UTED

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • NİSAN 1995 APRIL • YOUR COMPLIMENTARY COPY

- UÇAK KABİNİ VE ÇARPMAYA DAYANIKLILIĞI
- UZAYIN DÜNYASAL BOYUTLARI
- BAHARA DİKKAT

SAFETY COMES FIRST • UTED • ÖNCE EMNİYET

S.S. HAVACILAR
ONURKENT
KONUT YAPI KOOPERATİFİ

Size de bir yuva..

Günümüzde orta gelirli insanların konut sahibi olmalarının en emin yollarından biri ve belki de tek yolu kooperatiflerdir.
Güvenilir bir kooperatif marifetiyle ev sahibi olmak hepimizin arzusudur.

İşte bu arzulara cevap vermek için bizler, Havacılar camiası için HAVACILAR ONURKENT kooperatifini kurduk.
Güzel İstanbul'umuzun metro kentlerinden biri olan Gürpınar'da (Beylikdüzü'ne nazır) 13 dönümlük bir arsanın 4 blokluk bölümünü kooperatifimiz için organize ettik.
İnşaatlara, 1995 yılında başlanacak ve 30 ayda tamamlanması hedeflenecektir.
Her yılın ödeme takvimi tüm üyelerimizle birlikte kararlaştırılacaktır.
Kayıtlar yapılırken her üye başvuru sırasına göre etüt projeden daire seçimini yapacaktır.
Sn.Ahmet Sayıcı danışmanlığında yürütülen projeden yararlanmak isteyen arkadaşlar, aşağıdaki ardresimize başvurarak detaylı bilgi alabilirler.

45.000.000.-TL PEŞİN

Ayda 10.000.000.-TL TAKSİTLE

Başvuru Merkezi:

S.S. HAVACILAR ONURKENT KONUT YAPI KOOPERATİFİ

Türkçü Sokak, Kayalı Pasajı,A Blok D.15

Bakırköy/İSTANBUL

Telefon: (0212) 570 66 98 - 570 66 99 - 570 49 81

G Ü N D E M

Sayın Üyelerimiz

Malumunuz olduğu üzere; herkesin umutla çözüme kavuşmasını beklediği **Toplu İş Sözleşmemiz,** ilgili yasa ve mevzuatlarla, *yasal hiçbir yaptırım gücü kalmamış sendikamızın bakışları arasında* maalesef **YHK**'ye doğru gitmektedir.

Toplu İş Sözleşmeleri, personele, kanuni mecburiyetten kaynaklanmış gibi dağıtılan **ulufe** değildir. **Toplu İş Sözleşmeleri, şirket personelinin ülkede yaşanan ağır enflasyonist baskılardan bozulan sosyo-ekonomik dengesinin, günün şartlarına göre tekrar eski haline getirilme uygulamalarıdır.**

Aslında, Toplu İş Sözleşmelerinde alınacak haklar, personelin *motivasyonu* ve iş verimini düşmemesi için çok önemli olduğundan, personel kadar işyeri yöneticilerini de yakından ilgilendirmelidir.

Ekim 1994'ten itibaren devam eden görüşmeler süresince, **yasal çerçeveler içerisinde kalarak, sağ duyusuyla çalışan, milli havayolumuzun gittikçe güçlenmesini sağlayan personelin, cezalandırılması değil,** *taltif* **edilmesi gerektiğine inanarak;**

Kamu İşverenleri Sendikasının, her zaman savunduğum; **işin türüne** ve **işin konumuna** göre, sektörler arası farklılık olması doğrultusunda aldığı karar, diğer kamu kuruluşlarından fazla zam almamızı gerektireceğinden;

YHK'ye gitmeden, THY Yönetimi'nin ve Sendika Yönetimi'nin beraberce; **havacılık sektörünün farklılığını, Hükümetin ilgili Bakanına anlatmasını,** TÜHİS'in verdiği %16'lık zam ile, sendikamızın istediği rakamın arasını bulmak için, ortak bir çalışma yapılmasını beklemekteyiz.

Ortak bir noktada anlaşılamadığı taktirde;

THY işvereninin YHK'de, personelinin mağduriyetini giderecek *dengeli* ve *seyyanen zam* içeren bir ücretin alınması için, en az sendika yönetimi kadar istekli olması gerektiğinden %16'lık zammın, YHK'de bile üstüne çıkanlacağından hiçbir kuşku taşımamakla olmakla beraber; Bu Toplu İş Sözleşmesinde; **sendikanın tüzelliğinin yıpranmaması için,** THY Yönetimi ile karşılıklı anlaşarak, **TÜHİS ile atılacak imzanın karşısında Sendikamızın olması en ideali olacaktır.**

Değerli arkadaşlarım;

Hepinizin bildiği üzere; **uçak teknisyenliği,** bilginin yanında tecrübe de isteyen bir meslektir.

Derneğimizin üyesi olan, Türkiye'deki diğer özel hava yolu şirketlerinde çalışan üyelerimize bakılığımızda, ilginç bir durumla karşılaşıyoruz:

Aynı ülkede, aynı sektörde çalışan ve aynı işi yapan meslektaşlarımız arasındaki oranı gerçekten şaşırtıcıdır.

Şu anda THY'de 400-450 US Doları karşılığında ücret alan bir teknisyenin, özel havayollarına 2000-2500 US Doları ücret olarak girdiğini hepimiz bilmekteyiz.

Hatta: emekliliğine 20 ay kalmış, milli havayolumuza en faydalı olma durumunda olan tecrübeli teknisyenlerin bile, kıdem tazminatını yakma pahasına ayrılması gerçekten düşündürücüdür.

Burada kişilerin ekonomik güçlüklerden ötürü kumar oynamasının yanında, şirketimize sadece eğitim gideri olarak milyarları bulan teknisyenin en verimli zamanında THY'deki düşük ücret politikasından faydalanan özel şirketlerin THY'de yapılan eğitim giderlerini yapmadan, tecrübeli teknisyen sahibi olmasının maliyeti, sadece aylık 2000 US Dolarıdır.

Bu rakamı da gelir vergisi kanununun 29/2 sine tatbik edersenız, maliyet THY'den daha düşük olur.

Tabii ki, özel havayolu şirketlerinin personelinin az olması, işletme giderlerinin daha düşük olması ve yetişmiş eleman bulma zorluğundan kaynaklanan kendilerine göre düşük, bize göre yüksek ücret politikasının bizde de aynı olmasını beklememekle beraber;

Her an yüksek ücretli iş teklifi ile başbaşa kalan ve daha milli havayolumuza çok hizmet edecek tecrübeli meslektaşlarımızın kaçmaması için şirketimizin onlar kadar olmasa da, yakın bir ücret politikası uygulaması en önemlisi de özel havayolu şirketlerindeki gruplar arası dengeye bilhassa dikkat etmesini, verilmesi gereken farklı ücretlerin yerlerine doğru ulaşması açısından istiyor; **bu sözleşmenin sonu YHK bile olsa, gerçeklerin göz önünde bulundurulacağına, olmazsa olmaz gözüyle bakıyorum.**

Saygılarımla

Sefa İNAN

Bu sayıda:

Başyazı	: 3
Üyelerimizden Haberler	: 4-5
Bizden Haberler	: 6-7
Kuşbakışı	: 8-10
Havacılık Haberleri	: 10-14
Gelecekteki Havayolu Emniyeti...	: 14-15
Toplu Sözleşme ve Moralimiz	: 18-17
Uçak Kabini ve Çarpmaya Dayanıklılığı	:18-19
Fokker F 27 Friendship	: 20-21
Muhtemel Sebeb	: 22
Uzayın Dünyasal boyutları	: 23
Çevre Magazin	: 24-25
Sinema	: 26-27
Spor	: 28-29
Bahara Dikkat	: 30
Test	: 31
Dağarcık	: 32
Anlaşmalı Yerler	: 33
Gelişen Müzecilik	: 34
23 Nisan	: Arka iç kapak

UTED

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK YAYIN ORGANI
AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION PUBLICATION

UTED AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ: SEFA İNAN
GENEL KOORDİNASYON: HİDAYET KAPKAÇ
YAZI KURULU: Hidayet KAPKAÇ, Fehmi Ali KÖKÜT, Özer BEKAR, Dr. Oya TORUM, Muharrem SAVUR

UTED

Eşelhane Caddesi No: 18/3 Bakırköy/İstanbul
Tel: 0.212 543 29 74 / 571 39 23 Fax: 543 29 74

DAĞITIM: Hilal KIRCK Recep GÜL
Dergi tasarımı yeniler, zamanın yorumunu gerçekleştirir.
Dergimiz ve Yönetimimiz yükselmek ülküsü sokmuz.
YAPIM: ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.
Bilgisayar uygulaması: İlker ÖZDEMİR
Dizgi: Sinan YAPRAK
Düzelti: Onur ÖZDEMİR
Tel: 0 212 291 92 43 / 44 FAX: 243 31 60
Basım ve Cilt: Yeni Ana Matbaacılık

BİZDEN HABERLER

nisan ayında do

20.04.44	Ergun Çetinali
26.04.46	Şükrü Ak
20.04.46	Tezcan Aydoğan
09.04.43	İ.Arif Sakarya
17.04.50	M.Ali Gü[illegible]
25.04.45	Ziya Özdemir
03.04.51	Burhan Arıkan
19.04.48	M. Özcan Sezer
06.04.45	Cevdet Boztekin
25.04.47	Osman Türkaslan
24.04.49	Niyazi Erdinç
01.04.53	Arif Akıl
08.04.52	Turgay Çetin
21.04.48	Osman Tırpancı
29.04.50	Mustafa Özyalçın
30.04.50	M.Recep Kumsel
20.04.58	Metin Arat
12.04.57	Halis Dirgel
01.04.58	Mehmet Özcan
12.04.62	Metin Hapalı
09.04.63	Hasan Kabakulak
24.04.62	İlker Aydoğan
22.04.60	Ercüment Özkan
04.04.56	Erkan Argan
01.04.60	Cafer Dede
15.04.63	Servet Ulaşan
14.04.62	S. İbrahim Mencütekin
14.04.61	Mehmet Taş
11.04.69	K.Okay Karaklıoğlu
14.04.70	Mesut Sayın
22.04.64	Murat Erkuş
13.04.64	Hasan Çağlayan
13.04.60	Serve[illegible] Küçükoğ[illegible]u
27.04.66	Muharrem Savur
01.04.65	Metin Bakıcıoğlu
27.04.62	Salim Kara
30.04.63	M.Suna Ar[illegible]n
30.04.65	Hakan Yıldırım
20.04.66	Murat Aras
25.04.58	S.Sinavi Yıldızlar
03.04.54	Mehmet Gü[illegible]rdu
01.04.51	Muzaffer Şamcı
20.04.39	Erhan İnanç
24.04.48	Cengiz Akışık
10.04.43	Muzaffer Başaytaş
25.04.52	Ali Ingü
22.04.59	Mustafa Hacıoğlu
18.04.50	M.Ali Tunçbilek
29.04.71	Necdet Yılmaz

...n üyelerimiz

01.04.69	Recep Şimşek
09.04.71	Engin Yılmaz
26.04.54	H.Altan Serin
12.04.62	Fettah Özcan
01.04.54	Mehmet Türkeş
05.04.67	Bülent Tekar
24.04.65	Cengiz Çarıkçı
01.04.53	Bülent Balçık
10.04.60	Yaşar Karaman
01.04.65	Abdullah Fındık
24.04.37	Hamdi Sudaş
26.04.57	O.Metin Pınar
04.04.71	Uğur Öksüm

Arkadaşlarımızın Doğum Günlerini Kutlarız.

TEŞEKKÜRLER ÖZNUR...

Derneğimiz UTED'de sekreter olarak 3 yıldır hizmet vermekte olan ÖZNUR BEKAR, bu görevinden ayrılarak, İSTANBUL HAVA YOLLARI'na girdi.
1992'den bu yana içimizden biri gibi gördüğümüz ÖZNUR'a çok alışmıştık.
UTED'e yaptığı hizmetler için kendisine çok teşekkür ediyor ve yeni işinde başarılar diliyoruz. UTED YÖNETİM KURULU

Derneğimizde sekreter olarak çalışmaya başlayan Özlem Merve UÇAR'a, "aramıza hoşgeldin" diyor, görevinde başarılar diliyoruz.

UTED YÖNETİM KURULU

Üyelerimizden İlknur TOPALOĞLU kaza geçirmiştir.
Arkadaşımıza ve yakınlarına geçmiş olsun der acil şifalar dileriz.
UTED YÖNETİM KURULU

Nisan ayında evlenmiş olan üyelerimiz

15.04.66	Yılmaz Adadağ	24.04.86	Tevfik Gökpınar
10.04.80	Recai Özhan	23.04.68	Tevfik Çıbar
03.04.75	M.Mehmet Çelik	26.04.68	...vi Kozaz
05.04.72	Mustafa Akkaş	25.04.99	Gürhan Mengi
06.04.75	Rıdvan Doğan	16.04.90	Ömer Maraş
04.04.73	Tahir Ergar	26.04.73	Vedat Yorgancı
17.04.77	Ali Fural	24.04.61	İ.Nurettin Şenyurt
17.04.76	Ahmet Süngü	27.04.66	Melih Esemer
01.04.75	Zeki Bıyık	30.04.64	Tahir Özen
05.04.82	Ali Şen	01.04.80	Harun Kaya
17.04.86	Levent Ertürkan	22.04.72	Turhan Gümüşayak
29.04.85	Seyhan Yorgun	07.04.78	Selami Karaka
16.04.88	F.Cengiz Çelikan	03.04.74	A.Nihat Yüce
06.04.86	Melih Taner		
25.04.87	Sinan Çağan		
16.04.71	Eyüp Duygun		
15.04.84	Mehmet Ercan		
27.04.87	M.Ali Şen		
12.04.86	Aydın Süvari		
17.04.86	Mehmet Kayo		

Arkadaşlarımızın Evlilik Yıldönümlerini Kutlar. Mutlu Beraberliklerinin Devamını Dileriz.

VEFAT

YÖNETİM KURULU ÜYEMİZ UĞUR BİLGİN'İN 4,5 AYLIK KIZI MERVE, 5.4.1995GÜNÜ VEFAT ETMİŞTİR KEDERLİ AİLESİNE BAŞSAĞLIĞI, MERHUMEYE ALLAHTAN RAHMET DİLERİZ.

UTED YÖNETİM KURULU

YÖNETİM KURULUMUZ'un 28.03.1995 tarihli kararı ile; yanda isimleri yazılı olan arkadaşlarımız UTED üyeliğine kabul edilmişlerdir.

FİKRET TÜRKMEN
CİHAN TOPRAK
VEDAT ÖGETÜRK
MEHMET ERDAL KOÇ
MEHMET HAVUZ
GÖKHAN ARIKAN
MUSTAFA YÜCE
UĞUR ÖKSÜM
MEHMET YILDIZ
A.SADİ GENÇ
A.MURAT ATALIK

UTED YÖNETİM KURULU

AÇIKLAMA

DERGİMİZİN ŞUBAT 1995 Sayısında, yayınlanan RÖPORTAJ hakkında; pilot, *Alev Kılıçkeser*'in dergimize göndardığı açıklamayı aynen yayınlıyoruz.

Şubat 1995 sayılı "UTED" dergisinin 20 sayfasında şanslımın yapmış röportajda, bana sorulan bir soruya vermiş olduğum cevapta yanlış anlaşılma olmuştur.

Soru: "SHMYO için, artık ülkemizde de sivil havacılık sektörüne pilot yetiştiren okulumuz var, diyebilir miyiz?" d.

Vermiş olduğum cevapta; havayollarında uçan bir pilotumuzu, bir sitem anlamı çıkmıştır. Aslında söylemek istediğim; ülkemizde de sivil pilot yetiştiren bir okul olduğu ve bu okulun mezunlarının da havayollarında çalışabilecek eğitime sahip oldukları" idi.

Hava Kuvvetleri'nden gelen kaptanlarımızın, bilgi ve tecrübelerine olan saygım sonsuzdur. Nitekim, bizleri yetiştiren de onlardır.

Bu yanlış anlaşılmadan dolayı, özürümü belirtir, bundan sonraki sayımızda bu yanlış anlaşılmanın bir tekzip olarak düzeltilmesini rica eder, saygılarımı sunarım.

Alev Kılıçkeser

ÇİFTE STANDART

Uluslararası havacılık platformunda kendisini kanıtlamış bir şirket olan THY'nin, personele verdiği önemin giderek artmasını görmek, bu şirketin çalışmaları olarak bizleri son derece mutlu etmektedir.

Sivil Havacılığın vazgeçilmez lisanı olan İngilizce eğitimlerinin her departmandaki personele uygun olması, iş verimini artırmanın yanında, THY'nin uluslararası platformda başarı grafiğinin yükselmesini sağlamaktadır.

Ancak personele verilen bu İngilizce kurslarının sürelerinin teknik departmanlardeki personelin izinlerinden düşürülmesi, şirketimizde daha önce uygulanmamış bir çifte standardı doğurmuştur.

Bu İngilizce kurslarının, personelden çok şirket menfaatine olduğu ve iş verimini artırmak için düzenlendiği çözümüne alınırsa, süresürtesinin personelin senelik izininden düşürülmesinin mantığı ve doğruluğu anlaşılır. Özellikle kursa katılan personele, departmanına göre farklılık yapılarak, bir kısmının senelik izininden düşürülmesi, kişilerin düzenlenen bu kursları katılma ve şirketine daha faydalı olma isteğini ne şekilde yönlendireceği merak konusudur.

UTED YÖNETİM KURULU

"ACİL İHTİYAÇ PROJESİ TOPLUM GÖNÜLLÜLERİ" İLE UTED İŞBİRLİĞİ...

Dernağımız UTED, üyelerinin mesleki, toplumsal ve ekonomik sorunlar ve çözümleri, sosyal etkinlikler çerçevesinde yürütmüş bir işlerine bir vesile daha ekledi. UTED üyelerimiz şirketsiz toplumsal duyarlılığımın ve sorumluluk duygusunun bir sonucu olarak, İşte dün **Mehmetçik Vakfı**'na yönelik çalışmalar, ve şimdi de **ACİL İHTİYAÇ PROJESİ TOPLUM GÖNÜLLÜLERİ** ile birlikte Türkiyenin dört bir yanında İhtiyaç sahiplerine yönelik yardım kampanyası doğrultusunda toplanan yardımlar yerlerinde ulaştırılmak üzere ilgililerine 17.03.1995 tarihinde teslim edildi.

