



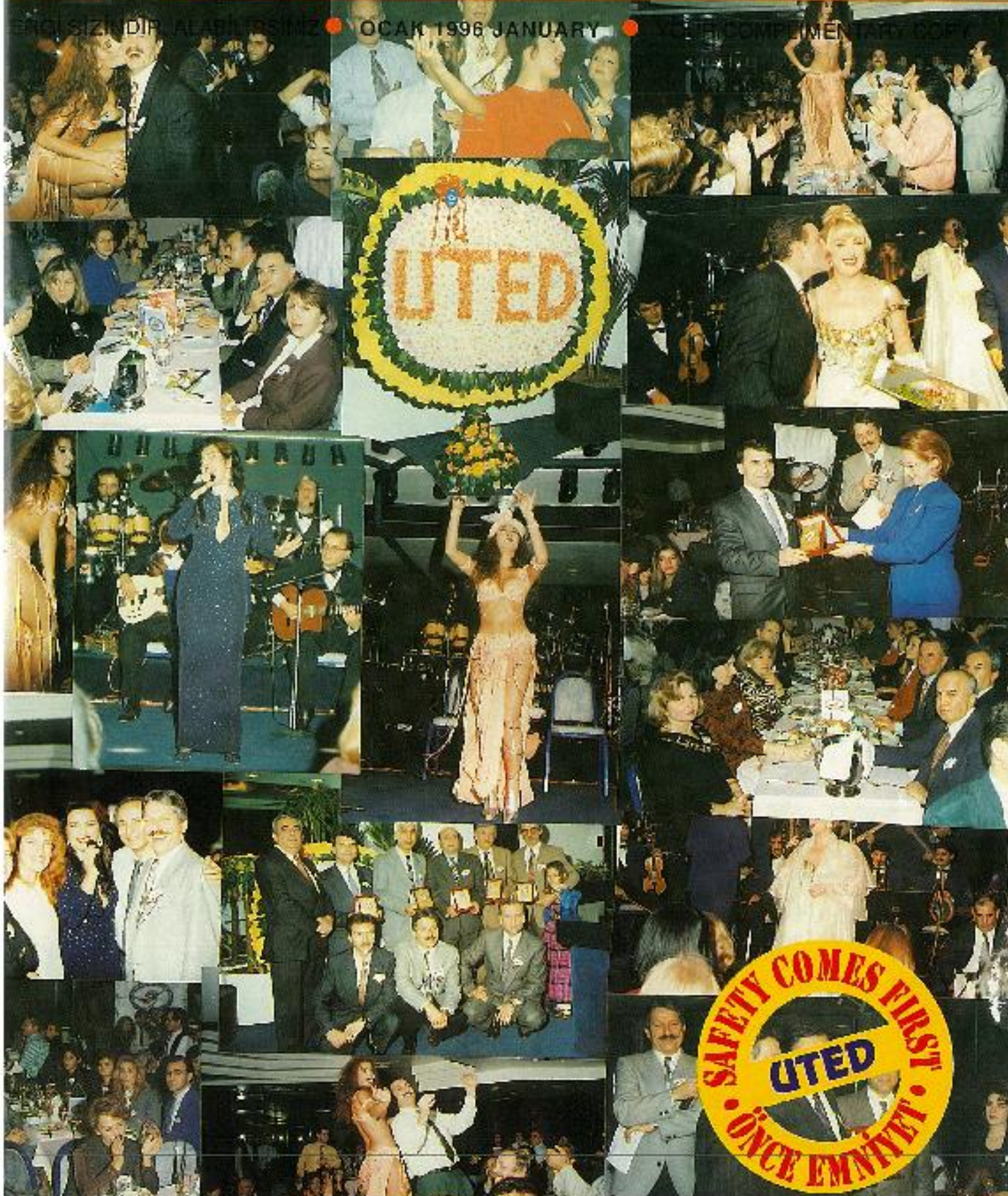
UTED



Sayı: 50

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

ENİ SİZİNDİR ALADILARSINIZ • OCAK 1996 JANUARY • YOKLAŞIĞI KOMPİYUTERİ KOPYA



LÜTFEN DİKKAT !!!

Bizler UTED yönetimi olarak

1996'ya girdiğimiz şu günlerde uçak teknisyenlerinin içinde bulunduğu durumu sorgulamayı kendimize bir görev olarak kabul ediyoruz.

İnsanların olayları ve şartları yorumlarken kendilerinden yana tavır koymaları neredeyse kaçınılmazdır. Bu, insanın doğasında vardır. Pek az insan bu genellemeyi aşarak tam anlamıyla objektif olmayı başarabilir. Bizde başarabildiğimiz ölçüde objektif olarak uçak teknisyenlerinin bugünkü konumunu incelemeye çalışacağız.

Havacılık günümüz toplumlarının hem sosyal hemde teknolojik anlamda en ileri konularından biridir. Böyle bir mesleğin mensubu olmak bize gıltı edilecek bir ayrıcalıktır.

Havacılık zincirinin en güçlü halkalarından biride şüphesiz uçak teknisyenliğidir. Bir uçağın tasarımıyla uçuşuna kadar pekçok insan hayati roller oynuyorsa önemli rollerden biride uçak teknisyenlerine aittir. Böyle büyük sorumluluklara sahip olan bu insanların yaptıkları işlerden, gördükleri eğitimlerden daha önceleri bahsettik. Bizim burada dikkat çekmek istediğimiz konu uçak teknisyenlerinin son zamanlarda mesleki gelişimden çok geçim derdini düşünmeleridir. Özel havayolu şirketlerini ayrı tutarsak T.H.Y'deki uçak teknisyenleri şimdiye dek hiç olmadıkları kadar ekonomik sıkıntı içindedirler. Bu durumu görmezlikten gelmek yararı kangrenleştirmekten başka bir işe yaramaz. T.H.Y hiyerarşisinde mağdur olan başka iş gruplarında muhtemelen vardır. Ancak biz öncelikle kendi konumumuzu gözler önüne sermek durumundayız.

T.H.Y'nin çok değerli amirleri, müdürleri, yöneticileri;

• Lütfen bu yaraya merhem olun. Uçak teknisyenlerini vakıf kapısında borç para beklemekten, arıza gidermek için uğraşırken aybaşını nasıl getireceğini düşünmekten kurtarın.

• Sizden daha iyiye daha güzele ulaşmak için yardım istediğimizde kulaklarınızı tıkamayın.

• Uçak teknisyenliğinin önündeki ufuk-

ları daraltmayın.

• JAR 65 gibi geleceğimizi ilgilendiren konularda bizimde çalışmalara katılmanıza izin verin.

• Oturduğumuz, çalıştığımız mekanların, araçların uçak teknisyenine yaraşır olması için yardımcı olun.

• Bu isteklerimizde şovenist davrandığımızı düşünmeyin.

• Her zaman tekrarlıyoruz sağlıklı bir iş değerlendirmesi yaparak her iş grubunun bulunması gereken yeri tesbit edin.

• Şirket imkanları içerisinde pastayı adil dağıtın.

• Bunları yapmak bulunduğunuz mevkin ve aklın gereğidir.

Ve bizler sevgili arkadaşlarımız, meslektaşlarımız;

• Yaşadığımız zorlukların arkasına sığınarak meslek onurumuzdan asla taviz vermeyelim.

• Her türlü ortamda bilgi ve becerilerimizi arttırmanın yollarını bulmaya çalışalım.

• Hem insanca yaşamak, hemde uçak teknisyenliğini daha ilerilere götürmek için amirlerimizi, sendikamızı ve derneğimizi zorlayalım.

• Yeniliklere açık olalım.

• Diğer iş grupları ile ilişkilerimizi sıcak fakat seviyeli tutalım.

• İçimizde hatalı davranışlarda bulunan arkadaşlarımız olursa onları uyaralım.

• Kendi eksiklerimizi ve hatalarımızı kabullenmemesi öğrenip onları düzeltmenin yollarını arayalım.

• Herşeyi işverenden beklemeylem. İnsanlara güzel şeyler alın bir tepsi içinde sunulmaz. Gayretle, mücadele ile elde edilir. Gayretli ve mücadeleci olalım.

• İngilizceyi asla ihmal etmeyelim.

• Kişisel menfaatlar için asla küçülmeylem.

1996'nın tüm insanlığa sağlık, huzur, mutluluk getirmesini ve uçak teknisyenlerinin hakettikleri konuma ulaşmalarını dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

Derneğimiz 5 Aralık 1995 günü 28. yılını girmenin mutluluğunu sadece İstanbul'daki üyelerimizle değil, 6 Aralık'ta Antalya, 7 Aralık'ta İzmir, 8 Aralık'ta Ankara ve 9 Aralık'ta Adana'daki üyelerimiz ve eşleri ile beraber paylaştı.

Şimdiye kadar yapılamamış bu zor organizasyonu yüzümüzün aklıyla tamamlamak, kurduğumuz yıldıramımızda tüm üyelerimizi kutlamak bizlere büyük bir haz ve gurur verdi.

Bu organizasyonda yönetiminize gerek karşılama, gerek ağırlama ve uğurlama olarak gösterilmiş olan büyük ilgi için tüm Anadolu istasyonlarında çalışan teknisyen arkadaşlarınıza teşekkür borç biliyorum.

Türkiye'de tüm çalışanlara yapılan baskıların arttığı, derneklerin ve sendikaların çok zor günler geçirdiği bir dönemde, gün geçtikçe büyüyen ve üyesiyle gittikçe bütünleşen Derneğimiz UTED, inanıyorum ki tüm toplum örgütlerine örnek teşkil etmektedir.

Bu başarıyı güldü sadece yönetiminizin başarısı olarak görmüyor, topluluğumuzun derneklerine olan güven ve sevgisinin bir teşkilatı olarak algııyorum.

DEĞERLİ ARKADAŞLARIM

1996 yılına girdiğimiz bu günlerde UTED, üyelerinin ekonomik sorunları dışındaki çalışmalarında büyük bir başarı sağlanmış ve sizleri ilgilendiren her konuda çalışmalar yapmış ve yapmaya devam edecektir. Ekonomik konulardaki başarısızlığımızın nedenleri sizlere 28 Ocak 1996'da yapacağımız genel kurul toplantımızda ve faaliyet raporumuzda tüm açıklığı ile anlatılacak ve sorunumuzun çözümü için önerilerimiz sizlere iletilecek ve görüşlerinize layımlanacaktır.

1996 yılına şimdiye kadar olmamış bir ekonomik bozuklukla karşıladığımız gerçeği, her tür



HOŞGELDİN 28. YIL

lu platformunda gerek işveren gerekse sendika yönetimlerince iletilmeye devam edilmektedir.

Sayın Genel Müdürümüz THY'nin personel giderlerinin %14 olduğunu aslında %20 olması gerektiğini belirterek, THY'nin 1995 sonu itibarıyla kur oranını ilk altı ayda olduğu gibi seyretilmesi durumunda YHK'ye elverişli bir teklif götürme isteğini bizzat söylemesi, 1997 yılındaki toplu iş sözleşmesi öncesi bir ücret iyileştirmesi sorumluluğuna gündeme getirecektir.

Aksi takdirde, THY'yi bu güne getiren personelin ekonomik boyutlardan kaynaklanan sorunları, her geçen gün büyümek zorunda olan Milli Hava Yolumuzu menfi olarak etkileyecek olması bizim kadar THY yönetimi tarafından da değerlendirilmesi gereken bir konu olmalıdır.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen 1996 yılının hepimize mutluluk ve başarı getirmesi dileği ile yeni yılınızı kutlar, sevgi ve saygılarını sunarım.

*Sefa MAN
BAŞKAN*

İçindekiler

Başyazı	3
Bizden Haberler	4-5
Muhteşem Gecelerimiz	6-9
Havacılık Haberleri	10-13
Gaz Kolları Pilotlara	
Hükmediyor	14-15
Airbusların Yeni Kardeşi	16-17
Kokpitlerde Pilot	
Rolünün Korunması	18-19
5. Yaşın Kutlu Olsun	
UTED Dergi	20-21
Gyroscope	22
Amsterdam Kazasından	
SonraYer Emniyeti	
Gündemde	23
Atatürk Düşünceleri	24-25
Bulutların Arasında	26
Folklor	27
Techinfo	28-29
Bilim ve Teknik	30
Dağarcık	31
Şiir	32
Güzel Sözler	33
Anlaşılmalı Yerler	34

20. OLAĞAN GENEL KURUL TOPLANTIMIZ YAPILIYOR

Derneğimiz'in 20. Olağan Genel Kurul Toplantısı 28.01.96 günü saat 10.00'dan itibaren Türk Hava Yolları Eğitim Başkanlığı Konferans Salonunda yapılacaktır.

Tüm üyelerimizin katılımını önemle rica ederiz.

UTED YÖNETİM KURULU

GÜN : 28.01.1996 Pazar
SAAT : 10.00
YER : Türk Hava Yolları Eğitim Başkanlığı Konferans Salonu

OCAK AYINDA EVLENMİŞ OLAN ÜYELERİMİZ

16.01.74	SELAHATTİN ÖR
19.01.64	ERTUĞRUL CEMBEKÇİ
22.01.77	YUNUS HAMRAK
24.01.73	LUTFA TEZCAN
26.01.81	DURDURAN PAHTUN
22.01.82	HÜSEYİN YILMAZ
02.01.77	HALİL YILDIZ
02.01.76	MUSTAFA KAFAMAN
13.01.74	FERİDAN TABAN
04.01.82	CEMALİ HAKAR
05.01.87	ABDULLAH GÖK
12.01.92	S. AYDIN DİCELİDOĞU
14.01.81	ERGÜN MUSTAFA YILMAZ
20.01.87	SAAT HAZAR
24.01.83	MEHMET TİS
22.01.84	MİHAET ÖNDER
28.01.80	MURSEL YURAN
27.01.91	İRFAN ÇELİKÇİ
26.01.82	MEHMET AKİF ERKUL
20.01.83	MEHMET TURCA
21.01.66	AHMET TOMRAK
04.01.78	MALİT DÜZBİLİR
05.01.87	NEZİH KASAP
07.01.92	KILAL REHMET ZUNÇAR
19.01.79	MUSA ÇALISKAN
04.01.88	HASAN HİKMET TÜRKMEN
10.01.76	BÜYÜKALAN ÇAYDAN
09.01.92	YILMAZ YAVUZ
01.01.81	REMİZ SİRİŞ

Arkadaşlarımızın Evlilik Yıldönümlerini
Kutlar, Mutlu Beraberliklerinin Devamını
Dileriz....

Follow-me Operatörü ALİ USLU'nun kaza geçirerek bacağını kopmasından sonra Teknik Müdürlük'te 144 milyon. Uçuş İşletme'de 48 milyon TL. yardım toplanarak eşi NAME USLU'ya teslim edilmiştir. Yardımların toplanmasında çaba gösteren arkadaşlara, Başpilot Sn. ZEKE OYMAN'a ve tüm yardımseverlere teşekkürler.

