

UTED



AYLIK HAVACILIK DERGISI • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 11 • SAYI-ISSUE: 125 • NISAN-APRIL'2002



UTED ON-LINE:
www.uted.org

Havacılara 25 soru (ödüllü)

Seçiminiz prestijinizdir.



Dünyanın en modern ve güvenli uçakları olan
AIRBUS A-321, AIRBUS A-300 ve
dünyanın en sessiz ve güvenli uçakları sayılan
Amerikan McDonnell-Douglas firmasının MD-88 uçakları ile
yurtiçi ve yurtdışında 6 yıldır göklerdeyiz.



ONUR AIR
TAŞIMACILIK A.Ş.

Çatal Sokak No: 3 Şenlikköy 34810 İstanbul
Tel: (212) 663 23 00 Faks: (212) 663 23 19
e-mail: info@onurair.com.tr

Biz buradayız...!

Şubat sayımızda yayımlanan “**Çalışma Hayatımız**” konulu gündem yazımdan sonra, gerçekten güzel gelişmeler oldu. Taşeron firma kanalıyla teknisyen alımına koyduğumuz tepki, sendikamızın da (Hava-İş) desteği alınarak, işveren vekillerimize (THY) iletilmiş ve bizce yanlış olan bu uygulama, şimdilik ertelenmiştir. Yine hatırlayacağınız üzere; şirketimiz THY’nin taşeron firma üzerinden yapmak istediği personel alımı; teknik departmanımızın gittikçe yükselen müşteri portföyünün paralelinde gerçekleşmişti.

Her branştaki personelin istihdamı kararı, (maalesef) şirketimiz THY’nin bağlı olduğu bakanlığa ait olduğundan, bence işin kolayına kaçılmış, Özelleştirme İdaresi’ne işin karlı yanı ve gerekçesi sunulmadan, bu yoldan teknisyen alımına geçilmişti.

Taşeron firmalar üzerinden istihdamı yapılacak personelin, alacağı ücret belirli kurallar çerçevesinde olması gerektiğinden, şirketimiz THY bu yüksek tahsilli uçak teknisyenlerine yetersiz ücret teklifi yapmak zorunda kalmıştı.

Gerek bizlerin, gerekse sendikamızın bu yanlış uygulamaya itirazı, şirketimiz THY yönetiminin aldığı kararı (bence kendilerinin de içine sindiremediği) erteleyerek, Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’na gerekçeli istek yapmasına olanak sağlamıştır.

Aslında kadrolaşmanın amaç olması gereken şirketimiz THY’de, son zamanların moda akımı olan (!) sözleşmeli personel sorunları bitmemişken, bunun yanına bir de taşeron sistemiyle alınmak istenen personel eklendiğinde, ileride işin içinden çıkılması imkansız hale gelecekti.

Sektördeki geçici süreli bunalım, milli havayolumuzu olduğu gibi, özel ha-

vayolu şirketlerimizi de etkilemiştir. Kriz durumlarında özveri gösteren ve her zaman çalıştığı şirketin menfaatlerini korumak zorunda olan ve de koruyan personelin, krizin bitmesi durumunda da, aynı özverili duruma devam etmesini beklemek, olsa olsa kriz fırsatçılığı olur ki, bu da hiçbir işverene yakışmayacak bir davranış biçimidir.

Havacılık gibi özel nitelikli personel isteyen bir sektörde, ucuza kaçmak için kolay çözümler aramak, kaliteyi ve uçuş emniyetini zedeleyeceğinden, son derece sakıncalıdır. Bazı özel havayolu şirketlerimizin personel alımı için verdiği gazete ilanlarına baktığımızda, “**sivil havacılık yüksek okulu mezunu teknisyen yardımcıları alınacaktır**” yazısı, bence ucuz çözüm aramaya bir örnek olarak gösterilebilir.

Sivil Havacılık Yüksek Okulu mezunu arkadaşlarımız, ülkemizin Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün, verdiği Uçak Teknisyeni Lisansı’na sahiptir. Ve o lisansta teknisyen yardımcısı yazmaz, yazamaz da...

JAR, FAR kurallarının tüm Avrupa’da ve ülkemizde uygulandığı bir ortamda; acaip kadrolar yaratarak, işsizliğin gerçekten yoğun yaşandığı ülkemizde, fırsatçılık yaparak, kaliteden ve uçuş emniyetinden ödün verme pahasına, ucuz eleman alabilmek için ara kadrolara sığınmak ne derece doğrudur?

Derneğimiz, Uçak Teknisyenleri Derneği ismini taşıdığı sürece, her türden yanlış uygulamaların karşısında olacak, üyemiz olsun olmasın, mesleğimizi icra eden TÜM UÇAK TEKNİSYENİ MESLEKDAŞLARIMIZIN HAKLARINI KORUMAYA DEVAM EDECEKTİR.

Saygılarımla...



Sefa İnan
UTED Başkanı / President

İçindekiler / Contents

GÜNDEM

3

HAVACILIK HABERLERİ

6-12

GÖRÜŞ

14-15

SEKTÖR HABERLERİ

16-17

ÖDÜLLÜ 25 SORU

18-19

YILDIRIM VE UÇAK

20-22

GÜNÜMÜZDE İŞ JETLERİ

24-26

SEYAHAT

27

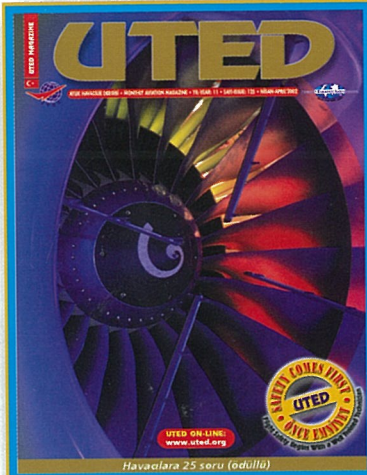
UTED MESAJ PANOSU

28-29

CONCORDE YENİDEN

GÖKLERDE

30-31



UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

EDİTÖR
&
GENEL KOORDİNATÖR
MUMMER ERKUŞ

REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
NEŞE TANER

YAZI KURULU:
Dr. Oya Torum, Kpt. Akın Diler, Erhan İnanc,
Hidayet Kapkaç.

KATKIDA BULUNANLAR:
Yurdaer Aksoy, Zeki Gürsoy, Turan Körez,
Tayyer Uçkun, Turgay Balci, Kenan Bağcı

YÖNETİM YERİ:
İstanbul Caddesi, Üstüçü Apt. No: 24 Kat:5
Daire:8 Bakırköy/İstanbul
Telefon: (0212) 542 13 00 / 543 29 74
Fax: (0212) 542 1371
Lokal Tel: (0212) 571 39 23
E.mail : uted@uted.org
Web Site: www.uted.org
Webmaster: Korhan Kutval

YAPIM:

(Dizgi, tasarım-uygulama, mizampaj,
çeviri ve diğer editöryal hizmetler)

ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:

İlhan Özdemir

Redaksiyon, düzelti : Onur Özdemir
Telefon:(0212) 251 52 43 / 251 52 44
Fax: (0212) 243 31 63
E.Mail: taviation@turk.net
www.artiyayincilik.com

Renk Ayrımı ve Film Çıkış
4+4 Grafik (0212) 213 31 14-16

Baskı ve Cilt: Lebib Yalkın Matbaası
Tel: 0212 269 64 48

DERGİMİZDE YAYIMLANAN YAZI VE FOTOĞRAFLARIN TAMAMI YA DA BİR KISMI, KAYNAK GÖSTERİLMEK KÖŞÜLÜ İLE, KULLANILABİLİR.

DERGİMİZDE YAYIMLANAN YAZILARIN SORUMLULUĞU YAZARLARINA, REKLAMLARIN SORUMLULUĞU FİRMALARINA AİTTİR.



CFM INTERNATIONAL

32-34

İLK GÜNAH

36-37

UÇUŞ NOKTASI: ROMA

38-41

TEKNOLOJİ VE YAŞAM

42-43

BİLİM AKTÜALİTE

44-45

SANAT/KÜLTÜR ETKİNLİKLERİ

46

BİR BİLGİSAYAR ALDINIZ..

47-48

ANLAMLI SÖZLER

49

BULMACA

50



Tarafsız Bölge
No Man's Land

Yönetmen: Danis Tanovic
Oyuncular: Branko Djuric Filip Sovagovic Georges
Siatidis Katrin Cartlidge Rene Bitorajac Serge-Henri Valcke



Ölümüne Takip
Collateral Damage

Yönetmen: Andrew Davis
Oyuncular: Arnold Schwarzenegger Cliff Curtis Elias
Koteas Francesca Neri John Leguizamo John Turturro



KISA ... KISA ...



Hubble Onarıldı...

Dünyanın evreni gözetleyen gözü kulağı olan Hubble teleskobunun uzayda onarımı başarıyla tamamlandı.

Geçtiğimiz günlerde Colombia uzay mekiği ile uzaya çıkan Amerikalı 7 astronot yerden 600 km yükseklikteki yörüngesinde Hubble teleskobunu yakalamayı başardılar ve bir dizi yenileme işlemi ve onarım gerçekleştirdiler. Bu ziyaret ile birlikte Hubble'a 4. kez ulaşılmış oldu.

Daha önceki ziyaretlerde Hubble'ın mercekleri yenilenmiş ve kırılan kolu onarılmıştı.

Bu kez teleskopların onarımı yapıldı ve yeni bilimsel aygıtların yerleştirildiği işlemler 11 gün sürdü. Astronotlar 11 gün içinde uzay yürüyüşü de yaptılar.

Yeni takılan bu aygıtlarla ve ACS adı verilen kamera ile, uzayı ve objeleri daha geniş açılı görmek mümkün olacak. Bu da daha net fotoğraflar alınmasını sağlayacak. (Hürriyet Bilim)

26 Nisan Pilotlar Günü

Türk pilotlarının sembolü ilk pilotumuz Mehmet Fesa Evrensev'in semalarımızdaki ilk uçuğu gün olan 26 Nisan, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği'nin düzenlediği program dahilinde kutlanacak.

A380 Üretimi Airbus'ın Bremen Tesislerinde Başladı

Airbus A380'nin üretimi Almanya'da resmen başladı. Airbus'ın Fransa'daki Nantes tesislerinde bu yıl başında gerçekleşen geleneksel "ilk metal kesimi"nin ardından, Airbus'ın Almanya'daki ilk tesisi Bremen'de, Superjumbo üretimini başlattı.

Hamburg'dan sonra Almanya'nın ikinci büyük Airbus tesisi olan Bremen, ayrıca Airbus'ın beş ana tasarım ofisini barındırıyor. Geniş gövdeli kanat ekipmanları, uçuş lift elemanları ve metal levhaların üretiminden sorumlu olan Bremen'de; CIAM (Bilgisayarlı Entegre Otomatik Üretim) şekillendirme yöntemi ile; her yıl Airbus'ın her modeli için 2,5 milyon metal parça üretiliyor. Bremen bölgesi ayrıca A380 için uçuş lift sistemi (iniş takımları) üretmekten sorumlu.

A380 üretim projesi kapsamında bu yıl, 23 Ocak'ta Nantes tesislerinde alüminyum kanat dibi parçaları ve CFRP'den (karbon lifli güçlendirilmiş plastik) üretilmeye başlandı. Ekim 2003'te A380 parçaları Avrupa'daki tüm Airbus tesislerinden toplanarak final montajı yapmak üzere Toulouse'a nakledilecek. A380, bugüne dek 97 kesin sipariş ve taahhüt aldı.

www.airbus.com



TEŞEKKÜR

Dergimiz UTED'in Genel Koordinatörlük görevini yıllardır başarıyla yürütmüş olan Yönetim Kurulu üyemiz sayın Kemal Kanat, işlerinin yoğunluğu nedeniyle görevini arkadaşımız Muammer Erkuş'a devretmiştir. Kendisine başarıyla yürüttüğü görevi için teşekkür eder.

Sayın Muammer Erkuş'a başarılar dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

TC KİMLİK NUMARANIZI ALDINIZ MI?

Tüm Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına birer kimlik numarası vermeyi amaçlayan MERNIS projesinin size tahsis ettiği kimlik numaranızı biliyor musunuz?

Henüz bilmiyorsanız öğrenmek için, Emekli Sandığı'nın www.emekli.gov.tr sitesinin ana sayfasının sağ üstündeki "TC Kimlik Numarası Öğrenme" linkini (<http://tckimlik.nvi.gov.tr/pls/kimlik/kimlik>) tıklayarak "MERNIS PROJESİ KİMLİK NUMARASI SORGULAMA SAYFASI"na girebilirsiniz. Bu sayfaya girerken, nüfus cüzdanınızın veya içindeki bilgilerin elinizin altında olduğunu kontrol ediniz.

Bu sayfada kimlik numaranızı, nüfus cüzdanınızdaki bilgileri girerek sorabileceğiniz ik ayrı soru formatı vardır:

Sol tarafta: "Adınız/ Soyadınız/ Cilt No/ Aile Sıra No/ Sıra No" veya

Sağ tarafta: "Adınız/ Soyadınız/ Baba Adı/ Anne Adı/ Doğum Yılı/ Cinsiyet" haneleri ile,

Üst taraftaki "Nüfusa Kayıtlı Olduğunuz Yer (Seçilmesi Zorunludur)" bölümünü doldurup Bilgilerin en altındaki "Kimlik Numaramı Bul" butonunu tıklayarak Kimlik Numaranızı öğrenebilirsiniz.

Uzaya Dolmuş

Prototipi basına tanıtılan Cosmopolis-XXI adlı uzay gemisi üç kişi kapasiteli ve uzaya ilk ticari seferini 2004 yılında yapmayı planlıyor.

Nisan ayında ikinci uzay turistini uzaya götürmeye hazırlanan Rusya, bir yandan da ticari uzay seferlerini gerçekleştirecek mekik



tasarımlarını hızlandırıyor. Bu bağlamda yeni tasarım C-XXI gerçekleşirse, 100 bin doları olan her kes uzaya gidebilecek. Ticari uzay seferleri için çalışmalarını sürdüren şirket yetki-

lileri, bu iş için ABD'li ve Asya'lı yatırımcılarla çalıştıklarını, 2004 yılından itibaren seferlerin başlatılabileceğini öne sürüyorlar. (Hürriyetim)

Yeni Nesil Güvenlik Sistemleri

11Eylül terör saldırısının ardından tüm dünyada özellikle havalimanlarında güvenlik sistemleri elden geçiriliyor ya da yeni sistemler gündeme getirilmeye başlandı.

Bu konuda olayların yaşandığı Amerika en duyarlı ülke durumunda. Daha güvenli X-Ray cihazları geliştirilirken, bir yandan da yeni cihazların testleri yapılıyor. Bu cihazlardan en yenileri havalimanlarında geçtiğimiz günlerde test edildi ve sonuçları güvenlik sorumlularını memnun etti.

Rapiscan Secure 1000: Bu cihaza gelen kişi, düşük enerjili X ışınları sayesinde monitörde çıırıplak görülüyor. Böylece kişinin üzerine silah saklaması olanaksız hale geliyor. Ancak sistem sorununu da birlikte getiriyor. Havaalanı yetkililerini düşündüren tek şey, aygıttan kadınların nasıl geçeceği sorunu.

Geliştirilen bir başka aygıt ise; telefon kulübesi büyüklüğündeki sistemin tarayıcısı koku duyarlı. Kişiye ya da valizlere hava püskürterek kokluyor ve bomba ya da uyuşturucu gizlenip gizlenmediğini saptıyor. Sistem 40 ayrı bomba ile 60 ayrı uyuşturucu kokusuna duyarlı.



KISA KISA ...



Sabiha Gökçen Ölüm Yıldönümünde Anıldı

Türkiye'nin İlk Kadın Pilotu ve Dünya'nın İlk Kadın Savaş Pilotu Sabiha Gökçen, ölümünün birinci yıldönümünde Cebeci Şehitliğindeki kabri başında düzenlenen bir törenle anıldı.

THK'nun organize ettiği törene Sabiha Gökçen'in sevenleri ve yakınları ile havacılık çevreleri katıldı. (Basın)

KLM'DE KOLTUKLAR DOLUYOR

Avrupa havayolu sektörünün en büyükleri arasında yer alan KLM Royal Dutch Airlines'in koltuk dolulukları Şubat ayında önemli miktarda artış gösterdi. Şirketten yapılan açıklamada, bir önceki ay yüzde 76 olan koltuk doluluklarının Şubat ayında yüzde 80 düzeyine çıktığı ifade edildi.

Atıl Havaalanları, TOBB ile Birlikte İşletilecek

Atıl ve işlevsiz durumda olan ve yeniden işletilebilmeleri için yeni olanaklar aranan havaalanlarının durumuna, Ulaştırma Bakanlığı'nın hazırladığı proje ile çözüm aranıyor. Bakan Vural'ın çok önem verdiği bu proje ile, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile kurulacak ortak bir şirket, küçük illerimiz arasında yolcu ve yük taşınmasını üstlenecek.

Bakan Vural; THY ile kurulacak havayolu şirketinin çapraz uçuşlar yapacağını, atıl durumdaki havaalanlarının daha verimli kullanılacağını ve maliyetin düşürüleceğini böylece ucuz hava taşımacılığının yolunun açılacağını, bu projeye işadamlarının ve turizmcilerin destek vermesi gerektiğini vurguladı.

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu da; bu ayın sonun doğru Ankara'da bir toplantı düzenleneceğini, havaalanları kapanan il ve ilçelerin sanayi ve ticaret odaları ile sivil toplum örgütlerini biraraya getireceklerini ve özellikle atıl durumdaki havaalanlarının yeniden açılması ve ekonomiye kazandırılması gerektiğini söyledi.

Bilindiği gibi; Sivas, Tokat, Balıkesir-Merkez, Balıkesir-Körfez, Zonguldak, Çaycuma, sinop, Uşak havaalanlarının atıl durumda olması nedeniyle kapatılması yönünde karar alınmıştı.

Türkiye şu anda faaliyette bulunan ve DHMİ'nin sorumluluğunda bulunan 40 havalimanı ve meydana geçen yıl 373 bin 502 uçağın iniş kalkış yapmış olduğu açıklandı. İç hatlar da içinde olmak üzere, bu uçuşlarda 33 milyon 620 yolcu taşındı. Bu rakamlarda, geçen yıla göre biraz azalma gözlenmekte. 2000 yılına göre 2001 yılında içhatlarda %25 azalma gözlenirken, dışhatlarda da %9 artış saptandı. Atatürk Havalimanı 2001'de yolcu ve hava trafiği açısından Türkiye'nin en yoğun havalimanı oldu. Antalya Havalimanı ise 8 milyonu aşkın yolcusu ile ikinci sırada yer aldı. Antalya'yı Esenboğa ve Adnan Menderes Havalimanları izledi.

Havalimanı	İçhat Yolcu Sayısı	Dış Hat Yolcu Sayısı	Havalimanı	İçhat Yolcu Sayısı	Dış Hat Yolcu Sayısı
Atatürk	: 3.773.699	8.827.732	Kahramanmaraş	: 3.458	
Esenboğa	: 2.107.013	1.052.302	Kars	: 51.606	137
Adnan Menderes	: 980.651	1.483.627	Kayseri	: 147.292	33.510
Antalya	: 531.835	8.638.634	Konya	: 58.004	4.987
Dalaman	: 168.472	1.978.749	Körfez	: 2.848	
Adana	: 511.810	245.830	Malatya	: 84.193	
Trabzon	: 358.310	47.199	Mardin	: 31.895	
Milas-Bodrum	: 248.264	1.038.039	Muş	: 28.924	
Süleyman Demirel	: 1.052	4.870	S.Çarşamba	: 141.664	32.664
Nevşehir	: 5.301	14.129	Siirt	: 9.612	
Adıyaman	: 242		Sinop	: 13	
Ağrı	: 8.538		Sivas	: 4.132	
Balıkesir	: 519		Şanlıurfa	: 33.985	
Çardak	: 35.397		Uşak	: 15	
Çorlu	: 97.253		Van	: 182.961	2.554
Diğarbakır	: 205.771	16.450			
Elazığ	: 56.593				
Erzincan	: 12.023				
Erzurum	: 96.510	7.407			
Gaziantep	: 175.206	37.067			
			Toplam:	10.057.808	23.562.640

NASA Antalya'dan Uzayı Gözetleyecek,

Amerikan Havacılık ve Uzay Dairesi NASA yıldızlar, gökadalalar, süpernova-lar, ilginç gökyüzü olayları ve gama ışın patlamalarını izlemek üzere hazırladığı dört robotik teleskop sisteminden birini Türkiye'de kuruyor.

