

UTED

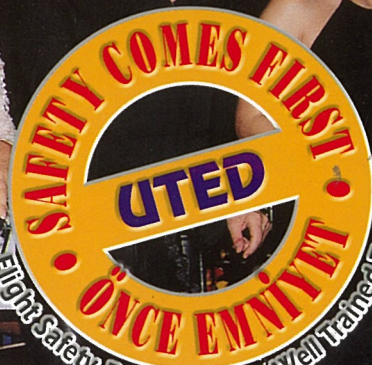
UTED MAGAZINE



AYLIK HAVACILIK DERGISI • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 12 • SAYI-ISSUE: 134 • OCAK-JAN.'2003



UTED ON-LINE:
www.uted.org



Hosgeldin 2003

Seçiminiz prestijinizdir.



Dünyanın en modern ve güvenli uçakları olan
AIRBUS A-321, AIRBUS A-300, A-300-600 ve
dünyanın en sessiz ve güvenli uçakları sayılan
Amerikan McDonnell-Douglas firmasının MD-88 uçakları ile
yurtiçi ve yurtdışında 10 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

Hoş geldin 2003...

Yeni bir yılın yaşadığımız bu ilk günlerinde; gelecek günlerin yaşantımızda ne gibi değişiklik yapacağı kaygılarından uzak, önce sağlık dileyerek tüm beklentilerinizin istediğiniz ölçüde gerçekleşmesini dilerim.

Geçen 2002 yılının tüm olumsuzluklarını arkada bırakarak, yeni seneye yeni bir toplu iş sözleşmesinin getireceği dostluk, arkadaşlık ve eşitlik anlayışının hakim olduğu, huzurlu bir çalışma ortamında girerek, ülkemizin içinde bulunduğu gerek ekonomik gerekse politik çıkmazlardan arınmış bir TÜRKİYE ile kişisel beklentilerimizin örtüşmesini diliyorum.

Havacılık sektörü; bildiğiniz üzere kötü koşullardan çok çabuk etkilenen bir konum arz etmektedir. Sadece ülkemizde gelişen olaylardan değil, tüm dünyadaki sorunlardan çok çabuk etkilenmekte ve bu etkilenmesini de hemen gösterebilmektedir.

Sektörümüzün geleceğinin; tüm dünyayı ilgilendiren son günlerdeki hassas gelişmelere bağlı olacağı kuşkusuzdur. Sektörümüzün bu istenmeyen durumda kalmaması temennimizken, kaldığımız takdirde gelişebilecek olayları göz ardı etmeden yeni stratejilerin şimdiden belirlenerek, aynı 11 Eylül 2001'deki gibi az yara alınarak atlatılmasına yönelik senaryoların gündemde tutulmasında yarar görmekteyim.

Özellikle milli havayolumuzun; iki senedir açıkladığı karlı bilançosunun, **personel haklarındaki beklentiye uygunluğunu** görebilmek sanırım fazla hayalcilik olmayacaktır. THY'deki başarılı bilançonun sahibi konumunda olan yöneticilerimizin, bu başarısının; çalışan personelinin en az iki sene ilgilendiren toplu iş sözleşmesi sürecinde de devam ettirmesi temennimizdir.

Ülkemizde yaşanan büyük ekonomik krizde bile THY, artı kazanç sağlarken, her zaman olduğu gibi ülke koşulları öne sürülerek, ülke çapında ve genel bir rakamsal değer içerisinde, hak ve menfaatlerin eşit olmasına

yönelik düşünceler, **çok özel bir konumda olan sektörümüzün özel statülerde çalışan nitelikli personel yapısına ters olacaktır.**

Özellikle; THY Teknik'in, eskisinden daha az bir teknisyen kadrosuyla kendi uçak filosu dışındaki müşteri uçaklarından elde ettiği gelir, 2002 senesi olarak 52 milyon USD iken, bu grupta çalışan insanların beklentisi de ister, istemez farklı bir şekilde oluşuyor.

Havacılık sektörünün en önemli branşı olan teknik bakım, THY tarafından JAR ve FAR uygulamaları ışığında, kaliteden ödün vermeden yapılmaktadır. Teknik faaliyet hizmetleri o kadar ileri seviyelere ulaşmıştır ki; gerek ülkemizin sivil havacılık şirketleri, gerekse Avrupa ve dünyanın ismi sayılır dev havayolu şirketleri bakımlarını bize yaptırmak için adeta sıraya girmişlerdir.

Bu büyük başarının arkasında tabii ki, **kaliteli ve hızlı bakım** yatmaktadır. Ama en az bunlar kadar önemli olan da; **düşük maliyetli işçiliktir.** Dünya standardında iş yapacaksın, dünya standardında kalite yaratacağın, dünya seviyesinin üstünde hızlı iş yapacağını ve... ülkemiz koşullarında ücret almaya mahkum olacağını... ve hepsinden önemlisi de teknisyenimiz yetmiyor dendiğinde, hükümetten izin almadan eleman alamayacağını, ve aldığı elemanı da statü farklılığı içerisinde düşük ücrete mahkum edeceğini.

Bu gerçekler içerisinde yeni hükümetimizin, eskiden yapılan **bu saçma uygulamalara** bir son vermesini, eleman ihtiyacında bulunuluyorsa, normal statüde alınmasının onaylanmasını, eğer bu istenen elemanların iş gücü kara entegre edilemiyorsa (*ki mümkün değil*) eleman ihtiyacını isteyen üniteye soru yöneltilemesini istemekteyiz.

Sonuç olarak; 2003 senesinin tüm ülkemize, ulusumuza, insanlığa ve tüm havacılık camiasına hayırlı olmasını diliyorum saygı ve sevgilerimi sunuyorum



Sefa İnan
UTED Başkanı / President

Geçen 2002 yılının tüm olumsuzluklarını arkada bırakarak, yeni seneye yeni bir toplu iş sözleşmesinin getireceği dostluk, arkadaşlık ve eşitlik anlayışının hakim olduğu, huzurlu bir çalışma ortamında girerek, ülkemizin içinde bulunduğu gerek ekonomik gerekse politik çıkmazlardan arınmış bir TÜRKİYE ile kişisel beklentilerimizin örtüşmesini diliyorum.

İçindekiler / Contents

GÜNDEM

3

MUHEŞEM GECEMİZ

6-10

HABERLER

12-17

GÖRÜŞ

18-20

ETOPS

22-25

HERA İLE LEANDROS

26-27

BİR DİLEK TUT

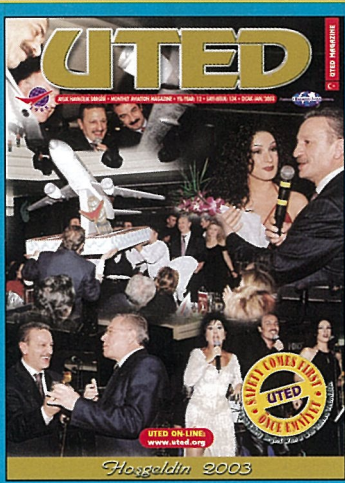
28-29

OTELLER

30-31

NOSTALJİ

32-35



UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR
YEAR/YIL: 12 • ISSUE/ SAYI: 134 • OCAK / JAN. 2003

UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

EDITÖR

&

GENEL KOORDİNATÖR
KEMAL KANAT

REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
NEŞE TANER

YAZI KURULU:

Dr. Oya Torum, Kpt. Akın Diler, Erhan İnanc,
Yurdaer İ. Aksoy, Hidayet Kapkaç.

KATKIDA BULUNANLAR:

Erdal Alpay, Levent Üstüntepe,
Muammer Erkuş, Orpan Yolcu, Selahattin Gül,
Savaş Uskent (Kpt. Pilot).

YÖNETİM YERİ:

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

Telefon: (0212) 542 13 00 / 543 29 74

Fax: (0212) 542 1371

Lokal Tel: (0212) 571 39 23

E.mail : uted@uted.org

Web Site: www.uted.org

Webmaster: Korhan Kutval

YAPIM:

(Dizgi, tasarım-uygulama, çeviri ve diğer
editorial hizmetler)

ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:

İlhan Özdemir

Redaksiyon : Onur Özdemir

Telefon:(0212) 251 52 43 / 251 52 44

Fax: (0212) 243 31 63

E.Mail: taviation@turk.net

www.artiyayincilik.com

RENK AYIRIMI VE FİLM ÇIKIŞ:

4+4 Grafik Ltd. TEL: 0212 213 31 14-16

BASKI VE CİLT: Ömür Matbaacılık AŞ
0212 544 53 63

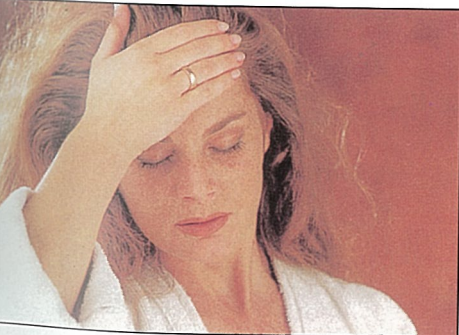
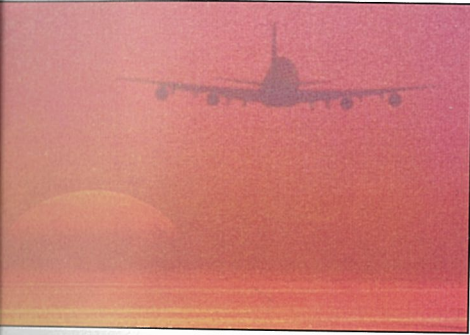
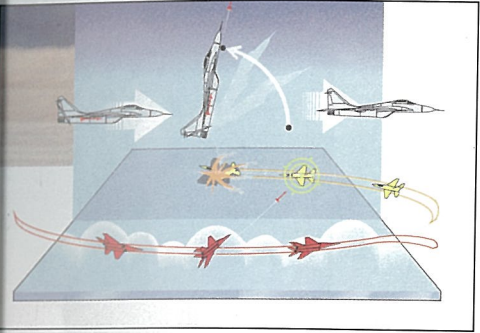
DERGİMİZDE YAYIMLANAN YAZI VE FOTOĞRAFLARIN

TAMAMI YA DA BİR KISMI,

KAYNAK GÖSTERİLMEK KOŞULU İLE, KULLANILABİLİR.

DERGİMİZDE YAYINLANAN YAZILARIN SORUMLULUĞU YAZARLARINA,
REKLAMLARIN SORUMLULUĞU FİRMALARINA AITTİR.

UTED • OCAK'2003 • 4



AMERİKA VURACAK MI?

36-37

KONUŞAN UÇAK

38-40

MİZAH

41

THY TEKNİK NEREYE

KOŞUYOR?

42

GÜNEŞ FAKTÖRÜ

44-45

VARDİYALI ÇALIŞMA

46-47

TEKN. YENİLİKLER

48

ANLAMLI SÖZLER

49

BULMACA

50

BU SAYIDA...

Merhaba,

Bu ay, derneğimizin ve dergimizin kuruluş yıldönümü nedeniyle, ilk sayılarımızı bu güzel kutlama gecemiz için ayırdık.



İngilizce ve Türkçe olarak Etops hakkında bir yazıyı sayfa 22'de bulacaksınız. Şu sıralar gündemde olan Amerika-Irak savaşı hakkında bir incelemeyi ve sayın Selahattin Gül'ün havacıları etkileyen "Güneş Faktörü" adlı yazılarını iç sayfalarda bulacaksınız. Bu sayımızda Sayın Erhan İnanç'ın "Nostalji" dizisi sürüyor. Mig-29 uçağının Nato tarafından keşfini sayfa 36'daki "Rita Adında Konuşan Bir Uçak" adlı yazıda bulabilirsiniz. Sağlık sayfasında daha önce işlenen bir konu öneminden dolayı tekrar anlatıldı; "Vardiya ve Uykusuzluk" Bu ay bir ilki gerçekleştiriyoruz ve "Anlamli Sözler"i resimli olarak yayımlıyoruz. Sayın Levent Üstüntepe'nin yazısı "Oteller" ve "Teknolojik Yenilikler" dergimizin ilerleyen sayfalarında sizleri bekliyor.

Gelecek sayıda buluşmak üzere Mutlu Yıllar diliyorum.

Kemal KANAT
Editör

BİR BAŞKA GECE...

UTED'İN 35'NCİ, UTED DE



Gelenekselleşmiş "UTED Yıldönümü

Kutlama Gecemiz" iki yıl ara-

dan sonra yeniden 15 Aralık 2002 tarihinde, İstanbul'un seçkin eğlence mekanlarından olan Günay Restaurant'ta her zamanki gibi yoğun üye ve konuk katılımı ile kutlandı.

Yıldönümlerimizin tarihleri (her yılın 5 aralıkları); çok önemli bir olayla karşılaşmadığımız ve o günün önemli bir günle çakışması olmadığı sürece, mutlaka aynı günde kutlanmaktadır. "Gelenekselleşmiş UTED gecemiz", bu yıl da geçmişteki görkeminden ve coşkusundan bir şey kaybetmeden yeniden kutlandı.

Bilindiği gibi, bu gecemizin geleneksel olarak kutlanmasının ardında yatan gerçek, dernek başkanımız Sefa İnan'ın da vurguladığı gibi; **"UTED'Lİ OLMAK AYRICALIKTIR"** sözünde saklı. Bu da; UTED üyesi olan teknisyen arkadaşlarımızın aralarında tesis ettikleri bölünmez bütünlük, dostluk, sevgi ve dayanışmanın, 35 yıllık birikiminin bir dışa vurumu. Bu yüzden UTED'li



"Geleneksel UTED

gecemiz",

bu yıl da

geçmişteki

görkeminden ve

coşkusundan bir şey

kaybetmeden

yeniden kutlandı.



UTED'İN 12'NCİ ONUR YILI!



olmak ayrıcalık.

UTED'in 35

yıllık biriki-

mi, çağdaş

bir demokra-

tik mesleki dernek olma

özelliği ve üyelerinin bilinçliliği, her yıldönümünde kendini göstermesi bakımından da örnek bir davranış oluyor.

Derneğine sahip çıkan, coşku ile alınan kararlarının ardında duran üyelerimiz, her yıldönümünde de biraraya gelerek, bu özel güne gereken önemi verme kararlılığını göstermektedirler. Bu güzel gelenek; bu anlayış ve demokratik katılımcılığın bir örneği olarak umarız uzun yıllar daha da gelişerek ve daha da görkemli ortamlarda sürdürülecektir.

* * *

Gecemizin bu yılki birinci özelliği; başkanımız Sefa İnan'ın her zaman gösterdiği inceliğin ürünü olan uzakdoğudan getirilmiş orkidelerdi. Özenle masalara birer UTED dergi ile birlikte serpiştirilmiş olan orkideler, masalara oturanları sempati ile karşılıyordu. Ayrıca, davetli ve üyelerimize gösterilen sevginin bir göstergesi olması bakımından da olağanüstü etkileyici oldu.

Diğer özelliği de; gecemize THY ve havacılık camiamızın üst düzey yöneticileri ile sendikamız Hava-İş'in de katılımı oldu: Sivil Havacılık Genel





Müdürü; Serdar Cebeci, THY Genel Müdürü; Yusuf Bolayırılı, THY Genel Müdür Teknik Yardımcısı; Cemil Kayahan, THY Hukuk Müşaviri; Berrak Aşçı, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Başkanı; Necmi Ekici, Hostesler Derneği Başkanı; Neşe Kocaoğlu, Mühendisler Derneği Başkanı Ethem Akdemir, Hava-İş Sendikası Başkanı; Atılav Ayçin, Prima Havacılık'tan Erdal Döker, TALTA Başkanı; Nabi Delice ve Sky Airlines'tan Yalım Tille, bizleri kırmayarak bu gecemizde bizler birlikte olduklar.

Her zamanki gibi, Günay'ın sıcak atmosferi ve personelinin gösterdiği ilgi ile masalarına yerleşen konuklar, daha içtikleri ilk içkilerle, yakınları ve çevre masalardaki arkadaş ve tanıdıkları ile koyu bir sohbe başladılar.

Konukların da bu sıcak atmosfer içinde rahatla-



arak, gecemize renk katan katılımları ile bizlerle kaynaşmaları üzerine, gecemiz tam bir şölene dönmüştü.

Program da, her zaman gibi en ince ayrıntısına kadar titizlikle organize edilmişti. İlk çıkan sanatçılardan bu hemen belli oluyordu. Sahnelerin ve müzik dünyasının deneyimli sanatçısı Nükheth Duru - Cenk Eren ikilisi ve son günlerin popüler oryantali Tanyeli, gecenin gerçekten iyi geçeceğinin ilk belirtileriydi.

Orkestranın coşkulu müzikleri ile başlayan gecemiz, dışarda bıçak gibi keskin soğğun etkisini çoktan unutturmuştu.

Gecenin ilerleyen



saatlerinde, Nükheth Duru ve Cenk Eren birbirinden güzel şarkılarıyla konuklarımızı ve üyelerimizi coştururken, verilen arada; dernek üyeliğinde 25 yılını dolduran üyelerimize 25.yıl plakketleri Sayın Yusuf Bolayırılı, Serdar Cebeci, Atılai Ayçin tarafından onore edilerek verildi.

Dernek üyeliğinde 25. yılını dolduran arkadaşlarımızın yüzünde hem heyecan, hem hüzün hem de sevinç vardı. Bazıları çoktan emekli olmuş ama UTED tarafından, şimdiki genç arkadaşları tarafından unutulmamışlardı. UTED'li olmanın bir diğer ayrıcalığı da bu olsa gerek...

Gecenin yıldız sanatçısı Nükheth Duru'nun, geçmiş kutlamalardan da gelen alışkanlık ve samimiyetle, gecenin atmosferini değiştiren, klasik programının dışına çıkarak, daha da sıcak kurduğu ilişki, üyelerimize ve konuklarımıza gösterdiği samimi ve sevgi dolu yaklaşımı ile geçmiş gecelerden gerçekten farklı bir ortam oluştu ve üyelerimize ve konuklarımıza keyifli anlar yaşattı.

Gecenin ilerleyen saatlerinde kusursuz servisin sonunda, sıra muhteşem UTED Pastasının salona getirilmesine geldi. Dev B-737 uçağından oluşan pastanın salona girişi bir olay oldu.

Her gün haşır-neşir olduğumuz bu teknoloji





harikası uçağın, pastaya dönüştürülmüş maketi de kusursuzdu. **PELİT PASTANELERİ**'nin bir jesti olan bu harika pasta, tadından çok uçak maketi ile ilgi çekti. Bizlere böylesi coşkuları, tadları yaşatanlara, bu güzel gecenin organizasyonunda emeği geçen herkese, **UTED Dergi** olarak teşekkür ederiz.

