremony held in Abu Dhabi.

"We are very proud to be chosen as the best airport contractor of the year in a region where the largest volume of airport investments is currently made in the world," TAV Construction Middle East Director Yusuf Akçayoğlu said in a related statement.

"We are one of the most successful Turkish contractors in the Gulf region with projects of a total contract value of approximately \$11 billion, including the Hamad International Airport Passenger Terminal Complex in Qatar and the Abu Dhabi International Airport Midfield Terminal Building Project," he said.

DEMİR, SAVUNMA SANAYİ MÜSTEŞARI OLDU



1 Aralık 2003'te Türk Hava Yolları ailesine katılan ve 23 Mayıs 2006 tarihinden itibaren THY Teknik Genel Müdürlük görevini yürüten olan İsmail Demir, Savunma Bakanlığı'na bağlı Savunma Sanayi Müsteşarı olarak iş hayatına devam etmek üzere görevinden ayrıldı.

THY Teknik tarafından yapılan açıklamada, "Türk Hava Yolları ailesinde görev yaptığı her pozisyonda gerek şirketlerimize gerekse birlikte görev yaptığı çalışma arkadaşlarına çok değerli katkılar sunan Sayın Doç. Dr. İsmail Demir'e sonsuz teşekkürlerimizi sunuyor, yeni görevinde başarılar diliyoruz" dedi.

Demir'e, 14 Nisan'da yeni hangar içerisinde düzenlenen ve her bölümden personelin katıldığı bir kokteyle veda edildi.

DEMİR LEAVES POST FOR DEFENSE PROCUREMENT BODY

İsmail Demir, who joined the Turkish Airlines family on Dec. 31, 2003 and served as the Turkish Technic general manager starting from 2006, has left his seat to head the Undersecretary for Defense Industries (SSM), the top procurement body under the Defense Ministry.

"We would like to express our thanks to İsmail Demir, who made very precious contributions for the company and his colleagues in all posts he had at the Turkish Airlines, and wish him good luck in his new task," said a statement by the company.

Colleagues from all branches of the company said Demir goodbye at a cocktail held at the new hangar of Turkish Technic.



THK-CORENDON JETFEST 18 MAYIS'TA BAŞLIYOR

T

ürk Hava Kurumu-Corendon Havayolları işbirliğinde yapılacak olan Uluslararası Jet Model Festivali, 18 Mayıs Pazar günü Antalya Karain Havacılık Eğitim Merkezi'nde bir kez daha sportif havacılığın en keyifli unsurlarını halkın beğenisine sunacak. THK-Corendon JetFest için Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden ve Türkiye'nin çeşitli şehirlerinden gelen jet motorlu model uçak pilotları,

halkın katılımına açık olan etkinlikte hünerlerini sergileyecek. 300 km/s sürata ulaşabilen jet motorlu modeller, kerosen yakıtlı türbin motorlar kullanıyor ve radyo kontrolü ile komuta ediliyor. Etkinlikte model uçaklarının şovlarının yanı sıra balon, Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na ait Solo Türk uçağının kopyası olan model uçağın şovu, mikro light, paraglider, mosquito, paraşüt ve wingsuit atlayışı gibi nefes kesen birçok gösteri gerçekleştirilecek.



THK-CORENDON JETFEST READY TO TAKE OFF

THK-Corendon JetFest, an international model jet aircraft festival held by the Turkish Aeronautical Association (THK) and Corendon Airlines, will be organized on May 18 this year, inviting audience so enjoy the aviation sports at the Karain training center in Antalya. Model jet pilots from Europe and many cities across Turkey will show up at the event that is open to public. Such radio-controlled jets can reach speed up to 300 km/h and use kerosene engines. The aviation festival also includes hot-air balloon micro light, paraglider, mosquito, parachutes and wingsuit shows along with a performance by a copy model of Solo Turk jets, the national acrobatic aviation team.



BOEING'DEN 747-8 İÇİN ÖNLEYİCİ YAZILIM HAMLESİ

B

oeing 747-8 operatörleri, itici reverser'lardaki muhtemel sorunlara karşı bir önlem olarak yeni bir motor elektronik kontrol (EEC) yazılımı kullanacak. Amerikan havacılık otoritesi FAA'nın bir uçuş güvenlik talimatına bağlı olarak yapılan bu değişiklik, aslen Boeing'in geçtiğimiz aralık ayında yayınladığı bir tavsiyeye dayanıyor. General Electric GENx-2B motoru kullanan 747-8'lerde bugüne kadar bir reverser sorununa rastlanmamış olsa da Boeing, tavsiyenin oldukça uzak bir ihtimal gibi görünen ve operasyonel standartlarca zaten engellenmiş olan potansiyel bir senaryonun analizi sonucunda ortaya çıktığını açıkladı.

BOEING BRINGS FORWARD PREEMPTIVE SOFTWARE MOVE FOR 747-8

Boeing 747-8 operators are installing new engine electronic control (EEC) software as a precaution against possible in-flight deployment of the thrust reversers. The action, mandated in an FAA airworthiness directive (AD), follows recommendations issued by Boeing to operators in a service bulletin in December. Although no incidents of thrust-reverser deployment have occurred on the General Electric GENx-2B powered aircraft, Boeing says "our recommendation was based on analysis of data that led us to conclude while extremely remote and already prohibited by operational standards, this was a potential scenario."



SOLAR IMPULSE DÜNYA TURU DENEYECEK

isviçre merkezli yaratıcı havalık şirketi Solar Impulse 2015 yılında bir tam dünya turu yapmayı planladığı tamamen güneş enerjisiyle çalışan uçağını basına tanıttı.

236 feet kanat açıklığına sahip uçağın ilk uçuşunu da mayıs ayının ortalarında yapması planlanıyor. HB-SIB, bir önceki model olan HB-SIA'dan hem daha büyük hem de daha ağır. Böylelikle hem kanat açıklığı hem de güneş enerjisi hücresi ve pili alanları da genişletilmiş. Dayanıklılığı ve hızı da artırılan Solar Impulse 2'nin bu sayede dünya turu girişimi sırasında hava koşullarına karşı daha dirençli olması tasarlanmış.

9 Nisan günü Payerne Havalimanı'nda düzenlenen bir etkinlikle basına tanıtılan uçağın testleri de burada gerçekleştirilecek. 1.600 kilogram ağırlığındaki ilk modelin

en uzun uçuşu 26 saat sürmüştü. 2.300 kilogramlık Solar Impulse 2'nin ise dört ila altı gün arasında uçabilmesi öngörülüyor. Solar Impulse 2, yüzde 14 büyüyen kanat açıklığıyla 12.000 yerine 17.000 güneş hücresi taşıyor. Lityum polimer pillerin enerji yoğunluğu 240 kw/kg'den 260 kw/kg'ye çıkarılmış. Uçağın dört adet elektrik motorunun etkinliği de yüzde 94'e çıkarılmış. Olası bir hata durumunda itme asimetrisini azaltmak için motorlar birbirlerine biraz daha yaklaştırılmış. Orta Doğu'dan başlayacak olan dünya turu girişiminin rotasının, muson yağmurları başlamadan önce Hindistan ve Çin'den geçmesi planlanıyor. Solar Impulse'ın kurucuları Bertrand Piccard ve André Borschberg tek koltuklu uçağı dönüşümlü olarak uçuracak.

SOLAR IMPULSE TO ATTEMPT TOUR AROUND WORLD

Solar Impulse, the Switzerland-based innovative aviation company, has unveiled the aircraft with which it will attempt a solar-powered round-the-world flight in 2015. The 236-ft. wingspan Solar Impulse is scheduled to make its first flight in mid-May. The aircraft, registered HB-SIB, is larger and heavier than the prototype, HB-SIA, with increased wingspan, solar-cell area and battery capacity. Solar Impulse 2 will have increased endurance and speed, giving it a greater ability to manage weather during the round-the-world attempt. The plane was unveiled at Payerne Airport April 9 and flight testing will also be conducted there. As the 1,600-kg (3,530-lb.) gross weight prototype's longest flight has been more than 26 hr., the 2,300-kg Solar Impulse 2 is designed to fly for four to six days. Changes from HB-SIA include a 14 percent longer wingspan, increasing the number of solar cells to 17,000 from just less than 12,000. Energy density of the four lithium-polymer battery packs is increased to 260 kw/kg, from 240 kw/kg in the prototype, and efficiency of the four more-powerful brushless electric motors is increased to 94%. The engines are mounted closer together, to reduce thrust asymmetry in case of a failure. The round-the-world flight attempt is planned to begin from somewhere in the Middle East so that the aircraft can cross India and China before the monsoon season starts. Solar Impulse co-founders Bertrand Piccard and André Borschberg will take turns flying the single-seat aircraft.

LUFTHANSA PİLOT SENDİKASIYLA GÖRÜŞÜYOR



İman havayolu Lufthansa, emeklilik yaşı ve maaş artışı konularında pilot sendikasıyla yeniden masaya oturacağını ancak çalışanların tepkisini çeken teklifini yenilemediğini açıkladı. Lufthansa'nın yeniden görüşme kararı, pilotların 3.800 uçuşun iptaliyle sonuçlanan üç günlük grevinin ardından geldi. Alman şirketin sözcüsü, 8 Nisan'da yaptığı açıklamayla bu görüşmelerin yapılacak pazarlıklar için zemin hazırlamak üzere gerçekleştirileceğini duyurdu. Lufthansa'da çalışan 5.400 pilotu temsil eden Union Vereinigung Cockpit (VC) görüşmelerin yapılacağını doğruladı ancak konuyla ilgili daha fazla bilgi vermedi. Pilotlar, yasal emeklilik yaşından önce işten ayrılmalari durumda alacaklari maaşın yüzde 60'ını talep etme haklarını geri istiyorlar.

LUFTHANSA, PILOTS BACK AT TABLE

Lufthansa said it would meet with its pilots' union to discuss union demands for an early retirement scheme and higher pay but had not revised its offer. The decision came after a three-day strike that canceled a sum of 3,800 flights. The aim of the meeting is to lay the groundwork for further negotiations, a spokesman for the German flagship carrier said on April 8. Union Vereinigung Cockpit (VC), which represents most of Lufthansa's 5,400 pilots, confirmed that the meeting was due to take place but declined further comment. Pilots want Lufthansa to reinstate a scheme that enabled them to receive 60 percent of their pay if they left their jobs before the legal retirement age.

AIRBUS A350 XWB TEST UÇUŞLARINA DEVAM EDİYOR

Airbus'ın yeni uçağı A350 XWB sertifikasyon uçuşları kapsamında Gloucestershire'daki Cotswold Havalimanı'na inerek İngiltere'ye de ulaşmış oldu. Londralı test uçuşu pilotu Frank Chapman tarafından uçurulan MSN3 adlı uçak, şu an test edilmekte olan dört A350'den biri ve bu yıl için tasarlanan sertifikasyon hedefi doğrultusunda titiz testlerden geçiyor. Toplamda sayıları beşe ulaşacak test filosunun toplam 2.500 saat uçuşu planlanıyor.

AIRBUS A350 XWB CONTINUES TEST FLIGHTS

The new Airbus A350 XWB has made its first ever landing on British soil, visiting Cotswold Airport in Gloucestershire as part of routine certification tests. The aircraft, MSN3, was flown by London-born experimental test pilot, Frank Chapman, and is one of the four A350 test aircraft currently flying and undergoing rigorous testing in preparation for the A350's certification and entry into service later this year. In total the A350 XWB flight test campaign will accumulate around 2,500 flight hours with the fleet of five aircraft.

İLK 787-9 DREAMLINER FABRİKADAN ÇIKTI

Boeing firması, Washington, Everett'teki tesislerinde ilk 787-9 Dreamliner üretimini tamamladı. Montajın sona ermesi, bu say United Airlines'a yapılacak teslimat öncesinde önemli bir adımı oluşturuyor. 787-9 Dreamliner, 787 ailesinin ikinci ve en yeni üyesi. 787-8'den 20 feet daha uzun olan gövde sayesinde United Airlines 30 fazla yolcu taşıyabilecek ve böylece standart boya kıyasla koltuk başına yüzde 20 daha az yakıt harcayarak karbon ayak izini de aynı oranda düşürecek.

BOEING ROLLS OUT FIRST 787-9 DREAMLINER

United Airlines' first 787-9 Dreamliner rolled out of final assembly April 8 at Boeing's Everett, WA facility. The rollout marks the first major milestone in the aircraft's production ahead of its expected delivery this summer. The Boeing 787-9 Dreamliner is the second and newest member of the fuel-efficient 787 family. With the fuselage stretched 20 feet longer than the 787-8, United's 787-9 will fly more than 30 additional passengers and up to 300 nautical miles farther with the same exceptional environmental performance, including up to 20 percent less fuel burn per seat and up to 20 percent fewer emissions than similarly sized aircraft.

BOEING İLK ÇEYREK SİPARİŞLERİNDE AIRBUS'I GERİDE BIRAKTI

Boeing yılın ilk çeyreğinde brüt 275, net 234 uçak siparişi alarak en yakın rakibi Airbus'ı geride bıraktı. Net rakam, iptal edilen siparişler düşüldükten sonra kalan rakamı ifade ediyor. Airbus ise aynı dönemde 158 brüt, 103 de net uçak siparişi aldı. İtalya ve Filipinler'den gelen iptaller, yılın ilk çeyreğinde Airbus'a darbe vurdu. Boeing ise bu rakama Air Canada'nın verdiği 61 adet 737 siparişi sayesinde ulaştı. Air Canada'nı siparişleri geçen yılın aralık ayında ilan edilmişti ancak süreç martta tamamlandı. Konu ile ilgili yorumda bulunan uluslararası uçak leasing ve ticareti uzmanı Giedrius Kolesnikovas, iki şirket arasındaki rekabetin her zaman çok ilgi çekici olduğunu, ancak son yıllarda sektörün şahit olduğu benzersiz büyümeye bakılırsa bu rekabetin daha da yoğunlaşacağını öngörülebileceğini söylüyor.

BOEING SURPASSES AIRBUS IN FIRST QUARTER ORDERS

Boeing recorded 275 gross and 234 net orders in the first three months of 2014, surpassing its arch-rival Airbus. The net figure represents gross new orders minus cancellations. Airbus recorded 158 gross orders and 103 gross airliner orders during the same period. The cancellation of 17 aircraft orders from airlines in Italy and the Philippines hurt Airbus's total in March. Boeing's total was bolstered by 61 orders for 737 aircraft from Air Canada in March. Those orders were announced in December, but finalized in March. "The rivalry between Boeing and Airbus has always been interesting to observe, and, considering the unprecedented growth the industry has witnessed over the last years, it has sure become even more intense," said Giedrius Kolesnikovas, an international aircraft leasing and trade expert.



www.onurair.com.tr



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



Onurair

A J N D A



19. İSTANBUL TİYATRO FESTİVALİ

İstanbul Kültür Sanat Vakfı (İKSİV) tarafından düzenlenen 19. İstanbul Tiyatro Festivali, 9 Mayıs - 5 Haziran tarihleri arasında gerçekleşecek. Festival bu yıl, yurtdışından yedi, Türkiye'den 34 tiyatro oyununu ve 100'e yakın dans ve performans gösterimini, 13 farklı mekanda sanatseverlerle buluşturuyor.

Oyun, dans, performans ve etkinliklerden oluşan zengin bir programla tiyatroseverlerle buluşmaya hazırlanan 19. İstanbul Tiyatro Festivali, Bisahne, Cevahir Sahnesi, DOT, Haldun Taner Sahnesi, ikincikat-karaköy, Kenter Tiyatrosu, Moda Sahnesi, Harbiye Muhsin Ertuğrul Sahnesi, Sainte Pulcherie Fransız Lisesi, Salon, Şişli Blackout, Üsküdar Stüdyo ve Üsküdar Tekel sahneleri gibi şehrin farklı mekânlarında seyirciyle buluşacak. Festival kapsamında ayrıca, ünlü konukların ve uzmanların katılacağı söyleşi, gösteri, film ve belgesel gösterimleri ile atölye çalışmaları da gerçekleştirilecek.



BİR BAŞKA BOYUTTAN: AEROSMITH

Upuzun 11 yıllık aranın ardından tamamen yeni şarkılardan oluşan ilk stüdyo albümü Music From Another Dimension'la ortalığı kasıp kavuran efsane Aerosmith, 14 Mayıs'ta İTÜ Stadyumu'nda dinleyicisiyle buluşacak. Rolling Stone dergisinin Tüm Zamanların En Büyük 100 Sanatçısı listesinde yer alan Aerosmith, Steven Tyler (vokal), Joe Perry (gitar), Tom Hamilton (bas), Joey Kramer (davul) ve Brad Whitford'tan (gitar) oluşan dev kadrosuyla Türkiye'de ilk kez sahne alıyor.



YANNİ... YENİDEN...

Kültürler ve türler arası bir sentez yaratarak yepyeni bir ses yakalayan, hem besteleri hem de çok sesli performanslarıyla new age müziğin öncüleri arasında gösterilen efsanevi piyanist ve besteci Yanni, unutulmaz konserlerinden biri için 8 Mayıs'ta Ülker Sports Arena'ya konuk oluyor. Birleşik Arap Emirlikleri'ndeki Burç Halife, Çin'deki Yasak Şehir ve Hindistan'da Tac Mahal ve Yunanistan'da Akropolis gibi dünyanın ilginç yerlerinde verdiği konserlerle de tanınan piyanist, ikinci kez İstanbul'da dinleyicisiyle buluşacak.



DOĞAYLA MÜZİĞİN BULUŞMASI

Dördüncü yılını İstanbul, Ankara, Bodrum ve Çeşme olmak üzere dört ayrı durakta kutlayacak olan Babylon Soundgarden 2014 Festivali'nin İstanbul ayağı 24 Mayıs'ta Parkorman'da kapılarını açıyor. Bir ana ve iki alternatif sahneden konserlerin gerçekleşeceği festivalde İngiliz elektronik pop efsanesi Pet Shop Boys, Sky Ferreira, Seun Kuti & Egypt'80, İzlandalı grup FM Belfast, John Talabot, Mount Kimbie ve Cartel ve Karakan'dan Kabus Kerim gibi isimler yer alacak. Karnaval havasında geçecek festivalde konserlerin yanı sıra içerik ve aktivitelere yer verilecek.



UZAK KOMŞU POLONYA'DAN YAKIN ANILAR

Türkiye ve Polonya arasındaki ilişkilerin 600. yılı kapsamında, "Uzak Komşu Yakın Anılar: Türkiye - Polonya İlişkilerinin 600 Yılı" isimli sergi 15 Haziran'a kadar Sabancı Üniversitesi Sakıp Sabancı Müzesi'nde izlenebilir. Polonya'nın müze, arşiv, kütüphane, manastır ve kilise koleksiyonlarından eserlerin yer aldığı sergide, Türkiye'den Topkapı Sarayı Müzesi, Türk İslam Eserleri Müzesi ve Sadberk Hanım Müzesi ve Sakıp Sabancı Müzesi koleksiyonlarından seçilenlerle birlikte 348 eser sergileniyor. "Uzak Komşu Yakın Anılar: Türkiye - Polonya İlişkilerinin 600 Yılı" sergisi, 15'inci yüzyılın ilk yarısında başlayarak birbirini izleyen ticaret, barış ve savaşlar ile 17'inci yüzyılın sonunda sadece Osmanlı ve Polonya'da değil Avrupa tarihinde de dönüm noktası olan II. Viyana Kuşatması'na kadar geçen süreci içeriyor.



X MEN: DAYS OF FUTURE PAST

SİNEMADA BAHAR

YENİDEN UYARLAMALAR, ÜLKEMİZDE İLK KEZ ÇEKİLEN TÜRLER, MARVEL ÇİZGİ ROMANLARININ DEVAM FİMLERİ, AKSİYON DOLU KARELER VE DAHA FAZLASI... BU AY VİZYONA GİREN BİRÇOK YAPIM, ADETA BİZE SİNEMADA DA BAHARIN GELDİĞİNİ MÜJDELİYOR. İŞTE ONLAR ARASINDAN SEÇTİĞİMİZ BİRKAÇ FİLM...

Yazı: Volkan Kamar



GODZILLA 3D

Vizyon Tarihi: 16 Mayıs 2014

Japon sinemasının en ünlü ikonlarından olan yaratığımız Godzilla, 3D versiyonuyla yeniden doğuyor ve bizi adeta onunla baş başa kalacağımız bir dünyaya davet ediyor. Bu filmde ünlü canavarımız insanlığın bilimsel kibri sonucunda ortaya çıkan ve varoluşu tehdit eden kötü niyetli yaratıklara karşı duruyor. 1998 yılında aynı adla yeniden çevrim olarak karşımıza çıkan film, eleştirilerin odak noktasında kalmış, aslına sadık kalmamakla ve kötü bir çevrim olmakla itham edilmişti. Bu kez yapımcılar ve yönetmen işi sıkı tutarak ve seyirciye orijinaline olabildiğince sadık ve bir o kadar da ürkütücü bir Godzilla filmi sunmayı vaat ediyor.

UZAY KUVVETLERİ 2911 3D

Vizyon Tarihi: 16 Mayıs 2014

Türkiye'nin ilk 3 boyutlu animasyon filmi olma özelliğini taşıyan Uzak Kuvvetleri 2911, anime sektöründe ülkemizde yeni bir çağın öncülüğünü yapmak için yola çıkıyor. Konusuna biraz değinmek gerekirse, gaz ve partikül örnekleri toplamak gibi basit görünen bir görev için uzay istasyonundan ayrılan Kaptan Murat komutasındaki uzay gemisinin, dokuzuncu sektör adıyla bilinen tehlikeli kısımda başına gelenlerin sonucunda basit bir görevin dünyayı kurtarma görevine dönüşmesi anlatılıyor. Kategorisinde ülkemizde ilk olması nedeniyle merakla beklenen filmler arasında bu ay kendine yer ediniyor.

