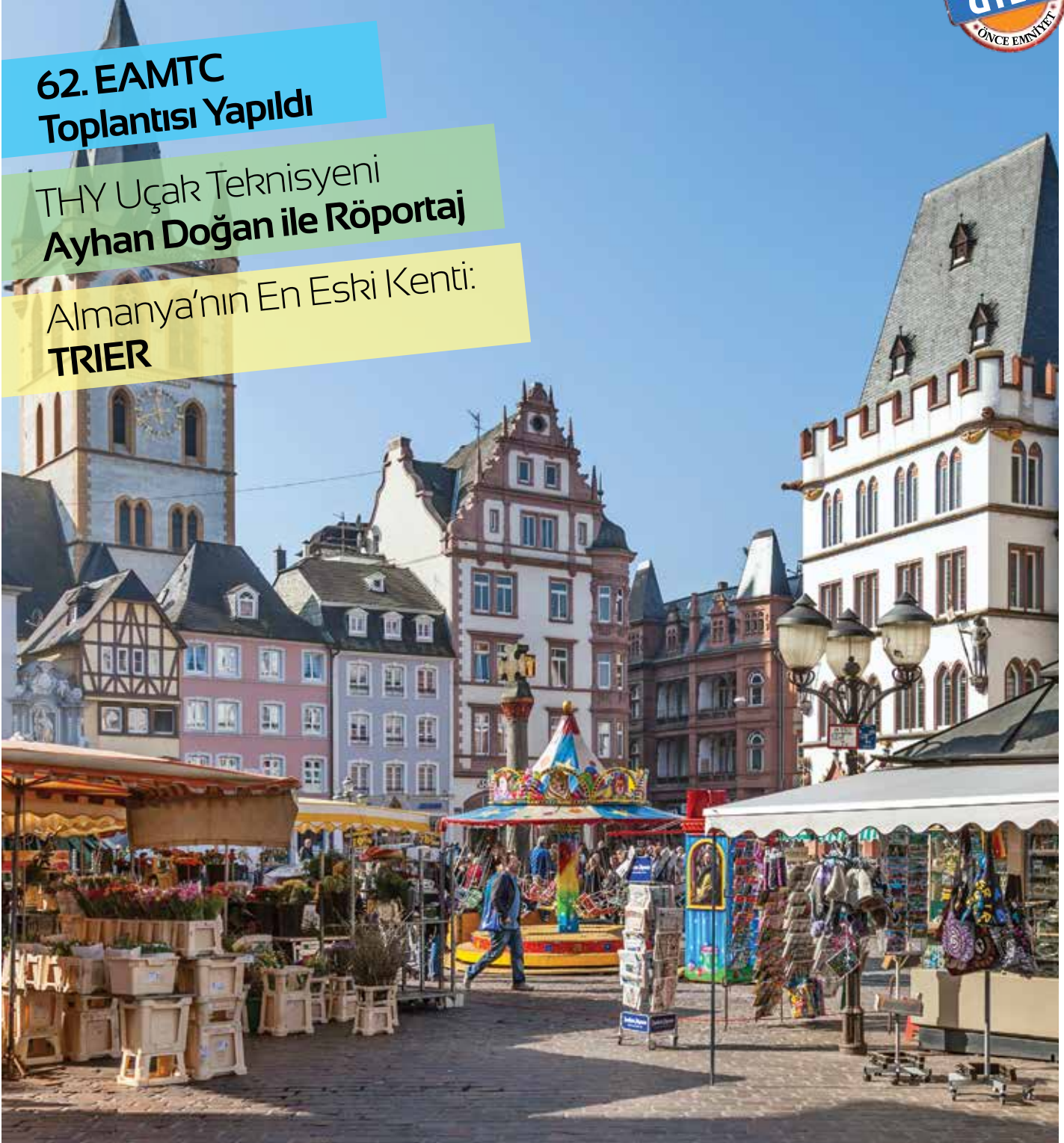


62. EAMTC Toplantısı Yapıldı

THY Uçak Teknisyeni
Ayhan Doğan ile Röportaj

Almanya'nın En Eski Kenti:
TRIER



*ilk günkü heyecanla
23 yıldır birlikteyiz*





Necdet Aksaç
Uçak Teknisyenleri
Derneği Başkanı
Aircraft Technicians
Association President

DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Ülkemizdeki bürokrasinin, sektörümüze nitelikli insan kaynağı sağlanmasına ve yapılan işe katma değer sağlamasına engel olduğu hepimiz tarafından ifade edilmektedir. Bu şikâyeti yapanların haklı olduğu çok örnek mevcuttur.

Uçak bakım ortamında aktif olarak çalışan, lisans dönüşümü öncesi lisans sahibi olan meslektaşlarımızın **zamanla değişen bürokratik talepler** nedeniyle henüz yetki alamamış olması, bu yapıya olan **güveni zedelemektedir**.

SHGM tarafından çalışma kayıtları ile ilgili yeni bir genelge yayınlanmıştır. Bu genelge gereği, çalışma kayıtları otoriteye gönderilmeyecek, bakım organizasyonlarının kalite birimleri tarafından değerlendirilecek ve SHGM'ye resmi yazı ile yapılan değerlendirme sonuçları iletilecektir. Yeni uygulamanın çözüm odaklı ve başarılı olması beklentimizdir.

Değerli Meslektaşlarım,

Hepimizi yakından ilgilendiren, iş kolu belirleme davası sonuçlanmıştır. **Mahkeme sonucunun** THY bünyesinde çalışan **üyelerimizi Taşımacılık İş Koluna dahil etmesi** bizler için **sevindirici bir gelişmedir**. Camiamıza hayırlı olmasını dilerim.

2014 yılında, ülkemizde meydana gelen iş kazalarında çok sayıda çalışanımızın hayatını kaybettiği unutulmamalıdır. Tüm arkadaşlarımıza çalışma ortamlarında kendilerine sağlanan, kişisel koruyucu malzemelerini kullanmasını tekrar hatırlatmak isterim. **Çalışan güvenliği önceliklerimizden biridir. İş Sağlığı ve Güvenliği** kapsamında ortaya çıkan sorunların çözümü için, **tüm kurum ve kuruluşlarla iletişimde olacağız**.

Değerli Arkadaşlar, Sevgili Çocuklar,

Her çocuk, anne-babasının çalıştığı ortamı merak eder. Nasıl bir yerde çalıştığını görmek ister. Bu merakı gidermek ve onlarla eğlenmek için düzenlediğimiz 23 Nisan etkinliğimize katılımın çok olması bizleri sevindirmiştir. **Rabbim, göz bebeklerimizin sağlıklarını, mutluluklarını, yaşama sevinçlerini bozmasın.**

Saygılarımla

DEAR COLLEAGUES,

We all state that the bureaucracy in our country hampers providing quality human resource for our industry and adding value to our work. There are many samples showing the righteousness of the ones who complain.

Our colleagues', who work actively in aircraft maintenance environment and claim license before the license change, not being authorized because of **changing authority demands from time to time; the trust in this structure is being harmed**.

A new circular, concerning working records, has been issued by General Directorate of Civil Aviation (SHGM). By force of this circular; working records will not be sent to authority, they will be evaluated by the quality units of maintenance organizations and the results will be forwarded to SHGM in official letter. We expect the new application will be solution oriented and successful.

Dear Colleagues,

Field of operation case, which concerns all of us closely, has been concluded. As a **result of the case, our members** working for THY **have been included in the Field of Freight Operation**, which is a **pleasing development** for us. I congratulate our community.

It should always be remembered that many people lost their lives during the occupational accidents in our country in 2014. I once again would like to remind all of our friends that they use all the personal protective materials provided in the workplace. **Employee safety is one of our priorities.** In order to provide solutions for the problems occurring within the context of Occupational Health and Safety, we will be in touch with all the institutions and organizations.

Dear Friends, Dear Kids,

Every kid is curious about the place their parents work. They want to see it. In order to satisfy this curiosity and have fun with them, we arranged an event for 23 April and the great interest shown in it made us really happy. **May Allah never give our pupils trouble with their health, happiness and joy of living.**

Best Regards

İçindekiler

62. EAMTC TOPLANTISI YAPILDI

UTED 23 NİSAN'I COŞKU İLE KUTLADI



16

06

Ajanda

08

Sektörden

12

Haberler

20

30

Havacılık:
Havalimanı
İşletmeciliği

38

Teknik:
Kontrolör-Pilot
Veri Hattı
Haberleşmesi: CPDLC

24

44

Sıra Dışı Uçaklar:
İşadamlarına Özel:
PIAGGIO P180 AVANTI

46

Teknoloji:
FLIMMER: Havada ve
su altında gidebiliyor

UTED

İstanbul Cad. Üstoğlu 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 / Necdet Aksaç

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

Basın-Yayın Sekreterliği / Celal Batur / celalbatur@uted.org

Basın-Yayın Sekreterliği Yrd. / Ersin Adıyaman

Yazı Kurulu / Celal Batur, Ufuk Şarman, Halil Orkan Memiş, Semih Çöp, Mehmet Ertek, Şebnem Bayezit, Gonca Güler, Sinem Kahvecioğlu, Handan Diker

ALMANYA'NIN
EN ESKİ VE EN
GÜZEL KENTİ:
TRIER

VIETNAM'IN RUHU:
**SAVAŞ TARİHİ
MÜZESİ**

RENKLİ
RİTÜELLERİN
GİZEMLİ ÖĞELERİ:
BALİ MASKLARI



32

40

48

Doğa: Durgun Suların
Süsleri: NİLÜFERLER

50

İçimizden Biri

52

Teknik:
Hava Trafik Hizmet Birimi

54

Sağlık:
JET LAG

56

Hobi:
Sağlık Veren Bir Etkinlik:
UÇURTMA UÇURMAK

60

Çocuklar için

62

Gurme

64

Sinema-Müzik

66

Bulmaca



UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED DERGİSİNİN
GEÇMİŞ SAYILARINA
WEB SİTEMİZDEN
ULAŞABİLİRSİNİZ.



YAPIM

Umar İletişim Hizmetleri Ltd. Şti.

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

BASKI

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

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

Yayın Türü: Aylık, süreli, yaygın



ANATHEMA İSTANBUL KONSERİ

Anathema, Türkiye’de çok büyük ve sadık bir hayran kitlesine sahip... Anathema’nın müziği, melankoli ve aşk temalı sözlerle birleşince özellikle genç kesimi yakaladı. Duygusal atmosferi sayesinde canlı performansların da aranılan ismi oldular. Grup son yıllarda dünya çapında verdiği konserlerle hayranlarıyla buluşma imkanı yakaladı ve yeni kitlelere ulaşarak dinleyici kitlesini artırmayı başardı. Şimdi ise sıra yeniden İstanbul’da. Grup, 23 Mayıs 2015 tarihinde hayranlarıyla Garajistanbul’da buluşacak. Kaçırmanız şiddetle tavsiye edilir.



İSKENDER YEDİLER - SUİBRİĞİGİLLER / NEPENTHES

Çalışmalarını Berlin’de sürdüren heykel sanatçısı İskender Yediler, tropikal dünyanın kapılarını aralayan son dönem çalışmalarıyla Türkiye’deki ilk kişisel sergisini art ON İstanbul’da açtı. Suibriğigiller / Nepenthes ismini taşıyan sergide sanatçının ilk kez gösterilen bronz heykellerinin yanı sıra geleneksel İznik çini tekniğiyle gerçekleştirdiği duvar panoları ve kağıt çalışmaları da yer alıyor. İsmi böcek yiyen tropikal bitkilerden alan sergi, doğada görülen soyut formların farklı anlam bütünlüklerine bürünen halini etkileyici detayları ile izleyicilere sunuyor. Sergi, 23 Mayıs 2015 tarihine kadar ziyaret edilebilir.

CANIM KARDEŞİM

TRT Çocuk kanalında reyting rekortmeni olan "Canım Kardeşim" adlı çizgi dizi, müzikli bir gösteriyle 16 Mayıs 2015 tarihinde Trump Kültür ve Gösteri Merkezi'nde çocuklarla buluşuyor. TRT Çocuk kanalında yıllardır çocukların sevgilisi olan iki kardeş Müge ve Mine, yanlarına sevimli kedileri Mincır'ı da alarak dünyayı dolaşıyor. Gösteri; çevre duyarlılığı, farklı olanı anlamaya çalışmak, empati, kardeşlik, dayanışma gibi evrensel temaları eğlendirici bir dille ve coşkulu müziklerle sahneye taşıyor. Çocukların sevdikleri kahramanları sahnede görebilecekleri gösteri, kıpır kıpır danslarıyla tüm çocukları eğlenceye davet ediyor.



THE PHANTOM OF THE OPERA (OPERADAKİ HAYALET)

Andrew Lloyd Webber'in ölümsüz eseri ilk kez İstanbul'da! 25 yılı aşan geçmişiyle Broadway'in en uzun soluklu ve en büyük prodüksiyona sahip olan Operadaki Hayalet müzikali, 80 milyonluk bir izleyici kitlesine sahip. Paris Operası'nda hayalet olarak tanınan yüzü ileri derecede deforme olmuş bir müzik dahisinin, yetenekli ve güzel Soprano Christine'e olan saplantılı aşkını konu alan müzikal, kıskançlık, çılgınlık ve ihtirasın keşiştiği büyülmüş bir hikaye... Bu dev yapım 17 Mayıs 2015 tarihine kadar Zorlu PSM'de sahnelenecek, yerinizi ayırtmayı unutmayın.



İGDAŞ 5. ULUSAL "EN 'HAVALI' KARELER" FOTOĞRAF YARIŞMASI

İGDAŞ 5. Ulusal En "Havali" Kareler 2015 Fotoğraf Yarışması'nın bu yılki temasını "Kıyı Kıyı İstanbul" olarak belirlendi. İGDAŞ tarafından, Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu (TFSF) desteğiyle düzenlenen yarışmaya bölge ya da il kısıtlaması olmaksızın, T.C. vatandaşı ve son başvuru tarihinde 18 yaşını doldurmuş her birey ücretsiz olarak katılabiliyor. Her bir yarışmacının en fazla dört fotoğrafla katılabileceği yarışma, tek bir kategoride, renkli olarak dijital dalda düzenleniyor. Son katılım tarihi 24 Mayıs 2015 olan para ödüllü yarışmaya www.enhavalikareler.com ve www.tfsfonayliyarismalar.org internet sitelerinden başvuru yapılabilir.





EAMTC 2015 İSTANBUL

EAMTC'nin (European Aviation Maintenance Training Committee) 62. kez yaptığı toplantıya Uçak Teknisyenleri Derneği adına Tarık Kızıltepe ve Celal Batur katılım gösterdi.

EAMTC, bakım kuruluşları eğitim departmanlarında ve havacılık sektörünün part 147 kısmında ve part 66 kısmında yani lisanslı uçak teknisyenlerinin sorunlarının, 147 eğitim departmanlarının yaşadığı sorunların tartışıldığı ve kurallar üzerinde yorumlar yapıldığı bir çalışma grubudur. Toplantının akışı ve programını kısaca özetleyecek olursak; EAMTC İstanbul 2 gün boyunca devam etti. 1. gün, EASA havacılık otoritesinden Bay Mladen Hanzevacki (Rulemaking continuing) ve Bay Bram van Driel (EASA Standardization) konuşmacı olarak katıldı ve sunumlarda bulundu. Bram van Driel HATA (Hellenic Aviation Training Academy) ile son yıllarda yaşanan lisans iptallerinin nedenlerini özetledi. Kısacası, Maldivler'de yapılan uygunsuz sınav ve hile yolu ile sertifika düzenlendiğinin öngörüldüğünü ve yapılan incelemelerde birçok kişinin aynı soruda hata yaparak soru kağıtlarını işaretlediklerini tespit ettiklerini ve şüpheli olarak gördüklerini belirttiler. Neticesinde, servis bülten EASA SIB_2014_32'de detaylı açıklama ve tavsiyelerini Yunan sivil havacılığına ilettiklerini dile getirdiler.

HAECO (Hong Kong Aircraft Engineer Company) Eğitim Müdürü Bay W. N. Chung, part 66 konusunda öngörülerini dile getiren bir sunumda bulundu. Ayrıca, logbookların doldurulma konusunda lisans adaylarının ve 147 kuruluşundan alınan tip kursu sonunda yapılması gerekli olan ojtdeki zorluklardan bahsetti. Örneğin, aday sadece hat bakım hizmeti veren bir kurumda çalışıyorsa mandatory durumunda olan iniş takımı söküm takımı veya motor değişimi gibi base bakımları tecrübe kayıtlarına nasıl yansıtacağı gibi örnekler vererek güzel bir sunumda bulundu. Soru bankasının oluşturulması için bir database'in kurulup kurulmaması için oylama yapıldı. Oylama neticesinde database kurulmaması için büyük çoğunluğun oy kullandığı görüldü. Bu karar, büyük çoğunluk kendilerinde olduğundan, üye olan paralı eğitim kurumlarının lehine sonuçlandı.

2. günde ise yine çeşitli sunumlar yapıldı. Pegasus Havayollarından Özmen Adıbelli ve Ferit Saitoğlu, tasarladıkları sınavmatik programının sunumunu gerçekleştirdi. 62'si düzenlenen İstanbul EAMTC toplantısı böylelikle sona ermiş oldu. Uçak Teknisyenleri Derneği olarak ilk defa dahil olduğumuz bu gibi olumlu STK'lara katılacağımızı ve camiamızı haberdar edip sorunlarımızı oluşturacağımız bilgi birikimi ile temsil edeceğimizi bildiririz.



VIALAND'DEN HAVACILIK CAMİASINA EN EĞLENCELİ KAMPANYA

Havacılık dünyası mensupları, apron kartlarını göstererek yanlarında en fazla 3 yakınları ile birlikte Türkiye'nin ilk ve tek tema parkı olan Vialand'den yüzde 40 indirimle yararlanabiliyor. 1 Mayıs-15 Haziran tarihleri arasında geçerli olan kampanyadan faydalanabilmek için apron kartı gösterme zorunluluğu bulunuyor. Detaylar www.Vialand.com'da...

Hayat kısa eğlenelim aga!

Kaptan
Gaga



Havacılık dünyası mensupları apron kartlarını gösterip yanlarında max 3 yakınları ile Vialand Tema Park'tan %40 indirimle yararlanabilirler. Kampanya 1 Mayıs-15 Haziran tarihleri arasında geçerlidir. Apron kartı gösterilme zorunluluğu vardır. Detaylar vialand.com da..

maximum

BANKA VE ÖDEME
SİSTEMLERİ SPONSORU

VIALAND
Başka bir dünya



IAAPA



/ vialand.com

#Hayatkısaeglenelimaga



M. İLKER AYÇI, TÜRK HAVA YOLLARI A.O. YENİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI OLDU

Ayçi, 6 Nisan 2015 tarihinde THY A.O.'nun yeni Yönetim Kurulu Başkanı olarak atandı.

1971 İstanbul doğumlu olan İlker Ayçi, 1994 yılında Bilkent Üniversitesi Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümünden mezun olduktan sonra 1995 yılında İngiltere'de Leeds Üniversitesi Siyaset Bilimi Bölümünde araştırmacı olarak bulundu ve 1997 yılında ise Marmara Üniversitesi İngilizce Uluslararası İlişkiler Yüksek Lisans programından mezun oldu.

İş hayatına 1994 yılında başlayan Ayçi, Kurtsan İlaçları A.Ş., İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Universal Dış Ticaret A.Ş. şirketindeki çeşitli görevlerin ardından 2005 ve 2006 yılları arasında Başak Sigorta A.Ş., 2006 ve 2011 yılları arasında Güneş Sigorta A.Ş. Genel Müdürlüğü görevlerini üstlendi. 2011 yılı ocak ayında Türkiye Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı Başkanlığı'na atandı. Ayrıca, 2013 yılı şubat ayında Dünya Yatırım Ajansları Birliği (WAIPA) Başkan Yardımcılığı'na seçilen Ayçi, 24 Ocak 2014 tarihinde WAIPA Başkanlığı görevine getirildi. Aynı zamanda, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, DEİK Türk-Çin İş Konseyi, Vakıf Emeklilik A.Ş. ve VakıfBank Güneş Sigorta Spor Kulübü (2008 Avrupa Challenge Cup Şampiyonu) gibi kurumlarda yönetim kurulu üyeliği ve başkanlık gibi görevler de üstlenmiş olan Ayçi, evli ve bir çocuk babasıdır.

