



UTED



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • ŞUBAT 1995 FEBRUARY • YOUR COMPLIMENTARY COPY



GÖKLERDEKİ GURURLARIMIZ...



A-340 RAMP HANDLING

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

Aklın Yolu Bir, Nasıl Olsa...

Sayın Üyelerimiz,

Malumunuz olduğu üzere, bir toplu iş sözleşmesinin daha son aşamasına gelmiş bulunuyoruz. Bir tarafta GREV kararı almış Hava-İş Sendikası, diğer tarafta LOKAVT kararı almış işveren bulunmaktadır. Durum böyle olunca; çalışanların da, geleceğini etkileyecek kararın nasıl olacağı hakkında karamsarlığa kapılma sı, iş veriminin düşmesine sebep olabilecek huzursuzluğu had safhaya ulaştırmıştır. Bu toplu iş sözleşmesinin de, öyle ya da böyle bir sonuca ulaşacağını tahmin etmemize rağmen, Hava-İş Sendikası'nın istediği ortalama %80'lik artışın, %150'ye varan enflasyona daha taslaqla yenik düştüğünü görmemiz, karamsarlığımızı bir hayli artırıyor.

Bu Toplu İş Sözleşmesinde alınacak rakam ne olursa olsun, iş değerlendirmesi yapılmayan bir şirketin, %'lik zamlarla idare edilmesi; **Temeli sağlam atılmamış bir binanın, içinin "dekorasyon" çalışmalarına benzeyecektir.**

TABAN-TAVAN arası, net maaşlarda 1/14'e çıkmış bir uygulamayı, eşit zamlar ya da birbirine yakın %'liklerle düzeltmek, sadece *dekorasyon* çalışması olup, günü kurtarmaktan öteye gidemeyecektir.

İşveren ve sendikaların ücret dengesizliğine dikkat etmediği bir toplu iş sözleşmesi, gün geçtikçe sorunun büyümesine sebep olacak ve tedavisi mümkün olmayan problemler doğuracaktır.

İş değerlendirmesinin yapılmadığı bir toplu iş sözleşmesinde, klasik ücret artışları bir kısım personelin üretime katkı nisbetinin üzerinde ücret almasına olarak sağlarken, bir kısım personelin ise, kendi ürettiği değerinde ücret almasının getireceği huzursuzluk önlenemeyecektir.

ÇÖZÜM: Eski Toplu İş Sözleşmesi mantıklarını rafa kaldırıp, iş değerlendirme ile oluşabilecek **Yeniden Yapılanma'nın** meydana getireceği adil çözümle re gidebilmektir.



İş değerlendirmeleri, şirket içinde ilgili kurumlarca yapılabileceği gibi, aynı sektörden herhangi bir havayolu şirketinin ücret politikaları baz alınarak da yapılabilir.

1978 yılında; İTAVAN-Teknisyen (Şef) arası %47 olan bir orantıdan, 1994 yılında; %14'e düşürülmenin (net ücretlerde) mantığını anlayamadığımızdan, **UÇAK TEKNİSYENLERİ** olarak; hangi özel veya

yabancı havayolu şirketi ücret politikası olursa olsun, alınacak örneğe saygılı olacağımızın bilirmesini istemekle beraber; İTAVAN-TABAN oranımızın, geçmişin aksine bozulmadan sabit kalabilmesinin teminini istiyoruz.

Rakamsal hiç bir istek yapmamamızın sebebi; bugün bile, oranımızın doğru olduğunda, ücretimizin ideale yakın olacağını anlatabilmek için, mağduriyetimizin ölçüsünü gözönüne daha iyi koyabilmek içindir.

Değerli Arkadaşlarım,

ÜTED Yönetimi olarak, yukarıda anlatmaya çalıştığım sorunlarımızı ve çözümüne ilişkin önerilerimizi; *Toplu İş Sözleşmesi Taslağı* çıkmadan, 29.08.1994 tarih ve 41.19.1994/0044 sayılı ve 09.09.1994 tarih ve 43.19.1994/0046 sayılı yazılarımız ile Hava-İş Yönetimine, 26.09.1994 tarih ve 46.19.1994/0050 sayılı yazımız ile Genel Müdürümüz Sayın. Atilla Çelebi'ye, Genel Müdür Teknik Yardımcımız Sayın Yusuf Bolayır'ya, Genel Müdür İdari Yardımcımız Sayın, Berrak Aşçı'ya yazılı ve sözlü olarak anlattığımızdan; Hava İş taslağında sorunumuzun çözümüne ilişkin herhangi bir çalışmanın olmaması, işverenin de aynı düşünce içinde olacağını gerektirmeyeceğinden, iyimser düşünmemize devam ettiğimizi belirterek, yazımı, **AKLIN YOLU BİR NASIL OLSA...** özdeyişi ile bağlamak istiyorum.

Saygılarımla.

Sefa İNAN
BAŞKAN

ŞUBAT AYINDA DOĞMUŞ OLAN ÜYELERİMİZ

10.02.27	ERDOĞAN VARDAR
07.02.41	ERDOĞAN ÇEMBERÇİ
01.02.40	SÜKRÜ TÜRKAY
15.02.49	AHMET ÖZGÜR
14.02.47	MEVİT AŞKINOĞLU
27.02.47	OSMAN İLGİN
08.02.50	CAVİT YÜRTSEVEN
03.02.44	ABDÜLAZİZ AYDIN
04.02.50	OSMAN ÇANGIRLI
15.02.50	HASAN ÇEBİ ALABEY
25.02.51	AHMET KUZ
16.02.50	ALİ BAYRAKÇI
15.02.46	MUSTAFA ÇINAR
09.02.48	TAYYAR KENAR
11.02.52	İBRAHİM TOĞUN
12.02.48	VEHİT ERTUĞRAK
15.02.51	MUSTAFA GÜLGÜN
26.02.48	NECİM AYAZ
12.02.49	MUSTAFA ERTUĞ
07.02.52	DIYETTULLAH BİRİNCİ
10.02.50	M. YAŞAR DOĞAN
24.02.56	MEHMET NİZA ERDEM
13.02.57	MELİH TAMİS
03.02.61	OKTAY OKAN
06.02.61	HANİF YAMACI
27.02.58	EROL AKGÜİN
03.02.64	OSMAN ÇAM
20.02.61	ERTAN İLSPOLAT
24.02.60	ADNAN GÜNGÖR
23.02.59	TEVFEK GÜRPINAR

17.02.58	M. YUNLAY OLUCA
09.02.62	MEHMET DEĞNEKÇİ
18.02.59	NURETTİN ERDİNÇ
02.02.66	MEHMET ÖNDER
26.02.67	TARİK AKBALIK
20.02.66	HÜSEYİN ÖZKAN
18.02.63	ALPASLAN BAŞAR
19.02.50	CARİP KARAKUŞ
15.02.64	UĞUR BİLİR
22.02.60	GURAY KIRANEL
01.02.44	SELAHATTİN YILDIRIM
08.02.42	GÜYEN HİDAN
02.02.48	MUSTAFA ERDOĞAN
05.02.62	CEM YÜRTSEVENER
14.02.47	HİSİN KAPROL
01.02.67	SAFİN KABA
10.02.62	MEHMET ALGÜL
04.02.58	COŞKUN DAYDAR
03.02.58	ZAFER DİNÇER
19.02.60	ÖMER KUZUCUOĞLU
03.02.44	ÖZGÜR İŞLER
01.02.70	TAYYAR UÇKUN
07.02.70	TAHİRBAK KAYA
17.02.49	CEVDET İNCE
16.02.57	AYDIN YILMAZ
06.02.69	ZİYA GÜLER
01.02.69	HALİT KAYA
01.02.45	MEHMET ÖZMEN
15.02.53	MUSTAFA OĞUZ
01.02.64	MİLAT ARABACI
12.02.63	AZİZ GÖNEŞ

ARKADAŞLARIMIZIN DOĞUM

GÜLLERİNİ KUTLARIZ...

15.02.59	Ö. NİHAİ KALBERCİ
19.02.60	İBRAHİM TEZER

ŞUBAT AYINDA EVLENMİŞ OLAN ÜYELERİMİZ

06.02.70	ERDOĞAN VARDAR
08.02.73	AHMET KARAKÜLLÜKÇÜ
28.02.67	ÖKKEŞ GÜNEL
12.02.74	HÜSEYİN ASAR
23.02.69	OSMAN İLGİN
10.02.75	EROL ÖZİN
16.02.75	METİN AKÇAY
06.02.79	DOĞAN GERMİYANOĞLU
15.02.82	FERİT GÜNAYDIN
14.02.82	M. ZEKİ UÇAL
14.02.83	MUSTAFA GÜLGÜN
22.02.82	KENAN ALTUN
19.02.79	HİKMET YETİLMEZSOY
27.02.88	HASAN CUMHUR GÖK
05.02.83	TARİK BASSAKA
02.02.86	AZMİ MÜTÜ
14.02.92	GÜRKAN COŞKUN
11.02.83	ERSAN AKTAŞ
21.02.86	AHMET PAMAK
02.02.91	AHMET ASLAN
10.02.86	NECDET AKBULUT

08.02.92	M. CELALETİN ÖZİNAN
06.02.88	ALİ DÜLGER
21.02.92	MUHAMMER KARAKÜTÜK
12.02.84	METİN TEKİN
07.02.65	ALİ TAŞHAN
04.02.72	MUSTAFA ERDOĞAN
09.02.77	SONER ARAT
28.02.77	FERRUH AFŞAR
04.02.78	CEVDET İNCE
02.02.93	ENGİN YILMAZ
20.02.93	AYHAN DOĞAN
08.02.69	SABAHATTİN ÇAKARCAN
28.02.92	NECİM SARI
12.02.89	CEVAT DUDAKSIZ
01.02.81	ORHAN NACİ
15.02.74	MUSTAFA MERSİN

*Arkadaşlarımızın beraberliklerinin
bir ömür boyu sürmesini dileriz...*

- Üyelerimizden **Mehmet Çalınlı** rahatsızlanarak hastanede tedavi altına alındı. Kendisine geçmiş olsun der, acil şifalar dileriz.
- Üyelerimizden **Celal Altın** 13 bazası geçmiştir. Kendisine geçmiş olsun der, acil şifalar dileriz.

- Eski başkanlarımızdan **İsmail Dörterin** kızı **Şehnem** 16.01.95 günü **Bürol** ile,

Üyelerimizden **İlhami Molla** 13.01.95 günü **Günür** ile evlendi. Yeni çiftleri kutlar. Mutluluklar dileriz.

- Üyelerimizden **Hasan Acarım** 05.01.95 günü bir oğlu oldu. **Oğuzhan** ismi verildi. Küçük Oğuzhan'a dünyamıza hoşgeldin der. Cörlünce bir hayat dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

VEFAT

- Üyelerimizden **Hat Nakım Başteknisyeni Ali Şenir** eşi bir süredir görmekte olduğu tedaviden sonra mesleksi 18.1.95 tarihinde vefat etmiştir. Arkadaşımıza ve yakınlarına başsağlığı, eşine de Allah'tan rahmet dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

VEFAT

- Üyelerimizden **İsmail Erdem'in** babası 11.01.95 günü vefat etmiştir. Merhuma hürriyetten rahmet, yakınlarına başsağlığı dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

TÜRK SİLAHLI KUVVETLERİ MEHMETÇİK VAKFI'NDAN DERNEĞİMİZE ŞİLT VERİLDİ

Silahlı Kuvvetlerimizdeki hizmetleri esnasında hayatını kaybedenleri emelini, gelecekte kalan yakınlarında ekonomik ve sosyal yardımlarda bulunan **Mehmetçik Vakfı'na**; demerğimiz Üyelerinin kalkınlarından dolayı, Vakfı tarafından bir şilt verildi. Türk Uçuşunun en önemli özelliklerinden biri de "**ulusal dayanışması**"dır. UTED ve Üyeleri olarak bu tür dayanışmalar içinde olmaktan her zaman büyük bir onur duyacağız.



UTED YÖNETİM KURULU

YENİ LİSANS ALAN UÇAK TEKNİSYENLERİNE UÇUŞ ÖNCESİ EĞİTİMİ

T.T.Y'da uçak teknisyeni lisansını alarak imza yetkili teknisyen olan ve uçuşa katılabilme özelliklerini taşıyan arkadaşlarımıza yönelik olarak düzenlediğimiz seminerlerde gerek uçak üzerinde çalışırken gerekse uçucu teknisyen olarak uçuşlara katılırken faydalı olacağına inandığımız bilgileri aktarmaya çalıştık.

UTED eğitim ve teşkilatlanma sekreterliklerinin organizasyonu ile düzenlenen seminerlerde şu konular işlendi:

SHDT-35 talimatı ve T.T.Y A.O iç yönetmeliğine göre uçak teknisyeninin yetki ve sorumlulukları

-Lisans, sertifika, landing kartı

-Uçuş öncesi hazırlıklar

-Uçuş sırasında davranış ve sorumluluklar

-M.E.L (Minimum Equipment List) kullanımı, uçak defterinin yazılması

-Yatılı uçuşlarda uyulması gereken kurallar

-Uçuş dönüşü yapılması gereken işler

Genç arkadaşlarımız tarafından büyük ilgi gösterilen bu tip seminerleri katılımı ve içeriği genişleterek sürdürmeyi düşünüyoruz ve bu konuda önerilerinizi bekliyoruz.

UTED YÖNETİM KURULU



THY'nin sermayesi 10 trilyon



Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı (THY), sermaye tavanını yükseltti. Halen 5.5 trilyon liralık ödenmiş sermayesi ile en büyük sermayeli şirketler arasında yer alan THY'nin kayıtlı sermaye tavanı 10 trilyona çıkarıldı. THY'nin sermaye tavanı yükseltme başvurusunu inceleyen SPK incelemeyi geçen hafta sonuçlandırarak buna izin verdi. Böylece, THY'nin 6 trilyon lira olan kayıtlı sermaye tavanının 10 trilyon liraya yükseltmesi onaylandı.

Çin 92 uçak satın aldı.

Çin'in Günlüğü gazetesi, bu uçaklardan sadece ikisini çok küçük, 48'inin en

az 120 kişi taşıma kapasitesine sahip olan büyük ve orta ölçekli uçaklar olduğunu duyurdu. Uçakların çoğunun ABD, İngiltere, Fransa, Almanya, Belçika ve Hollanda'dan satın alındığı kaydedildi.