UTED

ACİL İHTİYAÇ PROJESİ TOPLUM GÖNÜLLÜLERİ kurucusu Sn. **Gülçin Zengin** sözkonusu yardımları teslim alırken; "**Üyelerine ve Yönetim Kurulu'nuza binlerce teşekkür...**" sözlerini söylüyordu aralarından... "**Ülkemizde, yaşamlarını çok zor koşullar altında sürdüren her yaş gurubundan pek çok kişi var. Onların yaşam mücadelelerini bir nebze olsun kolaylaştırabilmek için, ACİL İHTİYAÇ PROJESİ TOPLUM GÖNÜLLÜLERİ ekibi olarak nefes almadan çalışıyoruz. Amacımız siz ve diğer gönüllü dostlarımızın katkılarıyla toplayacağımız eşya, kitap, gıda ve temizlik malzemelerini temasta olduğumuz İhtiyaç sahiplerine ulaştırmaktır.**" diyorlar.

Onlar bu işi severek ve isteyerek yapıyorlar, haydi gelin bizde onlar aracılığıyla İhtiyaç sahibi vatandaşlarımıza yardımı devam edelim.

Uğur BİLGİN
UTED Teşk.Sekr.Yrd.

EVLENME

Üyemiz, Mustafa Yücel, 02.04.1995 günü Aysel Türkcül ile evlenmiştir.

Yeni evlilere, ömür boyu mutluluklar dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

KÜREKSİZ SANDAL

İster üzül, ister ağla, yaşamak bölüm,bölüm,
Er veya geç de olsa, gelecek bu ölüm.

Seni bekleyen gün, gelmiş ise zamandan,
Allah ayırmasın kimseyi, iman ve kurandan.

Cemi avlusu kalabalık, sen musalla taşında,
Sevenlerin,dostların, küreksiz sandalın başında.

Allah yazmasın kimseye günah ortalı kara yazı
Allah-u ekber! yükselen bir ses, cenaze namazı.

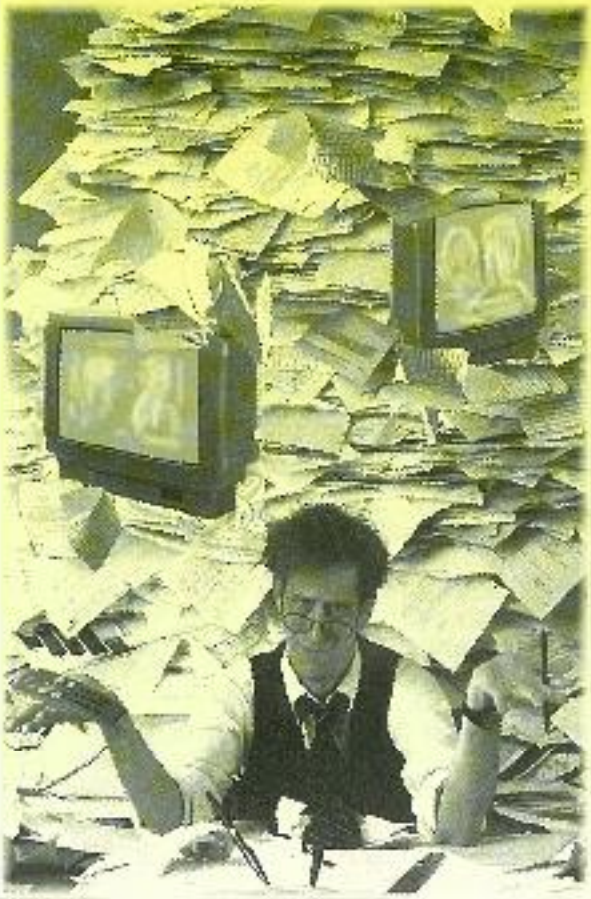
Yaşamak güzel, sevabı eksik etme elinden,
Bir de an'amaya çalış, kainatın dilinden.

Gidiyorum eller üstünde, küreksiz sandalıyım,
Okyanus'a açıldım, artık ölbir dünyadayım.

Her yolcu bunları yaşayacak, bir gün,
Mezar taşım olacak, kabre girdiğim gün.

Vas yetim! Atatürkçü ve Milliyetçi ol, bu bana yeter!
Rahmetli babanı örnek al, bu miras sana yeter...

İstanbul-Üsküdar / Şubat 1995 AHMET GÜLMAN



uzman görüşü:

Bilgiyi kazanmak için zamanı asla kaybetmeyin.

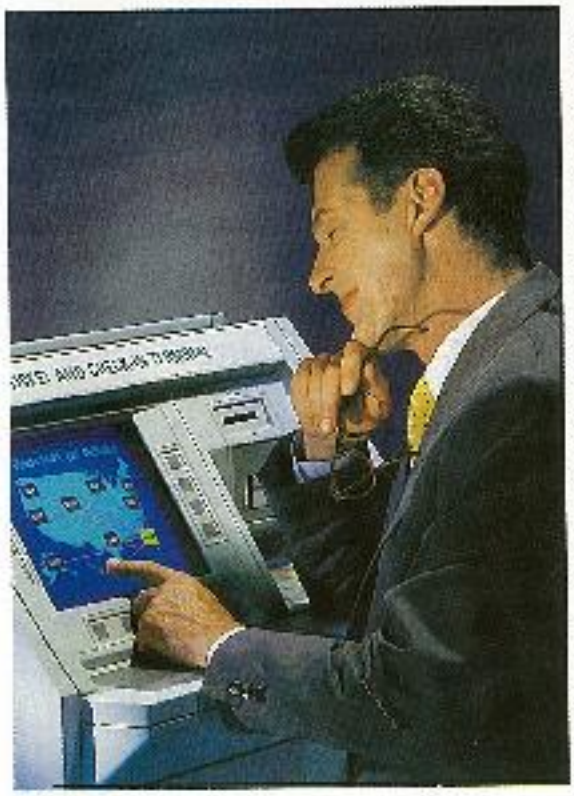
24 saat hoş zamanınız olsa daha edinmek istediğiniz bilgi için ne dilinizi kaç gazete kaç dergi ve kaç TV zamanı sığdırabilirsiniz? Ajans Press 4 ülkeyi ilgilendiren 1266 gazete, 81 TV kanalı 30 ülkede 50.000 kişinin takibini aksiz için günü gününe izleyen kendinize zamanınızı daha kıymetli kılmanız ve müşterilerinize daha iyi hizmet verebilmeniz ve vaziyet kaybetmek yerine tüm haber, röportaj ve reklamları sonuçlanı, analizleri, kredileri ve video kasetleri perşembe günü 41 yıl deneyim ile sizlere sunuyoruz.

AJANS PRESS

Medya Takip Merkezi A.Ş.

Tel: 526 37 55 526 11 02 526 40 33 526 40 36
Fax: 512 30 00 527 63 05

BİLETSİZ YOLCULUK



Gelişen havacılık sektöründe şirketler arasında yaşanan yoğun rekabet hizmet kalitesinin yükselmesini sağlarken yeni uygulamaları da gündeme getirmektedir.

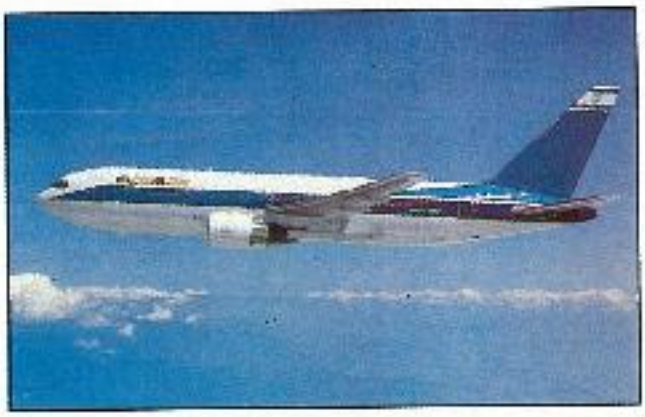
Bu yeniliklerden biri de biletsiz yolculuktur. Öncülüğünü ABD'li şirketlerin yaptığı elektronik bileleme olarak da isimlendirilen biletsiz yolculukta, kendi kendine bilet veren otomatik makinalar ile yolcuya bir rezervasyon onay numarası verilmekte ve bu numara havaalanında check-in sürecinde kullanılmaktadır. Bu sistemi uygulayan ABD havayolu şirketi Delta Airlines'da frequent flyer yolcularına "smart card" adı verilen ve üzerinde yolcuya yönelik gerekli bilgilerin muhafaza edildiği kartlar kullanılmaktadır.

Rezervasyon ve bilet satış konularında yaşanan sıkışıklıkların belli ölçüde giderilmesini amaçlayan bu uygulamayı gerçekleştiren diğer şirketler ise Valujet ve Morris Air'dir. ABD'de yaşanan bu gelişmelere benzer bir takım uygulamalar Lufthansa, SAS, Swissair ve Singapore Airlines'ta da yaşanmaktadır. SAS başlangıçta sadece Frequent Flyer yolcularına yönelik ve iç hatlarda geçerli olacak bir sistemi önümüzdeki yıl içerisinde tüm yolcuların hizmetine sunmayı planlamaktadır.

Hızla artan biletsiz yolculuk uygulamaları gelecekte havayolu şirketleri ve yolcu acenteleri arasındaki ilişkinin yeni bir boyut kazanmasına neden olacaktır. Halen ABD pazarında havayolu şirketlerinin bilet satışının %80-85'ini gerçekleştiren acentelerin durumunun yeniden gözden geçirilmesi gerekecektir. Bu durumda havayollarının acentelere verdiği komisyonlar azalacaktır.

Biletsiz yolculuk uygulamasının faydalı tarafları olduğu gibi bir takım sakıncaları da bulunmaktadır. Bilindiği üzere, bilet; taşıyıcının bir takım konulardaki sorumluluklarını belirtildiği ve yolcu ile taşıyıcı arasındaki karşılıklı akit niteliği taşıyan seyahat dökümanı özelliği taşımaktadır. Bunun yanı sıra bazı ülkelerin resmi makamlarınca biletin varlığı (geri dönüş tarihi belli olduğundan) halen o ülkeye giriş için önemli bir döküman özelliği taşımaktadır. Diğer bir sorun ise konunun belli düzeyde bilgisayar teknolojisi gerektirdiği ancak her ülkenin bu düzeyde teknolojiye sahip olmadığıdır.

Havacılık endüstrisinin yakın dönemde elektronik biletleme nedeniyle bir takım sorunlarla karşılaşacağı beklenmektedir. Çünkü halen her şirket kendi dünyasına uyacak bir sistem arayışı içerisindedir. Bu nedenle sistemlerin basitleştirilmesi ve çok kişinin amaçlarına uygun kullanıma sunulması gereklidir.



EL-AL ÖZELLEŞTİRİLİYOR

İsrail Havayolu şirketi Arkia'nın yöneticiliğini yapan Yossi Rosen'in EL-AL havayolu yönetim kurulu başkanlığına getirilmesi ve özel sektör ve hükümet yetkililerinden meydana gelen yönetim kurulu üyelerini oluşturacak 12 yöneticinin isimlerinin hükümet komitesi tarafından onaylanmasıyla EL-AL'in özelleştirme çabaları hız kazandı.

Söz konusu çalışma, havayolunun çoğunluk hisseleri satılsa bile hükümetin çıkarlarını garantilemesi için EL-AL'da altın bir hissenin bırakılmasını içermektedir.

Devlet özelleştirme komitesi, şirketin Mayıs ayı içerisinde, Tel-Aviv borsasında %15 ile %25'lik hisse satışını onayladı. Bundan sonraki satış, New York ve Londra borsalarında olacak ve yıl sonuna kadar da havayolunun %51'lik kısmının satışı gerçekleştirilecektir.

ORTAK HAVACILIK OTORİTELERİ

Avrupa Sivil Havacılık Kuruluşu ECAC'ın kardeş şirketi olan JAA (Joint Aviation Authorities- Ortak Havacılık Otoriteleri) Avrupa ülkelerinin Sivil Havacılık Otoriteleri tarafından 1989 yılında kurulmuştur.

JAA, Avusturya, Almanya, Belçika, Danimarka, Fransa, Finlandiya, Hollanda, İsveç, İsviçre, İtalya, İngiltere, İrlanda, İzlanda, Lüksemburg, Norveç,

Portekiz, Yunanistan ve Yugoslavya'nın sivil havacılık otoritelerinden oluşmaktadır.

Esas görevi üyeler arasında uçak emniyeti, dizayn, üretim, airworthiness (uçabilirlik), bakım ve işletme konularında işbirliğini sağlamak ve geliştirmektir. Bunun yanı sıra üye ülkeler arasında uçak, malzeme, teknik ve lisanslı personel değişiminde yardımcı olma fonksiyonlarında bulunmaktadır.

Genel olarak teknik kuralların ve idari yöntemlerin standardize edilmesini amaçlayan, JAA tarafından tamamlanmış ve halen çalışmaları devam eden toplam 26 adet JAR (Joint Aviation Requirements-Ortak Havacılık Kuralları) dökümanı bulunmaktadır. Bütün JAR'lar Avrupa Birliğinde Konsey tüzüğü statüsünü alacaktır. JAA üyesi ülkeler tüm kuralları uygulamak zorunluluğundadır.

JAR OPS (Joint Aviation Requirements-Operations) dokümanı, JAA üyesi ülkelerde işletme kurallarını standart hale getirmek için hazırlanmıştır. Bu kurallar ile, eşit rekabet koşullarında, Avrupa ülkelerinin hepsi için ortak yüksek standartlar oluşturularak emniyet alanında önemli bir gelişmenin sağlanması amaçlanmaktadır.

1994 YILI AEA TRAFİK GELİŞİMİ

Avrupa Havayolları Birliği (AEA)'ne üye 24 havayolu şirketi tarafından 1994 yılının yolcu ve kargo gelişimi bakımından iyi bir yıl olduğu belirtilmektedir. 1993 yılında yaklaşık 120 milyon olan uluslararası yolcu trafiği 1994 yılında %9 artarak 130 milyona ulaşmıştır.

AEA havayolu şirketleri 1994 yılında Kuzey Afrika dışındaki tüm bölgelerde büyüme gerçekleştirmiştir.

Uzakdoğu ve Amerika gibi uzun menzilli hatlardaki trafik artışı %9.1, Avrupa'da %9.6, Ortadoğu'da %9.9 olarak gerçekleşirken, Afrika'da %8.6 düşüş görülmüştür.

1994 yılında uluslararası kargo trafiği ise %13.9 artış göstermiştir. En fazla artış %24.9 ile Ortadoğu bölgesinde gerçekleşmiştir.

AEA Genel Sekreteri Karl-Heinz Neumeister "Trafik gelişiminin arzedilen kapasiteden daha büyük oranda gerçekleşmesinin geçmiş yıllardaki kayıpların düzeleceği yönünde umut verici bir göstergesi olduğunu belirtmekte ancak yüksek doluluk oranının her zaman havayolu şirketinin karlı uçacağını göstermeyeceğini eklemektedir. Yüksek doluluk oranının birim gelirdeki düşüşü durdurmanın bir ön koşulu olduğunu ifade etmektedir.

1994
OCAK-ARALIK
YOLCU DEĞİŞİM ORANLARI

	(Pax)	Trafik(%)	Kapasite(%)	Doluluk Oranı
BÖLGELER				
Avrupa	2.7	0.6	1.7	62.7
Avrupa-K. Afrika	1.5	-3.8	-6.9	63.2
Avrupa-Ortadoğu	3.3	9.9	5.7	61.5
Toplam Uzun Menzilli Hatlar	2.8	9.1	4.8	73.0
Toplam Dış Hatlar	2.6	9.0	4.9	69.0

SABENA'NIN BRÜKSEL'DEN SEFERLERİ ARTIYOR

Kış tarife döneminde haftada 3 frekans İstanbul-Brüksel arasında sefer yapan Belçika havayolu şirketi Sabena, 26 Mart'tan itibaren seferlerini haftada 7 frekansa çıkarmayı planlamakta.

THY'da ise, haftada 4 frekans olan İstanbul-Brüksel seferleri yaz tarife dönemiyle 7 frekansa çıkarılacaktır.

EKRAN YOLUYLA TOPLANTI TEKNİĞİ

Telekomünikasyon alanındaki son yeniliklerden biri olan ekran yoluyla toplantı tekniği (Videoconferencing) geliştikçe havayolu ile iş seyahatine olan talebimiz ne yönde etkileneceği konusu önem kazanmaktadır.

Günümüzde, söz konusu teknoloji Amerika'da çok daha gelişmiş olmakla beraber Avrupa'nın önde gelen şirketleri tarafından kullanılmaya başlanmıştır. Amerika'da 2010 yılında "Videoconferencing"in iyice yerleşmesiyle iş seyahatlerinin %25 oranında azalacağı tahmin edilmektedir. Ancak şirketlerin bu teknolojiye yatırım yapmalarındaki esas amaç havayolu seyahatinden tasarruf etmekten çok karar verme mekanizmasını hızlandırmaktır. "Videoconferencing"in sağlayacağı diğer avantajlar arasında şirketlerin çok sayıda kili, adamının şyerlerinde mevcut bulunarak aynı zamanda toplantı halinde olabilmesi, sonuç olarak da verimliliğin ve etkinliğin artması gelmektedir. Ayrıca toplantılar kayıt edilerek istenildiği zaman yeniden seyredilebilmektedir.

Bu tekniği alt seviyede yöneticiler kadrolar ve özel-

likle çok uluslu şirketlerin değişik şehir ve ülkelerde çalışanları, üst düzey yöneticiler ve başkan arasında daha sıklıkla ancak kısa süreli seyahatlerde first ve business class'a oranla daha fazla etkileneceği tahmin edilmektedir.

"Videoconferencing"in havayolu seyahatleri üzerindeki gerçek etkisi kullanımının tüm dünya şirketlerinde yaygınlaşmasından sonra görülebilecektir. Ancak ulaşılmaması gereken faktör zamanın daha etkin kullanılmasının önemli olduğu kadar el sıkışmanın da o derece önemli olduğudur. Ayrıca, uzun dönemde bu toplantı tekniğinin şirket verimliliğini artırma ve iş imkanları yaratma yoluyla seyahate olan talepleri iş sağlaması söz konusudur.