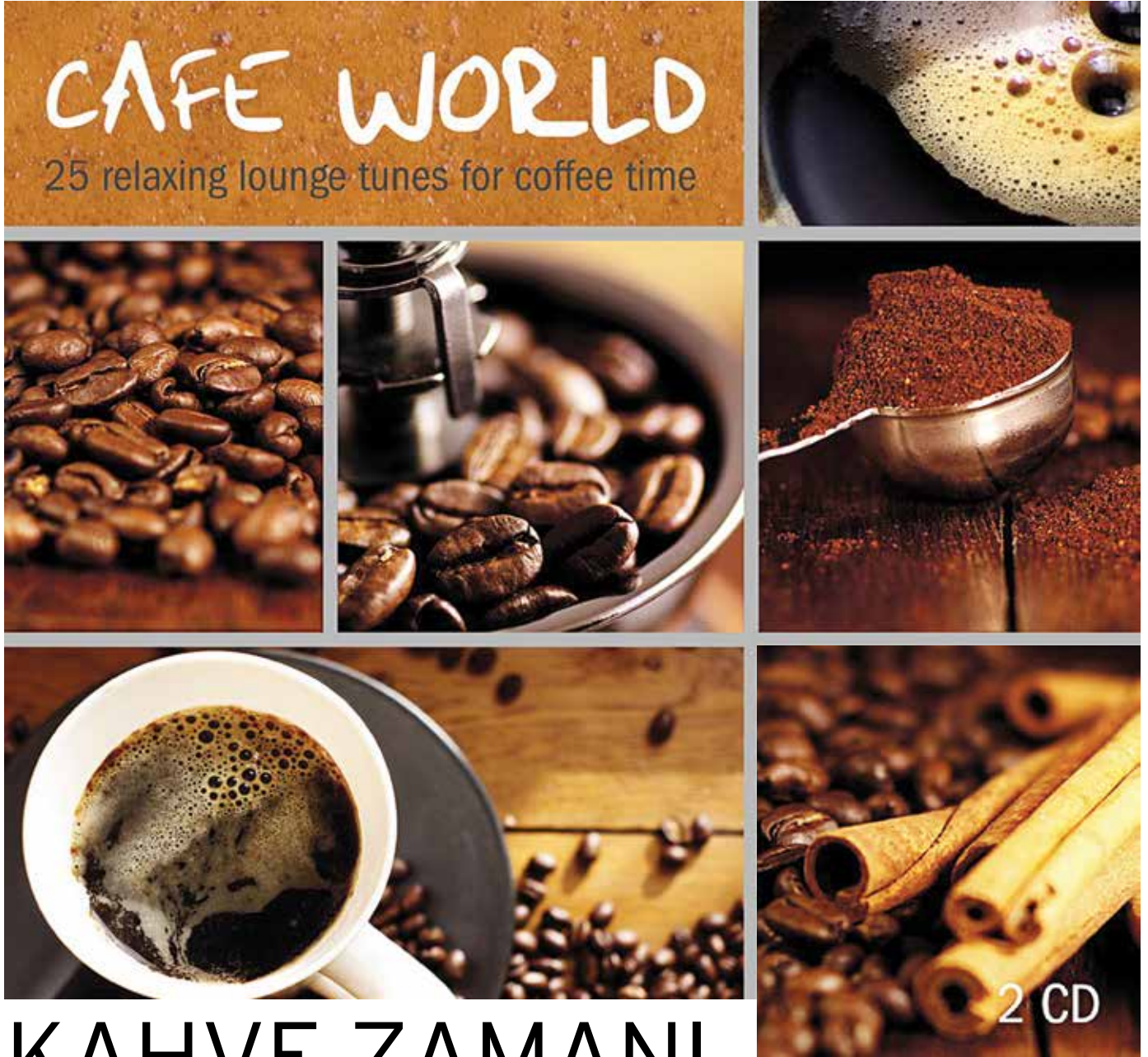


X MEN: DAYS OF FUTURE PAST

(X MEN: GEÇMİŞ GÜNLER GELECEK)

Vizyon Tarihi: 23 Mayıs 2014

Ünlü Marvel çizgi romanı X-Men'den uyarlanan yedinci filmde yönetmen koltuğunda üçüncü X-Men filminin yönetmeni Bryan Singer, oyuncu kadrosunda ise eski üyelerden Hugh Jackman, Ian McKellen, Patrick Stewart ve yeni üyelerden James McAvoy, Michael Fassbender, Jennifer Lawrence gibi isimler bulunuyor. Eski ve yeni takım üyelerini bir araya getiren filmde, dünyadaki tüm canlılar üzerinde evrensel bir etkisi yaratacak önemli bir tarihi olayı değiştirmek için zamanda yolculuk yapan mutantların öyküsü anlatılıyor.



KAHVE ZAMANI

Yazı: Eyüp Numan Sunar

ARTİST MÜZİK, KAHVE VE MÜZİK SEVENLER
İÇİN BU İKİ KEYFİ BULUŞTURACAK BİR ALBÜM
YAYINLADI: CAFE WORLD

2 046 filminde kullanıldıktan sonra büyük beğeni toplayan ve pek çok müziksever tarafından aranan Yumeji tema parçasıyla başlayan Cafe World albümü, kahve keyfinize eşlik edecek şarkılarla dolu.

My Way, Put the Blame On Me, Quiereme Mucho, Nature Boy, Historia De Un Amor, Padam Padam, Somewhere Over the Rainbow, Come Sinfonia, Dos Gardenias, Carinha De Bo Mae gibi dünyanın dört bir köşesinden derlenmiş ve çok sevilen 25 şarkının yer aldığı albüm, kapak tasarımıyla da dikkat çekiyor. Müzikseverler için bu durum, içerikten önce dikkati çekiyor.

Hatta kahve sevenler için baştan çıkartıcı bir kapak. Bence kahve satış noktaları, müşterilerine bu albümü hediye etmeli. Böylelikle ciro artışı bile olacaktır... İşin şakası bir tarafa, çok güzel şarkılar, 2 CD ve fiyatı da oldukça uygun.

Bob Dylan'ın efsanevi şarkısı One More Cup of Coffee'nin yeni düzenlemesi Sandy Dune yorumuyla albümde yer alıyor. "İstiklal Caddesi" dendiğinde akla gelen ilk melodilerden biri olan Secret Love, Cafe World'de orijinal olarak bulunuyor. Albümün en özel sürprizlerinden biri de Lady Gaga'nın Alejandro isimli şarkısının introsunda kullanılan Vittorio Monti'nin bestesi Csardas'ın da bu albümde yer alması. Ayrıca, Edith Piaf ve Doris Day gibi unutulmaz sesler de en sevilen şarkılarıyla yer alıyor. Güzel şarkılar eşliğinde kahve... İyi keyifler.



TATCA BAŞKANI / TATCA HEAD

Söyleşi/Interview: Elif Aydemir

BİROL BİLGİN:

"SEKTÖRE GİREN BIRAKAMAZ"

"IMPOSSIBLE TO QUIT AIR TRAFFIC CONTROLLING"

TÜRKİYE HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİ DERNEĞİ (TATCA) GENEL BAŞKANI BİROL BİLGİN İLE HEM MESLEĞİN BUGÜNÜNÜ HEM DE BİR PROFESYONEL OLARAK HAVACILIK TUTKUSUNU KONUŞTUK.

BİROL BİLGİN, THE HEAD OF THE TÜRKİYE AIR TRAFFIC CONTROLLERS ASSOCIATION, OR TATCA, COMMENTS ON THE CURRENT SITUATION IN THE PROFESSION AND HIS PERSONAL PASSION IN AVIATION.



kurlarımız için kısaca kendinizi tanıtır mısınız?

1973 İzmit doğumluyum. 1995 yılında Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Hava Trafik Kontrol bölümünden mezun olduktan sonra, 1996 yılında İstanbul Atatürk Havalimanı Hava Trafik Kontrol Merkezi'nde Hava Trafik Kontrolörü olarak çalışmaya başladım. Halen İstanbul'da mesleğimi icra etmekte olup, 2011 yılından itibaren Türkiye Hava Trafik Kontrolörleri Derneği (TATCA) genel başkanlığını yürütmekteyim.

Siz havacılıkla ilgilenmeye nasıl başladınız?

Üniversite sınavına girdiğim 1991 yılında gazetelerden Anadolu Üniversitesi'nin hava trafik kontrolörü yetiştirmek üzere sınav açacağını öğrendim. Çocukken, özünde uçaklar ekseninde dönen havacılığın ayrıntılarını çok merak ederdim ve bu sınav da havacılıkla ilgili araştırmalar yaptığım bir döneme denk geldi. Örneğin, tüm uçuş trafiğinin yönetildiği yerin o zamana kadar hep filmlerde seyrettiğimiz gibi sadece "kule" olmadığını, hava trafik yönetiminin üç ana birimden oluştuğunu o yıl öğrendim. Sonrasında diğer adaylarla girdiğimiz bir dizi yetenek sınavları ve sağlık muayeneleri değerlendirmeleri sonucunda seçilen 10 kişi arasında yer aldım.

Hava trafik kontrolörlüğü mesleği hakkında biraz bilgi alabilir miyiz? Bu görevi yerine getirebilmek için nasıl bir eğitim almak, ne gibi donanımlara sahip olmak gerekiyor?

Hava sahaları, hava liman ve meydanlarındaki tüm uçuş hareketlerinin emniyetli bir şekilde akışını sağlamak için düzenleyici, yönetici bir birime ihtiyaç vardır. Sadece Avrupa Hava Sahası'nı örnek alacak olursak, günde ortalama 40.000 uçuş hareketi yaşanabilmektedir. Tüm bu uçuş akışının, uçakların meydanlarda motor çalıştırma aşamasından, iniş yapacağı meydana iniş sağlayıp motor susturma aşamasına kadar belirli bir düzen içerisinde yönetilmesi, uçuş emniyeti için zorunludur. Hava trafik yönetim sistemi içerisinde özelleşmiş birimler olan



ould you tell us about yourself?

I was born in 1973 in İzmit. Graduating from the Air Traffic Control department of the Eskişehir Anadolu University Civil Aviation and Space Sciences Faculty in 1995, I started working as a controller at the air traffic control center of İstanbul Atatürk International Airport in 1996. I still work in İstanbul as I have headed the Türkiye Air Traffic Controllers Association, or TATCA, since 2011.

How did your interest in aviation begin?

In 1991, the year that I was to attend the university entrance exams, I learned that Anadolu University was holding a separate exam to raise air traffic controllers. I was interested in aviation, particularly planes, since I was a kid and this came at a time when I was involved in some deeper studies on the issue. For example, this was when I learned that, contrary to what we had been seeing in movies, the tower was not the sole place where they manage the air traffic and the management was consist of three main arms.

As the result of a series of talent tests and medical examinations, I was included in a group of 10 elected candidates.

Can you tell us about the profession? What kind of training and capabilities would a perfect candidate need?

A regulating and managing unit is needed to sustain safe traffic at airspaces and airports. If you consider only the European Airspace, the average daily air moves stand at around 40,000. Managing such an air traffic in an order starting from the start of the engine to the silencing at the final destination is obligatory.

Tower, approach and area control, the specialized units of air traffic, provide a sound management at all levels of these flights and within the scope of the set rules.

Air traffic controlling is the profession that manages the system named Air Traffic Management, ATM, making use of these rules.



“kule, yaklaşma ve saha kontrol” üniteleri, söz konusu uçuşların her aşamada belirlenmiş kurallar çerçevesinde yönetilmesini sağlar. Hava trafik kontrolörlüğü mesleği ise söz konusu kurallar çerçevesinde oluşmuş teknikleri kullanarak ATM (Air Traffic Management-Hava Trafik Yönetimi) dediğimiz sistemi yöneten meslek kolu olmaktadır.

Türkiye’de nasıl hava trafik kontrolörü olunur?

Bunun iki yolu var. Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Hava Trafik Kontrol Bölümü’nden gerekli yeterlilikleri sağlayarak dört yıllık eğitimden mezun olduktan sonra Kamu Personeli Seçme Sınavı’ndan yeterli puanı alarak atanmanın sağlanması yanında, en az dört yıllık yüksek okullardan mezun olup KPSS sınavından yeterli puanı alarak İngilizce yeterliliğini ispatlayıp mesleki yeteneği sınavan yarışma sınavlarında başarılı olduktan sonra DHMİ’nin açtığı temel hava trafik kurslarından mezun olarak da hava trafik kontrolörü olunabilmekte.

Hava trafik kontrolörleri için ileri derece İngilizce, planlama ve çok boyutlu düşünebilme yeteneği, sahip olunması gereken temel donanımlar olarak söylenebilir.

Mesleğin avantajları, dezavantajları nelerdir?

En büyük avantajı, mesleğin kendisinin hava trafik kontrolörüne verdiği haz olarak tanımlamak sanırım yanlış olmaz. Bir hava trafik kontrolörünün, telsiz mikrofonu ilk eline alıp uçak trafiğini bir orkestra şefi gibi yönetmeye başlamasından sonra artık kolayca o mikrofonu elinden bırakıp başka bir mesleğe yönelmeyeceğini tüm dünyada mesleki olarak yapılan anket araştırmalarına da dayanarak vurgulamak isterim. Ancak stres katsayısı en yüksek meslek olarak tanımlandığı bir gerçek. Bu nedenle, hava trafik kontrolörlerinin fiziksel ve psikolojik rahatsızlıklara açık olabilmesi, mesleğin en önemli dezavantajı olarak gösterilebilir.

Türkiye Hava Trafik Kontrolörleri Derneği (TATCA) nasıl bir yapılanma? Derneğin temel faaliyetleri ve Türkiye’deki hava trafik kontrolörlerinin çalışma şartlarıyla ilgili neler söyleyebilirsiniz?

TATCA yaklaşık 1.100 üyesiyle tüm Türkiye’de faaliyet göstermektedir. Derneğimizin genel merkezi İstanbul’da ancak üyeleri ülkemizin en doğusundan en batısına kadar faaliyet gösteren tüm meydanlardaki kontrol kulelerinde ve hava trafik kontrol merkezlerinde çalışmaktadırlar. Bu nedenle üyelerimize daha rahat ulaşmak, sorunlarımızı tespit ederek gelişmeleri paylaşabilmek, sosyal bütünlüğü daha rahat sağlayabilmek adına Ankara, Antalya, İzmir, Dalaman ve Bodrum’da birer şubemiz bulunmaktadır. Genel merkez ve şubelerimiz her üç yılda bir yapılan seçimle belirlenen yedi kişilik yönetim kurulları ile yönetilmektedir. TATCA aynı zamanda, uluslararası hava trafik kontrolörleri dernekleri federasyonu olan IFATCA’nın üyesidir. Derneğimizin temel faaliyetlerini, mesleki tanıtım ve kamuoyu oluşturmak; ulusal ve uluslararası mesleki ve diğer sivil havacılık alanındaki gelişmeleri takip ederek, gerektiğinde bu gelişmelere katkı sağlayarak üyelerimize aktarmak; ilgili kurumlarla temasa geçerek mesleki iyileştirmeler için çalışmalar yapmak ve dayanışmayı sağlamak için gerekli sosyal faaliyetleri organize etmek şeklinde özetleyebiliriz.



How can someone become an air traffic controller in Turkey?

There are two ways. First one is graduating from the four-year Air Traffic Control department of the Eskişehir Anadolu University Civil Aviation and Space Sciences Faculty and succeeding at the public personnel selection examination. The other way for bachelor’s degree holders of other universities is succeeding at the state-held foreign language test, competitive examinations that test professional proficiency and courses held by the General Directorate of State Airports Authority. A high level of English language skills, good planning and ability of multi-dimensional thinking are the main requirements for air traffic controllers.

What are the pros and cons of the profession?

The largest advantage, I can say, is the pleasure of air traffic controlling itself. Also depending on the global surveys among the professionals, I would like to highlight that people who hold the radio microphone once and manage the air traffic like a conductor cannot give it back and head for another profession. Still, it is considered as one of the jobs with the highest levels of stress. Thus, air traffic controllers should be open to physical and psychological hurdles, which is the main disadvantage of the profession.



Hava trafik kontrolörleri, TATCA'nın da ciddi katkı sağladığı çalışmalar sonucunda kamusal alan içinde üst sıralarda bir ücret almaktadırlar. Ancak emeklilik özlük hakları için aynı şartlar maalesef geçerli değil. TATCA olarak son dönemde yoğunluğumuzu, hava trafik kontrolörlerinin gelecek kaygısı yaşamayacakları bir emeklilik hakkına sahip olmaları için yaptığımız çalışmalara ayırdık.

Şu an hava trafik kontrol merkezinin taşınması durumu söz konusu. Bu sizi nasıl etkiledi?

SMART projesi, tüm saha kontrol ünitelerinin Ankara'da tek merkezde toplanarak diğer hava trafik kontrol merkezlerinin ilgili şehirlerde yaklaşma kontrol ünitesi olarak devam etmesini sağlayacak bir proje.

Atatürk Havalimanı'nda ilk etapta kule kontrol 2013 yılında yeni yerinde hizmet vermeye başladı.

Tüm hızıyla devam eden proje dahilinde bu yıl içerisinde yaklaşma kontrol ofisinin de yeni kontrol merkezinde yeni sistemlerle hizmet vermeye başlayacağını düşünüyoruz. Arkadaşlarımızın apron dışında hizmet verecek olan yeni hava trafik kontrol merkezine taşınmak için can attığını söyleyebilirim.

How is the Türkiye Air Traffic Controllers Association structured? What can you tell us about the main activities of the body and working conditions of the controller?

TATCA is active all across Turkey and has 1,100 members. It is headquartered in Istanbul but members work at control towers and air control centers at airports all across the country from the far eastern provinces to the west. In a bid to reach members easier, spot problems, support development and provide a social unity, we have branches in Ankara, Antalya, İzmir, Dalaman and Bodrum. The headquarter and the branches are managed by boards of seven elected in every three years. TATCA is also a member of the International Federation of Air Traffic Controllers Associations, or IFATCA.

I can brief the main activities of the association as promoting the profession and molding public opinion, closely watching the developments in national and international bodies of air traffic controlling and other fields of civil aviation, lending support to such developments when possible and spreading them among the members, working on betterments in the job by contacting the related officials, and organizing social activities to improve solidarity.

As a result of the efforts largely contributed by TATCA, air



Öğrendiğim kadarıyla gezmeyi, değişik yerler ve kültürler görmeyi seviyorsunuz. Yoğun iş temposunuz bunun önüne geçiyor mu, gezilerinizi nasıl organize ediyorsunuz?

Hava trafik kontrolörlerinin geneli için en çok ne yapmayı severler diye sorsanız, değişik yerler ve kültürleri keşfetmek üzere gezilere çıkmak diye cevap verebilirim. Bu durum benim için de geçerli. Eşim de hava trafik kontrolörü ve mesleğe girdikten sonra her yıl en az biri yurtdışı, diğeri ise yurtiçi olacak şekilde gezilere çıkmak bizde tutku haline geldi. Özellikle TATCA genel başkanı olduktan sonra daha da artan yoğun iş temposu planlı gezilerimize engel teşkil etti. Ancak insanın içinde olmaya görsün, başkanlığımın üçüncü yılı olan 2013 sonu itibariyle eskisi gibi uzak diyarlara olmasa da tekrar izinlerimizi yeni yerler keşfetmek üzere planlayıp uyguladığımızı söylemek isterim. Gezilerimize çıkmadan önce mutlaka Lonely Planet'in gezeceğimiz yerleri anlatan kitabını alarak işe başlıyoruz. Bütçemize uygun olarak tavsiye edilen konaklama yerlerini, gittiğimiz yerlerde neleri göreceğimizi, hangi şehirde ne kadar kalınabileceğini, şehir içi ve şehir dışı ulaşımın nasıl sağlanacağını detaylarıyla araştırdıktan sonra gezilerimizi planlıyoruz. Biz turlara katılmadan, birlikte geziye çıktığımız arkadaşlarımızla kendi planlamamız çerçevesinde gezmeyi seviyoruz.

Geçen yıl HK Selçuk Efes Havaalanı'nda düzenlenen TATCA Havacılık Fest'13'ten söz eder misiniz? Bu yıl da tekrar düzenlemeyi düşünüyor musunuz?

Amacımız havacılığın pek de göz önünde olmayan keyifli yanlarını göz önüne sererek, özellikle genç kuşaklarda yeni ufuklar açmak ve mesleki tanıtımımız için mesafe kaydetmekti. Bu amaçla sportif ve genel havacılığın her türlü kurumları ile görüşülerek, katılımcılara büyük keyif veren hava gösterisi faaliyetleri gerçekleştirildi. Hiç uçmamış ya da sadece yolcu uçakları ile uçmuş bir çok katılımcıya çeşitli hava araçlarıyla uçuş deneyimi yaşatıldı. Bu arada Sn. Ali İsmet Öztürk'ün akrobasi gösterisi aynı gün iki defa nefesleri kesti. Bir gün öncesinde yaptığımız uluslararası seminare katılım sağlayan Avrupalı katılımcıların da festivali büyük bir beğeniyle izlediğini, hatta birçok uçuş deneyimini burada yaşadıklarını da belirtmek

SADECE AVRUPA HAVA SAHASINDA GÜNLÜK ORTALAMA UÇUŞ SAYISI 40,000

TRAFFIC ON THE EUROPEAN AIRSPACE STAND AT AROUND 40,000 FLIGHTS.

traffic controllers have been granted relatively high salaries when compared with other fields of public services. Still, this does not apply to pension rights.

The association recently focuses more on efforts to win pensions rights for members that will erase the concerns over their future.

Air traffic control centers are being moved to a new location.

How does it affect you?

SMART is a project that foresees to collect all the area control units in Ankara, while keeping all the other air traffic control centers in other cities as approach control units. As a first step, the tower control at Istanbul Atatürk International Airport started offering services at its new location in 2013. As part of the project, which is developing non-stop, we think that the approach control office will also begin providing services at the new control center, utilizing new systems. I can say that our colleagues are looking forward to moving to the new air traffic control center outside the apron.

As far as I could learn, you love to see new places and know about new cultures. Is the work load an obstacle and how do you organize your trips?

If you asked air controllers about what they love doing best in their free time, most of them would tell you that it is travelling to discover new places and cultures. The same goes with me. My wife is also an air traffic controller and it has turned into a passion for us to hold at least one domestic and one international trip every year. Particularly since I became the president of TATCA, the work load has really become a hurdle. However, once you have the feel, you cannot stop it. By the end of 2013, the last year of my post at the association, we have returned to planning and organizing trips to new places even though they are not that far away. Before starting a trip we always buy the relevant Lonely Planet book. We plan the trip after studying in detail on the advised and affordable places to accommodate, places to visit, possible durations for each city, and intra-city and inter-cities transportation. We don't fancy set tours but doing the planning by ourselves with our companions.

What about the TATCA Aviation Feast'13 held at Selcuk Efes Airport last year? Do you plan to repeat it this year also?