Ses duvarını aşarken, patlama olmuyor

Amerikalı Leonhard Greene, saatte 3 bin 700 kilometre hız yapan ve ses duvarını aşarken, hiç gürültü çıkarmayan bir uçak icat etti. 250 yolcu kapasiteli yeni uçağın, havayı emen kacamman bir "ağız" bulunuyor. Bu ağızdan giren hava, jetin motorlarına ulaşıyor, soğutma işlemini yaptıktan sonra kuyruk kısmından bırakılıyor.

Oysa bugüne kadar yapılan modellerde, örneğin Concorde'larda depolanan hava, uçağın yanlarından bırakılıyor, bunun sonucunda da o müthiş patlama sesi oluşuyordu.

ABD uçağına Türk Motoru

TUSAŞ Motor Sanayii, dünya uçak sanayii ile boy ölçüşecek seviyeye geldi. ABD Başkanı'nın uçağına bile Türkiye'den parça gönderiyoruz.

Tusaş Motor Sanayii A.Ş. (TEL-Tusaş Engine Industries Incorporation) Genel Müdürü R. Nadi Köklü, herkesin kriz döneminde olduğu ve küçüldüğü bir dönemde, TEL'nin büyüdüğünü ve ekonomik bir ölçeğe doğru gittiğini bildirdi.

10. kuruluş yıldönümünü kutlamaya hazırlanan TEL'nin, kendi ölçeğinde dünyada herkesle boy ölçüşecek bir firma olduğunu belirten Köklü, ABD Başkanı'nın uçağına dahi Türkiye'den parça gönderdiklerini söyledi. Genel Müdür Nadi Köklü, gazetecilere yaptığı değerlendirmede, TEL'nin faaliyetlerini ve 1994 yılındaki gelişmeleri anlattı. Geçen yılın, kendileri için "çok iyi" geçtiğini ve bir önceki yıla kıyasla satışlarının yüzde 25 oranında arttığını anlatan Köklü,



30'dan fazla yeni motor aksamını devreye aldıklarını, halen dünya çapındaki 43 motor aksamının da tek üreticisi olduklarını söyledi.

Köklü, "Dünyada, TEI'den başka bu parçaları üreten firma yok. Teknolojinin sahibi General Electric, TEI'ye kalitesi, fiyatı ve teslim süresi açısından güveni dolayısıyla, TEI dışınca ikinci bir kaynağı tutmaya gerek görmüyor. Bu hem TEI'nin, hem General Electric'in kazancı" dedi.

F-16'DAN AIRBUS'A, BOEING'DEN BAŞKAN'IN UÇAĞINA...

Köklü, TEI'de üretilen uçak motorlarının parçaları hakkında da şu bilgileri verdi:

"Bizim ürettiğimiz parçalar, F-16, F-4, F-5, Airbus, Mc Donald Douglas, Boeing, hem gemilerde hem elektrik üretiminde kullanılan LM serisi 1600-2500 motorları için. ABD Başkanı'nın uçağına dahi biz buradan parça gönderiyoruz. General Electric, bizim hızlı imalat yeteneğimizi bildiği için bize gönderdi. Onların da beklentisinin önünde bir teslimat sağladık. Parçayı teslim ettik, gitti."

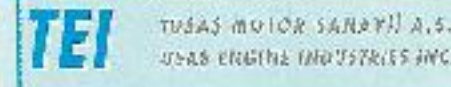
R.Nadi Köklü, TEI tesislerinde "üretimde yerlik oranı" konusuna değinirken de, tek bir motorun tamamını üretmenin mümkün olduğunu, ancak bunun ekonomikliğini sorgulamak gerektiğini söyledi.

Köklü, firma olarak kendilerinin ve savunma sanayinin benimsediği yaklaşımın, ekonomikliği olan, diğer motor tiplerine de hizmet edecek teknolojileri getirerek, ekonomik ölçekli üretim yapmak olduğunu söyledi.

F-16'LARIN MOTORUNUN MONTAJI

TEI'nun kuruluş vesilesi olan F-16 projesi çerçevesinde, F-16'nın motorunun montajının tamamını Türkiye'de yaptıklarını hatırlatan Köklü, konuşmasını şöyle sürdürdü:

"Gelen motorun montajını, testini ve müşteriyeye tesli-



miri sağlıyoruz. Montaj belki yanlış anlaşılan bir tabir. Ama havacılıkta emeğin en yoğun olduğu, en hassas teknolojinin kullanıldığı kısım da motorun biraraya getirilmesi. Bu yönden, diğer motor imalatçılarının yaptığıın aynısı Türkiye'de de yapılıyor. İlk yıllarda motor montaj işimiz, toplam işimizin yüzde 75'inin tutuyordu. 1994 yılında ise yüzde 8.

1995 bütçesine göre yüzde 5 civarına düşecek. İmalata ve diğer konulara verdiğimiz ağırlık da ayısıyla, miktar olarak düşmese bile, oran olarak motor montaj işimiz düşüyor. Bu yerleştirmenin çok farklı bir

ifadesi.

Yani biz birden fazla motor tipine hizmet edebilecek, çok daha kalıcı olabilecek, uzun yıllar Türkiye'ye döviz kazandırabilecek teknolojilerle çalışıyoruz. Bize göre, motorun tamamının Türkiye'de yapılmasının hiçbir ekonomisi yok."

"TEI ÖRNEK OLDU"

TEI olarak, kuruluş yılına göre satışları 3 kat, karlılığı da 1990 yılına kıyasla dolar bazında 4 kat artırdıklarını belirten Köklü, ortakları ve en büyük müşterileri olan General Electric'in, Türkiye'deki bu operasyona son derece önem verdiğini ve başarılı bulunduğunu bildirdi.

Köklü, "General Electric, TEI'nin bu başarısını, diğer ülkelerde de model olarak kullanmaya çalışıyor. Bence Türkiye çok iyi bir imalatçı olduğunu, Türk insanı çok iyi bir teknoloji uygulayıcısı olduğunu TEI örneğinde ortaya koymuştur" dedi. Kuruluş sermayesi 56 milyon dolar karşılığı Türk Lirası olan TEI'de, 15'i yönetici, 380 personel bulunduğunu belirten köklü, bugün 45 milyon dolar olan satış hacimlerini de, 4 yıl içinde 60 milyon dolara çıkarmayı hedeflediklerini anlattı.

Bu rakamın yaklaşık yüzde 90'ının ihracat olduğunu kaydeden Köklü, ABD, Fransa, ABD üzerinden bazı NATO ülkeleri, Japonya ve nihai kullanıcı olarak bu-

tün dünyanın, TE'nin önemli motor parçalarını kullandığını vurguladı.

Köklü, Mısır F-16'larının motorlarındaki mühendislik değişikliği uygulamasını da kendilerinin yaptığını belirtti.

ECO Ülkeleri havayolu şirketi kuruyor

Türkiye'nin de üyesi olduğu Ekonomik İşbirliği Örgütü (ECO)'ne üye ülkelerin havayolları yetkilileri, bölge ülkeleri arasında charter seferleri yapacak bir havayolu şirketinin kurulması konusunda taslak anlaşma imzaladılar. ECO üyesi Türkiye, Pakistan, İran, Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan'ın havayolları yetkililerinin, charter seferi yapacak havayolu şirketinin tüzüğünü kabul ederek, bir taslak anlaşma imzaladıkları öğrenildi.

Antalya Hava Limanı yetersiz kalıyor

Turizm sebebiyle yaz ayında yoğun günler yaşanan Antalya Hava Limanı'nda kapasite artırılmasına

gidilmesi planlanıyor. Geçen yıl 3 milyon 57 bin 653 kişiye hizmet verildiğini belirten yetkililer, büyük yoğunluk yaşanmasına rağmen çalışanların özverisi ile hizmetlerin yürüdüğünü söylediler.

Özellikle nisan ve ekim ayları arasında doluluk oranlarında büyük artışlar kaydedilirken, 1994 yılında

aylarında bu rakam yetersiz kalıyor" dediler. Antalya Havalimanı yetkililerinden alınan bilgilere göre, bu yılki uçak ve yolcu trafiği şu şekilde gerçekleşti:

İç hat seferleri: 10 bin 112 uçak ve 511 bin 988 yolcu. Dış hat seferleri: 23 bin 137 uçak, 2 milyon 545 bin 665 yolcu.



THY'ye çevre ödülü

Merkezi Viyana'da bulunan Waste Management on Board (Atık Yönetimi Kurulu), Türk Hava Yolları'nı "Yeşil Havayolu" onursal ödülüne değer gördü. THY'nin uçaklarında

33 bin 299 uçağın havaalanında hizmet gördüğünü belirtti.

Havaalanının kapasitesinin mullaka artırılması gerektiğine dikkat çeken yetkililer, "Gelecek yıl yüzde 40'lık artış bekliyoruz. Araştırmaları gözönünde tutarak yeni binaların yapılması, yeni uçak park alanlarının açılması gibi çalışmalar yapılıyor. Şu anda 38 uçak park alanı var. Yaz

kullanılan atık maddeleri yeniden kullanılabilir malden ürettiği ve bu konudaki duyarlılığı, bu ödülü almasını sağladı. Ödül 5 Aralık'ta Avusturya Çevre Bakanı tarafından THY'ye verildi.



AIR FRANCE'DAN GÖRME ÖZÜRLÜ YOLCULARA YENİ BİR HİZMET

Air France, görme özürlü yolcular için özel olarak hazırladığı havaalanı yerleşim planı, uçak içi oturma dizaynı ile genel seyahat ve güvenlik bilgilerini içeren hizmet paketinin tanıtımını gerçekleştirdi. Uçuş personeli ve Valentin Haüy Körler Enstitüsü'nün de fikirleri alınarak gerçekleştirilen söz konusu hizmet paketinde yerleşim planı ve güvenlik bilgileri kabartma harfler kullanılarak İngilizce ve Fransızca kullanılarak hazırlanacaktır.

Şirketin bu uygulamayı hizmete sunmasının sebebi yıllık 40.000 kadar özel hizmete muhtaç yolcu taşınması ve bunun da gün- de ortalama 100 yolcu anlamına gelmesidir.

IBERIA'DA ZOR GÜNLER

1993 yılını 555 milyon ABD doları zarar ile kapatan İspanya havayolu şirketi Iberia'nın 1994 yılında da büyük zarar etmesi giderlerin azaltılması amacıyla yeniden yapılandırma planının uygulamaya konulmasını zorunlu kılmıştır. Söz konusu plan, işçi ve iş veren temsilcileri tarafından onaylanarak ivedilikle yürürlüğe konulmadığı takdirde 1995 yılının Mart ayından itibaren şirketin mali açıdan çok zor günler yaşayacağı belirtilmiştir.

Masrafların kısıtlanması doğrultusunda sendika yetkilileri, işçi ücretlerinde yapılacak indirimi ve önümüzdeki iki yıl için ücretlerin dondurulmasını kabul edeceklerini belirtmişlerdir. Ancak şirket önümüzdeki iki yıl içerisinde mali sıkıntılarını aşarsa ücretlerle ilgili teklif yeniden değerlendirilecek ve ücret artışı konusu gündeme gelecektir. Diğer yandan Iberia yönetiminin yeniden yapı-

lanma planı içerisinde toplam 24.000 olan personelin 2000'nin azaltılması da yer almaktadır.

THY'DEN ÖZEL YOLCU PROGRAMI ÜYELERİNE YÖNELİK FAALİYETLER

Havacılık sektöründe yaşanan yoğun rekabet, havayollarının özel yolcu programlarına yönelik çalışmalarını artırmaktadır. Ortaklığımız, Ürün Geliştirme ve Uygulama bölümümüzde, Frequent Flyer, Company Club ve Courtesy Card'tan oluşan özel yolcu programlarına yönelik faaliyetler üzerinde çalışılmaktadır.

Öncelikle özel yolcu programı üyeleri için, Euro-dolar şirketi ile araba kiralama ve Columbus



Holdings firmaları ile promosyonel iş birliği anlaşması yapılmıştır. Euro-dolar bürolarında oto kiralayacak üyelerimiz kart cinslerine göre indirimden yararlanacaktır. Üyeler Columbus ürünü kredili telefon kartına ücretsiz olarak sahip olabilecek ve üyeler dünyanın dört bir yanındaki 40'tan fazla ülke ile telefon görüşmesi yapabileceklerdir. THY özel yolcu programı kartı sahipleri 30 Sterlin tutarın-

daki normal kayıt ücretini ödemeyeceği gibi 5 Sterlin tutarındaki bedava görüşme olanağındanda yararlanacaklardır.

Frequent Flyer ve Courtesy Card programındaki yolcularımıza Türkiye'nin çeşitli şehirlerinde oda-kahvaltı, yarım pansiyon bazında ücretsiz olarak konaklama imkanı sağlamıştır. Ayrıca söz konusu programlara üye olan yolcularımız, uçulan mil toplamına göre artan bedava bilet hakkı ve çeşitli hediyeler kazanırken, şirketlere yönelik Company Clup programınızda aynı faaliyetler şirket bünyesinde sağlanmaktadır.

KABİN İÇİ BAGAJLAR KAZALARA NEDEN OLUYOR

Uçak yolcularının n varış noktalarında bagajlarını geri alırken zaman kaybetmeleri nedeniyle olduğunca kabin içerisine almalarına sebep olmaktadır. Uluslararası Uçuşcu Personel Derneği'nce yapılan açıklamada, son yıllarda kabin içerisinde taşınan bagajların neden olduğu kazalarda büyük oranda artış olduğu belirtilmekte ve günümüzde hergün ortalama

1 yolcunun bu nedenlerle yaralandığı vurgulanmaktadır. 1994 yılının ilk dokuz aylık döneminde sadece ABD'de 65 kabin görevlisinin yaralandığı açıklanmıştır.

Herhangi bir acil durumda ise gerek koltuk altlarına gerekse koltuk üzerine konan bagajlar nedeniyle uçağın boşaltılmasının gecikmesi, kabin içi bagaj konusundaki kısıtlamaları gündeme getirmektedir.

ÖZELLEŞTİRME YÖNTEMLERİ

1980'lerin başından itibaren dünya ekonomisinde yaşanan sorunlar ve ağırlaşan ekonomik koşullar, havayolu şirketlerinin gi-

derlerinin önemli ölçüde artmasına sebep olurken, gelirler aynı oranda artmamıştır. Günümüzde devam eden karamsar tablo havayolu şirketlerinin büyük oranda zarar etmelerine neden olmaktadır.