UTED YÖNETİM KURULU

OCAK AYINDA DOĞMUŞ OLAN ÜYELERİMİZ

10.01.97 SELAHATTİN DÜ
01.01.92 HÜMEİ CANATAR
12.01.94 BAYRAM ERDURAK
21.01.99 FARUK BUKYAK
30.01.97 ÇETİN ALPAKCAN
10.01.91 AHMET YILMAZ
13.01.80 HAKRİ GÜLSUNAR
15.01.50 HASAR VARLIK
26.01.83 DOĞAN ÇEREMİ YANDIĞI
01.01.52 FİRİT ÇANKAYDIN
28.01.83 SAMİ ÖZTÜRK
15.01.91 BAYRAHATTİN TÜRK KİŞİ
01.01.80 M. ZEKİ UÇAL
30.01.51 ZÜLTÜHAN ERKİMENT
02.01.86 YILMAZ KENANLI
18.01.54 ÖMER ALIYAN
03.01.35 ERDOĞAN YAVASOĞLU
18.01.84 İBRAHİM ULU
04.01.57 AZİM MUTLU
20.01.61 AHMET BAYRAKTAR
19.01.82 MUSTAFA ÖZ
01.01.82 MEHMET ERGİN
08.01.60 İBRAHİM YEŞİL
31.01.60 ABDULLAH ÇOK
03.01.62 AHMET AĞLAN
01.01.56 SERDAR BALABAN
29.01.08 RESUL KÖRBAŞ
05.01.59 ERDOĞAN ÖZVAR
20.01.62 DİKAN YILMAZ
14.01.60 HÜMEİ ORHAN YILMAZ
20.01.53 AYDIN YONDEM
01.01.57 AYLAKKAYA
20.01.51 A. İZZET YANÇIL
26.01.56 AYDIN KAVARI
10.01.69 ALPER FERZAN
01.01.50 MEHMET KAYA
10.01.51 MUSTAFA ERİN
06.01.87 İSMAIL URUÇ

26.01.62 TURCAN ÖZDOĞAN
01.01.64 ALI KARATAŞ
09.01.60 BALENT TIRAN
01.01.62 SAVAŞ ATÇIOĞLU
28.01.88 ÖSMAN TOĞAY
01.01.86 ÜMİT SİCEN
25.01.89 AHMET BAHAZİT
09.01.65 EDDİP ALIHAL
20.01.83 N. UĞUR MURKARA
02.01.51 MEHMET YILDIRIM
10.01.85 MEHMET NARİN
16.01.50 FERİH AFSAR
01.01.64 SELİM KONA
27.01.59 ATILLA BAHSENLİ
01.01.94 NERAT BARKIN
20.01.61 TARGUT HALTUN
03.01.91 ÖRMAN TAPINÇ
08.01.84 GAVEN ACAR
01.01.01 ERDÜY BÖKÜRT
12.01.88 ESRAİL ÖZÜNAL
16.01.67 CEMAL DOĞAN
29.01.60 MURİSİN YILMAZER
13.01.97 ATAHAH MERCAN
14.01.96 DEYİS MEHMET ÇALIMLI
20.01.01 SELA KAVRAP
13.01.81 NAMIK GÜRK
03.01.83 KENAN KALENDER
11.01.91 FEHİM AKTAŞ
20.01.59 METİN UNLU
01.01.62 SEYFİ DOĞAN
09.01.65 İSMAIL YALINIZ
13.01.64 MEHMET HAVUZ
01.01.12 NACİ ASARKAYA
25.01.71 ERDİNÇ OCAK
08.01.69 AHMET YAVAS
01.01.61 ADHAN CANSEVER
10.01.83 ERDİ ZORLU
01.01.67 CİHAZ ÇELİK

Arkadaşlarımızın Doğum Günlerini Kutlarız...

Üyelerimizden **SALİM OKÇU**'nın 13.11.1995 günü bir oğlu olmuştur. Minik Okçu'ya dünyamıza hoş geldin der, uzun ömürler dileriz.

Üyelerimizden **ERDAL SUNA** 23.11.1995 günü **DEMET** ile evlenmiştir. Yeni evlileri kutlar, ümür boyu mutluluklar dileriz.

Üyelerimizden **ERKAN YETİŞ**'in babası ameliyat olmuştur. Kendilerine geçmiş olsun der, acil şifalar dileriz.

Üyelerimizden **H. SAHİN DİLEK** trafik kazası geçirmiştir. Kendisine geçmiş olsun der, acil şifalar dileriz.

Üyelerimizden **İRFAN ÇELİKKOL**'un babası vefat etmiştir. Allah'tan lanetlerden rahmet yakınlarına başsağlığı dileriz.

Üyelerimizden **FAHRETTİN KORKUT**'nu babası 09.11.1995 tarihinde vefat etmiştir. Merhuma Allah'tan rahmet yakınlarına başsağlığı dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

Muhteşem

EVET! Gecenin muhteşem olursa başka nasıl bir başlık olabilir di ki bu yazıya...

Dilişen odacak olursanız, geçen yılki gecemize ilgili yazının başlığı da "muhteşem gecemiz" idi.

Çerçevesinde UTED üyelerine yalın bir kutlama gecesi düzenlenmek çok kolay bir iş olması gerek.

Hasan da amik karımıyla, "kollektif" "genel" "seçilmiş" "özgün"...

Gecenin anılarını hepimiz yaşıyoruz. Demeyiz ki kurtuluş yıldırım... İş anılarında, yerlerinin daimi olduğu köşelere yazılmış tizlik ve üye kayıtları, formaları, fotoğrafları, dalgaların altında anlaşılarak, demeyiz ki sabırla inatla bu günleri getirmeye çalışan arkadaşlarımız... Ve bugün aldığımız posta, purl purl bir dergi ve her türlü çağdaş konfora sahip dernek lokalimiz... Az yel alınması. Bu günleri yansıtmak için ve üyelerimizin aklı ve fedakarlığı, yarınlar için göstermiş oldukları örnek dayanışma sonucu gelindi. Ve bugün, artık sadece şirketimiz THY bünyesinde değil, diğer havayollarında da uçan bir kitleyi kucaklayan demeyiz ki, kısıtlı ölçülerin dışına çıkan çıkmış, uluslararası ilişkilerimiz, üyelerinin her türlü mesleki sorunlarına çözüm üretmek için aynı zamanda sosyal bir kültür zenginliğine de bürünmüştür.

Böylece, bir cemeğin üyesi de, bir oluşturma ayazı bir gece kullandığı çözümler ve sermişler.

Bu yılki kez diğer illerimizdeki arkadaşlarımız da Ankara, İzmir, Adana ve Antalya'da çeşitli kutlamalar yapılmıştır.

Bu gecelerin bir diğer özelliği de, demeyiz ki kuruluş tarihine rastgele bir biçimde yaygın yaşamına başlayan UTED Dergimizin de yitirilmesini kutlayacak olmanız.

Büyük bir özeni ve emelle hazırlanan dergimiz, her geçen gün içeriği zenginleşen, ciddi, güvenilir bir meslek ve



sadık çayın olma yolunda oldukça iyi bir yel karetnis de vardır. Bu nedenle, dergimizde ne denli eğlenmek, gülmek, eğlenmek zorunlu...

Bu yılki kutlamaların, kusursuz bir organizasyon eseri olduğu, daha Güney Restorasyonu girişle hissediliyordu. Kapıda güler yüze ve ilgili karşılanış, yalınca siz farkında bile olmadan takılan UTED kartları, ve sonunda hep bildik simalar, hep aynı eğlenceli, davayı çözümün güler yüze destan... İnsanlar içi avarajla doluyordu. Ve heraya oturma çağımızı araştırırken, UTED görevleri, çözümler için ayırmış yerimize ulaştırıyordu. Yarıya oturma olmaz, iyi bir gece geçirdiğinizden emin oluyorsunuz. Masaların masaya yapılan dost selamların ve... Ex servise kalırsanız kadehlerle buluşma, boşlukta gezmeye isadınlar ahliyecekti.

Gecenin bir başka güzel yanı da, UTED üyelerini bu an-



Gecemiz!...



aralı gecesinde yıldız birakmayan gözetilebilir ve konus larına o duan. Gecemize rank katarak bizleri anırladınlar.

Görnek Başarılarımız **Sefa İnan** - gelecekteki bir hayalimizden sonra, heranın keyfi yutun, yutun, yutunmaya başladık.

"Altın Kızlar" ile bir ayın programı. Muazzaz Er sayon, inisiyative geçince, mazeretle bu hareketin bir rana, bir başarıya berrak.

Kuruluş, mükemmel servise, mükemmel kervan, mükemmel hizmetin çoğulu güzeliyor. Bu arada, mükemmel hizmetin 20. yılına doluyor. Hizmetinize veriler, anı pulatların değiniminde bu başka layihli diğer önemli adı. Kelay dedi ki, 20. y. Hizmet vermek, iyi hizmet, son-zevce gecem anılarla "rank tekniğiyle" gibi sonunluğa, oğru bu günkü, yitmadan, sarımadaki inanca devam etmek.

Pisaket töreninde arkadaşlarımızın gözleri parlıyor, gö-
rekleri artıyordu.

Bu duygulu anıdan, bir anda gençlerimizin çağılmaz sa-
nağı olan Nükhet Duru'nun programına geçiliyordu...
Bütün ihtiyacı ile Nükhet Duru sahne alıyordu. Gecenin en
anlaşılabilir, en duygusal bölümüne geçiliyordu. Yaşadın keşif
ve coşkunun çocuklarındaydık artık. Salonun her yerinde
bir coşku, bir sevinç vardı. Nükhet Duru üyelerimizle kay-
naşmış... Yeni-eski bir çok şarkıyla herkesi büyüleyen,
bir kez daha büyük sanatçı olduğunu kanıtladı. Bütün bil-
mez enerjisiyle gecenizdeki coşmayı dengeye geçirdi.

Gecenin ilerleyen saatlerinde, artık bu güzel gecenin
son halsesi gerektiği anlaşılıyordu.

Bir kez daha "muhteşem bir gece" yaşanmıştı işte,
UTED bir yarı daha adım atarken, biraz daha büyümüşü
ve güçlenmişti.

Bir dahai gece, daha coşkuyla bir kutlama tatik ve öz-
lemiyiz, bir 5 Aralık geesi, daha sona eriyordu...



ANKARA 08.12.1995, Altinnal Restaurant



ATATÜRK HAVALİMANI'NA MEGA TERMİNAL

Atatürk Havalimanı'nın yıla 20 milyon yolcuyla hizmet vermesi planlanan yeni "Dışhatlar Terminali" ihalesi için 7 firmanın teklif verdiği bildirildi.

Ulaştırma Bakanı Oğuz Tezmen, Atatürk Havalimanı'nda uçak ve yolcu sıkışıklığına kalıcı çözüm getirecek olan Dışhatlar Terminali'nin, yapı-şlet-dewret modelinde uluslararası teklif ihaleye çıkarıldığını bildirdi. Tezmen, ihale için 25 firmanın teklif şartnamesi satın aldığı ve 7 firmanın 30 Kasım'da ihale tekliflerini teslim eteceğini belirtti.



sürecide, Amerikan sermayeli ilk firmanın yaptığı görüşmelerin, 35

BOEING'İN AIRBUS'A KARŞI BÜYÜK ZAFERİ

Boeing firmasının Singapur Hava yolları ile 12,7 milyar dolarlık sözleşme yapmasının, Airbus firması ile olan özel mabette öne geçmesini sağladığı bildiriliyor. Gelmiş geçmiş en büyük yolcu uçağı satış sözleşmesi olduğu belirtilen sözleşmeye göre, Singapur Hava yolları Boeing firmasından 77 adet 777-200 tipi yolcu uçağı satın alarak, Ayrıca Singapur Hava yolları gibi saygın bir firmadan, 300 kişilik bu modeli seçmesinin, diğer Asyalı hava yolları firmalarını da etkileyeceğini belirtiyor. Singapur Hava yollarının geçen yıl yaptığı gibi, siparişin ilk firma arasında paylaşım yaparak tek başına Boeing'i seçmesinin ise sürpriz olduğu bildiriliyor.

Airbus firmasının Singapur yeniliğiyle biriken büyük yara aldığı ve iddia yon model A330'un gelecekteki başarısının da tehlikeye düştüğü belirtiliyor. Bu yıl içerisinde Airbus, Boeing'in 251 adet uçak siparişine karşılık Airbus sadece 83 sipariş aldı. Boeing yetkilileri Asyalı Hava yolları firmalarının, 2004 yılında dünya genelindeki hava taşımacılığının %75'ini ele geçireceklerini tahmin ettiklerini bildiriyorlar. Bu durumun da geçen yıl toplam 21,92 milyar dolar



BOEING ve McDONNELL DOUGLAS BİRLEŞİYOR

ABD'nin havacılık alanında iki büyük dev grubu, Boeing ve McDonnell Douglas firmalarının birleşme konusundaki görüşmelerde bulundukları öne

miyar dolar tutarındaki birleşmeyle sonuçlanabileceği bildiriliyor. Boeing ve McDonnell Douglas'ın birleşmeleri halinde ortaya çıkacak dev havacılık kuruluşu, ticari ve askeri alanda uçak üretiminden uzay sistemlerine kadar geniş alanlarda faaliyet gösterecek.

İlk satış gerçekleştirilmesini, daha da büyümesine neden olacağı tahmin ediliyor.

DÜNYANIN EN BÜYÜK HAVAALANI

Yedi yıllık inşaat süreci sonunda kapılarını açan Japonya'daki dünyanın en büyük havaalanı, yığınak bir adanın üzerine inşa edildi. Kansai Havaalanı'nın bir adı da Kōsai. Osaka Körfezi'nde beş kilometre açığa olmasına rağmen, havaalanına otomobille, trenle, yarı yapılmış köprülerle ulaşılabilir. Köprü yalnız Osaka'ya değil, önemli bazı kentleri de alana bağlıyor. Günde 24 saat çalışan ve 38 bin kişiye iş olanağı veren dev havaalanının yer aldığı deniz tahmini çok yumsaktı. Boya bir zemine yığılan büyük yük nedeniyle ortaya çıkacak oturmayı önlemek için, deniz dibi zemini jeolojik önlemlerle güçlendirildi. Alanın boyu yaklaşık dört kilometre. Alanın 300 bin metrekareyi aşkın bölümü, Japonların ovung kaynağı oldu.

de kargo servisleri yapıldığını, Bangkok, Singapur ve Tokyo'ya İstanbul üzerinden seferler düzenlendiği belirtiliyor.

HAVA DA, KARADA İKRAMI

THY seferlerinde ikram servisi üstlenen şirketin USAŞ olduğunu bilmeyen kalmasın: Herhalde. Çünkü USAŞ'ın 1958 yılında THY tarafından kurulduğuna da biliyor musunuz? 1958'den bu yana çok gelişen THY ile birlikte USAŞ da gelişti ve özelleştirme programına dahil edilerek, SİAS'a satıldı. 1994'te de Swissair ile bağlı olan *Gat Gourmet International* tarafından satın alındı. Türkiye'de doğup büyüyen USAŞ bugün 20'den fazla ülkede hizmet veriyor.

Bulunan ve gün geçtikçe büyüyen Havaş'ın Genel Müdürü Murat Öztürk, "Şirketimiz dünya standartlarında tıbbi ve kusursuz hizmet vermeye gücümüzü taşıyor" dedi. Havaş personeli, önceki gün ilk kez çalışmaya başlaçları Swissair ve Avusturya Hava yolları şirketlerinin yollarına özel ambelajlı Türk lokumu ve uçak mürettebatına hıner demet çiçek verdi.

