

UTED



AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 9 • SAYI-ISSUE: 101 • NISAN-APRIL 2000

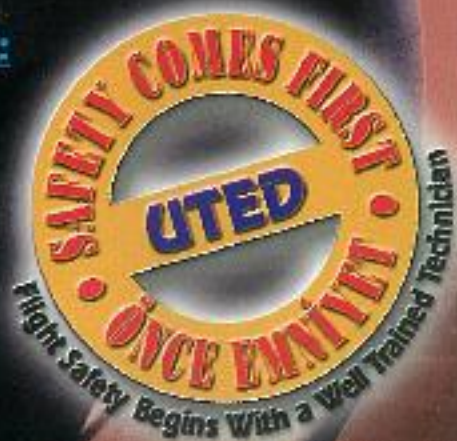


Flying Fauna & Flora

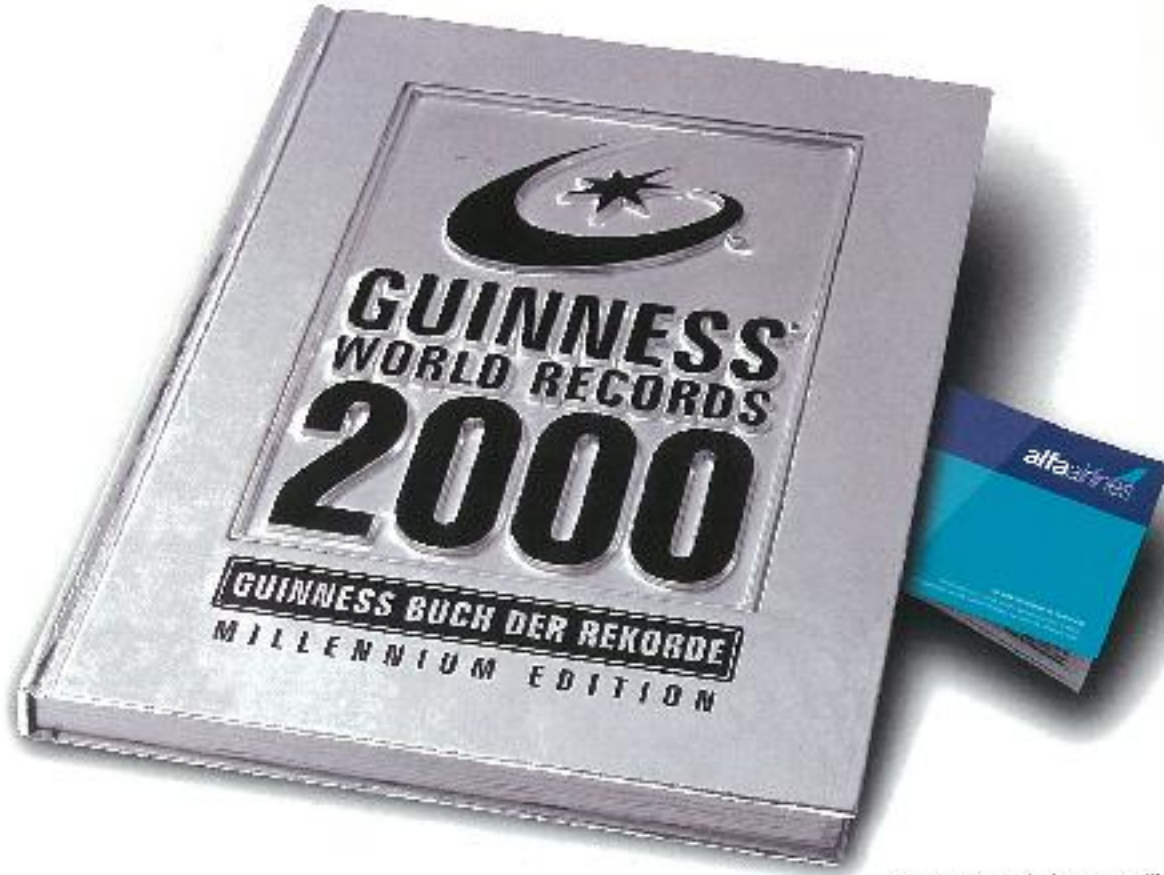
Shangai-Pudong

UÇUŞ NOKTALARIMIZ:
BAKÜ

UTED ON-LINE
www.uted.com



yerimiz ayrıldı...



70 insan, 70 kültür, 70 dil, 70 renk,
Alfa Havayolları'nın "Ulusların Uçuşu"
(Flug der Nationen) projesiyle,
23 Ocak 1999'un ilk saatlerinde bir araya
geldi.

Göklere başı, dostluk ve sevgi uçuydu,
70 dünya vatandaşı, aynı anda,
geleneksel Türk misafirperverliğini yaşıdı.

Farklı uluslardan insanlar kucaklayan
bu uçuşumuzla, Guinness Rekorlar
Klubu'nda da yerimiz ayrıldı.

alfahavayolları

Fatih Caddesi No:21 Güneşi • İstanbul 34460 Tel: (00212) 650 88 48 Faks: (00212) 657 58 66 72



Sözleşmeli Personel

Bildiğiniz gibi, ulusal havayolumuz THY'nin personel alım politikası, Özelleştirme İdaresi Başkanlığından onay alınmadan yapılmadığı için, şirket yönetiminin personel ihtiyacını, *part-time* denilen ama *full-time* çalışan bir sistemin yanında, sözleşmeli ya da taşeron firmalardan alınan elemanlarla karşılamaya çalışmaktadır.

Takat, uçak teknisyeni branşındaki eleman ihtiyacı, ancak sözleşmeli statüde çözülebilmektedir.

Konumuz sözleşmeli personel olacağı, bu sorunu biraz açmak gerekiyor. Yaptığımız Toplu İş Sözleşmesi gereği bir takım yıl içerisinde 6 aydan fazla çalıştırmamayan bu personelde çok büyük sorunlar yaşanmakta, kadroya geçirilmeleri veya başka bir alternatif çözümü bulunması gerekmektedir. Aksi takdirde bu sorun devam edecek gibi görünmektedir.

THY'nin, gün geçtikçe gerek filo, gerekse tarife olarak artış kaydetmesi, yeni kaliteli eleman ihtiyacını da beraberinde getirmektedir, bu kapasite artımına en büyük teknik desteği veren bu lisanslı, nitelikli ve bilgili gençler; diğer bir çözüm bulunamazsa, Temmuz 2000 den Ocak 2001'e kadar kaybedeceğe benziyoruz.

THY Yönetiminin bunun farkında olduğunu ve tüm güçleri ile bu sorunu çözmeye çalıştıklarını bilmekteyiz.

Aksi takdirde bu potansiyelin kaybedilmesi, hem şirketimiz hem de ülkemiz sivil havacılığı için büyük kayıp olacaktır.

İmzalandıkları sözleşme gereği açık mesai olarak çalışan ve ekstra mesai ücreti alamayan bu arkadaşlarımız, üstüne üstlük aldıkları çok düşük ücrete rağmen 8+ olarak çalıştırılmaktadırlar. Bu arkadaşlarımızın kadroya geçirilmeleri ideal çözüm olacaktır, olmadıkça en az 6 ay dışarıda kalmak zorunda olacakları bu sözleşmeli, şimdiden büyük bir huzursuzluk içerisinde 'ne olacağız?' kaygısı gütmektedirler. Her an dışarıdan bulunamayan bu kaliteli personelin kaybı kendilerinden çok şirketimizi zor duruma sokacağından, sezon açılırken bu arkadaşlarımızı başka şirketlerde iş aramalarını için onları rahatlatacak bir çözüm önerisinin Temmuz 2000 beklenmeden sunulması gerekmektedir. Bu sorunun çözümü kadro olamazsa, Taşeron firma üzerinden, kadro karşılığı bir ücretin (10 3 A) verilebilmesinin yanında kadrolu personelle aynı haklardan faydalanmaları iş barışı için düşünülmelidir.

Aksi takdirde aynı işi yapan sözleşmeli ve kadrolu personel arasındaki ekonomik, sosyal farklılıklar, her iki grubu da rahatsız etmeye devam edecektir.

Saygılarımla.....

Contractual Personnel

You are certainly aware of, our national airlines THY, trying to react the personnel necessity by the employees workings as *part-time* but actually *full-time* workers, in addition to employees taken by subcontractor firms due to not having to approval of Personellization Employee Administration Presidency.

But, the necessity of plane technician branch can only be solved by subcontractor employees.

We are having several problems due to not have the employees work more than 6 months in a year according to employee contract, and it is obviously seen, the problem keeps on if not altering the employees to permanent, or not found any alternative solutions. THY, with the increasement of fleet and tariff costs brings together the necessity of capability employee, and in this situation we are like to lose the licenced, educated and attributed employees from July 2000 upto Jan 2001.

I certainly know, THY administration is aware of the subject and trying to solve the problem with its all power.

Otherwise, losing this potential will be a great loss for our firm and Civilian Aviation in our country.

According to contract, the employees working permanent not having extra cost for overtime works, and working as 8+ despite of the small amount they are having.

The best solution is to turn the employees mentioned above into permanent status, if not the employees will be aware of to be off for 6 months, which puts them in uneasiness situation and will wonder the result.

The loss of the employees, which can not be found all the time, would put our firm in hard position then the employees on the season time, the solution recommendation concerning employees not to seek any job, must to present without waiting July 2000.

If the solution is not permanent status for employees, at the same time, from the subcontractor firm against a permanent cost (10 3 A) given to, making them work having the same rights with permanent employees, must be considered for business solution.

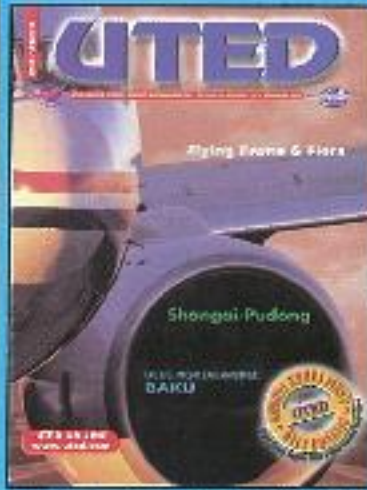
Otherwise, the economic and social differences between the permanent and contracted employees, will keep on disturbing both groups.

Respectfully,



Sefa İnan / Başkan
UTED President

İçindekiler / Contents



YAYIN NO: 100 / Sayı: 101 / NİSPLERİ: 2000

UTED AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI NÜDÜRÜ:
SERAY INAN

GENEL KOORDİNATÖR:
KEMAL AKKAYA

REKLAM: HAKKARİ İLİŞKİLER
KEMAL AKKAYA

YAZI KURULU:
26. Caya İsmi, Kpt. Akın Diler, Emrah İsmi,
Hicriye Kaplan

KATKIDA BULUNANLAR:
Nurhan İ. Aksoy, İsmail Özer
YÖNETİM YERİ:
İsmail Özer, Dilek Apt. No: 14 Kat:5
Daire:5 Sakarbaşı/İstanbul
Telefon: (0212) 542 13 00 / 542 29 74
Fax: (0212) 542 13 71
E-mail: (0212) 542 13 23
E-mail: (0212) 542 13 23
Web Site: www.uted.com
Webmaster: Korhan Kuvak

YAPIM:
Dilek İsmi, İsmail Özer, İsmail Özer, İsmail Özer
ve diğer editörel hizmetler
editör: İsmail Özer, İsmail Özer, İsmail Özer

Genel Koordinatör: İsmail Özer
Redaksiyon: Dilek İsmi, İsmail Özer
Dilek İsmi, İsmail Özer
Telefon: (0212) 542 13 00 / 542 29 74
Fax: (0212) 542 13 71
E-mail: (0212) 542 13 23

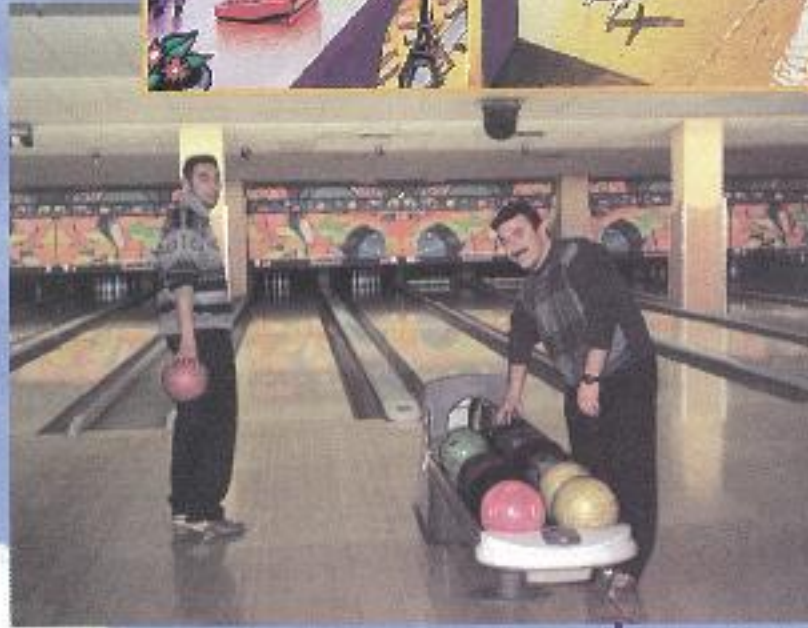
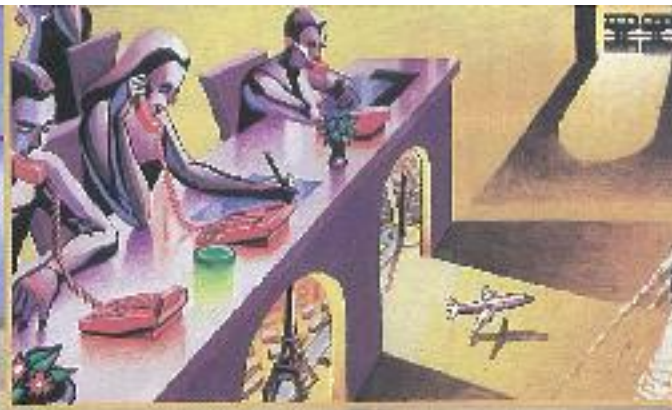
REKLAM AYRIMI VE FİYAT ÇIKIŞLARI:
Genel Koordinatör: İsmail Özer

BAŞLI VE ÇİLTİ:
İsmail Özer, İsmail Özer, İsmail Özer

UTED AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR
UTED AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR
UTED AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR

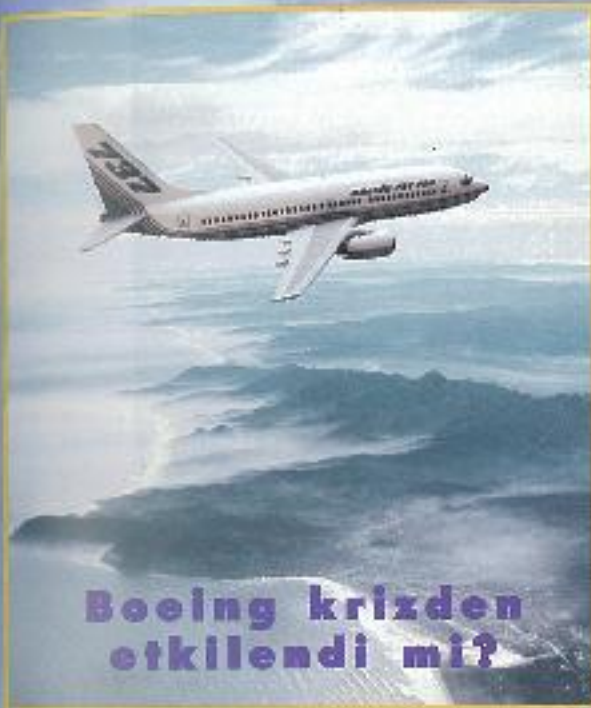
• Gündem	3
• İçindekiler	4-5
• Haberler	6-11
• Shanghai Pudong	12-13
• Geleceğe Dönüş	14-15
• DC-3	16
• GAYE	17
• İlkbahar	18-19
• Bitki ve Hayvan Hava Taşımacılığı	20-23
• Kabin Hava Konforu	24
• Görüş	29-31
• Bakü	32-35
• Uçak Kaza ve Olayları	36-37
• Neden ve Nasıl Diye Sorgulamak Üzerine	38-41
• Alaska Airlines MD-83 Kazası	42-43

- Soru-Yanıt 44
- Kültür Sanat 45
- Teknolojide Yenilikler 47
- Anlařmal  Tesisler 48



Güzel Sözler 49

• Bulmaca 50



Boeing krizden etkilendi mi?



BAKÜ





15'ini teslim alan Türk Havayolları, Şubat-Mayıs ayları arasında 7 adet Boeing 737-800'ü daha filosuna katacak.

Boeing'in BDT'deki ilk müşterisi: Türkmenistan

Boeing uçağı sipariş eden ilk Bağımsız Devlet Topluluğu (BDT) şirketi olan Türkmenistan Havayolları, filosunu genişletmek üzere başlattığı programa Boeing 757-200'lerle devam etme kararı aldı. Türkmenistan Havayolları'nın yeni uçağı, geçtiğimiz aralık ayında imzalanan 67 milyon dolarlık anlaşma uyarınca, 2001 yılının Ocak ayında teslim edilecek.

Türkiye'nin Komşu Ülkelerinin Havayolları da Boeing'i seçiyor

Türkiye'nin komşusu olan ülkeler de filolarını Boeing ile güçlendirmeye karar verdi. Türkmenistan Havayolları 757-200 siparişi verirken, Yunanistan'ın Olympic Havayolları'na Avrupa'nın ilk 717-200 uçağı teslim edildi.

1997 yılının sonunda 26 adet Boeing 737-800 siparişi veren ve bugüne kadar

Boeing 717'lerin Avrupa'daki ilk müşterisi: Yunanistan

Yunanistan'ın Olympic Havayolları, Boeing uçak ailesinin en yeni üyesi 717-200'lerin Avrupalı ilk müşterisi oldu. Ocak sonunda hizmete giren çift motorlu uçak, Boeing Ticari Uçaklar Grubu'nun Long Beach'teki tesislerinde üretildi.

Ulusoy - Exim işbirliği

Türkiye'nin önemli kargo taşımacılık firmalarından olan Ulusoy, geçen yılın başında başlattığı otomasyon projesinde seçimini yaptı. Ulusoy Kargo 95 şubesinin yükleme ve boşaltma işlemlerini takip edebilmek için büyük bir "yeniden yapılanmaya" gitti. Özellikle yükleme ve boşaltma işlemlerinin on-line takip edilebileceği bir sistem için yatırım kararı alan Ulusoy Kargo, projeyi teknoloji Holding bünyesindeki "exim"e verdi. Exim ise Ulusoy Kargo'nun görüştüğü 6 firmadan sonra ihaleyi alabilmiş. Projenin tamamlanması ile; kargolarla faturaların eşleşmesi sağlanarak yükleme ve boşaltmalardaki hatalar giderilecek. 95 şube merkezle ve dış Dünya ile aynı anda bağlantıda olabilecek.

Şubat ayında yayınlanan bulmacamızı doğru olarak çözenler arasında yaptığımız çekilişte; ödülü, Sayın Muzaffer ÖZTÜRK kazanmıştır. Gösterdiğiniz yoğun ilgiden dolayı teşekkür ederiz.

UTED Dergi Yazı Kurulu



A3XX 2005'de uçuşuyor

Airbus yıl sonu değerlendirme toplantısında dünyanın en büyük yolcu uçağı olacak A3XX'in 2005 yılında uçağını açıkladı. Uçağın bire bir ölçekteki

mock-up'ı şirketin ana merkezi Toulouse'da yıl sonuna kadar tamamlanacak. Yaklaşık 800 kişinin çalıştığı projeye şimdiye kadar 500 milyon dolar harlandı.

Airbus'ın hesaplarına göre; jumbo jet pazarının gelecek 20 yılda 1.200 uçağı ihtiyacı var. Ayrıca, kapasitesi 80 tonun üzerinde de 300 kargo uçağı ihtiyacı bulunuyor. Airbus bu pazardan en az 665 uçak siparişi almayı hedefliyor. (Hürriyet)

Boeing krizden etkilendi

Amerikalı imalatçı Boeing için 1999 yılı siparişler açısından verimsiz geçti. Bunda uçak kazalarının da olumsuz etkileri oldu. 1998'e oranla uçak siparişleri yüzde 40 düşen Boeing, geçen yılı 391 siparişle kapattı. Boeing'in yeni nesil 737 ve 777 modellerinin satış başarısını devam ettirirken, 757 ve 767 üretim kapasitesi, düşen talep nedeniyle azaltıldı. Şirketin dev 747 de aynı kaderi paylaştı. Asya ülkelerindeki ekonomik kriz en çok 747'yi vurdu.

Yıl içinde uçak siparişleri alt düzeyde devam ederken, Boeing yıl sonunda önemli bir çıkış yaptı ve 15 Aralık'ta 163 uçak sattıklarını açıkladılar. Havacılık çevrelerine; '1999 için üzgün olduklarını'söyleyen Boeing'in Başkanı Phil Condit, Asya'daki krizin kendilerini etkilediğini, ancak teslimatlar açısından ciddi bir rekor kırdıklarını söyledi. (Hürriyet)



Boeing Türkiye'ye, "15 uçak" ve "1 Bale Topluluğu" getirecek

1992'den beri Uluslararası İstanbul Müzik Festivali kapsamındaki çeşitli etkinliklerin sponsorluğunu üstlenen Boeing, 2000 yılı için anavatanından bir sanat topluluğunu Türkiye'ye getirecek. Boeing'in girişimleriyle festival programına dahil olan Pacific Northwest Ballet, 11-12-13 Haziran 2000 tarihlerinde İstanbul'da sahne alacak.

