

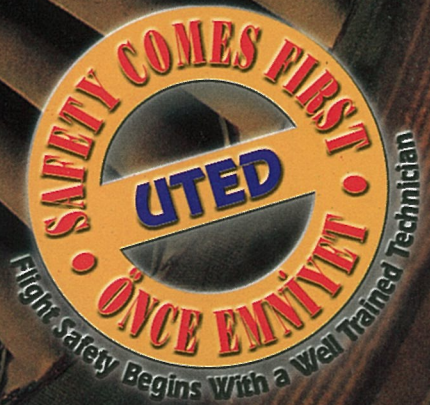
# UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 10 • SAYI-ISSUE: 111 • SUBAT • FEB/2001

Aviation ENGINEERS INTERNATIONAL

ÖZELLEŞTİRMENİN DİĞER YÜZÜ

UTED ONLINE:  
[www.uted.org](http://www.uted.org)





HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED



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

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

Sizde bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığıyla sunabilirsiniz.

SİZE HER ZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

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

Bakırköy-İstanbul

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

Fax: (0212) 542 13 71

E.mail: uted@turk.net

Internet: www.uted.com



# ÖZELLEŞTİRMENİN BİR DİĞER YÜZÜ

**S**ivil havacılıkta; uçakların bakımlarının öngörülen sürelerin içinde ve gerektiği şekilde yapılması, uçuş emniyeti için fevkalade önemlidir. Bakımlar ve bakım sırasında işlemlerin tamamı 'Sivil Havacılık Otoritesi' tarafından onaylanmış "bakım programlarına" uygun olarak yapılır.

## Programlı bakımların dışında ayrıca:

- Uçuş saatini (Flight Hour) veya iniş/kalkış sayısını (Flight Cycle) doldurmuş uçak parçalarının zamanında değiştirilmesi (TBR ve TBO nedenli),
- Uçak üzerinde belirli bir süre içinde yapılması otoritenin emri olan işlemlerin zamanında yapılması (AD, CN ve Alert işlemleri),
- Yapılması ertelenmiş işlemlerin dokümanlarda verilmiş yasal erteleme süreleri dolmadan yapılarak tamamlanması (MEL ve CDL işlemleri) fevkalade önemli hususlardır.

Bütün bunların yapılması için, havayolu şirketlerinin dinamik bir bakım, takip ve denetleme/kalite sisteminin olması gerekir. Ancak yukarıda sayılan işlemlerin hem usulüne uygun ve hem de zamanında yapılması, para ve zaman harcanması ile yapılacak işlemlerdir. Değiştirilmesi gereken bir parçanın depoda faal olarak bulundurulması için para yatırılması ve işlemin yapılacağı zaman uçağın uçuştan alınarak yerde tutulması, yani bir diğer deyişle uçağın para kazana-ma-ma-sı demektir.

Tek maksadı yalnız kar etmek olan bir havayolu, yukarıda sayılan işlemlerin bir kısmını veya tamamını zamanında yapmadan da uçağını uçurabilir, o anda yolcunun bu durumun farkına varması kesinlikle mümkün değildir.

**Elbette bu durumda, artık uçuş emniyetinden söz etmek mümkün değildir.**

## Peki bunu önlemenin bir yolu yok mudur?

**Tabii ki var;** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün haberli ve/veya habersiz yapacağı denetlemeler ile tüm bunların önüne geçilebilir.

Havacılıkla ilgili olmayan okurların anlamalarını kolaylaştırmak için, karayolu ile ilgili bir örnek verelim:

**Freni tutmayan bir otobüs ile yolculuk yapmayı kim ister?**

Tabii ki hiç kimse. Peki böyle bir problemi olan otobüsün yolcuları arızadan ne zaman haberdar olurlar? Maalesef frene ihtiyaç olup da frenin bir işe yaramadığı zaman. Peki otobüsün freninin zayıf olduğunu bile bile sefere tahsis eden patrona kim mani olacak? Eğer 'şöför' dersiniz yanılıyorsunuz. Ekmeğinden olacak bir işçiden bahsediyorsunuz. Ne acı ki, bu sorunun cevabı yoktur. Türkiye'de, sadece kişilerin iyi niyetiyle yürütülen bu işlemler sonucunda, trafik kazalarının nedenlerinden biri de teknik eksiklik /aksaklık değil midir?

Havacılıkta bütün bu işler; iyi niyete değil, Sivil Havacılık Otoritesine bırakılmıştır. Tüm dünyada bu böyledir. Ülkenin Sivil Havacılık Otoriteleri bir birlik kurmuşlar (ICAO) ve müşterek kural-

lar üretmişlerdir. Ama ülke içinde uçakların, uçak bakım merkezlerinin, denetlenmesi ve uçağa uçabilirlik sertifikasının verilmesi, kendi Milli Sivil Havacılık Otoritesi'nin görevidir.

Hayati önemi olan bu görevin gerçekleştirilmesi oldukça zordur. Zira; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü; sivil havacılık kurallarını çok iyi kavramış, otorite olmaya yakışır karakter ve davranışları olan yeterli sayıda denetleme uzmanları kadrosunda barındırmalıdır. (Airworthiness Safety Inspectors). Ancak, bu devlet memur maaşları ile bu kişiler henüz uzman olmadan daha iyi kazanç sağlayacak başka işler bulduklarında kurumdan ayrılmaktadırlar. Bu nedenle, kurumun uzman olacak bu personeli elinde tutacak bir personel ücretlendirme politikası olmalıdır.

Bu kişilerin; Türkiye'ye sefer yapan yabancı havayolu uçaklarını, Türkiye'de indikleri hava alanlarında denetlemeye tabi tutarak, yabancı havayollarına da Türkiye'de Sivil Havacılık Otoritesi'nin var ve çalışıyor olduğunu gösterebilmeli, bu uçakta uçacak insanlara uçuş güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olmalıdır. (SAFA inspections). Bu denetleyiciler denetleme işlerini yaparlarken uygulayacakları tek yöntem, yazılı olan kurallar olmalıdır. Bu kuralların dışına çıkmadığı anda şaibeler ortalığı kaplar. (Bir evvelki Genel Müdür'ün tutuklanması sebebi akıllardan çıkmamalıdır.)

THY, mevcut halinde devlet şirketi prensibi içerisinde kendi özgür iradesi ile bilerek ve isteyerek ("**Önce Emniyet**" prensibini benimsediği için) Sivil Havacılık Otoritesi'nin denetleme baskısını beklemeden tüm sivil havacılık kurallarını harfiyen uygulamaktadır. Bu işlemleri yapan uçak teknisyenleri, yöneticilerden bu yönde köstek değil destek görmektedirler.

Havacılık sektörünün çok masraflı bir sektör olduğu malumdur. Bu sektörde en yüksek masraf şüphesiz ki, uçak bakım ve anızalarının giderilmesi için yapılan "**olmazsa olmaz**" giderlerdir. **Bu nedenlerle uçuş güvenliğini, kar etmekten önemli gören devlet sektörü tarzının; kar etmeyi amaç olarak görmesi gereken özel sektör mantığı çerçevesinde yönetmek de mutlakla mümkündür.**

Ancak; denetim mekanizmasının en üstü olan Sivil Havacılık Otoritesi Yönetiminin, özel sektör mantığıyla düşünmemesi; iç denetimini yapması, kural gereği olan havayolunun dış denetimini de devletçi yapısı bozulmadan özerk ve sektörün ekonomik koşulları paralelinde çalışacak deneyimli, bilgili uzmanlarca yapılabilmesi şartıyla...

**Saygılarımla.**



**Sefa İnan / Başkan  
UTED President**





YEAR/YIL: 10 • ISSUE/ SAYI: 111 • ŞUBAT/FEB 2001

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK YAYIN ORGANI  
AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION PUBLICATION

UTED AIRCRAFT ENGINEERS  
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:  
SEFA İNAN

EDİTÖR  
&  
REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER  
KEMAL KANAT

GENEL KOORDİNATÖR  
SERMET DEMİRCİOĞLU

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

KATKIDA BULUNANLAR:  
Yurdaer İhsan Aksoy, Turan Körez, Atıl  
Turan, Mustafa Üstündağ

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

#### YAPIM:

(Dizgi, tasarım-uygulama, mizampaj,  
ceviri ve diğer editorial hizmetler)

