



AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL/YEAR: 11 • SAYI / ISSUE: 122 • OCAK/JANUARY • 2002



Uçaklarda Yeni Güvenlik Önlemleri

Ulaştırma Bakanımız
Dr. Oktay Vural, Web Sitemizin Konuğu...

UTED ON-LINE:
www.uted.org



UTED'in 23'ncü Genel Kurulu 13 Ocak'ta Yapılıyor....

Seçiminiz prestijinizdir.



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



ONUR AIR
TAŞIMACILIK A.Ş.

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



Yeni Yıla Umutla Girmek İstiyoruz.

2001 yılını bitirip 2002'den gün almaya başladığımız bu günlerde, geçen yılın tüm kötü koşullarını arkada bırakarak, yeni yıla yeni umutlarla girmek istiyoruz.

Ülkemizde yaşanan ekonomik krizin etkileri sürerken, yetmezmiş gibi Amerika'da yaşanan havacılık terörü ve patlayan savaş, ülkemizi, en çok da biz çalışan kesimi, çalışma hayatımızın en kötü günlerine getirmiştir.

Aslında, derin ekonomik krizin etkisinde olan ülkemiz, krizin faturasını her zaman olduğu gibi, en kolay çözüm olarak çalışanlar üzerine yıkınca, toplu iş sözleşmesinden güya elde edilen TL. bazındaki gelir, elimize geçmeden erimiştir.

Teknik Bakım Üssümüz'de uçak teknisyeni sayısının yeterli olmaması gündemdeyken, zorunlu emekliliğin gündeme getirilmesi; her geçen gün yapılan yeni anlaşmalarla gelirini artıran teknik bakım üssümüzü, özellikle yaz döneminde çok zorlayacağına benzetmektedir.

Değerli Arkadaşlarım,

UTED olarak; 6 Ocak 2002 tarihini, Olağan Genel Kurulumuz'un yapılacağı gün olarak belirledik. Ancak, bu günde (6 Ocak 2002), çoğunluk sağlanamayacağından, 13 Ocak 2002 tarihinde THY Genel Yönetim Binası VIP Salonunda çoğunluk aranmaksızın ikinci kez toplanılacaktır.

Sizlere; yaptığımız yapamadığımız, ya da, bizlere engel olan sistematik yanlışların neden olduğu olumsuzlukların anlatılacağı bu Genel Kurulu-

muz'da, Tüzüğümüz ile ilgili değişiklik önerileri de gündeme getirilecektir. Genel Kurula katılmak ve alınacak kararlara oyuyla yön vermek, her üyenin en önemli görevlerinden

biridir. Genel Kurul'a katılmayıp, alınan kararları sonradan eleştirmek, yasal olmamakla birlikte, kimseye yararı dokunmayan hareketler olacaktır. Onun için, tüm üyelerimizi bu Genel Kurul'da görmek, onlarla konuşmak ve ileriye yönelik projeler üretmek istemekteyiz.

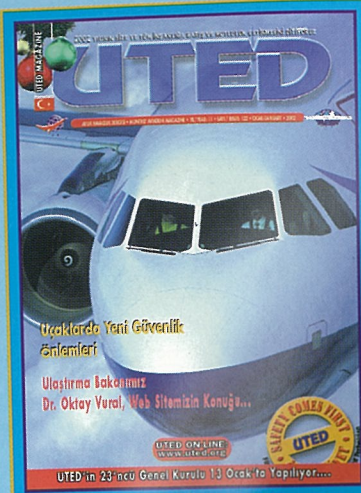
2002 yılında; "2001 yılındaki olumsuz koşulları yaşamak istemiyoruz" demek yeterli olmayacaktır. Eski yaşananlardan ders almayan toplumlar, geleceklerini de yönlendiremezler. Bizler de, yaşadığımız iyi-kötü günleri sizlerin önüne koyup, yaptığımız güzel çalışmaların takdirini görüp, yapamadığımız işlerin de hesabını vermek istiyoruz.

Sonuç olarak; 13 Ocak 2002'de yapılacak olan 23. Olağan Genel Kurulumuz'un tüm havacılık camiasına ve siz sayın üyelerimize hayırlı olmasını diler, yeni yılın üyelerimiz ve ailelerine başarı, sağlık ve mutluluk getirmesini dilerim.



Sefa İnan
UTED Başkanı / President

İçindekiler / Contents



YEAR/YIL: 11 • ISSUE/ SAYI: 122 • OCAK-JAN. • 2002

UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

EDİTÖR
&
GENEL KOORDİNATÖR
KEMAL KANAT

REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
NEŞE TANER

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

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

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

YAPIM:

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

ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:
İlhan Özdemir

Redaksiyon, düzelti : Onur Özdemir
Dizgi,mizampaj : Neşe Kum
Telefon:(0212) 251 52 43 / 251 52 44
Fax: (0212) 243 31 63
E.Mail: taviation@turk.net

Baskı ve Cilt: Dünya Yayıncılık A.Ş.
Tel: 0212 629 08 08

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

DERGİMİZDE YAYIMLANAN YAZILARIN SORUMLULUĞU YAZARLARINA, REKLAMLARIN SORUMLULUĞU FİRMALARINA AİTTİR.

- Gündem 3
- İçindekiler 4-5
- Haberler 6-11
- Geleneksel İftar Yemeklerimiz 12-14
- Yeni Güvenlik Sistemleri 16-18
- Havacılık Sempozyumu 19
- Air Transponder Association 21
- P.S.E.U 22-23
- Uçakta Duman Uyarısı (2) 24-27
- Uçak Bakımında İnsan Föktörü (5) 28-29
- Dinazorların Sessiz Gecesi(2) 30-31
- Terör Sonrası Havada Güvenlik 32-35
- Uçuş Noktası: Kuzey Kıbrıs 36-39



Spor: Boşluğa Atlayış	
Jumping	40-41
Nereden Nereye?	42
Sağlık: Şarbon	44-45
Kültür-Sanat	46
Teknolojide	
Yenilikler	47
Güzel Sözler	49
Bulmaca	50



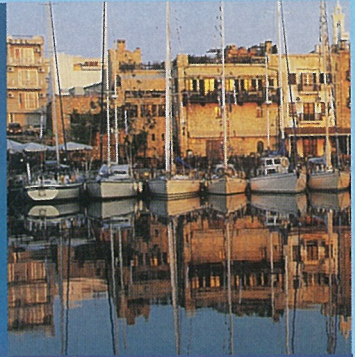
Geleneksel İftar Yemeğimiz 12-14



Mutlu

Yıllar

Çuş Noktası: Kuzey Kıbrıs





KISA KISA ...

RJ uçaklarının imalatı sona erdi

İngiliz Havacılık Sanayi BAE Systems'e ait Avro şirketi tarafından üretilen RJ uçaklarının imalatı sona erdi. "Regional" (bölgesel) sloganı ile reklamı yapılan ve küçük havaalanları ile büyük uçakların inemediği yerlere inebilen 4 motorlu RJ uçakları artık üretilmeyecek.

11 Eylül krizinin son kurbanı olan RJ uçakları da ekonomik krizden nasibini aldı. Yetersiz siparişler ve havacılıktaki kriz nedeni ile imalat bandının kapatılmasına karar verilen RJ uçaklarının iyi bir kullanıcısı da THY idi.

RJ uçaklarının 70-85-100-125 gibi modelleri bulunmasına karşılık en çok 85 ve 100 modelleri tutulmuştu. Avroliner bin 700 elemanını siparişlerin tamamlanmasından sonra işten çıkaracak.

Krizi en hafif atlatan Lufthansa ve Air France

Terör krizini hafif atlatan havayolları arasında Alman Lufthansa ile Fransız Air France ilk sırada yer alıyorlar. İki havayolu da personele çıkış vermek yerine sefer sayısını azaltarak krizi atlattırmaya çalışıyorlar. Lufthansa şimdilik personel tasarrufuna gerek duymadığını açıklarken, kardeş kuruluşu LSG Sky ABD'deki personelinin 4 bin 800 kişiyi ücretsiz izine ayırdı.



THY Teknik, bir ilki daha gerçekleştirdi...

THY Bakım Merkezi bir ilki daha gerçekleştirerek filosunda mevcut olmayan bir uçak tipi olan Airbus A300-B4/C4/F4 geniş gövdeli uçakların büyük bakımlarını yapabilmek için gerekli çalışmaları tamamlayarak, JAR-145 bakım yetki sertifikasına, A300-B4/C4/F4 büyük bakım yapma yetkisini dahil etmiş bulunuyor.

Büyük bir potansiyel oluşturan A300 uçaklarının bakımlarını yapma kararından hemen sonra, bir taraftan personele bu uçak tipi için yurtdışından tip eğitimi aldırılıp, diğer taraftan da malzeme, tool ve bakım dö-

kümanlarının hazırlanması için gereken çalışmalar hızlandırıldı. Bu çalışmaların sonucu olarak THY, filosunda bulunmayan A300-B4 (Onur Air, TC-ONK) uçağının Aralık ayı içerisinde C5 bakımını başarı ile tamamlayarak, test uçuşunu da yaparak teslim etti. Halen ikinci A300-B4 uçağının bakımı sürmekte ve Aralık ayı sonunda teslim edilmesi planlanıyor.

THY Bakım Merkezi'nin hedeflerinden biri olan müşteri uçaklarının bakımları, içinde bulunulan kriz ortamında THY'ye milyonlarca dolar mertebesinde bir katkı sağlaması bekleniyor.

ÜYELERİMİZE DUYURU

UTED

www.uted.org
www.uted.org

Ulaştırma Bakanımız Sayın Dr.

Oktay Vural, bu ay internet sitemiz www.uted.org'da ayın konuğu.

Mesleki ve havacılık konusundaki sorularınızı sitemizi ziyaret ederek gönderebilir, yanıtları izleyebilirsiniz.



Airbus'tan havayollarına maliyet desteği

Airbus, ekonomik krizden etkilenen havayolu şirketlerini sunduğu bir dizi maliyet düşürücü önlemle destekliyor. Airbus Müşteri Hizmetleri tarafından geliştirilen faaliyet planında ekonomik zorlukları hafifletmek için alınan iş yükünü ve işletim masraflarını düşürücü tedbirler bulunuyor. Bu destek planına Airbus tedarikçi firmaların ve satıcılarının ortak çabaları da dahil olacak.

Airbus ilk olarak, nakit akışı zorluğu içinde olan müşterilerinin durumunu iyileştirmek üzere yedek parça, mal ve hizmet fiyatlarını altı ay

boyunca dondurma kararı aldı. Airbus ayrıca yeni kokpit güvenlik değişiklikleri ile ilgili mühendislik ve sertifikasyon masraflarını kaldırarak; daha düşük fiyatta yeni değişim teçhizatı sağlayacak.

Organizasyon ve işleme tarzlarını yeniden yapılandırmak isteyen birçok havayoluna, Airbus daha düşük ücretle pilot eğitim hizmeti verecek.

Bosforus Havayolları kuruluyor

BOSFORUS Havayollarının uçuş izni çalışmalarını sür-

dürdüğü öğrenildi. 3 adet A-300-B4 uçağından oluşan filo-ya sahip olacak Bosforus havayolları'nın Merkez Ofisi Şirinevler'de bulunuyor.

BOSFORUS Havayolları, 7 Aralık 2001'de getirdiği 3 adet A300 uçağına ek olarak, 2002 yaz sezonu başında bir A300 simülatörünü yurdumuzda faaliyete geçirmeyi planlıyor.

Görevliler:

Yönetim Kurulu Başkanı

İlhami ÖZBAY

Genel Müdür

Teoman TOSUN

Uçuş İşletme Müdürü

Yavuz SÜSLÜ

Başpilot

Atilla DUYGUN

Eğitim Müdürü

Ali AKDENİZ

UTED DERGİ olarak Bosforus havayollarına başarılar dileriz.

DHMI'den Hava Taksi hizmeti

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI) hava taksi uygulaması başlattı. Şimdilik iki helikopterle başlanan bu uygulamadan isteyenler fotoğraf- film çekimi, yolcu taşıma ve ambulans hizmetleri için yararlanabilecekler.

DHMI'nin hava taksi hizmeti için 2 pilot ve 4 yolcu kapasiteli, çift motorlu, full IFR kabiliyetli AS 355 F-2 helikopterleri kullanılıyor. Üç saat uçabilen hava taksiler için, saatte 1000 USD ücret talep ediliyor.

HAVA-İŞ'in 24 Genel Kurulu Yapıldı

İşkolumuzda örgütlü olan Hava-İş sendikamızın 24. Olağan Genel Kurulu 22-23 Aralık tarihleri arasında yapıldı. Yeni seçilen HAVA-İŞ Yönetim Kuruluna başarılar dileriz.

Yönetim Kurulu

Atılai Ayçin

Namik Sezgin

Musafa Yağcı

Ali Bayrakçı

Kaya Sayın

Eyüp Kaplan

Atilla Kaya

Naci Bozkurt

Deniz Parkan

Genel Başkan

Genel Başkan Yardımcısı

Genel Sekreter

Genel Mali Sekreter

Genel Teşkilatlandırma Sekreteri

Genel Eğitim Sekreteri

Genel Sekreter Yardımcısı

Genel Teşkilatlandırma Sek. Yrd.

Genel Eğitim Sekr. Yard.



KISA KISA ...



Ayakkabılar da kontrolden geçecek

11 Eylül saldırılarının ardından havalanlarına yönelik alınan güvenlik önlemlerine bir yenisi daha eklendi.

Amerikan Airlines uçağında ayakkabılarında patlayıcı bulunduran Richard Reid'in yakalanması üzerine Amerikan uçaklarına yönelik alınan güvenlik önlemlerine ayakkabı kontrolü de eklendi. Bundan sonra Amerikan uçaklarına binerken, yolculardan ayakkabılarını çıkarmaları da istenecek. Amerikan Federal Havacılık İdaresi (FAA), yayımladığı yeni güvenlik bildirisinde, yolcuların ayakkabılarını çıkarılarak kontrolden geçirilmesi istendi.

Bilindiği gibi geçtiğimiz günlerde, uçağa bir yolcu olarak binen Richard Reid. Patlayıcı madde gizlediği ayakkabısını, uçakta yakmak istemiş ama yolcuların ve görevlilerin müdahalesi ile başarısız olarak yakalanmıştı. Bu olayda bir bayan görevli yaralanmıştı.

Avolar ve Airbus ACJ İş Jeti için ortaklık planlarını açıkladılar

UAL Şikago merkezli şirketin yan kuruluşu olan Avolar ve Airbus ACJ, iş jeti ortaklığı için Kuzey Amerikan müşterileri için 15 uçağı kapsayan hisse ortaklığı anlaşmasına vardılar.

Bu ortaklık, müşterilere ACJ'yi tamamen yahut bir bölümünü satın alma olanağı sunacak. Böylece ilk defa müşteriler iş jetinin sadece bir bölümüne de sahip olma imkanı elde edecekler. Airbus ayrı olarak ACJ'nin direk satışlarına devam edecek, bunun yanı sıra Avolar şirketi; uçağın bakımı, işletimi ve yönetimi konularında da bir diğer yetkili olacak.

Sınıfında ki en geniş, en konforlu kabin, modern ve



yüksek kalitede işçilik özellikleri Airbus İş Jetini kendi pazarında lider yapıyor. ACJ, 12 üst düzey yöneticiyi son derece lüks bir ortam da ağırlayarak, 6.000 nm/ 11.100 km menzilli New Orleans- Geneva, veya London-Johannesburg arasında uçuş yapabilme kapasitesine sahip. Bunun yanı sıra ACJ, 4.500nm/ 8.300 km menzille, 40 yolcuyu mükemmel konfor sunarak taşıyabiliyor. Bu uçuşları alanındaki en geniş kabin ve en az yakıt tüketimi sağlayarak istenildiğinde sanal ortamda seçim kolaylığı sunarak gerçekleştiriyor.

2002

Yeni Yılın, Size ve sevdiklerinize, tüm havacılık camiasına mutluluk, sağlık, başarı getirmesi dileğiyle..

UTED Yönetim Kurulu



Türk Havacılık Sanayiini Yeni Ufuklara Taşıyacak Proje Yürürlüğe Girdi

A400M Nakliye uçağı için 8 ülke 18 milyar EURO tutarındaki sözleşmeyi imzaladı...

Türk havacılık ve uzay sanayiinin (TAI), başlangıcından itibaren "Milli Sanayi Kuruluşu" olarak ülkemizi temsilen fizilebilite ve tasarım çalışmalarına katıldığı A400M projesine ilişkin sözleşme, 18 Aralık 2001'de Brüksel'de imzalandı. Savunma tedarik tarihine damgasını vuracak bir etkinlikle Avrupa NATO Savunma Bakanları'nın programlı toplantısı sırasında düzenlenen bir oturumda imzalanan sözleşme ile sekiz Avrupa ülkesi, toplam 196 Airbus Military A400M Nakliye uçağını satın alma ve üretimini başlatma taahhüdünde bulundular.

Airbus Military SAS ile müşteri ülkeleri temsil eden Occar (Organisme Conjointe de Cooperation en Matière d'Armement) arasında imzalanan nihai sözleşme 18 milyar EURO değerinde

olup, bu organizasyon tarafından şimdiye kadar ele alınan en büyük ve katılımcı ülke sayısı bakımından da en kapsamlı sözleşme özelliği taşıyor.

196 uçağı kapsayan sözleşme, kurucu müşteri ülkeler (Almanya, Belçika, Fransa, İngiltere, İspanya, Lüksemburg, Portekiz ve Türkiye) adına OCCAR Başkanı Dr. Klaus Von Sperber ve Airbus Military Yönetim Kurulu Başkanı Alberto Fernandez tarafından imzalandı.

OCCAR tarafından resmi olarak bildirilmesinin ardından yürürlüğe girecek olan sözleşme ile kurucu müşteri ülkelerin hava kuvvetleri'ne teslim edilecek uçak sayıları; Almanya:73, Belçika: 7, Fransa: 50, İngiltere: 25, İspanya: 27, Lüksemburg: 1, Portekiz: 3 ve Türkiye: 10 olarak belirlendi. Sözleşme çerçevesinde ilk uçağın 2006'da uçuşulması ve ilk teslimatın da 2008 yılında

yapılması planlandı.

Günümüzde görevlerini yerine getirmede yetersiz kalan ve kullanım sürelerini dolduran C-130 Hercules ve C-160 Transall uçaklarının yerini alacak olan A400M nakliye uçakları, yüksek seyir hızı ve kıtalararası menzili ile bu uçaklardan iki kat daha fazla yük taşıyabilme kapasitesine sahip olacak.

TAI'nin, tasarım-geliştirme, üretim ve satış sonrası destek süreçlerinin tümünde yer alacağı uluslararası ilk program olan A400M projesi, dünya çapındaki diğer projelerde Türk Savunma Sanayinin görev almasına öncülük edecek. Söz konusu proje ile TAI, teknolojik birikim, katma değer, istihdam ve ihracat potansiyeli bakımından ülkemize ve havacılık sanayiimize önemli bir katkı sağlayarak bir ilke daha imza atıyor.



KISA KISA ...

Avrupa Parlamentosu
Havayolu şirketlerini uyardı

Avrupa Parlamentosu, yolcularına potansiyel hayati tehlikeler hakkında daha çok bilgi vermeleri için havayolu şirketlerine uyarıda bulundu. Avrupa Parlamentosu üyeleri son zamanlarda çok gündemde olan ekonomi sınıfı sendromu olarak bilinen uzun yolculuklarda ortaya çıkan hastalık konusunda da uyarılarda bulundu ve uçak kalkmadan önce kabin içinde hastalıkla ilgili eğitici bilgiler verilmesini ve biletlere de koruyucu önlemlerin (uçuştan önce aspirin almak gibi) yazılmasını istedi.