1972 yılında Boeing kenti Seattle'da kurulan Pacific Northwest Ballet, Amerika'nın ve dünyanın önde gelen dans

gruplarından biri. Topluluğun Atatürk Kültür Merkezi'nde gerçekleştireceği üç gösteriden ikisi, William Shakespeare'in "Bir Yaz Gecesi Rüyası", diğeri ise modern dans gösterisi olacak.





Balnak'ın İspanya atağı

Uluslararası taşımacılık firmalarından Balnak, İspanya ile ticari ilişkilerinin artmasından dolayı bir İspanyol taşıma firması ile anlaşma yaptı. Balnak İspanya'nın önemli taşımacılık firmalarından "Sparper Transport S.A." ile yaptığı anlaşma ile İspanya'da yoğunlaşan ilişkilerini kontrol altında tutabilecek. Balnak'ın yeni partneri kara, hava ve deniz taşımacılığı yapıyor ve İspanya'nın 6 şehrinde ofis ve depolara sahip.



Havacılıkta "İlk"ler:

İlk uçak postası

• İlk resmi uçak servisi, 18 Şubat 1911'de Hindistan'ın Allahabad kentinde, Birleşik Eyaletler gösterileri sırasında gerçekleşti. Henri Pecquet, "Humber-Sommer" tipi uçağıyla, 6 bin mektup ve posta kartını Allahabad'dan alarak 5 mil uzaklıktaki Naini'ye götürdü.

First mail

Airplane

The first official airplane



A340, müşteri tercihiinde rakiplerini geride bıraktı

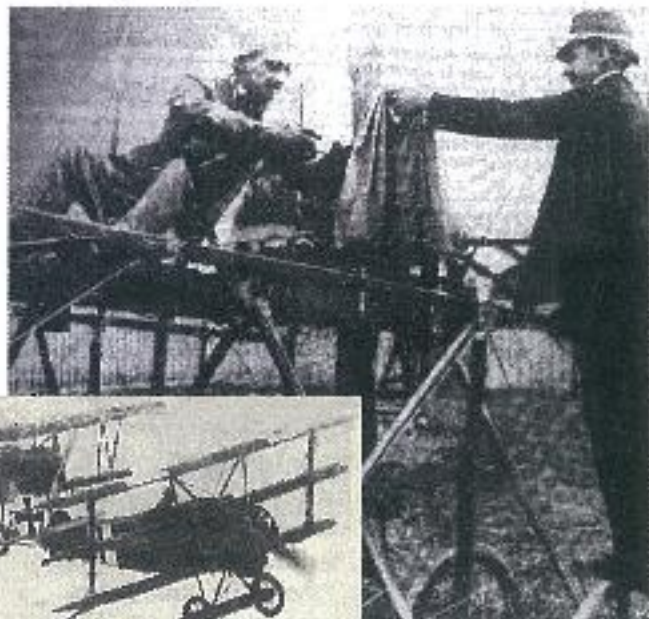
service was realized during United States demonstration in the city of Allahabad of India on February 18th 1911. Henry Pecquet took 6,000 letters and postcards from Allahabad by "Humber-Sommer" type airplane and brought to Naini at a distance of 5 miles.

(Airport Reporter)

•Türk-İtalyan savaşı sırasında, Tripoli'deki İtalyan Hava Kuvvetleri Komutanı Binbaşı Piazza, 23 Ekim 1911 günü "Bleriot XI" türü uçağıyla, Aziziye'deki Türk Birlikleri'nin üzerinde bir keşif uçuşu yaptı.

Bu, bir savaşta uçak tarafından yerine getirilen ilk görev oldu...

İngiltere merkezli pazar araştırma şirketi MORI tarafından gerçekleştirilen bir araştırma, Airbus Industrie'nin A340 modelinin motor ve koltuk konfigürasyonu ile en yakın rakibine kıyasla beşe bir oranda daha fazla tercih edildiğini ortaya koydu. Araştırma, koltuk özelliklerinin ve uçağın genel konfor düzeyinin yolcuların A340'ı tercih etmesinde



önemli bir rol oynadığını gösterdi.

Yapılan araştırmaya göre, business class yolcularının %69 A340'ın business sınıfını; ekonomi sınıf yolcularının %60'ı da A340'ın ekonomi sınıfını tercih ediyorlar.

Kuzey Amerika, Avrupa ve Güney Doğu Asya'dan yılda en az dört kere 7 saatin üzerinde uçuş yapan yolculardan oluşan denek grubu transatlantik uçuşlarda koltuk düzeni ve motor sayısı gibi önemli konularda sorulara tabi tutuldular. Ocak ayında gerçekleştirilen araştırma Airbus Industrie tarafından talep edildi. İngiliz MORI şirketi tarafından tasarlandı ve uygulandı.

Araştırma sonuçları, Business Class yolcuların %91'inin orta koltuklarda üçlü düzenden çok ikili düzeni tercih ettiklerini, sadece %3'ünün üçlü koltuk düzenini talep ettiğini gösteriyor. Bu yüzden A340'ların 2-2-2'lik standart koltuk düzeni, rakip uçak modellerinin orta koltuk düzeninden hoşnut olmayan büyük bir çoğunluğu memnun ediyor. Ekonomi sınıfının düzenli müşterilerinin %76'sı rakiplerinin yalnızca %6'lık bir kesim tarafından tercih edilen beşli düzenden

çok koridorların arasındaki dörtlü koltukları (A340'ların bir özelliği) benimsiyorlar. Yolcular, kendilerini diğer yolcuların arasına hapseden ve koridorlara ulaşmalarını engelleyen koltuk düzenini reddediyorlar.

MORI'nin araştırması, kıtalararası uzun menzilli uçuşlar için görüş bildirenlerin büyük çoğunluğunun 4 motorlu uçakları tercih ettiğini de ortaya koydu.

İlk örneğinden yaklaşık 20 yıl aradan sonra hizmete giren her şeyiyle yeni ilk uzun menzilli yolcu uçağı olan 340, aynı teknik özelliklere sahip diğer A330/340 modelleri gibi aşine kolay rastlanmayan bir yolcu konforu standardı ve oturma düzeni sunuyor.

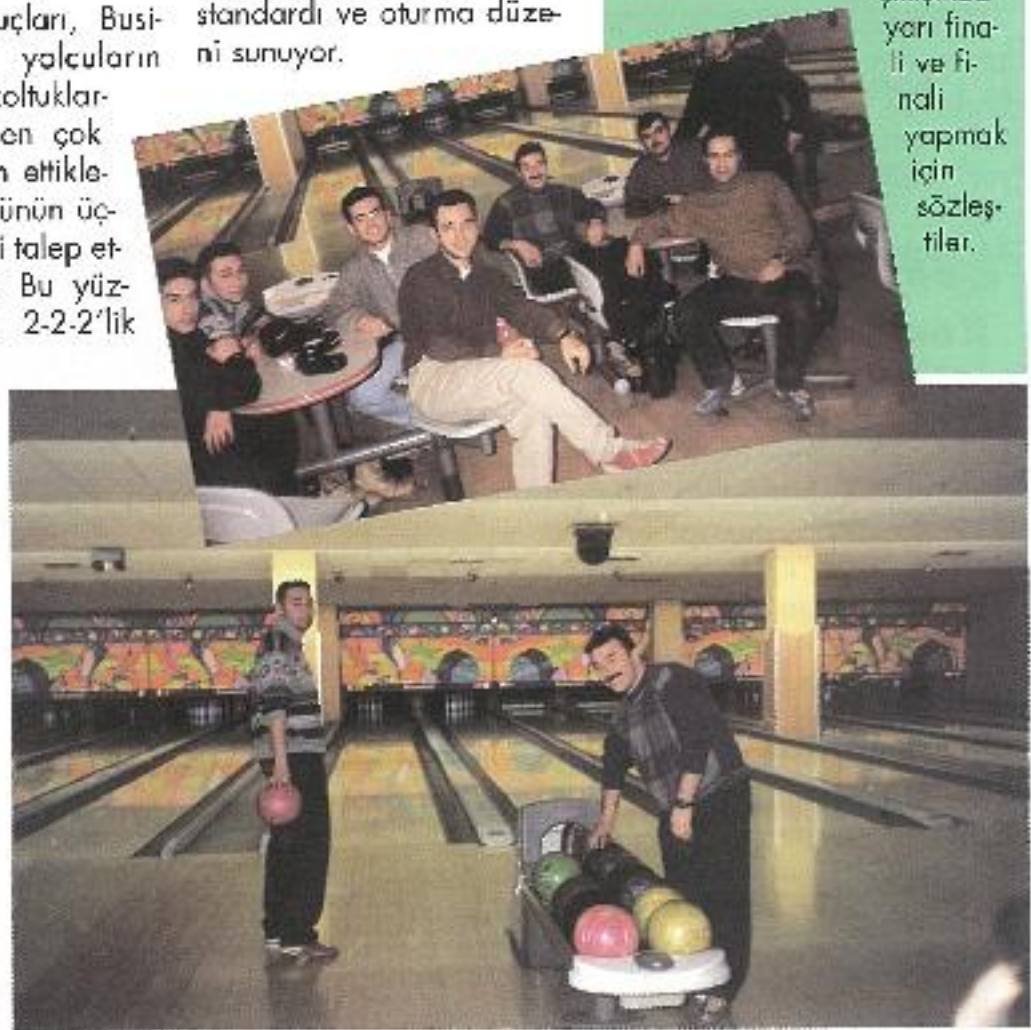
Uçak Teknisyenleri Eğleniyor

UTED üyeleri, iş çıkışlarında sürekli olarak yorgunluk atmak için gittikleri "Galleria Bowling" salonunda bu kez yarıştılar.

Uçak Elektrik Atelyesi çalışanları, kendi aralarında düzenledikleri turnuvanın çeyrek finalinde grup liderlerini belirlemek için kıyasıya mücadele ettiler.

Vardiya çıkışı 4 grup halinde yarışan teknisyenler, hem yorgunluk attılar, hem de sürekli geldikleri "Galleria Bowling" salonunda güzel saatler geçirdiler. Grup liderleri bir sonraki hafta vardiya

çıkışında yarı final ve final yapmak için sözleştiler.





Alitalia, Boeing'i Tercih Etti

Filosunda 118'i Boeing, toplam 157 uçak bulunan Alitalia Havayolları, 5 adet Boeing 747-400 sipariş etti. İtalyan havayolu şirketi, 2001 yılının Mart ayında teslim almaya başlayacağı yeni Boeing 747'lerini, Amerika Uzakdoğu, Güney Afrika ve Avustralya uçuşlarında kullanacak.

Dünyanın en büyük ve en hızlı yolcu uçakları olan Boeing 747'ler, bugüne kadar aldığı 1.318 siparişle, havacılık sektörünün en çok satan çift-koridorlu uçakları unvanını taşıyor. "Göklerin Kraliçesi" olarak adlandırılan 747'ler, 13.480 kilometrelik mesafelerde 416 yolcu taşıma kapasitesine sahip.

Kemerleriniz bağlı kalsın

Mevsim değişikliğinin eşiğindeyiz. Dünyanın bir çok yerinde hava sahalarında pilotlar beklenmedik türbülansla karşılaşılıyorlar. Ve kemerleri bağlı olmayan yolcular uçakları şiddetle sarsan türbülans nedeniyle koltuklarından fırlıyor sağa-sola çarparak yaralanıyor.

Artan türbülans kazaları nedeniyle havayolu şirketleri tüm uçuş boyunca kemerlerin bağlı kalmasını istiyorlar. Geçtiğimiz yıl sadece Amerika ile Avrupa kıtası arasındaki uçuşlarda 78 kaza yaşandı. Türbülans nedeniyle normal uçuş sırasında birden fırlayan ve sonra hızla irtifa kaybeden uçaklarda 224 kişi yaralandı.

Avrupa üzeri uçuşlarda ise kaza sayısı 45

olarak belirlendi. Uzakdoğu uçuşlarında da son bir yıl içinde 165 kişinin yaralandığı, bunlardan sekiz yolcunun hayatını kaybettiği belirlendi. Türk Hava Yolları da uzun bir süredir tüm uçuş boyunca kemerlerin bağlı kalmasını isteyen havayolları içinde yer alıyor. Kabin ekipleri kalkış öncesi yaptıkları anonslarda bunu vurguluyorlar. Özellikle yolcu uyurken bir türbülansa girilmesi durumunda kemerleri bağlı değilse daha fazla yara alıyor.

Bu nedenle siz siz olun tüm uçuş boyunca mutlaka kemerlerinizi bağlı tutun. Kemerinizin gevşek olmamasına, belinizi uygun bir sıkılıkla sarmasına da ayrıca dikkat edin.

(Türkiye)

Mars yolunda yeni bir adım

NASA, Mars'a göndermeyi planladığı astronotların kendi oksijenlerini üretmelerini sağlayan bir aygıt geliştirdi. Aygıtın prototipinin bu ay içinde başarıyla denendiği duyuruldu. Mars atmosferinden oksijen üretecek aygıtın 2001'de Mars Surveyor' alı uzay aracıyla Kızıl Gezegen'e yollanması planlanıyor.

23 Nisan 1923

23 Nisan 1923'de Türk ulusu tarih sahnesine; ezilmişliğin, dağılmışlığın, yıkımların üstesinden gelmiş bir ulus olarak, halkın temsilcilerinin halk adına ülke egemenliğinde ve yönetiminde söz sahibi oldukları, özgür bir ulus olarak çıktı.

1. Temsilciler Meclisi(TBMM) Mustafa Kemal'in öncülüğünde ilk olarak; hilafetin kaldırılarak yerine en iyi halk yönetimi biçimi olan Cumhuriyet'i kurma kararını aldı ve bu günü Cumhuriyetin bekçileri olacak olan gençlere, çocuklarımıza armağan etti.

Kutlu Olsun...

UTED YÖNETİM KURULU



SATILIK TELEFON.....

SHARP-450 (Ericson 388)

2 Adet yedek batarya

1 Adet telefon şarj cihazı

1 Adet batarya şarj cihazı

Aksesuarları ile birlikte satılıktır. Tel: 0532 273 48 14

HAVACILIK SEKTÖRÜ ÇALIŞANLARINA

Bildiğiniz gibi, dergimiz UTED sadece THY değil tüm havacılık camiasına dağıtılan bir yayın organıdır. Her ay düzenli olarak çıkan dergimiz havacılık camiasının çalışanlarına yönelik olmak üzere, bir ilan tablosu yayınlamaktadır. Bu ilan tablosunda satmak veya almak istediğiniz 2. el araba, beyaz eşya, bilgisayar, fotoğraf makinesi v.s gibi ilanların yanında, iş arayanlarla, satın alınmak veya kiralanmak istenen konut ilanları da yer alabilir. Bunun için yapacağınız işlem, sadece dernek faxına ya da e-mail'ine satmak veya almak istediğiniz eşyayı bildirip telefon numaranızı bildirmeniz yeterli olacaktır. Bu uygulama şimdilik ücretsiz olarak yapılmaktadır. Bilgilerinize sunar, ilgileriniz bekleriz.

UTED YÖNETİM KURULU

PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

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



**Low Cost
High Safety
and Reliability
Quality
Services
Experienced
Man Power**

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

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü,
İstanbul Türkiye

Tel : + 90 212 663 7010

Fax : + 90 212 663 7013

e mail : prima@escortnet.com

Shanghai-Pudong Meydanı

Kpt. Akın Diler/THY

Shanghai-Pudong Meydanı'nın 16 Eylül 1999 tarihinde açılması bu şehrin, Asya Pasifik bölgesinin havacılık merkezi olması yönündeki uzun vadeli amacını yerine getirmesine yardımcı olacak.

Meydanın 2000 yılında tam kapasite ile çalışmaya başlaması, Hongqiao International Meydanı'nın yükünü azaltacak ve Shanghai'nin bir numaralı meydanı olmasını sağlayacak.

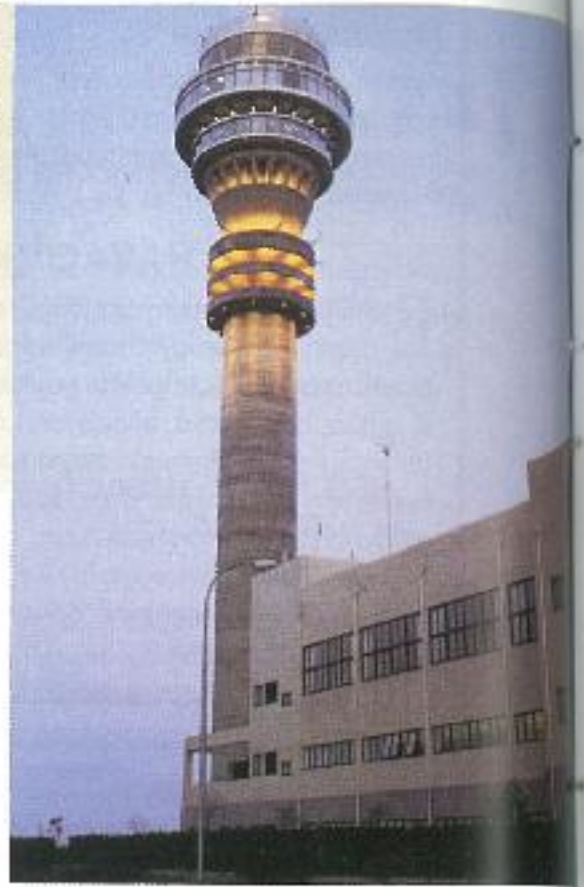
1990-1997 periyodunda Hongqiao Meydanı, yolcu kapasitesinin yıllık artışı %25'ü bulmuş ve 1996'da 12 milyon yolcuya hizmet verilmiştir. İki meydanın 2000 yılında 20 milyon yolcuya hizmet vermesi beklenmektedir. Yeni meydanın maliyeti 13.3 milyon Yuan'ı bulmuştur. (1.6 milyon \$) Pudong'un birinci bölümü, 4000 metrelik tek pist, terminal binası (280.000 m2.) ile açılmıştır. 36 körük, 50 park yeri ve 13 bagaj sistemi ile yıllık 126.000 uçuş, 20 milyon yolcu ve 750.000 ton kargo taşıma kapasitesine hazırlanmıştır. Gelecek için, 4 pist ve 1.2 milyon m2 toplam terminal alanı planlaması yapılmıştır.

ıdır.

Pudong, şehirmerkezi ile 30 km. Hongqiao Meydanı'na 40km. mesafededir. İki meydan birbirine bağlayan expresway Eylül ayında açılmış ve Beijing Shanghai expresway'ne hızlı tren bağlantısı ile Pudong Meydanı'na itibar sağlanması düşünülmektedir. Şehir limanı kargo taşıyan deniz araçlarına, şehir terminalinde deniz yollarına hizmet vermektedir. Meydanın geliştirilmesi ile ilgili maddi kaynakları 3 noktadan temin edilmektedir. 3 milyar yuan Shanghai Belediyesi, 2 milyar yuan SHIA Co. Ltd. ve 327 milyon \$ borçta 10 yıl öde-

mesiz, 30 yıl %2.3 faiz ödemeli olarak Japon Hükümeti, kalan borçlanma State Development Bank tarafından sağlanmıştır.

Shanghai Airlines'ın B-767 uçağını 16 Eylül 1999 tarihli kalkış ile meydan faaliyetine başlatmış, ticari uçuşların 1 Ekim 1999 tarihinde yapılması

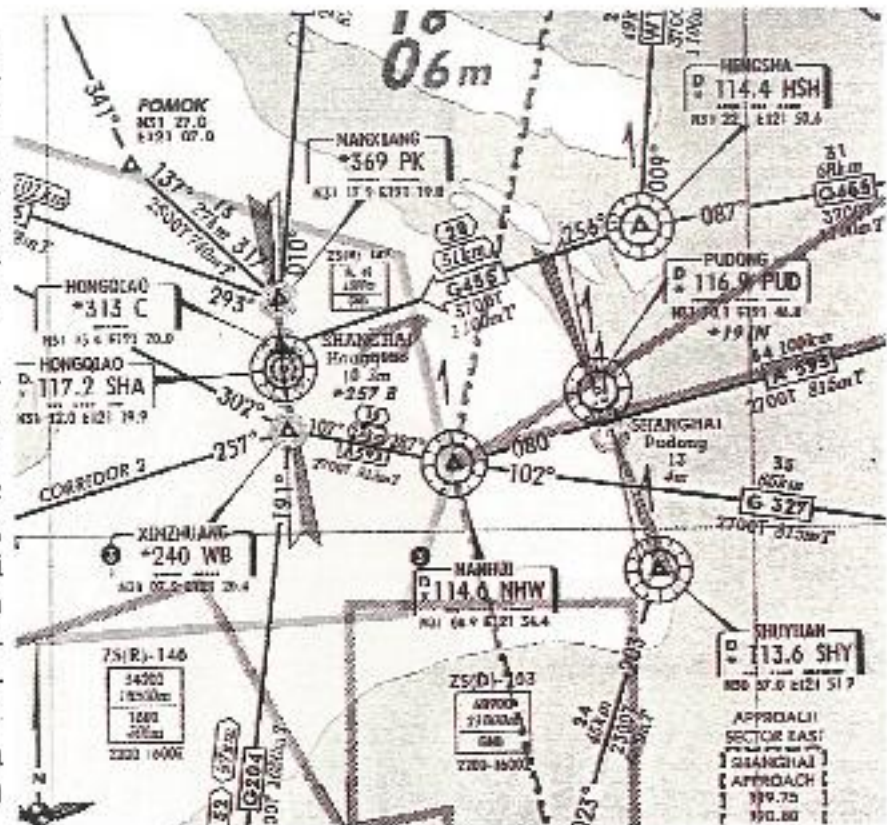


planlanmıştır. Ekim ayında günlük uçuşlar 70-90 arasında limitlenmiştir. Bu sınırlama Mart 25'e kadar 140-160, son baharda ise 180-200 olarak belirlenmiştir. 2001 yılında 6.9-7.6 milyon yolcuya hizmet verilmesi düşünülmektedir.