**ARTI** YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:

İlhan Özdemir

Redaksiyon, düzelti : Onur Özdemir

Dizgi, mizampaj : Neşe Kum

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

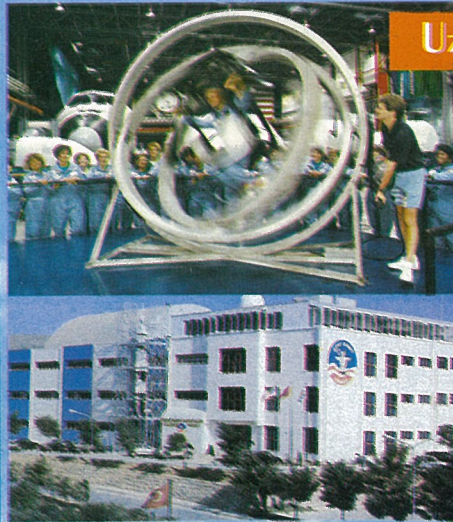
Fax: (0212) 243 31 63

E-Mail: taviation@turk.net

Baskı ve cilt: REYO MABAACILIK LTD.ŞTİ.  
Tel: 0212 565 79 34

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

- Gündem 3
- İçindekiler 4-5
- Haberler 6-11
- Uzay Kampına Hazır Mısınız? 12-13
- Boeing'te Cinsiyet Ayrımcılığı İddiaları 14-15
- 2001 Yılında Havacılık Dünyası 16-19
- Müzikte Dijital Devrim 20-21
- Görüş 22-24
- A-10 Thunderbolt'lar Durdurulabilir Mi? 25
- Uçak Bakım Şişirme Hangarı 28
- Corsair F4U-1 29
- Sağlık 30-31



Uzay Kampı: Sayfa: 12-13





- Sabiha Gökçen Havaalanı 32-33
- Spor: Kayak 34-35
- Uçuş Noktası: Londra 36-39
- Piri Reis'in Haritası 40-43
- Yeni Bir Çılgınlık 44
- Kültür-Sanat 45
- Soru-Yanıt 46
- Teknolojide Yenilikler 47
- Anlaşmalı Yerler 48
- Güzel Sözler 49
- Bulmaca 50



Bilim Dünyası: Piri Reis'in Haritası 40-43



## 2001'de Havacılık Dünyası 16-19





## Sabiha Gökçen Havalimanı Nihayet Açıldı

Sabiha Gökçen Havalimanı 8 Ocak 2001 günü iki uçağın inmesiyle birlikte fiilen hizmete girdi. Yıllık 10 milyon yolcu kapasiteli yeni havalimanı 10 milyar dolara mal oldu.

Artan hava trafiğine yetersiz kalan Atatürk Havalimanı'nı rahatlatacak ve 10 milyar dolarlık maliyetle GAP'tan sonraki Türkiye'nin en büyük projesi olan havalimanı, Ortadoğu'nun da en büyüğü olacak. Yılda 10 milyon yolcuya hizmet vermesi beklenen havalimanın temeli 8 Şubat 1998'de atılmıştı. Havalimanın açılışının Nisan veya Mayıs aylarında yapılması planlanıyor. 8 Ocak günü Hava Kuvvetlerine bağlı CASA CN-235 tipi uçak ilk inişi gerçekleştirdi, ardından THY'ye ait RJ100 tipi uçak yetkililerle birlikte inişini gerçekleştirdi.

Sabiha Gökçen Havalimanı için, direkt olarak E-5 e geliş-gidiş olmak üzere bir karayolu bağlantısı yapıldı. Ayrıca TEM bağlantısı da bitmiş durumda. İkinci bir TEM bağlantısı da yapım halinde. TEM Kurtköy gişelerinden sonra direkt havalimanına gidiş var; E5 bağlantısı direkt olarak İstanbul Deniz Otobüslerinin iskelesine çıkıyor. İDO Genel Müdürlüğü ile yapılan görüşmeler sonrasında, Bakırköy'den bu iskeleye deniz otobüsleri seferleri başlatılacağı belirtildi. Ayrıca Baş-



bakanlık Başdanışmanı Ahmet Vefik Alp tarafından hazırlanıp tamamlandığı belirtilen, iki havalimanını birbirine bağlamayı amaçlayan bir metro projesi bulunuyor. Bu proje tüp geçitle bağlantılı olarak tamamlanmış durumda.

Öte yandan, Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havalimanı arasında karşılıklı ring seferleri yapacak olan bir servis ağı kurulacak. Kadıköy, Bostancı, Üsküdar ve Taksim'e yolcuları karşılıklı olarak taşıyacak servisler kurulacak.



# Avusturya Havayolları Kış Tarifesi ile Birlikte United Airlines ile Yapılan Ortak Sefer Anlaşmasının Kapsamını Genişletti.



Avusturya Havayolları; 2001 kış tarifesinde, United Airlines ile birlikte düzenlediği ortak seferlerin kapsamını genişletti. Günde 47 sefer düzenleyen Avusturya Havayolları, ABD'deki 23 varış noktasına, Avusturya Havayolları sefer sayısı altında uçuşlar gerçekleştiriyor.

United Airlines ise Avusturya Havayolları'nın 27 uçuş noktasına, Tyrolean Airlines; 30 uçuş noktasına ve Lauda Air'in 11 uçuş noktasına United Airlines sefer sayılı uçuş düzenliyor. Lauda Air ise adını United Airlines'ın Güney Amerika'daki üç seferinde kullanıyor. Avusturya Havayolları kış tarifiyle günde toplam 129 sefer düzenleyerek 94 varış noktasına ulaşma olanağı sunuyor. Star Alliance ortakları, söz konusu işbirliği ile Atlantik ötesi ulaşımın gelişimine olumlu katkı sağlamayı amaçlıyorlar.

## Sayın Üyelerimizin ve Tüm Havacılık Camiasının Dikkatine!

Bildiğiniz üzere [www.uted.com](http://www.uted.com) olarak faaliyet gösteren sitemizin adresi; [www.uted.org](http://www.uted.org) olarak değiştirilmiştir.

İş arayan üyelerimize ya da emekli, özel şirketlerde çalışan uçak teknisyeni arkadaşlarımız iş arama ilanlarını, niteliklerini belirterek [www.uted.org](http://www.uted.org) sitemizde yayınlanmak üzere gönderebilirler.

Yeniden yapılanan sitemizde; üyelik işlemlerinizi yapabilir, dergimize abone olabilir, dernek tüzüğümüzü okuyabilir, tüm dergimizi (arşivleri ile birlikte) takip edebilirsiniz. Bu hizmetlerin yanında, her üyemiz sitemizden kendine ait mail adres alabilir ve bu e-mail'e gelen mesajlarını dünyanın her yerinden sitemize girerek ulaşabilecektir. Ayrıca sitemize giren herkesin

görebileceği yere mesaj veya ilanınızı bırakabilirsiniz.

Ayrıca havacılık, genel konularda ve English Fast Chat odalarında karşılıklı chat yapabilirsiniz. İlan panomuz olduğu gibi iş arayanlar bölümüne tüm özelliklerinizi girdiğiniz takdirde ilgili havacılık firmaları size ulaşabilir ve sizin hakkınızdaki tüm bilgileri önceden alabilirler.

Profesyonel olarak ve tüm dünyaya açık olan sitemiz, Avrupa şirketlerine de bildirildiğinden yurtdışında çalışmak isteyen teknisyen arkadaşlarımızın mesajları, teknisyen ihtiyacı duyan yabancı şirketler tarafından da değerlendirilebilecektir. Hayırlı olması dileğiyle...

**UTED YÖNETİM KURULU**





## A340-500/600 Programı: Gelişim Raporu

A340-500/600 programında bir dönüm noktası yaşandı. İlk A340-600 montaj ünitesinden kendi tekerleri üstünde ayrıldı. Boyanmamış uçak 35 numaralı montaj istasyonunu 20 Eylülde terk etti. Şu an 30 numaralı istasyonda bulunan uçağın hidrolik sisteminin işleyişi test edilecek, yakıt sistemi kont-

rol edilecek ve motorları monte edilecek. A340-600 standart üç sınıflı düzenlemede 380 yolcu taşıma kapasitesine sahip olacak uçak ilk uçuşunu 2001 yılı baharında yapacak.

A-340 Ekim ayında kanat dayanıklılık testleri için Dresden'deki test ünitesine gitti. Montajın tamamlanmasının ve

test ekipmanlarının yerleştirilmesinin ardından mühendisler uçağın yapısının uçuşa hazır hale getirmek için statik yükleme çalışmalarına başladılar.

Sırada uçağın uçuş sırasındaki durumunu değerlendirmek için yapılacak olan yoğun dayanıklılık denemeleri var.

**Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında iki okuyucumuz Yalçiner Çanta'dan birer cüzdan kazanacaklar.**

\*\*\*

**Geçen ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında yapılan çekilişte Sayın Orhan Çoşkun, Cem Yalçın, Esra Yıldız ve Hüseyin Özen Martı kitabevinden birer roman kazanmışlardır. Martı Kitabevine ve gösterdiğiniz ilgiye teşekkür ederiz.**

**UTED Dergi**



## Makedonya'ya Alman desteği

Makedonya hükümeti, ambulans, yangınla mücadele, nakliye filosu ve özellikle helikopter ihtiyacını karşılamak için çeşitli ülkelerle temasa geçti. Makedonlar'ın ihtiyaç listesini karşılamada en atak ülke ise, son zamanlarda Balkanlarda atağa geçen Almanya. Son olarak, Ukrayna'dan Mi-17 helikopterleri satın alan Makedonya'ya, Tayvan UH-1 transferi için 5 milyon dolarlık kredi açıyor. Almanya ise bu ülkeye 2001 yılı içinde SBO-105 ve sayısı belirsiz UH-1 nakliye heli-

kopteri satacağını açıkladı. Almanya daha önce Makedonya'ya BTR-60ZPT ve çok sayıda G-3 piyade tüfeği vermişti. Makedonya'nın Türkiye ile ilişkileri ise ağır ilerli-

yor. Yakın geçmişte 20 adet F-5A uçağı transferi ve Cn-235 satışı üzerinde karşılıklı temaslarda bulunulmasına karşılık bu güne kadar somut bir ilerleme sağlanamadı.



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

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

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü, İstanbul-Türkiye

Tel : +90 212 663 7010

Fax : +90 212 663 7013

E.mail : [prima@primaaviation.com](mailto:prima@primaaviation.com)

[sales@primaaviation.com](mailto:sales@primaaviation.com)

# PRIMA

**AVIATION SERVICES Inc.**

**Low Cost  
High Safety and Reliability  
Quality  
Services  
Experienced  
Man power**





## Gökyüzünde 90. Yıl Heyecanı

**Kuruluşunun 90. yıldönümünü görkemli kutlamak isteyen Türk Hava Kuvvetleri, şimdiden hazırlıklara başladı. Türkiye semaları Haziran ayında dünyanın en ünlü havacılık gösterilerine sahne olacak.**

**Ankara-Hava Kuvvetleri Komutanlığı,** 2001 yılına süpriz gösterilerle hazırlanıyor. Bahar aylarında başlayacak Hava Kuvvetlerinin kuruluşunun 90. yıl dönümü kutlamaları için hazırlıklar sürerken, özellikle gençlerin yoğun ilgisini çekecek gösteriler üzerinde duruluyor. Haziran ayında düzenlenecek ve dünyanın en ünlü akrobasi timleri ile savaş uçaklarının sergileneceği Türkiye'nin ilk "Air Show"unda izleyicilere tam bir görsel ziyafet sunulacak.

1 Haziran'da 90 yaşını dolduracak olan Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 2001 yılına damgasını vuracak gösteriler hazırlıyor. İlk olarak ünlü akrobatik ekibi "Türk Yıldızları" için hazırlanan poster, CD, VCD ve kitaplar, özellikle gençlerin beğenisine sunulacak. Müziklerini Fahir Atakoğlu'nun yaptığı 20 dakikalık filmde, Türk Yıldızları bütün hünerlerini İstanbul Boğazı manzaraları eşliğinde sergileyecek.

Kutlamaların final gösterisi ise İzmir Çiğli'de düzenlenecek Air Show'da gerçekleşecek. Avrupa'nın pek çok kentinde düzenlenen ve her seferinde yüzbinlere yaklaşan izleyici topluluğunu çekmeyi başaran gösterilerin bir benzeri ilk kez Türkiye'de düzenlenecek. Aralarında Yunanistan'ın da bulunduğu 29 ülkenin davet edildiği gösterilerde, vatandaşlar; hem dünyanın en ünlü akrobasi timlerini izleyebilecekler, hem de Körfez Savaşı,



### JSF uçuşa çıktı

Türkiye'nin de almayı düşündüğü JSF (Joint Strike Fighter) projesinde iki aday uçak (Lockheed Martin X-35 ve Boeing X-32A) ilk uçuş tecrübelerini gerçekleştiriyorlar. Boeing yapımı X-32A Ekim ayında 10. test uçuşunu da başarıyla yerine getirirken, beş aylık programı itibarıyla toplam yedi saat havada kaldı. Test pilotu Ted Knox tarafından uçuş dinamikleri denenilen uçağın ilk izlenimlerinin başarılı olduğu ve simülasyonu ile çok yakın bir performans sergilediği açıklandı. Kısa mesafe iniş-kalkış testlerine tabi tutulacak olan X-32B ise 2001 yılının ilk çeyreğinde havalanacak. Öte yandan JSF programının diğer adayı Lockheed X-35 ise; ilk uçuşunu yapmaya hazırlanıyor. Yer ve motor testlerinin ardından "taxi-tur" denemelerini de geçen X-35, çok yakında havalanacak. En yeni nesil savaş uçağı olarak geliştirilen JSF uçakları, modern uçuş ve silah sistemlerine, yüksek manevra kabiliyetine ve Stealth (radara yakalanmama) özelliğine sahip.

Bosna ve Kosova harekatları sırasında önemli görevler üstlenen savaş uçaklarının sergisini gezebilecekler. Sergide hayalet uçak olarak bilinen *Stealth* de yer alacak. (Basın)

**Fotoğraf: Uğur Özkan/TAM**

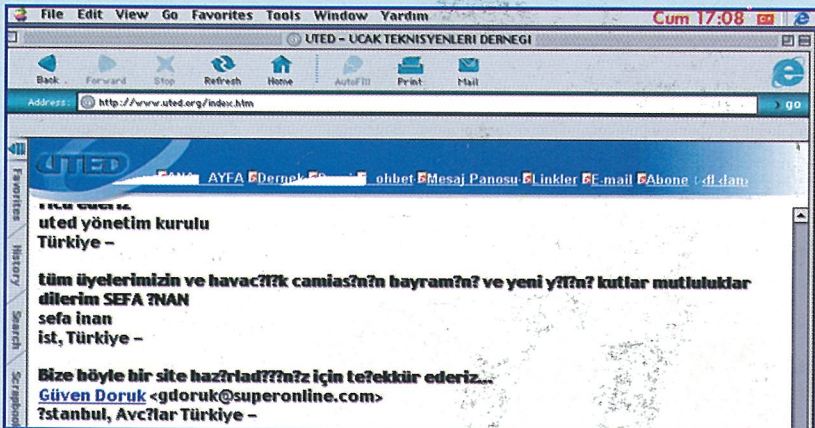
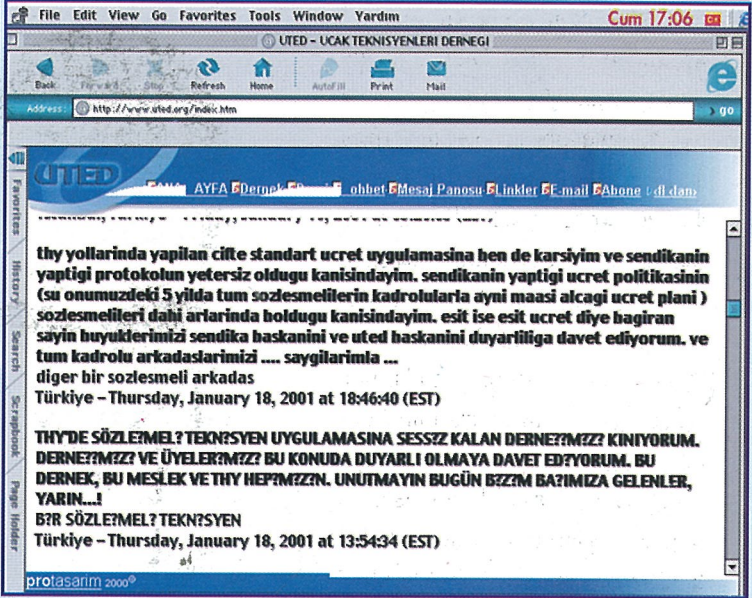
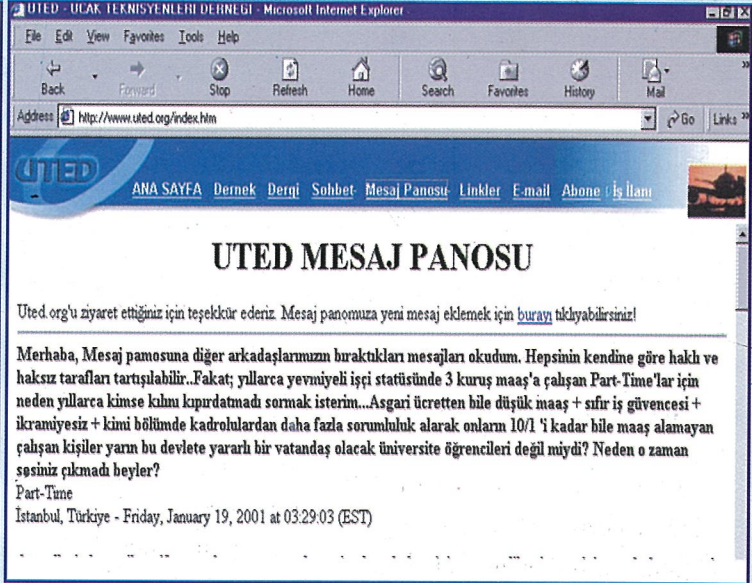




