

UTED



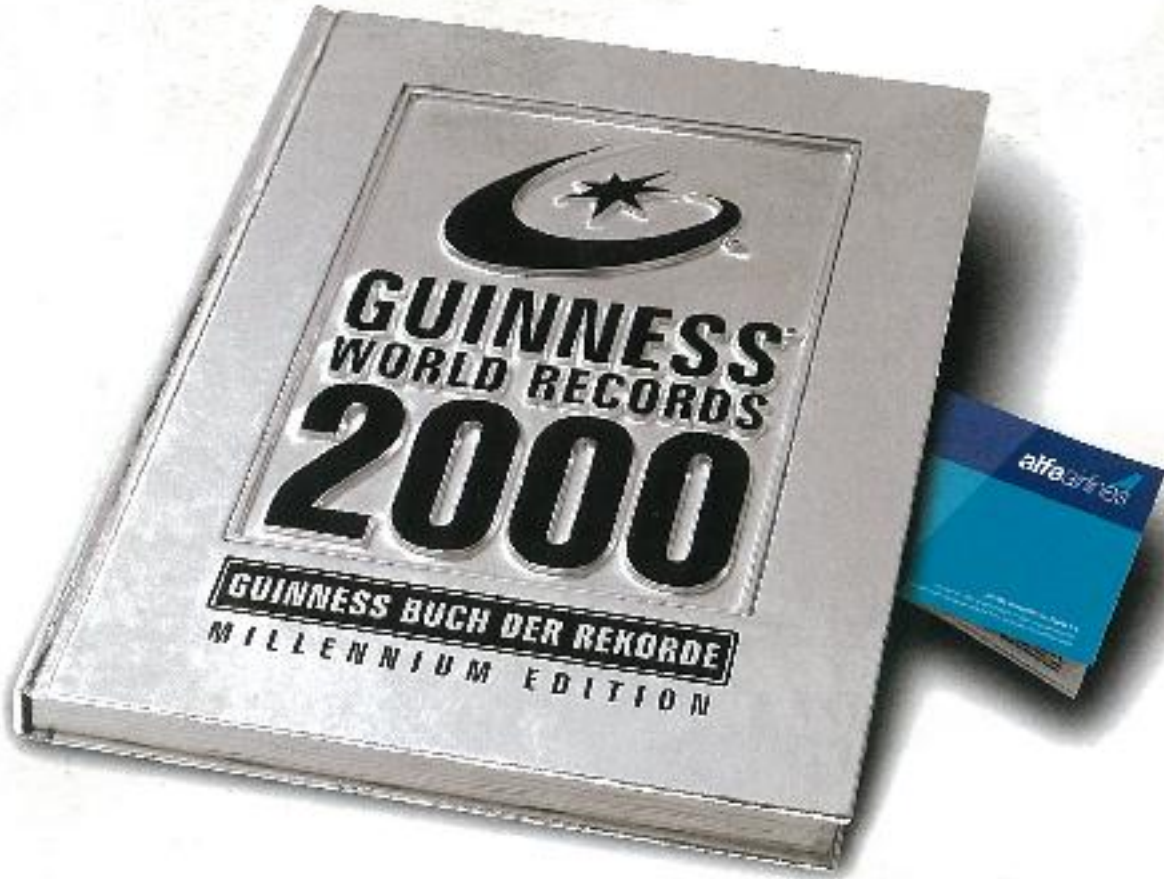
AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL / YEAR 9 • SAYI / ISSUE: 98 • OCAK / JAN 2000



UTED ON-LINE
www.uted.com

DERNEĞİMİZİN 22. GENEL KURULU YAPILIYOR

yerimiz ayrıldı...



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

Göklere baş, dostluk ve sevgiyle, 70 dünya vatandaşı aynı anda,
geleneksel Türk misafirperverliğini yaşadı.

Farklı uluslardan insanları kucaklayan
bu hoşgörüde, Guinness Rekorlar
Kitabı'nda da yerimiz ayrıldı.



alfahavayolları

Faruk Laddes, Koza Güneşi • İstanbul 34540 Tel: (90212) 630 35 45 Fax: (90212) 657 58 66 • 70

UTED 22. OLAĞAN GENEL KURULU

Demecimizin 22. Olağan Genel Kurulu; çoğunluk sağlandığı takdirde 15 Ocak 2000'de, çoğunluk sağlanamazsa, 23 Ocak 2000'de çoğunluk aranmaksızın toplanarak, mutlaka sonuçlandırılacaktır.

Genelde ilk toplantıda; yani 15 Ocak'ta çoğunluk sağlanması çok zor olduğundan, tüm üyelerimizi 23 Ocak 2000'de THY Eğitim Başkanlığı Konferans Salonunda yapılacak Genel Kurulumuza bekliyoruz.

Bu tür kongrelerde, küçük değişikliği dahil demecin geleceğini yakından ilgilendiren bir çok karar alınır. Bu kararları katılan üyelerin görüşleri ve oylama sonucuna göre belirleneceğinden, alınacak her türlü karara Genel Kurul bittikten sonra yapılacak itirazların, sonucu değiştirmesi mümkün olmadığından, yapıcı değil, yıkıcı olmamalıdır.

Önem için, her üye sadece seçimi gündemli olmayan bu tür Genel Kurullara bizzat katılarak fikirlerini, görüşlerini bildirmekle kalmayıp, kendince; yanlış olan değişikliklere de karşı çıkmalıdır.

Olağan Genel Kurulumuzda, UTED'in her asil üyesi seçme ve seçilme haklarına sahiptir.

İki dereceli sistemi benimsiyen bir küçük yapısında olan demecimizde Başkan ve Yönetim Kurulu aynı ayı oylanmaktadır.

Değerli Arkadaşlarımız;

Dernekler, aslında demokrasinin temel taşıdır. Dernekler ferdin kamu görevlerine, düşünce ve emek olarak katılımını sağlayan, kar amaçlı olmayan kurumlardır.

Her ne kadar kurumlardır diyorsanız da, kurumsallaşmamış oluşumlarını nedensel amatör yapıları ve iki senesle bir değişen yönetim değişikliklerinin zorluklarından kaynaklanmaktadır.

2000'li yıllara girdiğimiz bu günlerde, şu anki yapıyı ve başarıyı, değil ilerlemiş, konuşulacak için bile özverili çalışmaya ihtiyac vardır.

Önem için, siz değerli üyelerimizin bu Genel Kurulumuzda UTED'e yakışan bir katılım göstererek, yeni yönetimlerini seçeceğinizi, görüş ve düşüncelerinizi Genel Kurul platformunda sergileyeceğinizi umut eder, seçgi ve saygılarımı sunarım.

UTED 22. ANNUAL GENERAL MEETING

22nd Annual General Meeting of our association shall be held on 15 January 2000 if required majority attend or, if not, shall be finalized on 23 January 2000 without seeking any majority.

We shall be awaiting to welcoming our members at the meeting to be held on 23 January 2000 at THY Training Center Conference Hall, since convoking a majority at the first meeting on 15 January would be very difficult.

Agenda of such meetings contain many issues, including the future of the Association. raising an objection to resolutions adopted at such meetings succeeding closing of meeting becomes very detrimental for the Association, since resolutions at the meetings are adopted by motion and majority of votes of attending members.

Members should not, therefore, only attend personally and submit motions at General Meetings, but also raise objections for amendments, which they themselves find to be unsuitable.

Each appointed member of UTED exercises the right to elect and to be elected at Annual General Meetings. Chairman and Directors of the Board of UTED is separately appointed, since the Association applies a double stage system.

Dear Colleagues,

Associations being non profit yielding institutions providing contribution of individuals to public works by opinion and labor are, in fact, corner stones of democracy.

Though I say "Institutions", the reason for their not being able to be really institutions is the consequence of their "amateur" structure, as well as frequently changing management (appointed every 2 years).

These days, when we entered 2000, we have to work with extreme devotion to maintain our actual status rather than developing it.

I strongly believe and hope that our members shall appoint a new management at Annual General meeting of UTED with the qualities and capabilities deserved by UTED and submit their motions in the sphere of the General Meeting.

Yours sincerely,



Sefa İnan / Başkan
UTED President

İçindekiler / Contents

UTED

DEĞERLENDİRMEK İSTİYORUZ KURULUŞU YAPILIYOR

Y. AĞ/YY. İHİSALİY. SAYI 58 KASIM/OCAK 2002

ULUSLARARASI HAVACILIK YATIRIMCI VE
AERIAL ENGINEERING ASSOCIATION ÜYESİ

UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEPA NAN

GENEL KOORDİNATÖR:
EMRE ARKANAT

REKLAM HALKLA İLİSKİLER:
KEMAL KANA

YAZI KURULU:
Dr. Öye Taşer, Kpt. Arın Diler, Erhan İsmayıl,
Hicriyel Kaplan

KATKIDA BULLANANLAR:
Sakhan Gü., Yurdaer A. Akay,
Zeki E. Altın, Gülçen Ağın

YÖNETİM YERİ:
İstanbul Caddesi, Üşengül Apt. No: 24 Kat:4
Daire B Beşiköy/İstanbul
Telefon: (0212) 542 13 00 / 543 29 77
Fax: (0212) 542 1371
Lokal Tel: (0212) 371 39 23
E-mail: ured@turknet
Web Site: www.ured.com
Webmaster: Karhan Kutvel

YAYIN:
[Dag], İsmail Müslümanoğlu, Nispetiye, cadde
ve diğer editöryel hizmetler, ARTI YAYINLILIK
TANITIM VE HAVACILIK DANIŞMANLIĞI LTD.
Genel Koordinasyon: İhan Özdenir
Redaksiyon: Özelti - Ömer Özdenir
Daglı: Nage Kum
Telefon: (0212) 241 33 43 / 251 52 44
Fax: (0212) 243 31 63
E-Mail: ured@turknet

RENK AYRIMI VE FİLM ÇIKIŞLARI:
Çan Grafik Ltd. (0212) 522 87 77

BASKI VE CİLT:
D'Imagery mark A.Ş. (0212) 629 06 0 6

HER BİR ZARFI YAKINLAŞIK 100 VE FOTOĞRAF ALBÜMÜ
TAVAN VE ÇAĞIRI KİMLİK, KARTAL GÖSTERİMİ
KÖŞKÜK İLE, KIRILAN KURULUR

- Gündem 3
- İçindekiler 4-5
- UTED Yıldönümü 6-7
- Havacılık Haberleri 8-13
- Gökyüzünde Raks 14-15
- Uçak Emniyetine Gözaltı 16-17
- Güneşten kaçan uygarlık 18-20
- Beyin onarım kiti 21
- Katana 22-24

poster 26-27



• **UTED Abone**

Formu

25

• **Poster**

26-27

• **Görüş**

29-31

• **Röportaj**

32-33

• **Turbülans**

eğitimi

34-35

• **Denizin derinliği, uzayın
sonsuzluğu**

36-38

• **Soru-Yanıt**

39

• **New Generation B-727**

40-41

• **Derinlerdeki Tehlike**

42-43

• **Anlaşmalı yerler**

44

• **Kültür sanat**

45

• **Teknoloji**

46

• **Cougar**

47

• **Ses hızı**

48

• **Güzel sözler**

49

• **Bulmaca**

50



• **UTED Yıldönümü**

6-7



DERNEĞİMİZİN 32. 9.YIL KUTLAMA KO



25. Yıl plakalarını alan arkadaşlarımız: Erol Özün, Ekrem Sarıöz, Hayrettin Kardeş, Süleyman Şan, Mustafa Akkaş, Hasan Rodoplu, Cevdet Baztekün, M. Ali Gür, Fethi Şen.

Derneğimizin 32. Dergimizin 9. yılı kuruluş yıldönümü; bu yıl yaşanan deprem felaketinin yanı sıra mübarek Ramazan ayına girmemizden dolayı, 31 senedir hepimizin bildiği gibi geleneksel bir gece ile kutlanamadı.

Bu gecenin ertelenmesine karar alan Yönetim Kurulumuz, bu önemli günümüzde çalışma hayatımızın geçtiği mekan olan Uçak Hangarında bir kokteyl düzenlemeye karar verdi.

THY Uçak Bakım Tesislerinde düzenle-



UTED DERGİMİZİN KTEYLİ



Derneğimiz Başkanı Sayın Sefa İnönü açılış konuşmasını yapıyor.



ketleri" bu yıl, 9 arkadaşımıza; Erol Özin, Ekrem Sarıöz, Hayrettin Kardeş, Süleyman Şan, Mustafa Akkaş, Hasan Rodoplu, Cevdet Boztekin, M. Ali Gür, Fethi Şen'e verilerek, senelerdir yaptığımız bu güzel uygulamanın sürekliliği sağlandı.

Başkan Sefa İnönü açılış konuşmasında; 'Uçak Teknisyenliğinin önemini' vurgulayarak, '25 senesi dolan arkadaşlarımızın aslında şimdi en verimli zamanlarında olduklarını, bu mesleğin deneyim ile doğrudan ilgili olduğunu' söyleyerek konuşmasını sürdürdü.

Bu güzel uygulamanın THY'nin Kuruluş Yıldönümünde de emekli olan personele yapılmasını dilerken, nice yıllara UTED diyoruz...

nen bu kokteylimiz, üyelerimizin yakın ilgisinin yanında; THY'nin üst düzey yöneticilerinin katılımı ile de renklendi.

Her yıl derneğimiz tarafından yaptırılan ve 25.yılıni dolduran üyelerimize verilen "UTED'de 25. Yıl Pla-



British Airways yeni milenyum için Airbus uçaklarını seçti

British Airways, filo genişletme çalışmaları çerçevesinde, Airbus Industrie'dan 12'si kesinleşmiş 12'si opsiyonlu olmak üzere 24 adet A318 uçağı siparişi verdi. Havayolu yetkilileri, 100 kişilik diğer yolcu uçağı modellerini inceledikten sonra Airbus'ta karar kıldıklarını açıkladılar. British Airways uçaklarının teslimatlarına 2003 yılının Ocak ayında başlanacak.

British Airways yetkilileri, A320 ailesinin en yeni ve en küçük modelini tercih etmelerinin yeni milenyumdaki network stratejilerinin bir parçası olduğunu belirtti.

Teknik özellikler olarak tek bir modelin ürünleri olan A320 ailesi üyeleri, işletmede şirketlere pek çok kolaylık sağlıyor. Hepsi tek tip eğitimden geçen pilotlar tarafından kullanılabilen uçakların bakımı aynı mühendis ekibi tarafından yapılabiliyor, bu durum

işletme maliyetlerini düşürerek havayoluna karlılık sağlıyor.

British Airways'ın A318 uçakları, Pratt and Whitney PW6000 motorlarıyla güçlendirilecek. Tek koridorlu ve 100 yolcu kapasiteli uçaklar, şirketin iç-hat ve Avrupa uçuşlarında kullanılacak.



Dünyanın En Büyük Uçağı Boeing 747 "Pul" Oldu



"Göklerin Kraliçesi" olarak adlandırılan Boeing 747'ler, Amerikan tarihinde bir posta puluna konu olan 3. uçak oldu. Boeing 747'lerin 30 yıldır üretildiği dünyanın en büyük fabrikasında, pulun tanıtımı için 455 metrekare büyüklüğünde dev bir fotoğraf kullanıldı.

Daha önce havacılıkla ilgili olarak hazırlanan pullarda, Wright Kardeşler'in ilk uçuşu ve Charles Lindbergh'in Atlantik Okyanusu'nu geçişi konu edilmişti.

Pano

SATILIK DEVREMÜLK

Amigapark-Sangerme. Kırmızı dönem, ömür boyu geçerli. Internal acentasına bağlı.

Fiyatı: 5500 USD

Hasan Pehlivan, TEL: 0212 541 6040 / 129 TOPAIR

HAVACILIK SEKTÖRÜ ÇALIŞANLARINA

Bildiğiniz gibi, dergimiz UTED sadece THY değil tüm havacılık camiasına dağıtılan bir yayın organıdır. Her ay düzenli olarak çıkan dergimiz havacılık camiasının çalışanlarına yönelik olmak üzere, bir ilan tablosu yayınlamaktadır. Bu ilan tablosunda satmak veya almak istediğiniz 2. el araba, beyaz eşya, bilgisayar, fotoğraf makinesi v.s gibi ilanların yanında, iş arayanlarla, satın alınmak veya kiralanmak istenen konut ilanları da yer alabilir.

Bunun için yapacağınız işlem, sadece demek faxına ya da e-mail'ine satmak veya almak istediğiniz eşyayı bildirip telefon numaranızı bildirmeniz yeterli olacaktır.

Bu uygulama şimdilik ücretsiz olarak yapılmaktadır. Bilgilerinize sunar, ilgilerinizi bekleriz.

UTED YÖNETİM KURULU

İŞ ARIYORUM....

•ADIM SELAHATTİN TAŞKIN. 1971
İST. DOĞUMLUYUM. ALM. VE İNG. İYİ
DERECEDE BİLİYORUM. ALMANCA
ÖĞRETMENLİĞİ MEZUNUYUM.

☎ CEP : 0532 352 9619

0532 421 8986

PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.



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

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

Low Cost
High Safety
and Reliability
Quality
Services
Experienced
Man Power

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü,
İstanbul Türkiye

Tel : + 90 212 663 7010

Fax : + 90 212 663 7013

e mail : prima@escortnet.com

A340-500/600 Üretim programı ilerliyor

Airbus Industrie'nin yeni A340 ailesi'nin 10'dan fazla parçası halihazırda üretimde bulunuyor.

Bütün hava tüneli testlerinin tamamlanması da dahil olmak üzere, üretimde pek çok adım atıldı. Son olarak tamamlanan yüksek sürat testleri, üç sınıflı düzenlemede 380 koltuklu A340-600'ün 13.900 km. ve yine üç sınıflı düzenlemede 313 koltuklu A340-500'ün 15.750 km. sınırlarını karşılayabilecek bir performansa sahip olduğunu gösterdi.

Şimdiden 125 adet için sipariş veren ve ön anlaşma yapan havayolu şirketleri için; iç düzenleme konusunda verecekleri kararlarda yardımcı olacak bir Sistem ve Kabin Düzenleme Rehberi hazırlandı. A340-500/600, yolcu uçakları için tasarlanan ilk tamamı karbon omurga kirişi büyük önem taşıyor. Bu parçanın yapısal testi tamamlandı. Gövde bölümleri ve merkez kanat kutusu gibi diğer büyük parçalar ise Avrupa'nın çeşitli bölgelerindeki ortak fabrikalarda üretiliyor.

İlk A340-600'ün son montajı da 2000 yılının Nisan ayında bu montaj merkezinde gerçekleştirilecek. Burada kargo yükleme, su sarfiyatı ve kabin sistemlerinin kontrolü için yapılan olgunluk testlerini de içeren pek çok parça ve sistem testleri uygulanacak. Uçağın ilk Ram Air Turbin uygulaması da APU ve Trent 500'ün ilk uygulamalarının ardından gerçekleştirilecek.

A340-600'ün 2002 yılının ilk üç ayında, A340-500'ü ise 2002 sonbaharında hizmete girmesi planlanıyor. 2002 yılı içinde bu modellerden 26 adet uçağın teslimatı planlanıyor.



Pilotlar Psikolojik Kontrolden Gececek

Havayollarında bir kaptan pilot yıllarca süren uğraş ve binlerce uçuş saati sonrasında yetişiyor. Bu nedenle, pilot olmak, dünyanın en riskli mesleklerinden biri durumunda. Rutin işlerin getirdiği ağır sorumluluğa bir de yolcu sorumluluğu eklenince pilotların yükü çekilmez duruma geliyor. Bu nedenle büyük havayolu şirketleri, pilotlara yardımcı olabilmek için, özel psikologlar bulunduruyor. Belirli aralıklarla pilotlar, psikologlarla konuşarak sorunlarını aktarıyorlar.

