



UTED



Sayı: 53

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

ERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • NİSAN 1996 APRIL • YOUR COMPLIMENTARY COPY

**HİDROLİK
BORULARIN
TAMİRİ**

A-340 PITCH TRIM

**ALANLARDAN
LIMANLARA GEÇİŞ**

**QUO VADIS
THY?**



Now in the skies!



GÖKLERDEKİ ONURUMU

ONUR AIR ile UÇUN!

GENEL MÜDÜRLÜK : 0212 663 23 00/14 hz

REZERVASYONLARINIZ İÇİN;

İSTANBUL	: 0212 253 38 00
ANKARA	: 0312 419 44 02
İZMİR	: 0232 463 60 13
DALAMAN	: 0252 6922777
DUSSELDORF	: 492113840983
ZÜRİH	: 4113130001
AMSTERDAM	: 31206382366
ORLY-PARİS	: 33140164583
HANNOVER	: 4951114860
STUTGART	: 49711225920
BRÜKSEL	: 3223463654



"Now in the skies!"



ONUR AIR

2000

li yıllara do-
ru ilerlediği-
miz bu günlerde, bütün sektör-
lerde, yeni yüzüyle hanlık bütün
hızı ile devam etmektedir.
2000'li yıllarla birlikte maydana

gelen teknolojik gelişmelerin yanında, firmamızda bu
gelişime ayak uydurmak çabaları beraberinde sosyal
ve ekonomik problemleri de getirmektedir.

Sizlere bu yazıda 1987-1988 yıllarına kadar kendi
sektörlerinin devleti olan 66 milli kuruluşumuzdan bali-
setmek istiyorum.

Öki THY, 1987 yılına kadar ülkemizde özel havayolu
şirketi olmadığından, bu süreçte tekel olmuştur.
İç rekabetin olmamasından faydalanan ve arkasında-
ki siyasi iktidarların desteği ile mevcut yönetimler, sa-
dece bayrak taşıyan yeterli imiş gibi düşünerek, kendi
yağı ile kavrulmuş, personelinin ekonomik ve sosyal
durumunu, ülkenin sosyal ve ekonomik durumu geçce-
vesinde, istenildiği kadar minimuma indirilmiş ücret ay-
leştirilmeleri ile bu günkü gelmiş bulunduklarıdır.

1987 senesinde faaliyetlerine başlayan özel havayo-
lu şirketleri personel ihtiyaçlarını giderebilmek için, bu
milli kuruluşumuzun yetmiş, deneyimli elemanlarına,
ö elemanların aileleri düşük ücretleri sayesinde yaşa-
mış, THY'de alınan ücretlere oranla yüksek ücret ve-
ren bu şirketler altında havacılık sektörüne göre düşük
maliyetle, eğitim masraflarını yapmak için, kaliteli, deney-
imli personel transferlerini gerçekleştirmeye başlamış-
lar idi.

1987 yılında başlayan bu transfer akışı, 1996 yıl-
nın ilk aylarında yoğunlaşmış bu günlerde, hadi sahaya
ulaştık, Milli Havayollarımızın uzun vadede büyük yati-
rimler yaparak yetiştirdiği elemanlarını kayıplarının
yanında, zamanında periyodik olarak elemanı alamama
ve eğitme durumu da eklenerek, şakeliniz çok
zor bir duruma getirilmiştir.

Ülkemiz adına dış rekabette yerini alan ve Türkiye-
ye'deki tek IATA üyesi şirket olan THY'de, Girmiş

Quo Vadis THY ? (THY-TRT)

Birliği'nden sonra Ortak Pa-
zar'a da girmişimizin beklenti-
li, iç pazarda rekabet karın-
larla engellenen bile, dış paza-
da dünya devi şirketler ile re-
kabet endişesi gündeme gel-

miştir. Zira yüksek maliyetlerle aynı zamanda yetişti-
miş olduğu elemanların, ücret politikası yüzünden her
geçen gün kaybedim ve personel kalitesi gültüğe düş-
sen, özelleştirilmiş ve özelleştirilmemiş bir şirkette,
uçak filosu ne olursa olsun, dış pazarda rekabet gücüne
muktedir. Bu durumda, yöneticilerimizin her türlü riske
karşın, bu sorunun bugünkü şartlarda çözülmesi için,
siyasi iktidara durumu ivediliğiyle anlatmaları, per-
sonel kalitesi açısından gültüğe zorlanan Milli Havayo-
lurumza yapılacak en büyük iyilik olacaktır.

DEĞERLİ ARKADAŞLARIM

Başlıca THY ve TRT yazısı, bu iki kuruluşun ortak
yanlarını ortaya koyabilmek içindir. Şimdi, isterseniz
gelelim bizim görebildiğimiz TRT'ye. Yıl 1988.
TRT'nin tekel ulrasının sonu. İlk özel TV'nin açılması
ile birlikte rekabet bu sektörde de kıyasıya başlamış ol-
du. Bir zamanların vazgeçilmez elemanı TRT'nin, 1996
yılının ilk aylarında 5 kanalıyla ulusal ratingi her-
hangi bir özel TV kuruluşundan düşük.

Aynı THY gibi, tüm yetişmiş elemanlar, yuktarda an-
latmaya çalıştığım sorunlardan, özel TV kuruluşlarına
kaçmış ve kaçmaya devam etmektedir. **Ancak,**
TRT'nin THY'den bir farkı; uluslararası rekabe-
te açık olmamasıdır. Eleman kaybetme sorunu
belki TRT için önemli değil ama, THY için ulus-
lararası rekabette çok önemli olmaktadır.

Rating kavgası iç bünyede olduğundan ülke
ekonomisi etkilenmemektedir ama, uluslararası pazara
sahip THY'nin bu yetişmiş eleman kayıplarının ülke
ekonomisi açısından da büyük bir sırtının sebebi
olabileceği beyanına olduğu malumunuzdur.

Burada anlatmaya çalıştığım her
konu, aslında şirketimizin
geleceğinin daha iyi olabilmesi
açısından, her THY personelinin
düşünmesi gereken mevzuatır.
Yapım konularında geleceği daha iyi
yapılması mümkündür.

Şimdi yapılacak iş, aynı şekilde
düşündüklerinden emis olduğum
değerli yöneticilerimizin, yeni
kurulan hükümetin ilgili bakanına
bu sorunların aşılabilmesi için
değişik öneriler götürülmesidir.

Sefa İnan
Başkan

(Quo Vadis ? = Latince, Nereye
gidiyorsun ? ...)



İÇİNDEKİLER

Gündem	3
Bizden Haberler	4
UTED'te Durum Değerlendirme Toplantıları Yapıldı	4
Havacılık Haberleri	5-7
Hidrolik Boruların Tamiri	8-10
A-340 Pitch Trim	11
ICAO Standart Atmosferi	12-13
Hava Sahasının	
Daha Esnek Kullanılması	13
Kimsin Sen Büyükbaba	14-15
Dünya 1 Nisan'da	
Nelere Güldü	16-17
Vehbi Koç	18
Alanlardan Limanlara Geçiş	20-22
Türk Kurultayının	
Anımsattıkları	23
Techinfo-Birgen Air Kazası	24
Gürültü Kirliliği	26-27
İlkbahar ve Yaz Aylarının	
Uçuş Emniyetine Tesirleri	28
Turizm: Trabzon	30-31
Dağarcık	33
Anlaşmalı Yerler	34

UTED

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK YAYIN ORGANI
AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION PUBLICATION

UTED AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ: SEFA İNAN

GENEL KOORDİNASYON: HİDAYET KAPKAC

YAZI KURULU:

Hidayet Kapkac, Dr.Özge Tuncel, İhsan Karadağ
Uluk Demirel, Özcan Başar, Hüseyin Kılık

UTED

Adres: İstanbul C. Üroğlu Apt. No: 24 K. 5 D. 8 Bakırköy
İSTANBUL

Tel: (0 212) 542 1900 / 542 2974 Fax: 542 1371
Lokal Tel: 571 3923

Dünyanın en kaliteli gazetesini, en önemli gazetecilerimiz görüşlerini
yayınlayarak, beşeriyetin ve Yüceltin en yükseklikte ayna sokmaz.

YAYIN:

İzmir İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi
ARTI YAYINCILIK & TİCARET LTD.

Düzenli: Onur Özdemir
Tel: (0 212) 251 52 40 / 251 52 44 Fax: 243 3163

Baskı ve Dizi: Sayın Yayıncı k 510 9992

UTED'DE DURUM DEĞERLENDİRME
TOPLANTILARI YAPILDI

THY'deki pilotlara, toplu iş sözleşmesi dışı yapılan uçuş
iyileştirilmesi sorusunda gelişen olayları tartışmak, üye
lerimizi, ücret iyileştirmesinin yapılması hakkında bilgilendir
mek ve bundan sonraki çalışmalarımız hakkında karşılıklı fikir te
arısında bulunmak üzere, 11/12 Mart günleri Dernek lokolimiz
de, yüksek katılımlı toplantılar düzenlenmiştir.

Bu toplantılarda; üyelerimizin, yapılan tek taraflı ücret iyileştiril
mesine karşı oldukları, teknik bölüme karşı kan kaybının gün geçtik
çe arttığı ve bu geniş müdahale edilmemesinin sebepleri tartış
ılarak, çok kısa zamanda personeli motive edecek çözümler bu
lunmadığı takdirde, kendilerinin şu ana kadar gösterdikleri özve
riyi göstermelerinin, işveren tutumuna bağlı olarak belirlenmiş
dir.

Bu toplantılardan a dığımız öneriler doğrultusunda, THY Yöne
tim Kurulu Başkanı, THY Genel Müdürü ve THY Genel Müdür
Teknik Yardımcılığı'na toplu iş sözleşmesi dışı, Y-İK'yi bağama
yacak, yönetmeliklerle çözümlenebilecek önerileri yazılı olarak
sunmuş ve THY Genel Müdürü'nden randevu alınarak yazıları
mızdaki önerileri tartışarak, hangilerinin yapılabileceği hangileri
nin toplu iş sözleşmesinde çözümlenebileceği hususunda
mütabakata varılmıştır.

Sayın Genel Müdürümüzün ve Genel Müdür Yardımcımız
Sayın Yusuf Bolayır'ın verdikleri sözleri tutacaklarını umar,
varılan sözlerin bizlerden ziyade Milli Hava Yolu'nuz'un
geleceğini etkileyeceğini belirterek sevgi ve saygılarımız
sunuyoruz.

UTED YÖNETİM KURULU



Üyelerimizden **HARUN KALE** ameliyat olmuştur. Kendi
lerine geçmiş olsun der, acil şifalar dileriz.

Üyelerimizden **MUAMMER BAYRAMÇAYUŞ** 30.03.96
günü **HANDAN** ile nişanlanmıştır. Kendilerini kutlarız.

Üyelerimizden **HİLMİ CANATAR**'ın annesi vefat etmiştir.
Merhuma Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dileriz.

Üyelerimizden **İZZET ÇATAKAYA**'nın aklısı 5.4.1996
tarihinde vefat etmiştir. Merhuma Allah'tan rahmet,
yakınlarına başsağlığı dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

Kuyruksuz Uçak

ABD Havacılık ve Uzay Dairesi NASA ile Mc Donnell Douglas firması, yönünü kanatlarıyla ayarlayan ve bu yüzden ne yan, ne de dikey kuyruğu bulunmayan yeni bir uçak geliştirdi. Kuyruksuz oluşu sayesinde hem çok daha uzak mesafeye gidebiliyor, hem de çok üstün manevra yeteneğine sahip X-36 modeli olarak adlandırılan uçak bu yaz 6 ay boyunca test uçuşları yapacak.



Yeni geliştirilmekte olan X-36 uçağının maketi basına gösterildi. Mc Donnell Douglas St. Louis Mart'96

HO GÖRÜŞ: Kaya İnce / A.D. KURUMSAL İSTASYON



Yeşilköyde Sıkıntı Artıyor

Atatürk Havalimanı'nda Habitat II zirvesine hazırlık için iç hatlar geliş salonu'nun bakıma alınması dolayısıyla, yurtiçi seyahat eden yolcular İstanbul'a gelişlerinde dış hatlar terminali geliş katında ayrılan salonu kullanacak. Atatürk Havalimanı Başmüdürü Naci Alın, içhatlar

geliş katının restorasyonu nedeniyle bir süredir yeni yapılan C terminalini kullanan yolcuların 20 Mart'tan itibaren iki ay süreyle dış hatlar terminalinden giriş yapacaklarını söyledi.

Fokker Resmen İflas Etti

Hollanda sermayeli Fokker firması, kreditorlerin koruması altında bulunan ve aralarında ha-

vacılık biriminin de olduğu üç ana alanda iflas etti. Fokker Başkanı Ben Van Schaik, düzenlediği basın toplantısında, iflas ettiklerini açıkladıktan sonra, "Bunun anlamı, Hollanda'da 77 yıllık uçak tarihinin sonudur" yorumunda bulundu. Bu arada Fokker'in, iflas etmiş birimlerinde çalışan 5bin 664 personelinden ancak 960'ına yeni iş imkanı sağlayabileceği belirtiliyor.

DHL'den İstanbul'a Film Yağmuru

DHL Worldwide Express, bu yıl da, İstanbul Kültür ve Sanat Vakfı (IKSV) tarafından organize edilen İstanbul Festivalleri'nin kurumsal sponsorluğunu üstlenmekten gurur duyuyor. Türkiye'nin sosyal etkinlikleri ajandasında önemli bir yere sahip İstanbul Festivalleri titiz ve dakik bir zamanlama gerektiren yurtdışı bağlantıları ile hayata geçiriliyor. DHL, 15. Uluslararası İstanbul

Film Festivali'nde gösterilecek filmleri Türk sinemaseverlere zamanında ve güvenilir bir şekilde ulaştırmada önemli rol oynuyor. Dünya çapındaki hizmet ağı ve düzenli çalışma anlayışı ile DİLL festival filmlerini dünyanın dört bir köşesinden Türkiye'ye getiriyor ve ardından da yine dünyanın dört bir köşesine geri götürüyor.

Gökyüzünde Adalet Sağlandı

Avrupa'daki tüm havayolu şirketleri, 28 Mart'tan itibaren merkezi Brüksel'de bulunan Avrupa Kontrol Merkezi (Euro-control), bilgisayar sistemi ile uçuş izni alacak. Böylece havayolu şirketleri arasında eşitlik sağlanacak ve ilk başvuran uçağa havadaki en iyi uçuş koridoru verilecek. Avrupa üzerindeki uçuşları yükseklik, sürat ve geçiş zamanı olarak planlayan Brüksel'deki bilgisayar, buna göre uçağa "slot" adlı izni verecek.

Birgen Air'in Katili Böceklermiş...

Geçen 6 Şubat'ta Atlas Okyanusu'na düşen ve 189 kişinin ölümüne yol açan Birgen Air'e ait Boeing 757 tipi uçağın hız göstergesinin randımanlı olarak çalışmamasına, göstergeye hava veren borulara böceklerin yuva yapmasının neden olduğu haber verildi.

Almanya'da yayınların "Focus" dergisinin haberinde, karakutu-yu inceleyen komisyonun raporunda, "Uçağın 14 gün havali-

manında beklediği sırada, hız göstergelerine hava veren borunun kapalı olması nedeniyle, böceklerin yuva yaparak, hava akışını önlediklerinin" kaydedildiği belirtildi.



Haberlerde, komisyonun raporunda, hava almayan göstergenin, yanlış bilgi vererek pilotları yanılttığı, panik yarattığı ve uçağın düşmesine neden olduğunun belirtildiği kaydedildi.

Havada Rekabet

Ulaştırma Bakanlığı yurtiçinde özel sektörün de tarifeli uçuş yapmasına izin veren yönetmelikleri onayladı. Hava taşımacılığında rekabetle beraber hareketli dönemin başlayacağına dikkat çekiliyor. THY'nin ise, kıl olması nedeniyle kendi içinde düzenlemeye gidilmeden bu kararın alınmasından rahatsız olduğu vurgulanıyor. Ulaştırma Bakanlığı'nın almış olduğu bu kararın; "Türkiye'de sağlanan

sosyalekonomik gelişmeler ve gümrük birliğine girilmesi" nedeniyle gündeme geldiği belirtiliyor.

Avrupa Topluluğu ülkelerinin bazılarında içhat uçuşlarının

serbestleştirildiği bazıları ise hazırlıkların hızlandırıldığına dikkat çekilerek, Türkiye'de ticari hava taşımacılığı şartlarındaki hususları yerine getiren bütün şirketlerin yurt içinde yönetmelik çerçevesinde uçuş hakkına sahip olacağı kaydediliyor. Özel Sektör Sivil Havacılar Derneği başkanı Safi Ergin, bu kararın özel sektör için sevindirici olduğunu belirtti.