ONUR AIR A321 ALIYOR

Onur Air, Airbus'tan, 1 adet A321 tipi yolcu uçağı alarak Airbus'tan yapılan en büyük açıklamada, A321 tipi uçağı alacağını 1996 ortasında teslim alacağını duyurdu. Toplam 220 bin edileceği kaydedildi. Onur Air, 1996 ortasında teslim alacağı A321 tipi uçağı, Balıkesir, Antalya, İzmir, İstanbul, Ankara, Etiler, Türkiye arasındaki seferlerde kullanacağını belirtti. Airbus'tan 5 adet A320 tipi yolcu uçağı kiralaayan Onur Air, ayrıca 2 adet A321 tipi uçağı kiralamayı planladığı kaydedildi.

TELE TIP

Uçak yolculukları sırasında yaşanan acil durumlarda, ilk yardım servisi bazen yeterli olmayabiliyor. British Airways, bu ihtiyarı gidermek için yeni bir uygulamayı devreye soktu. "Tele-tip" adı verilen bir sistem aracılığıyla yerdeki bir doktorla bağlantı kuruluyor. Sisteme bağlı telefonlar yerdeki doktor hastalarıyla görüşüyor. Doktor hastalarıyla görüşüyor. Sistemde ilgili telefonlar yerdeki doktor hastalarıyla görüşüyor. Sistemde ilgili telefonlar yerdeki doktor hastalarıyla görüşüyor. Sistemde ilgili telefonlar yerdeki doktor hastalarıyla görüşüyor.

THY'DEN HELİKOPTER SEFERLERİ

THY önümüzdeki yazın sezonunda tarihi ve turistik yerlere helikopterle



HAVA KARGO İKİYE KATLANDI

İngiltere-Türkiye arasındaki hava kargosunun, geçen yıla oranla ikiye katlandığı ifade edildi. Türkiye'ye, İngiltere'den yapılan ithalata karşılık, ihracat açığını kapatmak için Türkiye'den İngiltere'ye taze çiçek, sebze ve meyve gönderildiğine dikkat çekiliyor. Her gün biraz daha büyüyor. Her gün biraz daha büyüyor. Her gün biraz daha büyüyor.

HAVAŞ'TAN BÜYÜK ATILIM

Ağustos ayındaki grevlerle elindeki şirketleri rakibi Çoluk'a kapıyan Havaş Yer Hizmetleri A.Ş., uçak şirketlerini tek tek kendi bünyesine geçiyor. Çoluk ile kuruluşunları her geçen Swissair ve Avusturya Hava yolları da, şirketlerini değiştirerek Havaş'ı seçti. Halen içinde 163 uçak şirketi

THY'NİN İLK KADIN PİLOTU

THY, 63 yıllık tarihinde ilk kez, bir kadın pilotu uçucu kadrosuna aldı. Genel Müdürü Atilla Çelebi tarafından basına tanıtılan pilot Emel Arman, İngiltere'deki eğitimini tamamıladıktan sonra, gökyüzünde dev uçakları kullanacak. Genel Müdür Atilla Çelebi, Emel Arman'ı tanıtırken çok duygulandığını belirterek, "Ülkemizde kadınlarımızı çok önemli bir yerlerde olduğunu biliyoruz. Bu yüzden her meslek dalında kadınlarımızı görmekten çok gurur duyuyoruz. Kızımız Emel Arman da bunlardan birisi" dedi.



yolcu taşıyarak, Genel Müdür Yardımcımız Bülent Tayman, bu özelliği kullandığını söyleyerek, "Bizim seyahatlerimize Marmaris, Kaş, Fethiye, Kuşadası gibi turistik yerleri özellikle merkezde helikopterle yolcu taşıma hizmeti vereceğimizi söyledi. Tayman, şehirlerin turistik yerleşim yerlerini en yakın havalalan从此dan gerçekleştireceğini söyledi.

UÇAKTA 21. YÜZYIL KONFORU

Air France'in yeni hizmet paketi daha havalilerinde başlıyor. Telefonla ya da bagajınız yoksa otomatik makinelere soru soru's check-in kolaylığı ve bagajınızın özel bir ambalajla sarılarak korunması bunlardan bir kaç... "space 110" hizmetinde uçarken, yemek saatinizi ve monitörde kendiniz ayarlayabiliyor, özel videonuzdan film izleyip koltuk kenarına takılan uydu-telefondan dünyanın her yerini izleyebilirsiniz. Daha bir uçuşun sonuna geldi bekleyen süpürge işi, kendinize gelmeniz için başucunuza hoş kokulu su spreyi, ayna ve havlu takımı.



Airbus uçak firması, Amerikan Boeing şirketi ile rekabet edebilmek amacıyla yeni bir yolcu uçağı modeli geliştirmeye çalışıyor. Yönlendirildi. Airbus Konsorsiyumu tarafından yapılan açıklamada, Boeing 777 tipi yolcu uçağı ile rekabet edebilmek için uzun menzilli ve güçlü motorlu A330-200 tip uçağın

HAVADA REKABEBET KIZIŞTI

geliştirileceğini bildirdi. Açıklamada, 1998 ilkbaharında hizmete girmesi beklenen geniş gövdeli



uçağın geliştirilmesi için, 450 milyon dolar harcamada bulunulması planlanıyor. Kayıtlıdır. A330-200 tipi yolcu

uçağının 256 yolcu taşıyacağı ve ikmal yaomadan 6400 deniz mili uçağı bulundu.

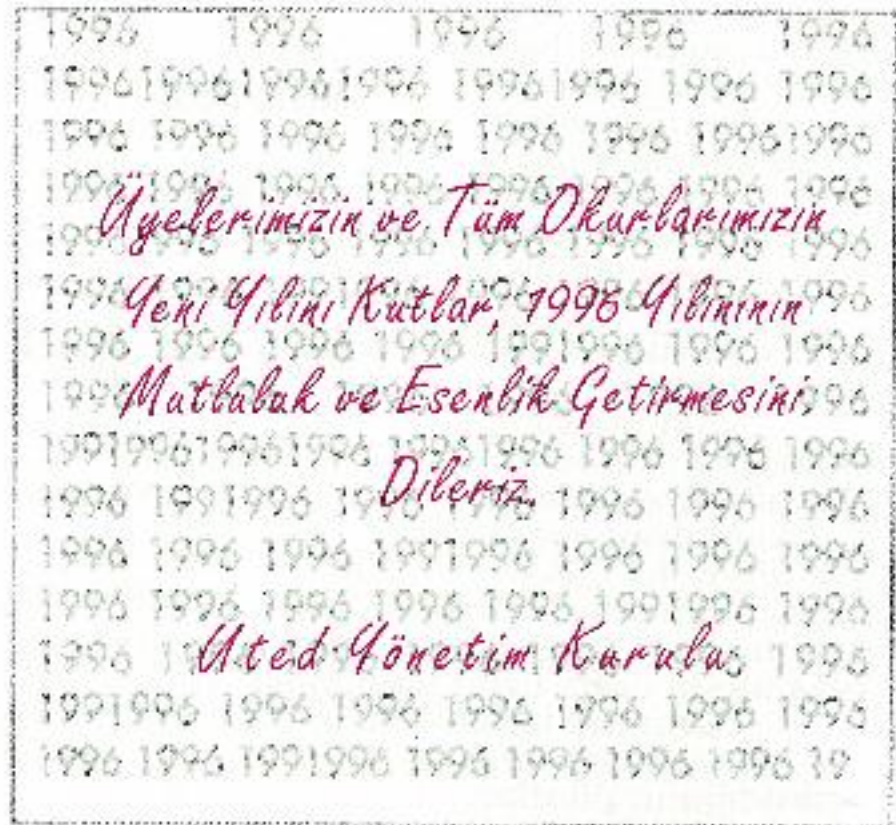
Airbus'un son üretimi olan A330 tipi yolcu uçağı geçen yılın son günlerinde hizmete girmişti. A330'lar 335 yolcu taşıyor ve 4500 deniz mili uçuyor.

UÇUŞ HEYECANI UNUTKAN YAPIYOR

Uçakla seyahat edenlerin yaşadıkları heyecan unutkanlığa yol açıyor. Yetkililerden alınan bilgilere göre geçen yıl 1629 mülkeli esya uçaklarda yolcular tarafından unutuldu. Unutulan eşyalardan sadece 130 adedi, unutkan yolcuların aramaları neticesinde sahiplerine iade edildi. Unutulan eşyaların büyük bir bölümü Merkezi Kayıp Eşya depolarına mütafaza altına alınarak sahiplerinin çıkacağı günü bekliyorlar. Unutulan eşyalardan yiterek mandeleri imha edilince, pasaportlar Havalimanı Pasaport Amirliğine, nüfus ruhdan ve diğer kimlik belgeleri ise "gilinir tesbi" edilen adna ne gönce iliyor.

DEMİR ve DENİZYOLU YOLCULUĞU AZALIRKEN HAVAYOLU ARTIYOR

Devlet İstatistik Enstitüsü verilerine göre 1990 yılında 139 milyon yolcu taşıyan trenler 1994 yılında 20 milyon yolcu kaybına uğrayarak yalnızca 119 milyon yolcu taşıdı. Aynı dönemde 1 milyon 151 bin olan denizyolu ile yolculuk sayısı 1994 yılında 577 bine düştü. Deniz ve denizyolu ile yolculukta görülen bu gerilemeye karşılık havayolu ile yolculuk 1990 yılında 6 milyon 348 binden 1994 yılında 8 milyon 754 bine çıktı.



THY PERSONELİ DİKKATİNE DUYURU

Derneğimiz İhlas Sigorta ile tüm THY personelini kapsayan bir anlaşma yaparak kasko, trafik ve sağlık sigorta işlemlerinde büyük bir indirim sağlanmış ve hiç bir sigorta şirketinde ek prim ödemeden teminat altına alınmazın ar ve halk hasekati (zerör) gibi durumları ek primi ödemeksizin teminat kapsamı içine alarak hem az prim, hemde kapsamlı bir sigortacılığı sizlerin hizmetine sunmuş bulunmaktadır.

İlgilenen THY personelinizi derneğimiz sekreterliğinden bilgi alınları rica olunur.

UTED YÖNETİM KURULU

Sevgili Utad'liler
ANTALYA'da bir ev sahibi olmak istermisiniz?

Bir **MAAŞLA Mİ?** derizayın.

Bizi arayın görüşelim.
MAVİGÖK ARSA YAPI KOOPERATİFİ
Tel: 0(242) 330 32 31, 321 28 98, 344 75 08

Başkan
İcris YETİŞ
Kurucu Üyeler
Bayram BİRİNCİ, Halis DİNÇİL, Bülent APAYDIN, Nevzat BAŞ,
Harun KALLI, İsmail ÖSTÜN

Havacılığın korkulu rüyalarından biri olarak resmen tanımlanan alçak irtifa "wind-shear"lerinin ve uçağı çevreleyen hava kütlelerinin uçağı değişik oyunlar oynadığını her hava yolu pilotu iyi bilmektedir. Genel bir kural olarak uçağın kanatlarına binen yükün daha yüksek olması halinde kullanımının daha iyi olmasına karşın, wind-shear ortamında daha uzun kalınması durumunda hava hızı limitlerinin dışına çıktığının pilotlar tarafından gözlenmesi nedeniyle, "wind-shear" türbin motorlu uçak pilotları için özel bir endişe kaynağı olmaya devam etmektedir.

Ağır uçakların motorlarının hareket halinde havanın üzerinde çalıştığı yeryüzüne nazaran daha fazla olması nedeniyle, kendini saran hava kütlesi içinde hız değişikliğini ayarlaması, hızlı olma gereğiyle kıyasla daha uzun zaman almaktadır. Yaklaşımın başlangıcı ile yeryüzeyi arasında "wind-shear" ile karşılaşılması durumunda, yaklaşma hızı arttırılarak ilk tedbir alınır ve yaklaşmanın son safhasında, almanın tedbirin azalmasına müsaade etmek alışkanlık olarak benimsenmiştir.

Bununla beraber DC-10 mürettebatının öğrendiği gibi, bu öğrenim de kendi gizli tuzağı vardır. İkinci pilot alar uçuş koşullarında 5400 feet'lik bir meydana 200 feet tavan 3/4 mil görüşle ILS category I yaklaşması yapılmaktadır. Uçuş ekibi, rapor edilen wind-shear'ın bilincinde olarak yaklaşma hızını 154 knot,

GAZ KOLLARI PİLOTLARA HÜKMEDİYOR

Kaptan Pilot Nuri SAKARYA
THY Uçuş Emn. Kontrol Pilotu

piste giriş hızını 149 knot ve maksimum 50° verine 35°'lik flap kullanmaya karar verip briefing tamamlandı.

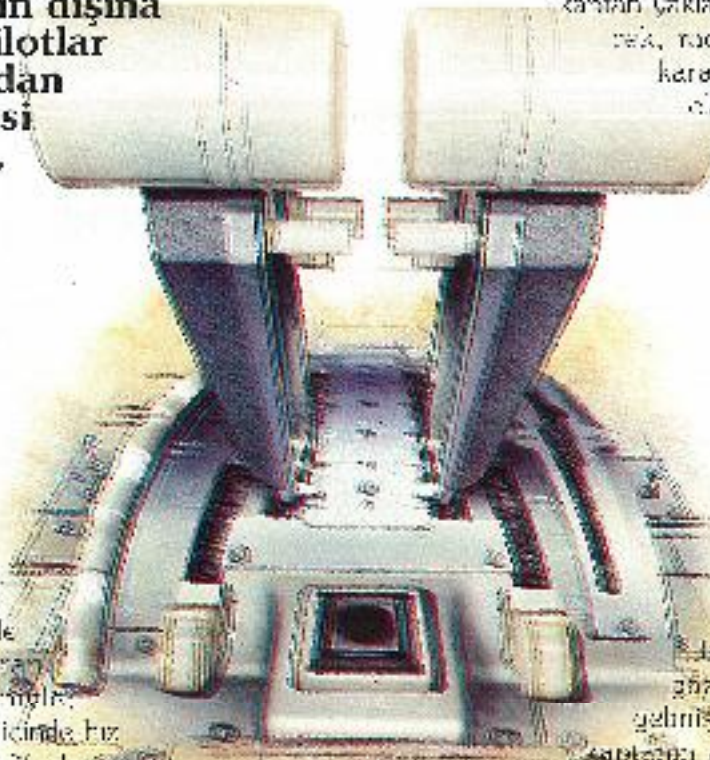
Yaklaşmanın başında hava durumu category 1 minimumlarının altında: görüşün 1/2 mile düşmesi üzerine category 2 yaklaşma yetkisine sahip kaptan yaklaşmayı yapacağını belirterek, radar altimetresi üzerinde karar yüksekliğini 115 feet olarak yarıdan ayarlar. Kısa süre sonra RVR'ın yükselmesi üzerine kaptan, yaklaşma yapma sorumluluğunu tekrar ikinci pilota devreder.

Kaptan wind-shear'ı düşünerek olarak, gaz kolları otomatik olarak olacak şekilde, hızı 168 knot'a ayarlar.