Bu arada; 5 Aralık; derneğimizin 35. onur yaşına basmasının yanında, dergimizin yeniden yayın hayatına başlamasının da 12. yıldönümü idi. Bir çok zorluklara; en önemlisi ekonomik zorluklara göğüs gerilerek, kesintisiz olarak her ay yayımlanan ve hem üyeleri hem de havacılık sektörü ve kamuoyu tarafından takdirle izlenen dergimiz, sessiz sedasız 12. yılına ulaşmış oldu. Şimdiye kadar emeği geçen, dergiye katkıda bulunan tüm arkadaşlarımıza ve mütevazı destekleriyle bizleri bugüne taşıyan sektörümüze de bu vesile ile bir kez daha teşekkür ediyor, bundan böyle de desteklerini esirgemeyeceklerini umuyoruz.

UTED Dergimiz, ulaşmış olduğu bilgi birikimi

ve kalitesi ile artık topluma malolmuş bir havacılık dergisidir. Sektörden edindiği birinci elden haber, araştırma, çeviri yazı ve fotoğraflarıyla, yerleşmiş değerli yazı kuruluyla, sadece havacılık değil, genel kültür, mesleki eğitim, sağlık, teknolojik ilerlemeler gibi başlıca konulardan oluşan içeriğiyle 2003 yılında da sizlere en iyi bir şekilde hizmet etmeyi sürdürecektir. Dergimizin içeriğinin daha da zenginleşmesi için verilecek katkılara her zaman olduğu gibi yine açık olacağız ve değerli katkılarınızı bekleyeceğiz.

* * *

Bir **UTED** gecesi daha geride bıraktığı güzel anılarla yaşandı bitti. Bu muhteşem gecelerimizden arta kalan, kalıcı olan ise, her yıl olduğu gibi dergimize yansıyan fotoğraflar.

Katılan katılmayan tüm üyelerimizin saygın derneği **UTED**'in 35'nci, **UTED** dergimizin de 12'nci onur yılını yüreğimize sığmayan sevgiyle selamlıyor, kutluyoruz. **UTED DERGİ**



WE KEEP YOU FLYING...

Evacuation Systems Repair/Overhaul

Aircraft Battery Repair/Overhaul

Engine Units Repair/Overhaul

Lifestest Repair/Overhaul

Fuel System Built Up/Overhaul

Small Avionics Repair

Fire Support

Line Maintenance



Istanbul Airport
Domestic Lines Block C
Terminal Dept. Cd 02/4
Istanbul - TURKEY

PRIMA

AVIATION SERVICES INC.

Tel : +90 212 663 7010

Fax : +90 212 663 7013

e-mail : prima@primaaviation.com

web : www.primaaviation.com



YENİ YILDA;
DAHA YÜKSEKLERE,
DAHA İYİYE,
UMUTLA VE MUTLULUKLA
ULAŞMANIZI DİLİYORUZ.

ÜTED DERGİ

2
0
0
3

British Airways ile James Bond'a First Class Yolculuk



İngiliz Havayolları British Airways, 007 James Bond'un resmi havayolu şirketi oldu. British Airways, Pierce Brosnan'ın iki egzotik yer arasında uçtuğu sahnede yer aldı.

Pierce Brosnan British Airways'ın First koltuğunda bir hostes tarafından içki servisi yapılırken görünmektedir. Filmde James Bond'a Martini servisi yapan British Airways hostesini ise geçmiş yıllarda ünlü ajanı canlandıran Roger Moore'un kızı Debra Moore oynuyor.

Bond'un içkisi Votka Martini, ufak bir tür-



bülans sırasında hostesin tuttuğu tepside sallanınca, hostes "turbülansta içkiniz çalkalandı, karıştırılmadı" diyerek içkiyi Bond'a servis yapar. Brosnan daha sonra, Toby Stephens, filmin kötü karakteri Gutav Graves, ile beraber koltuğuna yerleşir ve British Airways'ın uçuşlarında bulunan High Life dergisini okur. Bu British Airways yolcularına sunulan High Life dergisinin Kasım ayı sayısının aynısıdır.

BRITISH AIRWAYS JAMES BOND'UN RESMİ HAVAYOLU

Havayolunun filmde görünmesi sonucu British Airways'e "James Bond'un Resmi Hava Yolu" ünvanı verildi. Böylece British Airways, filmle ilgili tanıtımlarda yer aldı.



çkin dünya markalarına sahip olmanın keyfini yaşayın

LGARI Yves SAINT LAURENT VVOGUE Persol FERRE Ray-Ban TOMMY HILFIGER ROCHAS

ADA LUXOTTICA Cartier Silhouette VERSACE FRED BOUCHERON GUESS? LAGERFELD

ANEL Brooks Brothers Façonnable KENZO byblos MOSCHINO Chopard ROMEO GIGLI

GIORGIO ARMANI roberto cavalli ICEBERG Salvatore Ferragamo EMPORIO ARMANI DOLCE & GABBANA

MayOptik®


www.mayoptik.com.tr

Fişekhane Caddesi
No: 32/A (Carousel Karşısı)
34710 Bakırköy - İstanbul
Tel : (0212) 660 88 51 (Pbx)
Fax : (0212) 660 88 55

Polonya'nın da Tercih F-16 Oldu

Polonya Hava Kuvvetleri, Lockheed Martin'den satın aldığı ve NATO'nun en kabiliyetli savaş uçağı sayılan F-16'lar ile güçlü bir uçak filosuna sahip olacak.

Savunma ve havacılık devi Lockheed Martin, Polonya Hava Kuvvetleri'nin gelişmiş çok rollü savaş uçağı ihalesini kazandı. 48 adet Block 52 F-16C/D satın alan Polonya, böylece NATO'nun en kabiliyetli çok rollü savaş uçağına da sahip olacak. Yapılan anlaşma en gelişmiş Amerikan silahlarını, Amerikan Hava Kuvvetleri tarafından gerçekleştirilecek eğitimi ve uçaklara sağlanacak uzun dönem desteği de kapsıyor.



Polonya Hava Kuvvetleri, Lockheed Martin'den satın aldığı ve NATO'nun en kabiliyetli savaş uçağı sayılan F-16'lar ile güçlü bir uçak filosuna sahip olacak.

Çin Hava Yolları 12 Adet A330 Airbus Aldı

Tayvan'ın Çin Hava Yolları uzun vadeli filo yenileme kapsamında 12 Airbus A330 satın aldığını ve 6 uçağın da opsiyonlu olduğunu 24 Aralık 2002 günü açıkladı. Bu, 1999'da daha uzun menzilli kardeş model Airbus A340 satın alan Çin Hava Yolları'nın ilk A330 siparişi oldu.

Teslimatı 2004 ortalarından 2007'ye kadar yapılacak olan A330-300'ler havayolunun bölgesel ağında kullanılacak. Çin Hava Yolları 2001 yılından beri uzun menzilli A340-300'leri kullanıyor.

Çin Hava Yolları Başkanı Philip Wei

A330'ların kar potansiyellerini arttıracaklarını ve yolculara mümkün olan en iyi düzeyde uçuş konforu sağlayacağını düşündüğünü belirtti ve "Filomuzda A330 ve A340'ları kullanmamız bize önemli yararlar sağlayacak" dedi.

Çin Hava Yolları, A330'larla A340'lar arasındaki Airbus ailesine mahsus ortak işletim özellikleri ve elektronik uçuş sisteminden yararlanacak. Bu sistem sayesinde uçuş ekipleri tüm uçaklarda rahatlıkla görev yaparken filo çeşitliliği de sağlanmış oluyor. yollarının uçuş ağlarını tespit ederken ve bu ağlarda kullanılacak uçakları seçerken titiz davranmaları gerekiyor. Çin Hava Yolları için ideal bir uçak olan A330'lar havayoluna A340'larla olan ortak işletim sisteminden de yararlanma olanağını verecek" dedi.

Boeing'e Çin'den 2 Milyar Dolarlık Uçak Siparişi

Çin Havayolları, Boeing'e 2 milyar dolar değerinde 10 adet 747-400 uçağı siparişi verdi. Yeni siparişle, Çin'in 2 yıl içinde Boeing'e verdiği uçak siparişlerinin toplamı 3.5 milyar doları aştı.

Boeing Ticari Uçaklar Başkanı Alan Mullaly, Boeing'in Çin'de %64'lük pazar payı-



na sahip olduğunu belirtti ve önümüzdeki dönemde ülkedeki hava trafiğinin yılda ortalama %9.3 artmasını beklediklerini söz-

lerine ekledi.

Boeing, sipariş anlaşması kapsamında Çin Havayolları'nın ilk 747'sini, önümüzdeki yılın Haziran ayında teslim edecek. 20 ülkedeki 40 noktaya uçuşları olan Çin Havayolları'nın filosunda halen 25'i 747-400, 2'si 747-200 ve 11'i 737-800 olmak üzere toplam 38 Boeing uçağı bulunuyor.

İŞİ bize BIRAKIN.

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

Posta ve Kargo Hizmetleri



TOPLU DAĞITIM HİZMETLERİ



PAKETLEME SERVİSİ



POSTA VE PAKET KABULÜ



PAKETLEME ve KARGO



POSTA KUTUSU



ETC., ETC., ETC.

Bir değil, birçok hizmete bir merkezden ulaşın.



MAIL BOXES ETC.®

Güçlü Kuruluş Doğru Hizmet!

Cem

İLETİŞİM DAĞITIM HİZ.LTD.ŞTİ.

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

Antalya'da Rus Uçağının Düşüş Nedeni: Alkol

Geçen ay Antalya'da askeri lojmanların yakınına düşen Antonov-26 tipi Rus uçağı ile ilgili yapılan incelemelerin sonuçları ortaya çıkmaya başladı. Yolu pist sanan alkolü Rus pilotun hatası sonucu yüksek gerilim hattına takılan uçak metrelerce sürüklenerek elektrik direklerini devirmiş ve askeri lojmanların yakınında durabilmişti.

Kaza kırım ekiplerinin olaydan sonra yaptığı araştırmalar sonucu uçağın az yakıt aldığı için patlamanın olmadığı açıklandı. Her iki pilotun kan örneklerini inceleyen Akdeniz Üniversitesi yetkilileri, ikinci pilotun temiz olduğunu, ama kaptan pilotun 132.70 mg/cl oranında alkolü olduğunu onayladı. Antalya Emniyet Müdürlüğü ise bu oranda alkol alan bir kişinin değil uçak, bisiklet bile kullanmaması gerektiğini açıkladı.

Havada Alev Alan Uçak Denize Çakıldı

Filipinlerde kalkıştan kısa bir süre sonra denize düşen uçaktan 16 kişi sağ kurtuldu. Laoag havayoluna ait Fokker-27 tipi uçakta mürettebat dahil 34 kişi bulunuyordu. Kazada 18 kişi ölürken yolculardan 4'ünde kayboldu. Kalkıştan kısa bir süre sonra denize düşen uçak 10 metre derine gömüldü. Sağ kurtulan yolculardan birisinin kalkış sonrası sol motordan duman çıktığını açıklaması



üzerine yapılan araştırmalar olayı doğruladı. Uçağın Filipinli pilotları kazadan sağ kurtulurken, amatör bir kameraman tarafından yapılan çekimde uçağın kanadından dumanlar çıktığı görüldü. Uçağın düşüş nedeninin karakutunun incelenmesinden sonra açıklanacağı bildirildi.

Uçak tren doğurd



Uçakla Tren Nakliyesi

Çin Halk Cumhuriyeti dünya'nın en kalabalık nüfusuna sahip olmanın dezavantajı ile beraberinde getirdiği trafik sorununu birlikte yaşıyor. Trafik probleminin biraz olsun rahatlatılabilmek için toplu taşıma araçlarını tercih eden Çin hükümeti en başarılı toplu taşıma araçlarından olan metro için dev bir adım attı. Almanya'dan iki adet yeraltı treni ithal eden Çin, bu trenleri havayoluyla nakliyesini istedi. Trenler bir Antonov kargo uçağıyla Almanya'dan Guangzhou'daki Baiyun havalanına getirildi. Trenler uçağın kargosundan çıkarken ise oldukça ilginç görüntüler oluştu.

Kıbrıs Havayolları İlk A330-200 Uçağını Teslim Aldı

Kıbrıs Havayolları 11 Aralık 2002 günü teslim aldığı Airbus A330-200 geniş gövdeli uçaklarından ilki ile filosunu yenileme sürecinde yeni bir dönem başlattı. International Lease Finance Corporation (ILFC)'den kiralanmış ve Rolls-Royce Trente 700 motorlarıyla güçlendirilen A330-200'lerin ikincisi Kıbrıs Havayollarına 2003 yılı ilkbaharında teslim edilecek.

Son on yıldır tüm filosu Airbus uçaklarından oluşan Kıbrıs Havayolları A330-200'leri en fazla yolcu çeken Londra hattında kullanacağı gibi, uzun menzili ve çok yönlülüğü sayesinde daha uzak kentlere de uçuş yapma imkanına sahip olacak. A330-200'lerin geniş kargo bölümleri de Kıbrıs-İngiltere arasındaki yük taşıma pazarının geliştirilmesine olanak sağlayacak. Kıbrıs Havayollarının filosunda tek koridorlu 2 adet A319 ve 8 adet A320 Airbus uçağı bulunuyor.

Uzaydan Görülecek Olan Türk Çalışması

Yapımına geçen sene Yunan ve Hollanda firmaları ile başlanan Dubai'deki "Palmiye ada" projesinin ikinci aşamasının ihalesini Sadıkoğlu grubu kazandı. 2002'nin başında şeyh Maktum'un 160 metrelik özel yatını Dubai'de tersane kurarak 300 Türk teknik elemanı ile birlikte inşa eden

Kahraman ve Kemal Sadıkoğlu, bu başarısıyla yeni ihaleyi de kazandı. Bu ihalede Hollanda, Almanya, Danimarka ve Kanada firmalarını geride bırakan Sadıkoğlu grubu 400 kişiye daha istihdam yarattı. Sadece inşaa maliyetinin 3,5 milyar doları bulacağı hesaplanan proje, uzaydan çıplak gözle görülebilecek büyüklükte olacak. Denizdeki kum taranarak yüzeye gökkuşağı şekli oluşturulacak. 16 Kolu olan bir palmiye ağacı şeklindeki adalarda oteller ve villalar bulunacak. Araştırması ve planlaması 3 yıl süren projeye göre 5000 kişinin ikamet edeceği adalara 12.000 palmiye ağacı ekilecek. Her ada için taşınacak kayaların hacmi 7 milyon metreküpü bulacak. Bu projede 400 Türk teknik elemanı çalışırken, denizdeki hayat korunacak ve dev bir hilal ile bir palmiye görüntüsü uzaydan da görülecek. Daha fazla bilgi için:

www.thepalm.com adresine tıklayabilirsiniz.



**UTED DERGİNİN, HAVACILIK CAMİAMIZIN
HABERLEŞME PLATFORMU OLMASINI
İSTİYORSANIZ, SİZ DE BİR KATKIDA
BULUNUN, İLGİNÇ BULDUĞUNUZ HAVACILIK
HABERLERİNİ KAYNAĞI İLE BİRLİKTE
uted@uted.org ADRESİNE POSTALAYIN.
KATKILARINIZ İÇİN ŞİMDİDEN
TEŞEKKÜRLER...**

YENİ YILI KARŞILARKEN DÜNYADA HAVAYOLU TAŞIMACILIĞININA BAKIŞ

Dr.Oya Torum
Y.Müh.Mimar

2001 yılı dünya sivil havacılığı açısından çok zorlu bir yıl oldu. Aynı zorluk Türk Hava Yolları için de geçerli idi. Bütün havayolları globalleşen dünyanın ekonomik durgunluğundan etkilendi. Olumsuz ekonomik koşullar yolcu talebinin düşmesine neden oldu. Hava yolları ekonomik sorunlarla baş etmeye çalışırken, dünya tarihinde ilk kez 11 Eylül'de, uçaklar silah olarak kullanıldı. Ve kaçınılmaz krizin eşğine gelindi.

Yolcu talebi ekonomik sorunlara dayandırılırken, bir de güvensizlik ve K O R K U eklendi. Ek sigorta primlerinin gelmesi, ilave güvenlik önlemlerinin alınması, havayollarının borsa değerlerinin düşmesine neden olduğu gibi yolcu talebi düşük ücretli havayollarına yöneldi.

Dünya havacılık sektörü 1997'den bu yana karlılık yönünde giderken, 2001 yılı 12,6 milyar \$ zararlı kapatıldı. Bu rekor zarar tüm havayollarını aynı şiddetle sarı. Körfez krizinin (Irak'ın Kuwait'e girişi / 1990) zararı ise 8 milyar \$ olarak bildirilmişti.. Havayolları hem faaliyet ve hem de

operasyonlarında zarar ettiler..

Çöle Çekilen Uçaklar / Uçak Mezarlıkları

11 Eylül sonrasında 5 milyon yolcu kaybedilirken, 1828 uçak çöle çekildi. Yani uçak mezarlıklarına atıldılar. Türk Hava Yolları duyarlı ve güçlü öngörülerini ile kriz senaryolarını hazırlayarak ve karşılaşıldığında uygulayarak, giderlerini azaltma doğrultusunda tüm önlemlerini almakla da kalmayıp, operasyon maliyetleri yüksek olan uçaklarını "ground" etmek, çöle çekmek yerine satışını başarmıştır.

Krizler uçak üreticilerini de et-

kiledi. Havayolları uçak siparişlerini ertelediler. Uçak, komponent, malzeme üreticileri, tedarikçi firmalar küçülmeye başladılar. Batı ciddi biçimde işsizlikle yüz yüze geldi.

Batmanın eşğine gelen havayolları da küçülmeyi seçtiler. Personel azaltma yoluna gittiler. Kapasitelerini düşürdüler, sefer sayılarını azalttılar. Daha çok sayıda uçaklarını yerde tuttular ve giderlerini azaltmak için her yolu denediler. İkramları kıstılar. Kısa uçuşlarda, özellikle iç hat uçuşlarında ikramları kaldırdılar.



Batanlar!!

