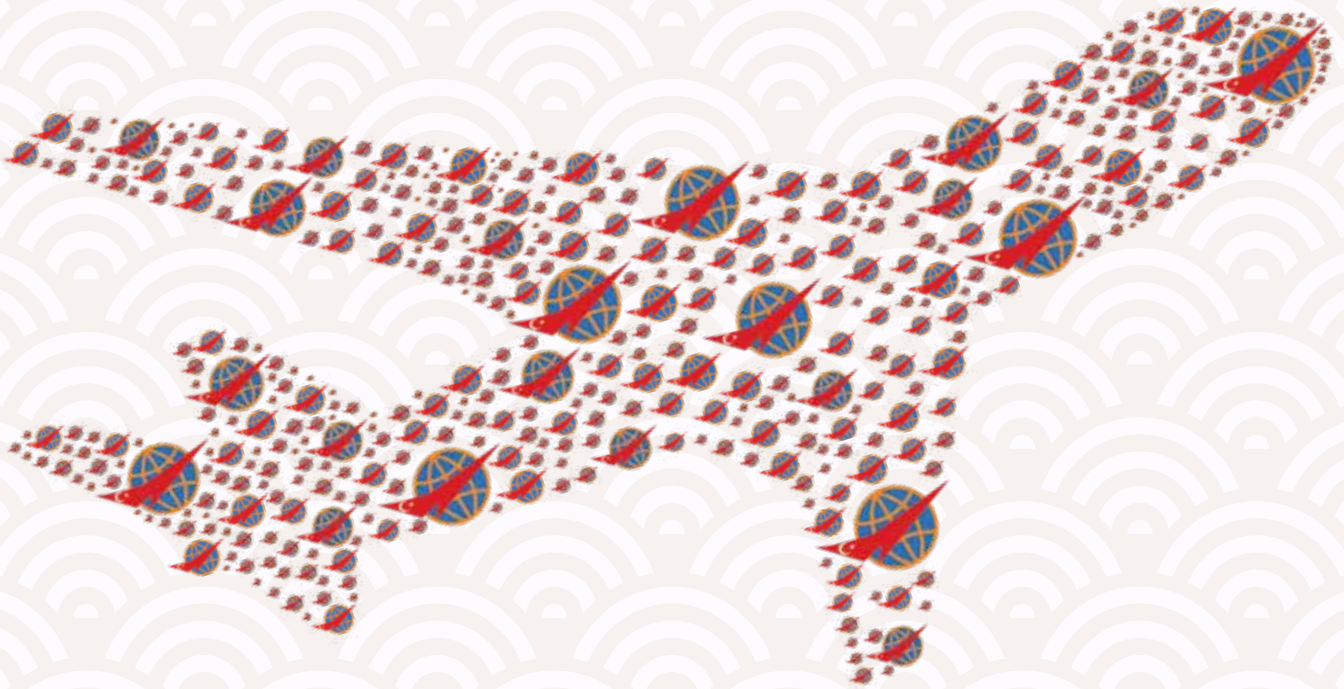


UTED



278

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 2146-6394 OCAK 2015 YIL: 24 www.uted.com.tr



**YENİ YILINIZ
KUTLU
OLSUN**

Birlikte Nice Senelere

2015

*ilk günkü heyecanla
23 yıldır birlikteyiz*





Ümit Sayıl

Uçak Teknisyenleri
Derneği Başkanı
Aircraft Technicians
Association President
umitsayil@uted.org

DEĞERLİ OKURLAR, SAYGIDEĞER MESLEKTAŞLARIM,

Yeni yıla yaklaşırken EASA tarafından meslektaşlarımızı üzen bir bülten yayımlandı. Bültende HATA adlı kuruluşun yaptığı lisans sınavlarında şaibe tespit edildiği bildiriliyor. Bu sebeple EASA, HATA adlı kuruluşun yetkilerinin durdurulmasına karar verdi. Tüm sivil havacılık otoritelerine de HATA ile bağlantılı lisans sahiplerinin belirlenmesi, konunun araştırılması ve lisans sahibinin niteliklerini şüpheli bulursa gereğinin yapılması konusunda tavsiye verdi.

Sivil havacılık otoritemiz, bülten üzerine şirketlere duyuru yaparak bu kuruluştan eğitim alan meslektaşlarımızın belirlenmesini istedi. Sektörde HATA ile ilgisi olan personel sayısının azımsanmayacak olduğu aşikardır. Araştırmalar bittikten sonra ne yapılacağı, kalite birimleri ve sivil havacılık yetkilileri tarafından belirlenip uygulamaya konacaktır. Konu maalesef meslektaşlarımızın zihinlerini bir süre daha meşgul edecek gibi görünüyor. Lisansını hakkıyla almış meslektaşlarımızın mağdur olmamasını, yeni bir evrak kargaşasıyla boğulmamasını dilerim.

Olağan genel kurulumuzun şubat ayı içinde yapılacağını bildirmek isterim. Duyurularını yapmak için hazırlanıyoruz. Ne mutludur ki seçimlere iki aday liste giriyor. Derneğimiz ve mesleğimiz adına hayırlı uğurlu olmasını diliyorum.

Yeni yılınızı kutlar, sağlık ve sıhhat getirmesini dilerim.

DEAR READERS, COLLEAGUES

As the New Year is approaching a bulletin, which upset our colleagues, has been issued by EASA. The bulletin informs that the license exams organized by HATA were doubtful. For this reason, EASA took the decision to block HATA's authorization. Also gave recommendation to all civil aviation authorities to determine all the license holders related to HATA, to investigate the issue and in case the license holder's qualifications are found doubtful, to do the necessary.

Our civil aviation authority made announcement to the companies upon the bulletin and asked to determine the colleagues who have been educated by this company. It is obvious that the number of the personnel related to HATA is not to be underestimated. At the end of the investigation, the actions to be taken will be determined and put into practice by quality units and civil aviation authorities. Unfortunately, the issue seems to abstract our colleagues for a little longer. I hope our colleagues, who deserved their license righteously, won't be aggrieved and worried with a new document mess.

I would like to inform you that our ordinary general assembly will be held in February. We are preparing to make its announcement. I am so happy that there will be two candidate lists in the elections. I wish good luck with it on behalf of our association and profession.

I wish you a happy New Year and hope it brings health to all of you.

İçindekiler

AVRUPA'NIN BAŞKENTİ:
BRÜKSEL

HURDALIKTAN ÇIKAN TARİH:
**PİMA HAVACILIK VE
UZAY MÜZESİ**



16

06

Ajanda

08

Haberler

28

Havacılık:
Motivasyon ve Dikkat 2

22

34

Teknik:
Emniyet
Yönetim Sistemi
*Safety Management System
(SMS)*

44

Sıra Dışı
Uçaklar

30

46

Teknik:
Meteoroloji Radarları
Yeni Yılın İlk Sayısında!

48

Teknik:
Statik ve Dinamik
Dengeleme

UTED

İstanbul Cad. Üstoğlu Apt. No: 24, Kat: 5 Daire: 8 Bakırköy - İstanbul
Tel: 0212 542 13 00/543 29 74 • Faks: 0212 542 13 71
www.uted.com.tr • www.uteddergi.com • www.uted.org • uted@uted.org

İmtiyaz Sahibi Uçak Teknisyenleri Derneği Adına / Ümit Sayıl

Genel Yayın Yönetmeni ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü / Sefa İnan / sefainan@gmail.com

Basın-Yayın Sekreterliği / İsmet Şahin / ismetsahin@uted.org, Elif Aydemir / elifarslan@uted.org

Yazı Kurulu / İsmet Şahin, Elif Aydemir, Arif Şankaya, Volkan Kamar, Dr. Handan Diker, Şebnem Bayezit, Hasan Büber, Mustafa Bucan Çolak, Gonca Güler, Mehmet Ertek

Katkıda Bulunanlar / Kıvanç Bayezit

KAYIP, ARANIYOR...
**BERMUDA
ŞEYTAN ÜÇGENİ**

ANTARKTİKA'DAN
ÖNCEKİ SON LİMAN:
USHUAIA

SUYUN
ÜSTÜNDEKİ
ŞEKİLLER:
EBRU



36

52

50

Sağlık:
Merkezi Sinir
Sistemindeki Düşman: MS

58

Doğa:
Avrupa'nın En Büyüğü:
ALP DAĞLARI

62

Gurme

64

Sinema

56

Teknoloji:
3 Boyutlu
Yazıcılar

60

Çocuklar İçin:
Bebeğiniz
Uçabilir mi?

65

Müzik

66

Bulmaca



UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

Dergimize abone olmak için yıllık abone ücretini banka hesabımıza yatırdıktan sonra dekontu bize faksalamanız yeterli. Uted dergisi her ay adresinize gönderilecektir. Lütfen ayrıntılı bilgi için derneğimizle irtibata geçiniz.

UTED DERGİSİNİN
GEÇMİŞ SAYILARINA
WEB SİTEMİZDEN
ULAŞABİLİRSİNİZ.



YAPIM

Umar İletişim Hizmetleri Ltd. Şti.

Harman Sok. No: 31/1 34153 Florya - İstanbul Tel: 0212 573 15 65 • info@umariletisim.com • www.umariletisim.com

BASKI

Elma Basım Yayın ve İletişim Hizmetleri San. Tic. Ltd. Şti.

Halkalı Cad. No:164 B-4 Blok Sefaköy, Küçükçekmece - İstanbul Tel: 0 212 697 30 30

Yayın Türü: Aylık, sürekli, yaygın



OPERANIN YAŞAYAN EFSANESİ PLÁCIDO DOMINGO İSTANBUL'A GELİYOR! ←

Dünyanın en önemli sahnelerinde yarım yüzyılı aşkın kariyeri boyunca, 140'tan fazla rol seslendiren, 3.600'ü aşkın performans gerçekleştiren, 500'ün üstünde konser yöneten, çoğu tam opera kayıtlarından oluşan 100'ü aşkın albüm çalışmasına imza atan, 9 Grammy ödülü sahibi İspanyol tenor Plácido Domingo, zengin repertuarını 19 Ocak 2015 akşamı, 74. yaş gününe iki gün kala Ülker Sports Arena'da İstanbullu müzikseverler için seslendirecek.



NED'İN 7 RENKLİ İSTANBUL'U

Birbirinden renkli İstanbul resimleri ve hayranlıkla yaptığı Atatürk temalı resimleriyle sanatseverlerin yakından tanıdığı İngiliz ressam Ned Pamphilon'un yeni eserlerinden oluşan "Ned'in 7 Renkli Dünyası: İstanbul" resim sergisi Point Hotel Barbaros'un içindeki Piola Restoran'da, 'Art Inside Piola' sanat etkinlikleri çerçevesinde düzenleniyor. Girişte ücret alınmayan sergiyi 20 Ocak 2015'e kadar ziyaret edebilirsiniz.

VE KARŞINIZDA... GUGUK KUŞU

Ken Kesey'in romanından sinemaya uyarlanan Jack Nicholson'un yıldızı olduğu beyaz perdenin kült filmleri arasında yer alan 1975 yapımı "Guguk Kuşu", Şakir Gürzumar yönetiminde Çolpan İlhan & Sadri Alışık Tiyatrosu tarafından sahneleniyor. Oyun; Oktay Kaynarca, Tarık Ünlüoğlu, Deniz Uğur, Tuba Ünsal, Levent Can ve Kayhan Yıldızoğlu'ndan oluşan dev kadrosuyla 17 Ocak 2015 tarihine kadar Zorlu Performans Sanatları Merkezi'nde izlenebilir.



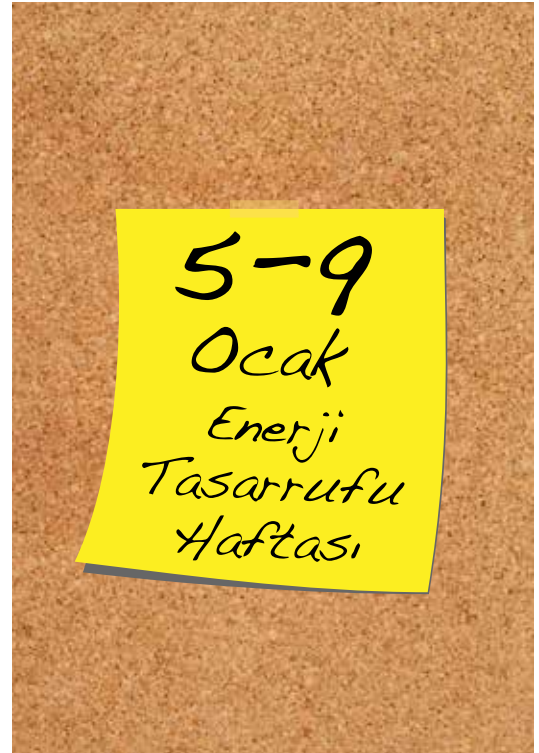
ÇOCUK MÜZİKALİ

26, 27, 28 Ocak 2015 tarihlerinde Zorlu Center Performans Sanatları Merkezi'nde izlenebilecek olan müzikal, Prof. Dr. Hasan Erkek tarafından, Andersen'in Kibritçi Kız masalından yola çıkarak yazıldı ve yönetildi. Sokak çocukları için "farkındalık" yaratmayı amaçlayan müzikalde; müzik, dans, mim, jonglörlük ve resim gibi birçok sanatı bünyesinde barındırıyor ve müzikalde görev alan bütün oyuncular, oynadıkları rollerin yanı sıra çeşitli müzik enstrümanları çalıp dans ediyor. Sokaklarda, akordeon çalarak, şarkı söyleyerek kibrit satan Kibritçi Kız, yaşama sevinci, dostluk ve dayanışma ruhuyla yalnız güçlülerin üstesinden gelmeyi başarmakla kalmıyor aynı zamanda sanatın birçok dalını eğlenceli bir biçimde keşfediyor.



ENDES ÖDÜLLÜ KISA FİLM YARIŞMASI

Engellilere Destek ve Yardım Derneği; bedensel, ruhsal ve zihinsel engel grubu veya birden çok engeli olanlara yönelik kısa film yarışması düzenliyor. Engellilerin engellerinden yola çıkarak farkındalık yaratmayı hedefleyen her tür yaratıcı fikre açık olan yarışma, özellikle yaratıcı fikirleri olan gönüllü gençlerin katılımını bekliyor. Yarışmaya son başvuru tarihi 15 Ocak 2015...





FACIA KIL PAYI ÖNLENDİ

Danimarka'nın başkenti Kopenhag'dan Polonya'nın Poznan şehrine doğru havalanan Cimber havayollarına ait yolcu uçağı, Baltık Denizi üzerinde İsveç hava sahasında seyir halindeyken Rusya hava kuvvetlerine ait bir askeri uçakla çarpışmaktan son anda kurtuldu. Sivil Havacılık Kontrol Merkezi (ATC) tarafından ikaz edilen Danimarkalı pilotlar, son anda uçağın yönünü değiştirerek faciayı önledi. Askeri uçağın, kasıtlı olarak uçağın konumunu gösteren sinyal cihazını kapattığını ve bunun son aylarda sıklıkla rastlanan bir durum olduğu belirtildi.

ACCIDENT PREVENTED BY A WHISKER

An Cimber Airlines airliner flying from Denmark capital Copenhagen to Poznan in Poland almost hit a Russian military aircraft as it was en route over the Baltic Sea in Swedish air space. Danish pilots warned by Civil Aviation Air Traffic Control (ATC) changed the direction of the plane just in time preventing an accident. It was explained that the military aircraft deliberately turned off the signal which shows the place of the plane and this was a common situation recently.

ATLASJET'E SKALITE 2014'TE ÖDÜL

SKALITE 2014 ödülleri "Havayolu" kategorisinde birinci seçilen Atlasjet, ödül aldı. Atlasjet Yönetim Kurulu Başkanı Murat Ersoy, 10 Aralık akşamı Haliç Kongre Merkezi'nde düzenlenen törenle ödülü teslim aldı. Dünyanın en büyük SKAL kulübü olan Skal International İstanbul tarafından 1998 yılından beri düzenlenen SKALITE "Turizmde Kalite" ödülleri, turizm sektörünün önde gelen firmaları seçiliyor. Atlasjet'in de Türk havacılık sektörüne getirdiği "müşteri memnuniyeti" odaklı yenilikçi hizmet anlayışı ve sunduğu yüksek hizmet kalitesi nedeniyle seçilerek bu ödüle layık görüldüğü belirtildi.



ATLASJET AWARDED IN SKALITE 2014

Ranking first in "Airline" category in SKALITE 2014 awards, Atlasjet was awarded. Atlasjet Chairman Murat Ersoy received the award during the ceremony held in Haliç Congress Center on 10 December evening. During the SKALITE "Awards for Quality in Tourism" awards ceremony, which has been organized since 1998 by the biggest SKAL club of the world, Skal International İstanbul, the leading companies of tourism industry are nominated. It is emphasized that Atlasjet was deemed worthy of this award because of its "customer satisfaction" oriented innovative service understanding it brought to Turkish aviation industry and the high quality of service it provides.



NATIONAL GEOGRAPHICTEN THY BELGESELİ

Türk Hava Yolları kapılarını ilk kez National Geographic Channel kameralarına açtı. National Geographic Channel'in, Türk Hava Yolları'nın günlük işleyişini kaydettiği "Inside: Türk Hava Yolları" belgeseli, 21 Aralık Pazar günü, saat 21:00'de Nat Geo People ekranlarına geldi. Yapım, dünyada en fazla ülke ve ayrıca en fazla enternasyonal destinasyona uçuş sağlayan ve Skytrax yolcu tercihleri sıralamasında son dört yıldır "Avrupa'nın En İyi Havayolu Şirketi" seçilen Türk Hava Yolları'nın günlük operasyonunun perde arkasını mercek altına alıyor. Nat Geo People'in ardından National Geographic Channel ekranlarında da gösterime girecek yapım, İstanbul Atatürk Havalimanı'nda geçen bir hafta sonunu konu alıyor. Tüm olan bitenin Nat Geo kameraları önünde gerçek zamanlı yaşandığı program, yaklaşık 13 saat süren Sao Paulo uçuşunda, tüm sınıflarda sunulan hizmetin detaylarından kabin ekibine, yolcu hizmetleri yetkilisinden bagaj görevlisine, vize ve pasaport kontrol memurundan, uçak bakım şefine kadar sistemin sorunsuz işlemesini sağlayan çalışanların günlük çalışmasını ekrana getiriyor.