İç Hatlarda Uçabilmenin Şartları;

- Batı'daki uçuş noktalarıyla beraber Doğu ve Güneydoğu'da en az bir noktaya uçulacak
- Herhangi bir hatta yazın veya kışın tarifeli uçuluyorsa, bu uçuş her iki sezonda devam ettirilecek
- THY'nin içhat seferi yapma-

diği noktalara özel sektörün uçuşuna hemen izin verilecek. THY'nin uçtuğu hatlarda, uçmadığı günler için uçuş, THY'nin uçtuğu hatlarda aynı gün ve aynı saatler içinde THY'nin yetersizliği ve yolcu potansiyeli değerlendirilerek özel havayollarına uçuş imkanı sağlanacak.

• Yolcu mağduriyetinin önlenmesi amacıyla da ÖSHİD önderliğinde fon oluşturulacak. Yolcuların taşınması aynı hatlarda uçan farklı havayollarıyla bu fondan tenini edilecek katkıyla sağlanacak.

İşte Kayserili Zekası

Kayseri 2. Hava İkmal Bakım

Merkez Komutanlığı'nda görevli 2 işçi, geliştirdikleri bir yöntemle, F-4 uçaklarının fren disklerinin üretiminde önemli bir zaman tasarrufu sağladı. Uçakların fren diskleri üzerinde bulunan 16 deliğin açılma işlemi, freze atöl-yesi şefi Mustafa Dursun ve işçi Osman Işık'ın geliştirdiği delik delme aparatı ile 42 dakikadan 7 dakikaya düşürüldü. Merkez Komutanı Tümgeneral Fazıl Ay-



dınmakina disk başına 35 dakikalık zaman tasarrufu sağlanması sonucu 1995 yılında 4 bin olan disk sayısının bu yıl 5 bine çıkarılmasının hedeflendiğini kaydetti.



TUBİTAK Marınara Araştırma Merkezi Uzay Teknolojileri Bölümü tarafından pilot bölge olarak seçilen Gebze ve İzmit'in bitki örtüsünün yerleşime ve endüstriye yer açmak için yok edildiğini ortaya koydu.

Uydulardan karesi 6 bin dolara alınan görüntülerle, istenilen bölgede sanayi, yeşil örtü veya kentleşme durumu belirlenip daha önceki yıllarla karşılaştırılabilir.

TUBİTAK tarafından Gebze ve İzmit bölgesi baz alınarak yapılan araştırmalarda Gebze'de 1986 ile 1993 yılları arasında Endüstri alanları %362 oranında, yani 9,4 kilometrekare, yerleşim alanları ise 6,4 kilometrekare ile yaklaşık %23 artışı ortaya çıktı. Buna karşılık çayır ve meralar 24,2 kilometrekare, kıyı bölgeleri ise 0,4 kilometrekare azaldı.

Yine aynı veriye göre Gebze'de ormanların %1,6'sı endüstriye, 4,2'si yerleşime döndü. Aynı kaderi paylaşan çayır ve meraların ise 4,7'si endüstriye, 8,6'sı yerleşime açıldı. Uydü fotoğraflarının ortaya koyduğu

Türkiye Sararıyor



Uydudan çekilen resim Türkiye'nin yeşil alanlarını gösteriyor

sonuç doğal bitki örtüsünün insan eli tarafından giderek daha çok tahrip edildiği oldu.

İzmit için de yapılan çalışmada da 1973-1994 dönemlerinde bölgede endüstri, yerleşim ve erozyon alanlarında artış olduğu görülüyor. Buna karşılık park, bahçe, meyvalık, tarım açık arzi, maki ve ormanlarda azalmalar var-

gulanıyor. İzmit'te 21 yıl içinde endüstri bölgesi %200, yerleşim alanı %70 artarken, parklar, bahçeler %42, yüksekliği 2 metrenin altında ormanlar ve maki ve ormanlık alanlar %30 azalmış durumda. Araştırmadan çıkan en olumlu sonuç ise yüksekliği 2 metrenin üzerinde bulunan

ormanlarda gücün artışı.

Uzay teknolojisi ile belki de şehir planları, ormanları yiyen geçekondular, kontrolsüz büyüyen sanayi bölgelerinin önüne geçebilecek. Ya da yöneticilerin önleyemedikleri bu olumsuz gelişmelerin farkında olmaları gibi bir mazeretleri kalmayacak.

HİDROLİK BORULARIN TAMİRİ

Cengiz ÜNSALAN
Uçak Mühendisi

A- Giriş;

Uçaklarda karşılaşılan sorunlardan biri de hidrolik boruların hasarlanması ve bunun sonucunda ilgili hidrolik sistemin hidroliğinin tamamen veya kısmen boşalmasıdır. Bu hazırlanan yayının amacı hasarlı bir hidrolik boru ile karşılaşıldığında borunun nasıl tamir edilmesi gerektiğini anlatmaktır. Burada boru imalatı anlatılmasa da anlatılan yöntemlerden yaralanarak boru imal. edilebilir.

Burada anlatılan yöntemler standart işlemler olup THY filosunda bulunan bütün uçaklarda kullanılabilir.

labilir.

Pratikte hidrolik boruların hasarlı bölgelerinin kaynak yapılarak tamir edileceği görülmektedir. Kaynak ile yapılan tamir keskinlikle uygun ve güvenilir bir tamir yöntemi değildir. Uçak imalatı için de hidrolik boruların tamirinde böyle bir yöntemi kesinlikle önermemektedirler.

Hidrolik boruların tamirinde kullanılan yöntemler aşağıda listelenmiştir.

- Deutsch Permaswage
- Sierracin - Harrison Elastomer

Swaging

- Sierracin - Harrison "II" Rolling Coupling

- Harrison Rolling Swage

- Cryofit Coupling

Geçici tamir

Bu yöntemlerden Harrison Rolling Swage ve Cryofit Coupling dışındaki tamir yöntemleri THY'de uygulanabilen tamir yöntemleridir. Bu nedenle burada sadece THY'de uygulanabilen tamir yöntemleri anlatılacaktır.

B- Standart İşlemler;

Bu bölümde hasarlı bir boru ile karşılaşıldığında ilk olarak neyin yapılması gerektiği ve her boru tamir yönteminde yapılması gereken standart işlemler anlatılacaktır. Bu nedenle tamir yöntemleri anlatılırken bu işlemler tekrar anılmayacaktır.

1. Hasarlı borunun malzemesi (6061-T6 Alüminyum, 21-6-9 çelik, Ti3Al2.5V Titaanyum vs) dış çapı ve et kalınlığı belirlenir (Ref **Tablo 1**). Tamir için araya boru

Nominal Diameter		THICKNESS					
		Stainless Steel 21-6-9		6061-T6 Alüminyum		Ti3Al2.5V Titaanyum	
in	mm	in	mm	in	mm	in	mm
1/4	6.35	0.016	0.41	0.035	0.89	0.016	0.041
5/16	7.94	0.020	0.51	0.035	0.89	-	-
3/8	9.53	0.020	0.51	0.035	0.89	0.019	0.48
1/2	12.7	0.026	0.66	0.035	0.89	0.026	0.66
5/8	15.88	0.033	0.84	0.035	0.89	0.032	0.81
3/4	19.05	0.039	0.99	0.035	0.89	0.039	0.99
1	25.4	0.052	1.32	0.048	1.22	0.051	1.30
1 1/4	31.75	0.024	0.61	-	-	-	-
1 1/2	38.10	0.024	0.61	0.35	0.89	-	-

Tablo 1

eklenerekse aynı tip borunun eklenmesi esastır ama alüminyum boru yerine çelik boru kullanılabilir.

2. Hasarlı bölgenin boyu ölçülür.

3. Borunun kesilecek kısmı ve uygun tamir yöntemi belirlenir. Burada anlatılan bütün tamir yöntemlerinde; tamir, boruların düz yerlerinde yapılır. Bu nedenle borunun nereden kesilmesi gerektiği ve borunun doğrusal bölgesinin uzunluk limitleri önemlidir. Bu limitler tamir yöntemlerine göre değişmektedir. Tamir yöntemleri anlatılırken bu limitler verilecektir. Aşağıda hasar boyuna ve yerine göre borunun nereden kesilmesi gerektiğine ait birkaç örnek verilmiştir. (Örnekteki, tamir Sierra'nın Harrison "H" Fitting Coupling türüdür.)

- **Hasar boyu limit içi ve borunun düz yerinde** (Ref Fig 1a)

Hasarlı kısım kesilip atılır ve seçilen tamir yöntemi uygulanır.

- **Hasar boyu limit dışı ve borunun düz yerinde** (Ref Fig 1b)

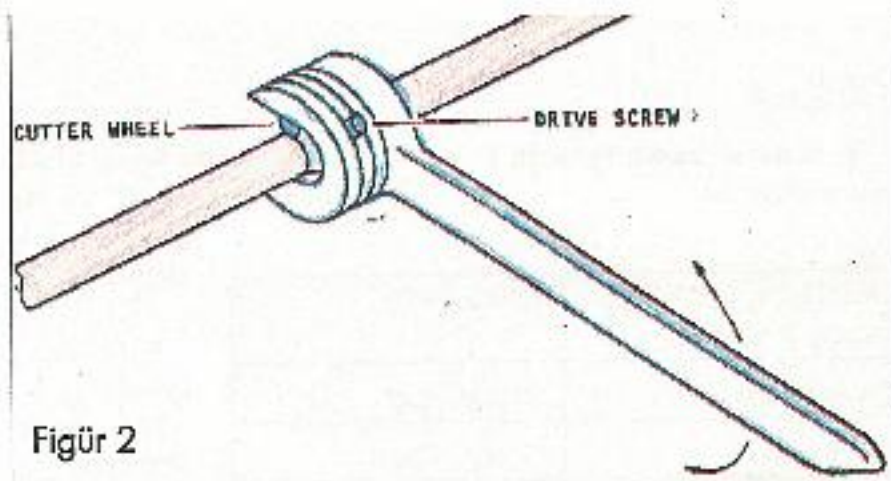
Hasarlı kısmın boyutlarından daha büyük bir parça borudan kesilip atılır ve araya uygun özellikte bir boru eklenerek borunun iki yerinde birden tamir yapılır.

- **Hasar borunun eğrisel bölgesinde** (Ref Fig 1c)

Borunun uygun düz bölgesi belirlenir ve buradan kesilir. Daha sonra kesilen boru şeklinde bir boru yapılır ve bu yapılan boru kesilen yere yerleştirilerek boru iki yerden tamir edilir.

- **Hasar Fitting ya da Sleeve dibinde** (Ref Fig 1d)

Boru uygun yerinden kesilir ve bu kesilen boru şeklinde yeni bir boru yapılır. Bu yapılan yeni boru kesilen yere eklenerek tamir edilir.



Figür 2

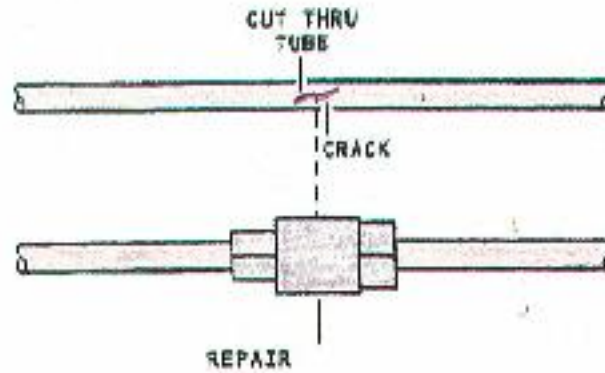


Fig.1 a.

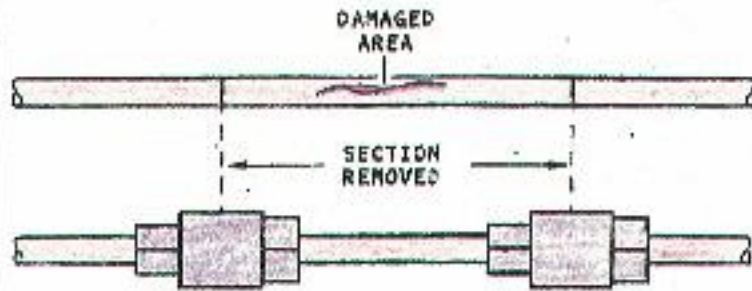


Fig.1 b.

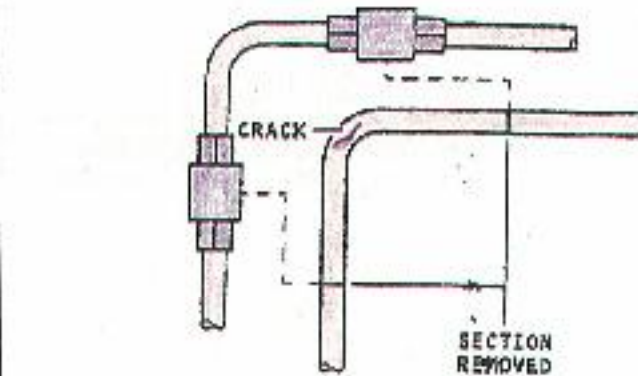


Fig.1 c.

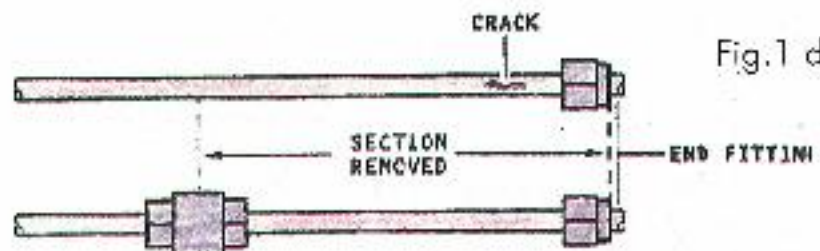


Fig.1 d.

Teknik

4- Borunun hasarlı kısmını kesilmesi (Fig 2):

DEUTSCH CHIPLESS TOOL P/N	BORU ÇAPI
D12530-001	1/4" - 3/8"
D12531-001	1/2" - 3/4"
D12532-001	1" - 1 1/2"

Tablo 2

Boru malzemesi uygun Chipless Cutting Tool (Çapaksız kesme takımı) ile kesilmelidir. Başka aletler ile kesilmesi (örneğin testere ile) kesme işlemi sonucunda oluşacak çapaklar boru içine girer ve sisteme çapak karışabilir.

a) Tablo 2'den borunun çapına göre uygun tool seçilir.

b) Tool borunun üstüne yerleştirilir.

c) Toolun başkanı boruya değene kadar vida sıkılır. Daha sonra vida 1/4 - 1/8 in arasında sıkılır.

d) Tool boru etrafında rahatça dönerne kadar çevrilir.

e) Borunun hasarlı kısmı kesilip çıkarılıncaya kadar "C" ve "D" adımları tekrarlanır.

5- Deburring işlemi (Fig 3):

a) Uygun Deburring Tool Tablo 3'ten seçilir.

b) Stem Assy

Plunger'a yerleştirilir.

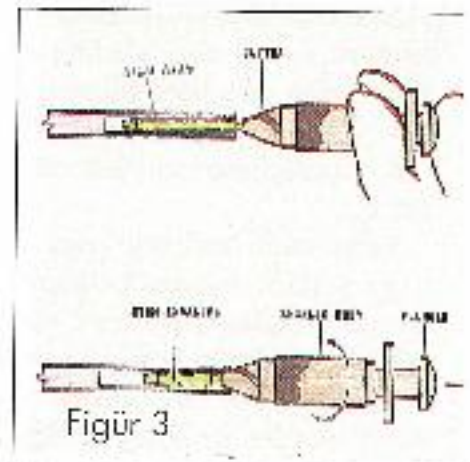
c) Plunger'a parmak ile basılarak stem assy borunun içine yerleştirilir.

d) Parmak plunger'dan çekilir ve tool hafifçe basılarak ve döndürülerek, boru içindeki çapaklar temizlenir.

e) Daha sonra Plunger'a basılmadan tool yavaşça geri çekilerek borudan çıkarılır.

f) Boru uygun tool la kesilirse borunun dış çapında çapak olmaz ama eğer çapak varsa ince bir zımpara ile bu çapaklar temizlenir. Bu işlem sırasında boru içine keshikde talas kaçırılmamalıdır.

6- Temizleme ve Koruyucu İş-



Figür 3

lemler;

a) Sıvanacak bölge eğer hidrolikli ise borunun dış çapı sol ventile temizlenir.

b) Borunun tamir edilecek bölgesi boyalı ise boru tamir edilmeden önce lacir edilecek bölgedeki boya sökülmelidir. Yoksa tamir işlemi başarılı olmaz yani tamir edilen bölgeden hidrolik kaçağı olur.

c) Eğer borunun dış çapı boyalı ise boya söküldükten sonra ve tamir yapılmadan önce boyası sökülmüş bölgeye Alodine 1200 uygulanmalıdır.

7- Test

a) Eğer tamir uçak üzerinde yapılmış ise tamir yapıldıktan sonra ilgili sistem enaz 15 dakika basınçlandırılmalı ve kaçak olup olmadığı belirlenmelidir. Eğer kaçak varsa tamir yeniden yapılmalıdır.

b) Eğer boru tamir edilmek için uçaktan sökülmüş ise boru hidrolik atelyesinde test Bench'e bağlanarak test edilebilir. Bu test değerleri Tablo 4'te verilmiştir.