Uçak Teknisyenleri Camiası adına Sn. M. İlker Ayçi'ya yeni görevinde başarılar dileriz.

AIRBUS, 9000'İNCİ UÇAĞINI TESLİM ETTİ

Airbus, 20 Mart 2015'te 9000'inci uçağını Hamburg'da teslim edişini kutladı. Uçak, VietJetAir'e teslim edilen ilk A321 oldu. VietJetAir bu uçağını sırf Airbus ailesinden oluşan filosuna ekleyip, hızla gelişmekte olan Asya-Pasifik rota ağlarında kullanacak. VietJetAir 2011'in sonlarında yolcu taşıma görevini üstlendi. VietJetAir bugün A320 ailesinden oluşan 22 uçaklı bir filo ile Vietnam ve Asya bölgesinde bulunan birçok ülkeye uçan bir rota ağına hizmet veriyor. Teslim alınan bu A321, 7 adetlik bir seriden olup VietJetAir'in



2014'ün başlarında siparişini verdiğine dair anons ettiği 100 uçaktan yalnızca biri... 1974'te üretilen ilk A300'den beri Airbus, dünya piyasasının en gelişmiş ve kapsamlı üreticisine dönüşmüştür. Buna piyasa liderleri olan tek koridorlu A320 Ailesi ve kapsamlı kullanım alanı olan geniş gövde ailesinden özellikle çok etkili A330, son derece yeni A350XWB ve çift katlı dünyanın en büyük yolcu taşıma kapasiteli uçağı A380 dahil... 9000'inci uçağın teslimatı, 2013 ağustos ayında teslim edilen 8000'inci uçağın ardından 2 yıldan kısa bir sürede gerçekleşti. Son 10 yılda; yılda teslim edilen Airbus uçaklarının sayısı 2'ye katlandı ve Airbus bugünlerde yıllık 600 uçak teslimatı yapan bir marka konumuna geldi. Üretim sayılarına bakıldığında ise daha çok gelişme potansiyeli olduğu görülüyor.

www.onurair.com.tr



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



Onurair



İLK AIRBUS A32ONEO TANITILDI

Airbus, Fransa'nın Toulouse şehrinde ilk A320neo tanıtımını gerçekleştirdi. Uçağın yer testlerine kısa zaman içinde başlaması bekleniyor ve hava testlerinin de haziran ayında gerçekleşecek olan Paris Air Show'dan önce yapılacağı ifade ediliyor. A320neo ailesinden sekiz uçak sertifika sürecine girecek, süreçte bir adet ek Leap-1A-motorlu A320 de olacak. Kalan uçaklar ise yeni motorlarıyla iki A319neo ve iki A321neo'dan oluşacak. Pratt motorlu A320neo'nun yıl sonuna doğru sertifika alması bekleniyor, ayrıca Leap-motorlu modelinin de 2016'nın ortalarında alacağı da gelen haberler arasında. Airbus yüksek irtifa testlerinde ve olağanüstü koşullarda yapılan operasyonlar için ilk PW1100G motorlu A320neo'yu kullanıyordu. İkinci uçağın ise, ses, fonksiyonellik, güvenilirlik testleri ve ETOPS onayı için daha hafif uçuş testi enstrumantasyon takımı ile konfigüre edildiği söyleniyor. General Electric ve Snecma'nın bir ortak teşebbüsü olan CFM ilk Leap-1A'nın testine 4 Eylül 2013'te Ohio test merkezinde başlamıştı. İlk NEO uçuş testi motorlarının montajına da geçtiğimiz yaz GE'nin Kuzey Karolina'daki tesislerinde başlamıştı. Comac C919 ve Boeing 737 MAX'e özel Leap-1, A320neo'da Pratt & Whitney ile rekabet ediyor. Genel Leap yer ve uçuş test sertifikasyonu, 28 yer ve CFM uçuş testi motorunu hem de Airbus, Boeing ve Comac uçuş testi için gerekli olan 32 ek motoru kapsıyor. Leap-1A/-1C versiyonlarının motor sertifikasyonunun 2015 yılı içinde yapılması bekleniyor, Leap-1B'nin ise 2016'nın başlarında olması bekleniyor.

FIRST AIRBUS A32ONEO UNVEILED

Airbus has introduced the first A320neo at its Toulouse facility in France. It is expected to begin ground tests in a short time and advance to flight tests which are targeted to begin before the Paris Air Show in June 2015. Eight A320neo-family aircraft will be involved in the certification effort, which will include one additional Leap-1A-powered A320. The remainder will be made up of two A319neos and two A321neos, with the new engines. The Pratt-powered A320neo is expected to be certificated by the end of the year, with the Leap-powered variant following by mid-2016. Airbus has been using the initial PW1100G-powered A320neo for high-altitude performance tests and operations in extreme conditions. The second aircraft is said to be configured with a lighter flight-test instrumentation suite for noise, functionality, reliability testing and ETOPS approval. CFM, a joint venture between General Electric and Snecma, began test runs of the first Leap-1A at GE's Peebles, Ohio test facility on Sept. 4, 2013. Assembly of the first NEO flight-test engines began last summer at GE's site in North Carolina. The Leap-1 is exclusive to the Comac C919 and Boeing 737 MAX and competes with Pratt & Whitney's PW1100G on the A320neo. The overall Leap ground- and flight-test certification effort includes 28 ground and CFM flight-test engines, as well as 32 additional engines for flight-testing at Airbus, Boeing and Comac. The Leap-1A/-1C versions are scheduled for engine certification in 2015, with certification of the Leap-1B currently expected in early 2016.



40 Ülkeden 160 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde



BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines.com



MEDAIRE SAVES LIVES

MedAire supplies the world's largest airlines with life-saving equipment and support services to ensure passengers and crew receive quality, accurate care. MedAire Medical Kits are built for timely, accurate assistance for both routine and emergency medical events. Company offers a full line of pre-packaged and custom Emergency Medical Kits, First Aid Kits, Universal Precaution Kits, AEDs, and other medical equipment used on board aircraft. MedAire's flagship aircraft medical kits, Emergency Medical Kit (EMK) and Enhanced Emergency Medical Kit (EEMK), comply with the contents required by U.S Title 14 CFR Part 121.803, Appendix A. All medical kits are designed and built following MedAire's ISO 9001 standards.

MEDAIRE HAYAT KURTARIR

MedAire, dünyanın en büyük havayolu şirketlerine hayat kurtarma ekipmanları tedarik eder, yolculara ve mürettebata kaliteli ve doğru destek hizmeti sunar. MedAire Tıbbi Teçhizatları, hem rutin hem de acil sağlık olaylarında zamanında ve doğru hizmet sunmak üzere üretilir. Firma, hazır ambalajlı ve kişiye özel Acil Tıbbi Teçhizat, İlk Yardım Teçhizatı, Evrensel Tedbir Teçhizatları ve uçahta kullanılacak diğer tıbbi ekipmanları tedarik ediyor. MedAire'in amiral gemisi konumundaki Acil Tıbbi Teçhizat (EMK) ve Gelişmiş Acil Tıbbi Teçhizat (EEMK) ürünleri yönetmeliklere tam olarak uyuyor. Tüm tıbbi teçhizatlar, MedAire's ISO 9001 standartlarına uygun olarak tasarlanıyor ve üretiliyor.

DIEHL, HALON SİSTEMİNİN YERİNİ ALACAK YANGIN SÖNDÜRÜCÜYÜ TANITTI

Diehl Aerosystems'in AOA departmanı, uçakların kargo kompartımanlarında kullanılmak üzere geliştirdiği FIREX su sisli yangın söndürme sistemini tanıttı. Söndürücünün tüm US FAA kavram kanıtlama testlerinden geçen tek halon ikamesi olduğu belirtiliyor. FIREX'te, kargoda meydana gelebilecek bir yangını söndürmek için bulunan su tankı ve nitrojen şişeleri ortak bir boru ve birçok sprey püskürtme memesine bağlı, bu sayede su buharı ve nitrojen birlikte kullanılarak yangın söndürülüyor. Halon yangın söndürme sistemine alternatif olarak üretilir ancak bunlar yeni EASA hava taşıtı program ruhsatından çıkartıldı. FIREX, teknolojik hazırlık olarak üçüncü seviyede bulunuyor ve Diehl'in Münih'teki test tesislerinde yapılan tüm FAA denemelerinden başarıyla geçti.



DIEHL INTRODUCED HALON-REPLACEMENT EXTINGUISHER

Diehl Aerosystems' division AOA is demonstrating its FIREX water-mist fire-suppression system for aircraft cargo compartments. It is said to be the only halon replacement system to have passed all US FAA proof-of-concept tests. FIREX includes a water tank and nitrogen bottles linked to a common pipe and several spray nozzles that distribute water vapor and nitrogen throughout the cargo hold to extinguish fires. It has been developed as an alternative to existing halon fire suppression systems, which are to be excluded from new EASA aircraft program certifications. FIREX is at technology readiness level three and has passed all of the FAA trials carried out at Diehl's specialist Munich testing facility.

BÜTÜN YAZ TEK TATİLE SİĞMAZ

PEGASUS'LA
DAHA ÇOK TATİL İÇİN

YURT İÇİ
49,99 TL'den
YURT DIŞI
49,99 €'dan
BAŞLAYAN FİYATLARLA!



Belirtilen ücretler 4 Mayıs - 31 Ekim 2015 arasında gerçekleşecek belirli yurt içi ve yurt dışı uçuşlarda geçerli, tüm vergiler dahil, flypgs.com'da bulunan kampanya sınıfı ücretlerin en düşük seviyesidir. 16 Nisan - 17 Mayıs 2015 arası yapılan biletlemelerde tüm kampanya sınıfı ücretler için toplam kontenjan 430.000 koltuktur. Detaylar www.flypgs.com'da.

flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS

62th EAMTC MEETING

16 | Gündem /Agenda

14-15 Nisan 2015 İstanbul



62. EAMTC (Avrupa Havacılık Bakım Organizasyonu Eğitim Komitesi) toplantısı, 14-15 Nisan 2015 tarihlerinde İstanbul'da gerçekleştirildi.

62nd EAMTC (European Aviation Maintenance Training Committee) international training meeting held in Istanbul on April 14-15, 2015.



62nd EAMTC MEETING

Gündem / Agenda 17

14-15 April 2015 *istanbul*

62. eamtc

TOPLANTISI YAPILDI

62nd EAMTC
Meeting Held



TURKISH
TECHNIC

62th EAMTC MEETING

14-15 April 2015 *istanbul*



62th EAMTC MEETING

14-15 April 2015 *istanbul*



Çok yoğun katılıma sahne olan 62. EAMTC toplantısında EASA'dan iki konuşmacı yer aldı.

62nd EAMTC meeting, in which many people participated, hosted two speakers from EASA as well.

Güvenliği sağlamanın ve teşvik etmenin öneminin bilincinde olan EAMTC, eğitimlerle, yaptığı toplantılarla, üyeleriyle etkileşime geçerek ve diğer sektör kuruluşlarıyla kurduğu ilişkilerle güvenliğin önemine vurgu yapıyor. THY Teknik ve HABOM tarafından organize edilen toplantıda bakım ve havacılık eğitim sektörleri bir araya geldi. Etkinliğin sponsoru ise THY Teknik ve HABOM oldu.

EAMTC, Hollanda'ya kayıtlı, kar amacı gütmeyen bir kuruluş... Eğitim organizasyonlarını ve teşebbüslerini kapsayan bağımsız bir sektör kuruluşu da denebilir. Üyeleri arasında EASA Part 147 onaylı diğer temel eğitim ve uçak tip eğitim organizasyonları, EASA Part 145 onaylı organizasyonlar, OEM, MRO, eğitim ekipman ve yazılım tedarikçileri ve sektörle ilgili olan diğer kuruluşlar var.

UTED Dergi olarak EAMTC Başkanı Ian Williams ile 62. EAMTC toplantısı esnasında kısa bir röportaj gerçekleştirdik.

EAMTC ile ilgili bilgi verebilir misiniz?

Ian Williams: EAMTC bir sektör kuruluşudur. Hollanda'ya kayıtlı bulunuyor ve 1980'lerden beri varlığı devam ediyor. Hali hazırda, OEM, havayolları, MRO, eğitim organizasyonları, eğitim ekipmanı üreticileri ve tedarikçilerinden oluşan 99 adet üye organizasyonumuz var.

EAMTC'nin amacı nedir?

Ian Williams: EAMTC'nin amacı, eğitimler vererek güvenliği artırmaktır. Ayrıca, eğitim sektörünü Avrupa Hava Güvenliği Ajansı (EASA) vasıtasıyla temsil etmek de amaçlarımız arasında.

Being aware of the role that training provides in ensuring and promoting safety, the EAMTC promotes safety through training via its meetings, interaction between members and its relationship with other industry bodies. The organization hosted by Turkish Technic and Turkish HABOM, brought together the maintenance and aviation training industry. The program sponsored by Training Directorate of Turkish Technic and Turkish HABOM.

The EAMTC is a non-profit making foundation registered in The Netherlands. It is an independent industry body comprising training organizations and those in associated enterprises. Members include EASA Part 147 Approved and other basic and aircraft type training organizations, EASA Part 145 Approved organizations, OEM, MRO, training equipment and software providers and others related to the industry.

As UTED Magazine, we made a short interview with Ian Williams, the EAMTC President during the 62nd EAMTC meeting.

Could you please give information about EAMTC?

Ian Williams: EAMTC is an industry foundation. It is registered in the Netherlands. It has been existing since the 1980's. We currently have 99 member organizations, which comprise OEM, airlines, MRO, training organizations, training equipment manufacturers and suppliers.

What is the aim of EAMTC?

Ian Williams: The aim of EAMTC is to improve safety through training. We also have the aim to represent to the training industry towards European Aviation Safety Agency.



EASA'ya fikir yahut sorunlarınızı hangi yollarla aktarmayı tercih ediyorsunuz?

Ian Williams: Üyelerimizin sorunları kendileri tarafından şu anda burada yapılan toplantılar gibi toplantılarda dile getiriliyor. Biz genelde farklı üye ve organizasyonlardan oluşan çalışma grupları kuruyoruz. Problemin çözümü üzerinde birlikte çalışıyorlar. Çalışma grubunun aldığı sonuç daha sonra bu tarz toplantılarda sunuluyor ve üyeler çalışma grubunun ulaştığı sonucu oylayarak kabul ya da ret ediyorlar. Alınan sonuç kabul edildiğinde ise sıklıkla sonuçlara ait önerileri ana hatlarıyla yayımlıyoruz. Bunlar da EASA'daki dostlarımızla paylaşılıyor.

EAMTC tarafından değiştirilen kurallara ve yükümlülöklere örnek verebilir misiniz?

Ian Williams: 80'li yılların başlarında EAMTC, EASA'nın selefi olan JAA (Havacılık Otoriteleri Birliği) ile yakın olarak çalışıyordu. Hali hazırda bulunan lisansı B1, B2 ve diğer sistemlerde geliştirilmesine yardımcı olmak üzere çalıştık. Çok daha yakın bir örnek olarak üyelerimiz tarafından yapılan eğitim ihtiyaçları analizi ve pratik değerlendirme verilebilir. Günümüzde bu tip şeyleri yapılan düzenlemelerde bulabilirsiniz. Ayrıca, son zamanlarda da yoğun bir şekilde yeni teknolojilerin ve yeni tekniklerin tanıtımını yapıyoruz. Üyelerimiz bunun üzerinde çalıştı, sonucu da ajans ile paylaşıldı. Bu çalışmayı NPA'de (Önerilen Değişiklikler Bildirgesi) görebilirsiniz.

EASA'nın EAMTC ile ilgili görüşleri nelerdir?

Ian Williams: EASA ile saygın bir ilişkimiz olduğuna inanıyorum. İlişkilerimiz gerçekten çok iyi... Sizin de gördüğünüz gibi bugün burada EASA'dan iki konuşmacı bulunuyor. Hem kendi içimizde, hem sektörle hem de EASA ile çok açık, özgür ve samimi bir şekilde görüş ve fikir alışverişinde bulunuyoruz. Dolayısıyla ajansla sağlıklı bir ilişki içinde olduğumuza inanıyoruz.

What kind of way you prefer to bring problems or opinions to the EASA?

Ian Williams: Problems of our members are raised by themselves at meetings, such as here in Istanbul. We generally establish a working group which comprises of different members and organizations. They work together on resolving the problem. The outcome of the working group is then presented to meetings such as this whereas the members will vote to accept or not the outcome of the working group. Once the outcome of the working group is accepted, typically we issue a guideline to recommendations document which is result of the work of the working groups. These are shared with our friends from EASA.

Can you give us examples of changed rules, obligations made by EAMTC?

Ian Williams: In early 80's EAMTC was working closely with the JAA (Joint Aviation Authorities), the forerunner of EASA. We worked in order to help establish the present license in the system of B1, B2 and so on. A more recent example would be the work that was done by our members for training needs analysis, practical assessments. You find such things in regulations today. Also, we are recently heavily involved in introducing new technologies and new techniques. Our members worked on that, the outcome has been shared with the agency. You can see their work in the Notice of Proposed Amendment.

What are the opinions of EASA about EAMTC?

Ian Williams: We believe we have a good reputation with EASA.

We have a very good relationship with them. As you can see two EASA speakers are present here today in Istanbul. We have a very open, free, frank exchange of views and opinions with ourselves and the industry and EASA. So, we believe we have a healthy relationship with the agency.

Williams, EAMTC'nin EASA ile iyi ilişkiler içinde olduğunu belirtti.

Williams claimed that EAMTC is in a good relationship with EASA.







UTED 23 NİSAN'I COŞKU İLE KUTLADI



İşyeri gezisiyle başlayan faaliyetler için öğlen saatlerinde çocuklarla buluştuk, uçak ve hangar turumuzdan sonra uçurtma şenliğine katılarak hep birlikte uçurtma uçurduk, katılan çocuklarımızın yüzlerindeki tatlı tebessüm bizler ve tüm üyelerimiz için eşsiz bir mutluluk kaynağı oldu.





Derneğimiz UTED her yıl olduğu gibi bu yıl da 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı etkinlikleri kapsamında faaliyetler düzenleyerek üyeleriyle buluştu. Bu faaliyetler kapsamında çocuklara ebeveynlerinin iş ortamı gezdirilerek çalışma ortamları tanıtıldı. Daha sonra ise hep birlikte Yeşilköy sahiline gidilerek doğayla iç içe bir ortamda uçurtma şenliği düzenlendi. Her yıl olduğu gibi bu yıl da 23 Nisan'ı takip eden Cumartesi günü 25 Nisan'da düzenlenen faaliyetlere katılım oldukça yoğun ve sevindiriciydi.

Öncelikle işyeri gezisiyle başlayan faaliyetler için öğlen saatlerinde Atatürk Havalimanı B Kapısı önünde toplanmaya başlayan üyelerimizin çocuklarına kendileri için özel yaptırılan şapka ve yelekleri dağıtıldı. Daha sonra yine özel olarak hazırlanan tanıtım kartları takılarak içeri alınan çocuklarımız THY Teknik A.Ş. tesislerinde ebeveynlerinin çalışma ortamını tanımak üzere heyecanla geziye başladılar.

Teknik II Hangarında üs bakım faaliyetlerini gören çocuklarımıza mevcut uçaklar tanıtıldı ve kısaca bilgiler verildi. Sonrasında hazır halde bekleyen A330 tipi bir uçağın içinde çocuklarımıza tanıtım yapıldı ve ikramlar verildi. Her bir çocuğumuzun resimleri alınırken yüzlerindeki heyecan bizlerde tarifi mümkün olmayan bir gurura dönüşmekteydi.

Fotoğraf çekimleri sırasında ikramların ve uçak eğlence sisteminin keyfini çıkaran çocuklarımız çekimler bittikten sonra uçaktan ayrılarak geziye devam ettiler. Teknik II Hangarının içinden turumuza devam ederek Teknik I

Hangarına geçtiğimizde çocuklarımız Hat Bakım işlemlerini tanıdılar ve buradaki mevcut işleyişe tanık olarak çalışanların içerisinde ziyarette bulundular. Hat bakımından ayrıldıktan sonra çocuklarımıza hediyeler vererek tesislerden ayrıldığımızda her birinin yaşadığı tecrübenin unutulmaz birer anıya dönüşeceği algısıyla heyecan doruktaydı.