Amerika'da pilotların; kurallara göre, psikolojik testlerden geçmeleri zorunlu değil. Ancak artık, zorunlu hale gelecek. Amerika ve Avrupa'da zaten bir çok havayolu şirketi bu kontrolleri yılda iki kez yapıyor. Psikologlar pilotların ev ve iş yaşantılarını detaylı olarak inceleyip streslerinin nedenlerini bulmaya çalışıyorlar.

Psikologların diğer önemle üzerinde durdukları konu ise özellikle uzun mesafeli uçuşlarda kokpitte ikiden fazla pilot bulunması. Bu uygulama ile pilotlar birbirlerinin yaptıkları hataları daha iyi görebiliyorlar. Ayrıca uzun uçuşlarda değişimli uçararak yorgunluk ve bununla gelecek olan hata riski de azaltılmış oluyor.

ABD, Havaalanlarımızın 2000'e uyumlu olmadığı kanısında...

Amerikan Sivil Havacılık Otoritesi (Federal Aviation Administration-FAA) Türk Sivil Havacılığı'nın Y2K-2000 yılı sorunu (dijital kıyama) olarak bilinen bilgisayar programını düzeltme çabalarını yeterli bulmadığını açıkladı. FAA, Türkiye'ye yılbaşında gidecek yabancı ülke vatandaşlarını uyardı.

FAA'nın hazırladığı raporda Amerika'nın yanı sıra tüm ülkelerin hava trafik sistemleri, havalimanları ve havayolları ile ilgili değerlendirmeler de yer aldı. Amerika'nın Sesi Radyosu'na göre FAA "Milenyum sorunun" Türkiye'deki iç ve dış uçak seferlerini ne kadar etkileyeceğini saptayamadı. FAA, 31 Aralık 1999-1 Ocak 2000 tarihlerinde Türkiye'ye gidecek Amerikalılar ile diğer ülke yolcularına da uyarıda bulundu. Bu yolcuların Türkiye'de iç ve dış seferlerin gecikmesi iptaline karşı hazırlıklı olmaları önerildi.

Sorun Yakıt Tesisleri



Dünyadaki en önemli havacılık otoritesi olarak kabul edilen FAA'nın raporunda İstanbul Atatürk Havalimanı'ndaki teknik sistemlerin 2000 yılına hazır olduğu ancak, uçak yakıt tesisleri konusunda kuşkuyla bulundugu vurgulandı.

ICAO'ya sunulan rapora göre, hava trafik kontrol sistemlerindeki değişiklik Ağustos ayı sonunda tamamlandı. Türk Hava Yolları (THY) tarafından ICAO'ya 17 Eylül 1999 tarihinde verilen rapor doğrultusunda haberleşme, seyir-sefer, uçuş-motor yönetim hava durumu ve görev değerlendirme sistemleri üzerinde test ve yürütme işlemlerinin sürdüğü belirtildi. Bu çalışmaların bitiş tarihinin ise, belli olmadığı açıklandı. Hüseyin

TNT'den 2000'de 3.5 milyon dolarlık yatırım

TNT geçtiğimiz günlerde 2000 yılı hedef ve stratejilerini belirlemek üzere toplandı. Şube müdürleri, acentalar, departman müdürleri, orta kademe yöneticilerinin oluşturduğu 39 kişilik yönetim kadrosu, şirketin milenyum projeksiyonunu belirledi. Toplantıda, 2000 yılı hedefleri arasında en önemlisi Türkiye geneline 3.5 milyon USD tutarında yatırımın kararlaştırılmasıydı. 3.5 milyon dolarlık yatırımın lojistik ve yurtiçi taşımacılık imkanlarının artırılması hedeflendi. Bu yatırımda ağırlıklı payı, Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin alması planlandı.

TNT Türkiye Genel Müdürü Turgut Yıldız, Türkiye ağına geliştirilmesi ve 3.5 milyon dolarlık yatırımlarına ilişkin şunları söyledi. "GAP Projesi nedeniyle, bölgede uluslararası taşımacılık konusunda bir ihtiyacın olacağını düşünerek, 2000 yılında bölgeye ağırlıklı yatırım kararı aldık. Bölge, yurtiçi dağıtım ve lojistik ağını geliştirmede bizim için bir basamak. Öte yandan TNT, sektöründe ilkleri gerçekleştiren bir firma. Hahırlayacağınız gibi, Karadeniz Bölgesi'ne giden ilk firma da TNT'ydi. Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da da ilk olmayı istiyoruz" Ayrıca Yıldız, Türkiye içindeki network ağına genişletileceğini, müşteri ve personel memnuniyetinin bu yılda hedefleri arasında yer aldığını sözlerine ekledi.

DISCOVERY DÖNDÜ

Nasa- Bozulan uzay teleskobu Hubble'ı başarıyla onararak(27/12/99) dünyaya dönen uzay mekiği Discovery, Amerikan halkına ve Nasa yetkililerine yeni yıl morali verdi. Bilindiği gibi; Eylül ayından bu yana Mars'a yapılan yolculuklarda iki kez sorun yaşanması moral bozukluğuna yol açmıştı. 3 milyar dolarlık Hubble'ı yenilemek ve



onarım işi 70 milyon dolara mal oldu.

British Airways'ten kültür sanat kanalı

S.A.L.E. Airbus A320 Ailesi uçağı siparişi verdi

Son yapılan "uçuş ihtiyaçları" araştırması, British Airways Club World yolcularının, yalnızca işi düşünen ve eğlenceyle ilgilenmeyen kişilerden oluşmadığını ortaya koydu. Araştırmaya göre, şirketin Club World yolcuları, sanat ve edebiyatla ilgili konu ve tartışmaların yayınlanacağı kanallar talep ediyorlar.

British Airways bu talebi karşılamak için İngiltere'nin önde gelen internet mağazası Amazon.co.uk ile anlaşarak, Club World yolcularına yönelik, uçak içinde yayın yapacak bir radyo kanalı tesis etti.

Yeni radyo kanalı Words (Kelimeler), British Airways uçuşlarında yayına başlayacak. Kanal; sanat, bilim, iş ve güncel konularda bilgilendirici yayınlar yapacak.

Singapur'lu bir uçak kiralama kuruluşu olan S.A.L.E., daha önce yaptığı açıklamayı kesinleştirerek 23 adet A320 ailesi uçağı alımı için Airbus Industrie ile anlaşma imzaladığını açıkladı.

20 adet A320 ve 3 adet

A321 modellerini içeren siparişin teslimatı 2001 ile 2008 yılları arasında yapılacaktır. Bu siparişle, S.A.L.E.'nin Airbus Industrie'ye ismarladığı tek koridorlu uçak sayısı 41'e yükselmiş oldu.



Uzun yolculuklarda, yolcunun seçimi; Airbus 340

Airbus Industrie'nin dört motorlu uçağı A340, uçak yolcuları arasında yapılan bir ankette en büyük rakibi Boeing 777'den daha fazla oy alarak uzun uçuşlarda en çok tercih edilen uçak modeli seçildi.

İngiltere'nin önde gelen araştırma şirketlerinden "arnold+baling broke" tarafından her biri yedi saatten uzun yolda, ortalama dört uçak yolculuğu yapan kişiler arasında gerçekleştirilen ankette, A340 yüzde 62 oranında oy alırken, rakibi B777 yüzde 21'de kaldı.

İki koridorlu ve ikili

oturma düzenli A340, yolculara aradıkları konforu sunuyor. Business class kabininde koltukların ikili olması müşteri memnuniyetini artırıyor. Business class

yolcularının yüzde 89'u Airbus 340 uçaklarındaki gibi ikili koltukları tercih ettiklerini belirtiren, yüzde 1'i Boeing 777'deki gibi orta kısımda üçlü koltuğu

tercih ettiklerini belirttiler. Araştırmada, özellikle business class yolcularının uzun rout'larda dört motorlu uçakları tercih ettikleri ortaya çıktı.



*Yeni Yılın, Siz ve sevdiklerinize mutluluk, başarı sağlık getirmesi dileğiyle,
Bayramınızı kutlarız...*

UTED YÖNETİM KURULU

GENEL KURUL DUYURUSU

Derneğimiz UTED'in 22. Dönem Olağan Genel Kurul Toplantısı; 23 Ocak 2000'de çoğunluk aranmaksızın toplanarak, aşağıda belirtilen gün ve saatte yapılacaktır.

Tüm üyelerimizin katılımını bekler, önemle duyururuz.

Toplantının Yapılacağı Yer : TİHY Eğitim Başkanlığı Konferans Salonu

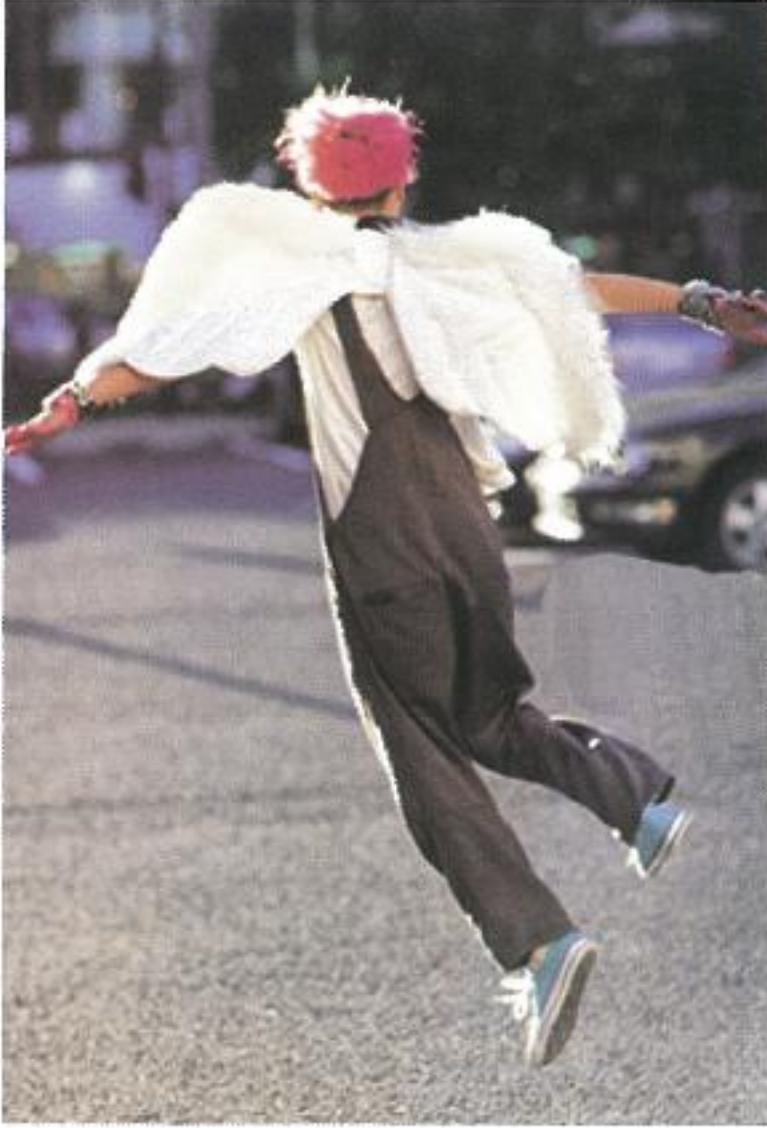
Tarih : 22 Ocak 2000

Saat : 11.00

UTED YÖNETİM KURULU

Gökyüzünde Raks

Emre Akkanat



Bir çok kişinin söylediği ve pilot temel eğitim kitaplarında yazdığı gibi; insanoğlu yürümek, koşmak için yaratılmıştır, uçmak için değil. Uçmak için yaratılmış olsaydı; ya kanatları olurdu, ya da havadan daha hafif yaratılırdı. İnsanın meraklı ve araştırmacı tabiatı ayaklarını yerden keserek doğru kurallarına aykırı olarak uçmaya yöneltti. Bu onu yerden kaldırarak havada tutacak dengele-

yici bir araç geliştirmeye kadar sürükledi.

Bunun sonucundan basit bir uçağın nasıl keşfedildiğinin hikası doğdu. Günümüzde ise bu basit uçak çok daha geliştiril-

miş bir şekle dönüştü.

İnsanoğlunun kasıtlı becerileri kaza nedeni olmaya hazır bir tehdit olarak varlığını korumaya devam ediyor. Buna karşılık olarak da insanoğlunun yapacağı şey, kısıtlayıcı faktörlerin neler olduğunu bilip ona göre hareket edebilmektir.

Gökyüzünde insan kapasitesini sınırlayan faktörler:

- Oksijen
- Basınç
- Suhu (Durgunluk)
- Akselasyon / deselasyon kuvveti
- Reaksiyon zamanı olarak belirlenmiştir.

Buna karşı da insanın elinde iki güç bulunmaktadır:

Bunlar:

- Zihinsel güç
- Fiziksel güçtür.

Ayağımız yerde olduğu sürece yukarıda belirtilen faktörlerle iç-içe yaşıyoruz ama ortamın dışına çıktığımız zaman maruz kaldığımız kısıtlamaları kaldırabilmek için uygun malzeme veya bilgisayar gibi elemanlara ihtiyacımız olur.

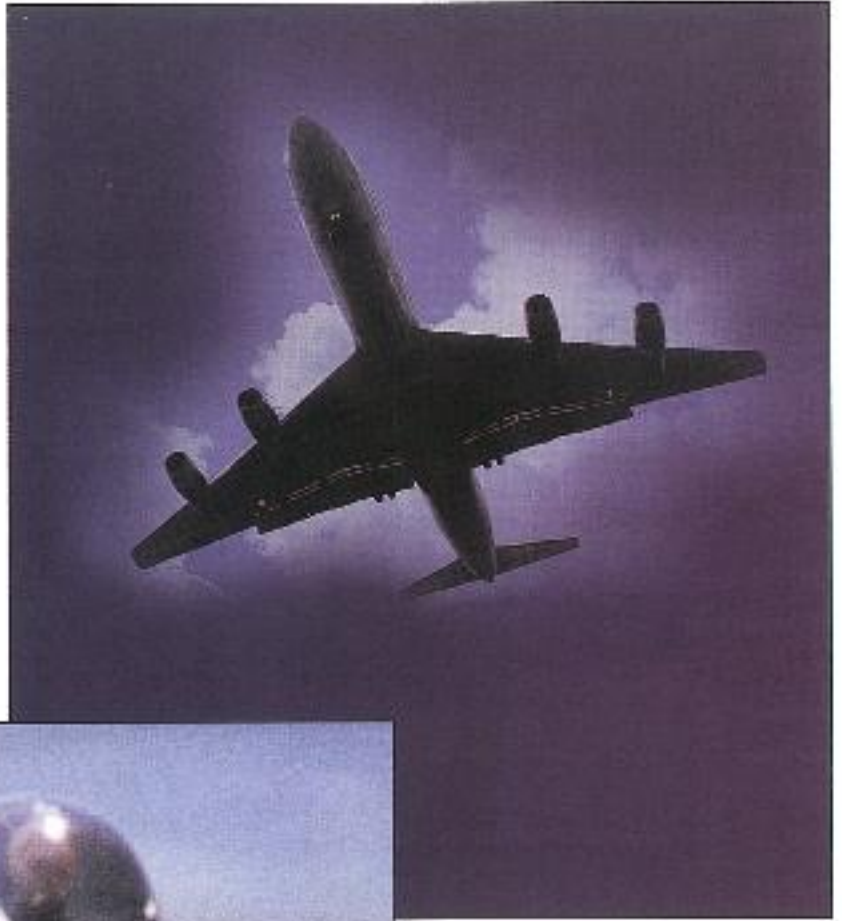
İnsanoğlu için uçabilmek; ya zihinsel gücü ile doğanın kurallarını aşabilmeyi veya



kurallara aklapite (uyum) sağ-
lamaya gerektirir. Bunu baya-
rabilmek için de iyi bir eği-
timle sağlam ve güvenilir bir
araca sahip olmamız gerekir.
Bir saatlik bir uçuşun gerçek-
leştirilebilmesi için bakım
personelinin uçağın bakımını
yapıp ona sıfır hata ile uçuşa
vermesi, pilotun ise uçağı be-
lirlenmiş kurallara uygun ola-
rak kullanması gerekmektedir.

İşte uçuş emniyeti bize ya-
pabileceklerimizin sınırı ve
bu sınır aşmaya kalkışmız-
da bunun bedelinin ne olaca-
ğını anlatan bir kavramdır.

Zaman zaman uçuş emni-



yetinin havayolu şirketlerinin
faaliyetlerini engellediği tar-
tışma konusu olmaktadır. Bu
konuyu tartışırken;

- Bir kazanın bize olan (şir-
ketimize) maliyetinin hesap-
lanması,

- Yapılacak işin risk taşıyıp
taşıyamayacağıdır.

Uçuş emniyeti, kısırları zor
durumda bırakmak veya bir
havayolu şirketinin faaliyetle-
rini aksatmak demek değıl-
dir. Uçuş emniyeti daha çok,
problem yaratacak durumlara
düşmemizi önlemeye çalış-
maktadır.

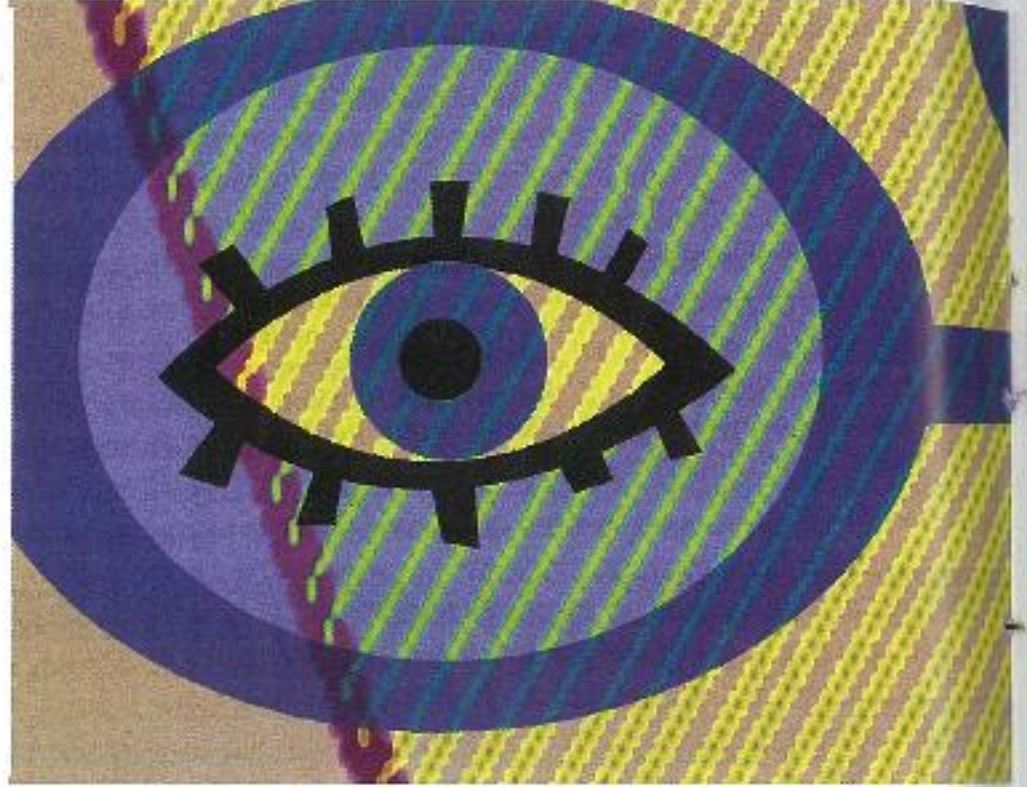
Uçuş emniyeti insan ve ma-
kinanın uyumudur. Her ikisi-
nin de emniyeti amaçlanmak-
tadır. İnsan için koruyucu bir
zırhdır. Bu zırhı kullanarak
daha güvenli bir ortamda ça-
lışabilir ve uçabiliriz.