Diyam edeceğiz...

COMPONENT	MAXIMUM OPERATING PRESSURE (PSI)	TEST PRESSURE (PSI)
PARM. HILARİ	1000	1000
RETURN VALVE OR SHUT OFF VALVE	800	900
FLOW METER	600	1000

Tablo 4

BORU ÇAPI	ET KALINLIĞI	KOMPLE TOOL P/N	COMPONENT PARTS		
			BODY ASSEMBLY P/N	STANDART STEM ASSY P/N	OPTIONAL STEM ASSEMBLY P/N
1/4	0.028/0.050	D9851	D9851-14		D9851-13-03
1/4	0.016/0.028			D9851-13-04	
5/16	0.015/0.035			D9851-13-05	
3/8	0.016/0.035			D9851-13-06	
1/2	0.016/0.042	D9850	D9850-14	D9850-13-08	
5/8	0.016/0.058			D9850-13-10	
3/4	0.018/0.065			D9850-13-12	
1	0.020/0.083	D9849	D9849-15	D9849-13-16	
1-1/4	0.024/0.065			D9849-13-20	
1-1/4	0.065/0.109			D9849-13-21	
1-1/2	0.028/0.083			D9849-13-24	

Tablo 3

UTED

A-340 PITCH TRIM RUNAWAY



Düz uçuşta, ECAM'da "F/CTL STAB CTL FAULT" mesajı alındı. ECAM check-list'i uygulandı. Uçuş manuel trim ile devam etti. Flight control switch ALTN LAW'a ve AP engage durumunda bırakıldı. Düz uçuş sonunda, RECALL yapılarak sistem kontrol edildi. PRIM2 ve PRIM3 (Conditional usulleri takiben) flight control primary computer'leri reset edildiği anda uçak aniden 1UP durumundan 5UP durumuna trim yaptı ve 42200 feet'e tımandı. IAS, VLS'e kadar düştü. AP, disengage edildi, 11000'e manual inildi, kompütörlerin reset edilmesi sonrası "NORMAL LAW" tekrar aktif oldu ve AP engage edildi.

ANALİZ

THS (Trimable Horizontal Stabilizer)'in otomatik kontrolün kaybı, uçuş başlangıcında 3PRIM kompütörlerinin anızlanmasıyla meydana geldi. PRIM1 arızası, yaw damper'den gelen data sinyallerinin aşırı hassas oluşundan (Class3 anızları ECAM'da görülmez), PRIM2 anızası dahili bir anızadan (uçta pilota bildirilmesi inhibited'tir), PRIM3 anızası ise, kompütör ile pitch trim actuator'ı üzerine konulmuş elektronik modül arasında bilgi bağlantısındaki uyumsuzluk sonucu meydana geldi.

Yukarıdaki mevcut şartlar altında AP disconnect edilmelidir. Pitch trim manual kullanırken, PRIM kompütörlerinin

dahili tasarımın, AP'ın engage olarak kullanılabileceği şekilde dizayn edilmiştir.

Düz uçuş sonunda PRIM2 kompütörünün reset edilmesi sonucu, uçuş boyunca trim ikazları üzerinde toplanmış olan AP, THS'a aşırı nose up kumandası vermesi sonucu olay meydana gelmiştir. Bu reset durumuna Airbus Industrie usullerine göre ihtiyacı olmadığı gibi kullanılması da mahzurda değildir.

İŞLEM

• AIRBUS INDUSTRIE tarafından,

- OIT (Operator Information Telex) Oct. 4, 1993 New Computer standardı,

OEB (Operation Engineering Bulletin) 1/5 "F/CTL STAB CTL FAULT" ikazında AP'ın disconnect

edilmesi,

- Computer reset usulleri revidirilmiş, yayımlandı.

• Hava yolu tarafından,

- Airbus Industrie değişiklikleri göre kullanım usullerinde modifikasyon,

Airbus Industrie, "Alarm inhibition logic" konusuna açıklama,

- Max, sertifiye itfalanın, kullanım itfalanı FL410'a uygunluğunun Fransız Sivil Havacılığı ile görüşülmesi

- Ekiplere, özel bültenler ile bilgi.

Arıza sınıflandırmasının (1,2,3) Airbus Industrie ile kontrolü, işlemleri yapıldı.

Görüş, Uçuş ve Yer Hizmeti Departmanı

Dünyamızı çevreleyen atmosfer tabakası özellikle mevsimlere, aylara hatta günlere göre değişiklik gösterdiği gibi, Ekvatorca, kutuplara doğru da devamlı değişmektedir. Bu değişiklik genel atmosferik hareketlerle kendini daha belirgin olarak gösterir. Normal atmosferin ölçümleri değerlerin ve atmosfer katlarının değişik yapı ve özelliklere sahip oluşu, atmosfer için ortak ve standart özelliklerin belirlenmesini oldukça güçleştirmiştir. Bu alanda çalışmalar yapan araştırmacılar bütün atmosferin özelliklerini de düşünülerek, atmosferin tamamını temsil edebilecek ortak ve ortaklarca bazı kıymetlerin tespitine mecbur kalmışlardır. Oldukça değişik olan meteorolojik şartlarda uçak yükseklikleri arasındaki mukayeseyi yapabilmek için Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), standart ortalama bir atmosfer kabul etmiştir. İşte genel hükümlere sahip bu atmosfere "ICAO Standart Atmosferi" denir.

Uluslararası sivil Havacılık teşkilatının ilgili komisyonu ilk defa 7 Kasım 1952 yılında toplanarak standart atmosferi 20 kilometre, daha sonraki uçak tiplerinin gelişmesi ve bu gelişmelerden doğan ihtiyaçlara cevap verebilmek için 1963 yılında standart atmosfer yüksekliğini 32 kilometre olarak kabul etmiştir.

ICAO Standart Atmosferi'nin fiziki yapısı ve sınırları, hâkiki atmosferin ızır yıllar boyunca tesbit edilen ortalama değerlerine göre hesaplanmıştır. Bu sabite ve özellikler şu şekilde sıralanabilir:

1- Standart atmosfer tamamen kuru kabul edilmiştir.

2- Ortalama deniz seviyesinde (MSL) basınç 1013,25 mb=29,92 inç'dir.

3- Ortalama deniz seviyesinde hava sıcaklığı 15°C= 59°F'dır.

ICAO STANDART ATMOSFERİ

4- Ortalama deniz seviyesinde atmosferik yoğunluk 1,2250 kg/m³tür.

5- Tropopoz'un ortalama deniz seviyesinden olan yüksekliği 11 kilometre (36.090 feet)'tir.

6- Yükseklikle sıcaklık azalması (lapse rate), ortalama deniz seviyesinden 5 kilometre altından 11 kilometreye kadar 6,5°C/1 km'dir. Sıcaklık 11 kilometreden 20 kilometreye kadar sabittir. 20-32 kilometreler arasındaki sıcaklık artışı, 1°C/1 km'dir.

Standart atmosferin belirli sabit basınç seviyelerinin bulunması ve bu bulunların kendine özgü belirli sıcaklık değerleri vardır. Ortalama deniz seviyesi basınç değeri 1013,25 mb üzerindeki belli basınç seviyelerinin yükseklikleri ve bu yüksekliklerdeki hava sıcaklıkları Tablo-1'de gösterilmiştir.

ICAO standart atmosferinde 1013,25 mb seviyesini üzerindeki yüksekliklere "Standart Basınç Yüksekliği" ve doğru kez de buna "Basınç İrtifası" adı verilir. ICAO standart atmosferi basınç irtifalardan 1013,25 mb'dan itibaren aşağıya

Table 1: 1013,25 hPa üzerindeki belli basınç seviyelerinin yükseklikleri ve bu yüksekliklerdeki hava sıcaklıkları

Sabit basınç seviyesi (hPa)	Yükseklik (metre)	Sıcaklık (°C)
1013,25	0	15,0
1000	11	14,3
850	1457	5,5
700	3513	-4,5
500	5571	-21,2
400	7185	-31,6
300	9164	-44,5
200	11084	-56,5
100	16100	-66,5
50	20576	-75,9
30	23846	-82,7
20	26555	-85,5

ve yukarıya doğru ayrılmış her 500 feetlik seviye dilimlerine "Uçuş Seviyesi" denir. Bu seviyeleri yüzde 100'den itibaren numaralandırarak sırasıyla gösterirler. (Tablo-2)

Örneğin FL 180 denilince, 1013,25 mb'n üzerindeki 18000 feet seviyesi anlaşılır.

Hava durumu, bir aletin kadranına bakarak okunamaz. Ale. işarlarının uçarak cihazlarda dışısı ne ise, bulut teşekkülü, rüzgarın ve türbülans gibi meteorolojik unsurların da hava durumu ile ilişkisi vardır. Bu meteorolojik un-



Tablo 2. Uçuş seviyesi ve altınmetre göstergesi değeri

Uçuş seviyesi (QD)	Altınmetre göstergesi
-25	-1350
-35	-500
00	00
05	500
10	1000
100	10000
200	20000
250	25000

sırlarını elde edilen bilgilerden yararlanmasını istmeyen pilot, uatkrak alerlerin ifade ettiği manayı bilmekten dolayı olacak sonuçlara benzer bir durumla karşı karşıya olacaktır.

Meteorolojik bilgileri iyice anlaması ve değerlendirmesi her pilotun sorumluluğudur. Meteoroloji uzmanı, uçuş planlamasında yardımcı olmak amacıyla alınan hizmetlerdir. Pilot, verilen bilgileri tam olarak kullanmak ve içinde uçağı hava şartlarını bilmekten pilot sorumludur.

Atmosfer, havanın ortamıdır. İyi bir havacı olanlık için pilot, çevresindeki

meteorolojik olayları karşı devamlı bir uyanıklik içinde olmak zorunda kalmalıdır. Öyle ki, yerle veya havada iken rüzgar, su buharı ve bulutlar gibi meteorolojik konularla ilgili değişimleri şuurdu bir dikkatle izler duruma gelmelidir.

İyi bir pilot

Uçuştan önce, uçağın gerçekleştirileceği bütün saha üzerindeki meteorolojik hava durumunu tespit etmeli, sadece bir hat boyunca ve belirli bir irtifadaki değil, bütün saha üzerinde, uçuşunu meteorolojik bütün irtifalardaki hava durumunu incelemeli ve beklenmedik bir durumla karşılaşma halinde ne yapacağını saha uçuşu çıkmadan karar vermelidir.

Uçuş sırasında, uçuş için verilen hava tahmini raporu ile gözlenen hava durumunu arasında devamlı bir karşılaştırma yapmalıdır. Böyle bir karşılaştırma, uçuş zamanı istidatın (hava değüştüğü) doğruluk derecesini ortaya koyar ve hazzan görülmüş ki istidat hatalı yapılmıştır.

Uçuşa karşılaşılan meteorolojik durumlar hakkında iyi ve doğru raporlar tutulmalıdır. Yer meteoroloji istasyonlarındaki dağıtılan, bulutların durumu hakkında, meteoroloji rapor

arının elde edilemediği bölgeler hakkında, pilotların vereceği meteoroloji raporları, her irtifalari için her bir aynı bölgede uçarak diğer pilotlar için çok büyük değer taşımaktadır.

Uçuşa etki eden meteorolojik faktörler üç grupta incelenebilir.

1. Yer hazzan değışmesine ve yodan değışmeye, tutadan çıkmalara neden olan faktörler.

A- Uçuş seviyesindeki rüzgar hızı

B- Uçuş seviyesindeki rüzgar istikameti

C- Kötü havadan sakınmak amacı ile yapılacak dolaymalar için ayırtan zaman

D- Varyasyon meydanında, yodak uçuş planı uygulamayı gerektirecek kapalı hava şartları.

2. Uçak performansında azalmalara neden olan faktörler

A- Türbülans

B- Buz teşekkülü

C- Şiddetli yağmur

3- Hazzan yapısını belirleyecek olan faktörler

A- Şimşek

B- Dolu

C- Çok şiddetli türbülans

Cezmi TERZİOĞLU

Uçaklırın Sayı 346

İlk bakışta tıhaf gibi görünen bu tam karşılığı "The Flexibility of Airspace" (FLA) kavramı, güncelleme gerektirir. Avrupa'da mevcut uçuş yollarının yereli olmasına başlanarak ile ECAC (European Civil Aviation Conference) üyesi 1990 yılında bir en-route ve Avrupa hava trafiki kontrol harmonizasyon ve entegrasyon programını kabul etmiştir. Bu programın en önemli kazanımlarından birisi hava sahasının etkin kullanımı (FLA) dir ve ilgili il belerinin sivil, askeri yetkilileri ve havayolu işletmecileri ile yapılan anlaşmalarla sonuca uygulanmaya konularak başarıyla kabul edilmiştir. Uygulamaya 28 Mart 1996'da başlanmıştır.

FLA'nın temel amacı, havasahasının etkin askeri ve sivil olarak aynı aynı şekilde edilemesine dayanır. Yani, bir bölgeyi askeri bölge ilan ederek tüm sivil uçuşları kapatarak o hava sahasından istifade edilemesine rızası olan uygulamaya kaldırmak, bunun yerine günlük planlamalar ile bu bölgeden faydalanılmasını tesis etmektir.

Bunun temin etmek için de, sürekli kullanımı olmayan AIS alanları yarı bağı rotaları (Conditional Routes/CDR), geçici kullanılması bölgeler (Temporary Segregated Areas/TSA) ve askeri ve tehlikeli bölgelerin geçicili (AMC) olarak geçici olarak edilebilir.

Şarta bağı rotalar 3 kısma ayrılır.

CDR 1. Bu şarta bağı rota aynı sürekli kullanımı açık AIS rotalar gibidir ve sürekli kullanılmaktadır.

HAVA SAHASININ DAHA ESNEK KULLANILMASI

Süleyman İŞHAKBEYOĞLU
Dispeçer

CDR 2. Bu şarta bağı rota ise günlük olarak Eurocontrol tarafından yayınlanmaya başlanarak şarta bağı rotanın kullanım imkanları (Conditional Route Availability) yani CRAM mesajlarında belirtilerek ve havayolu işletmecileri yani bizim bu mesajları takip ederek belirli saatlerde aç-

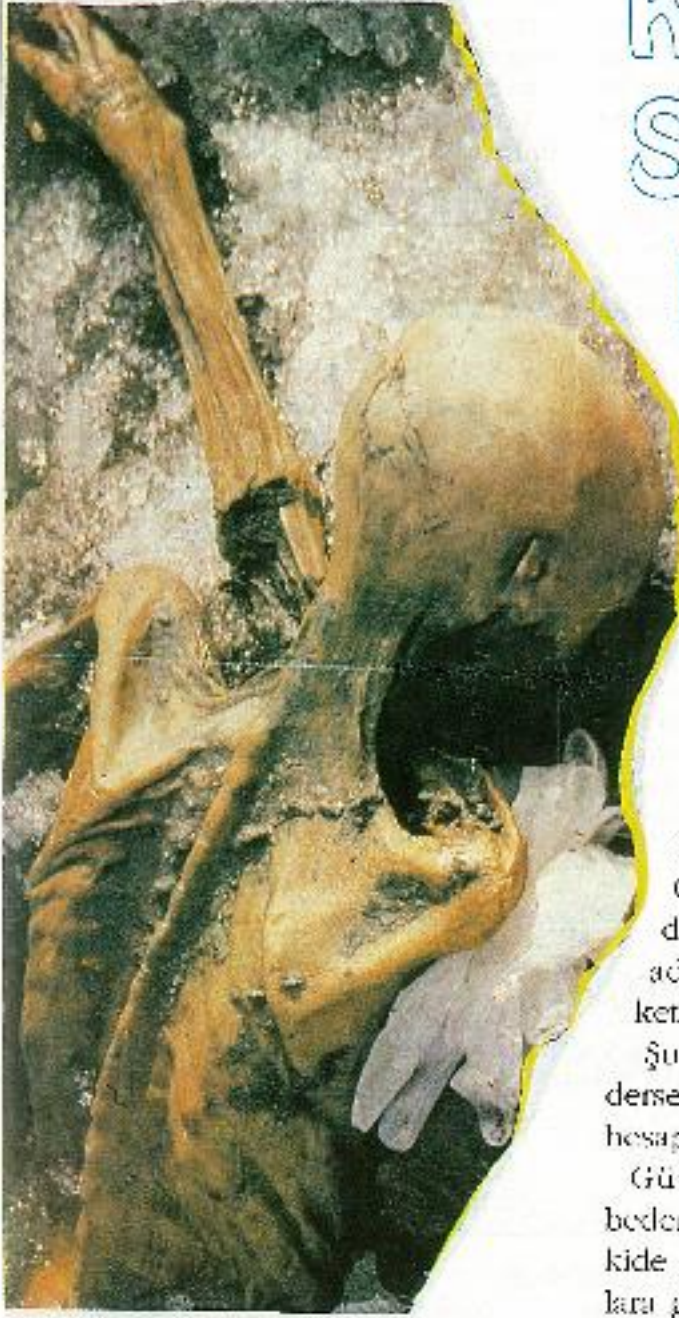
tırılabilir kullanılabileceğiz.