# INTERNET'TEN GELEN MESAJLAR

**Merhaba,**

*Tüm üyelerimiz ve internet kullanıcıları için hazırladığımız web sitemiz; derneğimiz hakkında bilgi vermekle kalmayarak, serbest kürsü niteliğini taşıyan ve demokratik bir platform olan UTED MESAJ PANOSU ile de tüm eleştirileri diğer ziyaretçilerle paylaşma olanağı tanımaktadır. Genel ahlak kuralları çerçevesinde, tüm eleştiri, öneri ve yorumlara açık olan bu köşemiz ile, internetin bize getirdiği tüm sınırları maksimumda kullandığımıza inanıyoruz. İlerleyen günlerde sadece mesaj panosu ile sınırlı kalmayarak, sonucu yine sizlerin oyları ile belirlenecek UTED ANKET bölümü de web sitemiz aracılığı ile sizlerin değerlendirmelerini, tarafımıza ulaştıracak en güçlü yol olacağı kanaatindeyiz. Telep, öneri, şikayet, eleştiri gibi bize ulaştırdığınız tüm iletilerinizi, konunun en yetkili makamlarına ulaştıracağımız konusunda en ufak kuşku duyamayacağınıza eminiz.*



[www.uted.org](http://www.uted.org)





# Uzay Yolculuğuna Hazır

**Gençliğin fen ve uzay bilimlerine olan ilgilerini arttırmak amacıyla, ABD Uzay Kampı Vakfı'nın lisansı altında kurulan Uzay Kampı Türkiye, İzmir, Ege Serbest Bölgesi'nde faaliyet gösteriyor.**

**İşte size bulunmaz bir fırsat!** Uzay Kampı Türkiye, merkezi Huntsville Alabama'da bulunan özel ve kar amacı gütmeyen bir kuruluş olan Amerika Birleşik Devletleri Uzay Kampı Vakfı lisansı ile kuruldu. Dünyanın yedinci, Ortadoğu, Güney Avrupa ve Türkiye'nin ilk ve tek uzay kampı artık İzmir'de. Gençlere boş günlerini gerçekçi bir uzay atmosferinde değerlendirebilmeleri için muhteşem bir fırsat... NASA astronotları tarafından Mercury Gemini ve Apollo programlarında kullanılan eğitim araçlarının benzeri simülörler, İzmir Uzay Kampı'nda ziyaretçilerini bekliyor. Yaz ayları boyunca ve okul tatillerinde yapılacak dört farklı program içeren kampta, kendinizi uzayın derinliklerinde buluyorsunuz.

Gaziemir'deki Ege Serbest Bölgesi (ESBAŞ)'nde 7 bin 500 metrekare alana 4 katlı olarak kurulan uzay kampında yatakhane, restoran, kafeterya, sinema, laboratuvar ve gözlemevi bulunuyor. ABD Uzay Kampı Vak-

fı lisansı altında kurulan Uzay Kampı Türkiye, geleceğin mühendisleri, bilim adamları, eğitimcileri ve astronotları olabilmeleri için kendi yeteneklerini keşfedip geliştirecekleri bir eğitim



merkezini hizmete açmanın haklı gururunu yaşıyor.

Eğitim merkezine, NASA astronotları tarafından Mercury, Gemini ve Apollo programlarında kullanılan eğitim araçlarının benzeri simülörler yerleştirildi. Eğitim kadrosu Türk ve Amerikalı Üniversite öğrencileri ve mezunlarından oluşuyor. Eğitimciler arasında astronomi, kimya ve nükleer bilimler alanlarında doktora ve master derecelerine sahip kişiler ile eğitim bilimcileri bulunuyor. 50 eğitmenin görev aldığı bu kampta, beş gün süreli bir programla astronotların ne gibi fiziksel, duygusal ve zihinsel özelliklere sahip olmaları gerektiği öğretiliyor. 7-16 yaş gruplarına hitap eden Uzay Kampı Türkiye'de, yalnızca astronotların neler yaptığı anlatılmakla kalınmıyor. Astronot eğitimini uygulamalı olarak da yaşayacağınız kampta, "5 Derece Hareket Serbestliği Simülöründe" uzay boşluğunda nasıl hareket edeceğinizi öğreniyor, "Düşük Yerçekimi Si-



# Mıslınız?

*mülâtoründe*” Ay yüzeyinde yürüyüş eğitimi alıyor, “*İnsanlı Doluşım Ünitesi Simülâtoründe*” astronotların Uzay Mekiğı'ne bağı olmadan uzayda nasıl dolaştıklarını ve çalışıklarını uygulama fırsatı buluyorsunuz.

## Uzayın zevkine varmak

Astronot eğitimi almanın bir parçası aynen astronotlar gibi yemek, içmek ve uyumak.

Eğitiminiz sırasında astronotların ranzalarına benzer yataklarda uyuma ve özel olarak hazırlanmış yiyecekleri tatma fırsatı sunuluyor.. Kendi roketinizi inşa edip fırlatmanın zevkini yaşıyor, bu arada uzay giysisi içinde en basit hareketleri gerçekleştirmenin bile ne kadar güç olabileceğine tanık oluyorsunuz. 5 günlük programın ücreti ise yaklaşık 400 dolar.



Kamp ücretine yemekler, eğitim programı, eğitim araçları, konaklama ve tişört dahil. Tüm bu eğitimler sonunda gerçek bir Uzay Mekiğı ve Yer Kontrol Merkezi ortamının canlandırıldığı simüla-

törler ile Uzay Yolculuğı'na çıkmaya hazırsınız artık. Uzay Yolculuğı, size kampta aldığınız eğitimi uygulama fırsatını veriyor. Yolculuğunuz sırasında takım arkadaşlarınızdan her biri farklı görevler üstleniyor. Siz de tıpkı bilim kurgu filmlerinde olduğu gibi Mekik Komutanı, Bilim İnsanı, Astronot, Pilot ya da Yer Kontrol Sorumlusu olabiliyorsunuz. Fırlatma için geri sayımın başlaması ile birlikte önceden belirlenen hedefleri gerçekleştirmek için birbirinizle yardımlaşarak bir takım çalışması başlatarak heyecanı doruklarda yaşıyorsunuz.

Çağımızın sürekli gelişen ve değişen ortamında takım çalışmasına yatkınlık ve özgüven sahibi olmak, temel bir kişisel ihtiyaç. Bu amaca hizmet etmek amacıyla oluşturulan “aile/çocuk kampı” ailelerin de katıldığı bir kamp.





# Boeing'de Cinsiyet Ayrımcılığı İddiaları

**B**oeing, bayan çalışanları tarafından cinsiyet ayrımcılığı yapmakla suçlanıyor.

Dünyanın en büyük uçak imalatçısı olan firma; 1999 yılından beri üçüncü defa büyük suçlamalara maruz kaldı. Boeing düştüğü durumdan kurtulmak için yaklaşık 45.000 bayan çalışanına söz konusu cinsiyet ayrımcılığı söylentisine karşılık çeşitli ödemeler, maaş zamları ve atamalar yapmayı taahhüt etti.

Şirketin Washington, Kansas, Oklahoma ve Missouri'de çalışan 28 eski ve

yeni bayan elemanı 1999 yılından beri üçüncü defadır Boeing'i cinsiyet ayrımcılığı yapmakla suçladı.

Boeing, Ocak 1999'da zenci çalışanlarına karşı ayrımcılık yaptığı için 15 milyon dolar ödemeyi ka-

bul etmişti.

Kasım 1999'da ise Amerikan işçi departmanı, Boeing'in bayan çalışanlarına en az 4.5 milyon dolar ödemeyi kabul ettiğini açıkladı.

28 bayan çalışanın avukatı olan Michael Helgren bir açıklama yaparak, söz konusu paranın aynı kariyere sahip, fakat daha az maaş alan çalışanların durumlarını düzeltmek veya aynı işi yapıp daha az para alan çalışanlara gideceğini ve aynı zamanda çalışma koşullarında ve özlük haklarında düzeltmelere harcanacağını açıkladı.

Ayrıca söz konusu ayrımcılığın 25 Şubat 1994 tarihinden itibaren çalışan veya ayrılan bayan çalışan-







**D**ünyanın en büyük uçak imalatçısı olan firma 1999 yılından beri üçüncü defa büyük suçlamalara maruz kaldı. Boeing düş-tüğü durumdan kurtulmak için yaklaşık 45.000 bayan çalışanına söz konusu cinsiyet-ayrımcılığı söylentisine karşılık ödeme-ler, maaş zamları ve atamalar yapmayı taah-hüt etti.

ların hepsini kapsadığını ha-hemmen sonuca ulaşmak için urlatan Mr. Helgren ve ikinci avukat Jerry Mc Naul, 27. eya-lette şirkete bağlı tüm ku-rumları da düşündüğünü de; zararın 250 milyon doları aşabileceğini de ima ettiler. Buna karşılık Boeing'in söz-cüsü olan Amanda Landers, söz konusu bütün iddiaların araştırıldığını belirtti. Açılan hukuk davalarının Boeing'e beraber yan kuruluşları olan Boeing North America Inc, Rockwell Int. Corp. ve Mc.Donnell Douglas Group'ta kapsadığını hatırlattı. Eğer herhangi bir ayrımcılık yapıldığı tespit edilirse, şirketin pan erkeklere daha geç ve

zor terfi almalarıydı. Örneğin bürolar arası çalışan bir kur-ye aynı işi yapan erkek çalı-şanlarına göre 2 yıl daha geç terfi alıyordu.