KISA-KISA-KISA

• Birleşik Arap Emirlikleri havayolu şirketi Emirates'in, uçak sektöründe tasarlanan eğitim merkezi 1995 yılı sonunda Dubai'de hizmete açılacaktır. Uçağın kanat ve kuyruk kısmları eğitime uygun olarak düzenlenerek toplam sekiz bin personelin uçuş operasyonları, kabin memurluğu, mühendislik ve yiyecek eğitimi görmesi sağlanacaktır. Ayrıca uçak sektöründeki binanın burun kısmından Dubai'nin panoramik görüntüsü seyredilebilecektir.

•Emirates, 1995 yılı sonuna kadar, Avrupa ve Uzakdoğu arasında uçan first ve business class yolcularını, Dubai'de 5 yıldızlı lüks bir otelde iki gün ağırlayacak.

•Ürdün Havayolları ekonomik sınıfta Uzakdoğu'ya gidiş/dönüş bilet alan yolcularına Amman'da 2 gecelik paket program sunuyor. Böylece Uzakdoğu'ya giderken Amman'da 2 gece kalarak Ürdün'ün turistik güzelliklerinden faydalanmak mümkün olacaktır.

Uzayda 438 Gün

Uzayda 438 gün süreyle rekor kıran Rus kozmonot **Valery Polyakov**, dünyaya döndü. Rus yetkilileri, bu süreleri Mars'a insan taşıyan roket gönderilmesinin yolunu açabileceğini ifade ediyorlar. Moskova'nın hemen dışındaki Star City'deki kozmonot eğitim merkezinden Sergei Gorbov, "**Mars'a ulaşma yolundaki hazırlıkların bir bölümünü oluşturan önemli bir adımdır**" dedi.

Kazakistan'a inen Polyakov dünyanın yörüngesindeki Rus istasyonu **MIR**'de kaldığı süre içinde 400 milyon kilometre katetti. Bu mesafenin, dünyanın

marsa uzaklığının 7 katına eşit olduğu belirtiliyor.

Göklerdeki Bir Trilyon Dolarlık Pazar

Avrupa'nın ve dünyanın önde gelen uçak üreticisi firmalarından **Airbus Industrie**, önümüzdeki yirmi yıl içinde hava yolculuğunun 3 kat artacağını ve bunun içinde bir trilyon dolar değerinde 13 bin yeni uçak gerekeceğini bildirdi.

Airbus'un yapılan açıklamada, gerek şirketler arası rekabet, gerekse dünyada son 3 yıldır yaşanan ekonomik durgunluk nedeniyle milyarlarca dolar zarar eden şirketlerin yeniden böyle kârlı gelmeye başlayacaklarını ve bunun da yeni uçak alımlarını artırdığı belirtildi.

Son üç yıldır şirket tarafından yapılan ilk global pazar tahmini araştırmasında, dünya genindeki 214 adet yük havayolu şirketinin, 1995-2015 yılları arasında yaklaşık 15 bin kadar uçağa ihtiyaç duyacağı vurgulandı.

Hava yolculuğuna olan talebin hızla arttığını vurgulayan Airbus, ortalama yıllık %5'lik bir büyümeyle 20 yıl içerisinde hava yolculuğunun 3 katına çıkacağı söylendi. Yetkililer büyümenin ortanın bölgesel bölgeye göre şekillenecektiğini kaydetti.

Öte yandan havaalanlarının, mevcut trafik çok yüksek olduğundan, yükselen yolcu talebini karşılamak üzere 2014 yılına kadar yolcu terminallerinde bugün ortalama 279 koltuk olan kapasitesinin 210'a çıkarılacağı belirtildi.

Bu nedenle gelecekte sipariş edilecek uçaklardan 510 koltuklu olanlara tercih verileceği kaydedildi.

THY Küba'ya Uçak Seferi Başlatıyor

Türk Hava Yolları Havana'nın ile müşterek olan Fidel Castro'nun ülkesi Küba'ya uçak seferi veriyor.

Türkiye-Küba arasında uluslararası hava taşımacılığı konusunda işbirliği yapılmasını öngören uluslararası sözleşme TBMM Genel Kurulu'nda benimsendi.

Anlaşma uyarınca THY ve Küba Havayolları karşılıklı olarak Havana ve İstanbul'a düzenli uçak seferleri başlatacak. Küba Havayolları İstanbul'un yanı sıra Ankara ve İzmir'e de aktarım yapacak, uluslararası sözleşmenin

sona ulaşı ülke, THY ve Küba Havayollarının uçakları ile kendi ülkelerindeki havaalanlarında, teknik bakım ve yakıt ikmali konusunda da birbirlerine yardımcı olacak.

AB Komisyonu ABD İle HavacılıkAnlaşmalarına Karşı Çıkıyor

Komisyon tarafından yapılan açıklamada AB yönetimlerinin Doğu Avrupa ülkelerinin yaptıkları anlaşmalarını da incelemeye tâbi tutulduğu ifade edildi. AB Ulaştırma Komisyonu Başkanı **Neil Kinnock**, bu konuda ilgili AB yetkilileri ile aynı görüşü paylaşıyor. ABD ile havacılık anlaşması yapma yolunda girişimlerde bulunan altı AB üyesi ülke var. Bunlar: **Belçika, Danimarka, Avusturya, Lüksemburg, İsveç** ve **Finlandiya**. Kinnock bu ülkelerin yetkililerine bir yazı göndererek komisyonun du şüncelerini aktarmayı ve uyarıda bulunmayı planlıyor.

ABD geçtiğimiz Kasım ayından bu yana hem AB ülkeleri ile hem de Kuzey Avrupa ülkeleriyle serbest havacılık anlaşması imzalanması konusunda görüşmeler yapıyor. Hatta Almanya ile geçtiğimiz yıl içinde bir ön anlaşma imzalandı. Bu arada komisyonun teklifi ABD ve Hollanda arasında 1992 yılında imzalanan Açık Hava Anlaşması'nın açık bir ihlâline karşı karşıya bırakıyor. Bu anlaşma **KLM ve Northwest Airlines** arasında işbirliği yapılmasını öngörüyor.

Komisyon yetkilileri Hollanda hükümetinin bu anlaşmayı savunduğunu ve savunmasını anlaşmanın ağır yasal düzenlemelerin uygulanmaya konmasından önce sonuçlandığı gerekçesine dayandırdığını belirtiyorlar. Söz konusu yasal düzenlemeler AB havacılık sahasının serbest leştirilmesi çalışmalarının üçüncü aşamasını oluşturuyor. Bu düzenlemeler son işyılına havacılık sektöründe polis gücü kazandırıyor. Bununla birlikte yetkililer komisyonun ABD ve Hollanda arasındaki anlaşmaya karşı yönünde kesin bir karar vermediğini ifade ediyorlar.

Kara, Deniz Ve Hava Taşıyıcıları Tek Çatı Altında

Kara ve deniz taşıyıcılarını temsil eden **UNMAD** ile hava taşıyıcılarını temsil eden UKAD, geçtiğimiz ay yapılan olağanüstü genel kurul toplantılarında birleşmesi ile **UTİKAD** çatısı altında birleşme kararı aldı.

Türk Ticaret Kanunu'nda taşımacılık sektörüne verilen tanımlamaya uygun olarak UTİKAD (Uluslararası Taşıma İşleri Komisyoncuları ve Aracıları Derneği) adını alan dernek bünyesinde Türkiye'nin en güçlü 120 uluslararası taşımacılık firmasını toplayarak, uluslararası taşımacılık sektörünün tek ve güçlü temsilcisi olma yolunda ilk adımını attı.

Fokker'dan Personel İndirimi

Zararda olan Hollanda-Almanya ortak girişimi **Fokker** uçak şirketi, yeniden yapılanma çerçevesinde personel indirimine gideceğini bildirdi. Alman Daimler Benz Havacılık ve Uzay Şirketi'nin 35'ini hissesine sahip olan Fokker şirketi, Lahey yakınlarındaki Ypenburg tesisi ile Amsterdam'ın güneydoğusundaki bir tesisini kapatacağını açıkladı. Fokker şirketi, son derece yoğun olan piyasada, rekabet gücünü artırabilmek amacıyla ücretler için ayırdığı miktarı %10 oranında azaltarak, uçakların maliyetini düşürmeyi amaçlıyor. Şirket, 1996 yılına kadar, işçilerini 8500'den 6660'a düşürmeyi planlıyor.

DHLŞimdi Afrika Göklerinde

Uluslararası sürati hava taşımacılık firması DHL Worldwide Express, Afrika'nın en çok uluslu havayolu şirketi Air Afrique'in azınlık hisselerini satın alarak Afrika'da hizmet ağını genişletti. Yeni ortaklık sayesinde şirketin dünya çapındaki ulaşım noktalarının çoğalacağı ve artan müşteri ihtiyaçlarının karşılanmasına olanak sağlayacağı belirtildi.

Havayollarında Birleşme Moda Haline Geldi

Hava ulaşımında artık şirket ittifakları moda oldu. Havayolu şirketleri uçuş hatlarını ortak kullanarak yolcu sayısını artırabiliyor.

Bu işbirliklerinin verimli sonuçları görüldüğü için de uluslararası ittifaka girmeyen orta büyüklükteki havayolu şirketlerinin bu ağa girmesi bekleniyor.

Alman havayolu şirketi **Lufthansa**'nın yönetim kurulu üyesi Hemjo Kian'a göre uzun vadede birkaç tane dünya çapında faaliyet gösteren havayolu şirketi ile çok sayıda bölgesel havayolu şirketi faliyette kalacak. Bu tanımlamayı havayollarının ilk hayal gücü olarak görmüyor. Son dönemde kurulan ittifaklar arasında Almanya Lufthansa ile ABD'li **United Airlines** ve **Thai International Airways**, **KLM**'le **Northwest** ve **British Airways** ile **US-Air** bulunuyor.

Üç Yeni Havayolu Şirketi Kuruldu

Özel sektörün havayolu ulaşımına yönelik ilgisi giderek artıyor. Bu alanda faaliyet göstermek üzere üç yeni şirket daha kuruldu. İstanbul'da kurulan **Global Hava Kargo AŞ**'nin sermayesi 2 milyar lira olarak belirlendi. İstanbul'da kurulan ikinci şirketin ismi **Servis Air Hava İşletmeleri AŞ** adı verildi.

Üçüncü şirket, **CSA Havacılık Sanayi ve Ticaret AŞ** adıyla Ankara'da kurulduu.

Gökyüzünde Yarış

Dünyadaki tek süper hızlı yolcu jeti Concorde 26 nolu yaş günücü kutlamaya hazırlanırken, uçak sanayiinin dev firmaları onun "oğlunu" geliştirmek için yoğun çaba harcıyor. British Airways ile Air France'ın ilişkileri 10 yıl içinde ticari önürlerini tamamlayıp hangar çekilecekler.

Bu yıldan, İngiltere Uzay ve Havacılık Dairesi uzmanları, Fransız ve Alman meslektaşlarıyla birlikte Concorde'ların 3. ses fazla yolcu taşıyacak bir jet üzerinde çalışıyor. American Boeing ve McDonnell Douglas şirketleri de, 60 milyar Dolar NASA tarafından karşılanan tam 650 milyar liralık bir bütçe ile araştırmalarını sürdürüyor.

Göklerde Patronların 332 Uçağı Süzülüyor

1980 sonrası uygulanan havacılık politikaları, sadece yolcu havayolu taşımasında, bugün sayıları 10'a ulaşan özel şirketlerin doğmasına neden olmadı. Özel uçak sahiplerinin de artmasına neden oldu.

Oyle ki, bugün toplam 100 toplu taşım yapan uçağa karşılık, 332 özel uçak sivilcilerde çalışıyor. Bu uçaklar, özel işler, şirket işleri veya küçük çaplı taşımacılık için kullanılıyor.

Koltuk kapasitesi 2 ile 8 arasındaki bu uçakların, toplam taşıyabildiği yolcu ise 1.176 kişi. 16 bin 267 koltuk kapasitesine sahip, havayolu işletmecileriyle kıyaslanamasa da önemli bir taşımacılık faaliyetini sürdürüyorlar.

Toplu taşıma yapan havayolu işletmecilerinin dışında, uçak işletme ruhsatı olan şirket sayısı ise 69. Bu işletmeler yürütülen taşımacılığa göre ruhsat alıyorlar. Bu işletme ruhsatları da, genel havacılık, hava taksi ve kargo uçuşuları olmak üzere üçe ayrılıyor.

LOT, Havadaki Özelleştirme

İtalyanların Alitalia'sının Macar Malev'i devlet girişinin ardından, Polonya Ulusal Havayolları LOT'la geçen yıl Mayıs ayında American Airlines'ın Boeing kanadı AMR ile pazarlama, yer hizmeti, işletme ve teknik işbirliği gibi çeşitli konuları kapsayan bir ortaklık yapmıştı. Geçen yılın ilk dokuz ayında yolcu sayısını %12 arttıran Tursem'de bu yıl dördüncü Boeing 747'yi katarak uçuş hadarını arttırmayı planlıyor.

Tursem'den Havacılık Bombası

Tursem havayolu şirketi bir değil iki tane. Biri Türkiye'de diğeri İsveç'te, ismi **Sunways Havayolları**. Türkiye'deki şirketin 3 uçağı İsveç'tekinin 2 uçağı olacak. Türkiye'deki şirketin kullanacağı uçaklardan birisi, 167 koltuklu **MD-83** tip, İsveç'tekiler ise **Boeing 757**. Toplam yatırım bedeli ise 7 milyon dolar.

Yetkiler TURSEM'in küçük bir sorunu var. Uçaklarda yapılacak olan yiyecek ikramı ile ilgili. Nedeni mi? Bakanlık Sanayi bunu nasıl anlatıyor. Türkiye'den alınacağı ikramı USAŞ'tan almak istedik ve onunla ilgili konuştuk. Ancak USAŞ'ın fiyatları İngiltere, Finlandiya, Norveç ikramı fiyatlarından bir misli fazla. İstedik ki, şirketin daha ucuz olduğu bir ülkede bu rakamlar çok yüksek geldi bana. Eğer fiyat indirmezlerse Fin Air'den know-how almak suretiyle Türkiye'de bir catering şirketi kurmaya karar verdim. Kurmuş olursak inanın USAŞ ile çalışmaktan daha ucuz gelecek.

Hava Kuvvetlerinin Muhteşem Dinamizmi

Türk Hava Kuvvetleri, eğitim sistemi üzerindeki kayıtları çıkarmak ve hemen bilgisayarlamak amacıyla bir çalışma düzenledi. İstanbul, Hava Harp Okulunda başlayıp, İzmir, Konya'da devam ediyor. Ankara'da son bulan eğitimlerinde pilotların yüzleri sevinç ağlıyor, çünkü ise bunun teorik yönden desteklendiği görülünce Türk pilotunun uçuş eğitimi konusunda eleştirmek oldukça güçleşiyor.

Uzak Doğu'dan Turizm Atağı

Doğu Asya'nın İsviçresi diye anılan Hong Kong'un **"Cathay Pacific"** havayolları, özellikle yalnız seyahat etmeyi sevenler için paket programlar hazırladı.

Kanyon dahil "indirimli" otel rezervasyonları yapan Cathay Pacific, Güney Kore'de kış sporlarından Filipinler ve Bali'nin dinlendirici plajlarına, Vietnam'ın tarihi yapılarından Çin'in heyecanlı Pekin'e uzanan tüm doğu ve güney Asya'yı kapsayan geniş bir yelpazeyi sunuyor. Bu tür turlarda konaklama bedelleri, otellerin kalitesine göre değişiyor. Tur ücreti, bilet dahil yolculuklar bir hafta 5000 ödenebiliyor.

Geleceğin Uçağı

Önümüzdeki 20 yıl içinde Gökler artması hakkında havayolu taşımacılığı uçak üretmekteyiz nemkoz geçirdi.

600 koltuktan fazla yolcu kapasitesine sahip uçaklar en geç 10 yılsonu itibarıyla girmiş olacak.

Üreticiler 20 yıl içinde 1 milyon dolar 13 kazandırıyor. Bu arbitrajdaki güç ise Uzakdoğu ve Asya pazarındaki korkunç büyüme.

Sinsiliki uçaklara göre daha hızlı, ekonomik, büyük ve sessiz olacak uçaklar içinde en ilginç tasarım yarasa kanatlı McDonnell Douglas'ın çalışması. Yeni nesil uçaklar arasında en başarılısı olarak kabul edilen Airbus'un benzerliği ise havayolu havaalanları terminalleriyle uyumlu olmaması.

HAVAŞ SATILDI

Devlet Bakanı Ali Şevki Erek, HAVAŞ'da bulunan %60 kamu hissesi Yazeks İç ve Dış Ticaret A.Ş'ye 36 milyon dolara satıldığı açıklandı. Niğde'deki Nimsa şirketinin %60 kamu hisseside 600 bin dolara satıldı.

Ses Ötesi Özel Uçak

Sesten daha hızlı uçan ilk uçağa sahip olmak isteyenler, 700 bin mavi gözden çıkarmak zorundaler. Ses ötesinde uçan ilk özel uçağı, Amerikan uçak tasarımcısı Jim Bede gerçekleştirdi. Uçağın çok önemli bir özelliği parçalarının paket halinde bir durumda teslim edilmesi ve alıcı tarafından monte edilmesi. Montaj süresi için de 5000 çalışanı gözden çıkarmalısınız.

Yapımı uçağı 5200 parçaya ayrılıyor, bu da toplam 30 saatlik bir montaj. Montajı, Amerikan Hava Kuvvetlerinde kullanılan ses ötesi askeri tasarımı uçakları olan T-38'in ayrısı. Uçağa ilk bindiğim Ohio'dan çıktı. En yüksek hız ise 1.4 mach. Ancak bu hıza ulaşabilmesi için su üzerinde bulunmak zorundasınız. Çünkü ABD ve Avrupa'da, Türkiye'de olduğu gibi, kara üzerinde ses ötesi hız yapan özel uçaklara izin yok.