CDR 3. Kullanılmayan ancak A.S. emri ile kullanılabilecek rotalar.

Göçeri olarak kullanımı ve tehlikeli bölgeler, daha önce deneyimleri belli olan ve özel kullanımı için önceden müsade alınması gereken bölgelerdir. Bu bölgelerin kullanımı ile ilgili planlama şartları, milli havasahası kullanımı planları (National Airspace Use Plans/OAP) vizesi ile tüm havayolu işletmecilerine Eurocontrol tarafından dağıtılmaya başlanacaktır. Planlar günlük her gün 1400 saatden önce yayınlanarak 0500 ile 0600 saatleri arasında 0600 saati kapanacaktır.

Şarta bağı kullanımı şartlarını ve pozisyonları gösterecek CRAM mesajları ise her gün saat 1500 saatde yayınlanarak ve bu saatle aynı yayınlanarak mesajı kabul 24 saat geçerli olacaktır.

Jeppesenler 22 Mart 1996 raporlarını ile başlayarak bundan sonra manevralar yarı bağı rotaları göstermeye başlayacaktır. Raporlarda gösterilen havayolu emri hemen yanarda belirtilmektedir. Aynı yarı jeppesen da sayfa E-51 CDRlerin şartlarını ve edilebilirliği gösterecektir.



KİMSİN SEN BÜYÜKBABA

Esen İLGIN



buzdağının ardındaki
ülkeyi görmek isteyen
bir kaşif miydin?

**Kimdi bu adam,
nasıl görünüyordu
ismi neydi?**

"O büyük ihtimalle
bir avcıydı. Zamanına
göre 1.53'lük boyuyla
oldukça iri yapıydı.
Omuzları ve kalçaları
dar... Vücudu oldukça
adeleli... Demek ki hare-
ketli ve kuvvetli biri..."

Şu anda yaşadığını farze-
dersek ağırlığını 43 kg olarak
hesaplarız...

Günümüze kalan cansız
bedeni ise sadece 20 kg. Bel-
kide adı Brac'di. Antropolog-
lara göre zamanın en duyul-
muş ismi buydu. Bronz çağı-
nın erkekleri dövüşüp ilk
yendikleri hayvanın ismini
koyarlardı kendilerine. Brac
ayı demekti, adanmış bu is-
mi hak etmiş olmak. Brac sa-
nındı ve mavi gözleri vardı,
sakak göğsüne dek uzundu.

Hayat Kısa...

Onun zamanında insanlar
ne kadar yaşıyorlardı?

"Çoğu 50 yaşından önce
ölüyordu. Erkekler genelde
avda kadınlar doğum yapar-
ken, 30'larından sonra dişle-
rini kaybetmeye başlıyorlardı
ve yeteri derecede beslene-
medikleri için ölüyorlardı.
Brac, ölmeler önce sağlıklı
bir insandı. Onunki sadece
bir şanslılık olmak. Arta ka-
lan sadece 7 dişi vardı.

Nasıl Bir Hayatı Vardı?

"Alplerde yaşayan bu in-
sanlar, başkalarından dağla-
rın ardındaki toprakların ku-
ru, güneşin daha sıcak oldu-
ğunu duyuyorlardı. Brac'ın
hayat şekli sis, ormanlar, buz
ve karlı manzaralarla doluy-
du"

Bronz insanlar, birbirlerine
gecele ne anlatırlardı? Dışa-
nya çıkmanın çok zor oldu-
ğu uzun kış gecelerinde ne
konuşurlardı acaba?

Genelde av ve savaş mace-
ralarını anlatırlardı. Kadınlar
bunları büyük bir ilgiyle din-
ler ve hikayeleri çocuklarına
ninni olarak söylerlerdi.

Brac neden köyünden ayrı-
lıp, scyretmesi bile insanın

İlin acıyla yumrulmuş
"çok mu yalnızdın, 4000
sene evvel Alplerde ölü-
ken?" Yanlış bir adım mıydı
ölüm selahin yoksa bir hay-
van mı? Yoksa bir düşmanın
kaleşçe pususu mı?

Sisli bir gün müydü yoksa
deli rüzgarların Alpleri sıyr-
dığı bir gece mi? Bir av pe-
sindermiydin, bunu bir kadın
için mi yapıyordun, yoksa

yüreğine korku veren buzdağlarına tırmanmaya çalışıyordu?

O'nun yüzde yüz evli olduğunu tahmin eden antropologlar bu soruya da şu cevabı veriyorlar.

"4000 yıl önceki hayatta, erkekler 15, kadınlar 12 yaşında evlenirlermiş. Avcı olduğunu düşünürsek zaten genelde köyünden ayrı yaşıyordu. 30 yaşında olduğunu düşünürsek, 15 yıllık düzenli bir seks hayatı vardı.

Avcılar genelde bütün kış karlarıyla geçirip, diğer mevsimleri avda geçirirlerdi. Büyük ihtimalle 6 çocuğu vardı. Doğan çocuklarının sayısı ise 15 olabilir. Sağlıksız doğanlar anne tarafından doğumdan hemen sonra öldürülürdü"

Buzların içindeki bu 4000 yaşındaki adam, zamanında hoşuna giden her kadına sahip olabiliyor muydu?

"Hayır. Sağlıklı bir kadınla evlenebilmesi için varlıklı olması gerekirdi. Başlık parasını kızın babasına ödemek zorundaydı. Ancak kadın bu kire çıkmazsa, verdiği başlık parasını geri alabilirdi. 4000 yıl önce kadınlar söz sahibi değildi. Kocalarını seçme şansı yoktu."

Peki... Acaba talihsiz biçimde ölen bu atamızın, Brac'ın dul karısına ne oldu?

"Av sezonunun sonuna kadar kocasının birbirinden zengin avlarla dönmesini bekledi. Gelmeyince eve kapanarak bir sezon hiç insan içine çıkmadı. Sonra evli ol-



İnsanlık geçmişini arıyor. Profesör Rainer Nenn'in başkanı olduğu bir ekip, 3500 m. yükseklikte bulunan Hibernatus'u insanlık adına incelemeye aldılar...

duğunu belirten toplu saçlarını açıp omuzlarına döktü ve yeni kocasının onu seçmesini bekledi."

Bronz devri insanları aileleriyle nasıl mekanda oturur, nasıl bir ortamda yaşarlardı?

"O devirde Brac'ın köyünde her ailenin bir kulübesi vardı. Tahta kulübelerin damı samandan örülmüştü... Hiç pençere yoktu. Evin erkeği hep silahıyla uyurdu."

Bronz devri insanları en çok neden korkarlardı?

"Tırtımadan ve ateşten. Ve ölümden tabii. Ölümlerin bacaklarını kırarlardı ki bir daha geri dönmesinler. Belki Brac ölürken bacakları kırılıyordu onu hiçbir zaman bula-

mayacaktık..."

Onların dünyasında hangi kural geçerliydi?

"Tabii ki güçlülerin dünya sıydı, bronz çağı.

Nasıl beslenirlerdi?

"Avdan dönen erkeklerin getirdiği hayvanların etleri yenirdi. Onlar bitince yakınlarında buldukları ve avlayabildikleri herşey besinleriydi. Süt ve hayvan kanı içerlerdi."

Bronz adamın en beğendiği şey neydi?

"Güçlü bir at. Zenginliğin ve gücün sembolü olan bronz bir silah. Koca memeli, kalçalı bir kadın.. Çünkü kabilenin geleceği için bir sürü çocuk doğurtmalıydı bronz erkeği.."

Paris- Londra-Moskova,

Kökenin Roma mitolojisine kadar gittiği sanılan 1 Nisan veya Nisan Balığı şakalarında, dünyanın önde gelen basın kuruluşları tüm maharetlerini sergilediler.

Jupiter'de Hayat Var!

Galileo uzay aracının Jüpiter gezegeninin atmosferinde hayat bulunduğunu saptadığı, ancak bu gerçeğin Amerikan hükümetince kamuoyundan gizlendiği öne sürüldü. Amerika'nın en yaygın İnternet kuruluşu olan "AOL'de (America On Line) yayınlanan ve Jüpiter'de hayat bulunduğunu bildiren bir haber, 1 Nisan şakalarında baş sayfaya yerleşti.

Deli İnek Her Yerde

"Deli İnek", dünya basınında en yaygın kullanılan şaka malzemesi oldu. İsviçre'de yayınlanan "La Liberté" gazetesi, İsviçre'de "Deli İnek" hastalığına yakalanan hayvanlar için doğal park yapacağını duyurdu. Fransa'da bir gazete, deli İnek hastalığına tutulmuş İngiliz büyükbaş hayvanlarının itlaftan kurtulması için, Montauban kentinde bir koruma merkezi kurulacağı bildirince, işin rengi "eşek şakasına" dönüştüğünden, büyük tepki

TASS ajansı eski Doğu Bloku ülkelerinin yüreğini hoplattı

Dünya 1 Nisan'da Nelere Güldü ?

gösteren bölge sakinlerinin protestosu yüzünden gazetenin santrali kilitlenip felç oldu. İsveç basını ise, Avrupa Komisyonu'nun İsveç'ten ve Finlandiya'dan alfabesini gizli olarak çıkarmasını ve "ao" (e ile kamsık a), "oe: ö" ve "ao: a ile kamsık o" ikili harfleri kaldırmasını istediğini yazdı.

Elmaslı El Bombası

Dünyada resmi haber ajansı ve gazetelerin ciddi bir habermiş gibi verdiği, ilkbahar iklimine "ciddi soğukluk" katan bazı şakalar şunlar: "Ağırbaşlılığı ile tanınan" Rus İtar-TASS ajansı: "Rusya'da sarıat'e palazlanan ensesi kalın zengin malya için elmas işlemeli elbombaları üretimine başlandı... Böylece rakip taraf havaya uçurulduğunda (saygı duyulması gereken ölümler öbür dünyaya yollarırken) kan gölü içinde değil, elmas parıltıları içinde yatıyor olacaklar..."

Çöpçatan Şehvethansa

Evet, Alman Die Welt gazetesinin 1 Nisan müzipliği feministlerle başını derde soktu. Gazetenin bildirdiğine göre, Alman Hava yolu şirketi, rezervasyonlarında bundan böyle büyük bir yenilik uygulayacaktı. Bilet bilgisayar kaydında, bekar kadın ve erkekler için yeni bir kanal oluşturulacak, bekar yolculardan alınacak bilgilerle istikbalde birbirine eş olabilecek müşterilere kadın-erkek yan yana düşecek şekilde koltuk verilecekti. Yeni uygulamaya ilişkin habere büyük tepki gösterenlerden feminist bir kişi, "Luthansa artık adını Lushansa (Şehvethansa) olarak değiştirecek" diye fevran etti.

Katil Balinalar

Belçika'nın l'Avenir (Gelecek)

Kökenin Roma mitolojisine kadar gittiği sanılan 1 Nisan veya Nisan Balığı şakalarında, dünyanın önde gelen basın kuruluşları tüm maharetlerini sergilediler.

gazetesi, yaz saati uygulamasının ertel edildiğini bildirerek, Cumartesi'yi Pazar'a bağlayan gece bir saat ileri alınan saatlerin yeniden bir saat geri alınacağını söyledi. Yeni Zelanda'da Nisan bahçı, Wellington limanını vurdu. Feribot limanına kazayla giren ve orada sıkışıp kalan Orca balinaları, polisi ve işe gidiş gelişte her gün feribot batırı kullanan halka çok öfkeliydi. Çünkü mazip bir grup, tahta gövdelere lastik sırt yüzgeçleri geçirerek balina maketleri yapmışlar, bunlar gerçekten balina sanılınca liman trafiği felç olmuştu.

Varşova Paktı Kuruluyor

İTAR-TASS ajansının bir başka haberi pek çok ülkeyi şok etti. Tass'ın haberi, "Rusya parlamentosu Duma, Varşova Paktı'nı yeniden kurmaya hazırlanıyor" başlığıyla verdi. Duma'nın Varşova Paktı'na dâhil olmaya ilişkin planı müzakereye hazırlandığını bildiren Tass, "Varşova Paktı'nın yeniden kurulmasına ilişkin yasa tasarısı NATO'nun genişleme planlarına karşı gizli bir silah gibi kullanılacak" dedi. Haber Çek Cumhuriyeti ve Bulgaristan ulusal radyolarında en az iki defa yayınlandı. Haberin yayınlanışından 7 saat sonra İTAR-Tass, haberi yanlış anlamaya yol açması ve verilen rahatsızlıktan ötürü resmen özür diledi.

23 Nisan Ulusal

Egemenlik ve Çocuk

Bayramı

Kutlu Olsun!...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ



UTED UTED UTED UTED

**Bütün okuyucularımızın ve
üyelerimizin, THY camiasının,
diğer havayollarındaki
dostlarımızın,
Kurban Bayramlarını
Kutlarız.**

Uted Yönetim Kurulu





Sayın UTEG Üyeleri,

Geçtiğiniz dönemden itibaren sizlere pek çok ayrıcalık sağlanmıştır. Bu ayrıcalıklardan yararlanmak için lütfen aşağıdaki adımları izleyiniz.

Değişen kaza sigortalı tarifleriyle size de aşağıda belirtilen avantajlar da sağlanmıştır.

- Yıllık enflasyon endeksi %120'ye çıkarılmıştır.

- Araç sahibi bayanlar %10 indirim

- Veya sürücü belgelerinde

Kem - Koca %10

İk - Üçü %7.5

Çeşitli %5 indirim

- 30 yaşın üzeri ve 5 yıllık ehliyet sahibi sürücü indirimi %5

- Araçların alımı veya kaza sonrası bulundukları yerden %5 indirim

- Başlıca şirketlerde olan kaskocuyla beraber yıllarca ile kabul edilerek hasarsız indirim oranları:

1. Yıllık hasarsızlığa %35

2. Yıllık hasarsızlığa %40

3. Yıllık hasarsızlığa %55

4. Yıllık hasarsızlığa %60

5. Yıllık hasarsızlığa %70 olarak düşürülmüştür.

- Cami hasarlarında hasarsızlık indirimi ile değerlendirilecektir.

- Radyo - Teyp teminatlara ayrılmaz halinde (Radyo - Teyp dağıtımından %10 ek primle) hasar meydana gelince hasarsızlığın uygulanmayacaktır.

- Eskiye yeni teminat ek primi abnorm 3 yaşından büyük araçlarınızda hasar halinde temin ödemesi yapılmaması sağlanmıştır.

- Peşin ödeme indirimi %25'dir.

- Depolama ücreti indirimi.

Fuat ERGÜN

GÜVEN SİGORTA T.A.Ş.

KAZA SİGORTALARI MÜDÜRÜ

Sayın UTEG Üyeleri,

Pek çoğumuz geleceğimize ile ilgili yarınları düşünürüz ve yaparız. Bu yarınları yaşamın olumsuz şartlarına karşı sigorta ile korumayı da ihmal etmiyoruz. Ancak sağlığımızı koruyarak, sağlık giderlerimizi kaza gibi öngörülebilir risklerde pek çoğumuz için hassaslaştırmış olacağız.

Artık bu engellenmeye UTEG üyelerini dahil etmeyeceğiz. Çünkü GÜVEN SİGORTA - UTEG üyeleri ile UTEG Grup Sağlık Sigortası poliçeleri temin olmaktadır. Aşağıda ayrı bölümler ile ayrı ayrı en önemli başlıklar hakkında bilgi verilmektedir. Diğer başlıklar gelecek.

Sizlerin plan dahilinde sizlere verilen teminatlardan ayrıca yararlanabilirsiniz.

Yurt dışında gördü olacağınız zamanlarda ortaya çıkan ve kuruma karşı kapsamında olmayan sağlık giderleriniz de teminat altına alınmıştır.

Sizler adına tüm dünyada anlaşma yaptığımız sağlık kuruluşlarında hizmetler dahilinde özel ödemeler, nakit ve tediye olabilirsiniz.

Doğru ve doğru poliseyi tercih ettiğiniz takdirde doğum teminatları verilebilir.

Acil durumlarda Medline - Mobil Sağlık Hizmetleri tarafından verilen hizmetlerden faydalanabilirsiniz.

Uygulamanın başarılı diğer avantajları geniş olarak açıklanmıştır.

Ayrıca UTEG Grup Sağlık Sigortası, Yıllık Acentası, BAĞLI Sigorta / Hız, Temin, Şif. görevlileri ile kaza ile ilgili ilgili bilgi verilecektir. Sağlıklı ve mutlu bir yaşamı dileriz.

Kamran ÜNAL

GÜVEN SİGORTA T.A.Ş.