China Eastern Airlines bu meydana dan haftalık 70 uçuşla iç hat uçuşlarına, Shijiazhuang, Changsha, Wenzhou ve dış hat uçuşlarına Okayama, Fukujiima (Japonya) seferleri ile başlamıştır. Bu planlama Guangzhou, Beijing, Kunming, Xiamen, Paris ve Bangkok hatları ile 107'ye çıkarılacaktır. 2001 yılı ilk baharında Pudong merkezli tüm iç hat uçuşları başlanacaktır.

Shanghai Airlines bu meydana dan günlük 4 sefer ile Beijing ve Guangzhou uçuşlarına, Kasım 1999 tarihinden itibaren de Kunming ve Macau uçuşlarına başlamıştır.

Shanghai Pudong International kargo terminali 1 Ekim 1999 tarihinde faaliyete başlamıştır. Gelişmiş kargo teçhizatı kullanımı ile yıllık kapasitesi 500.000 ton'dur. Kargo terminal yatırımını 479 milyon yuan'dır. Bu üniterin %51 i Shanghai



Airport (Group) Co. Ltd.'in, 5029'ü ile Jin Hai Jet Air Forwarding Co. Ltd.'dir. Üç partner 20 yıllık anlaşma yapmışlardır. Bu çabasına ile ilk defa yabancı yatırımcılara teklif götürülmüştür. Çin'deki Ameco ortaklığından sonra Lufthansa Group'un katılımı çok önemli bir proje olmuştur. Yolcu ve kargo bölümlerindeki kaliteli servis ve yönetim bu meydana Doğu Asya'nın en mükemmel meydana yapacaktır.

Çin'de ilk defa bir şehirde iki International meydana bulunmasından dolayı, Shanghai belediyesi yeni bir idari yapıya ve SAGC (Shanghai Airport Group Co.) Ltd.'nin kurulmasını gerçekleştirecektir. Kurulan Shanghai Hongqiao İnt. Airport

Co. Ltd. Her iki meydana n hareket faaliyetlerinden, Operation and Management Branch Co. ise servis ve destek faaliyetlerinden sorumlu olacaktır.

Pudong Meydanı'nda Phase 1 planlamasının tamamlanmasından sonra büyüme ve geliştirme çalışmalarına her iki meydana için başlanacaktır. Gelecekte takip ünitelerinin/gruplarının kurulması ile faaliyetlerin kalitesi arttırılacaktır.

Her iki meydana dan domestic ve international uçuşlara devam edilecek ve aşağıdaki prensiplere uyulacaktır;

- Uçuşlardaki kesişme ve karşılaşımlar minimize edilerek trafiğin emniyetli kontrolü sağlanacaktır.
- Her iki meydana arasında minimum transfer ile yolcu hizmeti sağlanacaktır.
- İşletme maliyetleri düşürülerek şirketlere hizmet verilecektir.

Objectives of the plan

	Phase 1	Future
Passenger traffic		
Annual	20 million	70-80 million
Peak day	87,000	240,000
Peak hour	7,120	20,000
Cargo traffic (in tons)		
Annual	750,000	8 million
Peak day	2,000	18,000
Aircraft movements		
Annual	226,000	320,000
Peak day	420	1,000
Peak hour	30	80
Terminal building (sq. m)	290,000	1,200,000
Cargo building (sq. m)	50,000	400,000
Aircraft position	50	200
Runways	1	4
(4,000 x 60 m)		

Geleceğe Dönüş

Kemal Kanat

Bundan 20 yıl önce, 2000 yılına girdiğimiz de yaşıntımızda çok şeyin değişeceğini düşünmüştük. O yıllarda TV'de oynayan "Uzay Yolu" ve "Uzay 1999" dizilerinden etkilenmemiş olanımız yok gibidir. Kendiliğinden açılan kapılar, havada uçan uzay gemileri, her problemin dansıldığı dev bilgisayarlar ve yarıp sönen ışıklar bizlere sanki 20 yıl içinde böyle bir yaşıntıya ulaşacağımız gibi bir his vermiştir. Henüz o şekilde hava anaçlarımız, lazer tabancalarımız olmasa da uzay yolu dizisindeki gibi otomatik açılan kapıları artık bir çok yerde kullanılmaktayız. Bilgisayarlar, internet ve cep telefonları da günlük yaşıntımızdaki yerini yavaş yavaş alması ve teknoloji ile paralel olarak gelişmişlerdir. Bunlarda 2000 yılının ve uzay çağıının varlığını hissettiren yaşıntımızı kurgu-bilim filmlerine dönüştüren unsurlardandır.

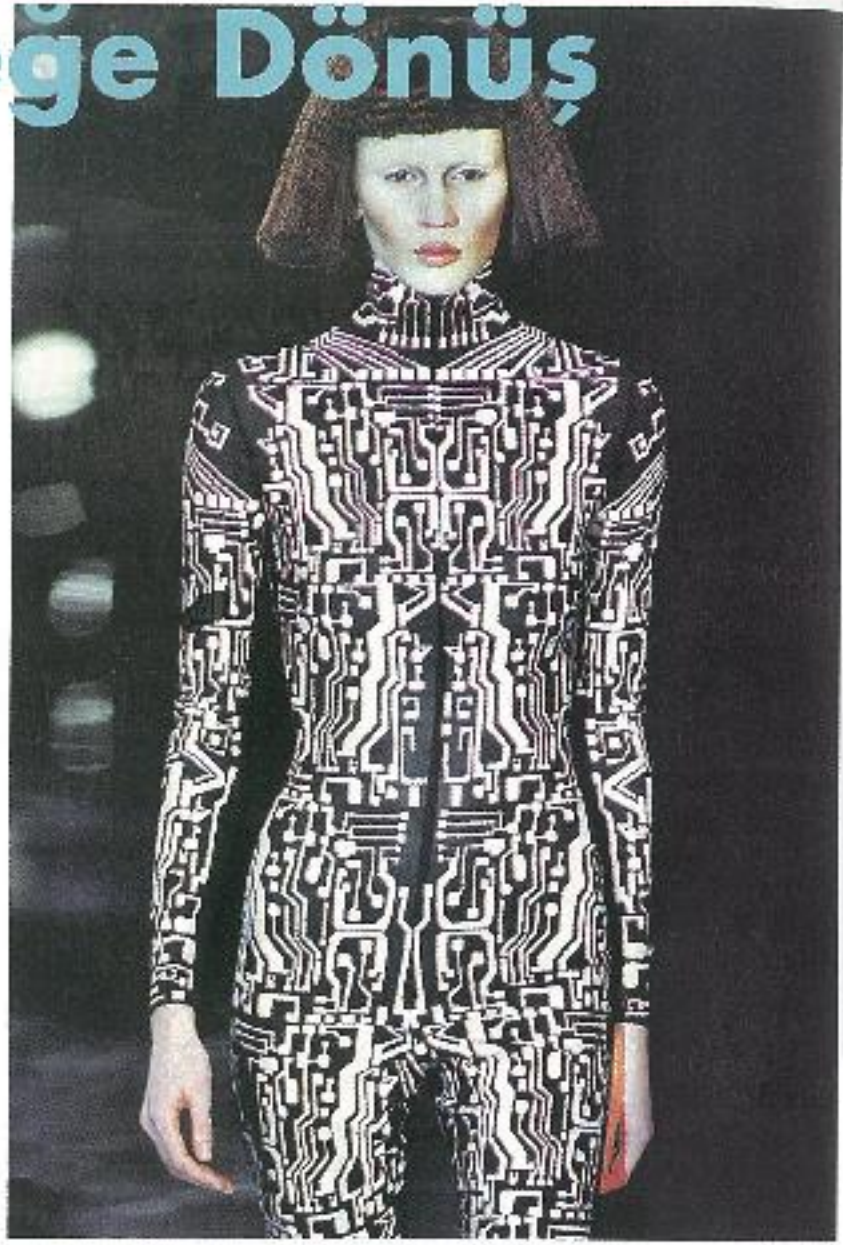
1950'lerde ortaya atılan "Küresel Köy" kavramı için yeterli ortam oluşmuş olsadı eksikler fazlasıyla mevcuttur. Eğer bu eksikliklerde tamamlanırsa küresel köylerde ve bunlara bağlı siber-şehirlerde yaşam tarzımız önemli ölçüde değişerek demektir.

Araçlar, yol ve trafik lambaları kamera ve bilgisayar sistemi ile kontrol edilecek (1). Sürekli açık kalacak olan internete veri hızı şu andaki

standart 56K modemlerin yüz katı olacak (2). Görüntülü telefon sistemi bu yıllarda daha çok artacak ve fiber optik kablolarla bir ağ oluşacak. Böylece tek hat üzerinden yüzlerce görüşme yapılabilecek (3).

Yüzlerce kanallı dijital sistem kablolu yayın ile görüntü ve ses kalitesi artacak (4). Evimizdeki bilgisayar yardımı ile hırsız alarmı (5), veya havalandırma sistemini (6) Dünyanın herhangi bir yerinden kontrol edilebilece-

ğiz. Bir çok kişi için evde, iş imkanı oluşacak, veya işe gitmeye gerek kalmayacak (7). Konağlarla yapılan günlük görevlilikler için dışarı çıkmaya gerek kalmayacak ve internetten veya görüntülü telefonlardan faydalanacağız (8). Herkesin elektronik adresinin kayırlı olacağı bir internet ağı ile evde verdiğimiz bir doğum günü partisine istediklerinizi davet edebileceğiniz, davetiyeleri elektronik posta ile gönderebileceksiniz (9). İnternette ilanı vererek





bebek baltacı arayabileceksiniz (10). Cep telefonu ile yerel bilgisayar ağına girebilecek, bindiğiniz otobüsün geçip geçmediğini, o anda hangi durakta olduğunu öğrenebileceksiniz (11). Otobüslerde durakların ismini ekrandan görüp, bir sonraki durağa olan mesafe ve zamanı bir monitörde görebileceğiz (12). Otomobilinizde ise son trafik raporunu alıp (13), çocukları yuvaya bırakıktan sonra, onları merak edenler yuvanın bilgisayar sistemine girip, video kamera ile çocuklarını görebilecekler (14). Bankalar ve mağazalardan her türlü işlem ve alışveriş bilgisayarda çok kolay (15) olduğu gibi, manava siparişleri ve getireceği saati bildirmek veya kurutemizleyici den kıyafetinizin teslimini istemek mümkün olacak (16). Hastaneler de bağlantı kurularak doktorunuza lacınız için evinizden danışabileceksiniz (17). Çocuklarınızın



okul (18), yada spor (19) aktivitelerini, hatta okuldan spor çalışmalarına gidişlerini bile organize ve takip edebileceksiniz.

Kısacası yaşamımız daha kolaylaşacak ve değerli olan zamanımız daha iyi değerlendirilecek. Kurgu bilim filmleri gibi bir yaşam tarzı için he-

nüz zaman var gibi görünse de saydıklarımızdan çoğunu şu anda zaten yapmaktayız. Bir çok kişi için bu doğal olmayan robot tarzı bir yaşam şekli. Ama durakta otobüs beklerken yerel bilgisayar ağına bağlanıp, otobüsün geçip geçmediğini merak etmez misiniz?

Douglas DC-3 (C-47)

Turan Körez

Ticari havacılığın muhteşem Yaşlı Hanım Efendisi DC-3, DC-1'in daha geliştirilmiş bir modelidir. DC-3, Transcontinental Western Air (TWA)'nın talebi üzerine geliştirildi. Bunun nedeni de United şirketinin Boeing 247 model uçaklar için yaptığı toplu anlaşmaya karşılık vermektir.

İlk etapta 14 koltuklu DC-2 geliştirildi ve bu Douglas Aircraft Company'nin ilk ticari uçak başarmısıydı. Sonra 1934'te American Airlines'ın Douglas şirketini ikna etmesiyle DC-2'den daha geniş 28 yolcu taşıyabilen veya 14 yolcuyla yatabilen bir uçak geliştirmesi için çalışmalara başlandı. Sonuç DST (Douglas Sleeper Transport) veya kısa ismiyle DC-3'lerin üretimi için Douglas şirketi yüzlerce sipariş almasına rağmen, 2. Dünya Savaşı'nın yarattığı uçak talebinden dolayı kısa sürede birlerce uçağın üretimi mite neden oldu.

Resmi veya askeri ismi C-47 Skytrain, C-53 Skytropper yada İngiliz Kralliyet Hava



Kuvvetleri tarafından Dakota olarak anılıyordu.

Bu uçaktan 10.000'den fazla ABD'de üretildi. Bunun yanı sıra özel üretim lisansıyla Sovyetler Birliğinde Lisunov Li-2 adı altında 6.000 adet üretildi. Savaşın bitimiyle arz fazlası mevcut DC-3 uçakları birçok havayolu şirketi ve aslen Hava Kuvvetlerinin temel araçlarından biri olmuştu. Defalarca yerine alternatifler çıkmasına rağmen hep tercih edildi. Bugün, belki 100 adetten fazla DC-3 uçar durumda mevcuttur. 200 kadan sivil uçuşlarda kullanılıyor ve havayollarında çok nadir rastlanıyor. Resimdeki bu DC-3 uçağı Continental Airlines'ın tarih komisyonu tarafından muhafaza edilmektedir. En son Trans Texas havayolları



rında hizmet vermesine karşın ilk sahip olan American Airlines'dır.

DC-3 uçakları Türk Hava Yolları'nda en geniş sayıda (30'a yakın) sahip olduğu ve 1967 yılına kadar uçurulduğu uçak tipidir. 2 adedi (TC-Yol ve TC-Yük) kargo taşımacılığında kullanılıyordu. Bunların bir kısmı kal edildiler, bir kısmında bakımdan geçirilerek yurtdışına satıldılar. DC-3 uçakları 2. Dünya savaşı'ndan sonra Mısır topraklarında satın alınıp yurda getirilmiş, harp yaralıları onarılarak yolcu servisine sunulmuşlardı.

Kaynak: ATW 2000 yılı Takvimi

(Gönüllü Acil Yardım Ekibi)

GAYE

17 Ağustos depremi binlerce insanımızın ölümüne, yaralanmasına ve kaybolmasına, çok büyük yıkımlara neden oldu. Aynı zamanda bu tür doğal yıkımlara ne kadar hazırsız ve duyarsız olduğumuz da ortaya çıktı. Büyük yıkım sırasında ve sonrasında halk kendi sorunlarını kendisi çözdü. Kendi gönüllü kuruluşlarını yarattı. AKUT ve benzeri kuruluşlar, halkın yardımına koşarak, onların tek umutları oldu. GAYE'de bu kuruluşlardan biri. Özellikle 12 Kasım Düzce depreminde çok yararlı çalışmaları olan bu saygın kuruluş, bu sayımızda sizlere tanıtmak istedik. Adı üstünde; "Gönüllü Acil Yardım Ekibi" yani bizlerin yaradığı ve desteklerini gereksiniyor. Belli mi olur, belki birgün biz de onun yardımını gereksiniriz... **UTED YAZI KURULU**

GAYE (Gönüllü Acil Yardım Ekibi) Derneği; 17 Ağustos depreminde fiilen kırtarına faaliyetlerine katılmış olan gönüllülerin bir araya gelerek kurmuş oldukları bir dernektir.

Gönüllü olarak hizmet etmek isteyen insanların katılımlarıyla gittikçe artan sayıda üyeye sahip olan GAYE (Gönüllü Acil Yardım Ekibi) Derneği öncelikle malzeme, teknik araç ve giyim takımları temini üzerinde çalışarak ekipman eksikliği gidermeye çalışmıştır. 12 Kasım Düzce depreminde teçhizatlı olarak kısa süre içerisinde deprem bölgesine ulaşmış ve başarılı çalışmalar yaparak 20'ye yakın vatandaşımıza enkaz altından çıkartmıştır. Yaralıların basit ilk yardım tedavilerini de gerçekleştiren GAYE (Gönüllü Acil Yardım Ekibi), daha sonra yaralıları ambulanslara yerleştirerek hastanelere ulaşmalarına yardımcı olmuştur.

GAYE (Gönüllü Acil Yardım Ekibi), ekipman ve ekipleriyle birlikte kriz masaları ve sivil savunma grupları ile uyumlu ve destekli çalışmalar yaparak yardımcı kuvvet görevini başarı ile gerçekleştirmiştir. İstendiğinde jeneratör ve teknik malzemelerini kriz masalarının emrine vermiştir. GAYE (Gönüllü Acil

Yardım Ekibi) Derneği üyelerinin eğitimi için Sivil Savunma İl Müdürlüğü, Kağıthane İlçe Müdürlüğü ve Kaymakamlığa ile görüşmüş, tanı destek alarak üyelerine eğitim almış ve tüm üyelerini eğitmek için eğitim vermeye devam etmektedir. İl Valiliğimiz de tanı destekleriyle yanımızda olduklarını belirtmiş ve işbirliğini istemiştir. GAYE (Gönüllü Acil Yardım Ekibi) kendi bünyesinde oluşturduğu kriz masası ekibi ile her iki depremin hemen sonrasında deprem bölgelerine yardım organizasyonları düzenlemiş ve bu organizasyonlar dahilinde afet bölgesine yüzlerce battaniye, mont, çizme, ayakkabı, kazak, gömlek, soba gibi malzemelerle birlikte binlerce kilogram çeşitli gıda maddelerini de (fasulye, nohut, pirinç, yağ, salça, şeker, çay, vb.) ulaştırmayı başarmıştır.

Değişik zamanlarda deprem bölgelerine sağlık ekipleri götürerek afetzedelerin sağlık taramasından geçmeleri sağlanmıştır. Bu sağlık taramaları esnasında vatandaşlara sivil halktan toplanan ilaç dağıtımları da gerçekleştirilmiştir.

GAYE (Gönüllü Acil Yardım Ekibi) halkımızın desteği ile gün geçtikçe büyümekte ve gelişmektedir. GAYE (Gönüllü Acil Yardım Ekibi)'nin kapıları gönüllülere her zaman açıktır.

Gönüllüler ve yardımseverler bizlere aşağıdaki numaralardan ulaşabilirler.

İrtibat Tel:

Semih CETİNDAG:	0212 269 91 72
	0532 281 18 81
Semih PATEL:	0216 415 71 48
	0532 353 22 40
Hanife KAHRAMAN:	0532 296 99 06

Baharın Çiçek Yüzleri

Flower Faces of Spring



Ben İstanbul'da ve ya Dünyanın herhangi bir ülkesinde baharın kararsızlıklarıyla dolu sabahlarını ve ne zaman açınası gerektiğini bilen kararlı erguvanlarını severim. Gelincikleri kışkırtan rüzgârın, orik ağaçlarını yarıltan güneşin, bahar nezlesi seslerin erguvan rengine karışığı, geceyle gündüzün eşit olduğu günler... Kar beyazı soğuklu isyan sarı çiğdem, tomurcuklanan badem ve kiraz ağacı, sonra bütün çiçekler ve bütün insanlar aynı anda canlanırlar, sanki daha fazla nefes alırlar. Önce hava ısınır, sonra su, en sonunda da toprak...

Çünkü yılı Kasım ve Hızır diye ikiye ayıran eski takvime göre önce havaya düşer cemre (19-20 Şubat: Cemre-i ilâ), sonra suya (26-27 Şubat: Cemre-sâniye), en sonunda da toprağa (5-6 Mart: Cemre-i sâlis)... Cemre; kor halindeki ateş... İnsanların içine de düşer mi bilinmez? Dünyada bahar insanların yüzleridir. Çiçek yüzleri, çiçek bakışları, gülüşleri...

Birinin gelinciğe benzet daruşu... Alımlı... Kıpırlı bir elbise, simsiyah bir bakış, incelik zarif bir beden. Yemyeşil bir denizde rüzgâra kapılıp gider. Asla tek başına olmayan, her zaman: bir başka gelinciği çağırır zayıf gelincikler. Rüzgârdaki darılır, koparılmaya solar. Ömürsüz insanlar gibidir gelincikler... Bir defter arasında kalır yalnız ölüsü...

Dünyada bahar insanların gülüşüdür. Papaya gibi... Çocuk ve beyaz... Genç, saf ve münevver... Başta taş olan, elde aşk sorusunu yanıtlayan bilmiş... Yeşil çimlerden ayrılmayacak kadar oyuncu ve koparılmayacak kadar sevilim. Bütün bunlar onu büyütmez. Ki hirsiz bir çiçek. O belki de bu nedenle bütün bir mevsimi simgeler.