Finansal konularda yaşanan sıkıntıların, devletleri yeni arayışlara yöneltmesiyle özelleştirme kavramı havacılık sektöründe son yıllarda önem kazanmaya başlamıştır. Özelleştirmeden azami yarar sağlanabilmesi için seçilecek yöntemin çok iyi belirlenmesi gerekmektedir. Sektörde yürütülen özelleştirmelerde belki başlı üç yöntem kullanılmaktadır.

Bu yöntemlerinin birincisi şirketlerin sermayesinin, işletmesinin yada hukuki durumunun özelleştirilmesidir. Avrupa havayolu şirketlerinin özelleştirilmelerinde sıklıkla kullanılan metod, devletin elinde bulunan hisselerinin tümünü yada bir kısmının satışı şeklindedir. Bu, British Airways ve Alitalia'da olduğu gibi hisselerin borsada kale

edilmesi yada KLM ve Sabena'da uygulanan biçimde konsorsiyuma yada özel yatırımcılara satışı şeklinde olabilmektedir.

Bu yöntemle devlet hisselerinin tümü veya bir kısmını satabilir. Bu biçimde özelleştirme Ortaklığımızda uygulandığı gibi bir takım özel koşullarla çalışanlara hisse satışı yada doğrudan satış şeklinde olabileceği gibi kamu hissedarlarının katılmadığı sermaye arttırımı ve TAP'da uygulandığı gibi yan kuruluşların yada maddi varlıkların satışı şeklinde de olabilmektedir.

İkinci yöntem ise gerçek mülkiyet sahipliğinin değiştirilmesine bağlı olarak yapılan özelleştirme. Havacılıkta gerçek mülkiyet sahipliği kavramı çok açık olarak tanımlanmamakla birlikte havayolu şirketlerinde



özelleştirmedir. Havacılıkta gerçek mülkiyet sahipliği kavramı çok açık olarak tanımlanmamakla birlikte havayolu şirketlerinde %51 oranında hissenin devlete yada aynı ulustan kişi yada kurumlara ait olarak yorumlanmaktadır.

Havacılık sektöründe gerçekleştirilen özelleştirmelerde tek bir şirketin yada şirketler topluluğunun özelleştirilmesi kullanılan üçüncü yöntemdir. Bu durumda kamuya ait şirket gruplarının özelleştirilmesinde üç ayrı metod uygulanabilir. Sadece şirket özelleştirilebildiği gibi, esas şirketten bağımsız olarak sadece bağlı kuruluşlar tam veya kısmen yada esas şirket ve bağlı kuruluşlar birlikte özelleştirilebilir.

AURUPA'DA HAVAYOLLARININ RAKİBİ HIZLI TRENLER

Avrupa Birliği'ne üye ülkeler son yıllarda demir yolları ağının genişletilmesine ve yaygınlaştırılmasına, birlik içerisinde olduğu kadar birlik ile üçüncü ülkeler arasında ulaşım ağının iyileştirilmesine yönelik çalışmalarına da hız vermişlerdir.

Avrupa havaalanlarındaki kapasite darlığı ve uçuşlarda çok sıırlı bir artış sağlanabilmesi, artan talebin karşılanmasında yetersiz kalmaktadır. Bu yetersizlik belli hatlarda sıkışmanın yarısına önemli gecikmelere de neden olmaktadır.

Avrupa Demiryolları Birliği, 1989 yılında Avrupa Birliği komisyonu'na başvurarak, demiryolu ulaşımı için oldukça elverişli yapıya sahip Avrupa'daki bazı hatlarda yaşanmakta olan sıkışıklığın giderilmesi, daha az enerji tüketiminin sağlanması nedenleriyle 2010 yılında tamamlanması planlanan bir proje oluşturmuştur. Söz konusu proje çerçevesinde mevcut demiryolu hatları yüksek hızlı trenler için elverişli duruma getirilecektir. Hızlı tren ağı ile birbirleriyle bağlantıları kopuk hatlar birleştirilerek Avrupa'nın entegrasyonunun kolaylaşacağı beklenmektedir.

Avrupa şehirleri arasındaki ulaşımı çok kolay ve çabuk hale getirecek olan hızlı trenlerin hizmete girmesiyle, Avrupa ülkelerindeki havayolu şirketleri yolcu kaybına uğrarken, hava taşımacılığı için ekonomik bir tehlike oluşturacaktır.

Boeing firması tarafından yapılan ve Avrupa'daki 116 şehri kapsayan araştırmaya göre 1990 yılında yüksek ücretli trafiğin %30'u demiryolu ile %70'i havayolu ile gerçekleşmiştir. Ancak Avrupa Demiryolları Master Planına göre 2010 yılında demiryollarının payı %30'dan %49'a yüksalırken havayolunun payı %51'e düşecektir. Bu da 2010 yılında havayollarının yolcu sayısında günlük 90.000 yolcu kaybına veya 150 koltuklu 200 uçağın seferden çekilmesi anlamına gelmektedir.

Hızlı trenlerle havayolu şirketleri arasında gün geçtikçe artan rekabet havacılık sektöründe muhtemel yolcu kaybının önüne geçmek için yeni önlemler alınmasını gerektirecektir.

TÜRKMENİSTAN BATI STANDARTLARINDA ULUSLARARASI TERMİNAL İNŞA EDİYOR

25 Ekim 1994 tarihinde Türkmenistan, Aşkabat havalimanında yeni bir terminal yapımına başladı. Maliyeti 50 ila 100 milyon USD arası tahmin edilen terminal projesi, LAT (Lockheed Air Terminal) tarafından yürütülmekte olup projeye katılan firmalar arasında Türkiye'den Burç ve Alarko'da bulunmaktadır.

Yeni terminal yılda 2 milyon yolcuya ve Pakistan, İran, Türkiye, Ermenistan, Rusya ve Özbekistana ait 12 havayolu şirketine hizmet verecek şekilde düzenlenmiştir. Terminalde 10 çıkış kapısı ve 21 uçaklık park yeri olacaktır. Tamamıyla Türkmenistan hükümeti tarafından finanse edilen terminal, VIP salonu, restoran, bar, postane ve sağlık kliniği gibi imkanlara da sahip olacaktır.

A-340 RAMP HANDLING

Hidayet KAPKAÇ
Uçak Teknisyeni

Havayolu işletmecilerinin yeni tip bir uçak alacakları zaman sordukları önemli sorulardan biri "Bu uçak için özel yer ekipmanlarına ihtiyacımız olacak mı?" sorusudur. Özellikle büyük gövdeli uçakların hizmetleri, gerek zaman gerek ekipman açısından küçük uçaklardan daha zordur. Bu yüzden standartlara uygunluk ve servis kolaylığı çok önemlidir.

AIRBUS A-340 uçağının yer hizmetleri için özel ekipmana ihtiyacı yoktur. Hava

yollarının kullandığı standart araçlarla servis yapılır.

İşletmeciler firmalar için diğer önemli bir konuda uçakların yerde kalma süresidir. Büyük gövdeli bir uçak için iki sefer arası yerde kalma maliyeti saat başına yaklaşık 7000 US \$'dır. Diğer bir deyişle yerde geçirilen her dakika 116 US \$'a mal oluyor demektir.

YER SERVİS BAĞLANTILARI:

A-340 uçağında yer servis bağlantıları genelde diğer AIRBUS uçaklarına benzer şekilde gövde alt kısımlarına yerleştirilmiştir. Yakıt bağlantılarında her iki kanat altındadır.

HARİCİ ELEKTRİK PANELİ:

Burun iniş takımı yuvası

rının hemen arka tarafında gövde altındadır. Bazı indikasyon lambalarının ve sw'lerinde bulunduğu panelde 2 adet elektrikli bağlantı yeri vardır. Buradaki bağlantı prizlerinden her bi-



sinin kapasitesi 90 KVA'dır. Buralara bağlanan harici elektrik kablolarının ağırlıkla aşağıya düşmemesi için bir çengel tutturma yeri konmuştur. Uçağa alınan harici elektriğin regülasyonunu ayarlamak ve uçak elektrik devrelerini korumak amacıyla avionik kompartımanında bir adet G.P.C.U (Ground Power Control Unit) vardır.

A-340 uçağının bir özelliği olarak değişik elektrik kaynakları arasında (örneğin: APU, Motor jeneratörleri, External power) no break power transfer kesintisiz elektrik beslemesi geçisi vardır.

HARİCİ HAVA BAĞLANTILARI:

Alçak ve yüksek basınç hava bağlantıları gövde altı göbek kısmının sol ön tara-

İşletmeciler firmalar için diğer önemli bir konu da uçakların yerde kalma süresidir. Büyük gövdeli bir uçak için iki sefer arası yerde kalma maliyeti saat başına yaklaşık 7000 US \$'dır. Diğer bir deyişle yerde geçirilen her dakika 116 US \$'a mal oluyor demektir.

fındadır. Air condition hava sistini bağlandığı panelde 2 adet 8 inch'lik standart bağlantı portu vardır. Bu port

lardan alınan harici air condition havasıyla kabini soğutulup ısıtılabilir (A.P.U çalışmadığı durumlarda).

Biraz daha arkada bulunan 2 adet yüksek basınç hava bağlantı yeride harici hava ile motor çalıştırmak yada air condition sistemine hava kaynağı sağlamak amacıyla kullanılabilir.

Harici hava bağlantı panellerine sehpa yada benzeri bir şey kullanmadan ulaşmak mümkündür.

YAKIT SİSTEMİ:

Refuel-Defuel panel gövde altında iniş takım yuvasının arkasında ve biraz sağdadır. İşletici firmanın isteği-ne bağlı olarak bu panel sol yada sağ kanada, yakıt ikmal bağlantılarının dış yanında konabilmektedir.

Bu panel vasıtasıyla uçağa otomatik yada manuel yakıt alınabilir, tanklar arası transfer yapılabilir ve uçaktan yakıt çekilebilir.

Yakıt ikmal bağlantıları sol ve sağ kanada ikiser adet olarak yerleştirilmiştir. Buradaki bağlantılar 2,5 inch ISO R45 standartındadır. Bağlantıların bulunduğu kısımlara, bir ulaşım kapağı açılarak ulaşılır.

Tankları boş bir A-340 uçağını her iki kanat altından ikiser yakıt hortumu bağlayarak tam doldurmak için geçen süre 30 dakikadır. Yani yarım saatte 108 ton yakıt uçağa doldurulabilir.



Outer tankların kanat üst yüzeyinde bulunan yakıt dolurma yerlerinden gravity usulu yakıt almakta mümkündür. Yakıt ikmalî sırasındadikkat edilmesi gereken önemli bir nokta şudur. Yakıt tankları doldukça ve iniş takımılarına yük bindikçe uçak gövdesi ve kanatları aşağıya doğru biraz darbeli bir şekilde iter. Bu yüzden herhangi bir hasara sebebiyet vermemek için dikkatli olunması gerekir.

TUVALET SİSTEMİ:

Tuvalet sisteminin tankları bulk kargo kompartımanının arka tarafındaki bölgeye konulmuştur. Normalde herbiri 350 Lt kapasiteli iki tank bulunur. Ancak isteğe bağlı olarak üçüncü bir tankta bulunabilir.

Tuvalet servis paneli gövde altı arka tarafındadır. Boşaltma işleminden sonra tuvalet tankları flush edilir, yani tanklara su basılıp tekrar çekilir. Daha sonrada 18 Lt

dezenfektan su basılır.

Tuvaletlerde normal su sistemindeki su kullanılır.

İÇME SUYU:

İçme suyu servis paneli de, gövde altı arka tarafında arka yolcu kapı hizasının bi-

raz gerisinde ve biraz soldur. Dakikaça 8,75 Lt akış ile su tanklarının dolma süresi 8 dakikadır. Eğer ilave olarak üçüncü tank varsa bu süre 12 dakikaya çıkar. Toplam kapasite 2 tankta 700 Lt, 3 tankta 1050 Litredir.

Tanklara ne kadar su alınacağı ön yolcu girişinin hemen solundaki FAP (Forward Attendant's Panel) üzerinden 625'lik adımlar halinde set edilebilir.

Tanklar

dolduğu zaman servis panelindeki kumanda kolu otomatik olarak normal pozisyonuna döner. Dolurma hatundaki fazla su donmaya karşı önlem olarak gövde dışına akar ve servis panelinde her iki tankın dolduğunu gösteren 2 adet yeşil lamba

yanar.

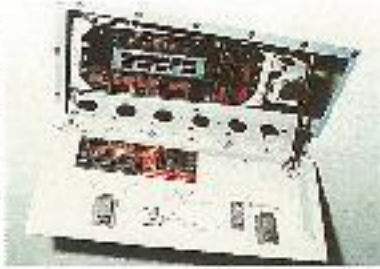
Su sistemi boşaltılmak istendiğinde paneldeki kumanda kolu "DRAIN" pozisyonuna alınır ve gövde altındaki drain portlarından su dışarıya atılır.

KAPILAR

Uçakta 3 çift A tipi yolcu kapısı vardır. Bu kapıların hepsine yolcu körüğü ve servis araçları yanaşabilir. Ayrıca kanat fırlat kenarları hizalarına gelecek şekilde sağ sollu birer adet 1 tipi emergency kapılar konmuş tur.Ön ve arka kargo kapılarının hidroliki olarak dışı doğru açılırlar. Ön kargo kapısı ile sağdaki 1 ve 2 nolu yolcu kapıları arasında hem kargo işlemi nemde ikram yüklemeşi yada diğer servis hizmetlerinin aynı anda yapılmasına yetecek kadar mesafe vardır. Arka tarafta yine hem arka kargo, hem bulk kargo ve arka sağ yolcu kapısından aynı anda servis yapılabilir.

Ön ve arka kargo kapılarının standart palet ve konteynurların rahatça geçebileceği kadar geniştir. Maksimum yük ön kargo için 22861 kg, arka kargo için 18507 kg'dır. Bulk kargo 3468 kg, kapasitelidir. Kapısı elle gövde içine doğru açılır ve bir yaylı mekanizma tarafından açık pozisyonda tutulur.Sonuç olarak AIRBUS A-340 uçağının yer hizmetleri açısından da kullanışlı ve pratik olduğunu söyleyebiliriz.