Bu uçağı geçmişte kayıtlarında olduğu gibi, şimdi yine yaklaşma sırasında otomatik hız kolu arzısı meydana gelmiş ancak yaklaşma hızı, kaptanı ayarladığı yüksek target hızında olmaksızın herhangi bir tekat

lavasına gerek kalmadan yaklaşma devam etmekteydi. Yine de yaklaşmanın başlangıcında yaklaşık 30 knot'lık pist üzerinde ise 2 knot'lık bulan arka rüzgar bilâşkosine rağmen yaklaşma sakin ve olaysızdı. Kaptan pist çevresini yaklaşık 300 feet'le gördü ve ikinci pilota hızı yüksek olduğunu ilâz etti. Gerçekte sürat, gaz kollarının kendiliğinden kontrol etmesi gereken sürat; yerden 150 ft. yükseklikte 40 knot üstünde, TAS 208 knot ve target süratini 54 knot üstünde, yaklaşık planlanan piste giriş hızının 60 knot üzerinde idi.

Kaptan, gas geçmeyi düşünmekle birlikte, değişken





tesbit edildi.

Kurulu pilotların, otomatik aletlerin arızalanmaları durumunda tutumlarına ve tepki göstermede yavaş kaldıklarını ortaya koyan diğer birçok kaza hakkındaki incelemeleri örnek olarak gösterdi. İlk tutumlanmadaki yavaşlık, insanların otomatik aletleri izlemeyin yeknesak ve erken bulmalarından, uzun süre bu olaya katlanamayılarından kaynaklanan **dikkat dağınıklığından** meydana gelmektedir. Örneğin, otomatik pilotlu uçan büyük jetlerde önceden planlanan tırmanış oranını sürdürmeye gayret edip sürati inişe döndürürken, uçağın sallaşma sokakları veya pilotların en son anda dikkat edip istisnalar geldiği veya uçağın altından kaçıp gittiği birçok olay mevcuttur.

Harta mürettebat arızayı tanımlasa bile tepki göstermede, inançsızlık ve kuşkuyla kaynaklanan bir geçişe yine de söz konusu. Güven ile ilgili olarak sorunun üstesinden gelmek, belirli bir süre alır.

Diğer taraftan, mürettebat tarafından bazı standart ya da firma usulleri ve call-out'lar kullanılmış olsa, bu kaza önlenbilirdi. Örneğin, 500 feet'in altında IAS'ın istenilen değerlerde olmadığı durumda, uçmayan pilot, "sürat artır" yazısını yazması gerektiği halde yapmadı. Arızanın Kurulu, resmi açıklamalarda yer almasına rağmen, kaptaın yaptığı call-out'da "sürat fazla" ifadesi yerine "çok knot fazla" olduğunu belirtmesinin daha uygun düşeceğini belirtmişlerdir.

Genel olarak yaklaşma esnasındaki kopit kayıtları incelendiğinde, süratin gerekenden %30 daha fazla olduğu, süratin kalitesiyle orantılı olarak kinetik enerjinin ise olması gerekenden %70 üzerine çıktığı hususuna dikkat çekilmektedir. Genişte ise, herhangi birinin sürat saatine baktığında anlayabileceği gibi, uçak karar yükseliğine yaklaştığı zamanda kaptanın sürati azaltırdı. Bu kararın amacı ise pilotların ilk önce uygun olmayan 168 knotluk sürati seçmeleriydi. **Bir yaklaşma esnasında wind shear ile karşılaşmanızda azalan baş rüzgarı veya artan arka rüzgar olayı yaşıyorsanız, sadece sürati arttırmak zorunda kalırsınız.** Bu yaptırım olaydaki ise azalan arka rüzgar durumudur.

Hızlıca rüzgar koşullarında, rüzgarın istikamet ve şiddetinin tahmin edilemediği durumlar ile rüzgarın arttıkça belirli bir şiddet ve yönde esip, yerde sakin olduğu wind-shear olayı arasında önemli bir farklık vardır. Uçağın herhangi bir şekilde yerde teması olmamasına rağmen yer zeminine çarpıp dönen hava kütlelerinin yoğunluğu ve rüzgarındaki kanı süratli değişimler, uçağın yerde temas ettiği hissiyatı verir.

Fatih March 94

hava koşulları ve ikinci pilotun uçağı indirip pist üstünde durdurabileceği düşüncesiyle missed-approach uygulamaktan vazgeçti. DC-10 tekerlek koymadan palpede giderek pistin 4.700 feet'lik bölümünü geçti. Bu noktada uçağın hız olması gerekenden 36 knot daha fazla, yani zemin ıslak, hatta pistin kalan 3.700 feet'lik kısmı ideal koşullarda bile durulmayacak kadar ıslak idi. Fakat, uçak tekerlek koştuktan sonra pistin kalan mesafesini gösteren pist ışazelerinin bulunmaması, sislin görüşü kısıtlayarak pistin kalan mesafesini tehlinde zorluk yaratması gibi olasılıklara rağmen, pilotların toplam 39.000 saatlık uçuşlarının geçirdiği güven onları yanlış sürüklemişti. İkinci pilot arızadan sonra, azami fren kullanmadığı gibi emergency durumlarda kullanılmıyolan normal durumlarda kullanıldığında bütün tekerleklerin yentten kalkmasız neden olan ortadaki motorda tam reverse de kullanılmamıştı. Uçak pistten çıkıp başa yaklaşma ışıkları arasına kendine güçlüklerle yer açarak derin olmayan su birikintisinde durmuştu. Tek ciddi hasar uçak gövdesinin meydana gelmiştir.

NTSB, pilotların aşırı sürat yeteneği ilgili göstermelerini, kazanın ana nedeni olarak belirtmiştir. Kurulu, görünürde umursamazlığın ötesinde, gerekli dikkatmenlere sahip insanların, yükseltilmeleji ürünü olma ile beraber aslı kusursuzluğa erişimemiş, otomatik cihazları sürekli biçimde izlemeye zorlandıklarını

AIRBUSLARIN YENİ KARDEŞİ

Yılmaz ÜLGER
Kaptan Pilot

Airbusların en yeni kardeşi olan A 319 tipi ile Ae-
rospaniele uçak sanayisi tek koridorlu dar gövdeli
uçak ailesini noktaladı. Ağustos'ta kızakları indirilip kat-
lanılan Airbus 319 uçağı ile uçuşunu da Eylül ayında
yapıtı. İki sınıflı dizaynı 8 first class, 116 economy sek-
linde olup 124 koltukludur.

Sadece economy class olunca da 134 veya 148 kol-
tuk kapasitesinde olabilmektedir. Dar gövdeli havayolu
uçak pazarında Amerikan yapımı Boeing 737 ve Mc
Donnell MD-95 uçaklarına karşı, Airbus'un sürdürdüğü
pazar savaşının daha da şiddetleneceği seziliyor. Hâlen
bu pazarın %30'unu ele geçirmiş bulunan Airbus pazar
payının %50'lerine ulaşacağını ifade etmektedir. Bu
yeni üretiminden 81 sipariş almış olan Airbus dar göv-
deli uçak ailesinden bugüne kadar toplam 904 uçak
satmıştır. Bunların 666 tanesi 150 koltuk kapasiteli A-
320, 157 tanesi ise 186 koltuklu A-321 uçağıdır. A-
319 uçağı yakıt sarfıyatı yönünden benzerleri ile mukai-
yese ediliğinde, koltuk başına yakıt sarfıyatı Boeing
737 300'den %8 daha ekonomiktir. Gerek yakıt sarfı-
yatı gerekse kabın ölçüleri yönünden A-319 benzerleri
içinde en hızlıdır. Ayrıca koltuk dizaynı ve kullanan tek-
niği yönünden 508 oranında birbirlerinin aynısı olan A-



310, A-320 ve A-321 uçaklarında pilotlar bir tiparı de-
ğerine geçerken simülâtör eğitimine gerek duyulma-
maktadı. Sadece 4 saatlik bir yer eğitimi ile pilotlar
uçak için kalifiye olabilmektedirler. A 319 uçaklarının
etiket fiyatı 39 milyon dolardır. A 320'ler 47 milyon
dolardır, A-321'ler de 54 milyon dolara düşer bulmakta-
dır.

Airbus uçak serayısının iki koridorlu geniş gövdeli
uçaklarının en küçüğü iki otuz kişilik iki motorlu A 310
uçağı en büyüğü ise 298 koltuklu dört motorlu A 340

uçağıdır. 350 yolcu kapasiteli ve
menzili 8000Nm olan yeni bir
A-340 modeli ise 1997 yılında
servise sokulacaktır. 2000'li yıllar
için planlanan gelişim çalışmaları-
nda 600 koltuk kapasiteli A-
3XX tipi üzerinde yoğunlaşılma-
tır. İleride döviz tahminler ve bö-
rün göstergeler 2000'li yıllarda
kaygıların süpersonik hava taşıy-
cılar üzerinde olacağını göster-
mektedir. Amerika'da devletlerin
2001 yılı için NASA'da yürütül-
mekte olan yüksek sürat araştı-
rma programına başlanılmış bir
bütçeliğe 2 milyar dolar destek
vermesi bu talimatları doğru-
lanmaktadır. USA Federal Sivil



AUTOMATED KOKPİTLERDE PİLOT ROLÜNÜN KORUNMASI

Kaptan Akın DİLER
THY Uçuş ve Yer Emniyet Başkanı



Modern ve yüksek derecede automated uçaklar son on yıldır serviste olup, bu büyük gelişimde automated kokpit sistemleri pilotları bazı güçlüklerle yüz yüze bırakmıştır. Bir seri olay ve çeşitli ölümleli kazalar bazı yanlışlıkların olduğunu göstermektedir.

Automated kokpit sistemleri gerçekten çok karışıktır ve tecrübeli pilotlara dahi sürprizler hazırlamaktadır. Uçak tasarımcıları, kullanıcı çevreleri dinler görünmektedirler. Uçak yapımcıları da mevcut durumun geliştirilmesi için uğraşmaktadırlar.

Son yıllarda hava yolları, kokpit resource management teknikleri ile başarılı olarak eğitimci ve ekpler arasında iletişim kurmasına çalışmıştır. Şimdi aynı eğitimin kompü.örlere verilmesi için belere ihtiyaç vardır? Çünkü kompü.örler kendi haklarını koruyan kumandalar haline gelmişlerdir. Uçak tasarımcıları, pilotun kompüter kullanmasından sonra, kompüterin ne yapacağını pilota iletmesinden mutlaka emin olmalıdır. Design organizasyonunda tez değişik mode'ların minimuma indirilmesi ve otomatik mode değişikliklerinin kritik zamanlarda pilotları müşkül durumda bırakmaması

düşünülmelidir.

Glass kokpitlerde sık sık değişik display'lere bakarak durum değeriştirilmektedir. İhtiyaç nedir? Örneğin, vertical navigation hareket eden map ile birleşirse, bu glass kokpit için kabul edilebilir bir özellik olabilir. Ayrıca mode ikazları birleştirilerek kokpit rahatsızlığı önlenmiş olabilir.

Mode karmaşası uzun yıllardan beri problemi olmakta ve pek çok olay zaza raporlarında yer almaktadır. Düzeltici işlemler zamanında yapılmazsa, olaylar kazaları, önemli bir habercisi olacaktır. Olay raporları mümkün olan bütün kaynaklardan toplanmalı ve ilgili her yere yayılmalıdır. Airbus Industrie, olay raporlarını bütün işleticilerden toplamayı planlamaktadır. NASA'nın Aviation Safety Reporting System'i (ASRS) ve British Confidential Human Factors Incident Reporting programı bilgi için değerli kaynaklardır. Bu bilgiler karmasanın önlenmesine yardım etmektedir.

Ekonomistler automated kokpitlerde genelde 3 kişilik ekibi ile kopye düşmüşlerdir. Fakat, şimdi de kompüterler bazı durumlarda kontrol otoritesini üzerlerine almışlardır. Yakın bir gelecekte Air Traffic Management sistem güçlü kompüterlere



sağlanacaktır. Bu da, havalimanı hareket merkez kompütöründen, uçak kompütörüne, ATC kompütöründen daha yüksek irtifa ihtiyacını istemesini bildirilecektir.

Bazı kompüter uzmanları microchip hızı yapmaz düşünceyi ile otomasyon hakkında artan şüpheleri gözardı etmektedirler. Micro yöntemler kokpiti anormallik benzeri süsleme steviri. Kompütör teknolojisine aşırı güven azaltılarak pilotların stand-by durumunu saygılarına kullanılmadığından emin

olunmalıdır.

Eğitim konusunu anahtardır. Pilotlar otomatik sistem çalışmasını öğrenmelidirler. Uçak yapımcıları ve işletmeciler otomatik sistemin doğru kullanılması konusunda pilotları eğitmelidirler. Genelde pilotlar bazı durumlarda doğru olmayan düşünce ile sisteme yaklaşmaktadır. Mantıksal çalışmayan sistemler değiştirilmelidir. Pilotlar anlaşılmadıkları konuda sistemi kullanmadan eğitilmelidirler.

Otomasyona karşı dikkatli davranılmalıdır. Kokpit

kompütörleri ve otomasyon sistemlerinden maximum fayda temini edebileceği uygulamalarca bulunulmalıdır.

Automated uçakların sebep olduğu kaçınılması mümkün olmayan kazalarda, emniyet görevlilerinin pilot hatası kararı vermeden önce acele etmemeleri çok önemlidir. Müsterek gayretler pilot-computer sistemi üzerinde toplanmalı, sistem dizaynı ve eğitimin olay üzerindeki etkileri araştırılmalıdır.

Aviation Week & Space Technology
Ocak 30, 1996



Bugüne kadar bu
sayfada kalite,
eğitim, çağın insanı
konularını ve hızlı
değişimin
yansımalarını
yazdım. UTED'in 5.
yaşı bambaşka bir
günceli anımsattı.

Milyonlarca radyo istasyonı, onbinlerce televizyon kanalı, televizyonlu telefon, cep telefonları, faxlarla çağa dâniyasını vuran iletişim, her yıl yolcu x kilometre trenleri kıran ulaşım, uzay da buluşmalar, değişen üretilim ve yönelim anlayışları dünyayı cıvıltırlarken, gündelik sıkıntıları bireyi sıkıştırırken, vefalı UTED'in 5. doğum gününde eski arkadaşları müzla buluşuk.

Emek yoğun hizmetleriyle Ortadünyamızın en önemli üretim sürecine katılan teknolojiyen arkadaşlarımız, hizmet performanslarının yanı sıra "nasıl eğlenileceğini de" sergilediler. Yöneticileri, arkadaşları ve daha önemlisi eşleriyle birlikte oldılar. Topluluğun o coşkusunu esler olmadan düşünmek bile mümkün değil...

Ağır, yorucu, sorumluluk yükleyen çalışma temposunun cefakar ortakları olan "eşlerin" arkadaşlarımızın başarısındaki yerini Genel Müdür Yardımcımız Sayın Yusuf Bolayıcı bir kez daha vurguladı.

Geceye ilk gelen telgraf Türkiye'nin ilk kadın Başbakanı Tansu Çiller'inin. Eğlence, 4 genç, zarif, eğitilmiş, vücut de ses de güzel Altın Kızların enfes korosuyla başladı. Onları Muazzez Ersoy, Sibel Barış ve Nüket Duru izledi.