Dünyada bahar insanların bakışlarıdır. Bir lale gibi... Kengarenk... Sarı, kırmızı bazen ne rengineyse simsiyah... Yalnızdır... O bazen dik,

Too late mornings full of the hesitations of spring. In Istanbul or in any country in the world, and the determined judas trees which know exactly when they will flower. Days when the breeze wags the poppies, and the sun which deceives the plum trees mingling with the snows of hay fever and the bluish pink judas blossom, when night and day are the same length. First the yellow crocus which warms the snow-white cold, then budding almond and cherry trees, and finally all the flowers and people come to life simultaneously, seeming to breathe more deeply. First to warm up is the air, then the water, and finally the earth.

According to the traditional folk calendar which divided the year into Kasım and Hızır, this warming is the work of three red-hot balls of fire known as cemre. The first known as Cemre-i ilâ falls into the air on 19-20 February, the second known as Cemre-i sâniye into the water on 26-27 February and the third known as Cemre-i sâlis into the earth on 5-6 March. Whether the cemre fall into people is unclear. Spring everywhere is the faces of people, the faces of flowers, the glancing smiles of flowers. One is as beguiling as a poppy, with her crimson dress, ebony black head, and slender body. In a sea of green grass she submits to the will of the wind. Elegant poppies are never alone, but always invite others. If the wind is too wild they sink, and if picked they fade away. Poppies are like mortal men. Only their dried memory remains between the pages of a diary. Spring everywhere is the smile of people. Like a daisy. White and childlike. Young, pure and modest. With a crown on its head, and the answer to love in its hand. Too playful to part from the green grass, and too charming to be picked. None of these give it a sense of its own importance. It is a flower without pride, which is perhaps why it symbolises this season. Spring everywhere is the expression in people's eyes. Like a tulip of many colours. Yellow, red, sunset-





bazen bükük boyununda hep yalnız akar. Asla hiç bir lale aynı bedende bir hayka lale-yi yaşamız. Kıskaçtır. Gösterişli vazolarda ve adıyla anılan bahçelerde yalnız başına se-la sürer. Bencildir. Sadıca ben dediği için bir devre adını koyar. Öfkedir. Bir devrin gö-küşünü seyreden. Dünyada bahar insanların yüreğidir. Leylak gibi... Mavi, pembe, beyaz, en çok da eflatun... Bir daldan yüzlerce çiçek akar. Çiçekleri matematik hesaplarla dizilmiş gibi mükemmeldir. Calmak istersiniz. dalını kırmak sahip olmak... Eve getirene kadar sarkar boynu. Sonra her yeni gün çiçek çiçek düşer. Ama ölmöz. çünkü leylak çiçek değil ağaçtır.

Dünyada bahar insan yüzü rengarenk çi-çeklerdir. Yalnız İstanbul'da bahar erguvan-dır. Erguvan... bir mevsimi ve koca bir şehri tarifsiz bir renge boyayan bir şakacı... Koparılabak boynu, suya konacak kokü ol-mayan bir asi... Ağacının kollarında, bedeninde, kabuğunda teklifsiz açacak kadar özgür. Omru bittiğinde ölümü kabul edecek kadar cesur. Yerde kaldığında bile rengini yitirmeyen aşkın ve yaşamın çiçeği erguvan...

Bahar erguvandır. Erguvan aşktır. Aşk yaşamdır. Yaşam bahardır. (Skylife)



mes almost black. It is alone. Always a single flower on a stem which is sometimes straight, sometimes drooping. No tulip suffers another tulip on the same body. It is jealous. In glamorous vases and its own special gardens it amuses itself alone. It is selfish. That is how it managed to lend its name to a period in history, the Tulip Era, whose fall it reached with chagrin. Spring everywhere is the heart of purple. Like lilac. Blue, pink, white but most of all its own colour. Hundreds of tiny flowers on a single stem, arranged as precisely as if by mathematical calculation. You are tempted to steal it, to break off a branch, and own the lilac yourself. But before you have reached home it is hanging its head, and its flowers fall day by day. But it does not die, because lilac is a tree, not a flower.

Spring everywhere is the many coloured flowers with human faces. Only in Istanbul is spring the judas tree. The judas tree. A jester which paints an entire season and an entire city in a colour it is impos-sible to quite describe. A rebel without a neck to break off, without a root to put into water. It feels free to open its flowers anywhere, on its branches, trunk and bark. When its life is over it is courageous enough to face death. Judas blossom is the flower of love and life, which does not lose its colour even when scattered on the ground. Spring is judas blossom. Judas blossom is love. Love is life. Life is spring.

Bitki ve Hayvan Hava Taşımacılığı

Flying Fauna & Flora



Availability of fresh fruit and fresh flowers, many of them exotic, all the year round is now so common-place that we give little thought to the effort involved in transporting South African flowers daily to Stuttgart.

Without aircraft it would not be possible. And it is not possible on all aircraft. Only those which have the cargo compartments correctly ventilated and air conditioned can safely carry great varieties of vegetables, flowers and livestock.

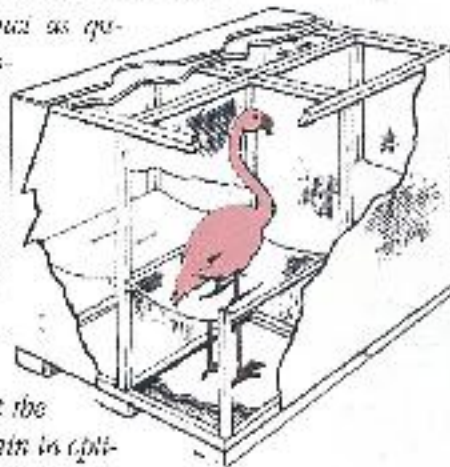
The transport of perishable goods is one of the fastest growing segments of the air transport industry, with freight forwarders increasingly resorting to air transport for the shipment of these high-value products.

The extra cost of air transport is offset by the reduced travelling time, resulting in the produce reaching the market in a fresher condition. To achieve this result careful planning and professional handling of the produce play a crucial role.

In the transport of such high-value products the watch words have to be "Time is money"; lost time and inadequate planning can mean lost money. Much time can be saved by having the necessary export/import documentation correctly complete before the products arrive at the airport for despatch.

Many major airports either already have or are rapidly developing special apartments to handling exclusively the specific requirements of perishable goods. Although speed is essential in moving the produce as quickly as possible from the farm to the market, the compatibility between the various products is also important.

In order that the products remain in opti-



Taze çiçek ve çoğu egzotik olan meyvelerin bir yıl boyunca bulunabilirliği biraz Güney Afrika çiçeklerinin günlük olarak Stuttgart'a nasıl ulaştırıldığını düşündürdü.

Hava taşımacılığı olmasaydı bunlar mümkün olmayacaktı. Sadece kargo kompartımanı ve değişik miktarlarda taze sebze ve meyveyi güvenli bir şekilde taşıyabilecek havalandırma sistemi olan uçaklar bu taşımacılığı yapabilirler.

Her uçak bu ürünleri taşımaz ve bu yüzden bu tür taşımacılık için yeniden konfigüre edilmelerine gerek vardır.

Uçak imalatçıları bu amaçla yönelik yeni imarlar sunuyordular. Tüm uçaklar canlı hayvan ve kolay bozulabilen ürünleri taşımak üzere konfigüre edilmiş yeni uçaklar üretiyorlardı.

Bozulabilir Ürünlerin Taşınması

Kolay bozulabilir ürünler denilince çoğu insanın aklına, salata ürünleri ve halki çiçek ve benzeri şeyler gelir.

Aslında bunlar kolay bozulabilen ürün taşımacılığında çok az yer kaplar. Asıl liste, yeşil salata, domates, elma armut, kavun, çiçek, taze et ve balık, ecza ürünleri ve benzerleri olmak üzere devam eder.

Kolay bozulabilir ürünlerin taşınması, hava

tasımacılığının en hızlı gelişen ve en fazla başvurulan segmenti oluyor.

Hava nakliyesinin tüm ekstra giderleri, aranan seyahat zamanıyla karşılanır ve ürünün marketlerde taze bir şekilde yer almasıyla sonuçlanır. Bu sonucu elde etmede dikkatli planlama ve profesyonel yaklaşım büyük rol oynar.

Bu yüksek değerli ürünlerin tasımacılığında parola "Zaman Para" olmalıdır, kayıp zaman ve yetersiz planlama kayıp para anlamına gelebilir. İthalat ve ihracat için gerekli olan dokümanların havalanına yükleme için alınmasını önüne tedarik edilir ve doğru bir şekilde tanımlanmasıyla zaman kazanılabilir.

Büyük havaalanlarının çoğunda, bozulabilir ürünlerin gereksinimleri ile ilgilenen departmanlar da ya mevcut, yada tüm dünyaya hızla yayılmaktadır.

Bu ürünlerin marketlere sağlıklı bir şekilde ulaşabilmesi için, taşıma sırasında 2 ila 10°C sabit derecede bulunulması gerekir. Bazı ürünler ise %90 oranında nemli ortamda bulundurulmalıdır.

Bozulma bulgularının çoğu, renginin kaybolması, tadının bozulması ve çürümeye karşı direnç azalması olarak nitelendirilir. Ve bu, ürünlerin satış fiyatlarını da azaltır.

Önceden soğutulmuş ürünler, genelde konteynerle taşınır. Buna alternatif olarak, ürünler paletlerde de taşınabilir. Gerekli olan ısı derecesi kargo kompartımanında sağlanamıyorsa, ya beraberinde kurubuz ya da uçağın vantilatör sistemi kullanılır. Daha yüksek miktarda sıcaklığa gereksinimi duyulursa, seçenekli sıcaklık sistemi de bulunmaktadır.

Uçak sarayının kargo kompartımanı, enli uçaklar ve standart enli uçaklara palet ve konteynerlerde daha kapsamlı alan yaratabilen yarı otomatik yükleme sistemine uygunluk gösterir.

Uçak sarayının basit versiyonlarında, ne vantilatör ne de ısıtma sistemi tahsis edilmiştir. Ama bu ürünlerin güvenli bir şekilde teslimatı için çeşitli uygun çevre seçenekleri sağlanmıştır.

Sıcak ve soğuk ürün için gerekli olan rutibe ilaveten, bazı ürünler tarafından salınan buhar, diğerleri için zararlı olup kimi ürünleri



namı conditions for the market, it is necessary to maintain a constant temperature during transit in the range 2°C to 15°C, depending on the product concerned. A high relative humidity level is also required up to 90 for some products.

Too low a temperature will permanently change the texture of some products, so called chilling injury. Typical symptoms of such injury may be discoloration, off-flavours and a decrease in the ability to resist decay, thus reducing their resale value.

Pre-cooled goods are generally transported in containers, using either purpose-built insulated containers, or using one of the commercially available "cool blankets" to maintain temperatures within the container. Alternatively, goods may be transported in standard pallets. In this case the required temperature is maintained in the cargo compartment either by the use of dry ice contained within the consignment, or by using the aircraft's ventilation system. Where higher temperatures are required, an optional heating system is also available.

The cargo compartments of Airbus Industrie's wide body aircraft are fitted with semi-automatic cargo loading systems which accept a comprehensive range of pallets and containers. The Airbus Industrie standard body aircraft can also be fit with semi-automatic cargo loading system.

The basic versions of Airbus Industrie's aircraft are not provided with ventilation nor heating, but a range of options are available to provide a suitable environment for the safe transport of perishable goods.

In addition to the temperature and relative humidity requirements of the various products, the vapours given

Hava Taşımacılığı

zamanından önce olgunlaştırır. Örneğin elma ve benzeri bir çok meyve; yeşil salata, havuç ve bazı çiçekler için zararlı olan etilen gazı salarlar. Ayrıca, muz ve biber gibi bazı sebze/meyvelerin de bu gazı salıyorsa ürünlerle taşınması gerekir.

Elma, turuncgiller, ananas, soğan ve balık gibi bazı ürünlerin salıyıkları kokur: süt ürünleri, et, yumurta ve fındıkların tadarından içlerine çekilirler. Ayrı ve elma gibi meyvaların patatesle taşınmaları daha iyi lezzet taşınmaları açısından önemlidir.

Yukarıda takdir edildiği üzere, birçok ürünün gereksinimleri, karışımı taşıma olanağını sınırlayabilir; yüklenme sırasında bu ürünleri birbirinden ayırmak için dikkatli seçmek gerekir. Bu da ürünün yerine zamanında varmasıyla daha büyük bir problem haline alır.

Bu ürünlerin taşınmasında operatörlere yardımcı olmak amacıyla IATA kolay bozulabilir ürünler kılavuzu hazırlamaktadır.

Canlı Hayvan Taşımacılığı

Canlı hayvan taşımacılığı, son yıllarda çevre ci grupların koyup ve dana taşımacılığına karşı yapılan gösterilerinden sonra duygusal bir hal almıştır. Ama dünyayı dolaşanlar, sadece arını hayvanlarıyla sınırlı kalmaz. Bu alan, karış köpeğinden tutun, yarış müsabakasına ya da atlama gösterisine katılacak at, birçok evcil hayvan ve nesli tükenen pandalara kadar çok çeşitlidir.

Hayvanların uçak içerisindeki huzurunun temini, onların havaalanlarına gelmesinden çok daha önce başlar. SAE kanunnamesinde "Canlı hayvan taşımacılığı için kargo kompartımanı koşulları"nda uçak gövdesi imalatçılarına canlı hayvan taşımacılığında hayvanların güvenliğini sağlamalarını gerektiren prosedürler ve izlenmesi gereken adımlar belirtilmiştir. Bu kanunname çeşitli farklı alanlardaki hayvanlara tavsiye edilen sıcaklıklar çizelge halinde çıkarılmıştır.

Uçak sanayi, son 5 yıldır bu kanunnameyi Boeing'i esas alarak

off by some products can be harmful to other products, or may cause premature ripening.

Odours given off by apples, citrus fruits, onions, pineapples and fish are readily absorbed by dairy produce, eggs, meats and nuts. Apples and pears may acquire an earthy taste if transported together with potatoes.

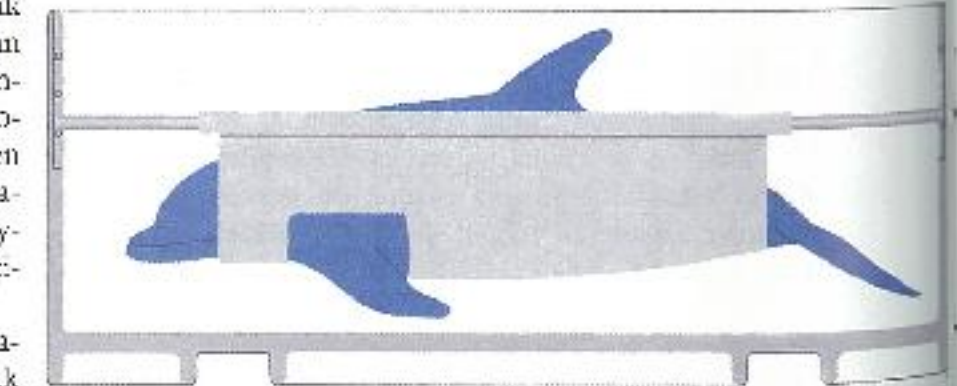
To assist operators with the transport of perishable goods, IATA are currently preparing a perishable goods manual.

Live Animal Transport

The transport of live animals has become a highly emotive issue in recent years with demonstrations against the shipment of sheep and calves, but farm animals are not the only animals that travel around the world.

The quantity and type of animals that are transported by air, range from Aunt Emma's pet poodle who is being taken with her on holiday, through horses that are travelling to a race meeting or a show jumping event, along of pedigree breeding animals destined to sire up a new breed in a third world country, and on to exotics such as a panda going to a new home, or returning to an old one.

Concern for the welfare of animals on board aircraft begins long before the animals even arrive at the airport. The SAE specification AIR600 "Conditions in Cargo Compartments for Live Animal Transport" sets out the requirements which the aircraft manufacturer has to follow to ensure that a suitable environment can be provided in the cargo compartment to permit the safe transport of live animals. This specification contains table which lists the recommended temperature range in the cargo compartment for the various types of animals.



sponsoru olmaktadır.

Hayvanların huzuru IATA Canlı Hayvan Yönetim Kuruluna ticari hizmet olarak devan eder ve tüm dünya çapında 250 firma, IATA Canlı Hayvan Kuralları'nın yayını standardıdır. Bu kurallar her yıl güncelleştirilir.

Hayvan taşımacılığında birçok profesyonel, aynı zamanda hayvan taşımacılığına yüksek standartlar kazandıran AATA (Hayvan Taşıma Birliği'nin birer üyesidir. Uçak sanayi AATA, ve endüstri birliği de IATA üyesidir.

Hayvanların yolculuk sırasında insandan çok farkı yoktur. Onların kendilerini rahat hissedebilmeleri için sıcak ve temiz hava gibi bazı şeylere gereksinimleri vardır. Tıpkı insanlarda olduğu gibi en stresli tarafı, tuhaf seslerin kokularını ve hareketlerin olduğu yüklemeye aittir. Uçakraki koşulların sabitlenmesiyle hayvanların çoğu yolculuğun geri kalan kısmında sakin olacaktır.

İnsanlar için rahat bir yer önemlidir. Genelde hayvanlar vantilatörlü ve daha serin ortamlarda daha rahat seyahat ederler. Yüksek sıcaklık ve nemin kanşına çoğu hayvanlar için rahatsız edicidir ve bazı durumlarda öldürücü olabilir. Nakliyeciler ve havayollarına yardımcı olabilmek için; kaç tane hayvanın güvenli seyahat edebileceğini hesaplamak, iklimik koşulları belirlemek gerekmektedir.

Uçak sanayii, birçok uluslararası şirketle, sıcaklık ve rutubet hesabını sağlayan, basitleştirilmiş bir hesaplama metodu geliştirmek için çalışmıyor.

Bazı Öneriler

* Canlı hayvan nakliyesinin güvenli bir şekilde yerine ulaşması için kargo kompartımanında ısıtma ve vantilatör sistemleri bulundurulmalıdır.

* Canlı hayvanlar ile, bozulabilir mayve/sebze ve ürünleri bir araya konulmamalıdır.

* Birbirine doğal düşman olan hayvanlar bir araya getirilmemelidir.

* IATA hayvan yükleri bilgileri, konteyner gereksinimleri, etiketleme, dokümanlama, taşıma prosedürleri ve genel gereksinimlere konularından refere alınmalıdır.

Airbus Industrie is currently sponsoring the regular 5-year review of this specification, with Boeing as co-sponsor.

This concern for the welfare of the animals continues into commercial service through the IATA Live Animals Board, a trade association representing over 250 commercial airlines world wide, which has published the "IATA Live Animals Regulations" as an industry standard for transporting animals. These regulations are updated annually and can be considered as the "bible" for the transport of live animals.

The IATA regulations, which are recognized by CITES (Convention on International Trade in Endangered Species of wild fauna and flora) and the Council of Europe, are implemented by the member states of the European Union, and other countries such as Canada and the United States. The preface to these regulations states that "in the transport of animals, no aspect is more important than ensuring the safety and welfare of the animals on the ground and in the air".

Many of the professionals in animal transport are also members of the AATA (Animal Transport Association), an international body to which sets high standards for the transport of live animals. Airbus Industrie is a member of the AATA and an industry association member IATA.

Animal passengers are not so very different from their human counterparts. They need to feel comfortable when travelling and there fore have specific requirements for warm and fresh air. As with human passengers, the most stressful period is boarding and disembarking, with strange noises, smells and unusual movement. Once on board the aircraft an conditions have stabilised, most animals will settle-down for the rest of the flight.

As with human passengers, the need for a comfortable environment is important. In general, most animals travel better with cooler temperatures, and equate ventilation. The combination of high temperature and high humidity is at least uncomfortable for most animals, and in some cases can be fatal. So as to assist the shipper and airline when calculating how many animals can be safely transported under a given set of climatic conditions, Airbus Industrie has worked with several international airlines to develop a simplified calculation method allowing the calculation of heat load and moisture rate.

Kabin Hava Konforu

Kişinin ödediği bilet doğal olarak kabin havasının kalitesi, miktarı ve havanın konforu ile bağlantılıdır.

Bu yolcular açık havada uçtuklarından konfor, servis ve kontrollü olmayan havadan yoksundurlar.

13 yolcu ve iki motorlu "Farran Goliath" uçağı Paris-Londra ve Paris-Brüksel hatlarında 1919 yılında uçu.



Business class yolcuları daha fazla konfora yönel-diler. Uçakta kahinleri vardı. Ama servis ve taze hava bulabilmeleri oldukça zordu.

1919'da Paris'ten Brüksel'e uçan bir C 23 "Caudran" uçağının içinde



First class yolcuları daha fazla ödedikleri A kabininde rahat koltuklara, servise, taze havaya ve kontrol edebildikleri okuma ışıklarına sahiptirler.

1935 yılında İngiltere'den (Londra)'dan Paris'e kısa bir uçuş öncesi kabinde öğle yemeğini hazırlıyor.