Yazarlar: Raif, Denizli



Yakıt paneli



Tuvalet ve atık su paneli



İçme suyu servis paneli

BOEING-767 KURSU

Türk Hava Yolları'nda bulunmayan ancak Dünya'da pek çok havayolu şirketi tarafından kullanılan B-767 uçağına teknisyenlik kursu DELTA Havayolları'ndan gelen bir teknik öğretmen tarafından T.H.Y. müşterileri uçakları güvenli ve uçak elektrik, elektronik atölyeleri teknisyenlerine verildi.



Kursu ücretsiz olarak yapıldı. İlk hafta süren kursun sonu DELTA Havayolları'na ait B-767'lerin İstanbul uçuşlarına başlamasıyla birlikte, bu uçaklara T.H.Y. tarafından hizmet verilmesi sırasında 1.5 ay boyunca yine aynı teknik öğretmen tarafından teknisyenlerin pratik eğitimi için refakat edilecek.

Kursun önemli bir özelliği, dünyanın en büyük havayolu şirketlerinden birisi olan DELTA'nın, kursiyer teknisyenlere gövde, motor ve sistem bilgilerinin yanında, motor çalıştırma ve taxi yetkisi vermesi. Yani DELTA Havayolları'nın B-767 uçağına teknik hizmet veren T.H.Y. teknisyeni, gerektiğinde hem arızaları görececek, hem motor çalıştıracak, hemde taxi yapacak.

Bu kursu verilen sertifika ile, İstanbul'a uçuş yapan diğer havayolu şirketlerinin, B-767 uçaklarına da teknik hizmet verebilecek ve önemli döviz girdisi sağlayacaktır.

Bu tip hizmetlerin T.H.Y.'na hem prestij hemde maddi katkı sağladığı düşünülürse, A-320, B-747 gibi uçaklar için de aynı uygulamaların faydalı olacağını düşünüyoruz ve kursu bitiren uçak teknisyeni arkadaşlarınıza başarılar diliyoruz.

A-340 TROUBLE SHOOTING KURSU

T.H.Y. filosunun en modern ve en büyük uçakları olan A-340'lar için; uçakların servise girmesinden bu yana karşılaşılan teknik sorunlarla ilgili bir kurs verildi.

Sn. Cavit Altınsoy tarafından verilen kursa, hat bakım, revizyon, teknik kontrol ve mühendislik birimlerinden toplam 21 kişi katıldı.

Sistemlerin ve arızaların derinlemesine tartışıldığı kurs, iş gücü ihtiyacı yüzünden tam olarak bitirilemedi.

T.H.Y.'de ikinci kez yapılan trouble shooting kursunun birincisini de, yine Sn. Cavit Altınsoy, A-310 uçakları için vermişti.

Arızaların çözülmesinde zaman ve para açısından büyük yararları olan bu tip kursların, genişletilerek devam ettirilmesini diliyoruz.

GÖKLERDEKİ GURURLARIMIZ...

RÖPORTAJ: Hidayet KAPKAÇ

İhan ÇZDEMİR

Bu sayımızda, sizlere; İstanbul Hava Yolları Pilotlarından Aleu Kılıçkeser ve Uçuş Mühendisi Dilek Karabağlı ile yaptığımız söyleşiyi yayınlıyoruz. Her iki arkadaşımızın konularında ilk olmaları, İstanbul Hava Yollarının da, bu genç insanlara fırsat vermede öncülük yapmasını, Türk Sivil Havacılığı adına yürekten kutluyoruz.

UTED: Dilek hanım T.H.Kurumunda eğitim alırken uçtuğunuz uçaklar nelerdi?

-T.H.Kurumunda Antonov 2, CIISSNA 206 T-67 ile uçtum. Antonov 2, genelde paraşüt atmada, kargo taşımada ve

yolcu taşımada kullanılır. Eğitime yedi kişi başlardık. Bir arkadaşımız bıraktı sonra dışarıdan devam etti. Biri eğitim uçuşunda şehit oldu. Şu anda beş kişi ucuyor. Mezun olup T.H.K kadrolarında çalışmaya başladılar.

UTED: Babanızın hava astsubayı olması, havacılığı seçmenizde bir rol oynadı mı?

Babam uçaklarla beraber çalıştığı için ora-



dan bir sempati var. Genel de içimden gelen bir şey var herhalde. Aslında ikokuldan beri astronot olmak isterdim. Hayatta tek idealim oydu. Şu anda astro not olmak için yarışım yok, belki biliyorsunuzdur? Bir

iki yıl önce Rusya'ya astronotluk için bir kaç kişi alınacaktı. Ama onunda belli şartları var en azından elektronik, fizik ya da mühendislik gibi dallardan istiyorlardı. O da zaten askıya alındı, durdurulmuş durumda. İki yıldır öyle duruyor. Bundan sonra çalışma yapılırsa ancak Amerika'daki gibi olursa extradan gelirler çok kısa dönemlerde hızlandırılmış eğitim alırlar. O da zaten geçmiş durumda benim şu anda tek idealim bir an önce çok iyi pilot olmak, kaptan olmak.

UTED: Şimdiki görevinizi öğrenebilir miyiz?

- Uçuş mühendisi olarak uçuyorum. Şu anda uçuş mühendisi olarak tek ben varım her halde.

727 ler artık devri kapanmakta olan olan bir uçaklar...En azından yeni serileri çıkacak olsa



bile, yeni serilerde flight engineer olmayacak ya da opsiyon olarak isteğe bağlı olarak verilecekler.

UTED: Çevrenizde uçmanızı nasıl karşılıyorlar?

Gerçi çok şaşıyorlar. Ailem, en başta T.H.K'nu hiç işlemedi. Sürekli "artık yeter. hevesini aldın" gibi tavırlardaydı. Arkadaşım şehit olunca baskı daha da yoğunlaşmıştı. Hatta, ben eve falan gitmedim zaten yatılıydık.

Burada uçtuğum uçakların pervaneli, tek motorlu uçaklara göre bilyük farkı var. Risk oranı daha az. Her halde şimdi ailemin gurur duyduğu bir iş, onların hoşuna gitti.

UTED: Yolcular nasıl karşılıyor? Genelde yolcular merak edip kokpite bakarlar.

Şaşıyorlar üstelik, yabancılar daha çok şaşıyorlar.

UTED: Alev hanım çok klasik bir soru ama herkesin merak edeceği bir şey: "pilot olmak" nereden aklınıza geldi? Sivil Havacılık M.Y.O'nun etkisi oldu mu?

-Ailem etkili olmadı. Benim kendi içimde vardı. Nasıl diyeyim, kimi müzik sever, kimisi araba kullanmayı sever. Ben de uçmayı seviyordum. Ona merakım vardı. Sivil Havacılık Meslek Yüksek





S.S..HAVACILAR ONURKENT KONUT YAPI KOOPERATİFİ

Size de bir yuva...

Günümüzde orta gelirli insanların konut sahibi

olmalarının en etkin yollarından biri ve belki de en iyi yolu kooperatiflerdir.

Öğrenilir bir kooperatif marifetiyle ve aktif olmak hepimizin arzusu iken.

İşte bu arzulara cevap vermek için birler Havacılar cemiası için "HAVACILAR ONURKENT" kooperatifini kurulu.

Genel İhtisabı ile en uygun mabet konularından biri olan Gürmür'de (Beş Halkın ne anar) 15 dönümlük bir arsanın 4 bloklu binaların kooperatifimiz için organize etile.

Uygun arsa parç ve diğer arsa talebinin eni ağıda görevsizdir.

İşletme 1993 yılı başında başlanacak ve 50 ayda tamamlanması beklenmektedir.

Her yıl neler tahmini bir üyemizle birlikte hazırlanacaktır.

Kayıtlar yapılırken her üye beşyüz maaşına göre birer projeden daha uygunu yapacaktır.

Sn. Ahmet Sayın Danışmanlığında yürütülen bu projeden

yararlanmak isteyen arkadaşlar, aşağıdaki adrese başvurarak detaylı bilgi alabilirler.

AKİ 341 116 211 240 274

ÖDEME TABLOSU

Ekim 1994 itibarıyla peşinat (*)	45.000.000 TL	Arsa payı
Kasım 94	7.500.000 TL	Arsa Payı
Aralık 94	7.500.000 TL	Arsa Payı
Ocak 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Şubat 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Mart 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Nisan 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Mayıs 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Haziran 95	10.000.000 TL	Arsa payı
Temuz 95	10.000.000 TL	
Ağustos 95	10.000.000 TL	
Eylül 95	10.000.000 TL	
Ekim 95	10.000.000 TL	
Kasım 95	10.000.000 TL	
Aralık 95	10.000.000 TL	

(*) arsa payı ödemeleri Temmuz 1995'e kadar devam etmekle beraber kesin projeyi müteakiben (tahminen 1995 yılı başı) derhal inşaatı başlanacaktır.

Başvuru Merkezi:

S.S..HAVACILAR ONURKENT
KONUT YAPI KOOPERATİFİ
Türkçü Sok. Kayaş Binası, A
Blok D. 15
Bakırköy/İstanbul
Tel: 002121 87086 98
870 8899 870 49 81

Okulu olmasaydı belki de pilot olamazdım. Çünkü macdi olanakların o zaman o kadar iyi değildi, olamazdım mümkün değildi.

UTED:SHMYO için, artık ülkemizde de sivil havacılık sektörüne pilot yetiştiren okulumuz var diyebilir miyiz?

-Yani şöyle söyleyeyim. Bizim okulumuzun reklamı belki zamanında çok iyi yapılmadığı için, şu anda okulumuzun varlığından bile haberi olmayan, havayollarında birçok insanlar var. Halbuki okulumuzdan mezun olan gençler şu anda bir havayolu şirketinde 2-3 aylık bir eğitimle çok iyi derecede ucabilecek kapasitede insanlar. Belki bir jet uçağında uçmuyorlar, ama bir jet motorunu öğrenmek öyle aylar sürmüyor. Arada sadece bir tip farkı var. Uçmanın kuralı, kaidesi yine aynıdır. Bir uçak aynı kaideler doğrultusunda uçar. Bir airliner olarak, sadece öğrenime ilaveten international uçuş yapıldığı için extra şeyler vardır. Temel olarak uçmak, belli kurallara bağlıdır. Ama nedense bir çok havayolu şirketi özellikle T.H.Y gibi bir devlet şirketi, bizim arkadaşlarımıza veya Türk-kuşu'ndan gelen insanlara sivil sektör olduğu



için kapılarını kapatıyor. Bir insanın, pilot olması için mutlaka postal giymesi ya da, ağabeyinin olması mı lazım?

UTED:Uçmak özel yaşamınızı nasıl etkiliyor?

-Özel yaşamınızı pek etkilemiyor. Sağlığınıza özel olarak dikkat etmeniz gerekiyor. Onun haricinde pek etkilemiyor.

UTED:Teknisyenlerle iş ilişkileriniz nasıl?

-Genelde iyi her hangi bir sorununuz o müyor. Arızalar zaten yazılıp kaptana bildirilmiş oluyor. Onun dışında extra arızalar oluyor, onları açıklıyoruz. Aramız çok iyi, sonuçta arkadaşız. Uçağa gelen bir teknisyen daha biz söylemeden uçağın bir şeyi var mı di-

ye soruyor. Bir iş bölümü yani bir iş paylaşıyoruz sonuçta herkes bir işten ekmek yiyor en iyisini yapmaya çalışıyoruz. Herkes birbirine çok sıcak ve arkadaşça yaklaşıklıkça soğukluk gibi durumlar olmuyor.

UTED: İleriye dönük olarak hangi tip uçağı kullanmak isterdiniz? Gönllünüzde hangi uçak yatıyor?

-Jumbo.

UTED:Uçuşlarda kumandayı aldığınız oluyor mu?

-Uçuşlar sırasında; genelde, iniş ve kalkışlarda kumanda kaptandadır. İkinci pilot da aynı yetkiye ve teçhizata sahiptir.

Bizde mesela, giderken kaptan uçuyorsa, gelirken co-pilot uçar.

UTED:İniş ve kalkışları sizde gerçekleştiriyorsunuz...

-Evet, zaten ikinci pilotun en büyük sorumluluğu, kaptanın ölümü halinde uçağı sağısalım indirmektir. Aslında şöyle yanlış bir kanı da var. Yani kaptan *first officer*den çok çok daha iyi bilir. O olmadan *first officer* oturur. Böyle bir şey yok. *First officer*,

kaptan ne biliyorsa o da onu bilmek zorundadır. Kaptanın sadece avantajı tecrübeli olması ve uzun yıllar çalışmış olması. Yani uçakta işte, kaptan pilot kâp krizi geçirirse ölse, "eyvah first officer bu uçağı indiremez, ne yapacağız" falan denir herhalde. First officer, o uçağı indirmek için var.

Kaptanın asıl görevi sağdaki insanı yetiştirmek yani kendi seviyesine getirmektir. Sadece uçağın sorumluluğu değil, o zaten iniş ve kalkışı güzel yapıyor. O yüzden, bizde önemli olan sağdaki insanı da o seviyeye getirmek.

UTED: Dilek hanım, siz uçuşlarda pilotları "asist" ediyorsunuz, onların yapmadığı bir takım işleri yapıyorsunuz. Mesela, basınçlama işlemi size mi ait?

-Benim panel düzenimi gördünüz, uçağın belli sistemlerini panele eklemişler elektrik, hidrolik, basınçlama, havalandırma, yakıt gibi belli sistemlerdir devreye konması ve devrede kalma bundan sorumluyum.

UTED: Son olarak, öncelikle İstanbul Hava-

yollarına ve sizlere, tanınma fırsatı verdiğiniz için teşekkür etmek istiyoruz. UTED dergi aracılığıyla, havacılık camiasına mesaj vermek istermisiniz?

UTED dergisine ve havacılık camiasına



sadece bunu söylemek istiyoruz. Türkiye'de pilot olacak insan, sadece Hava Harp Okulu'ndan gelmiyor. Yani sivil sektörde de çok yüksek derecede, işi yapabilecek, çok iyi derecede bunu başarabilecek insanlar var. Hatta, Eskişehir Anadolu Üniversitesi bunun en güzel örneği. Şu anda bizim okulumuzdan mezun olan

arkadaşların çoğu işsiz durumda. Sırf, çok genç oldukları için ve belki de harp okulundan gelen insanlardan daha başarılı olacakları için.

Yani ne gerek var. Gidip de bir elektrik mezununu yada başka bölümlerdeki insanı yani işten hiç anlamayan, havacılıktan anlamayan insanı alıp üç sene eğitildikten sonra uçurmaya ne gerek var, böyle bir okul dururken.