THY DOCUMENTARY FROM NATIONAL GEOGRAPHIC

Turkish Airlines opened its doors for the first time for National Geographic Channel's cameras. Shot by National Geographic Channel, the "Inside: Turkish Airlines" documentary covers daily routine of Turkish Airlines. The documentary was broadcasted on December 21, 2014 Sunday at 21:00 on Nat Geo People T.V. channel. Documentary focuses on the backstage of Turkish Airlines', which provides flight both to the most countries and to the most international destinations and also have been qualified as "The Best Airlines of Europe" for the last four years in Skytrax passenger preferences ranking, daily operation routine. The production, which will go on air on National Geographic Channel right after Nat Geo People, covers a weekend at İstanbul Atatürk Airport. The program, which shows everything on real time right before Nat Geo cameras, covers the daily routine of the workers, who provide the system to work without any problems, from the details of the service for all the class of passengers to the cabin crew, from passenger services officer to luggage attendants, from visa and passport control officer to plane maintenance chief, during the Sao Paulo flight which almost takes 13 hours.



EFSA NE DÖNÜYOR: FLIGHT SIMULATOR X

Microsoft'un efsane oyunu Flight Simulator'ün çok yakın bir zamanda geri döneceği duyuruldu. Microsoft Flight Simulator serisi, 2009'da Microsoft tarafından sonlandırılmıştı. Bundan 18 ay sonra "Flight" adı altında ücretsiz bir oyun olarak tekrar canlandırılan Flight Simulator, yeteri kadar ilgi çekmediği için birkaç ay sonra yine piyasadan çekildi. Ancak Microsoft'un bu sene Temmuz ayında Flight Simulator'ü Dovetail Games'e lisanslamasının ardından anlaşmanın ilk ürünü ortaya çıkmaya hazırlanıyor. Windows 8.1 için geliştirilen Microsoft Flight Simulator X: Steam Edition, 20 uçak, 80 görev, 24.000 hava alanı ve güncellenen çoklu oyuncu moduyla gelecek. Flight Simulator X: Deluxe Edition ve Acceleration Expansion Pack'i içerecek olan oyun, Dovetail'e göre "tanıtım amacıyla özel bir fiyatla" satışa sunulacak.

LEGEND IS BACK: FLIGHT SIMULATOR X

It was announced that Flight Simulator, the legendary game from Microsoft, would be back soon. Microsoft Flight Simulator series had been ended by Microsoft in 2009. 18 months after this, Flight Simulator had been resurrected as a free game called "Flight"; however since it did not receive enough attention it had been pulled from market a few months later. But, following Microsoft's licensing the game to Dovetail Games, the first product of the agreement is about to come out. Having been developed for Windows 8.1, Microsoft Flight Simulator X: Steam Edition offers 20 planes, 80 missions, 24.000 airports and multi player mode. Involving Flight Simulator X: Deluxe Edition and Acceleration Expansion Pack, the game is said to be offered for a "reasonable price" according to a statement made by Dovetail.



ROLLS-ROYCE AND AIRBUS NEAR AN AGREEMENT OVER A380NEO

Airbus is accelerating its studies of an upgraded A380 and, after talks held last month with engine makers in Toulouse, appears to be closing on an initial agreement with Rolls-Royce.

The engine manufacturer is strongly supporting plans for both the A380neo and the potential A380-900 stretch. According to industry sources, Rolls-Royce is discussing a variety of all-new engine options ranging from derivatives of the A350's XWB-84/97 to the future advance project unveiled earlier this year. Until recently it was widely believed Rolls-Royce may be in pole position for a possible slot on the upgraded A380 because of its victory on the A330neo with the Trent 7000. However sources say the proposed A380neo project will require more power than the Trent 7000. The push to launch the A380neo is backed by Emirates Airline, the largest single customer for the model.

ROLLS-ROYCE VE AIRBUS, A380NEO ANLAŞMASI YAPMAK ÜZERE

Airbus, A380 modelini geliştirmek için yaptığı çalışmaları hızlandırıyor. Bu ay Toulouse'daki motor üreticileriyle yapılan görüşme, Rolls-Royce ile yapılacak bir anlaşmanın habercisi gibi görünüyor. Airbus, hem A380neo hem de potansiyel A380-900 alanındaki geliştirme planlarını destekliyor. Sektörden gelen bilgilere göre, Rolls-Royce, A350'nin XWB-84/97 türevlerinden, bu yılın başında açıklanan gelişim projesine kadar birçok yeni motor seçeneğini inceliyor. Yakın zamana kadar Rolls-Royce'un, Trent 7000 ile A330neo zaferinden dolayı, A380'in güncelleştirilmesi için ilk sırada yer alacağına inanılıyordu. Ancak kaynaklardan edinilen bilgiye göre, teklif edilen A380neo projesinin Trent 7000'den daha fazla güce ihtiyaç duyacağı belirtiliyor. A380neo'nun üretilmesi, modelin en büyük müşterisi olan Emirates Hava Yolları tarafından da bekleniyor.

www.onurair.com.tr



bir **“tık”** yeter! biletiniz **2 dakikada** hazır



Onurair

F-35'LERİN BAKIMI İÇİN TÜRKİYE SEÇİLDİ

ABD Savunma Bakanlığı, seston hızlı uçan F-35'lerin bakımı için Türkiye'yi seçti. ABD Savunma Bakanlığı (Pentagon), yeni kuşak savaş uçağı F-35'lerin ağır motor bakımlarının 2018'den başlayarak Türkiye'de yapılacağını açıkladı. ABD Hava Kuvvetleri'nden Korgeneral Chris Bogdan, gerekmesi durumunda İngiltere'nin F-35'ler için yedek bakım sağlayacağını, Norveç ve Hollanda'nın da ek motor bakımı sağlayacağını söyledi. Türkiye'nin de aralarında bulunduğu 9 ülkenin ortak konsorsiyumu tarafından üretilen F-35'ler, seston hızlı uçabiliyor ve radara yakalanmama özelliği taşıyor.



TURKEY TO MAINTAIN F-35 FIGHTERS

The Pentagon decided Turkey maintain supersonic F35 fighters. The Pentagon also explained that starting from 2018, new generation F35 fighters will be maintained in Turkey. The U.S.A. Air Force Lieutenant Chris Bogdan claimed that, in case needed, England will provide additional maintenance and Norway and Holland will provide additional engine maintenance. F35 fighters, manufactured by a consortium of 9 countries among which Turkey is present as well, are supersonic and don't get caught by the radar.



BOEING 777X ELEKTRONİK SİSTEMLERİ ÖDÜLLENDİRİLDİ

General Electric, Boeing 777X serisinin iliz motorlarının elektrikli ve elektronik ana unsurlarını da kazanarak bağlılığını genişletti. Uçağın GE9X turbo fanlarını da geliştiren firma, en son 777 sistemine dayanan gelişmiş bir elektrik yük yönetim sistemi (ELMS) ile birlikte yedek bir jeneratör ve dönüştürücü de sağlayacak. Elektrik yük sistemi de, GE9X motorlar tarafından üretilen yüksek enerjiyi, uçağın sistemleri için gerekli olan yükü ve daha büyük yolcu kabinini kontrol etmek için geliştirilecek.

BOEING 777X AVIONICS AWARDED

General Electric has extended its involvement in the Boeing 777X by winning key elements of the big twin's electrical and avionics systems. GE, which is also developing the aircraft's GE9X turbofans, will provide an enhanced electrical load management system (ELMS) based on the current 777 system as well as the backup generator and the backup converter. The electrical load system will be grown to handle the larger power generated by the GE9X engines and the loads required by aircraft systems and the larger passenger cabin.



ETIHAD LEADER AGAIN

United Arab Emirates' national airline company Etihad Airways, received the "World's Leading Airline" awards consecutively for the sixth time during this year's World Travel Awards night. Airways also was deemed worthy of "World's Leading First Class" and "World's Leading Cabin Crew" awards as well. Introducing the service that will be provided in Airbus A380 and Boeing 787 Dreamliner aircrafts the company announced the world's first three room suit, "The Residence by Etihad" during the year. Besides, Etihad Airways started 10 new routes in 2014 and purchased 49% share of Alitalia.

ETIHAD YİNE LİDER

Birleşik Arap Emirlikleri'nin ulusal havayolu şirketi Etihad Havayolları, Dünya Seyahat Ödülleri gecesinde altıncı yıl üst üste "Dünyanın Lider Havayolu" ödülünü aldı. Havayolları, gecede ayrıca "Dünyanın Lider First Class'ı" ve "Dünyanın Lider Kabin Ekibi" ödüllerine de layık görüldü. Teslim alacağı Airbus A380 ve Boeing 787 Dreamliner uçaklarında sunulacak hizmeti tanıtan şirket, dünyanın ilk üç odalı süiti olan Etihad Rezidans'ı (The Residence by Etihad™) yıl içinde duyurdu. Etihad Havayolları ayrıca 2014 yılı içinde 10 yeni rotada uçuş başlattı ve Alitalia'nın yüzde 49 hissesini satın aldı.

KARGO KAPISI HAVADA AÇILDI

Rusya'ya bağlı Magadan'dan Yakutistan'a gitmek üzere havalanan B757-200 tipi kargo uçağı, büyük bir facianın eşiğinden döndü. Magadan'daki Sokol Havalimanı'ndan kalkış yapan R3-9990 sefer sayılı uçak yaklaşık 6 bin feet yüksekliğe ulaştığı sırada kargo kapısı açıldı. Kalkıştan yaklaşık 7 dakika sonra yaşanan olay üzerine uçağın kaptan pilotu, kalkış yaptıkları meydanla irtibata geçerek acil iniş talebinde bulundu. Olayda ölen ya da yaralanan olmadı.



CARGO DOOR OPENED WHILE FLYING

B757-200 cargo plane bound to fly from Russia's Magadan oblast to Yakutia escaped from the threshold of a great disaster. Taking off from Sokol Airport in Magadan R3-9990 flight numbered plane's cargo door opened as it approached a height of 6 thousand feet. Upon the incident occurred approximately after 7 minutes after take off, the first pilot of the plane requested an emergency landing contacting the airport. No casualties were reported.



ROLLS-ROYCE TO POWER 65 AIRASIA X AIRCRAFTS

Rolls-Royce has been selected by AirAsia X to power 10 Airbus A330ceo and 55 Airbus A330neo aircraft with engines worth \$6.2bn. The A330ceos will be powered by the market-leading Trent 700 and the A330neos will be powered by the recently-launched Trent 7000 engine. It is the largest order for the Trent 7000 engine since it was launched earlier this year. A total of 132 A330neos have now been selected by airlines and lessors.

ROLLS-ROYCE'TAN 65 AIRASIA X UÇAĞINA MOTOR

AirAsia, 10 Airbus A330ceo ve 55 Airbus A330neo uçağını toplam maliyeti 6,2 milyar dolar olan motorlarla güçlendirmesi için Rolls-Royce ile anlaştı. A330ceo'lar pazar lideri konumunda olan Trent 700 ve A330neo'lar da yeni üretilen Trent 7000 motorlarla çalıştırılacak. Trent 7000 motor bu sene ilk kez tanıtıldığından beri en büyük siparişini almış oldu. Şimdiye kadar toplamda 132 adet A330neo havayolları tarafından tercih edildi.



ORION'S SUCCESSFUL LAUNCH HARBINGERS JOURNEY TO MARS

NASA marked a critical step on the journey to Mars with its Orion spacecraft during a roaring liftoff into the dawn sky over eastern Florida on Friday, Dec. 5, 2014. Once on its way, the Orion spacecraft accomplished a series of milestones as it jettisoned a set of fairing panels around the service module. The spacecraft and second stage of the Delta IV rocket settled into an initial orbit about 17 minutes after liftoff. Flight controllers put Orion into a slow roll to keep its temperature controlled while the spacecraft flew through a 97-minute coast phase.



ORION İLE MARS YOLCULUĞUNA BİR ADIM DAHA

5 Aralık 2014 tarihinde NASA'nın Orion uzay aracını Doğu Florida semalarından fırlatması Mars yolculuğu için önemli bir adımdı. Araç planladığı gibi bazı parçalarını da bırakarak gökyüzünde ilerlerken birçok ilki de gerçekleştirdi. Araç ve Delta IV roketinin ikinci fazı kalkıştan yaklaşık 17 dakika sonra ilk yörüngeye oturdu. Uçuşu kontrol edenler Orion'un ısısını 97 dakikalık hıyı bölgesinde uçarken kontrol altında tutmak üzere yavaş bir şekilde dönmesini sağladılar.

Corendon AIRLINES

*35 Ülkeden 128 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde*

BOEING 737 OPERATOR





Avrupa'nın Başkenti:

Brüksel

BRUSSELS:

Capital of Europe



Handan DİKER

Yeditepe Üniversitesi Öğretim Üyesi

Yeditepe University Instructor

handandiker@gmail.com

Bir bataklığın kurutulması sonucu ortaya çıkan Brüksel'de aralarında ünlü çizgi roman kahramanı Tinten'in müzesinin de bulunduğu 89 müze var.

In Brussels, which was built after drying bogs, there are 89 museums which include famous cartoon character Tintin's museum as well.



1: Handan Diker güneşli bir günde Grand Place'de
Handan Diker in Grand Place on a sunny day.

2: Grand Place, İkinci Dünya Savaşı'nda bombalanmış ve yerle bir olmuş. Ama buradaki tüm Ortaçağ binaları aslına uygun olarak yeniden yapılmış.

Grand Place had been bombed during WW2 and destroyed. However, all the medieval buildings here restored in accordance with their original state

Hiç "Bataklığın içindeki yerleşim yeri" diye bir tanım duymuş muydunuz? İnanın Brüksel'e gidinceye kadar kentin böyle bir sözcük anlamı olduğunu ben de bilmiyordum. Şehir birkaç yüzyıl önce bir bataklığın kurutulması sonucu ortaya çıktığı için bu ismi almış. İşte bu anlamsal şaşkınlıktan sonra Brüksel'e iner inmez kendimi hep o Brüksel resimlerinde gördüğüm Grand Place olarak adlandırılan ana merkezine atmak için sabırsızlanıyordum. Burası 15. yüzyılda yapılmış bir meydanı. Ama ne meydan, adeta bir açık hava müzesi görünümünde bir panayır ve şenlik yeri... Her saat cıvı cıvı her kesimden insanların kaynaştığı muhteşem renkli bir alan... Felemenkçe anlamı: Büyük Pazar. Eskiden şehrin ana pazar yeri olmasından dolayı bu adı taşıyor. O nedenle de meydana inen tüm sokakların adları yiyecek isimleri taşıyor. Şimdi de birçok mağazanın sıralandığı turistik bir bölge burası... Meydan, İkinci Dünya Savaşı'nda bombalanmış, tüm binalar yıkılmış ama burada yer alan tüm ortaçağ binaları aslına uygun olarak yeniden yapılmış. İnanın eskisinden hiçbir farkı

Have you ever heard of an explanation like "Home in the marsh"? Believe me; I did not know that Brussels meant this either until I have been in Brussels. Since the city was founded on dried up bogs a few centuries ago, it had been named after this. Having been surprised after learning this, as soon as my plane landed at Brussels I was anxious to go to its center named Grand Place, which I had always seen in Brussels photographs. This center had been built in 15th century. But what a center! Merely a fair and festival place looking like an open air museum... A colorful place, where people from every segment of the society socialize, it is sparkly all the time. In Dutch it means Grand Bazaar. This is because it used to be the main market place of the city. For that reason, all the streets leading to the center have food names. But now this is a touristic place where there are a lot of shops. The center has been bombed during WW2, all of the buildings had been demolished but the medieval buildings have been restored in accordance with their original state. Believe me; it is no different from medieval age. The buildings stand tall as if the place has never been bombed. It was autumn when I went to Brussels. Mostly flowers are sold in the market in summer. The place is used as a concert arena in the evening. Since I was there during a sunny day, I came across with a flower market just like the summer time. I had never seen so many different flowers together. There is an activity held between 15 and 18 August.



yok. Sanki buraya o bombalar hiç düşmemiş gibi binalar dimdik ayakta duruyorlar. Brüksel'e gittiğimde sonbahardı. Daha çok yazın burada çiçek pazarları kuruluyor. Akşamları da konser alanına dönüşüyor. Ben güneşli bir günde orada olduğumdan, adeta bir yaz gibi çiçek pazarına denk geldim. Hiç bu kadar çeşitli çiçeği bir arada görmemiştım. 15-18 Ağustos tarihlerinde ise yaptıkları bir etkinlik var. Rengarenk çiçeklerden bu meydanın zeminine muhteşem bir halı döşüyorlar. Grand Place'de, ayrıca Brüksel Şehir Müzesi ve Belediye Binası da yer alıyor.

BİR DÜNYA KENTİ

Hem siyaset, hem tarih bir arada Brüksel öyle bir kent ki, burada Avrupa Birliği'nin 3 ana kurumu olan; Avrupa Parlamentosu, AB Bakanlar Konseyi ve AB Komisyonu bulunuyor. Ayrıca NATO Merkez Karargahı da burada. Gördüğünüz gibi Brüksel, hem siyaset hem de tarihi unsurları içinde barındıran bir dünya kenti... Ben buraya Avrupa'nın başkenti demeyi uygun gördüm. Felemenk, Alman ve Fransız kültürlerinin kaynaştığı bir sanat ve kültür kenti de aynı zamanda. Bu kadar çeşitli öğeleri kaynaştıran bir kent biraz zor bulunur kanımca. Bir alışveriş cenneti olarak adlandırdığım o kocaman geniş caddeleri sanki size Avrupa'da değil de Amerika'da dolaşıyormuşsunuz izlenimini veriyor. Belçikalıların üç ünlü yiyeceği var: Midye, bira ve çikolata. Ben bu kadar güzel, lezzetli ve çok değişik çeşitli çikolatayı dünyanın hiçbir kentinde görmedim. Birden fazla sokak sadece çikolata dükkanı dolu... İnanın bu sokaklarda dolaşırken çikolata kokusundan sarhoş oldum. Ayrıca, midyeyi çok seviyorlar.

In the center, they lay a carpet made of colorful flowers on the ground. Besides, Brussels City Museum and City Hall are in Grand Place as well.

A WORLD CITY

Politics and history together Brussels is such a city which comprises three main corporations of the EU, which are EU Council of Ministers and EU Commission. In addition to them NATO's Headquarter is here too. As you can see, Brussels is a world city which comprises both politics and history. I think calling this city as the capital of

Brüksel'de Felemenk, Alman ve Fransız kültürleri bir arada... Burası benzerine zor rastlanılır bir sanat ve kültür kenti...

In Brussels; Dutch, German and French cultures exist together. It is an art and culture city, which is hard to find.

////////////////////



3



Handan Diker,
çocukluk kahramanı
Tenten ile...

Handan Diker
with her childhood
hero Tintin...

Her yerde midye restoranları var. Moules adını verdikleri midyeleri tencere ile servis ediyor. Yanında da çeşit çeşit aromalı biralara... Kırazlı ve ağaççilekli bira bile gördüm. Bir tahta tepsiye dizilmiş 7-8 bardakta azar azar her biradan getiriyorlar. Bir kişinin önünde 5-6-7 bardak bira görebiliyorsunuz. Brüksel'in bu restoranlar sokağı adeta bizim Ege kentlerindeki sokakları andırıyor.