AIREX 2000

III. INTERNATIONAL CIVIL AVIATION & AIRPORT EQUIPMENT EXHIBITION

Sponsored By



TURKISH AIRLINES



GÖZEN AIR SERVICES



İSTANBUL ATATÜRK AIRPORT, TURKEY
MAY 25 - 28, 2000

Supported By Organized By



Istanbul Airlines

TURKISH
AVIATION



Turkish Aeronautical
Association



Turkish Civil Aviation
Association Fund

Havaş

TURKISH STATE AIRPORTS and AIR TRAFFIC CONTROL AUTHORITY
MINISTRY OF TRANSPORTATION - DIRECTORATE OF CIVIL AVIATION



EXHIBITION ORGANIZERS

UĞUR MUMCU CADDESİ
65/9, GAZİOSMANPAŞA
06700, ANKARA-TÜRKİYE
TEL: +90 312 446 12 9
FAX: +90 312 446 10 1
URL: www.airex.org
E-MAIL: info@airex.org



Fotoğraf: Kpt. Pilot Akın Diler

TURKISH

AIRBUS A330

DALAMAN

UTED

The image shows the cover of the 'UTED' magazine. The title 'UTED' is prominently displayed at the top in large, blue, stylized letters. Below the title, there is a large, detailed image of a jet engine. A technician in a blue uniform is standing next to the engine, providing a sense of scale. The magazine cover includes several headlines in Turkish: 'Yeni De-İcing' (New De-icing), 'Uzun Süreli Uçuşlarda Güvenlik' (Safety in Long Duration Flights), and 'Teknisyenin Asanıyor' (The Technician is Rising). At the bottom, there is a circular logo for 'UTED' with the text 'GÜVENLİ UÇUŞA YOLU' (Safe Flight Path) and 'GÜZEL DÜNYA' (Beautiful World). The website 'www.uted.com' is also visible. The overall design is professional and technical, reflecting the magazine's focus on aviation and engineering.

Web Site: www.uted.com

YAPI KREDİ BANKASI
YEŞİLKÖY ŞUBESİ
İSTANBUL
121-304-002080 NO.LU HESAP

Uçuş İkram Hizmetinde Yenilikler

Dr. Oya Torum/Y. Müh.Mimar

Yenilik, yolcuya yeni bir ürününün, gelişmiş veya değiştirilmiş bir servisin sunumundan önce; havayolu, ikram firması ve tedarikçilerin iyi bir işbirliği ile ortaya çıkardıkları çalışmadır. Bu üçlü entegrasyon arasında fikirler tartışılarak üretilir. İkram firmaları ve tedarikçiler yeni ürün yaklaşımlarını havayolunun uygulamasıyla sergileyebileceklerdir. Bu yüzden tedarikçiler havayollarına çok yakın çalışmak zorundadır. Sahneye konacak yeni ürünün üretim süresi de dikkate alınacaktır. Üretim süresi, üretim, yeniden havayollarının uçuğu istasyonlara ikram malzemelerinin dağılımı, konunun ayrı bir boyutudur.

Havayollarının rekabet yarışında yeni ürünleri yolcuya sunulması önemli bir stratejidir.

Havayollarında, özellikle 1980'lerin sonu, 1990'ların başında belirgin bir malzeme değişimi gözlenmiştir. Körfez savaş sırasında trafik yoğunluğunun azalması deregülas-yona geçilmesi, tüm havacılık sektörü için sıkıntılı günler yasatırken, farklı alanlarda yenilik ihtiyacı doğmuştur. Maliyetleri düşürmek, kaliteyi yükseltmek için projeler bir-biriyle yarışmaya başladı. Örneğin, yemek tepsisine tabakların ve diğer malzeme

nin yerleştirilmesi için ikram mutfaklarında robotik araçlar geliştirilerek işçilikler azaltıldı. Uçaklara yemeklerin yük-

lenmesi/boşaltması konusu, yükleme/boşaltma araçlarının gelişmesi, bilgisayar programları ile envanter kontrolleri, internet aracılığıyla menü ve yükleme planlarının gönderilebilmesi, network'ten tarifenin ve rezervasyonların ikram firmaları- ca alınması yaşanan yeniliklerdir. Son yılların bir diğer yeniliği ise "frozen food" dondurulmuş gıda konseptinin kullanımı olup, hem maliyetleri düşürmüş hem de sunulacak ürün yelpazesini genişletmiştir. Kısa zamanda, yerde ikram kavramı uçuş maliyetini olumlu etkilemiştir.

"Gate büfe" sistemi uçuş sırasında servis gereksinimini azalttığından %35'lere varan tasarruf sağlanabilmektedir.

Yapılacak her yenilik, yaratıcılık ve cesaret havayolu rakiplerinin bir adım önüne geçirecektir. Genelde yapılanlar iyileştirme doğrultusunda olmaktadır. Ancak; tamamen yeni ve orijinal yenilikler çok sık ortaya konamamaktadır. Büyük firmalarda yepyeni ürünler daha kolay yaratıla-





hülmektedir. Küçüklerin ise bu tür olanakları sınırlıdır. büyük organizasyonlarla (R&D=Research and Development) Araştırma ve Geliştirme Bölümleri bu konular üzerinde çalışmaktadır. Öte yandan küçük organizasyonlarda iyi yöneticilerle karar mekanizmaları daha hızlı çalışmaktadır.

Yine de, çok orijinal ürünlerin sahneye çıkışı %10'u aşmamaktadır. Havayolları son kullanıcı olduklarından, uygulamaya uygunluğunun, havayolu tarafından doğrulanması gerekir.

Tedarikçiler ve ikram firmaları ürün ve sistem yenilikleri üzerinde odaklanırlar. Günümüz eğilimleri ise bu odaklanmalara havayollarının liderlik etmesi doğrultusundadır.

Yeniliklerin Tanımı

Yenilik stratejik bir rekabet aracıdır. Yenilikler şirketlerin yaşama sebebidir. Bu konuda çeşitli tanımlara rastlanmakta

dır.

- Yenilik ticari bir keşiftir.
- Yenilik problem çözme aracıdır.
- "Yenilik süreci" pazarlama anahtarıdır.

İkram sektörü yenilikleri problem çözme aracı olarak kullanmaktadır.

Sorunlar yaşamasına rağmen, endüstriye tanıtılan basit problem çözümlerinin çoğu zaman havayolları farkında olmamaktadır. Havayolları ikramla ilgili sorunlara sistem disiplini ile yaklaşmamaktadır. Sistemdeki yenilikler havayolları tarafından değil, tedarikçiler ya da ikram firmaları tarafından önerilmektedir.

Örneğin; küçük şarap şişelerinin tepsi ya da trolley üzerinden yuvarlanmasını önlemek için bir yüzlerinin düz olması denenmiştir.

Cola, Sprite gibi gazlı içeceklerin aynı trolleyde, bir gaz tankı, bir su tankı ve ürünlerin aroması ile imalatı gerçek-

leştirilmiştir. Böylelikle trolley ürün deposu niteliğine bürünmekte ve gereksiz yere "can" ya da şişe taşınamamaktadır.

İkram sektörünün "IATA"nın olan "IFCA" (The International Flight Catering Association) her yıl, yenilikleri teşvik amacıyla "Mercury Awards" programına sponsorluk yapmaktadır. IFCA 1980 yılında 40 üye ile kurulmuştur. Bugün 600 üyesi vardır ve ortaklığımız da bu kuruluşun üyesidir. Yolcuya verilen hizmetlerin geliştirilmesi teması işlenen, değişik, yeni taze, modern, çağdaş düzenlemeler her yıl jüri tarafından değerlendirilmektedir. THY 1992 yılında Türk Yemekleri ile ödül almıştır.

Bu alanda geçen yıl başladığımız ve 6 aydır deneme sürecini yaşadığımız bir ürünü daha sunma gayreti içindeyiz.

2000 yılı ödül programına; USAŞ Teknik Müdürü Meh-

met Carver ve TIY Uçak Atelyeleri Müdürü Ali Rser, Trolley Atelyesi Şefi İsmail Kol, NIT Atelyesi Müdürü Ehem Akdemir ile birlikte geliştirdiğimiz Hot Jug yıkama aparatını sunmaya çalışacağız. Geliştirdiğimiz yıkama aparatı ile hot jug arızaları minimize edilmiştir.

Genelde şirketlerin finansal gücü, karar esneklikleri yenilikleri kısıtlar veya yeniliklere olanak sağlar. Örneğin, biz TIY ikram, teknik ve USAŞ teknik ekibi tasarladığımız ve uygulamadan olumlu sonuç aldığımız yıkama makinasını, jüriye sanayi ürünü olarak sunmak 6-7000\$'lık bir finansmanı nereden bulabileceğimizi de araştırma safhasındayız.

IFCA Ödülleri

Bu ödüller çok genel olarak iki alanda toplanmaktadır.

Birincisi; somut, elle tutulur ürünler, ikincisi ise; sistem programlarıdır. Birinci gruba, yemek servisleri yemek ya da içeceklerle ilgili değişiklikler araçlar, koltuk, battaniye yastık, menü kartı, trolley drawer vb. Örneğin (Suudi Arabistan) Saudia Hava yolları, körler için menü kartı yaparak 1998 yılında ödül almıştır. İkinci grup ise bilgisayarlar ile yapılan destek programları toplam kalite yönetiminin uygulanması gibi konulardır.

Çoğu kere yeni fikirler diğer şirketler tarafından aynen kopya edilir, bazı değişikliklerle uygulanır yeni ürün bazen şirket için yeni olabilir, bazen de tüm dünyaya sunu-

lan bir yenilik olabilir. Ancak yapılanların %90'ı var olanların geliştirilmesi iken %10'u tamamen yeni ürünler veya hizmetlerdir.

Ürün ve Servis Yeniliklerinde Balcock Yöntem

Tasarımların uygulamaya dönüştürülmesi için modeller geliştirilmektedir. Yeni ürünün veya servisin geliştirilmesinin ilk aşaması amaçların ve stratejinin belirlenmesidir. Bu aşamayı fikirlerin üretilmesi izler. Kullanıcı ve katılanların tüm düşünce ve önerileri dik-

kip programlarıyla, ürün destek sistemleriyle gerekiyorsa yedek parça düzenlemeleriyle (metod) yöntem tanımlanır.

En önemli aşama yeni ürünün veya yeni servisin ilk adımı belirlenen amaca uygun olup olmadığının testidir.

Havayollarının kurmuş olduğu menü kavramları kullandıkları malzemeler yenilikleri sınırlar. Gelişmiş, büyük, müşteri profili geniş ikram firmaları genellikle yol gösterici olurlar. Bilgi transferinde bulunurlar; ancak köklü radikal değişiklikleri göze alamazlar.

Tedarikçiler ise yeniliklere daha açık ve daha sürükleyicilerdir.

IFCA'nın yenilikleri teşvik için düzenlediği "mercury" ödülleri için kategorileri aşağıda anılmıştır.

1- Uçuş hizmetinde yiyecek ve içeceklerde elementler olarak yapılacak yenilikler,

2- Uçuşa verilen yemek veya alkolüzsüz içki ile ilgili yenilikler,

3- Gıda dışında kalan ürün veya (komponentler) bileşenler,

4- Havayolu ikramında ve uçuş hizmetinde kullanılan ekipman,

5- Sistemler veya süreçleridir.

1999 yılı birincilik ödülü ise Gate Gourmet tarafından tasarlanan bir özel "van" kamyonu verilmiştir.

Bu araç, üzerinde fırın olmayan uçaklara yemekleri ısıtarak verme hizmetini görmek üzere hazırlanmış olup, özel ekipmana sahiptir.

**IFCA 1980
yılında 40 üye
ile kurulmuştur.
Bugün 600 üyesi
vardır ve
ortaklığımız da
bu kuruluşun
üyesidir.**

kate alınır. Çözümüne giden her fikir, ekonomik işlerliği ve faydasının tartışılarak fizibilite oranları yapılır. Konu ile ilgili tüm kavramlar geliştirilerek modele katılır. Mevcut çözümler incelenir, sisteme katkısı, faydası açısından iş analizleri yapılır. Üretilen protip veya tipler denenir, test edilir. Pazarlama programı oluşturularak müşteri potansiyeli ya da müşteri memnuniyeti ölçülür. Kullanıcı eğitimi, hizmetin denenmesi, üretime başlama kullanıcı ta-



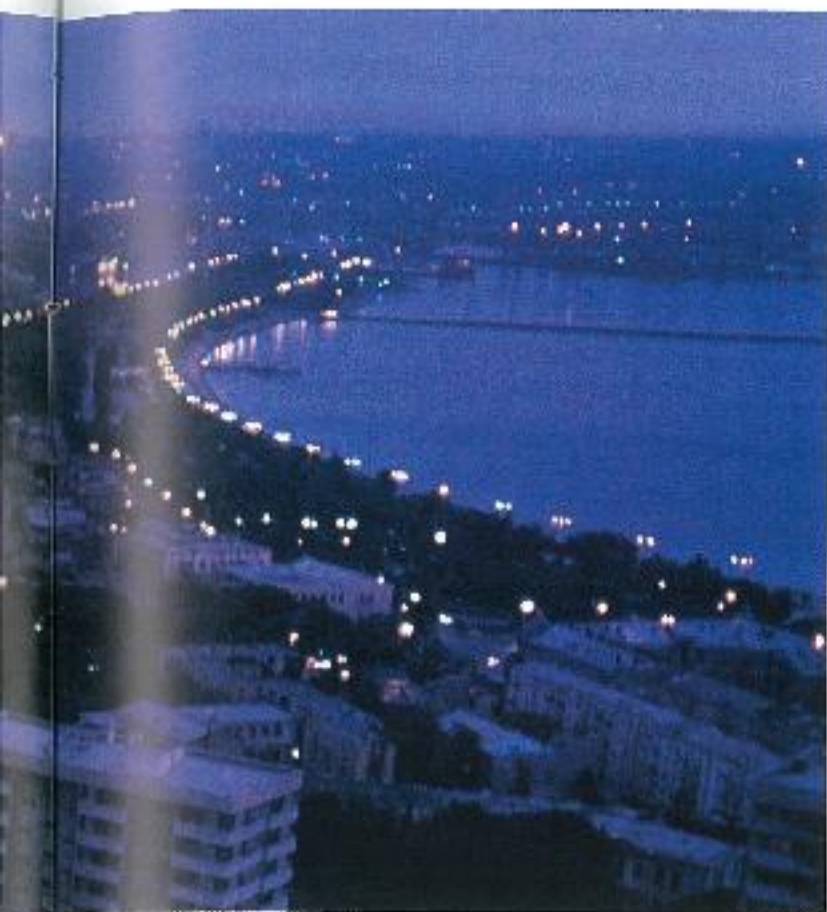
Azerbaycan'da Türklerin varlığı MÖ 7. yüzyıla kadar uzanmakla birlikte ülkenin tam bir Türk yurdu karakterini kazanması çok sonralara, Selçukluların Malazgirt Savaşı sonrasında rastlıyor. Azerbaycan Türklerinin, Osmanlı ile Doğu Anadolu yüzünden rekabete girmesi, ilkeyi zaman zaman İran (Fars) hakimiyeti altına sokmuş. Bugün Azerbaycan'da yaşayan Azeri nüfus yedibuçuk milyon iken, İran'ın doğusunda yaşayan Azerilerin bunun üç katı nüfusa sahip olması bu yüzden.

İran-Osmanlı rekabetinin artması, Rusların 19. yüzyılda ülkeyi istila etmesine kadar sürmüştü. Ancak Azeriler, Rus idaresi altında dahi kendi ulusal karakterlerini büyük ölçüde korumayı başarmışlar. Ekim Devriminin ardından Sovyetler Birliği içinde bir cumhuriyet olan Azerbaycan, Sovyetler'in dağılma sürecine girmesiyle 31 Ağustos 1991'de bağımsızlığını ilan ediyor ve bugünkü Azerbaycan Cumhuriyeti kuruluyor. Azerbaycan'daki ilk günlerini Azeri lehcesine alışmakla geçti. Soru sormak yerine "sual vermeyi", apartmana "yaşayış evi", kata "mertebe" demeyi, benzer-

Although there were Turkish tribes in Azerbaijan as early as the 7th century BC, the country did not win its Turkic character until much later, following the Seljuk victory against the Byzantines at Malazgirt in 1071. Rivalry between the Turkish of Azerbaijan and Anatolia over possession of Eastern Anatolia resulted in Azerbaijan submitting to Persian domination intermittently over the centuries. That is why the population of Azeri turks living in Azerbaijan today is just seven and a half million compared to over twenty million living in Iran.

Russia invaded Azerbaijan in the 19th century, but the Azeri Turks succeeded in maintaining their national identity to a large extent. Following the October Revolution in 1917, Azerbaijan became one of the Soviet Socialist Republics, and so remained until the collapse of the USSR. Azerbaijan proclaimed its independence on 31 August 1991.

My own first days in Azerbaijan were spent acclimatising myself to the Azeri accent and



mek yerine "okşamak" fiilini kullanmayı öğrendim. Herşeyeye "şevkat bacısı" demekte keyif aldım

Azerbaycan, Transkafkasya'nın en kurak kesimi olan Kura Havzası ile aynı bölgede. Doğu yüzünü tamamıyla Hazar'a dönük olan Azerbaycan, bu iç deniz suyunun yükseldiği dönemlerde çeşitli sorunlarla yüz yüze kalıyor. Sualtında kalan yüz/kırkbini hektar alan, Sovyet döneminde hazırlanan merkezi planlar çerçevesinde bir tarım ülkesi olarak gelişen ülke için önemli bir kayıp. Dünya siyah havyar üretiminin yüzde seksenini bu denizden karşılayan Azerbaycan'ın suların yükseldiği dönemlerde, balıkçılık tesislerinin de sular altında kalması bir başka önemli sorun. Tarım ve balıkçılık bir yana; Azerbaycan ekonomisinin en önemli dayanağı hiç kuşkusuz petrol üretimi. Kurak Abşeron yarımadası, Azerilerin yüzünü dünyanın en zengin petrol yataklarıyla güldürmüştü. Öyle ki, 13. yüzyılda ülkeyi ziyaret eden Marco Polo, Bakü'de toprakları dışarı sızan petrolün bir saat içerisinde yüz gemiyi doldurabileceğini yazmış. Polo'nun bu tahmini yüzyıllar sonra ger-

dialect. Such discrepancies as that the verb for caress in Anatolian Turkish means to resemble in Azeri Turkish take some getting used to.

Azerbaijan lies in the same region as the Kura basin which is the driest part of Transcaucasia. Bordering on the Caspian Sea to the east, flooding caused by rises in the water level of this inland sea is a persistent problem. The area of potentially fertile land which is subject to flooding is 110,000 hectares, a serious loss for a country which has inherited an agriculturally focused economy from the long years of central Soviet planning. Azerbaijan produces 80 percent of the world's black caviar from the Caspian, and when the waters rise this key industry is also seriously affected.

Apart from agriculture and fisheries the third mainstay of the country's economy is oil. The dry lectural styles predominant in the new districts, where buildings were designed by Russian architects or in some cases by famous western European architects invited to Baku by the new oil rich. These were joined a few decades later by the imposing apartment



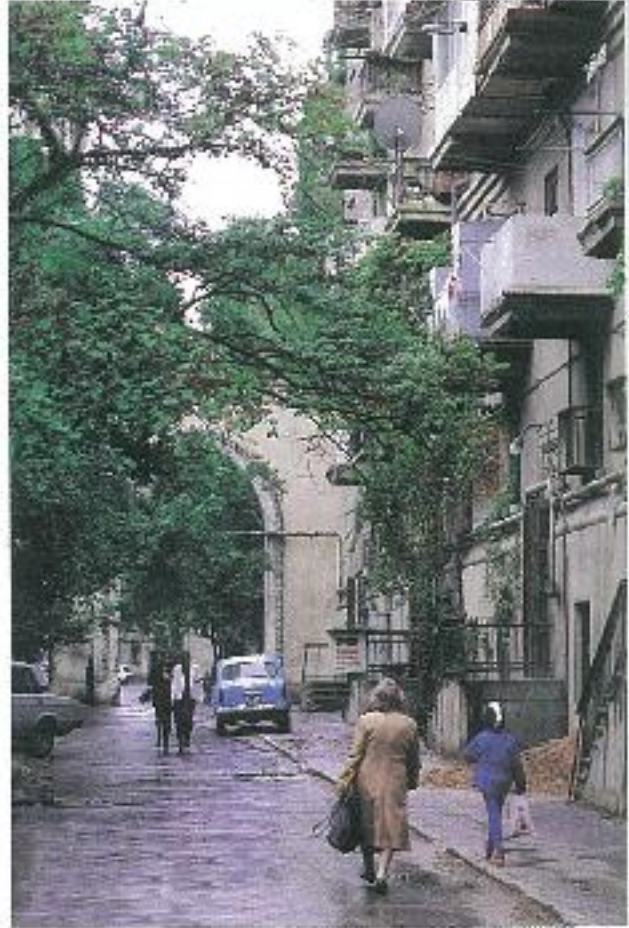
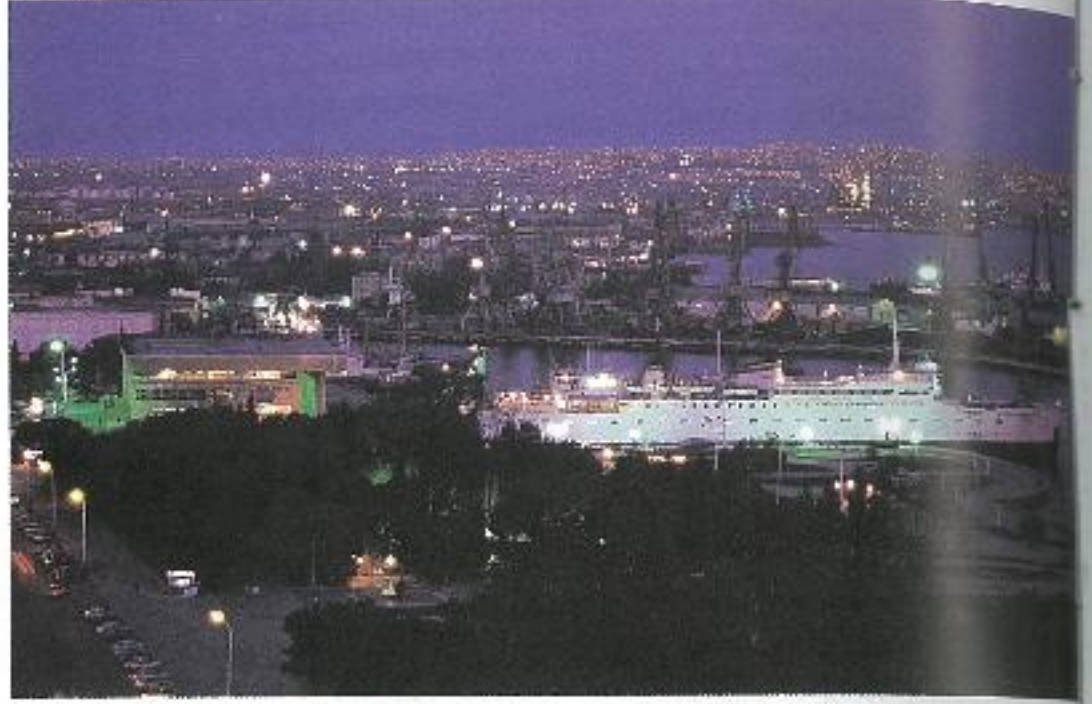
çekleşmiş. İsveçli Nobel kardeşler tarafından 1880 yılında inşa edilen dünyanın ilk tankeri, Bakü'den petrol taşınmak için kullanılmış.

