



UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • OCAK 1995 JANUARY • YOUR COMPLIMENTARY COPY



ÜZÜNTÜLÜYÜZ!..
CAMİAMIZA GEÇMİŞ OLSUN

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

OCAK AYINDA DOĞMUS OLAN ÜYELERİMİZ

10.01.47	SELAHATTİN DİL	26.01.60	AYDIN SÜVARI
31.01.42	HİLMİ CANATAR	18.01.64	ALPER FERZAN
12.01.44	BAYRAM ERDURAN	15.01.61	MUSTAFA EREN
27.01.49	FARUK BURUK	18.01.67	İSMAİL URUÇ
30.01.47	ÇETİN ALPAYKAN	26.01.62	TURGAY ÖZDOĞAN
10.01.46	AHMET YILMAZ	01.01.64	ALİ KARATAŞ
13.01.50	HAYRİ GÜLSUNAR	09.01.65	BÜLENT KURAN
15.01.50	YAŞAR VARLIK	01.01.62	SAVAŞ AKÇAOĞLU
26.01.53	DOĞAN GERMİYANOĞLU	19.01.66	KADİR GÜLER
01.01.52	FERİT GÜNAYDIN	28.01.66	OSMAN TOĞAY
01.01.43	RECEP ALTINTAŞ	25.01.65	AHMET BEYAZIT
25.01.53	SAMİ ÖZTÜRK	09.01.65	ELDER ALYAS
15.01.47	SEBAHATTİN TÜRKİYİSİ	20.01.53	M. UĞUR MUŞKARA
01.01.50	M. ZEKİ UÇAL	02.01.51	MEHMET YILDIRIM
30.01.51	SÜLEYMAN ERCÜMENT	10.01.55	MEHMET NARİN
02.01.55	YILMAZ KENALİ	16.01.50	FERRUH AFŞAR
18.01.54	ÖMER ADAYAN	01.01.64	SELİM KONA
03.01.60	İSKENDER ÇİÇEK	27.01.59	ATILLA BAHSENLİ
10.01.55	ERDOĞAN YAVAŞOĞLU	01.01.44	NEJAT BARKIN
18.01.56	İBRAHİM ULU	20.01.61	TURGUT PALTUN
09.01.57	AZMİ MUTLU	03.01.41	ORHAN TARINÇ
25.01.61	AHMET BAYRAKTAR	08.01.64	GÜVEN AÇAR
19.01.62	MUSTAFA ÖZ	01.01.69	ERSCY BOZKURT
08.01.63	MEHMET ERGİN	12.01.68	ESARİL ÖZİNAL
08.01.62	İBRAHİM YEŞİL	16.01.67	EFKAN DOĞAN
31.01.60	ABDULLAH GÖK	29.01.50	MUHSİN YILMAZER
03.01.62	AHMET ASLAN	13.01.47	ATAHAN MERCAN
01.01.56	SERDAR BALABAN	16.01.46	DERVİŞMEHMET ÇALIMLI
20.01.58	RESUL KOCABAŞ	28.01.61	SEFA KAVRAR
05.01.59	ERDOĞAN ÖZVAR	13.01.61	NAMİK GEDİK
20.01.62	DURAN YILMAZ	03.01.63	KENAN KALENDER
14.01.60	HİLMİ ORHAN YILMAZ	11.01.41	FEHİMİ AKTAŞ
20.01.63	AYDIN YÖNDEM	ARKADAŞLARIMIZIN	
01.01.57	AZİZ AKKAYA	DOĞUM GÜNLERİNİ KUTLARIZ...	
20.01.61	A. LEVENT YANGİL		

OCAK AYINDA EVLENMİŞ OLAN ÜYELERİMİZ

16.01.74	SELAHATTİN DİL	28.01.90	MÜHSEL VURAL
03.01.75	ERDOĞAN ÜLGEN	27.01.91	İRFAN ÇELİKKOL
01.01.64	ERTUĞRUL ÇEMBERCİ	26.01.92	MEHMET AKİF ERKUL
01.01.72	YUNUS NAMRUK	20.01.83	MEHMET TUNCA
24.01.75	HASANÇFRI	27.01.66	AHMET TOKMAK
20.01.73	LÜTFÜ TEZCAN	04.01.70	M. ALİ TUNÇBİLEK
26.01.81	DURSUN PALTUN	05.01.81	NEZİH KAŞAR
02.01.82	FÜSEYİN YILMAZ	19.01.92	RİLAL BEHÇET SUNGUR
05.01.76	FALİL YILDIZ	20.01.45	GÜNDÜZ AKSOYLAR
18.01.52	TAHSİN AKSU	19.01.79	MUSA ÇALIŞKAN
03.01.76	MUSTAFA KARAMAN		
13.01.79	ERCAN TABAN		
09.01.82	CEMALİ YAKAR		
05.01.87	ABDULLAH GÖK		
12.01.83	S. AYDIN DERELİOĞLU		
14.01.81	ERGUN MUSTAFAYILMAZ		
20.01.87	SUAT YAZAR		
24.01.83	MEHMET TAŞ		
22.01.64	MEHMET ÖNDER		

ARKADAŞLARIMIZIN
EN İYİ
DİLEKLERİMİZLE
KUTLUYORUZ

ELİM UÇAK KAZASI

Ülkemiz ve bütün insanlık için daha mutlu, barış dolu olması umuduyla 1995'i karşılamaya hazırlandığımız 1994'ün son günlerinde; 29 Aralık 1994 günü, THY'nın Boeing 737-400 Mersin uçağı, kötü hava koşulları nedeniyle Van'da düşmüş ve Kaptan Pilot Adem Ungun, Yrd. Pilot Yavuz Aket ile, Hostesleri Aynur Savet, Yeter Türk, Sevtap Gürler ile birlikte 56 yolen yaşamlarını yitirmişlerdir.

Aralarında Kabin Memurları; Tolga Baranyıldız ve Ömer Toy'un da bulunduğu 20 yolen sağ olarak kurtulmuşlardır.

Bütün ülkeyi acıyla boğan bu elim kazanın acısını yüreğümüzde duyuyor, Camiamız'a geçmiş olsun derken, kazada yaşamlarını yitirenlere Tanrı'dan rahmet diliyor, yaralı olarak kurtulana ise geçmiş olsun diyoruz

UTED YÖNETİM KURULU

- Üçeltilmeden Mustafa HANCI ameliyat olmuştur. Kondisine geçmiş olmaktadır, aktif sivilar dila is
- Arkadaşımız Atilla Gündüz'ün babası vefat etmiştir
- Üyemiz, Cemal Çohan'ın 29.11.1994 tarihinde annesi vefat etmiştir.
- Üyelerimizden Aşhan BAL'ın annesi vefat etmiştir. Tanrı'dan rahmet, yakınlarına başsağlığı dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

ÜYEMİZ

**Adana Hat Bakım
Teknisyeni,
Osman Güllü, 19.12.1994
tarihinde vefat etmiştir.**
Merhuma tanrıdan rahmet,
ailesine camiamıza ve
yakınlarına başsağlığı
dileriz.

**UTED
YÖNETİM KURULU**

BERSEĞİME ÇOCUKLARI

YARALAN KIZIM KUDRAN'IN ERLERİ

Berşegime ÇOCUK BERSEĞİME ÇOCUKLARI'na yardım için başlatmış olduğumuz kampanyaya siz de katkı yapabilirsiniz. Lütfen 003 242 100 1000 no.lu kişisel telefonlarımızla görüşün. Berşegime ÇOCUKLARI'na yardım için duyurduğumuz kampanyaya siz de katkı yapabilirsiniz. Lütfen 003 242 100 1000 no.lu kişisel telefonlarımızla görüşün.

Yaralı olarak kurtulan ve yaralı olarak kurtulanlar için yardım için duyurduğumuz kampanyaya siz de katkı yapabilirsiniz. Lütfen 003 242 100 1000 no.lu kişisel telefonlarımızla görüşün.

Yaralı olarak kurtulan ve yaralı olarak kurtulanlar için yardım için duyurduğumuz kampanyaya siz de katkı yapabilirsiniz. Lütfen 003 242 100 1000 no.lu kişisel telefonlarımızla görüşün.

UTED YÖNETİM KURULU

Üyemiz Ahmet Arslan'ın, Hazal Gönül adını verdikleri bir kız çocuğunu dünyaya getirmiştir.

Arkadaşımıza ne olsun, sevinç ediyoruz. Hazal Gönül'e uygun isimler diliyoruz...

UTED YÖNETİM KURULU

UÇAKTA TENEFFÜS EDİLEN HAVANIN GERÇEKTE NE KADARI TAZE HAVA?

Yükün yolcu akışının sağlandığı havayolu taşımacılığı zaman zaman ekonomik zorluklara tekilerken, zaman zaman da seyahat bavyı yaşayan kanlar gündeme geliyor. Kimi yolcu için uçuşta yapılan hizmet ve servisin de büyük önemi var. Ancak, son zamanlarda buzılan fark netice, bazıları ise hiç değil. Yolcular kışa-ye sıkıştıran kabin iç havalandırmaıyla ilgili sorunlar yaşıyor. Konu Amerika'da ele alınarak, aylar bavyı yakından incelendi ve beklenen rapor da yayınlandı: **Uçak kabinindeki havanın ne kadar taze hava?**

Konunun gündeme gelmesi, özellikle uzun süreli uçuş yapan uçak personelinin gış yarınası, havasızlık, kötü kokı ve tırlanmaya bağlanlı rahatsızlıklarının sıkışması ile başladı. Bunun nedeni teknik bir cırtaydan kaynaklanıyor. Yeni model uçakların kabin havalandırılmasında kullanılan havanın yaklaşık yansı geri dönüşümüne ekli ediliyor. Bu nedenden ötürü, eski model uçaklarda olduğu gibi, uçak içinde tırlanılan havanın tamamı taze hava değli.

Yapay Bir Ortam

Uçaklardan her geçen yıl daha çok sayıda insan yararlanıyor. Seyahat boyunca, insan kabin dışındaki herşeyi ırlatılıyor. 7.000 ya da 10.000 metre yükseklikte insanın yaşamı için herşey de ortalama tehli di altında bulunuyor. Bu yüksekliklerde uçağın dışındaki -50-60 dereceye kadar ırlatabiliyor. Ayrıca, atmosferin bıkakası bu kadar yüksekde oldukça inceliyor.

İşte, bu nedenle uçaklarda özel havalandırma sistemlerini bulunması gerekiyor. Bu sistemlerin başlıca özelliği, ortamdaki nemli ırladığına hızlı ortam dışına alınak. Aksi takdirde, uçağın içindeki yüksek nem oranı sonuçları çok tehlikeli olabilecektir aşınmaya ve buzaanmaya neden olacaktır.

1980'li yılların başlarında sonuçları denemeler sonunda, Boeing, Airbus ve McDonnell Douglas gibi başlıca uçak üreticileri, kabin havalandırmasında kullanılan havanın bir bölümünü geri dönüşümden kazandı bu hava ile karşılayan uçaklar ırlatmaya başladılar. Bu nedenden ötürü, Türk Hava Yolları gibi, uçak modellerini yenileyen havayolları bu özelliğe sahip uçakları sefere çıkarmaya başladılar.

Günümüzde bu yeni model uçaklarda kullanılan filtreler genelde toz, bakteri ve virüslerin yüzde 90-95'ini süzebiliyor. Ancak, göz veya kokular için bir engel oluşturmuyor.

Sikayetler artıyor

Çağın uçuşta 2 veya daha fazla sayıda "hava tırlacı" denilen hava kısımları kısımları bulunuyor. Bu tırlacıların çalıştırılıp çalıştırılmaması uçak personelinin elinde. Bazı uçak modellerinde pilotlar bu tırlacıları tırlatma ve sirkülasyonunu "en yavaş düzeye" getirme kontrolüne sahipler. Uluslararası Havacılık kurullarına göre, pilot kabininin havalandırma sistemi yolu kabininden bağımsız olmak zorunda. Bu sistem pilot kabinine katkı olarak, fazla taze hava verilmesini sağlıyor.

Araştırma ve Bulgular

ABD'de yapılan bu araştırmanın buğün şu sonuçları ortaya koydu:

- Kabin uçaklarda ortam sıcaklığı, insanın rahat ettiği 23-25 derece arasında seyrediyor.
- Kabin havası oldukça kuru. Nemi oranı yüzde 20'nin altında kalıyor. Uçuş süresi uzadıkça, kabindeki kuruluk giderek artıyor. Bu da atmosferin üst tabakalarında kabinin kuru olmasından kaynaklanıyor.
- Uçak kabinlerindeki karbondioksit miktarı ise değişken bir tablo ortaya koydu. Ancak, pekçok uçuşta

karbondioksit miktarının 1000 ppm civarında seyretmesi kabinin gereğince havalandırılmadığının bir göstergesi olarak tanınan. Araştırma ekibi, karbondioksit oranında en yüksek değerlerin Boeing 757, en düşük değerlerin ise bın nı 747-400'lerde bulunduğunu belirledi. Bunun ana nedenleri nelerdir birisi de, 747-400'lerde kabin için daha geniş alması, yani kişi başına kalan alanın daha fazla olması.

Özellikle birkaç saatlik uzun yolcu uçuşlarında, kabin ortamındaki kuruluk bazı insanlara rahatsızlık verabiliyor. Kimsin baş ağrıyor, kimsin boğazı kuruyor, gözler ve burnu rahatsız olabiliyor.