Dava konularından biri de bayanların erkek çalışanlar tarafından çeşitli sözlü taciz-lere uğramalarıydı. Örneğin; erkekler kendi aralarında ko-nuşurken, ofiste veya han-garda, yanlarında bayanlar olduğu halde küfürtü ve gir-kin konuşmalar yapılabiliyor ve ofiste yine bayanların ya-nında internetten pornogra-fik yayınlar seyredebiliyorlar-dı.

Boeing ise söz konusu suç-lamalar için önlem olarak; bayanların aynı büroda çalı-şmalarını önermişti. Şirketin iç-departmanı ilk defa 1999 yı-lında bu gibi cinsiyet ayrım-cılığına karşı bütesinde hat-ırlı sayılır bir pay ayırmıştı. Çünkü dünya çapında Bo-eing ve yan kuruluşlarında çalışan toplam 194.000 insa-nın 45.000 kadını bayanlar oluşturmaktadır.

**Kaynak: Shipping Times**  
**Hazırlayanlar: Turgay Balci**  
**Kemal Kanat**





# 2000 Yılında Havacılık Dünyası

**Y**eni bir yüzyıla girdiğimiz 2000 yılında havacılık alanında dünyada ve Türkiye'de gelişen yenilikleri ve ilginç olayları inceleyelim:

2000 yılı; dev uçak üreticileri Boeing ve Airbus'ın, kendileri gibi büyük olan 747X ve A3XX dev yolcu uçaklarının rekabetine sahne oldu.

Yolcu uçağı piyasasına yeni bir renk getiren bu iki proje iki firmanın kıyasıya rekabetiyle daha uzun zaman havacılık dünyasını meşgul edeceğe benziyor.

Airbus Industrie'nin 555 koltuktan başlayıp 686 koltuğa kadar olan değişik A3XX tipleri üreteceğı açıklandı.

Hazırlayan: Uğur Özkan/TAM

**2000 yılı; dev uçak üreticileri Boeing ve Airbus'ın, kendileri gibi büyük olan 747X ve A3XX dev yolcu uçaklarının rekabetine sahne oldu.**

**Yolcu uçağı piyasasına yeni bir renk getiren bu iki proje iki firmanın kıyasıya rekabetiyle daha uzun zaman havacılık dünyasını meşgul edeceğe benziyor.**







fazla yolcu kapasiteli model-  
leri olan A340-500 ve 600  
modellerini geliştirmeye baş-  
ladı. İlk A340-600 modelinin  
montajı 20 Eylül'de tamam-  
landı. Yeni A340 600'un 2001  
yılı içerisinde uçuşması planla-  
nıyor.

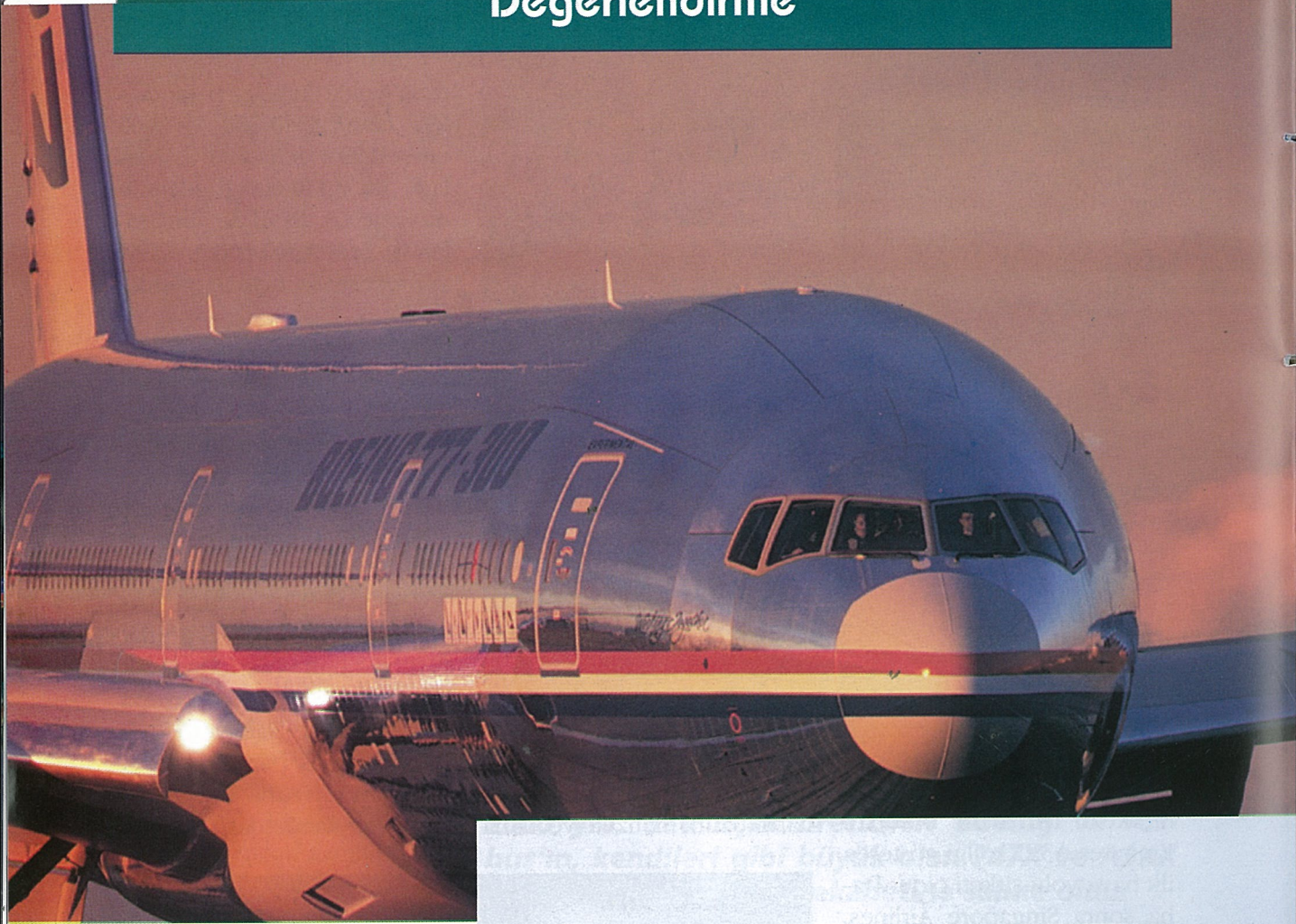
stelli olacak, bu da A380 den 100 kolituk daha az yolcu taşıma kapasitesi olduğunu gösteriyor. Boeing 747X'terde General Electric ve Pratt & Whitney ortak imalatı G&P 6000 motorları bulunacak. Bu rekabette A380 mi, yoksa 747X Super Jumbo'et mi baskarlı olacak? bunu önümüzdeki yıllar gösterecek.

Merkezi Dubai'de bulunan



ilk hava yolu şirketi oldu. Da-  
ha sonra Singapore Airlines,  
Air France, International Le-  
asing Finance Corp. Virgin  
Atlantic Airways ve Avustu-  
ryalı Quantas siparişle bu-  
lundular. A3XX uçağının ismi  
geçtiğimiz aylarda Airbus ta-  
rafından A380 olarak değiştir-  
ildi. A380'ler Rolls-Royce  
Trent 900 veya Alliance  
GP700 turbofanlar ile güçlen-  
dirilecek. Yeni bir uçağın di-  
zayn edilip ücurulmasının  
çok pahalıya mal olacağını  
düşünen Boeing ise; etesanevi  
747 jumbo jet uçağlarının da-  
ha büyük olan versiyonu  
olan 747X uçağıyla rekabete  
girdi. Boeing 747X ve 747  
Stretch (uzatılmış gövdeli  
model) ile Airbus A380'lerle  
yarismayı planlıyor. Fakat  
747X, 430 ila 442 yolcu kapa-





nin onaylanması oldu. A400M özellikle Avrupa ülkelerinin eskiyen nakliye uçaklarının yerine geçecek. Türkiye de bu ülkeler arasında bulunuyor ve TAI, A400M üretimine destek veriyor.