İki çok önemli Avrupa'lı taşıyıcı Sabena ve Swissair, 2001'de iflas ettiler. ABD'nin yedinci büyük havayolu US Airways iflas sürecini (2002 ortaları) başlattı. Böylece US Airways iflas açıklayan ilk havayolu oldu. 2002 yılının son günleri yaklaşırken ABD'nin ikinci büyük havayolu United Airlines iflas açıklayacağını bildirdi. Büyük reklam kampanyasına girdiği günlerde, bir yanda yeni reklamları yayınlanırken, diğer yanda Qantas'ın iflasını izledik. Alitalia, Aer Lingus ve komşumuz Yunanistan'ın milli hava yolu Olympic Airways hükümetlerinden yardım alarak ayakta kalmaya çalışıyorlar. Bizim milli havayolumuz, göz bebeğimiz Türk Hava Yolları, 17 Şubat 2001'de patlayan ekonomik krize ve 11 Eylül 2001'deki terör olayına rağmen, hükümetimizden hiçbir yardım almaksızın, üstelik de 6,7 milyon \$ net kar ile 2001

yılını kapatmıştır. (*)

Havacılığın Ekonomiye Katkısı

Tarifeli uçaklarla 1 milyar 600 milyon yolcu taşınırken, sektörde 3,9 milyon kişi çalışmaktadır. Tüm havayollarının cirosu ise 260 milyar \$ civarındadır. 18.000 uçak uçmaktadır. Uçuş ağı 15 milyon km.dir. Yaklaşık 10.000 adet hava meydanı uluslararası uçuşlarda faaliyet göstermektedir. Hava meydanı inşaat yatırımları, sistemlerin kurulması, çeşitli istihdam alanları açısından gerek yerel ekonomiye ve gerekse ülke ekonomisine güçlü katkıları bulunmaktadır. (*) Turizm ve otelcilik iç içe kavramlardır. Havacılık, hava meydanları, havayolları ve hizmetler - 4 H - birlikte gelişmektedir. Yiyecek / içecek sanayi ve sunumu, iç ve dış ticaret, her türlü sistem kurulumu, teknoloji, otelcilik, diğer ulaşım modları, haberleşme olanakları, temizlik, güvenlik, koruma, otelcilik, kongre faaliyetleri, kargo yan taşımacılığı, acentalar, sigortacılık vb. hem gelir ve hem de istihdam kaynaklarıdır. Hava meydanları bulundukları yörenin ekonomik yapısını değiştirmektedir. Sadece turizm açısından değerlendirildiğinde 2001 yılında

havayolu ile Avrupa'da 717 milyon, Asya Pasifik'te 397 milyon turist taşınmıştır.

Düşük Maliyetli Havayolları (low cost carrier)

2001 yılında geleneksel taşıyıcılar zor günler geçirirken, düşük maliyetli havayollarının pazar paylarında önemli ölçüde artış meydana gelmiştir. Bu tip havayolları, noktadan noktaya taşımacılık yapmakta, bilet satış ve rezervasyonlarının büyük bir yüzdesini internet üzerinden yapmaktadırlar. İkram yok denecek kadar azdır ve olan da para karşılığında verilmektedir.

Düşük maliyetli taşıyıcılar, ABD'de pazarın %25'ine, Avrupa pazarının %10'una sahiptir.

Avrupa'da 11 Eylül'den sonra yolcu talebi artan ve 1995 yılında, "leasing" yoluyla edinilmiş, 1 adet Boeing 737-200 uçağı ile başlayan, EasyJet'in 2002 yılı yaz döneminde "Go" ile birleştikten sonra yolcu sayısı yaklaşık %60 oranında artmış ve doluluk oranı %85 olarak gerçekleşmiştir. İrlanda merkezli Ryanair'in doluluk oranı ise %95'lere erişmiştir.

Olası Irak savaşı "ucuz" uçan havayollarını da olumsuz etkilemekte ve büyüme planlarını, stratejilerini yeniden gözden geçirmeye yönlendirmektedir. EasyJet de bunlardan biridir. EasyJet dünyanın en hızlı büyüyen ve ucuz maliyetle uçuş gerçekleştiren havayollarının öncüsüdür. 1995'de "1" uçakla uçarken, bugün filosunda 64 uçak bulunmakta ve 140 da uçak siparişi olan bir havayolu konumundadır.

Bilindiği üzere havayollarının en önemli giderlerinden biri de "uçak yakıtı"dır. EasyJet maliyetlerini/giderlerini minimize etmekle beraber "hedge"ing riskini göze



almamaktadır.

Hedge / hedging: sözlükteki kelime anlamlarından biri de “olası zararlara karşı tedbir” şeklinde yer almaktadır. (Redhouse)

“Hedging” havacılıkta yakıt anlaşmalarının, belli miktar (hacim) üzerinden, sabit fiyatla temininin alıcı ve satıcı tarafından taahhüt edilmesi anlamına gelmektedir. Yani, bir havayolunun alacağı yakıt miktarına göre, tedarikçi firmasının uçak yakıtı fiyatlarını sabitlemesidir. Böylelikle havayolları petrol fiyatlarındaki artışlardan etkilenmemektedir. Ancak, aynı şekilde, fiyatlardaki düşüşler, sefer sayılarının azaltılması, yakıt sarfiyatının azalması riskleri vardır. Örneğin; Swissair kendini kriz içinde bulduğunda petrol fiyatları düşmüş ama Swissair almayı taahhüt ettiği yakıtı kullanacak uçuşları sağlayamamıştı...

Havayollarının bir çoğu ihtiyacı olan yakıtın %50'sini hedging yoluyla temin etmektedir. Lufthansa ve British gibi Avrupa'nın büyük taşıyıcılarının yakıt ihtiyaçlarının %90'ını bu yöntemle karşıladıkları ifade edilmektedir.**) EasyJet, savaş olasılığı nedeniyle miktar sabitleme riskine girmemiştir.

Gelecekte Neler Olacak ?

2003 yılında havayolları 2000 yılındaki yolcu trafiğini yakalamayı ümit etmektedir. Bu varsayım Amerika'nın Irak'ı vurmasının çok kısa süreli olması halinde geçerli olabilecektir... IATA'ya üye havayollarının 2002 zararları 5 milyar \$



olarak tahmin edilmektedir. Bazı Avrupa'lı taşıyıcılar 2002'nin ikinci yarısında kara geçtiklerini açıklamışlardır. ABD'li taşıyıcıların çoğu 2002 için zarar açıklamışlardır. 2003 yılı ABD'li taşıyıcılar için toparlanma yılı olacaktır.

Önümüzdeki 5-10 yıl içinde küçük havayolları bölgeselleşerek yaşamlarını sürdürebileceklerdir. Güçlü ve büyük havayolları global bazda operasyon yapmaya devam edecekler, operasyon dışı diğer faaliyetlerine ağırlık vererek, “niş” niche business oluşumları ile kar sağlayabileceklerdir.

Çin, gelecek 5 yılın, havacılıkta büyüme açısından, en şanslı ülkesi olarak görülmektedir. Tahmin edilen büyüme oranı %9.5'dur. Çin'i sırasıyla Birleşik Arap Emirlikleri, Tayland ve Türkiye'nin izleyeceği düşünülmektedir. En yavaş büyüyen Pazar ise Latin Amerika ülkeleridir. İsrail yaşanan sorunlar nedeniyle belirsizlikle karşı karşıyadır. Kuzey Amerika ve Avrupa pazarının ise %2-3 büyüyeceği öngörülmektedir.

Gelecek 5-10 yıl içinde Avrupa hava trafiğinde, düşük maliyetli taşıyıcıların pazarda söz sahibi olacağı beklenmektedir. Bu pazar büyümesinin büyük bir kısmının ise Almanya'da gerçekleşeceği

vurgulanmaktadır.

Ülkeler arası ilişkilerin ticari ve turistik açıdan artacağı düşünüldüğünden uzun vadede havayolu pazarı büyüyecektir. Güvenlik önlemleri ile ilgili teknolojik gelişmeler yolcuya daha fazla güven ve konfor duygusu vereceğinden, havayolu ulaşım modlarının en hızlısı ve güvenlisi olma niteliğini sürdürecektir.

Yüksek teknoloji hava ulaşım araçlarını kitle ulaşım aracına dönüştürecek, 1000 yolcu taşıyan uçakların kullanımı artacaktır. Havalimanları, yolcu terminalleri 1000 yolcunun hizmetini sağlayacak yapıya kavuşturulacak, yer teçhizatı, bagaj yükleme/boşaltma, yolcu yükleme/boşaltma sistemleri yeniden yapılacaktır.

Dünya ekonomisindeki iyileşme beklentisi doğrultusunda kişilerin refah düzeyi yükselecek, daha çok seyahat etmek isteyeceklerdir. Biletsiz seyahat, rezervasyon kolaylıkları, bilet fiyatlarının düşmesi yolculukların artmasına neden olacaktır. Bugün 1 milyar 600 milyon olan yolcu sayısının 20 yıl sonra 3 milyara ulaşacağı tahmin edilmektedir.

* **Bolayırılı Y.** İ.T.Ü Uçak ve Uzay Bilimleri Fak. Semineri (18.12.2002)

****Campbell A.** “Flight International” s.29 (2002 Aralık 3/9)



"uçuşla bitmeyen dostluk"



Airbus A300 B4 TC-ANI
Boeing 737-400 TC-ANL, TC-ANH
Boeing 757-200 TC-ANN, TC-ANM
Toplam Koltuk Kapasitesi : 1111



air anatolia
ANADOLU HAVACILIK A.Ş.

Genel Müdürlük : Şenlikköy, Cevizli Sokak No:7 Florya/İstanbul

Tel : +90 212 624 07 57 pbx - Fax: +90 212 624 21 72 - E-Mail : info@airanatolia.com.tr - Sita: ISTSPTD

Brüksel Ofis : Rue Gillon 1, 1210 Brüksel / Belçika

Tel : 00 32 2 250 10 30 Fax : 00 32 2 250 10 39 - E-Mail : bru@airanatolia.com.tr



TARİHTEN GÜNÜMÜZE ETOPS (EXTENDED

TWIN-ENGINE OPERATIONS)

Savaş Uskent
Kaptan Pilot

HOW MANY ENGINES YOU
WOULD LIKE TO HAVE
ONBOARD?

(THE ETOPS CONCEPT)

By : Savaş Uskent
Commander Pilot

1950’li yıllarda ABD Federal Sivil Havacılık Örgütü (FAA), olagelen bazı hava olaylarına dayanarak, 2 ve 3 motorlu hava taşımacılığı kategorisindeki yolcu uçaklarının uçuş planlamasına bir kısıtlama getirdi.

Bu kısıtlama özetle şu idi: Yol boyu (acil iniş) ve varış yedek meydanı olanaklarını, “tek motor uçuş rejimi ile“, 1 saatlik bir yarıçap içine sığdıramayan *remote* meydanlara uçuşlar, uçuş emniyet değerlendirmeleri ile yasaklanmıştı.

Özetle 2 ve 3 motorlu uçaklar uçuş yolu boyunca, bir motor arızasındaki uçuş rejim ve seviyesinde, daima, 60 dakikalık bir mesafede uygun bir acil/yedek meydan bulunduracak şekilde yol planlaması yapabilecek, aksi halde uçuş izni verilmeyecekti.

Başlangıçtan itibaren 4 motorlu uçakların dışında tutulduğu uzun menzil çift motor hareket usullerine, ismi uyuşmasa da (Extended Twin Engine Ops) 3 motorlu uçaklar dahildi. Ancak, 1964 yılına gelindiğinde, 3 motorlu olan Boeing 727 ve HS Trident yolcu uçak kullanıcılarına ETOPS muafiyeti getirildi.

1980’lerin başlarına gelindiğinde ise, dünya havacılık sanayisinin iki büyük devi; güvenilir-

For my opinion, the award of 207-minute ETOPS criterion for B777 aircraft, is one of the milestones in aviation history as the entry of the new millenium took place.

Although provisional, this was a considerable %15 extension of the previous-180 minute rule.

On the other hand, as Boeing and ALPA concur to increase the provisional limit to 240 minutes, Airbus and Allied Pilots Association prefer to dissent.

Piston engines used in the early days of commercial aviation, were less reliable than today’s modern turbine engines. Four-engine Boeing Stratocruiser was among the airliners to cross the Atlantic.

Back in 1953, two and three engine airplanes were restricted by the FAA from flying on routes that took them more than 60 minutes from an adequate alternate airport.

As outlined in 14 CFR (Code of Federal Regulations) 121.161: Unless authorized by the Administrator, based on the character of the terrain, the kind of operation or the performance of the airplane to be used, no certificate holder may operate two or three-engine airplanes (except three-engine turbine powered aircraft) over a route that contains a point farther than 1 hour flying time from an adequate airport, considering still air and one-engine-inop conditions.

Briefly, flight routes for remote destinations unable to include at least one suitable emergency/enroute alternate airfield within



likleri yüksek Airbus A300/A310 ve Boeing 757/767 uçaklarını geliştirmişti. Motor arıza olasılığının gerçekten çok düşük olarak değerlendirildiği bu uçaklar için, bir motor arızasında, kalan motorla güvenli uçuş zamanının 90-120 dakikaya çıkarılabileceği konusu; yapımçı firmalar, FAA ve uzun menzil hareket yapan büyük havayolu işletmeleri arasında tartışma konusu oldu. Beş yıl kadar süren müzakereler sonucunda, 1985 yılı, 120 dakikalık güvenli tek motor uçuş süresinin, 2 motorlu bu uçaklara vize verildiği yıl oldu.

Artık, ekonomik 2 motorlu yolcu uçakları, 120 dakikalık ETOPS izni çerçevesinde, okyanus aşırı uçuşlarda, ya da , kara üzerinde olsa dahi uygun acil ve ana yedek hava alanlarının tek motor uçuş rejimi ile 2 saatlik bir yarıçap içinde bulunabildiği varış meydanlarına tarifeli ya da tarifesiz direkt uçuş planlayabileceklerdi.

Bu durum, hava taşımacılığının ticari planlamasında hemen hemen bir devrim niteliği taşıyordu.

Yetki belgesinin alınabilmesi için, ilgilenen havayolu kuruluşları, 12 aylık bir gözetim süresi zarfında konuya ilişkin özel bakım usullerini uygulamak ve belirtilen performans kriterlerini karşılamak durumunda idiler. Hatta birçok havayolu işletmesi, konuyu daha ileri götürecek, aynı ETOPS özel bakım usullerini, sırf güvenilirliği daha da arttırmak maksadıyla, 4 motorlu uçaklarına da uygulamaya başladılar.

1988 yılına gelindiğinde, çağdaş turbofan

a 60-minute radius of one engine out flight regimen were prohibited. From then on, 2 and 3-engine transport aircraft flight planning could be done on the conditions of availability of least one enroute alternate airfield within an hour reach of one-engine-out flight regimen and profile of specific aircraft.

The '60-minute rule', initially limited transoceanic flights to redundant-engine propeller airplanes like the DC-4 or Constellation.

Nevertheless, in 1960s, 3-engine turbine aircraft such as B-727 and resembling British HS Trident were put into service and exempted from 60 minute rule. (The pilot friendly Boeing 727-100 had gone into service in February 1964).

Prudently, considering the possibility of a concurrent rapid depressurization of an uncontained engine failure scenario, most operators would take into account oxygen requirements and lower diversion flight levels as appropriate.

As a matter of fact in 1980s, the two giants of aviation industry had developed highly reliable Airbus 300/310 and Boeing 757/767 aircraft. By 1985, the FAA had accumulated sufficient historical data to conclude that modern twinjets were so reliable that they needed to provide a means for airlines to get around the rule. Consequently, extension of the then present ETOPS criterion was put forward to debate between FAA, manufacturers, major airline companies and related associations. As a result, '120-minute ETOPS criterion' was born, which meant airplanes meeting the criteria could fly up to two hours from an alternate airport.

In 1988, the proven reliability of modern turbofan engines, brought about new sets of discussions to take place. Ultimately, 180-minute ETOPS criterion were granted to qualified and aspired operators of twin-engine aircraft (1989).

On May 30, 1995, the B777 became the first airplane in aviation history to earn the FAA approval to fly ETOPS at entry into service. On that date, the FAA awarded the Pratt & Whitney-powered Boeing 777, 180-minute ETOPS.

That rule, as a big step forward, had enabled planning of thrifty twin-engine aircraft on direct routes to remote destinations, provided to remain within "180-minute radius of one-engine-out flight regimen" of at least one suitable airfield.

From my point of view, the new formation of ETOPS criterion was almost a revolutionary step towards modern commercial flight planning and scheduling of air transportation.

To qualify, aspiring airlines had to meet certain performance and maintenance criteria over a 12-month period.

Moreover, several operators have adopted the special maintenance procedures on their 3 and 4-engine fleet aircraft just to enhance reliability and uniformity.

As I cited at the beginning of my article, new millenium has added a further %15 extension to then valid 180-minute criterion of Boeing 777 aircraft for North Pacific operations, extending it out

uçuş emniyeti

motorların güvenilirliğinin önemli ölçüde yükselişinin pozitif olarak saptanması, "yapımcı, işletici ve Federal Sivil Havacılık" yetkililerini yeni bir ortak çalışmaya yönlendirdi.

Sonuçta, kalifiye olarak değerlendirilen bazı işleticilere, 180 dakikalık ETOPS kriteri uygulanabilmesi konusunda vize verildi.

1995 yılında, 12 aylık gözlem süresinin kısaltılması yönündeki ek çalışmalar meyvasını verdi ve "hızlandırılmış ETOPS gözlem süresi" devreye sokuldu. Bu bağlamda, işleticinin geçmiş ETOPS deneyimi dikkate alındı.

İkinci milenyuma girişle birlikte, Kuzey Pasifik hattındaki bazı direkt uçuş yollarında uçabilmeleri maksadıyla, Boeing 777 uçaklarının, mevcut 180 dakikalık ETOPS kotalarına yüzde 15'lik bir süre daha ilave edildi. Böylece yürürlüğe girebilmiş olan en uzun ETOPS süresi 207 dakika ile Boeing 777 işleticilerinin oldu.

Günümüzde 207 dk.lık bu ayrıcalıktan yararlanan B-777 işleticilerinin arasında; Delta, American, United, Continental, Çin ve Malezya havayolları yer almaktadır.

207 dakikalık ETOPS kriterleri, SSCB' nin dağılımından sonra hızla globalleşen dünyamızda, yeni kutupsal (polar) hava yollarının 2 motorlu Boeing 777' ler tarafından da uygulanabilmesine imkan vermiştir.

Şüphesiz, kutupsal yollar diğer konvansiyonel yollardan;

1. Aşırı soğuk statik hava sıcaklığı,
2. Arctic çevre şartları,

to 207 minutes on case by case basis.