Samsun Havaalanı Hayvan Otlağı Oldu

Başbakan Tansu Çiller tarafından geçtiğimiz Temmuz ayında temeli atılan Samsun Havaalanı inşaatı, çekmezlik nedeniyle hayvan otlağına dönüştü. Temel atıldıktan ve üzerine geçtiğimiz sekiz ay içerisinde takılasıdan başka bir hareketlenme olmayan Çiçekli köyünün hayvan otlağı olarak kullanılıyor. Adlarının havaalanı olacağı köye çıktığını belirten köylüler "Çiller gelmeden önce, burada çok hummalı bir çalışma vardı. Birdeden geldi diğmaya kaldı ve gitti. Ortada birlikte hersey gitti" diye dert yanıyor. Samsun Havaalanı inşaatının yapımını Alarko Holding ve Akfen Konsorsiyumu üstlenmişti. Havaalanı inşaatının niçin başlamadığı hakkında görüşünü aldığımız Alarko temsilcisi yürütme kurulu başkanı Erek Akron, gecikmenin dış krediden kaynaklandığını belirtti. Akron "Danimarka'dan kredi sağladık. Anlaşmaları temmuz ayında imzaladık. O nedenle inşaata baş ancak bu ay kadar dedi.

Frekans Kirliliği Tehlike Yaratıyor

Radyo ve televizyon yayınlarını yönettiği frekans karmaşası havaalanı çileden çıkardı. Yayınlarını haberleşme frekanslarını kullanan uçuş güvenliğini tehlikeye sokarken, **Radyo Televizyon Üst Kurulu (RTÜK)** da sıkıntı yağmuruna tutuldu...

Kurulduğundan bu yana birçok defa yazılı başvuru olan RTÜK'e son fazla sıkıntı yönünden şikayet geldi. Askeri hava trafiği görevlilerinden, frekans karmaşasından dolayı ortaya çıkan tehlikeler nedeniyle RTÜK'e 68 sivil tesisinde bulunulurken, sivil hava trafik yetkilileri de 25 başvuru dilekçesi gönderdi. Bununla beraber ağlarında meydana gelen bozukluklardan dolayı emniyet birimlerinden 10, yurt dışından da 5 şikayet geldi.

(UTED ARAŞTIRMA VE ARŞİV SERVİSİ TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.)

Boeing Commercial Airplane Group tarafından yapılan çalışmalara göre, kazaların önlenmesini daha fazla gayret sarfedilmesi ve sebeblerinin araştırılması yapılmadığı takdirde, gelecek 20 yılda dünya havayolu emniyetinde düşmeler beklenmektedir. Boeing Airplane Safety Engineering şefi Paul D.Russel, Dünya havayolu emniyet kayıtlarının düşük ve sabit olduğunu ve yılda, büyük kazalarda ortalama 560 kişinin hayatını kaybettiğini ifade etmektedir. Gelecekte havayolu filolarına yeni uçakların katılması ile havayolu emniyetinde azalma olacağı yapılan çalışmalardan anlaşılmaktadır.

Edmund S. Greenslet havacılık kayıtlarına göre, toplam havayolu ticari jet uçağı adedi 11.307'dir ve bunun 2010 yıllarında 18.200, 2014 yılında 19.700'e ulaşacağı düşünülmektedir.

Boeing'in çalışmaları, 60.000 lb ve üzerinde kalkış ağırlığı olan havayolu jet uçaklarını kapsamaktadır. Kaza bilgilerinin güvenilir olmaması nedeniyle ÇİN ve eski RUSYA hariç, tüm diğer ülkelere ait bilgilere göre çalışma yapılarak sonuca gidilmektedir. Olaylar zincir intiva eden pek çok kaza, genelde kaza araştırma analizlerinde tek ve ana bir sebebe dayandırılmaktadır. Bu uygulama sonucu, gelecekteki olayların önleme çalışmaları fonksiyonu ağırlığına sokmaktadır. Boeing'e göre, "önleme stratejilerinin" yaratılması ve uygulamaya konulmasını kaza ihtimalinin belirmesinden önce kesilmesi ve engellenmesi yöntemine göre hazırlanmaktadır. 1982-1991 yılları arasında meydana gelen büyük kazalar üzerindeki çalışma sonuçlarına göre, Uçuş Emniyetine tesir eden faktörler belirlenmiştir.

Havaşoförleri tarafından yerine getirilmesi bunlar:

- *Muhtemel çözümlerin kullanılmasında kaza zinciri içinde hayati sınır araştırma yapılarak bulgular birleştirilmelidir.*
- *Günlük harekette bilinen olaylarla kaza sebeblerinden olayların kazası, klasik araştırma usullerinde değişen bakış açısı ile, gelişim için belli başlı gerçek kaldıraçlar sağlanmalıdır.*
- *Kazaların önlenmesinde halihazırda bilinmeyen yeni fırsatlar yaratılmalıdır.*
- *Dirlişimlerinde uçuş emniyetine pozitif tesir edecek yüksek gelişimlerin oluşumuna müsaade edilmelidir.*

Russel tarafından kazaların %80'den fazlasının sebebinin, uçuş ekibi olduğu belirlenmiştir. Değişik gruplara göre, kazaların %28'ine havayolu uygulama ve usulleri, yaklaşık %36'ına ATC ve meydan kolaylıkları, %20'ine uçak, %18'ine bakım faaliyetleri sebep olmuştur. Hava olaylarının etkisi %10'dan azdır.

1989'dan 1994 yılının ilk altı ayı sonuna kadar, sivil hava kazalarına ait yapılan çalışmalarda 1.6

GELECEKTEKİ HAVAYOLU EMNİYETİ İÇİN

KAZALARIN ÖNLENMESİ ÇÖZÜMÜNE BAKIŞ

Çeviri: Akın DİLER
Kaptan Pilot

statik uçuşların %70'inde kazaları kalkış ve iniste meydana gelmişti. Özellikle kazaların %25'i kalkış ve tırmanma safhasında meydana gelmekte bu da toplam uçuş zamanının %2'sine tekabül etmektedir. Kazaların %43'ü son yaklaşma ve iniş safhasında meydana gelmekte,bu da toplam uçuş zamanın %4'üne tekabül etmektedir. Hub and spoke (Yoğun hafiyet olan) meydanlarda bu olaylarda artış intizalinin olduğu Russel tarafından ifade edilmektedir.

1959'dan günümüze kadar olan tüm kazaların %70'e yakın bölümü iniş ve kalkış anında meydana gelmiştir. Havayolu kazalarındaki ölümlerin sebebi ise, (CFIT= Controlled Flight Into Terrain) kontrollü uçuşta yere çarpmadan kaynaklanmaktadır. Boeing çalışmalarında, her sene ortalama 560 kişinin hayatını kaybetmesinin CFIT ile ilgili kazalardan oluştuğu belirtilmektedir.

1960'dan günümüze kadar meydana gelen büyük kırımlar CFIT ile GPWS (Ground Proximity Warning System) arasında belirli bir ilişkinin olduğunu göstermektedir. GPWS pilotları, uçağın alçak ve yere yaklaşmakta olduğu konusunda uyarmaktadır.

1974-1975'den itibaren havayolları tarafından GPWS kullanılmasından sonra, bu sistemi kullanmayan uçaklarda 41 adet kaza meydana gelmişti. 1994'de dünya havayollarının %5'inde bu sistem kullanılmamaktadır.

Dünya üzerinde her sene yaklaşık 5 veya 6 adet CFIT kazası ve bunların yaklaşık %70'i hassas olmayan yaklaşmalarda meydana gelmektedir. Böyle durumlarda GPWS pilotları muhtemel kazalara karşı uyarmaktadır. Boeing araştırmalarında 1975'den beri 14 kazanın GPWS ikazlarına geç, doğru olmayan uygulama veya dik iniş yapmama gibi sebeplerden meydana geldiği tespit edilmiştir.

Boeing'in kaza önleme stratejisi ve konseptinin önemli bir bölümünde konu üzerinde bölgesel ve kültürel görüşün önemi ve hava yolu emniyetine olan tesirini kapsamaktadır. Ellerindeki bilgilerin, dünya üzerindeki bölgesel ve kültürel farklılıkların kaza meydana gelişinde bir faktör teşkil ettiği, Rusya tarafından ifade edilmektedir. Bunlar uçuş ekibinin hareketi, hava tahminleri, yaklaşma ve a/s kolaylıkları, pist durumu uzunluğu, iç dış hat uçuşları ve kültürel farklılıklardır. Modern jet taşımacılığını etkileyen bölgesel özellikleri mutlaka en iyi şekilde bilinmesinde fayda vardır. Sonuç olarak Boeing dünya üzerinde yan bir düzenleme ile bölgesel emniyet teşkilatlarının, kazaların önlenmesi konusunda kendi emniyet yayınlarını bu konular üzerinde bazılamalarını tavsiye etmektedir.

Amerika ve Kanada'ya ait 1982-1991 yıllarını kapsayan 63 kaza üzerindeki Boeing çalışmaları, kazalarda uçan pilot eksikliğin en fazla %41 olmasını önleme stratejisi uygulamasına örnek olarak vermektedir. Bu da aynı süre içinde Avrupa'da 38 kazada %43, Latin Amerika'da 47 kazada %48, Afrika'da 37 kazada %32 ve Asya'da 37 kazada %52 oranı ile mukayese edilmelidir.

Kazaların önlenmesinde, uçak dizaynlarındaki gelişme, bakım, ATC, pilot becerisi, sözü edilen stratejilerle birleştirildiğinde, büyük rol oynayacaktır. USA - Kanada kazalarında %16, Latin Amerika'da %34, Afrika ve Asya'da %32 oranında kötü pilot becerileri, kaza faktörü olarak belirlenmiştir.

Kaynak: THY Uçuş ve Yer Emniyet Bülteni/Aviation & Space Technology Dergisi, August'94.

TOPLUSÖZL VE MORALİN

DR. Oya TORUM
Y. Müh. Mimar

Filosunun yaş ortalamasını 3,1'e düşüren ve yüksek teknolojinin en ileri ürününü kullanan THY, bugün tüm hizmetleriyle yüksek rekabet gücüne sahiptir. Böylesine genç bir filonun sağladığı olanakların üretimi ve nitelikli personel istihdamını gerektireceği de tartışılamaz. Bu ortamda teorik olarak çalışanlar sürekli eğitildiklerinden işle uyumsuzluk söz konusu değildir. Pratik olarak ise tüm çalışanlar sürekli çalışarak gelişme ve kendilerini geliştirme durumundadırlar. Dolayısıyla varılan her hizmet düzeyi aslında o işleri yapanların yani çalışanın niteliği ve içinde bulunduğu konum hizmete yansıyacaktır.

MORALİM BOZUK!

"Moralim bozuk!" deyişi 7'den 70'e hepimizin hayatında bir parçası olan. Moral tanımlanması ve ölçülmesi zor olan sosyal ve psikolojik bir kavramdır. Sözlük anlamı ise, "ahlaki, törel, manevi, gene, kural" dır. Oysa dilimize yerleşmiş haliyle moral, insana, insan gruplarına hâkim olan iklim, atmosfer veya ruh halidir. Kuşkusuz kuruluşumuzun da, çalışanlarımızın da moral ile ne gönülden soyulanamaz. Ama kuruluşumuz çalışma atmosferi içinde ortak amaca doğru birlikte hareket etmek zorunluluğu vardır. Bu nedenle İyi moral ortamın geliştirilmesi, işbirliğinin sağlanması, esastır. İyi ve kötü moral duygularının oluşmasında en önemli etken, iş gruplarımız veya kurallar, kanunlar, mevzuatlar karşısındaki insan ve onun fiiklerinin biçimidir. Moral ise sürekli değişiklikler gösteren dinamik bir kavram olduğu için, her an bozulup yükselmesi ayrı bir özen ister.

MORAL SAĞLAYACAK KOŞULLARI OLUŞTUMAK:

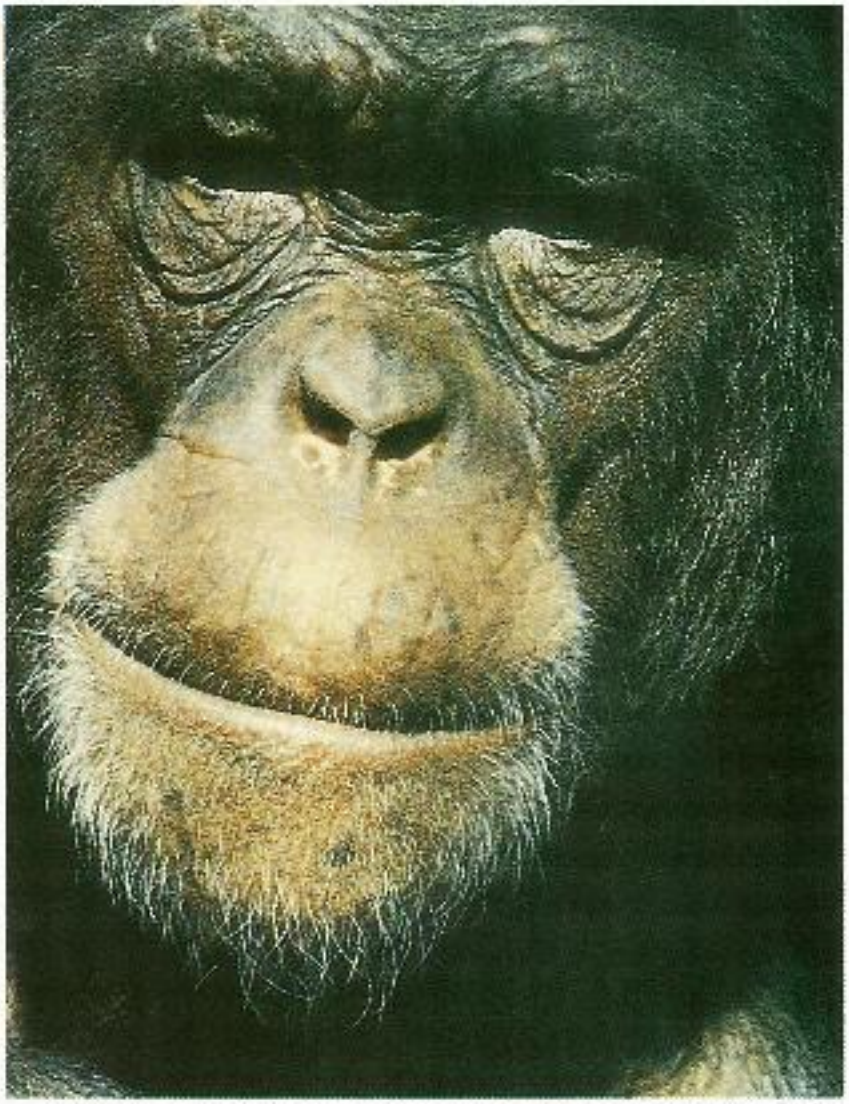
Moral sağlayacak koşulların oluşmasıyla, çalışanlarımızın, gelecek hakkındaki umutlarını güçlendiren enerjisini ortaya çıkarmasına olanak vermek gelir. Çalışan ilerye dönük umutlarını gerçekleştirebileceğine inanmalı kişisel çıkar ve amaçlarını kuruluşumuzun çıkar ve amaçlarıyla çelişmemelidir.

Kuruluşumuzun başarısı çalışanlarımızın moral ve doğrudan ilgili dir. Sürekli değişiklik, zayıf moral duygusuna, zayıf moral duygusu da huzursuzluk, gevşeklik, kavga ve çekişmelere, dedikodulara, güvensizlik ve işbirliğinin yok olmasına yol açar. Kırgın, küskün, umutsuz kişiler ürettikleri hizmete bu psikolojilerini yansıtırlar. Ayrıca dikkatle üstünde durmak gereken bir diğer konu da, farklı iş gruplarının amaç ve isteklerinin yarattığı karşıtlıkların "birlik ve beraberlik" duygusu üzerindeki olumsuz etkisidir. Oysa, çalışanlarımızın çıkar birliği mutluluğu ve işe uyumu, kuruluşun amacı için çaba göstermesi, kişisel amaçlarına da erişebileceğini bilmesiyle gerçekleşebilecektir. Böylece çalışan moral kazanacak ve moral özgüvenli bir kavram haline dönüşebilecektir. Artık ben yerine "biz", biz yerine kurumumuzu düşünmek gereği de kendiliğinden ortaya çıkacaktır. Bir kişinin başarısı grup üyelerinin hepsinin başarısıdır. Kurumun iyi olanın gölgesinde de çalışanlarının tümünün pay vardır. Yarışma ve yardımlaşma grup dinamiğinin esasıdır. Çalışma nesnesi, çalışma çevrelerinin ve hayatın birlik beraberlik duygusu ile pekişmesi, moral yükselir verimlilik artar.

MORALİN ETKİLERİ:

Çalışanlarımızın mutluluğu ve moral düzeyi iş verimini doğrudan veya dolaylı olarak etkiler. Kuşkusuz olmaz salt mutluluk esasından bakmamak gerekir. Çünkü mutsuz kişi her zaman verimsiz olmaz. Ama düşük moral düzeyi, verimsizliğe, hastalıklara, özellikle sinir hastalıklarına karşı direnci azaltır, dikkatini dağıtır, iş kazaları artar. Hata yapma olasılığı fazlalaşır. Durum işletme giderleri

EŞME İZ



ne yansımaya başlar. Çalışanların istem çıkarılması ise en son çözümdeki hususdur. Çıkarılan kişinin yerine yenilerin yetiştirilmesi aylar hatta yıllar alır. Bu dönemlerdeki işletme kayıplarını ise kısa vadede ölmek mümkün değildir.

Havacılık çok farklı fonksiyonların koordinasyonu ile ortaya çıkan bir hizmettir. Ve ülkemizde havacılığın bu çeşitli fonksiyonlar için yeterli hazırlayıcı eğitim kurumuşlan bulunmamaktadır. Havacılıkta kullanılan dil ve kavramlar bile bizim eğitim sistemimiz için yabancıdır.

İyi bir yönetim, çalışma biçimlerinin yeniden düzenlenmesi, ödüllendirilmesi, iş yerinden arasında yapılacak iyileştirmeler çalışanların moral kazanmalarına sağlar.