Temiz Havanın Maliyeti

Sorun, geri dönüşüm sisteminin kullanılmasından çok, havalandırma sisteminin tam kapasiteyle çalıştırılmasından da kaynaklanıyor. Uzunlular, havalandırmanın düşük kapasitede çalıştırılmasının ve kabin içi havanın yeniden değerlendirilmesinin uçağın yakıt tüketiminin azalmasına doğrudan katkıda bulunduğunu ırlatıyorlar.

Uçak şirketlerinin yöneticileri de uçuş ekibini bu yönde sürekli uyarıyor. Yanı, hava sirkülasyonunu biraz yavaşlatırsanız, pilot o uçuşta daha az yakıt tüketiyor.

Fakat, bu davranış yarıda ne kadar tasarruf sağlıyor? Uzmanların hesaplarına göre, kabin içi havanın yeniden değerlendirilmesinin uçak başına sağladığı yakıt tasarrufu yılda 60.000 Dolar (2 milyar lira) civarında.

40 uçaklık bir filosunuz varsa, bu tasarruf yılda 80 milyar lirayı aşıyor.

Yolcu ne yapmalı?

Akıllarda, özellikle geçti hastalıklara neden olan mikropların oralıkla dolmasını önlemek için daha etkin filtre sistemlerinin geliştirilmesi, eskileriyle değiştirilmesi an önemli konu gibi görünüyor. Aksi takdirde yolcuların kendi önkilerinin alınması zorlu oluyor. Ancak, özellikle insanların yanında maskeyle uçuşa binmesinin pek önerilmiyor. Çünkü, yine de konu uçağın işlevleri daha çok ilgilendiriyor.

İşte, uçakta seyahat edeceklerin dikkat etebilecekleri ve önlem olarak uygulayabilecekleri bazı davranış önerileri.

- Kabindeki havanın rahatsız edici olduğu ya vızayınca, istenmeyen kokular bulunduğunu ırlatıldığında, hastası uyuyor, sıkıştığınız, leğiriz. Pilotun havayolu meyve daha verimli çalıştırması mümkün olabilir.
- Uçağınız seyahat sırasında bazı hava alanlarında bir süre bekliyorsanız ve soğuk şansınız da varsa, mutlaka temiz hava olarak için uçaktan çıkın. Yerde bekleyen uçağın havalandırma sistemi zaten en verimsiz çalışma ortamında bulunmaktadır.
- Uçuştan önce ve uçuş sırasında meyve suyu, soda, su gibi sıvılardan bol bol ve sık sık için. Bu şekilde, damagınızdaki, burnunuzdaki ve boğazınızdaki kuruluğu bir süre giderebilirsiniz mümkün olacaktır. Vücudtaki kuruluğu ırlatılan alkolü içecekler ile kahve, çay gibi kafeinli içeceklerden de kaçının.
- Basınç değişikliklerinden kaynaklanan iç kulak rahatsızlığınız yoksa, uçağa binmeden önce herhangi bir doktorunuzdan durumunuzu öğkleyen bir bölge alarak, uçuş personeline verin. Gerektiği takdirde, size oksijen takviyesi yapılacaktır.

- Ciddi kalp veya solunum yolu rahatsızlıklarınız varsa, kabindeki basınç değişiklikleri sorun yaratabilir. Doktorunuzdan durumunuzu öğkleyen bir bölge alarak, uçuş personeline verin. Gerektiği takdirde, size oksijen takviyesi yapılacaktır.

(Tırlacı ve Rahatsızlıklar, 1994)

Boeing - Airbus Rekabeti

Dünya uçak imalat piyasasının yüzde 60'ını elinde bulunduran Amerikan menşeli **Boeing** firması ile en büyük rakibi Avrupa menşeli **Airbus** firması arasındaki rekabet, son zamanlarda oldukça kızıştı. Kanada pazarını neredeyse tamamen Airbus'a kaptıran Boeing'in bundan sonra imzalayacağı satış sözleşmelerini daha kapsamlı ve uzun vadeli yaparak müşterilerini kendine bağlamaya çalışacağı bildiriliyor. Boeing firmasının hızla büyüyen bir pazar olan Uzakdoğu ülkelerindeki payını artırmak için bu ülkelere yatırım yapacağı, bu yüzden çeşitli Japon ve Çin uçak firmalarına



kendi uçaklarını yaptırmak için anlaşma yapacağı bildiriliyor. Bu amaçla Japonlar'la çift motorlu yeni bir modelin geliştirilmesi ve üretimi için anlaşmanın da şimdiden imzalandığı kaydediliyor. Bu arada Airbus'un da boş durmadığı, Boeing ile rekabet edebilmek için Uzakdoğu pazarlarında Çin Havaçılık firması ile ortaklaşa uçak personeli yetiştirmek üzere Pekin'de bir merkez kurulması için 25 milyon dolarlık anlaşma imzalandığı bildiriliyor.



Pelikan Uçağa Bindi

Antalya'nın Korkuteli İlçesi, Bozova köyünde yaralı olarak bulunan pelikan Hayvanları Koruma Derneği Antalya Şube Başkanı Sevdâ Kırac tarafından tedavi edildikten sonra Boeing 737 tipi yolcu uçağıyla İstanbul'a gönderildi. **Murtaza** ismi verilen pelikan buradan da İzmit Darıca'da kurulan kuş cennetine gönderilerek doğal ortamda yaşaması sağlanacak. Pelikanı üç hafta boyunca evinin bahçesinde bakan Sevdâ Kırac, "Ona çok alışmıştık. Çok zeki bir hayvan. Üç hafta içinde onu eğittik. Şimdi ondan ayrılmak çok zor geliyor" dedi. Pelikan Murtaza, Türkiye Hayvanları Koruma Derneği'nin ambulansıyla İstanbul Atatürk havalimanı'ndan alınıp, İzmit Darıca'ya götürüldü.



Paris-Londra arası uçak-tren yarışı!

İngiltere ve Fransa'yı birbirine bağlayan Manş Tüneli'nde çalışmaya başlayan süper tren EuroStar, uçakların pabucunu dama atacak. Bu konuda bir deneme yapan Amerikan Associated Press Ajansı muhabirlerinden Patric McDowell Paris'ten Londra'ya gitmek için uçağı, Christopher Burns ise EuroStar'ı seçti.

Paris'ün ünlü Charles de Gaulle Meydanı'ndan aynı anda hareket eden iki muhabir de, buluşmak için sözleştikleri Trafalgar Meydanı'na 3 saat 55 dakikada ulaştılar. Üstelik, trenle giden muhabir Burns'ün çok daha rahat bir yolculuk yapması, Manş Tüneli'nin ne kadar önemli bir görev üstlendiğini gözler önüne serdi.

Havalar da interaktif sistemler



TV, telefon ve bilgisayarların birleştirilmesiyle geliştirilen karşılıklı etkileşimli interaktif sistemler yeryüzünde yayılırken şimdi hava yollarıyla semafora çıkıyor. Müşteri kızıltırmak için birçok yenilikler getirmeye çalışan Hava yolları şirketleri yolcuların uçaktan, bu sistem vasıtasıyla haber bilgi ve mal vs. alışveriş yapmalarını, istedikleri filmi seyretmelerini,

gümrüksüz eşya satınalmalarını, mal siparişleri yapmalarını, borsalarda oynamalarını hatta gazinodaymış gibi, oyun oynamalarını sağlayacak sistemleri uçaklara monte etmeye hazırlanıyorlar. (Singapur Hava Yollarındaki yolculuklarda gazino başladı bile) Bu yeni düzenlemeler, uzun yolculuklarda yolcuları hem ayalamak hem de vakitlerini değerlendirmek için gerçekleştirilecek bir MULTIMEDIA alevinin bir parçası olacak. Tabii hem havayollarına hem de sistem sahibi şirketlere daha fazla gelir sağlayacak.

İlk denemeyi hava yoluculuğunda zaten birçok "ilk"leri gerçekleştirmiş olan VIRJIN Hava Yolları yapıyor. İngiliz havayolları ile UNITED şirketi de sırada. Darısı Türk Hava Yolları'nın başına!

Iberia Havayolları'nın üç ay ömrü kaldı

İspanya'nın ulusal havayolu şirketi Iberia Havayolları'nın yarım edilemediği takdirde üç ay içinde iflas edeceği bildiriliyor. İflasın, grevler, Kötüz Krizi ve posidoninin iki yıla üç kez devalüe edilmesine bağlayan Iberia Havayolları, Avrupa Komisyonu'nun şimdi ulaştırma yüksek memuru İspanyol asıllı Marcelino Ore'a'nın görev süresi dolmadan meseleyi Avrupa Komisyonu'na götürerek 1 milyar dolar yardım istemesiyle kaydediliyor.

"THY, gelişmesiyle Avrupa'da ilk sırada"

Yolcu/km. artışında son bir yılda yüzde 24,6 oranını yakaladıklarını belirtir THY Genel Müdürü **Atila Çelebi**, "Bu gelişme ile THY, Avrupa'daki kuruluşlar arasında ilk sırayı alıyor" dedi ve yeni yatırım hedeflerinin kargo taşıma kapasitesini daha da artırmak olduğunu açıkladı.

Türk Hava Yolları Genel Müdürü Atila Çelebi, milli havayolu şirketimizin son yıllarda uyguladığı modern işletmecilik anlayışı ile artık kendi alanında dünyanın en saygın kuruluşlarından birisi durumuna geldiğini söyledi.

THY'nin çalışmaları, sağladığı gelişmeler, yatırım ve yeni hizmetleri konusunda yöneltilecekleri Genel Müdür Çelebi, şu şekilde cevapladı.

"Beraherinde, ülke imajının yükselmesini de getiren başarımızın, pek çok somut göstergeleri vardır. Bunların başında da THY'nin ücretli yolcu/km. artışında son bir yılda %24,6 gibi yüksek bir oranı yakalaması gelir. Bu gelişme ile Avrupalı kuruluşlar arasında "ilk" sırayı alan THY, dünyadaki 71 seçkin havayolu şirketi arasında da "ikinci"lik derecesine ulaşmıştır.

Ücretli yolcu/km. bazında, kısa adıyla İATA diye anılan Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği ülkeleri havayolları ülkelerinin 1993'teki ortalama büyümesini: %7 olduğu düşünülürse, THY'nin başarısı net olarak ortaya çıkar.

Özellikle 1992-1993 yıllarında başarı grafiğini yükselten THY'nin bu konuma yükselmesindeki başlıca etkenlerden birisi, ortaklığın işletmecilikle ilgili bütün düzenlemelerinde, "yolcu tercihleri"ni ön plana almasıdır.

Bu uygulama ile işletmecilik anlayışında "res yonelleşme" sağlanmış ve bunun sonucu olarak da, 1991 yılında 3.301.363 olan taşınan yolcu sayısı, 1992'de 4.687.554'e, 1993 yılında 6.201.672'ye yükselmiştir.

Ortaklığın gösterdiği bu gelişme trendi, 1994 yılında çeşitli olumsuzluklara karşın, tırmanışını sürdürmüş, yılın ilk 8 aylık bölümünde, taşınan yolcu sayısı 4.883.248'i bulmuştur. Bu bağlamda, THY'nin filosunu genişletme hamlesinin sonucu olarak da 1991 yılında 5750 olan toplam koltuk kapasitesi, 1992'de 6566'ya, 1995'te de 9275'e yük-



selmiştir.

THY modern teknolojinin en yeni örnekleri olan uçaklarla filosunu gençleştirme faaliyeti içindedir. Sözgelisi 1993 yılında 6.2 olan ortalama yaş ile "Avrupa'nın en genç filosu"na sahip olmakla yetinmeyip, yaşları 20-26 arasında bulunan ve ekonomik ömürlerinin tamamlayarak rekabet güçlerini kaybeden 9 adet DC-9 uçağını devre dışı bırakarak yaş ortalamasının 4,4'e düşürmüştür.

1 Kasım 1994'te uygulamaya başlanan yeni "kış tarifi" ile 7 adet B 727'den 2 tanesi kargo uçağı haline dönüştürülürken, 5 tanesi de elden çıkartılarak yaş ortalaması 3,1'e indirilmiştir. Başka bir deyişle, "dünyanın en genç filosuna sahip olunmuştur. Bu uçuş güvenliği bakımından da çok önemlidir.

Filo gençleştirme programı içinde, mevcut, her biri teknoloji harikası uçakların kullanımı, daha rentabl hale getirilmekte, tarifeler revize edilerek zarar ve kar eden hatlar yeniden düzenlenmektedir.

Öte yandan, THY'nin 1993 yılı bilançosu

1,3 trilyon lira zararla kapanmış görülmektedir. Aslında, ortaklık, işletmecilik faaliyetinden zarar etmemektedir. Kıdem tazminatları, amortismanlar ve yatırım harcamalarından kaynaklanan borç ödeme kalemleri bilanço-yu zarar ediyor göstermektedir. Yine de dolar bazında bakıldığında, zararın çok büyük boyutlarda olmadığı görülmektedir.

Ozetle, İHY kağıt üstünde zarar ediyor görülüyorsa da, işletme olarak kar etmektedir.

Bu arada, THY'nin teknik servisleri, yalnız ortaklık uçaklarının parça ve motor bakımını sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda İA-İA'ya bağlı kuruluşların yerli havayolu şirketleri uçaklarının bakımını yaparak da ülke ekonomisine ikinci bir yoldan döviz kazandırmaktadır.