Today, there are several major companies enjoying the privilege of 207 minute criterion.

Especially after once-introvert ex-USSR's bugging with the open world, the 207-minute rule has enabled the rapidly globalized modern world's companies to plan their B777 aircraft on new polar jet routes, bringing the two opposite sides of the world even closer.

No doubt, polar jet routes differ from the conventionals in some respects such as;

a. extreme cold static air temperature,

b. arctic environment,

c. availability of suitable and operational enroute alternate/s,

d. requirements for special navigation and communication equipments and procedures.

e. Inflight fuel management policy.

f. Increased negative effects of aurora and sun bursts due to decreased tropopause levels and ozone shield over polar regions.

On March the 5th, 2001 Continental Airlines began the world's first ever daily, non-stop service between New York and Hong Kong flying a B777-200ER. Continental is flying its Hong Kong-bound B777 on a unique new route over the North Pole, Russia and China.

On March the 8th, 2001 Delta Airlines' B777 completed a demo flight on a polar route from New York to Beijing. The 7,548-mile route, which took the B777 over the North Pole and Siberia, took only 14 1/2 hours to fly.

Moreover, there is a new impetus to extend ETOPS criterion to 240 minutes. As some of the impetus to further extend ETOPS to 240 minutes is being led by Boeing, the dissidents include the ATA (Air Transport Association), ALPA (Air Line Pilots Association), Airbus Industrie and the APA (Allied Pilots Association).

They remain unconvinced whether operating twin-engine aircraft on 240-minute basis on certain routes (as in NOPAC-North Pacific Operations) would maintain the previous safety records of ETOPS. From the standpoint of Airbus, ETOPS in the NOPAC during cold winter months is different to the ETOPS in the NATOPS (North Atlantic Operations).

Therefore, airframe and engine combinations need to be satisfactorily tested under extreme conditions.

From my viewpoint, as far as flight safety concerned, considering contingencies for worst-case scenarios, flying 240 minutes on one-engine-out flight regimen to a remote airport statistically would be safe.

Nevertheless, as far as aircraft components are concerned, 3 or 4-engine aircraft would normally offer a higher redundancy. From a commercial standpoint, operation and maintenance of twin engine aircraft is cheaper. That would mean cheaper airfa-



3. Yol boyu uygun ve faal yedek meydan mevcudiyeti,

4. Özel muhabere cihazları gereksinimleri,

5. Özel seyrüsefer cihaz ve usulleri gereksinimleri,

6. Yakıt politikası,

7. Polar bölgelerde, tropopoz seviyelerinin düşüklüğü nedeniyle güneş patlamaları ve Aurora' nın artan negatif etkileri,

8. ABD yapısı uçaklarda 78N üzerinde hareket için hem FAA'den ve hem de tescilli olunan ülke sivil havacılık otoritesinden özel yetki gereksinimleri, ve benzeri gibi daha birçok açıdan farklılıkları bulunmakta olup bunlar ancak ayrı bir yazı konusu olabilir.

Bu yazıdaki konumuzla Polar yollar arasındaki direkt ilişkiyi doğuran asıl nedenler ise;

a. 207 dakikalık ETOPS vizesi,

b. Gelişen teknoloji,

c. Globalleşen dünya ve uluslar arası iyi ilişkiler olmuştur.

Gelişen ülkemizin, gelişen havacılığına, paha biçilmez "teknik ve yer" ekiplerinin

"olmazsa olmaz" katkıları ile; güçlü, iyi yürekli, pozitif ve emniyetli uçuşlar dilerim.



res and increased passenger and cargo traffic.

As far as in flight occurrences are concerned, another factor to consider for long-haul aircraft is a volcanic ash encounter. So far, there have been many incidents of volcanic ash encounter, causing in-flight engine flame-outs, malfunctions or even ultimate engine discards.

Trying to be a logical thinker on a worst in-flight scenario, I am still not convinced that prejudicious opinion of considering 4 or 3 engine aircraft safer as compared to twin-engine operations would be fair.

I believe, just comparison of the number of engines on airplanes would be simple reasoning if you will, and may easily lead to mis-evaluation of the matter. It simply doesn't make sense to me.

In addition to quality of ergonomics and pilot friendliness of flight decks for contingent emergency conditions under duress, the parameters such as quality, durability, high altitude re-start ability, thrust rate, technical friendliness of aircraft engines, is of utmost importance.

I also perceive a serious problem for high-tech aircraft. In my opinion, safety has somewhat been eroded by highly advanced technology. As manufacturers look for new stuff to sell to their customers, they work hard to invent ergonomic, comfy and safe high tech aviation material such as new types or variants of aircraft, engines, avionics and etc. That is quite natural as they need to survive and their job is to promote the aviation as well.

While new stuff would mean new technical orders, bulletins and unexpected contingencies on initial use of new elements of aviation industry, today's high technology would mean a take-over of piloting skills, reducing the need for brain storming, causing ultimate loss of basic aircraft handling skills that is indeed a "must have" to cope with all emergency conditions including a concurrent uncontained engine failure and cabin depressurization on an ETOPS flight.

When problems occur the ensuing workload can stretch the limits of two crew members as well. Then comes the crew fatigue and its effect on the flight safety but that is so important on its own and could only be a subject of another article.

As I wear my hat of an experienced pilot and take off the writer's, I seem to prefer durable, classically steered, twin engine long-haul aircraft. For those I strongly feel as if I can always find a way to keep the bird flying even in the worst-case scenario, just using my uneroded basic piloting skills.

As I change my hat with the writer's, I seem as if I want to fly on high-tech, redundant engine, fly-by-wire aircraft.

This may sound odd, but believe me the passengers shall make the ultimate choice.

A high-tech 240 minute semi-classical ETOPS aircraft or sophisticated redundant engine fly-by-wire ETOPS exempted aircraft? Time will tell.

HERO İLE LEANDROS

YURDAER İHSAN AKSOY

Akdeniz ve Ege Denizi kıyılarıyla bu kıyılara komşu topraklar ilkçağda, bilinen Dünya'nın merkeziydi. Uygarlıkla bilim ilk olarak, bu iklimi güzel ve verimli topraklarda kök tutmuş ve yeşermiştir. Binlerce yıl öncesinden başlayarak bu çevrede yaşayan Mısırlılar, Mezopotamya, Girit, İran ve Anadolu halkları, eski Yunanlılar ve Romalılar, daha ötelede, Hindistan'da, Orta Asya'da ve Çin'de yaşayan Asyalı halklarla birlikte, çağımıza uzanan uygarlık yoluna ayrı ayrı kilometre taşları bırakmışlardır.

Bu coğrafyada özellikle Anadolu'muzun Ege kıyıları, yine uygarlığın unsurlarından olan ve bütününe mitoloji dediğimiz güzel destanların, aşk ve kahramanlık içerikli ezgilerin, efsanelerin ve doğa olaylarını, doğa üstü güçlere sahip, antropomorfik (insan şekilli) tanrı ve tanrıçaların varlığı ile açıklayan ilginç masalların üretildiği topraklardır.

Pozitif bilimin temelleri de, evrenin anlaşılması konusunda mitolojik masallara itibar etmeyen doğa filozofları tarafından, zamanımızdan 2600 yıl kadar önce, yine bu topraklarda, tarihçi Herodotus'un ifadesiyle; *"yeryüzünde bilinen en güzel gökyüzü altında ve en güzel iklimde kurulmuş bulunan"* İyon kentlerinde atılmıştır.

Bu kısa girişten sonra asıl konumuza gelelim. Özellikle, Hristiyanlığın giderek yayılması sonucu olarak mitoloji; dünyanın bu bölgesinde her ne kadar on beş küsur yüzyıl önce tahtından indirilmişse de insanlığın ortak hafızasından hiçbir zaman silinmemiştir ve binlerce yıl boyunca sanatkarlara ilham kaynağı olan anlatıları bir çoğumuz için hala güzel, hala caziptir.

Bu nedenle dergimizde zaman zaman mitolojiden hikayelere de yer vermeyi uygun buluyoruz. Geçen sa-



Hero ile Leandros

Akdeniz ve Ege Denizi kıyılarıyla bu kıyılara komşu topraklar ilkçağda, bilinen dünyanın merkeziydi. Uygarlıkla bilim ilk olarak, bu, iklimi güzel ve verimli topraklarda kök tutmuş ve yeşermiştir.

yıllarda mitoloji başlığı altında Troya Savaşı'nı anlatmıştık. Bu sayıda da yine bu savaşın geçtiği coğrafyada binlerce yıl önce yaşadıklarına inanılan Sestoslu Afrodite rahibesi Hero ile Abydoslu kral çocuğu Leandros'un hazin hikayesini, benim beceremeyeceğim zerafet ve güzellikte dile getiren Azra Erhat'ın (1915-1982) kaleminden aktaracağım (*)

Sestos ile Abydos; İ.Ö. 480 yılında, Pers imparatoru I. Kşayarşa'nın (I. Kserkses'in) bir milyon yedi yüz bin kişilik ordusunu, Yunanistan'a saldırmak üzere Çanakkale Boğazı'ndan geçirmek için gemilerden inşaa ettirdiği köprülerin iki ucundaki kentlerdi.

Dergimizin Aralık 2000 sayısında "Çanakkale Boğazı'ndaki Köprüler" başlığı altında bu konuya yer vermiştik.

Şimdi hikayemize gelelim :

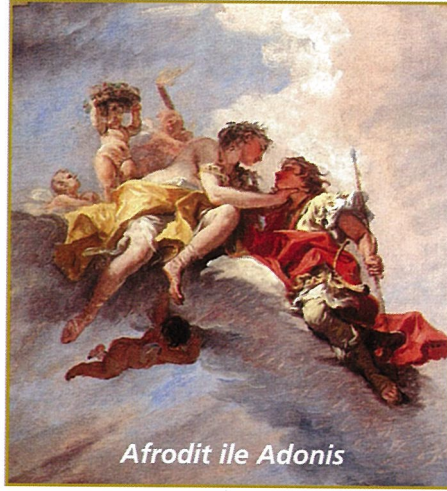
"Çok zamanlar önce, Çanakkale Boğazı'nın en dar olduğu yerde biri Sestos, öbürü Abydos diye iki şehir varmış. Abydos; Anadolu topraklarında, Sestos; karşıda Trakya kıyısında-

mış. Boğaz'ın en dar geçidi Naraburnu, yıllar yılı kahramanlık destanlarına sahne olmuştur gerçi ama, insanlığın kara günlerini dile getiren bu olaylar, dalgaların bir aşk faciasına da sebep olduğunu unutturmıştır bize.

Abydos'ta bir kral oğlu yaşarmış; adı Leandros, Sestos'ta aşk tanrıçası Aphrodite'nin bir rahibesi varmış, adı Hero. Hero ile Leandros gönül vermişler birbirlerine. Neden vermişler, nasıl vermişler? Masal açıklamıyor bunları. Sevgililer birbirlerini niçin sevdiklerini, sevgi kıvılcımlarının yüreklerinde ne zaman çıktığını bilirler mi? Biz diyelim ki, bir bahar günü Sestos'ta bayram yapılmış, Aphrodite'nin çok genç ölen sevgilisi Adonis'in şerefine bir bayrammış bu. Adonis, yahut Temmuz (temmuz ayının adı oradan gelir) ağaç kabuğundan doğmuş, çiçek gibi körpe, canlı bir çocukmuş. Aphrodite onu görür görmez, güzelliğine vurulmuş, çocuğu yer altı tanrıçası Persephone'ye vermiş, büyütsün diye. Ne var ki, karanlık ülkenin tanrıçası da çocuğa tutulmuş. Aphrodite'ye geri

vermek istememiş. Tanrıların babası Zeus, kızlarının arasını bulmak için; "Adonis yılın üçte birini yeryüzünde Aphrodite ile, üçte birini yeraltında Persephone ile, geri kalanını da kendi nerede dilerse orada geçirecek" diye kesip atmış. Ama Adonis, yılın sekiz ayını Aphrodite'nin yanında geçiriyor, yalnız dört ay iniyormuş karanlık ülkeye. Persephone, kıskançlığından bir yaban domuzu salmış ormanlara, hayvan Adonis'i avlanırken yaralamış, öldürmüştü. Can çekişen sevgilisinin yanına koşarken Aphrodite'nin ayağına bir gül dikenini batmış. O güne kadar beyaz olan gül, tanrıçanın kanıyla al renge boyanmış. Tanrıça, Adonis'in gövdesinde ne kadar kan damlası varsa, o kadar göz yaşı dökmüş, toprağa düşen her damla kandan bir lale, her damla yaştan bir kırmızı gül fişkırmış. Bundan böyle bahar bayramında kadınlar, "Ab Adonis! Vah Adonis!" diye bağırıp dövünürler, tören yaparlarmış.

Leandros, Hero'yu Sestos'taki Aphrodite tapınağında, bu törenlerden birinde tepeden tırnağa kırmızı güllerle donanmış olarak görmüş belki. Çiçeklerin kadife kırmızısı, kızın süt beyaz güzelliğini daha da belirtiyordu. Abydoslu kral oğlu Sestoslu rahibeye ne pahasına olursa olsun kavuşmak istedi. Ne yapsın ki, Hero rahibe idi, bir erkeğe varamazdı. İki sevgili bakışlarıyla mı anlaştılar, yoksa mektuplaştılar mı, efsane bunu anlatmıyor, ne var ki, Leandros Anadolu kıyısından Sestos'a geçmek için yanıp tutuşuyordu. Bir gece dalgalara bakarken, Sestos'taki kulenin tepesinde bir ateşin yandığını gördü. Hero kuleye çıkmış, sevgilisine "gel, gel" diye bir meşale sallıyordu. Deniz durgundu, ay suda hafifçe dalgalanan ışıltılarıyla Leandros'a bir yol çiziyor gibiydi. Leandros dayanıklı bir yüzücüydü. Karşı kıyıda Hero'ya varan ışık yolu ise kısa görünüyordu. Dalgacıklar "gel biz seni götürürüz" der gibi ses veriyor, kuledaki meşale çağırıyordu. Leandros suya daldı, var gücü ile yüzdü. Boğazın sevin akıntıları yanan gönlünün ateşini dindireceğine, sevgiyle hızlanan göv-



Afrodit ile Adonis

desine arttıkça artan bir güç katıyordu. Hero'nun elinde sallanan meşale gittikçe yakınlaşıyordu. Adonis bayramında gördüğü pembe beyaz kız şimdi gümüş ve altın rengi ışıltılar saçıyordu. Bir kulaç, bir kulaç daha, ona kavuşacak, ince gövdesini kollarında saracak, dudaklarını dudaklarına alıp sevgisinin yumuşaklığını tadacaktı. Leandros artık yüzmüyor, su fırtınası arasında uçuyordu. Son bir kulaçla karaya ayak bastı, soluk bile almadan kumsaldan yukarı koştu. Kulenin kapısı açıldı, içeriye daldı, merdivenleri tırmandı.

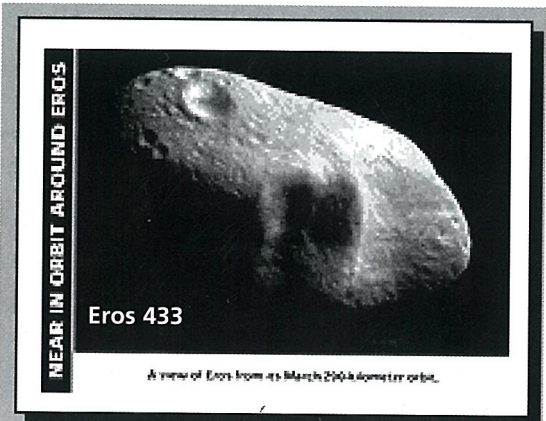
İlk defa birbirlerine sarılacak bir kadınla bir erkek nasıl bir an duraklar, karşılarına çıkan mutluluğa nasıl şaşkınlıkla inanmadan bakarlarsa, Hero ile Leandros da öyle durakladılar, bakıştılar. Meşale söndü, Sestos kulesi kapkara bir taş yığını gibi yükseldi gene ay ışığında.

Bir gece, bir gece daha, her gece Leandros kulede sallanan meşaleye doğru yüzüyor, her gece Hero'ya kavuşuyor ve her sabah, doymadan, yaz gecelerinin kısalığına üzülen dönüş yolunu tutuyordu. Yaz geçmiş, boğazda dondurucu poyrazlar esmeye başlamıştı. Ne var ki, Sestos kulesinde meşalenin yandığını gör-

dü mü, ne rüzgar, ne dalga, ne soğuk durdurabiliyordu Leandros'u. Denize dalar dalmaz en yüksek dalgaları yara yara yüzüyor, yorgunluğunu duymadan varıyordu karşı yakaya. Hero korkmaya başlamıştı, denizden çıkan sevgilisinin buz gibi bedenini sararken bir tehlikeye sezinleyerek ürperiyordu. Hızla esen bora meşalesini söndürecek gibi oluyordu bazı geceler. Yine de gelme diyemiyordu Leandros'a. Öpüşmemek, kavuşmamak, biri boğazın bir kıyısında, öbürü diğer kıyısında, bütün bir gece ayrı kalmak akla sığmayan, olmayacak bir şeydi.

Bir gece fırtına daha sert esti, Hero'nun elindeki meşaleyi söndürdü, dağ gibi dalgalar Leandros'un çırpınan gövdesini döve döve Sestos'tan çok ötelere sürdüler. Delikanlı bütün gücüyle karşı koymaya çalıştı, ama kulenin tepesindeki ışığı görmüyordu ki, nereye doğru yüzeceğini bilsin. Yol gösteren ay ışığını kara bulutlar kaplamıştı. Leandros'un yüreğindeki ateş yanıyordu daha, ama kollarının, bacaklarının gücü tükenmişti. Buz gibi bir donukluk sarıyordu bedenini. Ne olduğunu bilmeden bıraktı kendini denize. Sabaha karşı dalgalar ölüsünü attı Sestos kıyılarına. Kurşun gibi bir sabahtı. Hero sünen meşalesini yine yakmış, bitkin ellerinde tutuyordu. Kıyıya çarpan ölüyü görünce, ona ölümdede olsun kavuşmak için kendini denize attı."