Emirates uçağı
kaçırılmamış

Fransız haber ajansı AFP'nin, Emirates'ın Dubai-Nairobi seferini yapan Boeing 777-200 tipi yolcu uçağının geçtiğimiz günlerde hava korsanlarınca Yemen'in Aden kentine kaçırıldığı şeklindeki haberi heyecan yarattı. Ancak daha sonra uçağın kaçırılmadığı Aden'e zorunlu iniş yaptığı oraya çıktı. Emirates sözcüsü Frances Barton, uçaklarının kaçırılarak Yemen'in Aden kentindeki havalanına indirildiği haberinin gerçeği yansıtmadığını, pilotun kabinde panodaki ışıklı göstergelerden birinden gelen uyarının ardından en yakın havalanına başarılı bir iniş yaptığını söyledi.



"Bir Milyon Yolcu" Hedefine Şimdiden Ulaştı!

2001 yılının sonuna kadar 1 milyon yolcu taşımayı hedefleyen SunExpress, amacına beklediğinden erken ulaştı. Antalya merkezli şirketin 1 milyonuncu konduğu Alman Daniela Born, 31 Ekim Perşembe günü SunExpress'in Boeing 737 uçağıyla Frankfurt'a indi. SunExpress, Almanya'nın Wiesbaden kentinde oturan Born'a iki kişilik gidiş-dönüş uçak bileti hediye etti.

Frankfurt Havalimanı'nda Born'u karşılayan SunExpress'in Almanya Satış Müdürü Michael Buck, "11 yıldır Türkiye ile Avrupa arasında 8 milyona yakın yolcu taşıdık. 2001 yılı için hedefimizi 1 milyon yolcu olarak belirlemiştik. Hedefimize 2 ay erken ulaştık." dedi. Buck, Türk turizmindeki büyümenin artarak devam edeceğine inandıklarını, SunExpress'in önümüzdeki yıllarda yolcu sa-

yısını daha da yükseltmeyi hedeflediğini sözlerine ekledi.

Koç'a süper jet

Emeklilik planları arasında uçakla Patagonya'dan Güney Kutbu'nu geçmek de bulunan Rahmi Koç, Fransa'dan 22 milyon dolara Falcon 2000 jet satın aldı.

Koç grubu, 10 yolcu kapasiteli ve 5 bin 500 km menzilli uçağı kullanabilmek için ruhsat almak üzere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne başvurdu. kayıtlı sermayesi 250 trilyon lira olan ve başkanlığını Rahmi Koç'un yaptığı Koç Havacılık şirketi, ruhsat için tüm işlemleri bitirdi. Sivil havacılık yetkilileri, ruhsat için bu hafta şirketi denetleyecek. Grubun bir süre önce bünyesine kattığı uçak, uzmanlarca teknoloji harikası olarak görülüyor.

Duty Free mağazaları ilk dörtte

İngiltere'deki EDR şirketi ve Türk Alfa Research firması tarafından 46 bin 853 kişi arasında yapılan ortak araştırma sonuçlarına göre, Atatürk Havalimanı Duty Free mağazaları, dünya havalimanları arasında ilk dört sıraya girdi.

Atatürk Havalimanı Duty Free İşletmecisi ATÜ Halkla İlişkiler Departmanından yapılan açıklamaya göre, EDR şirketi ile Türk Alfa Research şirketinin 18 yaşın üzerindeki 46 bin

853 kişi arasında yaptığı istatistiki araştırmaya göre ATÜ tarafından işletilen Duty Free mağazaları dünya havalimanları arasında ilk dört sırada yer aldı. Araştırma sonuçlarına göre, ATÜ Duty Free mağazaları, genel fiyatlandırma, parfüm fiyatları, alkol fiyatları kategorilerinde dünya ikincisi olurken, genel beğeni, sigara çeşitliliği, alkol çeşitliliği kategorilerinde dünya üçüncüsü,

parfüm çeşitliliği, genel ürün çeşitliliği ve sigara çeşitliliği kategorisinde ise dünya dördüncüsü oldu. Geçen yıl İngiltere'de yayınlanan sektörel Frontier Dergisi'nin farklı kategoriler için düzenlediği yarışmada da, Atatürk Havalimanı Duty Free işletmeciliğini yürüten ATÜ Turizm İşletmeciliği A.Ş. "Yılın En Başarılı Havalanı Duty Mağazacılığı" dalında ikincilik ödülünü almıştı.



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

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

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü, İstanbul-Türkiye

Tel : +90 212 663 7010

Fax : +90 212 663 7013

E.mail : prima@primaaviation.com

sales@primaaviation.com

PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

Low Cost

High Safety and Reliability

Quality

Services

Experienced

Man power



3 Nesli Birleştiren, Üyelerimizi Kaynaştıran GELENEKSEL İFTAR YEMEKLERİMİZ...



İFTAR VE ESKİ RAMAZALAR...

Ramazan ayı, islam toplum-
klarında ibadetleri ve gele-
nekleriyle yılın en ayrıcalıklı ve
renkli ayı olma özelliğine sa-
biptir. Bizde de, Osmanlı kentle-
rinde ramazan boyunca kan-
diller yakılır, mabiyalar kurur,
kandiller uçurulurdu. Ra-
mazan, mahallelerde bekçile-
rin çaldığı davullarla duyulur,
sahura da gene davullarla kal-
kılırdı.

Ramazanın önemli özellikle-
rinden biri de, gösterişli iftar
yemekleriydi. Evlerde ve konak-
larda iftar için en nefis yemek-
leri hazırlama telaşı bütün gün-
nün en önemli işiydi. Akşamla-
rı, iftar sonrası ise, eğlence de-
mekti. Direklerarasının med-
dabları, ip cambazları, Kara-
göz ve Hacıvat gölge oyunları
bala daha unutulmaz izleri
olan gösterilerdi.

Hele fasıl... Orucun bütün
gün yordduğu bedenler, iftardan
sonra fasılın coşturucu nağme-
leri ile insanların kendilerini
yeniden güçlendirmeleri için
bir dopingti adeta... İftar ye-
meklerinin bir diğer özelliği de;
toplumsal dayanışmanın en
ileri düzeyde olmasıydı. Bu-
günkü çadırlar, o günlerde de
kurulur ve yoksullar korunma-
ya çalışılırdı. Ayrıca tüm yok-
sullara yiyecek ve para yardımı
da bu ayda yapılırdı.



Derneğimiz UTED bu güzel ge-
leneğimizi yaşatmak amacı-
yla, her Ramazan ayında; geçmiş
yıllarda da olduğu gibi, iftar ye-
mekleri düzenlemekte ve üyeleri-

miz arasında bu sıcak havanın ya-
şanmasını sağlamaktadır. Bildiği-
niz üzere; sosyal etkinliklerle üye-
ler arasında iletişim kurmak, der-
neklerin yapması gereken en te-

**5-11 Aralık'ta İstanbul, 8 Aralık'ta Ankara,
13 Aralık'ta İzmir ve 14 Aralık'ta Antalya'da
duyarlı tüm üyelerimizin katılımıyla gerçekle-
şen iftar yemeklerimizin bizleri son derece
mutlu eden tablosu; 3 nesil uçak teknisyenle-
rinin bir araya getirilmesi idi...**



Her Ramazan ayında UTED; geçmiş yıllarda da olduğu gibi, iftar yemekleri düzenlemekte ve üyelerimiz arasında sıcak bir havanın yaşanmasını sağlamaktadır.

mel görevlerindedir ve Derneği-miz UTED bunu çok önemsemektedir.

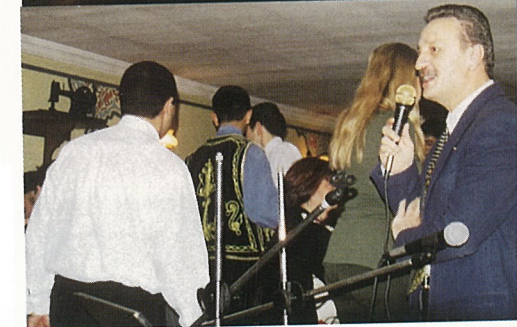
UTED olarak, bu görevi en iyi yapan derneklerden biri olduğumuzu söyleyebiliriz. Muhteşem geleneksel UTED gecelerinden sonra, yine gelenekselleştirdiğimiz UTED iftar yemekleri, sadece İstanbul'da değil Ankara, Antalya ve İzmir'de de yapıldı.

Üyelerimize verilen bu iftar yemekleri, gerçekten UTED'in bü-

yüklüğüne yakışır bir şekilde geçti.

5-11 Aralık'ta İstanbul, 8 Aralık'ta Ankara, 13 Aralık'ta İzmir ve 14 Aralık Antalya'da duyarlı tüm üyelerimizin katılımıyla gerçekleşen iftar yemeklerimizin bizleri son derece mutlu eden tablosu; 3 nesil uçak teknisyenlerinin bir araya getirilmesiydi.

Özellikle İstanbul'da 5 Aralık 2001'de Bekri Mustafa Konağı'nda gerçekleşen iftar yemeğimiz, eski



Özellikle İstanbul'da 5 aralık 2001'de Bekri Mustafa Konağı'nda gerçekleşen iftar yemeğimiz, eski günlerin izlerini taşıyan fasıl ezgilerinin eşliğinde, aynı zamanda sofrı duasıyla tam bir şölen havası içinde geçti. Derneğimizin kuruluş gününe rastlaması da ayrı bir özellik katmış sanki. 34.yıldönümümüzde üyelerimizin yüzünden mutlulukları okunuyordu. Başkan Sefa İnân'ın da kuruluş günümüz, dergimizin yayın yaşamına başlایışının 11. yıldönümü üzerine yaptığı anlamlı konuşma iftar yemeğini bir başka havaya soktu.



13 Aralık İzmir iftar yemeğimizde üyelerimiz biraraya gelmenin mutluluğunu yaşadılar...(Üstte ve altta.)





14 Aralık'ta Antalya'da duyarlı tüm üyelerimizin katılımıyla gerçekleşen iftar yemeklerimizin bizleri son derece mutlu eden tablosu; uçak teknisyenlerinin bir araya getirilmesi idi.



Bunda sonraki senelerde de yapmaya karar verdiğimiz iftar şöenlerine şimdiden ilan ediyoruz ki, tüm emekli ve fahri üyelerimiz de davetlidir.

ğiz. Yeni nesil üyelerimizle, en az 15-20 yıl önce emekli olmuş fahri üyelerimizin birbirlerine dostane bakışları ve konuşmaları gerçekten görülmeye değerdi...

Bundan sonraki senelerde de yapmaya karar verdiğimiz iftar şöenlerine; şimdiden ilan ediyoruz ki, tüm emekli ve fahri üyelerimiz de davetlidir.

DC-3'lü dönemden, A-340'lı dö-

nemlere geldiğimiz bu günlerde; şirketimizi ve UTED'i bu günlere taşıyan bu değerli ağabeylerimizi hiç bir zaman unutmayacağız.

Gönlümüz istiyor ki; biz A-340 döneminde görev yapanları, ileride (xxx)'li uçakların uçtuğu günlerde görev yapan uçak teknisyeni arkadaşlarımız da bizleri unutmasın...

Yeni Ramazan aylarında buluşmak dileğiyle...

UTED Yönetim Kurulu



İzmir(üstte) ve Ankara (altta) iftar yemeklerimize katılan üyelerimiz..

günlerin izlerini taşıyan fasıl ezgilerinin eşliğinde aynı zamanda sofraya duasıyla tam bir şöen havası içinde geçti. Derneğimizin kuruluş gününe rastlaması da ayrı bir özellik katmıştı sanki. 34.yıldönümümüzde üyelerimizin yüzünden mutlulukları okunuyordu. Başkan Sefa İnan'ın da kuruluş günümüz, dergimizin yayın yaşamına başlayışının 11. yıldönümü üzerine yaptığı anlamlı konuşma iftar yemeğini bir başka havaya soktu. Birlikte iftar coşkusu, birlik ve dayanışmanın coşkusu karışarak omuzlar daha da birbirine yaklaştı. Şefinin elini yaşlı gözlerle öperek kutlayan genç teknisyen arkadaşımızı hiç unutmayaca-

DC-3'lü dönemden, A-340'lı dönemlere geldiğimiz bu günlerde; şirketimizi ve UTED'i bu günlere taşıyan bu değerli ağabeylerimizi hiç bir zaman unutmayacağız.



Uçakların terörist saldırılarına karşı korunması için;

• Kokpite girişte belirgin işaretlerin verilmesi, (değişik kapı çalma ve (şifreli sözcükler gibi).

• Uçuş boyunca jumpseat'in oturmaya hazır konumda tutulması ve eğer olağanüstü bir durum olursa jumpseat kaldırılarak pilotlara bir işaret verilmesi; öncelikle ele alınabilir.

Pilotlarla kabin arasında bir şekilde, sürekli bir bağlantı olmalı ve kabinde gelişen olağanüstü bir durum, anında pilotlara bildirilmelidir. Böyle bir uyarıdan sonra pilotlar, kokpit kapısının kapalı olduğunu kontrol edip, ardından niş hazırlıklarına başlamalıdır. Kokpitteki uyarıcı sistemler devreye sokulduğu gibi, aynı zamanda pilotlardan birinin üzerinde taşıdığı verici de çalışır duruma getirilmelidir. Uçaklara otomatik *evacuation* alarmı takılmalı ve gerekli durumlarda bu alarm çalıştırılmalıdır.

Bu önlemler, bu günlerde çok sıkı bir şekilde uygulanırsa da, yıllar geçtikçe hatıralar zayıflayacak, 11 Eylül olaylarını unutulmaya başlanacak ve bu önlemler de gün gelecek *angarya* olarak görülmeye başlanacaktır.

JUMPSEAT

Yeni Güvenlik Tedbirleri

Türk Hava Yolları A.O.
Uçuş İşletme Başkanı / Mustafa Kolko

Üyesi bulunduğum "AIRCRAFT ECONOMICS" Magazinin 59. Sayı ve October 2001 tarihli yayınında, son zamanların en güncel ve üzerinde projeler oluşturulan uçak güvenlik tedbirleri hakkında başkanlığımızca derlenen yazıyı dikkatinize sunuyorum.

İki yıl önce, Sayın Valimiz Saim Eskioglu ve o günkü Savunma Sekreterimiz Sayın Erkan Fercan ile İsrail Tel-Aviv'de katıldığım Emniyet Semineri'nde vurgulanan, "önce teröristi ve etkili silahı uçağa ulaştırmamak prensibi" ön şart ise de, bunun başarılmasındaki güçlükler gözönünde tutularak uçağa ulaşan bu belanın nasıl savuşturulacağı hakkında güzel bir analiz yazı olan bu çalışmayı sizlerle paylaşmak istedim.

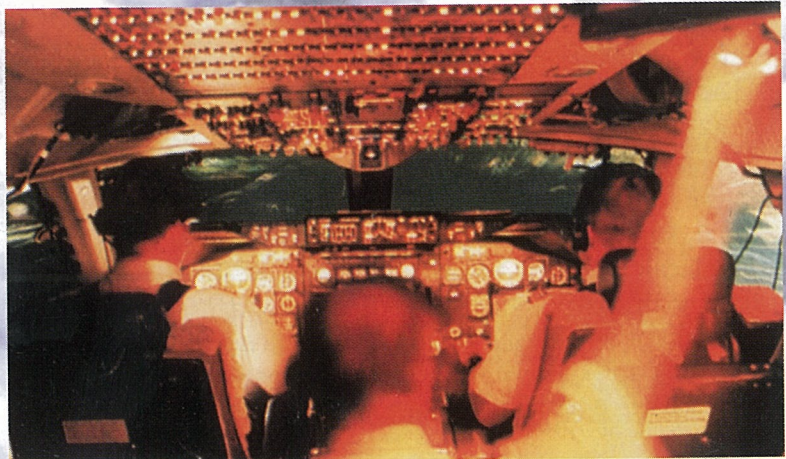
Emniyetli uçuşlar dileğiyle...

Uçaktaki *jumpseat*'ler, güvenlik tedbirleri nedeniyle bu günlerde ne FAA, ne de bir başka personele ayrılıyor. Bu günlerde burada oturan personele; pilotlara, yardımcı olacak bir çift el, göz ve gerektiğinde dışarıdan gelecek bir saldırganın doğrudan ilk hamlede pilotlara ulaşmasına engel olacak bir kişi olarak bakılıyor. Bu kişiye; bir kaçırma durumunda, pilotlar uçağın kontrolünü sağlarken kaçırılmaya

karşı gerekli kokpit tedbirlerini alacak kişi olarak bakılmaktadır.

Ayrıca, uçağın kabinin müsait yerlerine ve kokpit kapısının önüne kameralar konularak, *jumpseat*'de oturan kişi tarafından bu kameralardan kabinin sürekli gözetim altına alınması istenmektedir.

Bu arada, mühendisleri en çok uğraştıran sorun, yeni güvenlik sisteminin kokpitte kaplayacağı yer olup, tekno-



lojinin yardımıyla bu cihazların ileriki yıllarda boyutlarının küçüleceği düşünülmektedir. Ayrıca gece uçuşlarında, kameraların insanları izleyemeyeceği düşünülmüş ve çözüm olarak kabindeki belli bölgelerin ve kokpit kapısı önünün ışıkları gece boyunca yakılarak, kameralara tam bir görüş sağlanmış olmaktadır.

Uzun dönemde geliştirilen sistemlerle uçağa giren ekip-lerin otomatik kontrolü yapılacaktır.

KOKPİT KAPISI

Amerikalı havayolu şirketlerinin kullandıkları uçakların kokpit kapıları, pilotların görevlerini yaparlarken kabinde gelecek gürültüye veya kokuya karşı yapılmış olup, bu kapıların işlevleri yalnızca, kokpitte sessizliği sağlamaktır. Bu kapılar herhangi bir güvenlik tedbiri için oluşturulmamış olup, ne tabanca, ne tüfek kurşununa ne de şarapnel veya benzeri silahlara karşı bir güvenlik oluşturulabilirler.

Görevliden başkasının kokpite girmemesi için yapılacak en basit techizat bir turnike ve bir ağ ile oluşturulur ve bu kokpite girişi bir miktar zorlaştırmaktadır. Bu cihazın uçaklara takılması birkaç saatlik bir iş olup seferleri fazla aksatmamaktadır.

Kokpit kapılarının bazı şartları sağlamaları gereklidir. Bunlar, kapıda acil durumlarda açılacak (içeriden ve dışarıdan) gizli bir bölme olmayacak, kapı ani basınç değişimlerinden etkilenmeyecektir. Kapılara güvenlik bariyer-

Görevliden başkasının kokpite girmemesi için yapılacak en basit techizat bir turnike ve bir ağ ile oluşturulur ve bu kokpite girişi bir miktar zorlaştırmaktadır. Bu cihazın uçaklara takılması birkaç saatlik bir iş olup seferleri fazla aksatmamaktadır.

lerinin konması başka riskleri de yanı sıra getirmektedir. Fakat FAA bu yöntemin kısa bir süre için kullanılacağını söylemiştir. Kapılar için kalıcı dizayn en kısa zamanda üretililecektir.

Uzun dönemde kapılar için bulunan en iyi çözüm iki kapı yöntemidir. Bu sistemde kokpit girişine iki kapı konmaktadır. Kapılar arasındaki boşluk ancak bir kişinin kalabileceği genişlikte olacaktır. Kapıların çalışma prensibi ise şu şekildedir: Kokpite girecek kişi ilk kapıdan ara bölmeye girecek, 1. kapı kapandıktan sonra 2. kapıyı açabilecektir. Bu arada 1. kapı otomatik olarak kilitlenecektir. 2. kapı kapandıktan sonra her iki kapının da kilitli otomatik olarak açılmaktadır. Bu durumda; kokpite aynı anda bir kişiden fazla kişi girememektedir. Sistem, prosedürler nedeniyle pilotlara çok uzun olmasa da kısa bir süre vermekte ve hazırlıklı

olmalarını sağlamaktadır. Fakat bu sistemin olumsuz tarafı, kapladığı yer olup her uçakta bu büyüklükte bir yer bulunmamakta ve çoğu zaman uçak kapısıyla kokpit kapısı neredeyse yanyana bulunmaktadır.