Uluslararası piyasalarda yaşanan ağır kriz nedeniyle pek çok uluslu hava taşımacılığı firması iflasın eşiğine girerken, sağlıklı bir yapı içinde gelişmesini sürdüren THY'nin, yeni yatırım hedeflerinden birisi de, hava taşımacılığının en karlı yönü olan kargo taşıma kapasitesini artırmaktır.

1991 yılında 35.293 ton olan kargo taşımacılığı, 1992'de 47.994 tona, 1993 yılında da 62.300 tona yükselmiştir. 1993'ün ilk 8 ayında taşınan toplam kargo miktarının 36.861

ton olmasına karşılık, 1994'ün eş döneminde, bu miktar %32,4 oranında artarak, 48.806 ton olmuştur.

Kargo ve yolcu taşıma kapasitesini artıran THY, Uzakdoğu'dan Amerika'ya uzanan geniş faaliyet alanı içinde bir yandan ülke ekonomisine katkıda bulunurken, bir yandan da Orta Asya'daki Türk cumhuriyetleri ile bütün dünya arasında bir köprü görevini yerine getirmektedir.

Kargo taşımacılığını, mevcut filosundaki kargo taşıma kapasitesi ile gerçekleştiren THY, ayrıca kargo uçakları kiralayarak, bu alandaki hizmetini giderek yaygınlaştırmaktadır.

Günde ortalama 2 milyon dolar ciro yapan THY, Türkiye'nin dünya trafik ağının merkezinde olması nedeniyle, her noktaya uçuş yapabilme şansına sahiptir. Bu nedenle THY, ciroğunu her an büyütme aday olup, parlak bir geleceğe sahiptir. Alınacak ve alınmakta olan tedbirlerle, ortaklığın 1996 yılından itibaren bilançosunu da karla kapatması beklenmektedir."

M U H T E Ş E M

Öğür Behar

Derneğimiz'in 27.

Kuruluş yıldönümü 5 Aralık 1991 günü Günay Restaurant'da düzenlenen muhteşem bir gece ile kutlandı. Büyük basın ve TV ekibinin katıldığı gecede, zengin protokolle birlikte kusursuz bir organizasyon dikâh geçiyordu.

Girişte şizi her zaman olduğu gibi UTED'in gö-



revlileri karşılayıp ve kokartılarınız yakalarınıza takılıyor, sonra, özenle hazırlanmış masalarınıza oturduğunuzda; gecenizin çok güzel ve eğlenceli geçeceğini hissediyordunuz.

Tüm davetliler yerlerini aldıktan sonra Başkanımız Sn. Sefa İNAN, açılış konuşmasını yapıyor; UTED'in 27. UTED DERGİ'nin 4. yaşını kutladığını belirterek, ilk defa 4 yıl önce yayın hayatına, Derneğimiz'in kuruluş yıldönümüyle aynı gün çıkan UTED DERGİ'nin Aralık sayısının, gecenin

ilerleyen saatlerinde dağıtılacağını söylüyor. Sn. Sefa Toplu İş Sözleşmesi aşamasında olduğumuzu, TEİY yönetimi Kurulu Başkanı ve Hava-İş Sendikası Başkanı'nın, a r a m ız d a bulunduğunu, istenirse tarafı arabuluculuğu soyunabileceğini söylediğinde; salonda gülüşmelere yol açtı.

Açılış konuşmasının ardından sahne alan Birsen TEZER'in söylediği güzel şarkılar ve hoş melodiler eşliğinde yemeklerini yemeye başlayan konuklar arasında oluşan sıcak diyalog ve çalışkanlık şirketine Yönetim Kurulu Başkanı, Genel Müdürü ve yöneticileri ile birlikte eğlenmenin yarattığı hoşrutluk dikkati çekiyordu.

Birsen Tezer'in sahnedeki hediyeli sırada, geceye



GECEMİZ

gelen telgraflar okundu ve düzenlenen esya piyango- su için bileter satılmaya başlandı. Sn. Erman Yerdelen ve Sn. Sevgi Gü- müştekin gecemizden er- ken ayrılmak zorunda ol- duklarını belirterek, gitmek üzere hazırlanırken, Sn. Erman Yerdelen güzel bir jest yaparak, esya pi- yango m u z d a n 10.000.000. TL'lik bilet aldığını belirtti ve çıkan hediyeleri Derneğimiz'e bağışladı.

Evet sıra plaket törenine gelmişti. Her sene UTED'te 25. yılını dolduran üyeleri- ne birer plaket sunmayı görev kabul eden UTED

Üted Başkanı Sn. Sefa İNAN ve ardından, sırasıyla Sn. Atilla Çelebi, Sn. Atı- lay Ayçin, Sn. Yusuf Bo- layırılı, Sn. Müj- dat Yücel ve Sn. Berrak Aşçı üye- lerimize plaketle- rini verdiler.

Plaket töreni- nin ardından sala- mı yayılan oryan- tal melodilerin arasında, mavi kostümüyle Zin- nur Karaca sah- neye çıktı. Herke- sin kanını kay- natan oynak müziğin eş- liğinde güzel figürlerle danseden Zinnur Kara- ca, Sefa İnan'ın azınlığı- ne uğrayarak birden kendini masanın üz- erinde dans ederken bul- du.

Daha sonra protokol masasının önünde danser- meye başlayan Karaca, bu masadâkilerle yakından il- gilendi. Özellikle Sn. Yu- suf Bolayırılı ve Sn. Yur- daer Aksoy'a özel ilg- gösterdi.

Karaca'nın ardından meşalelerle salona getiri-



Yönetimi, bu sene 25. yılını dolduran üyeleri- ne birer plaket sunarak onları onurlandırdı. Pla- ket töreni düzenlendiği sı- rada basın ve TV ekipleri tarafından bol jest çekim yapıldı. İlk olarak





**len UTED amblemli pas-
layı Başkanımız Sn. Şefa
Inan ve Genel
Müdürümüz Sn. Atilla Çe-
lebi birlikte kestiler.**

Eşya piyangosu için çe-
kilis başlatıldığı sırada, her-
kes suskun ve dikkatli bir



şekilde bileterine çıkacak
hediyeletni öğrenmeye çalı-
şıyorlardı. Çok şanslı oklu-
guna inandığımız Genel
Müdürümüz Atilla Çelebi,
Pierre Cardin'den bir ta-
kır ellise kazanırken, di-
ğer hediyelerde sahiplerini
buldu. Ancak televizyon ve
cep telefonunun çekilişi
Nükhet Duru'ya bi-
rakıldı.

Sıra: "gecemizin
assolistinde'ydi.
Evet **Nükhet Du-
ru**'dan söz ediyoruz.
Siyah kostümünün
içinde çok şık ve çe-
kici olan Nükhet
Duru, sahneye
çıkduğunda herkes
büyük bir

hayranlıkla onu izli-
yor ve söyledigi şarkı-
lara eşlik ediyordu.
Güzelliği ve şıdğı ka-
dar sempatik hareket-
leri ve güçlü yoru-
muyla dikkati çeken
Duru, masaları tek tek
dolayarak herkese do-
yumuz dakikalar
yağattı.

Orkestrasıyla birlikte
konuklara tam anlamıyla bir
müzik ziyafeti çeken sanatçı, daha
sonra cep telefonu ve
televizyonun çekilişini yaptı.
Televizyon, sahibini
bulduktan sonra, cep
telefonu derneğimize
gkği için, yapılan ikinci bir
çekilişte, üyemiz **Zafer
Dinçer NETAŞ CRP
TELEFONUNUN** sahibi
oldu.

**Hiç bir ücret talep
etmeden gecemizi
onurlandıran Sn.
Nükhet Duru'ya tüm
UTED üyeleri adına
teşekkür ediyoruz.**

Bu arada Sayın
Şefa Inan'ın açılış
konuşmasında sözünü-
cağı 4. yaşına giren
derginizin son sayısı ca-
gelmiş ve tüm konuklara
dağıtılmış.

Nükhet Duru sahneden
indiğinde saat bir hayli



ilerlemişti. Çalışmakta olan
son dans müziğinin eşliğinde
dans eden konuklarımız,
yaşadıkları güzel gecenin
keyfiyle birlikte, Güneş
Restauranttan ayrılıyor.



UTED görevlileri ise, bu
münferat geceyi düzenlemenin
tatlı yorgunluğunu yaşıyorlardı.



* Kusursuz Organizasyon ve hizmetlerinden dolayı;
Günay Restaurant'a

* Güzel müzikleri ve danslarıyla gecemize renk kattığı için,
Nükhet Duru ve Orkestrasına,

Birsen Tezer'e
Orx. Zinnur Karaca'ya

* Hazırlamış oldukları UTED Amblemlili güzel pastadan dolayı
PELİT PASTAHANELERİ'ne

2016 FİYANSONUZUN SATIŞLARI İÇİN DOLAYI

Netaş

BEKO

Pierre Cardin



GÜNAY RESTAURANT
ÜTÜSAN-ZASS
ÖZEL ELEKTRO
YENER KUNDURA
UNITED OPTİK
DENVER

Firmalarına teşekkür ederiz.

UTED YÖNETİM KURULU

DEĞİŞİME MEYDAN OKUMAK...

Yazı ve Fotoğraflar:
C. İrfan ÇALIŞKAN

Yandaki resmin ne olduğunu herhalde anlamışsınızdır. Bu bir maymun, hatta oldukça meşhur bir maymun.

Değdelerimizin, ninelerimizin anlatıtlarına dilerken bundan yılar önceki, oldukça ilginç seyleri yaşamış olduğunu anıyorsunuz. Televizyonun çıkacağı günleri bir masal gibi dilerlermiş:

Bir gün öyle bir radyo çıkacakmış ki içinde konuşan adamlar, garibi söyleyen kadınlar görünecekmiş!

Tabi bunlara inanmayan çok fazla olmuş. Kimisi böyle şey olurmu diye geçiştiriyor, kimisi de hayretler içerisinde buna bir anlam veremiyormuş.

İşte bir zamanlar radyo vardı ama televizyon yoktu. Tıpkı bunun gibi bir zaman-

lar uzaya maymunları gönderiliyormuş, şimdi insanlar. Evet herhalde meşhur maymunumuzu tanınmışsınızdır. Yılar önceki uzaya gönderilen maymun.

Yılar yıları kovalıyor ve radyonun içindeki adam hayalleri, kendini televizyona, maymunlar kulepilleri insanlara bırakıyor. Bu bir süreç olarak devam ediyor ve olacak.

Bu değişim günümüzde herşeyi etkilemiş. Bu süreçten nasibini alamayan yok o mayaya malikuni olmuş ve yerini başka unsurlara bırakmıştır.

Sizlere verebileceğim en güzel değişim örneği de herhalde bir zamanların Türk Hava Yolları'dır. Bir zamanlar derken **Türk Hava Yolları** dâdesinin **TURKISH** olduğu değişim sürecinden bahsediyorum. Evet, tıpkı yakındaki örnekler gibi, bir zamanlar Türk Hava Yolları vardı, şimdi **TURKISH**, tıpkı bir zamanlar DC9 ve 727'lerin olup ta yerini A340 ve R1190'lara bırakması gibi. Ben bu değişimi "Değişime meydan okumak" olarak değerlendiriyorum. Çünkü kısa bir sürede zirve ve imza almak herhalde kolay olmamıştır. Kısa bir sürede A340'lara sahip olmak, dünyanın en genç filosu ünvanını elde etmek, ve birçok yenilik.

Önceleri otobüsten kaçan, demiri ve demir



yutunu sevmeyenler ya da acelesi olanlar doluyorlardı uçakları ve bundakiler uçağın uçuşması yeterliydi onlar için. Ancak günümüzde, biler alınırken 737'ler, Airbus'lar aranıyor artık. Belki yine acelesi olanlar ya da diğer ulaşım araçları ile arası iyi olmayanlar biniyor uçaklara ama, artık bilinçli bir yolcu kitlesi ile karşı karşıyasınız.

Eski bir zihniyet ve yine eski bir filo artık değişmeliydi ve THY bunu en iyi şekilde başardı. Tüm bu gelişmelerle değişime meydan okuyorum THY'yi. Ben gökyüzüne atılan bir imza olarak, hem de en yükseklerle atılan bir imza olarak değerlendirsem herhalde yanlışmış olman.



YENİ YILDA YENİ UMUTLAR MI?

Hidayet KAPKAC
Uçak Teknisyeni

Yeni kelimesinin insanlar üzerinde olumlu, umut vaat eden bir etkisi vardır. Hekâ insanlar durumlarından memnun değilse, yeniye daha çabuk umut bağlarlar. Yeni yılın genelde coşkuyla kutlanmasının önemli sosyo-psikolojik nedenlerinden biri de budur. Geride kalan yıl ile birlikte derdlerin, sıkıntıların geride kalacağı, yeni yıl ile birlikte de yepyeni pozitif bir başlangıç yapabileceği umulur.

Bizler de uçak teknisyenleri olarak yeni yıldan yeni ve güzel şeyler bekliyoruz.

Ülkemiz adına daha iyi yaşam standartları, daha fazla demokrasi, birbirini kucaklamış ve Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlığı bilincin de birleşmiş insanlarınca saygı, daha iyi bir eğitim ve sağlık sistemi vs. bekliyoruz.