The aim of the festival was exhibiting the hidden and joyful sides of aviation, while also presenting the younger generations the profession, expanding their horizon. Receiving support from the bodies of sportive and general aviation, we organized an air shows that widely attracted the audience. Many people who had not flown before or those who only took passenger planes experienced flights on various air vehicles. The two aerobatics shows by Ali İsmet Öztürk captivated the attendees. I would also like to mention that the European attendees that took part in the seminar a day earlier were also fascinated by the festival as some tasted many flight experiences there. The attendance to the festival, an eight-month effort that was

isterim. Üzerinde sekiz ay gibi bir süre harcanarak, tanıtımı sosyal medya başta olmak üzere pek çok mecrada çok iyi yapılan bu organizasyona katılım haliyle yoğun oldu. Bu durum medyanın da ilgisini çekti.

TATCA İzmir Şube Yönetimi'nin organizasyon komitesi yaparak büyük emek harcadığı TATCA Havacılık Fest'13 sonrasında, bu yıl eylül ayında TATCA Havacılık Fest'14 organizasyonu için yine İzmir Şube yönetiminin talebi üzerine görüşmelere başlamış bulunmaktayız. Şartların olumlu olması durumunda tanıtım faaliyetlerine hemen başlayacağız.

İzlerken benim de çok beğendiğim TATCA üyelerinin tiyatro oyunu "Frekansa tiyatro karıştı!" büyük ses getirdi. Oyunun bu kadar sevilmesi TATCA'nın bilinirliğine nasıl bir katkı sağladı?

Buna sanatın gücü diyebiliriz sanırım. Tiyatroyu sergileyen arkadaşlarımız o kadar severek ve içten oynuyorlar ki oyun kısa sürede özellikle havacılık sektörü içindeki herkesin görmek istediği bir oyun haline geldi. İlk temsil sonrası havacılık haberleri için havalimanı içinde çalışan habercilerimiz aracılığıyla birçok haber ajansı ve haber portalı bu oyunu haberlerine taşıdı. Sonrasında birçok televizyon programından davet alarak oyunumuz ve mesleğimizi tanıtmaya fırsatı yakaladık. Sizin derginizde de yer aldığı gibi, havacılık sektörü içerisindeki birçok dergide, özellikle uçak içi dağıtılan dergilerde de geniş yer ayrılan tiyatro oyunumuz ve tabii ki bu oyunu başarıyla sergilemek için çok çaba sarf eden TATCA üyesi arkadaşlarımız sayesinde, belki bizim bile en başında hayal edemeyeceğimiz bir tanıtım fırsatı yakalandı. Hatta son oyunumuza sanat camiasından isimlerin dahi seyirci olarak katıldığını görmek, bizleri daha da sevindirdi.

successfully promoted in many environments, but most dominantly on the social media, was very high, which also attracted the media.

On the demand by our İzmir branch, which spend large efforts on the TATCA Aviation Feast'13 as the organizing committee, we have started talks on the TATCA Aviation Feast'14 planned for September this year. If the conditions come up sufficiently we will push the button.

"Theater Mixes into Radio Frequency," the theater play by TATCA members, which I personally liked very much, made an impact. Has such an interest contribute in the awareness about the association?

I may call it the power of arts. Colleagues who took part in the play were so sincere and devoted that it attracted many people, particularly those with ties to the aviation sector; in a very short period of time. Following the first stage play, many news agencies and portals covered the play thanks to fellow reporters working at the airport. In the sequel of these coverage, we found the opportunity to present both the play and the profession at many television programs. Aviation sector magazines, including your UTED, and those distributed on board, also covered the play. Mainly due to the precious efforts by our TATCA member friends who took roles and tasks, the play achieved a success that we could even guess at the beginning.

We really felt great to see some prominent figures from the world of art among our audience.







Romantik Almanya yolunda
bir Ortaçağ durağı:

*A Medieval stop on
romantic German track:*

WÜRZBURG

Yazı/Article: Dr. Handan DİKER
Yeditepe Üniversitesi Öğretim Üyesi/Yeditepe University Instructor
handandiker@gmail.com



Würzburg, çoğunuzun adını duymadığı ancak gezginlerin anlata anlata bitiremediği, en güzel Alman kentlerinden biri. Burası hem çok şık hem de inanılmaz sevimli, sıcacık bir kent. Würzburg'a gideceğimi duyan bazı dostlarım yola çıkmadan önce bana şöyle dediler: Mutlaka o nefis şaraplarından getir. Şehri çepeçevre saran üzüm bağlarını görünce bunu daha iyi anladım. Burası adeta bir Akdeniz kenti görünümünde, havası da çok güzel. Klasik Alman şehirlerinden çok ama çok farklı bir yer. Ben Würzburg'a Münih'ten hızlı tren ile ulaştım. Yol boyunca yeşillikten inanın gözlerim kamaştı. Yeşilliklerle sıkı sıkıya çevrelenmiş bir güzel kente varmıştım. Evet, işte burası Würzburg idi. Şehir 1981 yılında UNESCO tarafından Dünya Kültür Mirası olarak ilan edilmiş. 1402 yılında temeli atılan ve günümüze kadar gelen ünlü bir üniversitesi de bulunan Würzburg

Probably many of you even have not heard about Würzburg, the beautiful German city that trippers would keep harping on. This is a chic, but still warm and lovely city. Some friends asked me to bring them of "those delicious wines" when I told them that I was traveling to Würzburg. Seeing the vineyards that surround the city, I was convinced that they really had a point. This place looks like a Mediterranean city with its nice weather. It is quite different from the other German cities. I arrived in Würzburg via train from Munich. The green scenes on the road dazzled me. And Würzburg itself was also skirted by such a beautiful flora. The city, which is located in the German state of Bavaria, was put on the UNESCO World Heritage list in 1981. It is a city of



ALMANLAR, GÜNEY
AVUSTURYA FÜSSEN'DEN
BAŞLAYIP ALMANYA
WÜRZBURG'DA SONLANAN
350 KİLOMETRELİK YOLA
"ROMANTISCHE STRASSE"
(ROMANTİK YOL) DİYOR.
YOL BOYUNCA SIRALANAN
KENTLERİN ORTAK
ÖZELLİĞİ BİRER ORTAÇAĞ
KENTİ OLMALARI.

"ROMANTISCHE STRASSE,"
OR THE "ROMANTIC
ROAD," IS WHAT GERMANS
CALL A 350 KILOMETER
TRACK FROM SOUTHERN
AUSTRIA'S FÜSSEN AND
GERMANY'S THE CITIES
ON THIS ROAD IS THAT
THEY ARE ALL MEDIEVAL.
WÜRZBURG WAS REALLY
A SURPRISE



gerçekten de bu yönüyle bir üniversite kenti.
Almanya'da Bavyera eyaletinde yer alan şehrin en ünlü yerleri
Marienberg kalesi ve eski Main Köprüsü.
Main Nehri'nin batısında yer alan bir tepede bulunan
Marienberg Kalesi bence tam bir gözlem kulesi. Şehri
panoramik olarak muhteşem bir şekilde izliyorsunuz. Yalnız
kaleye çıkmak oldukça zahmetli bir iş. Açıkçası ben çok
zorlandığımı söylemek isterim. Ancak tepeye varınca karşınıza
çıkan manzara, "Olsun, iyi ki çıkmışım" dedirtecek türden.
Marienberg çok eskiden bir Kelt Kalesi imiş. Ancak 8. yüzyılda
burada bir kilisenin bulunduğunu söylüyorlar. 12 yüzyıla
geldiğinde ise kilisenin etrafına büyük bir kale ve hendek
yapılarak kent 1719 yılına kadar buradan yönetilmiş.
Kaleden geçip de kente girerken Main nehrini aşmanız
gerekıyor. Dolayısı ile de Alte Mainbücke denilen o ünlü güzel
ve tarihi köprüyü geçmek gerekiyor. Köprü ve arkasındaki

universities with one even dating back to 1402.

The Fortress Marienberg and the Bridge main are the River
Main are the two main landmarks. The fortress sitting on a hill
by the Western banks of the Main looks like a observing tower
and offers a great panoramic scene of the city. Though, it is a
hard task to climb there and I have to admit that it was also
challenging for me. Still, seeing the beautiful landscape from
above, "It worth," I said to myself.

This used to be a Celtic fortress but smoe sources say that
there used to be church at the very same spot in the 8th
century. A large fortress was build around the church and
gutters were dig in the 12th century as the city was ruled from
that point until 1719.

You have to cross over the Main to reach the city, which makes



manzara o kadar büyüleyici ki herkes burada durup resim çekiyor. Ben de öyle yaptım. Köprü 1473-1543 yılları arasında yapılmış. Görevi de kale ile kenti (eski şehiri) birbirine bağlamak. Zorlanarak çıktığım kaleden aşağıya adeta uçarcasına indim. Ve artık şehrin içindeydim. Würzburg'un her yeri şarap evleri ile dolu. Gerçekten de üzüm bağlarının hakkını veriyorlar. Ucuz, kaliteli ve çok çeşitli şaraplar üretiyorlar. Würzburg'un en ünlü alışveriş caddesi Domstrasse. Burada dinlenip kendime en sevdiğim restoran zinciri olan Nordsee'de güzel bir balık ziyafeti çıktım. Doğrusu bunu hak etmiştim. Hem çok yorulmuş hem de kaleye çıkmaktan dolayı ayaklarım inanılmaz ağrımişti.

Würzburg 16 Mart 1945 tarihinde İkinci Dünya Savaşı'nın

it obligatory to pass the beautiful, historic bridge of Alte Mainbücke. Almost everyone, including me, stopped on the bridge to take a photo of the fascinating scenery. It was built between 1473 and 1543 to link the city to the fortress. The way back from the fortress to the city was a very easy one, I was like flying. And I was finally in the city. Wine houses were everywhere. Locals have apparently made the best of the vineyards as they produce high quality and affordable wine. Domstrasse is the main shopping street there. This is also where I could stop for a short brake and enjoy delicious fish at Nordsee, the restaurant chain I love the best. Definetly I had deserved it as I was exhausted and my legs had started aching

bitiminde 17 dakika süren bir bombardıman ile yıkılmıştır. Ancak yıkılan tüm binalar aslına uygun olarak yeniden inşa edilmiştir. Bu tadilatın bitiş tarihi ise 1967 olarak belirtiliyor. Şehirde bir de saray var. Würzburgluların övünçle bahsettikleri bir saray. Adı da Residence Palace. 1719-1780 yılları arasında yapılmış olan saray oldukça ünlü. Barok tarzda yapılan sarayın tavanındaki fresk de çok ünlü. Çünkü dünyada tavana çizilen en büyük fresk bu imiş. Residence Palace aynı Paris'teki Versay sarayının eşi. O kadar benziyor ki ayırt ederken zorlanıyorsunuz. Würzburg bir sokak pazarı cenneti. Yiyecekler, hediyelik eşyalar, Alman mutfağına özgü lezzetler burada bulunuyor. Hem yiyorsunuz hem de geziyorsunuz.

SON DURAK

Almanların bir deyişi var: "Romantische Strasse" (Romantik Yol) denen Güney Avusturya'da Füssen'de başlayıp Almanya'da Würzburg'da sonlanan 350 kilometrelik bir yol burası.

Dolayısıyla da yol boyunca sıralanan kentlerin özelliği birer ortaçağ kenti olmaları. 30 kadar kentin sıralandığı bu yolun son durağı da Würzburg.

Würzburg benim için sürpriz bir kent oldu. Yaşamının gerçekten bir zevk olduğu, doğal güzelliklerinden kendinizi alamayacağınız, tarihi, şık ve güzel bir Alman kenti. İlk kez galiba keşke burada bir evim olsa dediğim bir Avrupa kenti burası oldu. Gidin, görün! Görünce bana hak vereceksiniz. Yaşamının burada nasıl dinginlikle örtüştüğüne tanık olacaksınız.

because of the distance I covered. Würzburg was destroyed at a 17-minute bombing on March 16, 1945, during the World War II, but all the city was rebuilt, remaining fidel to the original architecture. The reconstruction was finalized in 1967. The city also houses a palace that makes Würzburg locals feel proud. The Residence Palace was built between 1719 and 1780, it is renown. The baroque-style palace is particularly famous for the frescos on the ceiling. They said it is one of the largest ceiling frescos on earth. It is really hard to tell the Residence Palace from the Palace of Versailles in Paris. Würzburg is a heaven of street markets. Food, souvenirs, special German delicates, you can find everything here. Shopping while you keep eating is great.

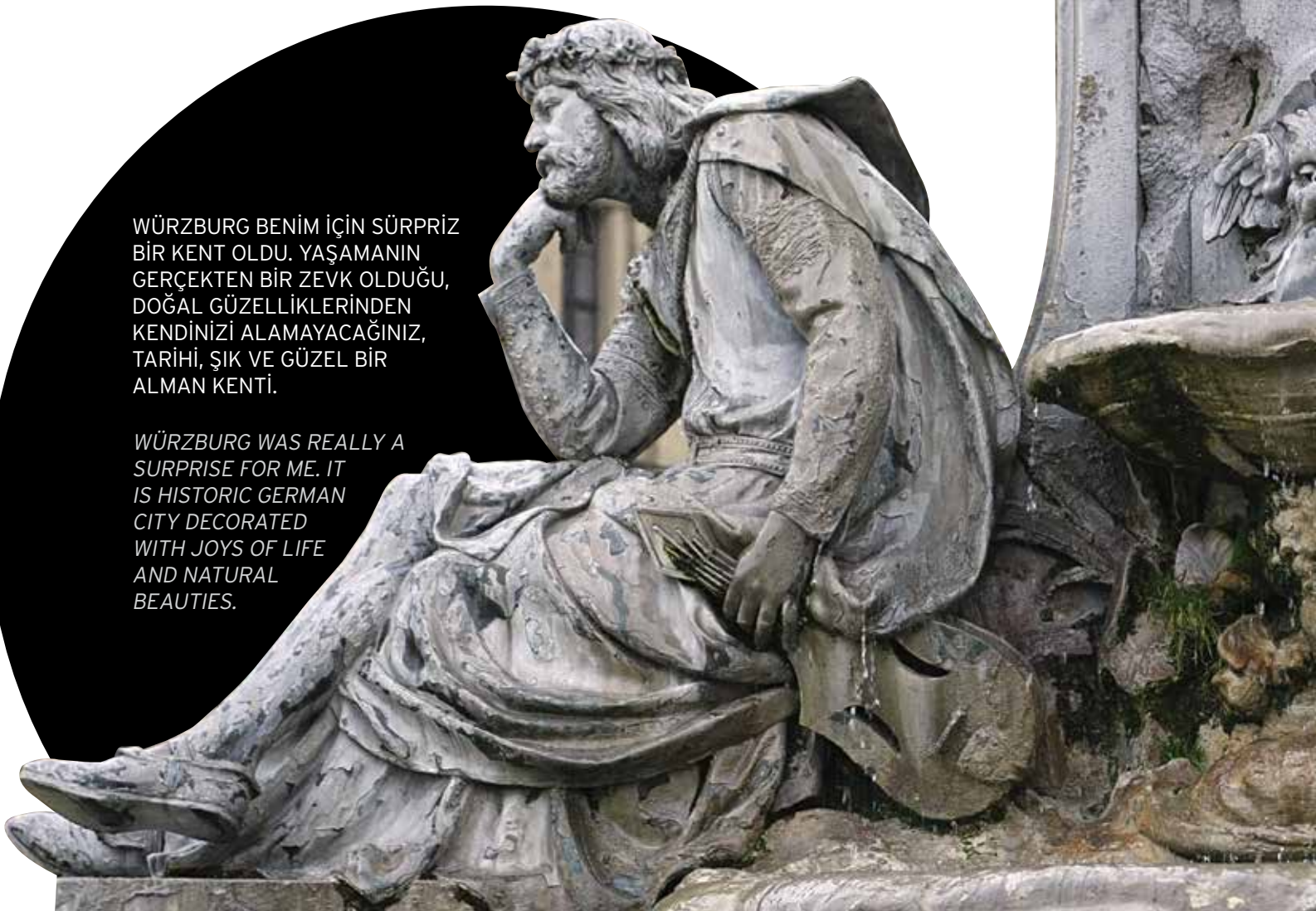
LAST STOP

"Romantische Strasse," or the "Romantic Road," is what Germans call a 350 kilometer track from Southern Austria's Füssen and Germany's Würzburg. The common side of the cities on this road is that they are all Medieval and Würzburg is the last stop of this 30-city track.

Würzburg was really a surprise for me. It is historic German city decorated with joys of life and natural beauties. This is one of those European cities where you would like to have a house. I strongly advice you to visit there, you will not regret to witness that daily life overlaps with serenity here.

WÜRZBURG BENİM İÇİN SÜRPRİZ BİR KENT OLDU. YAŞAMANIN GERÇEKTEN BİR ZEVK OLDUĞU, DOĞAL GÜZELLİKLERİNDEN KENDİNİZİ ALAMAYACAĞINIZ, TARİHİ, ŞIK VE GÜZEL BİR ALMAN KENTİ.

WÜRZBURG WAS REALLY A SURPRISE FOR ME. IT IS HISTORIC GERMAN CITY DECORATED WITH JOYS OF LIFE AND NATURAL BEAUTIES.







Pop müziğin mütevazı kaptanı:

Levent Yüksel

TÜRK POPÜLER MÜZİĞİNİN SIRA DIŞI İSMİ LEVENT YÜKSEL'LE UTED İÇİN BİR ARAYA GELEREK KEYİFLİ BİR SOHBET GERÇEKLEŞTİRDİK. MÜZİK YAŞAMIYLA İLGİLİ MERAK EDİLENLERİ VE HAVACILIĞA İLGİSİNİN NASIL BAŞLADIĞINI KONUŞTUĞUMUZ SANATÇI, TÜRKİYE'DE SİVİL HAVACILIĞIN ARTIK ESKİSİNDEN ÇOK DAHA YAYGIN HALE GELDİĞİNE İŞARET EDİYOR.

Söyleşi: Elif Aydemir

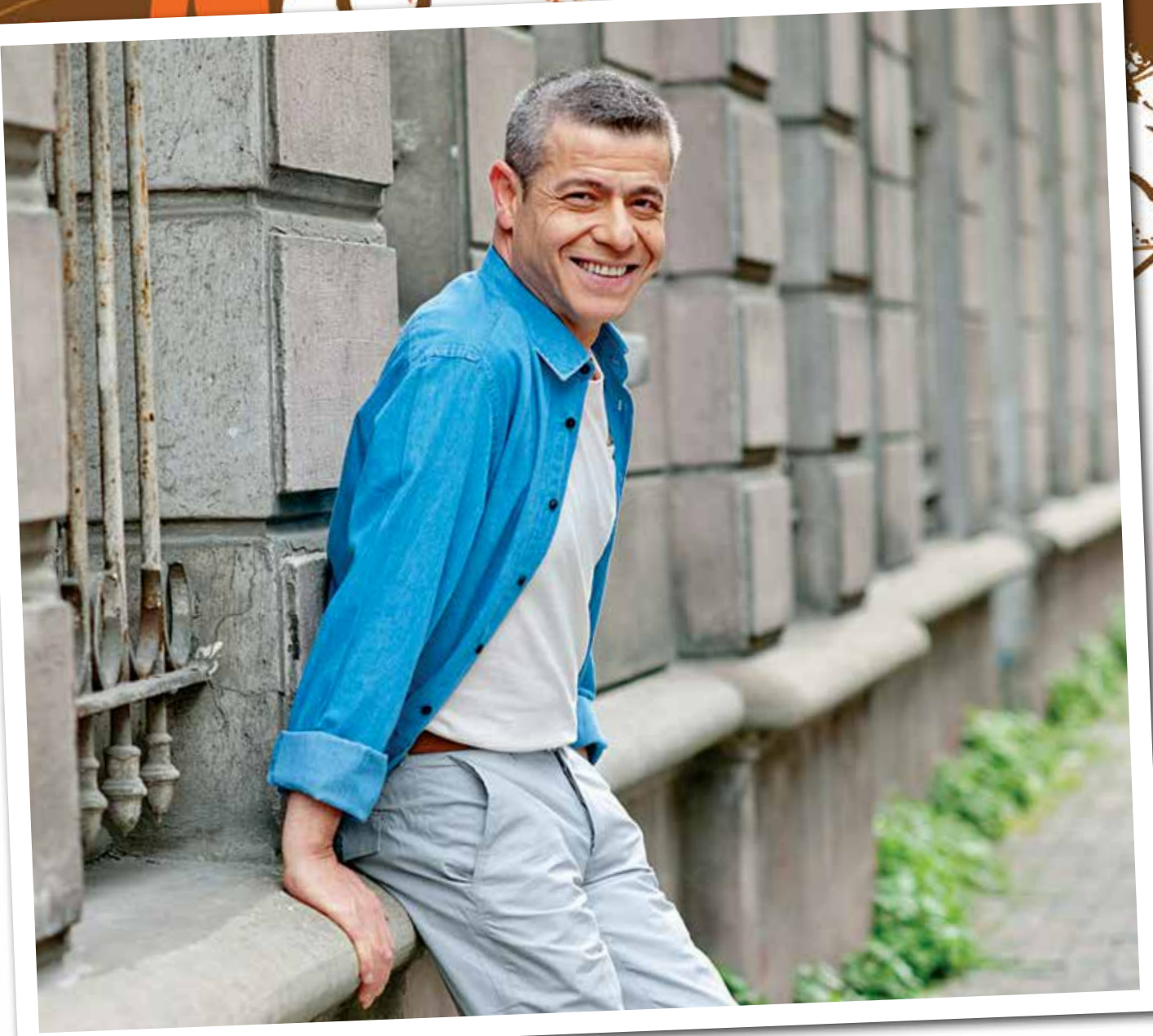
Antalya'da henüz bir lise öğrencisiyken içindeki müzisyeni keşfetmiş, Levent Yüksel. Bu arzunun heyecanıyla da konservatuar okumaya başlamış ve bugün İstanbul Üniversitesi Devlet Konservatuarı olarak anılan Belediye Konservatuarı'nın kontrbas bölümünü bitirmiş. Öğrencilik yıllarında gece kulüplerinde birçok sanatçıya eşlik etmiş. Konservatuar bitip, askerliğini de tamamladıktan sonra Sertab Erener ve Fatih Erkoç'la birlikte bir gece kulübü orkestrasında iki yıl kadar çalışmış. Müzik kariyerinde bir dönüm noktası olan "Sezen'le tanışma" da tam bu yıllara denk geliyor.