(*) Mitoloji Sözlüğü - Azra Erbat Remzi Kitabevi



BİR DİLEK TUT DERNEĞİ

Yayına Hazırlayanlar:

Mehmet Aykul

Demet Eşrefoğlu Vardar

AMACIMIZ: "Bir Dilek Tut Derneği"; 18 yaş gurubu yaşam mücadelesi veren çocuklarımızın bir dileğini yerine getirerek tedavi süreçlerinde onlara moral vermek ve hayata bağlanmalarına yardımcı olmak. Toplumda gittikçe yitirmekte olan sosyal dayanışma ve yardımlaşma olgusunu gündemde tutmak. Onlara yüreklerinden çıkan küçük bir sevinç çığlığı attırmak, acıyla arada bir kırılışa da gözlemlerindeki o parlıtlı ve coşku dolu ışığı görebilmek arzusu ile psikolojik ve bedensel sağlıklarına katkıda bulunmak amacını temel hedef ve ilke olarak belirlemiş bir dernektir. Bu nedenle, bu hastalığa büyük bir olağanüstü cesaret, gerçek bir olgunluk ve sonsuz umutla direnen çocuklarımızın arzularını yerine getirmek amacı ile kurulmuş derneğimiz, bu güne kadar çok sayıda çocuğun arzusunu yerine getirmiş olmanın huzuru ile devam etmektedir yoluna. Bu dernek, insanlık var oldukça yaşayacak ve her geçen gün güçlenecek ve daha fazla çocuğun her arzusunu yerine getirmek

için çalışmaya devam edecektir.

Kuruluşu tarihi 8 Nisan 2000 olan "Bir Dilek Tut Derneği", bu amaç doğrultusunda gerek kendi, gerekse sponsorları aracılığı ile yaklaşık 44 çocuğumuzun dileklerini gerçekleştirmiştir.



YÖNETİM: Derneğimiz, yukarıda saydığımız bu dileklerin gerçekleştirilmesinde efektif çalışabilmek için aşağıdaki organizasyonel yapı çerçevesinde çalışmaktadır:

1. Dilek Değerlendirme ve Gerçekleştirme Komisyonu,
2. Sağlık Komisyonu,
3. Eğitim Komisyonu,
4. Bilgi İşlem Komisyonu
5. Halkla İlişkiler ve Tanıtım Komisyonu,
6. Finans Komisyonu



DİLEKLERİN GERÇEKLEŞTİRİLMESİ:

Dileklerin gerçekleştirilmesi aşağıdaki süreçlerin yaşanması ile sağlanmaktadır.

- Dileklerin Alınması
- Dileklerin Sınıflandırılması,
- Dileklerin Uygunluğu,
- Dileklerin Gerçekleştirilmesi.

Dilekler, çocuklarımızın doktorları, ailesi, yakınları veya kendileri tarafından bize iletilmektedir, dileklerin karşılanabilirliğinin güçlüğü bakımından dilekleri 4 ana kategoride toplamış bulunuyoruz

- Bir meslek grubuna dahil olma (doktor, pilot, itfaiyeci, hemşire v.b. olmak)
- Bir oyuncak v.b. sahibi olmak (bilgisayar, bisiklet, play station v.b.)
- Bir ünlü ile tanışmak (Fatih Terim, Seda Sayan v.b.)
- Bir yere gitmek (Tatilya, Anıtkabir v.b.)

Dileklerin uygunluğu çocuğumuzun doktorlarının tıbbi kararları doğrultusunda tespit edilir ve ailesinin onayı ile gerçekleştirilir.



KAYNAKLAR:

Dileklerin gerçekleştirilmesindeki en önemli unsur kuşkusuz finansal kay-

naklardır. Bir Dilek Tut olarak bu konuda,

- Gönüllüler,
- Etkinlik Sponsorları,
- Daimi Sponsorluk

gibi destekler görmekteyiz. Bazen, bir çocuğumuzun dileği bire-bir, bir gönüllü kişi veya kurum tarafından karşılanabilmektedir. Bu tip uygulamalar, etkinlik sponsorluğu kapsamına girmektedir.

Bir diğer yöntem de; ilgili kişi veya kuruluşların, periyodik aralıklar ile yaptıkları ve belirli bir dilekten bağımsız bağışta bulunmalarıdır.



BİR DİLEK TUT DERNEĞİ hakkında daha ay-

rıntılı bilgiyi;

www.birdilektut.org

web adresinde bulabilirsiniz.

BİZE ULAŞMAK İÇİN:

Telefon:+90216 3804010

Fax : +90216 4108650

E-Mail:

mail@birdilektut.org

GERÇEKLEŞMİŞ SON DİLEKLER:

- 09.12.1980 doğumlu Tuğba Bozkır'ın inanılmaz bir Galatasaray tutkunluğu vardı ve kendisi Hasan Şaş ile tanışmak istedi. Derneğimiz kısa bir zaman zarfında bu dileği gerçekleştirdi.

- 24.09.1989 doğumlu Sinan Aşkın ise



Tuğba Bozkır'ın inanılmaz bir Galatasaray tutkunluğu vardı ve kendisi Hasan Şaş ile tanışmak istedi. Derneğimiz kısa bir zaman zarfında bu dileği gerçekleştirdi.

çok arzu ettiği balık adam kıyafetine yine Bir Dilek Tut derneği aracılığı ile kavuştu.

- 17.11.1987 doğumlu Uğur Özkan'ın bizden dileği ise bir Play Station idi. Yine bu dilek derneğimiz tarafından en kısa sürede temin edildi.



Ayrılmaz İkili :

Oteller ve Yıldızları



Hazırlayan : Levent ÜSTÜNTEPE

Türkiye'de oteller, turizm işletme belgeli ve belediye belgeli olmak üzere iki grupta faaliyet gösteriyor. Turizm işletme belgesine sahip oteller; Turizm Bakanlığı denetimi altında çalışırken, belediye belgeli otel işletmeleri ise; belediye tarafından kontrol ediliyor. İkinci gruba ait oteller, birinci ve ikinci sınıf olarak sıralanırken, turizm işletme belgeli oteller, standartları dünya çapında belirlenmiş beş ayrı yıldıza ayrılıyorlar.

Bakanlık, otel işletmelerinin yıldızlarını, önceden saptadığı ve konaklama tesisinin her hizmet birimi (oda, banyo, yatak, lobi, kullanılan malzemenin kalitesi) için sahip olduğu mimari donanımına bakarak ayırıyor. Yıldızlamada, personelin kalitesi ile ilgili kriterlere (eğitim, dil bilme, deneyim) daha az yer veriliyor.

Otellerin yıldız sayısına göre sahip olması gereken özellikler ise şöyle sıralanıyor:

Bir yıldızlı oteller

1. 10 oda kapasitesi,
2. Girişte rüzgarlık, otel kapasitesine uygun düzenlenen resepsiyon, bekleme yerini kapsayan telefon hizmetinin de verildiği lobi ve vestiyerden oluşan bir kabul holü,
3. Kahvaltı ofisi ve bağlantılı kahvaltı salonu,
4. Kent içinde oda sayısının yüzde 30'u, kent dışında yüzde 50'si oranında oturma alanı sağlayan oturma salonu,



The top hotel
smaller than in
Latin America
Mexico City's
Four Seasons

Türkiye'de oteller, turizm işletme belgeli ve belediye belgeli olmak üzere iki grupta faaliyet gösteriyor. Turizm işletme belgesine sahip oteller; Turizm Bakanlığı denetimi altında çalışırken, belediye belgeli otel işletmeleri ise; belediye tarafından kontrol ediliyor. İkinci gruba ait oteller, birinci ve ikinci sınıf olarak sıralanırken, turizm işletme belgeli oteller, standartları dünya çapında belirlenmiş beş ayrı yıldıza ayrılıyorlar.

5. Ayrıca yönetim odası, müşterinin ineceği veya çıkacağı kat sayısının üçten fazla olması halinde otel kapasitesi ile orantılı müşteri asansörü,

yatak odaları ve diğer döşemelerde nitelikli malzeme (halı, seramik gibi), lokanta yok ise büfe hizmeti, ilk yardım malzemelerinin bulunduğu ilk



yardım dolabı, odalarda telefon hizmeti, oda sayısının yüzde 25'ine hizmet verebilecek sayıda şifreli veya çift anahtarlı kasa gibi, müşteriye emanet hizmeti verilen düzenleme.

İki yıldızlı oteller

1. En az 20 oda kapasitesi,
2. İlave yönetim odası,
3. Oturma salonu veya bağımsız bölümlerde bar düzenlemesi,
4. İklim koşullarına göre genel yerlerde klima sistemi,
5. Yatak katlarında kat hizmetleri için ofis veya dolap.

Üç yıldızlı oteller

1. En az 40 oda kapasiteli,
2. İkinci sınıf lokanta veya kafeterya,
3. İklim koşullarına göre odalarda klima,
4. Yatak odalarında televizyon,
5. Banyolarda saç kurutma makinesi,
6. Kişi başına 1.2 metrekare olmak üzere en az 50 kişilik çok amaçlı salon,
7. Çamaşır yıkama ve ütüleme hizmeti.

Dört yıldızlı oteller

1. En az 80 oda kapasitesi,

2. Otel kapasitesine uygun servis girişi, servis asansörü veya merdiveni ile bağlantılı bagaj odası, telefon kabinleri yerlerinden oluşan kabul holü,

3. Müşterilerin ineceği veya çıkacağı kat sayısının ikiden fazla olması halinde, otelin kapasitesi ile orantılı müşteri asansörleri ile servis merdiveni veya asansörü,

4. Her katta kat ofisi düzenlemesi, kuru temizleme hizmeti ile terzi yeri, odalarda kıymetli eşya kasası, odalarda mini bar,

5. Doktor ve hemşire hizmetinin verildiği ilk yardım araç ve gereçleri bulunan revir,

6. Turizm amaçlı satış ünitesi,

7. Lokantanın, özel yemek ve kokteyl salonu bulundurma zorunluluğu olmaksızın, kapasitenin yüzde 50'sine hizmet veren birinci sınıf olarak düzenlenmesi,

8. Yerleşim merkezlerinde 6:00-24:00 saatleri arasında oda servisi,

9. Personel sayısının en az yüzde 15'nin konusunda eğitim almış olması,

10. En az 100 kişilik gece kulübü, disko-tek veya benzeri eğlence olanağı sunan ayrı bir salon,

11. Aletli jimnastik, aerobik, veya bilardo salon, alarm sistemi bulunan sauna, Türk hamamı, mini golf, tenis

veya voleybol sahası, bowling salonu, go-kart pisti, kayak ve deniz sporları, squash salonu veya benzeri olanaklar sağlayan ünitelerden en az üç tanesi,

12. Pasta ve içki servisi verilen en az 100 kişilik salon,

13. En az beş çeşit Türk yemeklerinden oluşan bir menünün de sunulduğu ikinci bir lokanta,

14. Telefon, faks, bilgisayar vb. büro hizmetlerine yönelik çalışma salonu,

15. En az üç tane kafeterya ve snack bar,

Beş yıldızlı oteller

1. En az 120 oda kapasitesi,
2. Müşterinin ineceği veya çıkacağı kat sayısının birden fazla olması halinde otelin kapasitesi ile orantılı müşteri asansörüyle servis merdiveni,
3. Oda sayısının en az yüzde 20'si kadar park yeri olanağı veren garaj yeri veya üzeri Kapalı otopark,
4. Uydu ve video yayını,
5. Bay ve bayan kuaförü,
6. Banyolarda küvet, resepsiyonla bağlantılı telefon,
7. 24 saat oda servisi,
8. Turizm amaçlı satış ünitesi bulundurmaları zorunludur.

Kaynak

Anadolu Haber gazetesinin 197. sayısından alınmıştır.



Amerika - Amerika

Erhan İnanç

NOT : Ekim 2002 sayımızda Nostalji-4 yazımın yayınlanması gerekirken, bir yanlışım sonucu yayınlanmadı ve Aralık 2002 sayımızda Nostalji-5 yayınlandı. Dolayısı ile, sonra okunması gereken yazı önce okundu. Bu sayımızda, 4 numaralı yazımızı yayınlıyor, bu yanlıştan dolayı okurlarımızdan özür diliyoruz.

Erhan İnanç

1975 yılının Nisan ayında 28 kişilik bir Teknisyen ve Teknik Yönetici kadrosu ile THY'na yeni alınan B727 uçağının kursunu görmek için ABD-Seattle şehrindeki BOEING firmasına gittik.

İstanbul' dan Seattle'a gidişimizin özel bir öyküsü var. İstanbul'dan THY' nın uçağı ile 3,5 saat süren bu yolculuk sonunda Londra' ya vardık. Ertesi günü Londra'dan TWA (Trans World Airways) uçağı ile yolculuğumuza devam edeceğiz. Londra'da bir gece kaldık. Bu tarihlerde henüz Türk pasaportlu olanlardan Avrupa ülkeleri vize istemiyordu. Önceden rezervasyonu yapılan otelimize gidip yerleştik. Sonra şehri gezdik, zamanımız elverdiğince.

Dünya haritasını açıp bakarsanız Londra' nın 52, Seattle'ın 48, Los Angeles'in de 34. Paralelde olduklarını göreceksiniz. Seattle şehri ABD'nin kuzey batı-köşesinde, Los Angeles ise; güney-batı köşesinde. O

yıllarda da ülke döviz sıkıntısı çektiği için, harcamalarda azami tasarruf uygulanıyordu. THY, bizim kurs gurubunu, İstanbul'dan Seattle'a gönderirken, yine bu tasarruf düşüncesi ile biletleri pahalı olduğu için; Londra-Seattle uçuşu yerine, Los Angeles üzerinden aktarmalı olarak Seattle'a yol-luyordu. İndirimli pass bileti olmasına karşın, 28 kişi için yine de oldukça yüksek bir tutarı vardı sanırım.

Los Angeles-Seattle arası İstanbul-Münih arası kadar bir mesafe ama, bizim yolculuğumuz şu örneğe benziyordu: İstanbul'dan Trabzon' a gideceğiz ama İstanbul'dan direkt Trabzon yerine önce Diyarbakır'a uçup orada 7 saat kadar bekleyip, oradan da Trabzon'a uçacağız, daha ucuza geliyor diye.

Londra-Los Angeles

Ertesi sabah tekrar havalimanına geldik ve Los Angeles'e uçacak olan TWA uçağına bindik. Uçak, o zamanın en popüler uzun mesafeli uçağı olan B-707. Londra'dan Los Angeles'e uçuş 11,5 saat sürdü. Buna karşın, uçuşumuz batıya doğru olduğu için aynı gün öğlen saatlerinde Los Angeles'e indik. Pasaport kontrolundan geçtikten sonra bavullarımızı alıp gümrükten geçeceğiz.

Los Angeles'te gümrük kontrolü

Çoğumuz ABD' ye ilk defa gittiği için uygulamaları bilmiyoruz. TWA terminali gümrük salonunda 5-6 tane uzun banko var. Her bir bankoda bir gümrük memuru görev yapıyor. Bavulumu döner konveyörden alıp bekleyen yolcu sayısı en az olan bir bankoda kuyruğa giriyorum. Beklerken hem kendi bankomu ve hemde diğer bankoları seyrediyorum, gümrük kontrolunda bavulu açılıp içerisi iyice araştırılmayan yolcu yok gibi.

ABD vatandaşları dahil, tüm yolcular çanta ve bavullarını bankoya yatırıyor, kapağını açıyor, muayene memuru bavulu didik didik arıyor, gümrüğe tabi birşey bulamazsa yolcu bavulunu kapatıp ayrılıyor. Bavul karıştırıldığı için eşyalar kabarıyor, çoğunun kapağı kapanmıyor, giysilerin bazılarının uçları bavuldan sarkıyor.

Yarım saat sonra önümde Amerikalı yaşlı bir karı koca kaldı. Eh, sona yaklaştık diyorum ama, oda ne? muayene memuru önümdeki yaşlı karı kocanın bavullarındaki tüm eşyaları bankoya boşalttı ve her bir giysiyi tek-tek eli ile kontrol ederek aramaya başladı.

Muayene memuru işi öylesine abarttı ki, dış fırçalarını eli ile eğdi, büktü, ışığa tutup içini görmeye çalıştı. Erkek olan yolcunun ceketini elinden alıp kol ağzlarını ve etek kenarlarını eli ile yoklayarak muaye-

ne etti. Bu bankoda sıranın bana gelmesi için daha uzun süre bekleyeceğimi anladım ancak, diğer bankolardaki kuyruklar da uzundu.

Çıkıp onlardan birisine girsem gereksiz bir şüphe çekmeme neden olabilir düşüncesi ile vazgeçtim ve sabırla beklemeye devam ettim. Sonunda, yaşlı karı kocada gümrüğe tabi bir şey bulunamadı ve 2 yaşlı insan binbir zorlukla bavullarını toplayıp bankodan ayrıldılar.

Sıra bana gelmişti. Bavulumu bankoya yatırıp kapağını açtım. Muayene memuru her iki elini bavula daldırarak her yerini yokladı. İstanbul'dan çıkarken gümrüksüz mağazadan aldığım ve Londra'da bavula koyduğum açılmamış Samsun-216 sigara kartonunu bulup dışarıya çıkardı, üzerindeki yazıları okumaya çalıştı ve elinde sigara kartonu ile bankonun ileri ucundaki kürsü görümündeki masasına gitti, telefonu alıp birisiyle konuştu ve telefonu kapattı. Benim bavulum açık olarak bankoda beklemeye devam ediyorum, tabii benim arkamdaki yolcular da. Muayene memuru bu sırada yanına gelen 1-2 kişiyle kısa sohbetler bile yaptı.

Koklama Uzmanı

Tahminen 5 dakika sonra, 150 kilo kadar ağırlığı ve kafasında kırmızı jokey şapkası olan, bahçıvan giysili bir adam salına salına zorlukla yürüyerek geldi masanın başına. Muayene memuru ona kısa bir şey söyledi ve benim Samsun-216 kartonunu verdi. 150 kiloluk adam sigara kartonunu iki eliyle tuttu, gözlerini kapattı ve kartonu uzunlamasına bur-

nunun altından yavaşça çekerek kokladı. Aynı işlemi bir kere daha kartonun diğer bir köşesinde uyguladı, sigara kartonunu kürsünün üzerine attı, muayene memuruna birşeyler söyledi ve geldiği gibi zorlukla ve iki yana salınarak ağır ağır yürüdü gitti. Anlaşılan bu adam bugün eğitilmiş köpeklerin yaptığı görevi yapan bir uyuşturucu koklama uzmanıydı. Muayene memuru sigara kartonunu getirdi, bavula koydu ve bana "kapatıp gidebilirsin" dedi.