NASA tarafından uzayın gözetlenmesi amacıyla çeşitli ülkelerde kritik yerlere yerleştirmeyi planladığı 4 teleskopun ikisini ABD'ne, birini Avusturalya'ya dördüncü teleskopu da Antalya'ya yerleştirmeye karar verdi.

Anatolya'da TÜBİTAK Ulusal Gözlemevi'nin bulunduğu 2345 metre rakımlı Bakırlıtepe'ye kurulacak olan teleskopun, daha önce İsrail'e kurulması planlanmı-

tı. Ancak yaşanan savaş ve kargasa nedeniyle NASA bu projesinden vazgeçti ve Türkiye'yi seçti.

Teleskopla Ortadoğu, Balkanlar, Avrupa ve Rusya'nın üzerine düşen alan izlenecek. Kurulacak sistem, Türkiye'nin de uluslararası gözlem kampanyasına katılacağı ve Türk astronomlara da yeni ufuklar açacağı için, bilim çevrelerince olumlu karşılandı.

(Basın)



ÜYELERİMİZİN DERLEDİKLERİ...

THY Üç A310-300 Uçağı Satışını Onayladı

Türk Hava yolları, daha önce satışına karar verildiği açıklanan yedi adet Airbus 310-300 uçağından üçü, iki adet yedek motor ile bir adet APU'nun 73 milyon dolara satılmasına ilişkin niyet mektubunu onaylama kararı aldı.

Türkiye'de Çok Ucuza Pilot Olunuyor

Tarkim Uçuş Okulu Müdürü Veysel Duman, ABD'den sonra dünyadaki en ucuz uçuş okullarının Türkiye'de olduğunu söyledi. Kendilerinin uluslararası standartlarda hizmet verdiklerini söyleyen, Adana'da faaliyet gösteren Tarkim Uçuş Okulu Müdürü Duman, ticari pilot lisanasının ABD'de 13 bin, Türkiye'de ise 22 bin dolar olduğunu belirtti.

Bu rakamlar Avrupa ülkelerinde 30-40 bin doları buluyor.

40 bin metreden atlayış...

Fransız paraşütçü Michael Fournier.

40 bin metre yükseklikten atlayarak, hem en hızlı düşüş, hem de en yüksekten atlama rekorunu kırarak, Guennes Rekorlar Kitabı'na girmeyi hedefliyor.

Fournier özel olarak yaptırdığı 95 metrelik balonu ile (ortalama bir balonun yüksekliği 170 metre) 40 bin metre yükseklikten atlayacak ve 1700 km.lik bir hızla yere inecek. Bu hız, dünyanın en hızlı uçağı Concorde'un ulaşabildiği en yüksek hıza eşdeğerde olacak.

Fournier'in denemesi toplam 6 dakika sürecek.

Boeing'in yeni 747-400'ü bitmek üzere

Boeing mühendisleri daha uzun menzilli yeni B747-400 yolcu ve kargo uçaklarının tüm dizaynlarının yüzde 90'lık kısmını bitirdi. Uçağın ana montajına 2002'nin ilk yarısında başlamayı planlayan Boeing, yeni versiyon B737-400'ün yıl sonuna kadar uçağını belirtiyor.

Hazırlayan: Ekrem Erdoğan



KISA... KISA ... KISA...

400 Yılda bir dünyaya gelen kuyrukluyıldız...

Astronomlar, bu ayın sonlarına doğru yeryüzünden çıplak gözle görülebilecek parlaklıkta bir kuyrukluyıldızın Dünya'ya yaklaşacağını bildiriyorlar. Kuyrukluyıldız, ortalama 400 yılda bir dünyaya yaklaşıyor.

Society for popular Astronomy yetkililerinin açıklamasına göre İkeya-Zhang adlı kuyrukluyıldızın mart ayı sonlarında ve nisan ayı başlarında gökyüzünde küçük bir ışık demeti olarak görülecek. Kuyrukluyıldız, dünyadan 61 milyon km uzaklıktan geçecek.

Güneş sisteminden düzenli olarak geçen ve en son 1661'de görülen İkeya-Zhang'ın ışık kirliliği yüzünden büyük kentlerden görülme olasılığı zayıflıyor. Düşük güçte bir dürbün ile net görüntü elde edilebileceği öne sürülüyor.

**ABD'li Şirketlerin İhale Rahatsızlığı**

Amerikan savunma çevrelerinin dergisi Defense News, Türkiye ile iş yapan ABD'deki savunma şirketlerinin ihalelerinin uzamasından kaygı ve rahatsızlık duyduğunu yazdı.

Türkiye'nin taarruz helikopteri ve havadan erken uyarı uçağı projelerinin sözleşme görüşmelerinde 1,5 yıla yakın zaman geçmesine karşın kontrat aşamasına henüz gelineemesinin helikopterlerin üreticisi Bell Helicopter Textron ve uçakların üreticisi Boeing şirketlerinde huzursuzluk yarattığını belirtti.

Atatürk Havalimanına Mühendislik Oskarı Verildi

Atatürk Havalimanı, 17 Ağustos depreminden sonra kısa sürede gerçekleştirdiği sismik izolasyon projesiyle mühendislik alanının Oscar ödülüne layık görüldü. TAV Yönetim Kurulu Murahhas Üyesi Sani Şener, Washington'da yapılan törenle Amerikan Mühendislik Şirketleri Konseyi (American Council of Engineering Companies ACEC) tarafından verilen ödülü aldı. Şener, Atatürk Havalimanı Sismik modernizasyon Projesinin 700 aday arasından büyük ödüle layık görülmesinin gurur verici olduğunu söyledi. Ve sismik izolatörlerin Türkiye'de ilk kez Atatürk Havalimanında kullanıldığını kaydetti. (Basın)

**GÖREV DEĞİŞİKLİĞİ**

THY Yönetim Kurulu, olağan aylık toplantısında Uçuş İşletmeden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Kaptan Pilot Oktay ÖZTEKİN ile Uçuş İşletme Başkanı Kaptan Pilot Mustafa KOLKO'nun 65 yaşını doldurdıkları için yaş haddinden emekli edilmelerine ve yerlerine yeni atamalar yapılmasına karar verdi. Yönetim Kurulu, Uçuş İşletmeden Sorumlu Genel Müdür Yardımcılığına Eğitim Başkanı Kaptan Pilot Zafer BAYSAL'ı, Uçuş İşletme Başkanlığına ise Kaptan Pilot İlhami USLAY'ı atadı. Zafer BAYSAL'dan boşalan Eğitim Başkanlığı'na ise Kaptan Pilot Erkan FİLİZ tayin edildi.

THY Yönetim Kurulu ayrıca, yasa gereği, 65 yaşını dolduran, aralarında 38 Kaptan Pilot'un da bulunduğu çalışanların emekliye ayrılmasına karar verdi.



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



PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

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

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

Atatürk Airport, iç hatlar VIP üstü, İstanbul-Türkiye
Tel : +90 212 663 7010
Fax : +90 212 663 7013
E.mail : prima@primaaviation.com
sales@primaaviation.com





KISA KISA ...

SunExpress Uçuşlarını Artırıyor

SunExpress havayolları Almanya'daki tur operatörlerinin talebi üzerine haftalık uçuş sayısını artırarak 60'a ulaştıracağını, Antalya çıkışlı uçuşlarını da yüzde 25 artıracığını açıkladı.

Şirket, Bodrum ve Dalaman'a düzenlediği charter seferlerinin sayısını da yükseltiyor.

Neckermann, Öger Tur, Air Marin, Kreutzer, TUI ve ITS gibi Almanya'nın önde gelen tur operatörleriyle anlaşılan SunExpress, yaz sezonunda Almanya'yla Antalya, İstanbul, Bodrum ve Dalaman arasında haftada toplam 60 uçuş gerçekleştirecek. Türk Hava Yolları ve Condor'un ortaklığıyla kurulan SunExpress'in Genel Müdürü Paul Schwaiger, 2001'de Türkiye'ye gelen her 4 yabancı ziyaretçiden birinin Alman olduğunu ve Alman turistlerin yüzde 15'ini SunExpress'in taşıdığını söyledi.

Schwaiger, "Geçen yıl Antalya ile Frankfurt arasında başlattığımız tarifeli seferlere, 1 Temmuz'da Antalya-Münih tarifeli uçuşlarını da ekleyeceğiz. Böylece, Alman pazarındaki artan yolcu talebini daha iyi karşılayabileceğiz" dedi. Satışlarının yüzde 90'ı Avrupalı tur operatörleri tarafından, yüzde 10'u ise seyahat acentaları ve internet aracılığıyla yapılan SunExpress, Almanya'daki 19 havalimanından Türkiye'ye uçuyor. SunExpress, satışlarının yüzde 76'sını gerçekleştirdiği Almanya'nın yanı sıra, Avusturya, İsviçre, İtalya, Danimarka, Polonya İngiltere, Belçika ve Hollanda'dan Türkiye'ye seferler düzenliyor

AIRBUS YOLCU UÇAĞI SİPARİŞLERİNDE LİDERLİĞİNİ İLAN ETTİ

Özellikle 11 Eylül saldırılarından sonra kötüleşen genel ekonomik durgunluğa rağmen, Airbus 2001'de sağlıklı ticari sonuçlar almayı başardığını öne sürüyor. Özgün üretim çizgisine özen gösteren, rasyonel endüstriyel politika uygulamaya çalışan, özenli sipariş kaydı yönetimi ve tamamen müşteri-memnuniyetini önde tutan yaklaşımı ile Airbus, dünya sivil havacılık pazarında lider olma yarışında oldukça yoğun çaba gösteriyor.

Yıllık tahminlere paralel olarak, Airbus 2001'de 44.7 milyar dolar değerinde; 375 yeni kesin sipariş aldı ve uçak sayısında %53, değer açısından ise %61'lük bir pazar payı elde etti. 2001'de Airbus'ın sattığı uçak sayısı, tahmin edildiği gibi 2000 yılında sattığı uçak miktarından daha az olmasına rağmen; geniş gövdeli uçak

satışını üçe katladı ve sipariş miktarı değerinde 3.4 milyar dolar artışa neden oldu. 2001 yılında verilen kesin siparişler; 175 adet A320 ailesi uçağı, 61 adet A300-600 geniş gövdeli ikiz motorlu, 54 adet uzun menz i l i



A330/A340 ve 85 adet A380'den oluşuyor. Verilen 12 ek Airbus Süperjumbo uçağı siparişi ile A380 ticari başlangıcı, yankı yaratan pazar başarısından sonra; sadece bir yıl içinde yaklaşık 100 sipariş almış oldu.

Yıl sonuna doğru artan teslimatlarla; Airbus'ın toplam teslim ettiği uçak sayısı 2,824'ü buldu. Airbus; bu rakamla ve 1,575 adet sipariş edilmiş ve yapımı süren uçak toplamı ile ikinci yılda da rakiplerinden ileride gözüküyor. Böylece, sipariş verilmiş teslimatı bekleyen geniş gövdeli ticari uçak rakamının % 54'ünü elinde bulunduruyor. Bu rakamlar beş yıllık üretim sürecini kapsıyor.

www.airbus.com

İŞİ bize BIRAKIN.

MBE Merkeziniz, işiniz için gerekli olan tüm büro, posta, kargo ve iletişim hizmetlerini size sunmaya hazır. Uygun fiyatlarla, benzersiz bir kolaylıkla.

Posta ve Kargo Hizmetleri



TOPLU DAĞITIM HİZMETLERİ



PAKETLEME SERVİSİ



POSTA VE PAKET KABULÜ



PAKETLEME ve KARGO



POSTA KUTUSU



etc,
etc,
etc.

ETC., ETC., ETC.

Bir değil, birçok hizmete bir merkezden ulaşın.



MAIL BOXES ETC.

Cem

İLETİŞİM DAĞITIM HİZ.LTD.ŞTİ.

Davutpaşa Caddesi Emintaş
Davutpaşa San.Sitesi 103/293
34020 Topkapı / İSTANBUL
Tel : (0212) 567 67 84 (Pbx)
Fax: (0212) 612 41 07
e-mail: mbe@mbetopkapi.com

HAVACILIĞIN GEÇMİŞİNDE KABİN DEKORASYONUNUN GELİŞİMİ (II)

Dr.Oya TORUM
Y.Müh.Mimar

(Geçen sayıdan devam...)

TOPLAM TASARIM ANLAYIŞI (TOTAL DESIGN CONCEPT) :

Uçakların kabin içlerinin tasarım-larının bir bütün olarak ele alınması-na “*uçan gemilerle*” başlanmıştır. Profesyonel anlamda bilinen ilk tasarım firması **Norman Bel Geddes** tarafından 1927’de New York’ta açılmıştır. Önce, **Martin** M-130 üzerinde çalışılmış, Boeing 314’lerin tasarımında Boeing firması ile işbirliği yapılmıştır. Boeing 314’ler tam bir disiplinlerarası yaklaşımla oluşturulmuş, projede, Bel **GEDDES**’in yanı sıra, renk uzmanı **Howard Ketcham** rol almıştır. Gökyüzü yeşili, Miami kum beji, Pan American mavisi, tango pas rengi bu çalışmalarda doğmuştur. B314’lerde en kaliteli kumaşlar ve zamanın ileri teknoloji-siyle üretilmiş “*plastik*” gibi dekorasyon ve iç kaplama malzemeleri kullanılmıştır. Tasarımda, Amerika’daki, yine zamanın moda formları önemli rol oynamıştır.

Boeing Stratoliner ise, Amerika’nın tasarım ilahlarından Raymond **Loewy** tarafından tasarlanmıştır. Raymond Loewy, Shell’in logosunu, yeni Coca Cola şişesini, Lucky Strike sigara paketlerinin de tasarımcısıdır. “Industrial Design” adlı kitapta otobiyografisi ve yapıtları yer almaktadır. Ancak bu kitapta Stratoliner’den söz edilmemektedir. Öte yandan, yazılı kayıt bulunmamakla birlikte TWA’nın “Constellation”larını da Loewy’nin projelendirdiğinden söz edilmektedir.

Esasen suya inen uçaklarla, kara-ya inen uçakların tasarım farklılıkları kabinlerine de yansımaktadır. Bir başka ilk ise, Lockheed Firmasına



Kuşkusuz, yolcuların çoğunluğu için, kabin içinin geçirdiği evrim hiç de önemli değildir. Fakat, yolcuların uçuş sırasında yaşadıkları ve karşılaştıkları sorunlar rahatsızlık yaratır.

Dünnün uçaklarında en yüksek konfor şartları araştırılırken ve yolcuların uçmaya ikna edilmeleri için uğraşılırken, bugün yolcular daha bilinçli ve lüks bir ürüne daha çok para ödemeye hazırlanırken, çok da rahat mekanlarda uçamamaktadırlar.

hazırlanan “**Connie**” için uygulanan uçak “**mock-up**”ı, uçak modelidir.

ÖRNEK MODELLER:

İmalatçıların iç tasarıma verdiği önemle gelişmeler doğrudan doğruya birbirine bağlıdır. Sonraki yıllarda bu ikiliye havayolları da katılmıştır. Dorwin **Teague**’nin tasarım firması Boeing adına çalışmaya başlamıştır. Bu çalışma 1940’ların sonuna doğru, Stratocruiser’le başlamış halen devam etmektedir.

Ve, “American Association of Industrial Designers” (Amerikan Endüstri Tasarımcıları Birliğinin) “Mükemmellik Ödülü” ilk defa bir uça-

ğın kabin içi tasarımına, B777’lerin tasarımına verilmiştir.

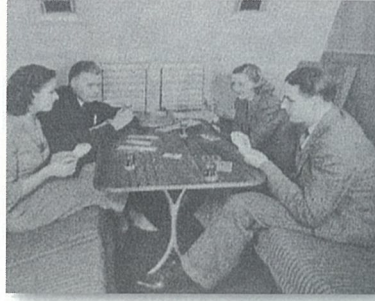
Teague, sivil havacılıkta ilk mock-up çalışmasını yapmış ve bu çalışma 500.000 \$’a malolmuştur. Yapılan Mock-up’a Boeing’in Yönetim Kuru-



lu ve üst yöneticileri davet edilmiş, upkı uçaktaki gibi ağırlanmışlardır. Bu değerli yolcular kapıda karşılanmış, yerleri gösterilmiş, kapılar kapandıktan sonra kalkış efekti türbin sesiyle oluşturulmuş, uçuş simülasyonu yapılmıştır. Simülasyonda uçağın özellikleri tanıtılırken, kabin ekibi trolleylerle (servis arabaları) yiyecek ve içecek servisi yapmış, uçak pencerelerinden Seattle'a doğru bir uçuş benzetimi verilmiştir. Bu gösteri hem büyük bir sükse, hem de başarılı bir model çalışması olmuştur.

Bu başarı, Teague'nın şirketine B737, B747 ve Boeing' in diğer uçaklarının tasarımını ve uygulama projelerini yapma şansını kazandırmıştır.

Uçak iç dekorasyonu araştırmalarında, İngiliz tasarımcı ve mimarların da önemli bir yeri vardır. Örneğin, 1946 yılında Brian O'Rorke (Vickers Viking) ve James Gardner (Vickers Viscount), ünlü isimlerden Robin Day ve eşi, tekstil tasarımcısı Lu-



Stratocruiser

cienne Day, BOAC'nın VC-10'larının dekorasyonlarını yapmışlardır. Önceleri, BOAC'nın uçakları, yolcu gözünde monoton, hatta sıkıcı bulunurdu. Bu nedenle, tekstil uzmanı Lucienne Day VC-10'lara renk katmak üzere davet edilmiştir. Kabin içinin mimarisi ise Loewy'nin atelyesinde yetişen Charles Butler tarafından hazırlanmıştır. Bu çalışma ile Day'ler hem yolcuların, hem de BOAC yönetiminin beğenisini kazanmıştır.

BU YAKLAŞIMLARI YİTİRDİK Mİ?

Kuşkusuz, yolcuların çoğunluğu için, kabin içinin geçirdiği evrim hiç de önemli değildir. Fakat, yolcuların uçuş sırasında yaşadıkları ve karşılaştıkları sorunlar rahatsızlık yaratır. Örneğin: "Kabretsin bu ne dar koltuk..."

"Onca para verdik, dizlerim ağzıma giriyor..."

"Kıpırdamıyorum, kemeri bağlamak bile sorun..."

"Hiç sıcak bir kahve içemeyecek miyim?"

"Beyefendi her bıçak hareketinizde, ben sizin dirseğinizi yiyorum."

"Neden bıçak gerektirecek yemek verirler ki?..."

"Yemek berbat, herşey çok kötü..."

"Şu tuvalet de ne kadar küçük. Giysilerim her yere sürünüyor..." gibi söylemlerin hiç de yabancıları değiliz.

Pek çok insan bu şikayetlere, bu sorunlara karşı çözüm üretmeğe ça-



lışmaktadır. Fakat ticari havacılıkta ergonomi değil, ekonomi ön plana çıkmaktadır. Hatta, havacılığın ilk günlerinde tasarım ekibinin orkestra şefi olan "mimar"lar da artık ihmal edilmektedir. Mimarlık eğitimi, parçaları analiz edip, bütüne bakmak, bütünden parçaya dönmek ve çeşitli disiplinlerin koordinasyonunu ve entegrasyonunu yapmak üzerine temellendirilmiştir. Bir başka deyişle tasarımın orkestra şefi mimardır. Fakat itiraf etmek gerekir ki, gurubun içinde mimar da olsa, özellikle ekonomi sınıfında, havayolunun gerçekleri, mimarları da çaresiz bırakmaktadır. Dünyanın uçaklarında en yüksek konfor şartları araştırılırken ve yolcuların uçmaya ikna edilmeleri için uğraşılırken, bugün yolcular daha bilinçli ve lüks bir ürüne daha çok para ödemeye hazırken, çok da rahat mekanlarda uçamamaktadırlar.