Saygılarımızla...

Uçakların Emniyetinde Büyük Gözaltı

Müh. Selahattin Gül/İstanbul Hava Yolları

Günümüzde artık; gerek evlerin, gerekse tesislerin video kamera ile korunması şeklindeki uygulamalar yaygınlaşarak modern yaşamın bir parçası durumuna ve hatta bazı durumlarda kullanımı zorunlu hale geliyor.



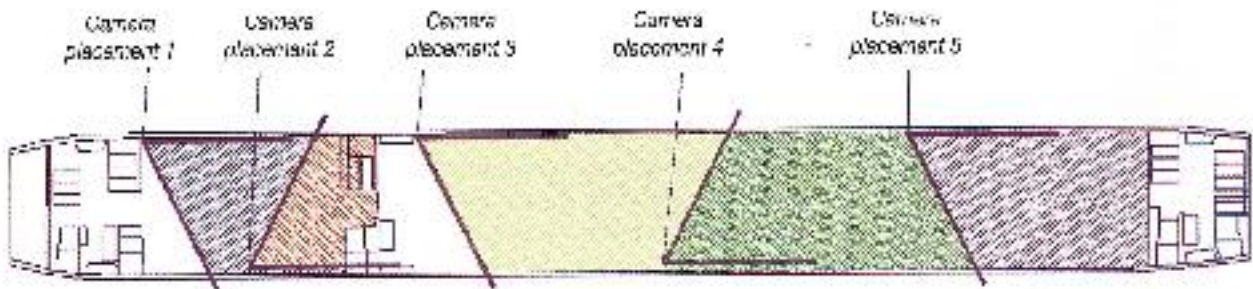
Bilindiği gibi havacılıkta video kayıtları, başta pilot eğitimleri olmak üzere çeşitli eğitim ve briefinglede kullanılır. Böylelikle düzeltilmesi ve geliştirilmesi gereken hareketler gözden geçirilir ve yeni usuller belirlenir.

Artık yolcuların emniyeti-

nin artırılması yönünde de video kamera sistemi kullanılması, araştırmaları belli bir noktaya getirilmiş durumdadır. Kokpitin izlenerek, gerektiğinde bilahare analiz edilmek üzere kaydedilebilecek şekilde, yolcu kabınının, uçak dışının, motorun ve

hatta dışarı görülemeyen önemli uçak yapısal bölhnelerinin video yardımıyla sürekli görüntülerinin alınması söz konusu olabilecektir.

Böylelikle video kamera sistemi, kabindeki yolcuları sürekli olarak kaydederek



Typical Flight Deck camera locations on a Boeing 707

Sistem, bir çoklu-bağlantı şeklinde 8 kameraya anında komut vererek ayrı kayıt ve playback (görüntü tekrarı) sağlanır. Bu kayıtlar dünyanın herhangi bir yerine veya uçağın bulunduğu / ineceği havaalanı terminalindeki bilgi işlem ünitelerine anında aktarılabilir.

Özellikle uçak kaçırma teşebbüslerinde veya tacizkar yolcu gibi istenmeyen durumlarda polise gerektiğinde en uygun zaman ve en uygun şekilde uçağa müdahalesi için ortamı hakkında çok yararlı bilgiler verecektir. İstatistikler, geçen yıla göre yolcu saldırıganlığında %400'lük bir artış olduğunu göstermektedir.

Video kameralar mümkün olduğu kadar küçük, buzlanmaya ve buğulanmaya karşı ısıtılabilen, dış yüzeyi düzgün, aerodinamik muhafazayla uçak dışına da monte edilebilecektir.

Video kamera sisteminin çalışma prensibi şöyle şudur: Kayıt sistemi infrazisi veya harekete duyarlı bir düzeneğe çalışmaya başlamaktadır. Bu teknikte bir ana görüntü (template) alınır, takip eden görüntüler farklılıklar arzederse, görüntü alımı harekete otomatik geçer. Sistemi yanlış harekete geçi-

rebilecek harici ışık değişimi, yağmur, yoğun fırtına gibi istenmeyen etkiler (input) özel bir filtre devresiyle önlenmektedir.

Sistemin çalışması sırasında bura



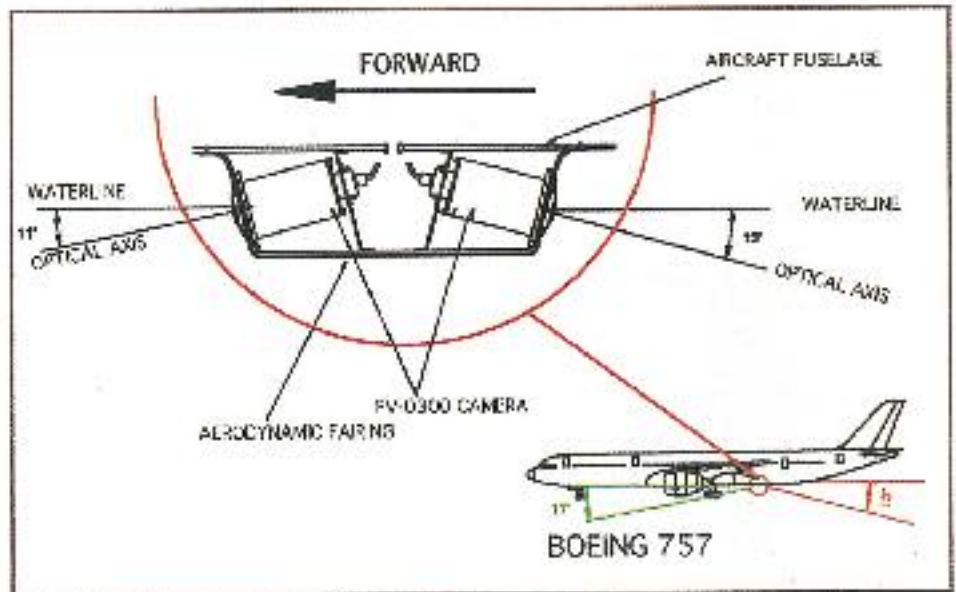
d a anlatılanlardan daha karmaşık olup, bir mantık dev-

resiyle her görüntü bir önceki görüntü ile kıyaslanır ve sistemin aktivasyonu sağlanır.

Sistem, bir çoklu-bağlantı şeklinde 8 kameraya anında komut vererek ayrı kayıt ve playback (görüntü tekrarı) sağlanır. Bu kayıtlar dünyanın herhangi bir yerine veya uçağın bulunduğu / ineceği havaalanı terminalindeki bilgi işlem ünitelerine anında da aktarılabilir.

Çalışmalarla sistemin yapısal mukavemeti artırılarak büyük kazalardan etkilenmeksizin, görüntülü bir bilgi kaydedici cihaz olarak uçaklarda bu amaçla da kullanılması çalışmaları sürdürülmektedir. Bu çalışmalarda "Görüntülü Kara Kutular" ileride uçaklarda yerini almış olacaktır.

*"Flight Deck International" dergisinden yararlanılmıştır.



Güneşten Kaçan Uygarlık

Yurdaer I. Aksöy

Uygarlık; bazı toplumların, ekonomik, politik, toplumsal ve kültürel bakımdan ulaştıkları (ideal sayılan) gelişme durumu olarak tarif edilmektedir. "Uygarlık sıcaktan kaçıyor" sözü, yanlışlıyorsam İrlanda'lı bir yazara aittir. Konuyu bu görüşün ışığında incelediğimizde (Çin ve Hindistan uygarlıkları ile Ürdün ve Anadolu'daki bir kaç çok eski yerleşim birimlerinin ayrı mütalâa edilmesi şartıyla,) insanlığın tarihi manâda uygarlaşması, milattan 4000 yıl kadar önce; güneyde, Mısır'da başlamış, uygarlık buradan kuzeydeki Mezopotamya'ya, Doğu Akdeniz kıyılarına Ege adalarına, Anadolu'ya, İran, Yunanistan ve İtalya'ya yönelmiştir. Batı Roma İmparatorluğu'nun milattan sonra 476 yılında kuzeyli barbar kavimler tarafından ortadan kaldırılmasını takiben, Avrupa Kıtası üzerinde yaşayan halklar bin yıl süre içi, giderek taassubun koyu karanlığına gömülürken, Arabistan Yarımadası'nda İslam uygarlığı filizlenmeye başlamıştır. İlerleyen yüz yıllar zarfında İslâm orduları eski uygarlıkları yaşamış olan toprakları fethettiklerinde, buralardaki uygarlık eserleri ile tanışmalar, buldukları yazılı eserlerin Arapça'ya tercüme edilmesini sağlamışlar, bu arada orijinallerinden yola çıkarak kendileri de yeni düşünce sistemleri geliştirmişlerdir. Bütün bu çalışmalar İslâm uygarlığının İspanya'daki temsilcisi Endülüis Devleti ve Güney İtalya üzerinden

Avrupa'ya ulaşmış. Arapça eserler Latince'ye çevrilmiş, manastırlarda kopya edilerek çoğaltılmış ve bu suretle, bir zamanlar Roma İmparatorluğunun yer aldığı topraklarda yaşayan toplumların düşünce biryellerinin eski ve ileri kültürleri yeniden tanınmalarına olanak sağlanmıştır. Özellikle İtalya'da başlayan aydınlanma hareketi giderek Avrupa'nın diğer bölgelerine de yayılmış, sanat, felsefe ve bilim alanında çok değerli insanlar yetismeye başlamıştır. Bu arada coğrafik keşifler çağı açmış, Amerika Kıtası'nın keşfi ile Avrupa'dan göç edenler uygarlığı bu toprakla-

ra taşımışlardır. Şimdi gelişen bilim ve teknoloji sayesinde, uygarlık daha soğuk bölgelere (uzaya) açılma aşamasına gelmiş bulunmaktadır.

Batı uygarlığının zaman ve mekan içinde seyrî, (detaya girildiğinde çok doğru olmakla beraber) genel olarak bu şekilde cereyan etmiştir. Ancak sıcaktan (ya da Güneş'ten) kaçış şeklinde bir yaklaşım sevilmi bir yaklaşıma olmaktan öfeye gitmez.

Gerecek; uygarlığın yaşadıkları iklimi dost topraklar üzerinde yiyecek bulmak ve üremekte sıkıntı çekmeyen, bu



suretle, günlük hayatın ötesinde kalan konularda düşünmeye daha fazla zaman ayırabilen, birbirleriyle ticari ilişkiler içindeki insan toplulukları tarafından geliştirildiği, uygarlığa paralel olarak gelişen teknolojinin giderek dünyanın diğer bölgelerini de yaşanabilir hale getirdiği şekildedir.

Bana göre, eski parlak uygarlıkların bu günkü varislerinin fazla böbürlenmeye hakları yoktur. Zira atalarının yarattıkları uygarlıkları, gençlerinin kalitesinden ziyade, üzerlerinde yaşadıkları toprakların münabbt, ikliminin güzel olmasına borçludur. İlk uygarlıklar, doğal olarak kuzeyin dommuş topraklarında ya da Orta Asya'nın kurak steplerinde değil, ılıman denizlerin ve büyük akarsuların verimli kıyılarında yeşermiştir.

Halen uygarlık uzayın eşiğine gelmiştir. Başında bulunduğumuz miladi üçüncü bin yıl, insan uygarlığının yakın yıldızlara taşınacağı bir çağ olacaktır. Önce Güneş Sisteminin diğer gezegenlerine inilerek, bunlardan bazıları insanlık için yaşanabilir hale getirilecektir. Takip eden yüz yıllarda; gönlü insanları taşıyan devasa uzay gemileri, etraflarında hayat olduğu tesbit edilen, hayatı barındırabilecek gezegenlere, yakın yıldızlara doğru (bir daha geri dönmek üzere) nesiller boyu sürecek yolculuklara çıkacaklardır. Bunların tornaları hedeflerini vardıklarında buralarını da kendileri için yaşanabilir hale getirecekler ve daha ötelere ulaşabilmek için, yeni gezegenlerini basamak olarak kullanacaklardır. Yıldızlar arası mesafelerin çok büyük olması ve halihazır

zır bilimsel verilere göre ısıklık hızını evrende ulaşabilecek en büyük hız olması nedeniyle, insan uygarlığının yüzlerce milyar yıldızlara ulaşmış Samanyolu Galaksisi'ne dağılması için yüz binlerce yıl geçmesi gerekecektir.

Bu uzun yolculukta uzak topraklarımız; kâh kendilerinden daha geride kalmış, kâh çok daha ileri seviyelerde uygarlıklara sahip diğer yaşam türleri ile karşılaşacaklardır. Görülebilen evrendeki galaksi sayısı yüz milyar civarındadır. Bizim Galaksimizde 300 milyar dolayında yıldız vardır. Isaac Asimov'un hesaplarına göre, bunların en az 75 milyarının etrafında gezegenleri bulunmaktadır. Üzerlerinde hayat barındırması muhtemel gezegen sayısı 600 milyon, çok hücreli hayata sahip gezegen sayısı 133 milyon, uygarlığın gelişmiş olması muhtemel gezegen sayısı 390 milyondur.

Burada bir ekleme yapmak istiyorum:

Astronomi verilerine ve spektroskopik analizlere göre; evrenin her noktasında aynı doğa kanunları geçerlidir. Canlılığın, evrende sadece Dünya'ya bahşedilmiş bir özellik olmadığı da muhakkaktır. Canlı hücrelerde mevcut bulunan DNA'lar gen dizilerinden oluşmaktadır. Genler organizmalarda görev yapan proteinlerin hazırlanması için gerekli olan bilgileri taşırlar. Bu proteinler, başka etkenlerle birlikte pek çok fonksiyonların yanında organizmanın dış görünümünün nasıl olacağını da belirlerler. Benim kişisel görüşüm; gen dış görünüm ilişkisi bir gün keşfedildiğinde, elementlerin Mendelyef tablosu gibi, canlılar için evrensel bir katalog

hazırlanabileceği yönündedir. Nasıl ki söz konusu tabloda; o zamana kadar yürüyüşünde bilinmeyen ya da bulamayan (Helium gazı gibi) elementler, bütün kimyasal ve fiziksel özellikleri ile isimlendirilmeden kutusu içinde yer almış ise, bu güne kadar Dünya'da yaratılmış, ancak evrenin diğer köşelerinde rastlanabilecek ya da hiç bir yerde rastlanmayacak olası canlı türlerinin anatomik resimlerinden bir katalog oluşturmak mümkün olabilecektir.

Sonuçta; herhalde insanlığı güzel ve renkli bir gelecek beklemektedir. Ancak, gelecek insanlık için felaketlere de gebe olabilir. Nükleer bir Dünya harbi uygarlık gelişimine uzunca bir süre için ara verdirebilir. Güneş Sistemi'nde Jüpiter ve Mars gezegenleri arasında kalan yörüngelerde dolanan asteroidlerden büyükçe bir tanesi (ki bazılarının çapı 1000 km'yi geçmektedir.) veya bir kuyruklu yıldız, herhangi bir nedenle yörünge değiştirerek bir gün Dünya'ya çarpabilir. Bu takdirde sonuç insanlık için tam bir felaket olacaktır. 65 milyon yıl kadar önce Meksika Körfezinde Yucatan'da Dünya'ya çarparak dinazor neslinin yok olmasına sebebiyet verdiği iddia edilen asteroid veya kuyruklu yıldızın çapının 10 km. olduğu tahmin edilmektedir. Bu gök cismi, bu gün izleri tesbit edilen 100 km. çapında bir krater oluşturmuştur. Çarpma sonucu meydana gelen kesif toz bulutları, bütün Dünya'yı kaplamış, bu bulutlar uzun bir süre Güneş ışınlarının toprağa ulaşmasını engelleyerek asit yağmurlarıyla gelen soğuk ve karanlık bir iklim yaratmıştır. Bu yeni şartlar

besin zincirini parçalamış ve dinazorlarla birlikte canlı türlerinin %85'i ortadan kalkmıştır.

Son yıllarda ortaya atılan bir görüşe göre; Güneş Sistemi içinde her 30 milyon yılda bir, kuyruklu yıldız sağanakları meydana gelmektedir. Dünya üzerinde mevcut çarpma kraterlerinin jeoloji ve paleontoloji bilimsel verileri ışığında tetkiki ile desteklenen bu görüşe göre; olay Güneş'in Samanyolu'nun merkezi etrafından her 250 milyon yılda bir yaptığı dönüş hareketinden kaynaklanmaktadır. Bu dönüş hareketi sırasında Güneş Sistemi periyodik olarak (tıpkı luna parklardaki dönme dolapların atları gibi) Samanyolu'ndaki yıldızların teşkil ettiği düzlemin kâh üstüne çıkmakta, bu nedenle de Sistemi etkileyen çekim kuvvetlerinde dönemsel değişimler olmaktadır. Kuyruklu yıldızlar en uzak gezegen olan Pluton'dan da çok uzaklardaki yörüngelerde (Oort adı verilen bir kuşak teşkil edecek şekilde) Güneş'in etrafında dönerler. Çekim alanlarındaki değişikliklerin, kuyruklu yıldızları kümeler halinde Güneş Sistemi'nin iç bölgelerine doğru sevk ettiği ileri sürülmektedir. Güneş Sistemi'nin, Galaksi düzleminde bir kaç milyon yıl önce geçtiği bilindiğine göre; daha şimdiden bazı kuyruklu yıldızların Oort Kuşağı'nı terke başladığını düşünebiliriz. Bu durumda önümüzdeki yüz yıllarda Dünya etrafındaki kuyruklu yıldız trafiği artacak demektir.

İnsanlığın geleceği için bir başka tehlikeli (ve zayıf) olasılık da Güneş'in yapısında beklenmeyen değişikliklerin meydana gelerek, Dünya üze-

rindeki hayatın yok olmasıdır. Sistemimize çok yakın yıldızlardan birinin super nova halinde patlaması da aynı neticeyi doğurabilir. Ancak şimdilik bu da zayıf bir olasılık olarak kabul edilmektedir.