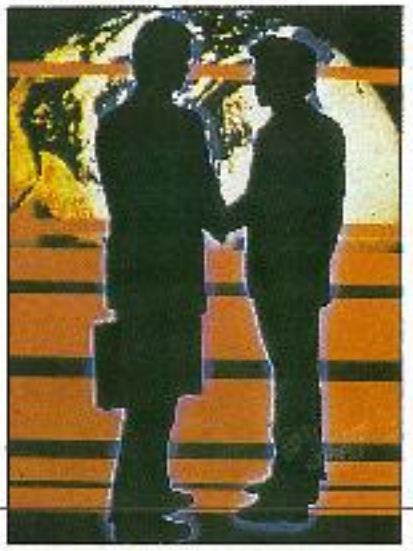
Düşük moralli insanların unutuşlukları, ihmalleri, toplu direnmeleri; Rapor, devamsızlık izin isteme ve greven gündeme getirecek, kısa ve uzun vadede sistemin tümü olumsuz olarak etkilenecektir. Rezervasyonlar iptal edilecek, doluluk oranı düşecek ucaklar gecikme yapacak, bağlantılı seferler aksayacak, uçuşlar ertelenecektir. Hatta taktiklerin faturası çalışanlar ve daha da önemlisi toplum ödeyecektir.

Ne yazık ki tüm toplu sözleşme dönemlerinde bir gerginlik ve huzursuzluk yaşanması her nedense adet haline gelmiş, çalışanlarımızın moralini etkileyi olmuştur. Oysa açık ve doğru stratejilerle, uzağı görebilen yönetim biçimleriyle toplu sözleşme dönemleri bayram havası içinde aşılabilir. Sorun yoktur para sorunu değildir. Sorun önce insan sorunudur.

Havacılığa ve havacılara verilen önem yeni sivil havacılık hizmetinin ulaşım ve sanayinin diğer sektörlerinden farkının yönetenler tarafından içe sindirilmesi ve daha da ileri götürülerek, tarkın hükümet politikası olarak benimsenmesi gerekir. Yanlış olan, basit bir benzetmeyle, elmalarla armutların toplanmasıdır. Bizim toplu sözleşmemiz tarifi itibariyle ilk olabilir ama örnek değildir. Bir uçak bilet fiyatının yükselmesi için ona yapılan yatırım ve gereken yüksek ilk başka bir sektördeki (mesela, tekstil, denizcilik, otomotiv...) fabrikasına yapılan yatırım ve yıldırımesi için ne kadar süre, yüklenen sorumluluk aynı midir? Oysa sözleşmelerimiz aynı terazi de değerlendiriliyor. Ve çalışanlarımızın, işçisiyle, teknisyeniyle, uzmanı, mühendisi, yöneticisiyle moral bozuluyor, verim düşüyor.

ÖNERİ:

Hemşyleri fiyat, uçuş sözleşmeye yaklaşım bile ellan değişmelidir. Sorunu için yönetimimiz "Sendika İlişkiler" organlarını yaygınlaştırmalı ve hizmetin farklı fonksiyonlarında birimler kurmalı, sendika temsilcileri ile iletişim kurarak, çalışanların nabzını kalbini, sırtını dinleyecek bireyleri yönetime aktif olarak, yetki ve sorumluluklarla yüklenmelidir. Örneğin: Teknikte, Uçuş İşletmede, Yer İşletmede, İkramda kurulacak sendikal ilişkiler birimleri, kısa zamanda **havacılığın hükümetler nezdinde özgün yerini belirleyecek alt yapı çalışmalarına başlamalıdır.**



UÇAK KABİNİ VE ÇARPMAYA DAYANIKLILIĞI

ÇEVİREN: K/M Deniz EĞLENOĞLU

Tecrübelerden edinilen bilgiler, bir uçak dizayn edilirken kalkış ve iniş esnasındaki bir çarpmada yolculara gelecek zararın en aza indirilmesinin ve kabindeki tüm malzemelerin kaza riskini en aza indiricek şekilde değerlendirilmesi gerektiğini gösterir. Yolcu koltukları, çok şiddetli kazalar haricinde yerlerinde duracak şekilde dizayn edilmişlerdir. böylece, koltuk kemerleriyle bağlanan yolcunun hayatta kalma kalma şansı arttırılmış olur.

Güvenlik sözkonusu olduğunda kuvvetli bir fren yapılığı zaman, hayatta kalma şansını arttırmak adınadan yolcu koltuklarının yüzünün uçağın arkasına dönük olması konusunda ilgililer daima hem fikirdir. Hava yolları ortacak masraflar ve yolcu tercih doğrultusunda böyle bir değişikliğe karşı çıkmaktadır. Amerikan Hava Kuvvetleri Askeri nakliye uçaklarındaki bütün koltukların geriye bakmasını şart koşmaktadır.

Şartlar ne olursa olsun, pilotların uçak sistem ve kontrol mekanizmalarının kullanmaları gerektiğinden, kalkış ve inislerde emniyet kemerini tümüyle takmaları gerekmektedir. Örneğin Emergency inişte pilotların yerine gelinmeleri gereken en önemli hareket, motorları durdurup, yangın riskine karşı yakıt sistemlerini kapatmalarıdır ki, çok şiddetli bir fren sonrasında bile tüm bu sistemlerin kontrol mekanizmalarına ulaşabilecek olmalıdırlar.

Uçaktaki araç ve gereçlerin, kontrol altında tutulması gerekmektedir ve iniş kalkış öncesinde tüm bağlantısız malzemelerin güvenli bir şekilde yerleşiminden kabin memurları sorumludur.

"DUTYFREE" EŞYALARIN MİKTARI DA UÇAĞIN EMERGENCY TAHLİYESİNDE SORUNLARA NEDEN OLMAKTADIR.

Hem uçak, hem de kabin ekibinin görüş birliğine vardıkları nokta, yolcuların bu gibi çabuk alev alan eşyaları vardıkları alanlardaki dükkanlardan da temin edebileceklerken, bunları uçağa

bindikleri meydanlardan almalarının anlamsızlığıdır.

BAZI HAVAYOLU ŞİRKETLERİ, YOLCULARIN UCAĞA ALABİLECEKLERİ EL BAGAJI MİKTARINI KONTROL EDEMEMEKTEDİRLER.

Bu durum, kabin memurlarını işverenleri karşısında güç duruma sokmaktadır.

Öyleyse havayolu işletmecilerine daha sıkı yaptırımlar uygulanması için otoritelerle temas kurulmalı ve belki de check in işlemlerini gözlemlemek veya uçak kabinlerini denetlemek amacıyla işletme, habersiz incelemelerde bulunmalılırlar. Uçak planı dizenleri, zor durumda kalan kabin memurlarının işlerini kolaylaştırmak amacıyla, yolcular için daha büyük kapasiteli baş üstü rafları yapmışlardır. Bununla birlikte acil durumlarda bu rafların yeterince güvenli olmaları konusunda şüpheler vardır. Bir havayolu şirketi baş üstü rafından kafasına çanta düşen bir yolcuya, 1 milyon dolar tazminat ödemiştir.

Amerikada kabin memurlarını temsil eden bir organizasyon, el bagajı miktar ve ağırlığına konan limitin ihlali nedeniyle FAA'ya başvurmuş ve 1985 Kasım'ındaki 372 sayılı uçuşta taşınabilen bagajlar ile ilgili kuralın çiğnendiğini bildirmişlerdir. Uçak kabininde taşınan eşyalar arasında bir incir ağacı, bir BMW hareket mili, 25 galonluk bir akvaryum ve bir oyun makinesi bulunmuyordu. Ek olarak Amerikan Havayolları Pilotlar Derneği ALPA'da federal havacılık kurallarının koyduğu azami yük sınırının aşılmasıyla ilgili olarak bir şikayette bulundu.

1987 yılı sonlarında FAA uçak kabinine alınabilecek el bagajları ile ilgili çok sıkı yeni kurallar getirdi. Amerikaya giden veya gelen herhangi bir uçakta kabine alınabilen eşyalar artık iki parça bagaj ile kamera, el çantası gibi küçük parça eşyaları geçemeyecekti. Yeni getirilen bu sıkı kurallar 1987'de İngiltere'yi de etkiledi.

UÇAĞIN EMERGENCY ÇIKIŞ VE KORİDORLARININ AMAÇLARI DOĞRULTUSUNDA YETERİNCE GENİŞ OLMALARI VE EN KÖTÜ DURUMDA BİLE UÇAĞIN 90 SANİYE İÇİNDE TAHLİYESİNE İMKAN VERECEK ŞEKİLDE TÜM ENGELLERDEN ARINMIŞ OLMALARI OLDUKÇA ÖNEMLİDİR.

22 Ağustos 1985'de Manchester Havaalanı örneğinde olduğu gibi son zamanlarda meydana gelen ölümcül kazalar, yöneticileri, bir yangında hayatta kalma şansını arttırmak amacıyla kabin düzeninde yenilikler yapmaya yöneltti.

Uçak kabinindeki yangınların pek çoğunda ölüm sebebi kabin dekorasyonunda kullanılan malzemelerden ve özellikle de yolcu koltuklarında bulunan sünger lerden çıkan gazlardı. Sonuçta bu gibi malzemelerin kullanımı ile ilgili yeni kurallar getirildi.

KAYNAK: THY Uçuş ve Yer Emniyet Bülteni, 1995

FOKKER F27 FRIENDSHIP

Hazırlayan: Tolga ÖZBEK

Hollandalı FOKKER firmasının savaş sonrasında ürettiği ilk ürün olan F27 FRIENDSHIP Avrupa'nın en iyi satış yapan turboprop yolcu uçağı olmuştur. Fokker firması bir çok havayolunun elinde bulunan DC-3 uçaklarının yerini alacak olan F27 projesine 1950'li yılların başında başlamıştır. Uçak tasarlanırken turboprop Rolls-Royce DART motorlarına sahip olması, 40 yolcuyu 482 km'ye taşıyabilmesi esas alınmıştır.

Yaklaşık dört yıl süren dizayn çalışmaları sonucunda üretilen iki prototipten ilki 24 Kasım 1955'te, ikincisi ise 23 Ocak 1957'de ilk uçuşlarını gerçekleştirmişlerdi. Planlanan 40 koltuk kapasitesine rağmen ilk iki prototip 32-36 koltuğa sahip olmuştur. Uçağın koltuk sayısını azaltırken konulan ek yakıt depoları menzili uzatmıştır.

Avrupa'da büyük ilgi gören uçağı Amerikan iç piyasasına sokmak amacıyla Hollanda'lı Fokker firması Amerikan Fairchild firması ile lisans anlaşması yapmıştır. Fairchild üretim hattına 23 Mart 1958'de ilk F27'yi sokmuş ve ilk Amerikan yapımı uçak 12 Nisan 1958'de havalanmıştır. Çeşitli testlerden geçirilen uçağa 16 Temmuz 1958'de Amerikan Federal Havacılık dairesi tarafından yolcu taşıma sertifikası verilmişti. F27 Amerika'da ilk olarak 27 Kasım 1958'de West Coast Havayollarında servise girmiştir. Avrupa'da ise Aer Lingus tarafından Kasım 1959'da uçuşlarına başlamıştır.

Fairchild uçağın ilk modelini kısa bir süre ürettikten sonra daha gelişmiş olan F27B'nin dizaynlarına başlamış ve bu model 25 Ekim 1958'de seriye edilmiştir. Geliştirilmiş

F27B modeli ilk olarak Northern Consolired şirkerinde servise girmiştir.

F27'NİN MODELLERİ:

İlk F27 modeli olan Mk100 İngiliz Rolls Royce yapımı DART Mk511(RDa6) motorlarına sahipti. Daha sonra geliştirilen Mk200 ise RDa7 motorlarıyla güçlendirilmişti. Diğer bir model olan Mk300'de ise önden yolcu kapısı genişletilmiş ve uçak kargo yükü taşıyabilecek hale getirilmiştir. Mk300'de ise RDa6 motorları kullanılırken 1965'te ilk uçuşunu gerçekleştiren Mk400'de yeniden RDa7 motorlarına dönülmüştür. MK400'de kargo hizmetinde kullanılmak amacıyla dizayn edilmiştir. Uçağın daha sonra yine RDa7 motorlarına sahip Mk500 ve Mk600 serileri geliştirilmiştir. Fokker yapısı uçak Mk serilerinden en çok tutulan Mk200 ve Mk500 tipleri uzun süre üretimde kalmıştır.

Fairchild ise F27'in yeni modellerine A,B gibi harfler vermiştir. 1958 1970 arasında 12 yıl süren üretimde "A" serisinde Dart Mk528, 532 ve 552, F modelinde Mk529, "J" ve "M" serilerinde Dart Mk532 7 motorları kullanılmıştır. Ayrıca Fairchild firmasının mühendisleri uçağın uzunluğunu artırarak yeni bir dizayn yapmış ve bu modele FH 227 adını vermiştir. 27 Ocak 1966'da ilk uçuşunu yapan FH-227'den toplam 79 tane üretilmiştir. 1970'te biten üretimde Amerika'da toplam 128 tane F27 üretimi yapılmıştır.

Fokker'da ise üretim 1987 yılının başında sona ermiş ve toplam 579 Hollanda yapımı uçak çeşitli havayollarına satılmıştır.

F27'LER THY'DE

İç hatlarda kullanılan Heron H12'lerden gerekli verim alınamaması sonucu THY 1959'da 10 adet F27 siparişini Fairchild firmasına verdi. THY'nin amacı VC7 Viscount ve F27 Friendship'lerle bir turboprop filosu oluşturmak ve kurulusun jet uçaklarına geçişini kolaylaştırmaktı. O yıllarda siparişi verilen 5 adet VC7 Viscount ve 10 adet F27 ile bu süreç başlamış oldu. Bu çalışmalar meyvelerini 60'lı yılların sonunda verecek, filonun jetleşmesine iyi bir zemin hazırlayacaktı.

1960 yılında siparişin altı uçaklık kısmı THY'ye teslim edildi. Kalan dört uçak ise 1961'de teslim alındı. İkinci partide gelen dört uçaktan iki tanesi ABD'den Türkiye'ye THY pilotları tarafından getirildi. Kaptan pilotlar **Zihni Barın** ve **Nurettin Gürün** komutasındaki uçaklar mürettebatıyla Hagerstown'da Fairchild fabrikasından teslim almak Merdland (ABD), Montreal, Goose Bay, Frobisher (Kanada), Sunde Strarn (Grönland), Keflavik (Izlanda), Pentvik (İngiltere), Amsterdam ve Roma rotasını izleyerek ve çeşitli meydanlarda yakıt ikmali yaptıktan sonra 30 uçuş saatinde Yeşilköy Meydanına geldiler. Türk havacılık tarihinde yeni bir sayfa açan THY pilotları kendi kuruluşuna ait uçaklarıyla ilk defa Atlantik okyanusunu aşmış oldular.

Jet uçaklarının gelmesiyle daha çok iç hatlarda kullanılan F27 Friendship'ler THY'de 1960 1973 yılları arasında kesintisiz 13 sene hizmet verdiler. Jet uçaklarına geçişte önemli bir altyapı hazırlayan F27'lerin kalan son 6 tanesi 1973'te satıldı ve THY'deki devirlerini kapamış oldular.

ÖZELLİKLERİ:

Güç Kaynağı: 2X Rolls-Royce RDa7 Dart Mk522 turboprop motoru 2280 hp (1,700kw) gücünde, 4 palli

Performansları:

Tırmanış hızı: 7.5 m/sn (22.72 ft/dak)

Servis Yüksekliği: 29.500 ft. (8990 m)

Kalkış Rulesi: 3240 ft. (990m)

İniş Rulesi: 3290 ft. (1005m)

Maksimum Yakıtla Menzil: 1913 mil (2.211 km)

Ağırlıkları:

Boş: 22.696 lb. (10295 kg)

Uçuş ağırlığı: 41000 lb. (18600 kg)

Max. İniş ağırlığı: 39 500 lb. (17.917 kg)

Max. Kalkış Ağırlığı: 45000 lb. (20410 kg)

Boyutları:

Kanat Açıklığı: 95 ft. 2in. (29,00 m)

Boyu: 77 ft. 3 5in (23 56 m)

Yüksekliği: 27 ft. 1 1in. (8.51 m)

Kanat Alanı: 753.5 sq.ft (70 00 metrekare)

Bagaj Hacmi: 300 cu.ft. (8.50 metreküp)

Mürettebat: 2 pilot ve bir kabin memuru

MUHTEMEL SEBEP

Yılmaz ÜLGER
KAPTAN PİLOT

Hava kazalarının araştırmalarında bol bol kullanıldığı için bir havacılık terminolojisi haline gelmiştir. Aslında basit iki ayrı kelimedir. "Sebep" objektiftir, nesneldir, kesinlik ifade eder. "Muhtemel" ise subjektiftir, yapaydır, belirsizlik içerir. Bu iki zıt karakterli anlamın birleşmesinden doğan "Muhtemel sebep" prematüre bir terimdir. Aleladele derlenmiş bir araştırma komisyonundaki falalık gayretlerinin canı küresidir. "Muhtemel sebep" felakete dönüşmüş bir uçuş harekatı sonrasında, heyecan dolu cümleler oluşturabilmek için hep bu terimden yararlanılır. Bürokrasinin ve medyanın çok maksatlı bütün silahlarına da uyabilen bir cephanedir. "Muhtemel sebep" herkesin imdadına yetişir, ne getirip ne götüreceğine bakılmaksızın bol bol kullanılır. Hava taşıyıcılarını ve uçak yapımcılarını kara kara düşündüren muhtemel sebep, pilotları da tir tir titretir. Yolcularıyla birlikte hayatlarını kaybeden pilotların geride kalan varlıklarının müdahilere peşkeş çekilmesinde yargı bu muhtemel sebep ikilisinden faydalanır. Mucize kabilinden pilot sağ kalmışsa kamu adına suçlanıp, hapis edilmesi yolunda Cumhuriyet Savcılığının gösterdiği gayretlerde de muhtemel sebeblerden yararlanılır. Kaza araştırma raporlarında çok yer verilen bu soyut terminoloji ile uçuş emniyeti ve yargı yönlendirilmektedir. Uçuş kazalarının çirift ilişkiler içerisinde bulunan kompleks nedenleri vardır. Havacılık felaketleri ile ilgili faaliyetlerde uygulanacak kurallar 13 sayısı ile özdeşleştirilmiştir. Uluslararası uçak kazalarında ICAO kurumunun Annex-13 kuralları uygulanır. Ülkelerin 13 nolu Sivil Havacılık yönetmelikleri ile Sivil Havacılık Kanunlarının 13.üncü maddesi uçak kazaları ile ilgilidir. Fakat ne garipti ki bu dökümanlarda muhtemel sebep terimi hiç kullanılmamıştır. Bütün ülkelerde uçak kazalarını özel eğitim görmüş teknik bir otorite olan (investigators) eksperler araştırır. Bu eksperler ayrı zamanda yüksek yargı organının da güvenilir saygın ve devamlı bilirkişileridirler. Ülkemizde ise her uçak kazasından sonra gerek duyulan ve acele ile oluşturulan araştırma komisyonlarında görev verilmesinin bir kuralı yoktur. Komisyon çoğunlukla teorisyen bürokratlar arasından seçilir. Görev bürokratik bir angaryadır. Özellikle önemli uçak kazalarında araştırma raporlarının uzun olmasına özen gösterilir. Raporlar: karmaşık varsayımlara, soyut bireysel tahminlere dayalı sayfalar dolusu kelime kalabalığıdır. Halbuki esas gaye kaza sebebinin belirlenerek bir başka kazanın önlenmesidir. Uygulamadaki çarpıklıklara rağmen yargının yasal saydığı ve kullandığı yegane belge budur. Rapor netice, karar ve tavsiyeler başlıkları ile teknik bir çerçevede yazılmıştır. Yargıç'ın teknik konularda yorum yapma ve takdir hakkı bulunmadığı için, yeni bir bilirkişi heyetinin yorumuna da gerek duyulur. Bütün bu gösterişli çabalara rağmen sonuç değişmez. Yargı hakkı olmayan bu komisyonların Muhtemel sebeplerle doldurduğu raporlar yargıyı etkilemekte ve yanlış yönlendirebilmektedir. Uçak kazalarında uçuş ve pilotaj tekniği konusunda herhangi bir eğitimi bulunmayan kimselerin muhtemel sebep önerileri ile uçuş emniyeti ve havacılık yaralanmaktadır. Bir uçak kazasının sebebi ya belirlenir, veya belirlenmez. Muhtemel sebep iddiaları ile havacıların anasını ağlatmanın ne alemi var?