(Biti)



737'nin Galleyi

bu da önemli bir yeri vardır. Örneğin, 1946 yılında Brian O'Rorke (Vickers Viking) ve James Gardner (Vickers Viscount), ünlü isimlerden Robin Day ve eşi, tekstil tasarımcısı Lu-

Dünyanın uçakları mimari tasarım incelikleri ile üretilirken, bugünün uçakları ise teknolojinin tüm olanaklarından yararlanılarak üretiliyor. Amaç, daha konforlu ve emniyetli bir uçuş...

A-380 iç mekan





Lufthansa'dan Yeni Bir Hizmet:

Quick Check-in...

Alman Havayolları Lufthansa, yolcuların havaalanlarında kendi check-in'lerini kendilerinin yapabilmelerini sağlayan makineleri Atatürk Havalimanı'nda hizmete soktu. Daha sonra diğer illerimizdeki havaalanlarında da ihtiyaca göre Lufthansa Quick Check-in uygulamasına konabilecek.

Lufthansa Türkiye Müdürü Herr Ofer Kisch, özellikle yoğun yaz sezonunda yolculara büyük kolaylık sağlayacak olan bu uygulamadan LH Miles-More kartı sahiplerinin yararlanabileceklerini bildirdi.

INTER EXPRESS AIRLINES UÇUŞLARINA BAŞLIYOR

Ocak 2002'de Antalya'da BİRCE TUR bünyesinde kurulan INTER EXPRESS AIRLINES (Inter Ekspres Havayolu Taşımacılık AŞ.) uçuşları için ön müsaadeyi 16 Ocak 2002'de almıştı.

2002 yılı içerisinde fabrika çıkışlı iki Boeing-737-800 uçağıyla operasyon yapmayı planlayan INTER AIRLINES'in ilk uçağının 28 Mart tarihinde getirilmesi, uçuşlara Nisan ayı içerisinde başlanması ve ikinci uçağın 25 Haziran'da alınması planlanıyor. TC-IEA ve IEB kodları verilen uçakların yolcu kapasiteleri 189'ar kişidir.

BİRCE TUR bünyesinde faaliyet gösterecek INTER AIRLINES'in ağırlıklı olarak Hollanda ve Almanya'ya uçacağı GTI Travel Holland, Reis Compass, Sunmed Holiday ve ITT şirketleriyle müşterek çalışacağı öğrenildi.

INTER AIRLINES'in adres, telefon/ faks no ve yönetici bilgileri aşağıda bulabilirsiniz.

UTED olarak, INTER AIRLINES şirketine Türk Havacılık camiasına hoşgeldin diyor, ülkemize ve çalışanlarına hayırlı olmasını diliyoruz.

INTER EXPRESS AIRLINES ŞİRKETİ BİLGİLERİ:

INTER EXPRESS AIRLINES (Inter Ekspres Havayolu Taşımacılık AŞ.)

Adresi: Çağlayan Mah. 2004 sok. No. 24
Barınaklar ANTALYA

Tel : 0. 242. 324 02 22

Faks : 0. 242. 324 09 28

Başkan: Ömer T. TOROSLUOĞLU

Genel Müdür: Bülent DİLMEN

Ticaret Müdürü: Ahmet Can GÖKSU

Uçuş İşletme Müdürü: Erol YÜCEL

Kalite Müdürü: Sinan SİR

Bakım Müdürü: Taner DOĞAN

Yer İşletme Müdürü: Selahattin KIRICI

UÇAK VE KOLTUK SAYILARI:

2 Adet B-737-800, 189 / 378

TOPLAM: 2 uçak 378 koltuk

(NOT: Uçakların 28 Mart ve 25 Haziran 2002'de gelmesi planlanıyor.)

Türk Hava Yolları, Yeni Boeing 737 Uçaklarını Teslim Aldı

THY'nin 1997 yılında verdiği 26 uçaklık sipariş kapsamındaki son 2 Boeing 737-800 uçağı, 27 Mart 2002'de İstanbul'a geldi. Böylece, THY'nin filosundaki Boeing 737'lerin sayısı 44'e yükseldi.

THY Genel Müdürü Yusuf Bolayır, Boeing 737-800 uçaklarını, orta menzilli uçuşlardaki verimli performansı, güvenilirliği ve ekonomik işletme maliyeti nedeniyle tercih ettiklerini belirtti. Bolayır, Yeni Nesil 737'lerin THY filosundaki klasik Boeing 737 uçaklarıyla entegrasyonunu sağlayarak, personel ve bakım giderlerini düşük tutmayı amaçladıklarını söyledi.



Çek Hava Yolları Acentalara Çek Cumhuriyeti'ni Tanıttı

Mart ayının ilk haftasında, Çek Hava Yolları ve Corinthia Hotels International ortaklaşa düzenledikleri bir organizasyonla, Avrupa'nın açık hava müzesi Prag'ın daha fazla tanıtılması amacıyla acentaları Prag'a davet etti.

Her geçen gün daha fazla talep gören rüya şehir Prag'ın, acentalar tarafından tanınması, tanıtımının ve satışının daha kolay yapılması amacıyla organize edilen bu seyahat aynı zamanda iyi çalışan acentalara da bir teşekkür niteliği taşıyor.



AIRBUS'IN KARGO UÇAĞI BELUGA UYDU ARACI TAŞIDI

Dünyanın en geniş kargo kapasitesine sahip Airbus'ın A300-600ST Süper Kargo Uçağı, diğer adıyla Beluga, Fransız Uzay Ajansı CNES'e ait; Spot 5 dünya gözlem uydusunu, Kourou'daki Guyana uzay merkezine uçurdu. Beluga ilk kez, tümüyle bir uydu taşıyarak, Fransa Toulouse dan Fransız Guyanası'na uçtu. Astrium tarafından CNES için geliştirilerek üretilen Spot 5 uydusu, Nisan ayında Kourou' dan Ariane 4 füzesi aracılığı ile fırlatılacak ve dünyadan 832 kilometre yüksekliğinde bir yörüngeye oturtulacak.



Hazırlayan: İlhan Özdemir

Havacılıkla ilgili, ödüllü 25 soru...

Sayın okurlarımız,

Aşağıda sizlerin havacılık bilgilerinizi sınamanız için hazırladığımız 25 soru bulacaksınız.

Yanıtlarınızı; www.uted.org adresimizde de yayınlanacak olan bu sayfa üzerinden yollamanızı önemle bildiririz.

Soruları doğru yanıtlayan okurlarımız arasında, UTED Yönetim Kurulu tarafından çekilecek kurada, 1 okurumuz DATA-BANK ile ödüllendirilecektir.

1- "QNH" barfleri neyi ifade eder ?

- a) Quantity of Not used Hydraulic
- b) İniş yapılacak pistin heading değerleri
- c) Meydanın yüksekliğini görmek için altimetreye set edilecek basınç değeri
- d) Çabuk sökülebilir/takılabilir bağlantı elemanı

2- İlk sivil jet yolcu uçağı hangisidir ?

- a) Boeing 707
- b) Comet
- c) Douglas DC-8
- d) Douglas DC-7

3- Türk Hava Yolları'nın ilk Genel Müdürü kimdir ?

- a) Fesa Evrensev
- b) Osman Nuri
- c) Hüseyin Yeğin
- d) Ulvi Yenil

4- Türk Hava Yolları' nın ilk uçağı hangisidir ?

- a) Douglas DC-3
- b) Heron De-Havilland
- c) Dragon
- d) King Bird

5- Kuyruktan motorlu ilk sivil jet yolcu uçağı hangisidir ?

- a) Douglas DC-9
- b) Fokker F-28
- c) Caravelle

Hazırlayan : Erhan İNANÇ

ONUR AIR Kalite Güvence Müd.

- d) Boeing 727

6- Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) hangi tarihte JAA asil üyesi olmuştur ?

- a) Nisan 2001
- b) Haziran 2001
- c) Ekim 2001
- d) Ocak 2002

7- "LIFT" uçağın neresinde gerçekleşir?

- a) Kanat alt yüzeylerinde
- b) Kanat üst yüzeylerinde
- c) Gövde alt yüzeyinde
- d) Uçağın tamamında

8- Uçuş balindeki bir uçağın tabi olduğu aerodinamik etkenler nelerdir ?

- a) Wing Span - Fuselage - Thrust - Gravity
- b) Lift - Gravity - Thrust - Drag
- c) Air Speed - Thrust - Wings - Gravity
- d) Air Pressure - Lift - Gravity - Thrust

9- Ana Uçuş kumandaları nelerdir ?

- a) Aileron - Elevator - Flap
- b) Rudder - Spoiler - Flap
- c) Aileron - Elevator - Rudder
- d) Flap - Slat - Spoilers

10-Bir somuna uygulanacak tork değeri 125 in.lb, Torkmetre boyu 32 cm, kullanılacak Uzatma Kolu (adaptör) boyu 12 cm. Torkmetrenin kadramı üzerinde okunacak değer ne olur ? (virgülden sonra bir rakam ilerleyin)

- a) 110,9 in.lb
- b) 135 in.lb
- c) 75,7 f.lb
- d) 7,5 f.lb

11- Semi Monokok uçak gövde yapısında ana elemanlar nelerdir ?

- a) Gövde kaplama sacı - Beam - Stringer
- b) Gövde kaplama sacı - Frame - Stringer
- c) Longeron - Frame - Beam
- d) Frame - Longeron - Stringer

12- Yüksek irtifada uçan bir uçağın yolcu konforu açısından kabin basıncı kontrolü (genel olarak) hangi kabin yüksekliğine uyarlıdır?

- a) 4000 feet
- b) 8000 feet
- c) 12000 feet
- d) 14000 feet

13- Yolcu oksijen jeneratörleri hangi yöntemle oksijen üretirler?

- a) Fiziksel
- b) Mekanik
- c) Kimyasal
- d) Hepsi doğru

14- Uçak yakıt tanklarında yakıt kaçağını önlemek için kullanılan kimyasal seal (contalama macunu) hangisidir ?

- a) PR 1436 G 1/2
- b) PR 1422 B 1/2
- c) RTV 106
- d) RTV 107

15 - Okyanus aşırı ilk uçuşu gerçekleştiren Charles Lindbergh' in bu uçuşta kullandığı uçağın ve motorun tipleri nelerdir ?

- a) Ryan / Wright Whirlwind
- b) Curtiss A-1 / Curtiss
- c) Wright / P&W-106
- d) Fokker / Daimler Benz

16- JAA açılımı hangisidir?

- a) Joined Airlines Association
- b) Joined Aviation Association
- c) Joined Aviation Authorities
- e) Joined Aviation Administration

17- AD' leri (Airwothiness Directives) hangisi yayınlr?

- a) Uçağın üretici firması
- b) Uçağı uçuran ülkenin Sivil Havacılık Örgütü
- c) ICAO
- d) Sivil Havacılık Örgütü

18- Pervaneli uçaklarda uçuşta pervanenin feder' e alınması ile ne sağlanır?

- a) Düşük devirde fazla çekiş gücü
- b) Yüksek devirde düşük çekiş gücü
- c) Çalışmayan motorun dönmemesi

d) İnışte aerodinamik frenleme

19- "Turbo Prop" neyi ifade eder ?

- a) Daha fazla yakıt ve daha fazla takat
- b) Pervaneli ve pistonlu motor
- c) Pervaneli ve türbin motor
- d) Supersarşörlü jet motoru

20- "Supersonic Uçak" neyi ifade eder?

- a) Uçağın ses hızı üzerinde uçuşunu
- b) Uçağın ses hızı altında uçuşunu
- c) Uçağın ses hızında uçuşunu
- d) Uçağın kabin basınçlı olduğunu

21- Atmosfer tabakaları yer yüzünden yukarıya doğru sıralanması şöyledir :

- a) Stratosfer-Troposfer-Mezosfer-Termosfer
- b) İyonosfer-Mezosfer-Stratosfer-Troposfer
- c) Troposfer-Stratosfer-Mezosfer-İyonosfer
- d) Stratosfer-Troposfer-İyonosfer-Mezosfer

22- Sivil jet yolcu uçak motorlarında esas yakıt olarak ne kullanır ?

- a) Kerosen Jet A1
- b) Kerosen Jet A4
- b) 115 oktanlı benzin
- c) Sıvı hidrojen

23- Halk arasında "kara kutu" adıyla anılan, uçuş sırasında cockpitteki konuşmaları kaydeden cihazın (voice recorder) rengi nedir ?

- a) Siyah
- b) Kırmızı
- c) Sarı
- d) Turuncu

24- Uçaklarda pilotlarla kule personeli arasında sesli iletişimi sağlayan sistemin adı nedir ?

- a) El Telsizi
- b) GPS
- c) VHF
- d) ADF

25- Uçağı havada otomatik olarak uçuşulmasını sağlayan sistemin adı nedir?

- a) Flight Control
- b) Auto Pilot
- c) Air Traffic Controller
- d) ILS

Yıldırım'ın Uçakları Etkilemesi



Uçaklar yıldırıma karşı acaba nasıl korunurlar? Uçağa yıldırım düşme olasılığı var mıdır?

Bu soruların yanıtlarını araştırmadan önce, yıldırımın ne tür bir doğa olayını olduğunu anımsayalım:

Yıldırım; bir fırtına içindeki gözle görülür elektrik boşalımdır. Bu çeşitli şekillerde olabilir.

- Bulutların kendi içinde,
- Bulut ve diğer bulut arasında,
- Bulut ve yer arasında ve,
- Nadiren de bulut ve hava arasında oluşabilir. Yıldırımın yolu üzerindeki hava, 50 000 Fahrenheit (27760 derece) kadar ısınır ve bu da havanın aniden genişlemesine ve kulağımıza "gök gürültüsü" olarak gelen bir şok dalgasının oluşmasına sebep olur. Dünya üzerindeki yüksek noktalar; dağ zirveleri, yüksek binalar, ağaçların üstleri, antenler yıldırım

çarpmalarının en çok görüldüğü yerlerdir. Elektrik boşalımı en az dirençle karşılaşacağı bir yol izleyerek toprağa ulaşmayı tercih eder. Bu nedenle, yukarıda sayılan yerler yeryüzüne ulaşmaları için ideal ortamlardır.

Hemen her şiddetli fırtınada tanık olduğumuz sağanak yağış ve gök gürültüsü arasında birdenbire gökyüzünde parlak bir ışık demeti halinde gördüğümüz yıldırımların, uçaklara etkisini hiç düşündünüz mü?

Yapılan ölçümlerle görülmüştür ki, güçlü bir elektrik alanına doğru uçan uçak, çoğunlukla yıldırımı tetiklemiş ve kendisine çarpmasına neden olmuştur. Uzun yıllardan beri yıldırım çarpmalarının kuvvetli türbülansların var olduğu yerlerde geliştiğine dair var olan kanının yanlış olduğu da yapılan araştırmalar neticesinde kanıtlanmıştır. 5000- 40



000 feet (1.5 Km - 12 Km) irtifalarda yapılan 1500 uçuş üzerindeki incelemelerin sonucu, bu uçuşların 714 ünde yıldırım çarpması olayına rastlandığı ve bunların çoğunun hafif yağış ve hafif türbülans ortamında meydana geldiği meydana çıkmıştır. Bir çelişki gibi görünmekle birlikte doğal yıldırım aktivitesinin fazlalığı, bir uçağın herhangi bir yıldırım te-tiklemesi ve kendi üzerine çekmesi olasılığını azaltmaktadır.

Peki yıldırım çarpmaları nelerde oluyor bunları inceleyelim şimdi de;

Yapılan araştırmalar, yıldırım çarpmalarının genellikle yüksek irtifa, çok düşük sıcaklıklar, ve bulut tavanları gibi bölgelerde meydana geldiğini ortaya koymuştur. Uçakların büyük çoğunluğu bu tip bölgelerde uçmaktan kaçınırlar. Meydana gelen çarpmaların çoğu orta irtifalarda sıcaklıkların freezing level'in (donma noktası) 10 derece içerisindeki sıcaklıklar, tırmanıştan düz uçuşa geçiş safhasında görülmüştür. Hemen tüm çarpmalar bulut içerisinde yağışın var olduğu herhangi bir irtifa ve sıcaklık derecesinde meydana



gelebileceği anlaşılmaktadır.

Yıldırım çarptığında

Yıldırım çarpmalarının uçaklara doğrudan ve dolaylı etkileri vardır. Doğrudan etkiler; uçak gövdesi üzerinde oluşabilecek fiziksel hasarlardır. Bu da yıldırım topunun üzerinde uçak gövdesine çok kısa bir zamanda aktarılan yüksek miktardaki enerjiden kaynaklanmaktadır.

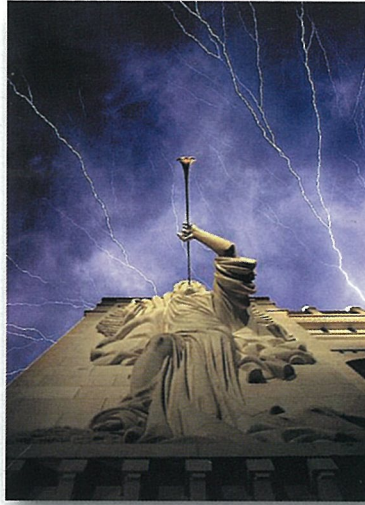
neler olur?

Yıldırım çarptığında geçici elektromanyetik etkinin ortadan kalkana kadar yalnızca bir kaç saniye geçer. 200 000 amperin de üzerinde bir akım gövde üzerindeki elektromanyetik alanların da yardımıyla, iletken olmayan boşluklardan; örneğin pencerelerden uçağın iç kısımlarına doğru yayılır ve elektronik avionik sistemlerinde ani voltaj değişimlerine sebep olur. Yıldırımın uçak içine sızabileceği boşluklar, başlıca açık iniş takımları, kapı ve panellerin ek yerleri, pencereler ve yalıtkan malzemeyle kaplanmış materyallerdir. Antenler, de-ice ısıtıcıları, air data probe'ları, yıldırım akımlarının güç dağıtım "bus"larına ve bu "bus"lardan güç alan elektronik ekipmanlara ulaşmalarına yardımcı olurlar. Kısaca, uçağın dış gövdesinde bulunan bu cihazlar yıldırımın izleyeceği ideal yolları teşkil eder.

Airbus firması yetkilileri kendilerine yöneltilen ve yıldırımların uçaklara olan etki-

leri ile ilgili sorulara şu şekilde yanıt veriyorlar:

Yıldırım çarpmalarının uçaklara doğrudan ve dolaylı etkileri vardır. Doğrudan etkiler; uçak gövdesi üzerinde oluşabilecek fiziksel hasarlardır. Bu da yıldırım topunun üzerinde uçak gövdesine çok kısa bir zamanda aktarılan yüksek miktardaki enerjiden kaynaklanmaktadır. Günümüzde uçak gövdeleri Faraday kafesi biçiminde tasarlanır ve bir çok parçası Karbon Fiber Takviye-



ğin tüm gövdesi üzerinde elektrik akımının yayılarak bu büyük miktardaki elektrik akımının etkisini ortadan kaldırmak felsefesi üzerine kurulan çalışmalar başarılı sonuçlar vermiştir ve bu tip tasarımlar sayesinde uçak gövdeleri herhangi bir ciddi riskle karşılaşmadan yüksek miktarda elektrik akımı taşıy duruma gelmiştir.

Uçaklara yıldırım çarpmasının dolaylı etkileri ise; uçağın elektronik ve avionik dona-



lı Plastik (CFRP-Carbon Fibre Reinforced Plastic)'ten imal edilmiştir ve bu materyal uygulanan çeşitli tekniklerle elektriği ileten bir malzemeye dönüştürülmüştür.

Airbuslar'daki yıldırım çarpmasına karşı alınan önlemler; başlıca CFRP materyalinin yüksek miktarlarda elektrik akımı taşıma kapasitesi üzerine oturtulmuştur. Bu özellikte gövdenin alınan darbelerle karşı dayanıklı olmasını sağlamıştır. Bu konuda Airbus firması yıldırım çarpmalarının uçaklara ciddi hasar vermesini önlemek için büyük bir yol katetmişlerdir. Yıldırım darbelerinin bir noktada toplanarak hasara yol açması yerine, uça-

Yıldırım çarpmalarının uçaklara ciddi hasar vermesini önlemek için büyük bir yol katetmiştir. Yıldırım darbelerinin bir noktada toplanarak hasara yol açması yerine, uçağın tüm gövdesi üzerinde elektrik akımının yayılarak bu büyük miktardaki elektrik akımının etkisini ortadan kaldırmak felsefesi üzerine kurulan çalışmalar başarılı sonuçlar vermiştir

nımlarında meydana gelebilecek arızalardır. Bu da gövde üzerinde dolaşan yüksek miktarlarda akımdan dolayı meydana gelebilir. Airbus firması ve avionik donanım sağlayan firmaların yürüttüğü çalışmalar, bu cihazların yıldırım çarpmalarına ve elektromanyetik enterferansa (etkileşimlere) karşı büyük ölçüde dayanımlı olmasını sağlamıştır. Hafif veya orta dereceli türbülanslı ortamlar, genellikle yıldırım çarpmasına daha müsaittir.