SAGLIK SİGORTALARI MÜDÜRÜ



OZEL UTEG GRUP İNDİRİMLİ '96 MODEL BAZI ARAÇLARIN KASKO PRİMLERİ TABLOSU

UNO SX	20.701.000,-
TIPO SLX	29.972.000,-
R9 SPRING	19.313.000,-
R9 BROADWAY	21.673.000,-
R9 FAIRWAY	23.410.000,-
R 19 EUROPA 1.6 RT	29.674.000,-
TOYOTA COROLLA XI 1.3	27.776.000,-
TOYOTA COROLLA XI 1.6	33.860.000,-
FORD ESCORT 1.6 CLX SW	37.186.000,-
OPEL ASTRA 1.6 GLH	38.401.000,-
OPEL VECTRA 2.0 CD	62.888.000,-
SKODA FELICIA GL XI	26.411.000,-
LADA SAMARA HB	17.091.000,-
HONDA CIVIC 1.6 EX (HB DB)	54.288.000,-
BMW 318i 1/4	102.097.000,-

• Tablodaki araçlar 1995 modeldir. • Kasko teminatı değerleri Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri B. d. için motorlu kara taşıtları için Nisan ayı için geçerli araç değeridir. • Araç değerleri yıllık %120 enflasyon endeksi ile. • %10 bayrak taşıtları için ve/veya kamyon, sürücü indirimi. • %20 UTEG özel grup indirimi. • Tablodaki primlerle %25 peşin indirim uygulanmıştır. • %5 ehliyet-yaş indirimi. • %5 alımı indirimi. (Tablodaki primlere hasarsızlık indirimi uygulanmıştır.)

Kasko primleri vade ödenmesi halinde primler %25'i peşin (polisenin alındığı tarih) kalan miktarda 5 yıl tasise bölünerek alınmaktadır. Teminat 6 ay ödenir.

ANLAŞMALI SAĞLIK KURUMLARI

HASTANELER

INTERNATIONAL HOSPITAL
VEHİ KOC VAKFI AMERİKAN
HASTANESİ
ALMAN HASTANESİ
AVRUPA HASTANESİ
ACIBADEM HASTANESİ
DR. PAKİZE TARTI KÜNGİ
VATAN HASTANESİ
OMUR HASTANESİ
TÜRKİYE GAZİTESİ HASTANESİ
YAŞAR HASTANESİ
DOĞANER HASTANESİ
İNTERMED TİP MERKEZİ
ORİADÖĞÜ HASTANESİ
İNCİRLİ HASTANESİ
TOPKAPI HASTANESİ
KADIKÖY ŞİFA YURDU

ANKARA BAYINDIR TIP MERKEZİ
ANKARA SEVGİ HASTANESİ
ANKARA GÜVEN HASTANESİ

İZMİR KOÇAMAN EGE SAĞLIK
TİP MERKEZİ
İZMİR SAĞLIK TESİSLERİ

MERSİN ÖZEL HASTANESİ

MERSİN ÇAĞDAŞ TIP MERKEZİ

BURSA VATAN HASTANESİ

ADANA ORTADOĞU HASTANESİ

ANTALYA SAĞLIK VAKFI
HASTANESİ
ANTALYA MANAVGAT ÖZEL
AKDENİZ HASTANESİ

GAZİANTEP AMERİKAN
HASTANESİ

TRABZON ÖZEL KARADENİZ
HASTANESİ

LABORATUVARLAR

DR. PAKİZE TARTI
LABORATUVARLARI
DÜZEN LABORATUVARI - STANBUL
DÜZEN LABORATUVARI - ANKARA
BİRÜNE TIBBİ HİZMETLER
LABORATUVAR
ÖZEL MR GÖRÜNTÜLEME
MERKEZİ

ACIL SAĞLIK HİZMETİ

MED - HİNE MOBİL SAĞLIK
HİZMETİ

UTED GRUP SAĞLIK SİGORTASI

TEMİNATLAR		SÜPER		ULTRA	
YATIRIM DÖNEMİ (Yıl)	Özellikler	İLK 6 AY	SON 6 AY	İLK 6 AY	SON 6 AY
DOKTOR		2.500.000,-	3.250.000,-	3.000.000,-	3.600.000,-
İLAÇ		3.500.000,-	4.400.000,-	3.500.000,-	4.500.000,-
TAHİL		4.000.000,-	5.200.000,-	5.000.000,-	6.500.000,-
RÖNTGEN		4.000.000,-	5.200.000,-	5.000.000,-	6.500.000,-
MODERN TETKİKLER		7.000.000,-	22.100.000,-	20.000.000,-	25.000.000,-
DİSİ KAZA		5.000.000,-	6.600.000,-	6.000.000,-	7.800.000,-
HASTANE ODA-YFMEK		4.500.000,-	6.850.000,-	5.500.000,-	7.150.000,-
YOGUN BAKIM		5.000.000,-	19.500.000,-	20.000.000,-	26.000.000,-
REFAKATÇI		2.250.000,-	2.925.000,-	2.750.000,-	3.675.000,-
AMELİYAT		250.000.000,-	325.000.000,-	350.000.000,-	455.000.000,-
ANGİDGRAFI		80.000.000,-	104.000.000,-	90.000.000,-	117.000.000,-
AMBULANS		13.000.000,-	13.000.000,-	10.000.000,-	13.000.000,-

AYAKTA VE YATARAK TEDAVİDE
% 100 TEMİNATLI SİGORTA ÖDEME PLANI
SÜPER UL

KİŞİ PRİMİ	3.900.000 x 0,4y 25.400.000 Toplam	4.000.000 x 0,4y 25.400.000 Toplam
ÇOCUKSUZ AİLE PRİMİ	7.800.000 x 0,4y 45.300.000 Toplam	9.000.000 x 0,4y 54.000.000 Toplam
1 ÇOCUKLU AİLE PRİMİ	9.000.000 x 0,4y 55.800.000 Toplam	11.000.000 x 0,4y 65.000.000 Toplam
2 VE DAHA FAZLA ÇOCUKLU AİLE PRİMİ	10.000.000 x 0,4y 64.000.000 Toplam	13.000.000 x 0,4y 78.000.000 Toplam
KİŞİ + ÇOCUK PRİMİ	8.100.000 x 0,4y 90.000.000 Toplam	9.000.000 x 0,4y 95.000.000 Toplam

[illegible]

DOĞUM TEMİNATI ÖDEME PLANI
(Son Gay & YU artışıdır.)

	İLK 6 AY	SON 6 AY	İLK 6 AY	SON 6 AY
DOĞUM TEMİNATI	125.000.000,-	162.500.000,-	150.000.000,-	193.000.000,-
Kıyafetler-Giyim Planı	4.200.000 x 6 Ay 25.200.000 TL/6 Ay		3.000.000 x 6 Ay 18.000.000 TL/6 Ay	

- Gebelik hastalığı geçirdiği, erken doğum, düşük haberiyle yaşadığı gücün, yitirdiği tabakası ve o süreçte yaşadığı kadar değeri. Bu terimati stroma stresinin hissiyatından dolayı, bu azlığı ya sonra bağlamakla birlikte durdurabiliyor terimati bağlarınıdır. Fakat bir örnekte şikâyetleri birazdan sağlık signalleri bağlarını, ayrıca bir miktarı ya da estrojen doğum terimati stroma bağları, terimati bağlarıdır.



GÜVEN SİGORTA
YETKİLİ AJANSIDIR.

**Baki Sigorta Aracılık
Hizmetleri Tic. Ltd. Sti.**

Merhaba,



Güven Sigorta yetkili Acentası olarak, sizlerin gümrük veren ilgisile gelişen hizmet ve indirimlerimizin tümünü bir arada sunmaktan mutluluk duyuyoruz.

Oluşturduğumuz portföyümüzün gelişmesi sonucu, Acentas olduğumuz Güven Sigorta T.A.Ş.'den sağlık, işsiz ve güvenli yuva sigorta poliçelerinde sizlere bütenk indirimler sağlıyoruz.

Söz konusu indirimler sizin aile yakınları içinde geçerli olup, uygulama yetkisi sadece BAKI Sig. An. Etz. Ltd. Stl. olarak tarafımıza aittir.

Bu yıl yenilenen Grup Sağlık Sigortası (Tassa ve UTE'den de dahil olduğu) iştekiniz çoğunluğunda yenilikler içermektedir.

Yükünde özel sağık kaucuklarının 3 aylık veya 6 aylık dönemlerde piyasaya ve tedavi ücretlerine yapmış olmaları zamlardan dolayı yılın ilk aylarına yeterli olan teminatlar, son aylarda yetersiz kalmaktadır.

Dönem sonuna kadar geçeri olacak teminatlar alındığında ise dönerici ilk yarısı için sigortaamız tarafından gereksiz ve fazla primi ödemesi söz konusu olmaktadır.

Sizi de ilgilendiren ve tedavi sürecinizdeki artistleri korumak için dönem ortasında (son 6 ay için) teminatlarınız %30 arttırılmıştır.

Terminalarınız dahilinde tüm arızalı ve sağlık kurulumlarında polçe ile tamiriniz için ücretsiz olarak hizmet vermektedir. Ayrıca arızalı yerlerin bakımında sağlık kurulumlarında hizmet vermektedir. Hizmetlerimiz sigorta kapsamındadır. Terminalarınız; her bir arıza, tahli, arıza ve için hizmet başı olup farklı durumlarda ilgili olanlar aynı gün birden çok hizmet vermektedir. Bu şartlar dahilinde günlük ve yıllık limit sınırlaması yoktur.

Kasko sigortasında yandaki tabloya göre olduğunuz gibi bir kurtulduğunuzdan sonra 5020 LİTED indirimi yararlanabilirsiniz.

Tüm sigorta poliçeleri için UTEĐ merkezinde tanı-
tım ve taşıma kabul standıdaki görevlilerimizle
bilgi verilecektir. Ayrıca şirket merkezimiz ve
teşefatları mela bilgi alabilirsiniz.

Azərbaycanın əmək birlikliyimizin dövründə, sizlərin yəqin çağışına tez-tez ehtiyac olacaq işlərinizi təşkilatlaşdırmağa yönəlik çalışırıq da davam edirik.

Bizleri sizlerle buluşturarak bu yararlı hizmetlerin oluşmasını sağlayan UTEQ yönetimine teşekkür ederiz.

Escribible: diluente

Salim BAKI
Baki Simontz Ar. Hz. Laili Sti.

İnsan, tadilatı bilinen ilk devirlerinden yüzyılların başına kadar, kara ve deniz taşıtlarıyla ulaşım hizmetlerini yürütmüştür. Denizde olsun, karada olsun, öncelikle kendi gücünü kullanmış, sonra diğer canlılardan, daha sonra da diğer vb. enerji kaynaklarından yararlanmıştır. 18 yy'da buhlara buhar enerjisi katılmış, 19. yy'ın 2. yarısında ise buharlı motorlarla petrol kullanılmaya başlanmıştır.

Kara ve deniz taşımacılığı binlerce yıldır yapılmasına rağmen hava taşımacılığı henüz 100. yılını doldurmamıştır. Öte yandan, su üstünde binlerce yıldır taşıt yitilmeden insan, denizlerin derinliğine ve gökyüzünün enginlerine hermen temom aynı zamanlarda ulaşmıştır.

Her ulusun tarihinde ilk insanın uçuşu kendi etkinliğiyle gerçekleştiğine diyebiliriz. Bizim tarihimize göre ilk insanlık uçuşu Ötünden başlamıştır. 1632'de Hesarfen Ahmet Çelebi ile 1633'de Laggari Hasan Çelebi'dir. Kayıtlara göre, Hesarfen Ahmet Çelebi, Galata'dan Üsküdar'a 6 kilometrelik bir mesafeyi, 100 ile 200

ALANLARDAN LİMANLARA GEÇİŞ

Dr. Oya TORUM
Y. Müh. Mimar

metre yükseklikten uçmak katedmiştir. Havarı için birisi sayılan **Otto Lilienthal** ise 30 m yükseklikten 300 m uçuşturmuş. Ölemeden önce ise çift 7. sayfa 940)

Bütün bunlara rağmen, bugünkü anlamıyla havacılık, 1903'te **Wright** kardeşlerin ilk motorlu uçuşu ile başlanarak aya ve gezegenlere ulaşmıştır.

HAVAAALANLARI

Havaalanları tarihi havacılıkla başlar.

1900'lerden önce uçaklara inanmak dahi görünür. 1920'lerden önce ise sivil havacılık gösterilerine rastlamak mümkün değildi.

20. yüzyılın en önemli özelliği teknolojik gelişmelerin ve hızlı değişimin yoğun olarak yaşanması olmasıdır. Diğer alanlar yine yüzeylerimizde, toplumların sosyal yapısından doğan değişiklikler, özgürlükler, işçi hakları, doğu bloklarının çöküşü, küresel hareketlilik, küreselleşme kavramları hızla

in ulaşım isteklerini güçlendirmiştir. Bununla birlikte, havacılık, uçak ve havaalanları geçiş arasında bir paralellik doğurmuştur.

Lindberg'den önce havaalanları, otasyon, garaj hatta iskelerle güzeldi. Genellikle geniş ve cimen örtülü bir alanda küçük arabalar, arabalar ve yolcular için bir sundurma bulunmaktaydı. Gösterileri izlemek için ise düzlüğün bir ucunda park alanları, bacası "seyir yerleri" düzenlenmekteydi. Lindberg'in uzun uçuşları ile iş alanları



3/2/19
159

nın düzenlenmeler zamanın içinde mine gelmiştir. İniş alanları da geniş düzlük, sağlam zeminli, yakın çevresinde engel ve, yükseltiler bulunmayan, drenaj sorunu olmayan, alçak basınç izlenimleri içinde yer almayan yerler olarak belirlenmeye başlamıştır.

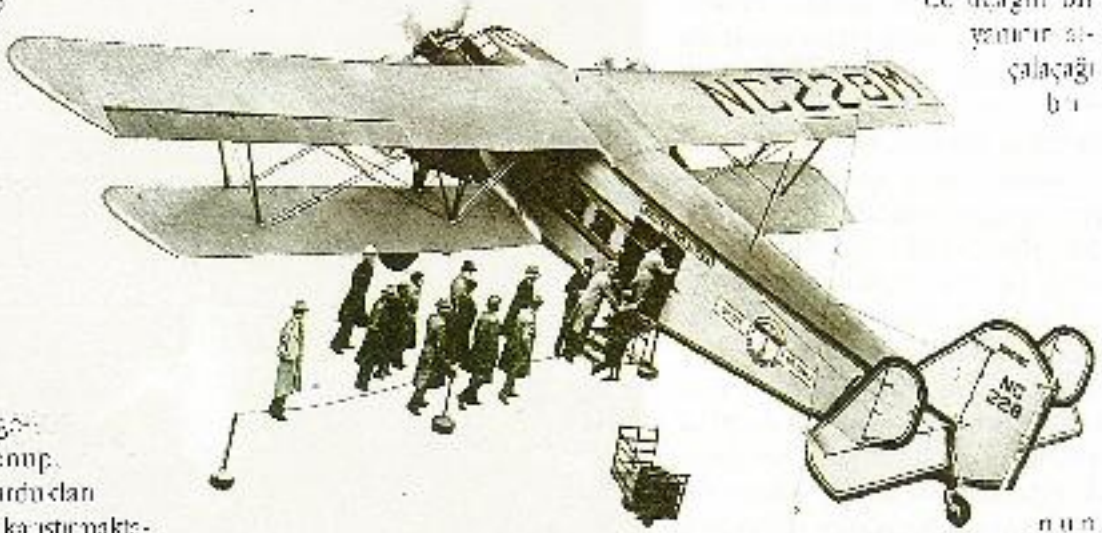
Yağmurlu havalarda iniş uçakların çamurla saplanmaması için arazi seritleri rutubet kuruma tozları ile düzeltilmiştir. Öte yandan göğüş, beyzbol sahalarının, mezarlık alanlarının iniş alanları olarak kullanmasına devam edilmektedir.

Devlet uçaklarına göre, önce gücünüyle konup, pervaneleriyle oluşturulan toz bulutu ile otalığı karıştırmaktadırlar. Binek ve şapkalar uçmakta ve bu sırada üzerlerindeki iş tulumlarıyla koşuşun tehnik adamları gebesizle uçak durulmaktadır, içinden 5-6 yolcu ve posta paketleri indirildikten sonra yine insan gücüyle hangara çekilmektedir. Kocaman uçus gözlükleri, kulakların kapalı şokası ve tulumuyla inen pilot bir arada parçalarını çıkarmaya çalışmaktadır. Bellade bu sırada, bir başka uçak da tenezi işlemlerle uçuşa hazırlanmaktadır. Aların üretilen işlemler bölümü ise meteoroloji için, ist, basınç, bulutların durumları, radyo raporları değerlendirilmektedir. Karşılıklı toplanan bilgiler pilotlara aktarılmaktadır. Bir başka bölümde de gelen giden postaların ayırımı yapılmakta, posta arabaları yüklenip, boşaltılmaktadır. Unutmamak gerekliki 1920-1930'ların havaalanlarının öncelikli forkliftlerle hareket etme ağırlıklı bir amaç taşımaktadır. Nitekim, Almanya'da 1910 yılında kurulan Zeppelin Şirketi'nin dışında, hava taşımacılığı ile ilgili ilk şirket (Kely Acl) yine posta taşımacılığıyla kurulmuştur. Hava taşımacılığı için yapılan ilk devlet yardımı da yine havayolu ile posta taşımacılığı alanında, 1915 yılında yapılmıştır. Amerikan kongresinin onayıyla

yapılan bu yardım 50.000 dolardır.