Yeni bin yılın başında uzay çalışmaları artan bir çeşitlilikle sürüyor. Multitelif uzay araçları ile yıldızlar arası ve galaktik orijinli atomik parçacıklar, pulsarlar, nova ve super novalar, kara delikler inceleniyor, uzaydaki ultraviyole, infrared, gamma ve X-ray ışın kaynakları araştırılıyor. Güneş Sistemi'ndeki gezegenlere (özellikle geçmişte yaşan barındırması muhtemel Mars Gezegenine, Mars Climate Orbiter, Mars Pathfinder gibi...) robot araçlar gönderiliyor. Satürn Sistemi'ni tetkik için 1997 yılının Ekim ayında yola çıkan Cassini'nin uzay aracı, bu gezegene 1 Temmuz 2004 yılında varacak. Bu araç vasıtasıyla Satürn'ün halkaları, magnetosferi, buzlu uyduları incelenecek. European Space Agency tarafından hazırlanan Huygens isimli robot araç, Cassini'den ayrılıp Güneş Sistemi'nin en ilginç cisimlerinden biri olan Titan'a inerek, Satürn'ün bu uydusu hakkında Dünya'ya çok değerli bilgiler göndermeye başlayacak. 1999 yılı Şubat ayında uzaya gönderilen Stardust isimli araç, 2004 yılında P/Wild 2 isimli kuyruklu yıldız ile buluşarak çekirdeğinin fotoğraflarını çekecek. kuyruğundan topladığı gaz ve toz örneklerini 2006 yılında Dünya'ya getirecek. Asteroitler de inceleme kapsamına alınmışlardır. 1996 yılının Şubat ayında uzaya gönderilen NEAR isimli araç, önümüzdeki aylarda Eros 433 isimli aste-

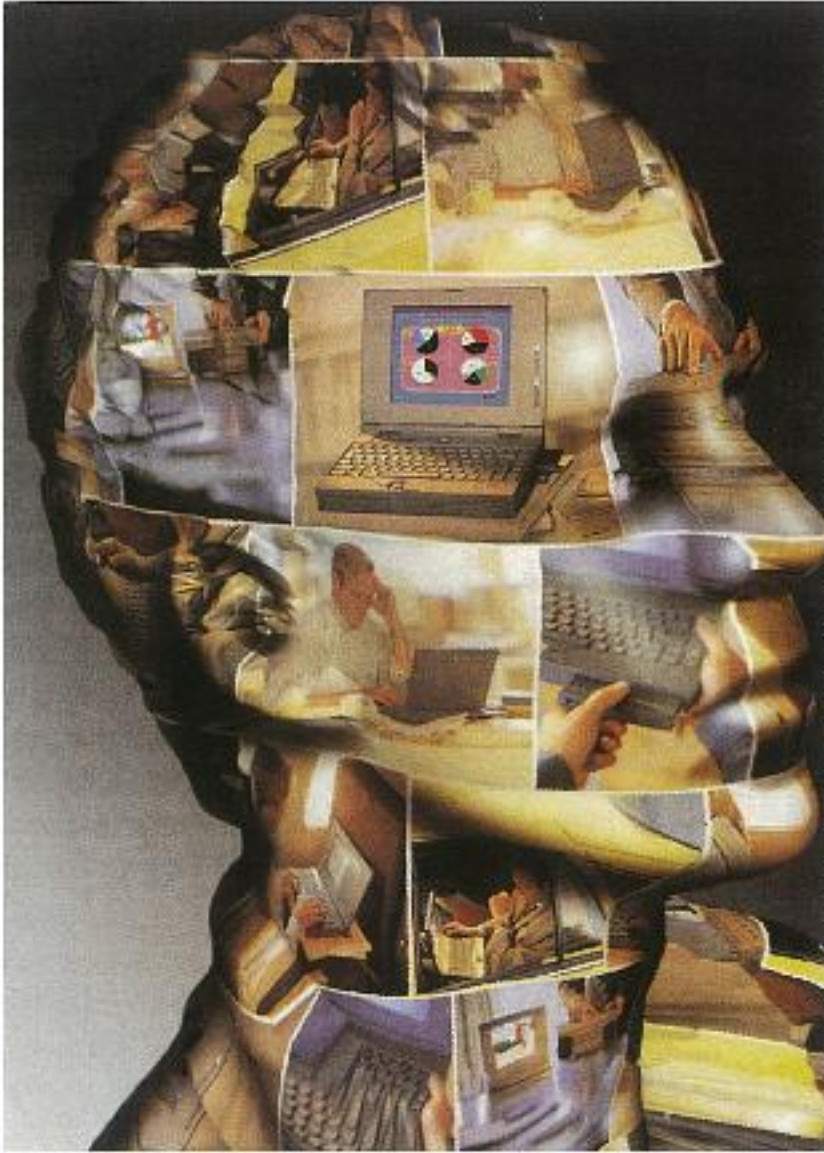
roitini etrafında yörüngeye girerek bu cisim hakkında Dünya'ya bilgi göndermeye başlaması beklenmektedir.

Not: Uygarlığın gelişim çizgisi üzerinde şüphesiz ki eski Yunanlıların çok önemli bir yeri vardır. Mîlâdın 600 yıl öncesinden itibaren isimleri duyulmaya başlayan ve doğa filozofları olarak adlandırılan İyonya'lı düşünürler Dünya'da ilk defa mitolojik kavramların dışına çıkarak tabiat meseleleri üzerinde akılcı öneriler ortaya koymuşlardır. Buna paralel olarak demokrasi de yine ilk defa Yunan şehir devletlerinde uygulamaya konulmuştur. Bunun yanında eski Yunanlılar heykel sanatı ve mimari alanında (daha sonraları Romalılar tarafından büyük ölçüde takdit edilen) mükemmel eserler yaratmışlardır. Ancak Yunanistan'da bu parlak uygarlık düzeyine erişilebilmesi için daha güneyde, binlerce yıl bazarlık yapılmıştır. Bizzat eski Yunan metinlerinde, örneğin Herodot tarihinde eski Yunanlıların ataları arasında Mısırlı ve Fenikeli kanı taşıyanlar da olduğu belirtilmektedir. Herodot'un verdiği bilgilere göre; Yunan halklarının arasında adı sıkça geçen Dor'lar, Mısır'dan, Yunanistan'daki Thebai kentini kuran ve Yunanlılara alfabeyle öğrettiği ileri sürülen efsanevi Kadmos, beraberindeki kilerle birlikte Akdeniz'in doğu kıyılarındaki Fenike'den gelmiştir. Bugün de bazı bilim adamları, Mısırlı'larla Fenikeliler tarafından mîllattan önce iki bininci yıllarda Yunanistan'da koloniler kurulduğu görüşü savunulmaktadır.

(SÜRECEK)

Beyin Onarım Kiti

Zekî Enes AKKAN



Hücre değişimiyle hastalık yüzünden zarar görmüş beyinleri onarma fikri, modern tıpta en çok konuşulan ve en uçuk fikirlerden biridir. Bununla beraber bu güne kadar beyin sadece küçük bir kısımdaki hastalıklara müdahale edilebiliyordu. Örneğin, bir bölgenin hasar görmesi Parkinson hastalığına sebep oluyordu. Ancak "Ulusal Bilim Akademisi Başarıları" dergisi nörologla-

rın biraz daha cesurlaşıklarını gösteren bir fikir ortaya attı. Bir grup araştırmacı onların farelerde beyin sadece bir bölümünü değil, tüm organı etkileyen sinirsel bir düzensizliği tersine çevirdiklerini açıkladı. Bu genetik hastalık sinir liflerini kaplayan bir oluşumu engelliyordu. Bu yalıtım olmayınca sinyaller çırpıklaşıyor ve fa-

relerde titreme gözleniyordu. Bu çoklu doku sentezmesi, insanda meydana gelende aynı olduğunda deneylerde yine fareler tercih edilmişti.

Problemi çözmek için araştırmacılar, farelerin beyine, merkezi sinir sisteminde tüm hücreleri üretebilen, bir çeşit ana hücre olan sinirsel kök hücreleri enjekte ediyorlar (Bu hücreler, Parkinson hastalığının yerel tedavisinde büyük başarı ile kullanıldılar.)

Bu durumda yine de kök hücreleri farelerin beyinlerinden uzaklaşmak durumunda kalıyor ve çok daha kanışık bir sürece giriyorlar: Değişimleri Gerçek Türden Hücrelere Dönüşmek. Bu sürece dek "Myelin" yalıtımının başlamasıyla dış beyinde ilerleme ve dönüşüm sağlanıyor. Bu vakaların %60'ında titremeler neredeyse tamamıyla durmuş. Kök hücrelerine neyin doğru yoldan gitmelerine rehber olduğu açıklanabilmiş değil, ancak bu hücrelerin eşit derecede tedavi edici sonuçlar doğurduğu da bir gerçek.

Eğer bu deneyler binildiğinde farelerde elde edilen sonuçlar, insanlar da elde edilirse,

nörologlar belki bir gün şaşırtıcı derecede yetenekli ve güçlü bir "Beyin Onarım Kiti"ne" sahip olabilecekler.



Katana DA20 Primer Uçuş Eğitim Uçakları

Diamond Aircraft Industries ürünü, tanınmış iki kişilik Katana DA20 tipi uçakların yakın zamanda imaylanan yüksek performanslı yeni versiyonu, Kanada firmasının genel uçuş eğitimi pazarındaki zaten dik-kate değer düzeyde seyreden payını önemli ölçüde arttıracak gibi görünüyor.

Diamond'un ürettiği 1,033 in üzerindeki uçaktan 400'ini halen Kuzey Amerika pazarlarında uçuşuyor. Diğerleri ise, Avrupa'da bulunan Diamond Aircraft Industries GmbH'in orijinal DV20 modelini tasarladığı ve ürettiği yer olan Avrupa'da bulunuyor.

Haziran başlarında, Diamond yeni C1'lerden 73 adet ürettiği, 10 adetlik sipariş alımı durumunda idi ve ayda 7-8 uçak ürettiyordu. Ontario tesisleri kısa sürede firmanın aylık kapasitesi olan 15 uçağa yakın bir rakamı olan aylık 12 uçak kapasitesine ulaşmayı hedefli-



Katana DA20 Primary Trainer Captures Essence of Flying

A recently certified high performance version of Diamond Aircraft Industries popular Katana DA20 two-place aircraft could sharply increase the Canadian company's already noteworthy share of the general aviation training market.

Diamond has built more than 1,000 airplanes, and about 100 of them are flown by 120 operators in North America. The others are mostly in Europe, where the original DV20 model was designed and built by Diamond Aircraft In-



yeri, 125 hp, dört silindirli, enjeksiyonlu Teledyne Continental QJ-240B motorla donatılan DA20 C1'ler, Katana'ya çok gereksinimi duyduğu irtisama ve uçuş performansı kazandırmanın yanı sıra, dayanıklılık ve konfor gibi özelliklerde bulunuyor. Continental motorlarının genel revizyon süresi (TBO) 2,000 saat iken, Rotax'ın TBO'su 1,200 saat. C1'lerin kokpiti biraz daha geniş ve pilotlara daha fazla baş ve ayak koyacak yer ayrılmış.

Diamond Aircraft'ın iki kişilik DA20 modeli, çift diemene, T kuyruğu, Uçbarıçıklı kabin koruyucuya sahip modern bir uçuş eğitim uçağı.

Katana'nın kokpiti rahat ve konforlu olmakla beraber, C1'de pilot için eski A1 modeline göre daha fazla ayak koyacak yer ay-

dırılıyor. *Continental Aircraft.*

As of early June, Diamond had produced 73 of the new C1s, held orders for another 10 and was building 7-8 of the aircraft per month. The Ontario plant expects to ramp up to 12 per month before long, approaching its 12-15 per month capacity, according to company officials.

Powered by a 125-hp., four cylinder, fuel injected Teledyne Continental QJ-240B engine, the DA20 C1 gives the Katana much-needed climb and cruise performance gains over the Rotax powered A1 model, while also improving maintainability, braking and several creature comfort features. The continental engine's time-between-overhaul (TBO) is 2,000 hr., where as the Rotax has a 1,200-hr. TBO. The C1 cockpit is slightly wider, and pilots are given more head-and-leg room than the A1 offered, of example.

Flying is great fun. If the Katana evokes that response in other pilots who left the flight line when ownership costs and rental prices of aging airplanes skyrocketed, it could help revive general aviation.

When First Approaching the Katana, a pilot will be struck by its sleek design and small size. This is not a spruced-up 1930s design like some of its competitors offer. Its glass-reinforced plastic (GRP) composite construction gives it a compact, modern appearance accentuated by a neo-swished empennage, T-tail and up turned wingtips that don't quite qualify as winglets. The A1's wings have simple hinged flaps, but the new C1 version comes with slatted flaps.

The C1's horizontal stabilizer and elevator have about 10% more surface area than those of the A1.

The A1 cockpit was tight, but acceptably comfortable. That compact but simple panel arrayed all primary flight instruments in front of the left-seat pilot, flanked by a radio stack in the center, and engine instruments and circuit breakers on the far right side. The Rotax powered A1 features a constant speed propeller control and throttle, but no mixture knob on a center console. Conversely, the

KATANA DA20-C1

Motor

Teledyne continental QJ240B, dört silindirli, dikey karşı konumlu, enjeksiyonlu 125 hp

Özellikleri

TBO	2,000 hr
Uzunluk	23 ft 6 in
Yükseklik	7 ft 2 in
Kanat Açıklığı	35 ft 8 in
Kanat Alanı	125 sq ft
Kanat Yüğü	13.2 lb/sq ft
Güç Yüğü	13.2 lb/hp
Oturma Yüğü	2
Oturma Yeri Boş Ağırlığı, tipik	1,166 lb
Azami brut ağırlığı	1,654 lb
Yakıt kapasitesi	25 US gal
Yağ kapasitesi	6 qt

Performans

Kalkış mesafesi, pistte gidiş	952 ft
50 ft engelde kalkış mesafesi	1,263 ft
Azami yan rüzgarı bileşeni	15 kt
Tırmanma oranı, deniz seviyesi	1105 fpm
Seyir Hızı %75 güçte, 6,000ft.	132 ktas
Uçuş tavanı	13,123 ft
50 ft engelde iniş mesafesi	1,235 ft
İniş mesafesi, pistte gidiş	550 ft

rilmiş. Standart tip uçakların uçuş cihazları panelin sol tarafında yer alıyor.

Kompakt ohnukla beraber, kullanımı kolay olan bu panelde; tüm primer uçuş cihazları sol koltuktaki pilotun ön kısmına ve motor kumandaları ve devre kesiciler en uç sağ kısmına yerleştirilmiş. Rotax motorlu AT'de sabit hız pervane kumandası ve gaz kısıtlı bulunmaktadırlar. merkezi konsola monteli karanın koluna yer verilmemiştir. Buna karşın, C1 Continental motorunda sabit ivmeli kumandaları ve karanın kumandasından yararlanılıyor.

Yeni Katana DA20-C1 modeli, 125 hp Tecumseh continental IO240B dört silindürlü, pistonlu motor ile donatılmış. Öğütücü 132 lt. reel hızla uçuş, 1,105 lit/dakika hızla tırmanabiliyor.

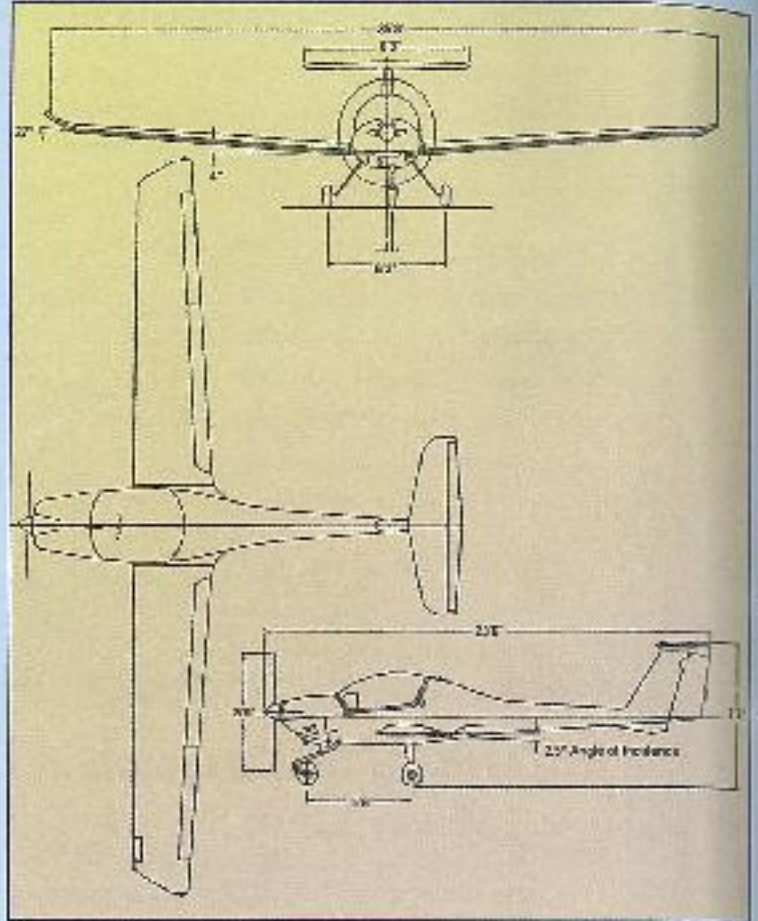
Katana, gerek öğrencilerin gerekse uçak sahiplerinin beğenisini kazanacak, güvenilir ve kumandalı bir uçak. AT'in son yıllarda pilotlar tarafından saptanan bazı eksikliklerin yeni C1'lerde giderildiği gözleniyor.

Continental motorlu Katana'nın \$119,575 tutarındaki liste fiyatı yüksek gibi görünmekle beraber, uçağın ekstra donanımı bu fiyatı makul kılıyor. Standart uçuş seti kapsamında sesle çalışan dalırlı haberleşme sistemi, enko-derli altimetru ve transponder, Bendix/King KLN 85A GPS ve Bendix/King KN125 alıcı yer alıyor. 40 amperlik alternatör yardımıyla seyr/haberleşme, göstergeler ve yükseltilmiş GPS cihazları ynlendiliyor.

SAFARIYON WEEKSPACE TRAVELMAGAZINE

Limitli Ve Önerilen Uçuş Hızları

Vx (en iyi tırmanma açısı)	60 klas
Vy (en iyi tırmanma oranı)	75 klas
Va (tasarım manevra)	106 klas
Vfe (max, flap açılımı)	78 klas
Vne (asla aşılmamalı)	163 klas
Vs (ağır, açık)	42 klas
Vso (ağır, iniş konfigürasyonunda)	34 klas
Performans rakamları için deniz seviyesi ve standart	



C1's Continental engine drives a fixed-pitch prop and does mount a mixture control in that area.

Over-the-nose visibility was excellent, giving the impression of a relatively flat climb attitude. The roughly 270 deg. field-of-view thanks to Katana's bubble canopy provided good visibility of other traffic in the area.

The Katana is a solid-feeling, comfortable airplane that both student pilots and individual owners will appreciate. Some of the AT's shortcomings—which were identified by operators over the last few years—apparently were corrected in the new C1 version.

The Continental-powered Katana's \$119,575 list price seems steep, but includes more than some aircraft. A standard avionics suite comprises a voice-activated intercom, encoding altimeter and transponder, Bendix/King KLN 85A GPS and Bendix/King KN125 transceiver. A 40amp. alternator will accommodate additional nav/coms, displays and upgraded GPS gear.

SAFARIYON WEEKSPACE TRAVELMAGAZINE

UTED



Elinizde bulunan Uçak Teknisyenleri Derneği'nin aylık yayın organı olan UTED Dergi'ye her ay düzenli olarak sahip olmak ister misiniz?

Yanıtınız evet ise; aşağıdaki formu doldurup, yıllık abone ücreti olan 10.000.000.-TL'yi aşağıda belirtilen banka hesap numaralarından birine yatırarak, dekontunu ve abone formunu, dernek merkezimize faks, posta veya internet aracılığı ile ulaştırınız.

Ya da, derneğimiz adresine başvurarak abonelik işlemlerinizi yaptırabilirsiniz...

UTED Dergi her ay kesintisiz olarak adresinize ulaşacaktır.

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

İstanbul Cad. No: 24 Kat: 5 D:8

Bakırköy/İstanbul

Tel: (212) 542 13 00 / 543 29 74

Fax: (212) 542 13 71

E mail: uted@turk.net

Web Site: www.uted.com

UTED DERGİ ABONE FORMU

Adınız Soyadınız:

Derginizin gönderilmesini istediğiniz adres:

.....

.....

.....

Posta Kodu:

Telefon&Fax:

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

TÜRKİYE İŞ BANKASI
ÇARŞI BAKIRKÖY ŞUBESİ
İSTANBUL

1006-01233989 NO.LU HESAP

YAPI KREDİ BANKASI
YEŞİLKÖY ŞUBESİ
İSTANBUL

121-304-002080 NO.LU HESAP

UNITED





HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED



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

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

Siz de bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığıyla

sunabilirsiniz.