UZAYIN DÜNYASAL BOYUTLARI

Yılmaz ÜLGER
Kaptan Pilot

Ülkelerin kendi sınırları içerisindeki kara ve su yüzeyleri üzerinde uzanan ve o ülkenin hükümranlığında olduğu varsayılan kıtasal hava sahanlığı kavramının boyutları konusunda evrensel bir görüş birliği sağlandığı söylenemez.

Kıtasal hava sahalarının uzay boşluğu içerisinde sonsuza doğru uzadığı varsayımını da kabul etmeye imkan yoktur.

Böyle bir iddia uluslararası kabul görmüş olsa bile; hükümranlık haklarının hangi teknik imkanlarla korunabileceği sorusu cevapsız kalacaktır. Uluslararası açık denizler benzeri, uzayda da uluslararası açık semalar olgusunun artık dünyanın gündemine girmesi ve boyutlandırılması gerekmektedir.

Uzay sonsuzluğu içerisinde sonlu bir uzay bölümünün fiziksel veya matematiksel olarak tanımlanması, ölçütlendirilmesi teorik olarak mümkündür. Fakat uzayın bir bölümünde sürdürülen araştırma ve uzay kullanım faaliyetlerinin teknik ve yasal kuralları söz konusu olunca; bu teorik tanımlama hipotez olarak kalmaya mahkumdur.

Uzayın her kesitinde yürütülen semavi faaliyet boyutlarının hızla büyümesi bir "Outer Space" dış uzay kavramını güncelleştirmiş bulunmaktadır.

Dış uzayın güncellenmesi, sanki uluslararası belirlenmiş bir iç uzay varmış gibi bir çağrışıma neden oluyor.

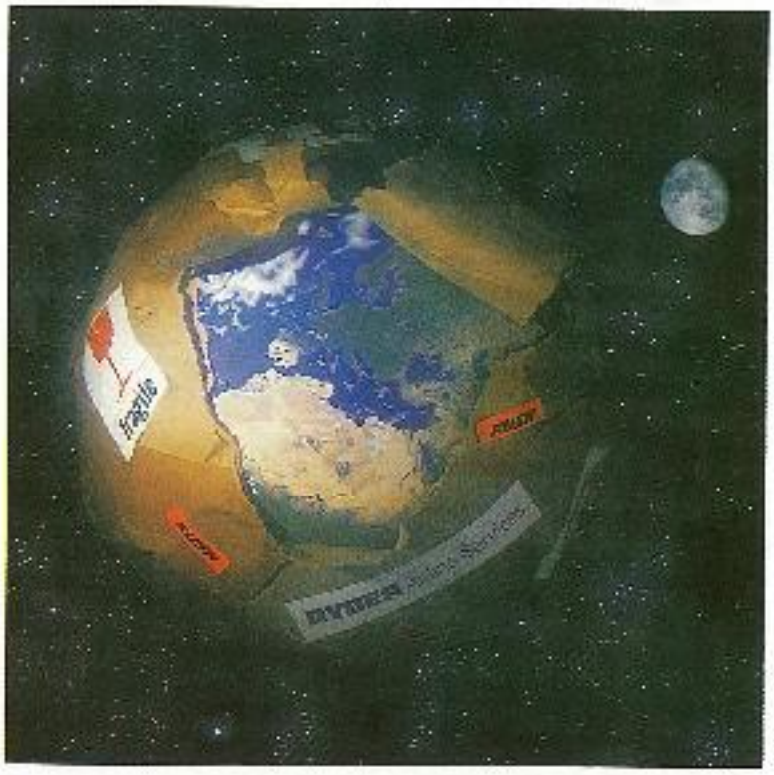
İç uzay veya kıtasal hava sahası kavramını günümüzdeki sivil hava ulaşımının boyutları içerisinde kalarak sadece hava trafik kontrolü yönünden ele alacak olursak:

-18.000 feet'e kadar mil i hava uçuş yolları bölgesidir.

-18.000-60.000 feet arası uluslararası pozitif hava trafik kontrol bölgesidir.

2.000'li yıllarda hava ulaşımında erişilecek HİPERSONİK hızlar sebebiyle hep 60.000 feet ve üzerindeki irtifaların kullanılacağı şimdiden bilinmektedir. Konunun terminolojik kavçası son bulunca, uluslararası hava hukukunda İç Uzay Hukuku, Dış Uzay Hukuku olarak iki ayrı bölümde ele alınması gerekir.

Tabiatla insanoğlunun semadaki etkileşimleri, uzayda bireysel ve toplumsal sorumlulukların belirlenmesi gereğini ortaya çıkarmıştır. Bu konu çevreci bir görüş ve düşünüşle evrensel boyutlarda ele alınmalı, uzayımızında dünyamız gibi kirletilmemesi bir an önce sağlanmalıdır. Konunun bilimsel teknolojik ve hukuki kurallarını belirleyecek olan çevreci düşünürlerin düşünsel boyutta yaratıcı bir çaba evresine girmeleri gerektiğine inanıyorum.



URSUS MARITIMUS

Kutup ayısı (ursus maritimus) yada bir başka adıyla beyaz ayı iyi bir yüzücü olmasıyla tanınır. Yüzen buz kütlelerinin üzerinde dolaşmayı sever. Bazılarının ana karasından 300 km kadar uzağa yüzebildikleri bilinir.

Eskimolar için bu ayıları postları, yağları ve etleriyle çok önemlidir. Yağmız aşırı A vitamini stoku gözün üzerinden toksit etkileri yol açan karaciğerleri yoktur. Kutup ayılarının kutsal besini ise fok balıklarıdır. Kuzey Buz Denizi'nin soğuk sularında bulunan ıtıkı balıklarında alışıktır yaşar. Arada da yaşlı kemirerek veya geçirler. Kimi kutup ayıları da tam geyiği avlamayı tercih ederler.

Erkek kutup ayılarının ağırlıkları 410 ile 470 kg arasındadır. Yerden omuz yüksekliği 1.6 metreye bulur. Boyları da yaklaşık 2.5 metredir. Dişi ayıların gebelikleri 240-270 gün sürer, sonunda genellikle iki yavru doğurur.

Avcılar Kuzey Kutbu'nu keşfettikten sonra önce belirsiz sıklıkta, büyük bir ac gözlülükle, ayıdan ve ayıları avlamaya başladı. 1960'larda Sovyetler Birliği ayıların avlanmasını yasaklayan ilk ülke oldu. Bugün bir çok ülke ayıların avlanmasını yasaklamış durumda. Yakında bozgede yaşayan yerlilere yasak yok (bir eskimo gencı ilk kutup ayısını avlediğinde erkek sayılır.) Ancak onlarda gebe ve yavru ayıları avlamasına izin verilmiyor. Bu nedenle ayıların sayısındaki azalma geriledi. Hatta artıştaşladı. Kanada'daki Polar Bear Pass adlı çoğal parkta ise ayıları izlemek için turistler gözlemliyor.

KLIMANDJARO'DA İLK TÜRK

Türk dağcılar, peşpeşe uluslararası tırmanışlara imza atmaya hazırlanıyorlar. Bugüne kadar en fazla 7 bin 500 metreye tırmanan Nasuh Mahruki'nin dünyanın en yüksek noktası olan Everest'e çıkacağı açıklanmasından sonra, Asper Sesli'nin Afrika'nın en yüksek noktası olan Kilimandjaro'ya tırmanacağını açıkladı.

Daha önce hiçbir Türk dağcının tırmanmayı denemediği Kilimandjaro'nun en büyük handikapı bütün iklimlerin etkin olduğu bir bölge olması. Sesli 27 Mart'ta Kenya'nın 40 derecelik kavurucu sıcağında tırmanmaya başlayacak. Zaman zaman %90'lara ulaşan nemle mücadele edecek olan Sesli'yi 2000 m'de tropikal orman yağmurları karşılayacak.

Bu zorlu yolculuğu yabancı bir grupla gerçekleştirmeyi hedefleyen Sesli, gözünü 5 bin 895 metrelik son noktası Peak Uhuru'ya diktiğini söylüyor. Afrika kıtasına özgü hastalıklara da karşı mücadele verecek olan dağcımız, bu tırmanışın zorluklarını deneyimiyle aşmaya psikolojik olarak hazır olduğunu vurguluyor.

DİNAZOR DEDİKODULARI

Çin'de çekik gözlü sarı tanıdıkların ıslıkçıkları, önce dinazorların rahatlıkla yumurtadıkları bir yer olduğu ortaya çıktı. Gün geçmiyor ki Çin'de bir dinazor yumurtası bulunmasın.

Son olarak arkeologlar Çin'in en büyük en iyi korunmuş dinazor yumurtasını bulduklarını açıkladılar. Yaotun dinazoruna ait olan ve yaklaşık yüz milyon yıllık olduğu sanılan 70 cm boyunda ve 20 cm çapındaki dinazor yumurtası Sarı Irmağın kıyılarında bulunmuş.

Dino DNA'sı

Dinazorlara ilgili en çarpıcı haber yine Çin'den geldi. Çıktığımız yıl bunun bir yumurtada dinazor DNA'sı bulunması bilim çevrelerini heyecanlandırdı. 70 milyon yıllık yumurtadan elde edilen DNA, Jurassic Park'ın gerçekleşmesini yıldırıma getirdi. Aktarılacağı gibi, filmde sivrisinek karın dansı dinazor DNA'sından yeniden dinazor üretilmişti.

Dinazor Davası

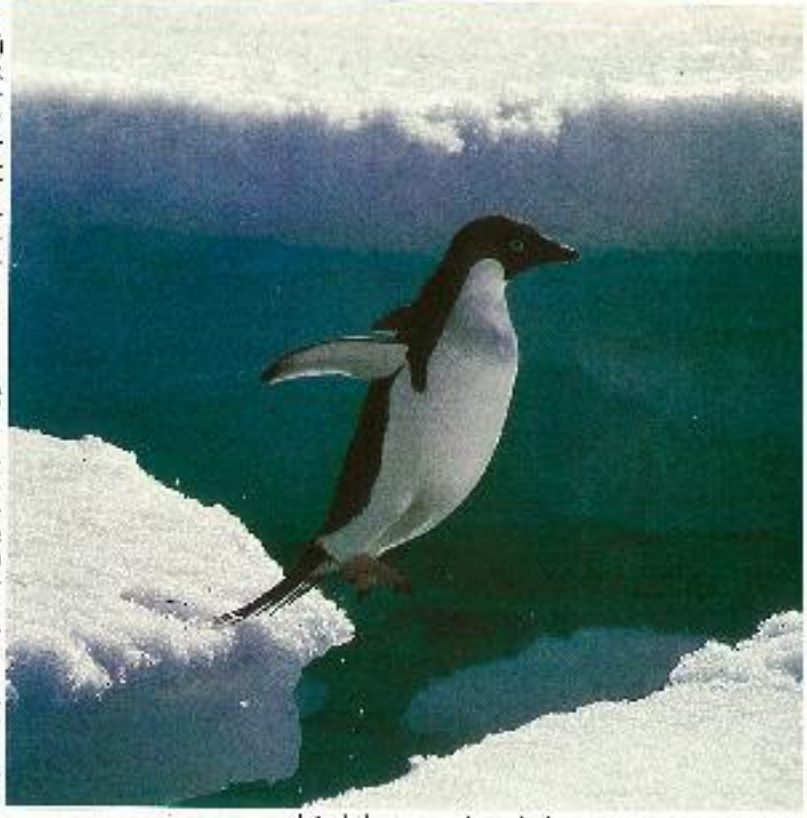
Bu arada dinazor kalıntılarını en iyi koruyan ülkenin de ABD olduğu anlaşıldı. ABD'nin Güney Dakota eyaletinde en iyi durumdaki Tirannosaurus iskeletini bulan ve yasalara aykırı olarak dinazor fosili bulundurmakla suçlanan 5 dinazor avcısının dört yıllık davası beraatle sonuçlandı. Davanın bir ceza sonuçlanması dava için milyonlarca dolar harcayarak diğer kaçak avcılarına ders vermek isteyen Amerikan Hükümetine ağır bir darbe indirdi.

ERKEĞİN ZİHNİYETİ FARKLI

Son 10 yıldır kadın ve erkek beyni arasındaki farklılığı kanıtlamayı çalışan bilim adamlarının çoğu, bugün erkek ve kadın beyninin farklı yapıda olmasında hem fikirler.

1991 yılında bir erkek homoseksüelin beyin yapısıyla bir erkeğinki arasında farklılıklar olduğunu keşfeden İsviçre nöroanatomisi Simon LeVay, bugün kadın ve erkeğin düşünsel yapısının da farklı olduğunu ileri sürüyor. Bugüne kadar yapılan araştırmaların hepsi ne kadar deneme mahiyetinde olsa da yeni olmasına rağmen bu konuda kesin sonuçlar alınmasını sağlayacağa benziyor.

"MRI (functional magnetic resonance imaging) ve PET (positron emission tomography)'yi kullanılar beyin düşünce, duygu, algılama merkezlerini ölçebiliyor. Pennsylvania Üniversitesi'nde 37 erkek ve 24 kadın üzerinde yürütülen bir araştırmada deneklere beyni bastıran radyoaktif glikoz enjekte ediliyor. 30 dakikalık sessizliğe terkedilen kadın ve erkek deneklerin PET adlı aletin kendilerine gösterdiği kadın ve erkeklere ait yüz ifadelerin değişimlerini izleniyor. Kadın ve erkek deneklerin hepsi mutlu ifadelerini tanımakta %60 basen elde ediyor. Ancak erkek denekler mutsuz kadın ifadelerini tanımakta zorlanıyor.

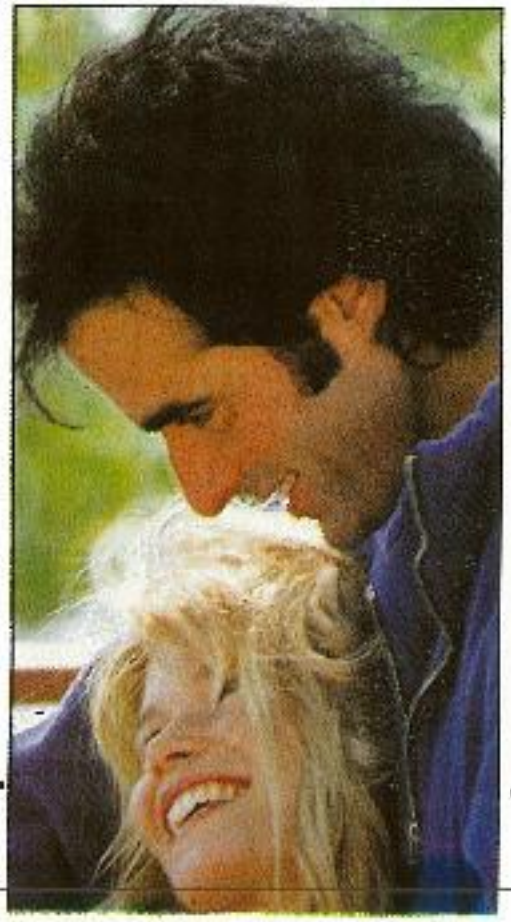


ANTARTİKA'YA DİKKAT

Antartika'dan buzul kopması milyonlarca yıldan beri sürüp gelmiyor. Yağan karın birikmesi ile oluşan buzun büyük basınç altında kalmasına rağmen eriyor ve bu kütlelerde zaman içinde denize sürükleniyorlar. Fakat Larsen buz yarığı'nda bu yüzyılın son zamanlarda Antartika'da meydana gelen ilksiz bir değişimin sonucu. Geçtiğ son elli yılda, ortalama sıcaklık 2.5 dereceden arttırarak 3 dereceye çıktı. Bu dünyanın herhangi bir bölgesindeki ortalamadan bile kat kat fazla. Bu yüzden bölgede sadece buz kütleleri ermedi aynı zamanda birkaç buz gösterimeye başladı. Yeşil hayat 25 misli arttı.