B Kapısından çıktıktan sonra hazır bekleyen otobüslerimize binerek Yeşilköy'e hareket ettik ve sıra uçurtma şenliğindeydi. Çocukların heyecanı ve bekleyişi görülmeye değer bir mutluluktu. Yeşilköy sahile ulaştığımızda tüm çocuklarımıza özel olarak hazırlanan uçurtmaları dağıtıldı ve şenlik tüm hızıyla başladı. Uçurtmalar hazırlanırken çocukların bakışlarındaki mutluluk ve ışık ebeveynler için anlatılmaz bir coşkuya dönüşüyordu. Uçurtmalar hazırlandıktan sonra sırayla havalanmaya başlayan uçurtmalarımız gökyüzünde birer yıldız misali yükseldiler. İkramlar eşliğinde uçurtmalarımızı uçurduktan sonra tekrar B kapısına dönerek faaliyetimiz son buldu.

Tüm faaliyetler sırasında çocuklarımızdaki heyecan ve coşkunun bir an bile düşmemesi, günün sonunda ise o masum yüzlerindeki tatlı tebessüm bizler ve tüm üyelerimiz için eşsiz bir mutluluk kaynağı oldu. Geleceğimizin teminatı çocuklarımızla dolu dolu geçen bir gün bizler için bir ömre bedel oldu.

Faaliyetlerimizde tesislerini kullanmak üzere derneğimize destek olan THY Teknik A.Ş. yönetimine, uçak içinde ikram desteği için Turkish DO-CO ekibine ve görev olarak destek olan üyelerimize de ayrıca teşekkür ederiz.





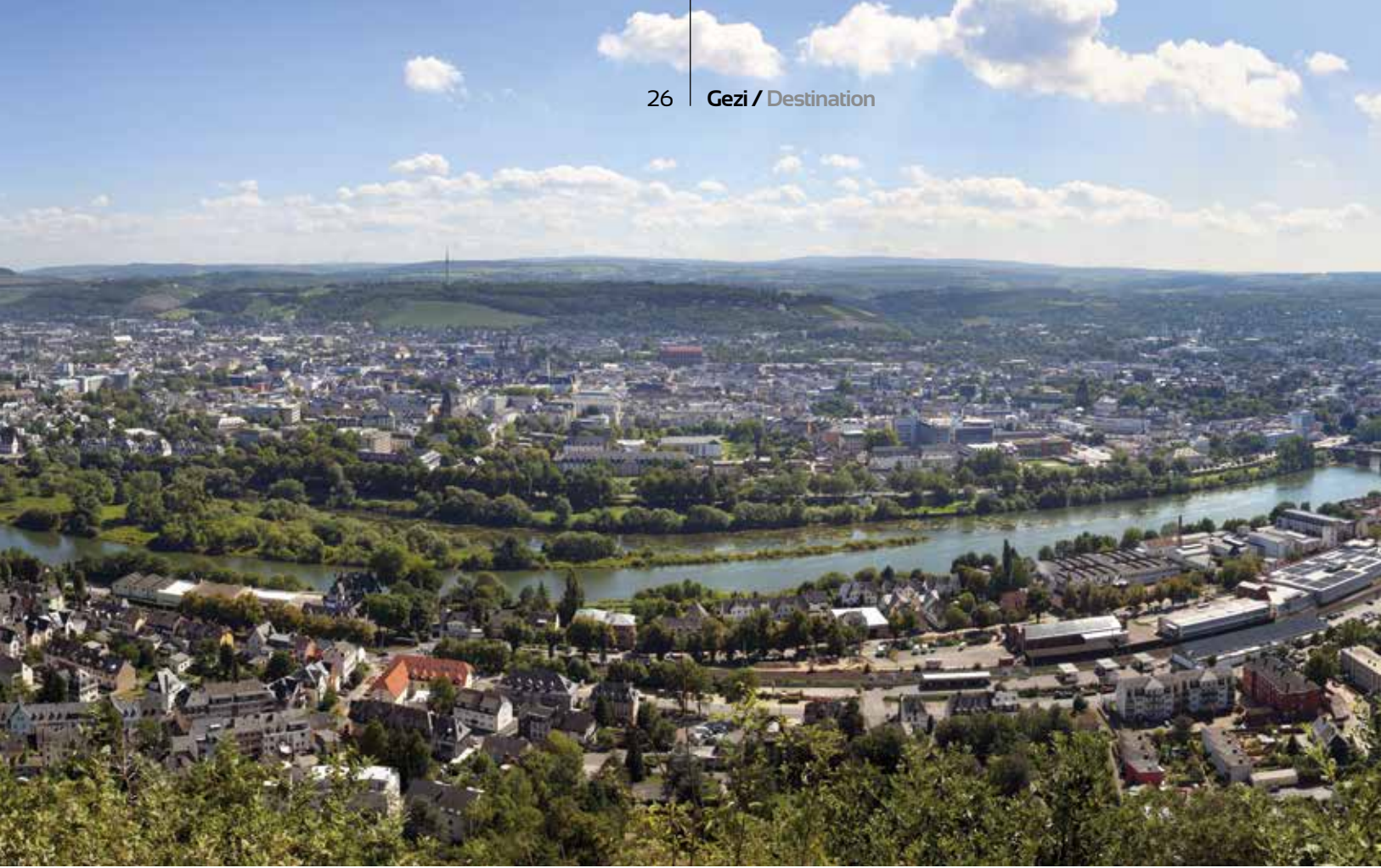
 **Dr. Handan DİKER**
Yeditepe Üniversitesi Öğretim Üyesi
Yeditepe University Instructor
handandiker@gmail.com



Almanya'nın En Eski ve En Güzel Kenti:

The Oldest and The Most
Beautiful City in Germany:





Roma İmparatoru Augustus tarafından Moselle Nehri'nin kıyısında kurulan kentin isim anlamı 'seçilmiş'... Tarihle dolu bu kent, ismini gerçekten hak ediyor.

The city's name means 'chosen'. It was founded in the banks of Moselle River by Augustus, the Roman Emperor. This city full of history really deserves its name.

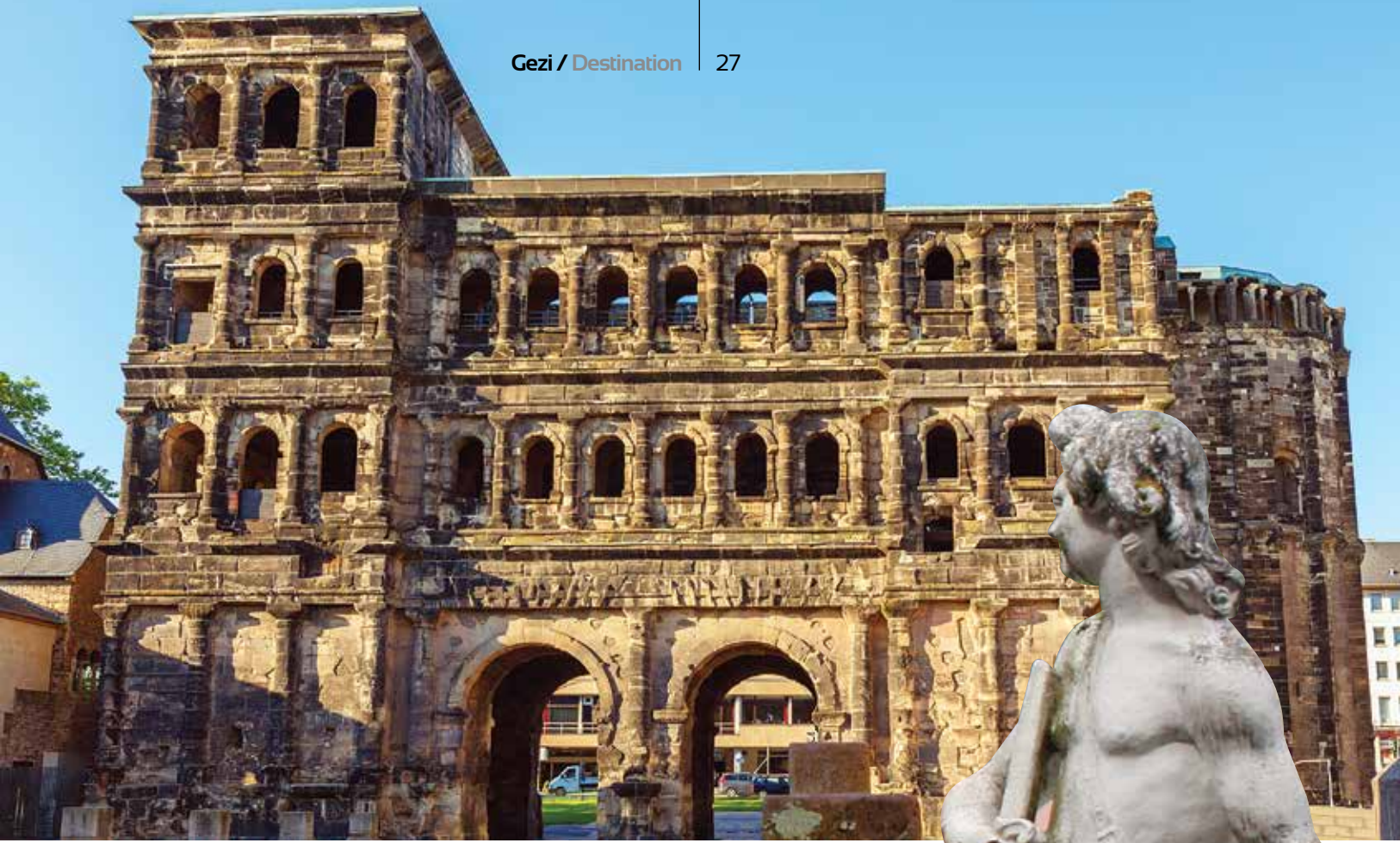
Bir kent düşünün, Lüksemburg'a 45 dakika ve Fransa'ya 50 dakika uzaklıkta... Avrupa'nın tam ortasında tarih ve anı yüklü ama ismi pek bilinmeyen bir Alman kenti Trier... Almanya'yı nedendir bilmem hep çok sevmişimdir. Ama inanın Trier'i gördükten sonra tüm bildiğim Alman şehirlerini bir tarafa, Trier'i başka bir tarafa ayırdım.

Burası Almanya'nın güneybatısında Rheinland Eyaleti sınırında bulunan en eski Alman şehri... Kentin tarihi İ.Ö. 16. yy.'a dayanıyor. Bu tarihte Roma İmparatoru Augustus tarafından Moselle Nehri'nin kıyısında kurulmuş. Kentin isminin anlamı 'seçilmiş' demek. Gerçekten de burası seçilmiş bir kent. Trenle ulaştığım Trier'e iner inmez bir sakinlik ve dinginlik ile karşılaştım. Trende çok sayıda öğrenci ile seyahat ettim. Çünkü burası aynı zamanda üniversitesi olan bir öğrenci kenti.

Çok sayıda otel ve pansiyon bulunuyor. Burası bir turizm şehri olduğu için oteller lüks sayılabilecek bir hizmet veriyor. Eğer şehirde kalmak istemiyorsanız Lüksemburg, Köln ve Frankfurt şehirlerinde konaklayabilir ve buradan Trier'e ulaşım sağlayabilirsiniz. Almanya'nın birçok şehirden Trier'e hızlı tren ile geçmek mümkün. Şehir içinde ise her yer birbirine çok yakın olduğundan yürüyerek ya da toplu ulaşım ile şehir gezilebiliyor.

Think of a city as far as 45 minutes to Luxembourg and 50 minutes to France... Right in the middle of Europe, a German city Trier, full of history and memories and not much known... I don't know why, I have always loved Germany. But believe me, after visiting Trier, it had a special place for me apart from all the other cities of Germany I knew.

This is the oldest German city on the border of Rheinland Province in the southwest of Germany. The history of the city dates back to 16th century B.C. It has been founded in the banks of Moselle River by Augustus, the Roman Emperor. City's name means 'chosen'. This city is really a chosen one. As soon as I got off from the train in Trier, tranquility and serenity welcomed me. There were many students on the train. Because the city is a student city as well where there is a university. There are many hotels and hostels here. Since here is a tourism city, hotels provide nearly a luxury service. If you do not prefer to stay in the city, you stay in Luxembourg, Köln and Frankfurt and you travel to Trier from these cities. You can reach Trier by speed train from many cities of Germany. As for local transportation, you can go on foot or prefer public transport since it is a small city.



Trier'in çok renkli bir gece hayatı var. Önemli bir turizm şehri olmasından dolayı bölgede çok sayıda eğlence mekanı bulunuyor. Ayrıca, şehir çok sayıda üniversite öğrencisine de ev sahipliği yapıyor. Eğer parti ve eğlence arıyorsanız gitmeniz gereken yer Egzoz adı verilen mekan. Burada yıl içinde çok iyi sanatçıların konserleri de oluyor.

Akşam yemekleri için bifteğiyle ünlü Weinstube u. Restaurant Herbert Oberbillig tercih edilebilir. Aom Ecken ise şık bir akşam yemeği için tercih edilebilecek bir mekan.... Bagel Sisters'da da simit ve kahve keyfi yapılabilir. Kidshome-trier, Galeria Kaufhof ve Snipes alışveriş yapabileceğiniz popüler AVM'ler arasında yer alıyor.

TARİH İLE İÇ İÇE

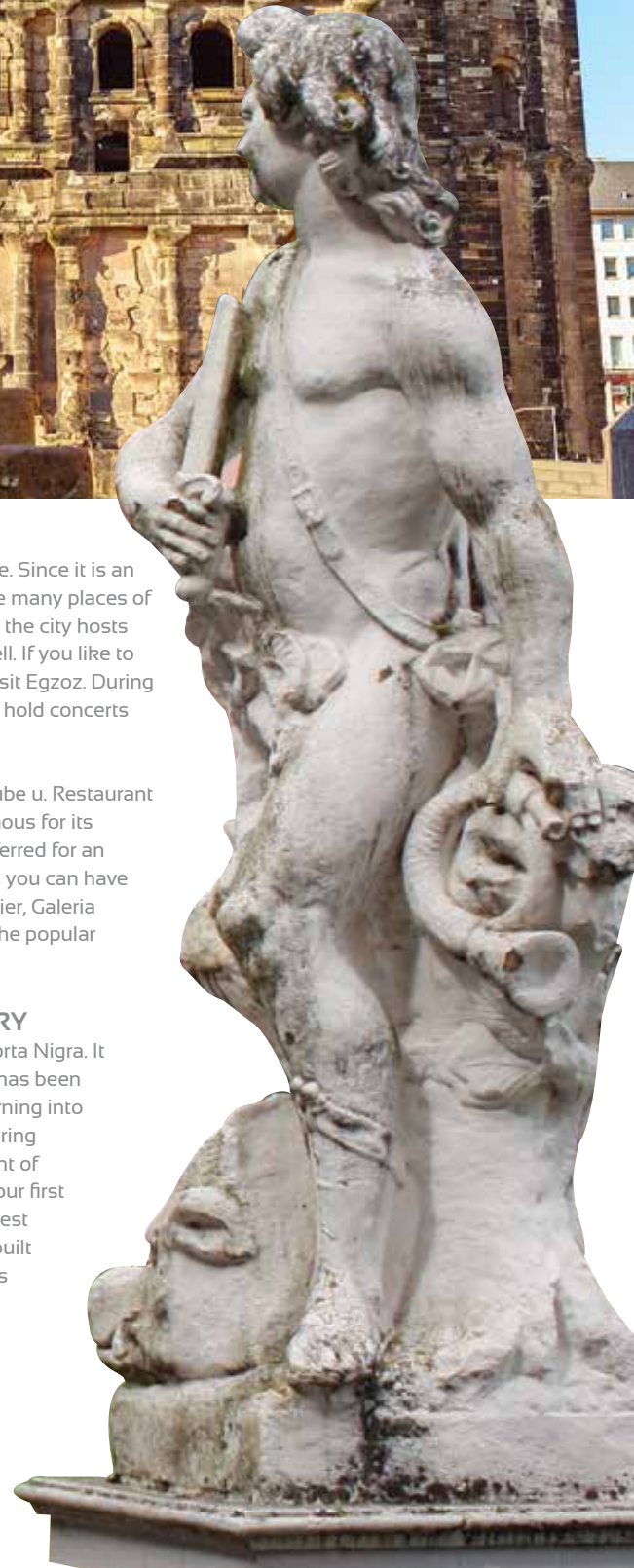
Kentin merkezi Porta Nigra'dan başlıyor. Anlamı 'kara kapı'... Bu isim zamanla kararan taşlarından ötürü verilmiş. Roma döneminde yapılmış surlar ile bunların önünde yer alan kırmızı güller, işte Trier'e adınızı bu manzara ile atıyorsunuz. Roma dönemine ait yörenin bu en büyük kapısı, kentin tarihi dokusunu gösteriyor bizlere. İ.Ö. 2 yy.'da gri kumtaşıdan inşa edilmiş. Ve o kadar güzel korunmuş ki, hala dimdik ayakta ve gelen turistleri bütün görkemi ile selamlıyor. Bazı şehirler için kullanılan bir deyim var. Deniliyor ki adeta bir açık hava müzesi.

Trier has a very colorful night life. Since it is an important tourism city, there are many places of entertainment around. Besides, the city hosts many university students as well. If you like to party and have fun, you must visit Egzoz. During the year, very successful artists hold concerts here.

You can have dinner at Weinstube u. Restaurant Herbert Oberbillig, which is famous for its steaks. Aom Ecken maybe preferred for an elegant dinner. At Bagel Sisters you can have coffee and bagels. Kidshome-trier, Galeria Kaufhof ve Snipes are among the popular shopping malls.

TOGETHER WITH HISTORY

Center of the city starts from Porta Nigra. It means 'black door'. This name has been given because of the stones turning into black in time. City walls built during Roman Era and red roses in front of them, with this view you take your first step to Trier. This door, the biggest one in the region having been built during the Roman era, shows us the historical texture of the city. It has been built using grey sandstone in 2nd century B.C. And it has been protected so well that, it is still standing





1

1: Pazar yerinde
renkli tezgahlarda
çiçekler ve hediyelik
eşyalar satılıyor.

*Marketplace in Trier
with its colourful stalls
with merchants selling
flowers and souvenirs.*

Evet, işte bu sözcük Trier'e o kadar uyuyor ki, anlatamam. Burası İkinci Dünya Savaşı sırasında bombalanmamış nadir kentlerden birisi. Almanya'nın gotik tarzda yapılmış en eski kilisesi olan Liebfrauen Kirsche (Meryem Ana Kilisesi) buranın en çok turist çeken kilisesi durumunda. Rivayete göre Hz. İsa'nın ölürken üzerinde bulunan hırka burada sergileniyor. Ayrıca, kentte o kadar çok Roma döneminden kalma kalıntı var ki, bunlar Roma hamamı kalıntıları başta olmak üzere 1600 yıllık bir geçmişe götürüyor bizleri. Trier'i bu kadar beğenmem ve sevmeme neden olan şey bence buranın dolu dolu tarih yüklü bir geçmişe sahip bir kent durumunda olması idi.

MARX'IN EVİ

Trier'in en önemli yerlerinden birisi de Karl Marx'ın 5 Mayıs 1818'de doğduğu ev. Burası günümüzde bir müze olarak korunuyor. Sade ve normal, diğer Alman evlerinden hiçbir farkı olmayan, beyaz badanalı ve yeşil panjurları olan bir güzel ev. Kapıdan girer girmez bir müze shop'a rastlıyorsunuz. Sonra da evi geziyorsunuz. Müzenin duvarlarında yer alan panolarda Marx'ın yaşam öyküsü yer alıyor. En üst katta da Berlin Duvarı'ndan aldıkları büyük bir parçayı sergiliyorlar.