TENTEN İLE BİRLİKTE

Brüksel şehir merkezine çok yakın olan iki bölge; Leopold ve Schuman bölgelerinde ise Avrupa Birliği binaları yer alıyor. Brüksel'in bu kısmına "Avrupa Çeyreği" deniliyor. Özellikle Avrupa Parlamentosu Binası'nın camdan yapılmış olması görenleri çok etkiliyor. Şehirde 89 tane müze var. Müzik aletleri müzesinden, Askeri Tarih müzesine, doğa bilimleri müzesinden çikolata ve çizgi roman müzesine hatta bira müzesine kadar... Her taraf müze dolu. Beni bunların içinde en çok etkileyen müze, Belçika'nın ünlü çizgi roman kahramanı Tenten'in müzesi oldu. Çocukluğumun kahramanı ile burada tanışma fırsatı buldum. Belçikalı yazar Herge'nin yarattığı Tenten,

Europe seems okay. It is at the same time an art and culture city where Dutch, German and French cultures come together. In my opinion it is hard to find such a city where this amount of cultural elements comes together. Those wide roads, which I call shopping heaven, give you the impression that you are wandering in the U.S.A. but not in Europe. Belgians have three famous dishes: Mussel, beer and chocolate. I have not seen such wonderful, delicious and assorted chocolates in any place in the world. Lots of streets are full of only chocolate stores. Believe me I got liquored up because of the smell of chocolate as I walked along the streets. On the other hand, they love mussels. There are mussel restaurants everywhere. They serve the mussels, which they call moules, in a pot. Along with it, they offer assorted beers. I even saw cherry and raspberry beer. They bring from every kind of beer in 7 or 8 glasses in small portions ordered on a wooden tray. You can witness people drinking beer from 5 or 6 or 7 glasses. Brussels' street of restaurants resembles the streets in the cities of Aegean region in Turkey.



4



5



Brüksel’de adeta bana eşlik etti. Her yerde karşıma çıktı. Kimi zaman köpeği ile, kimi zaman pardösüsü ile, kimi zaman da Dupont kardeşler ile birlikte dolaştım bu güzel şehri. Bu da bana ayrı bir keyif verdi. İnanın özlediğim çocukluğuma Brüksel’de Tenten ile beraber geri döndüm. Eski Fransız Cumhurbaşkanı Charles de Gaulle bir sözünde söyle demişti: “Tek uluslararası rakibim Tentendir. İkimiz de büyük insanlardan korkmayan küçük insanlarız.” Bu söz benim için Tenten’i kahraman yapan bir sözdür. Onun gibi yılmaz bir muhabir, oradan oraya koşuşturan bir gazeteci kimliği ile ben de aynı onun gibi şehri keşfetmek için koşup durdum Brüksel sokaklarında. İşte size kısa bir Brüksel gezisi, ben bir güne sadece bu kadar yeri sığdırdım. Bir daha gidersem en az 3 ya da 4 günümü bu kente ayırmak istiyorum. Çok kısa sürede çok yeri tanımak ve keşfetmek oldukça zor oluyor. Tadını çıkartamıyorsunuz. Kısacası; çikolatayı seviyorsanız, tarihe meraklı iseniz, bir de capcanlı, dinamik, sınırsız hareketli kentleri seviyorsanız Brüksel tam size göre... Avrupa’nın tam da ortasında Brüksel’de bu güzellikler sizi bekliyor. Bence hemen gidilmesi gereken kentlerin başında geliyor. Durmayın gidin, gezin ve görün, siz de Tenten’in kentine hayran olacaksınız buna eminim.

ALONG WITH TINTIN

EU buildings are in Leopold and Schuman regions which are close to Brussels city center. This part of Brussels is called “European Quarter”. Especially the European Parliament Building made of glass impresses everyone very much. There are 89 museums in the city. You can see every type of museum, from musical instruments museum to Military History Museum, from nature sciences museum to chocolate and cartoon museum and even beer museum. Everywhere is full of museums. Among them, Tintin’s museum impressed me the most. I found the opportunity to meet the hero of my childhood Tintin, Belgium’s famous cartoon character, here. It was like Tintin, created by Belgian author Herge, accompanied me in Brussels. I came by him everywhere. Sometimes with his dog, sometimes with his overcoat and sometimes I wandered around with Dupont brothers in this beautiful city. This gave me a different pleasure. Believe me I returned the days of my childhood in Brussels along with Tintin. Charles de Gaulle, former President of France, once said: “In the end, you know, my only international rival is Tintin! We are the small ones, who do not let themselves be had by the great ones.” This saying is a saying which makes Tintin a hero for me. I ran about the streets of Brussels just like Tintin did as a fearless reporter in order to explore the city. Here you are, a brief Brussels travel, this is what I did in just one day. If I go to Brussels again one day, I want to spare 3 or 4 days for this city. It is really hard to explore and know many places in a very short time. You cannot really enjoy it. In short; if you like chocolate, wonder about history, and adore lively, dynamic, warm cities, Brussels is the city for you. Right in the middle of Europe, in Brussels, these beauties await for you. I think it is on top of the cities to visit immediately list. Hurry up, visit and see, you will love Tintin’s city, I have no doubt.

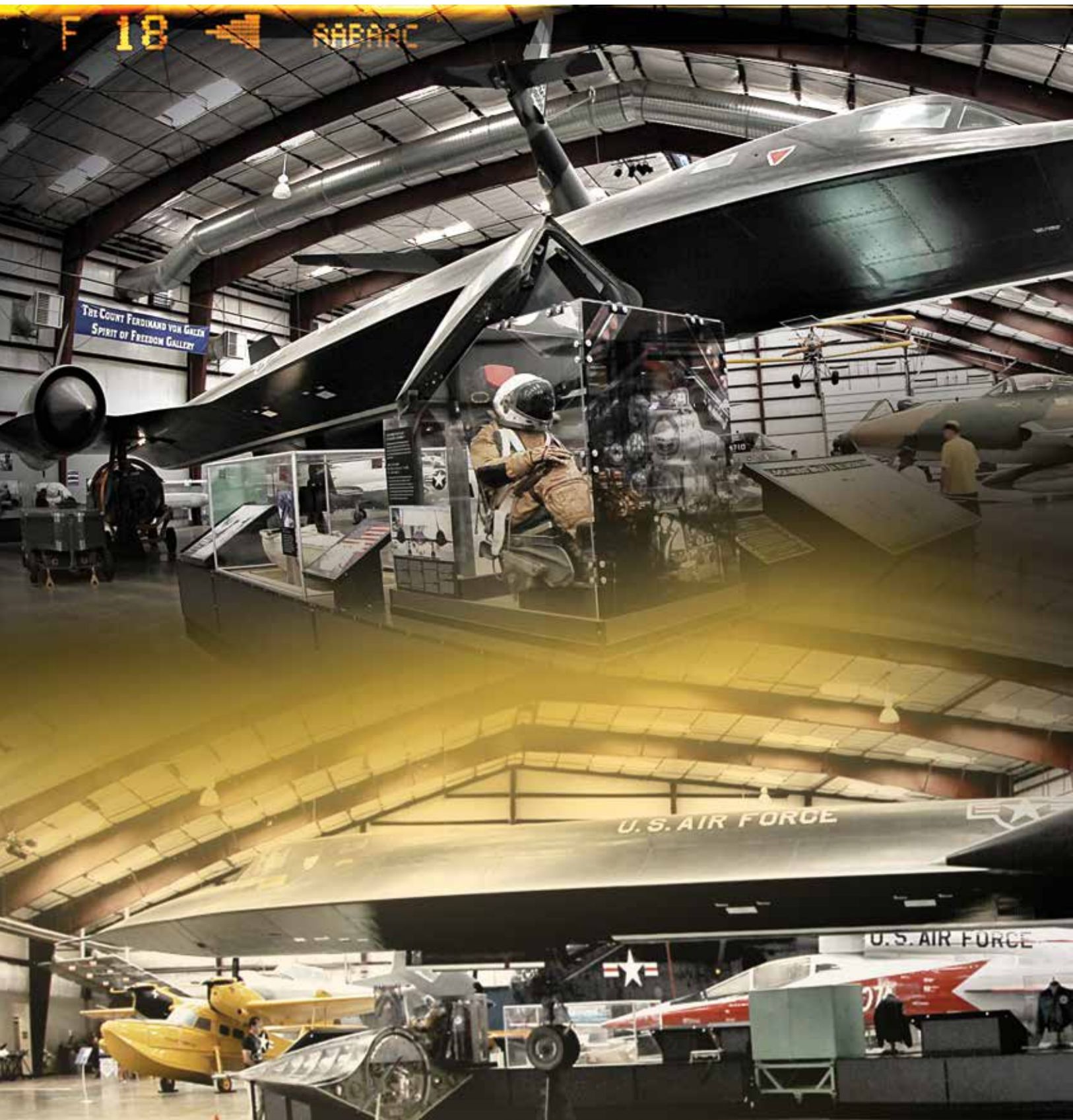


3: Rue de Bouchers’ın restoranları, burası Brüksel’in göbeği olarak anılıyor.

Restaurants in Rue de Bouchers, also known as the belly of Brussels.

4: Avrupa Birliği Parlamento Binası
European Union Parliament Building

5: Brüksel NATO Merkez Karargahı
Brussels NATO Headquarters



HURDALIKTAN ÇIKAN TARİH:

PIMA HAVACILIK VE UZAY MÜZESİ



Arizona eyaletinin Tucson şehrinde 1966 yılında kurulan müzede, o dönem demir-çelik fabrikalarına satılmaktan bir grup yetkilinin çabalarıyla kurtulmuş hava taşıtları da sergileniyor.



Dünyadaki en büyük havacılık müzelerinden birisi ve aynı zamanda Amerika'nın da en büyük özel havacılık müzesi olma özelliğini taşıyan Pima Havacılık ve Uzay Müzesi'nde gördüklerinize inanamayacaksınız. Zengin koleksiyonunda ticari, askeri ve sivil hava taşıtları bulunuyor. Ayrıca, aralarında Astronot Frank Borman tarafından müzeye hibe edilen Ay taşının da bulunduğu 125 binin üzerinde eser ziyaretçilerini bekliyor. Amerika'nın Arizona eyaletinin Tucson şehrinde bulunan müzenin toplamda 18 bin m2 alanı kaplayan beş büyük hangarı bulunuyor. Bu hangarlardan iki tanesi 2. Dünya Savaşı'na ayrılmış. Müzenin bir de hava taşıtı restorasyon merkezi bulunuyor. Müzedeki hava taşıtlarına ve eserlere ek olarak Arizona Uzay Kuruluşu'na da ev sahipliği yapıyor. Tesislerin işletmesi ise bu kuruluş tarafından yapılıyor.

Müzedeki dikkat çeken bazı hava taşıtları şunlar; dünyanın en hızlı uçağı olan SR-71 Blackbird, 1981 yılında İran'da 444 gün boyunca esir tutulan 54 Amerikalıyı evlerine sağ salim ulaştırmış olan "Freedom One" ve "Air Force Two"



Tarihi eritilmekten kurtaran yetkililer sayesinde bugün Pima Havacılık ve Uzay Müzesi dünyanın sayılı havacılık müzeleri arasında bulunuyor.

uçakları ve 2. Dünya Savaşı'nda savaşmış, hızlı, yüksekte uçan ve çok fazla bomba taşıyabilen B-29 Superfortress. Ülkenin havacılık tarihi eritilmekten kurtuldu Amerikan Hava Kuvvetleri'nin kuruluşunun 25. yıldönümü olan 1966 senesinde kurulan müzede sergilenen 2. Dünya Savaşı dönemine ait tarihi uçaklar ve 1950'li yıllara ait hava taşıtları, garip bir şekilde ortadan kayboluyordu. Sonradan bunların hurda demir olarak demir-çelik fabrikalarına satıldığı anlaşıldı. Orada eritenler aslında sadece metal değil, ülkenin havacılık tarihidi. Durumu gören yetkililer, inisiyatif kullanıp sorumluluk üstlenerek burada tutulan bazı hava taşıtlarına başra bir yere ayırmaya karar verdiler. Ayrılan uçaklar bahçedeki çit çizgisi önüne çekiliyordu, böylelikle onları halk da görebiliyordu. Uçaklar çok kısa zamanda halk arasında popülerlik kazandı ancak uçakları çitin ardından görmek pek tatmin edici değildi. Yetkililer müzeyi farklı bir yere taşıma planları yaptılar ve ilk etapta 35 adet hava taşıtı 1973

Ağustos'unda bulundukları yerden müzenin yeni lokasyonuna taşındı. Yetkililer, içlerinde bazı ufak eserleri sergilemek üzere, 2. Dünya Savaşı'ndan kalma barakaları buraya getirdi. Sonraki iki senede koleksiyona daha fazla uçak katıldı. 1975 yılına gelindiğinde koleksiyondaki hava taşıtı sayısı yaklaşık 50 olmuştu. Koleksiyonda uçaklar, helikopterler ve füzeler vardı. Ve nihayet müze, 8 Mayıs 1976'da ziyarete açıldı.

İLK HANGAR YAPILIYOR

Müzeyle ilgili bir hayli iyiydi ve takip eden 4 senede 250 binin üzerinde ziyaretçi gelmişti. 1980 senesinde müzenin ilk kalıcı binasının yapılmasına karar verildi. Binada giriş alanı, kumaş kaplı hava taşıtlarının sergilenmesi için bir bölüm ve bir hediyelik eşya dükkanı da olacaktı. Planların ardından "Birinci Hangar"ın yapımına 1981'de başlandı ve takip eden sene tamamlandı. Bu gelişmenin ardından binanın sağladığı ziyaretçi deneyimi yükseldi ve yıllık ziyaretçi sayısı artmaya devam etti.

1: Müzenin hemen karşısındaki Davis-Monham Üssü'nde eğitilen pilotların uçurduğu A-10 Thunderbolt II.

2: Müze girişindeki 'Beauty of Flight' isimli fiberglas anıt.



3: Uçakların bir kısmı müze bahçesinde sergileniyor.

4: Sivil, ticari ve askeri uçaklar herkesin görebilmesi için açık alanda tutuluyor.

5: Uzay Galerisi'nde sergilenen Ay taşı.

6: Müzeye küçük ziyaretçiler de yoğun ilgi gösteriyor.

İKİNCİ HANGAR İMDADA YETİŞTİ

Müze koleksiyonunun büyük bölümü binanın en üst katında bulunan bir hayli geniş bir hava taşıtının içerisinde barındırılıyordu. Bu, sonunda 1987 yılında "İkinci Hangar"ın inşa edilmesiyle değişti. Bu binada müzenin yönetim ofisleri, kütüphane, arşiv bölümü, koleksiyon deposu ve Arizona Havacılık Onur Listesi bulunuyordu. "Birinci Hangar"a kıyasla daha çok şey kapsayan "İkinci Hangar", müzenin görünümüne de modernlik katmıştı.

UZAY GALERİSİ

1999 senesine gelindiğinde müzede bir Uzay Galerisi açıldı. Galeride, müzenin yeni hedefine vurgu yapıyordu. Burada Apollo Kapsülü'nün bir maketi, Apollo dönemine ait orijinal bir uzay giysisi ve bir Ay taşı örneği bulunuyor. Galeride bunlara ek olarak, havacılık ve uzay taşıtı yapımında kullanılan malzemeler de sergileniyor.

Ayrıca müzenin içinde bir başka müze olarak tanımlayabileceğimiz 390. Bombardıman Grubu Anıtı var. Burası, müze alanındaki altıncı bir binada ayrı olarak bulunuyor ve ziyaretçilerden bir hayli ilgi görüyor.

Son olarak 2006 senesinde "Birinci Hangar"ı genişletme çalışmaları yapıldı, bittiğindeyse bina iki katından fazla büyüklüğe sahip oldu. Yeni yapılan dükkân sayesinde de giriş alanı ve hediyelik eşya dükkânı birbirinden ayrıldı ve bu sayede iki alan daha da modernize edilmiş oldu. 2010 yılında ise içinde bir de restoran olan 2 bin m2'lik yeni alan daha eklendi. Günümüzde Pima Havacılık ve Uzay müzesi 10 bin m2'lik iç alanıyla ve sergilenen 300'den fazla hava taşıtıyla ülkenin en büyük havacılık müzesi konumuna ulaştı.

Öyle görünüyor ki, müze elde ettiği gelirle ziyaretçilerine daha muhteşem deneyimler sunmak üzere gelişmeye devam edecek.



////////////////////////////////////

Son derece modern bir müze kimliğine bürünen Pima Havacılık ve Uzay Müzesi'nde çok değerli parçalarla birlikte Soğuk Savaş'ın da izlerini görmek mümkün. Aslında, sergilenen Ay taşı bu anlamda çok güçlü bir metafor...

Motivasyon ve Dikkat 2



Şebnem Bayezit
Ticari ve Yer Hizmetleri Eğitmeni



Geçen ay motivasyon ve motivasyonun dikkat üzerindeki önemine değinmiştim. Motive olmuş çalışanların işlerine verdikleri önemiyet ile motive olmamış çalışanlarınki aynı olmuyor.

Özen göstermeme bilinçli yapılan bir hareket midir?

İnsanın farkında olmadan, mutlu olmadığı için dikkatsiz olması bilerek yaptığı bir davranış değildir. Ya da tam tersi motive olmuş çalışanların işlerine daha fazla özen göstermeleri de bilerek yapılmıyor. Bunlar insanın doğasından gelen, içgüdüsel davranışlardır. Yapılan araştırmalar ve klinik çalışmalar, çalışanların yaptıkları işleri sevmeleri ve çalıştıkları ortamda mutlu olmaları neticesinde motive olduklarını tespit etmiştir.

Çalışanları verimli olmaya sevk etmek için neler yapmak gerekir?

İş hayatında emeğinin karşılığını maddi olarak almak birinci unsur olarak görülse de, yapılan araştırmalarda maaşı ya da ücreti iyi olduğu halde motive olmamış çalışanlar yine görülüyor. Ancak bu araştırma sonucunda, zaten çalışanlar motive olmuyorlar diye düşük ücret karşılığı çalışanlar anlamı çıkartılmamalıdır. İnsan temel ihtiyaçlarını karşılayamazsa başka hiç bir konuya odaklanamaz. Burada anlatılmak istenen, temel ihtiyaçlar karşılandıktan sonrasidir. Yani işletmeler çalışanlarına emeklerinin karşılığındaki maddi bedeli vermeli ve onların can güvenliklerini sağlıyor olmalıdırlar. Asıl konumuz ise temel ihtiyaçları karşılandığı halde motive olmayan çalışanlar...