Cockpit'ten Bakış Dergisi'nden derlenmiştir

HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED DERGİ

Dünya ve ülkemizdeki havacılık olaylarını, gelişmeleri yakından izleyen dergimiz UTED; aylık yayınına havacılık konusunda Türkiye'nin en deneyimli yazı kuruluyla hiç kesintisiz 10 yıldır sürdürüyor.

UTED DERGİ, tüm havayolu kuruluşları ve persone-line, VIP, CIP salonlarına, tüm devlet kademelerine, basına, havacılıkla ilgili akademik kuruluşlara ve aboneleri ile tüm teknik personele dağıtılmakta ve ayrıca dergimizin her sayısı internette web sayfamızda yayınlanmaktadır.

Bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığı ile sunabilirsiniz. Reklamınız aynı zamanda web sitemizde de yayınlanarak sanal ortamda da ziyaretçilerine seslenebilecektir.

BU FIRSATI DEĞERLENDİRİN...

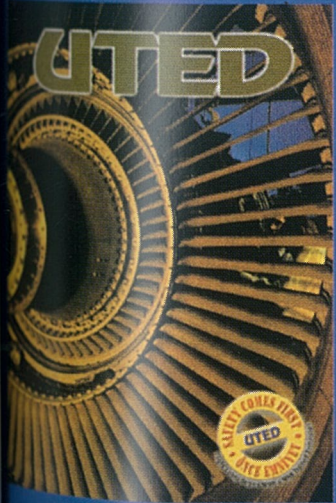
SIZE HERZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

**İstanbul Caddesi, Üstüçü Apt. No:24 kat:5 Daire:8
Bakırköy-İSTANBUL**

Tel: 0212 542 1300- 543 29 74 Fax: 0212 542 13 71

E.mail: uted@uted.org WEB SITE: www.uted.org



Günümüzde İş Jetleri

GİRİŞ: Bu yazıyı hazırlarken özellikle yeni nesil iş jetlerini ele almaya dikkat ettik. Yeni modeller, kuşkusuz havacılığa ilgi duyanlar tarafından çok yakından izleniyor. Biz de gökyüzünün yeni model iş jetlerini sizlere sunmak istedik..İki bölüm halinde yayınlayacağımız bu araştırmanın ilginizi çekeceğini umuyoruz.

Özellikle Türkiye gibi büyüyen genç ekonomilere sahip ülkeler, imalatçılar için önemli bir pazar. Bunu, geçtiğimiz yıllarda gerçekleşen Airex Fuarı'larında gördük. 1996 yılında sadece iki uçakla başlayan fuar, 1998'de 20 uçağı ağırladı ve 2000'de patlama yaşandı ve çoğunluğu iş jetleriydi. İmalatçılar, gözlerini Türkiye'ye çevirmekten kendilerini alamıyorlar. Bu nedenle sık sık yeni modeller ülkemize demo uçuşlarına geliyor, iş adamları ve müşterilerine özel uçuşlar yapıyorlar.

Son yıllarda özellikle iş adamları özel uçaklara büyük ilgi gösteriyorlar. Her ne kadar içinde bulunduğumuz kriz koşulları bu sektörü etkilese de, işler büyüdükçe daha yeni, daha konforlu modellere ilgi artıyor. Büyük rekabetin yaşandığı pazarda yüzlerce model bulunuyor.

Türkiye'de özel iş uçakları konusunda son yıllarda büyük hareketlilik yaşandı. Kriz nedeniyle bir kısım iptaller, iadeler olsa da, halen bir çok büyük şirketin ve iş adamının kendi özel uçağı var. Kriz öncesi yapılan araştırmalara göre Türkiye'deki iş uçağı sayısı 80'in üzerindeydi.



Boeing Business Jet (BBJ)

Yolcu uçaklarının dev imalatçısı Boeing, uzun zamandan bu yana iş jetlerindeki gelişmeleri yakından izliyordu. Za-

ten Boeing'in uçakları özel şirketler tarafından satın alınarak, içleri iş adamlarının seyahat edeceği şekilde, uçan saray haline getiriliyordu. Bu pazarı



üçüncü şirketlere bırakmak istemeyen Boeing, çalışmalarına 1990'ların ikinci yarısında başladı. İş adamları için hangi uçakların uygun olduğunu

araştıran Boeing, yeniden tasarla yarak özelliklerini geliştirdiği Yeni Nesil 737'lerin uygun model olduğuna karar vererek büyük iş jeti sınıfında çalışmalarını sıklaştırdı.

Bu dev projede öncelikle Boeing 737'nin 700 modeli baz alındı. İlk değişiklikler bu uçak üzerinde yapılma-

ya başladı. Projede Boeing'in ortağı Amerika'nın en büyük şirketlerinden ve aynı zamanda havacılık dünyasının en önemli motor imalatçılarından General Electric oldu. İlk siparişlerini General Electric kısa ismiyle GE, kendi şirketi için vermiş oldu. İş adamlarının uzun menzilli uçuşlara büyük önem verdiğini bilen Boeing yetkilileri, normalde kısa-orta menzilli uçuşlar için kullanılan Boeing 737'lerin menzillerini geliştirmek için çalışmalara başladılar. Öncelikle uçağın toplam ağırlığının; koltuklar ve yaklaşık 150 yolcu olmaya-acağı için azalacağını gören Boeing mühendisleri, bunun yerine ek yakıt tankları koyarak uçağın menzilini inanılmaz oranda arttırdılar. Ortaya 6200 mil menzile sahip bir uçak çık-

tı. Bu uzun menzilli BBJ, New York çıkışlı Tokyo ve Cidde'ye kadar rahatlıkla uçabiliyor. Londra çıkışlı ise menzil Hong Kong'a varıyor.

İlk anda pazara uygun fiyatla çıkan Boeing beklediğinin üzerinde ilgi yakaladı; 1998 yılı 7 siparişle kapatıldı. Açıkçası Boeing bu kadar bile sipariş almayı hedeflememişti. Ancak asıl talep 1999 yılında gerçekleşti. Boeing geçen yıl tam 29 adet BBJ satarak rekor kırdı. Bu satış rekoru gerçekten BBJ yetkililerini şok etmişti. Kuşkusuz bu başarının arkasında 737 efsanesi yatıyordu.

Bu açıdan; BBJ için uçacak 737 pilotlarını, bakım için teknisyenlerini bulmak çok kolay. Boeing, dünyanın her tarafına yayılan temsilcilikleri ve yedek parça depoları ile çok kısa zamanda sorunları çözebiliyor. Ayrıca BBJ'ler indikleri havalimanlarında normal yolcu uçağı sistemlerine sahip olmalarından dolayı her türlü yer destek cihazından da yararlanabiliyorlar.

Özellikle uzun menzilli uçuşlarda; iş adamlarının en büyük sorunu olan dar hare-

ket alanı idi. Boeing bu sorunu yolcu uçağının geniş kabini ile çözdü. İster uçağı 10 kişilik isterseniz 45 kişilik hale getirmek mümkün.

Uçağın kokpiti yeni nesil 737'lerle aynı özelliklere sahip. Glass kokpit arttırılmış konfor BBJ'lerin en büyük artıları arasında. Uzun menzilli uçuşlar için pilotların dinlenme odaları da unutulmamış. Hemen kokpitin arkasında bulunan dinlenme odalarını pilotlar uçuşlar sırasında nöbetleşe kullanıyorlar.

Yeni hedef uçağın daha büyük modelinden yararlanarak. Formula F1 yarışçıları için otomobilleriyle birlikte seyahat edebilecekleri uçak yapabilmek. Kabin alanı yüzde 25 daha geniş olacak bu modele talep olursa üretilecek.

Airbus Corporate Jet (ACJ)

Amerikalı rakibine uçak satışlarında zor günler yaşatan Avrupalı Airbus Industries, iş uçakları pazarında da rekabeti



devam ettirmeye kararlı. Bu konuda Amerikalı rakibi gibi önemli bir talep gören şirket hemen üretim yelpazesindeki en küçük uçak olan A319 modelini iş adamları için özel bir tasarımla iş jeti olarak sunmak için çalışmalara başladı. Aynen rakibi gibi, Airbus Industrie kısa zamanda büyük bir ilgi ile karşılaştı. Kuşkusuz bu ilgi Airbus A320 ailesinin kendini ispat etmiş yenilikçi modelinden kaynaklanıyordu. Satış rekorları kıran A320 ailesinin şu an uçan 3 ayrı modeli bulunuyor. Bu modeller A320, A321 ve küçük kardeşleri

BBJ'de olduğu gibi, ACJ'nin kabini de istenildiği gibi düzenleniyor. Bu konuda müşterinin sınırsız hareket alanı var. Eni 3 metre 70 santimetre, yüksekliği ise 2 metre 25 santimetre olan kabiniyle A319, sınıfındaki en geniş kabinli uçak ünvanını taşıyor. Airbus, kendi uçağının Boeing'e oranla çok daha yeni bir tasarım olduğunu iddia ediyor. A319 normalde 115 koltuklu kısa ve orta menzilli uçuşlarda kullanılan bir

gibi ekstra ekipmanlara gereksinim duymaması. Çoğu iş jeti, bu ekipmanları gereksindiği için küçük havalimanlarına inemiyor. A319 iş jetinin kullanıcıları arasında bir çok ünlü bulunuyor. Oğlunun Lady Diana ile aşk yaşamıyla gündeme gelen Harrods mağazalar zincirinin kralı Dudi El-Fayed de A319 müşterilerinden biri.

Airbus da rakibi Boeing gibi talep doğrultusunda daha

The worlds most spacious A319 Corporate Jetline



A319. Bu aileye, yakın tarihler içinde tasarım çalışmaları süren en küçük model olacak A318 de katılacak.

A319, 1998 yılında pazara çıktığı zaman hiç sipariş alamamıştı. Çünkü proje pazara yılın son aylarında sunulmuştu. Şirket 1999'u iki siparişle kapadı. Ancak 2000 yılı oldukça hızlı ilerledi.

y o l c u uçağı. Ancak iş uçağı haline getirildikten sonra uçağın alt kısmını özel yakıt tankları yerleştirildi. Bu sayede menzilde önemli bir artış kaydedildi.

A319'un bir diğer özelliği ise; indiği havalimanlarında merdiven, harici güç ünitesi

büyük modellerini iş jeti olarak tasarlamayı planlıyor.

(Sürecek)

Travel

Itself, travel means calling a halt to everyday life and altering our time scale and habits. The habitual foreground fades into an immediate future that always looks rosy to us. Any fatigue that routine might cause is dissipated. The possibilities of the coming journey are endless, because the ups and downs of everyday life are dispelled by the realities we are promised.

Time is altered without our realising it, and so are our day-to-day habits, the ones which custom demands and the body carries out with the slightly insolent indifference of the obligatory chore.

Travel therefore means changing pace, ignoring the voices we hear every day and the obligations imposed on us.

We know too that travel helps us our perceptions and encourages us to discover after ways of life, other landscapes and other horizons.

And we know that when we blend into them, our intelligence is enriched.

That is why a round trip is so full of promises. "Going away" not only allows us to dream, but offers us to hope of returning to the place where our dreams began.

(By Mercedes Salisachs/Ronda Iberia)

Seyahat

Kendi sözcük anlamında Seyahat, günlük işlerimize bir dur deyip, zaman sürecimizi ve alışkanlıklarımızı değiştirmek, hiç olmazsa bir süre farklı yaşamak anlamına gelir. Çünkü seyahate çıkmak, bize zaman ve mekan kavramının da dışına çıkma olanağı verir. Kısa da olsa bir seyahatle, alışlagelmiş yaşamın şeyleri ümit verici gözüken ani bir geleceğe dönüştürürüz. Seyahat özlemi, rutin yaşamın ortaya çıkarttığı yorgunlukları yokederek, yaklaşmakta olan seyahatin sınırsız olanakları müthiş bir heyecan vermektedir.

İşte bu yüzden seyahat, yön değiştirmek, her gün işittiğimiz sesleri ve bize yüklenen o yükümlülüklerle boş vermek, ve hayallerimizi gerçekleştirmeye yardımcı olacak yenilikleri bulmak ümidiyle umulmadık yerlere adım atmak anlamına gelmektedir.

Seyahat, sezgilerimizi toparlamamıza ve diğer yaşam biçimlerini, diğer doğa manzaralarını ve yeni ufukları keşfetmemize yardımcı olur ve bu ortam anlayışlarımızı da zenginleştiren bir unsurdur.

Seyahatin bir diğer yanı da, gelmiş olduğumuz yere ayrıldığımızda olduğu gibi, geri dönmenin de bir başka heyecanı olduğunu farketmemizdir.

İşte bu yüzden şöyle bir "gezinmek", bir çok umut verici şeylerle doludur. "Uzaklaşmak" ise bize sadece hayal kurma izni vermez, aynı zamanda bize hayallerimizin başladığı yere dönme olanağını verir.



UTED MESAJ PANOSU

Uted.org'u ziyaret ettiğiniz için teşekkür ederiz. Mesaj panomuza yeni mesaj eklemek için sitemizi ziyaret ediniz! www.uted.org

Sayın Başkanım,

Özellikle burada size sorulmuş olan soruları cevapladığınızı görmek bir nebze de olsa bizi mutlu ediyor. Bu, bize yalnız olamadığımız ve hala iş başı yapabileceğimiz umudunu taşımamıza neden oluyor. Başkanım ben de Birtem mağdurlarındanım. Eskişehir'den yeni mezun olmuş, hayata küsmüş bir uçak teknisyeniyim. Birtem'in mülakatına girdim ve başvurumun kabul olduğu bana bir ayı aşkın bir süre öncesinde bildirildi. Daha kötüsü, 11 Şubatta iş başı yapacağımız söylenmişti. Başvuru için gereken yol masrafları, sağlık raporu vs. harcamaların dışında, İstanbul'da ev tuttuk, eve masraf yaptık vs. Daha fazla harcamalarımız oldu. Şu anda ailemin ve yakınlarımın özgüvenini de kaybettim. Bu güne kadar sürekli olarak oyalandırıldık. Artık sıfırı tükettim. Ailemin bana sunduğu son kredilerini kullanıyorum. Henüz askerliğimi de yapmadım. Zararın neresinden dönersek kardır düşüncesiyle, askere gitmeyi düşünmüyorum değil. Mart dönemi celbi için son hafta Başkanım. Sizce Ağustos ayı başına kadar alım işlemleri sonuçlanır mı? Eğer sonuçlanmaz diyorsanız, lütfen bana bu bir hafta içerisinde cevap yazın. Mart dönemi celbini kaçırmayayım. Arkamızda bizimle ilgilenen sizleri görmek, bir nebze de olsa yüzümüzün gülmesine sebep oluyor. Yardımlarınız için size şimdi teşekkür ederim.

SC

istanbul, Türkiye - Sunday, March 17, 2002 at 07:09:44 (EST)

"SC" nick'li arkadaşım, Birtem olarak işe girmeniz ileride telafisi mümkün olamayacak bazı yanlışları meydana getirecekti. Biz bu birtem olayını önlemeye çalıştık ve de eğer şirketin ihtiyacı varsa muhakkak kadrolu olmasa bile sözleşmeli statü de sizleri değerlendirmesini istedik. Bu konuda THY'nin yazdığı yazı Bakanlığa gitmiş olup cevap bekleniyor. Zamanını kimse bilemez tabii ki... Bana fikrini sorarsan, askerlik görevini yap derim. Çünkü askerliğini bitirmeden gelen senin pozisyonundaki arkadaşlarının durumunu biliyorum. ayak bağı oluyor. Şirket bile onları rahat rahat uçak tip kurslarına yollayamıyor. Emanet gibi oluyorsunuz. Bence askerliğini yap ve gel. Sevgiler...

Sefa İnan

Türkiye - Sunday, March 17, 2002 at 07:26:52 (EST)

SAYIN BAŞKANIM, MESAJIMA CEVAP VERDİĞİNİZ İÇİN ÖNCELİKLE TEŞEKKÜR EDERİM.

SİZCE THY BİZİ SÖZLEŞMELİ OLARAK NE ZAMAN ALACAK? THY'DEN BİNE YAKIN KİŞİ EMEKLİ OLACAK IMF TEDBİRLERİNE GÖRE EMEKLİ EDİLENLERİN %20 Sİ GERİ ALINIYORDU, BU KONUDA NE DİYORSUNUZ? BİZLER İŞİMİZİ BIRAKTIK, SAĞLIK RAPORU İSTANBUL SEYEHATİ, BİR SÜRÜ MASRAF YAPTIK. ALINMAMA GİBİ BİR DURUM SÖZKONUSU MU, YOKSA HERHANGİ BİR HAK İDDİA EDEBİLİR MİYİZ? SAYGILARIMLA.

kaf Istanbul, Türkiye - Friday, March 15, 2002 at 04:59:48 (EST)

Değerli arkadaşım, yasalara göre emekli edilen personellerin bir senesi dolmadan eleman alınamıyormuş, bize söylenen o. Yalnız şu anda Bakanlığa yazı yazılıyor, ekstra istek söz konusu. Müşteri uçaklarına yapılacak bakım anlaşması gündeme getirilerek sözleşmeli eleman alımına gidilmek isteniyor. Sevgiler

SEFA İNAN Türkiye - Friday, March 15, 2002 at 14:12:55 (EST)

DEĞERLİ ARKADAŞLAR! BİRTEM OLAYINA MÜDAHELEYİ, GEREK SENDİKAMIZLA, GEREKSE BİZLER İKİLİ GÖRÜŞMELERİN YANISIRA UTED DERGİ İLE YAPTIK. ŞU ANDA, BİRTEM KANALIYLA ALINACAKLARA SÖZLEŞMELİ STATÜDE DEĞERLENDİRİCİ ÇALIŞMALAR, BAKANLIK ÇERÇEVESİNDE SÜRDÜRÜLÜYOR. İNŞAALLAH HAYIRLISIYLA OLUR. BU OLAYIN TAKİPÇİSİ OLDUĞUMUZ UNUTULMAMALIDIR. SEVGİLER SEFA İNAN

Türkiye - Friday, March 15, 2002 at 03:53:52 (EST)

SAYIN BAŞKANIM, ULAŞTIRMA BAKANINA SORDUĞUMUZ SORULARIN CEVABINI ALAMADIK ACABA NEDEN? SORULARI HEP SİZ SORMUŞSUNUZ. BİR DE ŞU BİRTEM MADUHALA ÇAĞIRILMADIK NE OLACAK BİZİM HALİMİZ? MEMLEKETİMDE İŞİM VARDI, GİDECEM DİYE BIRAKTIM BU KONUDA BİLGİ VERİRMİSİNİZ. BU ÖZEL ŞİRKETLER NEDEN UÇAK ALDIKLARI HALDE TEKNİSYEN ALMIYOR? BİR DE NEDEN TECRÜBESİZ ALMIYORLAR? BİRTANE TECRÜBESİZ ALSALAR ZARAR MI EDERLER?