Gerisi malum. Önce Harun Kolçak'la birlikte Aşkın Nur Yengi'ye "Geri dönmek inan işten değil. Hani var ya tutamazsın kendini..." sözleriyle müsemma Bile Bile şarkısında, vokal yaptılar. Daha sonrası ise o yıllarda yepyeni bir çehreye bürünen Türkiye'de pop müziğinin içinde birer pırlanta gibi ışıdayacak albümler geldi, teker teker.

90'LAR...

1993'e geldiğimizde Levent Yüksel'i tüm Türkiye'ye tanıtan Med Cezir albümü raflardaydı. Onursuz Olmasın Aşk, Kadınım, Uçurtma Bayramları, Med Cezir, Beni Bırakın, Tuana gibi birbirinden eşsiz parçaların toplandığı albümde bir de Orhan Veli'nin muzip ve çapkın ama bir o kadar içten şiiri Dedikodu'yu seslendirdi. Sezen Aksu'nun prodüktörlüğünü yaptığı bu albümün tamamına gencecik kaybettiğimiz Uzak Heparı'nın kokusu sinmiş. Albümdeki şarkılardan Tuana'nın düzenlemesi Erdem Sökmen'e, Med Cezir'in düzenlemesi Levent Yüksel ile Uzak Heparı'ya, diğer bütün şarkıların düzenlemeleri Uzak Heparı'ya ait.

Pek çok hayranına göre Levent Yüksel dendiğinde akla gelmesi gereken albüm hep Med Cezir oldu. Daha sonra da albümler, single'lar yaparak farklı projelere imza attı sanatçı, ancak Med Cezir'i en iyi albümü olarak görenlerin sayısı az değildi. Med Cezir'den sonra "Levent Yüksel'in 2. CD'si," "Bi' Daha"



(single), "Adı Menekşe," "Aşkla," "Uslanmadım," "Kadın Şarkıları," "Sıfır Km," "Aşk Mümkün Müdür Hala?" (single) ve "Topyekun" stüdyo albümleri birbirini izledi.

ZALİM...

"Kadın Şarkıları" albümünde yıllarca kadınlardan dinlediğimiz hitleri Levent Yüksel'in sesinden duymak yepyeni bir deneyimdi, dinleyicileri için. Kariyerinin başında "Bile Bile" şarkısına eşlik ettiği Aşkın Nur Yengi'nin "Ayrılmam" ı ve Nilüfer'in "Haram Geceler"i albümün unutulmazlarındandı. Sezen Aksu'ya ait Beni Unutma'yı ise bambaşka duygularla bu albüme almış: "Yıllar önce ağır bir hastalık geçirmiş, hastane odasında yatarken doktorum benden bir şarkı söylememi istedi. Konuşma zorluğu çekerken ağızdan güçlükle çıkan şarkı Sezen'in 'Beni Unutma'sı oldu. Bu besteyi albümüme koyarken o anı yeniden yaşadım..." Bu albüme çıkış parçası olarak seçtiği "Ya Sonra" ise Ajda

Pekkan'a aitti. Tüm bu albümlerin arasında taze kan olarak en çok dikkati çeken, kendi şarkılarını rock sound'uyla harmanladığı "Sıfır Km" ise bambaşka bir lezzet. Volkan Öktem ve Ant Şimşek'le kurduğu grubun adı Sıfır Km aslında. Türkiye'nin en iyi bas gitaristlerinden olan Yüksel'e yıllar yılı solo albümler çıkardıktan sonra Sıfır KM'yi gibi farklı bir projeyi hayata geçirmenin nasıl bir deneyim olduğunu, solo albümlerle bu tür projeler arasında nasıl farkların olduğunu sorduğumuzda, "Aslında bu proje albüm ve bas çalabildiğim için kurduğum bir gruptu. Müzikal bakımdan çok da farklı bir şey yok. Yalnızca orada keyif alıyorum" diyor. Özellikle "Levent Yüksel'in 2. CD'si"nden aşına olduğumuz alaturka Zalim'in yeniden yorumu ve şarkının introsu bugün piyasada rock müzik yapıyoruz diyen değme gruplara taş çıkaracak cinsten. Bu kadar albümün arasında kendisi için en özel olanı, hatta albümü geçip bir şarkısını seçmesi istendiğinde ise "Bu şu



soruya benzer: Hangi çocuğunuzu daha çok seviyorsunuz? Hepsini” yanıtını alıyoruz. Dev afişler hazırlanmadan, pahalı reklamlar yapılmadan da konserlerinin hınca hınç dolmasını neye bağladığını sorduğumuzda gayet mütevazı bir biçimde “Ayda birer kere İstanbul, Ankara ve Antalya olmak üzere Jolly Joker’lerde sahne alıyorum. Reklamlar da yapılıyor. Yapılmıyor diye bir şey söz konusu değil” diyor, bütün mütevazılığıyla.

“PİLOT OLMAM AYRI BİR HİKAYE”

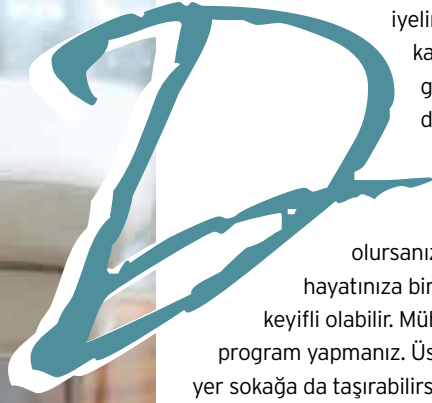
Müzikteki başarının yanı sıra Levent Yüksel’in bir gökyüzü aşığı olduğunu da biliyoruz. Aynı zamanda pilot olan Levent Yüksel, havacılık tutkusunu şöyle ifade ediyor: “Lise 2’yi okurken birden fark ettim ki müzisyen oluyorum. İşte o an itibarıyla konservatuvar okumaya başladım. Pilot olmamsa ayrı bir hikaye. Sivil havacılık denen şey henüz Türkiye’de mevcut değildi o dönem. Gel zaman git zaman tabii ki o da gelişti memleketimizde ve de aynen sürücü kursları gibi pilotluk kursları da var artık. Belli bir ücret karşılığında brövenizi veriyorlar; aynen sürücü ehliyeti gibi. Örneğin benim bir PPL’im var. Private Pilot License yani; Türkçesi Özel Pilot Lisansı. Şu an aktif olarak uçmuyorum ancak hoca eşliğinde dört saatlik intibak eğitimini yaptığım taktirde yine uçabilirim.”

Yoğun çalışma temposunun arasında bize bu güzel söyleşiyi yaparak vakit ayırdığı için UTED ailesi adına teşekkürlerimizi sunduğumuz Yüksel’den yeni projeleri ile ilgili birkaç tüyo almak için herkesin merak ettiği “Levent Yüksel hayranlarını bekleyen sürprizler var mı yakın zamanda, yeni albüm müjdesi verebilir miyiz?” diye sorduğumuzda “Bir müzisyenin hayatında her zaman yeni projeler vardır. Hayata geçtiği zaman haberiniz olur zaten” diyor. Sürprizlerini heyecanla bekliyoruz.



Bir, ki, üç, dört: BAŞKA BİR SPOR MÜMKÜN

SPOR YAPMAYA NİYETLİSİNİZ AMA DIŞARIDA YAPMAYA VAKTİNİZ YOK. PEKİ BUNU EVDE GERÇEKLEŞTİRMEK MÜMKÜN MÜ? UNUTUN ALAYCI BAKIŞLARI VE KOLLARI SIVAYIN. İŞTE SİZE BİRKAÇ İPUCU.



iyelim ki spor yapmak istiyorsunuz; çok da kararsınsınız ama haftanın belirli günleri o salona gitmek, güzel güzel yorulduktan sonra eve dönmek hiç size göre değil. Siz "evim, evim güzel evim" diyenlerdensiniz ve sabah uyanıp egzersize en sevdiğiniz yerde, evinizde başlamak çok daha cazip. Uzmanlara soracak olursanız, biraz bilgi biraz iradeyle bu mümkün. Hatta hayatınıza birkaç küçük dokunuşla evde terlemek çok da keyifli olabilir. Mühim olan beklentilerinizi iyi tespit edip uygun bir program yapmanız. Üstelik havaların güzelleşmesiyle ev içi sporu yer yer sokağa da taşıyabilirsiniz ne mutlu size!

Başlangıç soruları şunlar: Kilo vermek mi istiyorsunuz? Kilonuz çok fazla değil ama amacınız vücudunuzu biraz şekle sokmak mı? Amaç kilo vermekse mutlaka beslenmenizi de gözden geçirmeniz gerekir. Vücudunuzu sıkılaştırmak istiyorsanız küçük egzersiz aletlerinden yardım alabilirsiniz. Gerçekten kaslı bir vücuda sahip olmak dileğindeyseniz sizin seçeceğiniz aletler giderek büyüyecek ve biraz daha fazla yer kaplayacaktır! Fakat her koşul altında önce kulağa "beylik" gibi gelebilecek birkaç tavsiyeyle başlamalıyız.

Tıpkı bir salona başlar gibi, evde spor yapacaksanız da öncelikle temel bir doktor kontrolünden geçmelisiniz. Eğer daha önce spor tecrübeniz yoksa ya da hiç denecek kadar azsa tavsiyemiz en azından bir süre bir profesyonelden destek almanız. Örneğin sporu eve taşımadan önce bir ay kadar için bir salona devam edebilirsiniz. Burada temel hareketleri yaparken örneğin dizinize gereğinden fazla yüklenmemek için nelere dikkat etmeniz, belinizi nasıl koruyabileceğiniz gibi bazı elzem bilgileri almalısınız. Evde spor yapmak konusunda size yardımcı olabilecek çok sayıda internet sitesi var. Özellikle videolu anlatımlar işinize yarayacaktır. Son not: Yemekten hemen sonra egzersize başlamamanız tavsiye ediliyor.



Spora başlamadan önce mutlaka ısınmalı ve ardından kaslarınızı germelisiniz. Vücudunuz, biraz sonra normalin üstünde bir tempoda hareket edeceğinin sinyalini almalı. Tıpkı salonda olduğu gibi işe biraz nabzınızı hızlandırmakla başlamalısınız. İp atlamak da basit ama etkin bir kardiyo yöntemidir. Yeriniz müsaitse koşu bandı ve bisiklet de iyi kardiyo seçenekleri. Üstelik bu araçlar performansınızı ölçmeniz ve dolayısıyla daha bilinçli bir biçimde artırmanız için işinize yarayacaktır. Ancak aletli sporlar yapmak istiyorsanız size önerimiz, bu işe bir servet yatırmadan önce kendi disiplininizi test etmek için nispeten daha basit seçeneklerle başlamanız. Malum, bugün pek çok ev çok kısa bir süre kullanıldıktan sonra çürümeye terk edilen spor aletleriyle dolu. Uzun zamandır spordan uzak kaldıysanız ilk günlerde kendinize haksızlık etmeyin. Elbette kaslarınızın zorlandığını hissetmelisiniz ama işe mekik ve şınav gibi hareketlerle başlayabilirsiniz. Farklı kas gruplarını çalıştırmak için çeşitli şınav ve mekik teknikleri var. İhtiyacınıza bağlı olarak doğru hareketleri seçebilirsiniz. Sirtınızı duvara yaslayarak ya da duvarla aranızda küçük bir pilates topu koyarak yapacağınız “doğru” eğilme kalkma hareketleri de hem bacaklarınızı güçlendirecek hem de genel dayanıklılığınızı artıracaktır. “Süpermen hareketi” diye bilinen pozisyon da basit ama özellikle sırt için çok yararlıdır. Hareket, yere uzanıp ellerinizi avuç içleri zemini gösterecek biçimde sonuna kadar ileri uzatıp bacaklarınızı da dizlerinizi kırmadan kaldırmaya çalışmaktan ibaret. Göreceksiniz, hareketi tekrarladıkça, bu pozisyonda kalma süreniz artacak. Dambıllar da evde spor yapmak için “klasik ama mükemmel” bir seçenek. Dambıl deyince aklınıza hemen koca koca ağırlıklar gelmesin. Temel ilke şu, sık tekrar edilen basit hareketler fit bir yapıya bürünmenize yardımcı olur. Büyük ağırlıklar büyük kas grupları oluşmasını sağlar. Küçük ya da büyük, tercih ettiğiniz dambıla uygun çok sayıda hareket seçeneği var. Bunların bir kısmı ayakta yapılırken, bir kısmı için genişçe bir sehpa ya ihtiyaç duyabilirsiniz. Özellikle ağırlıklı sporlarda nefes almak çok önemli. Alışageldiğinizin aksine ağırlığı kaldırırken nefes almamalı, nefes vermelisiniz. Bu konuda küçük uzman destekleri almakta yarar var. Bir başka ev içi spor aracı da bir kapı kirişine asacağınız barfiks demiri. Motivasyonunuzu artırmak için müziği kulağınızdan eksik etmeyin. Spor salonlarında gördüğünüz aynalar da egzersizin bir parçası. Sanmayın ki spor yaparken nasıl göründüğünüzü görmemiz için oradalar! Aynalar hareketleri doğru yapıp yapmadığınızı kontrol etmeniz için varlar. Ama elbette nihai bir işlevleri de var: Zaman içinde emeklerinizin ne kadar karşılık verdiğini size yansıtmak. Fiziksel ilerlemenin yanı sıra spor yapmanın sağlayacağı rahatlama ve mutluluk da cabası.



ALÜMİNYUM

Yazı: Alperen Doğru



Sünek bir metal olan alüminyum periyodik cetvelin III A gurubunda bulunur ve atom numarası 13'tür. Atom ağırlığı 26,89 olan +3 değerlikli bir element olan alüminyumun 20°C'deki yoğunluğu 2,7gr/cm, ergime noktası 659,8°C, kaynama noktası 2450°C, ısınma ısısı 0.224Cal/gr (100°C'ta), erime ısısı 400Cal/gr, 20°C'deki elektriksel iletkenliği bakırın %65'i, ısı iletkenliği 0,5, ışık yansıtılabilirliği %90 olup, bu özellikler alaşım elementleri katılarak büyük ölçüde değiştirilebilmektedir. Doğada genellikle boksit cevheri (Al₂O₃) halinde bulunur ve oksidasyona karşı üstün direnci vardır. Teknolojinin gelişmesiyle ve sahip olduğu teknik özellikler nedeniyle hafif metaller sınıfına giren ve global metal dünyasının en genç üyelerinden biri olan alüminyum, endüstrinin birçok alanında yaygın olarak kullanılmaktadır. Alüminyumun mukavemetinin ağırlığına oranı (spesifik mukavemet özelliği) çok büyük, yumuşak ve çeliğin üçte biri ağırlığındadır. Alaşım elementleri ilave edilerek alaşımlandırılması ve mekanik özelliklerinin çelikle mukayese edilebilecek kadar artırılabilmesi

sonucunda alüminyum alaşımları, kullanım alanının artmasını sağlamıştır. Düşük yoğunluk ve yüksek mekanik özelliklerinden dolayı tıp, inşaat, gıda, otomotiv, havacılık, uzay ve savunma sanayi gibi birçok önemli üretim alanında kullanımları hızla artmaktadır.

Aşağıda Amerikan Alüminyum Birliği'nin dövme alaşımları için isimlendirme kriterleri gösterilmiştir.

Alaşım	Kodu Ana alaşım elementi
1XXX	Ticari saf alüminyum (% 99 + Al)
2XXX	Bakır
3XXX	Manganez
4XXX	Silisyum
5XXX	Magnezyum
6XXX	Magnezyum + Silisyum
7XXX	Çinko
8XXX	Diğer elementler
9XXX	Kullanılmayan seriler



Alüminyum alaşımları 4 rakamlı bir sistem ile numaralandırılır. İlk rakam ana alaşım elementini sembolize eder. İkinci rakamda alaşımın modifikasyon sayısının bilgisini verir. Eğer ikinci rakam 0 ise bu her hangi bir modifikasyonun olmadığı anlamına gelir. Son iki rakam ise alaşım dizayncısını belirtir.

Endüstrideki uygulamalarda ayrıca ısıtma işlemi prosesleri ile alüminyum alaşımlarının mekanik özellikleri artırılmakta ve kullanım alanı genişlemektedir. Isıtma işlemi; genel olarak mekanik özellikleri değiştirmek amacıyla metalik malzemelere uygulanan ısıtma ve soğutma işlemlerini kapsar. Bu amaçla alüminyum alaşımlarına tavlama, çözeltiye alma ve yaşlanma gibi ısıtma işlemleri uygulanmaktadır.

1XXX, 3XXX, 4XXX ve 5XXX serisi dövme alüminyum alaşımları ısıtma işlemi uygulanamayan alaşımlardır. Bu alaşımlar sadece şekil değiştirme yolu ile sertleştirilebilirler.

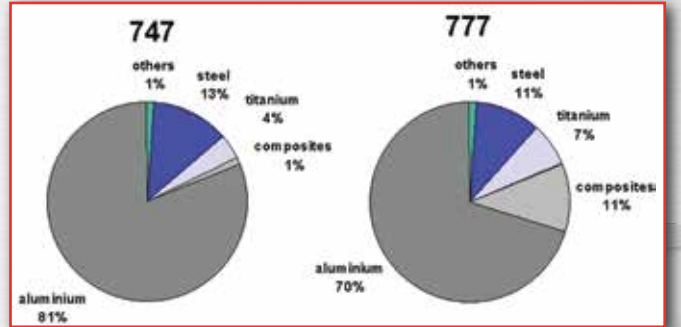
2XXX, 6XXX, 7XXX ve 8XXX serisi alaşımlar ise ısıtma işlemi ile sertleştirilebilmektedirler.

Alüminyum ve alaşımlarının havacılık sanayinde yaygın olarak kullanılmaya başlanması, hem alüminyum metalürjisinin gelişmesi ve hava aracı yapılarının "yük taşıyan kaplama" yani monokok ve yarı-monokok olarak şekillendirilmesinin sonucudur. 1930 senelerinden önce yapılan hava araçlarında ağaç malzeme gerekli mukavemeti sağlamakta iken, 1940 senelerine doğru hızların ve kanat yüklemelerinin artması ile yerini çeliklere

bırakmaya başlamıştı. Ancak çelik malzeme ile hafif aynı zamanda yüksek hızlar için gereken aerodinamik verimliliği olan kanat, gövde ve kuyruk elemanlarının imalat zorluğu alüminyum alaşımlarının çok kısa bir zamanda esas hava aracı malzemesi olarak kabul edilmesine yol açmıştır. Günümüzde hava aracı ana elemanlarının hemen tümü alüminyum alaşımlardan imal edilmektedir. İmalatta kullanılan bu alüminyum alaşımları haddeleme veya döküm yolu ile üretilirler.

Alüminyum ile farklı maddeler, birleştirilerek oluşturulan alaşımlar hava araçları ana yapısında ve birçok parçasında geniş bir yelpazede kullanılmaktadır. Hava aracı yapısal parçalarında alüminyumun tercih edilmesinin birçok sebebi vardır. Alüminyumun hafifliği, atmosferde korozyon direnci, ısı ve elektrik iletkenliği ve kolay üretimi tercih edilmesindeki en önemli sebeplerdir.

Alüminyum fiziksel olarak saf hali yumuşak olduğu için hava aracı yapımı için yeteri kadar yüksek mukavemeti olmamaktadır. Ticari maksatlar için elde edilen alüminyum içinde kalan yabancı maddeler aracılığı ile, bu malzeme mekanik işlem sonucu bir miktar sertlik mukavemet kazanır. Bu basit alaşımlar ikinci derece hava aracı elemanları yapımı için uygundur, ancak yük taşıyan ve kırılması hava aracını tehlikeye sokabilen, birinci derece elemanların yapımı için daha yüksek mukavemeti olan alüminyum alaşımları kullanılır.





BUGÜN BİZ İKİ SEMT
ÖTEDEKİ BİR ADRESİ
BULABİLMEK İÇİN AKILLI
TELEFONLARI, NAVİGASYON
CİHAZLARINI, ELEKTRONİK
HARİTALARI HATTA
UYDULARI KULLANIRKEN,
ASIRLAR ÖNCE KİTALAR
ARASI SEYAHATLERİ
BİR PARÇA MİKNATİSA
SÜRTÜLMÜŞ İĞNELERLE
YÖN BULARAK YAPTI
İNSANLAR. TARİHİN
AKIŞINI DEĞİŞTİREN
GÜZERGAHLARA KULAĞA
BU KADAR BASİT GELEN BU
İCATLA VARILDI.



DÜNYANIN VE SEYAHATİN TARİHİNİ DEĞİŞTİREN BULUŞ:

PUSULA

İki mıknatıs çubuğunun bir eksen etrafında serbestçe salınıp mıknatısın bir ucunun, dünyanın “kuzey çekim”inin manyetik alanı tarafından çekilmesiyle iki ucu dengeye gelmesi ve birinin kuzeyi diğerinin güneyi göstermesi mantığından yola çıkılarak icat edilen pusula, insanlık tarihinin en önemli buluşlarından biriydi. Bugün havacılıktan denizciliğe, madencilikten dağcılığa sayısız alana hizmet eden bu icat önce denizciliğin ve insanlık tarihinin yönünü belirledi. Kıyıdan mümkün mertebe uzaklaşmadan yapılabilen denizcilik faaliyetleri ve buna bağlı olarak gelişen ticaret yollarının rotalarını değiştirip, yeni dünyanın kapılarını açan boyutu küçük ancak işlevi ölçülemeyen buluşun mucidinin kim olduğu uzun yıllar tartışıldı.