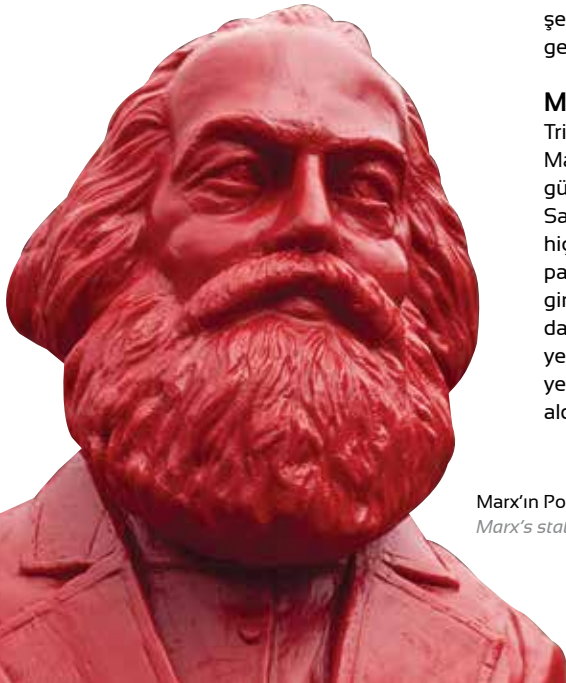
there and welcomes the tourists with all its glory.

There is an idiom used for a few cities. They are claimed to be open air museums. Yes, this fits Trier so much that I cannot tell. This city is one of the rarest cities which have not been bombed during WW2. Liebfrauen Kirsche (Church of the Virgin Mary), the oldest gothic church in Germany, is the most popular tourist attraction. Rumor has it that the cardigan, which Jesus Christ wore as he was dying, is exhibited here. Besides, there are so many ruins from the Roman era that they take us 1600 years back in time, being the Roman bath at the first place. Trier is full of history; I think this was what made me love it this much.

MARX'S HOME

One of the most important places in Trier is the house in which Karl Marx was born on 5 May 1818. This house is under protection as a museum today. Simple and normal, it has no difference from the other German houses. Painted white, having green blinds, a beautiful house it is. As soon as you enter from the door, you see a museum shop. Then you visit the house. On the boards hung on the museum walls, Marx's life story is written. On the top floor, a big piece from the wall of Berlin is exhibited.

I can add that Trier is a beautiful, fine and



Marx'ın Porta Nigra'daki heykeli
Marx's statue in Porta Nigra

Şunu da ekleyebilirim ki; Trier aynı zamanda güzel, kaliteli ve ucuz bir alışveriş kenti. Özellikle Hauptmarkt, ilginç dükkanlara, kafelere ve dondurmacılara sahip bir yer. Tipik Alman dükkanlarının dışında özel butiklerin sıralandığı bir bölge burası. Petrus Brunnen (Petrus Çeşmesi) ise Hauptmarkt'ın tam ortasında bulunan ünlü bir çeşme.

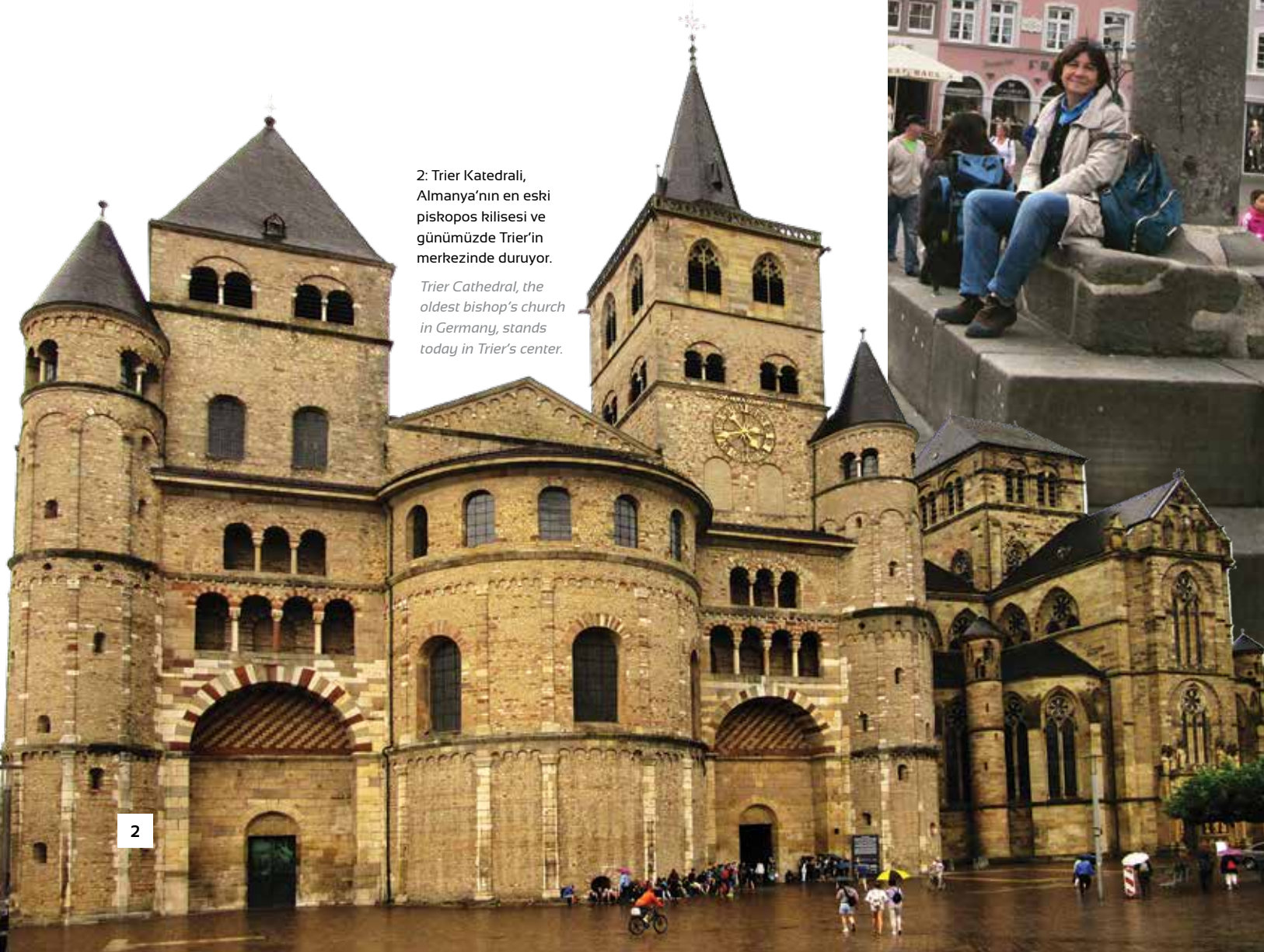
Ve yazının sonu; Trier, ah Trier, beni bu kadar etkileyeceğini hiç ama hiç ummamıştım. Kalbimi bu kentte bırakarak Lüksemburg'a doğru dönerken mutlaka bir kez daha bu güzelim şehre gelmek üzere tren istasyonuna doğru ilerliyordum. Kafam karışmıştı. Bu kadar çok tarihi mekanı bir arada en son Roma'da gördüğümü anımsadım bir an. Alman sınırından Lüksemburg'a girdiğimde ise Trier'in Avrupa'daki en yaşanılabilir kentlerden biri olduğunu da hissettim. Yolunuzu mutlaka bu güzelim tarih dolu Alman kentine düşürün. Bana hak vereceksiniz.

affordable shopping city as well. Especially in Hauptmarkt, there are interesting shops, cafes and ice cream sellers. Apart from the typical German shops, there are special boutiques in this region. Petrus Brunnen (Petrus Fountain) is a famous fountain residing right in the middle of Hauptmarkt.

And finally; Trier, ah Trier, I had never ever thought you could impress me this much. Leaving my heart in this city, as I was on my way back to Luxembourg, I was heading to train station thinking of obviously visiting this beautiful city again. I was confused. For a moment, I remembered seeing so many historical place together in lastly in Rome. And as I entered Luxembourg from German border, I felt Trier was one of the oldest cities in Europe. Absolutely happen to come to this beautiful German city full of history. You will agree with me.

2: Trier Katedrali, Almanya'nın en eski piskopos kilisesi ve günümüzde Trier'in merkezinde duruyor.

Trier Cathedral, the oldest bishop's church in Germany, stands today in Trier's center.





HAVALİMANI İŞLETMECİLİĞİ



Şebnem BAYEZİT

Yolcu Hizmetleri ve Biletleme Eğitmeni

Küreselleşmenin getirdiği yeni bakış açısı ile havalimanı işletmeciliği, kamudan ziyade özel teşebbüsler tarafından yapılmaya başlanmıştır. Dünyada bu sektörde kamudan özel teşebbüse geçmeye hazır havalimanı sayısı da önemsenerek sayıdadır. Havalimanı işletmeciliği, zaman geçtikçe sadece havayollarına hizmet veren sektörler dışında bir parkura geçiş yaptı. Artık gerçek bir işletmecilik mantığı ile hem havayollarına hizmet vermeye başladılar hem de bu hizmetin kalitesini de artırarak havayolları dışında yolcuya kendi müşterileri gözüyle bakarak dünyadaki sayılı havalimanlarından olabilmek yarışına giriştiler.

Geçen ay havalimanı ya da havaalanları işletmelerinin de teknik olarak yolcu can güvenliği ile ilgili sorumlulukları olduğundan ve pist şartlarından, coğrafi konum ve coğrafi şartlarından bahsetmiştim. Uçak iniş ve kalkışı, yolcuya verilen hizmetler sadece havayoluna ait değildir.

Yolcunun havalimanında hizmet alma işlemi, havayoluna müracaat etmek için havalimanındaki terminale girişi ile başlar. Sonrasında check-in işlemleri için kontuara müracaatı, check-in işlemleri sonrasında uçağa binmek için kapıya gitmesi, vardığı havalimanında uçağın inişi, bagajlarını almaları, pasaport polisinden çıkış yapmaları hatta aktarmaları varsa bağlantılı uçuşlarına müracaat etmeleri gibi aşamalarda da havalimanı işletmelerinin sorumlulukları bulunmaktadır. Bazı havayolları, havalimanı/havaalanı işletmeleri ile sorumluluğu minimum düzeyde tutmak istedikleri için kendilerine ait terminallerde hizmet vermektedirler. Bu tür girişimlerin maliyeti de ona göre olmaktadır.

Havalimanı/havaalanı işletmelerinin check-in ya da boarding işlemlerinde yolcuya verebileceği hizmet nedir?

Yolcular aslında işlemleri için havayollarına müracaat etmiyorlar mı? Ülkenin altyapı olanakları doğrultusunda ilgili işletmenin de havayollarına

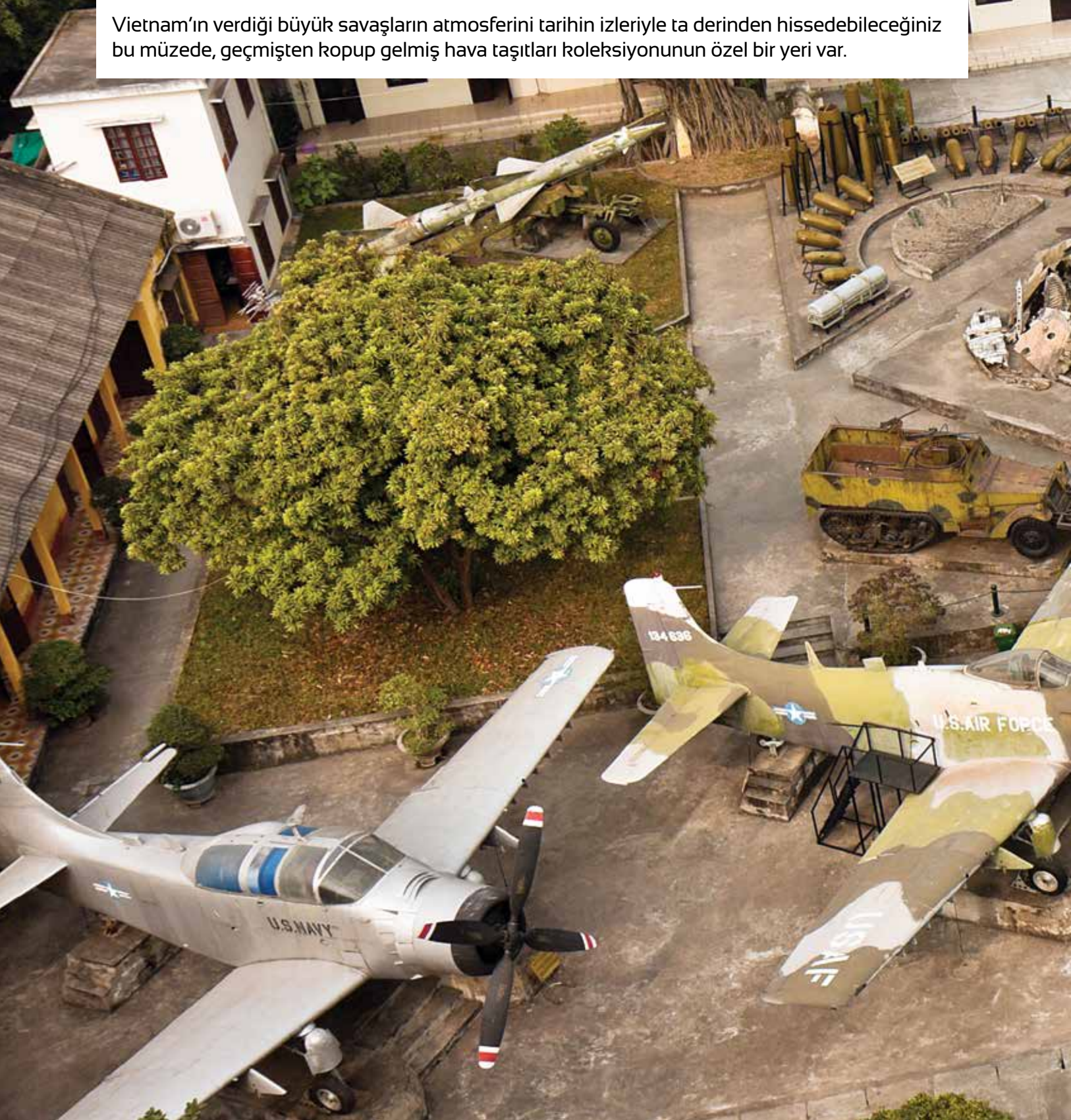
bazı altyapı hizmetini sunması gerekmektedir. Havayollarının günümüz koşullarına ait son teknolojik gelişmeleri olsa da iniş ve kalkış yapılan havalimanı/havaalanı buna altyapı olarak müsait değilse hizmette aksamlar ya da hızlı hizmet verme sürecinde bir takım aksaklıklarla karşılaşılacaktır. Havayollarının iniş kalkış yaptığı şehirde alternatif havalimanı/havaalanı olması durumunda hangi havalimanı ya da havaalanına iniş/kalkış gerçekleştirileceğine karar vermesi de oldukça önemlidir.

Bulunan hesaplamalar: Yolcuların mümkün olduğunca az yürüme mesafesi ile havalimanı içinde hizmet alma talepleri gerçekleşsin diye bu konuda matematiksel hesaplamalar yapılmaktadır. Toronto Havalimanı ile ilgili doğrusal programlama yöntemi ile yolcuların yürümek zorunda oldukları minimum mesafeler, normal şartlarda bu kadar detaylı bir hesaplama yapılmadan önceki hali ile karşılaştırıldığında yürüme mesafesinin %32 azaldığı tespit edilmiştir. Havalimanındaki yürüme mesafeleri ile ilgili farklı hesaplama yöntemleri mevcuttur. Pek çok havalimanında hesaplama yapılmadan önceki yürüme mesafeleri ile özel olarak bulunmuş olan hesaplama yöntemlerinin o havalimanı ya da havaalanı için uygun olan bir ya da birden fazla metodu ile kıyaslanması sonrasında yüzde olarak hayda değer süre düşüşleri tespit edilmiştir. Bu tür hesaplamalar uzmanlar tarafından yapıldığında yolcuların çok daha az mesafe kat etmesiyle, uçakların zamanında hareketi ve yolcuların daha çabuk hizmet alabiliyor olmaları sayesinde yolcu memnuniyeti daha fazla sağlanmış olmaktadır.

Havalimanı işletmeleri ve havayolları arası ilişkilerde yolcuya en verimli ve en güvenli hizmeti sunmak amaçlanır.



Vietnam'ın verdiği büyük savaşların atmosferini tarihin izleriyle ta derinden hissedebileceğiniz bu müzede, geçmişten kopup gelmiş hava taşıtları koleksiyonunun özel bir yeri var.





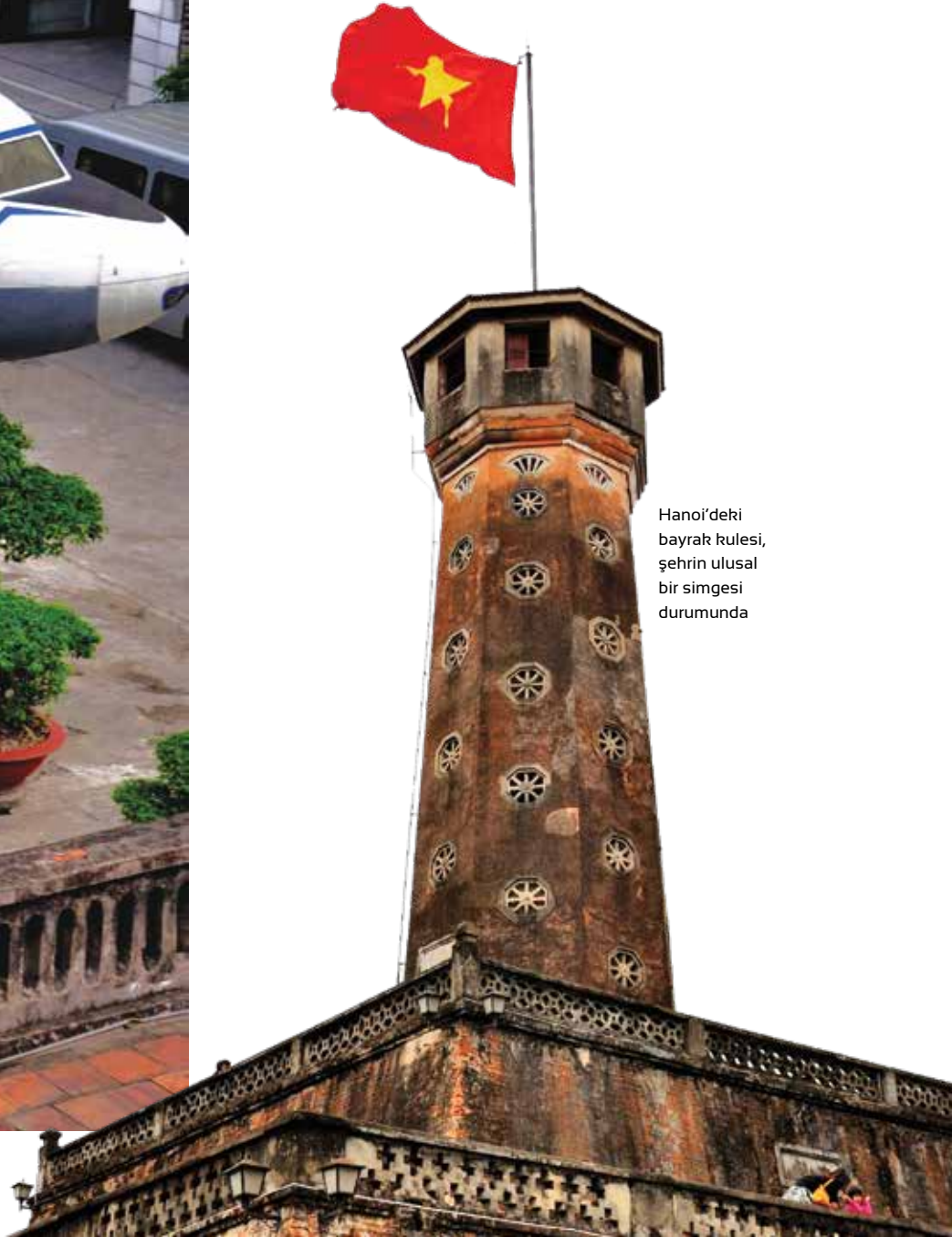
Vietnam'ın Ruhü: **Savaş Tarihi Müzesi**





Hanoi'de bulunan bu müzede aslında Vietnam'ın tarihi boyunca verdiği savaşlardan kalan hava taşıtlarının yanı sıra tank, bomba vb. parçalar da bulunuyor. Pek çok kişi Vietnam'ın savaş tarihi ile ilgili öyle ya da böyle bir şeyler duymuştur. Ancak bu kadar küçük bir ülkenin zorlu direniş savaşlarından nasıl galip ayrıldığını merak eden herkes bunu kendi gözleriyle görebilmek için buraya akın ediyor.