5 - ARALIK - 1995

5. YAŞIN KUTLU OLSUN UTED DERGİ

Oya TORUM
Y. Müh. Mim



Netis bir gösteri sunan Nüket Duru, UTED'in, geceye katılan bir korugun ve kendi oğlunun doğum gününü doğum günü şarkısıyla kutladı. İlginçtir benim kızım da 5 Aralık'ta doğdu.

Ancak, 5 Aralık'ın bir başka önemi, belki de karıksadığımız için gözlerden kaçtı. Hem de geceye renk katan sanatçıların tümü kadın oluğu, Türkiye'yi kadın Başbakan yönettiği ve yine o gün ilk kadın pilotumuz Emel Arman sınavlarda en yüksek puanları alarak filonuzun katıldığı halde; **TÜRK KADININA SEÇME ve SEÇİLME HAKKININ tam 61. yaşına** girdiği unutuldu. Tıpkı seçim öncesi siyasi partilerde oluğu gibi...

Emperyalizme, sömürüye baş kaldıran, Kurtuluş Savaşında ordusuna her türlü desteği veren kahraman Türk kadınına, "sosyal ve siyasal" eşitlik 1930'da belediyelerde seçme ve seçilme hakkı ile tanıdı. (Rahmetli babamızın Aliye Baburoğlu'da Erzurum'un ilk kadın Belediye Meclisi üyesindenendi.) Daha sonra 5 Aralık 1934'de verilen hatta 4. dönem Türkiye Büyük Millet Meclisine 20 kadın milletvekili katıldı.

Sairin olduğumuz bu hakları özlemine doğal karşılıyoruz ki bu mutlu raslantı gözlemleri kaçtı. Dikkadlerden kaçan bir başka konuyu ise, 12 Eylül darbesi ile kitleler iletişimimizin kırımını ve örgütsel yapımızı güç kaybetmesiyle,

eşitlik, özgürlük ve seçime halden-
nızdan adım adım nasıl ödün
verdiğimizi göremiyorsanız bile. Oy
sa bugün, ne acıdırki karşı devri-
min örgütlenmesinde **kadına**
karşı kadın kullanılmaktadır.
Kadın kadın, kuruluğa, kuluğa,
yok olmaya çekmek için sızırber
olmuştur. Hangi din devletinde,
kadınlar; yargıç, savcı, avukat,
teknisyen, pilot olabilirler. Şek-
len, baş örlüsü mücadelesi uğru-
na temel haklarımızı kaybetme
sürecine girdik.

Cumhuriyetin kurucusu Ata-
türk'ün önderliğinde TBMM ve
hükümeti 1934'ün 5 Aralıkta
yalnız Türk kadınına değil tüm
dünya kadınlarına yeşil ışık yak-
mıştı. Oysa Avrupalı kadınlar bi-
le sosyal ve siyasal hayata girebil-
mek ve erkeklerle aynı medeni
haklara sahip olabilmek için daha
yıllarca savaş vermek zorunda
kaldılar. Atamız bizi böyle bir sa-
vaşın içine sokmadı, zaman ka-
zandık, bir çok Avrupa ülkesinde-
ki kadınlardan daha önce yargıç,
savcı, avukat, müfettiş, miller ve-
kil olduk, yüksek dereceli memu-
riyetlerde görev aldık. Ancak
hayret verici şeyler olmakta...
21. yüzyıla girerken adeta kabus
gibi üzerimize çöküyor...

Hangi güçler, hangi amaçla ka-
dını Türkiye platformundan çek-
mek istemektedir. Kadının hangi
göreneğin, hangi geleneğin kılıfı-
na girmesi planlanmaktadır. Bu
nu anlamanın için Cumhuriyet ön-
cesi kadının konusuna kısaca de-
ğinmekle yarar var.

CUMHURİYET ÖNCESİ KADIN

Törelere ve erkekler tarafından
yanlış yorumlanan din kuralları
kadınların bütün hayatı boyunca iz-
leyeceği rızayı belirlemişti. Türk
kadını rakibeleriyle birlikte par-
maklıkların arasından, kadınlara
aynı belunde dış dünyadan ha-

bersiz yaşarlardı. Sokağa yit-
zünü hatta göz-
lerini örterek çı-
karlar, başlarını
öne eğip, etrafa
bakmadan, er-
keğin arkasın-
dan yürürlerdi.
Kadın kadın
önünde tarıklık
yapamazdı. Ko-
ca, kimsin,
onun savumma-
sına gerek ol-
maksızın boş
yabilirdi. Kadı-
nın çalışması
düşünülemezdi.
Köylerde durum
daha da farklı
ydı. Kadın erke-
ğin yanında tar-
lada çalışıyordu,
onun bu çalış-
ma biçimi de
kadının "**araç**"
olarak kullanıl-
masından başka birşey değildi.

CUMHURİYET VE KADIN

Çok basit olarak, bir ulusun ya-
nısı her türlü imkan verilerek eği-
tilip, diğer yarısı eve kapatılırsa
ya da sosyal hareketliliğin dışında
kalırsa ve bu toplumdaki dışlan-
ma "**ANNE**"ler ise ülkenin ca-
haletle boğulması "**HASTA**
ADAM" konusuna yeniden gir-
mesi kaçınılmazdır. Osmanlı'yı
"hasta adam" olmaya iten
nelerin katimsiz sosyal yaşam ol-
ması bilimsel araştırma konusu
olabilir katimsiz yaşam. Tarih bil-
ginizi tazelersek "Pütühat"
döneminin dünyayı titreten Mu-
hammed Süleyman'ın yanında
Hürrem Sultan vardır. Ya son-
rası... Kadını dışlayan "Hasta
Adam" I ve Kurtuluş Savaşı ve
Cumhuriyet...

Cumhuriyet kadını, özgür



1934'te Atatürk'ün önderliğinde TBMM ve hükümeti 1934'ün 5 Aralıkta yalnız Türk kadınına değil tüm dünya kadınlarına yeşil ışık yakmıştı. Oysa Avrupalı kadınlar bile sosyal ve siyasal hayata girebilmek ve erkeklerle aynı medeni haklara sahip olabilmek için daha yıllarca savaş vermek zorunda kaldılar. Atamız bizi böyle bir savaşın içine sokmadı, zaman kazandık, bir çok Avrupa ülkesindeki kadınlardan daha önce yargıç, savcı, avukat, müfettiş, miller ve kil olduk, yüksek dereceli memuriyetlerde görev aldık. Ancak hayret verici şeyler olmakta... 21. yüzyıla girerken adeta kabus gibi üzerimize çöküyor...



birey. İnsan eşitliği, yönetime
katılma, eğitim, seçme-seçilme,
insanca yaşama hakkını getirmiş
tir. Eğlence, spor, sanatla er-
keklerle yanyana, omuz omuza,
bazen rakip, bazen ekip olma
şansını tanımıştır.

Kadını sosyal, kültürel,
ekonomik ve siyasi bağımsızlığın
kazanması, "**toplumu hoş-
görülü ve barışçı**" ortama
taşıyacağı çaktır.

Kadın Hakları Devrimini
kadınlarla beraber eşler, kardeş-
ler, büyükler, arkadaşlar, tüm er-
kekler birlikte tamamlamak ve
gerçekleştirmek zorundadır. Çün-
kü, Büyük Atatürk diyor ki:
"**Geleceğin anneleri, çocuk-
larını yeni bir anlayış içinde
yetiştirmelidirler, ancak bu
şekilde Türk toplumu çağdaş
toplumların seviyesine
ulaşabilir.**"

ALIGNMENT GEREKLERİ:

1- Alignment tanımlamak için pilot uçağın present positionını FMS CDU veya ISDU üzerinden girip IRU'ya göndermelidir.

MÜHİM: ALIGN MODE ESNA SINDA UÇAK HAREKET ETTİRİLMEMELİDİR. ŞAYET UÇAK HAREKET EDERSE EN AZ 3 SANİYE OFF EDİLİP YENİDEN GÜÇ VERİLMELİDİR Kİ ALIGN MODU YENİDEN TESİS EDİLEBİLSİN.

2- Alignment esnasında, uçak mutlaka sabit kalmalıdır. Şayet IRU aşırı uçak hareketi tesbit ederse, Aling annunciatorı flash eder ve FAULT ışığı yanar. Bu durum olursa, mode select switch en az 3 saniye OFF edilmeli sonra tekrar ALING veya NAV konumuna getirilip aling yeniden başlatılmalıdır.

NOT: Normal yoldu güclere aktivitelere ve ruzgar esintisi alignmenti rahatsız etmez

3- Normal alignment zamanı içerisinde pilot present position'u girmezse, MSU ALING annunciatorı flash eder ve geçerli bir present position girişi alınmaya kadar IRU NAV mode'una girmez.

4- IRU NAV mode'una girmediği müddetçe pilot gecikmiş alignment, olmaksızın halihazırdaki enlem ve boylam bilgilerini defalarca girebilir. Herbir aralı adına girilen enlem ve/veya boylam önceden girileceği üstüne yazılır. Navigation için yalnız en son girilen kullanılır.

ALIGNMENT TESTİ:

Pilot pozisyonu girer girmez IRU uygunluk testi ve sistem performans testine geçer.

GYROSCOPE

- 5 -

Bahtigür ATASOY
Uçak Elektronik Atelye Şefi

1- UYGUNLUK TESTİ:

(a)- Enlem ve boylam girildikten hemen sonra IRU uygunluk testi ne geçer.

(b)- IRU girilmiş olan enlem ve boylamı elektrikli güç son kesilmeğinde hazzada kalmış olan enlem ve boylam ile mukayese eder. Şayet girilen pozisyon hazzada kalmış pozisyon ile verilen limitler içerisinde uyumlu değilse, girilmiş olan enlem ve boylam testi geçirmez ve MSU ALING annunciator flash eder.

(c)- IRU ayrıyeten enlem ve boylam girişlerini kabul edecektir, ancak herbir giriş uygunluk testinden geçmeli veya üstüne geçmelidir. Örneğin, N47324 girildi ve test geçmediyse, testi override etmek için üstüne geçmek için tekrar N47324 girilmelidir. Şayet yeni bir giriş uygunluk testini geçirir veya override ederse, flash eden MSU ALING annunciatoru devamlı yanacaktır.

(d)- Yeni bir IRU alınmış ise veya IRL çalışırmaksızın uçak başka bir yere hareket etmiş ise, doğru bir enlem ve/veya boylam girişi uygunluk testini geçirmeyecektir. Bu durumda, testi override etmek için aynı koordinatlar iki defa girilmelidir.

2- SİSTEM PERFORMANS TESTİ:

(a)- Alignment sonunda, girilen

enlem sistemi performans testine geçmelidir. Bu test istenir ki pilot tarafından girilen enlem IRU tarafından hesaplanan enlemle verilen limit içerisinde olsun. Şayet girilen enlem bu testte geçerse alignmenti tamamlatır.

(b)- Bu zamanda bir flash eden annunciator girilen enlem testi geçinceye kadar IRU NAV Mode'una girmez.

(c)- Testi geçene kadar ayrıyeten enlem girmeğe halen müsaade edilir. Ancak, yeni enlem girişlerinde uygunluk testinden mutlaka geçer. Şayet iki peşpeşe aynı enlem girilirse ve sistem performans testi geçmezse, flash eden ALING annunciatoru devamlıya döner ve FAULT annunciatoru yanar.

(d)- Doğru enlemi bir girişi testi geçirir, FAULT ve ALIGN annunciatorları OFF'a döner ve NAV mode'una girilmesine müsaade eder.

• Başka

düşmana gerek yok

bir YAMAHA

yeter.

1992 yılında EL AL Havayollarına ait B-747 uçağının Amsterdam'a düşmesiyle sonuçlanan kazaya ilişkin olarak, Hollanda Aviation Safety Board tarafından yayınlanan nihai raporda; havada vuku bulan bir emergency durumunda pilotların ve hava trafik kontrolörlerinin, yerdeki insanlar için oluşabilecek tehlikeleri de dikkate almaları gerektiği vurgulanmaktadır.



EL AL B-747 AMSTERDAM KAZASINDAN SONRA

YER EMNİYETİ GÜNDEMDE

Gürol KUTLU
THY Yer Emniyet Müdürü

Hatırlanacağı gibi, B-747 tipi uçak 3 ve 4 no.lu motorlarının havada kopması üzerine Schiphol Meydanına emergency iniş için geri dönerken, kolpit ekibi uçağın kontrolünü kaybetmiş ve uçak Amsterdam'da bir apartmana çarpmıştı.

Kazaya ilişkin olarak yayınlanan nihai raporun "tek tavsiyeler" bölümünde, pilotlar ve hava trafik kontrolörlerini kapsayan eğitim programlarının içeriğinin genişletilmesi ve emergency durumların değerlendirilmesinde sadece uçak ve yolcuların emniyeti değil, aynı zamanda risk altında bulunan üçüncü şahısların ve özellikle yerleşim alanlarının da dikkate alınması ve konunun eğitim programlarına dâhil edilmesi istenmektedir.

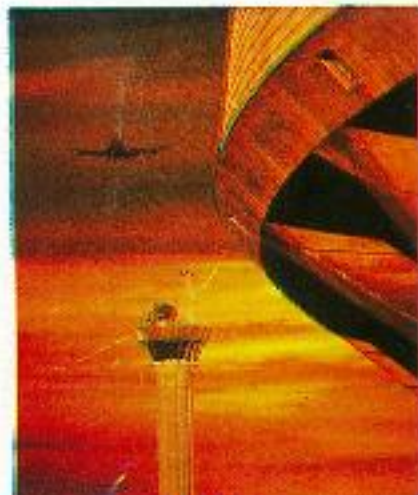
Yukarıdaki paragrafta yer alan husus, Amsterdam kazasına ilişkin ön raporla belirtilmemiştir. Şayet Hollanda Ulaştırma Bakanı bu öneriyi desteklerse, o takdirde konu Montreal'deki ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı)'nın görüşüne sunulacaktır. Emergency durumunda bulunan uçaklara veçün yerleşim alanlarının dışında kalacak şekilde uçağıncakları bir

modelin nasıl ulatıs edileceği hususunda henüz belirli bir yöntem mevcut değildir.

Amsterdam'da bulunan Hollanda National Aerospace Laboratories (NLR), B-747 kazasını inceleme

görevinin yanısıra, Havalimanı planlamacılarının çalışmalarına ışık tutmak amacıyla bir bilgisayar modeli geliştirmek çabası içindedirler. NLR'deki Flight Test ve Safety Bölümü Başkanı yaptığı açıklamada, yapımı planlanan bu bilgisayar modelinin havaalanlarını çevreleyen sahılara ve bu sahıaların yakınındaki risk teşkil eden bölgelere ilişkin istatistikî bilgiler vereceğini ve bu bilgilerin münhaniler şeklinde bir chart üzerinde görüleceğini ifade etmiştir. Böylece olası tehlikelerin, pist korumunun değiştirilmesi gibi önlemlerle ortadan kaldırılması mümkün olabilecektir.