Sadece bizim uçtuğumuz uçakların beş tane simülatörü var. 15-20 tanede uçak var. Okulda öğrenci en güzel şartlarda yetişiyor, her şeyi en güzelleyle öğreniyor. Emergency'sinden tutun, aletli uçuşa kadar, görerek uçuşa kadar, seyrüsefer uçuşuna kadar her şeyi öğreniyorlar, biliyorlar. Sadece tek eksiklikleri, tip eğitimi. Tip eğitimi o kadar zor bir şey değil. Bu kadar yüksek seviyedeki okulun bu kadar geri plana atılması hala kimsenin mantığı kabul etmiyor.

UTED: Bizlere bu güzel söyleşi fırsatını verdiğiniz için sizlere çok teşekkür ediyor, uçuşlarınızda başarılar diliyoruz.

MATEMATİK EĞİTİMİ

Dr.Öya TORUM
Y. MEB. Mimar

Matematik eğitimi.
matematik kadar
eskilere dayanır.
Bugün, matematik
gündelik yaşamın bir
parçasıdır. Hemen her
an hepimiz matematiği
eğitimi ya da
eğitimsiz, kullanırız.
Okuma yazma
bilmeyenler dahi ;
zaman,miktar,ağırlık,
uzunluk, sıcaklık gibi
kavramlarla içiçedir.

Aslında matematikte,
formüllerin ötesinde tama-
men düzenli, tutarlı, uyum-
lu gündelik düşünce vardır.

Bu yüzden, ana dilini konu-
şan, okuma yazma öğrenen
her çocuk matematiği öğre-
nebilir. Çocuklarımız isteni-
len düzeyde öğrenemiyor,
başarılı olamıyorsa kusurlu
kimdir... "Matematik" bir-
çoklarımızın korkulu rüyası
değil midir?... Neden...? Matematik'in teknik görünüşü
mü, soyut kavramlardan
oluşması mı, yoksa eğitim
sistemlerimizdeki eksiklik-
ler mi matematiği zor kul-
maktadır.

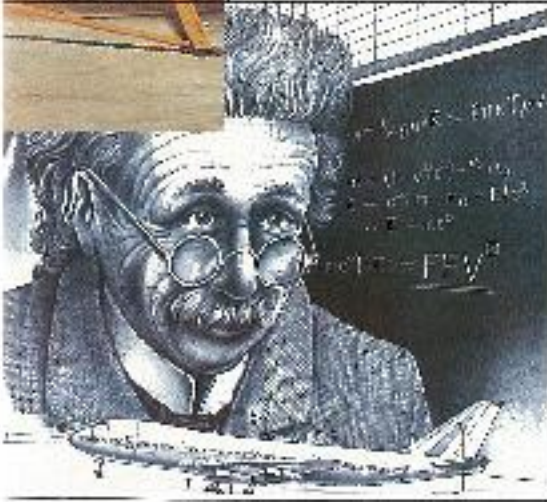
İlk, orta, lise hatta yük-
sek öğrenim kurumlarında
okutulan matematik dersle-
rinde, matematiğin oluşu-
muna, tarihsel sürecine yer
verilmemektedir. Matema-
tik hocalarımız, *Mısır, Babil,
Hint, Arap, Yunan* uygar-
lıklarının yaklaşımlarından,
katkılarından söz etmemek-
tedir. Matematik, felsefe-
den, mantıktan nasıl kop-
muş, bilimlerin içine nasıl
girmiş bilmeyiz... Birdenbi-
re konumuz, *üçgenler, priz-
malar, integral, diferansiyel*
olur...

Problem çözmenin lezze-



ti öğretilemez. Oysa, çağdaş
kültürün yaratıcı dili bilim,
bilimin alfabesi de, mate-
matiktir.

Bu nedenle, matematik
eğitiminin amacı da, adım
adım probleme yaklaşmayı
ve çözmeyi öğretmek ol-
malıdır. Problemi çözmek
için birinci adım: problemi
anlamak, analiz etmektir.
İkinci adımda problemle il-
gili bilgiler, veriler toplana-
caktır. Üçüncü adımda iliş-
kiler kurulacak, bilgiler for-
müle edilecektir. Dördüncü
adım çözüm getirme aşı-



masıdır. Mantık çerçevesinde bilinen hipotez ve teoremler kullanılacak, beşinci adımda ise çözüm test edilecek, getirilen çözüme karşı alternatifler aranacaktır.

Aynı adımları, hayattaki her sorunun çözümünü için uygulamak mümkündür. Sorun, sosyolojik, psikolojik, tarihsel hatta hukuki ne olursa olsun bu adımlardan geçecektir. Unutmamalıdır ki, her bilim dalının gelişmiş-

kavramlarla uğraşır. Oysa insan, yapısı gereği kesin olan somut şeylerle uğraşmak ister. Bu yüzden fizik, kimya, biyoloji gibi bilimler daha cazip gelir. Olaylar, olgular, deneylerle gözlenebilir. Ancak bu deneylerin anlamı sayılarla sonuçlandırıldığında bir değer kazanır. Yani; matematik, bilimlerin enstrümanıdır. Nitekim evreni oluşturan ilahi düzenin özünü de sayısal dengeler oluşturmaktadır. Evrendeki herşey; nesneler, hatta kavramlar, sayısallaştırılabilir. Mesela; *atmosferde serbest düşen cisimlerin ivmesi sabittir, gazların hacmi ile basıncı arasında ters orantı vardır* gibi yüzlerce örnek verilebilir. Ünlü bilgin **Galileo** dünyanın matema-

tik yapıda olduğunu, dünyanın ve tüm gezegenlerin eliptik yörüngede döndüğünü ispatlamaya çalışırken, bir yandan da konusu din olan kilisenin bilimden elini çekmesinin savaşını veriyordu. Engizisyona düşmekten kurtulamadı. Bilimin yanısıra, sanat ve müzik de sayısal bir uyum içindedir. Melodi-

lerin ahengi, sesin hızı, frekansı sayılarla yani matematikle ifade edilir. Resimde, heykelde, oranlar matematiksel denge içindedir.

M A T E M A T İ Ğ İ S E V D İ R E L İ M :

Kolayca köşeyi dönme işini bilme felsefesini hızla terk ederek; böylesine bilimlerin ve gündelik hayatın içine yerleşmiş olan matematiği çocuklarımıza sevdirmeliyiz. Çünkü *rasyone! düşüncenin yolu* matematiğinden geçer.

Bunun için matematik öğrenimi, yeniden gözden geçirilmeli, matematiğin geçmişte ve son yüzyıldaki gelişiminin, teknolojiyi nasıl etkilediği, uzay ve bilgisayar dünyasını nerelere götürdüğü her eğitim düzeyinde anlatılmalıdır.

Öğretmenlerin eğitim programları, ders kitapları, matematik eğitiminin müfredatı (içeriği) değiştirilmelidir. Öğrenci bilmelidir ki:

1. Matematik yeni arayış ve buluşlara açık, canlı bir çalışma alanıdır.

2. Matematik, bilim teknoloji ve sanatın ayrılmaz bir parçasıdır.

3. Matematik, bir düşünce yöntemi, problem/sorun çözme, çözüm bulma ve ispatlama sanatıdır.

Çocuk yetiştirenler, eğitmenler bilmelidir ki:

Bir korulukta düzenli sıralar izleyen ağaçlar, bakış açısına göre karmaşık gözükabilir. Önemli olan bakabilmesini öğretmektir.

Kaynak: Yıldırım, C., *Matematiksel Düşünme, İsi*.

lik aşaması, matematiği kullanmada eriştiği düzeyle ölçülebilir. Matematik gözlem ve deneylere dayanmaz. Hassas ölçü aletlerine ihtiyaç göstermez, soyut

İNSANLARI İDARE ETMENİN TEKNİK ESASLARI

Bir düşünür şunu itiraf etmiş; bir başkasını azarlamamanın en anlamsız hareket olduğunu çok önceleri öğrenmiştim.

Afak insanlara nîmetin, eğitim olarak vermediği için insanın kendi kusurlarını düzeltmeye çalışması gerekir.

Fakat insanları 599'u ne kadar yanlış hareket etseler de tenkile dayanamazlar. Tenkit kişiyi müdafaya kendini buldu göstermek için uğraşmaya sevk ettiği için faydasız hatla tehlikelidir. Çünkü; insanın hayatla en çok değer verdiği gururunu yaralar ve öfkeshü körülür.

Siz bir başkasının düzelmesini değişmesitirni istiyorsunuz? Fakat bunun için önce kendinizden başlayınız. Bu size daha çok kazandıracaktır.

BENJAMIN FRANKLIN insanları idarede fevkalade usta idi ve başarısını sırrını şöyle anlatır.

Her değersiz adam tenkit eder kabahat bulur ve şikayet eder. Ben kimsenin kötülüğünden bahsetmedim ve her şeye iyi yönleri bulmaya çalıştım. Anlamak ve affetmek acıya ve kontrol işidir. Büyük adam küçüklerle karşı davranışları ile büyüklüğünü gösterir.

İNSANLARI İDARE ETMENİN BÜYÜK SIRRI

Birisine bir iş yaptırmak için

Selçuk KANLIOĞLU
Kaptan Pilot

onun bunu istemesini sağlamamız gerekir. Zorla yaptırılan iş sürekli değildir.

Her insan iltifattan hoşlanır, samimi iltifat büyük ihtiyacıdır. Kalbin bu açlığını ve susuzluğunu tatlıtacak bir şeydir. İnsanlar başkalarını avuçları altına tutarlar.

İnsanları hayvanlardan ayıran en belli başlı farklardan biri "ÖNEMLİ OLMA" ihtiyacıdır. En büyük meziyet insanlara hayvan verilemez. Kişinin en büyük meziyetleri takdir ve sevgi ile ortaya çıkar.

Anıların terkileri kadar insanın yalıtma isteğini öldüren bir şey yoktur. Birşeyi beğenince takdir etmekten çekilmemeliyiz. Tenkit yerine teşvik edileceği zaman daha iyi iş görmeyen kişi olmaz. Çalışma arkadaşlarınızı methediniz.

Herimiz çocuklarımızın karnelerini doyurur. Arkadaşlarınıza yemek davetleri veririz. Fakat onlara gurur ve övünme payı vermekten kaçırırız. Belki bu sözler karşısında bazıları "Bunlar moda sözler, sabun köpüğünden farksız sözler, riyadan başka birşey değil" diyebilirler.

Riya'nın akıllı insanlara hiç etkisi olmayacağı bellidir. Bununla beraber, gururu okşamayı riya derecesine vardırarak, faydaları

çok zarar getirir. Elbette riya alışkanlıktır.

Kral II. George sarayla odasına bu güzel ata sözü yazdırmış.

Bunlardan biri "Ucuz silahları ne almayı ne de satmayı istemem den.

Ucuz silah ise riyanın ta kendisidir. Hep kendinizi düşünmek yerine biran için başkalarının iyilerini düşünürsek ucuz ve sahte riyakarlığa yer kalmaz.

Emerson der ki; "Hayatta rastladığım her şahıs bir bakıma benden üstündür. Bu yüzden kendisinden bir şey öğrenebilirim."

Bir insana etki edebilmenin dünyada tek çaresi o insanın isteğinden haberdarlık arzusunun gerçekleşme yolunu göstermesidir.

Her yaz mevsiminde balığa çıkarım. Kendim kremalı çilek yemekten hoşlanırım. Balıklarsa kurt yemeği tercih ederler. Orun için balığa gittiğim zaman balıkların ne istediğini düşünür ve onların ucuna kremalı çilek koymam, onun yerine bir kurt koyarım ve oltamı suya atarım. İnsan avında da niçin bu basit felsefe uygulanmasın.

Kendi isteklerinizle uğraşmaya ne gerek var? Ne arzu ettiğinizi düşünmeniz şüphesiz hayatınız boyunca gerekir. Fakat hiç kim-

se sizin arzünüzü düşünmez. Herkeste sizin gibidir. Yalnız kendi isteklerini düşünürler.

Başkasına bir şey yaptırmak isteyecekseniz bir an durup düşünün ve kendi kendinize sorun bu kişinin bu işi yapmayı istemesini nasıl temin edebilirsiniz?

Başarının bir sırrı varsa başkasının bakiş açısını kavramak ve her şeyi onun gözüyle görmek tir.

KENDİNİZİ HERKESE SEVDİRMEK İÇİN 6 YOL

1. Sevinli olunuz, kendinizi unutup başkalarını düşününüz. Başkaları ile ilgilenerek 2 ayda dost kazanmanız; başkalarının sizlerle ilgilenmelerini 2 yıl beklemekten daha kolaydır.

2. İlk buluşmada iyi etki bırakmanın sırrı: İnsanların sizi iyi karşılamalarını istiyorsanız siz de onları çok iyi karşılamanız gerekir. Bir insan yaptığı işten zevk almadıkça başarılı olamaz. Yalnız çalışmak yetmez. İşiniz gülerex yapın mutlu ve başarılı olursunuz. İçinizden gülümsemek gelmiyor mu? O halde gülümsemek için kendinizi zorlayın. Ha-

reklerin duyguları takip ettiği görüldü, fakat gerçekten hareket ve duygu birliktedir. İradenin doğrudan doğruya etkisi altında bulunan hareketli yapımlarla, doğrudan doğruya iradeyi etkisi altında bulundurmayan duyguyu da dolaylı olarak yarattırır olu-ruz.

Bu şekilde neşelenmenin en belli başı yolu, neşemiz kaybolduğu zaman neşeli davranmak, neşeliymişiz gibi konuşmaktır.

Dünyada herkes mutlu olmak ister ve mutluluk peşinde koşar. Bunun bir tek etkin yolu vardır. O da düşüncelerinizi kontrol etmektir. Mutluluk da şartlara bağlıdır. Şakespeare "İliş bir şey iyi veya fena değildir. Bu sadece kişinin düşüncesi tarzına bağlıdır."

Yazar burada ilgili şöyle bir örnek vermektedir: Bir gün men israyonunun merdivenlerinden çıkıyorum. Tam önümde 30 ya- da 40 tane topal ve sakat çocuk bastonlara ve koltuk değnekleri- ne dayanarak güle oynaya mer- divenlerden çıkmaya çalışıyor- ları balla yocularları birleşe- sini süzge geçiriyorlardı. Bu çocuk- ları kalıkcabalarını ve neşelerini görünce hayret ettim. Ve rela- kat edenlerden birine de hayre- tirini belirttim. Bana dedi ki: "Bir çocuk bütün hayatınıca sakat kalacağını anlayınca çok üzül-ür. Ancak; daha sonra talihi- ne boyun eğer ve normal ço- cuklar kadar neşeli ve mutlu olur."