PUSULANIN ATASI “KALAMİT”

XVI. yüzyıla kadar denizciler uzak ufuklarda yollarını bulabilmek için “yer yuvarlağı” kullanıyor, enlem-boylam ölçümü yapıyor, gemilerinin yerini bu şekilde tespit ediyorlardı. Denizcilerin, karanın gözden silindiği mesafelere dümen kırarak yeni yerler keşfetme isteği de, kat edecekleri mesafe çoğaldıkça, karayı bir daha görememe korkusu da zamanla arttı. “Yer yuvarlağı”nın yeni dünyalar keşfetmek için yeterli olmayacağını ilk anlayan Çinliler oldu. M.S. 120 yılında yazılmış olan CungVey lügatinde, yerin mıknatıs üzerindeki yönlendirici etkisinden; Çin edebiyatındaki bazı hikaye ve şiirlerde, denizcilerin yoldaşı olan, yarısına kadar su dolu cam bir kap içine konmuş mıknatıslı bir iğneden bahsediliyordu. Çinli denizciler daha 7-8. yüzyıllarda



“Kalamit” adını verdikleri, pusulanın atası sayılabilecek bir alet kullanıyordu. Tüm bunlar pusulayı Çinlilerin icat ettiğine dair çok önemli kanıtlar olsa da bilim dünyasında pusulayı ilk kimin bulduğuna dair tartışmalar sürüyor. Bazı araştırmacılar, onu kullanmadan uzak denizlere açılıp geri dönmek mümkün olamayacağından pusulayı; 874’te İzlanda’yı fetheden, 932’de Grönland’ı keşfeden ve 1000 yılında -yani Kolomb’dan beş yüz yıl önce- Amerika’ya ayak basan Viking soyundan gelme Normanların icat ettiğini iddia ediyor. Açık denizlerde binlerce millik mesafeleri kat etmek ve hareket noktasına dönebilmek, pusula olmadan pek mümkün görünmüyor doğrusu. Saint Nicolas gemisinin seyir defterindeki, pusulaya çok benzeyen ve yön tayin eden bir aletin kullanılmakta olduğunu belirten 1294 yılına ait not da bu iddiaları destekliyor. Tartışmalar şöyle dursun; Çinlilerden Araplara, Araplardan da Haçlı Seferleri’yle Avrupa’ya geçtiği varsayılan ilkel pusulada usturlaplar kullanılıyor; bunlarla yıldızların yükseltisi bulunarak kabaca bir enlem-boylam hesabı yapılıyordu. Fakat boylam hesaplamalarındaki birkaç derecelik hata bile işlerin karışmasına, gemilerin kaybolmasına yetiyordu. Kesin yön tayin eden, bugün bildiğimiz pusulayı bulan ve ilk kez kullanan ise 1269 yılında, Pierre de Maricourt adında Fransız bir denizci oldu. Artık denizcilerin açık denizlerde dahi hata yapmayan bir rehberi, kıyıyı gözlerinden silmek için cesaretleri vardı. Okyanuslara açılacak, merak ettikleri coğrafyaları keşfedebileceklerdi. Çok geçmeden ardı

ardına, dünyanın ekonomik, siyasi ve kültürel dengesini değiştirecek coğrafi keşifler yapılmaya başlandı.

YAPIMI BASİT ETKİSİ BÜYÜK

Yüzlerce yıl önce denizcilerin yaptığı gibi, kendi pusulamızı yapmak hiç zor değil. Bir iğne veya ince bir çubuk parçasını (Bir atası düzleştirerek onu bile kullanabilirsiniz) bir mıknaşına 10-20 kez sürtün. Mıknaşınız yoksa evdeki bir konserve açacağına da sürtebilirsiniz. Yüzeyi geniş bir kabın (kek kalıbı veya fırın tepsi bile olabilir) ortasına suyun üzerinde kalacak bir mantar veya plastik parçası yerleştirin (Kolilerden çıkan köpük parçası da olur). Sürtünmeyle manyetizma verdiğiniz iğneyi tam orta yerine yerleştirin. İşte size sürtünmesiz bir yatak. Bekleyin. İğne yavaşça dönerek kuzeyi gösterecek. İşte, pusulanız size yön vermeye hazır! Pusulamız manyetik bir alet olduğu için çevresindeki metal cisimlerden etkilenebilir. Bu nedenle pusulayı yaparken ve kullanırken çevresinde; metal saat, çanta askısı, yüzük, araba, cep telefonu, bilgisayar, televizyon gibi manyetik alana sahip aletler olmamasına dikkat edin. Bu aletler pusulamızı şaşırtabilir.

Denizcilere umut olan Ümit Burnu, kaşifler ayak bastığı andan itibaren tarihin akışını değiştiren yeni dünya Amerika Kitası, Baharat ve İpek yollarının pabucunu dama attıran Hint Yolu, Galileo’nun ahını yerde bırakmamak üzere dünyanın yuvarlak olduğunun en önemli kanıtlarından biri kabul edilen dünyanın etrafında tamamlanan tam tur... Pusula olmasaydı bunların hiçbirini gerçekleştirmezdi.



Corendon AIRLINES

*35 Ülkeden 128 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde*

BOEING 737 OPERATOR



BUREAU
VERITAS
ISO 10002:2004



TÜVRheinland®
ISO 9001:2008

IOSA

IATA OPERATIONAL SAFETY AUDIT

corendonairlines.com



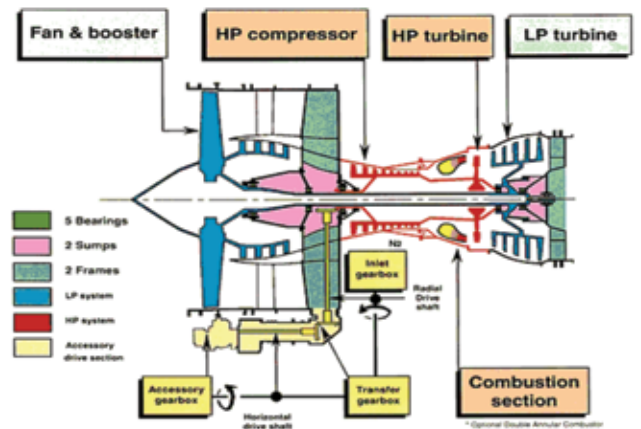
ENGINE AIR SYSTEMS (MOTOR HAVA SİSTEMLERİ)

Yazı: Ercüment Tarhan

G ünümüz jet motorlarından her türlü çalışma şartı altında gereken gücün elde edilebilmesi istenmektedir. Motordan istenen verimin sağlanması amacı ile öncelikle motora giren hava miktarının düzgün bir şekilde ayarlanarak kompresörde hava sıkışmasının (compressor stall) önlenmesi, aynı zamanda motorun yüksek sıcaklık altında çalışmakta olan türbin kısmının uygun şekilde soğutulması gerekmektedir. Bu görevlerin yerine getirilebilmesi amacıyla, motor hava sistemleri kullanılmaktadır. Motor hava sistemleri şu kontrol fonksiyonlarını yerine getirmektedir.

1. TURBINE CLEARANCE CONTROL

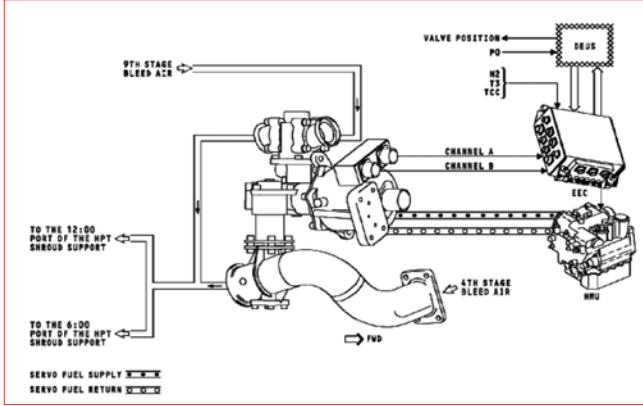
Motor hava sistemi, high pressure turbine (HPT) blade'leri ve low pressure turbine (LPT) blade'leri ile motor shroud'u arasında boşluğu ayarlamak amacıyla kullanılır. Bu boşluğun ayarlanması motorun yakıt sarfiyatının azaltılmasına yardımcı olur. Genellikle hava sistemi, rotor ile türbin kasası arasındaki boşluğu azaltmada kullanılır. Ancak motordan yüksek güç alınmasını gerektiren durumlarda, HPT blade'leri ile motor shroud'u arasındaki boşluk, türbin blade'lerinin sürtünmesini önlemek amacıyla artırılır. Turbine Clearance Control sisteminin alt sistemleri yandadır.



High Pressure Turbine Active Clearance Control (HPTACC)

HPTACC sistemi otomatik olarak çalışmaktadır. Electronic Engine Control (EEC) uçaktan ve motordan aldığı bilgileri değerlendirerek, High Pressure Compressor (HPC) 9. ve 4. kademe havalarını HPT shroud'ın soğutulmasında kullanır. EEC normal şartlarda PO bilgisini Air Data Inertial Reference Unit

(ADIRU) üzerinden almaktadır. Eğer bu mümkün olmazsa kendi üzerindeki PO portundan bu bilgiyi kullanarak Hydromechanical Unit'e (HMU) kumanda sinyali gönderir. HMU yakıt basıncıyla HPTACC valfe kumanda ederek, HPC 9. ve 4. kademe havasının HPT shroud'a gönderilmesini sağlar. EEC, motor N2 şaftının hızı, kompresör çıkış sıcaklığı (T3) ve PO bilgilerini kullanarak gönderilecek hava miktarını (TCC) hesaplar. HPTACC valf üzerinde bulunan actuator iki adet linear variable differential transformer (LVDT) sensöre sahiptir. LVDT sensörlerden biri EEC'nin A kanalına; diğeri ise B kanalına bilgi göndermektedir.



Çalışma modları

HPTACC sistemi 5 adet modda çalışmaktadır.

No Air: HPC 4. ve 9. kademe havaları tamamen kapalıdır. Bu durum motor çalışmıyorken ve herhangi bir arıza durumunda (valfin fail-safe konumu) gerçekleşmektedir.

Low flow 9th stage: EEC valf actuator'unu %8 açık konuma getirir. Bu durumda HPC 9. kademedan düşük akışlı bir hava sağlanır. HPC 4. kademe tam kapalıdır. Düşük yoğunluklu bir soğutma sağlanır.

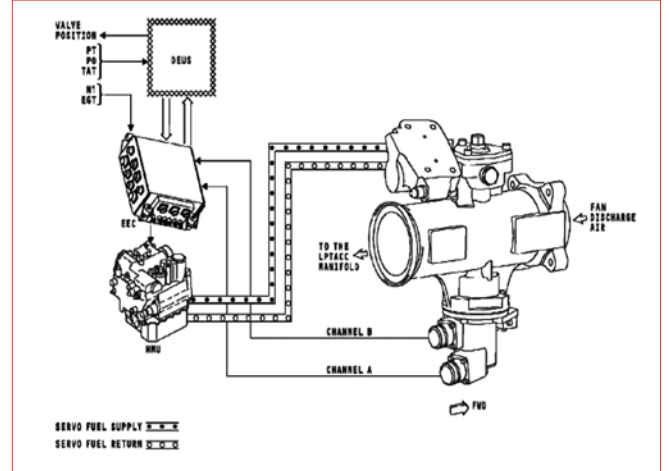
High flow 9th stage: EEC valf actuator'unu %37 açık konuma getirir. Bu durumda HPC 9. kademe valfi tam açık, HPC 4. kademe valfi ise tam kapalıdır.

Mixed: EEC valf actuator pozisyonunu %38 ile %99 arasında bir değerde ayarlar. Bu durumda, HPC 9. kademe tam açık, 4. kademe ise ihtiyaca göre modüleli olarak ayarlanıp, karıştırılmış bir hava gönderir.

Full 4th stage: EEC actuator'u %100 açarak, HPC 9. ve 4. kademe havalarının tamamını HPT shroud'a gönderir.

Low Pressure Turbine Active Clearance Control (LPTACC)

LPTACC sistem otomatik olarak çalışır. EEC PO, toplam hava basıncı (PT) ve toplam hava sıcaklığı (TAT) bilgilerini ADIRU üzerinden alır. Aynı zamanda, motor N1 hız bilgisi ve EGT bilgilerini motor üzerindeki ilgili sensörlerden almaktadır. EEC bu bilgileri kullanarak LPT case'e gönderilecek fan çıkış hava miktarını hesaplar. EEC HMU'ya bir sinyal gönderir ve HMU, LPTACC valf actuator'ünde bulunan pistonu harekete



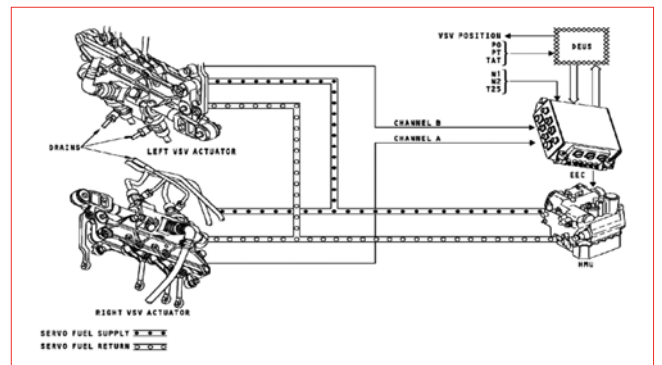
geçirmek için yakıt basıncını buraya yönlendirir. Bu yakıt basıncı sayesinde, LPTACC valf açılarak yeterli miktarda havanın geçişine izin verir. LPTACC valf actuator üzerinde iki adet rotary variable differential transformer (RVDT) sensör bulunmaktadır. Bunlardan biri EEC A kanalına, diğeri ise B kanalına valf pozisyon bilgisini göndermektedir.

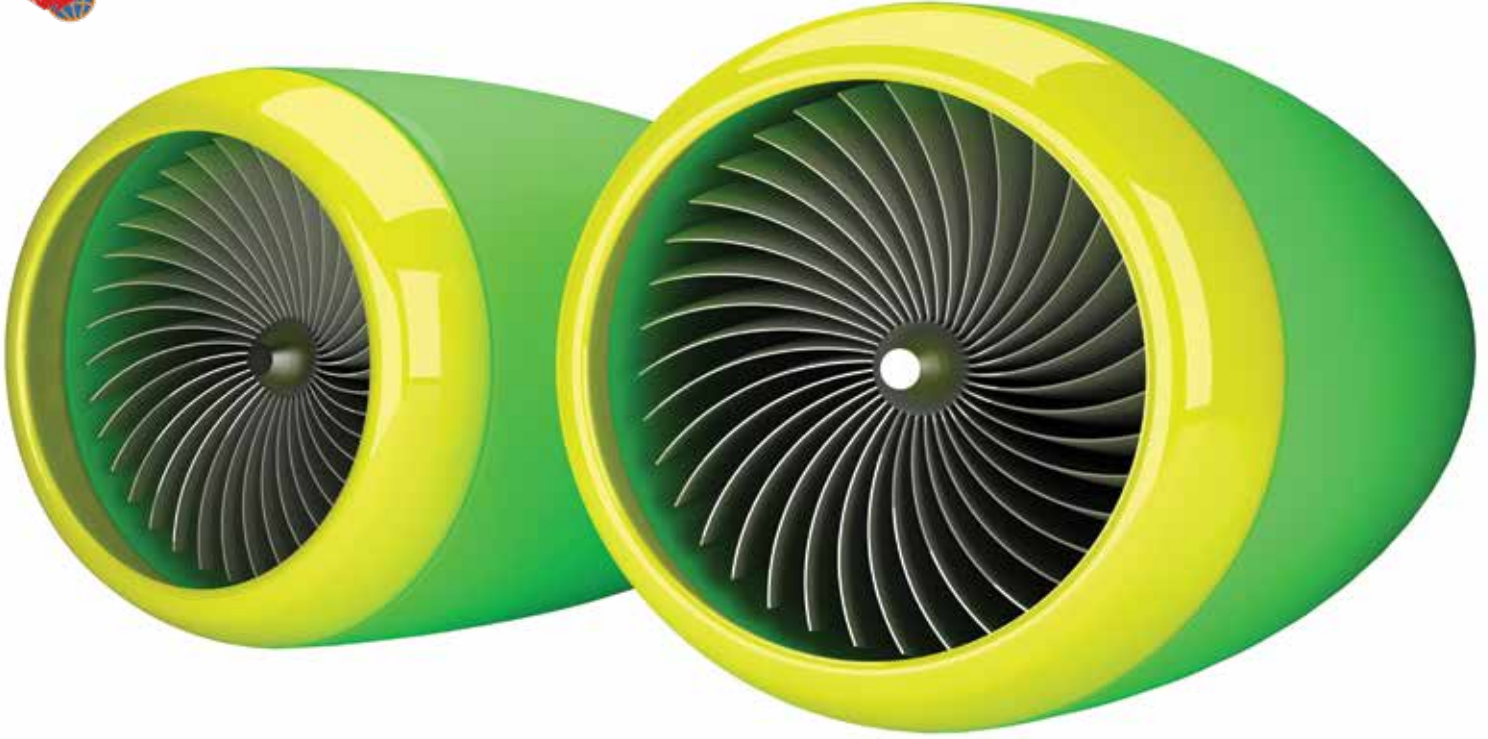
2. COMPRESSOR AIRFLOW CONTROL

Motorun kompresör kademelerindeki hava akışının düzensizliği yada sıkışması durumunda oluşan kompresör stall'u motorun düzgün bir şekilde çalışmasını engeller ve önlem alınmazsa motora daha fazla zarar verecek olan kompresör surge durumuna sebebiyet verir. Bu nedenle kompresördeki hava akışını düzenlemeye yardımcı olan Compressor Airflow Control sistemi kullanılmaktadır. Bu sistemin ana elemanları ise şunlardır.

TRANSIENT BLEED VALVE (TBV)

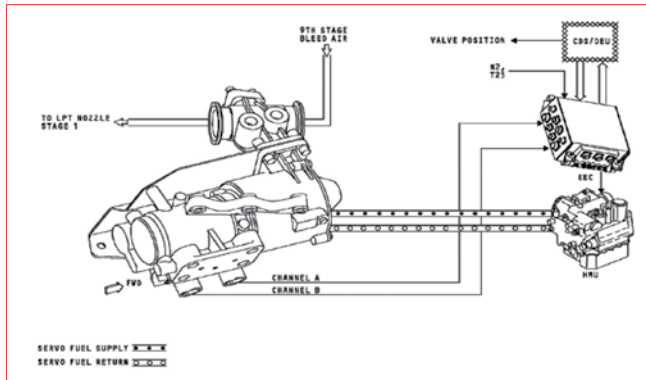
Transient bleed valve (TBV) sistemi HPC 9. kademesindeki hava miktarını kontrol ederek, fazla miktardaki havanın bir kısmını LPT 1. kademeye gönderir. Bu sayede TBV sistemi, motor çalıştırma ve motorun ivmelenmesi esnasında HPC stall margin'in artırılmasını sağlar. EEC motor N2 şaftı hız bilgisi ile HPC hava giriş sıcaklığı (T25) bilgilerini kullanarak N2 hız bilgisini doğrular. Motor çalıştırma sırasında TBV açık konumdadır. EEC tarafından N2 hız bilgisi motor idle değerine ulaştığı doğrulanınca TBV kapatılır. Motor ivmelenmesi durumunda ise; N2 hızı idle ile yaklaşık %76 aralığında iken TBV açık konuma geçer. N2 hızı %80'i aştığında ise tekrar kapanır.





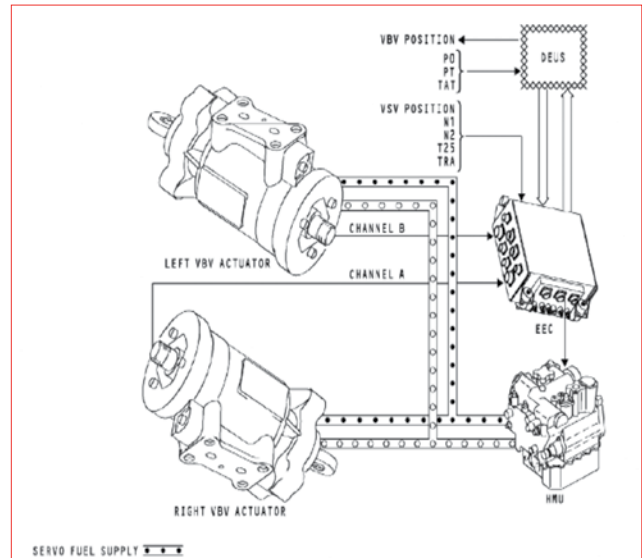
VARIABLE STATOR VANE (VSV) SİSTEMİ

VSV sistemi, HPC'deki hava akışını ayarlayarak, kompresör etkinliğini ve stall margin'i artırır. VSV sistemi otomatik olarak çalışmaktadır. EEC, TAT, PT ve PO bilgilerini ADIRU üzerinden, motorla ilgili bilgileri ise motor üzerindeki sensörlerden alır. Bu bilgileri VSV pozisyonunun hesaplanmasında kullanır. EEC, HMU'YA bir sinyal göndererek, HMU'nun VSV actuator'lerine yakıt basıncı göndermesini sağlar. Actuator'lere bağlı olan VSV'lerin tamamı aynı anda hareket eder. Her bir actuator'de bir adet LVDT sensör bulunmaktadır. EEC bu sensörlerden aldığı bilgiyle VSV'lerin pozisyonunu takip eder. VSV'ler N2 idle'dayken kapalı konumdadır. N2 artmaya başladıkça VSV'lerde açılmaya başlar ve N2 %95'e ulaştığında tam açık konuma gelirler. Eğer N1 yada N2 hızı maksimum hızın %1 üzerine çıkarsa VSV'ler kapanır.



VARIABLE BLEED VALVE (VBV) SİSTEMİ

VBV sistemi LPC çıkış havasının bir kısmını motorun bypass kısmına tahliye edilmesini sağlar. Motorun hızlı bir şekilde yavaşlatılması durumunda, VBV sistemi LPC stall'ünü önler. Düşük motor hızında ve thrust reverser açılması durumunda da; VBV sistemi yabancı maddelerin HPC'e ulaşmasını engeller. Bu



sayede motor hasarlanmalarından korur ve motor kararlılığının artırılmasını sağlar.

VBV sistemi otomatik olarak çalışmaktadır. EEC, PO, PT ve TAT bilgilerini ADIRU'dan; N1, N2, T25, VSV pozisyon bilgilerini ise motor sensörlerin alarak VBV'lerin pozisyon bilgisini hesaplar. EEC, HMU'ya bir sinyal göndererek, HMU'nun VBV actuator'lerine yakıt basıncı göndermesini sağlar. VBV actuator'lere bağlı olan VBV door'lar gerektiği kadar açılarak LPC çıkışından atılacak olan hava miktarını kontrol ederler. Her bir actuator'de bulunan bir adet LVDT sensör, EEC'nin VBV'lerin pozisyonunu takip etmesini sağlar.