Dolayısıyla, Vietnam Komünist Partisi'nin kararına göre Savunma Bakanlığı, büyük ulusal savaşa ait gerçek objeleri, eserleri ve kanıtları muhafaza edebilmek adına Ordu Müzesi'ni (2002'de ismi Savaş Tarihi Müzesi olarak değiştirildi.) 1954 yılının sonlarında yaptırdı. Açılışı Vietnam Halk Ordusu'nun 15. yıldönümünde, 22 Aralık 1959'da, gerçekleştirildi. Hanoi merkezinde Lenin'in heykelinin yanında bulunan müze, Başkan Ho Chi Minh'in mozolesine de sadece 600 m uzaklıkta ve 10 000 m²'lik bir alanı kapsıyor.



Hanoi'deki bayrak kulesi, şehrin ulusal bir simgesi durumunda



Burası Vietnam'ın yedi ulusal müzesinden birinin olmasının yanında ordu müze sisteminin de merkezi konumunda... Burada ülkenin ilk kuruluş döneminden Ho Chi Minh dönemine kadar olan tüm savaflara dair kalıntıları ve eserleri görmek mümkün... Müze alanında bir de herkes tarafından çok iyi bilinen ulusal tarihi bir anıt olan Hanoi Bayrak Kulesi de var. Kulenin yapımı 1805 yılında başladı ve 1812 yılında tamamlandı. Yüksekliği ise 31 m.

Müze gelen ziyaretçiler, Vietnam Savaşı'na dair sergilenen binlerce parçanın yanı sıra fotoğrafları, haritaları ve modelleri de görebilirler. Bu sayede ziyaretçiler Vietnam ordusunun doğuşunu, büyümesini ve zaferlerini çok daha iyi anlayabiliyor.

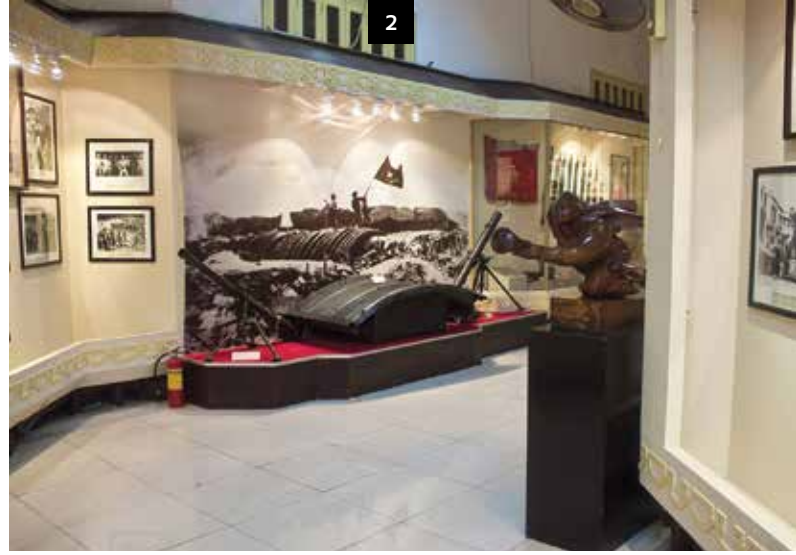
VATANSEVERLERİN ANILARI

Ancak ana binada sergilenen parçalar 1950'den

beri güncellenmiyor. Bunların çoğu Çinli Savaşı'na ait. General Giap ve Vietnamlı vatanseverleri yücelten bu eserler ziyaretçilerin yoğun ilgisini alıyor. Bazıları da İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarında Japonya'ya karşı verilen savaflara ait. İçerisinin havalandırması eski metal fanlarla sağlanıyor. Parçalar otomatik kapılı cam kabinlerde muhafaza ediliyor. Bu parçalar eski ve bakımsız görünüyor.

BAHÇE TARİHLE DOLU

Daha yeni olan binada da Amerika ile yapılan savaflara ait parçalar sergileniyor. Bu kapsamda, üç boyutlu hologramların yanı sıra bir tank, bir cip ve çok sayıda eser var. Ancak müzenin esas göz alıcı eserleri bahçede... 1800'lerde inşa edilen bayrak kulesi, artık büyük bir ulusal simge haline gelmiş. Ekim 1954'ten beri bu kulenin tepesinde bir Vietnam bayrağı dalgalanıyor.



1: Ülkenin kuruluşundan günümüze kadar Vietnam'ın askeri tarihini kapsayan müzede çok farklı eserler de bulunuyor.

2: Müze, yapımı 1932'de tamamlanan bir Fransız binasının içinde yer alıyor.

3: Ele geçirilen Amerikan uçakları müzenin bahçesinde sergileniyor.

4: Müzede hava taşıtlarının yanı sıra, ele geçirilmiş ya da kullanılmış savaş mühimmatları da var.

Günümüzde müzenin kapıları tüm ziyaretçilere, savaşılan ülkelerin vatandaşlarına bile, açıktır. Büyük zaferlerin sırlarını keşfetmek isteyenler buraya akın ediyor. Günümüze kadar 150 ülkeden 17 milyondan fazla ziyaretçinin geldiği müze, yeni ziyaretçilerini bekliyor.

MÜZENİN YAPISI

Müze altı periyodu kapsıyor:

Vietnam'ın tarihi ve Vietnam Halk Ordusu'nun kuruluşu, Fransız sömürgecilğine karşı verilen mücadele, Amerikan emperyalizmine karşı verilen mücadele, Vietnam Halk Ordusu'nun düzenli modern ordu sistemine geçişi, halkın ve ordunun birlik oluşu, müze bahçesinde sergilenen uçak, tank, ağır silahlar, roketler, bombalar vb. gibi cephanelik parçaları.

Ayrıca müze bahçesinde bulunan hava taşıtları ise şunlar:

Bell UH-1, B-52G enkazı, Cessna A-37 Dragonfly B, Douglas A-1 Skyraider E ve H modelleri, Mikoyan-Gurevich MiG-17 F ve Mikoyan-Gurevich MiG-21 MF & PFM.

BAĞIMSIZLIK VE ÖZGÜRLÜK

Burayı ziyaret ettikten sonra müzenin Vietnamlıların ruhlarını yansıttığını göreceksiniz. Başkan Ho Chi Minh'in de dediği gibi, "Hiçbir şey bağımsızlık ve özgürlükten daha değerli değildir."

Müze, pazartesi ve cuma günleri hariç her gün ziyaret edilebiliyor. Hanoi şehir turları da müze ziyaretlerini kapsıyor, fiyatlar da oldukça makul. Bu nedenle Hanoi ziyaretlerinde turistler tarafından daha çok tercih ediliyor.

Kontrolör-Pilot Veri Hattı Haberleşmesi CPDLC

Bazı nedenlerle artık radyo frekanslarının etkin kullanılamaması yeni teknolojilerin ortaya çıkmasını sağladı. Trafik ve kontrol istasyonu arasında metin haberleşmesini sağlayan CPDLC, bunlardan birisi...

 **Gonca GÜLER**

Hava Trafik Kontrolörü

//////////////////// TATCA Yönetim Kurulu Üyesi



Radyo frekansları, hava trafiğinin dünya çapında artması nedeniyle kontrolör pilot haberleşmesinde kısıtlı bir kaynak haline gelmekte. Trafikteki artışın sürekli hale gelmesi öngörüldürken, artışa paralel olarak haberleşme sistemlerinin modernize edilmesi gerekliliği sonucu doğmaktadır. Radyo frekanslarında zaman zaman meydana gelen zafiyetler, hava trafik yönetiminde ileride yaşanacak güvenlik problemlerinin de habercisi... Örneğin, sektör içerisinde yer alan trafik sayısının limit değerlere ulaşması, var olan sektörün alt sektörler ayrılmasına ve yeni sektör ile frekans ihtiyaçlarının artmasına sebebiyet vermektedir. Frekansların kısıtlı olması nedeniyle, birden fazla kullanıcı aynı ses frekansını paylaşmaktadır. Radyodaki gürültü, frekansa farklı yayınların karışması, seri olmaktan kaynaklanan anlaşmazlıkların çıkması, kötü hava koşulları, yoğun trafik ve blokeler gibi nedenlerden dolayı frekans etkin kullanılamamaktadır. Bu kapsamda radyo frekanslarının yetersizliğini ele almak ve operasyonel kapasiteyi artırmak, güvenli, hızlı ve düzenli trafik akışını sağlamak üzere, sayısal haberleşme kanalları üzerinden trafik ve kontrol istasyonu arasında metin haberleşmesi sağlayan, kontrolör pilot veri ağı haberleşme teknolojisi CPDLC (Controller-Pilot Data Link Communication) geliştirilmiştir. Sistem, ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu) ve EUROCONTROL (Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü) tarafından da onaylanmıştır.

HAVA TRAFİK EMNİYETİ ARTIYOR

Hava Trafik Kontrolörü ve Pilot pozisyonları arasında yer alan veri ağı haberleşmesi, CPDLC, metin tabanlı mesaj alışverişine dayalı, çift yönlü bir haberleşme sistemidir. CPDLC, geleneksel radyo muhaberesinde kullanılan talep,

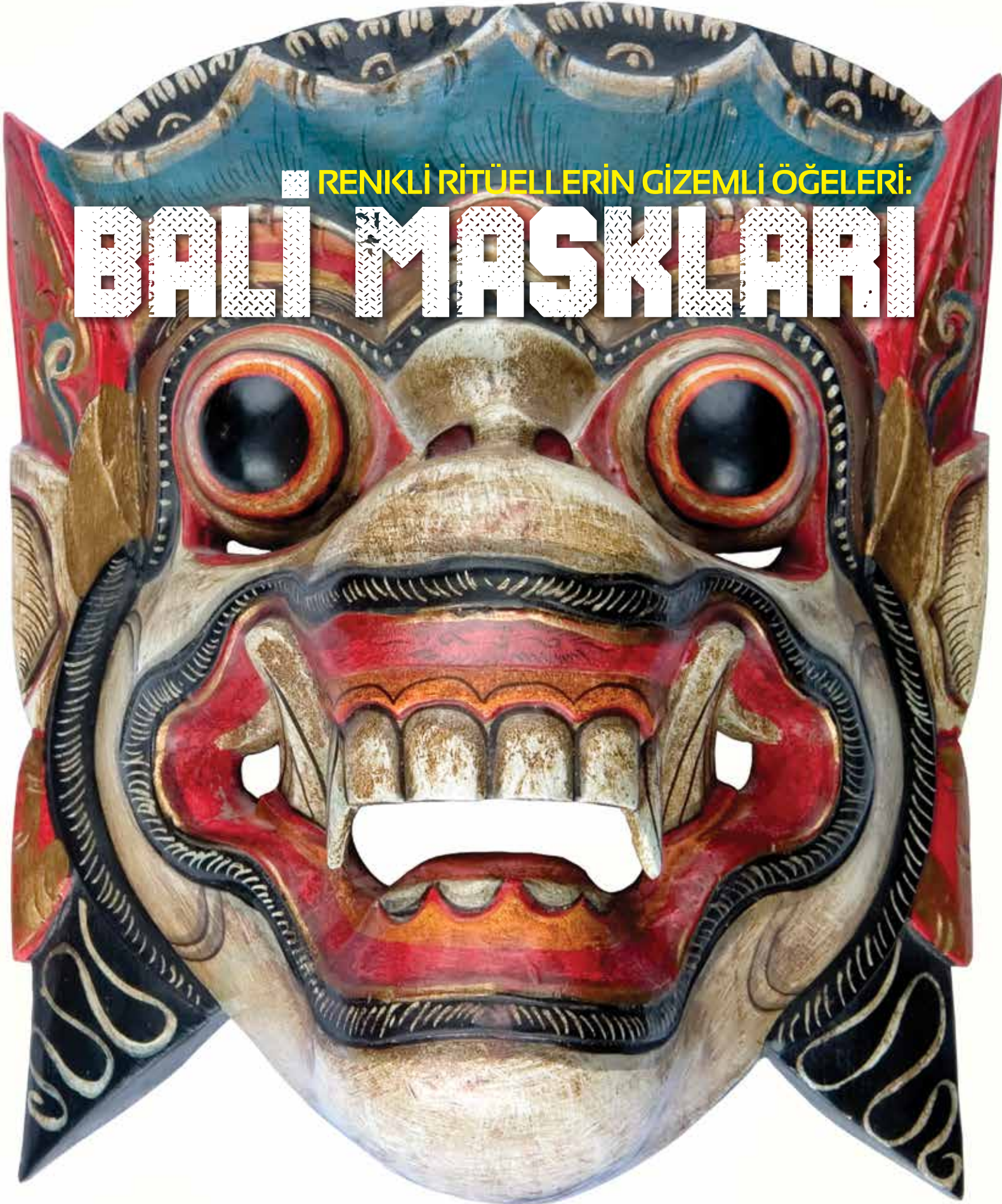
talimat ya da müsaadelerin veri yolu vasıtasıyla yapılmasını sağlamaktadır. Bu sayede frekans yoğunluğu azaltılır, yanlış anlaşılımlar ortadan kaldırılarak iş yükü hafifletilir ve hava trafik emniyetinin artırılması hedeflenir. CPDLC ile sözlü mesajların, eşdeğer olarak çok daha az boyutta veri içeren metin mesajları ile ifade edilmesiyle, haberleşme kanal kapasitesi artmaktadır. Ayrıca, CPDLC ile pilot ya da kontrolör tarafından mesajların yeniden gönderilmesi ve tekrarlı söylemler gerekmemektedir. Bu sistem zaman kazandırmakla birlikte hata payının düşük olmasını sağlamakta, sektör verimliliği ve kapasitesi artırılmış olmaktadır. CPDLC'nin kullanım avantajlarına ilave olarak, bir sektördeki iş yükünün uygulama ve planlama kontrolörleri arasında paylaşılması da sağlanabilir.

Uygulama kontrolörü radyo frekanslarını kullanırken, planlama kontrolörü bazı mesajları CPDLC vasıtasıyla gönderip iş yükünü paylaşabilir. Hava trafik yönetiminde CPDLC teknolojisine önemini vurgulamak için EUROCONTROL, veri ağı sistemlerinin kurulumu ile ilgili olarak uçaklar için 2011 yılından, Ulusal Servis Sağlayıcılar için ise 2013 yılından bu yana zorlayıcı kurallar uygulamaktadır. Bunun yanı sıra ABD'de 2020 yılında zorunlu donanım haline gelecek ADS-B Out (Automatic Dependent Surveillance Broadcast Out) ve Avrupa hava sahasında 28,500 feet üzerinde uçan uçaklarda PM CPDLC'nin (Private Mode Controller Pilot Data Link Communications) kullanıma geçişinin tamamlanması gibi mevzuat düzenleme çalışmaları da devam etmektedir.



RENKLİ RİTÜELLERİN GİZEMLİ ÖĞELERİ:

BALI MASKLARI



Endonezya'nın Bali Adası'nın kendine özgü yapısı ve ritüelleri günlük yaşamı renklendiriyor. Kutsal ve kültürel değerleri yüksek olan masklar da Bali'nin sosyal yaşamının önemli bir parçasını oluşturuyor.



Yüzyıllar boyunca Bali'nin ritüellerinde bütünüleyici görev üstlenen masklar, tahtadan oyuluyor ve belirli mitolojik karakterleri sembolize ediyor. Bunlardan birinin ismi "Ormanın Kralı" anlamına gelen Banaspati Raja ya da Barong Ket. Aslana benzeyen masklar çok yaygın ama Barong Ket; domuz, köpek, geyik ve kaplan şeklinde de olabiliyor.

Topeng Bali, Endonezya dilinde mask anlamına geliyor. Bu masklar geleneksel söylenceler sahnelenirken bir kostümle birlikte giyiliyor. Bu söylenceler genelde iki ya da daha fazla kostümlü ve masklı kişinin performanslarıyla sahneleniyor ve krallar, rahmanlar ve geleneksel öyküler ya da mitlerle ilgili oluyor.

KUTSAL MASKLAR

Bali toplumunda tüm Barong maskları kutsal kabul ediliyor ve bu nedenle de yapımı dikkat ve özen gerektiriyor. Bu maskta patlak gözler renk pigmentleriyle zenginleştirilmiş. Dikkat çeken iki tahta diş, ağzın her iki yanından uzanıyor. Yüzün etrafını saran gösterişli yele, dikkatlice işlenmiş deri ve tüyden yapılıyor.

Ayrıca alt dudağa doğru uzatılarak yaratığa bir de bıyık yapılıyor.

Öte yandan, Barong maskları yabancı koleksiyoncular için popüler olsa da Balililer için onlar estetik öğelerden çok daha fazlası... Bali'deki her köyde koruma amaçlı kullanılan bir Barong var. Bu maskın ruha somut formunu verdiğine ve enerjisini ortaya çıkardığına inanılıyor. Köyün tapınağında tutulan mask, özel durumlarda ortaya çıkartılıyor ve ondan topluma lütufta bulunması ve kozmik güçlere denge getirmesi dileniyor.

Son zamanlarda Barong maskı, geçit törenlerinde ya da teatral etkinliklerde bir sunağın üzerine tam boy bir kostümle birlikte konulabiliyor. Kutsal performanslarda topluluktan iki kişi Baron maskı ve kostümü giyerek dans ediyor; mask ve kostümün toplan ağırlığı yaklaşık 50 kiloyu bulabiliyor. Gösteri sırasında dansçılardan ya da izleyicilerden birisi transa geçtiği zaman Barong'un ruhunun geldiğine inanılıyor.

TOPENG PERFORMANSLARI

Maskların kullanımının ataların kültleriyle





ilgili olduğuna inanılıyor. Bu dansçıların tanrılardan mesaj getirdiği söyleniyor. Topeng performanslarının açılışı hiç konuşmayan ve anlatılan öyküyle ilgili bulunmayan bir dizi masklı karakterle yapılıyor. Bu geleneksel masklar arasında genellikle Topeng Manis (Bir kahraman), Topeng Kras (Savaşçı ve otoriter bir karakter) ve Topeng Tua (Şaka yapan ve izleyicinin dikkatini çeken yaşlı bir adam) bulunuyor.

ANLATIM

Esas öykü bir Penasar tarafından anlatılıyor. Bu maskenin çenesi bulunmuyor, bu sayede maskı giyen kişi çok net bir şekilde duyulabiliyor. Bir grup topenginde genelde iki farklı bakış açısı sunan iki penasar bulunuyor. Performansta hem konuşan hem de konuşmayan karakterler bir arada bulunuyor. Ayrıca performanslarda sıklıkla dans ve savaş sahnelerinin yanı



Barong maskları yabancı koleksiyoncular için popüler olsa da Balililer için estetik öğelerden çok daha fazlası...

sıra özel efektlere yer veriliyor. Çoğunlukla gösterilerin sonunda komik karakterler kendi görüşlerini anlatıyorlar. Anlatıcı ve komik karakterler sıklıkla güncel olaylardan ya da yerel dedikodulardan bahsederek hikaye anlatımının batılı geleneklerini yıkıyorlar ve izleyiciye komik dakikalar geçiriyorlar.

TEZATLILIKLAR

Topenlerde genellikle bilinçli olarak tezatlıklara yer veriliyor: Kutsal ve profan; güzellik ve

çirkinlik; saflık ve karikatür izleyicilere komik ve düşündürücü anlar yaşıyor. Tek kişilik topeng pajegan, batılı tiyatro profesörü John Emigh'in yazdığı "Masklı Performans – Masked Performance" kitabında ele alınıyor. Emigh, Bali Topeng sanatçılığı da yaptı.

Bu rengarenk kültürün maskları ve kostümleri, metaforlarla dolu gösterileri, ölümsüzlüğe giden yolculuğunda eğlendirerek öğretiyor ve el sanatlarının sınırlarını zorluyor.