Kendi camiamız adına; daha adaletli, bir ticaret, daha iyi bir çalışma ortamı, daha bilgili, saygın ve dünya standartlarını aşmış bir uçak teknisyenleri topluluğu bekliyoruz.

Bekliyoruz bekle-mesine de bütün bu beklentilerimiz nasıl gelecek. Noel Baba'nın sopasının sihiriyiyle mi? Bu beklentilere ulaşmanın yolu bellidir. Yeni yıl bu konuda taze bir başlangıç hissi vermesi açısından bir vesile olabilir. Ancak bütün bu saydığımız beklentileri gerçekleştirebilmek olan güç, insandır. Yani bizler, hepimiz...

Daha mutlu bir Türkiye için başta bu Ülkenin yönetimine talip olanlar olmak

üzere, her kademedeki insanlar, hepimiz üzerimize düşeni yapmalıyız. Kendi sorumluluklarımızı yerine getirmeden, daha iyi, daha güzel için, çaba harcamadan diğer insanları nasıl eleştirebiliriz.

Uçak teknisyenleri olarak da bulunduğumuz noktayı asla yeterli görmemeliyiz. Sürekli olarak kendimizi aşmaya çalışmalıyız. Daha çok okumak, daha çok çaba sarfetmeli, daha bilgili ve daha düzeyli olmaliyiz.

Uçağın arızasını, bakımını layıkıyla yapmanın yanında, kültürümüzü, kıyasetimizi, davranış biçimimizle hep daha iyiyi hedeflemeliyiz. Kendi üzerimize düşeni yaptıktan sonra sorumluluğu alan diğer insanlar da, üzerlerine düşeni yapmaya zorlanmalıyız. Sorunlarımızı birbirimize anlatıp, sızlanarak çözeneyiz. Hakkı olduğumuz yerde hakkımızı aramamız birer adımıdır.

Her türlü hava koşullarında gece, gündüz, bayram, tatil demeden çalışıyorsak, trilyonluk uçakların arızalarını, bakımlarını yapıp onların uçup

uçamayacağına karar veriyorsak karşılığında da layık olduğumuz yerde olmalıyız.

Yeni yılın barış, mutluluk ve güzelliklerle dolu yeni bir dünya için vesile olmasını diliyoruz.

Daha mutlu bir Türkiye için başta bu ülkenin yönetimine talip olanlar olmak üzere, her kademedeki insanlar, hepimiz üzerimize düşeni yapmalıyız. Kendi sorumluluklarımızı yerine getirmeden, daha iyi, daha güzel için çaba harcamadan diğer insanları nasıl eleştirebiliriz.

GELİŞMİŞ TEKNOLOJİ VE PİLOT

ÇEVİREN: Tolga ÖZBEK

Teknolojideki gelişmeler ve yeni uçak dizaynları ile birlikte pek çok kişi, insan faktörünün unutulduğunu düşünmektedir. Hatta bazı kişiler frenicilerin pilotsuz havayolları oluşturmaya çalıştıklarını iddia etmektedir. Airbus ise teknolojinin en iyi olarak insanın zayıf ve güçlü taraflarını göre uygun bir görev verilmesinde kullanılmasına inanıyor. Bunu da A300 ve A310'dan başlayarak geliştirdiği A320 serileri ve A330/A340'da görebiliriz.

Airbus firması otomasyonun teknolojiye kullanımında, pilotun ikinci plana itilmesine karşı tavır koymakta.

Airbus'a göre otomasyon, pilota yardımcı bir sistem olmalıdır ve onun uçuş yönetimiyle ilgili görevlerini elinden almamalıdır.

Gelişen teknolojiyle birlikte kokpitte uçuş mühendisi veya navigatör sandalyesinin yerini gelişmiş seyrüsefer sistemleri ve monitörleri almaktadır. Bu sistemler pilotlara zaman kazandırmakta, onları hesap derdinden kurtarmaktadır. Ayrıca sistem sayesinde istedikleri anda istedikleri noktayı kontrol edebilmektedir.

Fly-By-Wire (Kablolu uçuş) büyük uçakların kullanılmasıyla rahatlatılmaktadır.

İNSAN FAKTÖRÜNÜN

HESABA KATILMASI

Uçaklar hem manuel (elle kumanda) hemde otomatik olarak kolayca idare edilmelidir. Otomatik uçuş rehberi kalkıştan inişe kadar pilota yardımcı olmalı ve ona en emniyetli seçenekleri sunmalıdır. Ayrıca otomatik uçuş sistemleri insan mantığına uygun hareket edebilmelidir. Asıl önemli nokta ise makine insan uyumunun sağlanabilmesidir. Otomatik ve manuel kontrollerin basit olması gerekir. Özellikle manuel kontrollerin otopilot kadar kolay olması pilotların kumandayı alırken zorlanmalarını sağlar. Uzun uçuşlarda bunun önemi açıkça

ortaya çıkmaktadır.

SİSTEMLER

Klasik uçaklarda uçuş mühendislerince yapılan işlemler, artık otomatik sistemlerce gerçekleştirilmektedir. Pilot isteklerini uçuş mühendisi yerine "otomatik uçuş mühendisine" vermekte ve cevabını görüntü-ü olarak önündeki ekrandan almaktadır.

ECAM denilen (Elektro-nik Merkezi Uçak Monitörü) sistemi sayesinde pilot tüm gelişmelerden anında haberdardır. İstenilen anda istenilen şeyi pilota sunan bu sistem ayrıca yanlış hareketleride anında kaydetmektedir.

NAVİGASYON

Modern uçaklarda teknolojinin gelişmesiyle navigatörün yerini **M C D U** (Çok Amaçlı Kontrol ve Gözetim Ünitesi) almıştır. Pilot, navigatöründen alacağı bilgileri daha çabuk ve daha kesin



bir biçimde MCDU'dan alınmaktadır. MCDU, pilota en güvenli ve en iyi rotayı istendiği anda verebilmektedir. Ayrıca manuel olarak FMGS (Uçuş Yönetim Rehber Sistemi) tarafından seçilebilmektedir. Uçuş rotalarının yanı sıra yerdeki rüzgar durumu ve yönü de bu sistemce pilota verilmektedir.

MONİTÖR SİSTEMLERİ

İnsanoğlunun uzun süre tek monitörü izlemesinin zor olduğu bilinmektedir. Bu yüzden monitör sayısı çoğaltılmıştır. Her iki pilot kendi önünde bulunan monitörlerden her türlü olayı rahatça izleyebilmektedir.

"Kağıtsız Kokpit" için çalışan Airbus mühendisleri kokpiti bir "Elektronik Kütüphane"ye çevirmişlerdir. Sistemlerin kontrolleri dışında uçuş bilgisayarına yüklenmiş olarak kalkış, iniş, motor çalışmaları ve hız limitleri bulunmaktadır.



FLY-BY-WIRE

Kablolula uçuş (FBW) pilotun geleneksel görevlerini yerine getirmesine elektronik sistemler kadar yardımcı olur. Sivil havacılık sektörüne Concorde ile giren FBW özellikle kalkışta önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca uzun süren manuel uçuşlarda pilotun kaslarının yorulmasını sağlar.

SIDE-STICK

Son olarak (side-stick) pilotlara büyük yarar sağlamaktadır. Pilotlara epey kas yapmaları mekânî kumandalar yerlerini uzun yıllar önce elektrikli sistemlere bırakmıştır. Uçakların FBW sistemine geçmesiyle lövyelerin boyutu ve konumu önemini yitirmiştir. Bu gelişmeler sonucunda Airbus mühendisleri lövyeyi kenara almışlardır. Bu dizayn ayrıca bazı savaş uçaklarında (F 16 gibi) denenmiş başarıyla kullanılmaktadır. Lövyenin ortadan kenara kaydırılmasıyla pilotun önü açılmış ve büyük bir rahatlık sağlanmıştır. Pilotun hareket alanı-

nı genişleten bu sistem uzun uçuşlarda pilotların özellikle yemek yemesini de kolaylaştırmıştır.

Sonuç olarak, teknoloji-
deki gelişmelerin uçaklara uygulanmasıyla emniyet payı eskiye oranla çok artmıştır. Airbus serisince A500 ve A310'la başlayan gelişim çalışmalarları A320 ve A330/A340'larla daha da artarak devam etmektedir.

Airbus'un gelecekte yapacağı dizaynlarda da yine en önemli faktör insan olacaktır.

Kaynak: Fast Dergisi,
Sayı: 14





S.S..HAVACILAR ONURKENT KONUT YAPI KOOPERATİFİ

Size de bir yuva...

Günümüzde orta gelirli insanların konut sahibi

olmalarının en etkin yol arayanları biri ve belki de tek yolu kooperatiflerdir.

Çevrenin bir kooperatif merakıyla ve sahibi olmak hepinizin arzusudur.

İşte bu arzulara cevap vermek için birler Havacılar sınıfı için "HAVACILAR ONURKENT" kooperatifini kurduk.

Özel İstanbul'unuzun metro kenellerinden biri olan Gürpınar'da (Beşiktaş'a nazır) 15 dönümlük bir arazinin elbiselek hükmüne kooperatifimiz için bağışta ettik.

Uygun arsa payı ve diğer ödeme takvimi için aşağıda görecektiniz.

İnşaatı 1995 yılı başında başlanarak 30 ayda tamamlanması hedeflenecektir.

Her yılın ödeme takvimi tüm üyelerimizle birlikte kararlaştırılacaktır.

Kayıtlar yapıldıktan her yılın başında sınıfa göre 1000 projeden daha seçimini yapacaktır.

Sn. Ahmet Sayıcı Danışmanlığında yürütülen bu projeden yararlanmak isteyen arkadaşlar, aşağıdaki adrese başvurarak detaylı bilgi alabilirler.

AKİ - 34110 - 251 24374

ÖDEME TABLOSU

Ekim 1994 itibarıyla peşinat (*)	45.000.000 TL	Arsa payı
Kasım 94	7.500.000 TL	Arsa Payı
Aralık 94	7.500.000 TL	Arsa Payı
Ocak 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Şubat 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Mart 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Nisan 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Mayıs 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Haziran 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Temuz 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Ağustos 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Eylül 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Ekim 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Kasım 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Aralık 95	10.000.000 TL	Arsa payı

(*) arsa payı ödemeleri Temmuz 1995'e kadar devam etmekle beraber kesin projeyi müteakiben (tahminen 1995 yılı başı) derhal inşaatı başlanacaktır.

Başvuru Merkezi:

S.S. HAVACILAR ONURKENT
KONUT YAPI KOOPERATİFİ
Türkel Sok. Koyulu Pasajı, A
Blok D. 13
Bekirköy/İstanbul
Tel: (0212) 57066 90-
570 5699 570 49 91



Bloklar 10 katlı olup, en üst kattaki daireler 210 m² dublextir. Her katta net 115 m² büyüklüğünde 4 daire vardır. Normal kat planlarımızı 3 oda, 1 salon, çift banyo, mutfak, antre ve balkonlar olarak planlanmıştır. Planlanan daire tipinde her şeyden önce, rahat bir yerleşime gidilmiştir. Mekanların yerleşimi ve büyüklükleri m² bazında fevkalade rahat ve gereken büyüklükte planlanmıştır. Salonlarda halı, antre ve ıslak zeminlerde seramik, mutfak tezgahı mermer, dolaplar birinci sınıf ceviz kaplama olacaktır. Dairelerimizin merdiven holü paçeliyken olacaktır. Ayrıca bloklardaki dikey sirkülasyon çift asansörle sağlanacaktır.



Kooperatif arsaçısı, Güreşin, Beylikdüzü merkezinde 13.88 m²'lik arsa üzerinde 8.8. ONURKENT'e ait parsel üzerinde yapılabilecek. Çevresinde tüm plan gereği çevre sel banyo ilede sağda ve kuzey bir kenar olarak ONURKENT SİTESİ'ni oluşturulmuş. ONURKENT SİTESİ'ni uygar insanın tüm gereksinimlerini ve kent kültürünü karşılamak barındırılmaktadır. Sistemiz Beylikdüzü, Beşiktaş, Beşiktaş, Beşiktaş ve Beşiktaş ile gerçekleştirilmiş olup eşsiz bir konuma sahiptir. Aradığınız huzur ve güveni sitemizde bulacaksınız.



2000'e 5 VAR İSTANBUL! NEFES ALAMIYORUZ...

Dr Oya TORUM
Y. Müh. Mim

Babam; "GELİŞMENİN", İlk insanın, ön ayakları-
nın yerdan kesmesiyle baş-
ladığını, ayaklarının yerdan
kesilmesiyle ise doruğa ulaş-
tığını söyler. Ve evrenin sırlarının
çözülmeğe başlaması-
nın gökyüzüne bağlar. Hava
ve su zaten yaşamı nedeni-
miz değil midir? 20. yy'da in-
sanlık, bütün tarihi boyunca
yapıklarını kutlanmış ve din-
ya genelinde 20.yy'a BİLİM
ve TEKNOLOJİ dalgasının
vurmuştu. İnsanlık bilim ve
teknoloji sayesinde yaşamını
kolaylaştırırken bir yandan
da çevre ve özellikle "hava"
için büyük bir tehlike olus-
turmaktadır. Kuşkusuz tüm
tehlikeler de, yine teknoloji
kullanılarak önlenmektedir.
Tıpkı banyın silahla korun-
ması gibi. Oysa, politikaçılar
ve kent yöneticileri, tekno-
lojileri kullanamayıp fatura-
yı GELECEĞİMİZE kes-
yorlar.