Büyük işletmelerdeki başlıca sorun, çalışanların üst kademe yöneticileri görmeden, alınan kararlara uymalarının istenmesidir. Bu durum, çok az çalışan hariç, büyük bir çoğunlukta mutsuzluğa, bir şey üretmemesinden kaynaklı isteksizliğe sebep olmaktadır. Öncelikle bu duruma engel olabilmek için doğru İnsan Kaynakları Planlaması yapmak gerekmektedir. İnsanın yaradılışında birbirlerinden farklı kişilik yapısı, farklı şeylerden güdülenme ve farklı güdüler vardır. Bir çalışan araştırmacı yapıda olabilirken bir başkası fazla enerji harcamadan verilen işi yapmayı tercih edebilmektedir. Ya da bir başkası çoğunluğun fark etmediği aksaklıkları önceden tespit edebilme, resmin bütününe görebilme yeteneğine sahip olabilir. Bu nedenle, çalışan personelin kim olduğu, hangi yeteneklere sahip olduğu doğru tespit

edilmeli, yetenekleri doğrultusunda doğru işlerde görevlendirilmelidir. Motivasyonun sağlanması için sadece bu da yeterli olmaz. Doğru yöneticiyle çalışılması da önemli bir konudur. Sadece orta kademe yöneticiler değil işletmedeki tüm yönetim kadrosunun doğru olması gerekmektedir. Çalışanlar iş yapmaya isteklendirilmeli ve bu yaptıkları işlerin sonrasında takdir edilmelidirler. Motive olmayış nedenleri sağlıklı bir şekilde tespit edilmelidir. Sadece çalışmasının karşılığını maddi olarak veriyoruz diye düşünmek çalışanları motive etmeyen, sanayi devriminden önceki yıllardaki yönetim zihniyeti olup artık gelişmiş ülkeler tarafından vazgeçilmiş bir düşünce şeklidir.

Çalışanların görevlerini tamamlama süreçleri sırasında çok fazla aksaklık ile karşılaşmaları ve bu aksaklıkların giderilmesinde yaşanan uzun prosedürler ve pratik olmayan süreçler de motivasyonu olumsuz etkiler. Orta kademe yöneticiler çözüm odaklı, pratik, yapılan işle ilgili kuralları hatta detayları bilen, işin ehli kişiler olmalıdır. Bunun dışında, işlerin planlamasının doğru bir biçimde işin erbabı kişiler tarafından yapılması gerekmektedir. Planlamanın doğru yapılmaması, kuralların net, anlaşılır olmaması, çözülmesi gereken karmaşık bir durum karşısında tecrübe sahibi olan personelin bilgiyi paylaşmak istememesi ya da tecrübe sahibi olan personelin bulunamaması, kaynak eksikliği ile sık sık karşılaşılması gibi sorunlar da bir süre sonra çalışanlar arasında motivasyon eksikliğine sebep olur. İşletmeler teknolojinin getirdiği yeniliklerin gerisinde kalmadan ihtiyaçlara cevap verebilmelidir. Bunun için de çalışanlarını yüksek performans ile çalıştırabilecek öngörüye sahip olmalıdırlar. Hiçbir çalışan vazgeçilmez değildir ancak bazı çalışanların yeri doldurulamaz. Bu çalışanları tespit edebilen, çalışanlarında aidiyet duygusunu oluşturabilen işletmeler gelecekte ayakta kalabileceklerdir.

Çalışanların görevlerini yaparken çok fazla aksaklık ile karşılaşmaları ve bu aksaklıkların giderilmesinde yaşanan uzun prosedürler motivasyonu olumsuz etkiler.



Kayıp, araniyor... Bermuda Şeytan Üçgeni

Geçtiğimiz yüzyıl boyunca binden fazla uçak, gemi ve bir o kadar da insan kaybolmuş olmasına rağmen bölge, Dünya Doğayı Koruma Vakfı'nın tehlikeli sular listesine alınmadı.

Tonlarca ağırlıktaki gemiler, yolcu uçakları ve jet uçakları birden bire arkalarında hiçbir iz bırakmadan yok oldular. Uçaklar ve gemiler bir şekilde de olsa kabul edilebiliyor, peki Bahamalar'daki Great Isaac Deniz Feneri'nde 1969'da kaybolan ve bir daha asla bulunamayan iki bekçiye ne demeli? Bölgede gerçekleşmiş, rapor edilmeyen ya da farklı gerekçeler gösterilerek temelsiz raporlarla örtbas edilen o kadar çok olay var ki...

Bermuda Adası, Miami ve Porto Riko'daki San Juan noktalarının oluşturduğu kabul edilen Bermuda Şeytan Üçgeni, birçok kitaba ve filme de konu oldu. Bölgede kaybolanların bulunamaması tedirginlik yaratırken zaman içinde şüpheli bilim adamları da bilimsel bir açıklama bulmaya çalıştı. Ancak geçtiğimiz yüzyılda 1000 civarı kayıp vakası yaşanan bölgede sır perdesi tam olarak kalkmış değil. Bu olayların bazılarını bakacak olursak:

Aktarılanlara göre, 1881 senesinde Ellen Austin isimli gemi New York'a doğru giderken içinde mürettebat olmayan başıboş bir gemiye rastladı. Dört kişilik bir ekip bu gemiye çıktı ve gemiyi Ellen Austin'e bağlayarak bir

süre bu şekilde yol kat ettiler. Ancak gemi, Ellen Austin'den koptu ve kayboldu. Çok geçmeden gemi tekrar bulunduğunda, bu kez de dört kişilik ekibin kaybolduğu bildirildi. Garip geliyor ancak gerçek...

USS Cyclops vakasında ise Amerikan donanması tek seferde en çok kaybı verdi. "Kayıp" kelimesi burada gerçek anlamıyla öne çıkıyor çünkü 309 kişiden oluşan mürettebatın tümü gemiyle birlikte 1918 yılında sırta kadem bastı. Gemide mangan cevheri taşınyordu ve olayla ilişkisi uzun süre araştırılrsa da hiçbir şey bulunamadı.

NE GÖREN VAR, NE DUYAN

19 numaralı uçuş, Amerikan Hava Kuvvetleri'nin düzenlediği bir eğitim uçuşu... Bu uçuşu ilginç kılan olay ise beş uçakla başlaması ve talim sonunda hiçbirinin geriye dönmemesi... Uçakların telsiz kayıtlarından pilotların yönlerini bulamadıkları anlaşılıyor ancak sonuç itibarıyla tüm uçakların yakıtları tükeniyor ve denize düşüyorlar. Kayıp uçakları aramaya giden uçak da aynı bölgede kayboldu ve 19 numaralı uçuşta toplam altı uçak, pilotlarıyla birlikte adeta yeryüzünden silindi.



Bölgede iki yolcu uçağının bir sene arayla kaybolması da büyük yankı uyandırdı. Star Tiger ve Star Ariel isimli uçaklar 1948 ve 1949 yıllarında bölge üzerinde uçarken kayboldular ve kendilerinden bir daha asla haber alınamadı.

NEDENLER TATMİN ETMİYOR

28 Aralık 1948'de Douglas DC-3 tipi bir uçak San Juan'dan Miami'ye uçarken kayboldu. 32 yolcusu bulunan uçaktan hiçbir haber alınamadı. Sivil Havacılık Kurulu'nun düzenlediği raporda uçağın kaybolmasıyla ilgili muhtemel bir neden bulunduğu belirtildi. Buna göre uçağın pilinin şarjı düşüktü ve ikmal sırasında şarj edilmemişti. Uçaktaki elektrik sorununa bunun neden olup olmadığı kesin olarak bilinmese de, bu şarj teorisi pek de tatmin edici bulunmadı.

Bu olayların sayısı pek de az olmadığından, "rastlantı" demek pek mümkün görünmüyor. Bu nedenle bölge için en tutarlı açıklama olarak "Körfez Akıntısı" teorisi gösteriliyor. Buna göre sıcak su akıntısının geçtiği bölgede tabanın

zaman zaman ısınması nedeniyle, tabandaki tebeşir gazlar eriyor ve sudan hafif oldukları için yüzeye çıkıyor. Bu sırada da tabandan yüzeye kadar olan suyun yoğunluğunun azalmasına neden oluyorlar. Böyle olunca da o esnada oradan geçen ne varsa çok derin bir kuyuya düşer gibi hızlı bir şekilde okyanusun dibine iniyor. Uçaklar da bu etki nedeniyle okyanusun dibine düşüyorlar çünkü aynı gaz havadan da hafif olduğu için yükselerek yoğunluk azalmasına neden oluyor. Bu kez de oradan geçen uçakları etkileyip hızlı bir şekilde düşmesine neden oluyor. Ama hala yanıtsız kalan bir soru var. Deniz fenerindeki bekçilere ne oldu?

Anlaşıldığı üzere Bermuda Şeytan Üçgeni, tüm bilimsel açıklamalara rağmen gizemini korumaya devam ediyor. Bunun nedeni olaylara ait ne bir video veya ses ne de bir fotoğrafın bulunması. Henüz kesin olarak çözülemeyen bu sır, insanlıkla birlikte uzun bir süre daha yaşayacak gibi görünüyor.

Handan Diker,
çocukluk kahramanı
Tenten ile...



Yapılan hiçbir bilimsel
açıklama konuyu
merak edenleri tatmin
etmiyor. Bunda kayıtlı
bir görsel kanıtın
bulunmamasının ve
olayların abartılı bir
şekilde aktarılmasının
payı büyük...

EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİ

SAFETY MANAGEMENT
SYSTEM (SMS)



Mustafa Bucan ÇOLAK

mcolak@thy.com

Teknik Eğitimci - THY Teknik A.Ş.

Genellikle uçak bileti alırken ilk dikkat ettiğimiz husus, biletin fiyatıdır. Birkaç farklı havayolunun uçuş yaptığı yerlere gideceksek hepsinin web sayfasını gezip toplam bilet fiyatını mukayese etmeden adım atmıyoruz. Muhakkak ki bu gayriihtiyari hareketin peşinen kabul görmüş bir ön koşulu var; “Emniyetli Bir Uçuş Gerçekleştirebileceğim.” Hiç kimse uçağı şirketin uçuş emniyetiyle ilgili problemi olduğunu bile bile uçağı binmez.

Bu sıralar yolcuların emniyete gösterdiği özenin ne kadar önemli olduğunun en somut örneği Malezya Havayolları’nın son bir yıldır içinde olduğu darboğazdır; bir uçağı havada kaybolan diğer uçağı ise Ukrayna’da düşürülen şirket, güvenlik noksanlığından dolayı yolcuların elini ayağını çekmesi sebebiyle derin bir ekonomik buhrana düşmüştür.

2012 yılında ICAO, uçuş güvenliği ile ilgili kontrol mekanizmalarında yeni bir çağ açtı. Bu yeni yaklaşıma, Emniyet Yönetim Sistemi “Safety Management System – SMS” denmektedir. SMS bütün havacılık organizasyonları için mecburidir ki bunlar;

- Havayolu Şirketleri
- Uçak Bakım Şirketleri
- Havacılık Eğitim Şirketleri
- Havalimanı Yönetim Şirketleri’dir.

SMS içinde temel yaklaşım, emniyetin yönetiminin farklı alanlarda bir arada yürütülmesi ve bu dengeli yönetimde çalışanlarında mutlaka yer almasıdır. Çalışanlarla paylaşılan bir emniyet idaresinin daha doğru olacağına inanılmaktadır.

Çalışanları sisteme dahil etmenin ve personelde güvenlik ile ilgili bilinç seviyesini yükseltmek için sadece kurallar konması yeterli bulunmamıştır. Gerekli olan değişim, kültürel bir gelişme olmalıdır. Zira insanları kurallara hapseder ve onları bu hücrelere sığmaya zorlarsanız başarı elde edemezsiniz. Asıl başarı, onları kabul edebilecekleri ve kendilerini bir parçası olarak hissedebilecekleri bir şekilde sokarak sistemi oluşturabilmektir.

SMS için temel oluşturan faaliyetleri şöyle sıralayabiliriz:

- Emniyeti düşüren potansiyel durumların raporlanması
- Risk analizi yapılması
- Emniyeti olumsuz etkileyecek risklerin kontrol altında tutulması

- Meydana gelmiş kazaların sebeplerinin belirlenmesi
- Kazaların tekrarrünün engelleyecek tedbirlerin alınması

Teknik detaylarına girmeyeceğiz ama en azından bir konuda belli detayları aydınlatmakta fayda var. O da çalışanların sorumluluğu olan “raporlama”.

Teknisyenler için iş yapmak gerçekten sevgi içeren bir eylemdir. Teknisyenler yaptıkları işleri severek yaparlar. Zaten yaptığımız işi sevmeden yapmak gerçekten zor olur. Açık havada, hangarda ve atölyede işimizi yaparken işimizi doğru yapmaktan gayri üstlendiğimiz önemli bir sorumluluk daha var; olumsuz durumları raporlamak.

Bakım sırasında, kazaya sebep olabilecek onlarca potansiyel tehlike vardır. Basıncı sistem testlerinden girift sistemlerin birbirini etkilemesine, kaygan ve dengesiz sehpalardan yangına kadar bir sürü risk, sürekli olarak teknisyenleri tehdit etmektedir. Dolayısıyla teknisyenlerin iş yerlerinde “aylık” olması için bir çok neden bulunmaktadır.

Bir sonraki yazımızda SMS mantalitesini ulusal çapa yaymak için UTED’in mesuliyetlerinden bahsedeceğiz. Zira teknisyenler uçuş güvenliği için en önemli çalışansa onların temsilcisinin de uçuş emniyetinin muhafızı olması gerekmiyor mu?

Bu sıralar uçuş emniyetine verilen önem artıyor. Bir uçağının havada kaybolması ve diğerinin ise Ukrayna’da düşürülmesiyle güven kaybeden Malezya Havayolları’nın içinde bulunduğu darboğaz, bu önemi akıllara bir kez daha getirdi.



ANTARKTİKA'DAN ÖNCEKİ SON LİMAN:

USHUAIA



Bilal İLHAN

www.yirtikharita.net

14 farklı uçuş noktasının bağlandığı bir turizm merkezi olan Ushuaia, hala tahrip edilmemiş doğal güzellikleriyle ziyaretçilerini bekliyor.





Haritamızın yırtık köşelerinden birinde kalan, benim de seyahat etmeden önce birçoğumuz gibi varlığından habersiz olduğum, Arjantin'in Tierra del Fuego (Ateş Toprakları) eyaletinin başkenti Ushuaia'yı gezginler için en cazip kılan nokta uzak olması... Dünya'nın Sonu -Fin Del Mundo- şehrin sloganı olmuş, sebebi dünyanın en güneyindeki yerleşim yerlerinden birisi olması. En güneydeki diğer yerleşim yerleri askeri üstler olduğu için Ushuaia bu unvanı sahiplenmiş. İstanbul'dan kuş bakışı 14038 km olan uzaklık, gezginleri fazlasıyla heyecanlandırmaya yetiyor.

Amerika kıtasının diğer ülkelerinden ve Buenos Aires gibi diğer Arjantin şehirlerinden gelenlerin amacı ise genellikle güzel kayak tesisleri ve henüz insanlığın tahrip edemediği doğal güzellikler... Doğal ortamlarında görebileceğiniz deniz aslanları, penguenler ve bölgeye özgün birçok hayvan ve bitki örtüsü çeşitliliği turistleri kendisine hayran bırakıyor. Ayrıca kara sularına olan 1000 km'lik mesafesi nedeniyle, deniz yoluyla dünyayı gezenler için Antarktika ana karasından önce son liman şehirlerinden birisi olması da şehrin ayrı bir turizm kaynağı olmuş.

İstanbul'dan bindiğim uçak ile, Sao Paulo teknik molalı (Uçaktan inmeden, yakıt ırmalı ve Sao Paulo yolcuları için verilen mola) yaklaşık 18 saat sonra Buenos Aires'e ulaştım. Buenos Aires de iç hatlar havalimanı, uluslararası havalimanından kara yolu ile 1.5 saat kadar uzak bir mesafede. Buradan da 3.5 saatlik yolculuk ile Ushuaia uluslararası havalimanına geldim. Sadece uçağa kalış sürem 22 saat kadar olduğu için oldukça yorucu bir yolculuk geçirdiğimi belirtmemde fayda var. Ayrıca bu süreye transfer ve havalimanında bekleme sürelerini de eklemek lazım.

DÖVİZ BOZDURURKEN DİKKAT!

Arjantin hükümetinin kararı ile döviz sadece milli bankalardan pasaporta işlenerek bozduruluyor. Gittiğim tarihlerde 1 \$ karşılığı 5,3 pezo aldığım bankaların aksine 1 \$ karşılığı en düşük teklif olan 7 pezo alabileceğiniz CAMBIO denen Exchange ofislerinden hatta kaldığınız otel veya hostellerden para çevirmeniz cebinizin yararına olacaktır. Yasal olmayan bu çeviriler herkes tarafından yapıyor ve olağan karşılanıyor.

Havayolu ile gidecek olan arkadaşlar El Calafate, Ezeiza, Trelew, Río Gallegos, Aeroparque,



PEGASUS'LA ORTA AVRUPA SEYAHATI

36 ÜLKE
86 ŞEHİR

PRAG

VİYANA

BUDAPEŞTE

flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS



Bir başkent olan Ushuaia, Bayburt ilimizden daha az nüfusa sahip, burada 65 bin civarında insan ikamet ediyor.

Comodoro Rivadavia, Gobernador Gregores, Mar del Plata, Perito Moreno, Puerto Madryn, Santiago de Chile, Puerto Mont ve Punta Arenas noktalarından da Ushuaia'ya ulaşabilirler. Bu kadar uçuş alternatifinin olması, şehrin nasıl bir turizm merkezi olduğunu gösteriyor.

Ushuaia bir başkent olmasına rağmen nüfusu en az nüfusa sahip Bayburt ilimizden daha az... Sadece 65 bin kadar insan ikamet ettiği için, şirin bir kasaba görünümünde. Arkasına aldığı dağlar sayesinde kışın dondurucu rüzgarlarıyla başa çıkarken; yarımada üzerine yapılmış uluslararası havaalanı ve şehrin hemen dibindeki liman ile dünyaya açılıyor.