Şüphesiz bu olumsuz ilk olarak ekosistemde global ısınmayı getiriyor. Fosil yakıtlardan çıkan karbondioksit ve sera gazlarının atmosfere yayılması havayı ısıttı. Nature dergisi'ne 1978'de bilim adamlarına seslenerek iklim değişikliğini Antartika'da yaratacağı değişikliklere dikkat etmelerini istedi. Bilim adamlarının bu endişesi şimdi gerçekleşirken bunun sera etkisinden kaynaklanıp kaynaklanmadığı anlaşılamadı.

Dünyanın geçtiğimiz yüzyılda ortalama olarak yarım derece ısındığı bilinyor. Ancak bunun insan faaliyetlerinden bağımsız, normal periyodik sürüş olması da mümkün. Ustelik Antartika kıtası iklim değişikliklerine, özgün, okyanuş akımları ve buz gibi nedenlerle çok ayrıklık bir bölge. Kısacası Antartika'daki sıcaklık dünya ısınmasıyla ile sadece bu arasından dolayı 5 misli artabilir.



SAPANCA KIZARIYOR

Biz bir yandan çevreye, insan sağlığına karşı daha duyarlı olduk diye sevinirken birden "Hala bir şey değişmedi. Biz doğa ve insan katliamına devam edeceğiz diye ısrarla yanlış kararlar almaya devam ediyorlar.

Toplum da "alışırlar alışırlar" psikolojisini uyum sağlamış olduğu için kısa sürede sonra hayata alışıyor.

Fabrikalar atıklarıyla, dikkatsizlikleri yüzünden İzmit Körfezini mahvettiler. Şimdi sıra Sapanca'ya geldi.

Çevre koruma projeleri bu konuya önem verenlerin, maliyetine bakmadan uyguladuğu projeler haline geldi. Diğer ülkelerde daha kısa sürede yapmak zorundayız.

Sapanca katliamını durdurmak zorundayız. Türk halkı adına hareket etmek sorumluluğunca olan mahkemeler, bu cinayete sebeb olanların yakasına yapışsın.

KURNAZ TİLKİNİN SOYU TÜKENİYOR

Türkiye'de tilki nesli yok olma tehlikesiyle karşı karşıya. Kürk nedeniyle yapılan ölümsüz avcılık yüzünden Türkiye'de yaklaşık 1.5 milyon tilki kaldı. Kadınlara bir kürk mantı yapabilmek için ten 13 tilkinin öldürülmesi gerekiyor. Bazı avcılar zevkine avcılık yaparak ormanlarımızda tilki yaşatmaz oldular.

HIGHLANDER 3 - THE MAGICIAN (İSKOÇYALI 3-BÜYÜCÜ)

OYUNCULAR: Christopher Lambert - Mario van Peebles - Deborah Unger
SENARYO: Paul Ord
HİKAYE: Bill Panzer
YÖNETMEN: Andy Morahan
YAPIMCI: Claude Leger

İngiltere ve Fransa'dan en yetenekli, en yeni fikir film yapımcıları, aktörler ve teknisyenler topluluğundan oluşan 300 kişiden fazla bir ekibin çalışmasının ürünü olan Highlander 3 Büyücü'nün yapımı 1993 Aralığında, 3 yıllık bir planlamanın, geliştirmenin ve hazırlığın sonunda başladı ve 1994 baharı boyunca sürdü.

Çoğunluğu Montreal ve Kanada'da olmak üzere 20'den fazla mekan filmi boyunca kullanıldı. Filmi boyunca iki destinatör 16. yüzyıl Japon köyü, İskoçya'da eskiden olan detur ocakları, New York sokaklarını ve daha nek çok şeyi yeniden canlandırmışlardır. Tüm bu çalışmalar için tarih kitapları okunmuş, müzeler ziyaret edilmiş ve Japonlarla çok sıkı işbirliği içinde çalışılmıştır.

Birçok ölüm tehlikesinden sonra The Highlander, Connor Macleod (CHRISTOPHER LAMBERT) en ölümcül düşmanı büyücü Kane (MARIO VAN PEEBLES)'le karşılaşır.

Yıl 1994, MacLeod ancak kendi türünüzde bir ölümsüzün aramızda olabileceği bir biçimde modern hayata uyum sağlamıştır. Yüzyıllardır yakalamak istediği bir türlü yakalayamadığı sakindikte ailesiyle birlikte bir yaşam sürmektedir. Fakat bunlar değişmek üzeredir.

300 yılden fazla bir süredir büyücü ve diğer üç savaşçısı, Japonya'da efsanevi bir dağ olan Neri'nin elinde gömülü idiler. Güç ve kana susamış olan Kane zamanını inanılmaz İlüzyon gücünü hayata geçirmek için kullandı.

Bir grup bilim adamı istemeden de olsa, Kane ve savaşçılarını yeryüzüne çıkarınca, güç ve hakimiyet elde etme misyonlarını hayata geçirdiler. Bunu yapmak için Kane, Highlander'ı öldürmek zorundaydı.

MacLeod bu antik düşmanıyla karşılaşmak için oğlunu bırakıp New York'a dönmesi gerektiğini anlar. Orada büyücünün izinde olan Antik Tarih Müzesinde araştırmacı bilimci Alex Johnson'la (DEBORAH UNGER) buluşur. Alex farkında olmasa da, bu hethangi bir buluşma değildir. Çünkü çok uzun zaman önce bir hayat ve aşk paylaşmışlardır. Alex MacLeod'un sıradan bir adam olmadığını anlar. Tıpkı iki düşmanı karşı karşıya getiren kavganın sonucunun dünyayı sonsuza dek değiştirecek bir kavga olduğunu anladığı gibi...

MacLeod, Kane ile ilk karşılaşmasında kılıcının parçalandığı, doğum yeri olan İskoçya'ya geri döner. Orada "Highlander 1" de parçalanmış eski silahını yeniden yapar ve hem kafasını hem de vücudunu, kaderi olan ve önünde duran savaş için hazırlar.

Sonunda Alex, MacLeod ve büyücünün çevresindeki esrarı çözer ve MacLeod'un arkadan gider. İlişkileri derinleştikçe MacLeod sevdiği kadına kendi sırlarını anlatır ve hiç istemediği halde sevdiği kadını tehlike içine sokar. Uzun yıllar evvel kaybettiğini düşündüğü kadına ve çok sevdiği onun için yaşadığı oğluna bir zarar gelme tehdidi yüzünden Kane ile karşı karşıya gelir. Bu öyle bir savaştır ki tüm savaşlara son vermek için yapılır ve bunun sonucunda tek bir kişi hayatta kalacaktır...

YANKEE ZULU

OYUNCULAR: John Matshikiza - Wilson Dunster - Terri Treas
SENARYO: Leon Schuster
GÖRÜNTÜ YÖNETMENİ: James Robb S.A.S.C
MÜZİK: Stanislas Syrewicz
YÖNETMEN: Gray Hofmeyr

Schuster'in labirente benzeyen mizah anlayışı kafası, yani Güney Afrika'daki yaşamın absürd tarafını ele almakta.

Schuster'in YANKEE ZULU'yu yazmasının nedeni buna benzer bir olayın küçüklüğünde başından geçmesi. "Pom Pom adlı küçük bir zenci çocukla büyümüştüm. Beş yıl boyunca en iyi arkadaşım oldu, yasaklarımızın çoğunu sahneye aktarttırdım zaten. Ben liseye gidince ilişkimiz koptu ve onu günden itibaren görmedim. Keşke onu yine bulabilsem. Basına Pom Pom adını yaydım, reklamı sayesinde tekrar bir araya gelirz diye ümit ediyorum"

"YANKEE ZULU'da iyi bir mizah anlayışı içinde siyah - beyaz temasını ele almak istedim. Bunun çoğunu kendi çocukluk deneyimlerimden alarak yaptım. Ovkümür şu sıralar çalkantılardan geçmekte olan Güney Afrika'ya bir ümit kaynağı olmasını temenni ediyorum. Apartheid sistemi onları 30 yıl boyunca ayırmadan önceki inanılmaz derecede masum ve güzel dönemi anlatmak istedim."

Bu arada zorlu hayvan ve akrobasi sahneleri de dikkati çekmekte.

Prodüktör Andre Scholtz sözü şöyle toplar, "YANKEE ZULU'yla seyirciyi eğlendirmenin yanı sıra ticari bir yapıtla Güney Afrika'nın bugünkü politik durumuna bir katkıda bulunmak istedik. Tüm öykü uzlaşmayı konu almakta. Başarının formülü mizah çünkü herkes gülmek ister."

Uzun zaman önce apartheid'la parçalanmış Güney Afrika'nın uzak bir bölgesinde Zulu Rakabela adlı bir zenci çocukla Rhino Lubuschagne adlı bir beyaz çocuk arasında özel bir dostluk bağı kurulur.

Sonra birgün Rowena adında 10 yaşındaki kalpsiz feltan bir kızın yüzünden Zulu kafasının üzerinde bir teneke ile Rhino'nun

22'lik tüfeğinin önünde kendini bulur. Kendini aşağılanmış olarak gören Zulu ile Rhino'nun arası açılır.

25 yıl sonra sokakların adamı Zulu, ABD'den kendi ülkesine çalınıp bir arabadan dolayı geri yollanır.

Öykü bundan sonra cananır, 500.000$ bir piyango bileti Zulu ile Rhino'yu yine yıllar sonra bir araya getirir. Girdikleri macera sırasında aralarındaki anlaşmazlığı da gözden geçirecek kadar vakitleri olur, uzlaşma bile mümkündür artık. "Doğanın ortasında hayat hakkında kehanette bulunma zorunluluğunu insanın kendine yüklemesi gerek" mesajını almaktayız bu komedi filminden.

ÖZEN FAYIK KAHRAMAN'LA HAZIRLAYAN: [illegible]

EN BÜYÜK BİZ! BAŞKA BÜYÜK VAR MI ?

Sarı kırmızı, erik hırsızı mı; fener, fener herkesi yener mi; beştaş, arabacı beştaş mı humbaracı mı? Tamam, taraftarsınız belki de fanatik! Bunları biliyormusunuz peki; üç büyüklerin renkleri nereden geliyor? Damarınızı kesip tahlil yaptırmanıza gerek yok.

Futbol takılarında forma, arma ve renklerin neden böylesine önemli olduğuna gelince. Çok ayrıntılıdır ve çok eskiye dayanır. Futbol katıksız bir Avrupa oyunudur, kökeni ortaçağlara dayanır. Çok uzun zaman Avrupalı seryörler tamamen "Se-Şa-Sa" formülüyle yaşarlardı. Sevis, Şarap iç ve Savaş. Her biri illa kahraman birer şövalye olurlar. Ortalama beşyüz köylü bir şövalye besler. Onur başran aşağıya zırhlarını, giyimini kuşamını, atının bakımını, eğerini ve silahını yaparlar. Sonrada zırh içinde kıpırdayamaz duruma gelen silahşörü, palanga ile filan atına bindirirler. Tabii sürekli savaş olacak değil ya, arada barış zamanları da olur ama şövalyeler bu kez de antremana çıkarlar, yani "Kral Kupası" "Süt Kupası" filan gibi turnuvalara katılırlar. Elbette peşlerinden kendi kahramanlarını için köylüleri de gelir; emeklerinin semeresini görecekler. Fakat bütün şövalyeler tepeden tırnağa gömgök zırhlar içinde, eee, hangisi hangi köyün adamı belli değil? Bu yüzden boyzadeler zırh üzerine değişik renkli birer tunik giyiyorlar. Ayrıca ayrım için o da yetmiyor ve toprak mülkiyetini belirleyen, yani soyluluk ifadesi olan aile armalarını da kalkanlarına ve göğüslerine işletiyorlar. Futbol formasının prototipi işte budur. Taraftar da o seryörün renklerini taşıyan bayrağı sallıyor oturduğu yerden. Al sana renk aşk, hiç yoktan! Sonra savaşlar çağı bitip 18.yüzyılda, şövalyelik ruhu futbol maçlarıyla tatmin edilir olunca, bu gelenek ve taraftarlık alışkanlığı aynen sürüyor.

Sarı mintana kırmızı yelek

Her yeniçeri ocağının ve sınıfının hem özel bir arması, hem de iki renkli bir flaması, bayrağı vardı. Rumeli tarafındaki Yeniçeri ocaklarının genel bayrağı sarı-kırmızıdır. Yarısı sarı, yarısı kırmızı çatal bir bayrak. Galata'ya kök söktüren (1827'de 2.Mahmut tarafından kaldırılana kadar) Kalyoncu Yeniçerilerin rengi budur. Ayrıca savaşçı gemici olarak seferlere çıkarılan leventler de, sarı pamuklu mintanı üzerine kırmızı çatal yelek giyer, sarı kırmızı ibrişim takarlardı.

Tabii Osmanlılarda ilk spor klübü arotipi, asıl itfaiyecilik yaklaşımıyla bir tür kros takımı haline dönüşen "tulumbacılık"tır, malum. Bu ekipler, ortada bir yerde yangın çıktığında, açıkça birbirleriyle yarışırlar, rekabet ederlerdi. Ve tabii sandıkları, kuşakları filan

da kendi özel renkleriyle donanmıştır. Galata kulesi Bizans'tan bu yana yangın kulesiydi. Herhalde çok köklü ve güçlü bir tulumbacı takımı vardı. Galatasaray ilk kurulduğunda rengi sarı siyahmış sanırım. Ancak pek çok kültür adamı yetiştiren bu camia, kendi mahalli kökenini keşfedip sarı kırmızı almaya karar vermiş kuşkusuz.

Sarı mintana lacivert yelek

Fenerbahçe ise adını, herkesin bildiği gibi, Kalamış'taki deniz fenerinin yanındaki güzel, fener bahçesinden almış. Osmanlı döneminde, İstanbul'daki, hatta Ege kıyılarındaki hemen bütün deniz fenerlerini yine yeniçeriler teşkilatına bağlı Kalyoncu leventleri yakıyor ve koruyordu. Mükemmel denizci olan bu insanlar, Türklerden çok önceden beri, atalarından kalan bu fenerciliğe işini yapmaktaydılar. Bu nedenle, zamanın adeti üzere, sarı mintan üzerine kırmızı değil, lacivert yelek ve başlarına da yine sarı-lacivert ibrişim işlemeli külah giyerlerdi. Yeniçerilik kalkıktan sonra bile fenerciliği taa Cumhuriyete kadar, bu Kadıköylü yerli Rumlar yapmışlardır. Aralarında gayet deli fişek Rumlar çıkmıştır ve kuşkusuz çok namlı bir tulumba ekibi vardır. Tabii biz burada renklerin kökeninden söz ettik. Futbol takımının bununla bir ilgisi yok, hatta işkal İstanbul'unda son derece "ulusalcı bir onur" taşıdıkları da herkesçe bilinen bir gerçektir.

Kara kavukta beyaz çubuklar

Beşiktaş semtinin adı da Barbaros'tan bu yana biliniyor. Hızır Reis'in seferden dönen gemilerini bağladığı, Dolmabahçe-Ortaköy arasındaki, palamar babası olarak diktirdiği taşların beş tanesinin, çok heybetli olduğundan "beştaş'tan" yada baba taşlarının halatı kurtarmasın diye uçlarının çıkıntılı beşik biçiminde yapılmasından dolayı "beşiktaşları"ndan geldiği bilinmektedir. Beşiktaş yöresinin karakullukçuluk hizmeti de (tabii ilerde tulumbacı takımına dönüşecek) Tophane'ye adını veren, top dökümcüleri neferinden, topçu denizcilere ve "humbaracı"lara verilmişti. Humbaracılar leventler gibi giyinir ancak başlarına saba borusuna benzer silindir biçimli bir kavuk kordurulardı. Döneme ait gravürlerde gayet net görülür, bu simsi yalı kavuğun yanlarında, yukarıdan aşağıya bembeyaz bir şerit bulunurdu. Biraz eski olanlar anımsarlar, Beşiktaş'ın ilk ve geleneksel forması siyah beyaz kalın çubuklardır. Galatasaray'ın ise, çatal kalyoncu bayrağı gibi iki parçalı. Yine söyleniyor mu bilmem, eskiden rakip taraftarlar Beşiktaş'a "Arabacı Beşiktaş" diye takılmaktaydılar. Bunun tarihi kökeni çok bellidir ama, aslı arabacı değil "humbaracı" olmalıdır şüphesiz.

Ji-bonbon!..

Peki ya şu "Cim Bom Bom" nereden çıkmış, merak eden var mıdır bilmem? Galatasaray, daha yerli futbol takımı yokken 1905'lerde filan neredeyse tam bir Fransız mektebi sayılmasından ötürü olsa gerek ilk maçların Pera'nın Levanten gençleriyle ya da İngiliz, İtalyan ticaret denizcileri takımlarıyla yapmıştır. Eee, ortada Şövalyelik soyluluk yoktur, Galatasaray arması sadece "G" harfidir ve bir de o dönem Galatasaray öğrencilerine, teneffüslerde bile Fransızca konuşma mecburiyeti vardır. Onlarda takımlarını Fransızca "G" yerine "Ji" diye anmaktadırlar. Yine otuz-otuz beş yıl öncesine kadar vardı, Beyoğlu'nda Fransız tipi ünlü bonbon şeker satılırdı, satıcının boynuna asılan düz kare bir tabla içinde. Sadece Sarı-Kırmızı renkteydi bunlar. Ben bayılırdım, babamın kayışından böyle birşey yapıp evde dolanıp dururdum. İşte Galatasaray sembolü "ji" ve sarı kırmızı şekerlerden dolayı, hem bu şekerin adı, hem taraftarın sloganı "Ji-bonbon"dan dile dönerek, Cim Bom Bom olmuş. Başka bir izahını bilen varsa konuşsun, yoksa edebiyete kadar susun...(KAN FAZAY)

BAHARLA BİRLİKTE

Soğuk ve kapalı kış günlerinin geride kalarak, baharın sıcak yüzünü göstermesiyle birlikte uzmanlar, insanların ruhsal ve fizyolojik yapılarında oluşabilecek dengesizlik ve rahatsızlıklara dikkat çekiyorlar.

Ani hava değişikliklerinin "ruhsal dalgalanmaların" yanında kalp çarpıntısı, sinirlilik, baş dönmesi, kendini boşlukta hissetme, huzursuzluk, sindirim bozukluğu, saman nezlesi ve ülserin tekrarı gibi rahatsızlık ve hastalıklara yol açtığı bildiriliyor. Özellikle sinirli insanların baharla birlikte kendilerine daha çok dikkat etmeleri gerekiyor.