Öte yandan Bakü, tarihi boyunca önemli bir bilim ve kültür merkezi olmuş. Ama hiçbir zaman, 1870'lerde yaşadığı "oil boom" (petrol üretimi patlaması) gibi dönem yaşamış. O yıllarda petrol ve doğal kaynaklar üzerindeki devlet tekelinin kalkması, şehri inanılmaz zenginleştirmiş.

1901 yılında Bakü tek başına, dünya petrol üretiminin yüzde ellibirini, yani yarısından fazlasını gerçekleştirmiş. Üretimin ulaştığı en büyük rakam, II. Dünya Savaşı sırasında olmuş. Sovyet ordusunun kullandığı tüm petrolün dörtte üçü bu topraklardan çıkmış. Toprak ve denizinden petrol fışkıran Azerbaycan'ın kendi doğal zenginlikleri üzerindeki hakimiyeti ise henüz çok yeni. 20 Ekim 1994 tarihinde imzalanan ve ülke tarihinin en önemli olaylarından olduğu için "aşkın anlaşması" olarak isimlendirilen anlaşmaya göre, Hazar denizindeki petrol, aralarında Türkiye'nin bulunduğu bir uluslararası konsorsiyum tarafından çıkarılacak. Azerbaycan, çıkarılacak petrolden elde edilen gelirin yüzde yetmişbeşini alacak.

Bakü'de ülkenin gururu haline gelmiş bir "petrol kenti" var ki, yeryüzünde petrol çıkarılan diğer kentlerden epey farklı.

Hazar Denizi üzerine kurulu dev bir platform olan "Neft Daşları" (Petrol Taşları), kuyularıyla, sosyal tesisleriyle, eğitim olanakları, parkı ve kütüphanesiyle gerçek bir kent. Toplam 5500 kişinin günde yirmidört saat çalıştığı demirden bir dev. Hazar Denizinin yükselmesinden o da payını almakla birlikte, Bakü'nün eski şanını sürdüren bir üretim merkezi.



blocks of socialist society constructed by German prisoners of war during World War II. Finally a "third town" grew up around Baku as industrialisation gathered momentum from the 1950s and 60s. Today Baku has a po-

Bakü'nün sakinleri 1870'lere kadar, Mısır ve Hindistan'daki örneklerine benzer biçimde, yer kürenin en güzel taş mimari yapılarının bulunduğu "iç şehir"de yaşamışlar. Petrol kokusunun peşine takılıp gelen göçmenler şehri, kale surlarıyla çevrili tarihi alanın dışına taşınmışlar. Nüfusa, petrole birlikte atan gelir de eklenince Bakü'nün muhteşem "ikinci şehri" oluşmuş. İkinci şehirle birlikte Bakü'ye Batı mimarisi gelmiş. Baradaki yapılar, kimi zaman Rus mimarlarının elinden çıkması, kimi zaman da petrol zenginlerinin Batı'dan davet ettiği devrin ünlü mimarları tarafından yapılmış. "Yaşayış Evi" denilen, sosyalist dönemin heybetli apartmanları ise II. Dünya Savaşı'nda esir düşen Alman askerlerine yapılmış. Bakü'nün en dış şehri olan "üçüncü şehir" ise satıyileşmenin ilerlemesiyle birlikte, son elliatmış yılda ortaya çıkmış. Yıllar içinde ortaya çıkan fiziksel genişlemeyle birlikte Bakü'nün nüfusu bugün üç milyonu geçmiş durumda.

Şehir kalesinin restorasyonu sırasında büyük bir öküz kafasıyla yanında iki aslanın yer aldığı bir figür tesadüfen bulunmuş. 1683'te şehri ziyaret eden Alman bilim adamı Kempfer'e göre, iç şehrin büyük kapıları Şamahı ve Şahabhas'a kazınan öküz başı o devirde hayvançılıkla göçüren Bakü'nün sembolüymüş.

Bakü'yü anlatırken sanatı anlatmak olmaz. Şehrin tüm büyük meydanlarında karşınıza çıkan devasa heykeller bile, ülkede sanatın ne kadar yoğun yaşatıldığını göstergesi. Heykellerin çoğu, Fuzuli, Nizami gibi ülke tarihine mal olmuş şahsiyetlere ait ve herbiri gerçek bir sanat eseri. Abartısız her evde bir piyanonun olduğu Azerbaycan, İslam ülkeleri arasında ilk opera çalışmalarını başlatan ülke. Aynı yıllarda çağdaş bale dönemleri, geleneksel Azeri danslarından yola çıkılarak yapılmış. Yüzyılın son çeyreğine girilirken Bakü'de 37, tüm Azerbaycan'da her seviyede toplam 260 müzik okulu olduğu söyleniyor. Yine Bakü'de bir ressam, aylık kazancı ile bir otomobil alabiliyormuş. Opera ve tiyatro binalarının başkentte bile resmî binalardan daha çok ve daha görkemli olduğu bir ülkede, sanatı daha ne kadar anlatmaya gerek var bilemiyoruz.

Gökhan Tan, gazeteci. (Skylife)



Bakü'nün önemli taş binalarından biri; geçen yüzyılın sonunda kentlin petrol zenginlerinden Haanski tarafından yaptırılmış. / One of the Baku's most impressive stone buildings was constructed by Haanski, a late 19th century oil millionaire.

population in excess of three million.

During recent restoration of Baku Castle a figure depicting two lions and a large ox head was discovered. This was a reminder that the ox was Baku's symbol, as reported by a German scholar named Kempfer, who visited Baku in 1683 and saw ox heads carved on the great gates. Shamahi and Shababhas, of the walled town.

When it comes to art the first thing one notices is the huge statues in all of Baku's main squares. Most represent important figures of Azerbaijan's history, such as Fuzuli and Nizami. I am really not exaggerating has a piano, and it is hardly surprising that Azerbaijan was the first Islamic country to establish its own opera company. Experiments with modern ballet inspired by traditional Azeri folk dancing date from the same years. Currently Azerbaijan is said to have 260 music schools, 37 of which are in Baku. The capital's opera and theatre buildings are far more imposing than any other public buildings, and I was told that an artist working in Baku could expect to earn the equivalent of a new car each month.

Gökhan Tan is a journalist. (Skylife)

Taipei'nin 108 mil Güneydoğusundaki Hualien meydanında taksi esnasında uçakta kabin yangını başlamış, 90 yolcu ve 6 uçuş ekibi uçağı terk etmişlerdir.



Uçak Kaza ve Olayları

Kpt. Akın Diler/THY

Taiwan Uni Air MD90 (Taksi anında kabin yangını)

EVA Air'e ait MD-90 uçağında çıkan kabin yangınında 28 yolcu yaralandı. 24 Ağustos günü Taipei'nin 108 mil Güney-doğusundaki Hualien meydanında, taksi esnasında uçakta kabin yangını başlamış, 90 yolcu ve 6 uçuş ekibi uçağı terk etmişlerdir.

Araştırmacılar baş üstü dolaplarında palanların olduğunu söylemişler, ancak başka açıklama yapmamışlardır. Uni Air yetkilileri uçağın ön kısmında acayip sesler geldiğini ve takiben kabinin siyah bir duman ile dolduğunu söylemişlerdir. Ulaştırma Bakanlığı ve Sivil Havacılık yetkilileri bir palanma sesinin duyulduğunu ifade etmişlerdir. Araştırmalar kabin bagajları

üzerinde yoğunlaştırılmıştır.

Uni Air Temmuz 1998 yılında Eva Air'in üç yan kuruluşundan (Great China Airlines, Taiwan Airlines, Uni Air) biri olarak kurulmuştur.

Bu yılın başlarında meydana gelen 2 uçak kazasından para ve yolcu kaybı olarak etkilenmişlerdir. Şubat ayında China Air A300 600R, Taipei kazası (202 can kaybı) ve Mart ayında Formosa Airlines Saab 340B uçağının denizde kaybolması (13 can kaybı).

Uni Air filosunda 14 adet MD 90, 3 adet BAe 146s, 13 adet Dash 8s ve 3 adet Dornier 228 bulunmaktadır ve bu uçaklarda iç hat uçuşları yapılmaktadır.

Delta Airlines MD-88 (Kabinde Duman)

17 Eylül 1999 tarihinde Cla-

cinnati/Northern Kentucky Int. meydanından kalkış yapan Delta Airlines, MD-88 uçağında kalkış sonrası kabinde duman dolması sonucu geri dönülerek emercensi iniş yapılmıştır. 14 yolcu slide'lar kullanılarak tahliye edilmiş ve hafif yaralanmalar olmuştur.

Kalkış sonrası yolcular kabin ekibine elektrik yangını kokusu duyduklarını ve kabin zemininin ısındığını bildirmişlerdir. Kabin ekibi kokpite haber vermiş ve kabin zeminine yangını söndürücü kullanmışlardır. 14 dakikalık uçuş sonrası kalkış meydanına iniş yapılmıştır.

FAA'nın 12 Ağustos tarihli AD'si gereği yaklaşık 700 adet McDonnell Douglas uçağında (MD 88 dahil) izolasyonların çıkarılması kararlaştır-



unulmuştur. Termal/akustik izolasyonlar Mylar maddesi ile kaplanmıştır. Bu maddenin ısıya dayanıklılığı son 4 seridedir konu edilmektedir. NTSB yetkilisi tarafından right alternate static port heater bölgesindeki izolasyonun yandığının tespit edildiği bildirilmiştir. Delta teknik yetkilileri heater'da birkaç civre olduğunun tespit ettiklerini ifade etmiştir.

CFM Motor Arızası

Continental Airlines 737-300 uçağında kalkış sonrası meydana gelen motor arızası sonucu uçağın vertical stabilizer spar'ı hasarlanmış ve kopan parçalar Palm Beach County, Florida'da yerde 24 block'a dağılmıştır.

5 Eylül 1999 günü 7.05 A.M.'de Palm Beach International Meydanı'ndan Houston'a kalkış yapılmış, 1000 feet irtifada motor arızası ile karşılaşılmış, kalkış meydanına ivvodi dönüş kararı alınmış ve 7.15 A.M.'de 84 yolcu ve 5

ekip ile iniş tamamlanmıştır. NTSB yetkilileri uçağın 1 no'lu motorunda tespit edilemeyen bir arıza meydana geldiğini ve motordan kopan parçaların vertical stabilizer sparda hasar meydana getirdiğini, uçak gövdesinde birkaç ezilmeye sebep olduğunun bildirmişlerdir. Yerde ise arızalı motora ait thrust reverser cowli bulunmuştur.

Arızalanan motor CFMI imalatı olup (CFM56-3B3). Yapılan incelemede motorun ön kısmında hasar tespit edilmemiştir. Arızaya kuş çarpması veya FOD'nin sebep olabileceği düşünülmekte ve motorun 7 inci compresör kademesi yerde aranmaktadır.

Korean MD-11 Kazası

İrtifa ile ilgili ekip hatası ve muhtemel kontrol problemi Korean MD 11 kargo uçağının Shanghai Meydanı'ndan kalkış sonrası şerhin kenar mahallesine düşmesine sebep olmuştur.

15 Nisan 1999 günü Hang-chigo Meydanı 18 pistinde 16.01 saatte kalkış yapılmış ve 7 mil sonra Minhang semine düşen uçak sonucu iki pilot, bir teknisyen olmak üzere 8 kişi hayatını kaybetmiş ve 37 kişide yaralanmıştır.

Kalkış sonrası uçağa 900 metreye (2952 ft) tırmanış ve sola dönüş fix'e uçuşa talimatı verildiğinde uçak ile temas kaybedilmiştir.

Civil Aviation Administration of China (CAAC) Digital cockpit voice recorder kayıtlarının ilk incelemesine göre, pilotların uçağı kontrolde zorluk çektiklerini açıklamıştır. Ancak bu durumda ATC'den iniş için talimat istenmemiş ve emergency doklere edilmemiştir. Uçakta tehlikeli madde bulunmamaktadır. 1500 metreye tırmanış talimatının 1500 feet ile karıştırılması üzerinde de durulmaktadır.

Iberia MD-87 (Barun iniş takım arızası)

20 Mart 1999 günü Geneva-Cointrin Meydanı'na iniş öncesi manual açılmayan barun iniş takımı nedeniyle, 2900x 100 feet köpüklerden piste emergency iniş yapılmıştır. İsviçre yetkilileri, Barcelona Meydanı'ndan kalkış esnasında konulan wheels spray deflector'ünün barun iniş takımının sıkışmasına sebep olduğunu açıklamışlardır. S/N 49828 olan MO-87 uçağı Iberia'ya 2 Nisan 1990 tarihinde teslim edilmiştir. 11.937 sayı ve 19.937 toplam uçuş saati vardır...

Neden ve Nasıl Diye Sorgulamak Üzerine

Yurdaer İ. Aksoy

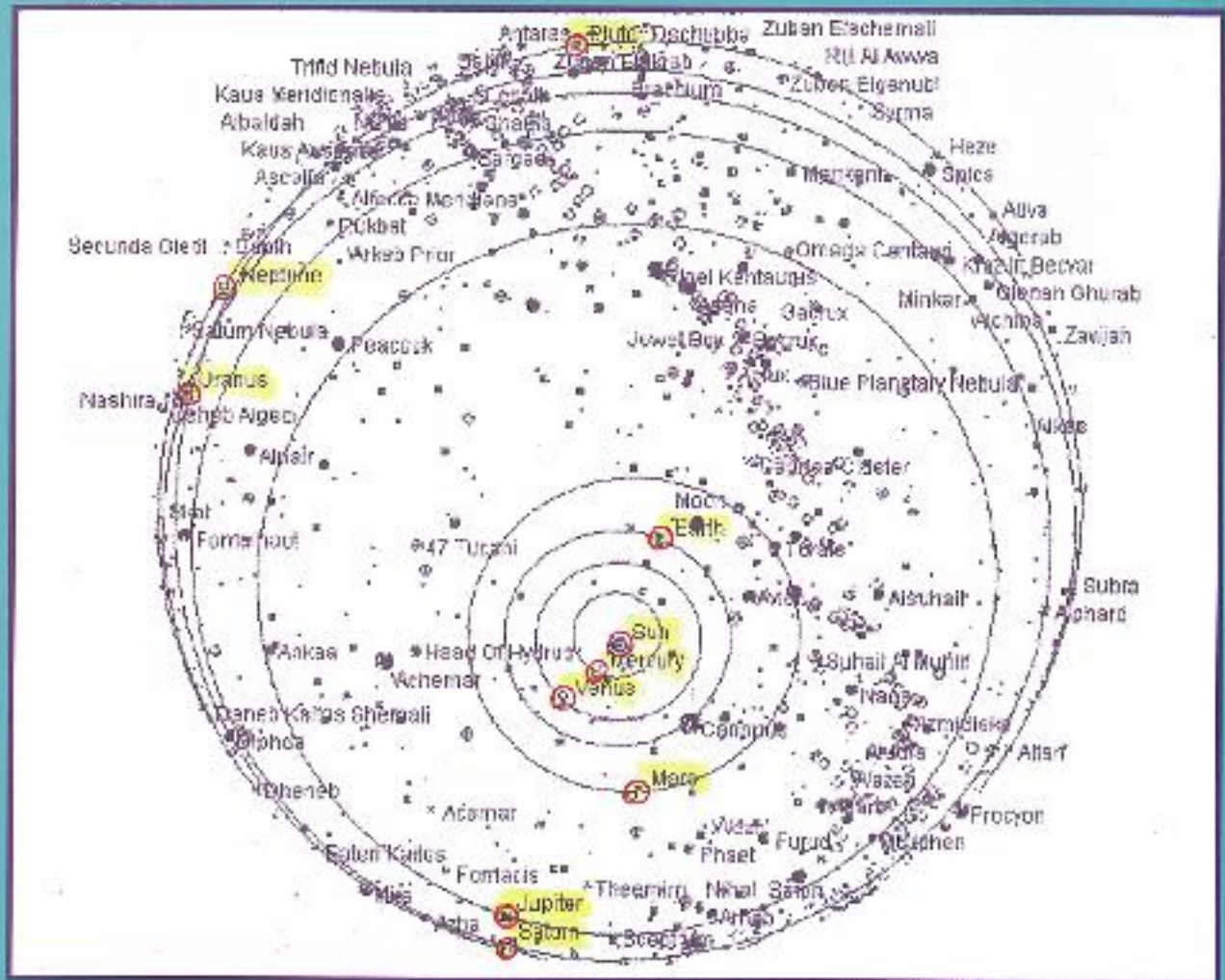
Doğduğumuz gün Güneşin arkasına denk gelen takım yıldızının, ya da filan gezegenin o günkü galaktik konumunun, örneğin otuz yıl sonra günlük hayatımızı neden ve nasıl etkileyebileceğini düşünmek zahmetine katlanmaksızın, medyadaki yıldız fallarını merakla takip ederiz.

Bu güne kadar okumuş olduğum kitaplar arasında beni en çok etkileyenlerden biri; Amerikalı hekim Paul de Kruif'in Mikrop Avcıları (The Microbe Hunters) isimli eseri, diğeri ise; İngiliz astronomi bilgini Sir James Jean'ın Etrafımızdaki Kainat (The Universe Around Us) isimli eseridir. İlk gençlik yıllarımda okuduğum bu kitaplar, bu günkü dünya görüşümün şekillenmesinde önemli roller oynamışlardır. Bu kitapları okuduktan sonra, bir mikroskop ve bir de küçük teleskop edinmiş, sonraları etrafımdakilere de, okuma çağındaki çocukları için bunları almalarını önerir olmuştum. (Şu sıralarda İstanbul Bilim Mültezisi Vakfı'nın İ.T.Ü. Taşkaşla Binasının yanında bulunan Deneme Bilim Mer-

kezi'nde, içinde bir mikroskop ve bir teleskop bulunan Bilim Çantaları satılmaya başlanmıştır. Genç arkadaşlarıma aynı öneriyi tekrarlamakta yarar görüyorum.)

"Etrafımızdaki Kainat" vasıtasıyla tanımaya başladığım Evren'in, sonsuzluk anlamına da gelen akıl almaz büyüklüğü, bende hiç azalmayan yoğun bir hayranlık duygusu yaratmıştır. Bana göre sahasında bu güne kadar yazılmış en güzel eser olan "Mikrop Avcıları" sayesinde de duyduklarımı, okuduklarımı sorgulama alışkanlığı kazandım. Paul de Kruif tarafından 1927 yılında yazılan ve dilimize ancak 1951 yılında tercüme edilen, benim de lise çağında okuduğum bu kitaptaki konuların ele alınış tarzı, daha sonraları popüler bilim eseri

yazan bir çok yazarca da benimsenerek kullanılmıştır. Mesela C.W Ceram "Tanrılar, Mezarlar ve Bilginler" isimli arkeoloji kitabında bu üsluptan övgü ile bahsetmekte, pek çokları gibi, kendisinin de kitaplarını de Kruif'i örnek alarak yazmaya çalıştığını ifade etmektedir. Ceram şöyle demektedir; "Bildigiime göre, özel bir ilmin gelişmesini, zamanımızda yalnız polis romanlarına karşı gösterilen bir merakla okunabilecek kılıfta, ilk defa yazan Paul de Kruif olmuştur. De Kruif 1927 yılında, eğer bakteriyolojinin gelişmeleri doğru görülür ve doğru düzenlenirse, bunda romana benzer bir çok elemanlar bulunacağını anlamıştı. Bundan başka eğer çalışma metodu açıklırsa, bilginlerin tutmuş oldukları, hipotezden çözüme giden yoldan okuyucu da geçirilecek olursa, en çapraşık ilmi problemlerin bile kolay anlaşılır hale getirilebileceğini de görmüştü. Bilginlerin de insan oluşlarından doğan yanlışlar, insan beyninin yetersizliği ve dıştan gelen engelleyici etkiler yüzünden saptıkları dolambaçlı yollar ve çıkmazların baştan başa örüldü olduğu o dinamizmin, o dramın büyük bir heyecan uyandırabileceğini de keşfet-



mişti. Böylece "Mikrop Avcıları" adlı kitabı meydana geldi. Bakteriyoloji gibi soğuk bir adın yerine Mikrop Avcıları adının konulması bile kitaba insanla ilgili bir kılık veriyor ve yeni bir edebiyat çeşidinin "gerçeklerin romanları"nın programını çiziyordu."