Şimdi Albert I. Hubbard'ın şu sa- tırarını okuyarak onları uygu- lamaya çalışın. Evinizden çıkınca başınız; yükselterek ciğerlerinize hava ile doldurun, güneş ışığını içerek, dostlarınızı bir gülümse- meyle karşılayın ve ruhumuzu her ankiğiniz ele katın. Anlaşı- mamızdan korumayın ve dös- manlarınızı düşünerek boş za- man harcamayın. Yapmak iste- diğiniz işi aklınıza işine koyun ve doğrultunuzu bozmayarak hede- fe doğru yürüyün. Aklınız yapı-

cağınız büyük ve müteşsem işler üzerinde toplanın. Güler geçlik- ye arzularınızı yerine getirmeye yarayacak fırsatları olpandığı- nı görürsünüz. Kalanıza kendi- nizi yeleneği, ciddi; faydalı, bir kimsi olarak, belirlerseniz bu düşüncenin sizi devamlı olarak değiştirdiğini görürsünüz. Her şey arzudan doğar ve her samii- mi dilek yerini bulur. Kalbiniz neye bağlanırsa varlığınızda onun mahiyetini alır.

Çinlilerin şöyle bir atasözü vardır: "Güler yüzü olmayan bir adam dükkan açamazdır."

Bir gülümseme insana hiçbir masraf çıkarmaz, fakat bir bir çok şey yaratır. Bir saniyede meydana gelir, fakat bir hafıza- da edediyen yaşayabilir, gülüm- sema ne sarın alınabilir, ne dile- nilebilir, ne ödünç alınabilir, ne de çalınabilir. Fakat öyle bir şey- dir ki gösterilmedikçe kimseye faydası dokunmaz. Acele acele giderken tebessümünüzü estge- meyiniz. Çünkü, gülümsemeye en çok muhtaç olan kimse baş- kalarına verecek tebessümü ol- mayan kimsedir.

O halde herkesi sizi sevmesi- ni istiyorsanız lütfen arabir kuralı şudur: **GÜLÜMSEYİNİZ!**

3. Başkalarının isimlerini de- irna hatırlayınız tutunuz. Çünkü; bir kimsenin ismi kendisi için dünyanın en zeki ve en önemli sesidir.

4. Güzel konuşmanın en ko- lay yolu: Karşıyaadakinin dinleme- yi bilin ve başkalarına kendile- rinden bahsetme fırsatını verin.

5. İnsanların ilgilerini uyandır- manın yolu: İnsanlar en çok ilgi- li oldukları konular üzerinde ko- nusmasını severler. Ve onların kalbine girmenin en kestirme yolu, ilgili oldukları konular üze- rinde konuşmaktır.

Yazar burada şu amırı anla- tır:

" 8 yaşında olduğum sırada neyzem ziyaretine gitmiştim. Bir akşam onun evinde orta yaşlı bir adamla karşılaştım. Bani o



sırada en çok heyecanlandıran konu gençler ve gençlikti. Mişafir bu ilginç anlayarak, bu konu üzerinde bir çok şeyler söyledi.

Mişafir gittikten sonra, hep o kadar bahsettim ve gençliğe karşı olan ilgisini övdüm. Teyzem, bu adamın avukadlık yaptığını gençlikle hiç bir ilişkisi olmadığını söyleyince, gerçekten hayret ettim. Ve teyzeme sordum: 'O halde bu adam, niçin bunu hep gençlerden bahsetti?' 'Çünkü, o bir canilimandı senin gençlere karşı olan ilgini keşfettiği için seni ilgilendirecek ve sevinecek olan bu konular üzerinde konuştun. Ve sana kendini sevdirdi.'

Bu dersi ömrümde unutmadım."

Başkalarının sözünü dikkatle dinlemenizi istiyorsanız 5. kural şudur:

Başkalarına kendini hatırlatma sevdirmenin yolu, insan tabiatının çok önemli bir kuralı vardır. Bu kurala uymazsak hiçbir zaman başımız derde girmez. Sayısız dostlar bizzat ve mutluluğu bu kurala. Kural şudur:

Karşıdaki kişinin kendini önemli bir varlık saydığını dikkat etmek. Başkalarından beklediğiniz davranışları onlara göstermeliyiz.

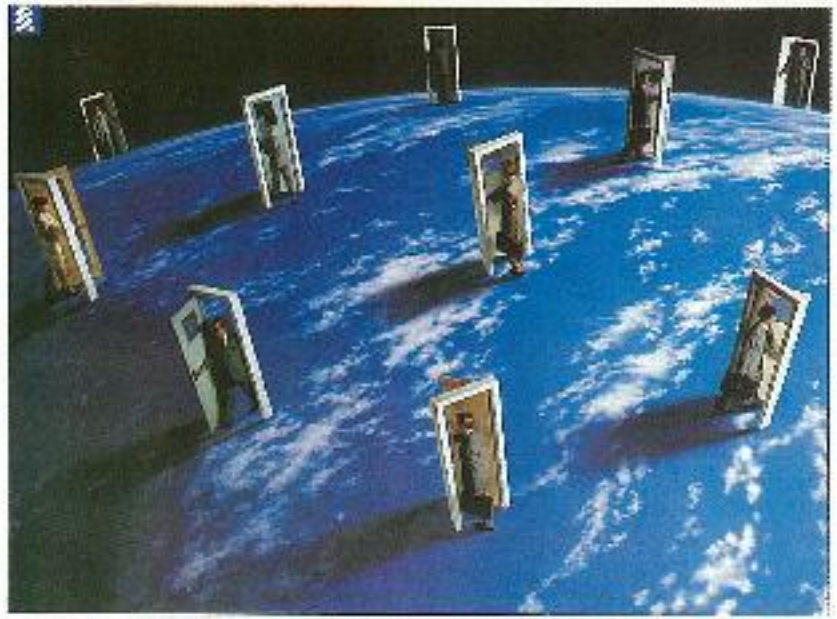
İşte en acı tarafı hayatta hiçbir değeri olmayan ve hiçbir başarı kazanamayan kimselerin iyiliksizliklerini bir takım gösterişlerle kuru güldürülerle örtmek ve herkesi aldatmak istemeleri fakat bu yolda hareketleri ile çevrelerini rahatsız etmeleridir.

İNSANLARI KENDİNİZ GİBİ DÜŞÜNDÜRMENİN 12 YOLU

1. Münakaşa etmemek en büyük münakaşayı kazanmaktır.

2. Başkalarının düşüncesine saygınızı gösterin ve kimseye yerildiğinizi söylemeyiniz.

İnsan yanlışlığı zamanı kendi kendine yarlısını kabul edebilir



hatta nezaketle ve alicilca ima edildiği takdirde bunu hoş görebilir. Karşısız, geniş düşünceyi görmekten gümrüğü. Fakat bir haksızlık bu haksızlık olmaz. Gerçekçi boşalmıştan aşağı çıkarmaya çalışırsa o zaman durum değişir.

3. Yanlışın zıddı kabul edin.

4. Herhangi bir sözle dostça bir di ile ilişki. Bir insanın kalbinde size karşı kötü duygular varsa düşünceyi bütün marağına kullanırsanız onu kazanamazsınız. Çocukları paylayan, azarlayan anne babaları ahlaklıları köle kullanırsanız ahlaklılar patronlar bu davranışları ile kimsenin değişmeyeceğini bilmelidirler, fakat nezaket ve dostluk her şeyi yapar ve başlar. Bir insanı kendi davranışları ile kazanmak istiyorsanız her şeyden önce onları sakin bir dost olduğunuzu göstermelisiniz. Bir damla bal ile onun kalbini kazanırsanız onu tarafınıza çekmenizi en emin yolunu bulmuş olursunuz.

5. Sözle dostluğu ve dostlukla başlayınız. Konuşmalarınızı öyle yapın ki karşıdaki size "Evet evet" diye karşılansın temin edin.

6. Sözüün çoğunu karşıdaki kişiye bırakınız.

7. İnsan kendi düşüncelerine

başkaları tarafından kendisine sunulan düşüncelerden daha fazla inanır. Bu böyle olduğuna göre kendi kendi düşüncelerinizi başkalarına yüklemeye çalışmamalıyız. Ufak tefek fikirler ileri sürerek karşıdaki kişilerin bunları sonuçlandırmalarına imkân vermek daha doğrudur.

Hiç kimse başkasından nasihat dinlemek ya da başkasının sırtı ile bir şey satın almak istemez. Herkes kendi düşüncesi ile hareket etmiş olmanın zevki duyar.

8. Bir meseleyi başkasının gözüyle görmeye alışınız ve bunu samimiyetle yapınız.

9. Başkalarının düşüncesi ve dileklerine karşı sempatik gösteriniz.

10. İnsanların asil duygularına hitap ediniz.

11. Düşüncelerinizi canlı bir şekilde ortaya koyunuz.

12. İnsanların meşyetlerini ortaya koyduracak şekilde teşvik ediniz.

• • •

HAVA YOLCULUĞUNUN EMNİYETİ

Yılmaz ÖLGER
Kaptan Pilot

Uçakla yolculuk yapmak, zamanın hızla geçmesiyle bir zamanlar, Uçuşa çıkmamanın romantik bir macera sayıldığı dönemlerde yaşıyorduk. Niyetim uçuş tutkusunun nostaljisi ile bir yazıt oluşturmak değil. Hava yolculuğunun tercih nedenlerini indirmek istiyordum. Hava taşımacılık sektörünün pazarladığı uçuş hizmetinde Hız ve Lüksün kavramları sloganlaşmıştır. Sürat ve güvenirlik faktörlerinin global boyuttan havayolunun en büyük promosyonudur. Uçuşları daha güvenli uçakları daha emniyetli salma çabalarında yararlanılan en etkili kaynak ise Uçak kazalarındaki bulgulardır. Mücadele sayılması karşın uçak kazalarından sağ olarak kurtulan pilotların, uçuş emniyetine dünya havacılığına çok değerli katkıları sağladığı tartışılmaz bir gerçektir.

Uçuş tutkusunu uçuşlarda hayatlarını feda etmiş bir pilotun, dünya havacılığının en önemli borcu vardır. Astronotluk malçetleriyle rağmen dünyadaki uçuş emniyeti araştırmaları kesintisiz sürdürülmektedir. "Uçuş Emniyetini Pahalı Bulanlar Bir Uçak Kazası Değermelidir," sözü havacılığa sloganlaşmıştır. Kaza araştırmaları ile kazalarda pilotların yapacakları varlığını göstermelerine ve ailelerine dünya havacılığını büyük gereksinimi vardır. Kazaya uğrayan bir uçuş pilotunun bütün uçuş aletleri ve uçuş konumları ile çevre faktörlerini araştırarak ağırlı ve bilimsel açıklamaların da hazırlanması gerekmektedir.

Uçak kazası araştırılınca öncelikle nedense açık ve net kavrayılmaya çalışılmaktadır. Yapılan bütün teknik araştırmalar ve sonuçları da öncelikle ve özellikle yargısal teminatta doğrulanmasında kullanılmaktadır. Ülkemizde hava kazalarını araştırmak teknik komisyon oluşturulmasının belirlenmiş bir kurallı yoktur. Profite bürokratik gayelerle oluşturulan bu komis-

yonlara farklı bir yaklaşım yapıldığı zaman yılanın bir hava yolu pilotu değil, çayırda yatan. Ülkemizde hava yolu güvenli bir hava taşımacılığına ulaşma imkanı sağlanmıştır. Yargının teknik konularda yararlılığı bilimsel raporlar ise Teorisyenlerin birleşimi ile keşif bir bürokratik bir emniyetlerdir. Havaolu uçak kazaları ve uçuş pratiği ile ilgili teknik bilimsellik çok önemlidir. Kazalarda pilot öncelikle dikkatsizlik ve hatalı ile suçlanmaktadır. Bir çok insan-

ın ölümlüne neden olmuş bir cinayet zanlısı olarak sorgulanmaktadır. Ellerine kelepçe takılmak istendiği imajını çayırda yatan bir ölüne mahatpür. Halkında kamu davası açılmış ve ceza mahkemelerinde uzun süreler yargılanacak olan bu pilotun söyleyeceği bütün sözleri aleyhinde delil olarak kullanılması olmaktadır. Bu durumda kazalarda pilot, öncelikle savunma içgüdüsü ile ifade vermektedir.

Teknik araştırmalar ve sonuçları ise gayet açık ve samimi bir şekilde ortaya çıkarılır. Her bir psikolojik baskın durumunda ölümlü ile insanın gayelerine görelik

hava nedenleri ile ortaya çıkarılır. Aslında gerek vardır. Uçuş uçuş komandolarının nasıl kullandığı uçuş aletleri ve çevresel etkilere nasıl değerlendirdiği bir belirlenmesi gerekir. Bunun başka bir yönü de vardır. Pilotun yaşadığı olayın, veya yaşadığı kaza araştırılmasının sonuçları doğruluğu kanıtlanırsa emniyet ve sağlıklar olarak kazanılır. Halkın



Uçak kazalarını önlenmesini sağlamak için bir çok değerli bir kaynak olan pilot kadroları ile yargı usulleri ile yok edilmiştir. Kazalarda pilot bütün varlıklarını emniyetli olarak ödemek, hapis altına alınması ile karşı karşıya kalmak ve suçlanmaktadır. Yargılaması süratli kaza davaları haldedildiği gibi yargı, dava sonuçları etkilenebilecek teknik tartışmalar yapılmaması ile kaza vermemektedir. Uçak kazalarındaki her etkenin açık ve indelenmesi bu konudaki teknik görüşlerin açıkla tartışılması büyük önemi vardır. 188 ülkenin kabul ettiği **Şikago Konvansiyonu** Ek-13'te ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu 12 maddesinde "Havacılıkta can ve mal güvenliğinin sağlanması diğer uçak kazalarının önlenmesi için de hava taşımacılığı kazalarının ayrıntılı araştırma ve soruşturması yapılır" denmiştir.