23 Temmuz 2000 tarihinde üretimi tamamlanan ilk Boeing 737-900 Seattle'da tanıtıldı. Bu güne kadar 4700 siparişle dünyanın en çok satan yolcu uçağı ünvanını taşıyan 737 uçaklarının en genç ve uzun gövdeli üyesi 737-900 oldu.

THY 21 Nisan'da 7. Airbus A340 uçağını teslim aldı. TC-JII çağrı kodlu "Aydın" uçağı diğer THY filosundaki A340'lardan daha fazla itiş gücüne sahip CFM üretimi



motorlarla donatılmış. 271 koltuk kapasiteli A340 THY'nin Amerika Asya ve Afrika seferlerinde kullanılmaya başlandı.

2000 yılında havacılık dünyasını sarsan ve uzun süre meşgul eden bir olay da; Paris'te düşerek 113 kişinin ölü-

müne sebep olan Concorde faciası oldu. Efsanevi Concorde uçakları süpersonik (ses üstü) hızda uçabilen dünyanın yegane uçaklarıydı. Kaza sonrası Airfrance ve British Airways'a ait tüm Concorde uçaklarının uçuşu süresiz durduruldu.



A 400 M AVRUPA NİNYENİ NESİL  
ASKERİ ULAŞTIRMA UÇAĞI



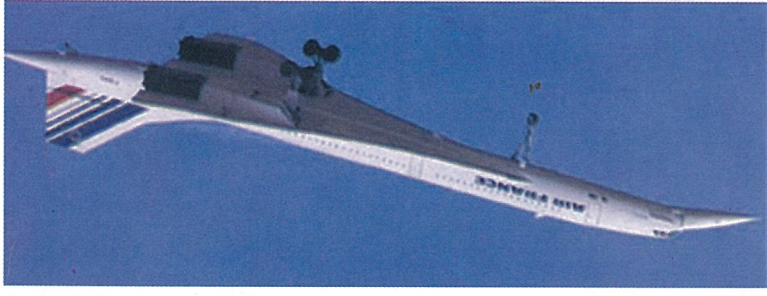
**Bir diğer gelişme de; Avrupa Ortak Askeri Nakliye Uçağı Projesi olarak bilinen A400M uçağının, Avrupa Savunma Bakanları tarafından üretimini onaylanması oldu. A400M özellikle Avrupa ülkelerinin eskiyen nakliye uçaklarının yerine geçecek.**

**Türkiye de bu ülkeler arasında bulunuyor ve TAI'de A400M üretimine destek veriyor.**

Proje Bell Helicopter Textron firması, TAI ile ortak AH-12 King Cobra tipi taarruz helikopteri üretecek. F16 projesinden sonra Türk havacılık sanayinin en büyük projesi olacak olan çalışma ile, Türk havacılık endüstrisi önemli birikim sağlayacak.

Ayrıca 2000 yılında ilk uçu-

2000 yılı Türk havacılık sahayı için de gelişmelere sahne oldu. Özellikle TSK'nın Taarruz helikopteri ihtiyacına yönelik açılan ihalenin sonuçlanması geçtiğimiz yılın önemli olaylarından. 145 adet helikopteri kapsayan



şunu yapan JSF (Joint Strike Fighter) uçağı da TAI'nin ortak üretim listesinde. Yeni bir yüzüyle adım attığımız 2000 yılında havacılık dünyası sürekli yeni gelişmeler sahne olarak 2000 ilahavacılık için altın bir çağ olacağını göstergesi.





# Müzikte Dijital Devrim

Hazırlayan: Serkan Buturoğlu

**M**üzik dünyasının en büyük şansı ve baş ağrısı internet artık medyanın kendisine değil, yalnızca sevdiği müziğe yatırım yapmak isteyenler için büyük şans. Müzik endüstrisinin hızlı çöküşünün tek sorumlusu.

Kimileri göklere çıkarsın, kimileri yerden yere vursun, internet yaşamın içinde yerini almaya devam edecek. Müzik endüstrisi de interneti bir fırsat olarak görmeye tümüyle alışacak.

Bireyin iletişim gücüne ve yaratıcılığına büyük katkı sağlayan internet, müzik dünyasının listelerini sarsan devleri yeni ortamda sıkı bir

**Kimileri göklere çıkarsın, kimileri yerden yere vursun, internet yaşamın içinde yerini almaya devam edecek. Müzik endüstrisi de interneti bir fırsat olarak görmeye tümüyle alışacak. Bireyin iletişim gücüne ve yaratıcılığına büyük katkı sağlayan internet, müzik dünyasının listelerini sarsan devleri yeni ortamda sıkı bir rekabete taşıyor.**

rekabete taşıyor.

Birbirlerinden farklı müzik ve yaşam tarzı olan müzisyen ve yorumcular internet'te kozlarını paylaşıyor.

Yalnızca şarkıları değil, konserlerin de dünyanın dört bir yanından izlenmesini sağlayacak teknolojiler, hızla yaygınlaşıyor. Dünyanın her yerindeki hayranlarına ucuz, kolay ve hızlı bir şekilde ulaşan müzisyenler durumdan çok memnun.

Kendisiyle birlikte bir çok yan endüstriyi ayakta tutan müzik, kendine yeni bir ortam buldu. Daha önce müzik baronlarının onayı olmadan şans yakalamakta zorlanan

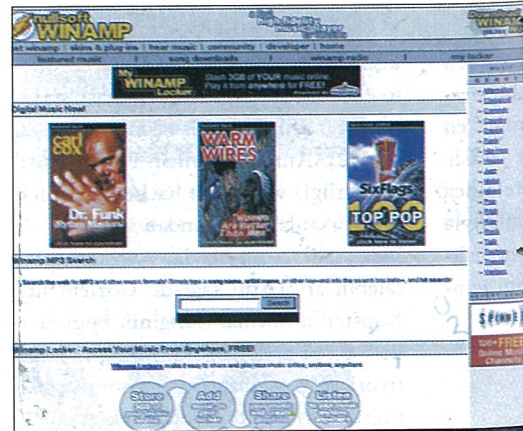
pek çok amatör müzisyen için önemli bir fırsat.

Ancak bir zamanlar bütün interneti kasıp kavuran MP3 çılgınlığına darbeler inmeye başladı. Artık MP3 dosyaları arayıp bulmak o kadar kolay değil,