Gelecekte yapılacak kokpit kapılarında mühendislik açısından tam bir kararsızlık durumu olacaktır. Ani basınç değişikliklerine karşı koyabilecekler, yanıcı ve patlayıcılara karşı dayanıklı olacaklar fakat, acil durumlarda pilotların dışarı çıkmalarına müsait olacaklardır.

ERİŞİM FELSEFESİ

Havayolu ve uçucu ekiplerin 11 Eylül sonrası geliştirdikleri bazı metodları şöyle sıralayabiliriz:

- Yolcuların ön bölümdeki tuvalet ve galley bölümüne girmelerinin engellenmesi;

- Perde bölücülerin açık tutularak yapılabilecek gizli hareketlerin engellenmesi;

- Emniyet kemeri ikazlarına ödün verilmeksizin tüm yolcuların uymasının sağlanması;

- Uçuş ekibinden herhangi bir kişinin farketmediği en ufak şüpheli bir durumun, diğer ekip arkadaşlarına bildirilmesi;

- Yolcu girişi esnasında ekibin tüm işleri bırakarak yolcu karşılanmasını sağlaması ve şüpheli kişileri belirlemesi;

- Ön tuvalet ve *interphone*'nun yalnızca görevliler tarafından kullanılmasının sağlanması.

GÜVENLİK EĞİTİMİ

Bugün elde olan güvenlik eğitimi programlarının eskimiş ve yetersiz olduğu ortaya çıkmıştır. Bu programlar en kısa zamanda modernize edilerek, günün şartlarına uydurulmalı ve bu eğitimleri veren yerlere dağıtılmalıdır. En azından bu yeni eğitim programı; ekiplere değişik teknikler yardımıyla uçuş ekibi, yolcular ve uçağa bir zarar gelmesinin önlenmesi olanağını vermelidir. Bu tip bir programın gelişimi aşamasında, kanun yapıcı kuruluşların da çağırılması yasadışı bir eğilimin önüne geçilmesi sağlanmalı ama aynı zamanda; uçak kaçırma olayında deneyimli profesyoneller de çağırılarak, daha gerçekçi bir eğitim programı hazırlanmalıdır.

Acil müdahale grupları, her havayolunun FAA veya kendi hükümetleriyle ortak bir çalışmaya girerek, 60 gün içinde ortak bir yol bulmalıdırlar. Bir uçak kaçırma durumunda yapılacak işler şirketler ve hükümetler tarafından planlanmalıdır.

Bu tip bir durumda yapılacaklar konusunda uçucu ekip de bilgilendirilmelidir. Uluslararası uçuşlarda uçuş ekibinin briefingine güvenlik konusu da eklenmelidir. Aynı prosedür, ABD içi uçuşlarda da yapılmalıdır. Oluşturulacak bu sistemle uçuş ekibi ve gerekli diğer personelin son güvenlik durumu ve yapılması gerekenler hakkında bilgilendirilmesini sağlamak gerekmektedir.

Havayolu dispeçerlerinden ellerindeki tüm teknolojiyi

kullanarak bu tip güvenlik durumu bilgilerinin uçaklara anında iletiminin sağlanması istenecektir.

KABİN ARAMA PROSEDÜRÜ

Son güvenlik emirleri, kabin arama prosedürlerindeki riski minimuma indirmektedir. Fakat, bu prosedürler kabin arama ekiplerinin en son teknolojiyle donatılmış ve bu konuda iyi eğitim almış kişilerden oluşmasını garanti etmemektedir.

FAA'in kabin aramalarında daha çok yardımları beklenmektedir. Kabin aramalarının kokpit ve kabin ekibi tarafından değil de, özel yetiştirilmiş ekipler tarafından ve teknolojik cihazlarla yapılması öngörülmektedir.

Uzun dönemde bu aramaların özel federal güvenlik güçlerince yapılması sağlanacaktır. Bu tip bir grubun oluşturulması bu aramaları ehli olmayan bu işi çok kısıtlı zamanda yapılması gerekli ekstra bir iş olarak gören ve patlayıcılar konusunda hiçbir bilgisi olmayan bir gruptan alarak profesyonel bir gruba verilecektir.

TRANSPONDER'LAR

11 Eylül saldırısının verdiği bir ders, ATC ile sürekli transponder bağlantısı bir uçağın kaçırılmasının ipuçlarını aşağıya vermektedir. Transponder'i çalışmayan bir uçak ise ATC'nin yalnızca primary radarında görülmekte ve buradan uçak hakkında en ufak bir bilgi alınmamaktadır. Transponder iletişiminin kaybı aynı zamanda diğer uçakların da bu uçakla

çarpışma riskini arttırmaktadır. Transponder'larda yeni bir dizayn yapılması ve bu arada da mevcutların ufak bir değişikliklerle daha hızlı biçimde uçuşa verilmesi istenmekte ve transponder kapalı da hi olsa belli bir sinyalin sürekli iletilmesi öngörülmektedir.

DEFANS KAPASİTESİ

Acil müdahale grubu bir uçak kaçırma olayında uçuş ekibinin kabinde ve kokpitte öldürücü olmayan savunma kapasitelerinin kullanımından yana olduklarını bildirmektedirler. Bu duruma 11 Eylül olaylarından sonra uçak güvenliği için atılmış yeni bir adım olarak görülmektedir. Bir olay anında kokpit kapılarının kilitli olması, kabin ekibinin kokpitten yardım almaksızın tüm kabini kontrol etmeleri ve sorumluluğu üzerlerine almaları beklenmektedir. Tüm ekipte öldürücü olmayan savunma silahları bulunmalı ve ekip aynı zamanda kendini savunma tekniklerini de öğrenmelidir.

Ölümcül olmayan silah olarak sözü edilen; bir terörist saldırıda, saldırganın kokpite girmesini engelleyecek, onu etkisiz hale getirebilecek, kabinde kontrolü tekrar ele geçirebilecek güçte bir silah olmalıdır. Bu konu kesin bir netliğe henüz sahip değildir. "Kimler bu silahı bulundurmalı, silahtan hangi tip ve kaç tane olmalı" gibi konular hala tartışmaya açık olarak beklenmektedir. Havayolu Pilotları Birliği (ALPA), kokpitte serserileştirici türden bir silahın bulunmasını istemek-

tedir. Ortak bir görüşe varmak için aşağıdaki faktörler tartışılarak bir ortak sonuca varılmalıdır.

- **Belirli tipte ve tiplerde öldürücü olmayan savunma silahlarının yan etkile-ri,**

- **Ulusal ve uluslararası kurallar ve kanunlar ve hükümetlerin bu silah hakkındaki uygulamaları,**

- **Tüm uçuş ekibinin bu silahın kullanımını öğrenmesi için alınacak eğitim,**

- **Çok sıkı silah denetimi ve uçakta bulunan bu tip silahların kilitlerinin açılıp açılmadığı,**

- **Bu tip bir silahın kullanımından sonra yapılması gerekli prosedürler,**

- **Silahların düzenli kontrol ve bakımlarının yapılması,**

- **Bu tip silahların yolcuların eline geçmelerinin engellenmesi.**

ALPA FBI'dan pilotları silahlanmalarının yarar veya zararlarını açıklamalarını istemektedir. ALPA aynı zamanda gönüllü programlar düzenleyerek pilotların silahlanmalarının getirilerini açıklamakta ve toplumsal bir görevi üstlenmektedir.

Bu değişiklik için istenen zaman 30 gündür. Yeni tasarımla *transponder*'da bir uçak kaçırma kodu bulunacak ve eğer uçak kaçırılsa acil müdahale butonuna basılmasından itibaren *transponder* sürekli olarak sinyal gönderecektir. Bu işlem uçağı kaçırın kişi *transponder*'ı kapatsa bile sinyal göndermeye devam edecektir.

DEFANS MANEVRALARI

Acil müdahale ekibine, bir uçak kaçırma olayına karşı alınacak defansif manevralar hakkında birçok teklif verilmiştir. Yapılan görüşmelerden sonra, bunların son bir deneme olarak kullanmaları kararı alınmıştır. Açıkça hiç kimse bu tip manevralara destek vermemekteyse de, bunun son bir şans olarak kullanılması uygun görülmüştür.

Uçak performansları ve pilot kapasiteleri bu tip manevraların uygulanmasını engelse de, gerekli eğitimlerle ve belirli limitleri aşmamak şartıyla, bu manevraların yapılmasına göz yumulmaktadır. Acil kontrol grubu, havayolları, pilotlar ve FAA'in birlikte çalışarak ani kabin basıncı kaybı ve ani irtifa kaybı gibi manevralarla bir teröristin nasıl etkisiz hale getirilebileceğinin tartışmaları gerekliliğini belirtmektedir.

YENİ GÜVENLİK TEDBİRLERİ

Kaçırılan bir uçağın silah gibi kullanımı, havacılık güvenliğini ABD ve diğer birçok ülkeyi derinden sarsmıştır. ABD Ulaştırma Bakanlığı önderliğinde kurulan *Acil Müdahale Ekibi*'nin stratejilerini uçak ekonomistleri inceledi. Toplumun havacılık endüstrisine gösterdiği güven-sizlik ve korkuya karşı, ABD hükümeti uçakların dizayn ve kullanımına bazı tedbirler getirdi. Bunlar; "uçak kaçırma-
malarını zorlaştırmak, pahalılaştırmak, kokpiti girmeyi engellemek, uçuş ekibine güvenliği sağlamaları için ge-

rekli süreyi sağlamak ve uçağın kontrollerini kaybeden pilotların tekrar almalarını sağlamak" olarak sayılabilir.

Ulaştırma Bakanı Norman Mineta'nın oluşturduğu Acil Müdahale Ekibi, bu tip güvenliği sağlayan Amerika'daki iki ekipten birisidir. Bu ekibin tüm elemanları, Ulaştırma Bakanlığı personeli ve özel sektör deneyimlidir. Görevleri, ani operasyon değişikliklerine ve havacılığın uzak etkilerine karşı projeler üretmektir. Bunlar;

- **Kokpit girişini engelleyecek bariyerler oluşturulması; tüm Amerikan yolcu uçağı filolarında gerçekleştirilecek ve ileriki aşamada doğrudan uçak dizaynı sırasında kokpit kapıları istenen özelliklere sahip olacaktır.**

- **Prosedür değişiklikleri, tüm havayolu ve kokpit personeli tarafından eş zamanlı olarak uygulanacaktır.**

- **Havacılık endüstrisi ve FAA, güvenlik tedbirlerini tekrar gözden geçirecekler ve eğer gerekiyorsa günün şartlarına uygun güvenlik eğitimini uçuş ekiplerine vereceklerdir.**

- **Her havayolu şirketi, ya FAA veya kendi ülkele-
rinin güvenlik güçleriyle işbirliği yaparak uçuş ekiplerinin güvenlik tedbirleri dahilinde işyerlerine gidiş-gelişlerinin sağlanması.**

- **Tüm havayolları, pilotlar ve FAA'in ortak çabalarıyla pilot eğitimlerine uçak kaçırma eklenmesi.**

Dünya Havacılık Günü Kutlandı

Dernek Başkanımız Sefa İnan toplantıda yaptığı konuşmada; "sivil havacılıkta alınan kararlardan UTED'in de haberdar edilmesi" isteğinin yanısıra, hükümetimizin aldığı 50 yaş üstü zorunlu emeklilik politikasını eleştirmiş, uçak teknisyenin yeni kurallar gereği 35 yaşından önce sisteme tam faydalı olamayacağını, dolayısıyla 50'li yaşlardaki çalışanların emekli edilmelerinin THY için hiç de ekonomik olmadığını anlattı.

7 Aralık 2001 günü Ulaştırma Bakanı Sayın Oktay Vural'ın davetiyle Ankara Hilton Otel'i'nde güne özel olarak bir panel tertiplenmiş ve bu panelin ardından iftar yemeği beraber yenilerek bu anlamlı gün sona ermiştir.

Sayın Genel Müdürümüz Yusuf Bolayır'ının da panelist olarak katıldığı platformda; dünya ve ulusal havacılığımızın sorunları ve geleceğine dair politikalar görüşülmüştür.

Dernek Başkanımız Sayın Sefa İnan, toplantıda yaptığı konuşmada; "sivil havacılıktaki her türlü karar alınma durumunda UTED'in de haberdar edilmesi" isteğinin yanısıra, hükümetimizin aldığı "50 yaş üstü zorunlu emeklilik" politikasını eleştirmiş, uçak teknisyenin yeni kurallar gereği 35 ya-



şından önce sisteme tam faydalı olamayacağını, dolayısıyla 50'li yaşlardaki kişilerin emekli edilmelerinin, THY için hiç de ekonomik olmadığını anlatmıştır.

Sayın Bakanın; "havacılıkta beyaz siyah vardır, gri renk yoktur" demesi üzerine, Başkanımız Sefa İnan; "hükümetin zorunlu emeklilik politikası başladığı takdirde, gri rengin oluşmasının tecrübenin son derece önemli olduğu mesleğimizde mümkün olabileceğini söylemiştir.

Sayın Bakanın konulara ilgisinin ve bilgisinin yüksek olması dikkat çekici olmuş, başkanımız Sefa İnan; Sayın Oktay Vural'a "meslektaşlarımız adına aramıza hoşgeldiniz" diyerek konuşmasını bitirmiştir.

Sivil Havacılıktaki bu yaklaşmanın devamını diliyoruz.

UTED YÖNETİM KURULU

ATA: AIT TRANSPORT ASSOCIATION

ATA CHAPTER' LAR 4 ANA BÖLÜM DÜR

1- GENEL UÇAK CH. 5-10

2- SİSTEMLER CH. 21-4

3- STRUCTURE CH. 51-5

4- POWER PLANT CH. 70-83

05 TIME LIMITS

28 FUEL

06 DIMENSIONS AND AREAS

29 HYDRAULIC POWER

07 LIFTING AND SHORING

30 ICE AND RAIN PROTECTION

08 LEVELING AND WEIGHING

31 INSTRUMENTS

09 TOWING AND TAXIING

32 LANDING GEAR

10 PARKING AND MOORING

33 LIGHTS

11 PLACARDS AND MARKING

34 NAVIGATION

12 SERVICING

35 OXYGEN

36 PNEUMATIC

20 STANDART PRACTICES

37 VACUUM

21 AIR CONDATIONING

38 WATER AND WASTE

22 AUTOFLIGHT

49 APU (AIRBORNE AUXILARY
UNIT)

23 COMMUNICATION

24 ELECTRIC POWER

25 EQUIPMENT AND
FURNISHINGS

51 STRUCTURE (GENEL)

52 DOORS

26 FIRE PROTECTION

27 FLIGHT CONTROL

(DEVAM EDECEK)

HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ

UTED DERGİ

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

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

DERGİNİZ DÜZENLİ OLARAK ADRESİNİZE ULAŞTIRILACAKTIR.

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

Türkiye İş Bankası
Çarşı Bakırköy Şubesi İSTANBUL
1006-01233 989 No.lu hesap

Yapı Kredi Bankası
Yeşilköy Şubesi İSTANBUL
121-304-002 080 No.lu hesap

UTED DERGİ ABONE FORMU

ADINIZ :
SOYADINIZ :
ADRES :
.....
.....
.....
POSTA KODU :
TELEFON :
E.MAIL :

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

İstanbul Caddesi, Üstüoğlu 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@uted.org WEB SİTE: www.uted.org

P S E U

(PROXIMITY SWITCH ELECTRONIC UNIT)

Hidayet Kapkaç / Uçak Teknisyeni

Burun iniş takımının ön tarafındaki *forward accessory compartment*'da bulunan P.S.E.U'nun bir arıza kaydederek kokpitte *aft overhead* panelde bulunan ikaz lambasını yakması, kalkışı engeleyecek önemde bir arıza olabileceğini gösterir.

Böyle bir durumda; hem uçuş emniyetini riske sokmamak, hem de uçağın seferini geciktirmemek için nasıl davranmamız gerektiğini incelersek:

- İlk olarak bilmemiz gereken M.E.L. (*Minimum Equipment List*)'in bu konudaki hükmüdür.

PSEU Next Generation Boeing 737 uçaklarının en önemli cihazlarından biridir. Uçağın air-ground (hava-yer) konumunu belirlemesinin yanında çok fazla sayıda sistem ile bilgi alış veriş vardır.

M.E.L 32-17

1) *P.S.E.U. Fault*: P.S.E.U üzerinden arıza kodu kontrolü yapılır. EXISTING FAULT başlığı altında; NO FAULT ikazı görülürse, herhangi bir işlem yapmaya gerek yoktur.

DISPATCH FAULT ikazı görülürse; kod olarak 32-64003 alınır. Eğer bu kodla birlikte 32-62009 (ldg flap a fault), 32-62010 (LDG FLAP B FAULT) veya 32-62014 (LDG FLAP DISAGREE) kodları gelmiyorsa, sadece 32-64003 (DISPATCH

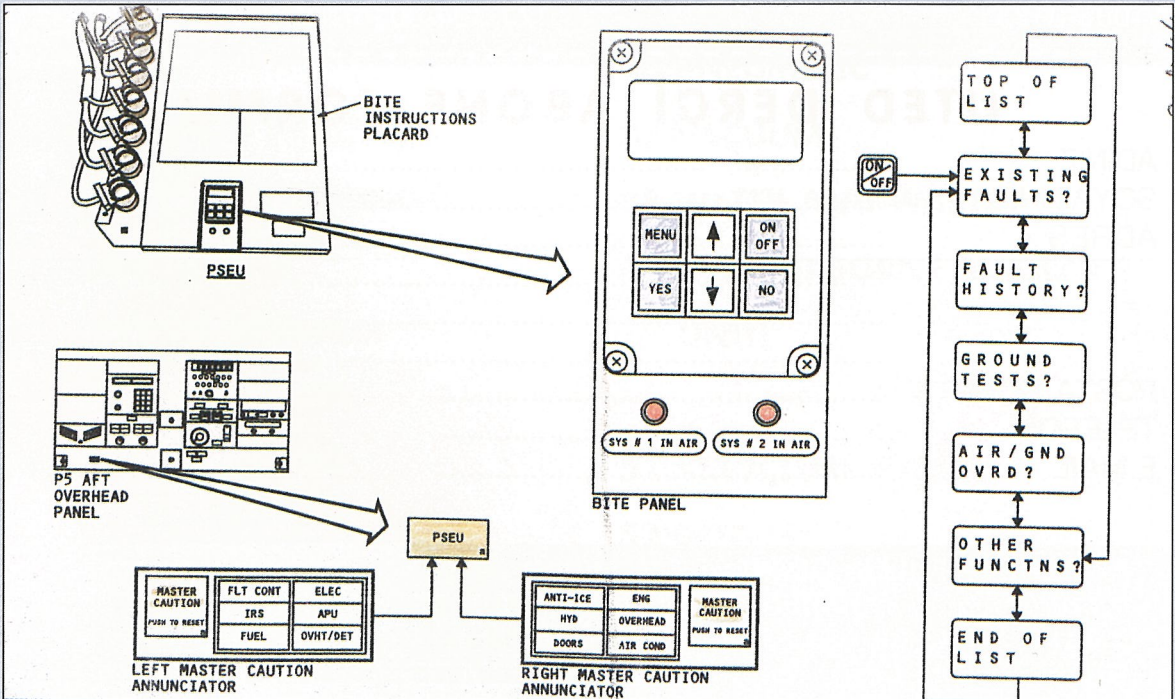
FAULT) kodu ile uçak sefere verilebilir.

NO DISPATCH FAULT ikazı görülürse kod olarak 32-64004 alınır ve uçak sefere verilemez.

Bu kontrollerin sonunda P.S.E.U. *reset* işlemi uygulanır. Reset işleminden sonra kokpitteki P.S.E.U. lambası sönmese bile, yukarıda bahsettiğimiz şartlar uygunsa, uçak sefere verilebilir.

Bir başka durum;

-P.S.E.U lambası MASTER



CAUTION butonuna basarak söndürülebiliyorsa ve uçaakta takılı olan P.S.E.U.'nun parça numarası 285A1600-4 yada daha ileri bir modelse başka herhangi bir işlem yapmadan uçak sefere verilebilir.