SİZE HER ZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

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

Bakırköy-İstanbul

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

Fax: (0212) 542 13 71

E.mail: uted@turk.net

Internet: www.uted.com

Depremden Sonra Sosyal Yapılanma

Dr. Oya Torum/Y.Müh. Mimar

17. Ağustos Körfez depremi ve yaşadığımız felaket; toplumsal dayanışmanın, uluslararası boyuttaki olumlu bir örneğini heraherinde getirmiştir.

Mühüs bir toplumsal enerjiyi, çoğu kere ne yapacağını bilemezlik durumunda da kalsa, harekete geçirmiştir. Ancak resmi kurumların yetersizliği ve örgütsüzlük pek çok yardımın ziyanına neden olmuştur.

Resmî rakamlara göre ağır, orta ve hafif hasarlı konut sayısı 210.000, işyeri sayısı ise 30.000



olarak belirlenmiştir. Depremden etkilenen 1.000.000'ne aşkın insanımız ve

400.000 işsizimiz olduğu ifade edilmektedir.

İnsanlarımızın işsizlik, yoksulluk ve maddi kayıpların yanı sıra, yakınlardan yitiminin verdiği moral çöküntü; enlar sürekli yardıma muhtaç bir beklentiye mahkûm etmektedir. Unutsuzluk, karamsacılık, gelecek korku ile bakmanın yarattığı psikolojik ve sosyolojik bozuntaki çöküntü ise, toplumun bilgilendirmeyen boyutudur. İnsanlar sorunlarını çözemez haldeydi.

Psikolojik, sosyolojik sorunlar, yoksulluk, işsizlik, açlık, eğitim, sağlık, kültür, barınma, korunma v.b. her kavramı içine göçmüş giderek büyümektedir.

Dayanışma ve yardım organizasyonlarının sürekliliğinin sağlanması, karımsallaşmaya doğru yönelmesi gündemin başına geçmelidir. Esas olan, ağırlıklı olarak, öncelikle "konut-biçe" yapısının üretilmesini kolaylaştıran organizasyonları kurmak ve çalıştırma getirmektir. Uluslararası pek çok kuruluş proje bazlı yardım önermekte, yapı malzemesi tedarik etmekle işi başlatmak istemektedir. Kendini topluma borçlu hissederek birçok büyük şirket konut üretme yolunu seçmektedir. Hükûmet ise ifale bazlı girişimlere hız vermiştir.

Tüm ilgili meslek örgütlerinin, bilim adamlarının, yazılı ve görsel



basının, sanatçıların, dile getirdikleri çözüm önerilerinin: "KATILIM" yaklaşımla ele alınması, birikimlerin dağılmamasına yol açacaktır. Ayrıca tüm bu girişimleri başarısızlığa düşürecek bir diğer konu ise, kendileri hakkında verilen kararlardan depremezdelere habersizliği dahi olmamasıdır. Depremzedeler sabırla, kendileri için devlet tarafından üretilcek çözümleri beklemekte çoğu kere de, karşılama gelen çözümlere isyan etmektedirler.

Katılımla Çözüm Üretimi

İş yaşamında gündelik söylemlere de girmiş olan KATILIMCI-LIK, potansiyeli en iyi değerlendirmeye yoludur. Toplumun katılımı ve sivil örgütlenmeye en hazır olduğu böylesi dönemlerde, etkili fikri edici, toplumu yönlendirecek projeler üretmenin zamanı kaçınılmazdır.

Deprem ve yıkım sonralarında dahi yaşanan rant kaygısı, yolsuzluklara uygun ihale süreçlerini bir kenara atabilmek için de "katılımcı" çözümlere ihtiyaç vardır. Karar süreçlerine katılma formüllerinin üretilerek, medyanın yardımıyla kamuoyuna tanıtılması sürecin en önemli boyutudur. Habitat II platformunda yakalanan ortak nokta: "Toplumu yapabilir kılma" ilkesidir.

Depremzedeler, aynı felaketi yaşamış, benzer zorlukları ve sorunları yaşayan insanlar olarak, birbirlerinden kopmadan, iş ve üretim içinde yer alarak, kendi yaşam çevrelerini kurabildikleri ölçüde, yaralarını birlikte onarak kalıcı izleri sürebileceklerdir. İnsanlık onuru açısından en uygunluk "kişinin" sahip olacağı katkıda bulunmasıdır. Depremzedelere, yardımların dağıtıl-



masında olduğu gibi konutların dağıtımında da, öncelik ve avantaj peşinde koşan kişiler olacak, insan-insan, insan-yönetim ve hatta siyaset ilişkileri yozlaşıp, kirlenebilecektir. Bu çürümenin ve kirlenmenin gelecek kuşaklara bulaşmamasını sağlamak gerekmektedir. Ashuda konut ve kentsel çevre üretimi pek çok iş alanını içine alan ve mesleki uğraşlarla, net ilişkileri olan, zengin bir süreçtir. Bu üretim sürecinde pek çok fonksiyon ve etkileşim olduğu açıktır.

Amaç, Depremzedelere İş Alanları Açmaktır

Temel neden, bütün depremezdelere barınak sahibi yapmak, amaç depremezdelere çalışacakları iş ortamlarını hemen şimdi hazırlamaktır.

Meslek örgütlerinin ve sivil toplum kuruluşlarının öncelikle bu doğrultuda projeler üretmeleri ve yönetimleri böylesine davranmaya zorlamaları gerekmektedir.

Yakın geçmişteki komşuluk ilişkilerine dayalı olarak ortak sayısı az tutulmuş yapı kooperatifleri kurulması uygun bir başlangıç olabilir. İhale sürecinde olmasa

bile, inşaatın yapımında depremezdelere rol alabilirler. Burada sözü edilen sadece bedenen çalışmak değil. Muhasebe, mali işlemler, hukuk, mühendislik, mimarlık gibi işlemlerde çalışabilmeleridir. Meslek Odaları bölgelerdeki üyelerini örgütleyerek bu konuda önderlik edebilirler. Merkezi yönetimler arsa taksisi yaparken ihtiyaçlara göre proje oluşturma, yer gösterme, alt yapı yapma, parasal katkıda bulunma hususlarını katılımlı yönetimle çözmeyi gözönünde bulundurmalarıdır.

Alt yapı ve konut inşaatlarını üstlenecek şirketlerin de bu koşul çerçevesinde hareket etmeleri sağlanabilir. Depremzedeler, kısa ve yoğun bir eğitimden geçirilerek, mesleki beceri kazandırılabilir. Bu eğitimler, meslek odalarından gönüllüler aracılığıyla sağlanabilir.

Yerleşme alanları oluşturma işi, bir çok bağlantılı sektörün entegrasyonundan, meydana gelmektedir. Öyleki, nakliye, sosyal hizmetler, yeşillendirme, ulaşım, eğitim, kültür, eğlence gibi hizmet alanlarında iş açılarak depremezdelere iş verilmelidir.

Bunun için; hastalara, yaşlılara, engellilere, çocuklara, temel sağ-

lık sorunlarında yardımcı olabilecek şekilde, depremzedeler eğitilmeli, yetiştirmeli kendi sorunlarını kendi ortamlarında çözüme yansıtılabilsin. Sağlık örgütleri, hemşireler, doktorlar projeye öncü ve yardımcı olabilirler.

Toplumla doğrudan demokratik bir ilişki içine girebilmek bilgi ve becerileri geliştirebilmek için Odalar, Sivil Toplum Örgütleri görev alabilirler.

Sanatçılar, kendi kültürel deneyimlerini üretebilmek için sanat alanında, folklor, müzik, ayatlar, resim, el sanatları gibi alanlarda kişileri yetiştirmek, bir yandan morâl ortamı yaratmak üzere hareketlere geçebildilerse kentleşmenin temelleri atılmış olacaktır.

Refah göstergeleri ile yoksulluk göstergesi olan kültür ve sanat etkinliklerinin üretken biçimde topluma mal edilmesi böylelikle mümkündür olabilir. Böylelikle, bireysel ve toplumsal yaşam bütüncü bir şekilde sanat ve kültür mekanları organizasyon içinde üretimi bazı olarak yer alırlar.

Toplumla paylaşılan demokratik dışki mekanlara yansıtılarak, kendi dilinin, kişisel yaratıcılığı beslenmesine yardımcı olunabilir. Bu şekilde gelir ve bilgi dağılım-

ının uygunluğuna becerilerin gelişmesini sağlayarak, sosyo-kültürel krizin aşılmasında olumlu bir araç olarak kullanılabilir.

Projeler ve öneriler geliştirilebilir. Ancak her proje ve önerinin amacı depremzedelerin rol alabilmesidir. Bu çerçevedeki projeler kamuoyuna duyurulmalı, paydaşlar (paylaşanlar-destekçiler) oluşturulmalı ülke çapında bir kampanyaya dönüştürülmelidir.

Yapıları Sağlamaştırma

Körfüz depreminin yarattığı çok, hizmetin kalitesi, yapının ve kentin karkada bulunabilecek midir? Bu sorunun yanıtı kullanıcı ve tüketicilerin yeterince örgütlenmiş ve yetişmiş olmalarına bağlıdır. Çünkü herşeye rağmen bir tarafta rant canavarı açılan kapıdan içeri dalmıştır.

Erzincan, Diyar, Adana depremlerini izleyen körfüz depremi, Bolu, Erzurum depremleri bizi hazırlıksız ve ihmaller içine atmış ve vurnaklıdır. Körfüz depremi İstanbul'u da vurmuştur. Görünen yüz Avular olmakla beraber, İstanbul'un pek çok unlu semtindeki yapılarda dahi korku-

lucu hasarlar vardır.

Hasarlı binaların hasar tespit ve onarımı için pek çok uyarık kolları sıvamıştır. Bilgi ve deneyim eksikleri; onarımların ve takviyelerin nasıl yapılacağı konusunda endişe vermektedir. Meslek odalarının bu duruma keskinlikle el koymalarının zamanı gelmiştir. Son 40-50 yıllık yapılarda ciddi şekilde ele alınması gereken takviye sorunları ortaya çıkmıştır.

Osmanlı-Batı Sentezi Yapılar ve Gecekondular

Bir başka önemli konu ise; Osmanlı-Batı sentezini yaratan Beyoğlu, Şişli, Nişantaşı, Maçka, Beşiktaş, Sultanahmet, Çemberlitaş'taki 6-7 katlı yağma binaların yüzyıl aşan ömürleri ile birçok deprem atlattıkları halde, bakım-sızlık ve azınlıkların terk ettiği bölgelerde olmaları nedeniyle ciddi risk altında kalmalarıdır. Çevredeki inşaatların temel çukurları, gövde kullandıkları kanalizasyon kanalları, trafiğin oluşturduğu vibrasyon, tahribatları hızlandırmaktadır. İşin acı yanı bu yapıları nasıl takviye edileceğinin de iyi bilinmeyen konulardan oluşudur.

Gecekondular bölgelerinde işi yapılan depreme dayanıklı hale getirmek mümkün değildir. Bu yapıların bir programı ve plan dahilinde yıkılıp yeniden yapılması söz konusudur.

İç mekan düzenlemelerinde de ciddi edilecek konu; hareketli mobilyaların azaltılmasıdır. Öbren ve yaralanmalara neden olan dolap, kitaplık ve gardropların savrulmasını önlemek üzere sabit mobilyaya yönelmek ne tür binada yaşanırsa yaşansın yeni deprem kültürünün öğrettiği hususlardandır.



THY İnsan Kaynakları Genel Müdür Yardımcısı Aliye Alptekin:

“Bir kuruluşun en değerli kaynağının insan olduğunu düşünmeliyiz.”

İnşan Kaynakları Yönetimi; klasik personel yönetimi ve idari işler işlevlerini içeren, ancak bununla sınırlı kalmayan bir boyuta sahiptir. Türk Hava Yolları 11.000 personeli ile çok zengin bir insan kaynağına sahip büyük bir kuruluş olarak, bugün dünyada eşitlenemeyen tek rekabet faktörü olan insan faktörünün önemine inanmış bir şirkettir. İnsan Kaynakları Yönetimi bu yaklaşımı daha iyi ifade etmektedir.”



THY İnsan Kaynakları Genel Müdür Yardımcısı Sayın Aliye Alptekin

netimi ve idari işler işlevlerini içeren ancak, bununla sınırlı kalmayan bir boyuta sahiptir. Türk Hava Yolları 11.000 personel ile çok zengin bir insan kaynağına sahip büyük bir kuruluş olarak, bugün dünyada eşitlenemeyen tek rekabet faktörü olan insan faktörünün önemine inanmış bir şirkettir. İnsan Kaynakları Yönetimi bu yaklaşımı daha iyi ifade etmektedir.

UTED: İnsan Kaynakları Yönetiminin neden bu kadar gündemde olduğunu ve önemini biraz açıklayabilir misiniz?

A. Alptekin: Bir şirketin kalitesi, den kalırsenken, boş önemli faktördür. İncelenmemiz gerekir. Bu faktörler makine, metod, malzeme, çevre ve insanıdır. Ben sonuncusu bu sıralamamın son faktörler. Türk Hava Yolları A.O'na ayakta durmak için insanıdır. Bizim, işimizi yaparken kullandığımız temel araçlar uçaklarımızdır. Şirketimizin kalitesini sorgularken, uçaklarımızın kalitesine mutlaka bakmalıyız. Yine bir m işimizi yaparken kullandığımız metodlar vardır. Bu metodlar, elimizdeki makine-

lerimiz ve diğer araçlarımızın en verimli şekilde kullanılması için geliştirdiğimiz yöntemlerdir. Örneğin doğru yere, doğru hat açarak, uçaklarımızı kullanarak uygulayacağımız metodlardan ilk akla gelenidir. İşimizi yaparken ihtiyaç duyduğumuz bir diğer faktör malzemelerdir. Malzeme, metodları uygulayabilmek için gerekli araç, gereç ve materyaldir. Örneğin kullandığımız bilgisayarda, içindeki paket programlar malzemelerimizden biridir. Çevre ise kalitemiz için sorgulanacak bir başka faktördür. Çevre dediğimizde hem işyerlerimiz hem de içinde bulunduğumuz alan aklımıza gelmelidir. Bu alanlar işimizi yapmaya en elverişli hale getirmemiz gerekir. Kalitemizi sorgularken son faktör ise insan olacaktır. Karşımıza çıkmaktadır. İnsan faktörü şu ana kadar saydığımız ve kaliteyi oluşturan faktörleri, uygulayacak olan insandır. Yani bir insan faktörünü başarılı bir şekilde yönetip, anlamlı bir ortak amaca doğru yönlendiremezsek saydığımız dört faktör de uygulamayacaktır. İşle İnsan kaynaklarının ve bu kaynağı sağlıklı bir şekilde yönetmenin önem-

UTED: “THY İdari Genel Müdür Yardımcılığı”, neden “İnsan Kaynakları” olarak değiştirildi. İnsan Kaynakları Yönetimi deyince aklımıza ne gelmeli, ne düşünmeliyiz?

Aliye Alptekin: En fazla bir kuruluşun en değerli kaynağı insan olduğuna düşünmeliyiz. Bir kuruluşun en önemli kaynağı olan personelin, anlamlı bir ortak hedefe hareket emelleri yanında onlar için yapılacak sistematik ve planlı gelişmelerin oluşturmaya. Örneğin, “İnsan Kaynakları Yönetimi” diyebiliriz. İnsan Kaynakları Yönetimi, klasik personel yönetimi

mi bu şekilde karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca biraz önce saydığımız ilk dört faktörü güçlü finansal kaynakla olan bir şirketin sağması mümkündür. Sadece güçlü finansal kaynaklarla istenilen şekilde getirilemeyecek tek faktör yine İnsan Faktörüdür. İnsan Kaynakları Yönetimi de bunun için vardır ve önemlidir.

UTED: İnsan kaynakları Yönetiminin içinde varolan ve ele alınması gereken konu başlıkları nelerdir?

A. Alptekin: İnsan Kaynakları Yönetimini üç boyutta incelemek gerekir. Bu boyutlardan ilki idari boyut, ikincisi teknik boyut ve üçüncüsü de davranışsal boyuttur. İdari boyut kapsamında maaş ve bordro işlemleri, hâlge giriş-çıkışlar, ücretlendirme, sosyal haklar gibi alt başlıklar bulunmaktadır. Teknik boyut kapsamında, personel seçimi ve yetiştirilmesi, performans değerlendirme, kariyer planlama, iş etrafı, hareket ettirilmesi, zaman etrafı gibi alt başlıklar yer almaktadır. Davranışsal boyut kapsamında ise eğitim, motivasyon, takdir etme ve teşvik, denetim alışışlıkları bulunmaktadır.

UTED: İnsan Kaynakları Yönetiminin yine pek çok kuruluşun büyük önem verdiği Toplam Kalite Yönetimi ile olan ilişkisini açıklayabilir misiniz?

A. Alptekin: İnsan Kaynakları Yönetimi ile Toplam Kalite Yönetimi tamamen birbirini tanımlayan iki önemli oluşumdur. Avrupa Kalite Yönetimi Vakfı tarafından 1988 yılında geliştirilmiş olan Toplam Kalite Yönetimi somut bir şekilde uygulanmaya başlanıp sağlanan bir mükemmellik modeli vardır. Bu modeli oluşturan dokuz kriter bulunmaktadır. Bu kriterler; liderlik, çalışanlar, politika ve strateji, işbirlikleri ve kaynaklar, süreçler, çalışanlarla ilgili sonuçlar, müşterilerle ilgili sonuçlar, toplumla ilgili sonuçlar ve temel performans



sonuçları olarak sıralanmaktadır. Bu kriterlerden doküze olan çalışanlar kriterinin alt maddeleri şöyledir: İnsan Kaynakları nasıl planlanmakta, yönetilmekte ve geliştirilmektedir; çalışanların bilgi, birikimi ve yetenekleri nasıl belirlenmekte, geliştirilmekte ve sürdürülmektedir; çalışanların katılımı ve yetkilendirilmesi nasıl sağlanmaktadır; çalışanlarla kurulan ilişkilerde nasıl bir diyalog söz konusudur; çalışanlar nasıl takdir edilmekte, tanınmakta ve geliştirilmektedir. Buradan da anlaşılabilir ki; Toplam Kalite Yönetimi ile İnsan Kaynakları Yönetimi kesinlikle birbirinden ayrı düşünülemeyecek iki büyük olgudur. Zaten halihazırda mükemmellik modelinin toplam puan değeri 1000 olarak belirlenmiştir. Bu model içerisinde insanla ilgili olan dört kriterin üçüncü, çalışanlar, çalışanlarla ilgili sonuçlar, müşterilerle ilgili sonuçlar toplam puan ise 480 olarak karşımıza çıkmaktadır. Yani, İnsan Kaynakları önem vermeyen bir şirketin Toplam Kalite Yönetiminden bahsetmesi mümkün değildir.

UTED: Pek çok kurumda İnsan Kaynaklarına yatırım yapmakla işe, araç-gereçlere, sistemlere yatırım yapmak konusunda tereddütler yaşandığı bir gerçek. Özellikle yaşanan kriz dönemlerinde, İnsan Kaynaklarına yapılması gereken yatırımların, diğer yatırım alanlarına daha çok kaydığı gözlenmektedir. Hangisi öncelikli yatırım olmalı?