American Water & Power Engineering / Mart 1994



Atatürk Düşünceleri

Yılmaz Ülger
Kaptan Pilot

Ulusça varoluş sebebimiz, varlığımızı sürdürebilmiş olmamızın ana kaynağıdır Atatürk. Daha iyi ve daha mutlu yarınlara kavuşabilmek için, Atatürk'ün görüş ve düşüncelerini tanımamızın şart olduğunu, milletçe hiç unutmamalıyız. Atatürk Devrimleri güncel ve evrensel ölçütlerde olmayan köhnemiş kurum ve kavramların zorla değiştirilmesidir. Bu, Türk Milletinin ihtiyaçlarının ortaya çıkardığı ulusal bir harekettir. Atatürk'ün düşünce sistemi onun ölümünden sonra, bir ekol olarak ele alınıp, bilimsel düzeyde doktrinsel bir boyuta ulaştırılmadı. Ulusça kolayımıza geleni; en basit yolu tercih ettik. Atatürk düşüncelerini anlayıp anlatmak yerine, onun şifize edilmiş biyografisini dile getirerek, Atatürk'ü simgeleştirdik. 57 yıldır çocuklarımıza zorunlu ve soyut bir Atatürk sevgisi empoze ediyoruz. Atatürk'ün düşüncelerini ve devrimlerin süreklilik ilkesini yaşama geçiremedik. Manadan uzaklaşan simgesel Atatürk sevgisi, sonunda soyut bir kavrama, Atatürkçülük sloganına döndü. Bu sloganın güvenilir üniter bir anlamsal açılımı bulunmadığı için de herkesin kendi sandığı anlamı verdiği bir kavram tartışmasına tanık oluyoruz. Bu kaosun Atatürk'ü de Atatürk düşüncelerini de erozyona uğrattığını ekranlar hergün yüzümüze haykırıyor.



Atatürk; " beni görmek demek yüzmü görmek demek değildir. Düşüncelerini anlıyor, duygularını sezebiliyorsunuz bu yeter" demiştir.

Atatürk'ün yazdığı medeni bilgiler kitabında ve değişik zamanlardaki söylev ve demeçlerinde dile getirdiği düşünceler çok açık. Bunlardan mana yönünden birbirini takip eden birkaç tanesini ardarda getirdim. Böylece onun düşüncelerinden bir damati kendi ağzından sizlere sunmaya çalışım.

Mükemmel bir devlet adamı, büyük askeri deha ve büyük bir devrimci olan ebedi önderimiz, Türk insanının manevi değer yargılarının da Türkçeleşmesini gerektiğini düşünüy, bunu 1929 yılında başlatmıştır.

Atatürk'ün düşüncelerini koruyup çevrirmelerine sahip çıkabilsaydık 66 yıldır bu alana kapalılıklar kurtarabilirdik. İnanç sistemimiz hala 7 asraki ahlak tartışmaları içerisinde.

Atatürk'ün 1925 yılındaki meclis konuşması, bugün de o günkü kadar taze ve gerekli uyarıları içeriyor.

" Efendiler, yaptığımız ve yapmaktı olduğumuz devrimlerin amacı, Türkiye Cumhuriyeti halkını tamamen çağdaş, bütün anlamı ve bilinciyle uygar bir topluma haline ulaştırmaktır. Devrimlerimizle temel prensibi budur. Bu gerçeği kabul edemeyen zihniyetleri yok etmek zorundadır.

Efendiler ve ey millet, bilinir ki, Türkiye Cumhuriyeti şeyhler, dervişler, müridler menleketi olamaz. En doğru ve en hakiki tarikat medeniyet tarikatıdır. Türkiye Cumhuriyeti'nin resmi dini yoktur. Din bir vicdan sorunudur. Herkes vicdanının emrine uymakta serbesttir. Biz dine saygı gösteririz. Biz sadece dinin devlet işlerine

karışmamasını çalıyıyoruz.

Eyleme dönük genç çalıyarlardan sakınıyoruz. Gericilere asla fırsat veremeyeceğiz." (Asaf İbanoğlu S.C.)

" Türk Milleti kendisinin ve ülkesinin yüksek çıkarlarının aleyhine çalışmak isteyen bozguncu, utanmaz, milliyetsiz, b e y i n s i z l e r i n saçmalamalarındaki gizli ve kırı emelleri anılamak,acak bir toplum değildir. (1922 Meclis Konuşmaları)

" İnkılap mevcut müesseseleri zorla değiştirmek demektir. Türk Milletini son asırlarda geri bırakmış olan müesseseleri yıkarak, yerlerine milletin en yüksek medeni ihtiyaçlarına göre ilerlemesini sağlayacak yeni müesseseleri koymuş olmaktadır (Ali H.H. Belgeleri)

" Türkiye'nin her köşesinde ihtilal ve inkılap hakiki Türklüğe kavuşma mücadelesi olmuştur. Her tarafta olduğu gibi bizde de yeni hareketler ve cereyanlar karşısında onu hazmedemeyen kuvvetler meydana çıkabilir. Şunu kesinlikle bilmek gerekir ki, kazanılan haysat ve namustur. Buna tasallül haysat ve namusa tasallüzdür. Her ferdin bu gibi hareketlere dikkat etmesi ve onlara karşı son derece uyanık bulunması lazımdır. (Atatürk 5 ve D.)

" Bir toplumun millet yapan düşünce gücünün temelini milliyetçilik fikri oluşturur. Milliyetçilik, milli birlik, milli birlik, milli ahlak, milli ekonomi, uygarlık ahlakı, milli ve insani duyguların birleşmesinden meydana gelmiştir.

Düşünce yapımızda güçlü bir biçimde bilinçlendirilecek olan bu duygulardır. Çocuklarımız ve gençlerimize görecekları tahakkiri siz ne olursa olsun, öncelikle Türkiye'nin istiklaline, kutsal birliğine ve milli gelişmelerine düşüncü olan

bütün güçlerle mücadele etmek gerekliliği öğretilmelidir.

Böyle yetişmeyen bireylere ve onlardan oluşan toplumlara, hayat ve istiklal hakkı yoktur. (1922 Meclis Konuşmaları)

Aklın ve mantığın çözümleyemeyeceği mesela yoktur. Bu dünyadaki herşey insan kafasından çıkar. Akıl, mantık ve zeka ile hareket etmek bizim en belirgin özelliğimizdir. Hayatımızı dolduran olaylar bu gerçeği kanıtlar.

Bütün ilerlemeler insan düşüncesinin eseridir. Fikri harekete geçirmek birinci işimiz olmalıdır. Daima gerçeği arayan ve onu buldukça ve bulduğumuza inandıkça ifade etmeye cesaret eden insanlar olmalıyız.

Muhterem gençler, hayat mücadelelerden ibarettir. Bundan dolayı hayatta yalnız iki şey vardır. Galip olmak, mağlup olmak. türk gençliğine bıraktığımız vicdan emaneti yalnız ve daima galip olmaktadır. (1923 Gençlik K.)

" Benim Türk milletine, Türk Cumhuriyetine, Türklüğün geleceğine... ödevlerim bitmemiştir. Siz onu tamamlayacaksınız. Siz de sizden sonrakilere bu sözleri tekrar ediniz. (1936 S.B.Fk.)

" Sizler, yani yeni Türkiye'nin genç evlatları, yorulsanız dahi beni izleyeceksiniz. Dinlenmemek üzere yürümeye karar verenler asla ve asla yorulmazlar.

Türk gençliği amaca hitap yüksek idealimize durmadan yorulmadan yürüyecektir. (1937 Bursa)

• Sorunlara yenik
düşmeyin.

Sivil havacılığa damgasını vurmuş bazı isimler vardır. Her insan uçaklara meraklı değildir. Ancak hemen herkes bir uçak görüşünde Boeing, Airbus isimlerini anımsar. Niçin? Bunların dışında yola uçan uçak yok mu? Antonov, Tupolev veya Dornier... Bunlar da uçak üretiyor, ama ilk veya en büyük ölçekler. Şu anda dünyanın en büyük yolcu uçağı denilince Alaska, B-747 en gelişmiş denilince A-340, B-777 geliyor. İşte size, bunlardan, B747 ile olan bir maceramı anlatmak istiyorum.

Bundan 2 yıl önceydi. İstanbul'dan Cidde'ye gitmek üzere Atatürk Havalimanı'ndaydım. Daha önce bir B747 görmemiş merak ediyordum. 450-500 kişilik bir köyü temrabilenği, 30-40m'den uzun olduğu, e s bir çok söylenti duymıştım. Hatta bazıları 700-800 kişi taşıyor, içinde kamyon taşıyabiliyor, bile demişti. Ben de sıklar gibi garipemiştim bunları. Bu soru iscedeleri ile pasaport kontrolüne girdim. Kontrol sonrası, camlardan yeşil, koca bir burun göründü. Uzaktaydı, büyüklüğünü düşünemiyordum. Söylenenlerle kıyaslayamıyordum. Uçağı girene dek tünel yoluna kullandım ve uçağı görememişim.

Keskece bir 3.5 saat bu merakla kendime birçok soru sordum. Koltuklar, saydım, topladım. Sonuçta yan yana 10 koltuk iki koridorun sığabildiği bir zemine rahatlıkla bir hafta birkaç kamyon girerilirdi.

Ufak camlardan karartmış bulutları ve parlayan kanat ışıklarını seyre dalmıştım. Kanatlarda kokuksu ikişer motor uçuşuyordu bulutlar arasında. bu manzaryı hırak soru, takip etmişim. Motor denen bir silindir içinde birkaç demir parçası bizi nasıl uçarabılıyordu? Tam 450-500 kişiyi ve tonların yükü nasıl taşıyabiliyordu? Bu sorular zihnimin kuralarından işe geçtiğimiz anons oıldı. Yavaş yavaş bulutların oluşturduğu perde açılıyor, aradan sahrin ışıkları belirdiyordu.



BULUTLARIN ARASINDA BİR ANI

C. İLKER ÇALŞKAN
Üniversite Öğrencisi

Beklediğim an geldi ve Cidde Havalimanı'na indik. Bu sefer tünel görülmüyordu. Şanslıydım. uçağı, yükselen bir otobüs yaklaştı. Bu dev otobüslerden 3 tanesi 500 kişiyi termine de ulaşırıabiliyordu. Otobuse bindik ve alçalmaya başladık. bu, asansör+otobüs diyebileceğim bir araç. İşte bu an anlatılanların doğru lüğünü anladım. Uçağı altındaki insanlar tekerleklerin yanında ufukta görünüyordu. Bu tekerleklerden uçağı 18 tane olduğu düşünülürse herhalde büyüklüğünü anlaşılabiliirdi. Uçağın hırmına bakarak oldukça güçtü. Kafamı atabildiğince kaldırıyorum gerekiyordu.

O, kocaman otobüs uçağı kenarından altından geçti ve termine ile yöeldi. Bu durum bençe çok büyük bir hayranlık uyandırmıştı. 150 kişilik bir otobüsünüz ve üzerinde tonların ağırlığında iki motoru taşıyan bir kanat vardı. Dönüştürce anlatılanları daha iyi gözlemleme fırsatı bulmuştum. Tüm bu sorular ve meraklar sana ermiş, bulutlara veda etmiştik. Ancak bu yolculuk beni daha çok bağlamıştı bulutlara, uçaklara.

Bir ses duyuyordum ve gözlerimi kapıya dikiyordum. O keskece kütleli değünüyordum; bir sinek gibi görünüyordu. İnsan mı mıydı?





Saygılı Arkadaşlar

İlk defa yayınlamaya başladığımız bu köşemizde halk bilimini tanıtmak düşüncesi ile bundan sonraki yayımlarımızda Türk halk kültürünü yöresel olarak tanıtmak için o yörelerin halk oyunları, halk müziğini ve zekeler, göreneklerini içeren derlemelerini sizlere sunmayı amaçlıyoruz.

Bu ayki sayımızda sizlere Halk bilimi nedir? Halk bilimi şeyince ne anlıyoruz bunlar hakkında bilgiler vereceğiz.

HALK BİLİMİ NEDİR?

Halk bilimi oldukça geniş bir bilimdir. Batı ülkelerinde 1846'dan bu yana İngilizce Folk=Halk ve Lore= Bilim kelimelerinden oluşmuş folklore denimiyle tanımlanmış bir bilim konusu sayılmayan ya da başka bilimlerin içinde geçen bir takım olguları kendine özgü yöntemlerle incelemeyi üzerine alan bağımsız bir bilim olarak 1918'de Rıza Tevfik'in "Peyman" gazetesinin edebi kısmında yayınladığı folklor başlıklı yazıda anılır.

Halk bilimi bir ülkenin göklerini ve bunların içinde de küçük toplum birliklerini, onların dil, ağız, din, mezhep ayrımlarını, onların üretim ve tüketim özel-

liklerinden gelme farklı türleri, türlerini, özellikli kültür ürünlerini inceler. Halk bilimi bir bakıma bir toplumun tarihini inceler; ama tarih değildir. O tarih belgelerinden kendi konusuna gelen olayları kuralları incelemek için yararlanır. Onu ilgilendiren açıklamalar tarihin ilgisini aşar. Tarihin amacı, görevi bir olayı, gerçekte nasıl geçmişse öylece öğrenmek ve bilmektir. O olayı gerçeğe uymayan öğelerin arıtıldığı düşünce görevini başarmıştır.

Halk bilimi için bir olayın gerçekteki biçimi ne olursa olsun gerçeğe uyan ya da uymayan bütün yönleri önemlidir. Gerçeğin gerçek dünya doğru oluşması ya da gerçek dünyadan kalıcı olarak gerçeğe ulaşma her iki yönde olayların dönüşümünü izleyecek onların toplum ya da bireyler için her aşamada değişen anlamlarını belirtmek toplumun ya da bireylerin bu dönüşümlerdeki etki paylarını meydana koymaktır.

Kaynak:

100 soruca TÜRK HALK EDEBİYATI

Yazarı:

Prof.Turay Nail Burayev

Yayınevi:

Gerçek Yayınevi (S. Baskı 1988)

Bu yazı dizisini hazırlarken bizlere yardımlarını esirgemeyen üyesi bulunduğum FOLK LÖR (İstanbul Folklor ve Turizm Tanıtma Derneği)

Kuruluşu:

1975-80 yılları arasında İstanbul'da faaliyet göstermektedir. Türk halk oyunları ve halk müziği alanında yurt içi ve yurt dışı birçok festival ve gösterilerde ülkemizi başarı ile temsil etmiş ve çeşitli ödüllere şâhilleriştir.

Hazırlayan:

Ergün Mustafa YILMAZ
Uçak Teknisyeni



• Bir manometre bir lastik, bir lastik bir uçak demektir.

• Başarıyı aktivite ile karıştırmamak gereklidir. Çünkü akıntıya karşı kürek çeken insanın aktivitesi maksimum, başarıları minimumdur.

• Umutma! aptallığın ve ihmalin adı *KADER* değildir.

NOSE LANDING GEAR SAFETY PINLERİN DOĞRU TAKILMAMASINDAN DOĞABİLECEK TEHLİKELİ DURUMLAR

AÇIKLAMA: 05.12.1995 Tarihinde TC-JDB uçağında landing gear selector switch değişiminden sonra yapılan test sırasında NLG ground safety pin'in doğru şekilde takılmamasından dolayı burun iniş takımı kullanılmıştır. Uçakta ciddi hasar meydana gelmiş bulunmuş bir yaralanma olmamıştır.