İşadamlarına Özel: PIAGGIO P180 AVANTI





9 kişilik Avanti, çift turboprop motoruyla emsallerinden daha yüksek hız sunarken yakıt tüketiminde ise bir hayli ekonomik...

Italyan yapımı Piaggio P180 Avanti, işadamlarına yönelik çift turboprop motorlu bir hava taşıtı... 9 kişiye kadar yolcu alabiliyor ve üç yüzlü bir tasarıma sahip. Ön kanadı küçük ve kuyruk kanadı ise konvansiyonel... Ana kanadın lonjeronları da yolcu kabinin dışından geçiyor.

Uçağın tasarımına 1979 yılında başlandı ve 1980 ile 1981 yılları arasında İtalya'daki ve Amerika'daki rüzgar tünellerinde test edildi. 1983 yılında ise Learjet firmasıyla uçağı geliştirmek üzere 1983 yılında işbirliğine gidildi fakat 13 Ocak 1986'da ortaklığın sona ermesi nedeniyle Piaggio firması, uçağı geliştirmeye tek başına devam etti. Ardından ilk prototip 23 Eylül 1986 tarihinde havalandı. 2 Ekim 1990 tarihinde ise Amerikan ve İtalyan sertifikaları alındı.

PROJEYE DEVAM

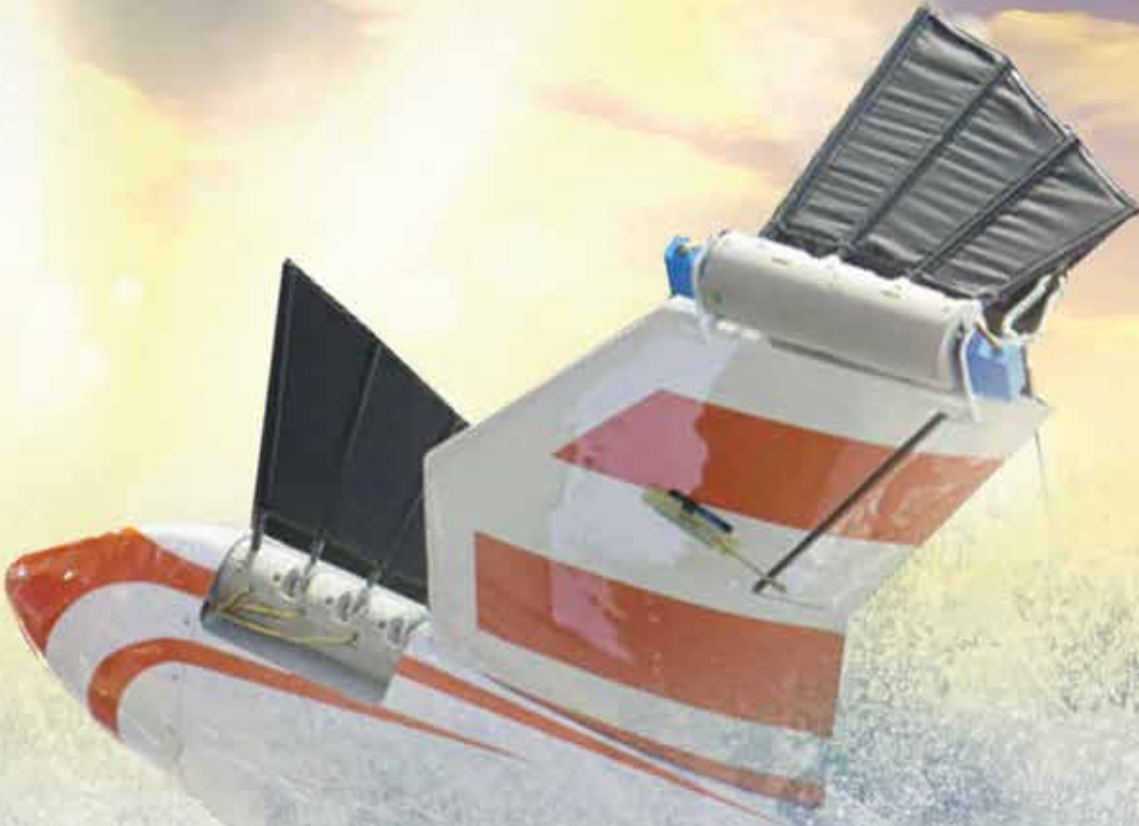
İlk 12 gövde Kansas'ta üretildikten sonra son montaj için İtalya'ya götürüldü. 1994 yılında Avanti Havacılık Viçita'nın parası tükenince proje durma noktasına geldi. Daha sonra 1998 yılında Piero Ferrari'nin liderliğinde bir grup yatırımcının proje dahil olmasıyla proje devam etti. 2005 yılının ekim ayında 100. ve 2008 yılının mayıs ayında 150.'sini teslim eden Piaggio firması, 2010 yılının ekim ayı itibarıyla Avanti ve Avanti II filolarının toplamda 500 bin saatin üzerinde uçuşunu bildirdi. Avanti II modelinin gelişmiş bir versiyonu da 2005 yılının kasım ayında Avrupa ve Amerika'dan

sertifika aldı. Bundan altı ay sonra da 70 tane sipariş edildi. Avanti II'de Pratt & Whitney Canada PT6 model turboprop motorlar bulunuyor ve hızı saatte 18 km daha fazla, üstelik yakıt tüketimi de daha düşük. Yol, durum ve yön bilgilerine ek olarak düz ekran LCD ekranlarından çarpışma önleme (TCAS), yer yakınlığı (TAWS) ve gerçek zamanlı hava durumu bilgileri alınabiliyor. Avanti'nin diğer turboprop uçaklardan ve birçok orta boy jetten daha hızlı oluşu, bu arada %40'a kadar da yakıt tasarrufu sağlaması, pazardaki rakiplerinden üstün özellikleri olarak sıralanıyor.

YAKIT TASARRUFU

P180'in aynı hız ve aynı irtifada uçan diğer küçük turbo jetlere kıyasla daha fazla yakıt verimliliği olduğu söyleniyor. Ayrıca, uçağın normal bir günde deniz seviyesinde ve maksimum brüt ağırlıkta 869 m kalkış ve 872 m iniş mesafesi var. 2008 yılında teslim edilen uçak adedi 30 iken 2013'te ise sadece 2 oldu.

2014 senesinde Piaggio EVO isimli güncellenmiş ve iyileştirilmiş bir modelin üretileceğini duyurdu. Firma bu modelin tırmanma performansının daha üstün olacağını öngörüyor. Ayrıca bu modelin %3 yakıt tükettiği de belirtiliyor. Yeniden tasarlanan pervane şekli ve daha düşük motor hızı, dış sesin %68 oranında azaltılmasını sağlayacağı söyleniyor. Fiyatının da 5,4 milyon dolar civarında olacağı tahmin ediliyor.



////////////////////  Halil Orkan MEMİŞ

Flimmer HAVA'DA VE SU ALTINDA GİZLENİYOR

İstendiğinde uçabilen, istendiğinde de yüzebilen bir drone tasarlanıyor.

Tasarımı, bu iki hareketi de yapabilen bir canlıdan, ördekten ilham alınarak yapılmış. ABD Denizcilik Araştırma Laboratuvarı tarafından geliştirilmekte olan drone, denizaltı takip aracı olarak tasarlanıyor. Kanat uçlarında paletleri bulunan drone, bu paletleri havadayken dengesini sağlamak; denizdeyken de yüzmek için kullanıyor. "Flimmer" ismindeki bu araç, uçabiliyor ve yüzebiliyor. Ancak bir özelliği de, bu ikisi arasında kolaylıkla geçiş yapabilmesi. Havadayken denize dalış yapabiliyor, denizdeyken çıkabiliyor ve deniz üzerine konabiliyor. Kısacası bu drone, bir ördekten ne beklerseniz onu yapabiliyor.

GELİŞTİRİLMEME DEVAM EDİLİYOR

Flimmer, havada 91 km/s hızla; su altındaysa saatte 17 km/s hızla gidebiliyor. Aracın amacı, denizaltı takibi yapmak. Bu amaçla geliştirilen kimi şamandıralar var; gerekli durumlarda bu şamandıralar, uçaklardan atılıyor ve alanı denizaltılar için tarıyor. Ancak bugünkü cihazlar, hareketli bir denizaltıyı takip edebilecek teknolojiye sahip değiller; statikler. Flimmer ise böyle bir durumda su altında ve su üstünde gerekli araştırmayı gerçekleştirebilecek kapasitede.



Durgun Suların Süsleri: NILÜFERLER



Suyun üst kısmında bulunan yaprakları ve rengarenk çiçekleriyle hem görsel bir güzellik sunan hem de civarda yaşayan hayvanlara bir dinlenme durağı ya da sığınacak bir ev sağlayan nilüferler, birçok ressam ve edebiyatçıya da ilham kaynağı oluyor.



Fransız ressam Claude Monet, yaşamının son 30 yılında yaptığı 250 yağlıboya tabloda evinin bahçesindeki göletlerde yetişen nilüferleri resmetti. Göz alıcı renkleri ve su üzerindeki muhteşem görünümleriyle Monet'e derin ilham veren bu bitkiler daha çok ılıman ve tropikal iklimlerde yetişiyor. 70'ten fazla türü bulunan bitki, genelde rüzgarın, sineklerin ya da arıların polenlerini taşımasıyla çoğalıyor, zaman zaman da kendi kendine polenleşiyor.

Sucul ve kök gövdeli olan nilüferler 19. yy.'dan beri sulak yerlerde yetiştirilmek üzere melezleştiriliyor. Bu süreçte ortaya çıkan üç grup melez bulunuyor; soğuğa dayanıklı, gece açan tropik ve gündüz açan tropik. Köklerinde yayılmış damar demetleri bulunuyor. Bitkinin basit tüycüklerinden genelde yapışkan bir sıvı akıyor. Helezonik olan yapraklarına gelince, sıralı ve spiral şeklindedir. Yan yaprakçıklar ise ya vardır ya da hiç yoktur.

GENETİK ÇEŞİTLİLİK

En güzel kısmına gelecek olursak; çiçekleri genelde suyun üzerinde yüzer. Tohumları ise bir kese içinde bulunur ve genelde sperm barındırmazlar. Çiçek yapısının anjiyospermilerin en eski formlarından birine benzemesi dolayısıyla on yıllardır sistematik olarak inceleniyor. Araştırmacılar, nilüferlerin çiçekli bitkiler sınıfının temelinde bulundukları konusunda hemfikirler. Ayrıca nilüferler diğer temel anjiyospermilere göre genetik olarak daha çeşitli ve coğrafi olarak da daha yaygın.

Sınıflandırma yapılırken zaman zaman yanlışlara düştüğü de olmuş. Örneğin önceleri kutsal lotus çiçeğinin bir nilüfer olduğu sanılmış. Ancak günümüzde kendi familyasına ait, bir hayli değişime uğramış çenekli bir bitki olduğu biliniyor.

KUSURSUZ SÜS BİTKİLERİ

Nilüferler, güzel doğaları nedeniyle süs bitkisi olarak da kullanılıyorlar. Kuzey Amerika'ya özgü olan Meksika nilüferleri tüm kıtaya yayılmış durumda. Zirai yetiştiricilikten kurtulan birçoğu Kaliforniya'nın San Joaquin Vadisi gibi yerlerde bölgeyi istila edercesine yaygın. Yavaş akan sularda kolaylıkla yayılabilen bitkiden kurtulmak neredeyse imkansız. Büyümeleri kontrol altına alınarak nüfuslarının kontrolsüz olarak artması engellenebilir. Ayrıca bitki öldürücülerin de bu anlamda kullanıldığı biliniyor.

Beyaz nilüfer, Bangladeş'in ve Hindistan'ın Andhra Pradesh eyaletinin ulusal çiçeği olarak ilan edilmiş. Bunlara ek olarak mavi nilüfer, Sri Lanka'nın ulusal çiçeği ilan edilmiş. Nilüfer, temmuz ayının doğum çiçeği olarak kabul ediliyor.

ŞİİRLERİN DE SÜSÜ

Resimlerde olduğu gibi nilüferlerin edebiyatta da yerleri bulunuyor. Özellikle Tamil şiirlerinde ayrılık acısını sembolize ediyor. Buna ek olarak; nilüferlerin gün batımını, deniz kıyısını ve köpekbalıklarını da ifade ettiği söyleniyor.





THY Uçak Teknisyeni

AYHAN DOĞAN

"Uçak teknisyeni olmak bir ayrıcalıktır"



Günümüzde Türkiye’de gelişen havacılık sektöründe teknisyenliğin daha da önem kazandığını ifade eden THY Uçak Teknisyeni Ayhan Doğan, THY Teknik A.Ş. olarak lokomotif konumunda olduklarını ifade ediyor. Doğan, sorularımızı yanıtladı.

Bize kendinizden kısaca bahsedebilir misiniz?

20 Mayıs 1965 İstanbul Cihangir doğumluyum. Aslen Erzurum Refahiye’liyim. İlköğretim sonunda Cihangir’den Ümraniye’ye taşındık ve halen Ümraniye’de yaşıyorum. Şişli Endüstri Meslek Lisesi Motor bölümü mezunuyum. Askerlikten sonra 1989’da THY Teknik Push-Back bölümünde göreve başladım. 1993’te bölüm değiştirerek uçak revizyon atölyesinde uçak bakım teknisyeni olarak çalışmaya başladım. Uçuş teknisyeni olarak da görev yaptım. Halen uçak bakım atölyesinde görevime devam ediyorum.

Türkiye havacılık sektörüyle ilgili neler söyleyeceksiniz?

Türk sivil havacılığının hızlı yükselişi, sektörün bir parçası olarak beni çok memnun ediyor. 1980’li yıllarda uçak denince akıllara Türk Hava Yolları, havaalanı denince de Yeşilköy ve Esenboğa’dan başka bir şey gelmezdi. Günümüzde 42 ilde havaalanı var ve bunlarda sefer yapan toplam 5 şirket bulunuyor. Bu rekabet ortamı sayesinde uçaklar, tüm Türk halkının gözde ulaşım aracı oldu. Mustafa Kemal Atatürk’ün “İstikbal Göklerdedir” sözü ve Türkiye’nin stratejik konumu sayesinde havacılık sektöründe ciddi adımlar atıldı. Sektör, 2015 yılı itibarıyla en modern uçaklar, teknik personel ve donanımlı özel hava yolu şirketleriyle dolup taşı ve teknik bakımlar önem kazandı. THY Teknik A.Ş. ailesi olarak lokomotif görevi üstleniyoruz. THY’de uçak teknisyeni olmanın ayrıcalığını hissediyorum.

Hali hazırda teknisyenlerin ne gibi sorunları var ve sizce bunları gidermek için neler yapılmalı? Sizce sektörün ihtiyaç duyduğu teknisyen açığı nasıl kapatılabilir?

Şu an en büyük sorun, lisanslandırma ile ilgili prosedürler olup gün geçtikçe şartlar daha da

zorlaşmaktadır. Üniversitelerin zamanında mezun verdiği teknisyen arkadaşlara lisans vermesi sektörü bir anlamda rahatlatırdı. Fakat günümüzde sivil havacılık mezunu teknisyen arkadaşlarımızın adaptasyonu süreci olumsuz etkiliyor. Sivil havacılık mezunu lisanslı bir uçak teknisyeninin yetişmesi en az 2 ila 3 yıl iken, lisanssız gelen teknisyen arkadaşlarımızın yetişmeleri 5 ila 7 yılı buluyor. Günümüzde açılan pilotaj okullarıyla 1 ya da 2 senede pilot yetiştirilip kokpit emanet edilirken, teknisyenlikte bu durum en az 5 sene. Mesleğimiz sektörde maalesef pek değer görmüyor. Teknik personel, işinin önemine hakım olmalıdır. Havayolu şirketleri de eğitim kurumlarını desteklemeli ve seminerler düzenlenerek adayların sayısı artırılmalıdır. UTED, mesleğe aday olanların da sivil toplum kuruluşu olmalıdır.

UTED ile ilgili görüşlerinizi alabilir miyiz?

UTED günümüzde bir marka oldu. Mesleki sıkıntılarımızı dile getirmesinden ve sosyal faaliyetlerinden dolayı bu derneğin kuruluşunda emeği geçen kurucu üyelerinden ebedi hayata intikal edenleri şükranla anıyor, hala hayatta olanlara sıhhat ve afiyet dileyip teşekkürlerimi sunuyorum. Yeni yönetime başarılar diliyor, özverilerinden dolayı da teşekkür ediyorum.

Eklemek istediğiniz bir şey ya da UTED dergisi okurlarına bir mesajınız var mı?

Bana yer ayırdığınız ve onurlandırdığınız için çok teşekkür ediyorum. Yeni UTED yönetimine de başarılar diliyorum. UTED mesleğe talip olan kursiyerlerin de derneği olmalıdır.

Kıymetli UTED dergisi okuyucuları: Yaptığımız işin ne kadar dikkat ve ehemmiyet arz ettiği bilinciyle yolcularımıza daha güvenli, kaliteli ve konforlu yolculuk sunmak için emek sarf ettiğimizi bilmenizi ister, her geçen gün büyüyen ülkemiz havacılığı ile yapacağınız yolculuklarda iyi uçuşlar dileriz.

HAVA TRAFİK

(AIR TRAFFIC SERVICE UNIT, ATSU)

//////
 **Sinem KAHVECİOĞLU**
 Anadolu Üniversitesi Havacılık
 ve Uzak Bilimleri Fakültesi

Hava Trafik Hizmet Birimi; havayolu operasyonları (AOC), hava trafik kontrol (ATC) ve izleme fonksiyonlarını yerine getirmek üzere kullanılan, mevcut olan tüm veri iletişim servislerinin (VHF Veri/Ses (VDR), HF Veri-Ses (HFDR), SATCOM, vb.) entegrasyonunu sağlayarak uçak ve yer istasyonları arasında bazı verilerin ve/veya özel raporların karşılıklı olarak iletilmesine olanak sağlamak üzere geliştirilmiş, uçak üzerinde bulunan aviyonik bir ünitedir. ATSU, Fransız Aérospatiale firması tarafından öncelikle A330 ve A340 uçaklarında uygulanmak üzere, FANS programının bir parçası olarak, 1995 yılında geliştirilmiştir. Mevcut ACARS fonksiyonları ATSU tarafından yerine getirilebilmektedir. ATSU; Kontrolör-Pilot Veri Hattı Haberleşmesini (CPDLC) sağlama, hava trafik izlemesi için otomatik raporlama (konum, hedef, rota) yapmak, operasyonel kontrol açısından havayolu-uçak arasında yerden-uçağa/uçaktan-yere, otomatik veya manuel şekilde özel haberleşme sağlama ve sisteme bağlı insan-makine ara yüzlerini (HMI), göstergeleri ve uyarı sistemlerini yönetme gibi görevleri yerine getirir.

ATSU KULLANICI ARA YÜZLERİ

ATSU kullanıcı ara yüzleri DCDU, MCDU, "attention getter" butonları ve opsiyonel olarak yazıcıdan oluşmaktadır. LCD ekran şeklindeki DCDU ekranları ile ATSU tarafından gerçekleştirilen ATC fonksiyonları kapsamında yerden-uçağa/uçaktan yere CPDLC mesajları alınıp gönderilir. Kullanılmadığı zamanlarda ekran siyah olarak görünür. Ekranın sağında ve solunda bulunan düğmeler yardımıyla gelen ve giden mesaj sayfaları ile bu sayfalarda yer alan mesajlar arasında gezinmek mümkündür. Farklı renk kodlamaları yapılarak mesajların gelen-giden mesaj olduğu, mesajların bilgi ve başlık kısımları, hangi ATSU

fonksiyonuna ait bir mesaj olduğu vb. bilgiler arasında ayrım sağlanır. DCDU ekranları tarafından yerine getirilen fonksiyonlar Görüntüleme (Display), Geri Çağırma (Recall), Kontrol (Control) ya da Cevap (Response) ve BITE test olarak sıralanabilir. MCDU ekranları, pilot tarafından kontrolörden gelen bir mesajı cevaplamak ya da kontrolörden bir istekte bulunmak üzere metin mesajları yazılmasına olanak sağlayan ekranlardır. MCDU ekranları aracılığı ile AOC ve ATC fonksiyonları yönetilerek DCDU üzerinden veri transferi gerçekleştirilir. MCDU paneli kullanılarak ATSU fonksiyonları gerçekleştirilmek istendiğinde öncelikle "ATSU" tuşuna basılarak ilgili menüye geçilir. Açılan ekranda "AOC MENU", "COMM MENU" ve "ATC MENU" olmak üzere üç adet fonksiyon seçeneğinin yer aldığı sayfaya ulaşılır. Bu sayfadan ilgili butonlara basılarak her bir fonksiyona ait menülere ulaşmak mümkündür. ATC merkezlerinden bir mesaj geldiğinde "attention getter" butonları üzerinde yer alan "ATC MSC" yazısı görsel uyarı vermek üzere yanıp sönmeye başlar. Aynı zamanda sesli itiraz yoluyla da pilotlar uyarılır. Işıklı ve sesli itirazı sonlandırmak için ya butona basılmalı ya da gelen mesaj cevaplanmalıdır. Yazıcılar, yüklü olması durumunda, sistem tarafından depolanan mesajların istenildiğinde basılmasını sağlar.