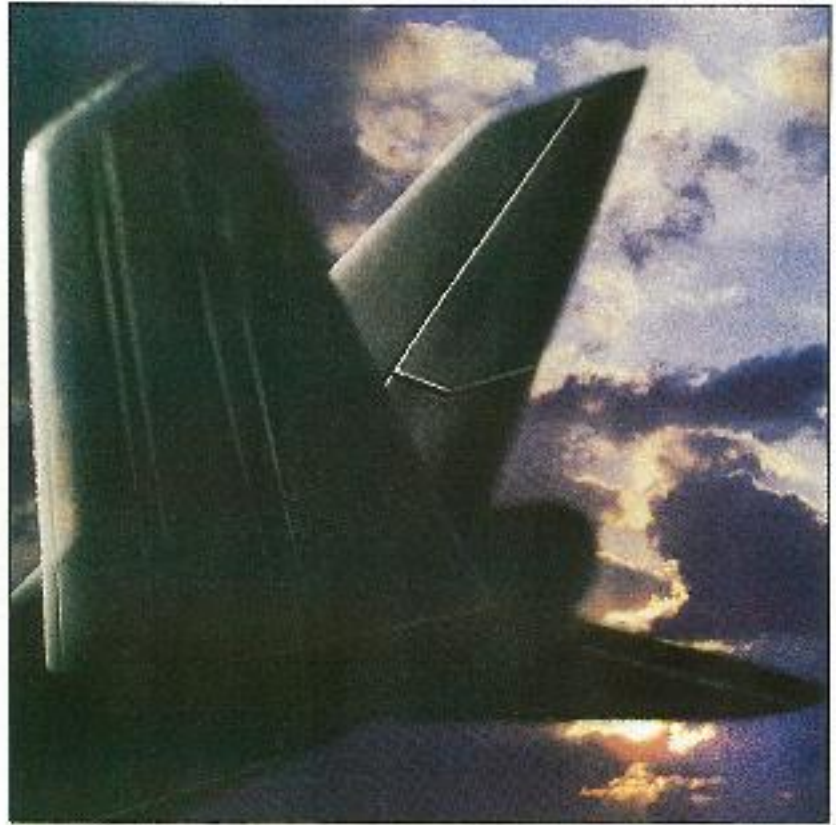
Yargı önceliği ve antia yargı usulleri, dünya havacılığına kaza araştırma gayelerinden uzaklaştırmıştır.

DÖRDÜNCÜ BOYUT: "UÇUŞ"

Gökçek ALGİN
Dispeçer-Antalya

İnsanlık, tarihi boyunca bilinmeyene, görünmeyene, duyulmayana yapılamayana kısacası elinden ne gelmiyorsa ona ulaşmak için çaba sarfetmiş, bunu yaparken de bir çok şehit vermiş ama yılmadan bir öncekinin hayatı pahasına öğrendiği çok kıymetli bilgileri temel olarak kullanarak, bu gün için teknoloji dediğimiz, yarınların ilkel sayılabilecek yaşam biçimlerini şekillendirmişlerdir

Belki de yarınlara kalmadan çocuklarımız için bugünkü teknoloji ilkel olmasa da ger kalmış sayılacak. Çok değil daha ilk havacılık rekoru Wright Kardeşler tarafından gerçekleştirildiği bilindiği takdirde 1903 yılını



göstereydi. (Yani tam 91 yıl sürecek bir maceranın başlangıcında 17 Aralık 1903'te Orville Wight (1871 Dayton- 1948 Dayton) pervaneli bir uçka ilk motorlu uçuşu başarılar kardeş Wilbur (1867-Dayton/1912 Ohio) 15 Eylül 1904'te havada uçka ilk manevrayı, 90 derece döner ek göstermiş, beş gün sonra da bir daha çözmüştü). Bu işin sonunda İnsani Marifetlilikler ne bağlanacağı Wright

kardeşlere söylenseydi eminim onlar bile inanmakta güçlük çekeceklerdi. Tıpkı Jules Verne'in "Seksen Günde Dünya Seyahatı"nın artı yirmi dört saatte gerçekleştiği, "Aya Seyahatı"nın gerçekleştiğine ya da Leonardo Da Vinci'nin (1452- 1519) fışkıran denizaltılarının haftalarca denizde dolaşırken keşfedileceklerine Nautilus'un hayal kahramanı Kapitani Nemo'nun nan-



mayacağı gibi. (Sizinki gibi artık sadece Kaptan Nemo hayal ürünü, ancak Nefiüs belki de hayalden gerçeğe dönüşen ilk denizaltı olarak, A.B.D.'nin ilk nükleer yakıtlı denizaltısına 1954 yılında Nefiüs adı verildi.)

Günümüzün teknolojis. İnsanoğlunu Mars gezegenine götürüp geri getirmeye fazlasıyla yeterli. Ancak insanın anatomik yapısı gereği iki yıl gibi -dünyada uzun uzayda kısa bir süre- verçeksiz kalmamasına elverişli değil. Bu problem çözülür çözülmez ilk "uçuşun" ön çalışmaları hazır bile.

Onların hepsi yarızda insanın neden, nasıl, niçin sorunlarına verilecek cevap arayışları sonucunda, elde edilen küçükçük cevapların bireraya gelmesiyle tamamlanan yapıbozumu gibi sonuç vermiş, tek düze yaşantısının da boyutlu düzlemine döndüğü bir boyut daha kazanmış ve gökyüzünde yordan binlerce feet yükselte ya da denizin yüzlerce metre altında ayakları hiçbir yere basmadan, yarıya düşme korkusu olmadan dilediği gibi hareket etme vericiliğine kavuşmuş.

Geriye dönüp 71 yılını doldurmuş cumhuriyetimize bak-

tığımızda biz de asker ve sivil alanlardaki havacılık kronolojisinde kendimize bir yer bulduğumuzu görüyoruz. Her ne kadar metbathanın ülkemiz insanına hizmet vermesi beş-onlilyüzyıl geçirmiş olsa da, telefon leadından birkaç yıl sonra saraylarımızda hizmete girmiş, aynı hızla birinci dünya savaşında göklerimizde belki de o yılların ilk hava savaşı Dog-fight teknikleri ile destan yaratmışken Avrupanın ilk hava şehitlerini veren ülke olarak da anıyorduk. (27 Şubat 1914 Fethi Bey vs Nuri Bey)

İçki şimdiki %10' lara 1 F16' larını üretken ülkesi olduğumuz gibi Hattat Avrupanın uzay çağına adımını başlattığı Mayıs 1975' den bu yana uzayda kendi adına uçuşu doğaştıran yirmi kadar ülkeden (sadece sivil amaçlı uçuşu sayarsanız ülke sayısı yirmi kadar, asker amaçlı uçuşların sahipleri ve sayıları bilinde kesin olarak bilmiyoruz) oluşmuş gibi.

Yirminci yüzyılı bitirmek üzere olduğumuz şu yıllarda artık ne uçmak ne de olmak ne de uzay yolculuğu insanoğlu için sorun değil, doğasına karşı tutulup tenhalarca ağır kraki uçak gövdelerinin çalkı kanatları ile uçurabiliyor canısı öze-

nererek bakıldığı kuşlarla yarışıyor, rüzgar sörfü, planör, kumandeli paraşüt gibi araçlarla çıplak uçuş olarak nitelenen, ilk bakışta çok ilkel çok tehlikeli gibi görülen aslında teknolojinin tüm imkanları kullanılarak tasarlanmış, günümüzün yavaş kaldırımlarında yürümek kadar bile tehlikesi olmayan insanın belki de en çok keyfi aldığı sporları gerçekleştiriyor.

Bununla da yetinmeyip, özerinde uçacağı uçak kendisi yaomaya başlıyor ve evinin garajında gayet basit bir şekilde inşa etmeye başladığı klitplane'lerin 50-6000 saat gibi bir süre sonunda en yakın 600-4000' lık ölçüden en yakın meydanların kucagina diyor.

Böylece Tarihî tekrarlardan bereketli diyarları bir kez daha nakli çıkıyor. İçki **Otto Lillenthal** (1846 Aukum/Almanya-1896 Berlin) evinin önünde yapmış ilk Wingider deniyebileceğimiz bir uçuşu ve motorsuz olarak 200-300m uçmay başarması gibi ya da **Clement Ader** (1841 Murat/Fransa-1926 Toulouse) gibi yaptığı uçuşlarının -eve uçuşlarının- insanı kadırmayı başardığını görünce tenekeden bir asket, sonra da bir balon yapan mucit sonucunda bu deneyimlerini 9 Ekim 1890 yılında "éole" isim verdiği kondisyon yaptığı şeye uçak dediği der ile-bek de uçak kelimesinin ilk kullandığı alfabesine kadırmış. **Ader** daha sonraları çalışmalarına devam etmiş, Armanvil'lere şatosunun hayvanları ile-

ya da erine beşer gösteriler yapmış crook bir yıl sonra eride çin 3etov'dok gösterisinde başarısız olunce havacılığın öncülerinden olan Adair için hararetli yorak alma zamanı gelmişti. saygı ile andığımız Ahmet Çelebi, Piccard, Lilienthal, Montgolfier kardeşler Pilatre De Rozler, Charles, Blanchard, Garnerin, Garros, Lindberg, Daurant, Mermoz, Guillaument ya da Türk havacılığının öncü isimlerinden Yzb. Fethi Bey, Üstm. Sadık Bey, Üstm. Nuri Bey, Yzb. İsmail Hakkı Bey ya da uzay çağıının öncülerinden Yuri Gagarin, Neil Armstrong gibi.

Kim bilir belki bir gün

bizde kendi

Kitplane'lerimizi yaparız

çocukluğumuzda

uçurtmalarımızı yaptığımız

gibi. Yine de uçmak için

imkanlarımız yok değil.

Türk Hava Kurumu başta

olmak üzere Ankara ve

İstanbul'da bulunan özel

uçuş okullarında saati 100-

150 USD karşılığında, 50

saat uçuş ve yer dersleri

olarak PPL (Private Pilot

Licence)elde edebilirsiniz.

Fabrika montajı \$15 ile \$55 arasında değişen Kitplane'ler Amerika ve Avrupa'da çok rağbet görüyor, gün geçtikçe gelişen bu sektörde artık Kithelikopterler çoktan satılmaya başlandı ama Kitplane'ler henüz prototip aşamasından ilerleyemedi. En ucuzu 3000 USD den başlayan kitler 50,000 USD'ye kadar yükseliyor, fakat fiyatı bu kadar yüksek kilerin servisi lavan da 16,000 doları kolaylıkla buluyor.

Wayne O GIFFORD, East Wenatchee-Washington'da yaşamı sürdüren 70 yaşında bir havacı. İlk kitplane'ini yapmaya başladı 5 Mayıs 1992 gününden tam 163 gün sonra, toplam 1200 saat sonunda oğlu Rob ve oğlu Nita ile birlikte KIS'i tamamlandı. Gifford her gün sabah öğlene kadar dört saat çalışıyor, kit uçaklarının planları ve açıklamaları kitabının çok basit, anlaşılabilir olduğunu, çok hızlı ve kolay bir işlemlerle kullanıldığını, alacak çok iyi zaman geçirdiklerini anlatıyor. Kenarından bu yana öyle işine hoşça vakit geçmediğini de ekliyor. Gifford 1600 saat uçmuş olan PPL sahibi. Tamamı 26,600 USD tutarındaki KIS'in kontrol panelinde, xantender, il Motor Loren, VAL 720 TSO telsiz ve kabin içi göçme arçın Intercom ve standart enstrümanlar, KIS dakikada 10000 rpm'ye, normal seyir anında 2400rpm'de 156mph sürat sağlıyor. Lycoming O-235-C2C motoruna ve Ed 3lerba 68x60 ahşap pervaneye sahip, yanyana iki kişilik KIS'in inçesi için kullanılan garajın: 6.42mx6.70m boyutlarında olduğunu, garaj kapısını geçici olarak 2.5mx2.5m boyutlarında kanalları çarparılmak için genişlettiğini ekliyor.

Çok değil ama 80'li yılların

sonuna kadar günlük gazetelerimizde arada reklamlar nerdeyse yok denemek kadar olmasın karşın bugün artık bizim gazetelerimiz bile küçük çapı da olsa uçak, helikopter gibi hava araçlarının reklamına rastlıyoruz. Yeterince ilme kazanmamış olması havacılığın her damla bizim için çok pahalı olduğu sanıyorum. Oysa Hindistan, Çekoslovakya gibi birçok alanda önlere de çıktığımız 3 kelerin bile özgün, sivil havacı kamçolarına yönelik uçakları var. İhtimalinin çok pahalı olduğu bu araçların, teknik araştırması yapılmış tı bilmeyorum, ancak 80-90 yeri mazeretle üretileceğini sanıyorum.

Kim bilir belki bir gün bizde kendi Kitplane'lerimizi yaparız çocukluğumuzda uçurtmalarımızı yaptığımız gibi. Yine de uçmak için imkanlarımız yok değil. Türk Hava Kurumu başta olmak üzere Ankara ve İstanbul'da bulunan özel uçuş okullarında saati 100-150 USD karşılığında, 50 saat uçuş ve yer dersleri olarak PPL (Private Pilot Licence) elde edebilirsiniz. Yine de uçmak için imkanlarımız yok değil. Türk Hava Kurumu başta olmak üzere Ankara ve İstanbul'da bulunan özel uçuş okullarında saati 100-150 USD karşılığında, 50 saat uçuş ve yer dersleri olarak PPL (Private Pilot Licence) elde edebilirsiniz. Yine de uçmak için imkanlarımız yok değil. Türk Hava Kurumu başta olmak üzere Ankara ve İstanbul'da bulunan özel uçuş okullarında saati 100-150 USD karşılığında, 50 saat uçuş ve yer dersleri olarak PPL (Private Pilot Licence) elde edebilirsiniz.



GELİBOLU ORMANLARI GENÇLERLE BÜYÜYECEK

Yazı ve Fotoğraf:

Tolga ÖZBEK

Türk tarihinde önemli bir yeri bulunan Gelibolu Yarımadasında 25 Temmuz 1994 tarihinde çıkan orman yangını tüm ulusu üzüntüye boğmuştu. Orman açısından pek de zengin olmayan iktisadî bu varlıklar kaybetmesi bir çok vakıfımızın harekete geçirmiş ve bağış kampanyalarıyla milyarlarca lira toplanmıştı.