2) P.S.E.U. Light: Eğer P.S.E.U lambasının kendisi ile ilgili bir sorun varsa; her uçuş öncesi P.S.E.U'daki kodların kontrol edilmesi ve o kodlara göre davranılması şartıyla uçak sefere verilebilir.

QUICK REFERENCE HANDBOOK

M.E.L'e böylece göz attıktan sonra pilotların kullandığı Q.R.H. (*Quick Reference Handbook*)'a bakarsak;

Non Normal Checklist-Warning Systems bölümünde; P.S.E.U'nun bir *fault*u tespit etmesi neticesinde lambanın yandığı ve lamba yanar durumda *takeoff* yapılmaması gerektiği belirtilmiş ve P.S.E.U lambasının sadece yerde yandığı not edilmiştir.

Buradaki "P.S.E.U. lambası yanar durumda *take off* yapılmamalı" ifadesini en azından P.S.E.U kodlarının kontrol edilmesi şekilde yorumlamak gerekir. Kodların kontrolü sonrası M.E.L.'deki şartlar karşılanırsa, P.S.E.U lambası yanar durumda da uçağın sefere verilebileceğini M.E.L.'i incelediğimiz bölümde görmüştük.

OPERATION MANUAL

Warning Systems bölümünde P.S.E.U lambasının yanması;

P.S.E.U tarafından bir arızanın tespit edilmiş olması veya

kanat üstü *emergency* kapılarının *flight lock*larından birinin *disengage* olması gereken şartlarda *disengage* olmadığı şeklinde açıklanmıştır.

Yine, *Operational Manual Warning Systems 15.20.6*'da P.S.E.U lambasının basit arızalar nedeniyle yanmadığı, basit bir arıza tespit edilmesi durumunda ancak *Recall check* yapılırsa P.S.E.U lambasının yanacağı ve MASTER CAUTION butonuna basılarak *reset* edilebileceği belirtilmiştir. Bu bilgi özellikle önemlidir. Çünkü; sefer öncesi pilot, *Recall*'da P.S.E.U lambasının yandığını söylerse, herhangi bir işlem yapmadan MASTER CAUTION ile söndürüp sefere devam etmesini söyleyebiliriz.

PROBLEMİN NEDENİ

32-62009, 32-62010, 32-62014 kodları P.S.E.U tarafından DISPATCH FAULT (sefere verilebilir arıza) olarak değerlendirilmesine rağmen; BOEING şirketi tarafından, NO DISPATCH (sefere verilemez) kodlar olarak değerlendirilmekte ve kodlar görüldüğünde, resetlemek yerine; F.I.M. (*Fault Isolation Manual*)'e göre arıza giderme işleminin yapılması istenmektedir.

Bu arıza kodlarının alınması; *S138 Flap Landing Warning Switch* neden olmaktadır. Bu sw. arızası; düz uçuşta flaplar kapalı olduğu halde, P.S.E.U'nun flaplar 25 *unit*'ten büyük bilgisi almasına ve iniş takımları kapalı olduğu için resetlenemeyen "*landing config*" sesli uyarısının duyulmasına sebep olabilmektedir. Uçuş sırasında böyle bir durum için belirlenmiş prosedür olmadı-

ğından, yapılacak şey, en yakın meydana inmektir.

Problemın çözümü için;

Kısa vadede P.S.E.U. modlanıp P/N: 285A1600-4 olduktan sonra, bahsettiğimiz bu üç kod, P.S.E.U tarafından NO DISPATCH olarak değerlendirilecek ve *reset* edilemeyecektir. Uzun vadede ise; sorunun kaynağı olan S138 Switch modlanarak, sorun tamamen ortadan kaldırılacaktır.

P.S.E.U RESET İŞLEMİ

- P.S.E.U. ON/OFF SW ile ON yapılır.
- EXISTING FAULT menüsü kullanılarak tüm aktif ve LATCHED *fault* mesajları MORE DETAILS-YES yapılarak kaydedilir.

- Kodların gereği yapılır. (*Daha önce de bahsettiğimiz gibi bazı kodlar işlem gerektirir, bazıları gerektirmez.*)

- RESET LATCHES-YES seçilerek arıza kodları *reset* edilir.

- P.S.E.U off yapılır.
- Bu işlemin sonunda; P.S.E.U lambası sönmezse, kokpitte F/O arkasındaki P6-3 sigorta panelinde D-1 sırasındaki (P.S.E.U PRI) ve D-2 sırasındaki (P.S.E.U. ALT) sigortaları *trip reset* edilir ve *reset* sonrası P.S.E.U *self test*'in olumlu sonuçlandığından emin olmak için, iniş takımlarına ait yeşil lambaların yandığı gözlenir.

Mesleğimizde, son kararın her zaman güncelleştirilmiş dökümanlar (M.E.L., C.D.L., A.M.M., F.I.M vs...) kullanılarak verildiğini, burada yazılanların sadece bugünkü bilgileri kapsadığını hatırlatarak başarılı çalışmalar dilerim.

Uçuşta Dumanla Karşılaşma (2)

2-GEÇMİŞTE MEYDANA GELEN DUMAN VAKALARI VE EKİP PROSEDÜRLERİNİN TEKRAR GÖZDEN GEÇİRİLMESİ:

2 ANALYSIS OF PAST SMOKE EVENTS AND REVIEW OF CREW PROCEDURES

(Geçen sayıdan devam)

Boeing, Kasım 1992 ve Haziran 2000 tarihleri arasında; uçağın basınçlı bölmelerinde meydana gelen duman, buhar, yangın ve aşırı sıcak kaynaklı rapor edilmiş olayları incelemiş ve analiz etmiştir. Veriler, her bir model için tamamlanmış ve aşağıdaki bilgileri içermektedir. Uçağın basınçlı kabininde etkilenmiş bölgeler, uçuş ekibi tarafından görülen duman kaynakları, bakım ekibi tarafından tanımlanan duman kaynakları, duman kaynağının kategorisi, uçuş sistemleri veya ekipmanlarından kaynaklı veya yolcular tarafından farkedilen dumanlardır.

Duman vakaları araştırmaları üç kategori altında incelenmektedir; **Air conditioning** (şartlandırılmış havalandırma), **Electrical** (elektiriksel) ve **Materyal**.

Air conditioning kaynaklı duman vakaları: genellikle sistemin içindeki kirlilikten kaynaklanmaktadır. Bu kirlilik; motor, bleed

Boeing performed an analysis of reported in-service events that involved smoke, fumes, fire, and overheating in the pressurized areas of its airplanes between November 1992 and June 2000. Data were completed for each model and included the following; the area affected in the pressurized area of the airplane, the smoke source perceived by the flight crew, the smoke source identified by the maintenance crew, the category of the smoke source, the airplane system or equipment involved, the means of detection (typically sight or smell by passengers or crew), and the effect on flight completion.

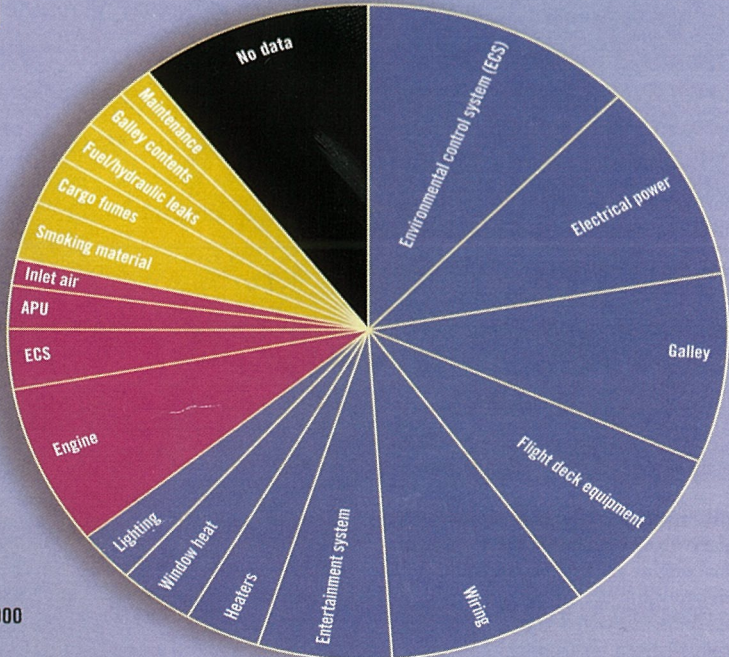
The smoke events under study were categorized into three classes: air conditioning, electrical, and material. Air-conditioning smoke events were causes in which incoming bleed air was contaminated, perhaps from engine oil or contaminated outside air. Elect-

2 SMOKE EVENT SOURCES FOR A REPRESENTATIVE AIRPLANE MODEL

FIGURE

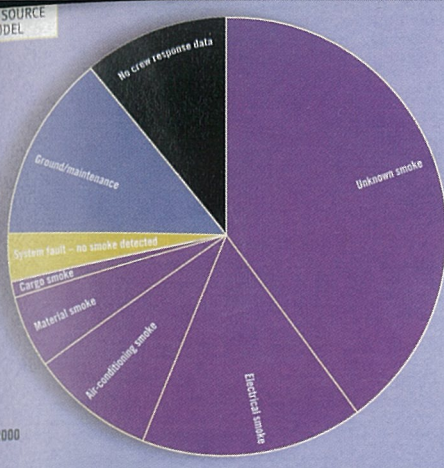
Smoke sources

- Electrical, 64%
- Air conditioning, 14%
- Material, 12%



Smoke events, November 1992 to June 2000

No events, November 1992 to June 2000



air'den alınan havanın içine karışan motor yağları veya dışarıdan gelen kirli havadan kaynaklanır.

Elektriksel kaynaklı duman vakaları:

Elektriksel olarak enerjilenen cihazların, aşırı ısınması sonucu ortaya çıkan duman veya buharları içerir. Çeşitli materyal kaynaklı duman vakaları, duman veya buhar verebilen fırında yanmış yemek artıklarından, tuvalet çöpüne atılan sigara izmaritlerinden veya kargoya konan kimyasal kaynaklı yüklerden ortaya çıkabilmektedir.

Figür 2'de duman vakalarının kategorileri tipik bir şema ile gösterilmektedir. **Figür 3.**'de de çeşitli uçak modellerinde meydana gelen ve ekip tarafından rapor edilen duman vakalarının çizelgesi görülmektedir.

3- Bilinen ve bilinmeyen duman kaynakları için tavsiye edilen ekip davranışları;

Boeing QRH (Quick Reference Handbook) elektrik ve Air Condition ile ilgili duman, buhar ve yangın prosedürlerini ve bunları önleme adımlarını içerir. Uçuş ekibi, air condition kaynaklı bir duman tesbit ettiğinde, Boeing QRH prosedürü gereği; ilgili hava kaynağı sistemden izole edilir ve kirli havanın uçağın basınçlı bölmesine girmesi engellenmiş olur. Örneğin havalandırmadan motor yağı kokusu alındığında, motor parametreleri izlenir. Öncelikle motor bleed havası izole edilir ve diğer kaynaktan kabini temizlemek için devamlı taze hava beslemesi yapılır.

Uçuş ekibi elektrik kaynaklı bir duman vakası ile karşılaştığında, Boeing QRH prosedürü gereği, ilgili cihazın enerjisi kesilir. Örneğin uçuş ekibi window heating (cam ısıtma fonksiyonu) elemanlarından gelen bir duman farkedirse, en uygun hareket ilgili sw'i "off" yapmaktır.

rical events were cases in which electrically powered equipment overheated or emitted smoke or fumes. Material events involved material that gave off smoke or fumes such as food burning in an oven, lavatory waste ignited by a discarded cigarette, or spilled chemicals in the cargo compartment.

Figure 1 depicts a summary profile of air-conditioning, electrical and material smoke events for each airplane model include in the study.

Figure 2 illustrates such a detailed categorization of smoke event sources for a representative model.

Figure 3 shows such a portrayal for a representative model. Most smoke events occurred with the flight crew on board. For many in-flight events, flight crews took action consistent with having identified the smoke source, such as removing electrical power to (i.e., de-powering) that equipment. There was a significant number of events in which crew actions suggest that the smoke source could not be identified while in flight. For smoke events in which the flight crew could not determine the smoke source, most were subsequently determined by maintenance crews to be of electrical origin.

3- Recommended crew action for known and unknown smoke surces

The Boeing QRH includes procedural steps of smoke, fumes, fire of air-conditioning and electrical origin, and smoke removal. When a flight crew has determined that smoke is of airconditioning origin, the Boeing QRH procedure is to isolate the air source, halting the introduction of contaminated air into the pressurized area of the airplane. An example of air-conditioning smoke is from engine oil, followed by abnormal engine parameters and door in the cabin and flight deck. Once the crew has isolated the incoming engine bleed air, continuing fresh air from another source should quickly improve cabin air quality.

When a flight crew determines smoke is of electrical origin, the Boeing ORH procedure is to depower the affected equipment. For example, if a flight crew sees smoke from a



Bilinen duman kaynakları: Bir çok duman vakaları, ekip tarafından kolaylıkla tespit edilebilen cihazların sebep olduğu vakalardır. Çoğunlukla duman kaynağı, cihaz tarafından direk olarak tesbit edilebilir, öyle ki, cihazdan yayılan duman veya koku, cihazın belirlenmesinde en etkili yöntemdir veya cihazın yüzeyinin aşırıdan yüksek ısınması da yardımcı olabilir.

Bilinmeyen duman kaynakları: Uçuş ekibi, arızalı cihazın konumu, ya da basınçlı bölgedeki hava akışı nedeniyle, duman kaynağını tesbit edemeyebilir. Bu bilinmeyen kaynaklar, air-cond. sistemi, equipment cooling fanları, kapı ısıtıcıları, çeşitli ısıtıcılar, avionic cihazlarını, fuloresan lambaları veya wiring arızalarını içerebilir.

Daha önceki tecrübelerden yola çıkarak; herhangi bir bilinmeyen duman vakasında tüm uçuş fonksiyonları ve indikasyonlar panik halinde devreden çıkarılabilir. Bu nedenle, böyle bir olaya mahal vermemek için, uçuş ekibi kararlı ve zamanında hareket etmelidir.

QRH prosedürleri gereği, duman çıkaran elektrik sistemlerini devreden çıkarmak, geri kalan uçuşu diğer diğer faal sistemlerle güvenli olarak tamamlamak için yeterli olmalıdır. Böyle bir durumda; "Boeing QRH, normal olmayan cheek list gereği", ekip en yakın meydana inmek için plan yapmalıdır.

4-Uçuşun geri kalan kısmı ile ilgili

window-beating element, appropriate action would be to switch off that electrical equipment.

Known smoke sources. Many smoke events involve smoke or fumes produced by equipment readily accessible to the crew. Often, the event source can be identified by direct observation, such as seeing smoke exiting a piece of equipment tracing a smell to its strongest location, or feeling an unusually warm surface.

Unknown smoke sources. A crew may not be able to identify a smoke source because of the location of the failed equipment or because of air circulation throughout the pressurized cabin. Unknown smoke sources include environmental control systems equipment cooling fans, door heaters, plumbing heaters, avionics equipment fluorescent lights, and wiring faults.

Review of historical data the rare fire events that resulted in hull loss indicates that the time from first indication of smoke to an out-of-control situation may be very short-a matter of minutes. For this reason, flight crew actions when responding to unknown smoke must be timely and appropriate.

QRH procedural steps for addressing an undetermined electrical smoke source call for the removal of electrical power for specific systems not necessary for safe flight, landing, and egress. This accounts for the majority of systems with a significant history of in-service smoke events. Also, as directed by the Boeing ORH non-normal checklist, the crew



uygulanabilir kabiliyetleri;

Etkilenen ekipmanların enerjisini kesmek için, QRH prosedür adımları, geri kalan sistemlerin kötü havalarda bile yeterli kapasiteye sahip olması ve en yakın havaalanına inmesini sağlamaktır. Devamlı olarak güvenli bir uçuş ve inişin sağlanabilmesi için 4 ana kuralın sağlanması gerekmektedir;

•**Kontrollü uçuş rutü,** •**Kontrollü uçak enerjisi,** •**Navigasyon ve** •**Yaşanabilir bir ortam,** kabinde dumanı uzaklaştırmak ve uçuşun geri kalan kısmını güvenli olarak bitirebilmek için şu sistemlere gerek duyulabilir: Navigasyon cihazları, auto pilot, iletişim cihazları, ikinci kaptan ekranları, duman dedektörleri, yangın söndürme sistemleri, kabin ışıkları ve elektrik gücü.

Bilinmeyen bir duman vakasında, dış aydınlatma ışıkları ihtiyatlı ekip davranışı ile uçak sistemlerinin düzensiz olarak enerjisinin kesilmesi arasındaki en önemli farkı gösterebilir. Uçuş ekibi QRH prosedürleri ötesinde bir hareketi düşünürse, bu hareket uçak sistemlerinin işletim bilgileri ve özel durumlar temelinde olmalıdır. Zorunlu nedenlerle düşünülen alternatif durumlarda, en yakın havaalanları, ancak uygun meteorolojik durumlarda düşünülebilir. Aynı zamanda QRH'da verilen bilgiler, uçuş ekibi için belirleyici ve tanımlayıcı bilgiler de içerecektir.

Bilinmeyen duman vakalarında en iyi sonucu almak için; QRH non-normal checklist'in kullanılması ve uçak sistemlerinin detaylı kullanıma ilişkin uçuş ekibi yetkilerinin artırılması faydalı olacaktır.

Çeviri: Turgay Balcı

should plan to land at the nearest suitable airport.

4- Capabilities for the remainder of the flight

ORH procedural steps to remove power from affected equipment must ensure that sufficient system capability remains to accommodate adverse weather, a replanned route, and an approach into an unfamiliar airport.

During the study, several depowering strategies beyond current procedures were considered but ultimately not incorporated into the Boeing ORH non-normal checklists based on a risk benefit evaluation. The elements of continued safe flight and landing were determined according to four safety requirements: controlled flight path, controlled airplane energy, navigation, and survivable environment. Conditions during the remainder of the flight could necessitate the availability of flight management system navigation, autopilot, multiple communication channels, first officer's displays, smoke detection, fire suppression, cabin lighting, and electrical power for removing smoke.

Exterior lighting illustrates the important difference between a prudent crew response and an inordinate depowering of airplane systems during an unknown smoke event.

If a flight crew considers action beyond the QRH procedures, the action must be based on the particular situation and knowledge of airplane system operation. Procedural alternatives that may be reasonable near a familiar airport under visual meteorological conditions may not be appropriate in adverse weather or unfamiliar surroundings with a compromised airplane. The crew may also have additional flight deck effects or information beyond those explicitly identified in the ORH (e.g., tripped circuit breakers, synoptic information, or reports from cabin crew) that may assist in identifying the smoke source.

The best response to an event of unknown smoke combines use of prudent ORH non-normal checklists and flight crew discretion based on the particular situation and a through knowledge of airplane systems.

Uçak Bakımında İnsan Faktörleri İletişim, Performans ve Stres (5)

Oya TORUM/Y.Müh.Mimar

STRESLE BAŞA ÇIKMADA EGZERSİZLER

Gerek çalışma hayatının disiplini, gerekse sosyal yaşamın düzeni, stresle başatmekten geçmektedir. Stres vücutta gerginlik yaptığından "gevşeme" egzersizlerinin bilinçli bir şekilde yapılması önerilmektedir. Stres esnasında özellikle boyun ve omuz adaleleri gerginleşmektedir. Her zaman, her yerde yapılabilecek egzersizler aşağıda özetlenmiştir.

- Boyun ve omuz kaslarını gevşetmek üzere başı yavaş hareketlerle omuza yaslamak bu hareketi simetrik olarak 5'er kez yapmak, omuzları arkaya öne hareket ettirmek,

- Önce alabildiğince kendini sıkıp, sonra bırakmak ve bu sıradan zihinden sadece gevşeme fikri geçirmek,

- Derin derin nefes almak,
- Gözleri kapatarak, derin derin nefes almak,
- Gevşemeyi düşünerek, gözleri kapayarak, derin derin nefes alarak ve zihinsel konsantrasyonu gevşetilecek organa (sağ ele, sol ayağa, gibi...) yoğunlaştırarak gerip, serbest bırakmak.