BAKIM PERSONELİ AŞAĞIDAKİ HUSUSLARA UYMALIDIR...

Uçak yerde iken; uçağı AIR MODE'a geçirecek ve hidrolik basıncı verilerek yapılan her türlü test işlemi (Kokpitteki landing gear selector switch değişimi veya selector valve değişiminden sonra yapılan test işleminde olduğu gibi) sırasında kesinlikle uçağı burun jack ile desteklenmesi veya telescopic strut keeper tedbirleri takılması zorunludur.

Akai taktirde tsest sırasında iniş takımına "yukarı" komandası verildiğinde, burun iniş takımının emniyet pininin doğru olarak takılmaması durumunda burun iniş takımı kullanılabilir.

THY MÜHENDİSLİK MÜDÜRLÜĞÜ

Konu: TC-JEO AILERON KUMANDA ŞİKAYETİ

Ref: BOEING TELEX
95-0376RR-30 NOV '95

TC-JEO B737-400 uçağımızda aldıkları yazılar "Aileron Manual Mod'da baslık var, verilen kumanda geçintili ediliyor. Auto pilot kumandası normal. Arıza yerde görülmüyor. Arıza tespiti için MM 27-11-00, Page 120 "Delayed Reaction" uygulandı, arıza bulunamadı."

Arızası Boeing'e yazılarak soruna çözüm istendi.

Alınan cevap aşağıdadır:

İnformasyona göre TC-JEO (PW291) uçağında anlatılan problemi "Aileron Transfer Mekanizması"nın anormalliklerinden kaynaklanıyor. Bu anormallik pilotlar tarafından müdahil değişik ifşedelerle duyuruluyor. Anormallik "Aileron Transfer Mechanism Lower Cable Drum'da" kullanılan 65C37030-1 P nolu Bearing'in sıkışıklık yapmasından kaynaklanmakta ve bu Bearing THY filosunda TC-JEN (PW290), TC-JEO (PW291) ve TC-JEP (PW292) uçaklarında takılı bulunmaktadır.

Dahas önce uygulanmış 24 Nisan 95 tarihli te-

leximizle duyurduğumuz testler, "Lower Cable Drum Assembly"de iki problem olduğu göstermiştir.

Birincisi: Çok sayıda Cable Drum incelenmiş ve Bearing deliğinin dizayn ölçüsünden büyük olduğu görülmüştür.

İkincisi: "Lower cable Drum" BACB10A821 P nolu Precision Bearing kullanılmakta olup, uygun olmayan delikte kablo tamamiyetini yitkin olmaktadır.

Bunun sonucunda Bearing'in Race bölümlerinde hafif deformasyon oluşmakta, bu da Bearing sıkışmasına (Binding) neden olmaktadır.

İleticilerin, mekanizmayı bu uçaktan sökmeden "Transfer mechanism Lower Cable Drum ve Bearing'i" değiştirmeyi sağlayacak bir servis bülteni yayınlamayı planlıyoruz. Bununla uçağa doğru ölçüde deliği olan Drum ve BACB10AFU21 P nolu Standart Internal Clearance Bearing Monte edilmiş olacaktır. BACB10FU21 P nolu standart Bearing, BACB10A821 P nolu Precision Bearing'e nazaran sıkışma arızası daha iyi duymaktadır.

Servis bülteni yayınlamp uygulanmasına kadar daha önceki M 7272-95-2214 kodlu ve 24 APR 95 tarihli teleximizde bildirdiğimiz gibi, THY "AA" ve "AR" Right Body kumandalarının tansiyonunun MM'de verilen değerin 30 pound altına düşürülmesini uygulayabiliriz. Buna ilave olarak, BACB10FU21 P nolu Bearing ve yeni Cable Drum birleştirilmiş ve P/N 65C37030-2 olmuş, imalatlı line no 2750'den itibaren kullanılmaktadır.

Bu anormallik Aileron levyesinde de hissedilmektedir, ancak bu, levye ile verilen kumandanın Aileron PCU'ye iletilmesini etkilemez. Yani, levyelerden verilen kumanda Aileron Centering mekanizmasını direkt olarak döndürecek ve Aileron PCU'ye input edecektir. Bu da Aileronu, Right body kablolarına ve Spoiler Mixer mekanizmaya hareket verecektir.

Aileron Control Quadrant'ın kontrolü, levyelerden kumanda verildiğinde "Aileron Trim and Centering Mechanism"ın döndüğünün gözlenmesi ile yapılacağına inanıyoruz. (Bak MM27-11-00 P.3, F.1) Kontrolü yapan teknişyen, Pressure Deck ile iç taban panelleri arasında kalan Quadrant/Centering Mechanism gait bağlanılarda baslık olup olmadığına da karar verebilir.

Erhan İNANÇ

Uçak Teknik Kontrol Müdürü

Konu: RJ100 UÇAKLARI

RJ100 uçaklarında motor yağ seviyesinin kontrol altında tutularak motorların 2 nolu yatak paketinin hasarlarının önceden aspaştırılması ve bu olayın motorlarda daha büyük hasarlara meydan vermesinden önce gerekli müdahalelerde bulunulmasını olarak tavsiyesi

Referans: LF507-1F Engine Manual
72-00-00 Special Procedures-13
ve Temporary Revision 72-17

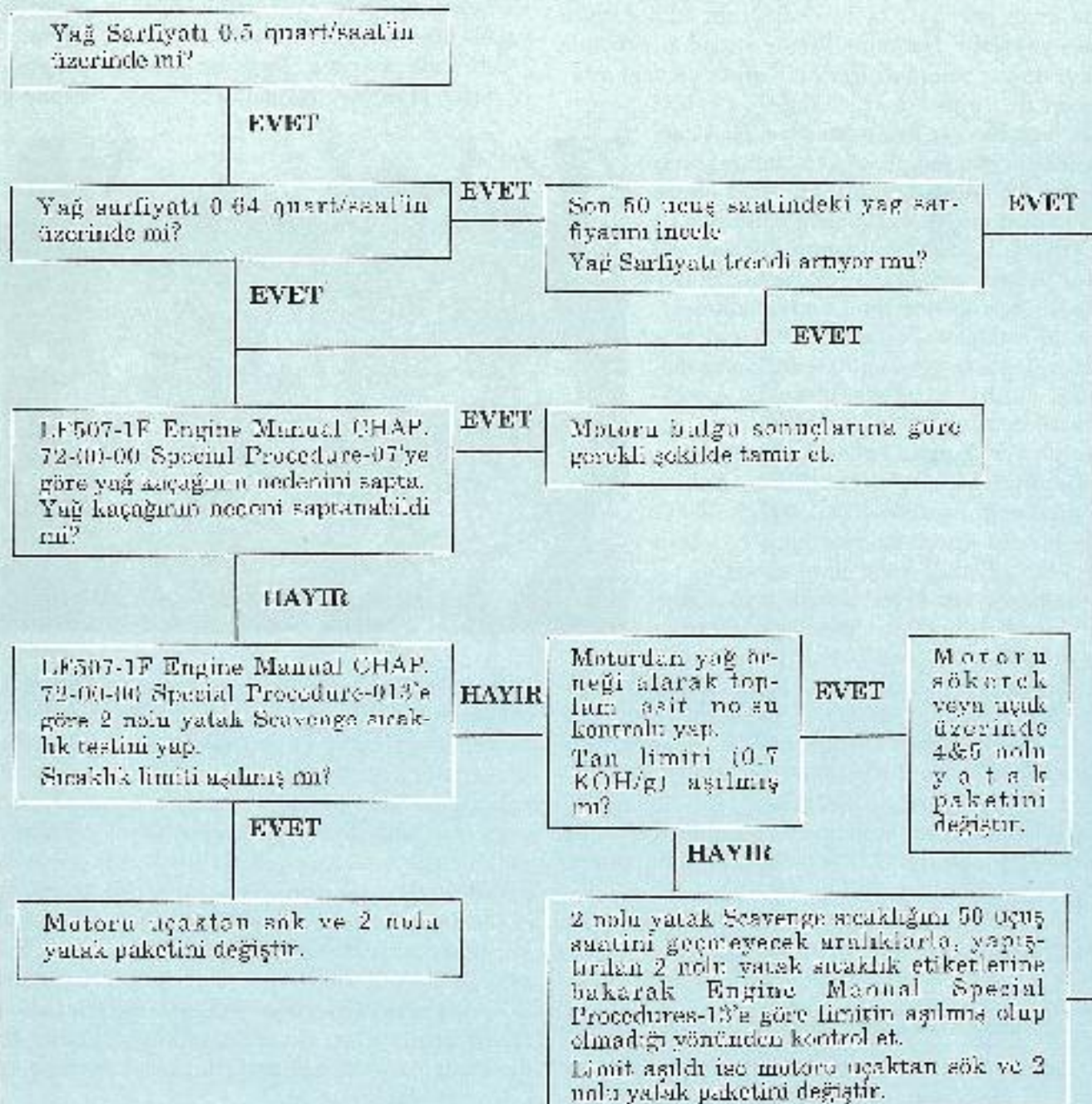
LF507-1F MOTORUNUN YAĞ SARFIYATININ DÜZENLİ OLARAK TAKİP EDİLMESİ

1-LF507-1F motorları için limit 0.64 quart/saat'tir. Fakat 4 Aralık 1995 tarihli Engine Manual 72-17 temporary Revizyonu'nda belirtildiği üzere yağ sarfiyatı 0.5 quart/saat'i geçiyorsa ve son 50 cycle içerisinde yağ sarfiyatı trendinde bir artış gözlenmiş ise motor için 0.64 qu

art/saatlik limiti geçildiğinde uygulanan ve sonması ikinci sayfada verilen trouble-shooting işlemleri tatbik edilecektir.

2-Güvenilirlik Müdürlüğü bu nedenle 10100 uçaklarının tüm motorlarının yağ sarfiyatını sürekli kontrol altında tutacaktır. Yağ sarfiyatı 0.64 quart/saatlik limiti geçmişse veya 0.5 quart/saatlik değer geçilmiş ve son 50 cycle içerisinde yağ sarfiyatı trendinde bir artış gözlenmiş ise Güvenilirlik Müdürlüğü durumu Güç Sistemleri mühendislik Müdürlüğüne derhal haber verecek, bu sayede ikinci sayfada belirtilen gerekli trouble-shooting işlemleri başlanabilecektir.

Yağ Sarfiyatı Trouble-Shooting Diyagramı



HAYAT KURTARAN UYKU TULUMU

Bir dağcı olan Igor Gamow, dağcılık sporu ile uğraşanları solunum yetmezliğinden kurtaran yeni bir uyku tulumu geliştirdi. Colorado Üniversitesi'nde bir kimya mühendisi olan Gamow, geliştirdiği tulumu "Gamow Tulumu" adını verdi ve ilk denemeyi Everest Tepesi'nde gerçekleştirdi.

Tulumu Tibet'te deneyen grubun araştırma başkanı David Padva, "Tulum, akciğer ödemesine yakalanan iki kişinin hayatını kurtardı," diyor.

Tulumun tümü ve pompa, yaklaşık 4.5 kg ağırlığında. Tulum, yan taraflı formuvarlı ve poliüretanla kaplı naylon bir kılıf, tulumu şişirmek için bir ayak pompası ve bir boşaltma sحابından oluşmaktadır. Solunum yetmezliğinden rahatsız olan dağcı, tulumun içerisine girer ve başına bir dağcı da tulumun içerisindeki basıncı arttıran havayı pompalar Everest Tepesi'ndeki 4300 m yükseklikte tulumu kullanan iki dağcı, kendilerini 2000 metre daha ağacıca hissettiklerini belirttiler.

Tulum, hasta olan kişinin daha ağacıca indirilene kadar veya bir helikopter tarafından kurtarılan kadar rahat etmesini sağlıyor. Zamanında daha alt cöze ulaşamayan kişinin can kaybı olasılığı vardır. Bir Fransız dağcı, Amerikan ekibinden 200 metre uzaklıktaki tulumu varlığından habersiz olarak öldü.

Gamow, bir dağcı dakikada en fazla pompalarsa, içerideki karbondioksit düzeyinin %1 oranında, oksijen seviyesinin de %20 oranında kalacağını söylüyor.

Gamow, "Du Pont" adlı kimya şirkettinden, tulumun içerisindeki havadan karbondioksiti alan çözümlü kimyevi temizleyiciler ve havayı yoğunlaştıran oksijen kaynakları üzerinde çalışmak için yardım aldı. Gamow şimdi, şimdi tulumunun 6 ya da 5 sant pompalarından kullanılabileceğini sağlayan bu iki kaynağı birleştirmeyi hedefliyor. Bu, dağcıların yüksek yerlerde uyumak, bazı kişilerin oksijen yetmezliğine bağlı olarak, solunum yapmalarını engelleyeceği için tehlikeli olabilir.

Gamow, tulumunu üretmek için Hyperbaric Bag Teknolojileri adlı bir şirket kurdu.

AĞLAYAN AĞAÇLAR

Sesler dünyasında, yaralanmış bir ağacın yaydığı acı sinyalleri, helki de hiçbir zaman duya-

mayacağınız sesiz bir ağlamadur. Fakat bir grup bilim adamı bu ağlamaları işitmeyi başardı. Onlara göre bazı böcekler de ağacıca işitiyorlar ve ağacıca tarafından çekiliyorlar. Ölmekte olan bir hayvanın akbabaları çekmesi gibi.

Araştırmacılar susuz bırakılmış bir ağacın kabuğuna bağladıkları mikrofonlarla, net bir şekilde ses algılarını işittiler. Michigan East Lansing'deki Orman Hizmetleri Deney Bölümü'nde bir böcek bilimcisi olan Robert Haack'a göre susuz bırakılmış ağacıca birçok bulundukları bu kötü durumu 50 ila 500 kilo-herz arası ses dalgası yayarak belirtiyorlar (insan kulağı, yarımsız, 20 kilo-herzden büyük ses dalgalarını duymaz). Haack; "Kızılmeşe, kızıl akçaağaç, beyaz çam ve huş ağacı, yüzeylerinden çok az farklı titreşimler şeklinde sesler yayıyorlar. Eğer kayıtlar yaşıtlı olarak sesler civıltı gibi duyuluyor" diyor.

Bilim adamlarınca, kırık bir ağacıca titreşimlere neden olan şey, içerisinde bir kolon bulunduran



bulunduran ve kırık boyunca uzanan tüplerdeki çok az su akışıdır. Daha sonra fazla sudan dolayı tüpler kırılıyorlar ve değişik dalga boylarında titreşimler yayıyorlar. Ultrasonik frekanslarda nabızlaşan bazı böcekler, benceğin kalmış zarar veren kan kanatlılar, ağacın mirasını yakalayarak, ağacıca saldırabiliyorlar. Susuz bırakılmış, sakatlarıdaki beyaz çam fidanlarına da böcekleri çeken şeyin sesleri değişiklikler olup olmadığını anlamak için, sürekli araştırmalar yapan Haack, şu sonuca varıyor: "Susuz bırakılmış ağacıca ses değişikliklerinin yanı sıra diğerlerinden farklı kokuyorlar; ısı değişiklikleri oluyor. Bu durumda böcekler sesten farklı bir şeyden de etkileniyor olabilirler".