HAREKETLİ ŞEHİR MERKEZİ

Genellikle havalimanı ve limana ulaşım için kullanılan bir duble yol ve şehrin çarşısı olarak nitelendirilebileceğim iki büyük caddesi var. Hızlı yürürseniz 45 dakikada, hediyelik eşya satan mağazaları inceleyerek, gezerek, yavaş bir hızla yolumuza devam ederseniz 3-4 saat kadar vaktinizi alan, küçük ama hareketli bir şehir

merkezine sahip olan Ushuaia'da hiçbir taşıta ihtiyaç duymadan rahatlıkla gezebildim. Şehre ilk ulaştığımda yaptığım keşif turunda; nüfusuna oranla fazla sayıdaki mağaza, restoran, alışveriş merkezi, cafe, bar ve hatta bir tane de oldukça büyük bir casino görmem beni ilk başta şaşırtmıştı. Havanın kararmaya başlamasıyla beraber birçok kayakçı ve turlara katılan turistlerin şehre geri dönmesi Ushuaia için hareketi artırdı.

KAYAK YAPMADAN DÖNMEYİN

Eskiden hapisane olan Presidio, günümüzde müze olarak kullanıyor. Bu yüzden şehrin bazı yapılarında hapisane, mahkum, gardiyan gibi heykel ve simgelerle sıklıkla karşılaşılıyor.

Hediyelik eşya dükkanlarından ve restoranlardan sonra en çok karşılaştığım kayak ekipmanları satan veya kiralayan yerler oldu. Herkesin omzunda bir kayak takımı, müthiş bir bilinçaltı reklam propagandası gibi... İnsan ister istemez gelmişken dünyanın sonunda kayıp gideyim demekten kendini alamıyor.

Hediyelik eşya olarak nitelendirilebilecek



ürünlerden tutun da, her türlü yiyecek, içecek çeşitlerine kadar ihtiyaçlarınızı cazip fiyata bulabileceğiniz süper marketlere uğramanızda fayda var.

Konaklama olarak birçok hostel ve hotel çeşitliliği var. Hostel Cruz Del Sur, benim kaldığım eski hapishanenin hemen yanındaki yerd. Güzel, temiz, ucuz, kalabalık, sıcak bir atmosfere sahip olması ve yardımsever personelinin dolayısıyla gidecek olan arkadaşlara tavsiye ederim. Hostelde benim için en büyük olumsuzluk, hostel sahibinin oldukça büyük Husky cinsi köpeği oldu.

Hostelin misafirleri genellikle tüm Ushuaia'da olduğu gibi gezginler -ki aralarında işi gücü bırakıp yıllardır oradan buraya dünyayı gezenler de var- ve kayak turizmi için gelmiş olan Güney Amerikalı sporculardı. Tanıdığım birkaç kişi de Ushuaia'da yerleşmeye karar vermiş ve hostelde yaşıyordu.

Ushuaia gece hayatı, turizm alanına paralel bir şekilde gelişmiş. Bütün gününü dağlarda, karların arasında, Beagle kanalında, kayak merkezlerinde yorularak geçirmiş turistler için disko ve tarzı hareketli gece mekanları yerine cafe, bar gibi, ses ya da gürültü şiddeti mütevazı yerler göze çarpıyor. Gördüğüm 2 tane gece kulübü muhtemelen bu sebeplerle kapısına kilit vurmuştu. İçine girmedim ama dışından oldukça iştahla gözükten bir de casinosu var.

KALABALIK EĞLENCE MEKANLARI

Göze çarpan mekanlar arasında Dublin adında orta büyüklükteki Irish pub geliyor. Özellikle kalabalık bir gezgin müşteri kitlesine sahip olan mekana, gecenin ilerleyen saatlerinde, bırakın oturacak bir masa bulmayı ayakta da olsa içeri girebildiğim için kendimi şanslı hissediyorum. Bu kalabalıklığın bir nedeni de işletme politikası... İstedığınız herhangi bir içecek bile 20 dakikadan önce servis yapılmıyor. Biraz sabrederek bir masa bulunca da, o ayrıcalıklı durumu





Turizmine paralel olarak gelişen gece hayatı seçenek olarak gürültülü ve kalabalık mekanlar yerine cafe ve bar gibi daha az gürültülü yerler sunuyor.



kaçırmamak için, tanıştığım dünyanın birçok farklı köşesinden gezgin insanlar ile tecrübe paylaşımı yaparak, saatlerce süren arkadaşlık ve sohbet ortamını keyifle geçirme fırsatı buldum. Gerek daha önce turlarda karşılaşıp tanıştığım gezginleri, ya da Akdeniz sıcakkanlılığına sahip Arjantinli arkadaşları bu mekanda tekrar tekrar görme fırsatı buldum.

Ushuaia'yı görmeden önce çok fazla şehir merkezinden ayrılmayı düşünmüyordum. İnzivaya çekilip kendimle baş başa kalır, arada kitap okur, aldığım hızlı İspanyolca konuşma kitabı ile çevremdekilerle konuşur, bir iki İspanyolca kelime daha öğrenirim diyordum. Fakat çok güzel ve merak uyandıran tur seçenekleri ve şehir

merkezinde gün içinde fazla yapılacak bir şey olmaması beni de turlara yönlendirdi. Profesyonel ve kaliteli bir turizm ofisine sahip olan Ushuaia; gerek civar turlar, gerekse diğer şehirlere ulaşım için sizi bilgilendirmede üzerine düşeni fazlası ile yapıyor. İsterseniz 4-5 kadar farklı seçenekteki Ushuaia damgalarından birisini de pasaportunuza vurdurabilirsiniz. Bende hatıra kalması amacı ile bir pasaport sayfamı ziyan ederek bu klişeyi yaptırdım.

Yazının tamamı ve turlar hakkında detaylı bilgi için lütfen sitemizi ziyaret edin.

www.yirtihharita.net

Avustralya'nın en ünlü
Organik Sertifikalı Kozmetik Markası artık Türkiye'de...



Ausganica
CERTIFIED ORGANIC

Saçınız ve Vücudunuz İçin Sihirli Bir Dokunuş...



HACCP sertifikalı, OGA (Organik Yetiştiriciler Avustralya) tarafından Sınıf A onaylı.
ACO (Australian Sertifikalı Organik) ve OFC (Organik Gıda Zinciri) tarafından da onaylanmıştır.



facebook.com/ausganicatr



twitter.com/ausganicatr



plus.google.com/+ausganicatr



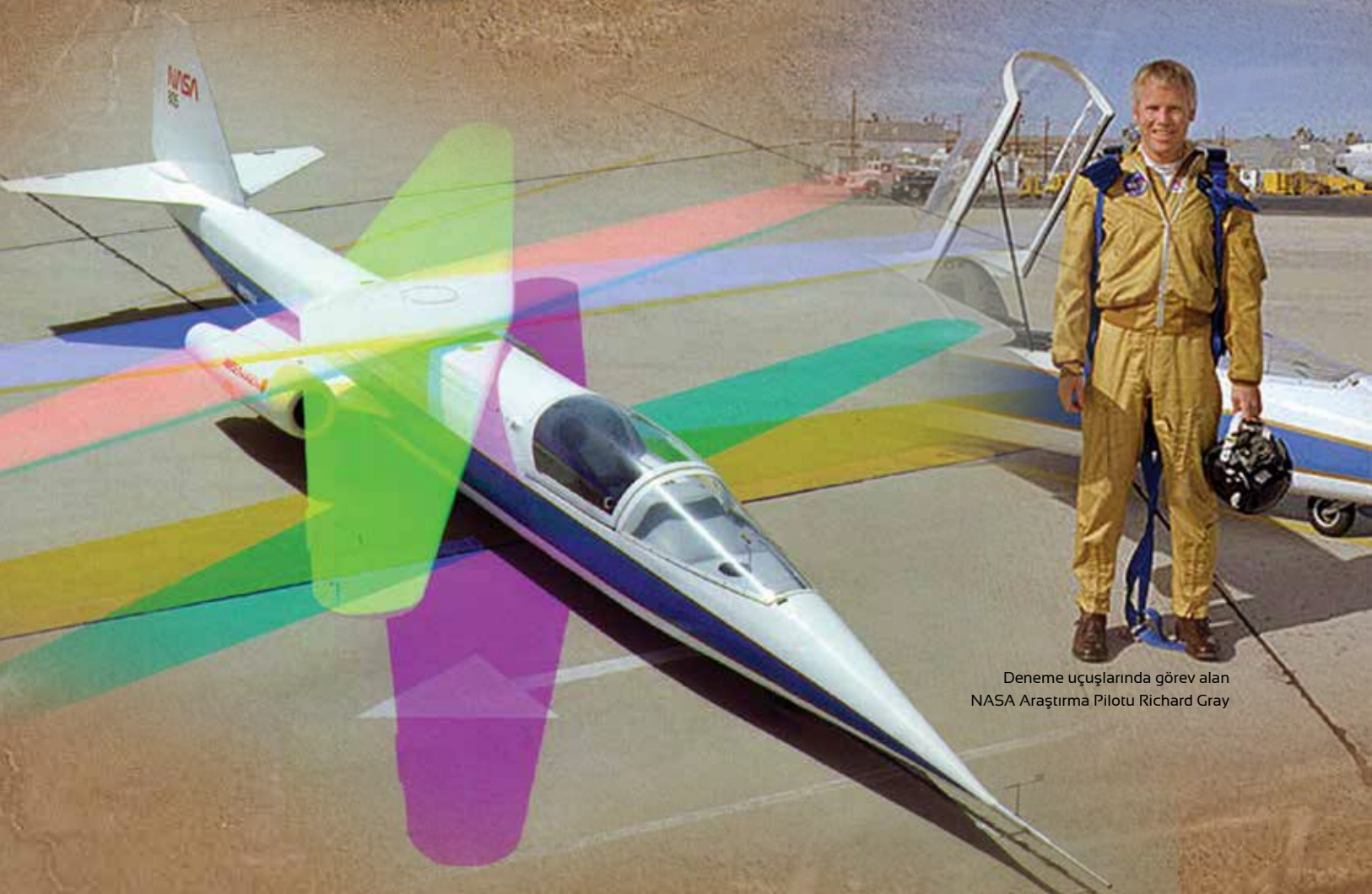
instagram.com/ausganicatr

www.ausganica.com.tr

İlk ve Son Eğik Kanat:

AD-1

Deneysel amaçlı üretilen AD-1, bazı noktalarda avantaj sağladıysa da üretimine devam edilmedi.



Deneme uçuşlarında görev alan NASA Araştırma Pilotu Richard Gray



NASA AD-1, 1979 ile 1982 yılları arasında yürütülmüş bir test programının ismiydi ve bu program için kullanılan sıra dışı deneysel uçak da aynı ismi taşıyordu. NASA'nın Kaliforniya'da bulunan Dryden Uçuş Araştırma Merkezi'nde gerçekleştirilen denemelerde uçağın kanadının uçuş sırasında O'dan 60 dereceye kadar başarılı bir şekilde dönebildiği görüldü. Bir araştırma uçağı olan tek kişilik AD-1, (Ames Dryden-1) ses hızının altında bir jet motoruna sahipti ve bu araştırma programı kapsamında 79 kez uçurulmuştu. Programda uçak kanadının temel dönme hareketleri ve belirli derecelerdeki hızı incelendi.

Analitik çalışmalar ve rüzgar tüneli çalışmaları, 1,4 Mach hızında uçan eğik kanatlı nakliye uçağı boyutlarındaki bir uçağın, geleneksel kanatlara sahip bir uçağa kıyasla, çok daha iyi bir aerodinamik performansa sahip olduğunu gösterdi. Hem ses hızının altında hem de üzerinde; kanat, gövde ile arasında 60 derecelik açı yapınca kadar döndürülebiliyordu, bu da daha yüksek hız ve performans sağlıyordu. Araştırma sonuçlarına göre bu açı, aerodinamik sürüklemeyi azaltırken, daha yüksek hızlara çıkılmasını sağlıyordu ve yakıt tüketiminde bir farklılık olmuyordu. Daha düşük hızlarda, özellikle kalkış ve inişlerde, kanadın gövdeye normal bir kanat gibi dikey pozisyonunda durması, maksimum kaldırma ve kontrol sağlıyordu. Ancak uçak hızlanır hızlanmaz sadece sağa doğru dönen kanadın eğim açısı artıyor ve böylece hem sürüklenmeyi hem de yakıt tüketimini azaltıyordu. Kanat; gövdede, motorların hemen önünde bulunan elektrikli bir mekanizma sayesinde dönüyordu.

Uçak, Dryden'e 1979 yılının Şubat ayında teslim edildi. New York'taki Ames Industrial şirketi uçağı 240.000 Dolar bedelle yapmıştı. Uçağın tasarımı, NASA tarafından, Boeing Ticari Uçaklarında kullanılan geometrik konfigürasyona göre belirlendi. Kaliforniya'daki Rutan Uçak

Fabrikanı da maksatlı olarak düşük hızlı ve düşük maliyetli yapılan uçağın detaylı tasarımını ve yük analizini sağladı. Düşük hız ve maliyet muhtemelen ki uçağın teknik hedeflerini kısıtlamıştı.

Uçağın 21 Aralık 1979'da yapılan ilk uçuşunda pilot, aynı zamanda NASA araştırma pilotu olan, Thomas McMurtry idi. 11,8 m uzunluğu ve 9,8 m kanat açıklığı olan uçağın ağırlığı 970 kg'dı ve basık bir görüntüsü vardı. Eğik kanat konseptini kabul ettirme süreci NASA'nın alışlagelmiş yüksek riskli projelerinden birisiydi. AD-1 projesinin esas amacı, eğik kanatlı bir hava taşıtının düşük hızdaki davranışını araştırmaktı. Bu tarihi takip eden 18 ayda aç, 60 dereceye ulaşılan kadar yavaş yavaş artırıldı. Bu dereceye 1981 yılının ortalarında ulaşılmıştı. Bu noktadan sonra uçak, farklı hızlardaki verileri incelenmek üzere bir sene daha uçuruldu. Son uçuşu ise 1982 yılının Ağustos ayında gerçekleşti.

Uçağın bu son uçuşu, Dryden yerine Deneysel Uçak Birliği'nin Oshkosh'ta düzenlediği bir etkinliğe gerçekleşti. Uçak bu etkinlik kapsamında sekiz kez havalandı. Eğik kanadı tanıtan uçak mühendisi Robert Jones, araştırmanın sonunda hala bunun uygulanabilir bir proje olduğunu düşünüyordu, özellikle de okyanus aşırı ve kıta aşırı nakliye işleri için. Bu düşük hızlı, düşük maliyetli araştırma uçağı aeroelastik etkileri nedeniyle 45 derecelik açı üzerinde kontrol güçlüğü sorunu yaşıyordu. Ayrıca fiberglass gövdesi ise kanat sertliğini kısıtlıyordu ki bu uçağın kontrol özelliklerinin azalmasına neden oluyordu.

Sonuçta, saatte en fazla 322 km hıza ulaşan AD-1'in yapısı programın teknik hedeflerine ulaşmasını sağlasa da hala ses hızından hızlı bir eğik kanat araştırmasına ihtiyaç var. Sadece bir adet üretilen uçak, test programının tamamlanmasının ardından sergilenmek üzere Kaliforniya'nın San Carlos şehrinde bulunan Hiller Havacılık Müzesi'ne götürüldü.

Meteoroloji Radarları Yeni Yılın İlk Sayısında!



Gonca Güler

Hava Trafik Kontrolörü

TATCA Yönetim Kurulu Üyesi

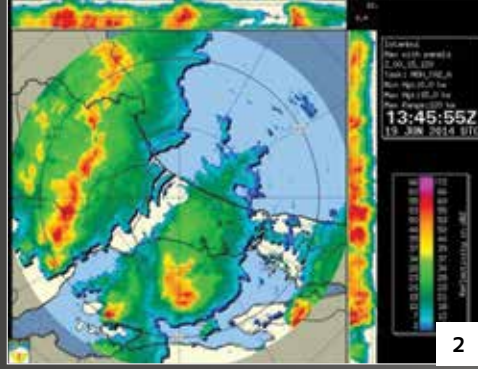


Çağdaş Bahçekapılı





1



2



3

Havacılık, meteorolojik olaylara son derece duyarlı bir sektördür. Hava koşullarının uçuşlar üzerinde doğrudan bir etkiye sahip olması, hızla büyüyen sektörde göz ardı edilemeyecek bir unsur olarak "Havacılık Meteorolojisi" kavramının ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) esaslarına göre de meteorolojik hizmetlerle ilgili uluslararası kodlama ve standartlar belirlenmiştir. Uçuş faaliyetlerinin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi açısından tüm meteorolojik parametrelerin gözlemlenmesi amacıyla ICAO kriterlerine göre her havaalanında meteorolojik bilgi taleplerini karşılayabilecek ofislerin bulunması zorunlu kılınmıştır.

Günümüzde uçuşların daha emniyetli ve konforlu olması açısından uçuş planlamaları hava koşulları bilgileri de göz önünde bulundurularak hazırlanmaktadır. Zamandan tasarruf, akaryakıt fiyatlarındaki artış ve konforlu bir uçuş hizmeti vermek şirketleri optimum davranış biçimine zorlarken meteorolojiyi işletme ve planlama hizmetlerinin önemli bir parçası haline getirmiştir. Uçuşun her aşamasında etkili olabilecek meteorolojik olaylar hem hava trafiği yönetimini zora sokmakta, hem de pilotlar açısından operasyon aşamasında önemli bir risk olarak görülmektedir. Özellikle meydana gelen rüzgarın şiddeti, yönü, pist görüş mesafesi, yağışın şekli, bulut alt tabanı, türbülans, sis, microburst, macroburst, CB denen yoğun bulut kümeleri ve iniş hattında windshear (rüzgar değişimi); hem uçağın emniyetli iniş kalkış yapmalarını, hem de seyir halini zorlaştıran en önemli etkenler ve hava olaylarıdır. Uçuş iptallerinin büyük çoğunluğu da kötü hava koşullarına bağlanabilir. Uçağın, meteorolojinin limitler üzerinde olduğu durumlarda, sis nedeniyle görüş düştüğünde, aşırı rüzgar, yoğun kar yağışı gibi durumlarda operasyonu gerçekleştirmede sıkıntı yaşayabilirler. Hava trafiği de olumsuz hava koşulları nedeniyle sekteye uğrar, ünite saatlik kapasitesinin oldukça altında trafiğe hizmet verebilecek duruma gelir, bu da birçok gecikmenin sebebi olabilir. Tüm bu sıkıntıların azaltılması açısından planlama ve işletme stratejilerinin yanı sıra uygulayıcılar, pilotlar ve hava trafik kontrolörleri için meteoroloji radarları önemli

bir data haline gelmiştir. Bu ihtiyaca yönelik olarak radarlar ilk kez 1950'li yıllarda meteoroloji alanında kullanılmaya başlandı. 1970'lerden itibaren de Doppler radar teknolojisi kullanılarak radarlardan dijital formda bilgilere ulaşıldı. Bu kazanım, özellikle şiddetli yağışlar ve meteorolojik olayların önceden belirlenmesini sağladı. Uzaktan algılama sistemine sahip olan meteorolojik radarlar ile hedefin konumu, hızı ve hareket yönü belirlenerek hadisenin tipi, şiddeti hakkında bilgi sahibi olunabilmektedir.