Yapılacak bu tür egzersizler ve ilaveten yapılacak düzenli spor; öfkeyi engellemeyi sağlar, fiziki gerginliği ve endişeyi azaltarak, yaşam kalitesini artırır. Konsantrasyonu kolaylaştırır, konulara yoğunlaşma alışkanlığını kazandırır. Kendine güven ve saygı sağlar. Sağlık için son derece yararlıdır.



dır, hastalık risklerini azaltır.

İş yerindeki, stresle başa çıkmanın bir başkayolu da, sosyal yaşam kalitesi ile ilgilidir. Başta sağlıklı yiyecek-içeceklerden uzak durmak olmak üzere:

- Yeni u raflar bulmak,
- fl ortamının dışındaki yakın arkadaşlarla daha yakın ilişkiler kurmak,
- Daha diplomatik davranmay, ö renmek,
- Daha hoşgörülü olmak,
- De iflimi kendi elinde olmayan konular üzerinde ısrarc olmamak,
- Stresli yaşam hakkında daha fazla bilgi sahibi olmak,
- Boş zamanlar dolu dolu yaşamak, gibi faaliyetler önerilebilir.

STRES VE PERFORMANS İLİŞKİSİ

Stres ve performans arasında yukarıdaki şekilde gösterildiği gibi bir ilişki söz konusudur. Stresin az olduğu veya çok fazla olduğu dönemlerde performans, istenilen düzeyde olamamaktadır. Stres önce olumlu olarak çalışanı uyararak, bir müddet ideal düzeyine erişmekte ama süreklilik kazandığında olumsuzluk söz konusu olmaktadır.

ZAMAN VE STRES

Verilen süreyi, zamanı acele kullanmak zorunda kalabiliriz. Bakım kartı ile ilgili bir işlemi gerçekleştirirken zamanın baskısı artabilir. Ancak "YERDE" daima zaman vardır. Tarife, yolcu ihtiyaçları ve operasyonun ekonomisi zamanla bağımlıdır.

Birçok kişi zaman sınırlamasını düşünerek yaptığı normal bir iş de, bitirebilme motivasyonunu kazanır. Yani, "zaman" bitirmeyi,

tamamlamayı sağlayan olumlu bir parametredir. Zaman kısaltmaya başlayınca, görev için ayrılan süre, iyi kullanılamayınca, araya başka işler girince, olumsuz etkiler başlar. Yani bitirememe stresi başlar. Strese karşı vücut tepki vermeğe koyulur. Sinirlilik, tansiyon yükselmesi, çarpıntı, baş ağrısı, mide krampları, hazımsızlık gibi potansiyel hastalık sinyalleri görülür.

ZAMANA KARŞI YARIŞTIĞI-MIZDA STRES'in olumsuz etkilerini azaltmak için uyarı sinyallerini tanımak gerekiyor.

1. Daha hızlı mı konuşmaya başladınız?
2. Başkalarının konuşmasını bitirmesini beklemeden, cümlelerini hızla siz tamamlıyor musunuz?
3. Yemeğinizi hızlı mı yiyorsunuz?
4. Kuyrukta beklerken telaşlanıyor musunuz?
5. Asla yetişemeyeceğiniz ya da yetiştiremeyeceğiniz duygusuna kapılıyor musunuz?
6. Yeterli süreniz olduğu halde işleriniz için daha az mı zaman ayırıyorsunuz?
7. Birşeyler yetiştirirken mide-niz bulanıyor mu?
8. Vakit geçirmek sizi sıkıyor mu?
9. Arabanızı daha hızlı mı kullanıyorsunuz?
10. Birçok şeyi bir arada yapmak zorunda mı hissediyorsunuz?
11. Birilerinin yavaş davranması sizi sinirlendiriyor mu?

Zamanla ilgili ilginç bir konu da "dijital" ve "analog" olarak tasarlanmış saatlerin algılanmasında görülür. Dijital saatler, sürekli ve tam olarak saatin kaç olduğunu numerik olarak gösterir. Fakat

kavramsal açıdan daha az bilgi verir. Zamanın miktarı, ne kadar kaldığını anlamak analog saatlerde daha rahat ve kolaydır. Oysa, dijital saat akıldan hesap yapmayı gerektirir. Örneğin; dersin bitmesine ne kadar kaldı?

3) VARDİYALI ÇALIŞMA

Yukarıda da kısmen değindiğimiz vardiyalı çalışma, performansı etkileyen faktörlerden biridir. Vardiya ile öncelikle uyku düzenindeki bozukluklar, gece vardiyalarındaki beslenme alışkanlıkları yüzünden oluşan mide rahatsızlıkları, sosyal yaşam ile yaşanan uyumsuzlukların yarattığı stres, önlem alınmazsa ciddi boyutta işe yansımaktadır.

Uyku, hemen hemen hergün aynı saatte gerçekleşen periyodik bir fenomendir. Uyku alışkanlık olarak da kabul edilmektedir. Genellikle gün sonunda başlar ve 6-8 saat sürer. Minimum uyku 4, maksimum uyku 11 saat olarak kabul edilmektedir. Uyku sırasında vücudun tüm organları dinlenme moduna geçer. Vücut ısı azalır. Vücut ısı mükemmel bir biyolojik saattir. Gececilerin biyolojik saati geride, gündüzçülerin biyolojik saati ileridedir. Gündüzçüler için uyku başlangıcı, ortalama olarak 22.00, gececiler için 01.00'dir. Çalışma günlerinde bu farklara katlanılır ama tatil günlerinde, akşam yatma ve sabah uyanma saatleri mümkün olduğunca ileriye çekilmek istenir. Adeta uykuyla savaşırlar. Esasen uykusuzluk ciddi bir hata ve stres faktörüdür. İyi ve kaliteli bir uyku, dikkatin toplanması, öğrenme, hafıza, duygusal dengeyi olumlu etkiler.

Uykuyu, doğrudan

zaman belirleyiciler; saat, radyo, televizyon, gazete, vb., dolaylı zaman belirleyiciler; ışık, ses, sıcaklık, titreşim vb. yönlendirir. Yalıtılmış (izole) bir ortamda, uyku - uyanıklık döngüsü yine devam etmektedir. Fakat, bu durumlarda, gün periyodu, 24 saat değil 25 saat olmaktadır. Normal şartlarda "circadian" (circa = about = hakkında, dies = day = gün) saat, çevresel ayarlayıcılarla 24 saat içinde kalmaktadır. Herhangi bir kısıtlama olmayan hallerde gün, 25 saatlik bir periyotla yaşanmakta ve insan vücudu çevresel faktörlerin etkisinde kalmaktadır.

Kişinin "circadian" ritminin bozulması, daha fazla enerji harcamasını gerektirir. Kişi kaynaklarını harekete geçirir. Bu da operasyonel problemlere neden olacağı gibi fizyolojik problemleri de üretir. Uzun vadede hastalıklar da söz konusu olabilir.

Circadian ritminin önemi:

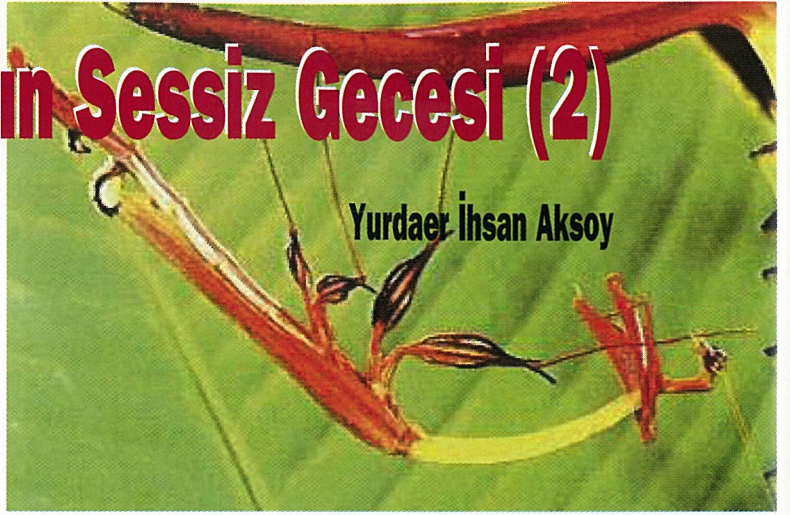
Bilindiği üzere ritm, aynı zaman aralığında aynı sırada meydana gelen olayların periyodik tekrarıdır. Bir iş için görevlendirilen kişiler, gece ve gündüz aynı şekilde hareket etmezler. Benzer olarak zihinsel fonksiyonlar da 24 saatin içinde değişiklikler gösterirler. Belirli derecede dikkat isteyen işlerde performans sabah artmaya başlar, öğleden sonra maksimuma ulaşır ve akşama doğru iniş geçer. Bu durum öğlen yemeğinden sonra da yaşanabilir.

(Devam edecek)

SAĞLIK	ETKENLER
Mide ve barsaklarda düzensizlik	Dikkat azalması
Sinirlilik	Konsantrasyon eksikliği
Zayıflama	Hafıza zayıflığı
Yorgunluk	Yoğun duygusalılık
Hastalıklara karşı zayıflık	İsteksizlik

Dinozorların Sessiz Gecesi (2)

Yurdaer İhsan Aksoy



Hatırlanacağı gibi yazımızın geçen sayıdaki ilk bölümü bilimadamı Ditfurth'un dile getirdiği şu iki ilginç tespit ile son bulmuştu:

- Canlı organik dünyada herhangi somut bir organizmanın varlığına bağlı olmayan bir zeka, başka deyişle kendisini anlatan bir beyine gerek duymayan bir akıl, bir düflünebilme yeteneği vardır.

- Akıl (zeka) bu dünyaya biz insanlarla birlikte gelmemiştir.

Eğer Ditfurth gibi evrimci düşünceden yana değilsek, bu iki tespit bizi tereddütsüz evrensel bir yaratıcı kavramına götürür. Klasik Darwinci yaklaşıma göre ise; başta kendimiz olmak üzere, doğada tanıdığımız bütün canlı yapılar bir yaratıcıya gerek olmaksızın, dünyanın oluşumundan bu yana geçen çok uzun zaman zarfında gerçekleşen sonsuz sayıdaki DNA mutasyonları neticesinde ortaya çıkan kör tesadüflerin eseridirler. Bu görüşten yola çıkarsak, yukarıdaki tırtıl mucizesini herhalde şöyle yorumlamak gerekecektir. Herhalde diyorum, zira maalesef bu güne kadar elime geçen evrimci eserlerde böyle münferit meselelere dair bana ışık tutacak çözümlemelere rastlamadım:

Zamanımızdan milyonlarca yıl önce, Attacus Edwardsii kelebeğinin atalarından birinin vücudunda bulunan

Bilimsel verilere göre, bugün doğada tanıdığımız çok hücreli gelişmiş yaşam türleri, zamanımızdan sadece beş yüz milyon yıl kadar önce ortaya çıkmaya başlamışlardır. Bunun böyle olmasının sebebi; dünyayı çepeçevre saran ve bu suretle hayatı, zararlı ya da yararlı mutasyon oluşturan kozmik ışınlardan büyük ölçüde koruyan manyetik şemsiyenin bundan beş yüz milyon yıl önce bilinen bir takım nedenlerden ötürü zayıflaması sonucu mutasyon sayısında patlama yaşanmış olmasıdır.

DNA'ları oluşturan genlerden biri, çevreden gelen bir etkiyle mutasyona uğradı, yani bu genin yapısal düzeni değişti. Tesadüfen bu gen, sadece bir yaprak altında saklanma işini kelebeğin tırtılına yaptırtan gendi ve bu genin yapısında yine tesadüfen (ve amaçsızca) öyle bir değişiklik meydana gelmişti ki, bu sefer tırtıl ilk defa, yukarıda anlatıldığı gibi bir yerine altı yaprağı kullandı ve bu da kuşlara av olmamak için çok işine yaradı. Bu yeni program bu tırtılın kelebek haline dönüşmesiyle yeni bir nesile aktarıldı, zaman içinde altı yaprak kullanan bu yeni nesile mensup bireyler hayatta kalma yolunda tek yaprak kullanan diğer bireylere göre daha başarılı

oldular, çiftleşme yoluyla bu program camia içinde yayıldı ve korunmak için hala tek yaprak kullanan Attacus kelebekleri zamanla doğadan silindiler.

Esasen tek bir yaprak altında nemfa aşamasını geçirme tekniği de daha önceleri benzer bir tesadüfi gen mutasyonu ile gerçekleşmişti ve bu mutasyondan önce herhalde Attacus kelebeği tırtılı da nemfa aşamasını diğer tırtıllar gibi bir dala ya da duvara tutunarak geçirmekteydi. Zaten Attacus Edwardsii kelebeği de, yine bir tesadüfi mutasyon sonucu, başka bir kelebek türünün değişimiyle ortaya çıkmış olmalıydı.

Evrimci görüşün çeşitli yorumları bulunmaktadır. Böyle



düşünenlerin Attacus tırtılı ile ilgili çözüm yorumuma katılıp katılmayacaklarını ya da onların bu olayı nasıl açıklayabildiklerini bilemiyorum.

Evrimci görüşe göre; doğadaki yaşam bolluğu ve çeşitliğinin (tek hücreden yola çıkarak) bu şekilde tesadüfi mütasyonlar yoluyla bugünkü düzeyine varabilmesi için, dünyanın yaşanabilir hale gelmesinden bu yana yeterli zamanın (aşağı yukarı üç buçuk milyar yılın) geçtiği kabul edilmektedir. Ancak yine bilimsel verilere göre, bugün doğada tanıdığımız çok hücreli gelişmiş yaşam türleri, zamanımızdan sadece beş yüz milyon yıl kadar önce ortaya çıkmaya başlamışlardır. Bazı bilimadamlarına göre bunun böyle olmasının sebebi; dünyayı çepeçevre saran ve bu suretle hayatı, zararlı ya da yararlı mütasyon oluşturan kozmik ışınlardan büyük ölçüde koruyan manyetik şemsiyenin bundan beş yüz milyon yıl önce bilinen bir takım nedenlerden ötürü zayıflaması sonucu mütasyon sayısında patlama yaşanmış olmasıdır.

Uzaydan gelen hızlı atomik parçacıklar, yani kozmik ışınlarla radyoaktif maddelerin yaydığı ışınlar, x ışınları ve bazı kimyasal maddeler DNA/gen mütasyonlarına neden olan başlıca etkenlerdir.

Bu gün artık laboratuvarlarda da bu ışınlar kullanılarak yapay mütasyonlarla bazı canlı türlerini çeşitlendirmek mümkün olmaktadır ki, evrimci görüş bu noktada güç kazanmaktadır. Evrimcilere göre doğal mütasyonlar canlılar üzerinde bazen olumlu bazen olumsuz sonuçlar vermektedirler. Mütasyon sonucunda herhangi bir canlı türünün bir bireyinin yapısında veya davranışlarında ortaya çıkan değişim, bireyin yaşamını kolaylaştırıyorsa ve kalıcı karakter taşıyorsa, yeni nesillere aktarılmaktadır.

Bilimsel verilere göre; canlılar evrim geçirmektedirler. Ancak, burada akla aykırı gelen husus mükemmel organizmalara ve organizasyonlara doğru gelişen evrimleşmenin sadece kör tesadüflerin eseri olduğu şeklindeki görüştür.

Şimdi başa dönüp çevremize akılcı bir gözle bakmaya devam edersek, yukarıdaki tırtıl örneğine benzer pek çok harika olayın yaşanmakta olduğunu görürüz. Son yıllarda TV kanallarında sayıları bir hayli artmış olan bilimsel belgeseller bu konularda bilginememiz ve bilinçlenmemiz için çok yararlı kaynaklar oluşturmaktadır. Bu belgesellerin konusu bazı canlı türlerinin hayatta kalabilmek ve

üreyebilmek için buldukları çözümler Attacus Edwardsii olayında olduğu gibi, insanda hayranlık uyandırmaktadır. Bu olaylardan hemen akla gelenleri, kategorize etmeden ve kahramanlarına verilen Latince isimlerden akıl karıştıracakları mülahazasıyla sarfı nazar etmek kaydıyla, şu şekilde sıralayabiliriz :

Tropik iklimlerde, çiçeği çürümüş et görünümünde olan bir bitki yaşamaktadır. Söz konusu bitki aynı zamanda çürümüş et kokusunu andıran bir koku da yayıyor ve bu özellikleri nedeniyle bazı sinek türlerini de cezbediyor. Bu bitkinin çiçeği üzerine konan sinekler, buradan vücutlarına bulaşan çiçek tozlarını türün dişi üyelerine taşıyorlar ve bu suretle bitkinin üremesine yardımcı oluyorlar.

Bazı orkide türlerinin çiçekleri, görünüm olarak civarda yaşayan bazı arı türlerinin dişisini andırmaktadır. Erkek arı aldanarak döllemek amacıyla böyle bir çiçeğe konduğunda, çiçek tozlarına bulanmakta ve bu tozları diğer orkide çiçeklerine de taşımak suretiyle onların döllemelerini sağlamaktadır.

(Devam edecek)

11 Eylül 2001 hava-
cılık için kara bir
tarih oldu. Yolcu uçakların
bির flabin gibi binalara,
Pentagon'a dala geçmesi
ile insanlar büyük bir panik
yafladı. Alfred Hitchcock'un
"Kufllar" filminin bir sabne-
sini andran uçakların sald-
rsı sonrası insanlar uçaklar-
dan ve uçuftan korkar oldu.
Havacılık bu olaydan en çok
etkilenen sektör olmakla bir-
likte, iflas eden ya da zor du-
ruma düflen havacılık flirket-
leri ve uçak üreticileri kendi-
lerine göre önlemler almak
zorunda kaldı. Kimileri ele-
man çıkarrken, kimileri de
bazı hatlar kapatma ya da
uçufl frekansını azaltma yo-
luna gitti. Bunlardan basn-
da sık sık söz edildi. Bu ön-
lemler bizleri oldukça yakın-
dan ilgilendirdi inden bir
havacılık ve teknik dergi ola-
rak bizde bahsetmek ve to-
parlamak istedik.

Eskiden bir avantaj olan
"havacılık" mesleği, artık
uçufta bir dezavantaj oldu.
Uçağa binerken mesleđinizin
biliniyor olması, kuşku lu ba-
kışların üzerinize çevrilmesi-
ne ve alternatif terörist gö-
züyle bakılmasına kadar bir



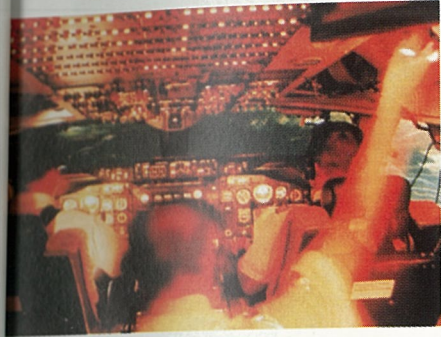
Terör Sonrası Havada Güvenlik

Eskiden bir avantaj olan "havacılık" mesleği, artık uçufta bir dezavantaj oldu. Uçağa binerken mesleğinizin biliniyor olması, kuşku lu bakışların üzerinize çevrilmesine ve alternatif terörist gözüyle bakılmasına kadar bir çok dezavantajı beraberinde getirdi.

çok dezavantajı da berabe-
rinde getirdi. Hele hele, dini-
nizin islam olması ile birlikte;
adınızın da Abdülkadir, Ab-

dülkerim gibi isimler olması,
özellikle yabancı havayolu
uçuşlarında bir tedirginliği de
yaratmış oldu.





Havaalanlarında acil durumlar ve önemli günler haricinde eğitimli köpekler, genellikle uyuşturucu bulmak için görevlendirilirken, artık güvenlik amacı ile de kurt köpeklerini havaalanlarında görebilirsiniz. Amerika'da başlayan "*kendi güvenli im için evet*" kampanyası sonrası; havaalanında bulunma saati uçuştan 2 saat önce iken, bu süre 3 saat'e çıkarıldı. Bu-

Amerika'da başlayan "*kendi güvenliğim için evet*" kampanyası sonrası uçuştan 2 saat önce olan ön süre 3 saat'e çıkarıldı. Buna kimse itiraz etmeyip, olumlu yaklaştı. Öte yandan İsrail ve Mısır gibi ülkelerin kullanıldığı ve uçakta sivil bir güvenlik elemanının sürekli uçma fikrini artık diğer ülkelere benimsedi.