Bavulumu kapatıp salondan dışarıya çıktım. Bizim grup kümelenmiş beni bekliyorlar. "Bu saate kadar nerede kaldın, ne oldu?" gibi soruları aceleyle cevapladıktan sonra dışarıya, sokağa attık kendimizi.

Artık Amerika' daydık.

TWA terminalinden Western Airlines Terminaline göç.

Los Angeles havalimanı terminal binaları o zamanlar bir "U" harfi şeklinde idi, belki hala öyledir, bilmiyorum. Yan yana değişik havayollarına ait terminal-ler var. U'nun dış tarafı uçakların bulunduğu apron tarafı, iç tarafı ise terminal binalarından caddeye çıkış yapılıyor ve ortası da devasa bir açık otopark. Öyle ki, U harfinde kestirme karşıya geçiş 200-300 metre.

Bizim, TWA terminalinden dışarıya çıktığımız yerden karşıya geçip bizi Seattle'a uçuracak olan Western Airlines'in terminaline gitmemiz gerekiyor. Grup liderimiz Tibet Giray, terminaller arası bir otobüs servisi olup olmadığını araştırdı. Maalesef yokmuş. Ya

U harfi iç kenarı boyunca yaya kaldırımında yürüyeceğiz ki, 1,5 - 2 kilometre kadar tutuyor veya otoparkın içinden, arabaların arasından kestirme gideceğiz. Biz uyanıklar olarak kestirme yolu tercih ettik ve ellerimizde bavullarla otomobillerin arasına daldık. Bir bavulu olan bavulunu önde tutarak iki araba arasından rahatlıkla geçebiliyor. Fakat iki bavulu olanlara arabaların arasındaki boşluk dar geldiği için geçemiyor.

Bir bavulla 2-3 araba kadar ileriye gidip bavulunu bırakıyor, tekrar geriye dönüyor, bıraktığı ikinci bavulunu alıp ilerde bıraktığı birinci bavulun yanına götürüyor. Bu arada yalnız sahipsiz kalan bavulun çalınmasından korkulduğu için çift bavullu arkadaşlar birbirlerine yardım ederek nöbetçilik yapıyorlar. Bu durum mehter takımının yürüyüşüne benzetilebilir. Sonunda bu 200-300 metrelik mesafeyi bir saate yakın bir zamanda ancak alabildik ve uyanık olmanın dayanılmaz zorluğunu yaşadık.

Sonunda, Western Airlines'in terminalini bulup içeriye girdik. Bizi Seattle'a götürecek uçağın kalkış saati 19.45. Tam 7 saat orada beklemek zorundayız. Biletlerin ucuz olmasının nedeni de bu saatteki uçuşa yeterli sayıda yolcu bulunamaması imiş. Anladığımız kadarı ile şirketin bu uçağa günün erken saatlerinde Seattle'da ihtiyacı var, Los Angeles'ten boş uçmamak için fiyatları indirmiş. Ayrıca duvar ilanlarında da uçuş sırasında bedava şampanya dağıtılacağı yazılı (Free Champagne Flight). Tibet Giray, check-in bankosundaki görevlilere ba-

vulları erkenden teslim edip edemeyeceğini sordu, kabul etmediler daha 7 saat var, sonra bavullarımız dünyanın bir başka yerine gidebilir diye.

Bavullarımızı terminalin bir köşesine dağ gibi yığdık. Aramızdan birkaç gönüllü çıktı bavulları beklemek için. Diğerleri terminalin içinde veya dışında çevre tanıma gezisine çıktı. Karnı acıkanlar oto park içindeki fast food dükkanlarında sorunu halletti. Bir, iki saat sonra hepimizde yorgunluk ve uyku başladı. Orada saat öğleden sonra 2 olmasına karşın, Avrupa'da saat ertesi gün ve gece yarısı 01. Terminalde uzanacak, uyunacak bir yer yok. Mecburen bavullara dayanıp sütçü beygiri misali ayakta kestirmeye, dinlenmeye çalışıyoruz.

Saat 19:00 da uçağa yolcu almaya başladılar. Yerlerimize oturunca yapılan anonstan uçağın Seattle'dan önce Portland'a da ineceğini öğrendik. Daha kalkış öncesi hemen herkes Tibet Giray'a yükleniyor; *"böyle yolculuk mu olur, 15 sattir yollardayız, daha 10-12 saat yolda kalacağız"* diye. Tabii onun bir kusuru yok ama orada sataşacak başka bir yönetici yok. Tibet Giray da yatıştırıcı sözler söyleyerek arkadaşların sinirini bastırmaya çalışıyor. Tibet Giray'ın eşi ve grubumuzda mühendis olarak bulunan Atıl Turan'ın eşi, anesi ve birbuçuk yaşlarında olan kızı Eser de var. Eser, pembe-beyaz tenli, kumral bukleli saçları, iri gözleri ve ekibin sevgilisi olan bir bebek. Pusetine gezdirmek için kapının elinde kalıyor. Sonunda grubun yarısı ayakta uyurken uçağa yolcu alma saat geldi ve Seattle'a gidecek B-707 uça-

ğında yerlerimizi aldık.

Los Angeles-Portland-Seattle

Londra'da, otelde uyandı-ğımдан bu yana gözümü kırpmamıştım. Yolculukta, *'uyuyamamak'* gibi kendime zarar sevimsiz bir özelliğim olduğundan, bu son uçuş boyunca da uyuyamayacağıma inanıyordum ama, kalkışı takiben koltuğumda baygın gibi uyu-yup kalmışım.

Kuvvetli bir sarsıntı, gürültü ile uyandım, 3 koltuklu sıranın cam kenarında otuyordum, dışarıya baktım, uçak henüz inmiş, pistte yavaşlamaya çalışıyordu. Yanımda oturan Çetin Biber'e *"Seattle'a geldik mi?"* diye sordum. *"Yok abi, daha Portland'a indik, buradan kalktıktan sonra 45 dakika daha Seattle'a uçacağız"* dedi. Uçak yerde park yerine giderken karanlıkta ellerimle pantolonumun ön tarafının ıslak olduğunu anladım. Parmak uçlarımı koklayınca idrar gibi koktuğunu anlayıp acaba baygın gibi uyurken altıma mı kaçırdım diye panik oldum. Okuma ışığını yakıp baktım, gerçekten pantolonum ıslaktı.

Çetin Biber'e *"Çetin, benim pantolonumun önü ıslak ve ekşi kokuyor, derin uyku sırasında altıma mı kaçırdım acaba?"* diye sordum.

Çetin; *"Yok abi, sen ölü gibi uyuyordun, uçuşta şampanya dağıttılar. Servis sırasında aniden öyle bir kötü havaya girdik ve sarsıntılar öyle uzun sürdü ki, servis arabasındaki şişeler devrildi, bazı yolcuların bardakları tepsilerden havaya uçtu, kemeri bağlı olmayan yolcular koltuklarından fırladılar, alışık olmamıza*

karşın biz bile gerçekten çok korktuk, senin bu olaylardan hiç haberin olmadı, pantolonuna dökülen de bardaklarımızdan dökülen şampanya olmalı" dedi.

Kalkıp tualete gittim, ıslak mendille pantolonumu silerek ekşi şampanya kokusunu azaltmaya çalıştım. Tabii ıslaklık daha da arttı ama, Allah'tan kabin içi karanlık olduğundan diğer yolcular görmüyorlardı bu durumu.

Portland'dan 30-40 dakika sonra kalkarak yarım saatlik uçuş sonrasında Seattle'a indik. Yurt içi uçuş olduğu için Los Angeles'teki gibi bir pasaport / gümrük kontrolü yoktu, bavullarımızı alıp terminalden dışarıya çıktık ve bizi bekleyen BOEING otobüsüne binerek gecenin karanlığı içinde önceden rezervasyonu yapılan otelimize doğru yola çıktık.

Amerika'da rezalet pis bir otel

Otobüs şehrin ana caddelelerinden birisinde, şimdi ismini hatırlamadığım bir otelin önünde bizi indirdi. *(Yazım yayımlanmadan önce e-maill ile Tibet Giray'a göndererek yazdıklarımı denetlemesini istedim. Bütün yazılanların doğru olduğunu bir katkıda bulunması gerekirse pis otelin adını vermek olduğunu, bu apart otel adının "Commodore" olduğunu bildirdi, kendisine teşekkür ediyorum)*

Bavullarımızı aldık ve otele girdik. Lobisi hepimizi almadığı için, bir kısmımız dışarda kaldık. Grup liderimiz Tibet Giray, Reception'dan 2 kişiye bir oda şeklinde odaların anahtarlarını aldıkça ismi sesleniyor, anahtarını veriyor,

anahtarını alanlar odalarına gidiyordu.

Ben dışarda kalanlardandım. İçeride ne kadar eksilme var diye otelin cam kapılarından bakmaya çalıştığım da, camların içerisini görmeye mani olacak kadar kirli olduğunu fark ettim. Sonunda isimim okundu. Kapıdan içeriye girerken de yerdeki paspas görevi yapan koyu renkli keçe gibi Halıflex'in ayak basılan yerlerinin kirden siyahlaşmış ve muşamba gibi olduğunu gördüm. İlk görünüm, burasının inanılmaz derecede pis bir otel olduğu idi. Anahtarı alıp, beraber kalacağım arkadaşla beraber kata çıktık. Daha asansörden çıkınca koridorun kesif bir idrar ve yemek kokusu ile kaplı olduğunu anladık. Odamıza girdik, leş gibi kirliydi. Bavulları yere koyduk, yataklarımıza eğreti bir şekilde oturduk ve otelin pisliğini konuşmaya başladık.

Yatmayıp uyanık kalmaya karar verdik. Yarım saat sonra koridorda konuşan, tartışan arkadaşlarımızın seslerini duyduk. Bu otelde yatılmaz diye lobiye inip orada sabahlamaya karar vermişlerdi. Sonunda biz de lobiye inmeye karar verdik. Lobiye indiğimizde bizden önce inmiş 5-10 arkadaş daha vardı. Koltuklara oturup ne olacağını tartışmaya başladık. Kısa süre sonra grubun yarısı lobideydi ve hepsi bu otelde yatılamayacağına karar vermişti.

Böylesine pis ve adi bir otelin Amerika gibi bir ülkede olabileceğine bir türlü inanmıyorduk ama, bir gerçekle yüz yüzdük. Kendi aramızda durumu grup liderine haber vermeyi konuştuğumuzda, sa-

baha az kaldığını, Tibet Giray'ı eşinin yanında rahatsız etmenin saygısızlık olacağını düşünererek, sabahı beklemeyi yeğledik. Derken Atıl Turan, annesi ile yanımıza geldi. Kızı Eser pusetinde uyuduğu için eşi odada kalmıştı. Kısa bir süre sonra Tibet Giray'ın eşi de yalnız olarak lobiye, yanımıza geldi.

Bu otelde kalamayacağını, bunu Tibet'e söylediğini, onun da kendisine hak verdiğini ancak, gece yarısı sorunu çözemeyeceğini, sabahı beklemek gerektiğini söylediğini, ama kendisinin o pis odada kalamayacağını ve lobiye inip orada arkadaşlarla sabahlayacağını söyleyerek odadan ayrıldığını anlattı.

Arkadaşlardan birisi bavulundan iskambil kağıtları alıp getirdi, koltukları yaklaştırdık ve 51 oynamaya başladık. Bir süre sonra Tibet Giray hariç hemen herkes lobideydi, otel görevlisi de buna bir anlam vermeye çalışıyordu.

Kısa bir süre sonra Tibet Giray da yanımıza geldi. Bu pis otelde kalınamayacağını kabul ettiğini, ama, ancak otel rezervasyonunu yapan Boeing olduğu için, onların yardımı ile sabah olunca başka bir otel bulunabileceğini söyledi. Bazı arkadaşlarımız daha önce buraya B-727 kursuna gelen arkadaşlarından öğrendiği Camlin Otel ile City Center Motel'inin adını ortaya attı. Gecenin bu saatinde ne yapılabilir diye düşünürken, aramızdan İngilizce bilenlerden iki grup yapılmaya, para toplanarak 2 taksit tutulması, bir grubun Camlin Otel'e, diğer grubun da City Center Motel'e giderek konuşulmaları ve dönüşlerin-

de getirecekleri haberlere göre hareket edilmesi kararlaştırıldı.

Taksiler tutuldu ve 2 grup bu otellere gittiler. Tahminen bir saat sonra geriye geldiler. Gidilen otellerin hiçbirinin grubu tamamiyle alamadığı, grup ikiye ayrılırsa, bu iki yeni otele gidilebileceği anlaşıldı.

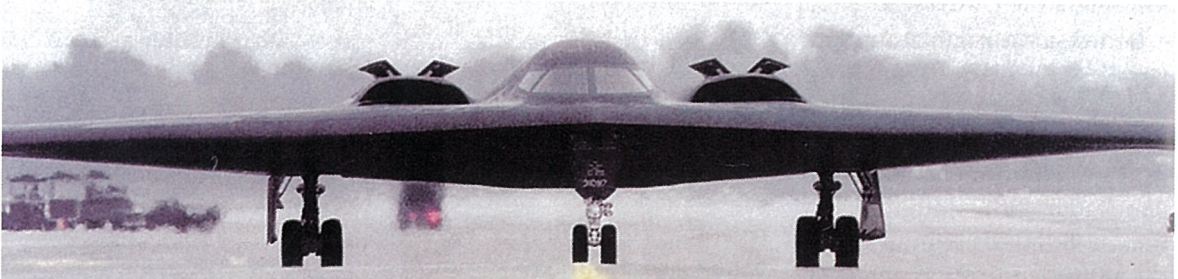
Yeni otellerdeki boş yerlere göre grup ikiye ayrıldı, ayrılacakımız otelin görevlisi ile durum konuşuldu. Adam, önceden bağlanmış bir rezervasyon olduğu için, ayrılmamıza şiddetle itiraz etti ama, "*sorununu rezervasyonu yapan Boeing ile halledersin*" denildi, kapıdan geçen bir taksi çevrildi, durum anlatıldı, şoförü telsizle bazı yerlere haber verdi. Arka arkaya gelen taksilere binilerek yeni tutulan otellerimize gidildiğinde artık gece yarısı saat 03:00 olmuştu.

Hollywood filmlerinden lüks ve konfor ülkesi olarak tanıdığımız, heyecanla ve merakla gittiğimiz Amerika, umduğumuz kadar modern ve temiz bir ülke değildi bizim için artık. Adi ve pis bir otel kafamızda yaşayan efsaneyi yıkıp yok etmişti bir saat içinde.

İşte, hava alanları, oteller ve iletişim kurulan ilk insanlar, yabancı insanlar üzerinde unutulmayan etkiler yaratıyor. Bu nedenle bir ülkeye ilk defa gelen yabancıların karşılaştıkları hava alanları, terminal binaları, oteller ve orada çalışan insanlar o ülkenin imajı için gerçekten çok önemli.

Seattle anılarının bundan sonrasını Aralık sayımızda okudunuz. Bir başka nostalji yazısında buluşmak ümidi ile.

Sevgiyle kalın.



Amerika Vuracak mı?

Kemal Kanat

Amerika gözlemcilerin hazırladığı raporu okumanın bile zaman kaybı olacağını vurgulayarak, önce vurup sonra inceleyecek. Bunu nedeni elbette ki silah değil. Çünkü böyle olsaydı Amerika önce Rusya'ya, Çin'e, İngiltere'ye ve Fransa'ya savaş açması gerekmez miydi? Burada kriter nedir? Silah kimlerde olmalı, kimlerde olmamalıydı? Hepimizin bildiği gibi Amerika'nın gerçek saldırma nedeni "Petrol". Amerika'da da petrol çıkıyor diyenler var. Evet, Amerika petrol üreten ülkeler listesinde Suudi Arabistan'dan sonra dünya ikincisi. Ama en çok petrol tüketen ülkelerde ise birinci. Yani Amerika'nın petrolü kendisine yetmiyor ve ithal ediyor. Ama en önemli konu ise, petrol rezervleri. Irak, 112 milyar varille Suudi Arabistan'dan sonra dünyada ikinci büyük rezervlere sahip. Irakta çok petrol kuyusu yok,

Bildiğiniz gibi Amerika Irak'ı vurmak üzere, belki de siz bu satırları okurken çoktan vurmuş olacak. İçlerinde 5 Türk'ün de bulunduğu silah gözlemcilerinin henüz kesin bir kanıt bulamamasına rağmen, Amerika bu konuda oldukça ısrarlı. Hatta öylesine ısrarlı ki, bütün dünya istemese de umurun da olmayacak kadar. Amerikalı bir silah gözlemcisinin "Irak'ta biyolojik silah yok" demesine ve kendi ülkesini eleştirip ısrarına kızmasına rağmen, Amerika vuracak.





günlük 1,7 ile 2,4 milyon varil arasında petrol çıkıyor (dünya petrolünün % 3'ü). Böyle olduğu halde Amerika yaptığı araştırmalar sonucunda elindeki petrolün -sıkı durun-11 yıl sonra biteceğini anlamış. Irak'taki petrol rezervi ise 125 yıl daha sürecekmiş. İşte size gerçek savaş nedeni.

Amerika Ortadoğu'da yeni dengeler kurmak, petrolü ele geçirmek ve Ortadoğu'da üstlenmek istiyor. Kısaca "çeşme başlarını" tutmak istiyor.

Buna Türkiye de diğer ülkeler gibi sıcak bakmıyor. Türkiye, arka arkaya gelen krizlerden kurtulmaya çalışırken yeni bir kriz daha istemiyor. Çünkü yeni bir Irak krizinin faturası Türkiye'ye 10-16 milyar dolara mal olacak gibi görünüyor. Ama yapabilecek pek fazla bir şey de yok.

Aslında bu yazının başlığına "Amerika Vuracak mı?" değil, "Amerika Ne Zaman Vuracak?" demeliydik. İsterseniz biz UTED olarak daha fazla siya-

set yapmadan bizi ilgilendiren konuya, yani teknoloji ve havacılığa dönelim: Amerika ne ile vuracak?