Radarın çalışma prensibine gelince...

Radarlardan gönderilen elektromanyetik sinyal; yağmur, kar taneleri, dolu gibi hidrometeorlarla temas ettiğinde elektromanyetik dağılıma maruz kalır. Bu dalgalar radarların hassas algılayıcıları tarafından işlenir ve yazılımlar aracılığıyla radarda görsel bir ürün olarak ortaya çıkar. Pilotlar da uçağlarda bulunan meteoroloji radarlarıyla uçuş rotaları üzerindeki hava hadiselerini önceden takip edip, hava trafik kontrolörlerinden rota değişikliği talep ederler. Doppler radarların klasik radarlardan en belirgin farkı, sadece meteorolojik hedeflerin yerini değil, aynı zamanda hedefin radara yaklaşmakta mı yoksa uzaklaşmakta mı olduğunu da tespit edebilmesidir. Doppler radar, rüzgarın radyal hızlarını ve gerçek zamanlı olarak geniş alanlar üzerinde yağış miktarını ölçer. Ayrıca, radarın ekonun hareketini de görebilmesi, yağış tahmininde oldukça yararlıdır.

Klasik tip radarlarda ekranda sadece parlaklıklar mevcutken Doppler radarlarda bilgisayar teknolojisi yardımıyla hem hedefin konumu hem de eko yoğunluğu renkli olarak ekranda görüntülenir. Radar üzerindeki yeşil renkli sahalar hafif, sarı renkli sahalar orta, kırmızı ve pembe renkli sahalar ise çok şiddetli türbülans bölgeleridir. Bu sahalar zorunlu kalmadıkça uçuş için kullanılmamalıdır. Etkileri radarlar yardımıyla mümkün olduğunca azaltılmaya çalışılsa da, anlaşıldığı üzere uçuş operasyonun her bir safhasında en istenmeyen durum kötü hava koşullarıdır. Hem pilotlar hem de hava trafik kontrolörleri açısından ciddi bir referans gösterge olan meteoroloji radarlarının yaygınlaşması ve teknolojik olarak gelişimleri, verilen hizmet kalitesi açısından önemli bir paya sahiptir.

Akaryakıt fiyatlarındaki artış ve konforlu bir uçuş hizmeti sağlamak, şirketleri en iyi davranış biçimine zorlarken, meteorolojiyi de işletme ve planlama hizmetlerinin önemli bir parçası haline getirdi.

1 : Radardan İstanbul'daki hava koşullarının görünümü.

2 : Doppler radarlarda hedefin konumu ve eko yoğunluğu renkli olarak ekranda görüntülenir.

3 : Uçağın meteoroloji radar göstergeleri.



STATİK VE DİNAMİK DENGELEME

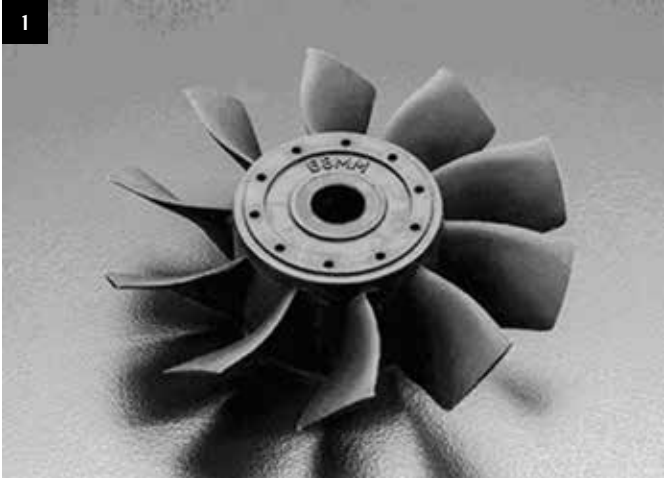
 Mehmet Ertek

Teorik olarak, helikopterde tüm ağırlıkların toplandığı kabul edilen ve helikopteri dengede tutabilen noktaya ağırlık merkezi denir. Bu nokta, uzunluk ekseninden geçen dikey düzleme göre simetrik olmalıdır.

Uçakların uçuş özellikleri doğrudan doğruya ağırlık ve denge durumlarına bağlıdır. İstikrarlı bir uçuş yapılabilmesi için denge durumu birinci dereceden önemlidir. Helikopterde teorik olarak tüm ağırlıkların toplandığı kabul edilen ve dengede tutabilen bir nokta mevcuttur. Bu noktaya ağırlık merkezi denir. Uçak uzunluk ekseninden geçen dikey düzleme göre simetrik olmalıdır. Ağırlık merkezi normal limitlerin dışına çıkarsa uçakta istikrarsız uçuş meydana gelir ve kumandalar güçleşir. Doğru bir şekilde ağırlık merkezini saptamak için belli zaman aralıklarında helikopter tartıya alınmalıdır.

Uçaklarda dönen palelerin dönüş sırasında anormal titreşimler yapmaması için paller üretim sırasında ve üretimden sonra statik ve dinamik olarak balans yapılır. Statik balansa örnek ve master bir pale göre ağırlık merkezi

içine ağırlıklar konularak veya içinden ağırlık çıkarılarak istenen düzeye ve bölgeye getirilir. Raillerin üretimi sırasında da hatve eksen etrafında balansı hücum kenarına ağırlık konarak yapılır. Dinamik balansa ise "Whirl Tower" denilen bir elektrik motoru ve dişli kutusuyla sabit bir yere bağlanmış bir sistemde gerçek bir rotor sistemine bağlı palier döndürülerek titreşimleri ve balans bozukluğunun büyüklüğü ve yeri tespit edilir. Bu bozukluk palin uçlarında, hücum kenarlarında bulunan bölgelere ağırlık ekleyerek veya bölgeden çıkartarak giderilir. Kullanıcı seviyesinde ise eğer uçuşta ve yerde rotorlardan aşırı titreşim geliyorsa ya da herhangi bir nedenle pallerden biri veya birkaçı değiştirildiyse, rotor sistemine helikopter üzerinde balans uygulanır. Paller belli bir devirde dönerken, otomobil tekerlerinde olduğu gibi titreşimi ve balans bozukluğunu ölçen cihazlarla bozukluğun yeri belirlenir.



Rotorun gerçek dönüş devri yerden veya helikopterin içinden stroboskopl ile ölçülürken buna bağlı titreşim ölçer bir cihaz da rotordaki balans bozukluğunu gösterir. Railerin rotor bağlantı noktalarına (bilgisayarlı cihazın gösterdiği tarafa) belirli ağırlıkta rondelalar (pul) eklenerek veya çıkartılarak rotorun balansı yapılır. Bazı modern helikopterlerde balans ve tracking cihazı helikoptere entegredir.

Etrafında döndüğü göbek eksenine pervane eksen, pala uçlarının izdüşümü olan daire çemberinin çapına ise pervane çapı adı verilir. Statik ve dinamik balans pervane makinelerinde ve pervanede doğru pervane balansı yapılması zorunludur. Herhangi bir zamanda yapılan bakım, tamir ve eklemeler veya ağırlık eksilmesi yapıldığında pervane balansı kontrolü zorunludur. Örneğin, ağaç bir pervaneye düzgün olmayan yeni bir vernik atılırsa bir dengesizlik yaratır. Ya da metal bir kanat uç zararlarından dolayı kısalsırsa balansın korunması için karşı kanatta da kısaltmalar gerekir. Pervanede balans, statik ve dinamik balans olarak ikiye ayrılır. Bir pervanede statik balans pervane ağırlık merkezi ile dönüş ekseninin birbirine uygun olmasıdır. Diğer yandan dinamik balans ise döner pervanelerin ağırlık merkezi ile dönme düzleminin aynı olmasıdır.

STATİK BALANS

Statik balans ayarlamasında kullanılan yöntemler, pal kenarı ve asma metotlardır. Bu iki metottan pal kenarı metodu basit ve daha doğru bir metottur. Bir pervane balansında pal kenarı metodu kullanılır ise bu bir duruş testi olup iki çelik sertleştirilmiş kenar kullanılır. İlave test duruşu, serbest bir odada veya bölgede hava hareketi veya ağır titreşim hareketine müsait olmalıdır.

Duruş testi ile pervane yatay ve düşey balansları kontrol edilir. İki kanatlı bir pervane yatay balansı için bir kanat düşey pozisyona getirilir. Sonra kontrolü yapılan düşey

pozisyonundaki kanat, diğeriyle yer değiştirerek aynı kontroller yapılır. Eğer pervane düşey balansı ne olursa olsun düşey pozisyonda duruyorsa, kanat derecesi yukarı doğru olmalıdır.

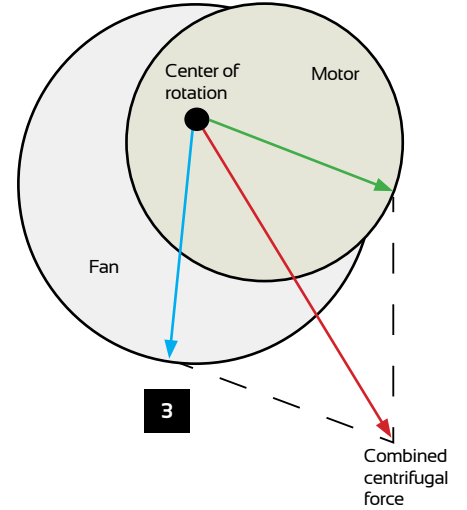
Diğer bir yandan düşey dengesizlik varsa, pervanenin yatay bir pozisyon içinde kafan miktarı meyilli hale getirilir. İki kanatlı bir pervane yatay balans kontrolü için montajda, pervane yatay bir durumda, her iki kanat düz olarak dışa doğru takılır. Pervane yatay balansında yatay pozisyonda durur. Eğer yatay bir dengesizlik varsa bir kanat aşağı hareket nedeniyle düşey kısım içinde kalan kısmı gelecek şekilde yöneltilir. Uçak pallerinin dönüş sırasında titreşim yapmaması için statik olarak bir aparat üzerinde balans yapılır.

DİNAMİK BALANS

Bir pervanede dinamik balans, pervane elemanlarının ağırlık merkezine göre benzerlik göstermeleridir. Örneğin, pervane kanatları aynı dönüş düzleminde döndürülür. Bir pervane kanadındaki bir yersiz kütle dağılımı limit sınırları içindeyse yaptığı dinamik dengesizlik ihmal edilir.

Pervane montajı boyunca makine kolu çok kısa çaplarla karşılaştırılır. Diğer gerçek bir sebep, kanat izleri düz dikey eksen çizgisiyle aynı olmalıdır. Dinamik balans düzeni modern metotlarla kontrol edilirken pervane döndürülür ve uygun ekipmanlarla uçak üzerinde kurulur. Makine çalıştırılır, elektronik uyarı elemanları ve pin noktaları bölgesel dengesizliği bulur, ilave test ekipmanları doğru durumdaki ağır düzenini hesaplar.

Uçak pallerinde "Whirl Tower" denilen, helikopterin motor gücünde ve devrinde palleri döndürerek çıkan titreşime göre balans için hangi pale ne kadar ağırlık eklenip çıkartılacağını belirten cihazlarla "Dinamik Balans" yapılır. Paller helikoptere takıldıktan sonra tekrar balans yapılır.



1 : Uçaklarda dönen palelere üretimde ve üretim sonrasında statik ve dinamik balans yapılır.

2 : Dinamik balansa, paller belirli bir devirde dönerken cihazlarla bozukluğun yeri belirlenir.

3 : Makine kolu, pervane montajı süresince çok kısa çaplarla karşılaştırılır.

Merkezi Sinir Sistemindeki Düşman:

MS

MS (Multipl Skleroz) hastalığı, merkezi sinir sisteminin henüz bilinmeyen bir sebeple beyindeki sinirlere sarılı bulunan miyelin kılıflara saldırarak farklı rahatsızlıklara yol açmasıyla biliniyor.





NORMAL

MULTİPL SKLEROZ



Gözün içinde bulunan sağlıklı optik sinirler.



Teknolojiyle birlikte yaşamı algılama ve yaşama bakış şeklimiz de değişiyor ve günden güne gelişiyor. Sağlık alanında da bu gelişmeler sayesinde daha evelden bilinmeyen birçok hastalık artık biliniyor ve teşhis edilebiliyor. 1990'lı yıllardan sonra MR teknolojisi sayesinde kesin olarak teşhis edilmeye başlanan MS hastalığı ise birçok bilinmeyi ve hatta yanlış bilineniyle karşımızda duruyor. Henüz tedavisi bulunmayan ve sadece baskılayıcı ilaçlar kullanılarak ataklarının hafif seyretmesi sağlanan hastalığın bilinirliği günümüzde gittikçe artıyor.

Bu merkezi sinir sistemi hastalığı, daha çok 20 ila 40 yaş arasındaki bireylerde ve daha sık olarak kadınlarda görülüyor. Beyne, omuriliğe ve gözlerdeki optik sinirlerle etkisi olması nedeniyle görme, denge, kas kontrolü ve diğer temel vücut işlevlerinde sorunlara neden olabiliyor. Genellikle her hastada görülen etkileri farklı oluyor, bu nedenle, her bir tanesi farklı olduğu için 'kar tanesi' hastalığı olarak da adlandırılıyor. Semptomları hafif seyreden hastalarda baskılayıcı tedaviye ihtiyaç olmuyor ancak şiddetli semptomları olan ve ağır atak geçiren hastalarda baskılayıcı ilaçların yanı sıra farklı tedavilere de başvurmak gerekebiliyor. Bu ataklar, bağışıklık sisteminin beyindeki sinirlerle sarılı bulunan miyelin kılıfı ara saldırmasıyla meydana geliyor. Saldırı sonucu kılıf soyulunca savunmasız kalan sinir liflerinin zarar görmesi de belirli hasarlara neden olabiliyor. Yürürme zorluğu, yorgunluk hissi, kas zayıflıkları, çift görme, uyuşukluk, idrar tutamama, ağrı, depresyon, konsantre olamama ve hafıza problemleri bunlardan bazıları...

Bu kadar karmaşık olan, nedeni bilinmeyen ve önleyici tedaviler haricinde bir tedavisi bulunmayan bu hastalık, doğal olarak tedirginlik yaratıyor. Dünyada 2.5 milyon MS hastası olduğu belirtiliyor fakat bu sayı aslında daha da fazla çünkü teşhisi henüz konmamış hastaların sayısı buna dahil değil. Türkiye'de ise bu sayının yaklaşık 50 bin olduğu tahmin ediliyor.

DOĞRU BİLİNER YANLIŞLAR

Ülkemizde bu hastalık, yakın zamanda bazı ünlülerde ve ünlü yakınlarında görülünce gündeme geldi. Böyle olunca da bir hayli ilgi görerek popüler bir konu haline geldi ve birçok yorum aldı. Konunun uzmanları da, konuyla ilgili olmayanlar da fikir beyan ederek dezenformasyona neden oldular.

Öncelikle, MS hastalarının ömrünün daha kısa olacağı söylentisi, istatistiklerle hiç uyuşmuyor. Yapılan araştırmalar, hastalığın yaşam süresini etkilemediğini ortaya koyuyor. Başka bir söylenti ise tekerlekli iskemleye mahkum olunacağı... Hastaların büyük çoğunluğu asla tekerlekli iskemleye ya da benzeri bir araca mahkum olmuyor.

Bazılarıysa bunun bir yaşlılık hastalığı olduğunu düşünüyor ve sadece yaşlı bireylerin bu hastalığa yakalanabileceğini savunuyor. Ancak gerçekler böyle değil... Çoğu kimse 20'lerinde, 30'larında ya da 40'larında bu hastalığa sahip olduğunu öğreniyor. Hatta küçük yaşlarda ve ergenlik çağlarında bile görülebiliyor.

Yanlış bilinen bir başka olgu ise bu hastalığa sahip olan kadınların hamile kalamayacağı... Aksine, doktorlar hamile kalınmasında fayda olduğunu bile söylüyorlar. Hatta hamileliğin hastalığın gelişmesini engellediğini belirtiyorlar. Araştırmacılar bunun nedenini tam olarak bilemese de hormonların etkili olabileceğini söylüyorlar. Ayrıca, bu hastalığın genlerle taşındığı da savunuluyor, bunun belirleyici bir faktör olabileceğine dikkat çeken uzmanlar, sonuçta hastalığın nedeni tam olarak bilinmediğinden, kimin hastalığa yakalanıp kimin yakalanmayacağını belirsiz bir olgu olarak kaldığında hemfikirler.

PEKİ MS TEDAVİ EDİLEBİLİR Mİ?

Maalesef henüz bir tedavisi yok ama uzun vadede hastalığın şiddetinin azalması mümkün. Bazıları teşhis konduktan sonra daha ileri ataklar geçirmeyebiliyor, ancak en doğrusu uzmanlar tarafından hastanın MR'ına bakılarak söylenebilir.

Bu hastalığa sahip olan kimselerin muhakkak ki yaşam tarzlarını buna göre düzenlemeleri gerekiyor.

Her hasta, kendisinin takibini yapmakla mesul doktordan alacağı önerileri mutlaka dikkate almalı. Öte yandan, başta da belirtildiği gibi gelişen teknoloji, birçok alanda olduğu gibi sağlık alanında da yeniliklere ön ayak olmaya devam ediyor. Uzmanlar günümüzde eskiye göre daha fazla tedavi şeklinin bulunduğu ve kök hücre nakli gibi çözümlerin üzerinde çalışıldığına da önemle dikkat çekiyorlar. Belki ilerleyen zamanlarda tam çözüm sunan bir tedavi bulunabilecek ve bu hastalık da tarih olmuş, artık ismi bile hatırlanmayan hastalıklar arasına girecek.

SUYUN
ÜSTÜNDEKİ
ŞEKİLLER:

ebru

Su üstüne yazı yazmak mümkün değilmiş gibi görünse de Ebru sanatının tam olarak yaradığı iş bu...



Doğu topraklarında süsleme sanatlarına bir hayli önem veriliyor ve bu sanatların zengin bir geçmişi var. Bu süsleme sanatlarının içinde belki de en özeli ve tüm dünyanın da ilgisini çeken Ebru, geçtiğimiz yıllarda da ülkemizde bir hayli popüler olmuştu. Hatta yakın zamanda bu sanatımız UNESCO'nun İnsanlığın Somut Olmayan Kültürel Mirası Listesi'ne girmeyi başardı.