Motorun normal operasyon şartlarında, VBV'ler N1 hızı arttıkça kapalıya gider. N1 %80'in üzerine çıktığında tam kapalı konuma gelir. Ancak EEC ani motor hız düşmelerinde, thrust reverser açılma durumunda yada potansiyel bir buzlanma durumunda VBV'leri açığa götürerek muhtemel bir stall durumunu engeller.

PEGASUS'LA DAHA UCUZA DAHA ÇOK YAZ!

Biletlerini şimdiden al,
daha ucuza daha çok uç!



HAYAT KISA,
PEGASUS'LA YAKALA!

flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS

BEKLENTİLERİN ÖTESİNDE BİR PERFORMANSA HAZIR MISINIZ?

İSTANBUL, BÜYÜK BİR ŞARKICIYA VE İTİRAF ETMELİ Kİ BÜYÜK BİR TİCARET ADAMINA EV SAHİPLİĞİ YAPMAYA HAZIRLANIYOR. JUSTIN TIMBERLAKE, 26 MAYIS'TAKİ KONSERİ İÇİN YİNE "KÜÇÜK SÜRPRİZLER" HAZIRLAMIS...

Justin Timberlake, The 20/20 Experience World Tour dünya turnesini İngiltere'den başlatarak neredeyse tüm Avrupa'yı gezdi ve 26 Mayıs akşamı İstanbul'da İTÜ Stadyumu'nu sallayacak. 64 konserlik turnenin 41. ayağı İstanbul için konserin tarihi ilan edildikten kısa süre sonra neredeyse tüm biletler tükendi, tabii hayli yüksek bir meblağı gözden çıkarıp sahneye en yakın nokta olan "diamond circle"dan onu izlemeye karar vermemişseniz. Ona 'Popun Prensi' diyorlar.

Yaptığı müzikten rap, rock, funk, soul, gospel, new wave, opera gibi farklı tatlar gelse de ağırlıklı olarak R&B türünde parçalar yorumluyor. Yaptığı düetler, yazdığı şarkılar, dansı, oyunculuğu, sahne şovları, katıldığı programlar, yarattığı markalar... Elini attığı her alanda tuttuğunu koparıyor bu genç adam.

İstanbul'da toplam üç gün kalacağı konuşuluyor Timberlake'in. Bu süreçte yapımcılardan bazı "haklı talepleri" olduğu ve programı dahilinde neler yapacağı basına sızan haberler arasında. Mesela Timberlake'in dünya starımız Tarkan'la bir akşam yemeğinde bir araya geleceği dedikoduları dolaşıyor. Bunun dışında sanatçının basına açıkladığı obsesif kompulsif kişilik bozukluğu dahilindeki temizlik takıntısına örnek olarak asansörü yalnız kullanmak, kapı kollarının sürekli dezenfekte edilmesi, kalacağı otelin bir katının kendine ayrılması, sıcaklığın devamlı 22 derecede sabit kalması, klima filtrelerinin değiştirilmesi, kendine özel bir spor salonu ve odasına bir oyun konsolu gibi istekleri oldu. Bu kadar ünlü ve sevilen bir adam için bunların hijyen ve güvenlik bakımından anlaşılır talepler olduğu söylenebilir.

ADAM OLACAK ÇOCUK

Bugün 33 yaşındaki JT'yi uzun zamandır tanıyoruz. Bizim "Adam Olacak Çocuk"larımız varken Amerika'nın meşhur çocuk ve gençlere yönelik "The Mickey Mouse Club" televizyon şovu Justin dahil birçok ünlüye, şöhret için şahane bir sıçrama tahtası oldu. JT'nin uzun zaman birlikte olduğu pop yıldızı ve sonraların skandal kraliçesi Britney Spears ve ünlü oyuncu Ryan Gosling bu furyanın önde gelen temsilcileri. Ryan Gosling oyunculuğa yönelirken JT, N'SYNC grubunun frontman'ı, yani en ön plandaki üyesi ve en popüler ismiydi. 1990'ların sonlarında genç yakışıklı adamlar, pop müzik yapıp dans ederek müzik piyasasında kıyasıyla rekabet ederken, burun farkıyla zaman zaman Back Street Boys zaman zaman N'SYNC kazandı. Ta ki boyband'ler "Ben yoluma yalnız devam edeceğim" diyen frontman'ler nedeniyle dağılana kadar. Back Street Boys cephesinden kayda







değer çok büyük bir yıldız çıkmadı ama Justin, N'SYNC'in medarı iftiharı olarak kariyerine yeni mihenk taşları ekleyerek bugünlere geldi.

2007-2012 arası kendini oyunculuğa verdi. Beyaz perdede çok defa oyunculuğu ve sesiyle yer aldı. 2008'de Aşk Gurusu ve Açık Yol'da başroldeydi. Facebook'un kuruluşunu anlatan "Sosyal Ağ" filminde Napster'ın kurucusu Sean Parker'ı canlandırdı. Cameron Diaz ile birlikte Kötü Öğretmen, Mila Kunis ile "Arkadaştan Öte" filmlerinde başrolü paylaştı. Geçen yıl oynadığı "Inside Llewyn Davis - Sen Şarkını Söyle" ise daha vizyona girmedi. MTV 2013 Ödül Töreni'nde N'SYNC ile yaptığı Reunion performansı ve yaptığı şov televizyonun unutulmazları arasına girdi.

TİCARET ONUN İŞİ

Kendi adı bile iyi pazarlanmış bir markayken JT'nin başka markalar yaratması şaşılabilecek bir gelişme değil. JT, Hollywood, Kaliforniya'da Chi, New York'ta Destino ve Southern Hospitality adlı üç restorana ortak. 2005 yılında çocukluk arkadaşı Juan Ayala'yla William Rast giyim markasını oluşturdu. Bu noktada 2009'da GQ tarafından en şık erkek seçildiğini 2013'te ise Yılın Erkeği seçildiğini hatırlatmak gerek.

JT, amatör bir golf tutkusunu memleketi Millington, Tennessee'deki Big Creek Golf Sahası'nı satın alıp 16 milyon dolar harcayarak Mirimichi Golf Sahası adıyla çevre dostu olarak yeniden yapılandırarak perçinledi. Ayrıca 901 adında bir



tekila markasına sahip ve en büyük sosyal ağlardan Myspace'e ortak, Myspace merkezinde kendine ait bir ofisi var. Bu arada McDonalds'ın dillere pelesenk sloganı "I'm lovin' it" yani "İşte bunu seviyorum" da bizzat kendisine ait.

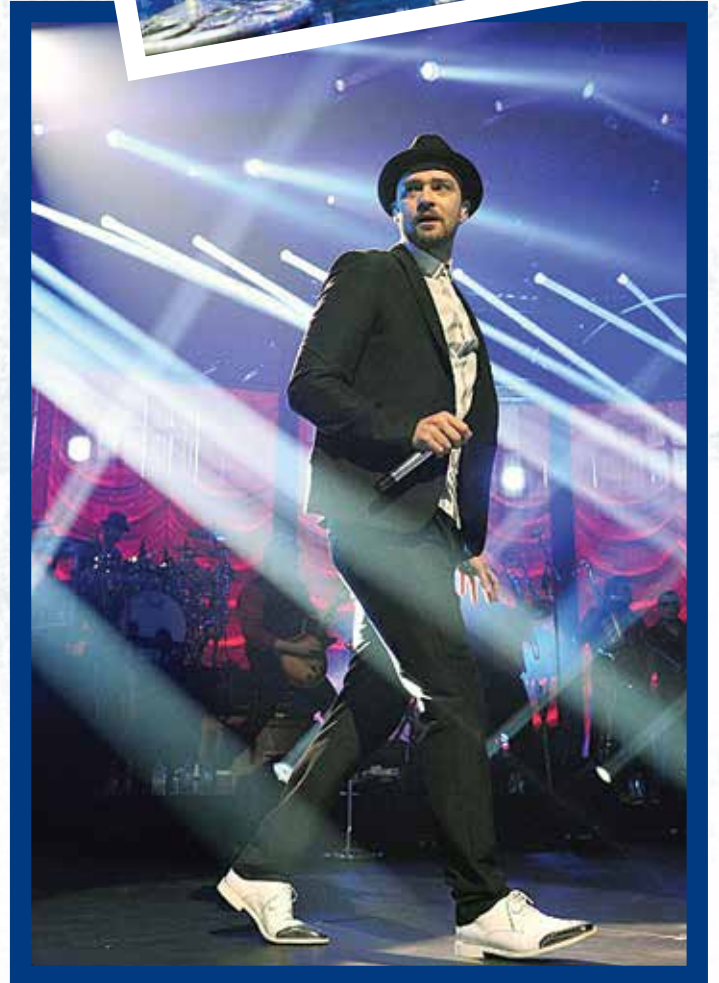
ŞOV ZAMANI

Sahne karıyor ve JT hayranları nefesini tutuyor. Birazdan JT'nin görüneceği sahnedeki dev perdeden hareketli spotlar parlak ışıklar saçmaya başlıyor. Justin'in sesi duyuluyor ve orkestra Pusher Love Girl'i çalmaya başlıyor. Dev bir perdeye yansımış Justin'in silueti görünüyor.

Bu Micheal Jackson'ın sıklıkla kullandığı bir sahne hilesi. Justin sahne pozunu verip birkaç saniyeliğine hareketsizce şarkıya gireceği yeri bekliyor. Çığlıklar, ısıklar... Şarkıya giriyor ve dans etmeye başlıyor, dansı büyük hayranı olduğunu bildiğimiz Jackson'dan izler taşıyor, hatta ufak ufak "moon walk" bile yapıyor. Jackson için yazdığı Rock Your Body şarkısıyla zaten bunu açıkça deklare etmişti ancak tüm bunları taklit olarak nitelenecek çok büyük hata olur çünkü Justin, kendine has dans tarzını onu ilk gençliğinden tanıdığımız N'SYNC günlerinden beri geliştirip güncelliyor. İnsanlara özledikleri Jackson'ı animsatmak oldukça şık bir jest sadece.

Tom Ford'un bu turne için hazırladığı koleksiyondan şık bir takım elbise var üzerinde, 1930'lardan gelen bir beyefendiye benziyor. Tom Ford zaten "Justin muhteşem bir stile sahip ve ne istediğini biliyor. Bu da onun için tasarlamayı büyük bir zevk haline getiriyor" diyerek Justin'le çalışmanın keyifli olduğunu belirtiyor. Hayranların çığlıkları ilk şarkının performansını bitirene kadar kesilmiyor. Sahne dekoru, efektler, kostümler, dansçılar... Hepsini tarif edebilecek en doğru kelime ihtisamlı. Bu turne Justin'in dünya çapında dört milyondan fazla satan The 20/20 Experience 1 ve 2'nin tanıtımı olduğundan ağırlıklı olarak bu iki albümdeki parçalar sırayla çalınıyor. Mirrors, TKO, Suit&Tie gibi The 20/20 Experience serisinden şarkıların yanı sıra hasretle beklenen Cry Me a River ve What Goes Around... Comes Around gibi Justin hitleriyle izleyici coşuyor.

Tüm bunlar turnenin ilk konseri New York Barclays Center'da yaşananların ufak bir kısmı, İstanbul izleyicisini nelerin beklediğini 26 Mayıs öncesi öğrenemeyeceğiz.





Beyaz perdenin melek anneleri

SİNEMA GERÇEK HAYATI TAKLİT EDER. SÖZ KONUSU ANNELİKSE BUNU NE KADAR BAŞARABİLİR BİLMİYİZ AMA SİNEMANIN ENTERESAN ANNELERİNİ SİZİN İÇİN DERLEDİK. BU VESİLEYLE TÜM MELEKLERİN ANNELER GÜNÜ'NÜ KUTLAMAK İÇİN...

SİRKE GİBİ EKŞİ, BAL GİBİ TATLI ADİLE ANA

Belirli bir Türk filminin değil, Türk filmlerinin harika annesiyle karşınızdayız. Adile Naşit'ten söz ediyoruz elbette. Sizi bilmeyiz ama onun çok sayıda anne rolü içinden biz Neşeli Günler'i seçtik. Gerekçemiz basit: Harika bir anne olmasına rağmen doğru bildiği uğruna çocuklarının yarısından ve aslında çok sevdiği kocasından ayrı yaşamaya cesaret edecek kadar yürekli durması! Adile Naşit'in canlandırdığı adası bir adım geri atmaz, iyi turşu sirkeden yapırl! Ama kuzuları ister yanında olsun ister uzakta, sevgisini bir an üzerlerinden eksik etmez

Hababam serisinde bir okulun tüm öğrencilerine, hatta yer yer hocalara da annelik yapmasını da es geçemeyiz elbette. Hafize Ana'nın hakkı unutulur mu! Nur içinde yatsın.

Naşit tek örnek değil, Fatma Girik'in Meryem ve Oğulları'nı, Meral Taygun'un Gelinlik Kızlar'ını, Türkan Şoray'ın yavrusuyla zorluklara sürüklenen Selvi Boylum Al Yazmalım'ını ve sayısız harika Türk filmi annesi de aklımızda. Ama gelin itiraf edelim; büyük oyuncu Aliye Rona ile simgeleyebileceğimiz anneler, özellikle Yeşilçam uvertürlerinde biraz daha çoğunlukta.

ONUN GİBİSİ BULUNMAZ

Söz konusu çocukları için "saçını süpürge etmek" ise, sinema tarihi bunun örnekleriyle dolu. Ancak bu rol için öyle bir karakter seçelim ki hem çok ama çok tembel ve bira hayranı kocasından minimum destek alsın hem çocuklarından biri tam bir baş belasıyken diğeri fazla gelişmiş zekası ve hassasiyetleriyle bambaşka dertler çıkarsın, bu arada bir de bir türlü büyümeyen küçük bir bebekle uğraşmak zorunda kalsın ve buna rağmen "neredeyse kusursuz" bir anne olarak ışılsın istedik. Evet, huzurlarınızda Marge Simpson: Tuhaf görünümüne rağmen tanıdık karakteriyle Simpsons ailesini yıllarca ayakta tutan muhteşem çizgi karakter. Fedakarlıkları Homer'a aşık olup muhtemel bir kariyeri reddederek sıkıcı Springfield kasabasında kalmasıyla başlar; çocuklarını vampirlerden korumaya kadar uzanır. Anneler Günü vesilesiyle önünde saygıyla eğiliyoruz.



O ŞİMDİ ÇOK UZAKLARDA...

Her yavru anasının kuzusudur; yaş kaçarsa ersin. Peki ama bir de bu kuzucuk, üstelik daha 14 yaşındayken müzik yazarı olmak sevdasıyla bir rock grubunun peşine takılırsa, onlar ne yiyorsa yiyip onlar ne içiyorsa içerek turnelerde kaybolursa... 1970'lerin başında geçen Almost Famous'ta müzik ve yazarlık sevdalı William Miller'in Frances McDormand tarafından canlandırılan annesi Elaine, endişelerini yatıştırmak için genellikle arkadan gelen gürültülü seslerle kesilen telefon konuşmalarıyla yetinmek zorundadır. Az çok muhafazakar bir kadın olan Elaine, film boyunca annelikten gelen koruyuculuk güdülerıyla yetenekli oğlunun hayallerine destek olma niyeti arasında gider gelir. Aslında tutunacağı tek dal, oğluna duyduğu güven ve bugüne dek onun kalbinde depolamayı başardığı sevgidir. Küçük bir not: Miller'in peşine takıldığı hayali "Stillwater" grubunun rock efsanesi Led Zeppelin topluluğunu temsil ettiği söylenir...



ÇOCUKLARIM İÇİN, TABİAT ANA İÇİN!

Aslında hikaye anneliğin zorlukları değildi. Gerçek bir davadan yola çıkılarak 2000 yılında üretilen "Erin Brockovich" hakkında ilk söylenecek şey, "çevreci" bir film olduğudur elbette. Üç çocuğuyla ve giderek kabaran borçlarıyla yeni bir hayat kurmaya çalışan Erin Brockovich, hem yeni taşındığı bölge adına iyi bir şeyler yapmak, hem de alacağı tazminatla çocuklarının istikbalini kurtarmak için sıra dışı bir yol seçer: Pacific Gas and Electric isimli enerji şirketinin aslında suyu zehirlediğini ve bunun bölgede artan kanser vakalarıyla ilişkisini ispatlamak. Julia Roberts'ın canlandığı Erin'in hikayesi biraz iddialı görünebilir. Ama hangi "yalnız anne" çocukları için iddialı bir çaba içinde değil ki! Üstelik, analık en çok da tabiata yakıştırdığımız bir meziyetken Brockovich tabiat anayı koruma hırsıyla bile listemize alabiliriz.



OĞULLA EŞ ARASINDA

Babam ve Oğlum'un annesi, babaannesi Nuran, pek çok annenin farklı biçimlerde de olsa yaşadığı ikilemin en kristal hali. Kocasının öfkesiyle oğlunun zor durumu arasındaki dengeyi kurmaya, çekilen tahammül edilemez acılardan sonra dahi sevgiyle, anlayışla aile bireylerini yan yana tutmaya çalışan Nuran, kuşkusuz özel bir karakter. Belki de onu bu kadar samimi ve özel kılan, Hümeysra'nın nefes kesen performansı. Hayat hiçbir anneyi böyle ikilemlerde bırakmasın diyerek aldık onu listemize.



İLK ADIM SAMSUN

19 MAYIS 1919

Yazı: Dr. Handan Diker
Yeditepe Üniversitesi Öğretim Üyesi
handandiker@gmail.com

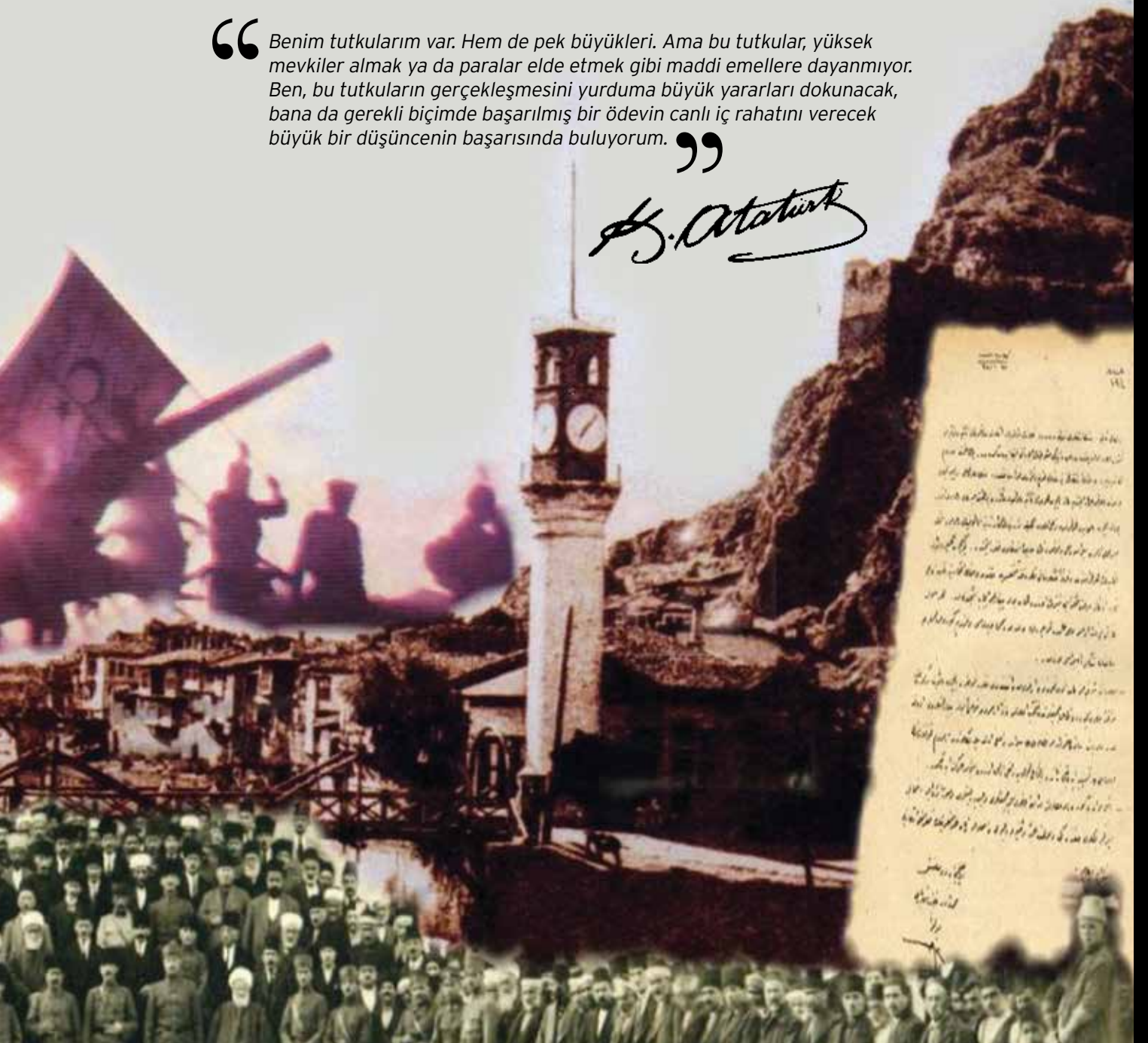
1 9 Mayıs 1919, Türk inkılabının ilk adımı, başlangıcıdır. Gerçekten de artık bu tarihlerde son günlerini yaşayan Osmanlı İmparatorluğu, hızla çöküşe doğru gitmekte idi. Bir yandan Mondros Mütarekesi'nin uygulanmasıyla imparatorluk hemen tasfiye edilmeye ve ardından da ülke hızla işgal edilmeye başlandı. Başkent İstanbul'un da işgaliyle burada fazla etkili olamayacağını düşünen Mustafa Kemal, artık Anadolu'ya geçme girişiminde bulundu. Karadeniz'de baş gösteren karışıklıklar, ayaklanmalar ve ardından gelen bir Pontus Devleti kurma girişimleri sonucunda Mustafa Kemal, bu asayişsizliği düzeltmek ve aslında Anadolu'ya bu yolla geçerek burada bir ulus devlet kurmak için hazırlıklara başlamıştır. Merkezi Erzurum'da bulunan 9. Ordu Müfettişliği'ne (bu ordunun adı 15 Haziran 1919'da 3. Ordu olarak değişmiştir) atanmıştır. Nihayet takvimler 16 Mayıs 1919'u gösterirken Padişah Vahdettin ile Yıldız Sarayı'nda görüşerek İstanbul'dan ayrılmıştır. Samsun'a varınca buradan sadaret makamına çektiği bir telgrafta şöyle demiştir: "İzmir'in Yunanlar tarafından haksız yere işgal edilmesi, millet ve ordu tarafından kabul edilemez. Ancak şimdilik suskunluğumuzu koruyoruz." Mustafa Kemal daha sonra 24 Mayıs 1919'da bu kez karargâhını Samsun'dan Havza'ya nakletmiş ve bunun tamamen durumun güvenliğiyle ilgili olduğunu belirtmiştir. Ardından da Amasya'ya geçerek Amasya Genelgesi'ni yayınlamıştır. Genelgede halka seslenerek onları uyarmış, tehlikelerin neler olduğunu sıralamıştır. İşte önce Samsun sonra Havza ardından da Amasya ilk uyanışın, inkılabın ilk adımlarının atıldığı kentlerdir. Sonra da Ankara'da Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılması ile yeni Türk Devleti kurulmuş olacaktır. Böylece temelleri daha meşrutiyet yıllarında atılan ve Samsun'a çıkışla hayata geçirilen bu kurtuluş programı, 19 Mayıs 1919'da başlamıştır. Mustafa Kemal daha Sofya'da askeri temsilcilik görevinde bulunduğu yıllarda kendisini ve yaşam ilkelerini arkadaşlarına yazdığı bir mektupta şöyle dile getiriyordu. İşte Mustafa Kemal ve işte onun yaşam ilkesi: "Benim tutkularım var. Hem de pek büyükleri. Ama bu tutkular, yüksek mevkiler almak ya da paralar elde etmek gibi maddi emellere dayanmıyor. Ben, bu tutkuların gerçekleşmesini yurduma büyük yararları dokunacak, bana da gerekli biçimde başarılı bir ödevin canlı iç rahatını verecek büyük bir düşüncenin başarısında buluyorum. Bütün yaşamımın ilkesi bu olmuştur. Ona çok genç yaşta sahip oldum ve son yolculuğuma kadar da korumaktan geri kalmayacağım."