Uzmanlar uzun süren kıştan sonra havaların ısındığı bahar aylarında ruhsal durumun çok çabuk bozulabildiğini belirtiyorlar. Bunun sonucu insanlarda baş ağrıları, aşırı sinirlilik, iç sıkıntıları, aşırı yorgunluk ve uykusuzluk gibi şikayetleri artırıyor. Bu tür şikayetlerin ihmal edilmemesi üzerinde duran uzmanlar, ihmal edilen şikayetlerin ciddi depresyonlara kadar gideceğini belirtiyorlar.

Göğüs hastalıkları ve daniliye uzmanları da baharla birlikte gelen ani sıcaklık değişikliklerinin kalp ve dolaşım sistemini yakından ilgilendirdiğini hatırlatarak, ani kalp çarpıntıları, düzensiz kalp atışları, kulak çınlaması, baş dönmesi ve tansiyon düşüklüğü gibi ciddi sorunların doğduğunu belirttiler.

Baharda özellikle çiçek tozları ve polenler, astım hastalarını etkilerken, bu hastaların bronşları daralıyor. Bunun sonucunda da astım krizleri başlıyor. Belirtilenlere göre bu krizlerin tedavisi de ancak hastane ortamında olabiliyor.

Uzmanlara göre baharda alınacak önlemler şöyle:

- Düzenli uyku ve beslenmeye dikkat etmeli,
- Ağır yemeklerden kaçınmalı, daha çok meyve ve sebze yemeli,
- Kalp hastaları tansiyonunu sürekli ölçürmeli,
- Alerjik hastalıkları olanlar sabah erken saatlerde sokağa çıkmamalı. Ağaçlı yeşil alanda da aşmalıdır.
- Öteden beri ruhsal bozuklukları olanlara ise daha çok dikkat edilmeli, en küçük değişiklik ve sinirlilik halinde doktora başvurmalıdır.

SAKİNMİSİNİZ, TELAŞLI MI?

Bazıları aksilikler karşısında o kadar telaşlıdır ki, onların bu hali işleri daha da karıştırır. Bazıları ise en kötü durumda bile soğukkanlılığını korumayı başarır. Ya siz? Sorunlar mı sizi, yoksa siz mi sorunları yönetiyorsunuz?

1. Yeteneklerinizi düşündüğünüzde ise size hangi mesleğin daha uygun olduğunu söyleyebilirsiniz?

a) Sosyal hizmet uzmanı, psikiyatr, öğretmen

b) Yazar, gazeteci, TV programcısı

c) Bakan, orkestra şefi, asker

2. İşyerinizde oldukça kalabalık bir ekiple çalışıyorsunuz. Ancak sık sık anlaşmazlık çıkıyor. Nasıl davranırsınız?

a) Son derece huzursuz olur, ne yapacağınızı bilemezsiniz

b) Tartışılan sorunu kökten halledebilecek basit ama etkili bir çözümü desteklersiniz

c) Kendi fikrinizde ısrar edersiniz

3. Hangi aile tipi sizinkine benziyor?

a) Ailenizin en küçüğüsünüz yada ikiziniz var

b) Aralarında fazla yaş farkı olmayan birçok kardeşin en büyüğüsünüz

c) Tek çocuksunuz yada kardeşinizden en az beş yaş büyüksünüz

4. Bir otobüstesiniz, şoför, yolculardan Türkçeyi hiç bilmeyen bir turiste yardım etmeyip, üstelik azarlıyor.

a) Şaka yollu şoföre kabalığını hatırlatırsınız

b) Ortalığı yatıştırmaya çalışırsınız

c) Şoförü, otobüs şirketine şikayet edeceğinizi bildirirsiniz

5. Elinizden geleni yaptığınız halde, patronlarınız sizi eleştirmeye devam ediyor.

a) Karşı tarafın aslında eleştirilerinin ne kadar haklı olduğunu farkedersiniz

b) Mantıklı ve anlayışlı olmaya çalışır, olayı bir de onların bakış açısından görmeyi denersiniz

c) Kızar ve hemen savunmaya geçersiniz

6. Dört arkadaş yemeğe çıkacaksınız, ancak nereye gideceğinize karar veremiyorsunuz

a) Öneri erin en makulünü desteklersiniz

b) Herkesin görüşünü öğrendikten sonra oylama yapmayı teklif edersiniz

c) Hemen arabaya atlayıp, hoşlanacaklarını düşündüğünüz bir yere doğru sürersiniz

7. Bir peri çıkagelip size insanlık adına tek bir dilek dileme hakkı tanısa ne isterdiniz?

a) Daha fazla özgürlük

b) Daha fazla mutluluk ve huzur

c) Yasalara daha fazla saygı

8. Hakarete uğradığınızda...

a) Olumsuz duygularınızı bastırıp karşınızdakine sebebini anlatmaya gayret edersiniz

b) Parlamamaya ve öfkenizi bastırmaya uğraşırsınız

c) Bu sizi çileden çıkarır, ağzınıza geleni söylersiniz

DEĞERLENDİRME

Çoğunluk a) ise: Sizin kendinize biraz daha güvenmeye ihtiyacınız var. Herkesi mutlu etmeniz imkansız. Biraz da kendi duygularınızı ve düşüncelerinizi önemseyin. Uzlaşmacı tavrınızla herkese hak vermekten vazgeçin. Her zaman son sözü söyleyecek birine gerek vardır. Bu zaman zaman da siz olmalısınız.

Çoğunluk b) ise: Tam bir demokratsınız. Pratik ve kolay çözümler bulmakta da üstünüze yok. Bu gruptan daha çok yöneticiler çıkar. Sizin işin neyin iyi, neyin kötü olduğunu çok iyi biliyor ve kolluyorsunuz. En olumlu özelliğiniz, istek lerinizi kırmadan, incelikle kabul ettirmeniz.

Çoğunluk c) ise: Fazlasıyla cahelleyicisiniz. Başkalarına kolay kolay söz hakkı tanımıyorsunuz. Bir kez karar verdiniz mi sizi yolunuzdan alıkoymak son derece güç. Zayıf tarafınız yok değil. Olayları bazen o kadar köşeli algılıyorsunuz ki, hatalı kararlar verebiliyorsunuz. Biraz daha ilimli olmaya çalışın.

FAILURE : Başarısızlık, arıza
FARE : Ücret
Group Fare : Grup ücreti
FAST : Süratli, hızlı, çabuk
FEED : Doyurmak, beslemek
Feed Back : Geri besleme. Değişen komutu bildirme

FEET : "Foot"un çoğulu
FIELD : Alan, meydan, hava meydanı
Field Elevation : Bir meydanın deniz seviyesinden yüksekliği

FILL : Doldurmak
FILTER : Filtre
FINAL : Final, son
Final Approche : Son yaklaşma
FINGER : Parmak
FIRE : Ateş, yangın
Fire Handle : Motorda yangın çıkması halinde motoru durdurup, motora giden yakıtı, hidroliği kesen ana kol yada buton

Fire Extinguisher : Yangın söndürücü
FIX : Sabitleştirmek, düzenlemek, sabit
FLAME : Alev
Flame Out : Alev sönmesi. Çalışmakta olan motorun kendiliğinden durması

FLAMMABLE : Yanıcı, parlayıcı
FLEXIBLE : Esnek, bükülebilir
FLIGHT : Uçuş
Flight Safety : Uçuş emniyeti
Ferry Flight : Uçağın yolcusuz ve yüksüz yalnız kendi ekibiyle uçması

Visual Flight Rules (VFR) : Görerek uçuş kuralları
FLOOR : Taban, zemin
FOLLOW-ME : Beni izleyiniz. (Uçakların park yerlerine girmesine kılavuzluk eden araç)

FOG : Sis
FOGGY : Sisli
FOOT : Ayak. 30.48 cm'lik ölçü birimi
FORCE : Güç, kuvvet
FORECAST : Hava tahmini
FOREING : Yabancı
Foreign Object Damage (FOD) : Yabancı cisim hasarı

Hazırlayan: Hidayet KAPKAÇ

ÜYELERİMİZİN YARARLANABİLECEĞİ

ANLAŞMALI OLDUĞUMUZ YERLER

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

BEYAZ PARK RESTAURANT & TAVERNA
Fiks Menü %50 indirim.
Tel: 242 65 51 Çayırbaşı Cd. No.74 Büyükdere/İstanbul

•

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

•

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

•

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

•

UNITED OPTİK
Her türlü gözlük alımı ve cam takımında %20 indirim.
Tel: 572 12 73 İstasyon Cad. Yakut Sok. Balkır Pasajı No.14 Bakırköy/İstanbul

•

PIERRE CARDIN ERKEK GİYİM MAĞAZASI
Peşin alışverişlerde %15 indirim.
* **Galeria Ataköy**/Şair Nigar Cac. No.91
* **Osmanbey**, İstasyon Cad. No.16
* **Bakırköy**/İstanbul
* Fevzipaşa Bulvarı No.17/F **Çankaya/İzmir**
* **Galeria Samsun**
* Mütercim Asım Cad. No.11 **Gaziantep**
* **Osmanbey** Mağazamızdan yapılacak alışverişlerde 5 ay vade.

•

TÜZÜN MOTEL
Odalarda banyo, tuvalet ve sıcak su mevcuttur.
Tel: 0266 896 10 65 Avşa

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

•

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

•

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

•

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

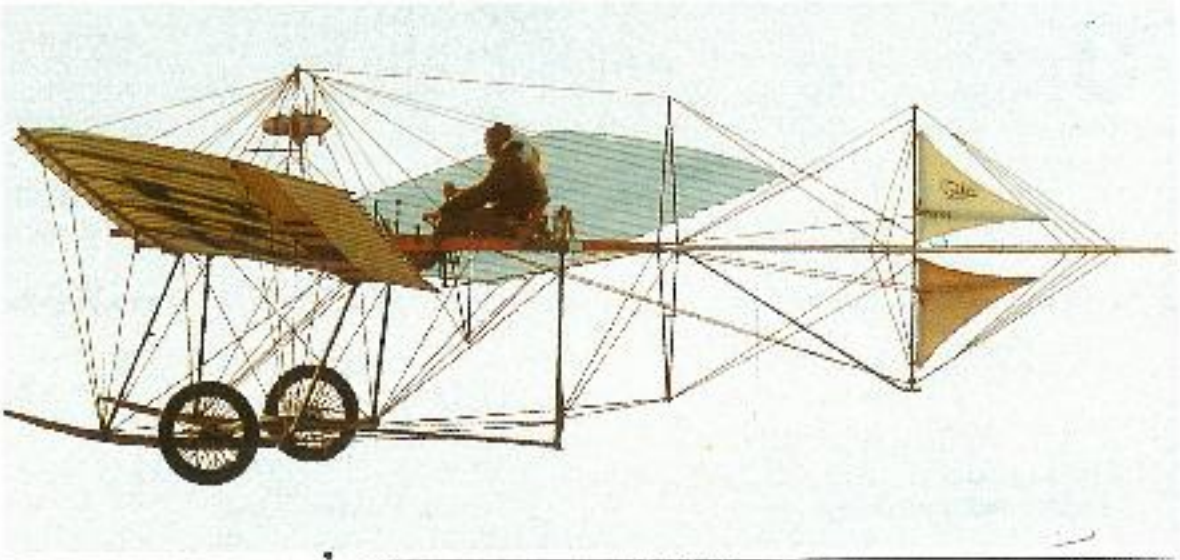
•

NURLU KEBAB SALONU
%15 indirim Tel: 593 70 29
Gümüşpala Mah. Coşkun SokakNo: 24/4 Avcılar/İstanbul

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

GELİŞEN MÜZECİLİK

Ali Rıza GENÇ
Uçak Teknisyeni



İnsanoğlu varolduğundan bu yana uçan varlıklara fevkalade özenmiş, yüzyıllardan bu yana da bu amaç için nice çabalar sarfetmiştir. Bu çabaları geçmişten günümüze taşıyan lokomotiflerimiz, Havacılık Müzesi, artık bundan böyle klasik müzecilik anlayışının ötesine geçip, görsel ve duysal efektlerle bu görevlerini daha etkili bir biçimde sürdürüyorlar.

Chicago'daki Endüstri ve Bilim Müzeleri bir 727-100 tipi uçağı uçarcasına havada asılı bir vaziyette monte etmiş. Müzenin ışıkları değişik şekillerde karartılabilmekte ve uçak gerçekten uçuyormuş imajı yaratılmakta. Müzeyi ziyaret edenler uçakla kule arasındaki konuşmaları , motor sesini , iniş takımlarının açılıp kapanma seslerini v.b. duyuyorlar.

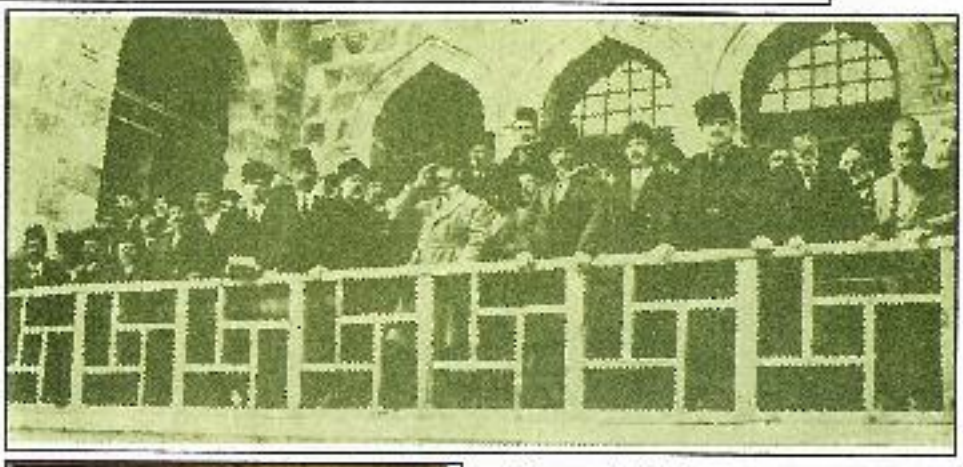
727 içerisi ise üç ana bölüme ayrılmış. Cockpit seyrüsefer cihazları ile donatılmış, orta bölüm normal koltuklardan ibaret. Üçüncü en arka bölümü ise saydam hale getirilmiş. Böylelikle uçaklarıçan kişilere harika bir manzara sağlamıyor.

Görülüyor ki bundan böyle müzecilik statik şekilde duran uçakların sessizce konakladığı bir yer olmaktan çıkıp bizleri gerçekten kendi dünyalarına alıp götüren bir hayal alemi yolunda ilerliyor.

• • •

23 NİSAN 1920-23 NİSAN 1995
ULUSAL EGEMENLİK VE ÇOCUKBAYRAMI

İlhan ÖZDEMİR



75 yıl önce bugün, 23 Nisan 1920'de toplanan meclisin, aynı gün aldığı 1 no.lu karar; 'Egemenlik artık, kayıtsız şartsız, milletin' oluyordu. T.B.M.M'nin, seçilen üyelerle İstanbul Meclisi Mebusanından katılan üyelerden oluşması kabul edildi. Aynı tarihli ve Mustafa Kemal imzalı öneri de T.B.M.M. nin yetkileriyle bir hükümet kurulmasını istiyordu.

Öneri de , T.B.M.M. yasama ve yürütme güçlerini kendisinde topladığını ve T.B.M.M'nin üstünde hiçbir kuvvet bulunmadığını belirtiyordu. İlk T.B.M.M. başkanı 110 oy alan Mustafa Kemal Paşa dır.T.B.M.M'nin 400'e yakın üyesi bulunmaktaydı. Siyasi gözlemcilere göre, bu ilk T.B.M.M bir çelişkiler meclisidir.Bir yandan 1921 Anayasası yürürlüğe girmiş; bir yandan da , 1876 Anayasası yürürlülükte kalmaya devam etmiştir. T.B.M.M'nin, yeni bir devletin kurucu organı olduğunu düşünenler yanında,bu meclisi,Osmanlı İmparatorluğunu sürdürecek bir organ niteliğinde görenlerde vardı. Ancak 1921 Anayasasının ilk maddesi "HAKİMİYET KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR" ilkesini kabul ederek,Türk anayasalarında, T.B.M.M.'nin yer alış gerekçesini ortaya koydu. 30 Ekim 1922'de Osmanlı İmparatorluğunun tarihe karışığı ve yerine T.B.M.M. Hükümetinin geçtiği bir meclis kararıyla açıklandı. 1 2 Kasım 1922'de 308 sayılı kararla, T.B.M.M.'nin Hakimiyet ve Hükümranlığın gerçek temsilcisi olduğu açıklandı ve Anayasa ile ' Osmanlı İmparatorluğu tarihe karışarak ', Padişahlığın yerine T.B.M.M.geçti.

Osmanlı Devletinin son zamanları bir yana bırakılırsa, yasama ve yürütme gücünün sahibi padişah olduğundan,onun yerini T.B.M.M. aldı; yargı gücü de, daha sonraki anayasalardan anlaşılacağı gibi,Türk milleti adına, bağımsız mahkemelere verildi.

Bu temeller üstüne oturan T.B.M.M.,1924 Anayasası bakımından önemli bir farklılık göstermedi. Bu Anayasaya göre "HAKİMİYET KAYITSIZ ŞARTSIZ MİLLETİNDİR" T.BM.M. de milletin tek ve gerçek temsilcisidir. Millet adına hakimiyeti T.B.M.M. kullanır.

Ülkemizin sosyal yaşamında kökten değişiklikler ve çağdaş uygarlık yolunu açmış, geleceğe daha emin ve özgürce bakabilmenin olanaklarını sunan ilk adımlar olmuştur. Bu nedenle, o zamanki yöneticiler, başta M.Kemal Atatürk olmak üzere bu anlamlı günü geleceğimiz olan çocuklarımıza emanet ederek, onlara armağan etmiştir.

TÜM ÇOCUKLARA KUTLU OLSUN!...

THY Teknik Bakım Servisi Dünya

Çapındadır. Türk Hava Yolları [illegible]

[illegible]

Bakmadığımız

uçak

yok...

Türk Hava Yolları'nda!

Türk Hava Yolları [illegible] A 340,

[illegible]

Dünya [illegible]

TÜRK HAVA YOLLARI

BEN TÜRKİYE İÇİN UÇARIM!