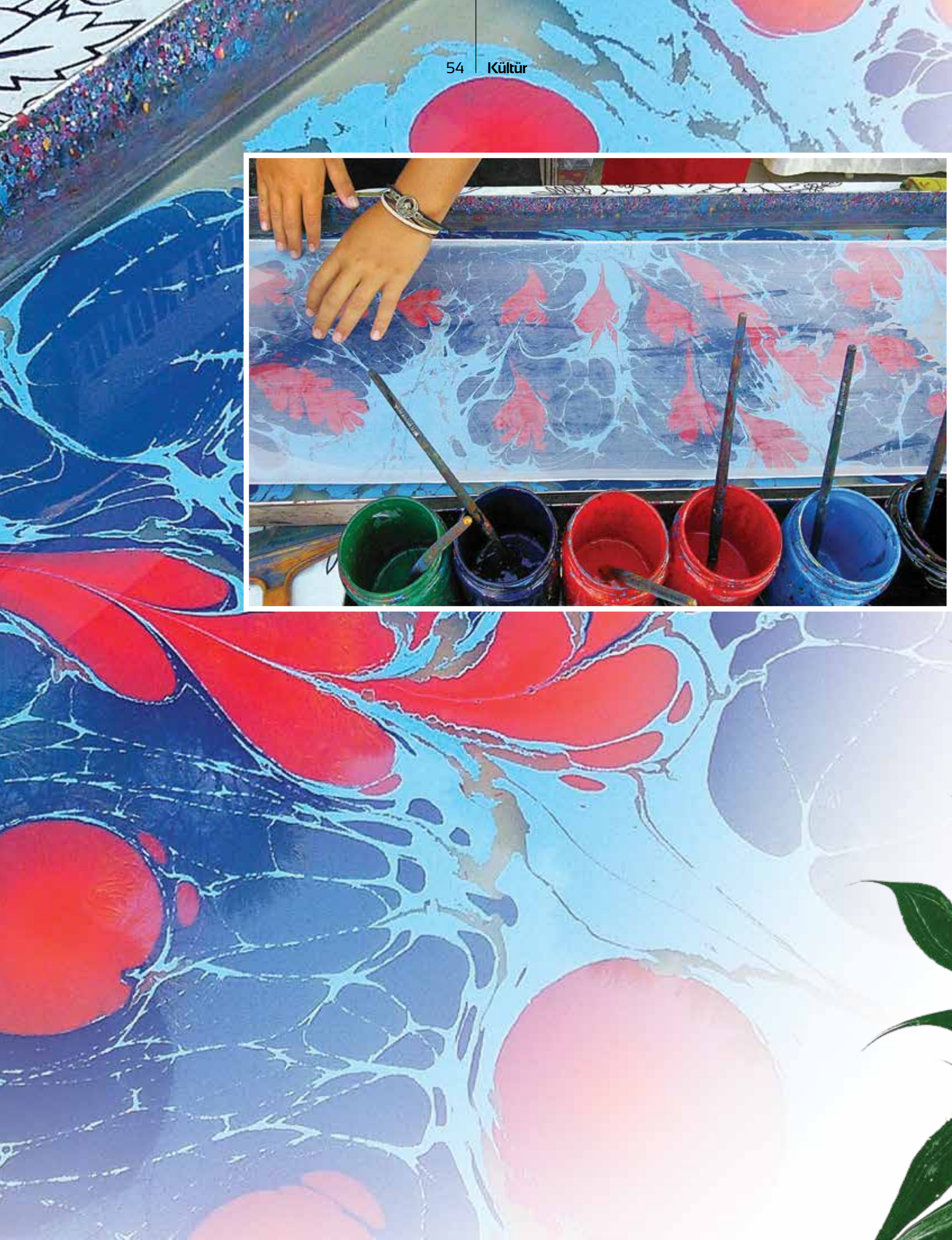
Günümüzde çeşitli kurslar aracılığıyla eğitimi verilen sanatın ortaya çıkış yeri ve tarihi kesin olarak bilinmiyor. Geçtiğimiz yüzyılın başlarında unutulmaya yüz tutan bu sanat, bu kurslar sayesinde hala yaşatılıyor ve tüm dünyaya tanıtılmaya devam ediyor. Öte yandan, Osmanlı döneminde Ebruculuk diye bir mesleğin var olduğu biliniyor.

EBRU HER ÜLKEDE FARKLI

Bazı kaynaklara göre bu sanat Hindistan'da

ortaya çıkmış ancak farklı kaynaklarda da Türkistan'ın Buhara şehrinde ortaya çıktığı yazılı. Osmanlılar'a ise buradan geçtiği söyleniyor. Batıda bu sanat, "Türk Kağıdı" olarak adlandırılıyor. Ebru kağıtlarının 16.yüzyılın sonlarında İstanbul'dan Avrupalı seyyahlar tarafından ülkelerine götürülmesiyle Ebru sanatı önce Almanya'da, sonra da Fransa ve İtalya'da tanınip benimsendi. Zamanla İngiltere ve Amerika'ya da yayılan ebru kağıdı, her ülkenin sanat anlayışına göre farklılık gösteriyor. Bunun nedeni olarak kullanılan malzemenin farklılığı gösteriliyor.

Neredeyse herkesin büyük bir hevesle öğrenmek istediği bu sanat, geven otunun öz suyundan elde edilen kitle ile kıvamı artırılmış suyun dibine çökmemesi için içine öd katılmış boyaların bu suya serilmesi ve daha sonra da metal uçlu bir aletle şekil verilen boyaların kağıda geçirilmesiyle yapılıyor.





KULLANILAN MALZEMELER

Ebru yapımında çok emici ve mat kağıtlar tercih ediliyor. Bu nedenle birinci hamur kağıtlar fazlasıyla ilgi görüyor. Suyu yoğunluk katması içinse kitre, deniz kadayıfı, sahlep ya da boy tohumu gibi doğal maddeler kullanılıyor. Eğer kireçsizse dinlendirilmiş musluk suyunu kullanmak mümkün. Çok eskiden yağmur suyu kullanıldığı söylenirse de saf su tavsiye ediliyor.

Önceleri topraktan elde edilen boyaların kullanıldığı söyleniyor. Boya, ezilen toprağın elekten eleddikten sonra da suda süzülerek yapılıyor. Günümüzdeyse ezilmiş toz boyalar kullanılıyor. Bu boyaları elde etmek için toprak boyalar mermerle ezilerek macun kıvamına getiriliyor.

Suyun belirli bir yoğunluğa sahip olması için kullanılan kitre, esas olarak ülkemizin güneyinde veya güneydoğusunda yetişen geven isimli yabani bir bitkinin özsu... Bu özsuyun kurutulmasıyla elde edilen kitreyi aktarlarda bulmak mümkün...

Suyun hazırlanışına gelince; bir kaptaki saf suyun içine önerilen miktarda kitre konulduktan sonra kabin ağzı kapatılır ve bir süre bekletilir. Belirli zaman aralıklarıyla kabin içine müdahale edilerek eriyen kitre

özü dağıtılır. Su yeterli yoğunluğa ulaştınca da suyun içinde kalan erimemiş kitre kalıntılarının kurtulmak için süzülür. Ebru suyu artık hazır...

Fırçalar genelde atların kuyruk kıllıyla yapılır. Ebru yapımında kullanılan fırçalarda at kılı tercih edilmesinin nedeni boyanın tümünün tek vuruşta dökülmesine izin vermemesidir. Bu, boyanın tüm yüzeye eşit miktarda boya dökülmesini kolaylaştırır. Fırça sapının da gül dalından olması tercih edilir çünkü esnek ve kolay kolay küf tutmaz.

İLK ÖNCE BATTAL EBURU

Suyunuzu ve fırçanızı da hazırladıktan sonra artık Ebru yapma işine girişebilirsiniz. Başlangıçta neredeyse tüm Ebru çeşitlerinin yapımında kullanılan Battal Ebru yapılır. Bu noktada sadece iki ya da üç renk boya fırçadan su yüzeyine serpilir ve başka hiç bir müdahale yapılmadan kağıda geçirilir. İşte ilk Ebrunuz oldu.

Battal Ebrunun haricinde diğer kullanılan teknikler arasında Gelgit Ebru, Bülbül Yuvası, Şal Ebrusu, Taraklı Ebru, Hatip Ebrusu ve Çiçek Ebrusu sayılabilir. Siz de suyunuzu ve fırçanızı hazırladıysanız, bu sanatın unutulmaması ve sonraki nesillere aktarılması için eserler vermeye başlayabilirsiniz.

Bu yeni üretim şekli, ağır sanayiden sağlığa, tekstilden gıdaya, uzay teknolojilerinden otomotive nerdeyse tüm sektörlerin ihtiyaçlarına yanıt veriyor.





GELECEĞİ ŞEKİLLENDİRMEK: BOYUTLU YAZICILAR

Çağımızda üretim şekil değiştiriyor, artan insan ihtiyaçları ve kişiye özel ürünlere olan eğilimin artışı bunda önemli bir rol oynuyor.

Seri üretimden elde edilen kar marjları aynı sebeple azalırken yeni dönemde kişiye özel üretim karlılık açısından daha da ön plana çıkmaya başladı. Bu yeni dalga tüm üretim aygıtlarını da etkiledi, gelişen teknolojinin de yardımıyla artık neredeyse her ihtiyacı kişiye özel üretmek mümkün oldu. Yüzyılımıza damga vurmaya hazırlanan cihazlar arasında en çok ilgi gören ise 3 Boyutlu yazıcılar...

Talaşlı imalatla kullanılan CNC makineleri, katı bir materyali keserek içinden ürünü ya da prototipi çıkartmaya yarıyor. Burada devreye giren tersine mühendislik sayesinde üretilen 3 Boyutlu yazıcılar aynı işlemi, katı bir materyal olmadan, sadece içine koyulan şerit malzemeyle başarabiliyor. Bu da birçok avantajı beraberinde getiriyor.

EVİNİZDE DE KULLANABİLİRSİNİZ

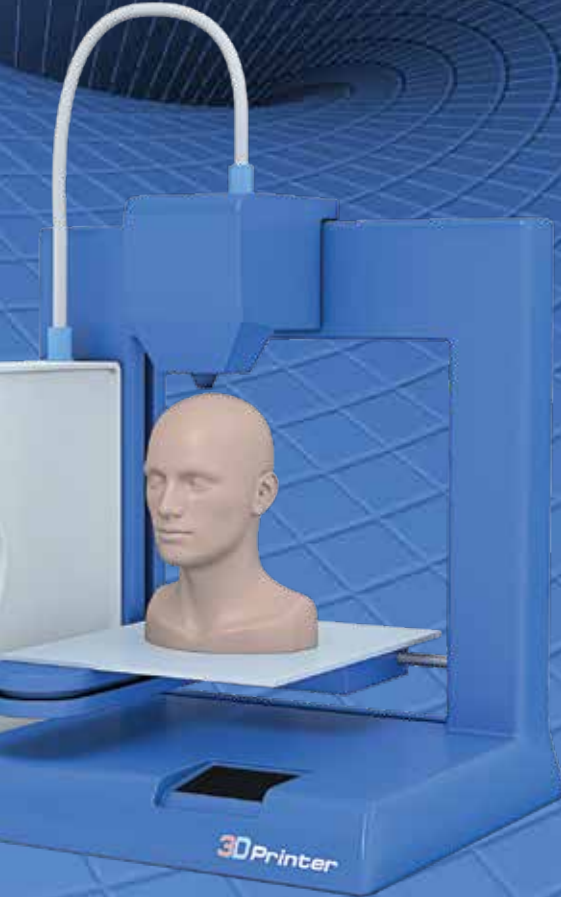
Katmanlı üretim de denilen bu tarz üretim, hem değişen tüketici alışkanlıklarına cevap veriyor hem de kişiye özel üretim alanında da geniş bir seçenek sunuyor. Örnek vermek gerekirse; evinize aldığınız bir 3 Boyutlu yazıcı sayesinde gözlüğünüzün kırılan sapını –demir, plastik, mika vb. malzemesi ne olursa olsun- modelleyip çıktısını alabilirsiniz. Bu sayede birçok maliyetten de kurtulmuş olursunuz.

Bu tip üretimde önünüzdeki tek sınır, hayal gücünüz ve yaratıcı yanınız. Son birkaç senedir birçok sektörde kullanılmaya başlanan bu yeni teknolojinin üretim maliyetlerini düşürmede bir hayli etkin rol oynadığı söyleniyor. Acil yedek parça ihtiyaçlarını bu yöntemle hızlı ve verimli bir şekilde karşıladığı ve bu sayede müşteri memnuniyetlerini en yüksek düzeyde tuttuğu bilinen büyük üreticiler var.

UZAY ARAŞTIRMALARINDA ÖNEMLİ

Bunların yanında, NASA'nın da uzay araştırmalarında bu yazıcıları kullandığı ve gezegenler arası yolculukta da bundan faydalanacağı biliniyor. Dünyadan onca malzemeyi başka bir gezegene taşımak yerine, gidilecek gezegene bir 3 Boyutlu yazıcı götürmek ve gerekli parçaları orada üretmek... Bu heyecan verici fikirlerin ardı arkası kesilecek gibi değil. Giysi, eşya, makine parçası, küçük modeller, basit eşyalar ve hatta yiyecek... Evet, bu aygıtlar sayesinde yenilebilir cisimler de modelleyebiliyorsunuz. Kullanılacak hammadde olarak da bir sınır yok, aklınıza gelen her materyali belirli bir işlemle geçirdikten sonra yazıcınızda hammadde olarak kullanabiliyorsunuz. Tek sınır gökyüzü... Tüm dünyada bu, Yeni Endüstriyel Devrim olarak ifade ediliyor.

Bu yazıcılarla birlikte 3 Boyutlu tarayıcılar da bir hayli ilgi görmeye başladı. Tarayıcıda taradığınız herhangi bir şeyi de yazıcıdan çıkartmanız mümkün... Şimdi sıkı durun; diyelim ki dişiniz çekildi ve dişinizin yerinde koskocaman bir boşluk oluştu. Çekilen dişinizi 3 Boyutlu bir tarayıcıda tarayan diş hekimi, bilgisayarda dişinizi yeniden modelliyor ve çıktısını alıp eski yerine takıyor, hem de bu işlem maksimum üç saat sürüyor. Geleceğe hoş geldiniz. Tıp alanındaki diğer uygulamaları ise gerçekten inanılmaz. Organ naklindeki doku uyumu sorunu yakın zamanda ortadan tamamen kalkacak çünkü sizin DNA'nız kullanılarak üretilen organ yazıcıdan alınacak ve yerine hiçbir uyum sorunu yaşanmadan konulabilecek. Bu yazıcılar yavaş yavaş tüm sektörlerle girmeye başladı. Çok yakın bir gelecekte, nasıl bugün her evde en az bir bilgisayar varsa, her evde bir 3 Boyutlu yazıcı ve tarayıcı bulunacak. Gelecek çok yakında...



AVRUPA'NIN EN BÜYÜĞÜ: **ALP DAĞLARI**

Orta Avrupa ve Akdeniz iklim alanlarını birbirinden ayıran Alp Dağları, kar manzaralı tepeleriyle kendine hayran bırakıyor.



Dağlar, sadece dünyada değil Güneş Sistemindeki tüm gezegenlerde de görülüyor. Oluşma biçimleri bakımından farklılıklar gösteren bu doğal yapılar, insanoğlu ve diğer canlılar için barınma imkanı da sunuyor. Dünya'da en çok tanınan dağların içinde Alp Dağları'nın önemli bir yeri var.

Karla kaplı tepeleri ve yemyeşil etekleriyle Avrupa'nın bu en büyük dağ sistemi, Karpat ve Balkan Dağları'nı, İtalya'yı uçtan uca kat eden Apeninler'i ve Slovenya ve Hırvatistan kıyılarına uzanan Dinar Alpleri'ni kapsıyor. Bu heybetli dağ sistemi; Doğu, Orta ve Batı Alpler olmak üzere kendi içinde üç kısımda inceleniyor. Doğal güzellik açısından en çok dikkat çeken Doğu Alplerin tepeleri diğer kısımlara nazaran daha az yüksek. Önemli kolları arasında Julian, Bavyera ve Carnic Alpleri bulunan bu sistem, ufalanmış kalkerli yarılar ile tanınıyor. Buradaki vadilerde sık ormanlar bulunduğu için, toprak tarım için pek elverişli değil. Bölgenin en yüksek dağı 4,049 m uzunluğuyla Piz Bernina...

DÜNYA'NIN EN GÜZEL TEPELERİ BURADA

Bir kolunu Ren Nehri Vadisi'nin kıyısındaki Bern Alpleri'nin oluşturduğu Orta Alpler'de ise Dünya'nın en güzel tepelerini görebilirsiniz. Jungfrau, Finsteraarhorn ve Aletschhorn bunlardan bazıları... Yaz mevsiminde bile üzerinde kar bulunan bu tepeler, eteklerindeki yemyeşil çayırın üzerinde yükselerek buraya gelenlere görsel bir şölen sunuyor. Bunun yanı sıra, İsviçre'nin en güzel manzaralarını yine Orta Alpler'de bulunan Pennine ve Bern Alpleri'nde görebilirsiniz. Buradaki diğer önemli kollar ise; Glarus, Lepontine, Tödei, Bernia, Albula ve Silvretta.

Fransa ve İtalya'nın birleştiği kısmında Kıta Avrupa'sının en yüksek tepesi olan Mont Blanc, Batı Alpleri'nin batı ucunu oluşturuyor ve deniz seviyesinden 4810 metre yüksekliği ve karlarla kaplı büyüleyici görüntüsüyle kendine hayran bırakıyor. Bu sıradaki önemli alpler arasında Maritime, Cotian, Dauphine, Graian ve Pennine Alpleri bulunuyor. Riviera kıyıları ve İtalya ovaları boyunca yükselen Maritime Alpleri'nin zirveleri ise 3000 metreden fazla yüksekliğe sahip. Burada en görülmeye değer tepelere sahip olan Pennine Sıradağları ise 96 km uzunluğuyla bölgedeki rüzgarın esintisini perdeliyor. Bu sıradağların öbür ucunda bulunan Monte Rosa'nın yüksekliği 4634 m. İsviçre ve İtalya sınırına denk gelen Matterhorn ise dimdik duruşuyla 4478 m yüksekliğe ulaşıyor.

BUZUL YATAKLARI

Vadileriyle de ünlü olan Alpler'de buzullara da rastlanıyor. Yaklaşık 1700 km²'lik bir alanda 25 km'lik boyuyla Aletsch, en büyük buzul olarak öne çıkıyor. İlk kez Alpler'de görülen buzul yatakları, buz nehri olarak adlandırılıyor. Yavaş ve karmaşık hareketlere sahip olan bu nehirler, yerkrünün ısındığına işaret ediyor. Buzulların genişlettiği V şekilli vadiler U şeklini almış ve arazide eriyen buzulların taşıdığı taş ve toprak artıklarına rastlanıyor.