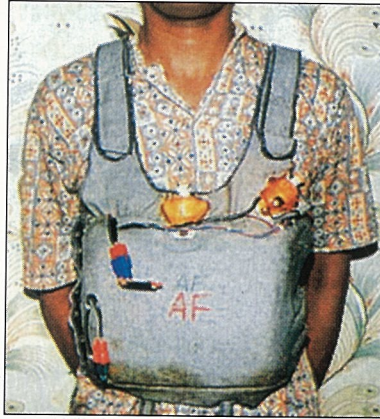
na kimse itiraz etmeyip, olumlu yaklaştı. Öte yandan İsrail ve Mısır gibi ülkelerin kullandığı "uçakta sivil bir güvenlik elemanının sürekli uçma" fikrini artık diğer ülkeler de benimsedi. Bu yüzden uçuşlarda bir çok havayolu, artık bir sivil güvenlik elemanı uçurmaya başladı. Sadece bu yüzden bu güvenlik elemanları için özel silahlar imal edildi. Özel silahları kullanan elemanlar, yolcular

ile birlikte uçuyor ve kendi görevini ve silahını gizliyor. Uçağa zarar vermeyen ve kabini delmeyen mermi ya da elektrik şoku gönderen silahlar, bu elemanların gözde silahlarından.

Uçak üreticileri de bu konuda bir çok önlem almak zorunda kaldı. Çünkü, zarar eden bir çok havayolu siparişlerini iptal etmişti. Boeing, genellikle içeriden tek butonla kilitlenen kokpit kapılarını bir çok modelde kullanıyordu ve elektrik sistemi ile bu kapılar, pilotların kol tuğunu terketmeden açabilmesini ya da kilitleyebilmesini sağlıyordu. Diğer şirketlerde bu eğilime girseler de kokpitlerde kapıların kurşun geçirir olması büyük bir dezavantajdı ve bir çatışma anında pilotların ve uçuşun güvensizliği anlamına geliyordu. Bir çok uçak üreticisi yapmakta oldukları revizyonlarda son aşamalarda ve bunlar TYE olarak karşımıza

ers only beyond
it
and relatives
proceed to 1st. floor

No smoking



çıkacaktır.

Önceleri havaalanlarında dedektörlerden geçirilmeyen ve yanda bir masaya bırakılan cep telefonları, içinin muhteviyatı bilinmediğinden artık bir çok havaalanında bir kutu içerisine alınıp x-ray ışı-



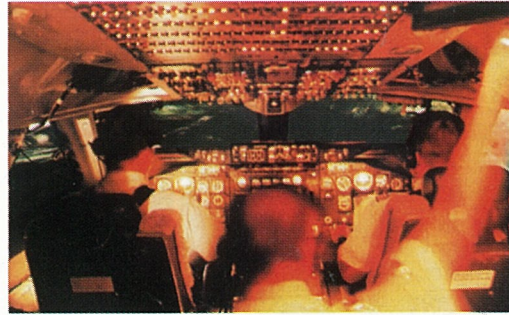
nından geçiriliyor. Fakat, plastik tip patlayıcılar için halen teknik bir gelişme elde edilememiş durumda. Bu konuda ustalık havaalanının güvenliğine kalmış gibi görünüyor. Havacılıkta sık görülen bir olay da, bomba ihbarlarıdır. Asılsız ya da gerçek olsun her ihbar, gerçekmiş gibi değerlendirilerek incelenir. Rastlanan olaylardan birisi de uçağını kaçıran yolcunun son anda telefonla bomba ihbarı yapmasıdır. Buna

havacılık şirketleri kendilerince bir çözüm bulmuştur. Bomba ihbarı sonrası yapılan kontrolden sonra, uçak servise verildiğinde, bu ihbar sonrası gelen hiç bir yolcu uçak saatler sonra uçacak olsa da hi alınmaz. Bu da tüm uçaklar tarafından gözardı edilmemelidir.

Aslında, sivil havacılık geçmişinde kanlı bir yer kaplayan Esenboğa Havaalanı baskını ile ne kadar ani ve güvenliksiz yakalanabildiğimizi

Türkiye olarak görmüştük. Bunu ve diğer uçak kaçırma olaylarını tekrar yaşamamak için alınan önlemlerin yine bizim güvenliğimiz için olduğunu unutmamalıyız.

Hazırlayan: Kemal Kanat



Bir kokunun peşinde Kuzey Kıbrıs

In search of fragrance
Northern Cyprus



Kuzey Kıbrıs'ta, Girne Limanı'na bakıp düşünüyorum. Hava yavaş yavaş kararıp gece gündüzle en renkli oyununu oynarken, mumların alevleri uzayarak denize düşüyor. Beyaz bir yelkenli süzülerek limana girmiş bile. Limanın ucunda Girne Kalesi, Akdeniz'in koyu maviliği içinde yükselen bir tarih....

Duvarları usulca kızıla boyanıyor. Anlıyorum, sadece çok güzel değil Kıbrıs, içinde saklı farklı bir şey var. Yorgun ruhları rahatlatan, sakinleştiren; unutulmayanları bile unutturan bir şey... Belki de bu, bir korku! Girne'de mavi kepenkli pencelelerin açıldığı bahçelerin çiçek, Güzelyurt'ta yol boyunca sıralanan ağaçların portakal kokusu... kayaların üstüne kurulu bir kalede, puslu Beşparmak Dağları'nın serin, Karpas Yarımadası'nda turkuvaz denizin tuzlu kokusu... Gazimağusa'da Lala Mustafa Paşa Camii'nin ilahi kokusu... hangisi bilmiyorum. Belki de bütün bu kokuların karışımıdır Kıbrıs.

Önce Girne'deyiz. Girne, lüks otelleri, casinoları, davetkar kumsalları ile Kuzey Kıbrıs'ın en gözde tatil yeri. Kıbrıs'ı keşfe gelenlerin ortak buluşma noktası ise liman. Café-bar ve restoranların sıralandığı liman, her zaman hareketli. Hemen

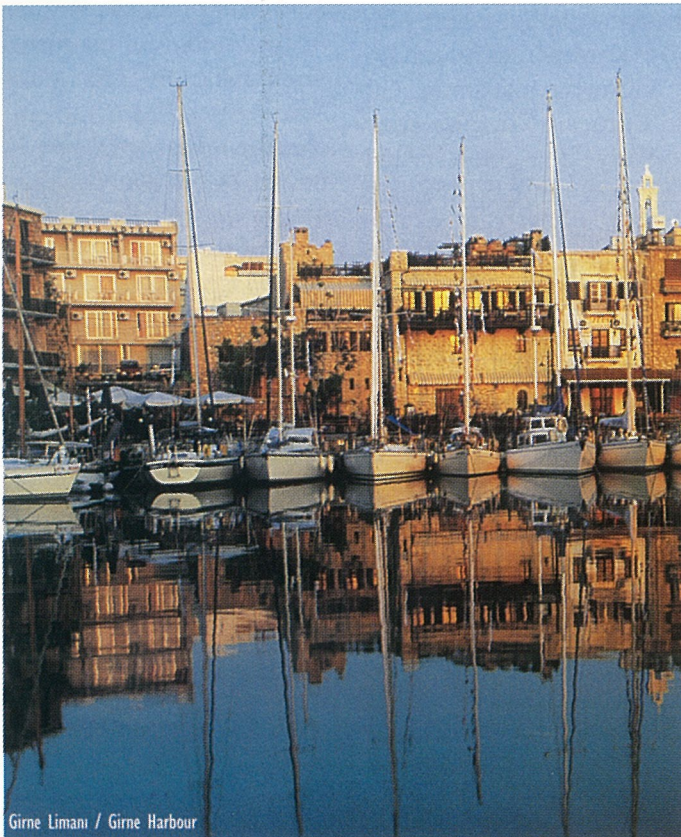
In Northern Cyprus I look over Girne Harbour lost in thought. The light slowly fades and as the night plays its most colourful game with the day, the candle flames stretch out and fall over the sea. A white sailing boat has already glided into the harbour. The historic Girne Castle at the tip of the harbour rises out of the dark blue Mediterranean. The stone walls gradually glow red. I realise that Cyprus is not just very beautiful, but has a hidden quality quite different from anywhere else; something which eases tired spirits, brings tranquility and makes even the unforgettable sink into oblivion. Perhaps it is the fragrance of flowers in the gardens overlooked by windows with blue shutters in

"Kuzey Kıbrıs'ı tanımanın, bütün kokularını duymanın en kolay ve keyifli yolu, bir cip kiralayarak ülkeyi baştan başa kat etmek..."

"The easiest and most enjoyable way of getting to know Northern cyprus and experience all its fragrances is to rent a jeep and explore the country from end to end."

Girne, and of the orange trees along the road in Güzelyurt. Perhaps it is the fresh scent of a cool breeze from the misty Beşparmak Mountains blowing through a castle perched upon rocks, or the salt smell of the turquoise sea on the Karpas Peninsula; the old scent of the photographs in an old woman's one-roomed cottage in the village of Koruçam, or the holy scent of Lala Mustafa Paşa Mosque in Gazimağusa. Which it is I have no idea. Perhaps Cyprus is a mixture of all these scents.

The easiest and most enjoyable way of getting to know Northern cyprus and experience all its fragrances is to rent a jeep and explore the country from end to end. We began in Girne,



Girne Limanı / Girne Harbour



yanı başında ise Ortaçağ'dan bugüne kalan en etkileyici ve güçlü kalelerden biri yükseliyor: Girne Kalesi... İçinde birbirinden bağımsız müzeciklerin yer aldığı kaleyi bir kaç saat içinde fethetmek kolay. Peki ya, diğer üç kale... Beşparmak Dağları'nın üstünde, davetsiz gemileri en uzaktan görerek ada halkını uyaran ve koruyan, birbirini gözleyen Buffavento, Saint Hilarion ve Kantara.. Onların yüzyıllardır tanık olduğu güzellikler için biraz zahmet, az biraz maceracı bir ruh ve tırmanmayı göze almak gerekiyor. "Rüzgara kafa tutan" bir yerde, önünüzde eşsiz bir manzara: Akdeniz!

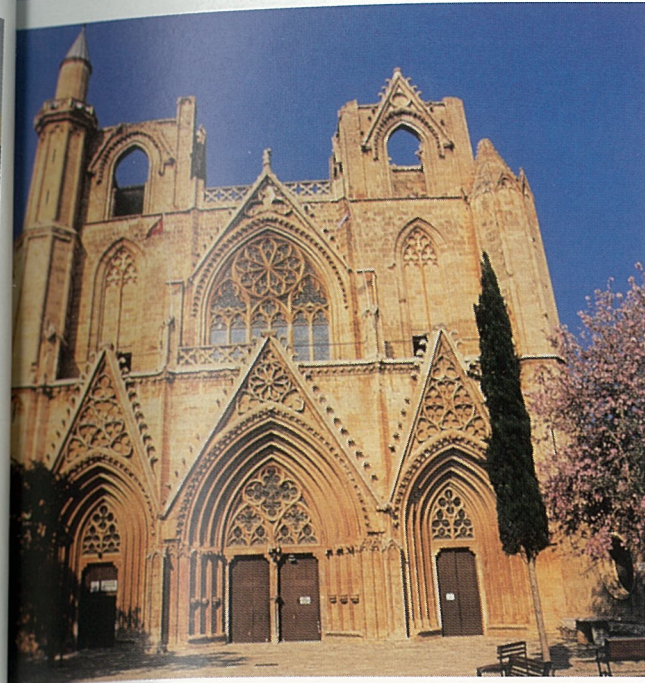
Bir dağın yamacında, güller, sardunyalar, badem ve erik ağaçları içinde, beyaz badanalı, duvarlarını begonvillerin süslediği evlerin bulunduğu minik bir köy; Karmi. Yaşayaların çoğu Alman ve İngiliz, Girne'nin batısında, Güzelyurt yakınlarındaki Koruçam köyü ise yüzyıllar önce Lübnan ve Suriye'den gelen bir halkın, Maronitlerin (Hristiyan Arapların) yaşadığı bir yer. Yine beyaz badanalı evler, denizi taşıyan pencereler...

Kapı eşiklerinde simsiyah giysileri içinde duran, evlerinin duvarlarına asılı siyah-beyaz fotoğraflarıyla bütünleşmiş yaşlı kadınlar... Hüzün ve neşe içiçe... Yine de halkı tanımak için Yorgo'nun Yeri'ne gitmeli. Masalarda Kuzey Kıbrıs'ın meşhur kuyu kebabı. Yanında mezeleler; hellim peyniri, tahini, gabbar, sucuk. Bir de Akdeniz salatası.

Yollara düştük bir kere, Beşparmak Dağları'nı ardımızda bıraktık mı Lefkoşa'da, Kuzey Kıbrıs'ın başkentindeyiz. Şehrin en eski mahalleleri Arabahmet ve Selimiye'nin dar sokaklarında dolaşıyoruz. Osmanlı-Türk, Lüzinyan ve çok az da olsa Venedik döneminden kalma, kimi kerpiç, kimi taş, kimi cumbalı evler arasında... Bir çoğu restore edilerek eski renkleri-

whose luxury hotels, casinos and inviting beaches make it the most popular resort in Northern Cyprus. The place where everyone exploring Cyprus gets to meet up is the harbour. Surrounded by café-bars and restaurants, it is always lively. Right next to the harbour rises one of the most impressive and impregnable mediaeval castles to have survived anywhere. But it is easy to storm Girne Castle today and spend a few hours visiting the several tiny independent museums to which it is home. And what about the other three castles in the Beşparmak Mountains? The castles of Buffavento, Saint Hilarion and Kantara keep watch for uninvited ships on the distant horizon and warned the islanders of approaching danger. To see the scenic beauty which they have been savouring for centuries, all you need is a bit of adventurous spirit and stamina for the climb. From a dizzying wind blown height is a matchless view over the Mediterranean. On a mountainside is the tiny village of Karmi where the whitewashed houses draped with bougainvillea nestle amidst roses, geraniums, almond trees and plum trees. Here most of the inhabitants are German and British. The village of Koruçam near Güzelyurt, meanwhile, is home to a community of Maronites from Lebanon and Syria who settled here centuries ago. Their houses too are whitewashed, and their windows frame the sea. At the doors stand elderly women dressed in black, matching the black and white photographs on the walls. Melancholy and joy are mingled inextricably here. One of the best ways to get to know the local people is to visit Yorgo's Place, where the famous Northern Cyprus pit roast is the main speciality, served with hellim cheese, tahini, gabbar (pickled leaves of the milk thistle), garlic sausage and Mediterranean salad.

Then off we go again, leaving the Beşparmak Mountains behind and heading for the capital Lefkoşa (Nicosia). Here we wander through the narrow streets of the city's oldest districts of Arabahmet



ne kavuşmuş, içlerinde yaşam akıp gidiyor.

Başşehirin görkemli yapılarından Saint Sophia Katedrali (Selimiye Camii), 14. Yüzyıldan kalma mimarisiyle taş işçiliğinin en güzel örneği. Aynı mimari tarzda yapılmış ama çok daha etkileyici bir başka katedral ise Gazimağusa'daki Saint Nicholas Katedrali (Lala Mustafa Paşa Camii). Renkli uzun camlarından içeri süzülen ışık, yapının kutsallığını artırıyor.

Gazimağusa'daki, Salamis Harabeleri, Kıbrıs'ın ilk kilisesi Saint Barnabas, şehri çevreleyen Venedik Surları ve Othello Kulesi arkamızda, yüzümüz Karpas Yarımadası'na dönük gidiyoruz.

Sapsarı tarlaların arasından geçerken heyecanlıyım. Çünkü Karpas yarımadası Kuzey Kıbrıs'ın en ucuna götürecektir bizi.

Doğanın el değmeden korunduğu uzun kumsallar boyunca yarımadanın ucuna doğru hızla ilerliyoruz. Kuzey Kıbrıs'ın en ucuna... Türkiye'ye doğru uzanan o incecik upuzun kara parçasına doğru. Araba için yol bittiğinde yürümeye başlıyoruz.

Yürüyüş için kısa, düşünmek için uzun bir süre.. Duyduğum bütün kokular, gördüğüm bütün insan yüzleri, tatlar, Akdeniz'in tuzu ve toplamayı düşlediğim çiçekler...

Bekleyin beni, önce oraya ulaşmalıyım. En ucuna... (Skylife)

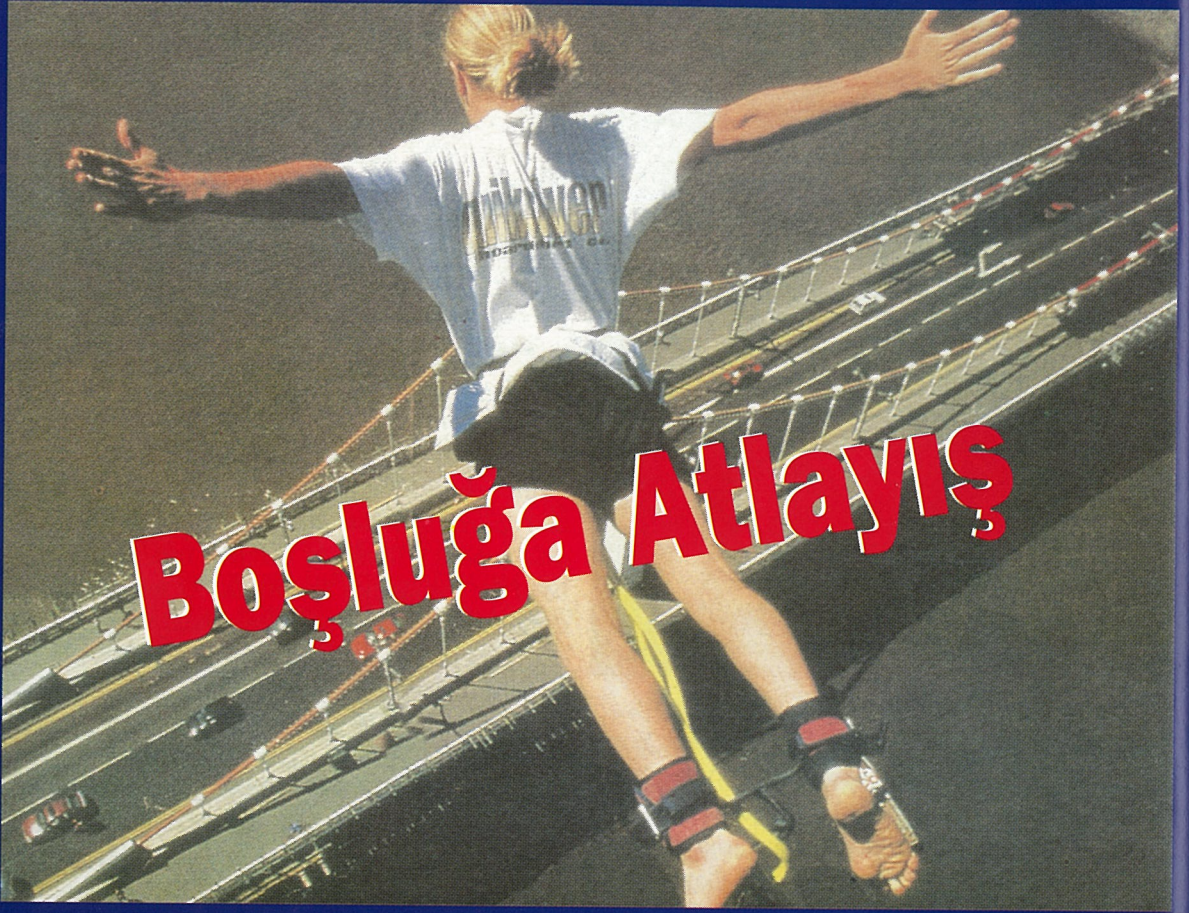
and Selimiye, where the houses in an eclectic mix of styles Ottoman, Lusignan and even in a few cases Venetian in origin, made of adobe or stone, and with bay windows or balconies. Most have been restored.