İKE TÜRLÜ TEKNOLOJİLER İÇEREN DAĞMEN
2000'e 5 KALA İSTANBUL NEFES ALAMIYOR

En doğal hakkımız nefes
almak hakkıdır ama biz ne-
fessiz kaldık. Hava kirliliği
inanılmaz değerlere ulaştı.
10.12.1994 günü, 1 metre
küp havadaki kükürt di. ok-
sü miktarı, Göztepe'de 343

İnsanlık bilim ve teknoloji sayesinde
yaşamını kolaylaştırırken bir yandan da
çevre ve özellikle "hava" için büyük bir
tehlike oluşturmaktadır.



"İstanbul'un Uzay'dan çekilmiş bir fotoğrafı... Hızla
tükenen değerlerimizi ne kadar da çarpıcı sergiliyor..."

mgr. Şişli'de 950 mgr. **Gazi-osmanpaşa'da** 1020 mgr ölçülmüştür. **Oysa Dünya Sağlık Teşkilatı için bu değer maksimum 150 mgr olarak kabul edilmektedir.** Kamu sınırlarına ciddi'dir. Durumu bu denli ciddi kılın SO₂ neden bu kadar zararlıdır?

SO₂ halk dilinde saçıyağı diye bilinen sülfirik asidin en etkili molekülüdür. Bilindiği gibi, bu asit, bitkileri kurutur, metali çürütür, kumaşı deler, ciltte derin yaralar oluşturur. Böylesine güçlü bir maddeyi solunmak düşüncesi dahi insanı korkutuyor.

HAVA KİRLİLİĞİNİN NERESİ OLAN BU ASİT NASIL ÇÖZÜLÜR?

Petrokok, linyit, fuel oil gibi yakıtlar yandıkları zaman kökürükoksit açığa çıkarmakta havadaki oksijeni alarak SO₂'e dönüşmekte ve havanın içindeki nemle(H₂O ile) birleşerek "sülfirik asit" oluşmakta, hele birde yağmur çiseliyorsa bu oluşum daha hız kazanmaktadır.

Yani bir yandan "yağdır Mevlam su" diye yakanken, şimdide yağmur yağmasını diye yalvarmak gerekiyor.

Uyumsuz yanma ile oluşan SO₂'den başka, sanayi, otomatik trafiği ve çevresel kirlenme de havayı kirletmektedir. SO₂ kadar, hidro karbonlar, azotoksit oluşumları da biz zehirlemektedir. Öte yandan bildiğim kadarıyla, tarihte **çöpü patlayan** ilk kent İstanbul'dur. Yani İstanbul'da hava kirliliği yaz kış aynı yapılmaktadır.

Yakın tarihte, **Londra, Ruhr ve Ankara** bu tehlikeyi derhal gerekli önlemleri alarak atlattılar. Ankara'da SO₂ miktarı 700 mikrograma eriştiğinde yerel yönetimler ve valilik duru-

ma derhal el koymuşlardı.

SOĞUC BİZİ KENTLEŞME Mİ?

Bugün, İstanbul, yönetenler, işin kolayına kaçarak sorumluluğu hızlı kentleşmeye yarı halka yüklemektedirler. Kentleşme toplulukların yaşamak zorunda olduğu sosyolojik bir süreçtir. Önemli olan bu süreci teknoloji ile uyumlu bir disiplin içinde geçirmektir.

Dünya kenti İstanbul'unuzun, 2000'e 5 kala yaşadığı bu vahim durumu, ge-



cekondulara, kaçak yapılar, yasa dışı fabrikalara yüklemek "bilimsel disiplinleri" inkar etmektir. Kent yöneticilerinin beceriksizliği, derbederliği, hiç kurallanmadığı "yapılaşma" yaklaşımları kentimizi bugünlere getirmiştir. Bu çarpık yapılaşmanın ilkinin engel olamayanlar, yeni lerinin yapılmasını da önleyemeyeceklerdir, çünkü;

Hata, linyitin yasaklanması sağlanamamıştır.

Hata, kalorifer yakma saatlerine uyulmamaktadır.

Hata, komür mafyası ızc kömürü asfaltlayıp satmaktadır.

Hata, kaloriferçiler kapıcı olarak çalıştırılmakla, kömür kendi başına yanmakla, kapıcılar apartman binalarında çalışmaktadır.

Bacalarda filitre bulun-

mamaktadır.

Doğal gaz çağrım projesi akılcı olmaktan uzaktır. Yayı programı, kentin sosyal yaşamına ve iklim şartlarına uygun değildir. Doğal gaz tesisatının düzenlenmesi için adeta yazın geçmesi beklenmiştir.

NEİER YAPILMALIDIR

Valilik ve yerel yönetimler, kamu kuruluşları, demokratik kitle örgütleri(Hizmet-İş Sendikası dahil), medya temsilcilerinden oluşan bir HAVA MASASI kurulmalıdır.

Kısa ve uzun vadeli önlemler belirlenip, bir seferberlik planı içinde halka açıklanmalı, halk bilgilendirilmelidir. Kamu otoritesini kullanmalı, kalitesiz kömür gerçekten yasaklanmalıdır. Kamu, ihale kolaylığı sağlayarak, satış organizasyonları kurulmalıdır. Dünya Bankasının **ÇEVRE BÜLBÜLLERİ** derhal kırmızı alarma geçirilmeli ihalat için kaynak temin edilmelidir.

Halk dalkavukluğundan vazgeçilip, şehir planı sıkı takibe alınmalı, "sebir polisi teşkilatı" kurulmalıdır. Hain yapılaşma ile yok edilen hava koridorları, katledilen flora/ fauna dokusunun yeniden kazanımı için gerekli önlemler alınmalıdır.

Unutulmamalıdır ki, kirlilik Allah'tan gelen bir felaket değildir. 2000'e 5 kala umursamazlıkla ürettiğimiz bizim eserimizdir...

• • •

TREN YOLCULUKLARI

Andrew EAMES
HIGH LIFE MAGAZINE

Andrew Eames, egzotik diyarlara uçmaktan ve boş vakitlerinde tren yolculuğuna katılmaktan çok hoşlanıyor.

Acaba imeye gerek yoksa, bir yerlere gitmek sıradan bir yolcu. İlk ise bunun çok hızlı işlenmeyen bir trenin çul çul seslerinden farkı yoktur. Çul çul seslerinde doğayı görme şansını yaşarken geçen zaman arkasında hep bir nostalji bırakır.

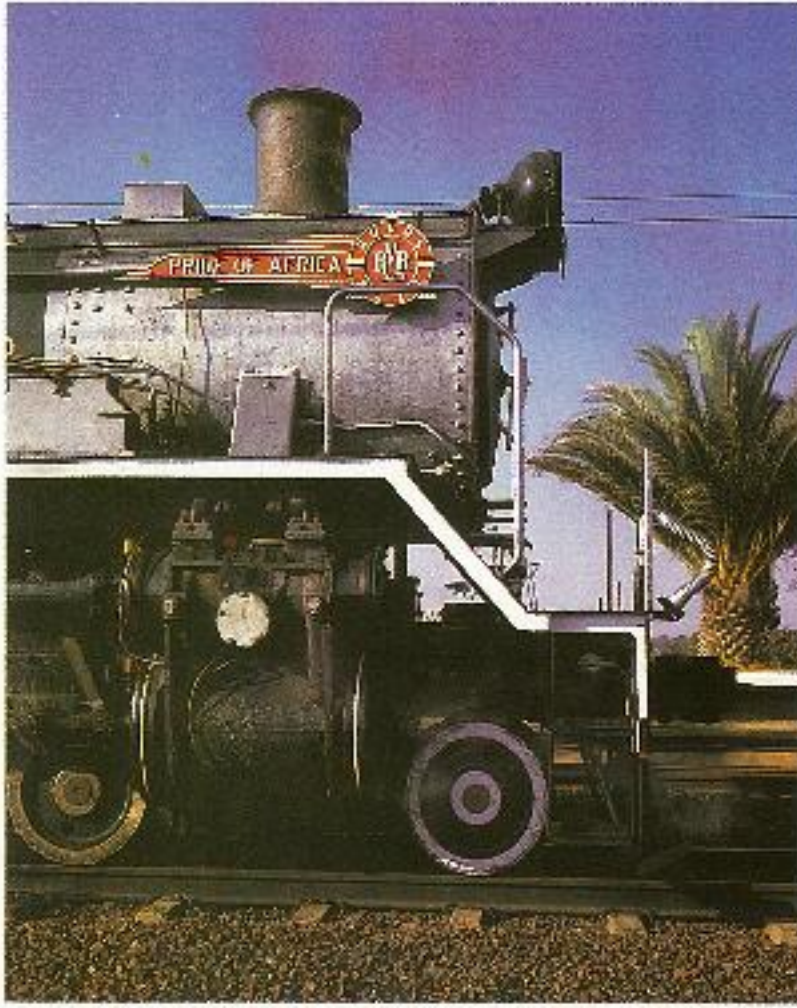
Tren raylarındaki paradoksal güzellik bağışsızlığın bir nimeti: kara yollarda olduğu gibi tren rayları saraylı tesisleriyle, binalarıyla çevre sarılmış değil. "gris" kolimesini ilk duyduğunda bunun Galler Prensinin deri karyışı için sarayhane sabunları kullanırken çıkan ses olduğunu düşünmüştüm. Hayır, aslında griserler (tabiki bunlar sabunsuz) istasyon platformlarının sonunda bulunmakta, ve Hindistan, istimli motorla

Bu tren yolculukları esasen geleneksel özellikler taşıyan gösterişli paket turlardır. Genelde geçmişten geriye kalan trenler ülkenin güzel manzaraları arasında bazan gözi ve aliveriş için önemli noktalarda durarak ilerler gider.



nyla (maalesef bugün hepsi 1996 yılına kadar kaldırılmış olacak) bir griserler cenneti. Hindistan, dünya üzerinde birkaç sayıda olan orijinal tren yolculukları ülkesi.

Bu tren yolculukları esasen geleneksel özellikler taşıyan gösterişli paket turlardır. Genelde geçmişten geriye kalan trenler bu ülkenin güzel manzaraları arasında bazan gözi ve aliveriş için önemli noktalarda durarak ilerler gider. Hindistan'da bunların en güzeli Rajasthan çevresinde yedi günlük tur



yapan Mahraceler (Hind hükümdarlarının ünvanı) için özel buhar çekimli Edward stili (ama donanımı modern) Palace on Wheels trenidir. Kuru çölün ortasında pembe granitler yükselen gösterişli şehirler Hindistanın gururudur. Aynı yerde Raccastanlar ise develer üstünde Afrika doğu bir yadum çay içir saatlerce giderler.

Palace on Wheels treni Delhi'ye dönüşten önce Raccastan'ın en güzel şehirleri Jaipur, Udaipur, Jaipur, Jodhpur ve Bikaner'den geçer. Bu yerlerin çoğunda bir kaç saatliğine gideceğiniz bir sonraki noktaya varmadan önce fil üstünde geziler, sahayları ziyaret, lüks otellerde öğle yemeği vs. için konaklamaktır. Her, bütün doğa gezilerini düzenleyen Hindistan Tren Hatları ile Raccastan Tu-

rizmi arasında mevcut bir ortaklık ile işletilmektedir.

Formül çok başarılı olmasının yanında ve bu kıs güney Hindistan'da Madras merkez olmak üzere yeni bir Palace on Wheels servisi başlayacak. Bu servis pek çok önemli Hindu tapınağını kapsayacak bunun dışında her Palace on Wheels hizmeti de planlama safhasında.

Başarılı formül Doğu'da yeni bir tren ortaya çıkardı: Venice-Simplon Orient Express'in Singapur ile Bangkok arasında haftada bir kez üç gün iki gece süren bir servis sunan yeni Eastern & Oriental Express ile ortaklığı var. Vagonlar, her yıldızlı lüks yöntemle yapılmış ve yolcuların yağmur ormanlarının kokusunu solunması için pencereler devre genişliğinde.

Tren, Malezya'da binlerce

millik kauçuk ve yağ palmiye plantasyonlarının içinden geçerken o sakın ve kampong (koy) yaşamını gözler önüne serer. Burada kuruyan kauçuk, beyaz banyo paspasına benzer, ama domuz eti gibi kokar. Güney Taylanda doğru doğa sarı ve ormanlıdır, hindistan cevizi palmiyeleri üstünde yükselen altın sarısı ve kırmızı magru tapınaklar görülür. Duryan (futbol topu büyüklüğünde bir kestane tanesine benzeyen bir meyve) sezonunda hava burada sert olabilir. Duryan meyvesinin tadı herkesin tatmak istemeyeceği bir şeydir... Aynı kokuyu Fransız trinalocela yoğunluk tadında düşünebilirsiniz.

Tren kısa molalar verse de yolculuğun bir kısmı olarak hem Malezya hem de Tayland içinde gezi programları vardır, immanin.