Kendi yonttuğu ilkel minik mercekle mikropolar dünyasını keşfeden Hollanda'lı Leeuwenhoeck'un hikayesi ile başlayan bu Kitab'ın boylesine ilgiye mazhar olan üslubu hakkında bir fikir verebilmek için küçük bir pasajı aktarmakta yarar görüyorum. De Kruif, Leeuwenhoeck'un bir yağmur damlasında mikropoları ilk defa gördüğü gün için şöyle yazıyor:

"Leeuwenhoeck'un şeref günü doğmuştu. Büyükle İskender Hindistan'a kadar gitmiş ve bir Yunanlı'nın o zamanı kadar görmediği muazzam filler keşfetmişti. Fakat İskender için at ne idi ise Hindular için de bu filler o kadar tabii ve günlük şeylerdi. Caesar, İngiltere'ye gitmiş ve gözlerine inanamadığı vahşiler görmüştü. Lakin bu Britanyalı yabancılar birbirlerine göre, Romalı komutanların Caesar için olduğu kadar tabii idiler. Kim bilir Balboa, Pasifik Okyanusunu ilk gördüğü zaman ne kadar büyük bir gurur duymuştu. Halbuki Balboa'ya göre Akdeniz ne ise, Orta Amerika'da yaşayan bir kırmızı

derili için de Pasifik o kadar günlük ve tabii bir manzara idi. Fakat ya Leeuwenhoeck, Delft şehrinin bu belediye kapıcısı, gözle görülemeyen küçük mahluklara mahsus masal aleminin anahtar deliğine gözlerini uydurmaya muvaffak olmuştu. Dünyanın kuruluşundan beri bunlar, kimse farkında olmadan yaşamışlar, üremişler, döğüşmüşler ve ölmüşlerdi. Bunlar kendilerinden on milyon defa daha iri olan insan sürüleri üzerine atılıp bütün bir ırkı mahveden canavarlardı. Bunlar ağızlarından alev püskürtten ejderbalardan ve yüz kafalı masal canavarlarından daha korkunç yaratıklardı. Bunlar bebekleri ılık

Yunanlı filozof Platon'un bir eserinde kullandığı bir kaç cümleden yola çıkarak, çağımızın uygarlık ve teknoloji düzeyine binlerce yıl önce erişmiş ülkelerin (buna dair hiç bir maddi kanıt bulunmadığı ve artık iyice bilinen insanlığın gelişim çizgisi üzerinde böyle önemli bir sıçrama emaresine rastlanmadığı halde) bir zamanlar varolduğuna şüphe etmeksizin inanırız.

beşiklerinde ve kralları sağlam kalelerinde öldüren sessiz katillerdi. Leeuwenhoek'un yeryüzündeki bütün insanlardan önce seyrettiği bu alem, görünmeyen, değersiz fakat amansız, bazen de dost varlıkların dünyasıydı. İşte bu gün Leeuwenhoek'un en büyük günüydü."

Artık sadece kütüphanelerde bulunabilecek olan bu kitap, bence, yeniden bastırılarak ortaokul ve lise öğrencileri tarafından okunması sağlanmalıdır. Belki bu suretle bazı genç beyinlerde bilim sevgisi oluşur ve görüşleri, iddiaları, olayları duyduğu ve okuduğu şekliyle körü körüne hemen kabullenmeyip bunları sorgulamayı öğrenen bireylerin yetişmeleri mümkün olabilir. Bu alışkanlık ancak genç yaşlarda kazanılabilmektedir ve bütün diğer toplumlar gibi toplumumuzun da dogmalardan bağımsız düşünebilen insanlara ihtiyacı vardır. Şu bir gerçektir ki günlük hayatımızda bilimin verilerinden ziyade safsatalara inanmayı tercih ederiz. Bilimin terazisine vurul-

duğunda hiç ağırlık çekmeyen konular, medya tarafından malum nedenlerle alınıp pullanarak önümüze getirilmektedir. Bizlerden çoğumuz da (ber ne kadar alalarımız ber duyduğuna inanma demişse de) tahsil düzeyimiz ne olursa olsun, ekseriya sorgulama ihtiyacı duymadan bunlara inanmaktayız.

Doğduğumuz gün Güneşin arkasına denk gelen takım yıldızının, ya da filan gezegenin o günkü galaktik konumunun, örneğin otuz yıl sonra günlük hayatımızı neden ve nasıl etkileyebileceğini düşünmek zahmetine katlanmaksızın, medyadaki yıldız fallarını merakla takip ederiz.

Yunanlı filozof Platon'un bir eserinde kullandığı bir kaç cümleden yola çıkarak, çağımızın uygarlık ve teknoloji düzeyine binlerce yıl önce erişmiş ülkelerin (buna dair hiç bir maddi kanıt bulunmadığı ve artık iyice bilinen insanlığın gelişim çizgisi üzerinde böyle önemli bir sıçrama emaresine rastlanmadığı halde) bir zamanlar varolduğuna şüphe etmeksizin

zin inanırız. Elli küsur yıldan beri, Dünya'nın her yerinde görüldüğü iddia edilen uçan dairelerdeki yabancı astronotlar, temas etmek için, neden bilim ya da devlet adamları yerine sıradan insanları tercih ediyorlar diye sormak lazımdır. Zira, Dünya'da olduğu gibi Evren'in her yerinde de aklın yolu bir olmalıdır. Bu ve benzeri sorulara verilen cevaplar ufo konusunun kendisi gibi safsata olmaktan öteye gitmemektedir. 1940'lı yıllarda düştüğü iddia edilen bir uçan dairenin Amerika Birleşik Devletleri'nin elinde olduğu ısrarla söylenmektedir. Eğer böyle ise, geçen bunca zaman içinde bu Devlet'in teknolojiye büyük bir sıçrama yapması beklenmezmiydi? Neden hala insanları uzaya (yüzlerce ton patlayıcının ucunda), Alman V-2'lerinin benzeri araçlarla gönderiyorlar? Her biri Güneş benzeri yüz milyarlarca yıldız ile bunların gezegenlerinden oluşmuş yüz milyarlarca galaksiyi barındıran Evrende pek çok türden canlıların da yaşadığı muhakkaktır. Bunların içinde, yıldızlar arası yolculukları başaracak teknolojik düzeye varmış olan uygarlık da mutlaka vardır. Böyle ileri türlerin temsilcileri (doğrudan doğruya kendilerinden kalan hiç bir maddi delil bulunmamakla beraber), geçmişte Dünya'mızı ziyaret etmiş olabilirler ya da gelecekte uğrayabilirler. Ancak halen burada olduklarına dair hiç bir bilimsel kanıt yoktur. Bundan bir kaç yıl önce bir

NASA uydusundan Dünya'ya gönderilen bir Mars yüzeyi fotoğrafında insan yüzüne benzeyen oluşuma rastlanmıştır. Bu olay büyük sansasyon yaratmış. DEO'cular hermen hiç tereddüt etmeden bu şeklin bir zamanlar Mars'ta yaşamış olan canlılar tarafından, insanlığın dikkatini çekmek amacıyla yapıldığını söylediler. Aslında optik bir yanılsamadan ibaret olan bu olayı yaratan yüzey şekli, bir süre sonra Mars'ın rüzgarlarıyla dağılıp kaybolarak hayal dünyasında yaşayanları hüsrana uğrattı. 17 Ağustos depremini takip eden aylarda, sıradan insanların söylediklerine inanıp geceleri sokaklarda yattık. Bilim adamlarının bile (henüz) aciz kaldıkları bu konuda, filan gün deprem olacak diyen insanların bunu nasıl bilebileceklerini niçin sorgulamıyoruz? Bu örnekler çoğaltılabilir. Örneğin şimdilerde bir 5 Mayıs konusu gündemde. İddia edildiğine göre önümüzdeki 5 Mayıs'ta Dünya, Güneş'in bir tarafındayken, diğer 8 gezegen, öbür tarafında ip gibi bir hizaya dizilecekler ve bu olayın sonucunda, Dünya'da 13 şiddetinde depremler meydana gelecek, saatte 300 km. hızla esen rüzgarlar oluşacak ve denizler karaları basacaklar. Acaba bu mümkün mü? Gerçekten bu gezegenler bir an için ip gibi bir hizaya gelebilirler mi? Geldiklerini varsaysak toplam çekim etkileri Dünya üzerinde bu olayları yaratır mı? Konuya biraz yakından bakalım; Bilindiği gibi gezegenler Gü-

neş'in etrafında Kepler yasalarıyla tarif edildiği gibi farklı uzaklıklarda, farklı zamanlarda, farklı hızlar yaparak dönerler. Güneş Sisteminin oluşumu gereği, bu dönüş hareketleri sırasına yörüngeler, Pluton hariç, Dünya dahil (aşağı yukarı) aynı düzlem içinde kalırlar. Pluton'un yörüngesinin içinde kaldığı düzlem, genel düzlemle belli bir açı yapar. Gezegenlerin farklı zamanlarda farklı hızlarla hareket etmekte olduklarını ve Pluton'un yörünge düzlemindeki bu özelliği dikkate alırsak bunların hepsinin birden bir an için ip gibi bir hizaya gelmelerinin neredenli küçük bir ihtimal olduğunu anlayabiliriz. Bu olayın gerçekleşmesi ihtimalini hesaplamak, klasik mekanik ve görecelik yasaları dikkate alınarak çözülebilecek oldukça zor bir matematik problemi konusu olabilir. Ancak gezegenlerin hepsinin birden, belli bir süre için, Güneş'in bir tarafında toplanmaları belli periyotlarla tekrarlayan bir olaydır ve 5 Mayıs 2000'ne tekabül eden günlerde olacak olan da (kısmen) budur. Astronomi ile ilgili bir bilgisayar programından kopyalanan ve gezegenlerin Güneş etrafındaki konumlarını gösteren şekilden kolayca anlaşılacağı gibi söz konusu tarihte, sadece Merkür, Venüs, Mars, Jupiter ve Satürn (o da bir hizada olmamak üzere) Dünya'ya göre Güneş'in diğer yanında olacaklardır. Uranüs, Neptün ve Pluton ise Dünyamız ile aynı tarafa yer alacaklardır. Şekil

de, Güneş Sistemine 4.000.000 Astronomik Unit uzaklıktan ve Sistemin düzlemine 90 derece dik açıdan bakılmaktadır. (1 Astronomik Unit uzaklık ölçüsü birimi olup Dünya ile Güneş arasındaki ortalama mesafeye yani 150.000.000 km.'ye eşittir.) Burada gezegenler aydın edilmelerini kolaylaştırmak için renklendirilmiştir. Arka planda, Sisteminize komşu yıldızlar, nebulalar ve galaksiler gösterilmektedir. Görüleceği gibi konu, medyada yer aldığından ve halk arasında konuşulduğundan oldukça farklıdır. Son olarak, bir an için böyle hayali bir dizilimin mümkün olabileceğini düşünsük dahi, bilim, bunun Dünya üzerinde kayda değer bir etkisi olmayacağını söylemektedir. Zira, burada korkulan çekim güçleri mesafelerin karesi ile ters orantılı olarak azalır ve bu nedenle mesela çok yakın olduğu için uydumuz, Ay, çekimi ile, kendisinden milyonlarca defa küçük olduğu Güneş'e nazaran Dünya üzerinde (med ve cezir olayları gibi) çok daha fazla etki yaratır. Aynı nedenle, daha uzaklarda bulunan gezegenlerin çekim güçleri de (hepsi bir araya gelse dahi) Dünya'da hissedilebilir bir etki yaratamaz.

Yukarıda örnekleri verilen türden iddialarla karşılaştığımızda, çocukluk çağımızın özelemlerini bir kenara bırakıp, acaba bu mümkün mü, neden ve nasıl olabilir diye sorgulamayı alışkanlık haline getirmek, birey olmanın önünde gelen şartlarındandır.

Alaska Airlines MD-83 Kazası

Erhan İnancı/ THY Uçak Tek. Kont. Md.

31 Ocak 2000 günü Alaska Airlines'a ait olan ABD San Francisco'ya giden Alaska Havayollarının 26. uçuş numarası MD-83 tipi uçağı, Los Angeles'e varışta yaklaşırken, kaza sonrası suda denize düşerek yaklaşık 88 kilometre ölümlüne neden oldu.

Kurtarma çalışmalarında varışta testler yapıldı. ABD Deniz Kuvvetleri'nin uçağı denizden yavaş yavaş kaldırarak deniz altından parçaları toplanmaya başlandı. Bulunan parçaların içinde CVR ve DFDR cihazları, CVR'daki 30 dakikalık konuşmalar, pilotların kardiyo verileri ve şirketin bakım merkezine iletilmişler Triin problemleri konuşulmuştu. Başlıyordu. Deniz

düğünden 12 dakika önce, dik ve teatlikli bir uçuş kışkırtıcı ile karşılaşıyor. Bunu da 90 saniye sonra bir durum düzeltilir. İkinci eldeki pilotlara büyük bir tehlike bir uçuşta duyduklarını ifade ediyor.

Denizden çıkarılan parçalar MSB tarafından incelenmek üzere toplanmaktadır. Bu parçaların testleri, özellikle kaza nedenini açıklayıcı çok önemli bulgular var. Yatay stabilizasyonu güçlendirir uçuş sistemindeki (Horizontal Stabilizer Trim) Sistemin (aile) ve vida (screw) birbirinden ayrılmış olarak bulundu ki; özet olarak sökülmüş halleri bunların asla birbirinden ayrılmasını gerektirir. Denizden de çıkarılan parça-

ların içinde önce de sistemin alt olan vida kısmı bulundu. Vida için diğerleri ile ilgili olarak bulunması gereken SOMUN, vidanın en alt kısmında bulunan alt Motorun Sırtı sistemin en tepesinde olan 2 adet elektrik motoru, ANA MOTOR VE YAZ. DİMCİ MOTOR (Main and Alternate Motors) aslında kopmuş ve denizden çıkarılan ilk parçaların içinde yoktu. Söylen bu parçaların uçuşta suda çarpması, arızasında da kopması olacaktı.

Denizden çıkarılan vidanın üzerinde yapılan incelemede, vidanın sağlam, tek parça halinde olmasına rağmen, diğer boyutlarına sığmıyorken metal malzeme vardı. Bunlar, büyük ihtimalle sorunları ayrıntı ile kopan çakıydı.

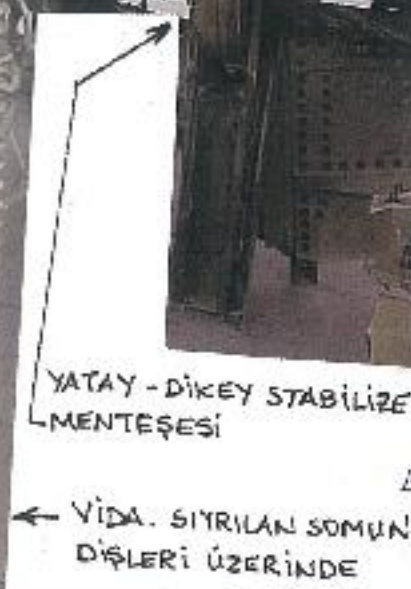
DEDR inceleme raporuna göre 31.000 feet ve A/P ON olan 6 saniye içinde 8000 ft Pull Nose Down'a geçmiş, yaklaşık 7.800 FPM ile dalış başlatmış ve A/P disconnect olmuştu. Speed Brake'ler açılarak hız azaltıldı ve yaklaşık 24.000 feette duruldu. Pilotlar, kabin memurları Los Angeles'e dönmeye başladılar ve kabin hazırlamaları başladı. Los Angeles kulelerinden diğer ve 10.000 feette dalışa devam edildi.

Flap ve slatlar açıldı. Uçuş kontrol edilebilir olmağı tespit edildi. Sonuçta gerçek kaza için için olacak flap ve slatlar yeniden açıldı. Bunu bir kaç saniye sonra uçak burnu aşağı ve sol tarafa yivlenmeye başladı. Bu dalış hareketinde -30'ye maruz kalınan pilotların cockpit başlıkları paneli çarptı ve öldükleri sanılıyor.

Biraz Teknoloji MD 83 tipi uçaklar DC-8 uçaklarının geliştirilmiş halidir ve ailesi, diğer sistemlerin çoğu DC-8a benzer. Yatay stab trim sistemi de buna dahildir. Yamaçtan ekteki resimlere bakarsanız DC 9'da geliştirilen teknoloji bu sisteme aittir.

Sistemin 2 adet elektrik motorunun Main olan sistem tepesindeki çakı şifrelerle veya perçelerin yamaçları çakı kullanılır. Alternatif olan da A/P veya potansiyel üzerindeki şifre ile çalışır. Main motor bozulursa, Alternatif motor çalışır devreye girer. Motorlar da UP ve Down limit şifreleri ve vidaların





üst ve altında mekanik sigortalar gereğinden fazla cereyan etmekten durdurulmasını sağlarlar. Vidanın içinde dönerçe somunların bir parçaların tamamı yatay stabilizeye bağlıdır. Somun ise dikey stabilizeye bağlıdır ve sistemin üç hareket üreten tek parçasıdır. Herhangi bir vella sisteme hareket kısıtlaması verildiğinde motorlardan kaçınılması için (örneğin veya alternatif) vidanın dönüşünü sağlar. Vida vira veya laçka arasında dönerken somunun içine girer veya tersine dışarıya doğru çıkar. Bu hareketle mendiline bağlı olan yatay stabilize mentesesi üzerinde Up veya Down hareketi yapılır. Yatay bir gövde kablolu feed back sistemi ile Yatay Stabilizasyon her hareket pedesini üzerinde ki göstergeler üzerine tayin edilebilir. Bu şekilde bir sistemde izlenimi olarak görülmüş sağlar.

Denizden çıkartılan vidanın dişleri üzerinde yapılan kontrolde dişlere zararlı olarak bulunan malzemenin bulunulmasını sağlar. Yapılan olan somunun malzemesi ve dişlerde yetersiz yağlama olduğu tespit edilmiştir. Vela olan yağlama ile edildiğinde, içinde somunun malzemesinde bulunur. Bu bir izlenimdir.



belirli olabilir.

1999 yılında 2 deli stabilizasyon problemi yaşanmış. Gasmı ayarlar sistemin normal çalışması tespit edilmiş. Ancak ayarlar ile Alternatör Motorun ağırlığı değiştirilmiştir ve referans için silindirik edilmiştir. O halde yapılan büyük kontrolde (Backlash) error limit değeri olan 0.001' in bulunmuş, bu değeri nedeniyle aslında referans için silindirik olması gerekirken, tekrar ölçüm yapılarak bu deli 0.003' in bulunarak servise alınmıştır. Vidanın somun dişlerini koparıp, alt stopu kırarak tamamen dışarıya çıkartarak, uçları suya çarpması da önlenmiştir. Bu nedenle dişlerin kopması bu olumsuzlukla giderilmiştir. Önce daha fazla silindirik kılı kırk yıdır araştırılarda yapılmış, sonuçlarıdır. Ancak, vella limit dışı yukarı hareket edip, alt mekanik sigortasının yerinden çıkmasıyla birlikte sistemin en tepede bulunan motorunu dikey stabilize ile birleştirilerek çarpmak son yapıları kopartmış olma ihtimali de mevcuttur. Vitekin ilk etrafı kayışları elyafından sonra, kablolu motoru kayışlar tarafından bir güc ile devede olduğu pilosa söylenmiş ve onlarda "buz da duyduk" diye cevap almışlardır. Dikey stabilizeyi koparıp tepede parçaları döndürme, esas parçaların bulunacağı yere 2 mil daha güc ile bulundurulmuş ve çıkartılmıştır. Bu parça tepede somun Copper 3/4' in lafing) vardır.

İki, kavramı gerçisi nedeninin açıkla-

ması için ayar silindirik yola ayarlı ve alt çarpmalar yapılmıştır. Ancak, yukarıda bir hız olarak denildiği bilgileri hiç de yabancılara değil, bilgileri değildir ve kaza nedeni olarak yazılacak bir sergisiye olan uygunluk sağlar.

Bu olay bizim 2009 yılında, bizim başımızla hiç gelmedi. Bu olayın sonu, TIIY'ın tarafı uçuşlar yapan ve (İNCE EMSİYİ)'in tüm kuralları ve standartlarına barışlı olan uçuş bakım merkezi olmasın bir somundur.

Vite de kısıtlama bir ve çıkarılması için işlenmesi için öncelikle bu bir makine.

Yağlama İşlemi: Havacılıkta, sarı yağlı bes ve bir eğilim alınması insanları değil, eğilim ve birliği, ne yağlı ve ne olursa, gerektiği kadarı tekniğin için yapılabilir. İhtiyacı olan bir işlemdir.

Teslimde bulunan ölçüm değeri (Component) değeri gibi kabul ve zaman olan bir somun görsel de zorlanarak limit line sokulmaya çalışılmalıdır.

Bu gün içinde yapılacak bir işlemler yüz bu durumun bir nedeni, yani, yüzlerce insanın hayatını ve şirketin prestijini kurtaracaktır.