MP3 download etmenize izin veren pek çok şirket ya kapatıldı ya



UTED • ŞUBAT 2001 • 20





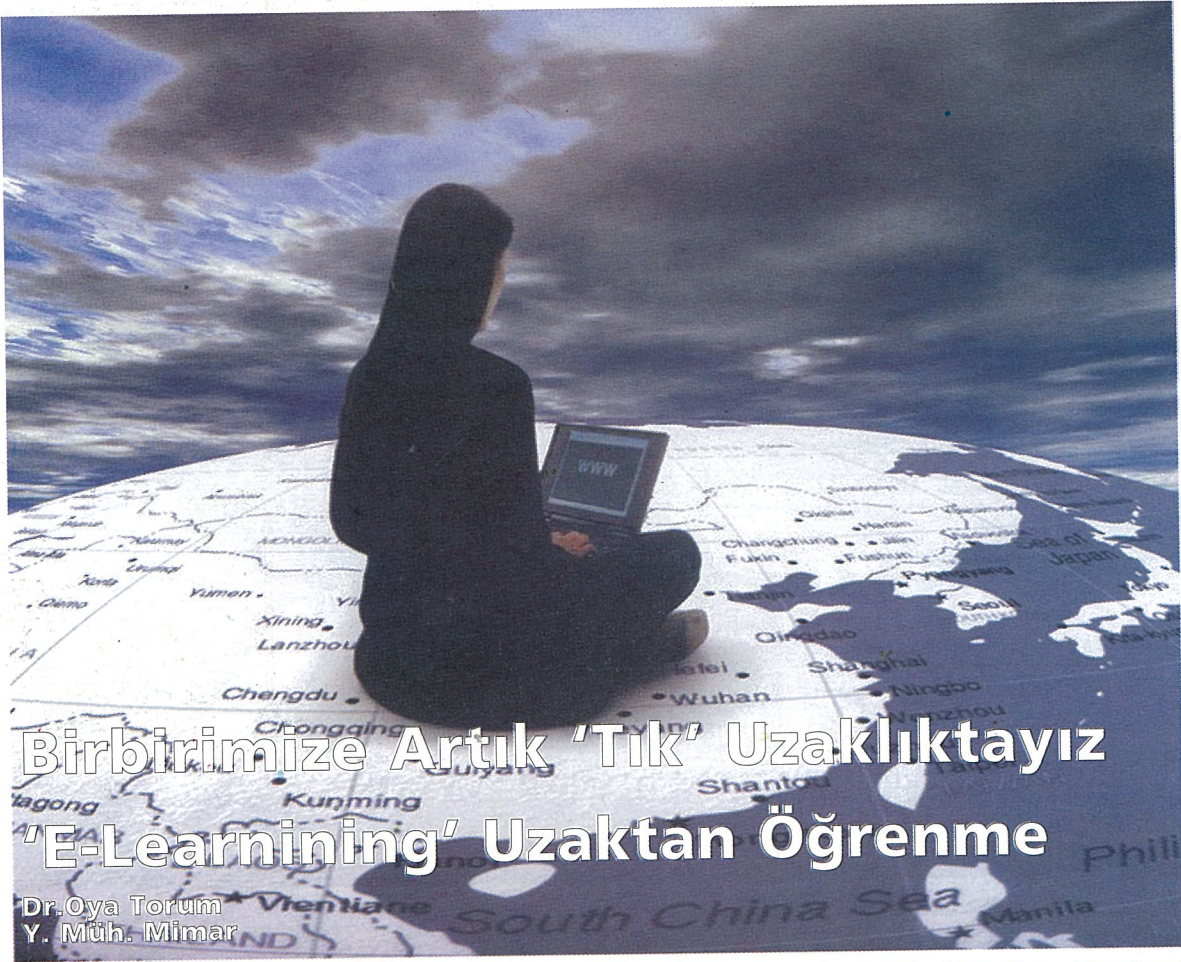


indirilibiləyirlər. Bu istifadəçilərin web adresi [www.mapster.com/download](http://www.mapster.com/download) şəklində. Bu arada MP3-lərin yasal olup olmadığını isə bilməyən bir parçanın yasal olub olmadığını bir baxışla anlamaq olduqca zərurət doğurur. Ancaq gələcək bir vaxtda, bütün istifadəçilərin internet üzərində öz məhsulunu satmaq və öz məhsulunu internet üzərində öz məhsulunu satmaq üçün istifadə etmək istəyən yeni sənayeçilərin yasal MP3-ləri bulmaq mümkün deyil. Ayrıca hər türü müzik kaynağını MP3 formatına dönüştürmək mümkün. Bunu gerçəkləşdirməyin ən asan yolu isə, CD və ya mini disc gibi digital müzik desigə olan mediyaların saglanabilir. Doğrudan bilgisayar ortamına aktarılmayan kaset və ya plaklarda isə, özəl bir

Napster mahkemelerde kendini kurtarma mücadelesi verirken, diğer taraftan ona alternatif teşkil eden programların sayısı artıyor. Bu alternatiflerin arasında **Imesh** gibi yeni temsillerin dışında, varlığını epeydir sürdüren **Scour Exchange** ve **Gnutella** gibi seçenekler de var.

**Atmister:** ücretsiz olarak **www.atmister.com**,  
Tabii ki; en popüler mp3 player olarak ta, **www.winamp.com** ad-  
resinden winamp player'i bulabilir-  
siniz.  
Bu arada paralı sitelerden aylık  
9,95 \$'a sunmuş MP3 download im-  
kanı veren bir site olan **www.emu-  
sic.com**'a da göz atmakta fayda  
var.  
Son olarak sizlere bazı Remix  
MP3 sitelerinin adreslerini veriyo-  
rum.





## Birbirimize Artık 'Tık' Uzaklıktayız 'E-Learning' Uzaktan Öğrenme

Dr. Oya Torum  
Y. Müh. Mimar

Aramızdaki fiziki uzaklık binlerce kilometre bile olsa. Elektronik ortamda birbirimize sadece birkaç 'tık' uzaklıktayız. Günümüzde herşeye 'internet' üzerinden erişebiliyoruz. Konuşabiliyoruz, hatta bir küçük kamera modu ile birbirimizi görebiliyoruz.

### Uzaktan Öğrenme

'E' learning: Tüm elektronik olanakların, 'web', kişisel bilgisayarlar, 'network'ler, kurumun içindeki 'intranet' ve internet imkanlarının eğitim için kullanılmasını ifade etmektedir. 'E' üzerinden uzaktan eğitim ve kendi kendine öğrenme çoktandır dünyalılar tarafından kullanılmaya başlanmıştır. O halde neden biz de eğitim programlarımızı aynı ortamlardan paylaşmayalım. Kurumdaşlarımız bu denli dağınık coğrafi mekanlarda çalışırken neden

**Boeing'in eğitim kurumu olan 'FlightSafety Boeing' (FSB)e internet üzerinden yapılmasını amaçlamışlardır. 2001 yılının ikinci yarısında hazırlanan ilk uygulamalı web eğitimini satışa hazırlayacaklarını açıklamışlardır.**

onların bulundukları yerlere eğitim paketlerimizi göndermeyelim.

Uzaktan öğrenmenin başlangıcı mektupla öğrenime dayanmaktadır. 1900'lü yılların başında denenmiş ve daha sonar yaygınlaşmıştır. Ülkemizde mektupla öğrenim 'Limasollu Naci' ile başlamış olup, Eskişehir Anadolu Üniversitesi'nce başarıyla sürdürülmektedir. Bugün birçok üniversite ve kurum çeşitli modellerde 'e' olanaklarını kullanarak eğitim yapmaktadır.

Uzaktan Öğrenme 'e' learning Sistemlerinin Amacı:

-Bilgi dağıtım metotlarını ve teknolo-

jilerini kullanacak kişi ve kurumların gerektiği yer ve zamanda eğitimini sağlayarak göreve hazır olmaları,

-Kurum içi toplu ve bireysel eğitimde standardizasyonun sağlanması,

-Uzaktan Öğrenme için kullanılan son teknolojileri ve gelişmeleri kurum geneline yayarak, bilgi paylaşımının ve erişiminin yaygınlaşması,

-Eğitim ve uygulamalar arasındaki süreyi azaltarak başarı ve bireysel becerilerin geliştirilmesi,

-Eğitim çalışmalarının sonuçlarının görüntülenmesi,

-Eğitim kayıtlarının tutulması,



## Havayolları İçin Yapılan

den uzaklaşmamaları, iş gücü kaybını da önleyecektir.

birlikte çözüm ararlar. Fakat eğitimler konusunda işbirlikleri sınırlıdır. Öte yandan havacılığa kurum içi eğitim okadar önemli değildir, havayolları büyük bir özen ve ciddiyetle, özellikle de , ana dillerinde **EĞİTİM** üzerinde dur- maktadırlar.

Teknisyenlerin ve uçuş ekiplerin eğitimi deneyimli kişilerin, ustaların el- lerinin devamlı içinde olduğu alan- lardır.

Diğer bazı eğitimlerde de öğrenci ile eğitmen arasında ihtiyaç duyulan ilişki- yi 'e' hatlar üzerinden kurmak çok da kolay değildir. Bir takım "testlerin", de- nemelerin yapılması, kayıtların tutul- ması , uçuş emniyeti açısından birinci derecede önem taşır. Bu nedenle hava- yollarının eğitim bölümleri 'e' ortamını kullanmakta temkinli hareket etmekte- dir.

Eğitimde 'e' ortamın kullanılmasını ekonomik açıdan çok caziptir. Vuku- ra da belirlendiği üzere, personelin, se- yahat ve otel masraflarını azaltacak, eğitim görececek kişilerin, çalışmaya yeri-

# Havayollari da Uzaktan Egitim

si,  
-İhtiyaca göre şekillendirilmiş, göre-  
ve özel eğitim hazırlanabilmesi,  
-Eğitim ve gerçek hayattaki uygu-  
malar arasındaki zaman farkının en aza  
indirilmesi,  
-Beklenmedik durumlarda ihtiyaca  
göre eğitim planlanabilmesi,  
-Güncellemede her kullanıciya ayrı  
anda erişilebilmesi,  
-İstenilen her zamanda sisteme hızlı  
ulaşım,  
-Çalışanların iş mekanından ve iş ba-  
ğından uzun süreli ayrılmalarının ön-  
lenmesi,  
-Tekrar eğitim verme gereğinin en  
aza indirilmesi,  
-Hazırlanan eğitimlerin pazarlanabi-  
lir me olanağının sağlanmaması, olarak özet-  
lenebilir.

-Hızlı gelişen bilişim ve iletişim teknolojileri doğrultusunda, yüksek teknolojiye dayananların gerektirdiği yoğun ve sürekli eğitim ve bilgilerin toplanması ve güncellenmesi sağlanmaktadır.





## Çalışmalar

Boeing'in eğitim kurumu olan 'FlightSafety Boeing' (FSB)e internet üzerinden yapılmasını amaçlamışlardır. 2001 yılının ikinci yarısında hazırlanan ilk uygulamalı web eğitimini satışa hazırlayacaklarını açıklamışlardır. Amaçları, 100'den fazla koltuğu olan havayollarının personelinin eğitimini sağlamaktır. FSB, kendilerinin tedarikçi olduğunu, tüm araçları ve olanakları havayollarının kullanımına sunacaklarını, havayollarının kendi tarzlarına göre bu olanakları değerlendirebilmeleri mümkündür denilmektedir. İstenilen zamanda istenilen kursa erişilebilecektir. Böylelikle 2-3 hafta kursa göndermek yerine, sadece 1 hafta kursa göndererek eğitimlerini tamamlayabileceklerdir. Söz konusu eğitim hazırlıkları, hem teknik, hem de uçucu ekipler için yapılmaktadır.