SAYGILARIMLA...kaf

istanbul, Türkiye - Wednesday, March 13, 2002 at 05:24:27 (EST)

Havcılık Tarihi ve anlaşmaları ile ilgili internet adresleri biliyorsanız, ilgili mail adresime gönderirseniz memnun olurum? İlginize teşekkürler. Can Yılmaz <canmemous@yahoo.com> Eskişehir, Türkiye - Tuesday, March 05, 2002 at 08:17:37 (EST)

Yeni UTED yönetimini en içten dileklerle kutlu-
yor, başarılar diliyorum. oya torum
not: web sayfası harika
oya torum <torumoya@hotmail.com>
İstanbul, Erenköy Türkiye - Wednesday, Febru-
ary 13, 2002 at 14:00:14 (EST)

DERNEĞİNİZ GENEL KURULU'NUN YAPILDI-
ĞINI TEŞADÜFEN ELİME GEÇEN DERGİNİZ-
DEN ÖĞRENDİM. BAŞKAN SÉFA İNAN ŞAH-
SINDA, TÜM YÖNETİM KURULUNU TEBRİK
EDER VE GENEL KURULUN THY TEKNİS-
YENLERİNE HAYIRLI OLMASINI DİLERİM.
MÜMKÜNSE DERGİLERİNİZDEN BİZE DE
GÖNDERMENİZİ RİCA EDERİM. SEVGİMİLE.
MEHMET TUĞRİÇERİ <tugriceri@onura-
ir.com.tr>

ANTALYA, Türkiye - Sunday, February 10, 2002
at 06:41:07 (EST)

ÇAĞLAR6 nick'li arkadaşım. Jar66 ile ilgili toplantılara bizler de katılıyoruz, onwing teknisyenler için şu an bir problem yok. Off wing teknisyen arkadaşların sorunu da çözülecek. TALTA daha çok offwing teknisyen arkadaşlardan oluştu. Şu an için arkadaşlardaki lisans kayboluyor mu? kuşkusunu yenici toplantılar düzenliyor. bu da çok doğal tabii ki, biz de bir sorun veya sizin aydınlanmanız gereken hususlarda dergimiz aracılığı ile size duyurulacaktır. Ayrıca, Cem Suyolcu arkadaşımızdan gerekli bilgi her an alınabilir. Sevgiler.

Sefa İnan

**sefa inan <sefainan@uted.org>
istanbul, TURK?YE - Saturday, February 09, 2002 at 14:37:38 (EST)**

merhaba...bitirme tezime alkali yardıma ihtiyacım var eğer değerli vaktinizden almayacaksam "YÜKSEK MANEVRALI UÇAKLARDA KULLANILAN AERODİNAMİK YÜZEYLER" le alakılı döküman internet adresi vs hakkında bilgi verirsiniz çok mutlu olacağım (türkçe kaynaklar olması önemli) Şimdiden teşekkürler.

Necati TEZCAN <n.tezcan@usa.net>

istanbul, Türkiye - Monday, April 30, 2001 at 04:56:35 (EDT)

hepinizi saygılar sunarım. adım ziya, halen bir üniversitenin uçak müh. okumaktayım ve acilen vectoral thrust konusu üzerine türkçe kaynağa ihtiyacım var. birkaç tane yabancı kaynak buldum ama çok yalın ve doyurucu değil ve en önemlisi ingilizce. bana bu konuda yardımcı olursanız çok sevinirim.Şimdiden teşekkür ederim.

ziya <ziya.ataseven@mailcity.com>

istanbul, Türkiye - Monday, April 30, 2001 at 04:55:52 (EDT)

SAYIN ZAFER SOYER; Sorununuzla ilgili tek yetkili kurum olan ULASTIRMA BAKANLIĞI SIVİL HAVACILIK GENEL MUDURLUĞU'nun web sitesi aşağıdaki gibidir. Bağlantı kurarak yardım alabilirsiniz. Başarılar dileriz.

**UTED REKLAM VE HALKLA İLİSKİLER
Türkiye - Thursday, May 03, 2001 at 10:26:48 (EDT)**

SAYIN ZIYA ATASEVEN VE SAYIN NECATI TEZCAN; Tezlerinizde yardımcı olmak üzere UTED dergi eski sayılarından ve lokalimizdeki kütüphaneden faydalanabilirsiniz. UTED dergi yakın bir zamana kadar sitemizde mevcuttur. Ayrıca linklerimiz de size yardımcı olacaktır. Başarılar dileriz.

**UTED REKLAM VE HALKLA İLİSKİLER
Türkiye-Thursday, May 03, 2001 at 09:40:24 (EDT)**

yaklaşık 16 aydır özel bir havayolu şirketinde çalışmaktayım... Eskişehir Anadolu Teknik Lisesi, Uçak Elektroniği ve Bakım Bölümü'nden 1998 yılında mezun oldum..Şu sıralar <line maintenance> kursuna başlayacağım, ama lisansım yok halen..Bu konuda yardımcı olabilecek adres ve yetkili mercilere ulaşabilmek için neler yapmalıyım? 2.sınıf uçak bakım teknisyeni lisansına hangi prosedürleri takip etmem gerekli..Tüm meslektaşlarıma saygılar...

zafer <zafersoyer@hotmail.com>

istanbul, Yeşilköy Türkiye - Wednesday, May 02, 2001 at 01:20:54 (EDT)

DEĞERLİ UÇAK TEKNİSYENLERİ VE HAVACILIĞA SEVDALI TÜM ARKADAŞLAR... SİZLERİ 7-8 HAZİRAN 2001 TARİHLERİNDE, ESKİŞEHİR ANADOLU ÜNİVERSİTESİ SIVİL HAVACILIK YÜKSEK OKULUNDA DÜZENLENECEK OLAN HAVACILIK ŞENLİKLERİNDE ARAMIZDA GÖRMEKTEN ÖNÜR DUYARIZ. GÖRÜŞMEK VE BU SEVDAYI PAYLAŞMAK ÜZERE... SEVGİLERİMİZLE...

SIVİL HAVACILIK YILLIK KOMİTESİ

<laygun@uted.org>

ESKİŞEHİR, Türkiye - Tuesday, May 01, 2001 at 08:25:30 (EDT)

Dear Ziya, You say, I'm attending as an Aircraft engineer at a university. But I remember there is one university that's name is Technical University of Istanbul, in my country. I have a advice for you; Why don't you try to improve your English and understand to your "vectoral thrust materials". I get angry for this kind of people at anytime and anywhere. good luck!

an uçak teknisyeni:)

Türkiye - Monday, April 30, 2001 at 16:19:11 (EDT)

Concorde Kazasında Fransız Havayolları İhmalkar...

Çeviri:
Muammer Bayramçavuş

Fransız araştırmacılar, haziran 2000'de Paris yakınlarında 113 kişinin ölümüyle sonuçlanan kazada; dikkatsiz uçuş yönetimi ve ihmalkar Concorde bakımı için, Air France'ı eleştirdiler. Araştırmacılar bu felakete lastik patlamasının neden olduğu kararına vardılar.

Fransız soruşturmasına bağlı olan İngiliz araştırmacılar, yaptıkları işin; paralel bir adli Fransız kaza soruşturması tarafından engellendiğinden yakındılar.

Hükümetin Kaza Araştırma Bürosu (BEA) final raporunda, analizlerin ilk sonuçlarında, sol kanattaki yakıtın yanmasıyla Concorde'un düştüğünün doğrulandığını açıkladı. Charles de Gaulle Havaalanı kalkış pistinde bir Amerikan uçağına ait metale, lastiğin çarpmasından sonra, soyulan kabuk fırlayarak kanat tankını çökerterek hasarladı. New York için yola çıkmış olan uçak, Gonesse kasabasındaki bir otele çarparak, uçaktaki 109 insanın hepsini ve yerde 4 kişiyi öldürdü. Yolcuların pek çoğu Al-



Fransız araştırmacılar, haziran 2000'de Paris yakınlarında 113 kişinin ölümüyle sonuçlanan kazada; dikkatsiz uçuş yönetimi ve ihmalkar Concorde bakımı için, Air France'ı eleştirdiler. Araştırmacılar bu felakete lastik patlamasının neden olduğu kararına vardılar.

man yurttaşı idiler.

Fransız ve İngiliz Havayolları, benzer bir felaketi önlemek için, yakıt tanklarında ve lastiklerdeki modifikasyonlardan

sonra, geçen yıl kasım ayında Concorde uçuşlarına yeniden başladılar. Fransızların raporu; dört motordan ikisinin bozulması, yangının patlak vermesinden sonra uçağın pistte



koşturulması gibi, üç uçuş görevlisini prosedür hatasından temizle çıkardı.

Kaptan, kalkıştan vazgeçmeye karar verse de veya yaptığı gibi kalkışa devam etse de, yangının şiddetinden uçağın harap olmasının kaçınılmaz olduğu söylendi.

Bununla birlikte araştırmacılar, Fransız Havayolları'nın uçak operasyonlarında "çeşitli problemler" olarak adlandırılan "ciddi bir hatayı" belirlediler. Bu, bakım esnasındaki bir hataydı. Kısaca, kazadan önce sol taraf *bogie*, alt taşıyıcı da destekleyici bir *strut* yenisi ile değiştirilecekti. Başka havayolu pilotlarının araştırmacılara ve geçen yıl medyaya rapor ettiğine göre; onların inancı, bunun hızını yavaşlattığı ve kötü durumu daha da kötüleştirdiği.

Araştırmacıların yaptığı açıklamada, bununla ilgili kanıt olmaması, bu ihmalkarlığın kazaya iştirak etmemesini hiç önemsiz kılmadığı yönünde oldu.

İhmalkarlık, Fransız bakım personeli arasındaki kopukluk ve geçici çareler bulma, uçak operasyonunun diğer birimlerini etkileyebildiğini hatıra getirdi. Dikkatsiz uçuş planlama metodlarını da içeren diğer ih-



malkarlıklar, araştırmacılar tarafından listelendi.

Düzensiz ve aşırı bagaj yükleme ile kalkışa izin verildi ve beklenenden daha fazla kuyruk rüzgarına maruz kalındı. Bu, her ne kadar uçağın performansına fiili bir etki göstermese de yapabileceklerini hatırlattı. Concorde pilotları böyle çok titiz durumlar için bir uçuş görevlisi talep ettiler.

Keza, Kaza Araştırma Bürosu (BEA) Concorde'un ikinci pilot lisansının önceki hafta yasal süresinin sona erdiğini, çünkü tıbbi sertifika geçerlilik tarihinin yenilenmediğini saptadı. Zorlu dönemlerde BEA Sivil Havacılık Otoritesine, Fransız Havayollarının Concorde bakımını ve operasyonun

kontrollerinin sürdürülmesini önerdi.

Diğer önerilerin arasında, BEA açıklamalarında Fransız Havayollarının standart emergency prosedürlerini, üretici firma el kitaplarındaki talimatlara uyarlayarak değiştirmelerini söyledi. Bu kalkışta ve kritik rotasyon aşamalarında bir yangın alarmına nasıl müdahale edileceğini, ihtilaflı talimatlardan kaldıracaktı.

Fransız Havayolları yaptığı açıklamada; bu raporda yeni bir şey olmadığını söyleyerek bulguları önemsemedi. Geçen yaz, şirket prosedürleri gözden geçirilmiş, öneriler yapılmış, ve bu önerilerin pek çoğu gözden geçirilmişti.

Araştırmada yer alan Hava Kazaları Araştırma Şubesinden (AAIB) bir takım, İngiliz'lerdeki hoşnutsuzluğu dip not olarak belirtti.

Kaza Araştırma Bürosu (BEA) kendi bölgesini dikkatle gözden geçirerek soruşturmasını adli denetlemeden ayrı tuttu. Neticeden hala çok uzak olan bu soruşturmanın sorumluluğunu teknik bir bulgudan daha çok, adli hataya yükledi.

Her ne kadar BEA'nın kararları kabul edilse de, İngiliz araştırmacılar, adli araştırmadaki tarzın AAIB'nin teknik soruşturmasının önünde önemli bir engel oluşturduğunu belirttiler. Adli Kurum, uçak enkazındaki çeşitli parçalarda yapılan incelemeden, İngiliz uzmanları hariç tuttuğunu belirtti. Ref: The Times (Ocak 2002)



Daha Sessiz, Daha Verimli, Çevreye Dost, Ama Daha Güçlü

CFM Motorları

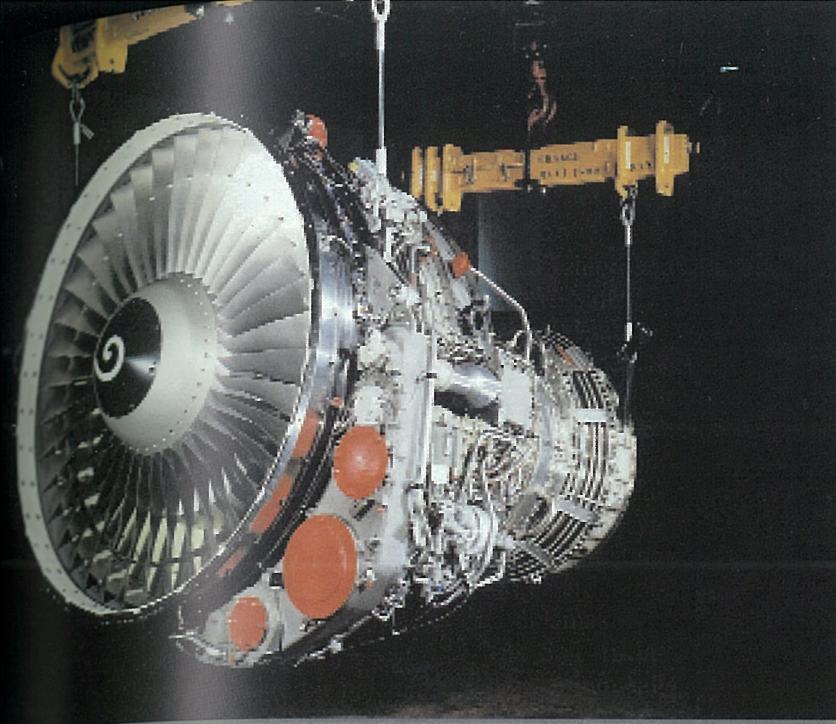
Başlangıçta beş yıl süreyle hiçbir siparişin alınmadığı ortaklığın yavaş başlangıcını takiben (ve 1979'da neredeyse bütün girişimin iptal edilerek sona erdiği), program yavaş yavaş; önce DC8,70'lerin, sonra ABD hava kuvvetleri KC135 tanker filosunun motorlarının yenilenmesi ile hız kazandı. Bugüne kadar, ABD Hava Kuvvetleri CFM'nin en büyük müşterisi oldu.

Bundan sonra CFM, Boeing ve Airbus ürün hatları ile kendini sağlamlaştırdı. Şimdi, AWACS ve KC135'ler gibi çeşitli askeri uygulamaları saymasak bile, uzun-mesafeli dört motorlu A340'ın yanında, 737-hem klasik (-300, -400 ve 500) ve Gelecek Nesil (-600, -700, -800 ve -900)'ü güçlendirmektedir.

Yeni Yüzyıl Yeni Yol
CFM tarafından gelecek nesil

Fransız Snecma ve amerikan General Electric Aircraft Engines (General Elektrik Uçak Motorları) arasında eşit pay esasıyla kurulan CFM Ortak Girişimi, dünyanın belli başlı motor üreticilerinden birisi oldu.





bir motor için belirlenen ana hedefler, hem yüzde 20 daha az bakım maliyeti hem de, yüksek itiş versiyonları için kademe 3 altında 20 EPHdB ve diğerleri için 27 EPNdB kümülatif ses seviyesi içerir. Amaç, daha iyi yakıt yanışı ve daha az CO₂ üretimi için yüzde 7'ye kadar indirilmiş yakıt tüketimi ve böylece 1990 sonları yönetmeliklerinden yüzde 50 daha az gaz yayma hedefine katkıdır.

Belli Başlı Çalışmalar

Bu çalışmalar, turbomakine-deki parça adedini azaltmak ve motor bakım maliyetini azaltmak için aerodinamik kademe-yi ve kanat yükünü artırmak konusunda merkezleşmiş durumda. Yeni modern motorları olan, Boeing uygulamaları için CFM56-7B ve Airbus'lar için CFM56-5C'nin tasarımında CFM'nin üç boyutlu aerodinamiğin kullanımına ek olarak, kademe sayısının dokuzdan altıya çıkarıldığı yüksek kademe yüklemeli, yüksek basınç kompresörünün tasarımında üç boyutlu akışkan dinamiği bir adım daha ileri götürülerek, aynı zamanda bileşenin toplam basınç oranını da artırdı.

TECH56 Projesinin bir parçası olarak geliştirilen ve en geliş-



miş Navier Stokes hesapları ile optimize edilmiş yayık, geniş kordlu fan kanadı, artık tam-boyutlu performansını, rüzgara karşı ve akustik testlerini, motora kuş girmesi ve test standındaki kanat arızası testleri ile birlikte değiştirilmiş CFM56 motorunda çapıcı sonuçlarla tamamladı. Villaroche'daki SNECMA tesislerinde ve GE'nin Peebles, Ohio'daki açık hava test tesislerinde test dilen 61 inç'lik katı kanat konfigürasyonu; CFM56-7 ile karşılaştırıldığında, aynı tepe verimliliği sunarken, hızda yüzde ikiden fazla artış gösterdi. Aynı çaptaki fanda, yayık kanat, yüzde beş ila altı daha fazla itiş ve CFM56-7 geniş kordlu fan ile karşılaştı-

rıldığında, yüzde bire yakın yanma inkişafı sağlayabildi.

CFM, 10 yıldan fazladır çevresel konulara kendini vakfederek, halen kendisinin yerleşik ve kar amacı ispat edilmiş Çifte Yanma Odası (DAC) motorunda (500'e yakın motor sipariş alındı) kullanımda bulunan kademeli yanma kavramının yayılsına büyük kaynaklar ayırmaktadır. İlerletilmiş TECH56 ön türbülanslı ikiz yanma odası (TAPS), eski DAC tecrübesinin üzerine bina ederek, CO ve UHC seviyelerini ICAO limitlerinin %50'sinde tutarak, NOx geleneksel yanma hücrelerinin yarı seviyesini üretmesi beklenmektedir. İlk test 1998 ve 1999'da yürütülmüştü ve kavramın ispatı başarıyla gösterilmişti. Yanma hücresinin tam içiçe donanım testi, yıl sonuna doğru CFM56-7B motor üzerine ek bir motor testi ile planlanmaktadır.

CFM, büyük ölçüde bu programın başarısına bağlı olarak, dünyanın en büyük ticari uçak motoru tedarikçisi oldu. 1981'de, Boeing, 737-300/-400/-500 serisi uçakları için tek güç ünitesini tedarik etmek için, bu yeni gelişmekte olan motor fabrikasını seçmişti. Daha sonraki 3,975 motor ve 1,987 uçak CFM-3 ile güçlendirilmiş B737, rekor kitapları için unutulmaz bir hikaye oldu.

CFM56-3 ile güçlendirilmiş hizmetteki B-737 filosu, ilk uçakların teslim edildiği 1984'den beri 100 milyon uçuş satinden fazlasını kaydetti. Bu zaman boyunca, CFM56-3 motor güvenilirliğini ve emniyetini istikrarlı olarak artırdı. Filo, 5,000 kalkışta bir kalkışın motorla ilgili konular nedeniyle tehirlir olmasına veya iptal edilmesine karşılık gelen, yüzde 99.98 çıkış emniyet oranına sahip. Motor ayrıca, her 333.333

uçuş saati için .003 veya bir uçuş-için kapanma oranını korur; uçak senede 2.500 ila 3.500 uçuş saati kaydeder.

Endüstrideki en büyük kullanım oranlarına sahip olmasına rağmen, CFM56-3 havada kalınan sürede rekorlar kırmaya devam etmektedir. Geçenlerde, Sun Express tarafından işletilen bir uçaktaki CFM56-3 motoru, sadece rutin bakım nedeniyle uçmayarak, havada kalınan uçuş saatinde, yüksek devirli operasyonların en zor kategorisinde bir dünya rekoru kırdı. (CFM56-3 motorları, ortalama olarak, bir bakım süresi gerektirmeden 14.000 saat havada kalır.)

CFM56-7: Sözü Yerine Getirilmesi

CFM56-7, CFM'nin yüksek güvenilirlikli, kolay bakım yapılan, maliyet açısından verimli bir güç ünitesi için sözünü yerine getirerek, Boeing Gelecek-Nesil 737'leri güçlendiren bu yeni motorunu servise verdi.