Kaynak: Aviation Week/Space Technology, February 14, 2010, Aviation Week/Space Technology, February 21, 2011, Focus No. 8 21 Feb. 2008-02-28



BİR SORU BİR YANIT

Soru: "Kızıl Baron" kimdir? Gerçekten böyle birisi yaşamış mıdır?

Yanıt: Birinci Dünya Savaşı, milyonlarca insanın ölümüyle sonuçlanmasına rağmen diğer savaşlardan farklı olarak savaşın yeryüzünden gökyüzüne taşınmasına neden olmuştu. Havacılık sanayii, Birinci Dünya Savaşı öncesi yeni yeni emeklemeye başlamışken, Birinci Dünya Savaşı ile birlikte hızla gelişme göstermiş ve hava kuvvetleri iyi olan taraf avantajlı hale gelmişti. Bu yeni savaş türü, doğal olarak yeni savaşçıları ve kahramanları da birlikte yaratmıştı. O zamanlar şimdiki gibi havacılık ve pilot okulları olmadığından yetenekler tesadüfen keşfediliyordu. Alman Hava Kuvvetleri de gittikçe büyüyen filosuna gereken mürettebatını seçmek için araştırmalar yapıyordu. O yıllarda çamurlu siperlerde göğüs-göğüse yaşanan bir piyade askeri olan "Herman Von Richtofen" bir tesadüf eseri Alman Hava Kuvvetlerine transfer oldu. İçinde var olan doğal yetenekleri ile ucmayı ve uçuş tekniğini hızla kavradı. Kısa sürede çok iyi bir pilot oldu. İlk uçağı olan "Albatros"u teslim aldığıının ertesi günü yine ilk çatışmasına girdi. Bu çatışmada 6 müttefik uçağı ile savaşmak zorunda kalsa da kendisinden beklenenden fazlasını yaparak, uçakların 6'sını da düşürmeyi başardı. Bu başarısını diğerleri izledi.

Aldığı madalyalar artmaktaydı. Kısa bir süre içerisinde kendi dalının virtüözü olmuştu. Bu yüzden ona Almanlar "Baron" ismini takmışlardı. Daha sonraları kullanmaya başladığı üç kanatlı Alman

"Fokker" uçağı ile müttefik filolarına meydan okudu. Uçağını kırmızıya boyattığı için müttefik ordusunda "Kızıl Baron" olarak ün yaptı. Filosundaki diğer uçak-



ları da rengarenk boyattı. Bu uçuk fikirlerinden dolayı havacılık literatüründe ki renkli kişiliklerden birisi olarak kabul edilmiştir.

İngilizler Kızıl Baron'un filosuna "Richtofen'in uçan sirkisi" ismini taksalar da o, adını ölümsüzleştirmeye devam etti. Bir müttefik filosu için en kötü şey; uçuşta bu filo ile karşılaşmaktır. Kardeşi de kendisi gibi iyi bir pilot oldu. Kızıl Baron 1 Nisan 1918'de düşürüldüğünde 26 yaşındaydı ve iki yıldan daha az bir süredir havacıydı. Bu kısa süre içerisinde 80 düşman uçağı düşürmüştü. Kardeşi Lot-har'ın düşürdüğü uçak sayısının da 40 olduğundan, sadece iki kardeşin müttefik filosuna verdiği zarar 120 uçaktır. Baron Von Richtofen'in 80 uçaklık rekoru havacılık tarihinde asla kırılmayacak bir rekordur. Kemal Kanat



DUYGUSALLIK İYİ PRİM YAPTI

TÜRKİYE	Oynadığı Hafta	Hafiflik Hasılat (bir TL)	AMERİKA	Oynadığı Hafta	Hafiflik Hasılat (dolar)
Top ten			Top ten		
1 Güle Güle	4	229.812.300	1 Whole Nine Yards	3	7.174.183
2 Man on the Moon	3	104.045.000	2 Next Best Thing	1	5.870.387
3 Bone Collector	2	78.228.975	3 My Do-Skip	8	5.862.545
4 Jeanne D'arc	3	29.182.600	4 Drowning	1	5.802.229
5 Mickey Blue Eyes	7	13.651.600	5 Pitch Black	3	5.066.884
6 Duruşma	9	12.632.450	6 Snow Day	4	4.804.112
7 Muse	8	5.680.050	7 Reindeer Games	2	4.757.095
8 Austin Powers 2	6	4.900.750	8 Wonder Boys	2	4.053.266
9 Matrix	27	4.486.000	9 American Beauty	25	4.030.713
10 Sakim Hanımın Tenekeci	15	4.380.350	10 Cider House Rules	13	4.018.764

Kaynak: Warner Bros

En Çok Satan

Yerli Albümler

1. Carden Ergatin *Elbetle*
2. Kargo *Sax Melodisi*
3. Bülent Ersoy *Alaturka 2000*
4. Haluk Patar *İlla ki*
5. Sander Dutar *2000*
6. Ebra Gündes *Dün Ne Oldu*
7. Deniz Seki *Anlatım*
8. İbrahim Erkal *De Get Yalon Dünya*
9. Murat Koculu *Bu Akşam Ölmüşüm*
10. Hüsnü *Türk Pop Tarihi*

CD ROM

1. İnternet iştir (24) 1 ay
2. The Biggest The Best Games 6. İnternet iştir (çocuk-10)
3. İnternet Süper Online 1 ay 7. İnternet iştir (8-18)
4. İnternet iştir (23-7) 8. İnternet iştir (K-15)
5. İnternet Türk.Net 9. R.Coster+A.Man
10. F/A-18

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMLERİ

1. You've Got Mail
2. Heat
3. Payback
4. JFK
5. The Thirteenth Floor

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

1. Denizaltı
2. Mask of Zorro
3. Sefiller
4. Omuz Omuz
5. Yalnız Senin için



Kaynak: D&R'lar

EN ÇOK SATAN KİTAPLAR ve ESER İSMİ, YAYINEVİ

1. Safiye Sultan 1-Hadım Edilmiş Bir Aşk-İnkılâp
2. Bir Çift Yürek/Marlon Morgan-Dharma
3. Füreya/Ayşe Kulin-Remzi
4. Bay Pipo/Soner Yalçın-Doğan Yurdak-Doğan Kitap
5. Veronika Ölmek İstiyor/Paula Coelho-Çan
6. Operasyon Bilinmeyen Yönleriyle

- Apo/Tuncay Özkan-Doğan Kitap
7. Hariciler ve Hizbullah/Taha Akyol-Doğan Kitap
8. Angela'nın Külleri/Frank McCourt-Epsilon
9. Bir Geyşa'nın Anıları/Arthur Golden-Alın
10. Zirvedeki Şahin/Kemal Şahin-Hayat

Kaynak: D&R'lar

HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED



Dünyada ve ülkemizdeki gelişmeleri yakından izleyen derginiz UTED, aylık yayını, havacılık konusunda Türkiye'nin en deneyimli yazı kuruluyla hiç kesintisiz sürdürüyor. UTED dergi; tüm havayolu kuruluşları ve personeline, VIP ve CIP salonlarına, tüm devlet kademelerine, basına, havacılıkla ilgili akademik kuruluşlara ve abonelerine dağıtılmaktadır.

Ayrıca reklamlarınız web sitemizde de yayınlanarak sizlere internet üzerinden de ulaşılacaktır.

Sizde bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığıyla sunabilirsiniz.

SİZE HER ZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

İstanbul Caddesi, Üstüçü Apt. No: 24 Kat:5 Daire: 8

Bakırköy-İstanbul

Tel : (0212) 542 13 00-543 29 74

Fax: (0212) 542 13 71

E.mail: uted@turk.net

Internet: www.uted.com

Teknolojide Yenilikler

Saatlerin En Hünperlisi

Casio'nun Mart ayında piyasaya sürdüğü yeni bir saat modeli olan bu saat diğerlerinden çok farklı. Kol saati görevinin dışında bir kamera ve fotoğraf makinası olarak da kullanabiliyorsunuz. Aynı zamanda bir MP3 playerde olabilen bu cihazın kulaklığına takarak müzik de dinleyebilirsiniz.



Doldur-İç, Katla-Taşı



Dağda, yolda, avda ve bir çok yerde yanınızda taşıyabileceğiniz bu mataralar susuzluğunuzu gidermenize yardımcı olacak. Yanınızda taşıdığınız mataranın işi bittiğinde artık size yük olmayacak. Çünkü mataranız elastik özelliklere sahip. "Therm-A-Rest" firmasının ürettiği "Platypus" mataraları buruşturulabiliyor. Plastiği yırtılmaz olup, içine ister kaynar çay-kahve, istersenizde buzlu su doldurabilirsiniz.

Kampçılık yada spor için üretilen diğer sentetik su kapları gibi suyun tadında bozmuyor. 1 litrelik mataranın fiyatı da 3,95 dolar.

Daha İncesi Yok

Bilgisayarların hızına yetişmek imkansız. Sony işadamları için şimdiye kadar üretilen en ince dizüstü bilgisayarını üretti. Vaio 505 serisine ait bu yeni laptop'un gövde kalınlığı 22 milimetre, yani 2 santimetreden çok az kalın. Bilgisayar teknolojisinin son gelişmelerini kapsayan özelliklerle dolu olan bu ince laptop'un sırtı; nıazemesi şimdiye



kadar sert plastikten yapılan laptopların dış kaplaması yerini daha dayanıklı ve en hafif olanına, magnezyuma bırakmış. Amerika'da satış fiyatı 1000 doların altında olacak olan Vaio 505 çok satacak gibi görünüyor.

UTED ÜYELERİNİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI TESİSLER

TESİS ADI	İNDİRİM FİYATI	ADRES/TELEFON
Penguen Egl. Tesisleri	Girişte %15 Tesiste %10	Merkez Mah. Sade Sok. Kumburgaz/İstanbul Tel: (0212) 885 70 79/80
Nemesis Klima	%20 İskonto 1 Peşin 5 Ay Vade	Bahariye Cad. Kuzukestanesi Sok. İlk Apt. No: 10-12 Moda/İstanbul Tel: (0216) 347 19 56
Yalçiner Çanta	Peşin %25 Kredi Kartı %15	Ebuziye Cad. Marmara Çarşısı No: 85 Bakırköy/İstanbul Tel: (0212) 570 71 89
PC Gold Bilgisayar	Ürününe göre %10 ile %40 arası	Ebuziye Cad. Bakırköy/İstanbul Tel: (0212) 542 91 60
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri (Varan Tesisleri)	Bar, Sauna, Kafeterya Kualför (Bay/Bayan) Kendi Üyeleriyle Aynı	Rio De Janeiro Cad. 3. Kısım Karakol Karşısı Ataköy/İstanbul Tel: (0212) 559 01 82/83
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri	Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme Kendi Üyeleriyle Aynı	" "
Deniz Mefruşat	%20	Bağdat Cad. No: 258 Caddebostan/Göztepe Tel: (0216) 385 86 85
Citadel Hotel	Single Oda (Başlı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Double Oda (Başlı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Akşam Yemeği (Ünvanı yerli iki dahil) 8.000.000	Kennedy Cad. Sahil Yolu No: 32 Ahırkapı/İstanbul Tel: (0212) 516 23 13
Akdemir Dekorasyon	D. Duvarı Halı ve PVC Yer Kaplama, Mükro Jaluzi, Dikoy Perde, Stor Perde, PVC Doğrama	Tel: (0212) 572 30 78 (0212) 572 17 41
Hani Balık Restoran	% 25	İstanbul Cad. No: 3 Menekşe Florya/İstanbul Tel: (0212) 425 91 86

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

Güzel Sözler

Hayatta zor olan iki şey vardır: Biri insanın kendine iyi bir ad sağlaması, ikincisi de bu adı sürdürmesidir.

Robert SCHUMANN

Alman bestecisi

[1810-1856]

...

Hastalığa ve ölüme karşı insanların gösterdiği ilgi, yaşama karşı duyduğumuz ilginin başka biçimde ifadesidir.

Bir insanın ölümü, aslında ondan çok, yaşamını sürdürenlerle ilgili bir olaydır.

Thomas MANN

Alman yazarı

[1875-1955]

...

Sevmek fiilinden sonra gelen dünyanın en güzel fiili yardım etmektir.

Bertha von SUTTNER

Avusturyalı kadın yazar

[1843-1915]

...

Sevgi, bilgi ve çalışmanın ne vatani olur, ne gümrük duvarları ne de üniforması. Bedenimizi hasta eden, ruhumuzun baskısıdır.

S. FREUD

Avusturyalı hekim, psikanalist

[1856-1939]

...

Az anlamak ters anlamaktan iyidir.

Stefan ZWEIG

Avusturyalı yazar

[1881-1942]

...

Demokrasilerin en kötüsü, diktatörlüklerin en iyisine tercih edilir.

Rui BARBOSA

Brezilyalı hukukçu, siyaset adamı

[1849-1943]

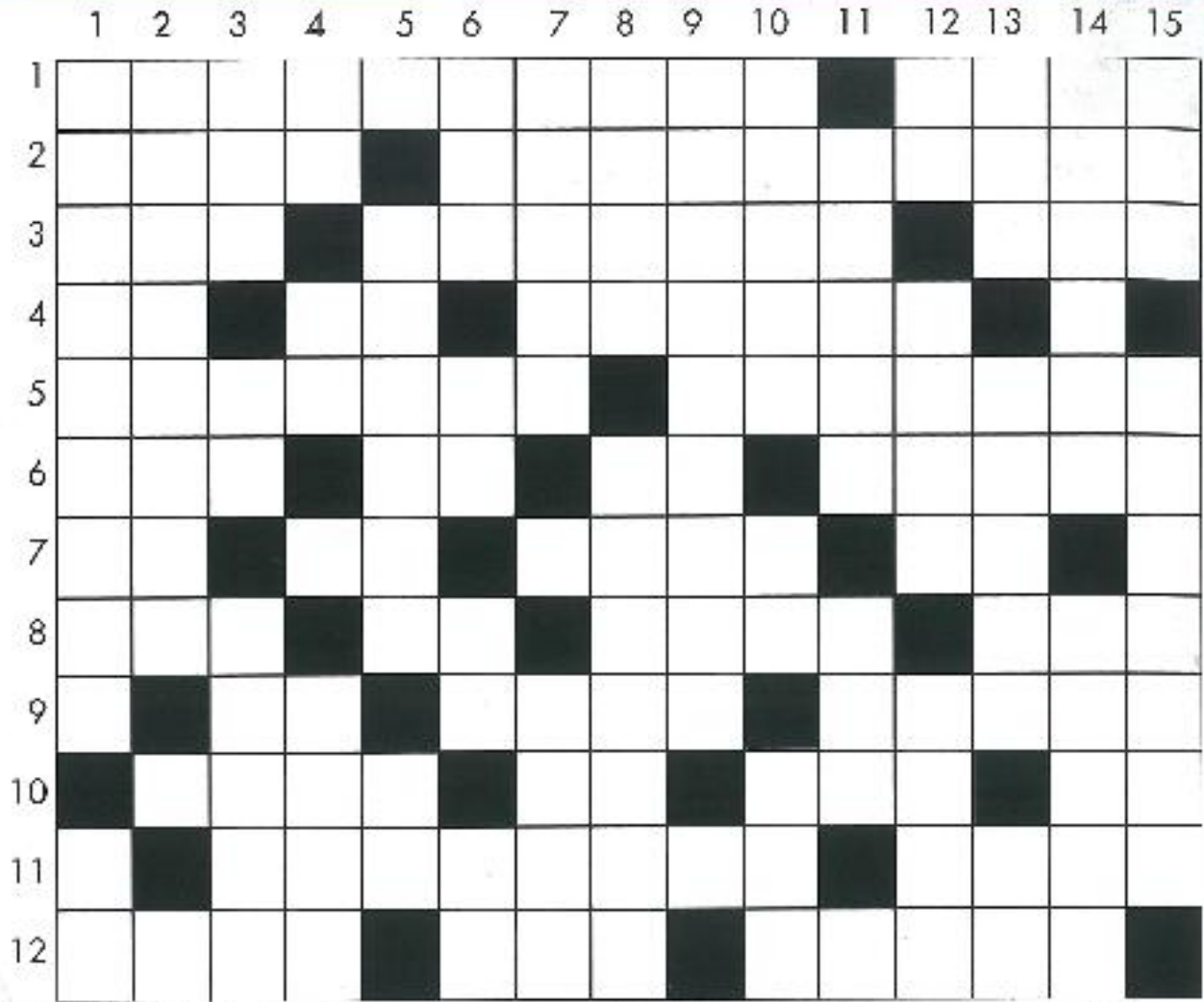
...

İki esas günah vardır ki, öteki bütün günahlar bundan oluşur: Sabırsızlık ve tembellik. Bir kitap, içimizdeki donmuş değerleri parçalayacak bir balta olmalıdır.

Franz KAFKA

Çek yazarı

[1883-1924]



Soldan Sağa: 1- Kadın nazlıklarını konu edinen ıp dır, risaiye,- Oltu bir kuş, 2- Kültür,- Beşiktaş spor kulübünün simgesi olan kuş, 3- "... Burak" (şarkıcı),- Vücudun herhangi bir yerinden kan gelmek,- Uzaklık, 4- Bir organımız,- Olumsuzluk veren bir brex,- İçiş etmek, 5- Kapa-zelik,- Geceleyin, açık havada sevgi duyulan biri için bir müzik aracı ya verilen küçük konser, 6- Japon Buddha rehberi,- Talyumun simgesi, "Ececiyal"ın kısa yazılışı,- Taht, 7- Borucan kal almakta kullanılan bağlantı parçası,- "İşte, ul bukt" anlamında kaba bir ünlem,- Bir kadın giysisi,- Notuca durak işareti, 8- Dahi,- Kiloamperin simgesi,- Keskin bir şeyle, bir vuruşla vücutta oluşan derin kesik ya da zedelenme,- Fakat, lakin, 9- Uzaklık anlatan sözcük, 9 mm çapında, İngiliz yapısı, hafif, kullanış kolay bir tür makineli tüfek,- Yüzün bir bölümü, 10- Alkollü bir içki,- Amerikyumun simgesi, Şamanizmin din adamı,- Bir asker-i gücü simgeleyen harfler, 11- Bir tür şekerleme,- Ters, 12- Duru, sakın havada çıkan kuru soğuk,- Gün, gündüz,- İskambi, keğirlerinde oğlan, bacak, vale.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Üreç,- Su, 2- Tekrarla-mak, yinlemek, 3- Afrika'da bir ırmak,- Güney Afrika Cumhuriyeti'nin plaka işareti,- Krapatin'in ünlü yapısı, 4- Genişlik,- Sodyumun simgesi,- Belirtiler, 5- Eyerin, birbirine bağlı ön ve arka kaştan oluşan parçası,- Utanma duygusu, 6- Rusya'da bir ırmak,- Yabancı,- Bir işte önde gelen kimse,- Bir yüzey ölçü birimi, 7- Tonu'nun sevgi ve iğisinden mahrumiyet,- Cehennem, 8- Ceza-yi'de bir kent, Vejetaryen, 9- "Aai Gençlik" ve "Devle-rin Aşk" adlı filmde de oynayan ünlü aktör, 10- Yerine koyma, yerine kul anma,- Kırtanun simgesi,- Bir masal çağı, 11- Öküz yemliği,- Avuş içi, 12- Stronsiyumun simgesi,- Defa, kez,- Yardım istendiğini anlatan bir ün-le, 13- Cet,- Bir ay adı,- "Kıra"nın kısa yazılışı, 14- Ego Denizi'nde, Türkiye ve Yunanistan arasında krize yol açan küçük kayalık, Uzun, 15- Kekliğin boyun-daki siyah halka,- İlerleme, yükselme, gelişme.

GEÇEN SAYININ CEVAPLARI: Soldan Sağa: 1- Dalaman,- Karayol, 2- Analamak,- Bakiye, 3- Lahit,- Vilayet, 4- Aka,- Aha!,- İsen, 5- Vantraleg,- Kim, 6- Anar,- D,- Ra, 7- Re,- Aare,- Upat, 8- Et,- Jest,- KLM,- Ela 9- Asena,- Ve,- Riyad, 10- Mudanya,- Mayo 11- Kilim,- İhtikam, 12- Onu,- Avare,- Lii.
Yukarıdan Aşağıya: 1- Dalavere,- Ka, 2- Araka,- Elamin, 3- Lahana,- Sulu, 4- Aİ,- Trajedi, 5- Matara,- Enam, 6- Am,- Harasan, 7- Naval,- At,- Yiv, 8- Kiko,- Yana, 9- Lig,- Eka,- Tr, 10- Aba,- D,- Rie, 11- Rayic,- Mr, 12- Akas,- Mu,- İmal, 13- Yitik,- Peyarni, 14- Ey,- Minalay, 15- Leş,- Matadar.



Göklerde 25 Yıl



KTHY Büroları:

Genel Müdürlük: 228-3901

Lefkoşa: 228-3045

Mağusa: 366-7799

Girne: 815- 2513

Ercan: 2314639

Londra: +44 1717 930 485.

Frankfurt: +49 69 242 640



Türk Hava Yolları her gün binlerce insanı dünyanın bir yerinden alıyor, konfor ve güven içinde başka bir yerine ulaştırıyor. Değişik kültürler, farklı güzelliklerle dolu 4 kıtanın birçok ülkesinde, 100 noktaya, Türk Hava Yolları, Avrupa'nın en genç filosu ile uçuyor. Dünyanın kapılarını açmak için anahtarıyız, Türk Hava Yolları...



TÜRK HAVA YOLLARI
EVİMİZE HOŞGELDİNİZ