The Church of Saint Sophia (Selimiye Mosque) is one of the capital's principal monuments, dating from the 14th century and characterised by marvellous stonework. In Gazimağusa is another but still more imposing monument in similar architectural style, the Cathedral of St Nicholas (Lala Mustafa Paşa Mosque), where light filtering through the long stained glass windows enhances the spiritual atmosphere of the interior.

After visiting the ruins of Salamis, the island's oldest church of St Barnabas, the Venetian city walls, and Othello's Tower in Gazimağusa, it is time to head for the Karpas Peninsula. As we drive along through a landscape of yellow wheat fields, I am already excited at the prospect. The Karpas Peninsula is the furthest extremity of Northern Cyprus, where the island tapers out in a long narrow finger of land towards Turkey. It is a remote unspoiled spot of long sand beaches. When the road ends, we get out of the jeep and begin to walk. My head is whirling with thoughts of all the scents, faces, and tastes of the island, the salt of the Mediterranean, and flowers I dreamed of gathering. Wait for me, I want to get there first... to the very tip.

(Skylife)



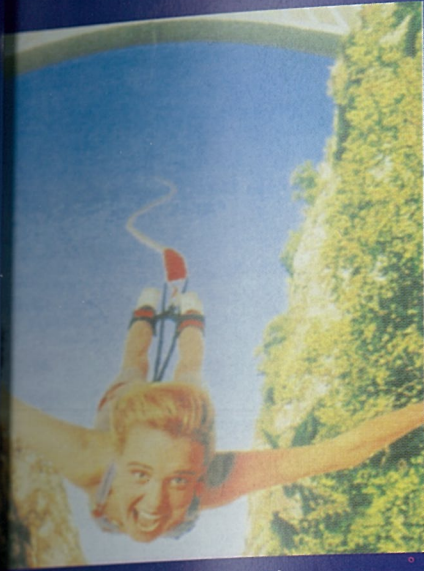


BUNGEE JUMPING: Yeni bir spor dalı olarak bilinsede aslında oldukça eskilere dayanan bir yerli törenidir. Güney Pasifik'te Pentecoasts adalar grubunda yaşayan genç yerlilerin erkekliğe geçişi için yapılan bir cesaret deneyi olarak biliniyor. 30 metrelik bir bambu kuleden ayaklarına sarmaşık bağlayarak boşluğa atlamaları ile oluşan bu törenin spor dalına nasıl dönüştüğü ise pek net olarak bilinmiyor. Bazıları için bir spordan çok bir cesaret deneyi olarak kabul edilen bungee Jumping çok tehlikeli gibi görünmekle birlikte aslında oldukça

güvenlidir. Günümüzde bu sarmaşıklar yerlerini yük-

sek teknoloji ürünü bungee iplerine bambu kuleler





ise yerini köprülere, çelik kulelere ve vinçlere terketmiştir. O zamanlar erkekliğe geçiş için yapılan bu tören artık adrenalinin dozunu arttırmak için yapılıyor. Kullanılan malzemelerde zamanla daha da gelişmiş ve son teknoloji ürünlerine dönüşmüştür. Bungee Jumpingte kullanılan ana malzeme dış kaplamasız "saf latex" tir.

Bu sporu yapmak için atlayıcının bazı rahatsızlıklarının olmaması gerekiyor. Sağlık yönünden eğer bu sorunlarınız yoksa ve bunu imza ile beyan ederseniz ancak atlamana izin veriliyor. Bu rahatsızlıklar; sara, tansiyon, hamilelik, kalp ve ortopedi rahatsızlıklarıdır. Atlayacak kişi iki kez ağırlık tartısına girer. Uygun olduğu takdirde ağırlığına göre ipleri ayarlanır ve 2 görevli yardımcıyla kuşanır. Yaklaşık 50

Bu sporu yapmak için atlayıcının bazı rahatsızlıklarının olmaması gerekiyor. Sağlık yönünden eğer bu sorunlarınız yoksa ve bunu imza ile beyan ederseniz ancak atlamana izin veriliyor.

metrelik bir platformdan yapılan atlayışta insan korkuyla karışık yüksek adrenalin hissi ve büyük bir keyif duyar. Zemine doğru yaklaşan atlayıcıyı a y a ğ ı n a

ya doğru indirilir. Atlayıcı karşılama ekibi tarafından iniş minderine güvenli bir şekilde indirilir ve ekip atlayıcının malzemelerini çıkarmaya yardım eder. Bir çok kişi atlama anın-

bağlamış olduğu ipler frenler ve onu tekrar yukarı doğru geri çeker.

Bu defa atlanılan mesafenin %70'i kadar yukarı çıkıştan

daki yukarı aşağı esneme-leri sağlık için tehlikeli bulsada bunlar sağlıklı ve problemsiz kişiler için tamamen tehlikesizdir. Yaz aylarında günde bir çok bungee Jumping kuleleri bulabilirsiniz ve deneyebilirsiniz, tabi cesaretiniz varsa!

sonra bu hareket yavaşlayarak yaklaşık 3-4 kez devam eder. Hareket bitince platform aşağı-

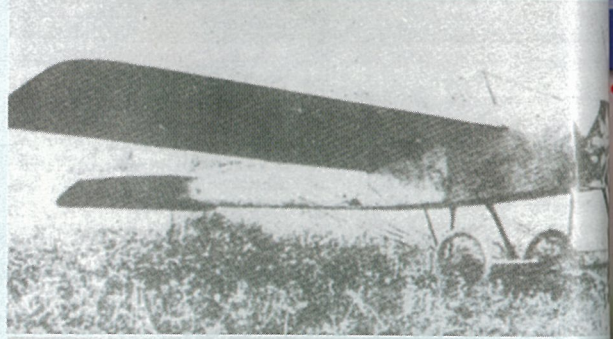


Bu Ülke İçin Seve Seve



Bundan 90 yıl önce de var olan bu slogan; o zamanlar havacılık için kullanılmıştı. 1911'de İtalyanlar Trablusgarp'a saldırmış ve 12 ada elimizden gitmişti. Donanma yetersizdi. Bu yüzden gerekli keşifler yapılamadığı için adalar ve kuzey Afrika ile bağlantı sağlanamıyordu. Bu sırada Avrupa, yeni yeni uçak kullanmaya başlamış ve avantajlarını görmüştü. Uçak artık bizim için de ihtiyaç haline gelmişti. Anda anda bir çok cephede savaşan ve bunları zor kontrol eden Osmanlı maddi sıkıntılar içindeydi. Bütçe de yeterli ödenek olmaması nedeni ile bir kampanya başlatılmış. “Donanma-i Osmani Muavemet-i Milliye Cemiyeti'nin” de katkısıyla halktan bağış toplanmaya başlandı. Türk halkının “**Vatanım için, seve seve**” diyerek elde avuçta ne varsa gönülden katıldığı bu kampanyada iyi para toplanmıştı. Bu para ile uçaklar alınmış ve zayıf olan havacılık güçlendirilmişti. Daha sonra Mahmut Şevket Paşa, büyük miktarda para bağışlayarak kampanyayı desteklemiş ve kampanyaya ön ayak olmuştu. Sultan Reşad bir uçaklık para vermiş, Mısırlı Prens Celaleddin'de bir *Deperdussin* uçağı hediye etmişti. Süreyya İLMEN'in babası Serasker Rıza Paşa da, bir *Bleriot* uçağı ile bu kampanyaya katılmıştı. Toplam uçak sayısı 15'i bulmuştu. Bundan 90 yıl önce “**bu ülke için seve seve**” kampanyası ilk kez havacılık alanında yaşanmıştı.

Hazırlayan: Kemal Kanat



Bleriot 11b uçağı



Harlan Elindecker uçağı

HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED DERGİ

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

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

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

BU FIRSATI DEĞERLENDİRİN...

SİZE HERZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

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

Bakırköy-İSTANBUL

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

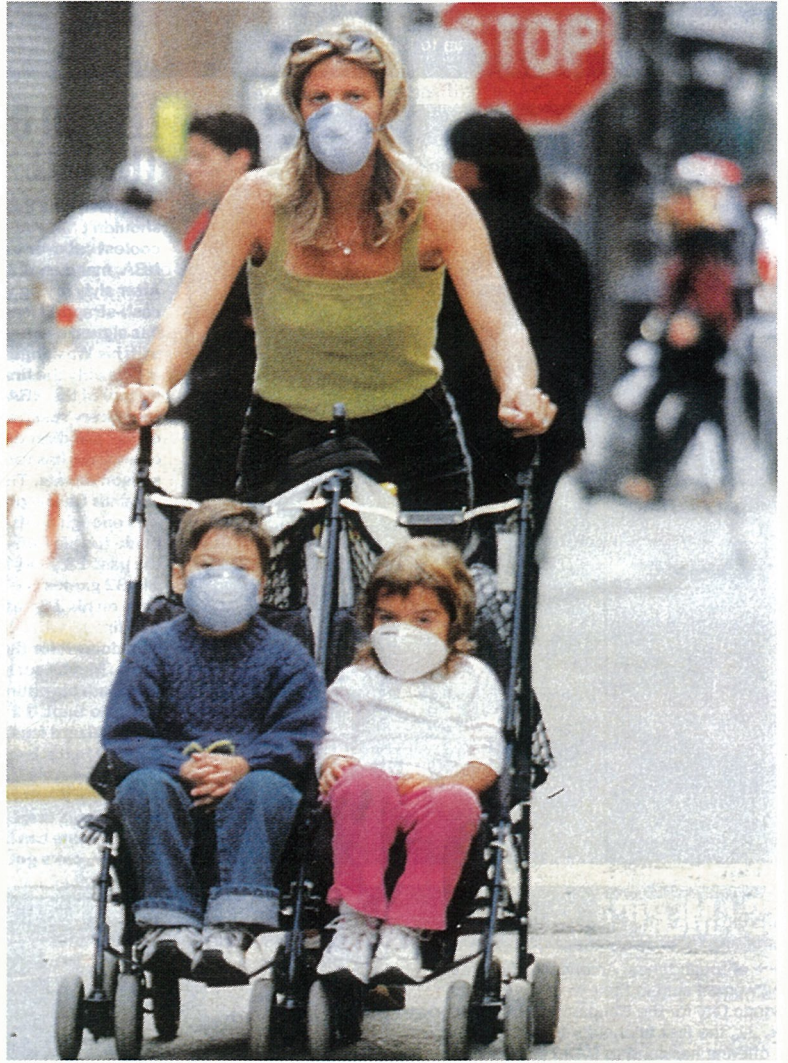
E.mail: uted@uted.org WEB SITE: www.uted.org

Şarbon

Şarbon hastalığının kaynağı olarak bilinen bacillus anthracis 1876 yılında Robert Koch tarafından bulunmuştur. Bu hastalık gerçekte ot yiyen hayvanların hastalığıdır ve insanlara hasta veya ölen hayvanlardan bulaşır. Hastalık insanlara, hasta hayvanlardan direkt ya da endirek yollarla bulaşır. Bulaşma kaynakları 1. Endüstriyel, 2. Tarımsal, 3. Laboratuvar kaynaklı olabilir. Endüstriyel kaynaklı olanlar hayvansal ürünlerin; keçi kılı, yün, deri, post ve kemik gibi sanayide işlenmesi esnasında ortaya çıkar. Tarımsal kökenli şarbon ölen hastalıklı hayvanların kesilmesi, derisinin yüzülmesi, etinin kıyılması sonucu direk olarak deri şarbonu veya etlerin yenilmesiyle sindirimde oluşur. Ülkemizde görülen şarbon olguları genellikle tarımsal kökenlidir. Laboratuvarlarda bulaşan şarbonlar oldukça nadirdir.

Bu hastalık her yaşta ve cinste görülebilir. Tarım kesiminde çalışan orta yaş grubu bu enfeksiyona daha sık yakalanmaktadır. Şarbonun vücuda giriş yerine göre üç klinik formda hastalık oluşur. 1. Deri şarbonu, 2 Akciğer şarbonu, 3 Sindirim şarbonu.

Deri Şarbonu: Şarbon virüsün deriye girmesiyle hastalık belirtilerinin ortaya çıkması arasında geçen süre 1-7 gün arası değişir. Hastalık kaşıma yanma ile başlar. Kırmızı ufak bir sivilce 1-2 gün içinde genişler üze-



Tarımsal kökenli şarbon ölen hastalıklı hayvanların kesilmesi, derisinin yüzülmesi, etinin kıyılması sonucu direk olarak deri şarbonu veya etlerin yenilmesiyle sindirimde oluşur. Ülkemizde görülen şarbon olguları genellikle tarımsal kökenlidir.

rinde içi sıvı dolu kesecikler oluşur. İçi sıvı dol keseciğin ortası çökük etrafı şiş ve kırmızıdır. Yara büyür, açılır ve kabuklaşır. Rengi siyahtır halka arasında bu hastalığa kara kabarcık denir.

Akciğer şarbonu: Şarbon sporlarının solunması ile akciğer şarbonu gelişir. Belirtilen 2-5 gün içinde hafif ateş, kırgınlık

ve yorgunluk şikayetleri ile başlar. Bunu akut hastalık belirtileri takip eder. Hastanın ateşi yükselir nabızı süratlenir, öksürük, solunum sıkıntısı ve morarmalar gelişir. Hastada şuur bulanıklığı ve koma gelişerek ölümle sonuçlanır.

Sindirim sistemi şarbonu: Şarbon bakterisinin bulaştığı et,



diğer gıdalar ve içeceklerin alınmasından sonra sindirim sisteminde yaralar oluşur. Hastalık belirtileri genellikle mikroplu gıdaların yenilmesinden 2-5 gün sonra ortaya çıkar. Hastalarda bulantı, kusma, karın ağrısı, kanlı ishal vardır. Hastalık başladıktan sonra 2-4 gün sonra süratle karında sıvı toplanır. Hasta şoka girer ve genellikle ölümle sonuçlanır.

Tedavi: Şarbon bakterisine bir çok antibiyotikler etkilidir. Penisilinler hala ilk tercih edilecek antibiyotiktir. Deri şarbonunda cerrahi girişimlere gerek yoktur. Lokal antiyotik içeren merhemlerin hiçbir etisi yoktur. Deri lezyonunun lokal pansumanın yapılması ve gazlı bezle kapatılması yeterlidir. Bu işlemler yapılırken çevre ve sağlık personeli infekte edilmemelidir.

Şarbon hakkında en çok sorulanlar:

1- Şarbonun aşısı var mı?

Hayvanlar için üretilen aşılar mevcut. Ancak insanlar için üretilen şarbon aşısı piyasada henüz yok. Tedavisi için antibiyotik kullanılır. Türkiye'de bu ilaçlardan bol miktarda mevcut.

2- Şarbon mikrobu kolayca havaya karışabilir mi?

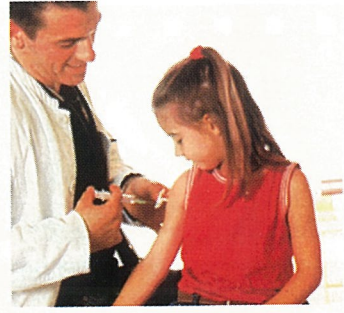
Çok kolaylıkla havaya karışabilir. Şarbon sporları genellikle 1 ila 10 mikron büyüklüğündedir. Bu büyüklükteki partiküller uzun süre havada asılı kalırlar, genellikle yere düşmezler. Bu nedenle insanlar kolaylıkla soluyabilirler.

3- Bu hastalık ne kadar yaygın?

Şarbon mikrobu 1990'dan bu yana yeryüzünde yılda 2 bin insanı etkiliyor. Türkiye'de yılda ortalama 100 civarında şarbon vakası ortaya çıkıyor. Türkiye'de en çok deri şarbonu görülmektedir.

3- Niçin şarbon saldırısı tercih ediliyor?

Şarbon mikrobu üretmek kolay ve ucuzdur. Bin kişiyi öldürecek bir nükleer silah için bin birim harcama yapılıyorsa aynı etkiyi yapacak kimyasal silah için 100, bir biyolojik silah için ise 1 harcama yeterli. Bu



yüzden biyolojik silahlar tercih ediliyor.

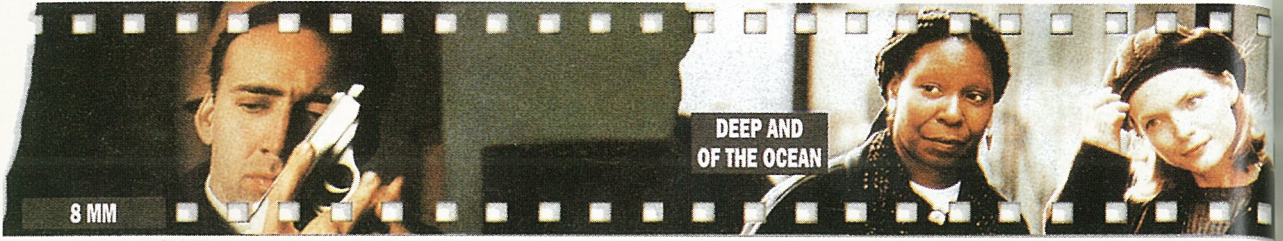
Şarbon paniği dünyada ve Türkiye'de yayılıyor

Şarbon korkusu dünya ile birlikte Türkiye'yi de sardı. Ankara'da, Yemen'den gelen bir mektupta beyaz toz bulununca polis ve Sivil Savunma ekipleri alarma geçti. Öte yandan, İçel'in Mut ilçesine bağlı Gökçetaş köyünde 10 küçükbaş hayvanın şarbon hastalığından ölmesinden sonra bölge karantına altına alındı.

ABD'de şarbon vakaları her geçen gün artarak günlük yaşamı zorlaştırırken, şuana dek ülke çapında 40 kişinin şarbon bakterisi taşıdığı ve bunlardan 5'nin ciddi şarbon enfeksiyonu ile mücadele ettiği belirtildi. ABD'de 25 yıldır görülmeyen şarbonunu 11 Eylül terörist saldırılarına paralel biçimde biyolojik terör silahı olarak kullanıldığı görüşüne karşılık FBI bu konuda herhangi bir somut delil olmadığı konusunda beyanatlar veriyor.

Hazırlayan: Kenan Bağcı





VİZYONDAKİ FİLMLER

"Şrek"

Piyanist

Şellale

Sakın Konuşma

Deli Yürek

Bu Nasıl Sarışın

İlk Gün

Minik Kaçamaklar

Meksikalı

Yüzüklerin Efendisi



Haydut

Güzel Dedektif

Herkes Kendi Evinde

Kaplan ve Ejderha

Kapıdaki Düşman

Kutsanmış Çocuk

Hayvan

Mumya Geri Dönüyor

Ölümsüz Maskesi (Bruiser)



En Çok Satan

Yerli Albümler

1 Ebru Gündeş

Hayat Kadere İnat

2 Yaşar

Masal

3 İbrahim Tatlıses

Yetmez mi?