A. Alptekin: Bu soruya cevap ve-

riken bir şey kesinlikle gözden kaçırılmamalıdır: gerekiyor; yatırım ve yaptığımız yatırımları geriye dönüştürme kısa vadeli mi, uzun vadeli mi düşünüyoruz? Eğer kısa vadede kalırsak buna cürayan, yenilenmesi şart bir insan düşünüyorsak; öncelikli İnsan Kaynağı dışındaki yatırımlara kayılmak söz konusu olabilir. Ama uzun vadede kalıcı bir insan düşünüyorsak; öncelik hep İnsan Kaynağına dönük yatırımlarla olmalıdır. 1950'li yılları ortalarında bir otomotiv firması, tesislerini, çalışanların yerini alacak makineleri kurmak için üç milyar dolar harcadı; bir diğer otomotiv firması, işgücü verimliliği için aramaya üzerine yoğunlaşmıştır. İkinci firmanın istihdam ilişkilerinden sorumlu Genel Müdür Yardımcısı bu konuda: "Kurumlar, çalışanların rolünü en ağırlığa indirmeğe çalışıyor; bizim amacımız ise çalışanlarımızın katkılarını en azami noktaya çıkarmaktır" açıklaması ile İnsan Kaynaklarına yapılan yatırımın en önemli yatırım olduğunu ortaya koymuştur. Sonuç; İnsan Kaynağına yatırım yapan firmaların tesislerinde, çalışan başına üretim, diğer firmaların tesislerindeki iki katı kadar; İnsan Kaynağına yatırım yapılmalı ve bu yatırım sürdürülmelidir. Çünkü yatırıma, bir kuruluşun temel sorumlulukları vardır. Bir kuruluş; müşterilerine karşı, onların beklentilerini yansıtmak ya da hizmet üretmekle, çevreye karşı duyarlı olmakla, topluma karşı iş olanakları ve istihdam yaratmakla, devlete karşı vergilerini ödemekle, tüketicilerine karşı onların gelişmelerine katkıda bulunmakla sorumludur. Sonuçları ve en önemlisi, kuruluş, tüm bu sorumlulukların yerine getirilmesi için var gücüyle gayret gösteren çalışanlarına karşı olanı memnuniyetle ödemiş çalışan ve gelişen olanakları ve sistemleri oluşturmaya sorumludur.

UTED: Verdiğiniz bilgiler için çok teşekkürler.

Türbülans Eğitimi

THY Kpt. Akın Diler

Ticari Havayolu uçaklarında yolcu ve kabin ekibi yaralanmalarına, ana sebep olarak; açık hava ve dağ dalgaları türbülansı sebep olmaktadır. Bu şartlarda uçuş, sonrasında toplum üzerinde uçuşun emniyeti konusunda olumsuz görüş oluşturmaktadır. Amerikan işleticileri, Douglas üretimi bölümlü ve FAA tarafından türbülans sonucu meydana gelen olayların önlenememesi için türbülans eğitimi seti hazırlanmıştır.

Açık hava ve dağ dalgaları sonucu oluşan türbülans ticari havayolu uçaklarında

Türbülans eğitimi ve yardımcıları, türbülans ile alakalı yaralanma ve hasar konusunda, kokpit ekibi, idareciler, dispeçler, meteoroloji görevlileri ve hava trafik kontrolörlerinin dikkatlerini arttırıcı yönde hazırlanmıştır.

yolcu ve kabin ekibi yaralanmalarına sebep olan büyük bir tehlikeyi oluşturmaktadır. Karşılaşılan bu durumu önleyici ve ikaz edici bir sistem şu anda uçaklarda kullanılmamaktadır. NTSB (National Transportation Safety Board) kayıtlarına göre, son 15 yılda Amerikan işleticileri türbü-

lans sonucu oluşan 250 adet olay ile karşılaşmışlar, bu olaylarda 3 kişi hayatını kaybetmiş ve 70 kişi de yaralanmıştır. Aşağıdaki tedbirler ile türbülans tehdidinin azaltılması veya elimine edilmesi düşünülmektedir.

- FAA ve İşletici yaklaşımı,

TURBULENCE TRAINING AID

The turbulence training aid has been distributed to all operators of Boeing and Douglas-designed airplanes, as well as to all U.S. regional and Air Transport Association member operators. Inquiries about receiving a copy of the training aid should be directed to the following:

Director
Flight Technical Services
Boeing Commercial Airplane Group
P.O. Box 3707, MC 20-97
Seattle, WA 98124-3307 USA
Phone: (206) 662-7800
Fax: (206) 662-8836

TURBULENCE INFORMATION ON THE WEB

The U.S. Federal Aviation Administration offers a web site devoted to the subject of wake turbulence:

<http://www.tc.faa.gov/ZDV/safety/wake.html>

- Türbülans eğitimi ve yardımcıları,
- Yeni sistemlerin kullanılması,
- Yeni teknolojilerin geliştirilmesi,

FAA ve İşletici Yaklaşımı

FAA, seyahat eden toplumun türbülans tehdidi konusunda eğitimleri için kampanya başlatmıştır. FAA ayrıca tüm uçuş boyunca yolcuların koltuk kemeri bağlı olarak seyahat etmeleri ve uçuş ekibinin bu konuda gerekli ikazları yapmasının önemli üzerinde durmaktadır. Bazı Amerikan havayolları, yolcuların tüm uçuş boyunca "koltuk kemeri bağlı" olarak uçmalarını istemektedir.

Türbülans Eğitimi ve Yardımcıları

Türbülans eğitimi ve yardımcıları, türbülans ile alakalı yaralanma ve hasar konusunda, kokpit ekibi, idareciler, dispeçler, meteoroloji görevlileri ve hava trafik kontrolörlerinin dikkatlerini attirici yönde hazırlanmıştır. Ayrıca, işleticilerin kendi programlarını hazırlaması ve geliştirmesi için örnek teşkil etmektedir. Hava muhalefeti devreleri ve türbülansın korunmak için standart hareket usullerinin hazırlanması ve uygulamaya konulması, kokpit ekiplerinin türbülans ile karşılaşırken zaman uygun hareket edebilmeleri için bil-



gi, güven ve otorite sağlayacaktır.

Eğitim yardımcıları, döküman ve video kasetten oluşmakta ve dört bölüme ayrılmaktadır.

- Türbülansın tesirleri, türbülans eğitimi ve yardımcılarının kullanılması usulleri,
- Uçuş ekipleri, dispeçler, meteoroloji personeli ve hava trafik kontrolörlerinin kullanımı için döküman ihtiva eden işletici rehberi,
- Yer eğitimi, sınav rehberi ve video scriptini ihtiva eden örnek eğitim programı. Programı mevcut şekli ile veya değiştirilerek de kullanılabilir,
- Referans materyaller listesi ve video kaset ihtiva eden bilgiler.

Yeni Sistemlerin Kullanılması

Eğitimin dışında, Doppler radar, türbülans bölgelerinin belirleneceği chartlar, kokpit ekibi raporları ve ACARS kul-

lanımında kısa zamanda türbülans tehdidini azaltabilecektir.

Dünya üzerindeki bazı resmi kuruluşlar uçuş ekipleri ve kontrolör ile anında temas kurarak, hava durum bilgilerini aktarmak suretiyle konuya yardımcı olabilmektedir. Ayrıca bu kuruluşlar koordinasyon ve bilgi paylaşımı ile bu konuda ilgileneceklere yardımcı da bulunabilmektedir.

Yeni Teknolojinin Geliştirilmesi

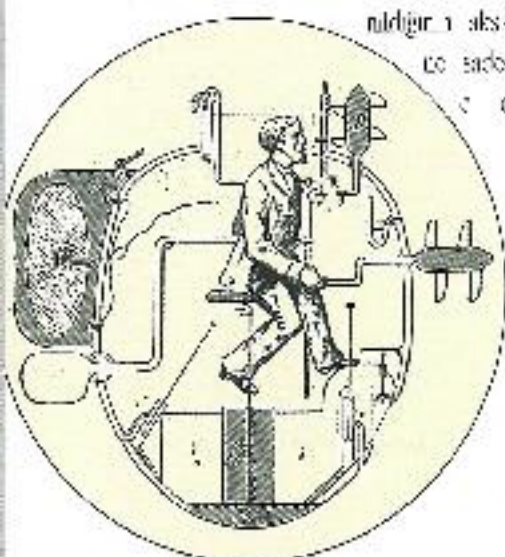
Kısa süreli çözümlerin yanında resmi kuruluşlar uzun süreli çözümler üretmektedir. Bu çalışmalara örnek olarak, açık hava ve dağ dalgası türbülansı tespit edecek sistemler için havacılık endüstrisinin desteklenmesi verilebilir. Yeni teknolojinin uygulanması ile, uçaklar arası ve yer üniteleriyle iletişimin artırılması sonucu son hava durumlarının aktarılması sağlanabilir.

Denizin Derinliklerinden Uzayın Sonsuzluğuna

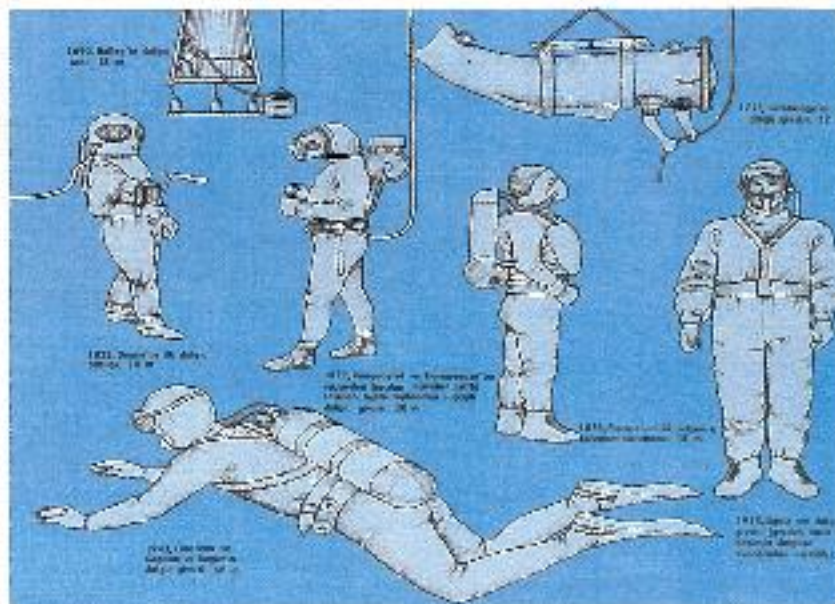
Gökçek Algin

Son yıllarda en popüler su sporları arasında SCUBA, (Self-Contained Underwater Breathing Apparatus-Tanıtımdır su altı solunum aleti) oldukça popüler bir yer edinmiş görünüyor. Son yıllarda temel dalış malzemeleri denilen A.D. malzemelerinin (masker, palot, şnorkel) dışında yarıdondan ithal edilen malzemelere de yaklaşıldığında oldukça da pahalı bir spor dalı haline geldi. Ancak suyun acaz nasire bir kere kapıcıdır mı artık gen. dönüştü veriyor bir diğer başlangıç demektir. Bir yolumu bulup malzemeleri alınabilir, ancak birçoğunun bilinmesi her konuda bilgi zenginliği taşıyan diğer ülkelerde, doğru ve yeterli bilgide olmama, bu disiplin sporlarında olduğu gibi, kurallara harfiyen uyulmaması olabilmek. 7 Kasım Fener gireli Yaserin DAL-KITİ'ni skin dalış yaparken Dünya rekorunu aşı geçmesindir sonra (58 m) bu dünya Dünya'da Türkiye rekorudur oldu. Sevinçlidir ve aks-

nudje i aks-
to sado-



Sekil 1: Ağaçtan yapılmış küçük bir denizaltı alan Turtle 1776 yılında askeri amaçlar için geliştirilmiş olup, bir denizci tarafından kullanılabilirdi. Düşman gemilerine yaklaşıp, onların gövdelerinde delik açabiliyor, patlayıcı maddeler yerleştirebiliyordu.



Şekil 2: İlk kez kullanılan ve sürekli geliştirilen dalgık giysilerinden en ünlüleri.

sporda futbol, basketbolun Türkiye'yi sarımsıyor. Bu konuda da çokla payının olduğu pek fazla bir ses gelmedi. TV'lerden, yasa dışı yabancı spor kanalları dolayısıyla bu konuda haber yapıyor. Önceki Dünya samiyonları kimlerdi, Yaşamın hangi devletlere karşı vardı, hangi dev sponsorları ve rakiplerleridir, saydık? Önce yakından tükli çocukları dışında pek kimse o haber almazdı. Son günlerde yavaş yavaş gelen fikir-ketenin de bu sonuçta mutlaka payı vardı elbette.

İnsanın Sırtı Macerasının

Kisa Taribi

Bakmayın koca tarih dediğimize, M.O. I-III bin yıllık kadar dayanan bir hikayesi ve inençliği aya-darı üzerinde durulduğu günde bu yana hep ileriyi beşmiş çıkarmadığı gözyüzü ve inençliği, deniz dipkısı hep salın kumulanmış olma ki, ilk yedeklik yapıldığı mağaraları deva-larına bu te-mali; sığa sığınmış. İste bu akıllı insan-

ancan birisi olan Sümer Kralı Gilgames, M.Ö. II binlere dayanan meşhur destanında "Ölünmezlik Ölü" arayış içine, denizin derinliklerine dalar, latta yaşadığı ölü bulur. Ayrıca kısı süre sonra kaybeder. Günümüzden dört bin yıl önceki kayıtlarda kayıpla-
ğınız öcünü aldılar. İki yüzyıl önce, çok geç-
meden, kendisini insanın ilk kralı düşün-
meye karsi fidanlığı günden bu yana dalgıç
arasızlar da arını sahneye çıkar... Fliris-
deki en eski yazılı kayıtlar M.S. Vyyda ya-
pıldığı sanılan Salamis deniz savaşı ile ilgili-
dir. Yunanlı Skyllas ile kız Eryne, Pers
kralı Kaxses'in savaş gemilerinden çapa ipi-
ni kesmek amacıyla dalgıç yapan askeri
amaçlı Galyglardı. Böylece imkandan kapan
gemileri fırtınayla biriktir. kayaları sürükler-
nerek batırlar, daha sonra da bu an gemi-
leri alan mabuliriser. Dahus var, aynı de-
nemlerde Yunan tarihçi Thucydides, Skla-
ra adan. ablukaya alan Akira gemilerinin
altıncı İsparta lıkani malzeme çekmek ya-
rurunda bulunan dalgıçlardan öze eder. Ate-
ta ilah, en komik ve aseri anıdır. yaldızak



Şekil3: Dalgıç giysilerinin giderek gelişmesiyle, onları yüze bağlayan kalın ve ağır hava hortumlarına olan ihtiyaç da ortadan kalkmıştır. H.A. Fleuss tarafından geliştirilen ilk bağımsız dalgıç donanımı, dalgıcın soluduğu havadan karbondioksit arındırarak yerine aynı miktarda oksijen veriyordu.

laydın olacağıın anlamınla ve orduzanla, dâğılan bulundurmaktır. Bu konudaki son ve en doğru örnek ise M.Ö. 332 yılında Büyük İskender'in Ayre kuşatmasında. Kuşatma sırasında Yunanlıların surlara yerleştiğleri, gururları geçişi engelleyecek barikatları İskender'in dağıtmasıdır. Bu erşler, öyenti o ki, bu dâğılan Büyük İskender cam bu fidesi içininden izlenişe

zekiden beri var olan dayanışma ilişkisine ve onun zenginliklerinden faydalanma yollarını arama tutumları, insanları salıvermiş olanın ağır yetirdiğine karanlıklar olmasından dolayı kaçışları oluyordu. Desteklilik ve cıvıllı birliktelik vardı, çoğu cıvıllı Leonardo Da Vinci istisna dışında zekilangız ve zenginliklerle sonuçlanacak sonuç almazlar (benim için), ancak geçen üç buçuk yüzyıl sonunda insanlığı kurtarıyor ve bu başarıya ulaşıyorlar.

Tari çok farklı uzmanlar, sınırsızlık se-
 sayla insanlığın en uzun lafzına başla-
 um. 1715 yılında John Lockhidge kendi
 geliştiği, kapalı deliş giysiler ile on tırta
 derinliğe, cellarlar, indijini stiletçe de
 çinilerden: anlaşılmı kadıyla peli ge-
 çelgi gününmerek, en kalın deriden ya-
 nalar, kederden gekindeli yapı, basıncı al-
 tında bozuyordu. aslında kapalı giysiler
 teorik olarak mükemmel görünse de pratik
 de basanlı rüde, işi çare zımnı geçire-
 bildi. Bu zımnı "cezalet" kavramı da şaşı-
 larmeye başlanı. aslında barmı dancası

İçin 1776 yılına gelindiğinde, David Bas-
nell'in tasarladığı denizaltı "Lucifer" (Ok:
şekil 1) Amerikan bağımsızlık savaşında in-
giltere korsan kullandı. XIX.yy. bu zaman-
daki en hızlı adımlar başlangıcı olan ve
dalgaclar için özel bir airtal özellik hazırlan-
ması ile sermaye'nin çabaları, Augustus Sie-
rho tarafından bir başka araştırmacının 1819
yılında bu bağda kullanılacak bir dal-
gaç gıyısı geliştirilmesiyle sonuçlandı. Bu bo-
yuna sahip. Beli açık olduğuandan kullanı-
lması lavasın fosfor atılması sağlıyor ve il-
ke olarak dalgaç tarağı gibi çalışıyor ancak
çocuk lavasının birinci prototipini üretir
kaldırıyor. ne var ki dalgaç elbisinin içi-
ne ve girmeisine göre göstermesi gerekti-
yor. 1830'lu yıllarda "Rosa", George
adında başka bir geminin kontrolüyle
başarıyla kullanıldı. 1837 yılında Sube elbi-
sesini daha da geliştirerek tüm aletleriyle
kapalı gıyısı elde etti ve yaklaşık 100 yıl
boyunca küçük değişikliklere uğradı dalga-
gıyısı olma özelliğini korudu. 1868 isveç-
li "David" adlı denizaltı da bir gemiyi
batırma tasarımı. 1869'te Fransız Bazin
kendi ismi ile "batifere" ile 20'ye 1880 yı-
linda Batismello kimsel olarak bu özel
batifere-Künye inen. Aynı yıl, başka bir
deyikle, Jules Verne'nin ünlü eseri "Deniz-
Altında Yüzbin Fersah" adı romanı eğer
okunmuşsa ne kadar vakitinde sarı saçlılar-
masından dört yıl önce Beno. Karpentier
ve Auguste Denayrouz, dalgacların sırtları-

İkinci dünya savaşı sırasında hava taşıyabilirliklerini düşürür ve bir alet yaparlar, 1945 yılında bu aleti ilk kez denerler ancak asıl problemin hava taşıyan ayacların olduğu bir regülasyon gerekliliğidir. 1878’de Henry Fleiss, Georges Combettes ilk kez süspansiyon havası tüpüne oturma havası tüpü regülasyonu monte etti ancak ne kadar ki daha ilk denemesinde boğularak ölü. Akne ilaçlarının yanarda ve zehirli gaz dolu yerlerde kullanıldıkları tarihlere burayoruk.

1893'te Simon Iker, "Argosut Fust" adlı bir vardiği ile gerçek denizaltıyı ortaya çıkardı. İtalyan mühendis Roberto Gozzadini, 270 tonlu (yanaralı zehirli dalaş elkesini ve 600 tuncin alina mellekleri dalaş odakların geliştirdi. Oysa o yıllarda İtalya 330 tuncin al mellek denizaltılarla insanın basma dayanamazlık pa karısı gendriği dışındı kişiydi.¹⁰ 1912 yılında ilk başlı kapalı çalışması, önceki eslenile satıp oluğucacac çok kulaşlılar o başlı denemeler yapıldı, ancak yine de yetedi değilde 1931 yılında "S.S. Egey" adında bir geminin taşıdığı değildi; fakat kulaşlılar 1940-1951 yıla dalaş kulaşlılardan yeni bir kulaşlılar yararlanarak çıkarttı. Arık denizin tesadüküyle önüne geçilemez bir miza tediyon rihaye; ancak yıllarca zabitler terdibe de eklenince, sonunda asayışında ruh, ortaya kulaşlı bir silah çıkarıyordu.