Aralık 1997'den beri teslim edilen yaklaşık 500 adet, CFM56-7 ile güçlendirilmiş 737'ler, havacılık tarihindeki en hızlı filo artışını temsil etmektedir. Bu emsali görülmemiş filo yapısına rağmen, motor, daha gelişmiş motorlar ile kıyaslanabilen güvenilirlik sayılarına erişmiştir. Filo, her 1.000 kalkıştan birinden azının motor ile ilgili konular nedeniyle tehir edilmesi veya iptal edilmesi anlamına gelen üzde 99.94'lük uçuş emniyet oranını korurken, 2.8 milyon uçuş saatinden fazlasını kaydetmiştir. Motor ayrıca 0.10 bakım ve .005 uçuş-içi kapanma oranına sahip.

Servis-içi güvenilirliği nedeniyle, CFM56-7 ile güçlendirilmiş 737, A.B.D. Federal havacılık İdaresi'nin 180-dakika ETOPS (uzatmalı mesafeli, ikiz

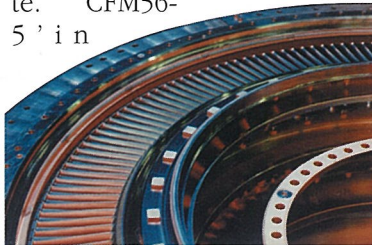


motor operasyonları) onayını alan, sınıfındaki tek-koridorlu ilk uçak olmuştur.

CFM Pazar Liderliğini Korumaya

CFM, dünyanın başta gelen ticari uçak motoru tedarikçisi konumunu korumaya yardım edecek şekilde, yaklaşık 1.000 yeni motor siparişi alarak, tarihindeki en başarılı yıllarından birini 1999'da kaydetti.

500 kesin motor siparişi ile, Boeing Gelecek-Nesil 737 için CFM56-7 motoru, "en çok satan motor ünvanını aldı. 89 müşteriden alınan 1.350'den fazla CFM56-7 motoru şimdi siparişte. CFM56-5'in



yerini bu uçağın motor seçimi olarak koruyarak, Airbus A320 ailesi uçağını güçlendirmek için, geçtiğimiz yıllarda yaklaşık 330 CFM56-5 motoru siparişi etmişti.

CFM ayrıca geçmişteki oranının iki katından fazla müşteri kazandı. Geleneksel olarak CFM ortalama ayda bir yeni müşteriye sahip oluyordu, 27 yeni müşterinin CFM56 ile güçlendirilmiş uçak işletmeye başlamasıyla bu, 1999'da ikiden fazlaya katlandı.

Bu arada, CFM56-5C ile güçlendirilmiş Airbus A340 siparişlerinde bir canlanma oldu.

Bu arada, CFM için Türkiye de önemli bir pazar olma özelliğini koruyor. Başta THY olmak üzere, ülkemiz bayrağı altında uçan tüm diğer havayollarındaki uçakların önemli bir kısmı CFM motorlarıyla güçlendirilmiş durumda.



HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED DERGİ

Uçak Teknisyenleri Derneğinin aylık yayın organı UTED Dergi'ye her ay düzenli olarak sahip olmak ister misiniz?

Yanıtınız evet ise; aşağıdaki formu doldurup yıllık abone ücreti olan 20.000.000.- TL'yi aşağıda belirtilen banka hesap numaralarından birine yatırarak dekontunuzu ve abonelik bilgilerini içeren formu, faks, posta ya da internet aracılığı ile dernek merkezimize ulaştırınız.

Ya da dernek merkezimize doğrudan başvurarak abonelik işlemlerinizi yaptırabilirsiniz.

DERGİNİZ DÜZENLİ OLARAK ADRESİNİZE ULAŞACAKTIR.

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

Türkiye İş Bankası
Çarşı Bakırköy Şubesi/İstanbul
1006-01233989 No.lu Hesap

Yapı Kredi Bankası
Yeşilköy Şubesi/İstanbul
121-304-002080 No.lu Hesap

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ
İstanbul Caddesi, Üstoğlu Apt. No:24 Kat:5 Daire:8 Bakırköy-İSTANBUL
Tel: 0212 542 1300- 543 29 74 Fax: 0212 542 13 71
E.mail: uted@uted.org WEB SITE: www.uted.org

UTED DERGİ ABONE FORMU

ADINIZ:

SOYADINIZ:

ADRES:

.....

.....

.....

.....

POSTA KODU:.....

Tel:.....

E.MAIL:.....

İlk Günah

Yurdaer İ. Aksoy

A kıl ölçüleriyle ele alındığında aslında hristiyan inancının en zayıf noktalarından birini teşkil eden "ilk günah" kavramının kaynağı Tevrat'ın Tekvin Kitabıdır. Tekvin (Yaradılış) Kitabının üçüncü babında şöyle yazılıdır:

"Ve Rab Allahın yaptığı bütün kır hayvanlarının en bilekarı olan yılanı. Ve kadına dedi: Gerçek, Allah: Bahçenin hiçbir ağacından yemiyeceksiniz dedi mi? Ve kadın yılanı dedi: Bahçenin ağaçlarının meyvasından yiyebiliriz; fakat bahçenin ortasında olan ağacın meyvası hakkında Allah: Ondan yemeyin ve ona dokunmayın ki, ölmiyesiniz, dedi. Ve yılan kadına dedi: Katiyen ölmezsiniz; çünkü Allah bilir ki, ondan yediğiniz gün, o vakit gözleriniz açılacak, ve iyiyi, ve kötüyü bilecek Allah gibi olacaksınız. Ve kadın gördü ki, ağaç yemek için iyi, ve gözlerle boş, ve anlayış kılmak için arzu olunur bir ağaçtı; ve onun meyvasından

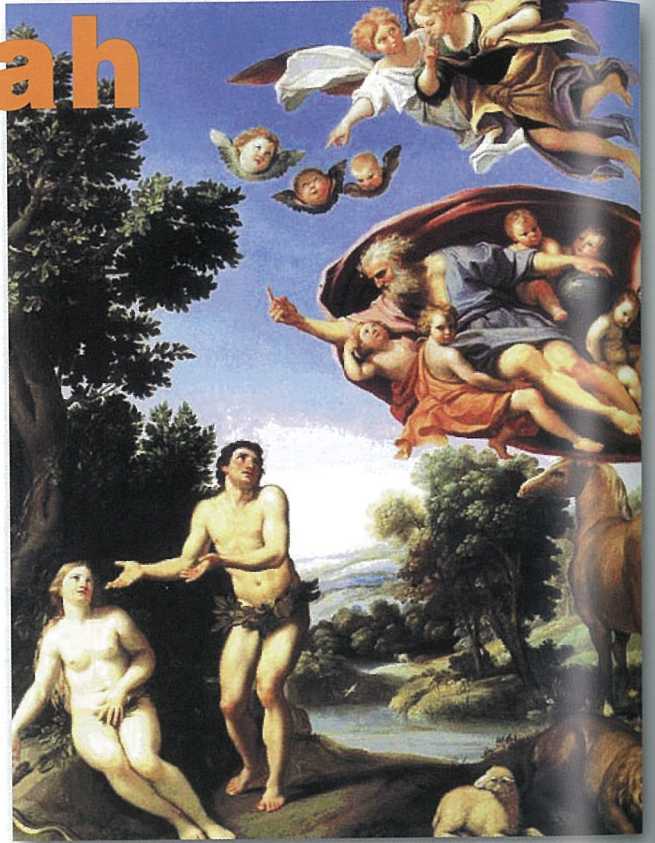
aldı, ve yedi; ve kendisiyle beraber kocasına da verdi, o da yedi. İkisnin de gözleri açıldı, ve kendilerinin çıplak olduklarını bildiler; ve incir yaprakları dikip kendilerine önlükler yaptılar. Ve günün serinliğinde bahçede gezmekte olan Rab Allahın sesini işittiler; ve adamla karısı Rab Allahın yüzünden bahçenin ağaçları arasına gizlendiler.

Ve Rab Allah adama seslenip ona dedi: Neredesin? Ve o dedi: Senin sesini bahçede işittim, ve korktum, çünkü ben çıplaktım, ve gizlendim. Ve dedi: Çıplak olduğuna sana kim bildirdi? Ondan yeme diye sana emrettiğim ağaçtan yedin mi? Ve adam dedi: Yanıma verdiğin kadın o ağaçtan bana verdi, ve yedim. Ve Rab Allah kadına dedi: Bu yaptığın nedir? Ve kadın dedi: Yılan beni aldattı, ve yedim. Ve Rab Allah yılanı dedi: Bunu yaptığın için, bütün sığırlardan, ve bütün kır hayvanlarından daba lanetlisin; karnın üzerinde yürüyecek-

Son aylarda televizyon kanallarından birinde bir dizi ilginç dini tartışma programlarına yer verildi. Ülkemizdeki hristiyan misyonerlik faaliyetlerinin masaya yatırıldığı bu programlara katılan doğuştan ya da sonradan hristiyan olan Türk vatandaşı papazlar da ekranda göz göre göre hristiyanlık propagandası yaptılar ve bu sırada dönüp dolaşıp lafı hep aynı yere getirdiler: Hz. İsa insanlığı Adem ile Havva'nın işlediği ilk günahı arındırmak amacıyla dünyaya gelmiştir.

sin, ve ömrünün bütün günlerinde toprak yiyeceksin; ve seninle kadın arasına, ve senin zürriyetinle onun zürriyeti arasına düşmanlık koyacağım; o senin başına saldıracak, ve sen onun topuğuna saldıracaksın. Ve kadına dedi: Zahmetini ve gebeliğini ziyadesiyle çoğaltacağım; ağrı ile evlat doğuracaksın; ve arzın kocana olacak, o da sana hakim olacaktır. Ve Ade-me dedi: Karnın sözünü dinlediğin, ve ondan yemeyeceksin, diye sana emrettiğim ağaçtan yediğin için, toprak senin yüzünden lanetli oldu; ömrünün bütün günlerinde zahmetle ondan yiyeceksin; ve sana diken ve çalı bitirecek; ve sen kır otunu yiyeceksin; toprağa dönünceye kadar, alının teriyle ekmek yiyeceksin; çünkü ondan alındın; çünkü topraksın, ve toprağa döneceksin. Ve adam karnın adını Havva koydu; çünkü bütün yaşayanların anası oldu. Ve Rab Allah Adem için ve karısı için deriden kaftan yaptı, ve onlara giydirdi.

Ve Rab Allah dedi: İşte, adam iyiyi ve kötüyü bil-



**mekte bizden biri gibi oldu; ve şimdi elini uzatma-
sın ve hayat ağacından almasın, ve yemesin ve
ebediyen yaşamasın diye - böylece Rab Allah onu
Aden bahçesinden, kendisinin içinden aldığı top-
rağı işlemek için çıkardı. Ve adamı kovdu; ve ha-
yat ağacının yolunu korumak için, Aden bahçesi-
nin şarkına Kerubileri, ve her tarafa dönen kılıcın
alevini koydu.”**

Kerubiler: Musevi inancına göre Tanrı'nın en yakını olan en büyük meleklerdir. Bu meleklerin bedensiz olarak sadece baş ve kanattan ibaret varlıklar oldukları kabul edilir. Tevrat'ın bu bölümünde, meyvasından yemesi insanlara yasak edilen ağacın cinsine dair herhangi bir bilgi bulunmamasına rağmen, rönesans zamanı sanatkarları eserlerinde yasak meyveyi elma olarak tasvir ederler. Tevrat'ta, Hz. Adem ile Havva'nın edep yerlerini örtmek için de incir ağacı yapraklarını kullandıkları yazılıdır ve tablolarda da bu şekilde resmedilirler. Eskilerin anlattıklarına göre Hz. Adem ve Havva çıplak olduklarını farkedince örtünmek için cennet bahçesindeki ağaçlardan yaprak istemişler, ancak bu isteklerini sadece incir ağacı kabul ederek yapraklarını vermiş ve bunun üzerine Allah incir ağacını da lanetlemiştir ; incir ağacı bundan böyle çiçek açmadan meyva verecek ve meyvaları ağaca acı verecek şekilde, burularak kopartılacaktır.

Yasak meyva hadisesi Kuran-ı Kerim'de Bakara Suresi'nin 35-37, A'raf Suresi'nin 19-26, Taha Suresi'nin 115-122 nci ayetlerinde de zikredilir. Ancak Kuran'da bildirildiğine göre insanı kandıran yılan değil Şeytan'dır ve Allah, Hz. Adem ile Havva'yı cenneten kovmakla beraber onların tövbelerini de kabul etmiştir.

“Yasak ağaçtan meyva yeme hadisesi” musevilik ve müslümanlıkta fazla bir akis bulmamışken, yukarıda da belirtildiği gibi hristiyanlığın ana kavramları arasında “ilk günah” adıyla yer alır ve Adem ile Havva'dan sonra dünyaya gelen herkesin bu olay sebebiyle günahkar olarak yaşayacağı kabul edilerek Hz. İsa'nın insanlığı bu günahattan arındırmak için dünyaya geldiğine inanılır. Hz. İsa bu yüzden cisimleşmiş ve insan soyunu bu günahattan arındırmak için kendini feda etmiştir. Ancak ilk günah kavramı dört İncil'de yer almaz, bu dinin dogmaları arasına hristiyan azizi Paulus tarafından dahil edilmiş ve daha sonraları konu Aziz Augustinus tarafından işlenerek detaylandırılmıştır.

Hristiyanlıkta ilk günah kavramıyla beraber “vaftiz” kavramı da oluşmuştur. Vaftiz; insanı bu ilk günahattan arındırma ve hristiyan yapma işlemidir ve günümüze kadar kiliselerde çeşitli şekillerde, vücudun bütünüdür

veya bir kısmını suya daldırmak ya da üzerine sadece su serpmek şeklinde uygulanmış gelmiştir. Hristiyan inancına göre bizzat Hz. İsa da Yahya Peygamber tarafından Ürdün Irmağı'nda vaftiz edilmiştir ve bu nedenle bu peygamber bu dinin mensupları tarafından Vaftizci Yahya olarak anılır. (Hz. Yahya'nın bir eli ve kafatasının bir parçası madeni muhafazalar içinde halen Topkapı Sarayı'nın Hazine Dairesi'nde sergilenmektedir.)

Aslında vaftiz, hristiyanlığa özgü bir inanış olmayıp tarihte kökü çok derinlere uzanan bir ritüeldir ve çok tanrılı dinlerden arta kalan bir uygulamadır.

Hz. İsa'nın kendini feda ederek çarmıhta can vermesi neticesinde insan soyunun günahattan arınıp arınmadığı konusu hristiyan aleminde asırlar boyu tartışılmış, nihayet onaltıncı yüzyılda kilise artık Tanrı'nın öfkesinin yatışmış olduğuna karar vererek işi bağlamıştır.

Mikroskoplarımızın ve teleskoplarımızın giderek artan büyütme güçleri, bize bir yandan canlıların olağan üstü yapılarını tanıma ve anlama kabiliyetini kazandırırken, diğer yandan evrenin akıl almaz büyüklüğünü, düzenini ve güzelliğini hissetmemizi de mümkün kılmakta ve bu suretle Tanrı'nın yüceliğini akıl yoluyla kavramamıza da ışık tutmaktadır. Evren, aletlerimizle ulaşabildiğimiz uzaklıklara kadar

her biri yüzlerce milyar güneşimizin benzeri yıldızdan oluşmuş yüzlerce milyar galaksi ile doludur. Bu güneşlerin etrafında dönmekte olan milyarlarca gezegen mevcuttur ve büyük bir ihtimalle bu gezegenlerden milyonlarcası, üzerinde hayatı barındırmaktadır. Bir saniyede üç yüz bin kilometre yol alan ışık, bilinen en uzak galaksiden bize on üç milyar yılda ulaşabiliyor, bir başka ifadeyle bu galaksinin teleskobumuzun aynasından gözümüze yansıyan görüntüsü onun bundan on üç milyar yıl önceki hali, parçası olduğumuz evren öylesine büyük, öylesine muhteşem.

Bütün bunlara karşılık böylesine yüce bir Tanrı'nın; televizyona çıkan misyoner papazların büyük bir bilgiçlik ve kendini beğenmişlikle savundukları gibi, emirlerini dinlemeyen Hz. Adem ve Havva'nın bu hatalarından dolayı onların soyundan gelen bütün insanları suçlu ve günahkar olarak doğup yaşamaya mahkum ettiğini, sonra da oğlu sıfatıyla bir peygamberini göndererek Romalıları onu çarmıha gerdirmek suretiyle insan soyunu temize çıkardığını düşünmek nasıl bir inanç ya da mantık ürünüdür ?

Söz konusu misyonerlerin bu inançlarıyla müslüman vatandaşlarımız arasından nasıl taraftar bulduklarını anlamak ta mümkün değil.



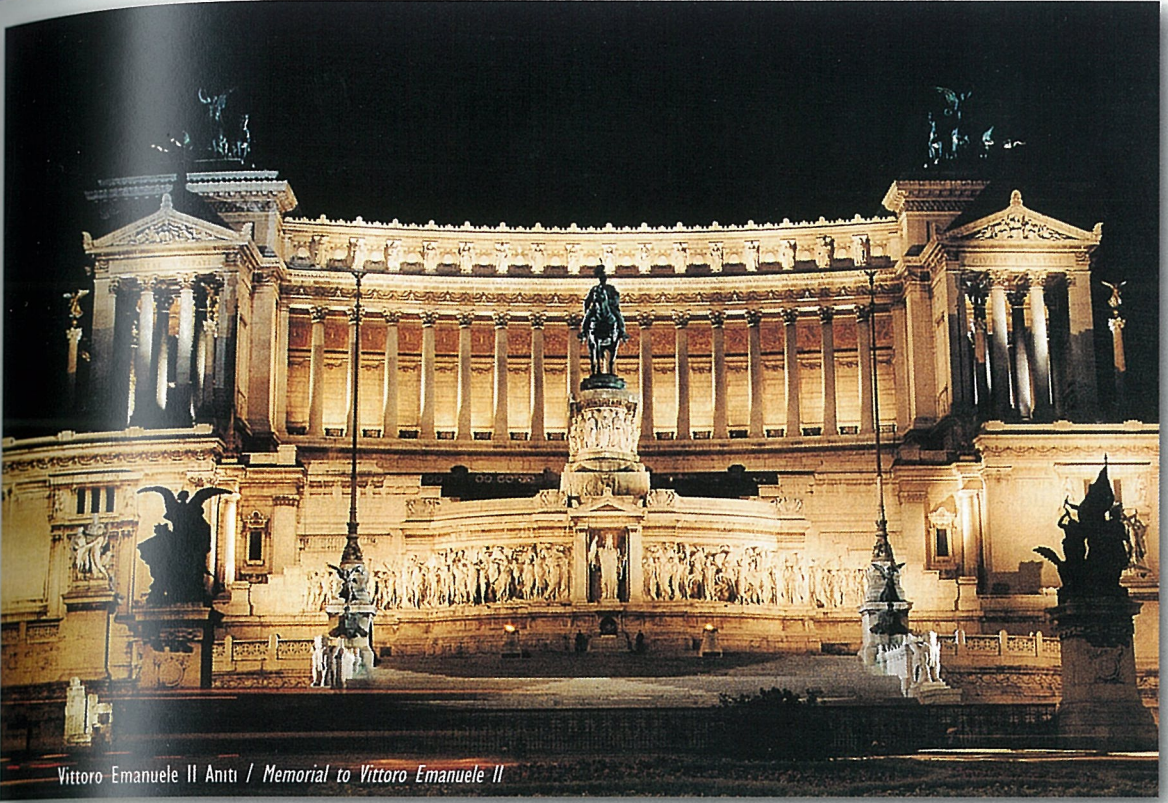
Roma, bir kent adı olmaktan öte, izleri bir çok kıtaya yayılmış bir imparatorluğun da adı..İlk kalıcı yerleşimlerin görüldüğü MÖ 1000 yıllarından bugüne, geçen üç bin yılın birikimini günümüze taşıyabilmiş ve tarihsel zerafetini modern yaşamla bağdaştırabilmiş bir kent. Eski Roma'dan kalma tarihi kalıntıları ve arnavut kaldırım sokakları ile özellikle İstanbullulara fazla yabancı olmayan, ancak sokakların arasından ummadığımız bir anda açık hava müzesi görünümüyle karşınıza çıkan "piazza"larıyla da şaşkınlık uyandıran tam bir labirent dünyası. Neredeyse mimiklerle anlaşılabilirliğiniz insanları ile kentin her köşesinden dalga dalga bir Akdeniz sıcaklığı yayılıyor. Diğer yandan Roma'da taş fırınlarda pişirilen meşhur pizzaları, bol alternatifli spagettileri, ünlü mozzarella peyniri ve tabii ki şaraplarıyla gerçek bir damak şöleni de yaşıyorsunuz. Bu şölenin son durağı da grappa ile içilen espresso ve ya cappuccino kahvesi ve sayısız çeşitte bulunan galetto, yani meşhur Roma dondurması.