KONTROLÖR-PILOT VERİ HATTI HABERLEŞMESİ (CONTROLLER-PILOT DATA LINK COMMUNICATION, CPDLC)

Hava trafik kontrolörü ile pilot standart olarak, görüş-hattı içerisinde yer alan bölgelerde VHF bandı üzerinden, görüş-hattı içerisinde yer almayan uzun mesafelerde ise HF bandı üzerinden sesli olarak haberleşirler. VHF haberleşmesinde antenlerin birbirini görme zorunluluğu; kontrolör tarafından aynı frekanstan çok sayıda uçağın kontrolünü sağlama, aksan, yanlış frezyoloji veya

Mevcut ACARS fonksiyonlarını da yerine getirebilen ATSU sistemi, ilk olarak 1995 yılında geliştirildi.

HİZMET BİRİMİ

teknik problemler sebebiyle mesajların yanlış veya eksik anlaşılması, vb. ATC ve pilot arasında sesli haberleşmede karşılaşılan problemleri gidermek üzere yeni bir strateji olarak veri hattı haberleşmesi kullanımı ortaya konmuştur. CPDLC, pilot ile hava trafik kontrolörü arasındaki haberleşmenin sesli haberleşme yerine sayısal veri ile metin mesajları yoluyla yapılmasına olanak sağlayan bir veri iletimidir. CPDLC, sesli iletişimde ortaya çıkabilecek hataların ve yanlış anlamaların önlenmesi, başka bir uçuş için belirlenen eylemin yanlışlıkla uygulanmasının önlenmesi, telsiz trafiği dinlemesinde yorulmanın önlenmesi ve mesajların kaydedilebilmesi sayesinde daha önce gelen bütün mesajların hatırlanabilmesi ve gerektiğinde tekrar bakılabilmesi gibi avantajlara sahiptir. Her bir CPDLC mesajı, ATC prosedürlerine uygun bir frezyolojiye sahip mesaj elemanlarından oluşur. CPDLC kapsamında, hava trafik kontrolörü seviye ataması (level assignment), rota değişikliği (route change) ve izinler (clearances), hız ataması (speed assignment), radyo frekans ataması düzenlemeleri ile çeşitli bilgilerin istenebilmesi kabiliyetine sahiptir. Pilot ise bu haberleşme yöntemi ile mesajlara cevap verme, izin ve bilgi talep etme, durum raporlama ve acil durum bildirme/ıkdırma kabiliyetlerine sahiptir.

CPDLC BAĞLANTISININ KURULMASI, AKTARILMASI VE SONLANDIRILMASI

İlgili ATC merkezi ile ATSU fonksiyonları kapsamında karşılıklı mesaj alış-verişi yapılabilmesi için öncelikle uçağın ATSU fonksiyonlarını ve bu fonksiyonların gerekliliklerini sağlayabilecek kapasitede ve yeterlilikte olduğunun ATC merkezine bildirilmesi gerekir. Bu işlem Hava Trafik Hizmetleri Kapasite Bildirimi (Air Traffic Services Facilities Notification, AFN) olarak adlandırılır. AFN işlemi gerçekleştirildikten sonra CPDLC bağlantısının kurulabilmesi için

MCDU ekranı aracılığı ile "CONNECTION REQUEST" mesajı ATC merkezine gönderilir. ATC merkezinden "CONNECTION CONFIRM" mesajı gönderilerek uçak ile ATC merkezi arasında bağlantı kurulmuş olur. Bağlantının kurulması ile ilgili kontroller (kabul/ret) ATSU tarafından otomatik olarak gerçekleştirilir. Uçuş profilinin/ görevinin tamamı her zaman tek bir hava trafik kontrol merkezinin yönetiminde olan bir hava sahasında gerçekleşmeyebilir. Dolayısı ile daha önce kurulmuş olan bir CPDLC bağlantısının ilgili ATC merkezi değiştiğinde yeni merkeze aktarımın yapılması gerekir. Bu işlem kapsamında hali hazırda aktif durumda olan ATC merkezi "Data Authority (DA)", bir sonraki bağlantı kurulacak ATC merkezi "Next Data Authority (NDA)" olarak adlandırılır. DA durumundaki ATC merkezi, hava trafik kontrolü ile ilgili hizmetleri sağlayacak bir sonraki ATC merkezine geçişi sağlamak üzere uçağa "NEXT DATA AUTHORITY" mesajı gönderir. Bu mesaj DCDU ekranında görüntülenir. Mesajın uçak tarafından alınmasıyla ATSU otomatik olarak bir sonraki ATC merkezine bağlanmayı beklemeye başlar. Bağlantının sağlanıp sağlanmadığı MCDU ekranında CONNECTION STATUS sayfasından görülebilir. DA durumundaki ATC merkezinden "NEXT DATA AUTHORITY" mesajını alarak bağlantı durumunu DISCONNECT olarak değiştiren ATSU bir sonraki ATC merkezine bağlanma işlemlerini otomatik olarak yapar. Bu otomatik işlemler "Address Forwarding Process" olarak adlandırılır. Uçuş ekibinin bu aşamalarda doğrudan bir müdahalesi yoktur. NDA konumundaki ATC merkezine aktarımı tamamlamak üzere tüm otomatik mesajlar gönderilip alındığında DA pozisyonundaki ATC merkezi, uçağa aralarındaki CPDLC bağlantısını sonlandırmak üzere "END SERVICE" mesajı gönderir. Bu şekilde bağlantının sonlandırılmasında uçuş ekibi tarafından herhangi bir giriş yapılmaz.



UZAK UÇUŞLARIN KABUSU:

JET LAG

Uzun uçuşlarda farklı zaman dilimlerine ulaşıldığında vücudun biyolojik saatinin etkilenmesi sebebiyle ortaya çıkan Jet Lag, değişik problemlere yol açıyor.



Saat farkı olan bölgeler arasında yapılan hızlı yer değişikliği, geçici uyku bozukluklarına neden oluyor. "Jet Lag" ismi verilen problem, bedenin içsel saatinin ya da biyolojik ritminin bozulmasından kaynaklanıyor. Yorgunluk, dikkat dağınıklığı ve sindirim sistemi problemlerine yol açabiliyor. Seyahat kalitesini ciddi şekilde düşürebilen sorun, genellikle fazla uzun sürmüyor. Buna rağmen uzun sürdüğü durumlarda uzmanlar, nöroloji ya da uyku uzmanına danışılması gerektiğini söylüyor.

Bir günün yaklaşık 8 saatini uykuda, 16 saatini ise uyanık geçiren kişinin uyanırken zihinsel ve fiziksel işlevleri çok hızlı çalışır, ayrıca doku ve hücre büyümesi hızlanır. Öte yandan, uykuda istençli kas hareketleri hemen tümüyle ortadan kalkar ve metabolizma hızı düşer. Ayrıca, sindirim sisteminin etkinliği artarken boşaltım sisteminin daha az çalıştığı görülür.

DOĞUYA UÇARKEN ORTAYA ÇIKIYOR

Etkileri en çok doğuya doğru gerçekleşen uçuşlarda görüldüğü belirtiliyor. Doğuya uçarken zaman dilimlerinin artması sonucu ulaşılan yerde geçirilen ilk günün 24 saatten kısa olması buna neden oluyor. Uzmanlar, biyolojik ritmi 24 saatin altına düşürmenin çok zor olduğu için vücudun aradaki zaman farkını kapatmakta zorlandığını ifade ediyor.

Günlük yaşamdaki önemli değişikliklerde vücudun

kendini yeniden uyarlaması gerektiğine dikkat çeken uzmanlar, bunun için belirli bir sürenin geçmesi gerektiğini söylüyor. Ayrıca, uçuş öncesi ya da sonrasında uyum sağlamak için yeni ortamda gerekli olacak uyku düzenini sağlamak için eski kalıpların aşamalı olarak değiştirilebileceğine vurgu yapılıyor.

Belirtileri arasında, uykusuzluğun yanı sıra yorgunluk, iştahsızlık, hazımsızlık, fiziksel ve zihinsel performans azalması, mesafe ve zaman algısında bozukluk, bulanık görme, bellek ve yargı problemleri, terleme ve bedensel ağrılar bulunan Jet Lag, daha farklı rahatsızlıklara da yol açabiliyor. Bunlardan korunmak için doktor gözetiminde melatonin takviyesi yapılabilirdiği söyleniyor.

PROFESYONEL DESTEK

Ayrıca, olumsuz etkilerinden korunmak için ışık tedavisi de uygulanabiliyor. Bu tedavinin amacı melatonin salgı ritmini düzenleyerek yeni saat ayarı yapmaktır. Özetlemek gerekirse, bu sorundan korunmanın en etkili yolunun gidilen ülkede ilk günden itibaren yerel saate göre uyum sağlayıp yaşamak olduğu belirtiliyor. Ancak yine de etkileri bir haftaya kadar sürebiliyor. Uyum sorunları bir haftadan daha uzun sürerse kesinlikle doktora danışılması büyük önem taşıyor.

Verilen önerilere dikkat edilerek sorundan az da olsa korunmak ve devamında gidilen yerdeki saate uyum sağlamak, sağlık açısından büyük önem taşıyor.



Sağlık Veren Bir Etkinlik:

Uçurtma Uçurmak



Mehmet Naci AKÖZ

*İstanbul Uçurtmacılar Derneği Başkanı
Avrupa Sportif Uçurtmacılık Federasyonu
Türkiye Milli Direktörü*





Türk sokak oyunları kültürünün tek canlı oyuncacı olan uçurtmanın, çok sevilen bir oyuncak olmanın yanı sıra, ruh ve beden sağlığını önemli katkılar sağladığını biliyor muydunuz?

Çin'de eski bir deyiş vardır; "Uçurtma uçuranların hayatı uzun olur". Bu, düzenli olarak uçurtma uçurtmanın insanın hayatını uzatabileceği anlamına geliyor.

Farklı, muhteşem bir uçurtma yapmak yaratıcılık işidir. Engin maviliklerde uçan uçurtmanıza baktığınız zaman, konsantre olmuş ve rahatlamış zihninizle, yüksek düzeyde sinirsel aktivitenin düzenleme fonksiyonu güçlenir ve vücudun ve iç organların sağlığı desteklenir. Gözlerinizi beyaz bulutların arasında uçan uçurtmaya odaklamak, hayat kurtaran çigong (Belirli fiziksel duruşlar ve beden hareketleri ve/veya hayalle birleştirilen nefes tekniklerini kullanarak bedenin enerji dengesini düzenleyen Çin tıbbının ve savaş sanatlarının bir parçası olan Çin kaynaklı biyoenerjetik/enerjetik egzersizlerin genel başlığı) ile aynı görevi görür ve etkisi geleneksel tıptaki zihin işleme ile paraleldir. Milattan Önce 300'lü yıllarda Çin'de doğan, 13. yüzyılda Avrupa'ya, 15. yüzyılda ise ülkelere

ulaşan uçurtma, eskimeyen sokak oyunlarımız ve oyuncaklarımız arasındaki yerini koruyor. Uzakdoğu'da dini ayinler ve inanışlarda kullanılan, savaşlarda haberleşme aracı olarak kendine yer bulan, batıya geçtiğinde ise pek çok bilimsel deneyde aktif rol alan uçurtma, ülkemizde ise hala bahar oyuncacı olarak algılanıyor.

Uçurtma uçurmak, haygı ya da tasa gerektirmeyen bir uğraştır. Bu da onu sağlık için mükemmel bir metafor ve hoş bir faaliyet haline getirir. Bazıları sağlıklı olmaya, bir öz disiplin uygulaması, azmin zaman zaman söz dinlemeyen vücuda karşı galip gelmesi olarak bakar. Uçurtma uçurmak, gerçek bir eğlence demektir. Bunun dışında gerekçeler arayanlar için şu beş neden bulunuyor:

GÖRME GÜCÜNÜ GELİŞTİRİR

Sürekli olarak monitör ve ekranlara yakından baktığımız için, gözlerimiz uzaktaki nesnelere



Uzmanlar, uçurtma uçurmanın göz tembelliğinden solunum sıkıntılarına, stresten ağrılara kadar pek çok şikayete iyi geldiğini savunuyor.

odaklanmaya çok nadiren gerek duyar. Bir uçurtma ise, gözlerimizi uzak nesnelere odaklanmaya zorlar. Uzmanlara göre; mavi gökyüzündeki uzak bir nesneye odaklanmak, günümüz teknolojinin neden olduğu göz yorgunluğunu azaltabilir. Uçurtma rüzgarda uçtuğunda gözlerimizin soldan sağa ve sağdan sola doğru tarama yapmasını sağlar. Ayrıca şu bir gerçek ki; mavi gökyüzüne ve yeşil ağaçlara bakmanın hastalıkları iyileştirici etkisi vardır. Mavi ve yeşil, gözlerimizi dinlendiren renklerdir. Doktorların görme gücümüzü iyileştirmek için verdiği egzersizler uçurtma uçurduğumuzda doğal olarak yaptıklarımızla aynıdır.

CIĞERLERE FAYDALI

Yazın havalandırma, kış mevsiminde ısıtıcılar, araçlarımızdaki klimalar... Eski temiz, doğal havayı ne zaman içimize çekebileceğiz? Kapalı ortamda egzersiz yapanlarımızın bile, soluduğu temiz hava en düşük seviyededir. Açık havada olmak, o serin temiz havayı içine çekmek ciğerlerimizi hayatın temeli olan oksijenle doldurur. Bu da; ciğerlerinize temiz havayla canlılık ve tazelik verir.

FARKINDALIK SAĞLAR

Farkındalık, burada ve şu anda olanı daha iyi fark edebilmeyi destekleyen bir dikkat yöntemidir. Dolayısıyla bu farkındalığın da, sağlık konusunda acıyı daha iyi yönetebilme, daha az anksiyete ve depresyon gibi kanıtlanmış yararları vardır. Araştırmalar ayrıca beynin hafıza, öğrenme ve duyu alanlarında anatomik değişikliklerle bağlantılı olduğunu göstermiştir. Gökyüzünde bir sağa bir sola süzülen uçurtmayı seyrederken, çekilen ağrıları ve yarın yetişmesi gereken işleri geçici olarak geride bırakarak o ana kapılmak çok kolaydır.

DOĞA İLETİŞİMİ

Uçurtma uçurmak, gökyüzünün enginlerinde rüzgarın hareketlerine uyum sağlayarak yapılan bir açık hava faaliyetidir. Bugün oldukça fazla sayıda araştırma, doğada zaman geçirmenin zihne ve vücuda faydalı olduğunu kanıtlar. Birçok çalışma yeşil alanlara odaklanırken, araştırmacılar su formundaki mavi alanların yenileyici gücünü de incelemeye başlamışlardır. Ufku üzerindeki maviliği içine çekmenin de faydalı olabileceği fikri küçük ama etkilidir. Uçurtma kullanışlı olmasa bile



gökyüzünde yelken açan bulutları seyretmenin de benzer bir etkisi vardır. Dışarıda olmak, bazen bize sıradanmış gibi gelen gökyüzündeki ve çevredeki doğal güzelliği fark etme fırsatı sunar.

EGZERSİZ

Evimizin veya ofisimizin tavanına ya da gökyüzüne kaç kez bakıyoruz? Çok nadir, değil mi? Televizyonunuza, klavye, tablet veya cep telefonunuza yapışıp kalmanın sağlığınıza birçok olumsuz etkisi vardır. Klavyelere doğru eğildiğimiz için, boynumuz tutulur ve omuzlarımız sarkar. Duruşumuz bozulur. Gözlerimiz uzaktaki nesnelere odaklanmayı unutur. Boynumuzu hareket ettirmek için nadiren yukarıya doğru bakarız.

Bir uçurtma, bize yukarıya doğru bakmayı öğretir. Yukarıya baktığınızda omuzlarınızın da yukarıya doğru açıldığını fark ettiniz mi? Boyun kaslarınızın esnediğini ve omuz kaslarınızın genişlediğini hissediyor musunuz? Uçurtma uçurmak boyun kaslarınızı çalıştırmak için çok iyi bir aktivite.

Deneyimli uçurtmacılar, uçurtmayı fırlatmak için koşmanız gerektiği düşüncesinin bir efsane

olduğunu söylerler. Asıl yapmanız gereken, bu işi rüzgarın sizin yerinize yapmasına izin vermektir.

Uçurtma uçurmak sizi, açık hava oyunu ortamına sokar. Uçurtmayı toplayıp kaldırdığınızda, yürüyüş yapmak, koşmak veya başka bir şekilde açık havanın tadını çıkarmak isteyeceksiniz. Eğer uçurtma havadayken kalbinizin atışını hızlandırmak istiyorsanız, uçurtma sörfünü deneyin. İlk araştırmalar kalbin çalışmasına olumlu etkisini ortaya koymuştur.

TÜRKİYE'DE BİR UÇURTMA MÜZESİ VAR

Sokak oyunları kültürünün bir parçası ve çocukluğumuzun vazgeçilmez eğlencelerinden biri olan uçurtmanın ülkemizde bir müzesi olduğunu biliyor muydunuz?

İstanbul Üsküdar'da bulunan Üsküdar Belediyesi Mehmet Naci Aköz Uçurtma Müzesi, dünyanın çeşitli ülkelerinden gelmiş binlerce uçurtma ve uçurtmayla ilgili malzemesiyle, ziyaretçilerine hem görsel bir şölen sunuyor hem de ülkemizdeki uçurtma kültürünün yaşatılmasına katkıda bulunuyor.

Çocuğunuz Düz Taban mı?



Ayağın en temel görevlerinden birisi vücudun yük taşıma yeteneğine yardımcı olmak ve yürüme görevini yerine getirmektir. Ayaklar, adım atarken, topuktan ayağın ön bölümüne doğru bir esneme hareketi yaparlar. Bu şekilde hem yükümüzü taşımamıza, hem de yürüyebilmemize olanak sağlarlar. Her iki ayağın da iç yanında bulunan iç kavisler, ayak yere bastığında çökmesini engeller. Yük esnasında esneyerek ağırlığın yere düzgün ve dengeli bir biçimde dağılmasına da yardımcı olur. Bu kavisin olmayışına düz tabanlılık deniliyor ve uzun süreli yürüyüşlerde ağrı ve batmaya sebep oluyor.

Bu, çocukluk döneminde normal sayılabilir. Çocuklarda durum ilk önce ebeveynler tarafından fark edilir. Çocuk çıplak ayakla yere bastığında ayak tabanı tamamen yere değmiyorsa, taban kavisinin oluşmadığı anlamına geliyor. Normal kilosunun üzerinde olan bebeklerde daha belirgin olarak ortaya çıkıyor. Fakat çocuk büyüdükçe ayak normal şeklini alıyor. Taban kavisinin oluşması 7-8 yaşını buluyor. Öte yandan, uzmanlara göre basit düz tabanlılık çok büyük bir sorun teşkil etmese de topukların ve ayağın yanlara ve dışa doğru veya içe doğru kayması önemli ve mutlaka tedavi edilmesi gerekiyor.

YÜRÜMEYE ZORLAMAYIN

Uzmanlar, ayakların sağlıklı gelişmesi için bebeklerin 1 yaşından önce yürümeye zorlanmaması gerektiğini belirtiyor. Zorlandığı takdirde bebeğin zaten zayıf olan kemik ve adalelerinin olumsuz etkileneceği, bebeğin zamanı geldiğinde kendiliğinden yürümeye başlayacağı ise uzmanların ortak görüşü...