Devrin 1934 yılında William Beebe ve Odis Baranov adına "barisfer" denilen

[illegible]

Azadın tam yamı 7. göçüğü halde, çuk
çamı bu gelişme olmaksız, artık ös bir
adın daha seimeli derinden Erci, August

Piccard 1954 yılında İtalya açıklarında "Til-
esin" adını verdiği denizaltı ile (Beebe Bar-
ter kilişi ile aynı farkla olarak yüzeyle hiç bir
bağlantısı olmayan ancak "Tatissin" olarak
adlandırılan) 3.170m derinliğe inmeyi başaran.
En aşamada olayın aslında aynı bir başarı
ulaşı ve çok uluslu bilimsel heyet inisiyati-
vi ister, "Madira Çöküntü", P.F. Piccard n
öğle Jacques bir bilimadamları birliği 23
Ocak 1960 yılında Büyük Oryantasyon
10.000m ile 11.000m arası derinlikte ge-
çirir.⁹ 1993 mercekten sonra üzerinde çalış-
mayı başaran. Bu araç, tekiler "Denizler al-
tında yirmibir yüzyıl" boyunca çalışır,
kaynar derin deniz Kapalı Nemo ve denizal-
tı Neflissin atılır, ALO ilk nükleer enerjili
derin deniz derinliği beşirir adını da Nati-
lis koemeye bile.

Deniz dilindele büyük gelişimci pat-
lık 30 yıl önce, gerçekleştirilebilirdi, bi-
aklet üretimi yapıları atelyelerinde plando
ve değişik konular planlayan. Wrigley. En-
dış o'ir çalışmalarını sonunda yerden 15
fret havalandırma ile gün aralık tüm iler-
lenişleri ara araladıkları kap. insanları
1900'ün plando atelyelerinde modern havalandır-
ğı. Ondan ca 1960'ye plando çökleri Ayta
çıkarmıştı bile. Bugün 2000 civarında as-
nol ve Lozmonet atmosfer dışında uyarı
uçusu vardı. 190'den fazla kişi Ay uçur: gö-
revine çıkıyor. İncil'den 100 kıldan Ay üze-
rine inmişler Mariana çukuruna, ardından
göçün 30 yıl sonra bile hala incil'den ötür-
ce. Günümüz modern biliminin ettiği bo-
yun ağsında o derin'ğe tekrar inmenin ge-
leği de uçur: hat şenay açılır. Elbet e. Bu-
denli zorlu bu ortamda günü bir kış me-
daha aşağıya kötürüş o. Osm 7 girar verici
yazarmış. de hedef daha büyük, bayrak-
ları. manyorona.

Notes

(1) Ancak ceptelde olduğu bir telefonun üzerinden başka bir kişiyle görüşme yapılabildiği gibi, başka bir telefonun üzerinden de bir kişiyle görüşme yapılabilmektedir. Bu nedenle, cep telefonlarının kullanılması, bir kişiyle görüşme yapılabildiği gibi, başka bir kişiyle görüşme yapılabilmektedir.

[illegible]

Yaratılardan Kaynaklar

- 1- Asalet Teorisi Ülküldüce yayınlari, 1997 isbn 975-7365-14-9
- 2- PAIDI -CMAN eğitim materyalleri 1998-1999
- 3- DAN Divers Alarm Network yayınlari 1998
- 4- Gelişim Dünya Atlasları Ans. 1982
- 5- Tensüre, Çatı, Coğrafya

Bir Soru Bir Cevap



Moldovia Hava Kuvvetlerine ait MiG-29'lar

Soru: Neden Rus uçaklarına "MiG" adı verilir ve tek rakamlıdır?

Yanıt: Rusların "MiG" uçakları en meşhur ve en büyük serisidir. Adını yapımcısı Mikoyan Gurevich'ten alır. MiG aslında bir uçak yapım firmasıdır ve 1910 yılında kurulmuştur. Aynı adı taşıyan savaş uçakları yapar. Bu uçaklar av, av önleme, hücum, keşif ya da eğitim amaçlıdır.

MiG'ler adını aldıkları isimlerden biri olan "Mikoyan" Sovyet Siyaset adamı olan "Anastas Mikoyan" değildir. Genellikle böyle tahmin edilmekle birlikte onun kardeşi olan Ermeni asıllı Sovyet havacısı "Artem Mikoyan"dır. 1906 doğumlu bu Sovyet hava generali, 1970 yılında Moskova'da öl-

müştür. Sovyet MiG uçaklarının yapımcısı ve isim babasıdır.

MiG'ler gerçekten de tek rakamlı bir seridir. (MiG-19, MiG-21 gibi). Yani bir MiG-22 yoktur. Buna karşın Ruslar helikopterlerine de çift rakam verirler (Mil-24 gibi).

Her yeni model NATO tarafında takibe alınır ve bir kod adı verilir (Flogger gibi).

İlk ürettikleri uçak MiG-1 1940 yılı ürünüdür ve fabrikanın kuruluşu ile aynı yıldır. Yani MiG kurulur ve aynı yıl içinde bir model çizer ve üretir. Önemli ürünlerinden olan MiG-23, 1967'de üretilmiştir. MiG-23 ve MiG-25'in

yer hedeflerine hücum amacıyla geliştirilmiş bir modeli olan MiG-27 serisiyle seride yerini almıştır. MiG-29 Fulem'dan sonra NATO MiG-31'in varlığını karıtlamıştır. Ayrıca Rusların Ilyushin, Yakovlev ve Antonov gibi farklı firma ve serileri de mevcuttur.



Boeing The 727 B-727

Boeing, 1960 yılında kısa-orta menzilli bir jet uçağı konusunda özellikle yabancı kuruluşlar olmak üzere giderek artan bir rekabet yaşamıştı. Lockheed Electra ve Convair CV-880'e ilaveten, İngiliz Trident ve Fransız ikiz jet Caravelle bu rekabet ortamında yer alıyordu. William Allen, bu rekabet ortamında başarılı olmak için istisnai bir uçağı gereksinimi olduğunu bilincinde idi.

Bu gereksinime bir cevap olarak proje müdürü Jack Steiner dünyanın yaşlanan turboprop filosuna yenileyecek, yüksek hızlı

By 1960, Boeing was faced with increasing competition, especially from foreign manufacturers, for a short-to-medium-range jetliner. In addition to the Lockheed Electra and the Convair CV-880, there was the British Trident, and the French twinjet Caravelle. William Allen knew he would need an exceptional airplane to succeed in this competitive market.

In response to this need, project manager Jack Steiner envisioned a high-speed jet that would replace the world's aging turboprop



bir jet modelini kafasında şekillendiriyordu. Uçağın düşük uçuş maliyeti, dayanıklı gövde ve güvenilir donanım gibi özellikleri olacaktı. Uçak küçük hava alanlarından yararlanacak, kötü hava koşullarında uçalabilecek ve yerde çevresinde kısa sürele dönüş yapabilecekti. United Airlines, American Airlines, Eastern ve TWA gibi proje ile ilgilenen firmalar sipariş verme ve yüksek başlangıç maliyetine katılma sözü veriyordu. 707 ile girdiği riski tekrarlamak istemeyen Allen, yeni uçağın planına devam etmeden önce peşinen sözleşmeler yapılması konusunda ısrarlıydı.

1962 yılında çizim masalarından ve fabrikadan gelen sonuç bir trijetti B 727. 131 yolcu ve mürettebat kapasiteli yeni uçağın bünyesinde pek çok yenilikler yer alıyordu.

727 küçük hava alanlarında hareketini sağlayan bir yedek güç ünitesine (APU) sahipti. APU, gelişmekte olan ülkelerin daha ilkel konumundaki hava alanlarında yer gücü veya çalışırna teçhizatına olan gereksinimi gideren küçük bir gaz türbininden oluşuyordu.

727'nin üç motoru gövdenin arka kısmında yer alıyor, üç delikli flapları ve kılavuz uçları, T şekilli kanatla birlikte uçağın olağanüstü düşük sürat ve kısa mesafe performansını sağlıyordu.

Bazı modellerde, koltuklar değişik yolcu ve yük kombinasyonlarını göre yeniden konfigüre edilebilmekteydi. Boeing, esasen 250 uçak üretmeyi planlıyordu. Bununla beraber, özellikle 189 yolcu kapasiteli ve daha geniş B-727-200 modeli piyasaya çıktıktan sonra) uçak öylesine popülerite kazandı ki, Renton tesislerinde toplam 1,832 uçak üretildi. 1984 yılında ise yük tipi bir uçak olarak, pistlerdeki yerini aldı.

fleet. The plane would have low operating costs, a durable airframe, and reliable equipment. It would use small airports, fly in bad weather, and have a quick turnaround time on the ground a key benefit.

United Airlines, American Airlines, Eastern, and TWA were interested enough in the project to promise orders, helping to offset the high startup costs. Unwilling to repeat the risk he had taken with the 707, Allen insisted on advance contracts before giving the go-ahead to develop the new plane.

What came off the drawing boards and out of the factory in 1962 was a sleek trijet, the 727. Built to accommodate up to 131 passengers and crew, the new jetliner incorporated several innovations.

The 727 had a self-contained auxiliary power unit (APU) that allowed it to operate at small airports. The APU was a small gas turbine engine that eliminated the need for ground power or starting equipment in the more primitive airports of developing countries.

The 727's three engines were arranged at the rear of the fuselage, and its 32-degree swept wing, with its triple-slotted flaps and leading edge slats, combined with the high T-tail to provide exceptional low-speed and short-field performance.

In some models, the seating could be reconfigured to carry different combinations of passengers and cargo.

Originally, Boeing planned to build 250 of the planes. However, they proved so popular (especially after the larger 727-200 model that carried up to 189 passengers was introduced) that a total of 1,832 were produced at the Renton plant. A cargo model rolled out in 1984.

Derinlerdeki Tehlike

Zeki Enes Akkan

Son günlerde Rhode Island tersanesinin hangarlarında tüm teknisyenler hummalı bir şekilde çalışıyorlar. Ve onlar yeni bir sınıf nükleer saldırı denizaltısının ilk parçalarını oluşturmak için çeliği adeta işliyorlar.

İlk gemi olan "USS- Virginia" 2004 yılında hizmete başladığında; herbiri 38 çeşit silah bulunduran 30 gemilik nükleer donanımı, denizlere korku salan bir ailenin ilk üyesi olacak. Deniz kuvvetleri gelecekte savaşın daha sığ sularda geçeceğine inandığından gizlice görev yapacak "Virginia" sınıfı denizaltılara ihtiyaç duyulacağına inanıyor. Bu deniz altılar teknik donanımlarından dolayı bugünün en sessiz denizaltılarının bile %10'u kadar ses yayacak. Her biri 115 metre uzunluğunda olan bu yeni denizaltılar ileri derecede "farkedilme önleyicileri" ve "kirlilik kontrolü" özelliklerini taşıyacak. Geleneksel "optik preskop"un yerini, geceleri ve kötü hava şartlarında görüşü çok hassaslaştıran bir video kamera alacak. Her bir gemi 7.000 ton ağırlığında olup, kendi bünyesindeki bilgisayar ağıyla bir önceki nesildeki 65 denizaltının toplamından daha fazla SIBER-GÜCE'e sahip olacak.

Bu deniz altılar teknik donanımlarından dolayı bugünün en sessiz denizaltılarının bile %10'u kadar ses yayacak. Her biri 115 metre uzunluğunda olan bu yeni denizaltılar ileri derecede "farkedilme önleyicileri" ve "kirlilik kontrolü" özelliklerini taşıyacak. Geleneksel "optik preskop"un yerini, geceleri ve kötü hava şartlarında görüşü çok hassaslaştıran bir video kamera alacak. Her bir gemi 7.000 ton ağırlığında olup, kendi bünyesindeki bilgisayar ağıyla bir önceki nesildeki 65 denizaltının toplamından daha fazla SIBER-GÜCE'e sahip olacak.

özelliklerini taşıyacak. Geleneksel "optik preskop"un yerini, geceleri ve kötü hava şartlarında görüşü çok hassaslaştıran bir video kamera alacak. Her bir gemi 7.000 ton ağırlığında olup, kendi bünyesindeki bilgisayar ağıyla bir önceki nesildeki 65 denizaltının toplamından daha fazla SIBER-GÜCE'e sahip olacak. Ve en önemlisi ise Deniz kuvvetleri bu denizaltılarını yıllardır hayalini kurdıkları "anti-torpedo torpi-

do"larıyla donatmayı planlıyor olmaları.

Başkan Clinton önümüzdeki yılın sadece bu proje için olan savunma bütçesini "üretimi hızlandırma" teşviki amacıyla 1 milyar dolar olarak açıkladı. Filonun tamamlanması ile projenin 63,7 milyar dolara mal olması ve "virginia" sınıfı 50 denizaltılık yeni donanması ile Deniz Kuvvetlerinin üst derecede göreve hazır ol-



ması bekleniyor.

Eski haliyle daha pahalı olan bu proje, yeni haliyle; kıtalararası balistik füze platformu görevindeki 18 denizaltılık bir sınıfın 14 denizaltıya düşürülmesi ile bu hale getirildi. Ancak; diğer gemileri avlamak, kara ve deniz saldırıları yapmak için dizayn edilen bu gemilerin asla meydana gelmeyecek bir savaş için hazırlandıkları konusundaki inanç gitgide büyüyor. Hatta bu indirgeme için "daha çok olmalı" diyenlerin sayısı oldukça kalabalık. Amerikan deniz kuvvetleri ve de özellikle denizaltıcular ise muazzam bir denizaltı gücünün hala Amerikan güvenliğinin vazgeçilmez bir parçası olduğuna inanıyorlar.

İstihbarat raporları Rusya'nın ekonomik sıkıntılara rağmen Amerika'nın en iyilerine meydan okuyacak üç yeni sınıfı denizaltı üret-

tiklerini
den
bahsediyor.
Bir

Amerikalı senatörün Rusya'nın en büyük denizaltı tersanesi olan "Sevmash"ı ziyaretinde ise çizilen tablo hayli farklı; senatör, işçilerin denizaltı imal etmediklerini, aksine denizaltıları parçaladıklarını gördü. Bir Rus askeri uzmanı; "modernizasyon için para yok" diyordu. Hatta denizaltı mürettebatı olan askerler liman kasabalarında halktan aldıkları patates, kabak ve havuç için bile mutlu olabiliyorlardı. Durum öylesine kötüydü ki yerel elektrik idaresi ödenmemiş elektrik faturalarından dolayı tersanenin elektrikliğini kesiyordu. Tersane işçileri ise greve gitmek üzereydiler. Düzinlerce Rus denizaltısı limanlarda paslanıyorlardı. Belki de bu yüzden Amerika dizel-elektrikli denizaltı kullanan düşmanın irili ufaklı bir çok ülkesine olan siyasi uyarılarını gün geçtikçe artırıyordu. Bu tip denizaltılar suyun altında sessizdirler ama, bataryalarını şarj edebilme ihtiyacı onları hergün hareketsiz duran bir ördeğe çevirebiliyor. Çünkü bataryalarını şarj

edebilmek için su yüzeyine çıkmaları gerekiyor.

Amerikan Deniz Kuvvetleri İran'ın Rus yapısı 3 denizaltısının kriz sırasında tüm önlemlere rağmen petrol tankerlerini nasıl kolayca vurduklarını hatırlatarak bu proje için bastırıyorlar. Bir çok kişi ise bu gibi olaylar sadece "Pentagon'un en fazla 48 saat bışını ağrıtır" görüşünde ve 50 denizaltıyı 25'e indirilmesinden yana.

Amerika Birleşik Devletleri ordusunda tüm kilit güçler birbirine sürekli akan elektronik data ile bağlıken, "Virginia" sınıfı denizaltılarda ise tam tersine savunma sistemi kesin bir "radyo sessizliğine" ihtiyaç duyuyor. Bu network merkezli muharebeye dahil olan bir Amerikan denizaltısı hayati sessizliğinden taviz verdiğinde, yerini düşmana bildirmiş oluyor.

Bu yüzden henüz yeni başlayan bu proje bile Pentagon'a yetmiyor ve "varolanların en iyisi" olmasına rağmen "Virginia" sonrası yeni bir nesil için şimdiden planlar yapılıyor.



ANLAŞMALI TESİSLER

TESİS ADI	İNDİRİM FİYATI	ADRES/TELEFON
Penguen Egl.	Tesisleri Girişte %15 Tesislerde %10	Merkez mah. Sade Sok. Kumburgaz/İstanbul Tel:(0212) 885 70 79/80
Nemesis Klima	%20 İskonto 1 Peşin 5 Ay Vade	Bahariye Cad. Kuzuköşanesi Sok. İlk Apt. No:10-12 Moda/İstanbul Tel: (0216) 347 19 56
Yalçınar Çanta Çarşısı	Peşin %25 Kredi Kartı %15	Ebuziya Cad. Marmara No: 85 Bakırköy/İstanbul Tel: (0212) 570 71 89
PC Gold Bilgisayar	Ürününe göre %10 ile %40 arası	Ebuziya Cad. Bakırköy/İstanbul Tel: (0212) 542 91 60
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri (Varan Tesisleri)	Bar, Sauna , Kafeterya Kuaför (Bay/Bayan) Kendi Üyeleriyle Aynı	Rio De Janeiro Cad. 3. Kısım Karakol Karşısı Ataköy/İstanbul Tel: (0212) 661 11 18
Bakırköy Spor Vakfı Tesisleri	Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme Kendi Üyeleriyle Aynı	
Deniz Mefruşat	%20	Bağdat Cad. No: 258 Caddebostan/Göztepe Tel: (0216) 385 86 85
Citadel Hotel	Akşam Yemeği (İçki dahil) 6.000.000 Konaklama İndirim	Kennedy Cad. Sahil Yolu No: 32 Ahırkapı/İstanbul Tel: (0212) 516 23 13
Akdemir Dekorasyon	D.Duvara Halı, ve Yer Kaplama, Mikro Juzi, Dikey Perde, Stor Perde, PVC Doğrama	Tel: (0212) 572 30 78 (0212) 572 17 41

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



SALKIM HANIM ZİRVEDE

TÜRKİYE	Oynadığı	Haftalık	AMERİKA	Oynadığı	Haftalık
Tipten	Hafta	Hasılat (dolar)	Top ten	Hafta	Hasılat (dolar)
1 Wild Wild West	2	129.580.700	1 Toy Story	2	57.388.839
2 Salkım Hanımın Taneleri	1	106.277.400	2 World is Enough	2	23.237.746
3 Eyes Wide Shut	5	35.518.600	3 End of Days	1	20.523.595
4 Universal Soldier	3	15.656.700	4 Sleepy Hollow	2	18.414.444
5 Matrix	12	12.197.700	5 Mew Two Strikes Back	3	7.105.860
6 Blair Witch Project	8	7.008.450	6 Bone Collector	4	5.487.535
7 Analyze This	10	6.098.150	7 Dogma	3	3.409.224
8 Big Daddy	6	5.827.550	8 Anywhere But Here	3	2.822.227
9 Harlem Square	9	5.590.000	9 Insider	4	2.480.294
10 Message in a Bottle	26	1.401.600	10 Being John Malkovich	5	1.044.834

Kaynak: Warner Bros

En Çok Satan

Yerli Albümler

- 1 Sibel Can Daha Yolun Başındayım
- 2 Zülfü Livaneli Best Of
- 3 Muazzez Ersoy Nostalji 7-8-9
- 4 Sendar Ortaç 2000
- 5 Baha Aşkın Tebessümü
- 6 Tanju Okan Bir Zamanlar
- 7 İzel Bir Küçük Aşk
- 8 Deli Yürek Grup Arya
- 9 Yavuz Bingöl Sitemdir
- 10 Yoni Türkü Yeni

Kaynak: D&R'ın

OYUNLAR



PC

PLAYSTATION

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| 1- Toka 2 Rally | 1- Syphonfighter |
| 2- Rail Road Tycoon 2 | 2- Omega Bulls |
| 3- Emporia's 2 | 3- Attack of Sabercorne |
| 4- Blackstone Chronicle | 4- Wipe Out 3 |
| 5- Colin Mcrea Rally | 5- Point Blanc 2 |

Kaynak: PC Magazin

Kaynak: Sony

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMLERİ

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

- | | |
|-------------------------|------------------------------|
| 1- 8 mm | 1- Benden Bu Kadar |
| 2- Stepmom | 2- Oyun |
| 3- IT. C. Happen To You | 3- Maximum Risk |
| 4- Baron Munchausen | 4 -Büyücüler Kulübü |
| 5- Silverado | 5 En İyi Arkadaşım Evleniyor |



Kaynak: D&R'ın



EN ÇOK SATAN KİTAPLAR ve ESER İSMİ, YAYINEVİ

- 1- Ektorik Prangalı Kadın Figen Gül/Haluk Şirin Doğan Kitap
- 2- Bir Dinazorun Gezileri/Mina Urgan/YKY
- 3- Bir Çift Yürek/Marlı Morgan/Dharma
- 4- İstanbul Bir Masaldı/Mario Levi/Remzi
- 5- Karikatürler 3/Selçuk Erdem/Parantez

- 6 Habeder Gerçeküstü karışmalar/Yılmaz Erdoğan/ Sel
- 7 Paris'te San Osmanlılar/Hıfzı Topuz/Remzi
- 8 Savaşçı/Doğan Cüceloğlu/Sistem
- 9 Dinazorun Anılar/Mina Urgan/YKY
- 10 Depremi Gösterdikleri/Yaşar Nuri Özlük/Yeni Boyut



Kaynak: D&R'ın

Teknolojide Yenilikler

VALİZİNİZ KAYBOLURSA

Sık yolculuk yapanların başına gelir, bir çantasının, özellikle evrak çantasının kaybolması büyük sorun yaratır. Bulunması ise sana isidir. Bazen bulunsa da elinize geçmesi çok geç olabilir. Bu yüzden kurulan bir servis, kayıp eşyanızla sizin için ilgileniyor.