“ Benim tutkularım var. Hem de pek büyükleri. Ama bu tutkular, yüksek mevkiler almak ya da paralar elde etmek gibi maddi emellere dayanmıyor. Ben, bu tutkuların gerçekleşmesini yurduma büyük yararları dokunacak, bana da gerekli biçimde başarılı bir ödevin canlı iç rahatını verecek büyük bir düşüncenin başarısında buluyorum. ”

K. Atatürk





SOĞUK HAVA ŞARTLARININ GETİRDİĞİ TEHLİKE...

Yazı: Arif Şankaya, Hasan Büber

1 3 Ocak 1982. Washington National Havalimanı'ndaki uçaklar karla kaplanmıştı. Hem kar yağışı hem de dondurucu soğuklar yüzünden öğleden sonra 02:15'te 74 yolcusu bulunan Air Florida'nın 90 sefer sayılı uçağı çoktan havalanması gerekirken terminal kapısında pistte biriken karın temizlenmesini bekliyordu. 90 sefer sayılı uçuşu, her ikisi de Floridalı olan Kaptan Larry Wheaton ve 2. Pilot Roger Pettit tarafından yönetilecekti. 02:45'te uçağa de-icing (kanatlar ve kontrol yüzeyleri üzerinde biriken kar ya da oluşan buzları temizlemek ve bir süre yeniden oluşumunu engellemek için yapılan işlem) uygulanmaya başlanmıştı. Bir saat sonra National Havalimanı, tekrar uçuşlara açılmış oldu. İniş ve kalkış için bekleyen 20'den fazla uçak bulunuyordu. Kaptan Wheaton, New York Air'e ait olan DC-9'dan sonra kalkış yapacaktı. Air Florida'nın 737'si piste doğru hareket ederken kabin kontrolleri de tamamlanmıştı. Uçuş ekibi nihayet kalkış için pozisyon olarak check list'i (kalkış öncesi yapılması gereken işlem ve kontrollerin listesi) uyguladılar. Bu uçuşta 2. Pilot Pettit kumanda edecek, Kaptan Wheaton ise göstergeleri takip edecekti. Uçak pistte hızlanmaya başladı, havalanmak için kalkış hızı olan 130 knot (240 km/h) hıza ulaşmak zorundalardı. 2. Pilot, EPR (motordan alınan itkiyi temsil eden parametre) göstergesinde

bir yanlışlık olduğundan şüphelense de pistte hızlanmaya devam ettiler. Kalkışı gerçekleştirdikten sonra uçak sesli bir şekilde sarsılmaya başladı, kokpitte ise stick shaker (kanatlardaki kaldırma kuvvetinin yetersiz kaldığını gösterir) uyarısı ile levyeler sarsılmaya başladı. Kaptan Wheaton, uçağa burun aşağı kumanda vererek krizi aşmak istese de kalkıştan sonra henüz bir dakika bile geçmemişken 90 sefer sayılı Air Florida uçağı düşüyordu. Kokpit ekibi motor gücünü düşmeden 5 saniye önce artırmıştı ama çok geç kalınmıştı. Uçak önce Potomac Nehri üzerinde bulunan 14. Cadde Köprüsü'ne çarptıktan sonra nehrin dondurucu sularına gömüldü. Yüzeyi tamamen buz tutmuş nehre gömülen uçakta bulunan 79 kişiden 6'sı yüzeye çıkmayı ve 5'i bir polis helikopteri tarafından kurtararak hayatta kalmayı başarabildi. Köprü üzerinde ise araçları içerisinde ölenler ve yaralananlar bulunuyordu.

KAR BİRİKİNTİSİ

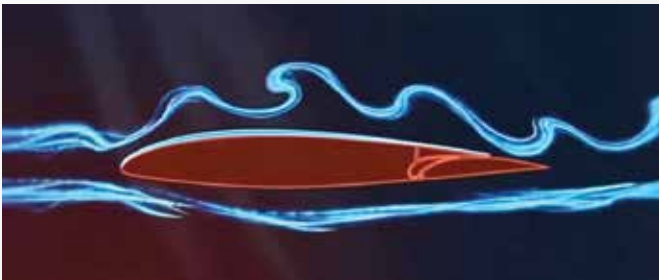
Kazadan birkaç saat sonra NTSB (Ulusal Taşımacılık Güvenlik Bürosu) çalışmalarına başlamıştı bile. Araştırmacıların ilk şüphelendikleri sebep, Washington'u felç eden kar ve dondurucu soğuktu. Air Florida'nın kalkıştan sonra bir kilometre kadar havada kalabildiği ve neredeyse hiç irtifa kazanamadan düştüğü anlaşılıyordu. Araştırma ekibindekiler kar yağışı sebebiyle bir

saatten fazla rötör yapan uçağın düşüşüne kanatlarında rötör sırasında biriken karın sebep olabileceğini düşündüler; bu, uçağı tırmanıştan alıkoyabilecek bir sebepti. Kanatlar üzerinde oluşan buz ve biriken kar kanat üzerinden geçen hava akışını bozarak kanatların kaldırma kuvvetini kaybetmesine sebep olabilirdi. Yağışlı ve soğuk havalarda kalkış öncesi yapılan De-icing işlemi hayati önem taşır. Kanat üzerinde bulunan küçük miktarlardaki kar veya buz oluşumu bile kanadın performansını etkileyebilir. De-icing kayıtları incelendiğinde uçağı uygulanan karışımın yüksek etkili olmamasına rağmen yapılan hesaplamalar sonucunda kaza günü hava koşullarına göre yeterli olduğu görüldü ve o gün de-icing yapılan diğer uçaklar da sorunsuz kalkış yaptığından uygulamanın yeterli olduğu kanısına vardılar.

PROSEDÜR DIŞI TEMİZLEME

Araştırmacıların Air Florida'nın 737'sinin nasıl düştüğünü anlamaları için somut kanıtlara ihtiyaçları olsa da neredeyse tüm enkaz sular altındaydı. Uçağı parça parça nehirde çıkarmaya başladılar. Kazadan bir hafta sonra CVR (kokpit ses kayıt cihazı) ve FDR (uçuş verileri kayıt cihazı) hasarsız bir şekilde araştırma ekibine ulaştı. 1982 yılında FDR içindeki bilgiler kısıtlı olmasına rağmen dikkat çekiciydi. İlk dikkat çeken uçağın pistte kalkış hızına ulaşmasının normalde 30 saniye sürmesi gerekirken 45 saniye sürmesi idi. Yani uçağın hızlanması uzun zaman almıştı. Uçak ancak pist boyunca hızlanacak kadar güce sahipti, tırmanmaya geçince de güç yetersiz kalmıştı. 1982 yılında FDR motor parametrelerini kayıt edemiyordu. Araştırma ekibi CVR'da ipucu aramaya koyuldu. Pilotlar DC-9'ın arkasında kalkış için sıra beklerken kötü hava koşulları hakkında konuşuyorlardı. De-icing uygulanalı bir saat olmuştu, bu durumda uçağın pist için oluşan sıradan çıkıp de-icing yaptırırsa tekrar pist sırasına girmesi gerekiyordu. Kaptan ise uçağı sıradan çıkarmadan de-icing işlemi yerine tamamen prosedür dışı bir başka strateji uyguladı. Uçağı DC-9'ın egzozuna doğru yönelterek kanatlardaki buzu çözerek atıklarını düşünüyordu. DC-9'ın egzozundan çıkan hava akımı 100 km/h hızla ve 300 derece sıcaklıktaydı. Eğer kanatlarda buz ya da kar varsa onları erittikten sonra soğuk hava altında tekrar buz halini almalarına yol açabileceğinden kaptanın bu hareketi uçuşu daha da tehlike altına sokmuş oldu.

Araştırmacılar hala motor gücünün neden düşük olduğunu çözememişlerdi. 2. pilot pistte hızlanırken bir şeylerin ters gittiğini fark etse de kaptan onu her şeyin yolunda olduğuna ikna etmişti. Kalkışta EPR gibi göstergeler uçağın ağırlığı ve hava koşulları gibi etmenlere göre hesaplanır ve hedef değerler belirlenir. Bu değere geldiğinde motorların kalkış ve tırmanış için yeterli gücü sağladığı anlaşılır. Belki de ulaşılması gereken değerde yanlışlık vardı, bu durum uçağın neden pistte hızlanmasının uzun zaman aldığını ve tırmanış için gücünün yetmediğini açıklıyordu. Araştırma ekibi motorların ne kadar güç sağladığına FDR kayıtlarından ulaşamadıkları için 737'nin CVR'ından ses analizi yaparak ulaşılar. CVR kokpitteki seslerin



yanı sıra 737'de kokpite oldukça yakın bulunan motorların sesini de arka planda kayıt etmişti. Jet motorların dönüş hızlarına göre değişik frekansta ses yaymalarından faydalanarak motor gücüne ulaşılar. Sonuçlar sarsıcıydı, ses analizi motorların kalkış sırasında yüzde 70 güç sağladığına ulaştığını söylüyordu. Kalkış sırasında tam güç uygulanması gerekirken neden daha düşük güç uygulandığı halen cevaplanamayan bir soruydu. Enkazdan çıkarılan EPR göstergesi bu soruya cevap olabiliirdi. EPR önemli motor parametrelerinden biridir. Motorun hava alığında bulunan bir sensörden basınç bilgisini alarak motorun içinden geçen havanın basıncındaki artışı ölçer ve kokpite motorun itki değeri hakkında bilgi verir. CVR'dan kalkış sırasında 2. pilot bu göstergelerde bir problem olduğunu düşünse de kaptan yalnızca hız göstergesine odaklanarak sorunu göz ardı ettiği anlaşıldı. Bir diğer ilginç nokta ise enkazdan çıkarılan EPR'in düşme anında donmuş göstergesinin; motordan alınamayacak kadar yüksek bir değeri gösterdiğiydi. Araştırmacılar 737 motorlarında EPR sensörünü de kapsayan anti-ice (buz oluşumunu engelleyen ısıtıcı sistem) olmasına rağmen sensörün gözeneklerinin buzlanma nedeniyle kapandığını varsayarak ellerinde somut kanıt olmasa da durumu simüle etmeye karar verdiler. Başka bir 737'de sensörün gözeneklerini bir parça bant yardımıyla kapatarak EPR değerlerinin gerçekte olduğundan daha yüksek gösterildiğini gözlemlediler. Uçuş ekibi kazadan önce motorlardan alınan güç yeterli olmasa da EPR'dan aldıkları yanlış değerle tırmanışa yetecek kadar güçleri olduğunu zannetmişti. 2. pilot çarpmadan 5 saniye önce motor gücünü arttırsa da çok geç kalmıştı. Bu senaryodaki yeni soru ise motorda anti-ice sistemi bulunmasına rağmen neden sensör buzla kaplanmış olabiliirdi. CVR'dan uçuş ekibinin check list sırasındaki konuşmaları dinlendiğinde ise anti-ice sistemin devre dışı olduğu duyuluyordu. Kötü bir kar fırtınası altında anti-ice kapalıydı ve her iki pilot da açık olması gerektiğini düşünemedi. Pilotların mesleki geçmişleri incelendiğinde benzer hava koşullarında sadece birkaç kez iniş-kalkış tecrübeleri bulunmasının ve rötör sebebiyle acele ederek bir an önce havalimanından ayrılmak istemelerinin kazaya sebebiyet vermiş olduğu görüldü.

İŞYERİNDE ÖNGÖRÜ EKSİKLİĞİ, FARKINDA OLMAMAK, MONOTONLUK

Yazı: Şebnem Bayezit
Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitmeni

1900'lü yılların başında işletmelerde daha hızlı üretime daha az hata ile ulaşmak için çalışanların bir işte uzmanlaşması ve sürekli aynı işi yapması fikri öne atılmıştı. Zaman içinde işgörenlere belli işler yaptırılarak bu teorinin işe yaradığı ispat edilmiştir. Ancak klasik dönemde insan faktörü göz önüne alınmamış, neoklasik döneme geçişle işletmelerin başarısında işgören diye yeni bir kavram ortaya çıkmıştı. Bu dönemin bilim adamlarına göre işletmelerde insan önemli bir yer tutmaya başladı. Bundan sonra sorulan soru, "İnsan çalışırken neden bazı davranışları sergiler ve bu davranışların ardında yatan sebepler nelerdir?" oldu. Bu soruların cevapları bulunduğunda insan kaynaklı hatalar azaltılacak ve en iyi iş, en iyi işçi ile elde edilecekti. Endüstriyel psikolojinin gündeme gelmesiyle beraber işletmelerde çalışan psikolojisinin önemi artmış özellikle monotonluk ve öngörememe nedeniyle yapılan hataların neden meydana geldiği üzerinde durulmaya başlanmıştır.

Monotonluk nedir? Aynı tempoda, aynı iş sürekli olarak yapıldığında o işe ait bir bezginlik meydana gelir artık. Çalışanlar öngörü yani tahmin edememe kaynaklı hatalar yapmaya başlarlar ya da işin sonuçlarını boşverirler.

Monotonluğun tek sebebi rutin (aynı) işi yapmak değildir. Çalışma ortamındaki stresin, baskının, yönetim ile çalışanlar arasında pozitif iletişimin olmamasının, çalışanlar arasında iletişimdeki kopukluğun ve kişinin beklentilerinin monotonluğa neden olduğu araştırmalar sonucunda bilinen bir gerçektir. Bunların dışında çalışanların yoğun bir tempoda çalışmaları, birbirlerine karşı yabancılaşmaya, birbirlerinden uzaklaşmaya sebep olacağı için yaptıkları işten haz alamama görülecektir. Bir süre sonra monotonluğu yaşamaya başlayacak olan bu çalışanlar, kısır bir döngü içine girerler. Monotonluk duygusu işgörene kendisini mutsuz, gergin, huzursuz, sıkıntılı hissettirir ve işgöreni bir çıkmaza doğru sürükler.

Öngörü yeteneği nedir? Eski çağlarda kehanet diye adlandırılan, insandaki basiret duygusu diye de bilinen, yaşanan olaylar karşısında nasıl bir sonuçla karşılaşılacağına önceden bilinmesidir diye tanımlayabiliriz. Aslında işine hakim, yaptığı iş ile ilgili tecrübesini de ortaya koyabilen ve bu sayede henüz yaşanmamış

olanı önceden görebilen kişilerdeki yetenektir demek en doğru tariftir.

Özellikle insan hayatının son derece önemli olduğu işlerde monotonluk, öngörü eksikliği ya da bazı şeyleri göz ardı etmek insan canını pamuk ipliğine bağlamaya neden olur.

Bazı işler rutin olmaları nedeniyle çalışanlarda monotonluğa sebep olacaktır. Bu da çalışan öngörüsünün önemli olduğu işlerde bir çeşit körlüğe sebep olacaktır. İşin rutini dışındaki diğer olumsuz koşulları kaldırmak, yöneticilerin dikkat etmesi gereken hususlardır. Yeri geldiğinde yapılan işler genişletilmeli, çalışanlara hep aynı iş ya da iş türleri yaptırılmamalı, çalışanlar yeni şeyler öğrenmeli ve öğrenmeye teşvik edilmeli. Öngörü sahibi olunması ile ilgili detaylar çalışanlara eğitimlerle aktarılmalı.

Rutin olarak yapılmak zorunda olan işlerin kontrolleri sonrasında personel "Arızayı çözdük ya da bu işi de bitirdik dediği an itibariyle ya bir kaza olursa ne olur?" sorusuna cevap verebilecek öngörüye, yani çok boyutlu düşünebilme yeteneğine sahip olmalı. Bazı insanlar bu yeteneğe doğuştan sahipken bazı insanlar sonradan işe bağlı olarak ve yaşanan olaylarla öngörü sahibi olabilirler. İşletmenin çalışanlarla ilgili stratejisi ne olmalı? Çalışanların profilleri iyi bilinmeli. Bu doğrultuda çalışanlar yeteneklerine göre doğru görevlerde çalıştırılmalı. Hatta verilecek eğitimlerle yetenekleri artırılmalı.

Özellikle şirketine aidiyet duygusu besleyen çalışanlarda, monotonluğun yaratacağı olumsuz etkilerin olmadığı görülmüştür. Aidiyet duygusuna sahip çalışanlar, kendilerini işletmelerinin bir parçası olarak gördükleri için çalıştıkları kuruma biz diye bakarlar. Biz kavramı, güçlü olan işletmelerin sihridir diyebiliriz. Bu duygu sayesinde çalışanlar yapacakları işi sahiplenirler ve o işi en iyi şekilde sonuçlandırır. Öngörü sahibi olan nice çalışanlarla beraber omuz omuza...

dirty
dozen-8



YERYÜZÜNÜ ŞEKİLDEN
ŞEKLE BÜRÜNDÜREN
VOLKANLAR, GÖĞE
YÜKSELEN DAĞLARI
OLUŞTURURKEN ONLARI
TAÇLANDIRIP BAŞLARINA
HAYATIN İKSİRİNİ SERPMİŞ.
YÜZLERCE KİLOMETRE
YUKARILARDA İNSANLIĞA
CENNET MANZARALI
GÖLLER ARMAĞAN ETMİŞ...

ateşten doğan su *krater gölleri*



er gölün bir öyküsü var ve bu öyküler bize dünyamızın bugünkü şeklini nasıl aldığını anlatıyor. Oluşum biçimleri itibarıyla belki en büyükleri değil ama en ilginçleri krater gölleri olsa gerek. Kimisi yerin dibinden fışkırıyor krater göllerinin, kimisi gökten düşüp yer kabuğunu çatlatmış meteorların eseri. Krater, ateşin ya da taşın dünyaya bıraktığı kalıcı izdir. Bir tür yara yani. Ancak öyle bereketli bir iz ki bu, pek çok yerde insanların ve doğanın su bulmasını, hayatta kalmasını, serpilip gelişmesini sağlıyor. Ne de olsa su hayattır ve göller de suyun en sakın, en huzurlu evidir.

GÖGE YÜKSELEN ATEŞİN MİRASI: SU

Dünya'nın dibi kaynayan bir kazan... Evrende canlıların yaşadığı bilinen tek nokta Dünya ve bunu gezegenimizin dipten gelen, sönmeyen ateşine borçluyuz. Hayat veren bu ateş, zaman zaman dev patlamalarla yıkım ve ölüm getirmiş olsa da verdiklerinin de aldıkları kadar değerli olduğunu hatta cömert bir şekilde aldığından fazlasını verdiğini söyleyebiliriz. Tarih boyunca ve hatta bugün bile aktif olan pek çok yanardağ, yeryüzünü şekillendiren doğal olayları listesinin başında geliyor. Bir volkanın tepesine tırmanırken karşılaşmayı beklediğiniz manzara sıcak lavların, kor alevlerin ışıltısı ve dumanı olabilir ancak çoğu zaman aktif olmayan bu dağın karlı buzlu zirvesinde sizi bir cennet sahnesi bekliyor olabilir. Zamanla çöken volkan bacası, donan lavlarla tıkanıp dünyanın en görülesi gölleri için muhteşem bir zemin oluşturmuştur. Hatta bu lavların mineral ve kayaç bakımından zengin içeriği, bu zirve manzarasını mavinin, yeşilin, turkuazın ve kırmızı dahil suyun alabileceği tüm renklerin en güzel tonlarına boyayabilir. Bu doğa harikalarından birkaçını hatta birini bile görmek, yapılacaklar listenizde üst sıralarda yer almalı. Volkanların verdikleri ve aldıkları konusuna dönüş yaptığımızda, dünya tarihini değiştiren ve yeryüzündeki en büyük değişimlere neden olduğu düşünülen Toba Felaket Kuramı ve Toba Gölü'ne bir uzanmak gerekiyor. Endonezya'nın Sumatra Adası'ndaki Toba Gölü dünyanın en büyük krater gölü. Bugün sakın suları ve yemyeşil manzarasıyla cenneti andıran göl, Dünya'nın 25 milyon yıllık tarihinde yaşadığı en büyük volkanik aktivite olan Toba patlaması sonucunda oluştu. Patlamada ortaya çıkan gaz ve toz bulutlarının dünyada 6-10 yıl boyunca aralıksız süren bir kışa neden olduğu tahmin ediliyor. Bugün var olan canlı türlerinin ve taşıdıkları özelliklerin bu patlamayla yakından ilgisi var. Barisan Dağları'nda yer alan bu muhteşem göl, ortasında 50 kilometre uzunluğunda ve 15 kilometre genişliğindeki Samosir Adası dışında 1.140 kilometrekarelik bir alanı kaplar. Üzerine santraller kurulacak kadar yüksek debili sularını ise Asahan Nehri aracılığıyla doğudaki Malakka Boğazı'na gönderiyor.