Afrika'da tren yolu seyahati tren yolu safarilerine adapte edilmiştir. Bu konuda özellikle Rovos Rail buharlı trenlerin altın çağını ve lüks seyahati döneminin yarattığı Rovos Rail'in arkasındaki adam, Rohan Rovos. Rovos, Afrika trenyolu hatlarını aratmış ve buharlı lokomotifleri işletmiştir. Bunların çoğu 1920'li yıllarlardan ve bugünkü trenleri o dönemden kalmadır. Afrika'nın gururu, 14 günlük devamlı bir tarife sahiptir. Birinci ayak, Cape Town'dan Pretoria'ya üç gün süren ve bir kabile köyü ile elmas madenine yapılan gezipi kapsayan kısımdır, daha sonra tren Zimbabve ve Viktoriya Şelalesine (üç gün) doğru yol alırken sonra yolcuların özel bir alanda safariye çıktıkları Mozambik Maputo'dan önce (iki gün) Pretoria'ya dönmektedir. Buradan Afrika'nın Gururu, Pretoria, Johannesburg ve Cape Town'a döner. Yolcular kendileri ilgilendikleri seyahat alanını seçebilirler ya da bütün etkinliklere katılabilirler.

Aynca, bu yaz Rovos, Cape Town'dan Dur Ba Salaam'a ve tekrar geriye 11 günlük bir mamut seyahati ilk kez düzenledi. 1995 yazında şirket bunu tekrarlamayı planlıyor.

Rovos treni güzergahında başka bir görkemli safari treni olan Zambezi Special ile karşılaşılıyor. Tren, bu sefer genelde bütün kalkışları hazırlanan İngiliz çift. Sheelagh ve Geoff Cooke tarafından yönetilmektedir.

Rovos treninden biraz daha sade olan Zambezi Bulawayo'dan Victoria Şelalelerine kadar 320 millik seyahati iki günde tamamlanmaktadır, ve bir Garatı buharlı lokomotiflerinden oluşmaktadır. Garatı, Garatılar çok seviyor. Bu daha çok özellikle Garatılar çok büyük otalardan ve lokomotiflerle 12 kadar tekerlek varken onlarda 28 adet tekerlek bulunmaktadır.

Bu coğrafyada kocaman efsesli olan sadece bunlar değil. Zambezi Special Hwangge Oyun Alanı'ndan geçerken trenden büyük beyler, aslan, çita, fil, gergedan ve bufa öğüremediyseniz, o halde paket tara dahil olan gün batımı arabası gezisinden yararlanabilirsiniz.

İngiltere'de değişik türden bir ovam -ormanı, ağaç, sülün ve ceylan. Royal Scotsman adlı trenin penceresinden görülebilir. Hatta bazan marmaradan yapılmış tazeleklilik yemek servis arabası üzerinde ağzının tadını bilen bir misafiri için her şey vardır. Scotsman ise Londra Edinburgh arasında tarlaları yazmaya devam eder, ama bu sefer o rekor kıran aceleliği yoktur. Tren simülük İngiltere'nin en güzel yerleri olan Thames, Chilterns, Galtı Sırtları, Yokslu re Dales ve daha pek çok yer arasında gidip geliyor, sonra İskoçya'nın en güzel bölgelerinde bir günlük bir geziye çıkıyor. En önemli noktaları, Loch Lomond ve Ben Nevis, görülen yerler ise kaleler,

iki Grotto yerleri. Gece ise doğada geçiren uyku.

Ve, son olarak, Avrupa'nın ana karasında, anılmaya değer bir gift İspanya treni var. 1920'li ve 1930'lu yıllardan yeni çağ lüks treni Al Andalus Express Sevilla'dan başlayıp yine orda noktalararak Granada, Cordoba, Ronca ve Jerez'i ortalama dört içinde katederek kültür yönünden zengin olan Endülüs güney bölgesinde geziler düzenliyor. Doğa, sonsuz uzayıp giden tepelerle ve bazan zeytin kerulıkları ile kaplı ve gittikçe Ronda bölgesinde daha engelli ve ormanlık.

Flamenco dansını, boğa güreşlerini en iyisine kaynak olan bu yöre İspanya'nın ruhu. Burada ayrıca dünya çapında önemli bir kase anı var. Sevilla'da Granada, Cordoba'da Mesquita ve özellikle Granada'da Alhambra. Bütün bu noktalara yapılacak ziyaretler

ile El Ferrol arasındaki alanda (hemden hemden yolun yanısı) 110 tünel, 27 viadük ve 55 istasyon var.

Konfor bir hayli özgün ama o kadar zengin değil. Dışarda ise uzanan giden yol boyunca değişik manzara ve büyüleyici doğa var. Burası yeşil İspanya, burada Picos de Europa'da dağlar 3.000 metreye çıkıyor. Al Andalus ile birlikte iken yerel mutfak zevkini tatmak gezinin önemli bir anı. Bunun için bir otobüs yollarını trenden alıp önemli restoranlara götürmek ve biraz doğayı gezmek üzere hazırır.

İssız Galiciya, bodur ağaçlı Asturias, yemyeşil Cantabria ve kıbrıllı Basque gibi birbirinden farklı dört eyaleti geçerken, Transcantabrico, tamamıyla değişik bir İspanya kesiti sunuyor. Bu kesitin tadına saate 30 mil ile varılıyor.



İspanya'ya dahil.

İspanya'nın kuzeyinde çok az bilinen ve San Sebastian'dan Atlantik kıyısındaki El Ferrol'a yedi günde 630 mil yol alarak giden El Transcantabrico vardır, ve oradan ise karayolu ile Santiago de Compostela'ya geçilir. Yollar oldukça dar, derleyebilme için çiviçilik şart. Sanzi bir mühendislik harikası. Gijon

kinse de onun daha hızlı gitmesini istemiyor. Bizi trenlerin bu çu' çu' seslerinden alıp kurtaracak havayolu seyahatinin hızı karşısında dünyanın bize sunduğu nimet su olabilir, - bir uçak bileti yavaş bir trenle seyahat edecek kadar size zaman kazandırabilir.

SPECIALIST

Speed (Hız) posta hatlarını yerle bir etti ve **Blown Away** bu yaz parlada. Ama, parlak zekalı, geri kafalı çapkınlarla ilgili bir film daha var. Bu sefer Stallone, kendisi küçük bir kızken ailesini öldüren Küba-Amerika malya adamlarından (Singer ve Roberts) intikam almasında Stone'a yardım eden bir bomba uzmanı olarak başrolde. Woods bu filmde Stallone'nin eski düşmanı olarak görünüyor (veya Blown Away filmi hayranları için Tommy Lee Jones'in rolü).

Bir sinema yılı için yeterince başarı yaşanmadı? Hayır diyor harcama



yapılacak ilk filmi çekken Llosa. Ve, ekliyor, "Herşey sadece bir tek filmde duygusallığın içinde patlıyor. Pek az mizaç, pek çok atmosfer ve özellikle karakter

lişkileri". Bunun anlamı, Stone ile Stallone'ın ekranda firili ateşlediklerini gösteriyor. Llosa, filmi ucuz satıyor, ve ekliyor, "Şunu kastediyorum, parlamaları göreceksiniz, be-ri yanlış anlamayın."

Bir filmi anıları Miami'nin Fountainbleau Otelinin duvarlarında yankılanıyor.

Cekim ekibi bu filmi yedi dizilik film halinde gerçekleştirdi. Cerrahi bir müdahale ile Stallone'nin karakteri bir binadan okyanusa uzanan camdan bir teras gibi oluyor, Llosa, "çıldırır bir asansör" gibi diyor buna.

Cekim ekibi bu filmi yedi dizilik film halinde gerçekleştirdi. Cerrahi bir müdahale ile Stallone'nin karakteri bir binadan okyanusa uzanan camdan bir teras gibi oluyor, Llosa, "çıldırır bir asansör" gibi diyor buna.

PLANÖRLER

Hicayin KÜÜK

Wright kardeşlerin ilk uçuşundan bu yana havacılık; hiç bir alanda karşılaşılmamış kadar gelişmiş ve uzayın sınırlarını zorlamaya başlamıştır. Ve uzay aruk bugün, insanlar için sır olmaktan çıkmaya başlamıştır.

Bu gelişmeye paralel olarak sivil ve sportif havacılıkta, gelişmeler göstererek, yeni buluşlar gerçekleştirilmiştir.

Planörcülük sportif havacılık alanında, en fazla gelişme gösteren daktır.

1809 yılında Sir George Cayley pilotsuz uçan bir planör yapmayı başarıyor. Böylece asıl hızını Birinci dünya savaşından sonra alacak bir sürecin ilk adımı atılmış oluyor. Bundan 24 yıl sonra 1853'te Cayley kumanda sistemleri olmayan bir planörle ilk insanlı uçuşu gerçekleştiriyor.

Bu gelişmelere rağmen; bir çok tarihçi uçağın ve planörün mucidi olarak 1886'da bir deneme uçuşu esnasında ölen Otto Lilienthal'i gösterirler. Otto Lilienthal ilk uçuşunu 1891 yılında yaptı. Lilienthal'in yaptığı planörler, yatay ve düşey kuyruk yüzeyleri olan kuş kanadı biçimli planörlerdi. Bu planörlerde pilot planörün ağırlık merkezine asılarak uçu-

Türk Hava Kurumu 40'lı yıllarda kendi geliştirdiği 500'e yakın uçak ve planör imal edip bir kısmını da yurt dışına satmıştı.

ğundan bu ilk tip planörlerle askılı planör denirdi. Bu tip planörlerin biriyle Lilienthal ölümünden az bir zaman önce 300 metreden uzun bir uçuş başarmıştı.

Öctava Chanute ve Wright kardeşler, Lilienthal'in eserini takip ederek planörleri geliştirdiler. Chanute istikrarı ve kontrolü sağlamak maksadıyla istikamet dümeni ve kanatlar kullanmıştı. Wright kardeşler daha ileri bir gelişme kaydederek, yatay ve

diksey dümenleri birleştirerek aracın daha istikrarlı ve daha rahat kontrol edilebilir hale gelmesini sağladılar. Ayrıca kanat kaplama cihazı ve irtifa ölçerini ile aracın üzerindeki yükleri artırdılar. Bu gelişmeler sonucunda Wright kardeşler 1911 yılında 9 dakika 45 saniyelik bir süzülme rekoru kurdular.

Planör üzerinde meydana gelen asıl gelişmeler Birinci dünya savaşından sonra Almanya'da olmuş-



Fotoğraf: Ferit Duran



koru kırılı. Ali Yıldız 29-30 Ağustos tarihlerinde **18 saat 35 dakika** havada kalarak dünya rekoru kırdı. İki yıl sonra Ali Yıldız 1937 yılında Alman havacı Flessdorf'un iki kişilik planörle kırdığı 13 saat 59 dakikalık rekoru, 11 Haziran 1938 günü **14 saat 20 dakika** havada kalarak kınyor, planörcülükte bizinde var olduğumuzu adeta dünyaya ispatlıyordu.

Türk Hava Kurumu, 40lı yıllarda kendi geliştirdiği 50'e

yakın uçak ve planörleri imal edip bir kısmını da yurt dışına satmıştı. Hatta Türk Hava Kurumu geliştirdiği uçakları denemek için Avrupanın en büyük rüzgar tüneline sahipti.

Günümüzde planörleri sportif havacılıkta, uçak pilotlarının eğitiminde, meteoroloji, havacılık ve uzay araştırmalarında, uçak tasarımlarında planörlerden yararlanılmaktadır. Dünyada planörle mesafe rekoru tek kişilik planörle **1640 km**, çift kişilik planörle **1825 km**'dir. Yükseklikte ise bir çok uçağın çıkamayacağı bir yüksekliğe **42000 ft** (14000 metreye) ulaşılmıştır.

Şöyle bir asrı geriye baktığımızda bir kaç yüz metreye ancak yol alıp yerden yükselmeyi beceremeyen kurumunda edilmesi zor olan bu motorsuz uçakların şu anki durumunu incelediğimizde ulaştığı o ağartıcı gelişimi görebiliriz.

tur. Versay müzakeresinin, havacılık alanında getirdiği sınırlamalarla Almanya ve Avusturya'nın uçak yapması ve hava kuvvetleri kurması yasaklandığı için bu ülkeler planörcülüğe yöneldiler. Almanyanın gayret ve gevki Avrupada planörcülüğün hızla yayılmasına yol açtı. Bunun sonucu olarak Almanya 1922 yılında sözölerek yükseltilebilir ve ilk modern planör kabul edilen Wamper yapıldı. Bu planörle 1 saat havada kalınarak rekor kırıldı. Planörcülükteki hızlı gelişme sürecinde kısa zamanda 1 saat rekoru aşılmış hatta 2-3 saatlik rekorların bile önemi kalmamıştır. İkinci dünya savaşı başladığında dünyanın bir çok yanında planör uçuşları yaygınlaşmıştı. Savaşta her iki tarafta askerlerini taşımak için planörlerden yararlandılar. Almanlar 1946'ta Belçika ve Hollanda'ya daha sonraki Girit'e planörlerle indiler. Mümkinler 1944 yılında Nor-

mandiya çıkarmasıyla be-raber planörleri kullandılar.

Bu arada kısaca ülkemizdeki gelişmelerden bahsederseniz Türkiye'de planörcülük 1931 yılında başladı. 1935 yılında Türkkuşunun kurulmasıyla ülkemizde planörcülük teşkilatlı biçimde gelişti. Ülkemizde ilk kez kendi paralarıyla yaptıkları planör, Galatasaray ve Akmeri lisesi öğrencileri 16 mart 1934 yılında uçurmuşlardı. Türkkuşunun açılmasından sonra Rus hocaların gözetiminde eğitim gören 19 erkek 1 bayan öğrenci A ve B brövelerini aldılar. Kursiyerler arasında en başarılı 7 öğrenci seçilerek Rusya'ya gönderildi. Bunların arasında Sabiha Gökçen ve planörle dünya rekoru kıran Ali Yıldız'da vardı. Burada eğitim görenler Türkkuşuna öğ etmen oldular.