"www.ReturnMe.com" adresi ile veya ücretsiz telefon sistemi ile çağışın



bu servis müşterilerine 10 dolara 12 adet bagaj kartı veriyor. Bu bagaj kartına müşterinin numarası, servisin aranacak telefonu ve internet adresi yazılı. Kartın üzerinde çantayı bulanın servis tarafından ödüllendirileceği de yazılı.

BİLİM MERAKLILARINA

Ünlü bilgisayar markası Intel, çocukları eğitirken aynı zamanda eğlendirmeyi de hedefleyen bir sistem geliştirdi. Bu amaçla piyasaya çıkan mikroskoplar fizikten ve deneylerden hoşlanan çocuklar, amatör meraklılar ve bilimadamları için süper bir buluş. Mikroskop altına konulan her nesneyi mikroskop camından baska bilgisayar ekranında da görüyorsunuz. Bu nesneler bir böcek, çiçek ya da film alayları olabilir. Görmek için tek gözünüzü kapatıp bakmanız gerek yok. 200 kat büyüten görüntüyü ekranda başsalatı ile paylaşabilir ve tartışabilirsiniz. Görüntünün yanında fon müziği kullanabilir, görüntüden print alabilirsiniz. Bu bilim ve eğitim aracının fiyatı da 100 dolar.

YEDEK AKÜ

Araçların arasına park ettiğiniz arabanızda geldiniz, birmeden önce bir de bakınız ki arabanızın ışıkları açık kalmış ve akünüz de boşalmış. Çevirdiniz kontağı ama boşuna. Arabayı aşağı bırakıp vurulmak için de yeriniz uygun değil. Bu durumda bir tamirci çağırmaktan daha başka yapacak bir şeyiniz daha var. O da arabanızın bagajında bulundura-
cağınız bu aleti kullanmak. Maşalarından akünüzün kutup başına takarak arabanızı çalıştırabilirsiniz. Bu aletle, tekrar doldurmadan arabanızı 6-7 defa start edebilirsiniz.

Hazırlayan: Kemal Kanat



Hava Kurtarmanın Yeni Aracı: Cougar

Kemal Kanat

Hava Kuvvetleri Komutanlığı, kendi bünyesinde özel bir kurtarma timi kurmaya karar verdi. Dünyada çok az Hava Kuvvetlerinin sahip olduğu bu özel timler istenmeyen olaylar ve uçak kazası gibi durumlarda yapacağı arama-kurtarma (search and rescue) görevlerinin yanı sıra, savaş alanı arama ve kurtarma (CSAR-Combat Search and Rescue) görevlerinin yanı sıra savaş alanı arama ve kurtarma (CSAR-Combat Search and Rescue) görevlerini de yerine getirecek.

Hava Harp Okulunun yayın organı "Günışığı" dergisi ne göre; bu özel timler düşman toprağının bir kaç yüz kilometre içinde kalan personeli çok gizli bir operasyonla kurtarabilecek kapasiteye sahip olacak. Çünkü düşman topraklarında kalmış bir birlik ya da vurulan bir uçağın pilotunun kurtarılması, savaşlarda büyük önem taşıyor. Bu insanların kaybı ordu ve halk üzerinde büyük moral çöküntüsüne sebep olu-

yor. Ayrıca pilanın kimliği ve operasyon hakkındaki bilgilere sahip olması sebebiyle bu gibi kişilerin işkence ve beyin yıkama olayına maruz kalmaları sonucu, düşmanın bu bilgileri ulaşmasının çok tehlikeli olması bu birliğin kurulması konusunda en büyük etken olmuş.

Türkiye'de daha önceleri bu gibi görevleri Genel Kurmay Başkanlığına bağlı özel kuvvetler komutanlığının Muharebe Arama Kurtarma (MAK) timi yerine getiriyordu. Ama Hava Kuvvetleri haklı olarak bu gibi operasyonlarda kendine bağlı birimleri kullanmak istiyordu. Bu nedenle "Arama Kurtar-

ma Komutanlığı" kuruldu. Eski genel amaçlı UH1H helikopterlerinin yerine Fransız "Eurocopter" şirketinin tasarımını olan ve TAI tarafından Türkiye'de üretilen Cougar helikopterlerinden alınmasına karar verildi.

Bu helikopter talebi "Yeniden Organizasyon Programı" içinde yer alacak ve toplam 30 Cougar helikopteri üretilen TAI bu helikopterlerin 14 tanesini SAR'a, 6 tanesini CSAR'a ve 10 tanesini de Kara Kuvvetleri Komutanlığına verecek.

Cougar'ın teknik özellikleri ise şöyle:

Motor:	2 adet, 1845 shp gücünde Turbomeca Makila 1A
Kalkış Ağırlığı:	11.200 kf
Gövde Uzunluğu:	18.15 m
Yüksekliği:	5.2 m
Maksimum Hızı:	314 km/saat
Mürettebat:	2 pilot, sivil amaçlı kullanımlarda 29 yolcu, SAR ve CSA amaçlı kurtarmalarda bir kurtarma timi
Silahları:	CSAR amaçlı silahlarda 2x20 mm top, 2x12.7 mm makineli tüfek ve güdümsüz roket



Ses Duvarını Aşmak

İngiliz Hava Kuvvetlerinde pilot olan Green "Nevada çölünün silah kayası" isimli arabası ile saatte 1228 kilometrelik bir hızla yeni bir dünya rekoru kırıyordu. Ses hızı ise (deniz seviyesinde 1204 km/) Green'in gerisinde kalmıştı.

50 yıl önce "Chuck Yeager" adındaki yetenekli bir pilot havada bir hız cenemesi yapmıştı. Ash "Andy Green" olan başka bir pilot ise, bunu yerde denemişti. Her ikisinin hikayesi

ses hızını aşmak içindi. Yeager roket motorlu bir uçakla, Green ise jet motorlu bir otomobil ile aynı şeyi denediler. Green 74 yaşındaydı ve bu kahramanlığını tekrarlamak istiyordu. "Supersonik bir araba kullanmak herkese nasip olmaz ve bunu yapmak çok zor" diyordu. Kullanılan araba siyah renkli, düzgün (aerodinamik) yüzeyli ve 16,5 metre uzunluğundaydı. Dış görünüşü bir arabadan çok bir roketi andırıyordu. Fakat bu arabayı kullanmak, şehirde yoldaki bir sürüşten çok farklıydı.

İngiliz Hava Kuvvetlerinde pilot olan Green "Nevada çölünün silah kayası" isimli ara-

bası ile saatte 1228 kilometrelik bir hızla yeni bir dünya rekoru kırıyordu. Ses hızı ise (deniz seviyesinde 1204 km/) Green'in gerisinde kalmıştı. 3 günlük düzenli bir çalışmaya ile Green bu sonuca ulaşmıştı. Fakat kendisi bu rekoru beğenmemişti. Her ne kadar ses hızını aşmış rekor kısa da, tüm pistte planlanan zamandan 1 dakika daha geç kalmıştı. Ve bu uluslararası yarış kurallarına uymadığından rekor kayıtlara geçmemişti. daha sonra tekrar denenecek olan bu rekorun günlük hayatta ne kadar başarılı olacağı önemli. Sipariş verdiğiniz bir pizzanın bu hızda evinize gelmesini, bir düşünün!

Keskin dil, sürekli kullanmayla keskinleşen tek alettir.

Washington IRWIN

ABD'li yazar

(1783-1859)

...

Ben, her zaman şuna inanmışımdır; her birimiz hiç olmazsa yoksulluğun bir parçasını sona erdirebilmek için az da olsa birşeyler yapabiliriz.

İnsanlar iyilikte, on dört yaşında oldukları gibi kalsalardı, dünyanın görünüşü başka olurdu.

Albert SCHWEITZER

Alman hekim, hümanist

(1875-1965)

...

Bir ulusun gerçek yurdu, onun dilidir. Dil, ulusal dileği belirten güçlü bir varlıktır. Ulusal dil yok olunca, ulusal duygu da çok geçmeden yitirilebilir.

Alexander von HUMBOLDT

Alman doğabilimci, kâşif

(1769-1859)

...

Bir şey için kuşku neyse, parlamento için de muhalefet odur. O, gerekli olduğu kadar yararlıdır da.

Akıl ve zekâsı olmayan bir kişi, mutluluğu göremez.

Arthur SCHOPENHAUER

Alman filozofu

(1788-1869)

...

Hayatta insanın kazanabileceği en büyük ödül, birkaç gerçeği anlayabilmesi ve birkaç yanlış ortadan kaldırabilmesidir.

Akıllı bir insan, ne gereğinden fazla üzülür, ne de gereğinden fazla ümide kapılır.

Akıllı bir insan, erdemde bile aşırı gitmez.

BÜYÜK FRIEDRICH

Alman/Prusya kralı

(1712-1786)

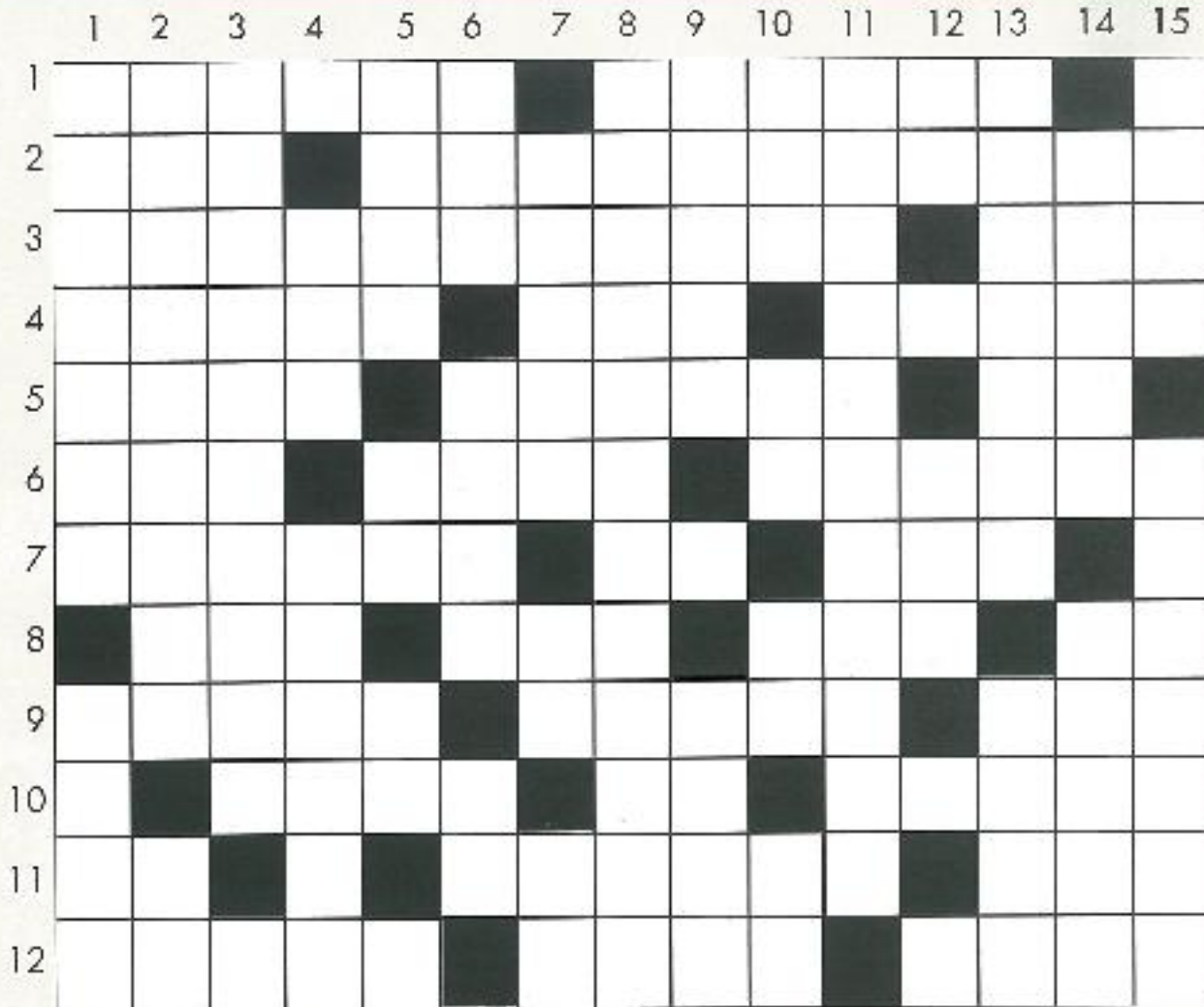
...

Meyvesi çamura düşüyor diye ağaca lanet edilir mi?

Friedrich HÖLDERLIN

Alman şairi

(1770-1843)



Soldan Sağa: 1- Fırında iyice pişirilerek kurutulan çeşitli biçimde pakisimel.- Bir ilimiz, 2- Kekiğin boynundaki siyah halka.- MFC'nin bir şarkısı, 3- Ünlü bir spor kulübümüz.- Gerçek olmayan davranış, 4- İvedi.- "..... Gözle Yar" (Ezgi'nin Günlüğü'nün bir albümü), Bülki özerinden yada yağlarından elde edilen hoş kökü, 5- Erkek peşinde koşan kadın.- Kayak sporunda bir dal.- Baryumun simgesi, 6- Mağ'a'nın bir il çesi.- Güney Afrika'da yaşayan, beyaz ıktar olan insanlara verilen ad, Zeytinin, sıkı diktan sonra yağ bakımından, zenginliğini yitirmeyen, gübre ya da hayvan yemi olarak kullanılan cüsesi, 7- Kilise hizmetini gören ve çar çalan kimse.- Tavlada bir sayı.- "Eskişehir" in kısa yazılışı, 8- İstanbul'daki bir üniversiteyi simgeleyen harfler.- Kaz Dağları'nın mitolojik dönemlerdeki adı.- İngilizce "nazır", Rusçada "övel", 9- Fin hamamı.- Baygancılığı.- Yaşamsal sıvı, 10- Kurtuluş, kurtulma.- Eski Mısır dininde "ka" ve "ah" ile birlikte, ruhun başlıca görünüşlerinden biri.- Birbirinin elini tutarak, 11- Remyumun simgesi.- Ruhla ilgili olan, ruhsal.- İdd'a, 12- Trabzon'un bir ilçesi.- Evliya.- Verilen buyruk yada söylenen sözün enaylenmediği, kabul ediliğini anlatan sözcük.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Dal anının, Dobruca, Besarabya ve Ukrayna'da oturan Hristiyan Ortodoks Türklerle verilen ad, Bir sinir hastalığı, 2- Renk renk, benek benek boyama.- Koca, 3- "Düş Gezginleri" ve "Amerika" adlı filmde de oynayan ünlü aktris, 4- Yiğit, kahraman.- "Selma" (bir dönem ünlü aktris), 5- "Sharon" (1969'da bir tarikatın üyeleri tarafından vahşiçe öldürülen, Roman Polanski'nin eşi olan aktris), Sümer sağ k tanrıçası, Beddua, 6- Karışık renkli.- Rusya'da, Karadeniz kıyısında bir kent ve dinlenme merkez.- Yabancı bir haber ajansı, 7- Akatma.- Bir nota.- Tavlada bir sayı, 8- "....." yarı galir bizelere" şarkı, 9- Dişi geyik.- Besi, 10- Kaba baston.- Müzikte "yapıl" anlamında kullanılan "opus" sözcüğünün kısa yazılışı.- Bir renk.- mağara, 11- Türkiye'de ilk göğüs cerrahisi merkezini kurmuş, açık kalp ameliyatlara öncülük etmiş hâkim, 12- "Yedik" in kısa yazılışı.- San Marino'nun plaka işareti, 13- Müzikle yapılan jimnastik hareketleri.- Küçük torba, 14- Edebiyatın bir dalı.- Bir iç organımız, 15- Bir içecek türü.- Geleneksel.

Soldan Sağa: 1- Çilingir.- Salmak, 2- İleriyi, 3- Po, 4- Kaka.- Mazon, 5- Hor, 6- Or.- Da Sinekçe, 7- Lilebrik.- İri, 8- Ace.- Au.- Ot.- Kaki, 9- Tike.- Şi.- Ebo.- Aar, 10- Aleniyet.- Oram, 11- İleriyeloh, 12- Be, 13- Öde.- En, 14- İmalat, 15- Maide Erçelebi, 16- Ene.- Kar.- Tiran

Yukarıdan Aşağıya: Çikolata.- Öge, 2- İleriyelik, 3- Lek.- Laleleme, 4- İradî.- Ena, 5- Mî.- Aba.- İmbik, 6- Gey.- Rusya.- Da, 7- İyisi.- Nestor, 8- Rizko.- Tana, 9- Can.- İe.- Rn, 10- Sinek.- Bolik, 11- Ak.- Keramet, 12- İa.- Kıa.- Ahall, 13- Burhan.- İer, 14- Ayoş.- Baba, 15- Korku.- Erçetin.



Göklerde 25 Yıl



KTHY Büroları:

Genel Müdürlük: 228-3901

Lefkoşa: 228-3045

Mağusa: 366-7799

Girne: 815- 2513

Ercan: 2314639

Londra: +44 1717 930 4851

Frankfurt: +49 69 242 6400

Dünyanın anahtarı



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



TÜRK HAVA YOLLARI
EVİMİZE HOŞGELDİNİZ



BAŞVURU İZLENİMLERİ: 0212 212 1111
WEB: www.thy.com