4 Göksel

Körebe

5 Tarkan

Karma

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

1 Shakira / Servicio De Lavanderia

2 Andrea Bocelli / Ciel Di Toscana

3 Sting / All This Time

4 Ost / Bridget Jones's Diary

5 Enrique Iglesias / Escape

Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

1- Kaplan ve Ejderha

2- Yeni Hayat

3- Dikey Limit

4- Zor Baba

5- Kasım'da Aşk

Başkadır

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMLERİ

1- Kaplan ve Ejderha

2- Çakal

3- 12 Maymun

4- Dikey Limit

5- Dinazor



Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



- 1- Aşkın Ömrü üç yıldır / Frederic Beigbeder
- 2- Harry Potter ve Ateş Kadehi / J.K Rowling
- 3- Gelibolu / Buket Uzuner
- 4- Gazi ve Fikriye / Hıfzı Topuz
- 5- Şeytan ve Genç Kadın / Paulo Coelho

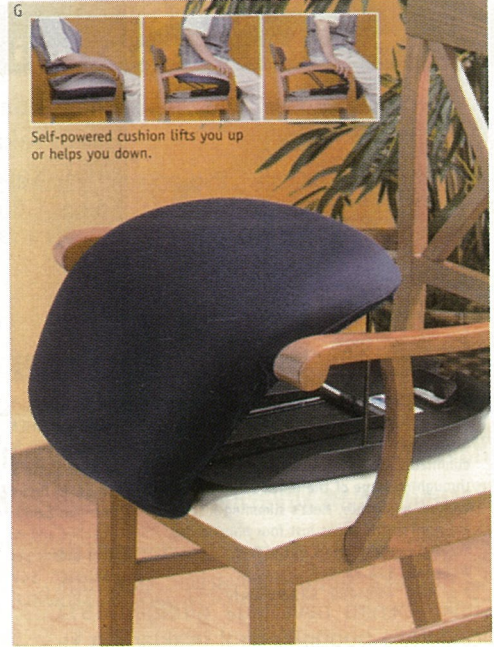


- 6- Erkekler İçin / Divan
- 7- Hayat Güzeldir / İclal Aydın
- 8- Aşk Hayatım / Zeruva Şalev
- 9- Romantik Komünist / Saime Göksu
- 10 - Cevap Veriyorum / Yaşar Nuri Öztürk

Teknolojide Yenilikler

SAĞLIK SORUNU OLANLARA

Bel rahatsızlığı olan yada kalça ve dizlerinde problem olanlar için bir sandalyeye oturmak çok zordur. Ayaktayken sandalye veya kanepeye oturmak bazen bir işkence halini alır. Sağlık sorunları olanlar için oturmak kadar kalkmakta bazen başlı başına bir problem olabilir. Bu gibi durumlarda rahatsızlığı olanlar oturmak için bir yardımcıya ihtiyaç duyar. Bu oturak size otururken ve kalkarken yardım ediyor. Yayı ile oturanın yavaş yavaş ve sağlıklı yerleşmesini sağlayan sistem sağlık sorununuza çözüm buluyor. 90 kg. ve 150 kg. ağırlık için kullanılan modellerinin fiyatı 14.95 dolar olup, oturağın 5 ayrı rengide bulunuyor. Yanınızda taşıyıp, sandalye kol-tuk ve kanepa üzerinde kullanılabilen oturağın bez kısımları sökülüp yıkanabilir.



HAVACILAR İÇİN ÖZEL BİR BİÇAK



Victorinox İsviçre ordu çakılarını bilmeyen yoktur. Bu bıçakların kaşıklı, tornavidalı, mercekli, cımbızlı bir çok modeli bulunuyor. Paslanmaz çelikten olan ve çok amaçlı kullanılan bu bıçakların kullanım alanıda çok geniş. Askeri amaç dışında av, seyahat ve hobi içinde kullanılan Swiss army bıçaklarının yeni modeli havacılara hitap ediyor. Saati, tarihi gösteren LCD ekranında 4 saniye aralıkla hava sıcaklığını ve yüksekliğide görebiliyorsunuz. Bir altimetre olarak çalışıp indikasyonunu hem feet, hemde metre olarak gözlemleyebiliyorsunuz. Eğer isterseniz aralarda 4 saniyede bir görünmesi için firmanızın logosunu yada adınızı da kaydedebilirsiniz.

DUMAN MASKESİ

Tehlikeli yerler ve seyahat için yanınızda bulunduracağınız bu koruyucu malzeme sadece 300 gram ağırlığında. Gözlerinizi duman toksik toz, gaz, zehirli duman ve karbonmoksitten koruyan ve size en değerli 20 dakikayı veren bu maske 20 dakikalık bir kapasiteye sahip. Gözleri koruduğu gibi yanmayan bir malzemeden olduğundan yüzüde koruyor. "International Transportation" tarafından tavsiye edilen bir ürün olan bu gaz maskesi her türlü araçta bulundurulabilir ve fiyatı 69 Dolar.



Nereden Nereye

Hazırlayan: Zeki Gürsoy

1948 Devlet Yönetimi

Cumhurbaşkanı:	İsmet İnönü
Başbakan:	Hasan Saka
Ulaştırma:	Şükrü Koçak
	Kasım Gülek

THY Yönetimi

(Devlet Hava Yolları İşletme
Genel Müdürlüğü)
Genel Müdür: Osman Nuri Baykal

Filo Yapısı

Uçak Tipi	Adet	Koltu Adedi
DC-3	30	30x24=720
C-47	3	
Toplamı	33	720

Ticari ve Mali Durum

Taşınan yolcu adedi:	73.874
Taşınan posta:	24.043 kg.
Taşınan kargo:	445.942 kg.
Taşınan gazete:	195.043 kg.
Uçulan km.:	2.033.489

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'nin ilk Müdürü Fesa Evrensev'in Orhan Aydar'ın 1948 Basımlı "Uçan Süvariler" adlı kitabında havacı ya da havacı olmak isteyen gençlere duyurusu:

Eğer erken doğmamış olsaydım ben de mutlaka şimdi "tayyareci" olurum. Çünkü benim havacılığa girdiğim 1911 uçaklarıyla bugünkü okul uçaklarının kıyaslayacak olursak diğerleri esasen kabili mukayese değildir. Şimdikilerin her türlü vesaitle mücehhez olduklarını ve benim üzerinde ders aldığım o devrin uçaklarının ise çocuk oyuncağından da daha aşağı kaldıklarını görürüz. Bugün havacılığa girecek gençlere diyorum ki; Siz, ileri ve üstün bir havacılık devrinde her türlü öğretim vasıtalarının tekemmül etmiş olduğu bir devirde; hiç zahmet, korku, azap çekmeden yetişecek, kimbilir ne muvaffakiyetleri kazasız belasız elde edeceksiniz. Bugünkü imalat tarzı, artık havada kanat kopartmıyor. Bugünkü motor, havada tutuşmuyor. Bugünkü uçak, havada yapılacak hataları hazmediyor ve öğrenciyi tam uçuşu olarak yetiştiriyor. Böyle kolayca ve her kolaylığa kendi bünyesinde birleştirmiş vasıtalar varken, havacılığı kendine bir meslek olarak seçemeyecek Türk gençleri yoktur diyeceğim geliyor.

Sen ne suretle yetiştin? diye bana sorarsanız; bugünkü vesaite göre, o zamanki uçaklarla talim sisteminin arasındaki farkı düşünerek bize bir fedakarlık notu veriniz demiyeceğim; yalnız maruz kaldığımız müşkülata tesadüf etmeyeceğinizi o mukayeseden anlıyacak ve belki bir bravo diyebileceksiniz.

Henüz girmemiş olduğunuz bu meslek öğretimi hakkında buarada sizlere ders vermek niyetinde değilim. Bu malumatı zaten öğretmenlerinizden alırsınız. Yalnız bizim zamanımızdaki tedrisat vesa-

Yzb. Fesa Bey



itinin basitliği ile çekilen sıkıntılardan bahsedeceğim. Bugün başlangıç uçaklarınız (130) beygir takatında motorlarla mücehhez olduğu halde, o zamanki okul uçaklarının ancak (36) beygirlik motorları vardı. Bugünkü uçaklarda öğretmenlerinle beraber havaya çıkıyor ve yerde gördüğünüz dersleri havada tatbik ederken, yaptığınız bir hatayı öğretmeninüz hemen tashih ediyor ve yapılan hata neticesinin vereceği bir kazadan sizi kurtarıyor ve bir daha o hatayı tekrar etmiyorsunuz. Halbuki o zamanlar, yerde öğrenciyi uçağın başucunda, uçağı ve motoru nasıl kullanacağı öğretilir ve buyrunuz, diyerek uçağı bindirilirdi. Uçak hareket etmeden evvel motorun kuvvetini ayar etmek üzere öğretmen uzaktan gaz manivelasının ileri veya geri alınmasını eliyle işaret eder, sizi de Allah'a emanet ederdi. Aerodinamik denilen hava tesirati neticeleri ilmi henüz ortada yoktu. Bugün bu sayede ale-ti, yani uçağı idare etmek müşkülata o fennin ilerlemesiyle artık ortadan kalkmış bulunmaktadır. Yapılmakta ve kullanılmakta olan okul uçakları bu hususlara karşı her vasıtaya sahip ve malik bulunmaktadırlar. İşte bu suretle kolay yetişecek kıymetli hava elemanları olacaksınız. Bizler çok çalışarak büyük yoksulluklar içinde güçlüklerle yetiştiğimiz için size ancak gıpta edebiliyoruz. Hepinize başarılar dileyerek sevgi ve takdirlerimle bu satırları makam-ı teşvikte bir hatıra olarak sunuyorum.

Ankara 10 Nisan 1948
Tayyareci Emekli Bnb.
Fesa EVRENSEV

Yaşamın en güzel yönlerinden biri arkadaşlık, arkadaşlığın en güzel yanı da sırrını söyleyebileceğin birine sahip olmaktır.

A. MANZONI

İtalyan yazarı

(1785-1873)

Kamburunun dostuna hoş görünmesini isteyen, dostunun sivilcelerini hoş görmelidir.

Komşunun duvarının yanması, seni de ilgilendirir.

HORATIUS

Latin şairi

(İÖ 65-8)

En iyi şeyleri görüyorum ve kabul ediyorum; fakat en kötüyü yapıyorum.

Sevilmek için, sen de sevmelisin.

Gençlerini, kitaplarla beslemeyen ulusların sonu acıdır.

OVIDIUS

Latin şairi

(İÖ 43-İS 17)

İhanet kadar hızlı bir şey yoktur.

En çabuk kuruyan şey gözyaşıdır. Herkes düşüncelerinde yanılabilir; fakat aptallar bir türlü düşüncelerinden ayrılamazlar.

Talihin değişiklikleri, dostların güvenilirliği ölçmeye yardım eder,

Marcus Tullius CICERO

Romalı hatip, siyaset adamı

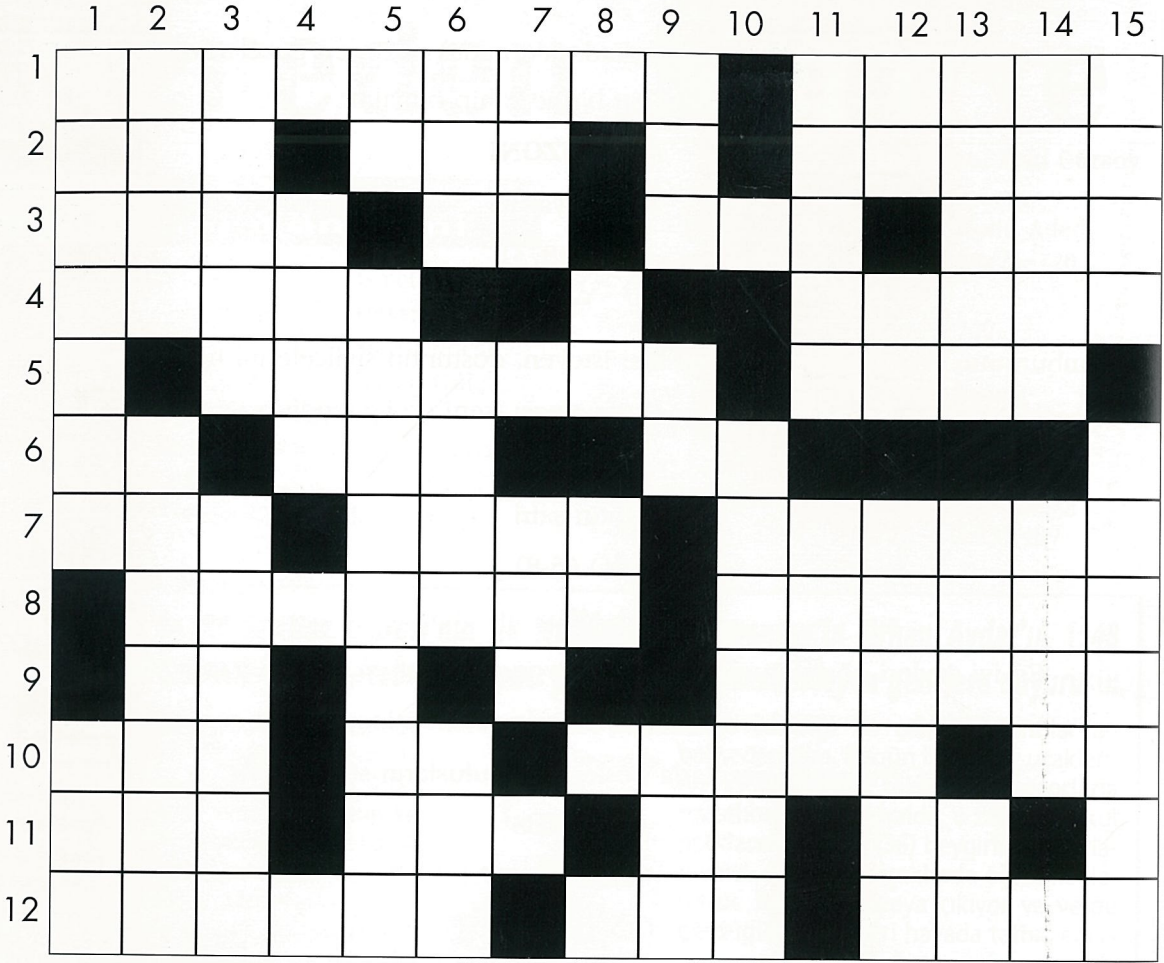
(İÖ 234-149)

Eğer şeytan yoksa, insan, onu kesinlikle yaratmıştır. Onu, kendi görünüş ve benzerliğinde yaratmıştır.

M. DOSTOYEVSKI

Rus yazarı

(1871-1881)



Soldan Sağa: Edirne'nin bir ilçesi,- Yeniçerilerin kayıtlı oldukları kütük defteri, 2- Tarık, rah,- Büyük erkek kardeş,- Bir bayan adı, 3- Deniz (bir klip yönetmenimiz),- Notada duraklama işareti,- Arıza,- Bir göz rengi, 4- Bir petrol bölgesi,- (Tersi) Yükselti, 5- Yeni olgunlaşmaya başlamış meyve,- Erler, 6- Yemek,- Ödünç alınmış,- Gümüşün simgesi, 7- Avrupa'da bir ırk,- Failler,- Yenilerek yarış dışı kalma, 8- Çıt kırıldım,- Matematikte düzgün doğrusal yükselen, 9- Trafikteki rumuzumuz,- Bir tür makarna, 10- Olmamış, ermemiş,- Parola,- (Tersi) Tokat,- Şikar, 11- Ağaçlıklı yol,- Anma, hatırlama,- Eski dilde su,- Boru sesi, 12- Pehlivan pantolonu,- Ödünç alınmış,- Seçkin.

Yukarıdan Aşağıya: 1-Adaptör,- Allah'ın adlarından biri, 2- Balık avlamak için kullanılan, balık biçiminde yapılmış ve ucunda bir iğne bulunan kurşun parçası,- Bir meyve, 3- Alim,- Yardım amaçlı satışı eğlence, 4- Çocuğa bakan erkek, 5- Ford'un harika çocuğu,- Turuncgiller, 6- Dahi,- Eğlence, neşe,- Kişi, 7- Demirin tuttuğu,- Bağ bahçe sulamak ereğiyle, içinden su akıtmak için toprağı kazarak açılan su yolu, 8- Yad,- Lityumun simgesi, 9- Bir ev aleti,- (Tersi) Altının simgesi,- İsviçre'de bir ırmak, 10- Koyun yatağı, 11- Künye, kimlik,- Bir para birimi, 12- Selenyumun simgesi,- Şarkı türküsü,- Bacının kocası, 13- Yapışkan çamur,- (Tersi) Neşeli,- Vilayet, 14- Hz. İsa'nın doğduğu gün,- Mal, 15- Nar,- Üzerine şilte serilerek oturmaya yada yatmaya yarayan tahtadan yapılmış yüksekçe yer.

GEÇEN SAYININ ÇÖZÜMLERİ

Soldan Sağa: 1- Alamana,- Ad,- Kefe, 2- Ki,- Opera,- Ebedi, 3- Oror,- Kalamata, 4- Ran,- Velinimet, 5- Mi,- Sazan,- İd, 6- Saka,- Mel,- İksa, 7- Saklama,- İlk,- Am, 8- Ar,- İra,- Ak,- Rab, 9- Mamerin,- Atabey, 10- Yak,- Slalom,- Te, 11- Akabe,- Kalık, 12- Kükremek,- Asri.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Akort,- Sa,- Yak, 2- Lira,- Sarmak, 3- Onmak,- Akak, 4- Mor,- İklim,- Bü, 5- Ap,- Aare,- Ek, 6- Nekes,- Mar, 7- Aralama,- İske, 8- Alize,- Anlam, 9- Analık,- Ale, 10- Demin,- Alık, 11- Bam,- Tok, 12- Kete,- İkram, 13- Edat,- Ab,- As, 14- Fi,- İşabet, 15- Çıdam,- Yeti.

KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI CYPRUS TURKISH AIRLINES



Bürolar/Offices

TÜRKİYE

İSTANBUL

Mecidiyeköy:-----0212-2889182
Feneryolu: -----0216-4494738/39
Laleli: -----0212-5139853
ANKARA: -----0312-4180425/45
ADANA: -----0322-3631224
İZMİR: -----0232-4649095
ANTALYA: -----0242-2489957
DALAMAN: -----0252 614 4964

KIBRIS

Genel Müdürlük:-----0392-228 3901
LEFKOŞA: -----0392-228 3045
MAĞUSA: -----0392-366 7799
GİRNE: -----0392-815 2513
ERCAN: -----0392-231 4639

İNGİLTERE

Londra: -----0044-207 930 4851
-----0044-207 2415523
Manchester: -----0044-161 9483532
ALMANYA
Frankfurt: -----0049- 692 426400

<http://www.kthy.net>



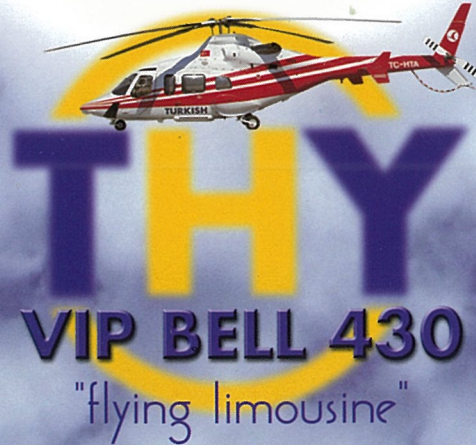
ÇOK ÖZEL

ÇOK ÖZEL KİŞİLERİ, ÇOK ÖNEMLİ ANLARDA;
OTOMOBİLE YETİŞMENİN İMKANSIZ OLDUĞU,
ÖZEL UÇAK PİSTİNİN OLMADIĞI YA DA
UZAK KALDIĞI BİR NOKTAYA,
ZAMANINDA ULAŞTIRMAK...

THY'NİN YENİ VIP SERVİSİ BU AMACI TAŞIYOR.

THY, VIP BELL 430 HELİKOPTERİYLE,
ZAMANI ÇOK DEĞERLİ OLAN SİZLERE
BU ÇOK ÖZEL DURUMLARDA DA GÜVENLİ,
KONFORLU VE HIZLI BİR UÇUŞ KEYFİ YAŞATIYOR.

ŞİMDİ, GÜNDOĞUMU VE GÜNBATIMI ARASINDA,
GÖKYÜZÜNDE; PİLOTLARI, YOLCULARI VE
AMACI ÇOK ÖZEL BİR
HELİKOPTER VAR...



REZERVASYONLARINIZ İÇİN
UÇUŞ HAREKAT KONTROL MERKEZİ TEL: (0212) 573 99 18 - 573 96 84 - 663 40 48 FAKS: (0212) 663 49 33
REZERVASYONLARINIZI THY BİLET SATIŞ BÜROLARI VE THY AGENTELERİNDEN DE YAPABİLİRSİNİZ.

TÜRK HAVA YOLLARI