16 Ağustos 1936'da Ferit Orbay 9 saat 49 dakika havada kalarak Türkiye re-

ARIZAYI HABER VEREN BİLGİSAYAR

İşlerin en yoğun olduğu sırada bilgisayarın arıza yapması kadar kötü bir durum düşünülemez. Çünkü bir iş yerinde çalışan eleman, ister bu gibi durumlarda kendi besleniminin çaresine bakmayı öğleyebilirler. Ancak büyük "NET-WORK"larda, dışarıdan bir servis yetkilisi gelmeden işleri falç eden sorunlar çoğu kez çözülmez. Amerikan bilgisayar firması DELL, yeni geliştirdiği bir sistem ile arızaların zahmetsizce giderilmesine olanak sağlıyor. Yani sistemde bilgisayarın kendi arızasını tespit ederek kullanıcısına bildiriyor, böylece kullanıcı çarakeni yaparak sorunu çözüyor.

GÜRÜLTÜ HASTA EDİYOR

Yıllardır tartışma konusu olan gürültü, nihayet gerçek yüzünü gösterdi. Batılı bilim adamları tarafından yapılan araştırmanın sonuçlarına göre, gürültünün kesin olarak hasta ettiği saptandı ve böylece tartışmalar da artık son buldu.

Günümüzde binlerce kişinin gürültüden hasta olduğunu söyleyen bilim adamları, işitilebilen en düşük sesin 10 desibel olduğunu, ormandaki hoşumuza gider yaprak hışırtılarının 30 db'lik olduğunu belirtiyorlar. Buna göre tıkabası dolu bir lokantanın gürültü oranı 70 db'ye varıyor. 100 db'lik disko gürültüsü ise kulağa kesin olarak zarar veriyor, günümüzde pek çok soruna neden olan gürültüye, modern çağda yaşayan herkesin, belli ölçüde tahminül göstermek zorunda olmasının yanı sıra bundan belli ölçüde kaçınmanın mümkün olduğunu söyleyen bilim adamları, "Antrenörler, kapı önlerinde kataksan çalmamaktan tutun, toplu taşıma araçlarında gürültülü konuşmaktan kaçınmaya kadar uyarıyor" diyorlar.

BİLGİSAYAR MUKEMMEL Mİ?

Fransa bilgisayar güvenlik kulübü (Clusif) 1991 yılı içinde anket verici istatistikler yayınladı. 1991'de Fransa'da bilgisayarla çalışan kuruluşlar, bilgisayar ne-

deniyle 10,36 milyar frank zarar ettiler. Bu zararların %57'si bilgisayarların bazı kişiler tarafından kötü niyetle kullanılmasına, %26'sı kazalara ve %17'si yanlışlıklara bağlıydı.

DIŞ DOKTORLARI ARTIK VIDEO KULLANACAK

Dişinizdeki çürükleri saptamak için yakın bir gelecekte dış doktorları ağızınıza değil video ekranına bakacaklar. Amerika'da geliştirilen yeni bir sisteme göre, laser ışınları yardımıyla dişlerin görüntülenmesi mümkün olabiliyor. Dişten geçen laser ışınları bir dedektör tarafından toplanarak, görüntülü olarak anında ekrana aktarılıyor. Ancak bu sistem sayesinde ekrana dişin üç boyutlu görüntülerinin aktarılması ve böylelikle dişin her açıdan incelenmesi mümkün. Sistemde kullanılan ışınların dalgı boyu da ilk kez olarak kan dolaşımına duyarlı, bu da ölü dşlere canlı olanların ayırt edilmesine olanak tanıyor.

CEP FAKSİ

Bir walkmen büyüklüğünde bu faks cihazı telefon hattına bağlandığında 40 sayfalık mesajı hafızaya kaydedebiliyor. Mesajlar dijital el göstergesinden okunuyor.

SÜPER GÜVENLİKLİ KİTLER PIYASADA

Uç kısmında bir yonga bulunan "Elektro" adı verilen yeni elektronik anahtarlar çok yakında piyasaya çıkıyor. Bu anahtarlar, uç kısmındaki yonga sayesinde 10-70 milyon arasındaki sayıları barındırabiliyor. Anahtar pille çalışan özel bir kilitte birlikte kullanılıyor. Klidin hafızasına da tüm ilgili numaralar yüklenerek saklanabiliyor. Böylelikle bir anahtar kilide sokulduğunda, numarayı kilit kendi hafızasında bulursa anahtar dönüyor. Bir süredir piyasada bulunabilen benzer sistemde sahip kartlı kilitlerden bu yeni model çok daha güvenlidir. Çünkü anahtarın olmadığı sürece kilit kırılmadan numarayı saptamak ya da yeniden programlamak mümkün değil.

C VİTAMİNİ ÖMRÜ UZATIYOR MU?

Geçen mayıs ayında UCLA'dan bulaşıcı hastalıklar uzmanı James Enstrom'un 11000'den fazla Amerika'lının sağlık ve beslenme tarzını 10 yıl süreyle inceledikten sonra elde ettiği verileri yorumladı. Buna göre vitamin takviyeli beslenme programı uygulayıp günde en az 300 mg. C vitamini alan erkekler, günde yalnızca 25 mg. tüketenlerden 6 yıl daha uzun yaşadılar. Kadınlarda ise bu fark fazla önemli değildi. Yüksek dozda C vitamini alanlar salt 1 yıl daha fazla yaşayabilmişlerdi.

İki kez Nobel ödülü kazanan Linus Pauling de insanların bolca C vitamini almaları gerektiğini çünkü vücutlarının bu maddeyi yeterince depolamadığını belirtiyor. Pauling yetişkinler için günlük 2000 mg-18000 mg arası doz öneriyor. Bu miktar günde 240'tan fazla portakal tüketimi demek.

Pek çok beslenme uzmanı bu şavlarla ilgili uysuklar taşıyor. Örneğin: Enstrom'un incelediği kişiler vitamin almamalarından dolayı değil de sağlıklarına özen gösterdikleri için (sigara içmemek, beden hareketleri gibi) uzun yaşamış olabilirler.

BİLGİSAYAR EKRANINDA TV SEYREDEBİLİRSİNİZ

386 ve 486 mikroislemci bilgisayarınız var. Günlük işlemlerinizin dışında ekip bilgisayarınızın ekranında arada sırada televizyonda seyretmek istiyorsunuz. Multi medya görüntü teknolojisindeki gelişmeler sayesinde, artık bu isteğinizi gerçekleştirebilirsiniz. Bu teknolojiyi kullanmak için size gerekli olan tek şey, fiyatı 100-400 dolar arasında değişen, öze konnektörlü televizyon kartı. Bu arada bilgisayarınızın bellek kapasitesinin de 4 megabyte olması gerekiyor. 25 cm uzunluğunda, 12 cm genişliğindeki bu dikdörtgen kartı bilgisayarınıza yerleştirerek, istediğiniz görüntü kalitesinde televizyon seyredebilirsiniz. Kana sayı televizyon vericinizin kapasitesiyle orantılıdır. Eğer kaliteli tv hatınız varsa 30 kanal, Türksat anteniniz varsa 22 kanal izleyebilirsiniz. Türkiye'de bu teknolojinin en az 200 PC'de kurulduğu tahmin ediliyor.

TÜRK HAVA YOLLARI'NDA BAŞARILI PERSONELE TEŞEKKÜR BELGESİ VERİLDİ

Türk Hava Yolları A.Ş. Personel Yönetmeliğinin XI. Ödüllendirme Bölümünün 841 maddesi gereği, Genel Müdür Teknik Yardımcılığı bünyesinde çalışan 20 personelin 1993 yılında başarıyla çalışmaları seçilerek, ödüllendirildiği öğrenildi.

Yükükler, 1994 yılında değerlendirilecektir. Çalışmaları sonuna yapılacağına belirtildi.

1993 yılının başarıyla geçenlerinden isimleri şöyle:

1- Sadı Erof	İdari İşler Müdürlüğü,
2- Hilmi Canatar	Uçak Bakım Başkanlığı
3- Naci Pöskölcü	" "
4- Tansel Başkurt	" "
5- Sami Öztürk	" "
6- Tahsin Meydan	" "
7- Tanju Nurettin Şenyurt	" "
8- Cavit Altınsuy	" "
9- Gengiz Çakırcı	" "
10- Şahan Kırı	" "
11- Ahmet Arpalı	" "
12- Ekrem Kebapçı	Revizyon Atelyesi Başkanlığı
13- Şenol Aksoy	" "
14- Erhan Danusoğlu	" "
15- Ümmet Aydın	" "
16- Ali Nal	Mühendislik Başkanlığı
17- M. Sırrı Yener	" "
18- Oktay Kaya	" "
19- Dincer Ocak	Teknik İkmal Başkanlığı
20- Basri Kiyak	" "

Çağımızın en etkili iletişim yolu,
reklamdır.

Dergimizde yer almasını istediğiniz
ilanlarınız için aşağıdaki telefonlarla
hizmetinizdeyiz.

Ayrıca, dergimize reklam sağlayan
ajans ve kişilere, prim verilecektir.

U T E D

Telefonlarımız: 543 29 74 • 571 39 23

Hazırlayan: Hidayet KAPKAÇ

COST	: Malolmak, liyat
COUNT	: Saymak, hesaplamak
COURSE	: Kurs, Yol
Course Line	: <i>Haritada uçulacak yolu gösteren hat</i>
Refresher Course	: <i>Tazeleme kursu</i>
COVER	: Örmek, kapamak, örtü, kapak
COWLING	: Motorun dış kısmındaki sökülebilir kısım. Kaporta
CREW	: Uçuş ekibi
Dead Head Crew	: <i>Uçakta o andaki uçuş için görevli olmadan bulunan uçuş ekibi</i>
CRUISE	: Seyahat uçuşu. Uçak ve uçuş koşulları için en uygun sürat ve yükseklikteki uçuş
CUMULONIMBUS	: Kümülönimbus, fırtına bulutu. Şimşekli, yıldırımlı fırtına meydana getiren bulut
CURRENT	: Yürürlükte olan, mevcut. Akım
Alternative Current (A C)	: <i>Alternatif akım</i>
Direct Current (D C)	: <i>Doğru akım</i>
CUSTOMS	: Gümrük
DAMAGE	: Hasar, zarar
DANGEROUS	: Tehlikeli
DATA	: Veri, bilgi
DATE	: Tarih
DECIBEL	: Ses şiddetini ölçme birimi
DECISION	: Karar
DEFUELING	: Yakıtın uçaktan geriye alınması
DEGREE	: Derece
DELAY	: Bztelemek, tehir etmek
DEMONSTRATION	: Gösteri, Göstererek anlatma
DENSITY	: Yoğunluk
DEPARTURE	: Uçağın kalkması, hareket etme.
DEPORTEE	: Sınırdışı edilen yolcu
DESCEND	: Alçalmak, aşağı inmek
DESTINATION	: Varış yeri
DEVIATION	: Sapma. Uçaktaki manyetik alanların neden olduğu manyetik pusula hatası
DEVICE	: Cihaz
DIAMETER	: Çap
DIFFERENTIAL	: Fark
DIMENSION	: Boyut

ÜYELERİMİZİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI OLDUĞUMUZ YERLER

Üyelerimiz aşağıda adı geçen firmalardan, ÜTEB üyesi kartlarını göstermek suretiyle, belirlenmiş koşullara uygun olarak mal ve hizmet alabilirler.

BEYAZ PARK RESTAURANT & TAVERNA

Fika Avcı No:500 İstanbul
Tel: 242 65 51 Çayırbaşı
ÇH No:74
Büyükdere/İstanbul

HOTEL ADAKULE

Kuşçukası/İzmir
0334 330 33/34'den ayrılmılı
bağlanabilir.

KIP MAĞAZALARI

Kredi alışverişinde 0 eşit
taksit ve ödeme kolaylığı.
Kip Beyoğlu, Osmanbey,
Beşiktaş, Fındıklı, Lavant,
Kadıköy

METRO GROSSMARKET

Demeyimizden temin
edebileceğiniz alışveriş
fomlarına tüm
grossmarkette alışveriş
yapabilirsiniz.

UNITED OPTİK

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

PIERRE CARDIN ERKEK GİYİM MAĞAZASI

Peşin alışverişlerde %10
indirim.

Galleria Ataköy/Sarı Nigâr
Cad. No:91 Osmanbey,
İstasyon Cad. No:16
Bakırköy/İstanbul
Fevzi Paşa Bulvarı No:17/A
Çankaya/İzmir
Galleria Samsun
MOTORCİM Asım Cad. No:11
Güzirtepe

Osmanbey Mağazamızdan
yapılacak alışverişlerde %10
indirim.

TÜZÜN MOTEL

Otobanında banyo, tuvalet ve
sıcak su mevcuttur.
Tel: 0306 896 10 65 Ayşo

LUCCI AYAKKABI SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Peşin alışverişlerde %10,
tenzilat döneminde %5 indirim.
Fazılpaşa Cad. No:2/A
Şişli/İstanbul

KENT SHOP CENTER-SİĞS BAKIRKÖY-KENT SHOP- ABBATE SHOP

Peşin alışverişlerde %15,
vadeli alışverişlerde %10,
tenzilat döneminde %5 indirim.
(Vadeli satışlar kent shop
center'da geçerlidir.)