Bir koltuğa, sandalyeye ya da duvara tutunarak dengede durmaya çabalaması yürümenin ilk belirtisi olarak kabul ediliyor. Bu evrede bebeklere ev içinde ayakkabı giydirilmesinin sakıncalı olduğunu söyleyen uzmanlar, ayakkabının ayağın gelişmesini, adale ve kemiklerin kuvvetlenmesini engelleyeceğine dikkat çekiyor. Bu evrede de ev içinde çıplak ayakla ya da çorap yahut patik giyilerek dolaşılması öneriliyor.

YANLIŞ BİLİNENLER

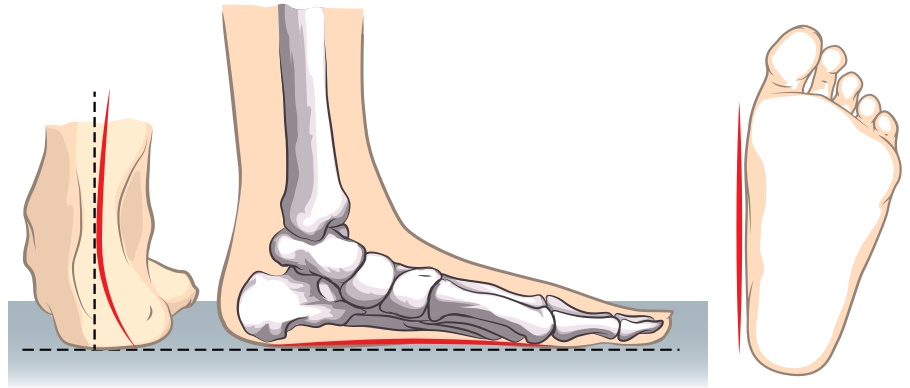
Düz tabanlılığın iyileşmesi için bebeklere ya da çocuklara giydirilen ortopedik ayakkabıların hiçbir yararı bulunmadığına dikkat çeken uzmanlar, yürüme

döneminde giydirilebilecek en ideal yürüyüş ayakkabısını, "içten destekli, topuklu, sert kenarlı ve sert tabanlı" olarak tarif ediyor.

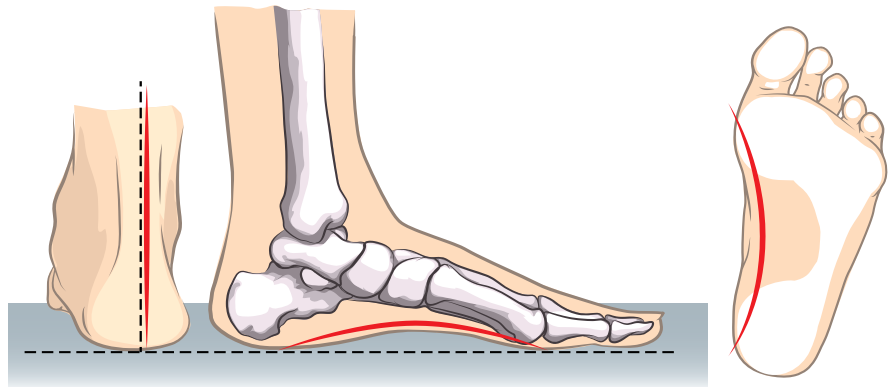
Düz tabanlılığın yüksek oranda genetik olduğuna vurgu yapan uzmanlar, çocuk 4 yaşına gelene kadar ebeveynlerin düz tabanlılık endişesiyle doktora başvurmalarına gerek olmadığını belirtiyorlar. Bu yaştan önce düz tabana tanısı konulamayacağından bu dönemde sadece uygun ayakkabı önermenin kafi olacağını söyleyen uzmanlar 8 yaşına kadar sadece izlenmesi gerektiğine dikkat çekiyor.

Tedavide daha çok ayak ve yürüme eksersizleri öneriliyor. Fakat ne derece faydalı oldukları tartışmalı... Bu eksersizler çocuğu strese sokarsa faydasından çok zararı oluyor. Uzmanlar ip atlamanın, seksek oynamanın ve benzer çocuk oyunlarının daha yararlı olduğunu vurguluyor.

Her iki ayağının iç yanlarında bulunan kavisler çocuğunuz yere bastığında çöküyorsa bu, onun düz taban olabileceği anlamına gelmez. Zira uzmanlar bu kavisin oluşmasının 7-8 yaşını bulabileceğini belirtiyor.



Düz taban ayak yapısı



Normal taban ayak yapısı

Akşam yemeklerinin çok özel seçeneği, lezzet şöleni yahniler, özel günlerin de vazgeçilmezi... Yemek listelerinin de üst sıralarında bulunan yahni, kolay pişirimiyle de popüler seçenekler arasında bulunuyor. Birkaç pratik yahni tarifini derledik, şimdiden afiyet olsun.

**Enfes Bir
Akşam Yemeği
Seçeneđi:**

Lezzetli Yahniler





PATATESLİ YAHNİSİ

Malzemeler:

4 adet patates, 4 dal taze soğan, 2 adet havuç, 1 adet domates, 1 tatlı kaşığı toz şeker, 2 tatlı kaşığı tereyağı, 1 çay kaşığı tuz

Hazırlanışı:

Soğanları ve havuçları ufak ufak, patatesleri de küp küp doğrayın. Tencerede tereyağını eritip, soğanları birkaç dakika kavurun. Tuz, karabiber ve şekeri ekleyip, soğanlar pembeleşinceye kadar kavurun. 3 su bardağı su koyarak patates ve havuçları ekleyin. 30 dakika daha kısık ateşte pişirin ve sıcak olarak servis edin. Afiyet olsun.



SIĞIR ETİ YAHNİSİ

Malzemeler:

1 kg siğir eti, 1 adet kereviz, 2 adet havuç, 1 adet soğan, 1 kaşık salça, 1 kaşık un, 2 kaşık margarin, maydanoz, tuz

Hazırlanışı:

Öncelikle bir tencere içinde eti kavurun, sebzeleri doğrayın. Et yumuşayınca soğanı ve salçayı karıştırın; sebzeleri ilave edin suyunu ve tuzunu ayarlayarak kaynamaya bırakın. Ocaktan almaya yakın unu katın ve koyulaşana kadar karıştırmaya devam edin. Yeterince koyulaştığında ocaktan alın ve sıcak servis yapın. Afiyet olsun.



BÖBREK YAHNİSİ

Malzemeler:

12 kuzu böbreği, 2 çorba kaşığı margarin, 2 çorba kaşığı yağ, 4 soğan, 2 domates, 1 çorba kaşığı taze maydanoz, 2 limonun suyu ve limon kabuğu rendesi

Hazırlanışı:

Fırını ısıtın. Orta boy bir tavada yağ ve rafine yağı orta ateşte eritin. Köpükleri kaybolunca soğanları ekleyip ara sıra karıştırarak 8-10 dakika, soğanlar pembeleşinceye kadar kızartın. Kalan yağı tavaya koyup, böbrekleri 5 dakika tahta kaşıkla karıştırarak pişirin. Domates, maydanoz, limon suyu ve limon rendesini ekleyip ateşin altını kısın ve devamlı karıştırarak 4 dakika daha pişirin. Böbrekleri kaşıkla alıp hemen servis edin. Afiyet olsun



TAVUK YAHNİSİ

Malzemeler:

4 adet tavuk budu, 5 çorba kaşığı tereyağı, 2 büyük boy soğan, 3 tane havuç, 2 bardak su, tuz, karabiber

Hazırlanışı:

Öncelikle tavuk butlarını, yağın da ilave ederek, yaklaşık 8 dakika soteleyin. Daha sonra piyazlık doğradığınız soğanları ve tuzu ilave ederek soğanlar diriliğini kaybedene kadar kavurun. En son olarak doğradığınız havuçları, karabiberi ve yaklaşık 5 dakika sonra da suyu ilave ederek butlar iyice yumuşayana kadar kısık ateşte yaklaşık 2 saat pişirin. Tavuğun eti çatal girecek kadar yumuşayınca da ocaktan alıp servis edebilirsiniz. Afiyet olsun.

Mayıs ayında macera, aşk ve dram bir arada...

Seyirci Mad Max ile heyecana doycak ve ardından Son Bir Dans ile duygu seline kapılacak. Ay sonuna doğru ise San Andreas Fayı izleyenleri heyecandan hop oturup hop kaldıracak.

MAD MAX: FURY ROAD

Önceden başrolünde Mel Gibson'ın bulunduğu serinin bu filminde çalkantılı geçmişi Mad Max'i hayatta kalmak için en iyi yolun yalnız olmak gerektiğine inandırmıştır. Yine de, Furiosa adlı liderlerinin peşinde çorak topraklardaki savaş ortamından, sürekli kaçarak hayatta kalmaya çalışan bir grubun arasına sürüklenir. Yaşadıkları ortamı zalimce yöneten Immortan Joe'dan kaçmaktadırlar. Joe ise kendisinden çalınan ve yeri doldurulamayacak derecede önemli kaybının peşindedir. Yönetmen koltuğunda George Miller'in oturduğu filmde, Charlize Theron, Nicholas Hoult ve Hugh Keays-Byrne gibi önemli isimler rol alıyor.

Vizyon Tarihi: 15 Mayıs 2015



SON BİR DANS

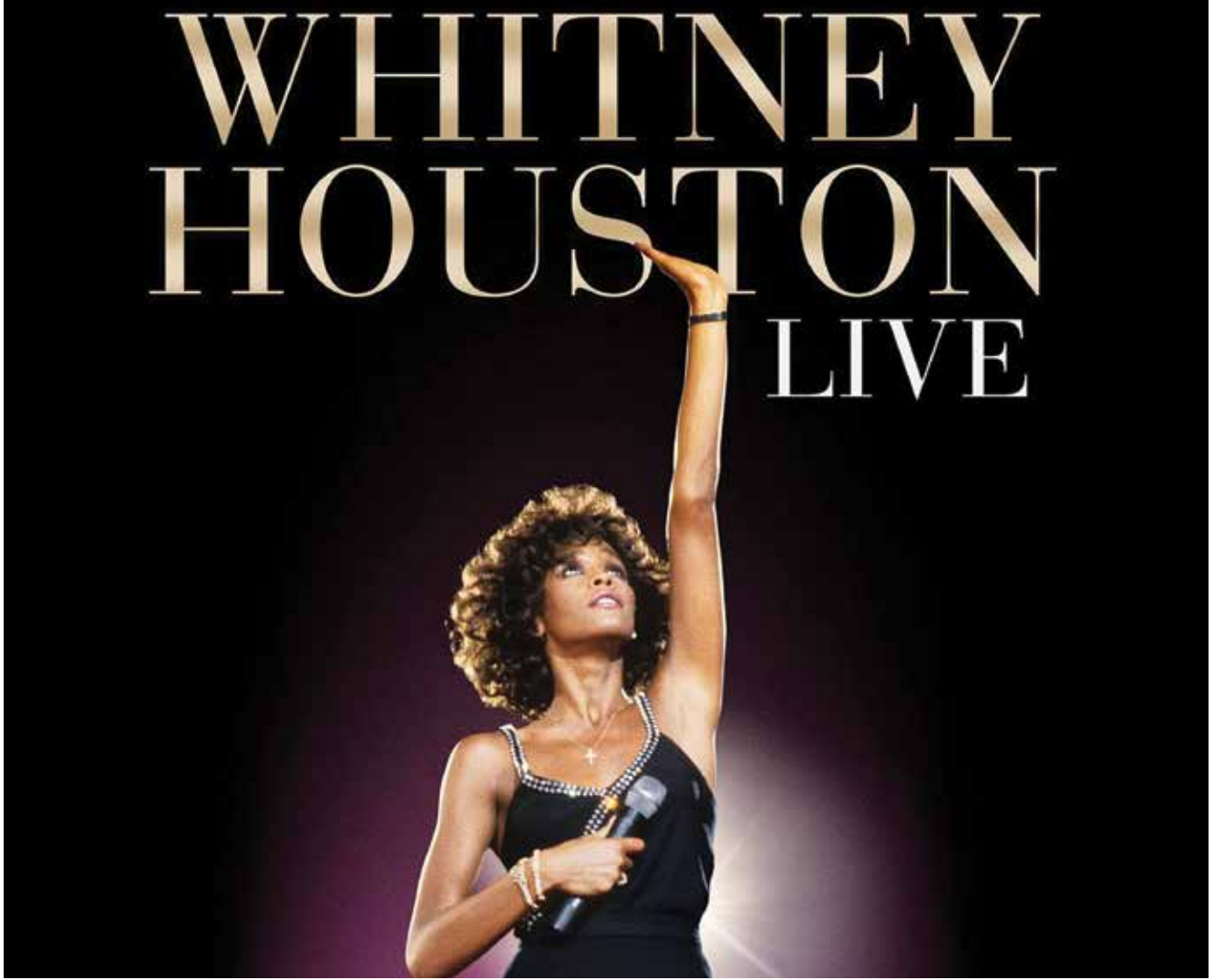
Genç bir iş kadını olan Özlem ve eşi Tolga görünüşte birbirini seven bir çifttir. Özlem, aslında eşinin en yakın arkadaşı olan Emre ile evlilik dışı bir ilişki sürdürmektedir. Bu ilişki ortaya çıkınca zamanla Özlem, Tolga ve Emre, yaşadıkları olaylar üzerinden intikam, saldırganlık, kabalık, güven-güvensizlik, ilişki, arkadaşılık ve aşk kavramlarını sorgulamak zorunda kalacaktır. Yönetmen Sümeyya Kökten'in yeni filmi Son Bir Dans, dram ve aşkı harmanlıyor. Filmin oyuncu kadrosunda Tayanç Ayaydın, Hilal Sönmez ve Memet Işık bulunuyor.

Vizyon Tarihi: 22 Mayıs 2015

SAN ANDREAS FAYI

Kötü şöhreti ile bilinen San Andreas Fayı'nın kırılması ile Kaliforniya, 9 şiddetinde bir depremle sallanır. Bir arama kurtarma pilotu (Dwayne Johnson) ve artık araları pek de iyi olmayan eşi, Los Angeles'tan San Fransisco'ya, tek kızlarını kurtarmak için yola çıkarlar. Ancak, kuzeye yaptıkları bu tehlikeli yolculuk, henüz sadece bir başlangıçtır. Ve ne zaman en kötüsü artık bitti diye düşünseler, daha da kötüsü başlamaktadır. Brad Peyton'ın yönettiği filmde başroldeki Dwayne Johnson'ın yanı sıra Alexandra Daddario, Carla Gugino, Colton Haynes ve Ioan Gruffudd rol alıyor.





Whitney Houston Live: Her Greatest Performances

Whitney Houston'ın bu ilk canlı albümünde birbirinden enfes kayıtlar yer alıyor. 2012'de yitirdiğimiz sanatçı, başarılarla dolu yaşamına ek olarak bu albümle de sonsuzluğa uzanmaya devam ediyor.

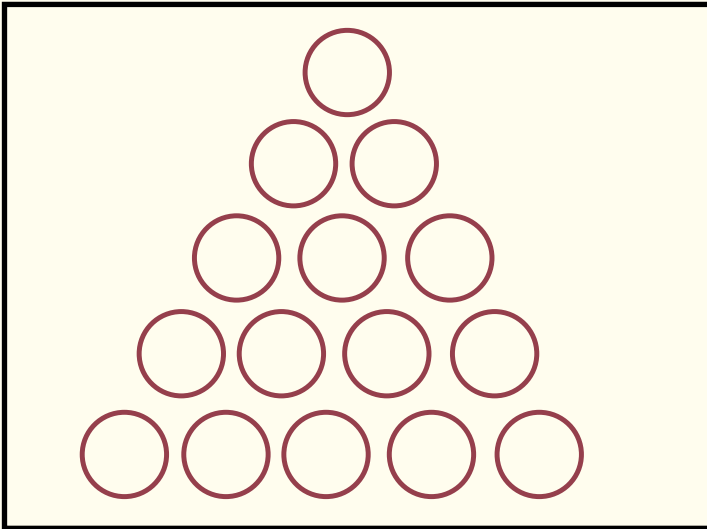
Aralık 2014 çıkışlı albümün CD ve DVD versiyonlarında bulunan birbirinden güzel Whitney Houston şarkılarının canlı kayıtları, 2012 senesinde kaybettiğimiz sanatçıyı ve o muhteşem sesini günümüze taşıyor. 6 Grammy, 2 Emmy, 23 Amerikan Müzik Ödülü ve 16 Billboard Müzik Ödülü dahil olmak üzere aldığı 411 adet ödülle Guinness Rekorlar Kitabı'na "En fazla ödül alan kadın sanatçı" olarak giren Houston'ın ilk canlı albümü olma özelliğini taşıyan bu muhteşem derleme kayıta Greatest Love Of All, I Wanna Dance With Somebody ve 1991'de Super Bowl XXV'te seslendirdiği The Star Spangled Banner şarkıları öne çıkıyor. 6 Grammy ödülü bulunan sanatçının Billboard R & B listesine ilk sıradan giriş yapan bu albümü, kariyerindeki en unutulmaz canlı performansları bir araya getiriyor. Albümün prodüktörlüğünü, Pat Houston ve Whitney Houston Estate işbirliğinde Sony Music Entertainment'ın üst düzey yetkililerinden 5 Grammy ödülü sahibi Clive Davis üstlenmiş. Houston'ın hafızalardan silinmeyecek performanslarının yer aldığı tek canlı albümü "Whitney Houston Live: Her Greatest Performances" başta Whitney Houston hayranları olmak üzere tüm müzikseverlerin arşivinde bulunması gereken arşivlik bir albüm.



Bulmaca

KAÇ BİDON?

SORU: A ve B isimli iki adet yerleşim yeri vardır. A'da 100 adet içi benzin dolu bidon bulunmaktadır. Bu bidonlar bir motosikletle B yerine götürülmek isteniyor. Motosiklet sadece 1 bidon benzin taşıyabiliyor ve motosiklet, A - B arasında bir bidon benzin yakıyor. Başlangıçta motorda benzin olmadığına göre B'ye en fazla kaç tane benzin bidonu dolu olarak taşınabilir?



DAİRELER

SORU: 1'den 15'e kadar olan sayıları dairelere öyle yerleştirin ki, her daire altında bulunan iki dairedeki sayıların farkını içersin.

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

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

Geçen ayın puzzle kazanan talihlileri:

Mustafa Bucan Çolak, Serdar Kork, Kenan Kereci ve Harun Yaman



SİZE GÖRE KUŞ BİZE GÖRE KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!

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

DEĞERLİ EŞYALARINIZ ELİNİZİN ALTINDA EL BAGAJINIZDA OLSUN

Seyahate çıkarken sizin için önemli olan eşyaları bavulunuzda değil el bagajınızda taşıyın, aklınızı onlarda bırakmayın. İyi yolculuklar.



KİMLİK BELGELERİ

Kredi kartınızın, pasaport, ehliyet ve araç ruhsatı gibi her an ihtiyacınız olabilecek belgelerinizin yeri her zaman el bagajınız olsun.

MEDİKAL İLAÇLAR



Uçuş sırasında ya da uçuşunuzun hemen ardından ihtiyacınız olabilecek ilaçlarınızı el bagajınızda taşıyın, onlara istediğiniz an ulaşın. Ayrıca likit ilaçlarınızın 100 ml'den fazla olmamasına özen gösterin.

PARA VE DEĞERLİ MÜCEVHERLER

Nakit paranız, altın, gümüş gibi değerli takılarınız ve gözlük, saat gibi önemli aksesuarlarınız her an elinizin altında, el bagajınızda olsun.



ÖNEMLİ EVRAKLAR

İş antlaşmaları, sözleşmeler, tapu, diploma gibi önemli evrak ve belgelerinizi el bagajınızda taşıyın, onları yanınızdan ayırmayın.



ANAHTARLAR

Araba, ev ve iş yeri anahtarı gibi uçuştan hemen sonra ihtiyacınız olabilecek eşyalarınıza kolayca ulaşmak için onları el bagajınızda taşıyın.



ELEKTRONİK EŞYALAR

Bilgisayar, cep telefonu, fotoğraf makinesi ve kamera gibi eşyalarınıza el bagajınızda yer açmayı unutmayın.