1918'de ise kongre yarım 100.000 doları çıkarmış ve yine ilk kez "bu para uçak alınması, uçak bakımı, işletme ve pilot

yilemlerin yeterli olacağı, isteyen yolculara uçuş kartlarını verilebileceği, iniş ve kalkışlarda kulaklara pamuk konulması zorunlu olacağı, motor güçlüğü nedeniyle korkulacak bir şey olmadığı belirtilmektedir. Ayrıca iniş kışlarındaki yutulmuş tavsiye edilmektedir, düşüşler ve uçuşun bir yanının alacağı bir



eğitimi için kullanılmaları" kayıtları kayırmıştır.

Havacılık gelişirken uçuşların geceye uzanması gündeme gelmiş ve hava alanlarında ışıklandırma sistemleri düzenlenmeye başlamıştır. Beyaz ışıklar iniş alanını çevresi, yeşil ışıklarla pist, kırmızı ışıklarla ise çevresindeki engel ve yükseltiler belirlenmiştir. Güneşin batışından doğuşuna değin çalışan ışıklı yol göstericileri artık havaalanlarının bariyer elemanıdır. Ayrıca uçağın gücünü belirlemek üzere kırmızı ve kırmızı beyaz, yeşil ve kırmızı ışıklarla donatılmıştır. Böylelikle havaalanlarında aydınlatma fonksiyonuna yerine getirilen fanteziler dumasın.

Yolcu terminallerinin ortaya çıkışı 1920'lere rastlar. O günün terminal binaları öncelikle posta hizmetinin yanı sıra, meteoroloji, radyo, uçuş bilgileri verilmesi ve bekleme yapılan saloon ve yemek salonu bulunan yapıdır. O tarihlerde yolculara verilen uçuş bilgileri şimdi misal gibi gelmekte insanlara... Bu bilgilerde, yolcu uçuş ve uçak hakkında aydınlatılmaktadır. Örneğin; uçuş için özel giysilere gerek olmadığı, otomobil yolculuğu için gi-

nişin bir tehlike olmadığı, kışın torbalı olarak kullanılmayan sonra konulacağı yerleri, tehl ke anında yapı acıklar aralanmaktadır, uçakta lavabo bulunduğu, lavabo ya kullanmanın uçağın dengesini bozmayacağı, asla sigara içilmemesi, kilit çakılmaması, pencerelerden dışarıya bir şey atılmaması, cileyene gözlük de verilebileceği gibi uyarılar yer almaktadır.

Uçakların kitle olarak ağırlığını taşıyacak ve havaalanlarını her nevi için kullanılabileceğini sağlamak için zeminin güçlendirilmesi gerekmiş. Beton pist ve apron yapımına girişim yapılır. Uçaklarda artık insan gücü yerine traktörle çekilebileceğinden ve yolcu sayısını yavaş yavaş artırması, yolcu beklemeindeki bagajların yüklemesi/bosaltılması yer hizmetleri organizasyonunun geliştiğini oluşturmıştır. Yolcularda gelişigüzel değil belirli yerlerden uçaklara akmaya başlamıştır. 25 Ağustos 1919'da yapılan Londra-Paris seferinin 1 yolcu ile gerçekleştirildiği de unutulmamalıdır.

1920'de William G. Shepherd kandi bir Amerikalı gazeteci "geniş ve güvenli iniş alanlarının gelecekte çok

tarislar sonuclara sahne olacagi" uyarisi yapmisti. Uçaklar kuskula, havalanilarda kag yuvalarına benzerli-melecekti. Amerika'da hemen hemen her evde kug beslenmesi bu benzetmeye neden olmuştur. Ne yazik ki uçaklar kuskula gibi ugnakla beraber onlar gibi yuvalarını yapamamaktadır. huculmasın, yapan Shepherd, çok yakında her Amerikan evi gibi her Amerikan şehrinde, her Amerikan kasabasında uçaklar için alanlar olacağını da vurgulamaktadır. Bu benzetimdeki amaç, kasaba ve şehirlerde güvenli, her türlü haberleşme olanağı sağlanmış alandaki gerekliliğine vatandaşları inandırmaktır. Birinci Dünya Savaşı'nın (in) De Havilland uçaklarının üretisi Holst Thomas'da yalnız Amerika'da değil dünyanın her yerinde haberleşme ve teknik imkanı his alınılmanın bulunacağını söyleyerek uçağı "ucakı malına" olarak nitelemektedir.

Öte yandan, seferlerin uluslararası nitelik kazanması, gümrük ve göçmen büroları dışıyacağını gerektirdiğinden yapılar da, forklasyon geçirilmesi, uçak hizmetleri geliştirmeden havalanılarda, buna türü anışı gözlemeye başlamıştır. Kısası bir süre önce ellerinde biletleri bagajlarıyla koğ, gari yolcular için mimari gözlemler sırtına başlamıştır.

1920-1929'da Havalimanları ve Geleceğe Yöneliş

1927 yılında, birbirinden ayrı üç önemli olay yaşanmıştır. Her üç olay da havacılık tarihini köklü değiştirmiştir. Birincisi, Charles Lindbergh'in, Mayıs ayında Atlantik'i geçişi. İkincisi, Eylül 1927'de WT. Rogers adlı gazetecinin Rusya ile ilgili makalesinde bu ülkenin havacılıkla ne kadar geri olduğunu yazması. Üçüncüsü ise Portland Çimento şirketinin açtığı havaalanı mimari proje yarışmasıdır. Yarışmada birinciliği Zimmerman & Harisson'un projesi kazanmıştır. Proje 15 yönde kalkışa imkan veren yıldız şeklinde planlanmıştır. Yarışmaya çok sayıda ilginç proje katılmıştır. Bu projelerde, garajlar, okullar, stadyumlar esin kay-



nağı olmuştur. Aslında havayolu teknolojiği de olarak denirilecek asıncılığına benzetilmektedir. Yolcular üstü kapalı olarak bir alanda bekletilmekte, bagajları tutulmakta, pasaport ve bilet kontrolü yapılmakta, çevredeki metal düşmü, formali görevliler deniriyarın garajlarını sunusalmaktadır. Uçağın gelişi, gidişi, konusunun diğer sistemlerden farklılık yaratacağı doğaldır. Ancak 1920'lerin, 1930'ların uçaklar trenleri kadar rahat değildi. Ayrıca havaalanları şehirlerin dışında olması da problemleri yaratmaktaydı. Anna çağımızın rahatsız edici çevre kirliliği olarak değeri emililen motor gürültüsü o dönemlerin övüne kaynağıdır.

Uçakların sefer hızlarını artırmak, coğrafi engellere meydan okuması, güvenli, koridor ve kapasite artırıcı gelişmeleri izlenmektedir. Otomobil ve uçaktaki paralel gelişmeler trenle ulaşım 3. plana itmiştir.

Şehirlerde yerleşim yaygınlaşmaya, nüfus artmaya başlayınca, hava ulaşımının diğer ulaşım sistemleriyle bağlantıları daha rahat kurulur hale gelmiştir. Havaalanları ve giderek havalimanları kana ulaşım sistem-

lerinin transferi noktaları olma niteliği kazanmıştır.

Havalimanları ve alanlarıyla ilgili olarak yapılan tarihsel araştırmalarda her liman için görece benzerlikler görülmektedir.

- Havalimanlarının yerleşimleri farklıdır ama yapılaşmalar, forklasyon değişiklikleri hiçbir zaman tutarlı değildir.

Her yeni liman zamanının en yeni ve en modern öncüsü olarak tasarlanır, ama çok kısa bir sürede ticarimalla, kilitlenmeye er bağlar, yapım süreci sırasında yeni teknolojiler ortaya çıkar ve yeni liman bittiği zaman modası geçmiş hale gelir.

- Her liman havacılık teknolojilerindeki değişimlere uyumak durumundadır. Gelişimlere uyumak zorundadır.

- Her teknoloji havalimanlarının gelişmesine öncülük eder.

Bu faktörler neden / sonuç ilişkisi ile birbirleriyle bağlıdır. Havalimanı tasarımı, işletimi ve kullanıcılara olduğu kadar uçak imalatçıları ile de birlikte çalışarak karardarı oluşturma an vazgeçilmez bir koşuldur.



PERIOD: 15-11-2012-14-11-2013 00:00:00 - 00:00:00

Türkiye'de benzeri olmayan satış sonrası hizmetler, ekonomik kullanım, bol ve orijinal yedek parça ise Renault klasikleri... Ve bütün bunlar bir araya gelince Renault 19 Avrupa Hatchback birçok otomobil "arsesinde" bırakıyor. Arkada kalınsayın, RENAULT-WAIS Yetki Satıcılarına gelin, Renault 19 Avrupa Hatchback'i tanıyın. Renault 19 Avrupa Hatchback yıllarca yeni gelecek, jenerasyon yıllarca yaşatacak.

RENAULT
YASANACAK
OTOMOBİLLER

BIRGEN-AIR B757 KAZASI

6 Şubat 1996
günü B-
757 uçağı lokal saat
23.47'de sahilden 5
mil uzaklıkta
okyanusa düşmüş ve
7200 feet (~2200m)
derinliğe
gömülmüştü. 28
Şubat 1996 günü
uçığa ait uçuş ve ses
kayıtlarını taşıyan
DFDR (Digital Flight
Data Recorder) ve
CVR (Cockpit Voice
Recorder) bu
derinlikte bulunarak
su üstüne çıkarıldı ve
ABD
Washington'daki
NTSB (National
Transport Safety
Board) laboratuvarına
götürüldü.

Bu 2 alatten elde edilen
bilgilere ve yapılan in-
celenmelere göre:

- B757 uçağı TC-GEN
koyuncak isimli uçak en son
16 Ocak 1996 tarihinde ha-
kim görmüştü.

- Uçak, 23 Ocak 1996
gününe kadar muhtelif se-
ferler yapmış ve o tarihten
beri seferi olmadığı için
uçmuyordu. (14 gün).

- Uçuş öncesi herşey
normaldi.

- Take-Off için koşarken
80 knot sürat okunduğun-
da kaptan kendiliğinden
ki sürat saatinin (AIR SPE-
ED INDICATOR) çalışma-
dığını gördü.

- Uçak T/O'ya devam etti
ve kaptan gerekli sürat
ikazlarını 2. pilotun (P/O)
yapmasını istedi.

- F/O gerekli sürat bildir-
me işlemlerini yaptı, uçak
yerden kesilerek tımanışa
başladı. Yine herşey nor-
maldi.

- Kalkıştan 2 dakika ka-
dar sonra uçak 4700 feet
irtifaya tımanırken uçuş
kumandaları anormallliği
ile ilgili olarak RUDDER
RATIO ve MACH/AIRSP-
ED advisory ikazları alındı.

- Birim takip eden 1 da-
kika içinde pilotlar kendi
aralarında bu ikazları mü-
nazara ettiler.

- Kule ile yapılan konuş-
malarda uçak veya uçuş ile
ilgili bir sorun olduğu hak-
kında mahumet verilmedi.

- Pilotlar yine kendi ar-
alarında sürat saatlerinin
farklı değerler göstermele-
rini konuşarak ne yapılma-
sı gerektiğini araştırırken,
bu farklı değerler AUTOPI-
LOT ve OVERSPEED WAR-
NING sistemlerini etkile-
meye başladı.

- Uçak, AUTOPILOT ile
uçuşuna devam etti. Kap-
tan sürat saati hala yanlış
bilgi vermeye devam edi-
yordu.

- Pilotlar yine problemi
münazara ettiler, ancak ko-

nuşmalarının şekli ve
DTR bilgileri uçuşun artık
olağandışı olduğunu göste-
riyordu. Bir taraftan
OVERSPEED ikazı alınır-
ken, diğer taraftan STICK
SHAKER (STALL) alınmaya
başlandı ki, bunlar birbiri-
leri ile zıt olaylardı.

- Overspeed problemi si-
gorta çekerek düzeltilirken
F/O, süratin düştüğünü bil-
dirdi.

- Uçakta 3 adet AIRSP-
ED INDICATING sistem
var ve kokpit ekibi bu
üçünü birbiri ile karşılaştı-
rma yapmadı.

- Kaptan süratin 350 knot
olduğunu söylerken YER
RADAR uçağın süratinin
220 knot'ın altında oldu-
ğunu kaydetmişti.

- DFDR'a göre uçuşun
son 1 dakika 11 saniyesi
kontrol dışı idi.

- Yine DFDR'a göre mo-
torlar ve diğer muhtelif sis-
temler normal çalışıyorlar-
dı ve değişik uçuş koman-
da manevraları yapılmıştı.

- 30'dan fazla uzmanın
yaptığı incelemeler, olayın
Pito Tüplerinden birinin tu-
kanmış olmasından kay-
naklandığı inancını sağ-
lamlaştırmıyor.

- Bu durumu B 757 simü-
latöründe tekrarlandı ve
yukarıdaki şartlar görüldü.

**Araştırmalar devam et-
mekte olup kesin rapor
yayınlanıncaya kadar
daha yapılacak çok iş ol-
masına karşın uçmayan
uçakların PITO TÜPLERİ-
NİN muhafazalarının ta-
kılmalarının ne kadar
gerekli olduğu akıldan
çıkarılmamalıdır.**

ÇEVRE DOSTU BİLEN EGZOST YEŞİLİ VE SİZİ KORUR



BİLEN EGZOST A.Ş.

sağlam temellere oturmuş yapısı, genç dinamik, yeniliğe açık, bilgili kadrosu ile

otomotiv yan sanayiinde örnek kuruluş...

THY PERSONELİNE %20 İNDİRİM UYGULANMAKTADIR.

Fabrika: Yukarıdudullu, Organize Sanayi Bölgesi, Gençoğlu, Caddesi, 81260 Ümraniye - İstanbul / TÜRKİYE

Tel: (216) 364 59 58 - 59 / 415 95 26-27 Fax: (216) 364 36 62

Servis: Beşiktaş, Oto Sanayi Sitesi Girişi, Beşiktaş - İstanbul Tel: (216) 361 10 92

Unutmayınız! Doğru takılmış bir egzost %10 yakıt tasarrufu demektir.

Gürültünün Kaynakları

Çevre gürültüsü üzerine araştırma yapan Dr. Rosen ve arkadaşları, gürültüden uzakta yaşayan Afrikalı kabilelerde yaptıkları araştırmalar sonucunda, 80 yaşındaki yerlilerin, 16 yaşındaki bir gencin sahip olabileceği kadar duyarlı işitme sistemleri olduğunu belitledenmiştir. Bu da, gürültünün insan kulağına işitme duyarlılığını zamanla nasıl azalttığını göstermektedir. Şehirdeki gürültü kaynakları ile endüstriyel gürültü kaynakları, insanların işitme duyarlılıklarını üzerinde olumsuz etkiler. Sokak, caddeler, trafik (karayolu, deniz, hava) ve eğlence gürültüleri şehirdeki gürültü kaynakları arasındadır.

Gürültü kaynakları genellikle doğal ve yapay gürültüler olarak ikiye ayrılır. Doğal gürültülere yarıdağ patlaması, yağmur şimşek, rüzgar, deprem ve sualtı gürültüleri (depremlerin neden olduğu) örnek verilebilir.

Yapay gürültülerden ise, insanların herhangi bir biçimde ürettiği gürültüler kastedilmektedir. Eğlence gürültüleri, inşaat, sanat, elektrikli ev aletleri, şehir içi oyun sahaları, gürültüleri, mekanik gürültüler, uçak araba, trafik endüstri, bomba ve top atışı gibi gürültüler yapay olarak üretilmektedir. Gürültünün sağlığı tehdit ettiği kişiler otomobil, tekstil, metal, çelik, kağıt endüstrisi çalışanları, uçak şirketlerinin elemanları, pilotlar, traktör ve kamyon sürücüleri, demiryolu çalışanları, bisikleti, makarna, yemeklik yağ fabrikaları ve içki şişelenmesinde çalışanlar, tersane ve maden işçileri gibi olabilir.

GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİ

-2-

Gürültünün Azaltılması İçin Önlemler

Gürültü sonucu toplum sağlığı açısından önemsenmesi gereken bir hızla büyümektedir. Bu durum, makineleşmenin yaşama giderek daha çok girmesinden kaynaklanmaktadır. Makineleşme elbette ki gereklidir, ancak makineleşme gerçekleşirken beraberinde getirdiği sorunlar hesaba katılarak, toplum sağlığı için gereken önlemler alınmalıdır. Bir sorunun çözümünün başlangıcı, bu sorunun varlığını kabul etmektir. Gürültünün azaltılması ile ilgili bilinen ilk önlem İsa'nın doğumundan 600 yıl önce, Eski Roma'da alınmıştır. Araba taramaları ve kazalar uatalarının çok gürültü yaptığı farkedilince, bu işyerleri yönetimin tarafından şehir dışına taşınmıştır.