KOSOVA ET LOKANTASI

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

Tatlılık İsimler Fırması

GELİK ET BALIK RESTAURANT

Nakit ödemelerde %10
indirim.
Tel: 5541 72 85 Jent
547 12 00 Jentki

YENER KUNDURA

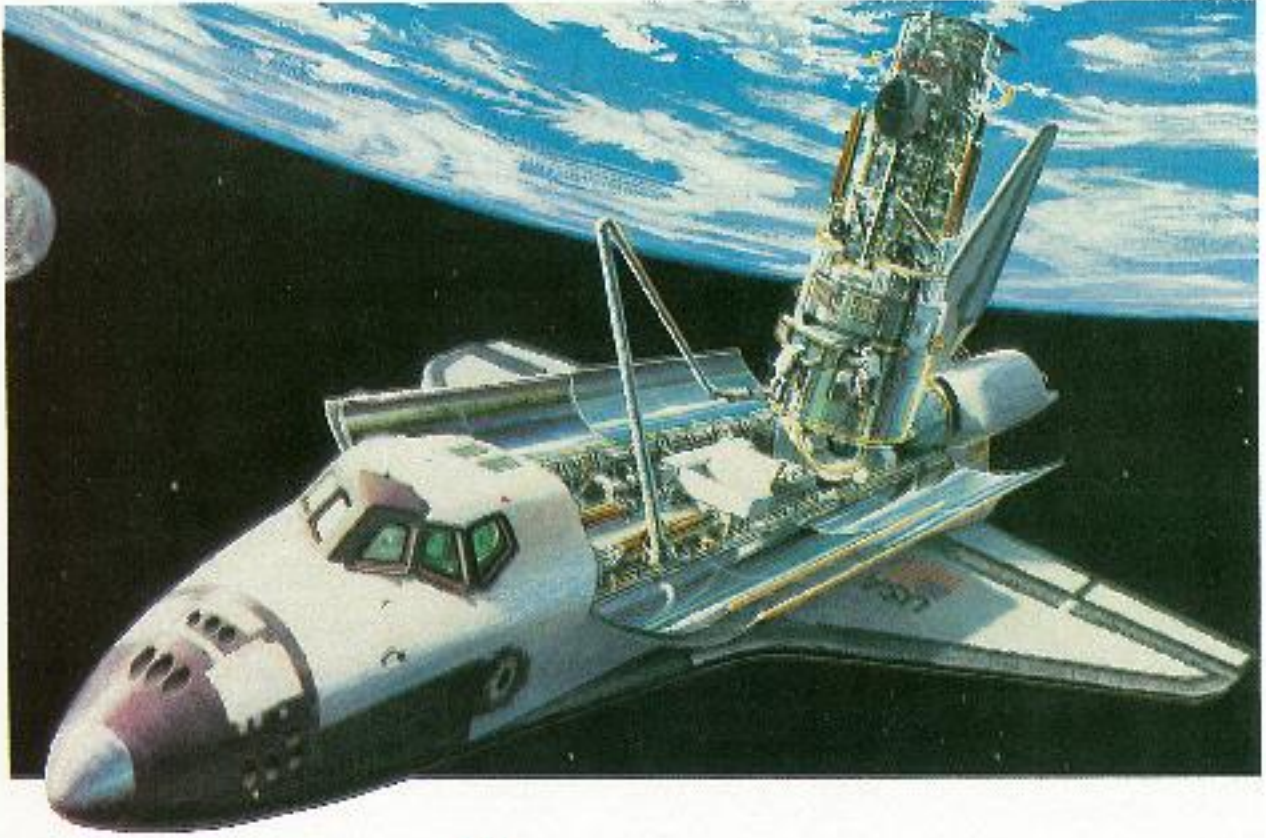
%20 indirim
Halaskargazi Cad. Toprak
Pasajı No:201/106 Şişli
Tel: 232 95 94

Made Cad. Çarşıbaşı Mh.
Cad. no:İşhanı No:6
Kadıköy/İstanbul
Tel: 346 60 20

TOSKANA DERİ SAN. A.Ş.

Peşin alışverişlerde %10
indirim. Vadeli alışverişlerde 4
eşit taksit.
Galleria/Ataköy
Çarşı/Altınizmit
Shop Sale/Osmanbey
Akmerkez/Etiler/İstanbul
Kordon/İzmir
Hilton/İzmir

NOT: Vadeli satış yapan
firmalardan, kredi
alışverişlerinizi, demeyimizden
temin edebileceğiniz kredi talep
fomları ile yapabilirsiniz. Peşin
alışverişlerinizde üye kartınızı
göstermeniz yeterlidir. Anlaşmalı
olduğumuz tüm firmaların
camlelerinde demeyimizin
sticketleri bulunmaktadır.



G Ö R E V İ M K A N S I Z M I ?

Hubble astronotu Kathryn Tornton, Mekik dışında çalışmayı "arabada kayak elbiseleri içinde altı üstlü çalışma"ya benzetiyor.

1992 yı-

lında Uzay Mekiği Endeavour astronotları tarafından Intelsat 6 haberleşme uydusunun yenilenmesi, tamiri ve geliştirilmesine ilişkin girilen çaba nasıl cüret-

kar idi ise de **NASA**'nın planladığı çalışmalara göre, rutin bir çalışmadan başka bir şey değildi. Önerilen operasyon *"daha önce girilen görevlerin en komplikesi"* olarak niteleniyordu.

STS61 görevi için uçarak Endeavour'daki yedi astronot 1.4 milyar Dolara **Lockheed** yapı-

görülen normal yörünge bozulması nedeniyle daha sonra takılması düşünülen **British Aerospace** yapımı güneş antenleri için yedekler bu STS61 görevi sırasında yerleştirilecekti, çünkü ani sıcaklık değişikliklerinin neden olduğu titreme durumu olan *"hareketler"* gösteriyorlardı.

11 gün süren bir görevde yedi uzay yürüyüşü yapılacaktı. STS61 kaptanı ve söz konusu görevde uzman **Story Musgrave** görevi şöyle aktarıyor: *Tartışmalı, esnek ve "inanılmaz bir çaba"*. Mekik görevinde beşinci uçuşunu yapmaya hazırlanıyordu.

Uzaktan manipulator sistemi robot kolu (RMS) üzerinde WFPC'nin işlemlerini tesbit amacıyla STS57 için bir uzay yürüyüşü planlanmıştı.

STS51 görevi sırasında yapılacak bir uzay yürüyüşü ile aletler ve uygulamalar test edilecekti.

Hubble astronotu **Kathryn Thornton**, Mekik dışında çalışmayı "arabamızda kayak elbiseleri içinde altı üstü çalışma"ya benzetiyor. **Musgrave** görev sırasında, *"bir sonraki gün ne yapacağımızı gece olunca ancak bilebiliyoruz"* diyor.

Hubble Uzay Teleskobu'nun bakım ve tamirinin planlamasına girilirken NASA bu sefer kendi sınırlarını zorluyor mu?

mi Hubble Uzay Teleskobunun bakım ve tamirini yapacaklardı. Görevi, *Hubble Teleskobu'nun* ömrünün 2005 yılına kadar uzatılması ve yeni araçların eklenmesi çerçevesindeki, beş rutin bakım hizmetlerinden biri olarak zaten planlanmıştı, ama uzay aracında görülen hafif miyop nedeniyle yeni bir boyut kazandı.

Bu, Hubble'ın birinci penceresinin yörünge sapmasından kaynaklandı. Söz konusu hata teleskobun 1990 Nisan'ında yörüngeye varmasından sonra anlaşıldı. Ayrıca, oksidasyon ve radyasyondan dolayı

Astronotlar sadece güneş antenlerini değiştirmek değil, aynı zamanda sapmanın düzeltilmesi için *Colar* denen ekipmanı da yerleştirmek durumunda kaldılar.

Ayrıca, geniş alanlı/planet kamerasını da (WFPC) değiştirdiler; yeni bir anten kurası ve ortak işlemci modülü ekleyerek; üç cirooskop değiştirecek ve teleskobun araçlar kısmına iki manyetometre ekleyeceklerdi. WFPC'nin değiştirilmesi planlanmıştı, ama WFPC 2 düzenleyici optikler ile yeniden şekillendirildi.

Tamir çalışmaları için



**Flight
International 9-15
June, 1993**

Zamanınızın sınırlarını zorlamayın!..

MEDYA TAKİBİ BİZİM İŞİMİZ!

- ✓ Türkiye'de yayımlanan 1266 yayının takibi,
 - ✓ 30 ilkedede yayımlanan 50.000 basının takibi,
 - ✓ En çok izlenen 10 TV kanalının yayın süreleri boyunca takibi ve bir aylık arşivi,
 - ✓ Reklam kontrolü,
 - ✓ Kupür analizi,
 - ✓ Reklam analizi hizmetlerini,
- aynı anda yürütemezsiniz.

AJANS PRESS, 41 yıllık deneyim ve birikimiyle bu hizmetlerin tümünü "Medya Servis"le size sunuyor.

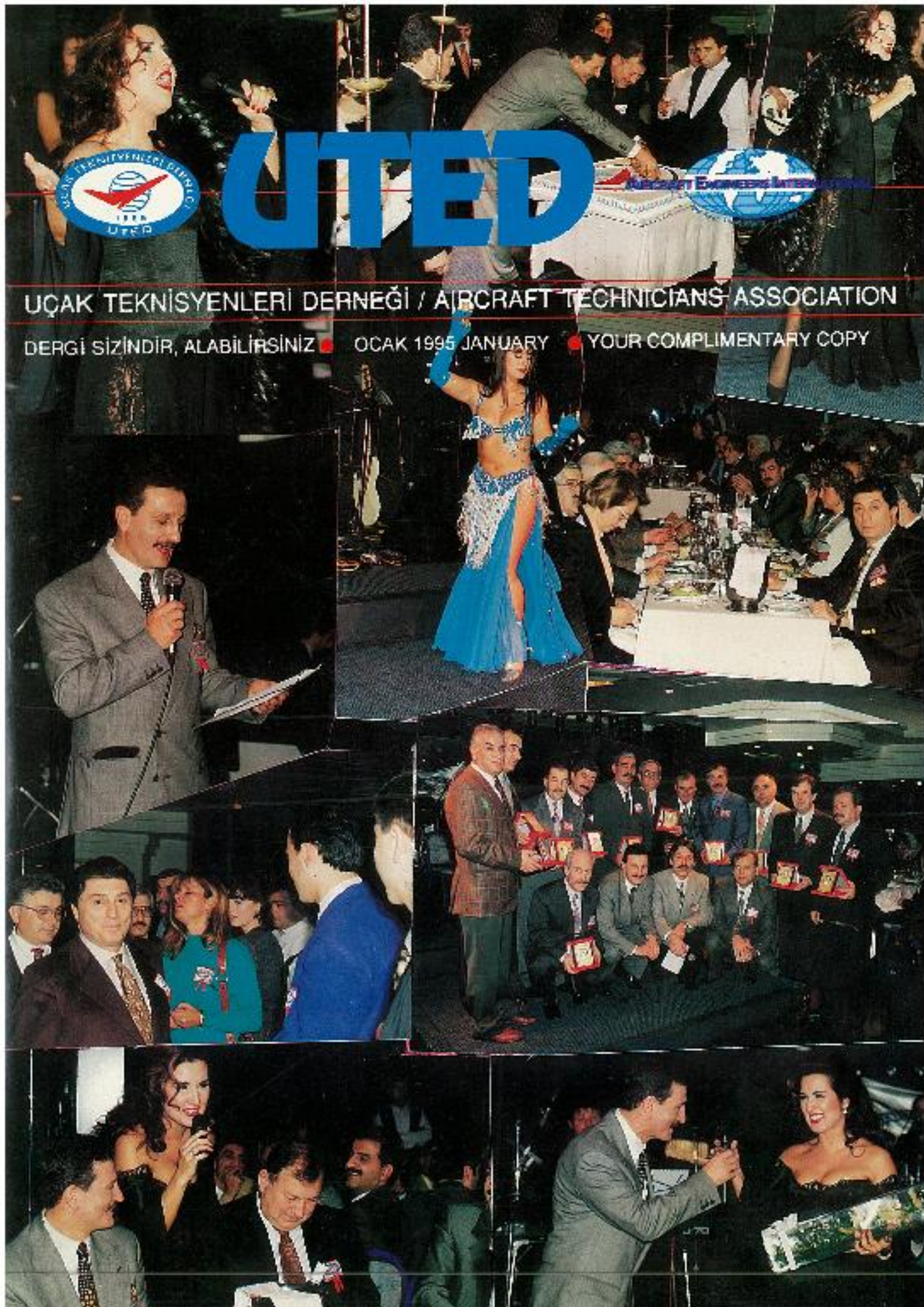
Basın ve TV'de ilgilendiğiniz tüm konular her gün masanızda...



AJANS PRESS

Basını geniş takip etmek ister misiniz?

AJANS PRESS P.K. 1009 Sirketçi/İST. Tel: 526 37 55 - 526 11 62 Faks: 512 30 69
ANKARA Şube Tel: 0312-433 73 10 (2) - 435 37 60 (2) Faks: 0312-434 16 00



UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • OCAK 1995 JANUARY • YOUR COMPLIMENTARY COPY