Turistik açıdan da hayli yoğun ilgi gören dağlarda sürekli kar yağışı görüldüğünden kış sporlarına oldukça müsait... Bu sayede İsviçre, kış sporlarının da en çok tercih edilen merkezi konumunda... Ülkede sürekli ziyaret edilen birçok kayak oteli ve tesisi bulunuyor.

Muhteşem manzaraları, temiz havası ve doğal güzellikleriyle Avrupa'daki en büyük dağ sistemi Alp Dağları, hem ilgi görmeye hem de ziyaretçilerini büyülemeye devam ediyor.



Bebeğiniz uçabilir mi?



Çoğu havayolu şirketi, uçuş için bebeğinizin belirli bir yaşta olması kistasını uyguluyor. Bu yaş koşulu tüm havayolu şirketlerinde değişkenlik göstermekle birlikte, özellikle sezaryenle dünyaya gelen bebekler için farklı şartlar aranıyor.

Havayollarıyla seyahat, hem konfor hem de hız bakımından diğer seyahat seçeneklerinden biraz daha avantajlı görünüyor. Özellikle günümüzde daha da erişilebilir ve fiyat olarak da rekabetçi olduğu için ailece kırılan tatillerde ya da seyahatlerde neredeyse ilk seçenek olarak göz önüne alınıyor. Peki ailenin tüm bireyleri bu yolculuk için uygun mu? Garip bir soru gibi gelebilir ancak ailenizde minik bir üye varsa işler biraz değişebiliyor.

Bazı havayolu şirketleri iki günlük bebeklerin uçağa binmesine müsaade ederken bazıları da bebeklerin en az iki haftalık olması şartını arıyor. Aslında bu konuda kesin bir düzenleme yok, o nedenle bebeğinizle uçacaksanız, havayolları şirketini arayıp bu konudaki düzenlemelerini öğrenmeniz yarar var. Öte yandan kesin olan birşey var; bebeğiniz sezaryenle dünyaya geldiyse, doğum sonrası 6 hafta süren kontrolleri sona ermeden uçağa binmesinde sakınca bulunabilir.

MİKROPLARDAN SAKININ

Bebeğinizi uzak ülkelere götürmekten sakının çünkü bilinmeyen hastalıklara yakalanabilir ve aşı olmak için de yaşı uygun olmayabilir. Örnek vermek gerekirse; 6 aydan küçük bebekler enfeksiyon riski nedeniyle sarı hummaya karşı aşılanamazlar. Aynı şekilde 2 aylıktan küçük bebekler sıtma ilacı kullanamazlar.

Sağlık konusunda durum böyleyken ücretler açısından düzenlemeler bazı mevcut... Çoğu havayolu şirketi iki yaşının altındaki çocuklar için, kucakta seyahat etseler bile, bilet ücretinin %10'unu tahsil ediyor. Onun için ayrı bir koltuk talebiniz olursa, bilet fiyatının %50'si ile %70'i arasında bir ücret ödemeniz gerekebiliyor. Bu fiyatlar ve düzenlemeler her havayolu şirketi için değişiyor.

ÖNGÖRÜ VE EMPATİ

Bebeğinizle uçağa bindiğinizde karşılaşılabileceğiniz sorunları önceden düşünün. Kibar olmaya özen gösterin çünkü bebekler kendi hatalarından dolayı özür dileyemezler ama bunu onun yerine siz yapabilirsiniz. Uçaklarda belki de bebeğin ağlamasından çok, önünde oturan kişilerin koltuğu ittirerek onları rahatsız etmesi büyük bir sorun olarak öne çıkıyor. Bu ve benzeri şeyler yaşarsanız onun adına özür dilemekten çekinmeyin. Kibar davranışınız sayesinde bebeğiniz diğer

yolcuların sempatisini ve ilgisini bile kazanabilir. Ayrıca, uçağın içinde yolcular el çantalarını yüklerken ve indirirken, olası bir çarpmaya karşı, gözünüzü bebeğinizin üzerinden kesinlikle ayırmayın.

Toparlamak gerekirse; bebeğiniz için de bir bilet almanız ve portatif yatağını da getirmeniz işleri ikiniz için de kolaylaştıracaktır. Bebeğinizi kalkışta ve inişte mutlaka, yolculuk esnasında mümkün olduğunca kemeri bağlı olarak oturtun. Bunları rahatlıkla uygulayabileceğiniz regülasyonları olan bir havayolu şirketi ile uçun. Bunların tümünü bir arada bulmak kolay olmayabilir ama bebeğinizle birlikte sağlıklı ve sorunsuz bir uçuş için en azından burada belirtilen noktaları göz önünde bulundurun.





Yeni Yıla Özel Enfes Tatlılar



////////////////////////////////////

Bir yıl daha geride kaldı. Coşkuyla geçen yeni yıl kutlamalarına birbirinden özel ve lezzetli yemekler eşlik etti. Böyle olunca, çoğu kimse bir günlüğüne de olsa diyetinden vazgeçmek zorunda kaldı. Bunun sorumlusu genel olarak süslü ve çekici pastalar ya da tatlılar oluyor. İşte yeni yılda yemeniz için diyet bozduran bu tatlılardan bazıları, şimdiden afiyet olsun.





YENİ YIL PASTASI

Malzemeler :

- 4 su bardağı toz şeker
- 2 su bardağı sıvı yağ
- 1 su bardağı ılık süt
- 8 yumurta
- 6 su bardağı un
- 1 paket vanilya
- 1 paket kabartma tozu
- 3 yemek kaşığı hindistancevizi
- 1 su bardağı portakal suyu

Muhallebisi için:

- 1 adet yumurta
- 1 su bardağı toz şeker
- 2 yemek kaşığı un
- 1 paket vanilya
- 1 paket toz krem şanti
- 5 su bardağı süt
- 1 yemek kaşığı mısır nişastası

Hazırlanışı:

Muhallebisi için; 4 su bardağı sütün içine unu ve nişastayı ekleyip karıştırın. Ardından şeker, yumurta ve vanilyayı da ilave ettikten sonra mikserle 2-3 dakika çırpın. Karıştırarak muhallebi kıvamına gelinceye ve kaynamaya başlayınca kadar pişirip ocaktan alın. Diğer taraftan krem şantiyi bir bardak süt ile iyice katılaştıracaya kadar çırpın. Sonra da dolapta 20 dakika bekletin. Dolaptan çıkardıktan sonra soğumuş muhallebiyle karıştırın. Tekrar mikserde çırpıp, yeniden buzdolabında bekletin. Keki yapmak içinse; derin bir kaptaki yumurtaları toz şekerle 4-5 dakika çırpın. Sıvı yağ ve ılık sütü katıp, vanilya, un ve kabartma tozunu karıştırın. Önceden yağladığınız büyük bir tepsiye kek harcını dökün. Daha evvelden ısıtılmış 175 derecelik fırında 35-40 dakika kadar pişirin ve çıkarın. Keki, soğuduktan sonra ikiye bölün. Buzdolabındaki kremanın bir kısmını iki kekin arasına sürüp 3 yemek kaşığı hindistancevizi serpin. Taze sıkılmış portakal suyuyla kekleri ıslatın. Kalan kremayı da kekin her tarafına sürün. Üstünü süsleyip servise hazırlayın, afiyet olsun.



KABAK TATLISI

Malzemeler:

- 2,5 su bardağı toz şeker
- 2 kg balkabağı
- 1/2 su bardağı hindistancevizi

Hazırlanışı:

Kabağı ince dilimleyip soyun ve çekirdeklerini çıkartın. Yıkadıktan sonra 2-3 parmak genişliğinde ve dilediğiniz uzunlukta doğrayın. Büyük ve yayvan bir tencereye kabakları, aralarına şeker serperek kat kat dizin. Bir gece ağzı kapalı olarak bekletin. Bu sırada kabak su salacağı için pişirirken ayrıca su koymaya gerek olmayacak. Gecedan bekletilen kabağı orta ateşte yumuşayana kadar pişirin. Kabağın şerbetinin koyulaşması için bir süre de kapağı açık olarak pişirin. Soğuduktan sonra servis tabağına alın ve üzerine hindistancevizi serperek servis yapın, afiyet olsun.



BITTER ÇİKOLATALI KAYISI

Malzemeler:

- 1 paket bitter çikolata
- 20 adet kayısı kurusu

Hazırlanışı:

Bitter çikolatanızı yarisına kadar suyla doldurduğunuz tencerenin içine bir kabin içinde koyun, tencerenin altını yakın ve çikolatanın erimesini bekleyin. Kayısları sıcak suda 5 dakika bekletip çıkartın ve soğumaya bırakın. Kayıslarınızı çikolatanın içine batırıp yağlı kağıdın üzerine alın. Çikolata donana kadar buzdolabında bekletin. Son olarak servis kuplarına alıp servis yapın. Bu lezzeti beyaz çikolata kullanarak da yapabilirsiniz, afiyet olsun.

Aralık ayında seri film rüzgarı

Bu ay beyaz perdede iki yabancı seri film üçüncü bölümleriyle gösterime giriyor. Bir yerli yapım olan Fatih'in Fedaisi Kara Murat da izlemeye değer...

FATİH'İN FEDAİSİ KARA MURAT

Yeşilçam sinemasının kült filmlerinin unutulmaz kahramanı Kara Murat, tekrar yorumlanarak bizlerle buluşturuluyor. Daha önce Cüneyt Arkin ve Kartal Tibet gibi iki usta oyuncunun canlandığı Kara Murat karakterini bu kez Fatih Usta canlandıracak. Korkusuz, genç ve gözü pek bir akıncı beyi olan Kara Murat savaşta elde ettiği başarılarla cesaretini kanıtlamıştır. Bu kez Sultan Mehmet'in tahta yeni geçmesinden ve gençliğinden cesaret alıp durumu fırsat bilenlere ve Sultan Mehmet'e kumpas kurmaya çalışanlara karşı savaşacak.

Vizyon Tarihi: 16 Ocak 2015



TAKİP 3: SON KARŞILAŞMA

(TAKEN 3)

Son yıllarda aksiyon ve gerilim filmlerinde görmeye alıştığımız Liam Neeson, kendisi ile özdeşleşmiş ve yolu Türkiye'den de geçmiş olan Taken üçlemesinin son halkası ile karşımızda olacak. Bu filmde de diğer filmlerde olduğu gibi karakterimiz intikamını almaya devam edecek. Filmin yönetmenlik koltuğunda Oliver Megaton oturuyor.

Vizyon Tarihi: 9 Ocak 2015

MÜZEDE BİR GECE 3: LAHİTTEKİ SIR

(NIGHT AT THE MUSEUM 3: SECRET OF THE TOMB)

Serinin ilk iki filminde olduğu gibi yönetmen koltuğunda Shawn Levy'nin bulunduğu ve ana karakterimiz müze bekçisi Lary Daley karakterini de Ben Stiller'in canlandığı filmde kahramanımız Lary, bekçilik yaptığı müzede yaşadığı bir başka ilginç serüvenle daha karşımızda olacak. Bu filmin bir başka özelliği de geçtiğimiz aylarda trajik bir şekilde aramızdan ayrılan Robin Williams'ı perdede izleyeceğimiz son filmlerden birisi olması.



Vizyon Tarihi: 2 Ocak 2015



Serinin ikinci albümünde birbirinden iddialı şarkılar bir arada bulunuyor.

Lounge türünü keşfetmek isteyenler için "BEST OF LOUNGE" serisinin ikinci albümünde de tarzının en iyileri yer alıyor. İlk yayınlanan Vol.1'i beğenmemekle birlikte, bu albümde birbirinden iddialı şarkılar yer alıyor.

Albümün açılışı, radyoların da favori şarkılarından "Addicted" (Waldeck) ve Tous Les Jours (Saint Privat) ile yapılıyor. "Best of Lounge Vol.2"de yer alan diğer şarkılardan bazıları; Hurt, City Lights Cry, The Final Countdown, When The Rain Begins To Fall, Arthur's Theme (Best That You Can Do) vb. Albümün sürprizlerinden biri de, son yılların popüler seslerinden Caro Emerald'in "I Know That He's Mine"...

"Best Of Lounge Vol.2" albümü bu serisiyle geniş kitlelere ulaşmayı hedefliyor. Kendini ödüllendirmek isteyenler ve özellikle bu tarzı sevenler için iyi bir hediye de olabilir.

Bu arada, unutmadan... Eski yılı uğurlarken bütün dileklerin başka bir yıla ertelenmeden yeni yılda gerçekleşmesi umuduyla! Görüşmek üzere...



Eyüp Numan Sunar

'Herkese İyi Seneler'

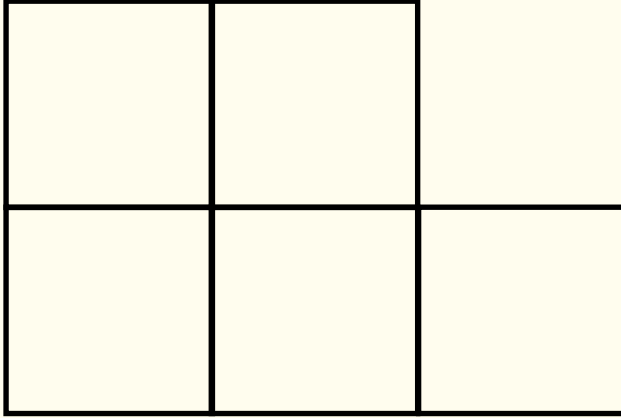


Bulmaca

TRENLER

A ve B tren istasyonlarının arası 52,5 km. İlk tren A'dan sabah 6'da ve sonra 10 dakikada bir kalkıyor. Tren B'ye varınca yolcularını boşaltıp manevra yapıyor ve B'ye varışından 7,5 dakika sonra A'ya geri hareket ediyor. Trenlerin hızı 60 km/saat. Siz A istasyonunda 7'yi 10 geçte trene biniyor, B'ye gidiyor ve aynı trenle A'ya geri dönüyorsunuz.

Yolda kaç trene rastlarsınız?



ŞEKİLLER

SORU: Sağdaki şekilden, 3 kibrit çöpü çıkararak 3 kare yapabilir misiniz?

Yukarıdaki iki bulmacayı doğru cevaplandırarak basinyayin@uted.org adresine ya da posta ile derneğimize gönderen üç okurumuz, iki bulmaca için bir adet 1000 parçalık puzzle kazanacak.

Talihliler, 20 Ocak'a kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir.

Geçen ayın puzzle kazanan talihlileri:

Hasan Tuğrul Tosun, Burak Avcı, Ömer Başaran



SİZE GÖRE KUŞ BİZE GÖRE KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!

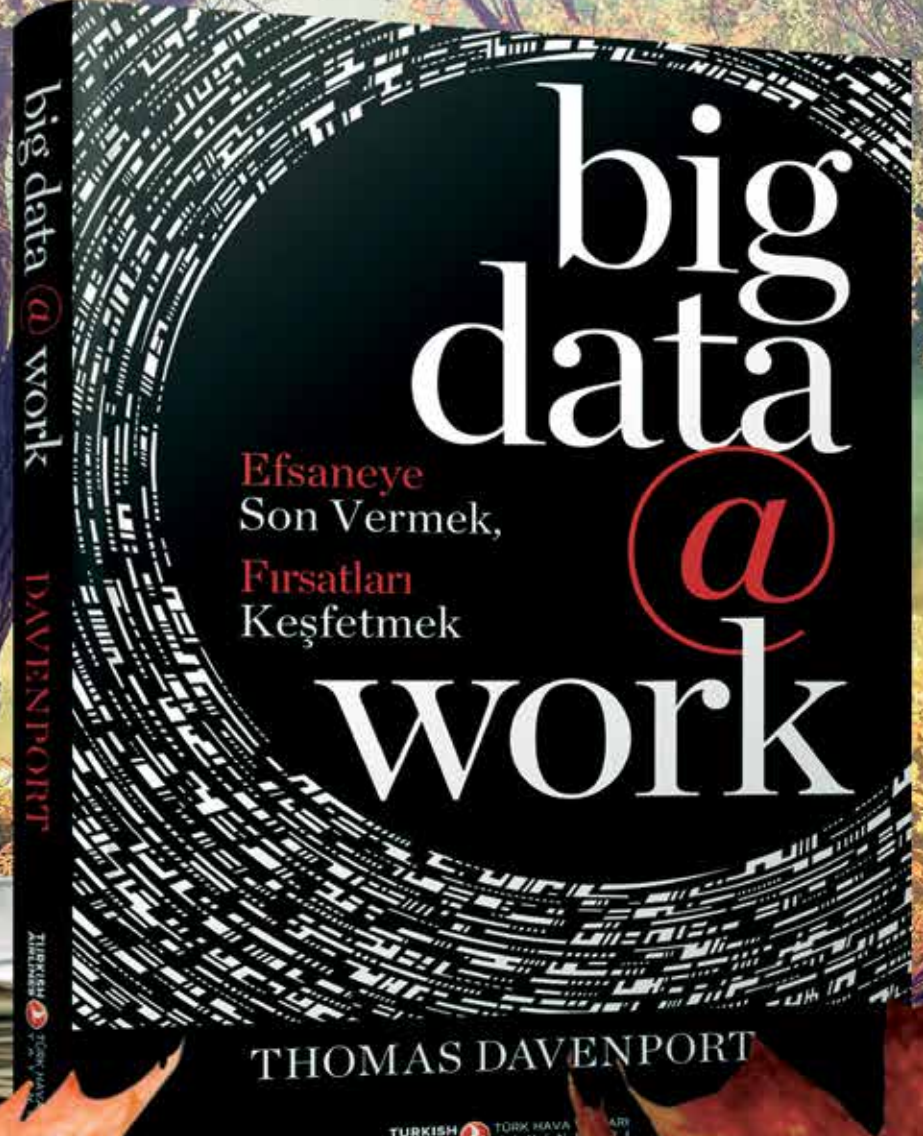
80 yıllık deneyimimiz ve güçlü teknolojik altyapımızla dünyanın önde gelen
hava yolu şirketleriyle çalışıyor, göklerde büyük başarılarla imza atıyoruz.
Gelin, siz de Turkish Technic farkıyla kusursuzluğa imza atın.

Türk Hava Yolları Yayınları'ndan iş dünyasına değer katan bir eser daha;

Big Data@Work

İş analitiği ve büyük veri alanında dünya çapında isim yapan Thomas Davenport'un kaleme aldığı Big Data@Work; büyük veriyle çalışmak isteyenler için geliyor. Türk Hava Yolları Yayınları'nın 3. Kitabı Big Data@Work'e Sky Library farkıyla webten, cepten ve tableten kolayca ulaşabilirsiniz.

Tüm seçkin
kitapçılarda
ve online satışta.



SERİNİN
DİĞER
KİTAPLARI

WIDEN YOUR WORLD