Gürültünün azaltılmasında başarılabilmek için iyi bir planlama, düzenli yapılan teknik ve yasal kontroller gereklidir. Bunların birlikte yürütülmesi gürültünün kontrol edilebilmesini sağlar. Endüstriyel kuruluşlar, zehirli atıkların kontrollü ve makineleyle ilgili önlemlerin yanında, gürültünün kontrolüne yönelik önlemler de almalıdırlar. Diğer mesleki hastalıklara karşı nasıl korunmak gerekiyorsa, çalışanlar işitme kaybına karşı da kendilerini korumayı öğrenmelidirler. Endüstri yöneticileri, çalışanlar ve hatta, gürültünün sadece görülür yaratan bir etken olarak değil, işitme kaybına da yol açan önemli bir etken olduğu konusunda eğitilmelidir. Gürültünün neden olduğu işitme kay-

ın, diğer meslek hastalıklarından daha yüksek maliyetle sahiptir. Maliyet derinince, işitme eksikliği, çalısana veriler azaltır, azalan verim, artan kaza oranı, iletişim zorlukları gibi konular düşünülmelidir. Alınacak önlemler, parayı değil işitmenin korunmasına yönelik olmalıdır.

Gürültünün azaltılması için alınacak önlemler, atmosfer özelliklerine, iklimin durumuna (ısı, rüzgar, nem, yağış, rüzgar gibi), gürültünün yayılma alanının geometrik biçimine, gürültü kaynağının toprağa olan uzaklığına, toprağın yansıtma ve emme özelliklerine ve bitki örtüsü bulucup bulunmadığına bağlı olarak değişir.

Şehir planlaması yapılırken, endüstriyel gürültü kaynaklarının ve otayolların yaşam alanlarından ayrı tutulmasını sağlay-

İstanbul'da bazı semtlerde ve Avrupa'nın bazı şehirlerinde yapılan gürültü ölçüm sonuçları

Yer - CİTİDÖ Mikrom (dB)	
Yenişehir	61,6
Harmanlı Bulvarı	70-80
Fatih 70	
Şişli-Bağcıköy	75-78
Ataköy	75
Göztepe	65
Kadıköy	63-64
Hazretler	
Yeşilköy	74-75
Flora Sahil Yolu	85
Şişli-Kadıköy	74

Şehirler	
İstanbul	72,5
London	73,8
Stockholm	68
Roma	80
Madrid	82,5-83

cak uygulamalara özen gösterilmelidir. Gürültü ile ilgili yasal önlemler Amerika'nın bazı şehirlerinde alınmaya başlanmıştır. Ancak birçok ülkede bu sorun henüz yeterince gündeme alınmamıştır. Güney Kaliforniya'da, bazı otoyollara desibelmetreler konularak, sadece hız limitini aşanlar değil, gürültü limitini aşan araçlar da trafik tarafından durdurulmaktadır. Avrupa'da bazı ülkeler, trafik karayolu gürültüsü ile mücadelede daha fazla kaynak ayırmaktadırlar. Almanya 825, Hollanda 190 ve Fransa 250 milyon Fransız Frangı ile bu ülkelerin başında gelmektedir. Ayrıca, ikametgah olarak kullanılan binalarda ses yansıtmayan malzemelerin kullanımına gidilmesi ve mimaride akustiğe daha çok önem verilmelidir.

Yüksek sesle müzik yayını yapılan eğlence yerlerinde, içerideki ses düzeyinin devamlı işitme kaybına yol açabileceği uyarısı vardır. Ama bu tip uyarıların işitme kaybı tehlikesini ne ölçüde azaltabileceği tartışma konusudur.

Gürültünün azaltılması sağlayan en etkili yöntemlerden birisi de bitkilerin kullanımıdır. Bitkiler özellikle ağaçlar, çeşitli gürültülerin ve yüksek frekanslı seslerin azaltılmasında aşırı bir biçimde etkin rol oynarlar. Sesi emme ve yansıma özelliklerinden dolayı bitkilerin gürültüyü kontrol edebilmesi ve farklı akustik özelliklerine sahip olması, şehir ve çevre düzenlemelerinde etkili bir biçimde kullanılabilirlerini sağlamaktadır. Geniş yapraklı ağaçlar ses emme özelliklerinin çok zayıflığına rağmen, sesi da-

ğıtmada ve yaymada çok etkili diler. Ayrıca bitkiler, yerel iklim üzerinde olumlu değişiklikler yapmaları nedeniyle sesin yayılmasını da 'dayı' olarak da kontrol altına almış olurlar.

Havaalanı ve otoyolların çevresinde yeşil kuşak oluşturulduğunda, gürültü büyük ölçüde azaltılmaktadır. Caddenin kenarına sık olarak dikilmiş yeşil bir cırt çöp kamyonu gürültüsünü 10'da kadar azaltabilir. Bu tip bir bordür, yol tarafına kısa bitkiler, kaldırım tarafına yakın olan kesiminde ise daha uzun bitkiler kullanılarak düzenlendiğinde, gürültü etkili bir biçimde azaltılabilmektedir. Kısa bitkiler yerine sık çalılar, uzun bitkiler yerine ağaçlar kullanılabilir.

Otoyol, gürültüsünün perdenlenmesinde, yüksek ağaçlardan oluşan 1-10 m kalınlığında bir barın kurulması uygundur. İklim yol arasında çalı ve ağaç karışımı iklim yapıldığında, iki tarafı gelen trafik sesi bitkiler tarafından yutulmaktadır.

Yakında sözü edilen bu tampon ağaçlandırma sistemi ayrıca, sıcaklığın korunmasını, hava kirliliğinin azaltılmasını sağlayarak, rekreasyon alanları oluşturulmasına yarayacak ve estetik açıdan olumlu katkıda bulunacaktır.

Yeşil kuşak oluşturma yöntemi havaalanlarında da kullanılmaktadır. Tabii teknik olanaklar ölçüsünde, sesi kaynağından azaltmak ilk tercih olmalıdır, ama bunun gürültü sorununu çözebileceğine inanmak da doğru olmaz. Havaalanı gürültüsü için en uygun çözüm havaalanlarının ev ya da işyerlerinden en az 10 mil (17km) uzağa yapılmasıdır.

Gürültü kirliliği ve tehlikeleri konusunda, toplumların özellikle de genç kuşakların bilinçlendirilmesi gerekmektedir. Kirlilik sorunlarının tümünde olduğu gibi sorunun çözümü eğitim ve yönetimden geçmektedir.

30 Ocak 1988 / Zehra Özer



Mevsimsel insan davranışlarına tesir ettiği ve hatta bir kısmı psikiyatrik hastalıkları belirli mevsimlerde artırdığı, tıp kitaplarında eskiden beri yer alan konudur.

Halbuki, mevsimlere göre farklılaşan, sadece psikolojik değilken olmayıp, birçok fiziksel rahatsızlıklar da benzerlerini yani belirli dönemlerde gösterirler.

Bu bakımdan, insanın ruhi ve bedeni dengelerini değiştiren bu durumların pilotlar üzerinde tesir ederek, uçuş emniyetini tehdit edeceği aşikardır.

Bizi özellikle ilgilendiren ve sıklıkla gündem üzerinde durmaya değer olan ruhi ve bedeni rahatsızlıklar şöyle sıralanabilir:

1. RUHSAL ETKİLER

a. Bahar Yorgunluğu:

İnsanları ilkbahar aylarında tabiatın meydanına gelen değişikliklerden etkilediği, özellikle beyefendilerde ani canlanma sonrası, ruhsal olarak kendilerinde de bir canlanma hissedebildiği gibi, tam tersine bir umutsuzluk havasına girerek boğucu bir yorgunluk hakim olduğu bir yorgunluk haline bürünebileceği eskiden beri hipotez olarak sunulmuş ve yaygın kabul görmüştür. Emarencisi durumundaki reaksiyon zamanı da uzamıştır.

Bu durumun, uçuş personeli yüklediği en az dört tehlike söz konusu:

1. Gecelerin kısine girdiği vurdurdaymaz rüzgar ve boğucu ısı sonrasındaki belki de kendine aşırı gıver duygusunun da artması eklenerek hata yapma riskinin büyümesi.

2. Aynı zamanın beklenen personelde de aynı zamanda ortaya çıkması sebebiyle aslında iki kanna çıkması.

3. Bahar aylarında, yurtdışına hava şartları göz önüne alındığında, günlük hayatı ilkbahar aylık olarak planlanan uçuşların birdenbire artması ve pilot başına düşen uçuş saatinin yükselmesi.

4. Uçuş emniyeti riskinin ayrıca büyümesine, sıcak tesiri de eklenince reaksiyon zamanını uzaması sonucu, emarencisi durumlarda tehlikenin artması.

b. Cyclic Depresyon:

Hiponani olarak da bir edilen ve psikiyatrik tedavi gerektiren rahatsızlıklar en az iki sene sine ile ve sezertin alu aynı kapsayacak şekilde duygusal durumunda bozukluk (gökkünlük veya tıskınlık) ile karakterizedir. En çok sorunu harda havalarda da ilkbahar aylarında başlar. Bu gibi vakaların dıştan tespit edilip

İLKBAHAR VE YAZ AYLARININ UÇUŞ EMNİYETİNE TESİRLERİ

M. Şahin UĞUREL

psikiyatri doktoruna sevk edilmesi gerekir. Zira kişi rahatsızlığını kendi içinde duyuramaz dışa vurduğu halde sadece bir insan karakter ve kişilik bozukluğu ya da "kötü huylar" olarak değerlendirilir ve psikiyatride beşvurması gerektiği pek akla gelmez. Örnek belirtiler olarak; ani öfkelenme, bir hoş uçuşa ani reaksiyon gösterme, bir anının değeri tutulması, herşeye aşırı özülmeye, davranışlarından düşen bir parça olması, değersiz olduğu duygusuna kapılma, ümitsizlik gibi belirtiler sayılabilir.

Bu gruba giren uçuş personelinin emarencisi varsayarak tsiyonca da uçuş talimatlarına uygun, sıkı takip ve gözetim görevlerini heral etmektedirler.

2. FİZİKSEL ETKİLER

a. Mevsimsel Alerji Hastalıkları:

Bazı saman nezlesi geçireli (burun akıntısı, göz kızanması ve sulanması, burun kaşıntısı, yüzde dolgunluk hissi) kendini gıcık ve boğaz kaşıntısıyla gösteren boğaz alerjiler, hıfızlara süren kuru öksürük ve yer yer şiddetlenerek bel bağanlık öksürükle kendini gösteren bronş alerjileri, dilte yaygın ve ka-

bank kızarıklarla görülen kurdeşen tipi alerjiler, ilkbahar ve yaz aylarında artış gösterir. Zira bu aylar bir kısmı yabon veya yabancı olmayan bitkilerin çiçek tozları ve tohumlarını havada uçuşturduğu ve hassas bireyleri etkilediği aylardır. Bünyesinde olarak duyarlı olmayan kişilerde bu belirtiler görülmez.

b. Streptokok Anjini Tabir Edilen Bademcik İltihapları:

İlkbaharda, meningokok bakterisinin sebep olduğu salgın menenjitler ilkbahar ve yaz aylarında daha sık görülür. Menenjitten şüphelenilmesine sebep olacak en önemli şikayetler ateş, koma, gırtlak bulantılığı, baş ağrısı olup muayenede, kişi boynunu eğerek çenesini göğsüne değdirmekte zorluk çeker, zira şiddetli ense ağrısı duyar.

c. Mide Bağırşak Ülsörleri:

Bilinmeyen bir ritme bağlı olarak mide asidi salgılanmasındaki artışa paralel şekilde ilkbaharda artar.

Ayır ayrıştı Derisi



TOPTAN SATIŞIMIZ MEVCUTTUR.

Trabzon'a ister kara, ister deniz, ister hava yoluyla gidin; kentin Karadeniz'le nasıl içiçe geldiğini fark edeceksiniz. Karadeniz yalnız yüksek dağlarla birlikte kendi sarmalayan köpük köpük bir mavilik değil; tarih, müzik, el sanatları ve mutfak biçiminde bir kültür olarak Trabzon'un ayrılmaz bir parçasıdır.

Trabzon ve çevresinde tannı, fındık, çay, mısır ve tütün ağırlıklıdır; balıkçılık ise ay mevsiminde yaygındır. Trabzon'da el sanatları, küçük ölçekli üretimin önemli bir bölümünü kapsar. El sanatlarının başlıcaları, yorgan, kar yola takımı, perde, dantel el işi heybe, sal, peştemal, baş örtüsü, kilim ve halı üretimiyle dokumacılık ve kumaş üzerine işlemler; ahşap oyma ve marangozluk işleri; bakır, madeni çaya ve silah işlemeciliği; deri ve kurdura imalatı ile bir bilezik türüne adını verecek kadar gelişmiş kuyumculuk işleri olarak sayılabilir.

TARİH

Xenophon önderliğinde İran seferine çıkan onbin askerden geriye kalanlar, Karadeniz kıyılarına ulaştığında, bir ağzdan coşkuyla bağırmış: "*Thalassa, thalassa!* (deniz, deniz!)" (Anabasis IV, 8). Bugün, yemyeşil doğası, pırl pırl denizi ve tertemiz havasıyla Trabzon kıyılarını göçerler de aynı coşkuyu paylaşıyorlar. İşte bu kıyılarda Miletlikler, MÖ 7. yüzyılda bir koloni kurmuşlar ve masayı andıran şekiller üzerine oturduğu için adına **Trapezus** demişler. Kent önceleri Roma İmparatorluğu'nun, imparatorluk ikiye bölününce de Bizans'ın hakimiyeti altında kalmış. Daha sonra Komnenite Krallığı'nın merkezinde yer alan Trabzon 1204-1461 yılları arasında Pontus Krallığı'na başkentlik yapmış.

1461 tarihinde Fatih Sultan Mehmet tarafından Osmanlı İmparatorluğu'na katılan Trabzon, zaman içinde tek sancaklı eyalet merkezi olacak kadar gelişmiş, şehzadeliğinde Yavuz Sultan Selim'e ev sahipliği yapmış, bu arada Kanuni Sultan Süleyman'ın da doğum yeri olmuştur. 1. Dünya Savaşı sırasında iki yıl yakın Rus işgali altında kalan şehir, 1918 yılında kurtarılmıştır. Trabzon bugün, Karadeniz bölgesinin en büyük sanayi, turizm ve ticaret merkezi konumundadır.

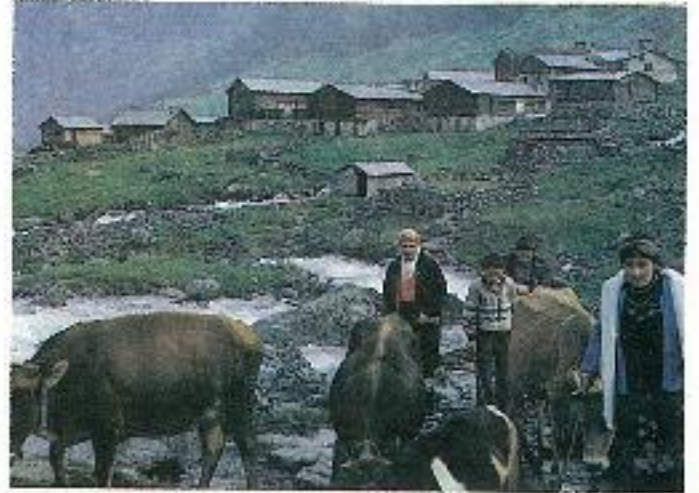
TARİHİ YAPILAR

Abdullah Paşa Çeşmesi: 1884 yılında Trabzon Valisi Abdullah Paşa tarafından ampir usulünde yapılan çeşmenin ön yüzü motiflerle süslü mermer kaplıdır.

Atatürk Köşkü: Soğuksu tepesindeki köşk, Atatürk'ün Trabzon ziyareti sırasında kaldığı bi-

Sayırsız güzellik ve medeniyetin doğayla kucak kucağa yoğrulduğu yer:

TRABZON



na olup, tarihî vasiyetnamesini yazdığı yer olması dolayısıyla ayrı bir öneme sahiptir. Köşk bugün müze olarak kullanılmaktadır.

Ayasofya Kilisesi: 1263 yılında Bizans İmparatoru VIII, Paleologs tarafından yaptırılmıştır.

1577 yılında camiye, 1957 yılında müzeye çevrilmiş olan kilisenin dışı geometrik motiflerle, içi fresklerle süslüdür.

Kızlar Manastırı: Maçka'nın 30 km doğusunda, 615 yılında doğal bir mağaradan oyularak yapılmış bir Bizans kaya kilisesidir. Hacı İlyas Manastırı olarak da bilinir. 93 basamaklı bir merdivenle çıkılan manastırın içi renkli fresklerle süslüdür.