Amerika bombardıman uçağı olarak B-1, B-2 ve B-52'leri kullanacak. Av ve av önleme uçağı olarak ise F-15, F-14, F-111 ve F-117'ler halen en iyi hava gücünü oluşturuyor. Helikopterlerde Apache liste başı. Amerika RQ-7 Shadow robot keşif uçağını ve RQ-1 Predator insansız uçağını çoktan beri kullanmakta. İnsansız olan Predator ilk defa füze atar hale getirildi ve Afganistan'da başarıyla denendi. Amerika, Irak savaşında özel-

likle yeni nesil akıllı silahlara görev verecek. Sığınak vurucu bombalar yeni menzilleri olan 30 metre derine inip sonra patlıyor. Storm Shadow adı verilen füzeler, GPS sistemi ile araziye izleyerek radarlara yakalanmadan alçaktan uçuyor ve hedefini vuruyor. E-Bomba adı verilen bomba elektromanyetik darbeler yayıyor ve elektrikli cihazları susturuyor. Bunker Bomb bir sığınak delici olarak görev yapıyor. Bu bomba eski versiyonlarına göre iki kat daha etkili. Döner başlığı sığınacağın duvarlarını delerek ilerlerken konvansiyonel başlık ise içeride patlıyor. BLU-114/B adlı bomba ise patlama sonrası 200 kutu fırlatıyor. Bu kutulardaki karbon lifleri etrafa saçılarak elektrik santrallerinde kablolarda kısa devre yaparak santrallerin devre dışı kalmalarını sağlıyor. Patriot (PAC-3) yine en gözde silahlardan olacak.

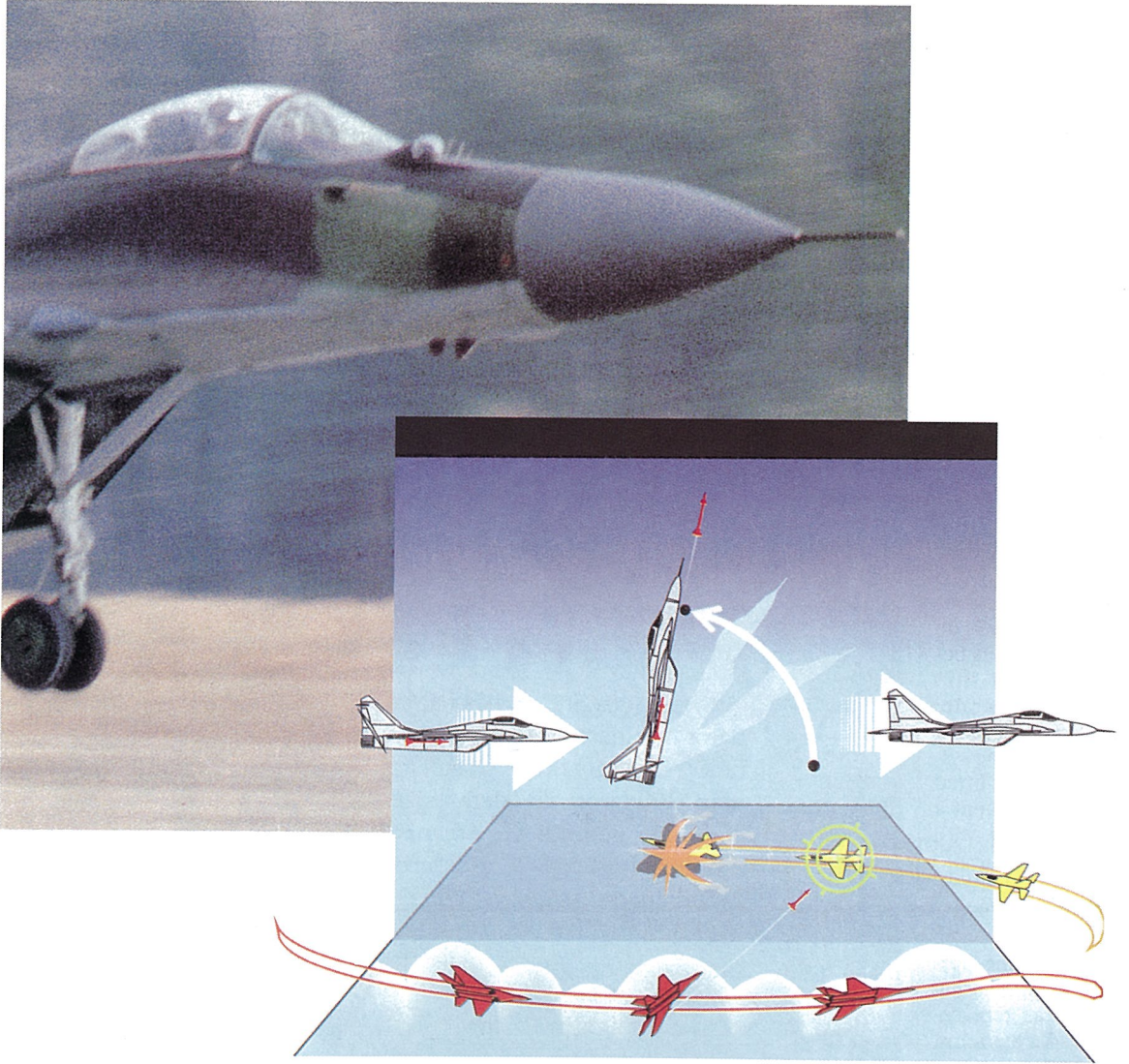
Bu olası savaş için uzmanlar Şubat ayı diye tahminde bulunuyorlar. Öyle gösteriyor ki bu savaş yine en çok Türk halkını olumsuz yönde etkileyecek.

Barış dolu günler dileği ile...



Mig-29'un NATO kuvvetlerine katılımı:

RİTA ADINDA KONUŞAN BİR UÇAK



Bir Mig-29 belki de yüzünde imal edilen en çevik uçaklardan biridir. Yıllarca elinde ajanların çektiği birkaç soluk , siyah-beyaz fotoğraftan baş-

ka bir şey olmayan NATO, bu uçağın varlığından bile emin değildi. Uzun yıllar bir hayalet gibi gizli kalan bu uçağın NATO tarafın-
dan keşfini ve kabulünü

bu satırlarda bulacaksınız.

Her ne kadar kayıtlara göre Mig-29 ilk uçuşunu 1979 yılında yapsa da istihbarat birimleri bu uçağın ilk olarak ne zaman

uçuşunu hiçbir zaman öğrenemedi. 1980'lerin ortasına kadar Sovyetlerin en iyi uçağı olan Mig-29'larından NATO gözlemcileri çok az bilgi sahibiydi. Daha sonra air-showlarda rastladıkları bu uçağın performansı hakkında da çok şey bilmediklerinden pek dikkate almadılar. Tek bildikleri bu uçağın en yeni Varşova paktı uçağı olmasından öte bir şey değildi. Özellikleri bilinmediğinden ve ilginç görünüşünden dolayı Mig'ler pek önemsenmemişti. Çünkü düşük burunu ile çuval ağızı gibi air intake'i tahtadan el yapımı gibi duran antenleri ve bahçe hortumundan kesilmiş gibi pitot sensörleri vardı.

Utanc duvarı yıkılıp iki Almanya'nın birleşmesinden sonra Doğu ve Batı Almanya silahlı kuvvetleri birleşti. Doğu Almanya'nın elinde bulunan 24 uçaklık bir Mig-29 filosu Batı Almanya'ya dahil oldu. Bu uçaklardan 23 tanesi Batı Alman pilotlar, teknisyenler ve askeri havacılar tarafından incelendi. Geriye kalan bir Mig-29 ise bir uçak incelenmek üzere gizlice F-16'nın imalatçısı olan General Dynamics firmasının Amerika, Texas Forth Worth'da bulunan üssüne götürüldü.

NATO standartlarına uy-



mayan bu uçakların altı aylık bir deneme ve uyum sürecinden sonra filolara dahil edilmesine ve bir komisyon kurulmasına karar verildi. Zorlu geçen altı aylık süre sonunda Batı Alman denetçiler air-showlarda üstün performansını gizleyen Mig-29'lara en yüksek puanı verdiler. Farklı aerodinamik gövde yapısı ve sacı ona daha iyi kayma ve kaldırma kuvveti veriyordu. Mig-29'ları F-4 Phantom'larla kıyaslayanlar aradaki farkların dağlar kadar çok olduğunu anladılar. Bu uçağı 60'lı yılların bir uçağı ile kıyaslamak elbette haksızlık olacaktı. Onu bir F-15, hatta F-16 ile kıyaslamak gerekiyordu. İlk kıyaslama sanal ortamda yapıldı. Mig'ler yükseklik ve sürat olarak daha avantajlıydı. Bu avantaj bir it dalaşında çok önemliydi ve Mig'ler üstünlüklerini gösterdi. Fa-

kat bu uçağı deneyen Amerikalı pilotlar Mig'in kokpit dizaynını rahatsız edici ve konforsuz buldular. Hatta Ulusal Savunma'dan bir binbaşı bir deneme uçuşundan sonra Mig-29 için "Cadillac motorlu Vosvos kullanmak gibi bir şey" demişti. Daha sonra bu uçakla akrobasi yapan, loop, pike gibi hareketleri deneyen ve 9 G yiyen bir pilot ise afterburner denemiş ve "rüya gibi bir uçuş" demişti. Çünkü bunları yaparken uçuş yüksekliği 914 metreyi aşmamıştı. Onlar için "tam olarak uçan bir makine" diyorlardı. İlk keşfedilen özellik bu uçakların sıkı bir dönüş yapabilmesiydi. Yani dönüş açısı bu uçaklarda çok dardı. Mig-29'lar (Nato'daki kod adıyla Fulcrum) bir çok uçuş sorununa da çözüm getirmişti. Batının pahalı ve egzotik başlıktan kontrollü

bilgisayarlarına rağmen Mig-29'da bu sistem 50 dolarlık basit bir sistemden oluşuyordu. Kızılötesi sistemler bu uçakta kokpite döşenmiş aynalardan yansıma yoluyla başlığa geliyordu. Bu inanılmaz deneye kadar basite indirgenmiş düzenele atış kontrol sistemini kontrol etmek için 60 derece lik bir açıyla bakmak yeterliydi. Fulcrum'lar Tıpkı bir Hollywood kahramanı gibi vurucu güce sahipti. Mig-29'lar saatte 160 km. gibi düşük bir süratte stall'a girmeden süzülebiliyor ve 2,5 mach gibi bir sürate erişebiliyordu. Oysa bu rakam o dönemdeki en iyi uçaklardan 1 mach daha fazlaydı. Rita 10 hatta 11 G (ji)'ye karşı koyabiliyordu. Bu rakam en iyi Amerikan uçaklarında bile 9'u geçemiyordu. Ayrıca Amerikan uçakları bunu denerken motorları -deyim yerindeyse- "gözyaşı döküyordu". Bu Rita için hiçte zor değildi ve daha fazlasına dayanabilen pilot olmadığından 11 G'nin üstüne çıkılamıyordu. Mig-29'ların Batı Alman kuvvetlerine uyumu için görevlendirilen Albay Kreft bu uçağı çok sevdiğini, Alman pilotların birkaç uçuştan sonra buna alışacaklarını söylemişti. Uçaklar çok kolay, atik ve mükemmel bulunmuşlardı.

Rita pilotların kontrolü kaybetmeksizin sıradan bir hücum açısıyla uçuşına imkan tanıyordu. Buda Rita'ya it dalaşı sırasında görülmemiş bir atiklik veriyordu. Uçuş esnasında hiçbir uçağın yapamayacağı şekilde burnunu havaya kaldırıp düşman uçağı çevirip füze atabiliyor ve tekrar eski haline dönebiliyordu. Sadece Mig-29'lara ait olan bu burun kaldırma özelliğinin adı "flip up" manevrasıydı. Rita kendisini çok sevdirdi. Herkes onunla uçmak istiyordu. Birden fazla tip eğitimi olanlar Mig'i tercih ediyordu. Eğitim sonrası bazı pilotlar Mig-29 için "Biz ona Rita deriz, O bir uçağı değil, bir canlıdır. O bizimle, biz onunla konuşuruz" derler. Rita... Neden bir bayan ismi ?. Bir çok dilde araçlar, gemiler ve uçaklar "she"dir, yani dişidir. (örneğin italyanca) Ama bu defa ki neden dilbilgisinden dolayı değil gerçek bir kısaltmadan dolayıdır. Rita, Rechevaya İnstruksiya'nın kısaltılmış halidir. Bu bir sesli yanıt sistemidir. Uçaklarda printli checklist uygulaması yapar ve önceden kayıt yapılmış bir ses ile pilotlara iniş takımları, gaz kolları, flaplar, yüzeyler ve uçuşla ilgili diğer bilgiler hakkında sesli uyarılarda bulunur. Bu güzel sesli bayanın uyarısı

pilotları olumlu yönde etkiler."Sanki karım gibi"der bazı pilotlar. Mig-29 kullananların sevgisi bu bayanın sevgi dolu sesinden midir bilinmez ama Rita o dönem en tercih edilen uçağı olmuştur.

İkinci bir teknik mükemmellik ise levyedeki panik butonudur. Bu butona basıldığında sistemler hemen hazır duruma geçer ve "Recovery" sistem devreye girer. Eğer pilot bariz bir kumanda hatası verecek olursa kazaya neden olacak bir kumandayı uçağı kabul etmez. Bu uçaktaki panik butonuna basılınca uçağı hız düşürerek düz uçuşa geçer. Batılı havacılar havadaki hayat kurtaran bu panik butonunun çok özel bir sistem olduğunu kabul ediyorlar. Hatta Savunma Bakanlığı bile bunu onaylamış. Mig-29'lar yapılan revizyonlarla Alman Hava Kuvvetlerinde uzun yıllar hizmet verdiler. Sidewinder füzeleri ve lazer güdümlü toplar yapılan revizyon ilavelerinden sadece bir kaçıdır. O dönem Almanya kullanmakta olduğu gürültülü ve masraflı olan F-4 uçağının yerine yıllarca kullandığı Mig-29'lar ile büyük ekonomi yaptı. Mig-29 yani Rita artık yaşlı olsa da dağılan Varşova paktının halen en iyi uçaklarından birisidir.



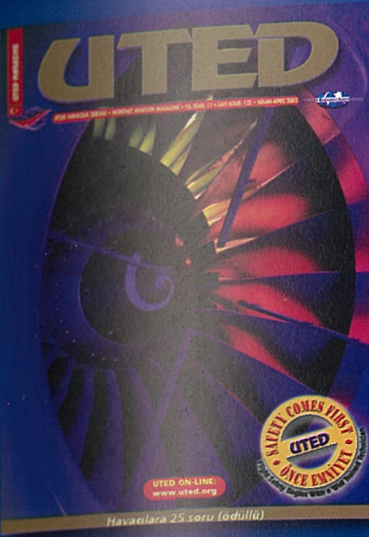
THY TEKNİK NEREYE KOŞUYOR?



**THY Bakım Merkezi
2 nolu hangarın
faaliyete geçmesi
ile birlikte, THY filo-
sundaki uçakların
bakımlarının
yanında yerli ve**



**yabancı
diğer hava yollarının
bakımlarını da gerçek-
leştirerek ilave gelir ve
prestij kazandırmaya
devam ediyor.**



HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ: UTED DERGİ

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

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

Ya da dernek merkezimize doğrudan başvurarak abonelik işlemlerinizi yaptırabilirsiniz.

DERGİNİZ DÜZENLİ OLARAK ADRESİNİZE ULAŞACAKTIR.

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

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

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

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ
İstanbul Caddesi, 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

UTED DERGİ ABONE FORMU

ADINIZ:

SOYADINIZ:

ADRES:

.....

.....

.....

.....

POSTA KODU:.....

Tel:.....

E.MAIL:.....

Güneş Faktörü,

Selahattin Gül

Yoğun olarak uçan pilot ve kabin ekipleri, sık sık kozmik ışınlar adı verilen nötron ve gama ışınlarına maruz kalırlar. Atmosferin bu ışınlara karşı gösterdiği "koruma kalkanı" görevi, atmosferin üst tabakalarına doğru yükseldikçe azalır ve kozmik ışınların şiddeti daha belirgin hale gelir.

Radyasyonun şiddeti ayrıca, dünyanın enlem derecelerine bağlı olarak da farklılık gösterir. En kuvvetli etkisi kutuplarda görülür. bunun nedeni, yeryüzünün manyetik alan gücünün bu bölgelerde "koruma kalkanı" etkisini azaltmasından dolayıdır.

Radyasyon etkisinde kalma, güneşin yaydığı ışınlarla bağlı olmakla birlikte, etkide kalma süresiyle orantılıdır.

1991 yılında, Uluslararası



Radyoloji'den Korunma Komisyonu (ICRP) uçuş ekiplerinin bu doğal radyasyona daha

az maruz kalmaları için bazı tesbitler yapmış ve bunu yılda maksimum 20 mSv (mili-Sievert) olarak kabul etmiştir. Bu limit, diğer meslek grupları için 1 mVs olup, teknik ve diğer şartlara bağlı olarak 2.5 mSv olabilir.

Söz konusu komisyon, bu tür radyasyonun etkisini izlemek ve sağlık konusunda düzenlemeler yapmak için konuyu tartışmaya açmıştır.

Hesaplamalara göre 30-40 bin feette uçan bir uçağa etkileyen kozmik radyasyon 5-8 mikroSv civarındadır. Bu değer, Concorde uçağı için 12-20 mikro-Sv'dir. Takriben yılda 200 saat gibi sık uçan bir yolcu için yıllık miktar 1 mSv olmaktadır.

Bu konuda çalışmalar yapan araştırmacılar, Los Angeles ile



Frankfurt arasında yılda 700 saat uçan bir ekibin maruz kalacağı radyasyon dozunun 4,5-4,7 mSv olacağını ve 20-30 yıl uçan ekiplerde ise bu dozun kümülatif miktarının 80-180 mSv mertebesinde olacağını söylemektedirler.

Hiroşima ve Nagazaki'deki atomik felaketlerden kurtulanlar üzerinde yapılan ölçümlerden hareket edilerek kansere yol açabilecek dozun şiddeti konusunda risk tahminlerinde bulunmaktadır. 100 mSv için risk 1.06'dır. Bunun anlamı şudur; bu etkide kalmış bir kişi % 6 oranında kansere, diğer insanlara göre daha yakındır.

Bununla birlikte, bütün bunlar bir hesaplama modeline dayanmaktadır. Çünkü, henüz uçuş ekipleri arasında ciddi bir tıbbi araştırma yapılmış değildir. Böyle bir araştırmanın yapılması oldukça zor gözükmektedir. Zorluk, etken faktörler arasında olan motor yakıt dumanlarının etkisinin veya cihazların neşrettiği elektromagnetik etkilerin, uçuş ekibi-ne güneş radyasyonu ile aynı anda ve sürelerde tesir etmesinden ve dolayısıyla bunların ayırtilme zorluğundan kaynaklanmaktadır.