RAIN

Rain Repellant

: Yağmur

: Kokpit ön camlarından yağmurun hemen akıp gitmesine yardımcı olan özel sıvı.

RAISE

: Kaldırmak, yükseltmek

RAMP

: Rampalı park alanı, rampa

RANGE

: Mesafe, menzil

Long Range Airplane

: Uzun menzilli uçak

RANK

: Sıra, rütbe, derece

RAPID

: Süratli

RATE

: Oran, nispet, kur

RATIO

: Oran

READ

: Okumak

Read Light

: Okuma ışığı

Read Back

: Alınan talimatı kelime, kelime tekrar etmek

READY

: Hazır

REAR

: Arka, arka taraf

REASON

: Neden, sebep

RECALL

: Geri çağırma, hatırlatma

RECLINE

: Uzanmak, arkaya yaslanmak

RECOGNIZE

: Tanımak, kabul etmek

RECOMMEND

: Tavsiye etmek

RECONDITION

: Tamir edip yenilemek

RECONFIRM

: Tekrar teyit etmek

RECORD

: Kayıt etmek, kayıt. Rekar

RECORDER

: Kaydedici

Digital Flight Data Recorder (D.F.D.R)

: Uçuş bilgilerini kaydeden cihaz

Voice Recorder

: Kokpittaki konuşmaları kaydeden cihaz.

RECOVERY

: Tekrar ele geçirme, iyileşme, normale dönme

REDUCTION

: Azaltma, eksiltme, küçültme

REFERENCE

: Referans. İlgı

REFINE

: Arıtmak, rafine etmek.

REFLECT

: Yansıtılmak, yansımak

REFRESH

: Tazeleme, canlandırma

REFRESHMENT

: Serinletici. İkram edilen yiyecek ve içecek

REFUEL

: Yakıt ikmal etmek

REGULAR

: Düzenli, kurallı

REGULATION

: Kural, talimat

Hazırlayan: Hidayet KAPKAÇ

DEAR BIRDS

Fly birds! fly!
Be careful while flying...
Be careful for the aircraft,
for the pilots.

The most nice and beautiful creature
in the world

Fly smart, fly better, my dear!
Please try to think before killing...
Please try not to strike before flying...
Love people, love living thing.



Don't be silly!
Don't be fatal!

Fly away, fly in groups
Fly without being harmful.

Go away, far away!
But don't be hazardous
Keep your calmness
Fly in silence...

Nilgün KRYILMAZ
Mütercim

• Altın pas tutmaz,
emniyetli kişinin yakınları
yas tutmaz.

• Herşeyden önce
yaşamayı düşünerek
emniyetli çalış.

• Kaşlar sevimlidir,
YAMAHA olmadıkları
sürece.

• Uçuş emniyetinin
önemini emercenside
kalmayan bilmez.

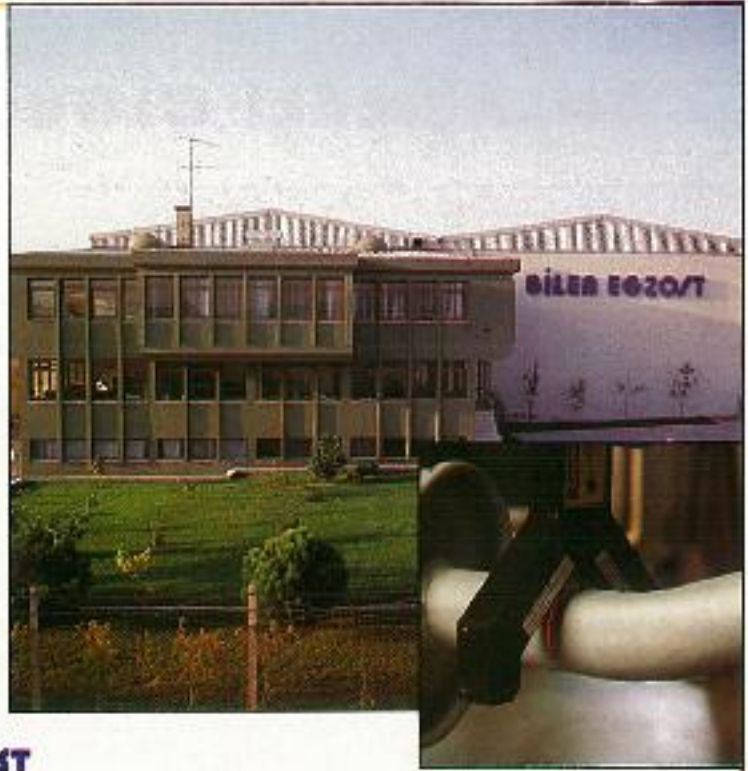
• Meydanımızda eğer biz
uçacak isek, çok
sevmemize rağmen kaşlara
maalesef yer yok.

• Hangarda, uçuş
hatlarında ve havada
olanların bilinmesi halinde
kaza ve kırılmalar en
azından %50 oranında
önlenebilir.

BİLEN EGZOST

Sağlam temellere oturmuş yapısı; genç, dinamik, yeniliğe açık bilgili kadrosu ile otomotiv yan sanayiinin örnek kuruluşu...

TIY PERSONELİNE %20
İNDİRİM
UYGULANMAKTADIR



BİLEN EGZOST

FABRİKA: Yukarıdüdüllü, Organize Sanayi Bölgesi, Gençoğlu Caddesi 81260 Ümraniye İstanbul/TÜRKİYE TEL: (216) 364 39 33-39 • 415 93 26 -27 • FAX: (216) 364 36 67

SERVİS: Beşinci, Oto Sanayi Girişi TEL: (216) 361 10 92

- Gelecek, alışkanlıklarımızdır.

K. ATATÜRK

- Alılda bir insan zamanını nasıl sarfedeceğini düşünür, alıllı bir insan nasıl tasarruf edeceğini.

SCANDENAVLER

- Sağlam karakterli olan bir insanı görevinden alıkayarak hiçbirşey olmaz.

CICERO

- İnsanlar öylesine saf ve zayıflıklarla aldatılmak isteyen dilediği kadar ahmağı kolayca bulur.

MACHIAVELLI

- İnsan birşeyi ciddi olarak istemeye görsün hiçbirşey erişilemeyecek kadar yüksek değildir.

ANDERSEN

- Sevmek iki defa yaşamaktır.

GEORGE SAND

- Okuma razı yükselir. Bilgili arkadaş ise onu avutar.

VOLTAIRE

- İnsanları iyi tanıya her insanı fena bilip kötülemeyin her insanı iyi bilip övmeyin.

METAFRA

- Bir güzel söz söyleme sanatı varsa birde anlama ve dinleme sanatı vardır.

EPİKTETOS

- İnsan sevincini büyütürken anlatmalı üzüntüsünü küçültmek.

MONTAIGNE

ÜYELERİMİZİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI OLDUĞUMUZ YERLER

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

KIP MAĞAZALARI

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

METRO GROSSMARKET

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

PIERRE CARDIN ERKEK GİYİM MAĞAZASI

Peşin alışverişlerde %15 indirim.

*Galleria Ataköy

*Osmanbey/Şair Nigâr Cad. No:91

*Bakırköy/İstasyon Cad. No:16 İstanbul

*Çankaya/İzmir Fevzipaşa Bulvarı No:17/F

*Galleria Samsun

*Gaziantep /Mülâzım Asım Cad. No:11

(Osmanbey Mağazamızdan yapılacak alışverişlerde 5 ay vade)

LUCCI AYAKKABI SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Peşin alışverişlerde %10, tertzilat döneminde %5 indirim.

Ebuzziya Cad. No:2/A Bakırköy/İstanbul

YENER KUNDURA

%20 indirim

Halaskargazi Cad. Tebrak Pasajı, No:301/106 Şişli

Tel: 232 95 24

Mada Cad. Caferağa Mh. Çadırca İşhanı No:6

Kadıköy/İstanbul

Tel: 346 63 20

KOSOVA ET LOKANTASI

Nakit ödemelerde %20, kredi kartı ile ödemelerde %10 indirim.

Tel: 573 78 38-573 67 62 Turistik Tesisler

Florya

GELİŞİM BİLGİSAYAR & İLETİŞİM SİSTEMLERİ

Çop telefonlu aksesuarları, bilgisayar sistemleri, işyeri-otel seslendirme, evişyori alan sistemleri,

faks ve santral sistemlerinde %5 indirim
Tel: 552 4762 - 503 9455

YKM YENİ KARAMÜRSEL

YKM'de peşin alışverişlerde %10 indirim vadeli alışverişlerde peşin fiyatına 4-6-8-10 ay vade
İstanbul Beyoğlu, Büyükcakmeca, Eserler, Fatih, Kadıköy, Sultanhamam, Şişli, Pendik, Üsküdar, Yalova

YKM Pazarlama Eski Büyükdere C. No:34

Adana Feyzi Çakmak Cad No:95/A

Ankara Kızılay, Ulus

Erzurum Cumhuriyet Cad No:34

Gaziantep Mülâzım Asım C. Karakçili Sok

İzmir Bornova, Konuk

Malatya İnönü Cad. No:120

Samsun Osmaniye Cad. No:26

Trabzon Kunduraacılar Cad. No:104

Hur türü mobilya ve dekorasyon işlerinizde %15 indirim Tel: 592 5019

Yeni Mh. İnönü Cad. No:94 K Çekmeca İstanbul (İski Yarı)

ÇİZGİ CLUP (Ulviye Süngü)

Hur türü ev tekstil malzemesi mutfak gereçleri ve elektrikli aya

Peşin alışverişlerde %20 vadeli alışverişlerde %15

Hareket Ordusu Sok. Etilaj Apt. No:4 Daire:1

Bahçeievleri-İst (Marmara Üniversitesi Yanı)

Tel: 575 0396

İHLAS SİGORTA

Sel. doğal afet ve terör teminatı kapsamında, her türlü sigortacılık hizmetlerinde tüm sigorta şirketlerinin çok altında fiyatlar ve anında ödeme garantisi ile hizmetinizdedir.

Tel: 238 8832

Not: Sigorta yaptıran üyelerimizin Derneğimizi bilgilendirmeleri rica olunur.

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

Now in the skies!



GÖKLERDEKİ ONURUMUZ **ONUR AIR** ile UÇUNUZ

GENEL MÜDÜRLÜK : 0212 863 23 00/14 hat
REZERVASYONLARINIZ İÇİN:

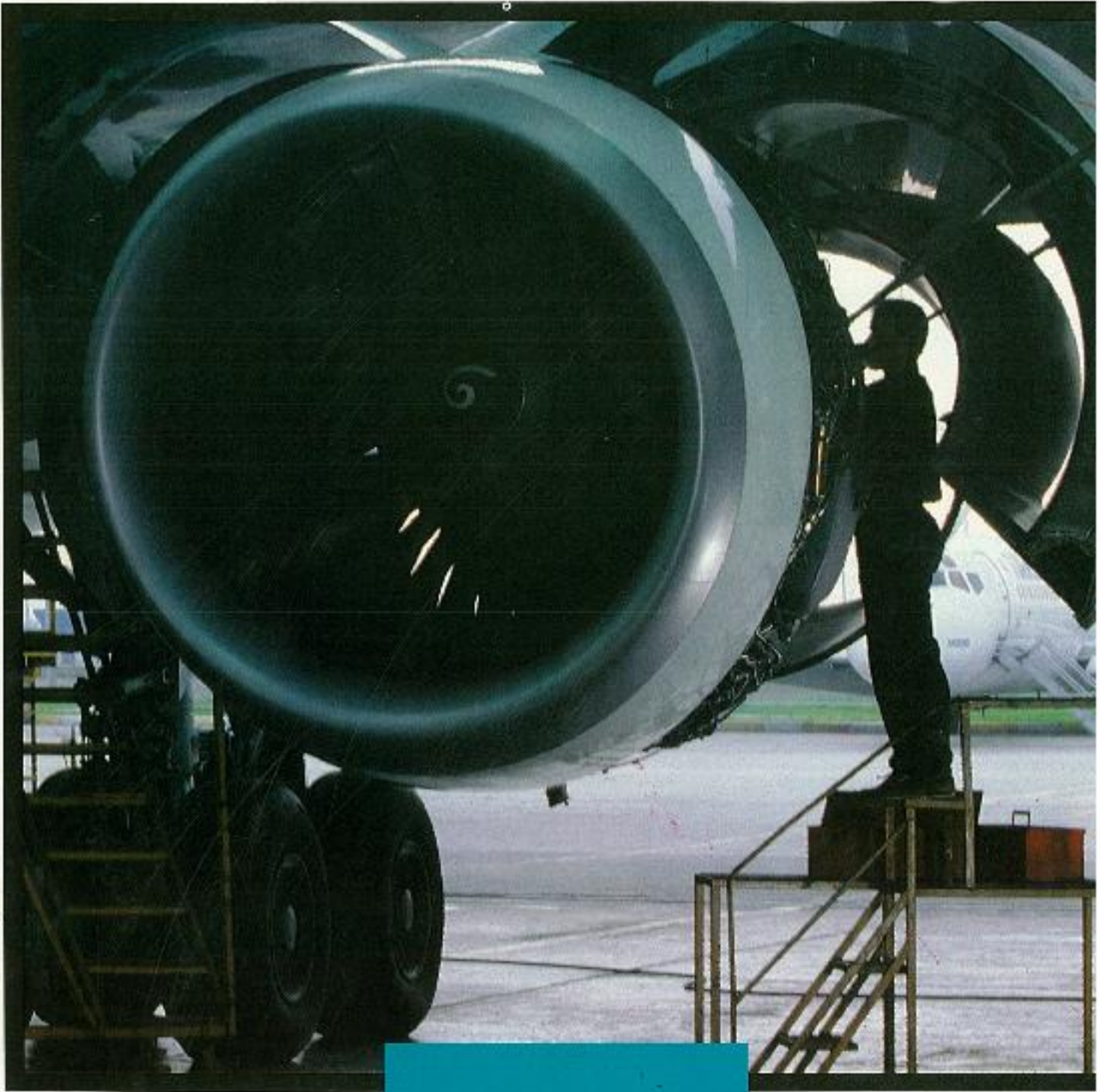
İSTANBUL	: 0212 255 39 00
ANKARA	: 0312 419 44 02
İZMİR	: 0232 463 60 13
DALAMAN	: 0252 6922777
DUSSELDORF	: 492113840983
ZÜRİH	: 4113130001
AMSTERDAM	: 31206382366
ORLY-PARİS	: 33140164583
HANNOVER	: 4951114880
STUTGART	: 49711225920
BRÜKSEL	: 3223463654



"Now in the skies!"



ONUR AIR



Bakmadığımız

uçak

yok...



TÜRK HAVA YOLLARI

BEN TÜRKİYE İÇİN UÇARIM!

Türk Hava Yollarınca!

Türk Hava Yolları, 61 yıllık deneyimi A-330, B-737, B-140 gibi uçaklardan kurulu donatılarla, geniş hizmet ağıyla, en son teknolojiyle donatılmış, dünyada First Class, Business Class, Economy Class ile en iyi hizmetleri sunar. Türk Hava Yolları, dünyanın en güvenli havayoluudur.

Yurtiçi ve yurtdışı uçakları, ulusal hatlarıyla uçuşta.

Dünya Akaletleri ile hizmetleriniz!