Sümela (Meryem Ana) Manastırı: Maçka'nın 19 km güney-doğusunda, Altındere köyü yakınlarında dik bir yamaçta, 406 yılında, Hristiyanlığın ilk dönemlerinde, dağ gövdesinin içine oyulmuş gizli bir tapınak olarak yapılmıştır.

Bir kale görünümündeki Sümela manastırı vadiye 100 basamaklı dik ve dar merdivenle bağlıdır. İki kat toms olmak üzere altı katlı ve 72 odalı bu manastır 14x40 m boyutlarında 17 metre yüksekliğindedir. İçindeki odalar fresklerle süslenmiş olup, ressam Lukas tarafından yapılmış olan Meryem Ana resiminden dolayı Meryem Ana Manastırı olarak anılır.

FOLKLOR

Erkek- Ta Çelekten burayı
Geldi hakikter seni

Kız- Geri çevirdumları
Sen seviyiden beni

Erkek- Öyleyse ne üzersin
Seni kalpten seveni

Kız- Çok daha seveceksin
Mahşeri bekleyeni

Kız- Dayı sakallı dayı
Sakalin şeytan yayı

İhtiyar- Yollar üstüne gezer
Sakallilerin payı

Kız- Dayı ihtiyarladın
Sıkarnasın tokayı

İhtiyar- Dayiyi öyle görme
Vutur deksan okkayı

1. Erkek- Gemi yüzmez karada
Rasgelmez her sırada

İkimuz bir arada
Olalım muhakeme

2. Erkek- Benim sıra atamaz
Bak şu karamma

Benim beratama
Karar verdi mahkeme

Bunlar Trabzon yöresinin ünlü atışmalarından örneklerdir. Bu yörede, özellikle Ol, Çaykara ve Sürmene ilçelerinde çok canlı bir anama geleneği vardır. Bu atışmaların Doğu Anadolu Bölgesinde görülen aşık atışmalarından farkı, gruplar arasıncı yapılması ve kemençe ile ka-

val kullanılmasıdır. Atışmalar genellikle düğünlerde, imceelerde ve "Yayla Ortası" denilen şenliklerde yapılır.

Trabzon'da halk giyim, gelenek, oyun, müzik ve kendine özgü yemekleriyle çok zengin bir kültüre sahiptir. Özellikle "horon" adı verilen halk dansları uluslararası bir üne kavuşmuştur.

Yöresel yemekler içinde hamsinin özel bir yeri vardır. Hamsi ızgara, hamsi çatalması, içli tava, hamsi kuşu hamsili pilav yöresin simgesi haline gelmiş bu lezzetli balıka yapılan yemeklerden sadece birkaç tanesidir.

YAYLALAR

İl sınırları içindeki toprakların yalnızca %10'u düzlük olduğundan, Trabzon bir yaylalar cennetidir. Bu yaylalardan en önemlisi olan Kadırga'ya yaz aylarında sürekli araç baktırır. 2300 rakımın bu yaylada her yıl Temmuz ayında şenlikler düzenlenir. **Sazalanı, Kiraz, Iapazan, Maçkaoba, Kalındağı, Mavra** yöresinin başlıca yaylalarıdır. Bu yaylaların yanı sıra, Sümela Manastırının güney ve batısında yer alan **Armutluk, Kirantaş, Ayraksu, Zivayde, Kurugöl, Mesaros, Turoba, Kasapoğlu, Camilboğazi, Ortaoba ve Devchoynu** yaylaları da bulunmaktadır. Ayrıca yayla turizminin gelişmeye başlaması ile birlikte, Trabzon il sınırları içinde beş bölge turizm merkezi olarak ilan edilmiş ve bu merkezlere su, elektrik, telefon, konaklama ve altyapı hizmetleri ulaştırmak için çalışmalarına başlanmıştır.

Bu turizm merkezleri şunlardır:

Maçka-Şolma: Şolma yaylasının (rakım 1600) çekirdeğini oluşturduğu alanda, Kulındağı, Maura ve Fıyanoy yaylaları yer alır.

Tonya-Erikbeli: Sazalanı, Kadırga ve Çama-ohası yaylalarını desteğinde 1800 rakımlı Erikbeli yaylasından oluşmaktadır. Mızraklısu ve Çingiraklısu'yu da buradadır.

Akcaabat-Karadağ: Karadağ yaylası (rakım 18890). Akcaabat'ın güneybatısında bulunmaktadır. Ayrıca şifalı olduğu rivayet edilen Ayeser suyu da bu bölgededir.

Çaykara-Uzungöl: Trabzon'u 96, Çaykara'ya 20 km uzaklıktaki Uzungöl, Hacızen deresi yatağında 1250 m rakımında yer alır. Göl kenarında bungalovlar mevcuttur.

Araklı-Pazarcık: Pazarcık yaylası yakınlarında turizm merkezi olarak belirlenmiştir.

Trabzon çevresindeki tüm yaylalar karadeniz bölgesine has lale, sevilir ve gürgen ormanları ile kaplıdır. Yemyeşil çayır, kır çiçekleri ve özellikle mor renkli orman gülleri (gomar) ve sarı zafra çiçekleri de göz kamaştırıcı bir doğaya sahiptir.

Ah Ali Magazine

BÜYÜK TÜRK KURULTAYININ ANIMSATTIKLARI

Yılmaz ÜLGER
Kapitan Pilot

İkibinlere dört kala, Türk Kurultayındaki demir dövecük BRIGNEKON Destanının yâsatılması, kavay veriyor insana. Milattan önce 8000 yılından bu yana, devlet kurup hükü yaşamış bir millet olduğumuzu Çin yazıtlarından öğreniyoruz. Ezozyara uğramış töre lodimizi yaşama geçirmek unucü ve isteği ilizleniyor içimizde. Yönetimsel Türk rörelerinin üç temel prensibinin (Könülik, Uzluk, Tüzük) aralık, iyilik, eşilik olduğunu Yusuf Hacıacip 1026 yıl önce KUTADGU BİLİĞ adlı eserinde yazmış.

Bugün Türklerin ana yurdu neresidir diye bir soru sorsak, buna her ortanda, Ortaasya cevabı verilir. Halbaki Ortaasya, yapay coğrafik bir terim ve soyut bir kavramdır. Binlerce yıldır Türklerin özyurdu, anayurdu Türkistan adıyla anılır. Çin Seddinden Ural Dağlarına ve Karadenize kadar uzayan, Sibirya'nın güneyindeki Türk yurdunun güneyini Tibet, Hindistan ve Pakistan çevreler. Türk tarihinin, Türk kültürünün beşiği, 24 Türk boyunun Anavatânının ismi Ortaasya değildir.

Hafızalardan ve siyasi haritadan silinmek istenen Türkistandır. Günümüzde doğu batı olarak ikiye ayrılmış olan Türkistan, koca bir yöredir, coğrafi bir terim olan olan Ortaasya ile özdeşleştirilmez.

Uluslararası ansiklopedik bir değer olan "WEBSTER" lüğün; dünyadaki ana dilleri, 22 dil ailesi olarak ele alır. Türkçe, 24 değişik lehçesiyle Ural-Altay dil ailesidir. Böylece, Altay Dağları ile Ural Dağlarının arasındaki bölgenin coğrafik ve sosyolojik bakımdan tarihi, Türk yurdu olduğu vurgulanmıştır. Bu yörenin adı Ortaasya değil, Türk yurdu'dur. Türk ilidir.

1994 yılında Süleymaniye'de toptiplenen Kaygarlı Mahmut Sempozyumunda Muzaffer ÖZDAĞ, jeostratejik bir bildiri sunmuştu. Uzun yıllar ızteliğini yitirmeyecek bir bildiriydi, şunları dile getiriyordu:

Birbirine bitişik üçü kıta kümesi olan Asya-Avrupa-Afrika bloğunun toplam yüzölçümü, 85 milyon kilometrekaredir. Üzerinde dünya nüfusunun %60'ından fazlası yaşayan yüzölçümü ise 44.4 milyon kilometrekaredir.

Ortalama nüfus artışının %1.8 olduğu düşünülürse 2000 yılında bu oranı %66'ya ulaşacağı görüldü. 1991 rakamları ile 3 milyar 155 milyon olan bu nüfusun %35'i yani

dünya nüfusunun beşte biri Çin Halk Cumhuriyeti'nde yaşamaktadır.

Çin nüfusuna her dört yılda bir, Fransa'nın nüfusu kadar insan eklenmektedir. Ekonomik yönden de hızlı bir kalkınma ivmesi kazanmış olan Çin, ulaştığı bu %10'luk kalkınma hızı ile, yakında dünyada ikinci süper güç olacaktır.

Bin yılı aşkın bir süre, Çinko tacihî Türk yurdunu birbirinden ayıran sınır olan Çin Seddi, bugün Çin'in omadığıusunda kalmıştır.

Umsatları iyi değerlendiren Çin, 45 yıl önce Doğu Türkistanı işgal etmiştir. 1.850.000 kilometrekare yüzölçümü ile Türkiye'nin iki katından büyük olan Doğu Türkistan, binlerce yıllık Türk yurdu'dur. Bugün Doğu Türkistan Türkleri sessizce tarih sahnesinden silinme tehlikesi ile karşı karşıyadır.

Sovyetler Birliği'nin dağılması, Çinin kuzeyi ile batısında büyük bir kuvvet boşluğu yaratmıştır. Çinin kuzey sınırının Sibirya tarafında sekiz milyon insan yaşamasına karşılık, bu sınırın Çin tarafından 100 milyon Çinli yaşamaktadır. Çinin kuzay ve batı yönünde daha da genişlemesi söz konusudur.

Jeopolitik ve jeostratejik güç dengelerindeki değişimi, Türk ülkelerini ve Türk varlığını ciddi bir tehdit karşısında bırakmıştır. Çinin bilimsel ve teknolojik gelişimi, yayılması, bütün Asya ile Avrasya'yı denetimi altına alması ihtimalini gündeme getirmiştir.

Tibet, Moğolistan ve Doğu Türkistan halkları azınlık durumuna düşürülmenin dehşetini yaşamaktadırlar. Çinin batıya doğru yayılmasının engellenebilmesi, TÜRK-RUS işbirliğinin önemini ve gerekliliğini ortaya koymuştur.

Samimi ve deri gödüşlü bir dostluk ve işbirliği oluşturulmadıkça, bağımsız devletler böyle bir anlayışla şekillenemedikçe, sadece Rus gücü ile Çinin yayılması durdurulamayacaktır.

SAFT	: Emniyetli
SAFETY	: Emniyet
<i>Flight Safety</i>	: Uçuş emniyeti
SAG	: Eğilmek, bükülmek, sarmak
SAME	: Aynı, upkısı
SAMPLE	: Örnek, numune
SANDSTORM	: Kum fırtınası
SATELLITE	: Uydur, peyk
SATISFACTORY	: Tamam edici, yeterli
SAW	: Testere, bıçkı
SCALE	: Ölçek, ölçü, cetvel
SCAN	: İnceden inceye gözden geçirmek, taramak (ekran)
SCATTERED	: Hava 4/8'e kadar kapalı (meteoroloji)
SCAVENGE	: Süpürme, toplama, emme
<i>Scavenge Pump</i>	: Emiş pompası
SCHEDULE	: Tablo, cetvel, program
SCHEMATIC	: Şematik, bağlama şeması
SCIENCE	: Bilim
SCOPE	: Teleskop, mikroskop
<i>Boroscope</i>	: Delik mikroskobu. (Örnek: Küçük bir delikten mikroskopla girilerek motorun iç kısımlarının kontrol edilmesi)
SCREEN	: Ekran, Elek, süzgeç, ızgara, kafes
SCREW	: Vida
SEAL	: Sızdırmaz conta, Mühür, fok balığı
SEARCH	: Araştırmak, aramak
SEAT	: Oturma yeri, koltuk
<i>Seat belt</i>	: Emniyet kemeri
SECOND	: Saniye, ikinci
SECTION	: Bölüm, kısım
SECURITY	: Güvenlik, emniyet, teröriz
SEGMENT	: Bölüm, parça, dilim
SELECT	: Seçmek, ayırtmek
<i>Selector valve</i>	: Seçici valf
SEMI-AUTOMATIC	: Yarı otomatik
SENSITIVE	: Hassas, duyarlı
SEPARATE	: Ayırmak, ayrı
SEQUENCE	: Sıra, ardılık, dizi

Hazırlayan: Hidayet KAPKAÇ

ÜYELERİMİZİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI OLDUĞUMUZ YERLER

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

KIP MAĞAZALARI

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

METRO GROSSMARKET

Derneğimiz'den tütün edebileceğiniz alışveriş formlarıyla tüm grossmarketlerden alışveriş yapabilirsiniz.

PIERRE CARDIN ERKEK GİYİM MAĞAZASI

Peşin alışverişlerde %15 indirim.

- *Galleria Ataköy
 - *Osmanbey/Sair Nigar Cad. No:91
 - *Bakırköy/İstasyon Cad. No:16 İstanbul
 - *Çankaya/İzmir Fevzipaşa Bulvarı No:17/F
 - *Galleria Samsun
 - *Gaziantep /Mütercim Asım Cad. No:11
- (Osmanbey Mağazamızdan yapılacak alışverişlerde 5 ay vade)

BİLEN EGZOST

%20 indirim.
Fab: Yukarıcağıllı Organize Sanayi Bölgesi,
Gergoğlu Cad. Ümraniye İST. Tel: (216) 364 59 58/59 - 415 95 26/27
Servis: Bostancı Oto Sanayi Girişi İST
Tel: (216) 361 10 92

YENER KUNDURA

%20 indirim.
Halaskargazi Cad. Toprak Pasajı, No:301/106
Şişli Tel: 232 95 24
Mada Cad. Caferağa Mh. Çadırca İlhan: No:6
Kadıköy/İstanbul Tel: 346 63 20

KOSOVA ET LOKANTASI

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

GEÜŞİM BİLGİSAYAR & İLETİŞİM SİSTEMLERİ
Cep telefonu aksesuarları, bilgisayar sistemleri, işyeri-otel seslendirme, evişyeri alarm sistemleri, faks ve santral sistemlerinde %5 indirim
Tel: 552 4762 - 503 9455

YKM YENİ KARAMÜRSEL

YKM'de peşin alışverişlerde %10 indirim vadeli alışverişlerde peşin fiyatına 4-6-8-10 ay vade
İstanbul Beyoğlu, Büyükköprümece, Eserler, Fatih, Kadıköy, Sultanahmet, Şişli, Pendik, Üsküdar, Yalova
YKM Pazarlama Eski Büyükdere Cad. No:34
Adana Fevzi Çakmak Cad No:95/A
Ankara Kızılay, Ulus
Erzurum Cumhuriyet Cad No:34
Gaziantep Mütercim Asım Cad. Körükcü Sak
İzmir Bornova, Konak
Malatya İnönü Cad. No:120
Samsun Osmaniye Cad. No:26
Trabzon Kunduraçılar Cad. No:104

Her türlü mobilya ve dekorasyon işlemlerinde %15 indirim
Tel: 592 5019
Yeni Mh. İnönü Cad. No:94 K.Çekmece İstanbul
İskit Yarı

ENDER MAĞAZALARI

Peşin alışverişlerde %10 indirim, kredili alışverişlerde 6 dönemdeki kampanya şartlarına göre 4-6-8-10 aya kadar vade imkanı
Ender Bakırköy İstanbul Cad. No: 61 Bakırköy
Ender Aksaray N. Kemal Cad No: 2 Aksaray
Ender Beyoğlu İstanbul Cad. No: 189 Beyoğlu
Ender Saydam Saydam Cad. No: 40 ADANA
Ender Çakmak Çakmak Cad. No: 136 ADANA
Ender Mersin Hastane Cad. No: 38 MERSİN

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



THY Teknik Bakım Servisi Dünya Çapındadır. Türk Hava Yolları'na ait bütün teknik servis tesisleri, en modern bir düzeyde. İktisadi, İcma, Z.M. Kuvvet, Delta gibi dünyanın büyük havayolu kuruluşlarının uçaklarına tuzak bakış, teknik servis ve vedeli servis olarak hizmet Türkiye'ye veriliyor. Fikri olarak, son gelişmeleri izleyen deneyimli mühendis ve teknisyenler, ekipman olarak dünyadaki en gelişmiş sistemler.

Bakmadığımız

uçak

yok...



TÜRK HAVA YOLLARI

Türk Hava Yolları'nda

Türk Hava Yolları, 60 yıllık deneyimi, A-340, A-330, B-737, B-747 gibi uçakların her türlü bakımını en geniş ölçeğe ve en yüksek standartta, en modern düzeyde First Class, Business Class uygulamalarıyla hizmetleri bütün Türkiye'ye, bütün dünyaya ulaştıran bir havayolu ağıdır.

Yatırımlar, yenilikler, uçuşlar, hizmetler, her şeyin en iyisi.

Dünya çapında, siz de varabilirsiniz.

BEN TÜRKİYE İÇİN UÇARIM!