Uçuş ekiplerinin daha sık sağlık taramasından geçmesi ve bir çok hastalığın daha başlangıç aşamasında tesbit edilmesi de ayrı bir faktördür.

Her şeye rağmen tıbbi araştırmalar hızla artmaktadır ve konuyla ilgili bir çok yayın yapılmıştır. Kuzey Avrupalı bazı ülkeler ve Amerikan Hava Kuvvetlerindeki pilotlar için yapılan araştırmalar bu konuya örnek olarak verilebilir.

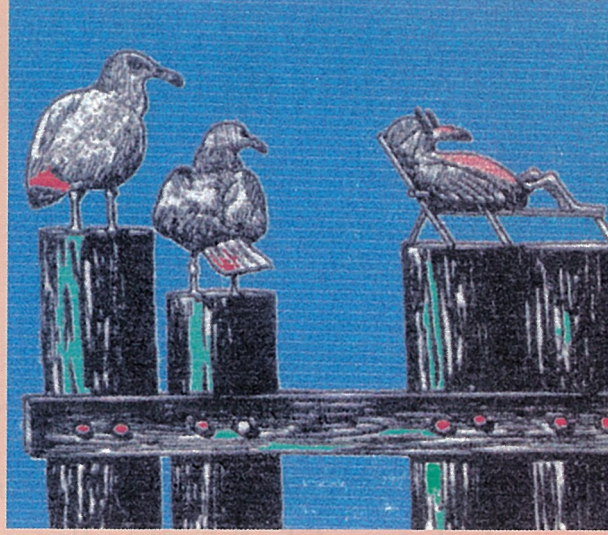
Kuzey Avrupa için yapılan bir araştırmada, 1996 yılında 2740 pilot üzerinde yapılan in-

celeme kayda değer yaygın bir kanser artışı görülmemekle birlikte, diğer mesleklerdeki kişilere göre deri, beyin ve prostat kanserinde nisbeten hafif bir artış olduğunu da göstermiştir. British Airways'in yaptığı araştırmalar da bu sonuçlarla paralellik göstermektedir. Bunun yanı sıra uçucu personelin, süreç içerisinde diğer meslek gruplarına göre daha hızlı bir şekilde sigara içmeyi terk ettiği için akciğer kanserine yakalanma riski de azalmıştır.

Finnair'in 1995 yılında 1577 bayan, 187 erkek uçuş personeli üzerinde yaptığı araştırmada ise; kadınlar arasında göğüs ve kemik kanserinde artış görülmüştür. 2001 yılında İcelandic uçuş ekiplerinde de göğüs kanserindeki artış benzer şekilde olmuştur. Kabin personelinin maruz kaldığı radyasyon dozu, bu hastalıkların meydana gelmesi için küçük görülebilir. Göğüs kanserinin oluşumuna etkisi olduğu düşünülen fakat araştırılmakta olan konu ise, hanımlarda geç yaşta doğumların etkisidir.

Karşılaşılan örneklerin bölgesel ve çok küçük çalışmalar olarak değerlendirilmesi üzerine dokuz Avrupa ülkesi ESCAPE (European Study of cancer risk among Airline Pilots and cabin Crew) adı verilen bir teşkilatı 1997 yılında kurarak daha kapsamlı araştırma yapmaya başlamıştır.

Böylece veriler daha sağlıklı toplanacak, yaygınlaşacak ve değerlendirilebilecektir. Mevcut tesbit, kanser riskinin %10



oranında arttığıdır. Bu bilgi daha çok kabin ekiplerinin göğüs kanseri riski üzerinedir.

Bundan sonraki incelemeler, radyasyona daha fazla maruz kalanların nisbeten değişik rotalarda daha az uçan ekiplere göre analizini de yapma üzerine olacaktır. Çünkü, sadece radyasyon ölçümleri yeterli bilgiyi sağlayamamaktadır. Yıllık veya ömür boyu alınan radyasyon dozu, bir kez yapılan ölçüm miktarından hareket edilerek hesaplanmaktadır. Bu yaklaşım, hesaplamalar için gerekli bir kriter olmakla birlikte, kabin ekipleri için yapılan hesaplamlarda çok doğru kabul edilmez.

Mevcut bilgilere göre; pilotlar, kabin ekipleri ve sık uçan yolcular arasındaki kanser vakalarında güneş radyasyonunun bir katkı yaptığı henüz tam olarak bilinmemektedir.

Bunun için daha ayrıntılı incelemelerin yapılması gerekecektir. Yaklaşık 80 bin uçuş personeli bu program kapsamında halihazırda incelenmekte ve bu konuda çok sayıda bilim adamı projeler yürüterek yeni sonuçlar oluşturmaktadır.

VARDİYALI ÇALIŞMADAKİ SAĞLIK DÜZENİ

UYKU

Fizikoterapist Ahmet ŞAHİN
ahmetsahin1965@hotmail.com

Vücudun enerjisinin en yüksek olduğu sabah saatleri bazen mesainin bitim saatleridir. Bazen ise gün bitimi mesainin başlama saatidir. Çalışma saatlerinin sağlığınıza olumsuz etkilerini önlemek için beslenmemize, uykumuza ve dinlenmemize dikkat etmemiz gerekir. Akşam saati iş alacak isek uykudan bu saate yakın kalkmalı ve kahvaltı yapıp enerji aldıktan sonra işe başlamalıyız. Mesai bitimi sabah saatine veya gecenin ilerleyen saatlerine geliyor ise kesinlikle kahvaltı yapmamalıyız. Sindirimi kolay olan düşük kalorili besin alıp dinlenmeliyiz. Uyku saatimiz günlük 6 saatten az olmamalıdır.

Her canlının kendine göre yaşam evrimi vardır. Bu evrim güneşin doğmasıyla başlar. İkinci güneşin doğuşuyla en küçük dilimini tamamlar.

Bir kedi sabah, öğle, akşam ve gece farklı hareket eder. Güneş ışığının yeryüzüne eğik olduğu sabah ve akşam, güneşlenir veya tembellik yapar. Öğle saatlerinde ise güneş ışıkları dik geldiği için gölgede kalır. Beslenmesini sağlamak için uğraşır.





Gece ise genelde dinlenir ve enerji toplar.

Bitkiler günün doğuşuyla yapraklarını güneşe çevirir ve gün ışığını en iyi alabilecek konuma getirir. Bazı bitkilerde direkt ışığı sevmez, kısmi olarak güneşten yararlanırlar.

Cansız olarak nitelenen yapılar bile gün ışığı, güneşin konumu gibi etkiler hesaplanarak yapılır.

Çevrenin günlük yaşamda insanı direkt olarak etkilediği kesindir. Yaşayan her insanla farklılaşan yaşam günümüzde çalışma şartlarını ve saatlerini de farklılaştırmıştır.



Ayrıca insanın bi-oritminin çalışma verimini etkilediği kesin olarak ka-

nıtlanmıştır. Bu çalışmalar doğrultusunda sporcuların çalışmaları bioritimlerine göre düzenlenmektedir.

Standart çalışma saatleri olan resmi mesai saatleri insan metabolizmasına uygun olarak düzenlenmiştir. Sabah çalışmaya gidilir akşama doğru mesai biter. Çalışma saatleri süreklilik isteyen farklı meslek guruplarındaki insanların sağlıkları ise çalışma saatlerine bağlı olarak olumsuz etkilenir.

Vücudun enerjisinin en yüksek olduğu sabah saatleri bazen mesainin bitim saatleridir. Bazen ise gün bitimi mesainin başlama saatidir. Çalışma saatlerinin sağlığınıza olumsuz etkilerini önlemek için beslenmemize, uykumuza ve dinlenmemize dikkat etmemiz gerekir. Akşam saati iş alacak isek uykudan bu saate yakın kalkmalı ve kahvaltı yapıp ener-

ji aldıktan sonra işe başlamalıyız. Mesai bitimi sabah saatine veya gecenin ilerleyen saatlerine geliyor ise kesinlikle kahvaltı yapmamalıyız. Sindirimi kolay olan düşük kalorili besin alıp dinlenmeliyiz. Uyku saatimiz günlük 6 saatten az olmamalıdır. Çünkü vücudun kendini yenilemesi için düzenli uykuyu alması gerekir. Uyku zamanını işimize göre günün farklı saatlerine getirebiliriz. Fakat süresi kesinlikle 6 saatten az olmamalıdır.

Aksi halde vücut kendini yenilemediği için yıpranmalar, zamanından önce yaşlanmalar görülebilir. Hafızada durgunluk, refleks azalması, kalp zayıflığı, tansiyon sorunu çıkabilir.

Düzenli uyku düzenli beslenme ve düzenli spor yapmak bizi düzensiz çalışmanın yan etkilerinden kurtarır.

Sağlıklı günler dileğiyle.

KULLANIŞLI SEHPA:

Hafta sonu yatakta kahvaltı yapmak, yada yatakta TV seyrederken bir kahve içmek çok zevklidir. Ama uygun bir sehpa veya tepsi yoksa bu zevk yerini işken- ceye bırakır. Çünkü kahveyi sürekli elinizde tutmak, yada her seferinde yandaki sehpaye uzanmak bu zevki bozar. Yine yatakta kitap okurken de durum pek farklı değildir. İsterseniz elinizde uzun süre bir kitabı tutarak deneyin ne kadar zor olduğunu göreceksiniz. Bu basit ahşap sehpa ile yatakta kahvaltı etmek veya kahve içmek bir zevk olacak. Hastalar içinde ideal olan bu sehpayla kitap okurken tablasını yatırarak maksimum ölçüde faydalanabilirsiniz. 35 Dolarlık bu ürünü www.skymail.com adresinden temin edebilirsiniz.



OTOMATİK SABUNLUK:

Banyo ve tuvaletlerde sıvı sabunluklar genellikle pompalama yöntemi ile , yani mekanik olarak çalıştılarından çok sık arıza yaparlar. Hızlı bastırınlar yüzünden hasar gören bu cihazlar bazen gereğinden fazla sabun vererek ekonomiyi olumsuz yönde etkilerler. Kirli ellerle umumi tuvaletlerde herkesin dokunduğu bir sabunluk pek hijyenik olmayabilir. Bu yüzden zamanla bu tür sabunluklara ihtiyaç hızla arttı. Elinizi cihazın altına koyduğunuzda fotosel hisseder ve elinize birkaç damla sıvı sabun otomatik olarak dökülür. Hem ekonomik, hem de hijyenik olan bu sistem pille çalışıyor. Bu ürünü www.pro-idee.com adresinden 45 dolara temin edebilirsiniz.



KATLANABİLİR BASTON:

Bu baston sağlık problemi olanlar, yaşlılar ve uzun yürüyüş yapanların en büyük yardımcısı olacak. Katlanabilir olması çantada veya cepte taşıyabilmenizi sağlıyor. Bu baston açıldığında ise tahmininizden çok daha sağlam olmakla birlikte, alüminyum alaşımlı olduğundan 300 gram gibi bir ağırlığa sahip. Yaşlılar , ortopedik problemi olanlar ve trekking yapanların elinden düşürmeyeceği bu baston gerçekten elinizden düşmesi için bir bilekliğe de sahip. Fiyatı 29.95 dolar olan bastona www.skymail.com adresinden ulaşabilirsiniz.



Güzel Sözler



"Çok neşeli anınızda kimseye
bir şey vaatmeyin.

Çok öfkeli anınızda kimseye
yanıt vermeyin."

Çin Atasözü



"Bana söylersen unutabilirim,
Gösterirsen anımsayabilirim,
Ama beni de katarsan, anlarım"

Kızılderili Atasözü



"Tutkunun Bittiği Yerde
Mutluluk Başlar"

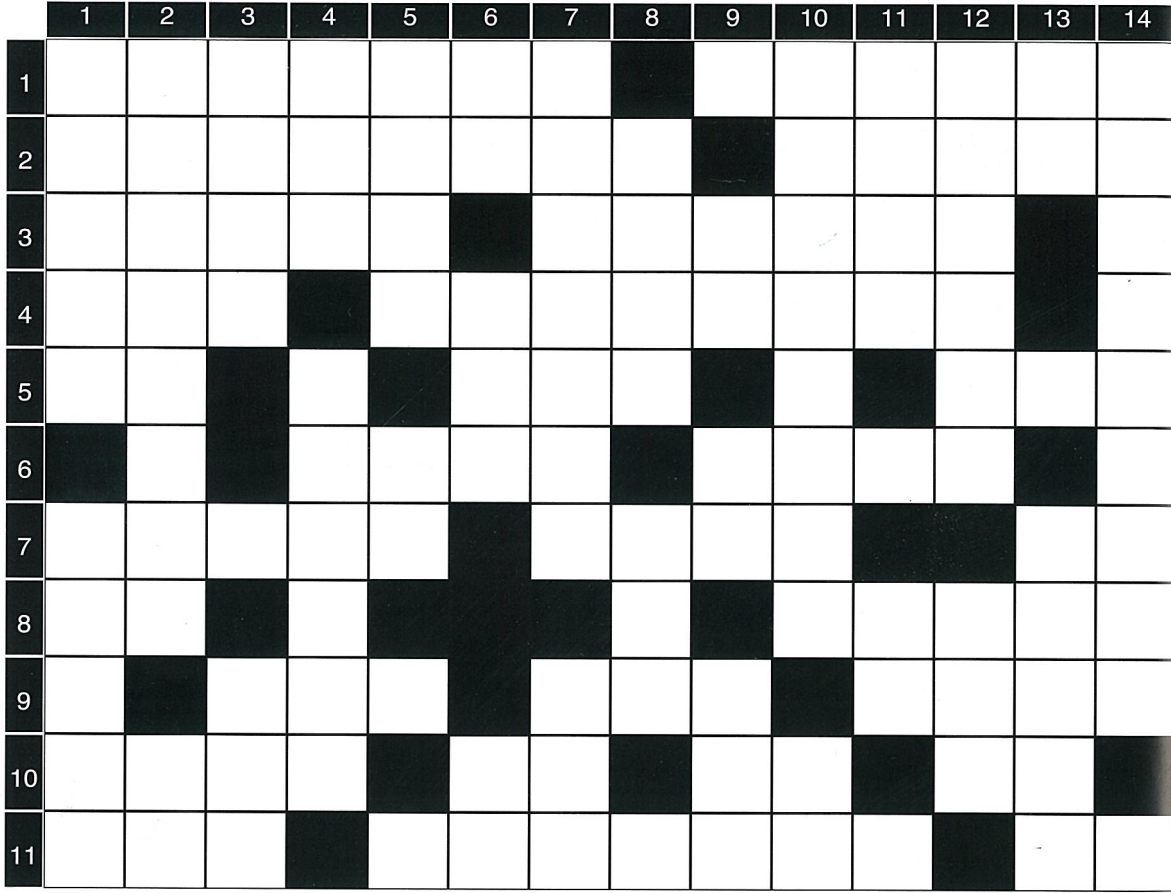
Macar Atasözü



"Başkasından üstün olmamız
önemli değildir. Asıl önemli
olan şey, çünkü halimizden
üstün olmamızdır."

Hint Atasözü





SOLDAN SAĞA:

1-Yurdumuzda yetişen meşe türlerinden sert ve pürüzlü bir yüksük içinde bulunan, tane bakımından zengin bir meyva – İri ,gülbüz ,tombul çocuk. 2-Belirili bir süre birinin dikkat ve ilgisini başka bir şey üzerine çekmek – Hawaii dilinde selam sözcüğü 3-Amerika'nın bir bölümünün adı – Katman,tabaka 4-Tersi bir erkek adı – Argoda bir şeye izinsiz olarsahip olmak 5-Nazi hücum kıtası – Tersi birdenbire, ansızın – Hafif ıslaklık,rutubet 6-Turgillerden yaprakları salata gibi yenen kokulu bir bitki – Emek verilmeden sağlanan gelir. 7-Argoda yalan,uydurma söz – Bir erkek ismi – İngilizcede "veya" anlamına gelen kelime 8-Bir renk – Tarihte dişi kurt 9-Atın yavrusu – Avrupada bir havacılık kuruluşunun kısaltması – Namaz vakitini bildirmek için müezzinin yaptığı çağrı. 10-Eski dilde anlaşma, sözleşme – Bir havacılık kuruluşunun kısaltılmış ikili kodu – Sesin tonuna göre pişmanlık öfke, özlem gibi duyguları anlatır – Amerikanyumun simgesi 11-Mikroskop camı – Komşu bir devletin havacılık kuruluşu – Bir renk

YUKARIDAN AŞAĞIYA:

1-Kamu düzenini huzur ve güveni sağlayan kuruluş – İnsanların belli olmayan bir zamanda başından geçen olayları anlatır 2-Avuçla toplamak,avuçlamak – Kiloamperin kısa yazılımı 3-Biçilmiş tahta,kalas – En küçük askeribirlik 4-Bir erkek adı – Müslüman inancına göre kıyamet günü ölülerin toplanacağı yer 5-Anlam,meal – Olmaktan emir 6-Kumanın ortası – Tersi leke,pasak – Bolu'nun ortası 7-Borç,alacak – Saymaktan emir 8-Çocuk dilinde kirli,pis – Çelişkili ve tutarsız iki cümleyi bağlamaya yarar. 9-Urla'nın ortası – Bir mısır tanrısı – Bitkilerde yaprakları gövdeye bağlar. 10-Güney Amerika'da yaşayan kemirici bir hayvan – Arap alfabesinde bir harf 11-Minare,kubbe,sancak direği gibiyüksek şeylerin tepesinde bulunan ay yıldız – Tavla da bir sayı 12-Bir spor kulübümüzün teknik direktörü – Üzüntü,baskı,zulüm anlatır 13-Beddua – Bir işi doğru ve uygun bulmak,tasvip etmek 14-Bir tekne tipi

GEÇEN SAYININ ÇÖZÜMÜ

1	S	I	K	O	R	S	K	I	B	A	L	B	O	A
2	A	S	I	L	A	A	R	A	L	O	R			
3	L	R	E											
4	İ	K	M	A	L	Ç	E	T	İ	N	B	E	L	
5	S	T	A	R	K	E					R	R	O	T
6	B	N	A	Z	A	N	A	S	E	L	M			
7	U	D	K	E	N	E	L	A	P	A	L	A		
8	R	E	V	A	N	I	K	E	M	O	Y	A	K	
9	Y	R	T	N	T	A	N	A	İ	K				
10	M	U	E	Z	I	N	E	S	U	R				
11	H	A	L	A	I	N	A	N	C	A	E	L		
12	A	N	A	M	A	L	L	A	L	A	S	K	A	