Meydan anlamına gelen "piazza"lar ,özellikle geceleri nüfusun yoğunlaştığı bar, cafe, restoran ve turistik dükkanların birbiri peşi sıra dizildiği

Rome is not just the name of a city, but of a great empire whose traces can still be seen across three continents. But our subject now is Rome the city, where the earliest traces of settlement begin around 1000 BC., and where history and modern day life coexist side by side in exquisite harmony. The warm bearded Mediterranean inhabitants whose facial expression and gestures are so eloquent that you scarcely need to know Italian at all delight the explorer as much as the narrow cobbled streets unexpectedly opening onto "piazza"s and ancient Roman ruins. Then there are the celebrated pizzaz baked in stone ovens, the endless variations of spaghetti, the famous mozzarella cheese and of course the wines, all combining to treat your taste buds to a feast. And to wind up, a cup of espresso or cappuccino coffee drunk with grappa and a myriad flavours of gelato, the famous Italian icecream.

Rome's squares or piazzas are surrounded by bars, cafes, restaurants and tourist shops, and are often centres of night life. Almost every one features fountains, pools and stat-





Vittorio Emanuele II Anıtı / Memorial to Vittorio Emanuele II

yerler. Hemen hepsinde, ünlü sanatçılar tarafından yapılmış çeşme, havuz ve heykeller bulunmakta. Bu meydanların en rağbet görenlerinden biri Piazza Navona. Bir zamanlar atlı araba yarışlarının yapıldığı bir stadyum olan

Novano Meydanı, günümüzde karikatüristler, müzisyenler, ressamlar, turistler ve cafeleri dolduran insanlarla günün her saatinde canlı ve renkli bir yaşam sergiliyor. Meydanın ortasındaki "Dört Nehir" adlı çeşme, Bernini imzası taşıyor. Her çeşme dört büyük kıtadaki ırmakları temsil ediyor. Daha çok gündüzleri uğrak yeri olan bir diğer meydan ise, Gregory Peck ve Audrey Hepburn'ün başrollerini paylaştıkları ünlü Roma Tatili filmindeki

Roma'da mutlaka görülmesi gereken yerlerden biri de yaklaşık iki bin yıldır ayakta duran Pantheon, yani "tanrıların tapınağı". Hadrianus dönemine ait bu yapıtın, çapı 45 metreye ulaşan kubbesi, kendi döneminin en büyük yapısı olma özelliğini taşıyor. Kubbe gökyüzünü, tepesindeki açıklık ise güneşi simgeliyor.

One of the other not-to-be missed sights is the Pantheon or temple of the gods, which is still standing after two thousand years. Constructed during the reign of that great builder Hadrian, this masterpiece with its 45 metre diameter dome, was the largest building of its age. The dome represents firmament, and the aperture at its apex the sun.

ues by famous aculptors. Most popular of all is Piazza Navona, orginanally a stadium where chariot races were beld but today a place known for its caricaturists, musicians, painters, tourists and cafes, which is colorful and lively at all times af day and night. The fountain in the centre of the square is te work of Bernini and represents the rivers of the four main continents. Another often visited square by day is Piazza Spagna or Spanish Square, renowned as the setting of many of the scenes in the unforgettable "Rome Holiday" with Gregory Peck and Audrey

unutulmaz sahnelerin geçtiği Piazza Spagna, yani İspanyol Meydanı. 16.Yüzyıldan beri turistlerin uğrak yeri olan bu meydanın en ünlü yapısı,1445'te Fransızlar tarafından yapılan Trinitadei Monti Kilisesi ve bu kiliseye doğru yükselen İspanyol Merdiveni."Her yol Roma'ya çıkar"sözü, Roma için "her yol Venedik Meydanı'na çıkar" şeklinde geçerli. Nereye giderseniz gidin yolunuz mutlaka buraya düşüyor. Venedik Meydanı'ndaki beyaz mermerden yapılmış görkemli yapı, İtalya'nın ilk kralı olan II.Vittorio Emanuela anıtı. Anıtın az ilerisinde ise Forum ve Kolezyum'un bulunduğu tarihi Roma kenti bulunuyor.

Roma'nın yedi tepe üzerinde olması, İstanbul ile benzerliğinde entresan bir kesişme noktası oluşturuyor. MS 80 yılında açılan Kolezyum'un 70 bin kişilik kapasitesi, o tarihlerde bile kentin sahip olduğu canlılığı gözler önüne seriyor.

Roma'nın en önemli caddesi olan Via del Corso, Venedik Meydanı'ndan başlayıp Halk Meydanı'nda sona eriyor. Alışveriş için bir çok mağazanın yanı sıra, sekiz saray ve beş kilise yine bu cadde üzerinde bulunuyor. Roma'da mutlaka görülmesi gereken yerlerden biri de yaklaşık iki bin yıldır ayakta duran Pantheon, yani "tanrıların tapınağı". Hadrianus dönemine ait bu

Hepburn. But the square has been a tourist attraction for much longer,since the sixteenth century in fact.Its most famous buidning is the Trinita dei Monti church built by the French in 1445, and the Spanih Steps which lead up to it. Every road leads to Rome, as they say, and in Rome every road leads to Venetian Square. Wherever you go you inevitably end up here at some point. The magnificent white marble building in the square is the memorial to Italy's first King

Vittorio Emanuele II.Beyond is the old city where you find the Forum and the Colosseum, which was an astounding seventythousand people, Rome's main street is Via del Corso, which begins at Venetian Square and ends at People's Square. Apart from many shops it is lined by eight palaces and five chuches. One of the other not-to-be missed sights is the Pantheon or temple of the gods, which is still standing after two thousand years.

Constructed during the reign of that great builder Hadrian, this masterpiece with its 45 metre diameter dome, was the largest building of its age. The dome





başyapıtın, çapı 45 metreye ulaşan kubbesi, kendi döneminin en büyük yapısı olma özelliğini taşıyor. Kubbe gökyüzünü, tepesindeki açıklık ise güneşi simgeliyor.

Kentin içinden geçen Tiber Irmağı'nın üzerindeki 11 köprü'nün en ünlüsü Sant'Angelo Köprüsü. Görkemli heykellerle süslü köprü'nün bitiminde İmparator Hadrian'ın kendisi ve ailesi için yaptırdığı, Sant'Angelo Kalesi olarak adlandırılan anıtmezar yer almakta. Bu kalenin hemen yanındaki Vatikan ise, kapladığı alanın küçük olmasına karşın, St.Peter's Bazilikası ve Müzesiyle, Roma'da belki en çok vakit harcayacağınız yerlerden biri. Gezerken mutlaka rastlayacağınız Vatikan ordusuna ait askerlerin giysilerin tasarımı Michelangelo tarafından yapılmış, St.Peter's Bazilikası'nın kubbesine asansörle veya yürüyerek çıkmak mümkün. Fiyat farkına aldirmayip asansör kullanmak daha akıllıca, çünkü tepe noktasına ulaşmak için asansörden sonra da çok sayıda merdiven çıkmak gerekiyor. Kubbenin en tepesinden hem bazilikanın iç yapısını, hem de Roma'yı ayaklar altına seren manzarayı seyretmek mümkün. Vatikan'ın şehir duvarları etrafında ki on dakikalık yürüyüş, sizi oldukça önemli eserlerin bulunduğu Vatikan Müzesi'ne ulaştırıyor. Müzenin girişindeki sarmal merdivenlerden çıktıktan sonra, ziyaretçilere dört seçenek sunuluyor. Bunlar, herbiri değişik renklere kodlanmış A'dan D'ye dört tur seçeneği. Tur A, sadece önemli eserleri ve başyapıtları görmenizi sağlarken, tur D, müzenin hemen her yerini kapsıyor. Kaçırmamanız gereken en önemli yer, Rönesans ressamı, heykeltisi, mimarı ve şairi, çalışmaları ile Barok sanatı hazırlamış, Avrupa sanatını yönlendiren sanatçılardan biri olan Michelangelo'nun dört yılda tamamladığı Sistina Şapeli'ndeki tavan resimleri. Çağa damgasını vuran Michelangelo'nun eserleri Vatikan'ın her köşesinde karşınıza çıkıyor ama konuları Kitab-ı Mukaddes'ten alınan Sistina Şapeli'ndeki tavan resimleri ve St.Peter's Bazilikası'ndaki ünlü Davut heykeli, mutlaka görülmesi gerekenler arasında.

Roma'daki eserleri anlatmaya ne sayfalar yeter ne de görmeye zaman. Bu konuda yapabileceğiniz tek şey, önceden Roma'ya gitmek ve kentten ayrılmadan önce, içine para atanların yeniden Roma'ya geleceklerine inanılan ünlü Trevi çeşmesine para atmak; ikinci ziyaretinizde de kaldığınız yerden devam etmek...

Kaynak: Skylife Yazı ve Resimler:Nedim Erinc Derleyen: Neşe Taner

represents firmament, and the aperture at its apex the sun. The most famous of the eleven bridges over the river. Tiber which flows through the city is San't Angelo, adorned with splendid statues. At one end of the bridge is the mausoleum known as San't Angelo Castle built by the Emperor Hadrian for himself and his family. Just beyond is the Vatican, which is small in area but big in interest, with St.Peter's Church and the Vatican Museum among its famous sights. Look carefully at the uniforms of the Vatican guards, because they were designed by none other than Michelangelo himself. The view from the dome of St.Peter's is spectacular, but unless you are very fit do not be tempted to walk up rather than pay extra to use the lift because there are still plenty of steps to walk up after reaching the base of the dome. From its summit you can see both the interior of this marvellous basilica from an unaccustomed angle, and have a bird's eye view of Rome spread beneath your feet.

A ten minute walk around the city walls of the Vatican brings you to the Vatican Museum, with its remarkable art collection. At the entrance visitors can choose four tours marked by different colours and coded from A to D. Tour A is the shortest and takes you around only the celebrated masterpieces of the collections, and Tour D is the longest, covering almost every section of the museum. The highlight of the visit is undoubtedly the Sistine Chapel, with its ceiling of frescos completed in four years by Michelangelo, the Renaissance painter, sculptor, architect and poet who laid the ground for baroque art and was one of the greatest artists of all time. Wherever you go in the Vatican you encounter the works of Michelangelo, but of them all his frescos in the Sistine Chapel and his statue of David in St.Peter's Church are the most celebrated.

Neither space nor time can suffice to even touch on all the sights of Rome here, so the best thing is to head for Rome as soon as possible. And remember before you leave to toss a coin into the famous Trevi fountain to ensure that you will return to this magical city.

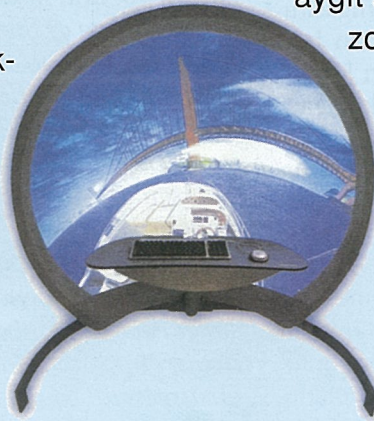
Ağır Fitness

Bu aygıtın broşürünü okuduğunuzda, "Bu aygıt üzerinde 4 dakika kalmanız, 45 dakikalık bir fitness programını uygulamaya eşdeğer" uyarısıyla karşılaşacaksınız. Söz konusu aygıtla kasları çalıştırmak, stretching ve kalp-damar egzersizlerini aynı zamanda yapmak olası. Ancak bunun da bazı sakıncaları olabileceğini göz ardı etmemek gerektiği konusunda uzmanlar uyarıyorlar. Çünkü kaslar ne kadar hızlı çalıştırılırsa harcanan enerji de o oranda artacağından, vücudun fazlasıyla yorulacağı ve bunun da insan sağlığını kötü etkileyebileceği vurgulanmakla birlikte 13.968 Euro'ya alıcı bulabiliyor.

(www.hammacher.com)

İdeal Film Ekranı

Bu ekran, konsantrasyon bozukluğu olanlar için ideal. Çünkü bu parabolik ekran, 180 derecelik görüş alanı ile seyirciyi görüntülerin içine alıp filmin ya da oyunun içinde yaşıyor. Fiyatı şimdilik 30 bin Euro civarında. (www.elumens.com)



Evde Dağ Sporları



Dağlara çıkamıyorum diye üzülenler bu haberimizi dikkatle okusunlar. Çünkü, eğer siz dağlara gidebiliyorsanız, dağlar bu aygıtla sizin ayağınıza, evinize geliyor.

Bu tır-

manma similatörü ile 5 ila 50 derecelik eğimlere tırmanabiliyorsunuz. Ayrıca aygıt son derece akıllı. Spor yapmanın zorlandığı anda eğimi otomatik olarak azaltabiliyor. 1.499 US \$ (www.nordictrack.com)

Yılın Mobil Aygıtı Compaq

Compaq iPAQ Pocket PC el bilgisayarı, araştırma şirketi Canalys tarafından Avrupa ve çevresinde 2002 yılının mobil aygıtı seçildi.

Entegre Bluetooth ve GPRS gibi yeni eklenen özellikler de içeren iPAQ Pocket PC yeni teknolojiler ışığında geliştiriliyor.

(www.canalys.com)

Programlanabilen Sıcaklık

Bu mont otomatik bir ısıtma sistemi içeriyor. Montun astarına ince kablolarla bağlı 12 voltluk bir pil, aynı zamanda giysiye su geçirmez ve rüzgara karşı koruyan bir özellik de veriyor.

Kabloların ucunda bulunan beş küçük küp, sırtın alt bölümünde, omuzlarda,



göğüs ve kolları dağılıyor. Bu küplerden herbiri, iki jöle katmanı arasına sıkıştırılmış elektronik bir çip içeren metal tabakadan oluşuyor. Çip, disklerden gelen komut-

ları alıyor ve duruma göre ısıyı ayarlayabiliyor. 4500 Euro (www.corponove.it)



Hürriyet Bilim Teknik'ten derlenmiştir

Mars'ta Bitki Yenilecek...

Mars'a gidildi ve yerleşildi diyelim. İnsanlar orada ne yiyecekler? Cornell Üniversitesi besin uzmanları, NASA tarafından Mars'ta neler yenilebileceğinin araştırılması ile görevlendirildiler. Uzmanlar, hayvansal besinleri (et, süt, yumurta) derhal yemek listesinden çıkarttılar. Çünkü, hayvansal gıdalar için uzayda hayvan beslemek olanaksız, ya da çok pahalıya mal olacak.

Hayvanlar da tıpkı insanlar gibi yaşamsal gereksinimleri olan besin ve oksijeni uzayda pek bol bulamayacaklar.

Bu nedenle beslenmenin bitkilerden sağlanmasına karar verildi.

Bitkilerin seçiminde üstün nitelikleri göz önünde bulunduruldu; bitkiler, karbondioksit alıp oksijen verirler, hayvansal atıklardan gelen organik maddelerin yeniden dolaşımını sağlarlar.

Amerika'nın besin uzmanları toprak olmadan yetiştirilebilecek 20 kadar sebze-den kolay, dengeli, ve lezzetli yemekler yapmaya çalışıyorlar...

Sağlıklı Bir Beyin İçin; Ispanak ve Çilek!

Sebze ve meyvelerin, insan sağlığındaki önemi herkesce bilinir. Ayrıca, sebze ve meyvelerin kalp sağlığı ve kanserden korunma için çok önemli olduğu her geçen biraz daha fazla vurgulanıyor.

Hayvanlar üzerinde yapılan deneylerde, yaşlanma ile birlikte beyin işlevlerinde oluşan gerilemeye karşı da koruma sağladığı anlaşıldı. Araştırmada denek olarak kullanılan farelere sekiz ay boyunca her gün E vitamini katkılı bir miktar çilek ya da ıspanak salatası verildi ve bu farelerde beynin yaşlanmasından kaynaklanan bulguların azaldığı görüldü.

Bu araştırmanın sonucuna göre; özellikle ıspanak, yaşlılıktan kaynaklanan merkezi sinir sistemi bozukluklarını ve kavrama güçlüğüne geciktirebilecek ve belki de nörodejenaratif hastalıklarda yararlı olabilecek. Araştırma için ıspanak ve çileğin seçilme nedeni, her ikisinin de antioksidan bakımından zengin olmaları. Bilindiği gibi antioksidanlar; serbest radikaller olarak bilinen çok zararlı moleküllere karşı savaşan koruyucu moleküllerdir.

Voyager Görevini Başarı ile Sürdürüyor!

5 Eylül 1977'de uzaya gönderilen uzay aracı Voyager 1, şimdiye kadarki yolculuğu süresince Jüpiter ve Satürn'ün yakınlarından geçerek fotoğraflar çekti ve dünyaya gönderdi.

Şu anda görevinin ikinci bölümüne başlamış bulunan Voyager1, VIM(Voyager Interstellar Mission) adı verilen projenin ikinci kısmını uyguluyor. Bu görev sırasında Voyager1, kendisinden 5 yıl önce uzaya gönderilmiş olan Pioneer 10'dan bile daha ileri giderek, rekor kırdı. Voyager1 helyopoz'a(yıldızlararası uzayla Güneş Sistemi arasındaki sınır bölge) kadar gidecek. Böylece insanoğlunun en büyük hayallerinden biri; insan yapımı bir aracın uzayın en uzaklarına ulaştırılması, gerçekleşmiş olacak. Voyager1'ir içindeki beş büyük bilimsel aygıt sayesinde, bilim adamları helyapoz, yıldızlararası manyetik alan ve güneş rüzgarındaki yüklü parçacıkların hızı hakkında bilgi edinecekler.

2003 yılına kadar Voyager1, Güneş Sisteminin en kenarına giderken "sonlanma şoku"dan (termination shock) geçecek. Sonra, 2020 yılına varmadan, Pluto'dan 3,4 kat uzak olan helyopoza erişecek ve bu sırada uzay aracının elektrik enerjisi de bitmiş olacağından görevini de tamamlamış olarak, dünyadan en uzak noktaya giden ilk

insan yapımı araç olacak....(Popular Science)

Helikopterde Evrim: Cyper,

Helicopter'in bulunuşu, düşey olarak kalkabilen ve havada asılı kalabilen bir hava aracı hayalinden ve gereksiniminden doğmuştu. Ancak uygulamada çok yararlı olmasına karşın, böylesi bir araçtan yeni beklentiler onun gelişmesine de neden oldu. Özellikle orman içleri ve sokak aralarında görev yaparken dönen büyük bir pervane ve uzun kuyruktan oluşan bir gövde ile hareket kabiliyeti oldukça düşüyordu. İşte bu sorunlar artık bitiyor...

Dünyaca ünlü helikopter firması Sikorsky şirketinden James Cycon'un buluşu ile kuyruksuz ve pervanesiz helikopter tasarlandı bile: Cyper. Cyper en yoğun ağaçlık bölgelerin ve dar sokak aralarında dolaşabilecek hareket kabiliyetine ve güvenliğine sahip.

Uçan bir daireye benzeyen yeni helikopterin pervaneleri orta kısımda olduğundan, sağa sola çarpma olasılığı yok.

Şimdilik insansız bir modeli denenmekte olan Cyper'in uzaktan kumandalı prototipi ile yapılan testler oldukça başarılı sonuçlar verdi. En umulmadık yerlere güvenle girip yavaşça ya da hızla gezinebiliyor.