Bundan 80 sene önce 253 bin Türk ve 250 bin yabancı askerin kanlarıyla kırmızıya boyanan bu toprakları tekrar yeşile boyama görevi geleceğin teminatı olan biz gençlere kalmıştı. Belki cümle yapacağımız alan Türkiye'nin en büyük orman yangını görülen bu alanda sembolik bir anlam taşıyacaktı ancak Türk gençliğinin orman ve yeşil sevgisinin aşınmasında ve orman biliminin oluşturmada önemli bir kilometre aşılacaktı.

Orman yangını, herman sırasında İstanbul Teknik Üniversitesi Kimya-Metalurji Fakültesi Öğretim Üyeleri Prof. Dr. İsmail Duran başkanlığında organizasyon yapılmak üzere başladı. Bir çok kardeş ve arkadaşın desteği ve İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi'nin katkısıyla "Yeşil Öncü Gelibolu Taburu" oluşturuldu. Yatacak yer ve kamp malzemeleri ise Çanakkale'de bulunan 2. Kolu'nun Komutanlığı tarafından sağlandı. Böylece iki hafta sürebek olan ya da kadar Türkiye'nin en büyük kay kampı hazırlıkları tamamlandı. Organizasyona 1-8 Aralık tarihlerinde İstanbul Teknik Üniversitesi öğrencileri, 8-15 Aralık tarihleri arasında ise İstanbul Üniversitesi öğrencilerinin katılması öngörüldü.

Yaklaşık 1500 kişilik gönüllü Türk öğrencileri yanı sıra THY'nin verdiği büyük destek sayesinde Avusturyalı, Yeni Zelandalı, Almanya ve İngiltere'den 72 üniversite öğrencisiyle birlikte katıldık. 1 Aralık 1994 Gelibolu Taburunu birinci kısmı Trakya ve Anadolu O. obası İşletmecileri Demiş'in sağladığı otobüslerle 700 kişi Gelibolu'ya hareket

etti. Yolculuğumuz esnasında il amirliğinde birer Tekirdağ ve Çanakkale valileri katıldılar. Akşam saatlerinde doğu kamp bölgesinde olan Kocaçepi Milli Parkına vardık.

Aralık ayının dördüncü seçimine rağmen ilk gün 20 kişilik çalışma gruplarına ayrıldık. Ayrıca bu gruplar arasında ağaç dikimi dışında yemek, temizlik, bulaşık görevleri de paylaşıldı. Gündüz saatleri bir ayın içinde çalıştırdık, diğün çalışmalarının yorgunluğunu, gece yaraları öğrencilerle geçirmeye çalıştık. Geceleri "Yeni Türkü" ve İTC Konservatuar Bölümü öğrencilerinin konserleriyle geçirdik.

2. Kolu'nun Komutanlığı, Çanakkale Valiliği ve Belediye Başkanlığı her türlü ihtiyaçlarımızın karşılanmasında bize yardımcı oldular. Özellikle 2. Kolu'nun çalışanları bizlere tahsis ettikleri çadırlar, kamp malzemeleri ve güvenliğimizin sağlanmasında çalışmalarla ile organizasyonun mükemmel olmasını sağladı. Çalışmaları sağladığı ilk gün Türk Hava Kurumu'nun uçaklarını yaptığı gösteriler organizasyona renk kattı.

Başladığı gündan beri büyük bir mese ve coşkuyla süren kampı bize ait bölünün son gününde 57. Aday şehitliğini ziyaret ettik. Daha sonra İstanbul Üniversitesi'nden gelen arkadaşlarımızla kamp alanını teslim ederek ayrıldık. Bana kimseyle biz Türk gençliğini sadece harabeler, yığıl pop müzik dinleyen, hiç bir olaya tepki göstermeyen kişiler olarak görmektedir. Benim bize güvenmeyen ve bizleri tepkisel bulan kişilere en iyi cevabınız Gelibolu'da büyüyerek olan 2500 hektara Türk üniversite gençliğinin diktiği ağaç 300.000 genç olanlardır.

Orman yangınları ve yeşil bir Türkiye için...



ÜYELERİMİZİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI OLDUĞUMUZ YERLER

Üyelerimiz aşağıda belirtilen firmalardan, ÜYEDÜYE kartlarını göstermek suretiyle, belirtilen koşullara uygun olarak indirim ve hizmet alabilirler.

BEYAZ PARK RESTAURANT & TAVERNA

Fiks Menü %50 indirim.
Tel: 242 65 51 Çayırbaşı Cad. No:24
Beşiktaş/İstanbul

HOTEL ADAKUJE

Kuşadası/ Muğla
233 08 33/34'den ayrıntılı bilgi alabilirsiniz.

KIP MAĞAZALARI

Kredili alışverişlerde 0 ösüt
tesviti ve Selma kolaylığı.
Kip Beşiktaş, Çarşılarbaşı,
Beşiktaş, Etiler/Beşiktaş, Beşiktaş,
Kadıköy

METRO GROSSMARKET

Denizgörmüşler'den itibaren
edilebileceğiniz alışveriş
kartlarıyla tüm
grossmarkette alışveriş
yapabilirsiniz.

UNITED OPTİK

Her türlü gözlük alımı ve tamiri
içerisinde %20 indirim.
Tel: 572 12 73 Kızılay Cad.
Yakut Sok. Balkan İşhanı No: 14
Bakırköy/İstanbul

PIERRE CARDIN ERKEK GİYİM MAĞAZASI

Pesin alışverişlerde %15
indirim.

Galleria Ataköy/Şair Nigar
Kırsı, No:91 Osmanbey,
Kızılay Cad. No:16
Bakırköy/İstanbul
Fecizpaşa Bulvarı No:17/F
Çankaya/İzmir
Galleria Samsun
Marmara Avm Cad. No:11
Göztepe

Çarşıbaşı Mağazamızdan
yapılan alışverişlerde 5 ay
vadeli

TÜZÜN MOTE

Özellikle bayanlar, kışaile ve
sokak soğuk mevsimdir.
Tel: 0256 896 10 65 Ayva

ILICI AYAKKABI SAN. T.C. LTD. ŞTİ.

Pesin alışverişlerde %10,
kışaile dönemince %5 indirim.
Kızılay Cad. No:2/A
Bakırköy/İstanbul

KENT SHOP CENTER KİÇİS BAKIRKÖY-KENT SHOP ABBATE SHOP

Pesin alışverişlerde %15,
kışaile alışverişlerinde %10,
tanzimat döneminde %5 indirim.
(Vadeeli satışlar kent shop
center'da geçerlidir.)

KOSOVA ET LOKANTASI

Nakit ödemelerde %20, kredi
kart ile ödemelerde %10
indirim.
Tel: 572 78 88 5/3 67 82

Turistik Testisler Fırtına

GELİK ET-BALIK RESTAURANT

Nakit ödemelerde %10
indirim.
Tel: 560 72 85 İtalya
547 13 20 İtalya

YENER KUNDURA

%20 indirim.
Balıkesir Cad. Tazrak
Kırsı, No:301/106 Sığ
Tel: 232 95 04

Meda Cad. Çatıcağa Mağ.
Çarşılarbaşı No:6

Kadıköy/İstanbul

Tel: 546 68 20

İOSKANA DERİ SAN. A.Ş.

Pesin alışverişlerde %10
indirim. Vadeeli alışverişlerde 4
ay vadeli.
Galleria Ataköy
Çarşılarbaşı/Altınordu
Şişli/Beşiktaş/Çarşılarbaşı
Akmerkez/Çarşılarbaşı
Kızılay/İzmir
Hilal/İzmir

NOT: Vadeeli satış ya da
firmalardan, kredili
alışverişleriniz, denizgörmüşler
denizgörmüşler kredi kartı
tanzimat ile yapılabilmektedir. Pesin
alışverişlerinizde üye kartınızı
göstermeniz yeterlidir. Anlaşılabilir
olmadığı tüm firmaların
bankalarından denizgörmüşler
shopları bulunmaktadır.

DIRECT	: Doğrudan direkt
DIRECTION	: Yön
ADF (Automatic Direction Finder)	: Otomatik Yön Bulucu
DISAGREEMENT	: Uyumsuzluk
DisagreeLight	: Uyumsuzluk lambası
DISASSEMBLY	: Parçalara, kısımlara ayırmak, sökmek
DISCHARGE	: Boşaltma
DISEMBARKATION	: Uçaktan yolcu boşaltma
Embarkation	: Uçağa yolcu bindirme
DISPATCH	: Uçuş hareketini başlatma, gönderme
DISPLAY UNIT	: Görüntü ünitesi, ekran
DISPOSABLE	: Bir defa kullanılıp atılan malzeme
DISTANCE	: Mesafe
D.M.E	: Mesafe ölçme teçhizatı, Uçuşta uzaklığı gösteren sistem
DISTORTION	: Bozulma
DISTRIBUTION	: Dağıtım
DIVERTY	: Uçağın gideceği meydan yerine başka bir meydana inmesi
DIVISION	: Bölüm
DAPO (Do All Possible)	: Mümkün olanı yapın
DOMESTIC	: Yerli, dahili, iç
Domestic Airport	: Yurt içi havaalanı
International Airport	: Uluslararası havaalanı
DOOR	: Kapı, kapak
Access Door	: Uçağın kapağı
DRAG	: Uçağın havada ilerlemesine karşı havanın gösterdiği direnç. Geri sürüklenme
DRAIN	: Boşaltma (sıvı)
DRIFT	: Uçuşta esen, baş ile yol arasında rüzgarın neden olduğu fark
DRIPSTICK	: Çekme çubuğu. Tanktaki yakıt miktarını gösteren çubuk (akıtmaç)
DRIPLESSTICK	: Tanktaki yakıt miktarını gösteren derecelendirilmiş çubuk (akıtmaç)
DRY	: Kuru
DUAL	: İkili, çift
DUCT	: Geniş çaplı boru
DUTY	: Görev, Gümrük vergisi
Duty-Free-Shop	: Gümrüksüz satış mağazası

Hazırlayan: Hidayet KAPKAC



İskışehir Anadolu Teknik İhsan Uçak Bakım Teknisyentliği Ve
Elektronik Bölümünden (Maknubol)

Biz de Varız...

Uçak teknisyenleri, bilmiyoruz birde haberi mi var mı?

Sizlerimize katılacak işin boyar adıyla geliyoruz. Geliyoruz oğ gibi inatçı, gavarlı, bilgili.

Bu yarıyılda kendimizi tanıtmak istiyoruz. Neyiz? ne yaptık? ne yapacak istiyoruz?

Amacımız her türlü uçaklara eğitimli, kavanslı, inatçı, Atatürkçü, sadık, dinamik birer teknisyen olarak katılmak. Biz biliyoruz ki **"İSTİKBAL ÇOKLERDEDİR"**

Bu amaçla okulumuz 1990-1991 eğitim yılında kuruldu. 20 Ocak 1995 de ilk mesuliler olarak saflarımıza geliyoruz.

Bu süreç içerisinde, bir yıl İngilizce hazırlık okuduk. Bundan sonraki 3 yıl içerisinde Uluslararası Havacilik Teşkilatı (ICAO) programları doğrultusunda, uçak bakım teknisyenliği kapsamındaki uçakla ilgili bütün teorik ve pratik bilgiler aldık. 5. yılda uçak elektroniği konusunda iktisadlıştık.

Bu bilgileri alırken 1. Hk. İhs. Bak. Merkezi atelyelerinden ve eğitim araçlarından yararlandık. Pratik eğitimimizi bizzat uçak başında yaptık. Hava Kuvvetleri'nden verdiğimiz F-104 ve T-33 uçakları da bu eğitimimizi pekiştirdi.

Biz THY'da, her yıl yaz aylarında staj yapma imkanı tanınarak bu güne gelirkenizde çok büyük katkılarda bulunduk. Bu çalışmalarında bizden yardım ve ilgilerini esirgemeyen, THY Teknik Genel Müdür Yardımcısı Sayın **Yusuf BOLAHIROLU**'ya, İdari İşler Müdürü Sayın **Yusuf SAĞOLCU**'ya, Atelye Müdürleri ve yardımcılarına bizde teşekkür eder bütün uçak teknisyenlerine minnettarız, baktarına teşekkürler.

Biz biliyoruz ki, uçak bakım teknisyeni olmak çok zor ve dikkat isteyen bir iştir. Henüz işin başında olduğumuz da biliyoruz. Hala hala Milli Eğitim Kurumları imkânları içinde imkânızla başarmaya talip olduk.

Bu uğraşımızda bütün her türlü katkı ve parçasına ilgi ve desteği bize güç verecektir.

Sağlık, başarı ve mutluluk dileklerimizle... **SAHÇI VE SEVÇİLER...** 11.11.1994

İskışehir Anadolu Teknik İhsan Öğrencileri Adına Okul Müdürü:

İsmail BAŞARAN



İskışehir Anadolu
Teknik İhsan
Öğrencilerinden bir
grubu da

Anadolu Teknik İhsan
Öğrencileri



Zamanınızın sınırlarını zorlamayın!..

MEDYA TAKİBİ BİZİM İŞİMİZ!

- ✓ Türkiye'de yayımlanan 1266 yayının takibi,
 - ✓ 30 ülkede yayımlanan 50.000 basının takibi,
 - ✓ En çok izlenen 10 TV kanalının yayın süreleri boyunca takibi ve bir aylık arşivi,
 - ✓ Reklam kontrolü,
 - ✓ Kupür analizi,
 - ✓ Reklam analizi hizmetlerini,
- aynı anda yürütemezsiniz.

AJANS PRESS, 41 yıllık deneyim ve birikimiyle bu hizmetlerin tümünü "Yıldırım Servis"le size sunuyor.

Basın ve TV'de ilgilendiğiniz tüm konular her gün masanızda...



AJANS PRESS

Basını geniş takip etmek ister misiniz?

AJANS PRESS P.K. 1049 Sirkel/İST. Tel: 526 37 55 - 526 11 62 Fax: 512 30 69
ANKARA Şube Tel: 0312-435 73 10 (2) - 435 27 60 (2) Fax: 0312-434 16 00



Bakmadığımız

uçak

yok...



TÜRK HAVA YOLLARI

BEN TÜRKİYE İÇİN UÇARIM!

Türk Hava Yolları'nda

Türk Hava Yolları, 81, 77 ve 740, A340, A330-300, E-175 gibi uçaklarla kurulu donanımın en geniş filosu ve mükemmel servisli olmalarını da gözde First Class, Business Class, Economy Class hizmetleri ile Türkiye'ye, başka ülkelere, dünyanın her yanına yolluyor, yolluyor, yolluyor uçakları, ulusal hatlarıyla da.

Dünya her yanına yolluyor!