Endonezya volkanik şekiller bakımından oldukça zengin bir bölge, bu nedenle volkanik göl sayısı bakımından da oldukça şanslı. Kelimutu Ulusal Parkı'ndaki açık mavi, turkuaz ve lacivert üç volkanik göl turistlerin ilgisini çekiyor. Lacivert göl "Yaşlılar Gölü" olarak anılırken turkuaz renkteki "Genç Kızlar ve Erkekler" ya da "Efsunlular" Gölü olarak anılıyor.

Volkanik göllerin en tanınmışlarından biri de Amerika Oregon'daki Mazama Dağı'nın zirvesindeki krater gölü. Göl masmavi suları nedeniyle bir zamanlar Mavi Göl ya da Majesty Gölü adıyla bilinirken göl ve çevresi milli park ilan edildikten

Kamçatka, Rusya



Salda Gölü, Türkiye



Zao Dağı,
BeşRenk Gölü,
Japonya



Oregon Gölü, ABD



Oregon Gölü, ABD



“BURDUR’UN YEŞİLOVA İLÇESİNDE BULUNAN, ÜLKENİN EN DERİN İKİNCİ GÖLÜ SALDA’NIN NASIL OLUŞTUĞUNU TAM OLARAK BİLMİYORUZ ANCAK YİNE DE METEOR GÖLLERİ KAPSAMINDA İNCELENİYOR.”



Şeytan Hamamı,
Yeni Zelanda



Kelimutu, Endonezya

sonra varlık sebebi olan krater adıyla anılmış. Bölgenin en eski sahipleri Klamath Yerlileri bu gölü kutsal kabul etmiş. İnanişâ göre gökyüzü tanrısı Skell ile yeraltı tanrısı Llao arasında bir savaş yaşanmış. Bu kutsal topraklarda dini olarak hangisinin daha üstün olduğunu kanıtlamak amacıyla göle tırmanış yarışmaları düzenlenir, kazananlar kutsanmış sayılırdı. Gölde yer alan Wizard (Sihirbaz) ve Phantom Ship (Hayalet Gemi) adaları da bölgenin mistik unsurlarından. Hatta göl sularının yükselip alçalışına göre bazı yıllar görünüp bazı yıllar kaybolan “Yaşlı Adam”ı yani gölün içinde yer alan asırlık ağacı da görenler de kendilerini şanslı sayıyorlar.

Türkiye’de ise tarihi heykelleriyle meşhur Nemrut Dağı da bir zamanların aktif volkanlarından biriymiş. Dünyanın en büyük ikinci krater gölü Nemrut’ta biri sıcak suyla dolu ve birbirine bağlı iki göl bulunuyor. Turistler tarafından sıkça ziyaret edilen Bolu’daki Abant Gölü de Türkiye’nin sayılı krater göllerinden.

GÖKYÜZÜNDEN DÜŞEN GÖLLER

Dünyamıza çarpmakta olan meteorlar, geçtiğimiz yüzyıldan kalma bir korku sineması klişesi. Sizi korkutmak istemeyiz ama olasılık düşük de olsa dünyaya dev meteorların düşmesi tamamen ihtimal dışı değil. Dev derken kastımız şu: Örneğin su kaynakları açısından pek de zengin bir ülke olmayan Gana’nın tek doğal gölü olan Bosumtwi, yaklaşık 8 kilometre çapında. Suyu hasret Ganalıların gölün çevresinde 30 kadar köy kurmalarını normal karşılamak lazım. Göl, bazı endemik balık türlerinin de yuvası.

Güney Afrika’daki Tswaing meteor gölü ise 1.2 kilometrelik çapı değil, 100 metrelik derinliğiyle dikkat çekiyor. Gökten düşerek bu gölün oluşmasına vesile olan taşın çapının sadece 30 ila 50 metre arasında olduğu tahmin ediliyor. Tswaing’in kelime anlamı “tuz yeri.” Nitekim geçtiğimiz yüzyılda bir şirket buradan soda ve tuz üretmiş.

Finlandiya ve Kanada da meteor gölleri açısından dünyanın en “şanslı” ülkeleri.

Burdur’un Yeşilova ilçesinde bulunan ve ülkenin en derin ikinci gölü konumundaki (184 metre) Salda’nın nasıl oluştuğunu tam olarak bilmiyoruz ancak yine de meteor gölleri kapsamında inceleniyor. Dünyada az sayıda böyle menşei belirsiz göl var. Tunguska Olayı adı verilen gök patlaması, Sibirya’da 1908’de gerçekleşen bir patlamayla gündeme girdi. Hala emin değiliz ama bunun bir kuyruklu yıldızın veya bir meteorun yeryüzüne çarpması sonucu oluştuğu düşünülüyor. İşte Sibirya’daki Çeko Gölü de olaya adını veren bu patlamayla ortaya çıktı. Bir de insan eliyle oluşturulan göller var ki keşke hiç bu yazının konusu olmasalardı. Bunun Kazakistan’daki örneği Çagan Gölü’nün suları halen radyoaktif mesela. Ancak 1965 yılında gerçekleşen kazanın ardından bugünkü radyoaktivite seviyesinin insan sağlığını tehdit etmeyecek bir düzey olduğu söyleniyor. Yine Rusya’daki Atomik Göl de böyle oluşmuş... Maalesef...

İnternet: *Ödül mü, ceza mı?*

İLKÖĞRETİM BASAMAĞI DAHİL OLMAK ÜZERE EĞİTİMDE İNTERNET KULLANIMI BU KADAR YAYGINKEN
ÇOCUKLARDA PSİKOLOJİK SORUNLAR YARATAN ŞİDDET VE CİNSEL İÇERİKLİ SİTELERDEN VE DAHA
KÖTÜSÜ İNTERNET ÜZERİNDEN ÇOCUKLARLA İLETİŞİME GEÇEN ART NİYETLİ KİŞİLERDEN UZAK
TUTMAK İÇİN NELER YAPILABİLİR?





B

ilgi ve teknoloji çağında internet temel ihtiyaçlardan biri haline geldi. Haber alma ihtiyacının çok ötesine geçen internet; eğlenceden sosyalleşmeye, akademik araştırmalardan sosyal hizmetlere kadar elimiz ayağımız olmuş durumda. Aranan her türlü içeriğin sağlayıcısı konumundaki bu teknolojinin çocuğunuzda oluşturabileceği etkiler neler?

İnternet kullanımını tamamen kısıtlamak da sınırsız bir özgürlük sunmak da yanlış. Hiç internet kullanmamak çocuğun sosyal hayatı açısından sorun yaratabiliyor. Yaşıtlarıyla ortak ilgi alanlarını paylaşmadığı ve aynı dili konuşmadığında arkadaş edinme ve gruba dahil olma konusunda sorunlar olabiliyor. Evde kullanmadığı internet için internet kafelere giden çocuk denetimsiz bir biçimde her tür siteye girip yabancıların açık hedefi haline geliyor. Bu sebeple internet kullanımını evinizde gözünüzün önünde gerçekleştirmesi oldukça önemli. Çocuk yetiştirme konusunda belki de en temel prensip olan çocuğa yasak koyma, hayır deme, ceza verme yerine doğrusunu öğretmek gerekiyor.

ÖNCE SİZ ÖĞRENİN

Çocuğunuzun internette neler yapabildiğini görmek için anne baba olarak güvenli internet kullanımı hakkında bilgi edinmeniz gerek. Çocuğunuzun internette nelere ulaşım sağlayamayacağını siz belirleyin. Bunun için çocuk güvenlik programları da var. Bu programlar hakkında bilgi edinin, çocuğun güvenliği için şifre koyun.

İnternet çocuklar için bir oyun oynama alanı, dersleri konusunda yardım alabileceği bir bilgi kaynağı ve sosyal ilişkilerini yürütmek için kullanacağı bir araç. Çocuğun interneti ne amaçla kullanması gerektiğini ve günlük ne kadar süre ayıracağını birlikte konuşun. Çocuğuna internette çok vakit geçirdiği için kızan anne babanın

akşam eve gelip çocuğun önünde bilgisayarda oyun oynaması ya da arkadaşlarıyla sohbet etmesi, yanlış bir disiplin uygulaması. Çocuğunuzun, internette onu hangi tehlikelerin beklediği hakkında bilgilendirin. Cinsellik ve şiddet içeren sitelerde gördüğü pek çok görüntünün onların dünyasında ne gibi zararlar yaratıcığ hakkında bilgilendirin. Birçok çocuk izledikleri görüntülerden etkilenir ve korkar. Ayrıca şiddet içeren görüntüler de olumsuz etki yaratır. Özellikle 9-10 yaş altındaki çocuklar internet kullanırken mutlaka yanında olun, hangi sayfalarda gezindiğine bakın. Mümkünse bilgisayarı çocuğunuzun odasına değil, evdeki ortak yaşam alanınız olan bir odaya yerleştirin. Çocuğunuzun ne tür konulardan hoşlandığını öğrenip bu konuyla ilgili girebileceği güvenli sitelerin adreslerini ona verin. Çocuğunuza girdikleri sayfalarda isim, telefon, adres gibi kişisel bilgilerini vermemesi gerektiğini, bunu talep eden sitelere mutlaka birlikte bakmanızı söyleyin. Herhangi bir sosyal iletişim ağını kullanırken tanımadıkları kişilere bilgilerini vermemeleri ve onlarla iletişime geçmemeleri gerektiğini öğretin. Bilgisayara olan bağımlılık bugün pek çok ailenin ortak sorunu. Çocuk ve gençlerin her gün internette daha fazla zaman geçirmesi ve başka bir ilgi alanının kalmaması, çocuğun kişisel gelişiminde ve sosyal ilişkilerinde sorunlara yol açabiliyor. Bu noktaya gelmemek için, çocuğu en başından bilgilendirmek ve kuralları belirlemek gerek. Teknoloji ve internet kolaylaştırdığı ölçüde hayatımızda yer almalı Ailede ilişkiler açısından zorluklara ve tartışmalara yol açıyorsa, evdeki disiplin ve anne babanın çocukla kurduğu iletişim gözden geçirilmeli.

GÜVENLİ İNTERNET SİTELERİ

<http://www.biltek.tubitak.gov.tr/cocuk>

<http://www.kulturcocuk.gov.tr>

<http://www.cocukca.com/>

<http://www.nationalgeographic.com.tr/ngkids/index.htm>



Endişeye mahal yok, O BÖYLE ÇOK MUTLU

AMAN, ÜŞÜTMESİN... EYVAH, EMZİK İSTEMİYOR...
ÇOK MU YEDİM ACABA, BEBEĞE DOKUNMASIN...
ENDİŞELENMENİZ NORMAL, O SİZİN DÜNYADAKİ
EN KIYMETLİNİZ. FAKAT MODERN SAĞLIK DİYOR
Kİ ENDİŞELERİNİZİN PEK ÇOĞU YERSİZ!

Her bebek yeni bir dünya ve onları korumak, ona gereken ilgiyi doğru yöntemlerle sunmak ailenin en büyük endişesi haline gelir bu durumda.

Aile büyüklerinden ve daha önce çocuk büyütmüş ailelerin aktardıkları bilgiler ve deneyimler yardım amaçlıyken bazen taze anne babayı hata yapma korkusuna, endişeye ve yersiz paranoyalara sürükleyebiliyor. Şehir efsanesine dönen bazı bilgilere uzmanların gözünden de bir bakmak gerekiyor.

~~KARIN AĞRISI ANNEDEN BEBEĞE GEÇER~~

Annenin beslenmesi ve ruh halinin hamileliğin başından itibaren bebeği etkilediği yadsınmaz bir gerçek ancak anne üşüttüğünde bebeğin karınının ağrıdığı ya da anne kendisine gaz yapacak bir gıda aldığı anda bebeğin de gaz sorunu yaşadığı hatalı bir bilgi. Anne üşüttüğünde uyarılan bağırsak kasları ve doğum sonrası eski haline dönmeye çalışan rahim kasları, annede karın ağrısı hissi oluşturur. Ancak bu fiziksel durumun süt yoluyla bebeğe



geçmesi söz konusu değildir. Aynı şekilde anne gazlı içecek tüketirse midesinde açığa çıkan gaz baloncukları şişkinliğe yol açar ancak bu gaz baloncuklarının süt yoluyla bebeğe geçmesi fiziksel olarak olanaksızdır.

Annenin yediği yiyeceklerin içinde bulunan bazı alerjik protein ve kimyasalların süt yoluyla bebeğe geçip bebekte alerjik reaksiyon ve karın ağrısı oluşturma ihtimali vardır. Ama bu sadece duyarlı

bebeklerde ve nadiren oluşur. Bu sebeple emzirme döneminde yeni bir besin denerken ve kullanacağınız tüm ilaçlar konusunda doktorunuza danışmanız çok önemli.

Annenin sütünü artırması için katı, sıvı onlarca öneri duyabilirsiniz. Bunların hiçbirinin işe yaramadığı iddia etmek ne kadar imkansızsa, işe yarayacağını söylemek de o kadar zor. Her annenin kendine has yapısal ve genetik özellikleri vardır. Emzirmeye olan istek ve inanç, doğumdan sonra en kısa sürede bebeğin anne memesiyle buluşması, annenin ağrı, sancı, yorgunluk ve stresinin olmaması, doğru teknikle ve sık aralıklarla bebeğini emzirmesi, bol sıvı alması ve dengeli beslenmesi emzirmeyi kolaylaştıran ve sütün ideal ölçüde salgılanmasında önemli faktörler.

AMAN KUCAĞA ALIŞMASIN

Bebek bakımında verilebilecek en yanlış kararlardan biri, çocuğun yeterince kucaklanmamasıdır. 0-3 yaş arası çocukların hayati ihtiyaçları beslenme, temizlenme ve sevgidir. Bu temel ihtiyaçlar eşit önemde ve birinin giderilmemesi geri dönüşü olmayan fiziksel ve ruhsal rahatsızlıklara yol açıyor. Bu yüzden anne karnından yeni çıkmış, dünyaya uyum sağlamaya çalışan bebeğin kendini güvende ve huzurlu hissedeceği tek ortam olan anne kucğından şımarmasının diye mahrum kalması söz konusu olmamalı.

Bebek karnı tok, altı temiz ve sağlıklı olduğu hallerde de ağlamaya devam edebilir. Bu endişelenilecek bir durum değildir. Bebeğin ağlamasını durdurmak için kullanılan emzik, başlangıçta pratik ve kısa sürede etkili olan bir çözüm olsa da uzun vadede pek çok soruna yol açıyor. Üç aydan küçük bebekler, yalancı emziği tutmak için yaptığı dil damak dudak hareketleri anne memesini emerken yaptığından çok farklıdır. Bu nedenle emziğe alıştığında anne memesini kavramak zorlaşıyor ve bu da bebeğin kısa sürede anne sütü almayı bırakmasına yol açıyor. Süt dişleri çıkmaya başladığında da emzik alışkanlığını bırakması, ağız ve diş yapısı düzgün gelişimi için önemli.

ÇOK YIKAMAYIN HASTA EDERSİNİZ

Yanlış bilgilerden biri daha... Bebekler banyo yaptıktan sonra rahatlar ve en derin, en uzun uykularını banyodan sonra çekerler. Büyüme hormonu uykuda salgılandığından sık sık yıkanan bebeğin uykusu ve büyüme hızı artar. Ancak eski adetlerden yıkama suyuna tuz koymanın, bebeği tuzlamanın son derece tehlikeli ve ölümcül sonuçları olabilir. Asla uygulanmaması gerekir.

Ebeveyn olmak bir insana yüklenebilecek en büyük sorumluluk. Bunun verdiği mutluluk paha biçilemez. Bu sorumluluğu yerine getirirken korku ve endişenin yerine bilinç ve dikkati yerleştirmek bebek sahibi olmanın en keyifli yanlarını size sunacaktır.



Tatlı krizini tatlıya bağlayın!

Belki gecenin bir yarısı, belki gün ortası ama yapılacak bir sürü işiniz var... Tatlı krizi zaman, mekan dinlemez. Tatlı yapmaya ayıracak çok vaktiniz yoksa ve eldeki malzeme kısıtlıysa hızlı karar alıp etkin bir kriz yöntemi stratejisi belirlemelisiniz. Sizin için en kısa sürede tatlıyı yapmanızı sağlayacak birkaç tarif derledik. Üstelik her evde kolayca bulunan malzemeye ve ölçülerimizse o ünlü reklamda dedikleri gibi "bardakla, kaşıkla!"



YALANCI TİRAMİSU

Malzemeler:

- 1 paket kedidili bisküvi
- 2 bardak süt
- 2 yemek kaşığı un
- 1 yumurta sarısı
- 4 yemek kaşığı şeker
- 1 paket vanilya
- 1 paket labne peyniri (200 g)
- 1 paket kakao
- Islatmak için:
- 1 kaşık granül kahve
- 1 bardak süt

Hazırlanışı:

Kedidili bisküvileri cam fırın kabına birbirine bitişik halde dizip tabanı oluşturun. Bir bardak süte bir kaşık granül kahve ekleyip eritin ve bisküvileri bu karışımla ıslatın. Bu karışımın yarısını ikinci kat bisküvi için ayırın. Kalan iki bardak süte unu, yumurta sarısını, şekeri, vanilyayı ve labneyi ekleyip muhallebi kıvamına gelene kadar pişirin. Soğuyan muhallebinin yarısını dizdiğiniz bisküvinin üzerine yayın. İkinci kat bisküviyi de dizdikten sonra kalan sütlü neskafeyle ıslatın ve kalan muhallebiyi dökün. Üzerine tamamen kaplanan tiramisü soğuduğunda üzerinde kakaoyla sunun.



FİNCANDA SUFLE

Malzemeler:

- 1 yumurta
- 4 çorba kaşığı un
- 4 çorba kaşığı toz şeker
- 2 çorba kaşığı kakao
- 3 çorba kaşığı süt
- 3 çorba kaşığı sıvıyağ

Hazırlanışı:

Süt, sıvıyağ ve yumurtayı derin bir kapta iyice çırpıttıktan sonra toz şekeri ekleyip içinde eriyinceye kadar çırpın. Unu ve kakaoyu da ekledikten sonra köpük köpük olana kadar çırpıtmaya devam edin. Karışımı dibini margarinle yağladığınız üç orta boy fincana ya da bir kupaya alıp mikrodalga fırında yüksek derecede üç dakika pişirin. Pudra şekeri ya da vanilyalı dondurmaya servis edebilirsiniz.

UN HELVASI

Malzemeler:

- 1 kaşık tereyağı
- 1 çay bardağı sıvı yağ
- 2 bardak un
- 1 tutam tuz
- 2 bardak su
- 2 bardak şeker

Hazırlanışı:

İki bardak suyun içerisine şekeri ilave ederek eriyene kadar karıştırarak hazırladığınız şerbeti kenarda bekletin. Tereyağını geniş bir tencereye alıp üstüne de bir çay bardağı sıvı yağı ekleyip ocağa koyun. Tereyağı eriyince unu ilave edip iyice kavurun. Dibini tutmaması için sürekli karıştırın. Unun tamamen kavrulduğunu anlamak için birazını çay tabağına alıp üzerine şerbetten damlatın. Unu kahverengiye dönene dek kavurun, ocaktan indirmeden şerbeti ekleyin ve suyu kalmayana ocakta kısık ateşte karıştırın. Ilık servis edin.





ZAMANIN PEŞİNDE

SORU: Bir hakemin 15 dakika sürecek bir yarışmayı yönetmesi gerekmektedir, ancak elinde biri 7 dakika sürede biten, diğeri 11 dakika sürede biten iki kum saati vardır. Bunları kullanarak 15 dakikayı nasıl doğru ölçebilir?

CEVAP: Kum saatlerinin ikisi de aynı anda başlatır. 7 dakikalık kum saati tam olarak bittiğinde 11 dakikalık kuma saatinde 4 dakikalık kum kalmış olur. O andan itibaren yarışmayı başlatarak 11 dakikalık kum saati bittiğinde ikinci kez ters çevirerek 15 dakikayı ölçmüş olur. (11+4=15 dakika)



İPİN UCU



SORU: Elinizde iki adet ip var ve her birinin bir uçtan diğer uca yanması bir saat sürüyor. Acaba sadece bu iki ipi kullanarak, yani saate hiç bakmadan 45 dakikalık bir zaman dilimini nasıl hesaplayabilirsiniz? Küçük bir zorluk daha. İpler homojen değil, yani bir ipin tam yarısının yarım saatte yanacağını garanti edemiyoruz.

ÇÖZÜM:

İşin sırrı iplerden birini iki ucundan da yakarak işe başlamakta. Aynı anda ikinci ipi de ancak sadece bir ucundan yakmalısınız. İlk ip tamamen yandığında her koşul altında yarım saatlik zaman geçmiş olacaktır. Yani ikinci ipin de yanmayan kısmı, yarım saatlik bir kısımdır. Şimdi ikinci ipi de diğer ucundan yakarak kalan süreyi 15 dakikaya indirebilir, toplam 45 dakikalık süreyi elde edebilirsiniz.



9			1				
				8			
	7		6			5	8
	2		5	4			6
4							
				1		3	5
	6			8			
2			3	9			
			6			7	3

SUDOKU

Sudoku bulmacamızı doğru cevaplandırarak basinyayin@uted.org adresine ya da posta ile derneğimize gönderen 5 okurumuz, elektronik çerçeve kazanacak.



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

Geçen ayın sudoku talihlileri: Ahmet Akgül, Ahmet Hamdi Yağmur, Veli Irmak, Cebrail Çakanyıldırım, Ozan Turpçulu



Kusursuz uçuş

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

www.turkishtechnic.com

Technically Yours

**TURKISH
TECHNIC**



Üst üste 3. kez Avrupa'nın en iyi havayolu seçildik. Bu gurur Türkiye'nin.

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

Cevap bu sene de değişmedi.

Türk Hava Yolları 3 senedir Avrupa'nın en iyi havayolu. Türkiye'nin dünyadaki gururu. Yolcularımıza sonsuz teşekkürler. Çalışanlarımıza gönülden tebrikler.

DÜNYA DAHA BÜYÜK. KEŞFET.

**TURKISH
AIRLINES**



TURKISHAIRLINES.COM

Skytrax Passenger Choice ödülleri Avrupa'da 2013 yılının en iyi havayolu seçildi.

A STAR ALLIANCE MEMBER