Düşünerek Kumanda Etmek,

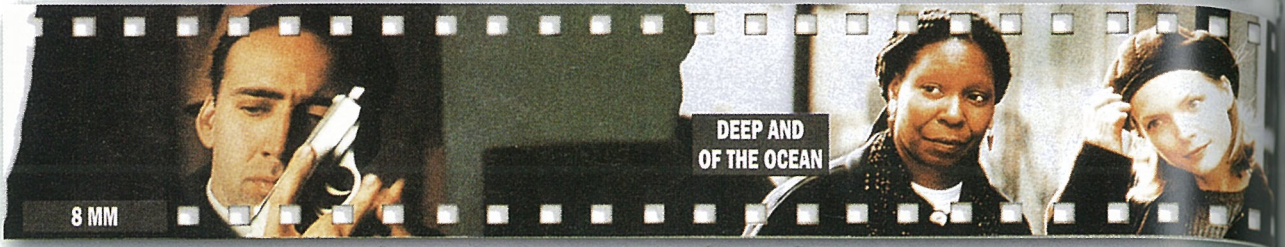
Bilgisayarınızla aranızdaki tüm kullanıcı birimlerinin ortadan kalktığını, ekrandaki imlece gözünüzle, parmağınızla ya da sadece düşünce gücünüzle hükmettiğinizi düşleyin...

Bilimkurgu senaryolarından fırlamış bu düş, gerçekleşme aşamasında.

Bio Control Systems (ABD) şirketinin araştırmacıları bu düşü gerçekleştirdiler ve bu ekibin tasarladığı yeni kullanıcı arabirimleri biyolojik sinyalleri algılayabilme yeteneğine sahip.

Birgün gelecek, bilgisayarımızda oyun oynarken bir canavarı ya da düşmanı altedebilmek için gözlerimizi ekrandaki düşmanın ya da hedefin üzerine dikmek yeterli olacak. Bu elbette işin sadece eğlence ile ilgili yönü.

Okuduklarımızın ya da düşündüklerimizin doğrudan bilgisayar ortamına taşınması artık hayal olmaktan çıkmış görünüyor.



VİZYONDAKİ FİLMLER



Bu ayın diğer ilginç filmlerinden bazıları:

- ALI Will Smith
- YEŞİL IŞIK



Tarafsız Bölge
No Man's Land

Yönetmen: Danis Tanovic
Oyuncular: Branko Djuric Filip Sovagovic Georges Stalidis Katrin Cartlidge Rene Bitorajac Serge-Henri Valik



Ölümüne Takip
Collateral Damage

Yönetmen: Andrew Davis
Oyuncular: Arnold Schwarzenegger Cliff Curtis Elias Koteas Francesco Neri John Leguizamo John Turturro



Tenenbaum Ailesi
Royal Tenenbaums, The

Yönetmen: Wes Anderson
Oyuncular: Anjelica Huston Ben Stiller Gene Hackman Gwyneth Paltrow Luke Wilson Owen Wilson

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

D&R TOP TEN

SHAKIRA	SERVICIO DE LAVANDERIA
ANDREA BOCELLI	CIELI DI
TOSCANA	
ÇEŞİTLİ	METRO HITS
2002(2 FOR 1)	
ENRIQUE IGLESIAS	ESCAPE
ALICA KEYS	SONGS IN A MINOR
WHITNEY HOUSTON	LOVE
STING	ALL THIS TIME
ÇEŞİTLİ	POWER HITS 11
OST BRIDGET	JONES'S DIARY
LARA FABIAN	NUE
ANASTACIA	FREAK OF NATURE
OST	THE LORD OF THE RINGS
ÇEŞİTLİ POWER XL	GOLD 2
FAZIL SAY	TCHAIKOVSKY

En Çok Satan

Yerli Albümler

D&R TOP TEN

İLHAN ŞEŞEN
MUAZZEZ ERSOY
EBRU GÜNDEŞ
TEOMAN
YÜREĞİMDEKİ
DENİZ SEKİ
IŞIN KARACA
KIRAÇ
YAŞAR
ORHAN GENCEBAY
MURAT GÖĞEBAKAN
MURAT KEKİLLİ
TARKAN
GÖKHAN ÖZEN

NELER OLUYOR BİZE?
SENİN İÇİN
HAYAT KADERE İNAT
GÖNÜLÇELEEN
BARIŞ ŞARKILARI
ŞEFFAF
ANA DİLİM AŞK
ZAMAN
MASAL
KLASİKLERİ
AY YÜZLÜM
YEDİALTIBOĞAZIÇI
KARMA

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

- 1- Mumya Dönüyor
- 2- Çakal
- 3- Nehirler Kırmızı
- Akacak
- 4- Dikey Limit
- 5- Meksikalı

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMLERİ

- 1- Gladlyatör
- 2- 12 Maymun
- 3- Mumya Dönüyor
- 4- Kapişma
- 5- Dikey Limit



Kaynak: RaksoTek

EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



ORHAN PAMUK
İBRAHİM BETİL
FREDERIC BEIGBEDER
AHMET ALTAN
BUKET UZUNER
SAUNA SINGH BALDWIN

KAR
HAFİFTEN BANKACILIK
AŞKIN ÖMRÜ ÜÇ YILDIR
KRISTAL DENİZALTI
GELİBOLU REMZİ
BEDEN UNUTUR YÜREK HATIR
LAR

PAULO COELHO
KADIN
CEZMİ ERSÖZ
SUSANNA TAMARO
ZERUYA ŞALEV
CLAL AYDIN
HIFZI TOPUZ
AYŞE AKDENİZ
EMİNE ÇAYKARA

ŞEYTan VE GENÇ

ŞİZOFREN AŞKA MEKTUP
AKLI BİR KARIŞ HAVADA
AŞK HAYATIM
HAYAT GÜZELDİR
GAZİ VE FIKRIYE
RÜZGAR,KAN VE KELEBEK
TÜRK AYNŞTAYNI



Bir bilgisayar Aldınız... Şimdi Ne Olacak?..

Öncelikle yeni bir bilgisayar almış olan arkadaşlarımıza hayırlı olsun deyip, konuya girelim.

Bilgisayarınızı alıp eve getirdiniz. Monitörü, klavyeyi, fareyi, hoparlörünü kasaya bağlayabildiniz mi? Ya da bu işi bilen bir bilirkişiden yardım mı aldınız? Her ne ise... Biz bilgisayar sahibi arkadaşımızın tamamen bu işin acemisi olduğunu varsayarak, hangi aşamalardan geçmesi gerektiğine birlikte bakalım;

Bilgisayarınız evin has bir köşesine, uygun bir masaya yerleştirilince düğmesine basalım, kulağımız sabit diskten gelen seslerde, gözümü monitörden geçen anlam veremediğimiz mesajlarda, bilgisayarın açılması beklenir. Bizim önerimiz, yeni Windows yüklü bilgisayarın düğmesine basıldıktan sonra, kaç saniyede açıldığını biryere not etmenizdir. Çünkü ileride göreceğimiz gibi, günler geçtikçe bilgisayarımızın açılma süreci uzayacak hızı azalacaktır.

Bilgisayar açıldıktan sonra ilk olarak farenin kullanılması öğrenilir. Bir pencerenin sağ üst köşesindeki çarpı işaretinin üstüne basılınca o pencerenin kapandığı, bu çarpının yanındaki kareye basılınca pencerenin tam ekran olduğu gibi... Ancak fare ile çift tıklamaya alışmak biraz zaman alabilir. Bizim başından beri fare dediğimiz şeye, aslında bilgisayar kullanıcıları aynı zamanda "maus" da derler. Hele bir de bu farenin bir sağ tuşu vardır ki, bu tuşu ne işe yaradığını keşfeden kullanıcılar büyük bir buluş yapmış sayılırlar.

Bilgisayarı iyi kullanmak için kavramlarla düşünmek gerekir. Windows'ta üç tür "tıklama" vardır; (bazı yerlerde tıklama yerine

"klick"leme olarak kullanıldığını görebilirsiniz).

1- Tıklama: Tek tıklama demek istiyoruz. Yani farenin sol tuşuna bir kez tıklamak.

2- Çift tıklama: Farenin yine sol tuşuna iki kez ardı ardına tıklamak.

3- Sağ tıklama: Farenin sağ tuşuna bir kez tıklamak.

Farenin sağ tuşuna iki kez tıklama diye henüz bir kavram yoktur.

Yeni kullanıcılar, sırayla

Bilgisayarınız evin has bir köşesine, uygun bir masaya yerleştirilince düğmesine basalım, kulağımız sabit diskten gelen seslerde, gözümü monitörden geçen anlam veremediğimiz mesajlarda, bilgisayarın açılması beklenir. Bizim önerimiz, yeni Windows yüklü bilgisayarın düğmesine basıldıktan sonra, kaç saniyede açıldığını biryere not etmenizdir. Çünkü ileride göreceğimiz bilgisayarımızın açılma süreci uzayacak hızı azalacaktır.

şu kavramları yavaş yavaş öğrenmeye başlarlar: Masaüstü, başlat menüsü, pencere, program,



dosya, kısa yol vb.

Masaüstüne sağ tıklayınca açılan

menüyü fark eden kullanıcı,

masa üstündeki deseni, pencere kenarlıklarının rengini, ekran koruyucuyu büyük bir heyecanla değiştirmeye başlar. Bir süre sonra elbette ki bu işten sıkılır ve Windows işletim sisteminin tek başına bir anlamı olmadığını, bilgisayarın bir işe yaraması için Windows'un üzerine bazı programların yüklü olması gerektiğinin ayrımına varır.

Elbetteki programlar arasında en heyecan verici olanlar oyun programlarıdır. Hemen bir kaç oyun programı alınır ve bilgisayar yüklenir. İşte dönüm noktası olan kavramlardan biri ile karşı karşıya geldik; "yükleme". Tabii, acemi kabul ettiğimiz kullanıcılarımızın yükleme ile kopyalama arasındaki farkı görmesi biraz zaman alacaktır. Oyun programları bilgisayara yüklenir, oyun oynanır, evin hanımı "hadi yemek hazır" dedikçe, "tamam az sonra geliyorum" diyalogları alışılmış bir olay durumuna ge-

lir. Bazan da bilgisayarın paylaşımı sorun olmaya başlar.

Bu arada umarız kullanıcımız, bilgisayarın genellikle "saymak" değil "kaydetmek" görevini yerine getirdiğini öğrenmiştir. Tersi durumda oynadığı oyunlara her defasında sıfırdan başlamak zorunda kalacaktır. Lütfen buna gülmeyin! Bu olaylara başlangıçta sıkça rastlanmıştır. Ayrıca, kaydetmek sözcüğü genelde zihinlerde fazla bir anlam çağrıştırmaz. Oysa "seyy etmek" dence, dükkanına yabancı isimde tabela asan esnaf gibi, daha çok ilgi çekmiş oluruz.

Oyun programlarını çalıştırırken, oyunun heyecanlı bir anında bilgisayarın arasına kilitlenmesi gayet olağan karşılanır. Ancak, bu işe yeni başlayan kullanıcının bilgisayarındaki problemlerin donanımdan kaynaklanmadığını, kabullenmesi biraz zor olabilir. Ayrıca bu bilgisayarın salt oyun oynanmak için değil, yararlı işler için de kullanılması gerektiğini de anımsatmaya gerek duymuyoruz.

Denetim masasındaki ayarlar ile oynanarak, bilgisayarın neler yapabileceğini görmeye çalışan kullanıcı, sistem-aygıt yöneticisi kısmına girer ve buradaki aygıt sürücülerini bilmeden siler. Böylece ses kartı, ekran kartı, fax-modem kartı gibi aygıtların bazıları çalışamaz duruma gelebilir. Ne yapacağını bilmeyen ve büyük bir paniğe kapılan kullanıcı, mutlaka birkaç bilirkişinin başını ağrıtır. Bu durumda, problemin çözümü için üç yol vardır: bilirkişiyi eve getirmek, bilgisayarını ayarlarını yeniden yaptırmak, ya da bilgisayarı uzmana götürmek ya da uzmandan aygıt sürücüsünün nasıl yeniden yükleneceğini öğrenmek.

Biz başa dönelim, diyelim ki uzman kişiyi evimize götürdük. İlk olarak bizden ses kartı, ekran kartı gibi aygıtın sürücü

CD'leri istenecektir. Eğer bunları bir yerde koruyup saklamamışsak, işimiz biraz zor demektir.

Aygıt sürücüsünün yüklenmesi işlemi çoğunlukla aygıtın "Windows'a tanıtılması" diye telaffuz edilir. Örneğin ses kartının sürücüsü bozulmuşsa, ses kartının windows'a tanıtılması gerekir denir.

Eski MS-DOS işletim sistemini kullananlar, dosya, klasör kavramlarını çok iyi özümsemiş olduklarından, windows'a geçişte fazla zorlanmazlar. Ancak doğrudan windows'tan başlayanlar, sadece "next" tuşuna basarak işlerini halletmiş olduklarından, aygıt sürücülerini yüklemeleri mümkün olmaz. Çünkü aygıt sürücüsünü yüklemek için önce, denetim masası-sistem-aygıt yöneticisi kısmından

üzerinde ünlem işareti bulunan, yani windows'un tanımadığı aygıtın seçilip "sürücüyü güncelleştir" düğmesine basıp, aygıtın CD'sindeki doğru yerin windows'a gösterilebilmesi gerekir.

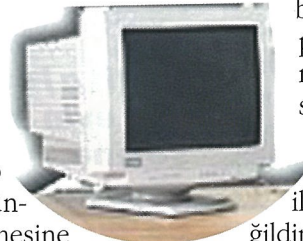
"Yer" sözcüğü, bilgisayarda yaşamsal öneme sahip bir sözcüktür ve mutlak surette "dizin" anlamına gelir. Dizin sözcüğü yerine bazen "klasör" de denir. Bilgisayar içindeki dosyalar iç içe geçmiş klasörlerin içinde saklanır.

Eğer bir kullanıcı bilgisayarın dosya-klasör yapısının mantığını öğrenirse, onu kimse tutamaz. Böylece kopyalama, kesme, yapıştırma, kısa yol oluşturma gibi işlemleri rahatlıkla yapmaya başlar. Aygıt sürücüleri bozulduğunda da kimsenin başını ağrıtmak zorunda kalmaz. Bilgisayarı kullanma konusunda belli bir seviyeye ulaşmış kişi için hey-

can veren işlerden biri de programlar bulup bilgisayara yüklemektir. Genellikle bilgisayar dergilerinin CD'lerinde verilen "shareware" programlar (yani para ile satılan bir programın ücretsiz dağıtılan sürümleri) bilgisayara yüklenir. Her yüklenen program bilgisayarın çalışmasını biraz daha yavaşlatır. Yaygın bir inanışa göre, bu yavaşlamanın nedeni, sabit diskteki boş alanın azalmasıdır. Ancak bu yanlıştır. Yavaşlama, windows klasörü altındaki *system.dat* ve *user.dat* dosyalarının boyutlarının büyümesinden kaynaklanır. Ayrıca Getright, ICQ, anti-virüs yazılımı gibi bazı programlar bilgisayar açılırken otomatik olarak çalışmaya başlarlar ve araç çubuğunun sağ köşesinde küçük bir ikon olarak belirirler.

Shareware programların bazılarını denetim masası-program ekle kaldır bölümünden bile kaldıramazsınız. Dikkat edilirse kaldırmak sözcüğü kullanılmıştır, çünkü silmek ile kaldırmak aynı şey değildir. Bilgisayarınıza yüklediğiniz bir program, yalnızca kendi yüklendiği klasöre bazı dosyalar kopyalamakla kalmaz, windows'un iliklerine kadar işler. Örneğin, *win.ini*, *system.ini*, *system.dat*, *user.dat* gibi sistem dosyalarında değişiklikler/eklemeler yapar ve siz program ekle kaldır bölümünden o programı kaldırırsanız bile, bu değişiklikleri tamamen atamazsınız.

Son söz olarak, bilgisayarda iş yapan şey, üzerinde çalışılan yazılımdır. Önemli olan bilgisayarın içindeki işlemci, RAM vb. malzemeler değil, kullandığınız programdır. Az sayıda ancak güçlü programlar kullanın. Örneğin Microsoft Office gibi. Böylece bir kez bir programı kullanmasını öğrenecek, daha sonra rahat edeceksiniz.



Anlamak, beğenmenin başlangıcıdır.

Spinoza

İyilik yapabileceği halde bunu yapmayan, suç işlemiş demektir.

Pastellozzi

İyilik etme fırsatı yılda bir defa, kötülük fırsatı ise günde yüz defa önüne çıkar.

Voltaire

Eğitimle, suç ve cezalar güneşin önündeki buzlar gibi erir.

Eğitimin amacı, insanlarda bulunan yetenekleri geliştirmektir.

Eflatun

Fikirler cebir, şiddet, top ve tüfek ile öldürülemez.

M.Kemal ATATÜRK

En zor şey, amaçsız insanlarla beraber yaşamak zorunluluğudur.

C.ŞEHABETTİN

Güller, laleler, karanfiller, bütün çiçekler solar. Çelik ve demir kırılır. Ama gerçek dostluk ne solar, ne kırılır.

Nietzsche

Eğer çekemezsen gülün nazını, ne dikene dokun ne dalı incit. Sahrada mecnun değilsen eğer, ne Leyla'yı çağır, ne çölü incit.

Sait KÖŞK

Bulmaca

Ruhi durum		Para torbası	Üstün yaratıcılık, ar Gözlem yazısı	Tabir Zehirsiz, iri bir yılan türü	Ata Eski Mısır'da güneş tanrısı	Pahlayıcı madde aracı ile mermi atan silah	Piston	Asya'da bir gül
Serüveni, maceracı		Cila ile parlatmak					Uzaklık anlatır Boru sesi	
Dilbilimi						Lokman ruhu Aile ile ilgili		
Uzaduyum, bağıntısız algılama					Elleri birbirine sürtmek	Bildik, tanıdık Berilyumun simgesi		
Tahtanın simgesi		Bir kara taşıtı					Yabancı	
Erzak ambarı		Dağ kırılacağı		Azotun simgesi	Orhan Kanık Galyumun simgesi		Hamiz	Kıbrıs olmayan, bayrak
Tanrı			Asker	Belirli bir süre geçerli olan madde		Avrupa Uzak Ajansı (kısaltma)		Kırmızı
Yırtıcı bir memeli türü		İstek, arzu Bir tür yaban mersini				Ege'de bir Yunan adası Bir gece kusu		
Havadis				Çayeli ilçesinden olan kimse				
İki parçalı kadın mayosu				Yapım işleri Yönetme, çekip çevirme				Şarap
Eşi olmayan, biricik	Lityumun simgesi	Yetenek	Kıra İsim			Doğu Karadeniz halkından olan	Su Lezzetli bir Akdeniz balığı	
		Kökü, kökten Bir nota				2. tekil şahıs Dogma, inak		
Bir hidroelektrik santralimiz	Suçu bağışlama İktisat		Kavayenin eşi Haritacılıkta iğnelerle bölme		Bir zaman birimi Eskiden albay rütbesi			
			Oruç ayı İl yöneticisi					File belçisi
Bir bağlaç		Acele, acil llave				Avusturya'nın plaka işareti	Ötücü bir kus Vücutla anlatım sanatı	Güneş (eski dil)
Salgın ve bulaşıcı bir hastalık				Sahnede oynamak için yazılmış oyun			Sergen Hangi kişi	
Simgesi "Ni" olan element				Sümerlerde su tanrısı Astar boya zankı		İskambilde bir kağıt		
Küçük körfez		Afrika'da bir nehir		Bir şirket türü Lantanın simgesi				
Kuzu sesi		Alfabemizin 8. harfi		Karışık renkli		Parola		Kalsiyumun simgesi
Nebat				Bir kuş sporu			Çukur bir şeyin en alt bölümü	

KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI CYPRUS TURKISH AIRLINES



Bürolar/Offices

TÜRKİYE

İSTANBUL

Mecidiyeköy: -----0212-2889182

Feneryolu: -----0216-4494738/39

Laleli: -----0212-5139853

ANKARA: -----0312-4180425/45

ADANA: -----0322-3631224

İZMİR: -----0232-4649095

ANTALYA: -----0242-2489957

DALAMAN: -----0252 614 4964

KIBRIS

Genel Müdürlük: -----0392-228 3901

LEFKOŞA: -----0392-228 3045

MAĞUSA: -----0392-366 7799

GİRNE: -----0392-815 2513

ERCAN: -----0392-231 4639

İNGİLTERE

Londra: -----0044-207 930 4851

-----0044-207 2415523

Manchester: -----0044-161 9483532

ALMANYA

Frankfurt: -----0049- 692 426400

<http://www.kthy.net>



Bir “tık” mesafes

www.thy.com’a girin, rezervasyonunuzu yapın,
biletinizi evinize getirelim.



TÜRK HAVA YOLLARI



www.thy.com