Sistemin önemli ve ayrılmaz bir parçası ise 'eğitmen'lerdir. Bu bağlamda eğitmenlerin de, eğitecek olan kurumdaşlarımızın da sistemlerden nasıl yararlanacakları ve sistem içindeki rolleri konusunda ayrıca eğitilmeleri gerektiği de gündemin önemli bir parçasıdır.

Havacılık eğitiminin diğer eğitimlerden farklı özelliklere sahip olduğu, bu işlerle uğraşan uzmanlar tarafından bilinmektedir. Teknisyenlerin ve pilotların sertifika alabilmeleri, kazandıkları nitelikleri güncel tutabilmeleri ve daha önemlisi sertifikalarını koruyabilmeleri çok özel şartlara ve kurallara bağlıdır. Pilotların sağlık (tıbbi) kontrol kayıtlarının tutulmasından, lisanslarının takibi, sınav sonuçlarının, aldıkları eğitimlerin süre ve içeriklerine kadar aynı ortamlarda tutabilme fonksiyonu da bu sistem içersinde değerlendirilmektedir. Her havayolu anılan kayıtları kendi sistemlerinde farklı şekillerde tutmakta-

dırlar. Genellikle ihtiyaçlarla karşılaştıkça yazılımlar yada tablolar geliştirerek farklı ortamlarda kayıtları tutmaktadırlar. Ancak, genellikle bu kayıtlar birbirleriyle konuşamamakta, birbirleriyle bağlantıları bulunmamaktadır.

Uzun yıllardır bilgisayar destekli ortamlarda eğitim verilmesine, teknisyen arkadaşlarımızın büyük bir bölümü esasen alışıktır. Bu eğitimlerin, geliştirilerek 'e' ortamına aktarılması sırasında tüm hak sahiplerinin, söz sahiplerinin sürece katılımının sağlanması üzerinde önemle durulan bir olgudur.

Her kademedeki yöneticilerin ve kullanıcıların ihtiyaçları ve görüşleri içerik ve uygulamaları yönlendirmektedir. Bu tür çalışmalar insan kaynakları bölümlerinin eğitim bölümleriyle birlikte yürütülmektedir.

## Ofisimizde, Atelyemizde,

### Evimizde Eğitim

Standart bir bilgisayarla, bir 'CD' ile veya 'web' sayfasından kendi bilgisayarımıza indirerek evimizde yada atelyemizdeki bilgisayarda, networkten, intranetten 'TAZE DONDURULMUŞ' (fresh frozen) eğitim paketlerine erişmek planlanmaktadır. 'FSB' tarafından yapılan çalışmalara göre bazı uçuş kontrol prosedürlerinin ve bazı arıza bulma metodlarının başlangıç için e ortamına aktarılmaları uygun görülmektedir. Daha çok uygulama örnekleri ile desteklenerek geliştirilmesi gündemdedir.

FSB kolayca erişilebilir bir sistem kurarak sadece Boeing'in değil aynı zamanda Airbus'ın da eğitim materyallerinin sisteme aktarılmasını planlamaktadır. 'Jepesen' ların tüm bölüm-



leriyle 'online' olarak kullanımı ve Jepesen eğitimi de FSB'nin geliştirdiği konular arasındadır. 'e' ortam için düzenlenen teknik ve uçuş esaslı eğitimlerin FAA onaylarının alınması, ulusların kendi sivil havacılık otoritelerince kabul görmesi ve söz konusu eğitimlerin denetleme ve kontrol sistemlerinin nasıl olacağının proje süreci içinde ele alınacağı çok doğaldır.

Aynı şekilde sınavların düzenlenmesi, hangi sınavların 'e' ortamlarda yapılacağı, soruların tasarımı, her soruya verilecek süre, sonuçların değerlendirilmesi uzmanlık konularıdır.

Ofisimizde, atelyemizde, yada evimizde istediğimiz kadar çalışma olanaklarının yanı sıra anlaşılamayan konuların 'hocaya' sorularak öğrenilmesi, sık sorulan sorular ve yanıtlarının da sistemde bulunması tasarlanmaktadır.

Dünyamız 'e' ağlarla sarılmış ve sarılmaktadır. Bu ağlar atağımıza dolaşmadan bir ucundan tutmamız hepimizin ortak görevidir. Moda deyimle 'çağ yakalamanın' olan biteni ıskalamanın en temel adımı çağdaş eğitim sistemleriyle ilerlemek olacaktır.

**Kaynaklar: Airline info. tech.**

**Nov.-Dec.2000 sayfa 38-40,**

**Eray Beceren**



# A-10 THUNDERBOLT'LAR DURDURULABİLİR Mİ ?

1983 yılında bir aktüalite dergisi TV, de

## A-10 Thunderbolt'lar durdurulabilir mi?

Yayınlanan reklamında; yeni sayısının içeriğini tanıtmaktaydı. Bu sayı-mızda; "köpek bahkaları insana ne-den saldırrı?" "A10 Thunderbolt'lar durdurulabilir mi?" şeklinde yayın-lanan reklamı ile satış rekorları kı-ran bu derginin yaptığı tanıtım, da-ha sonra bir slogan haline gelmiş ve aniden yükselen ünlü kişiler için de kullanılmıştır.

Neydi A-10'ları bu kadar mü-kemmel kılan? A-10'ları diğer uçak-lardan farklı kılan özelliklerinden bi-ri olan motorları daha arkada ve yukarıda idi. Bu motorlar öyle ses-sizdi ki bir A-10 havada iken hafif bir ısıltı sesinden başka bir ses duymak imkansızdır.

A-10'lar; "Thunderbolt" adını da-ha eski bir uçaktan almış olmaları-na rağmen, teknik özelliklerinden dolayı kendilerini afieldir.

A-10'un hareket kabiliyeti de çok yüksektir. Geliştirilmiş motoru sa-yesinde daha kısa dönüşlerle ma-nevra yapabilirler. Bu uçaklar; hava desteği olmayan kapalı yer hedefle-ri için geliştirilmiş ilk uçak olma özel-liğine de sahiptir. Basit, kullanışlı ve güçlü bu uçak her türlü yer he-defi, tank ve zırhlı araçları yok et-mek için üretilmiştir. En büyük sü-ratte ve yüksekliklerde manevra ya-pabilirler. Genellikle alçak irtifadan sessiz uçarak tepeler ve ağaçlıklar ardından avına görünmeden ve ya-kalanmadan yaklaşırlar. Karanlıkta gece görüş gözlüğü takan pilotları ile A-10'lar, tıpkı bir yarası gibi sü-zülerek hedef ararlar. A-10'lar üzerlerine dikey gelen mermilerle içeri iletmeyecek şekilde 23 mm.

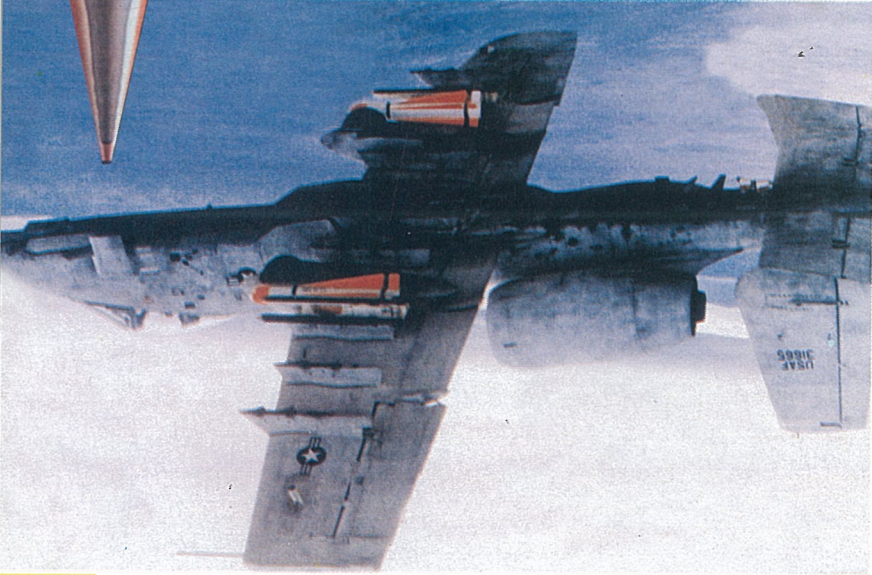
İlk bir zırhla korunmaya alınmıştır. Kendiliğinden fullenen yakıt tankları ayrı ayrı hücrelerden oluş-muştur. Yakıt tankları hem içeri-den, hem de dışardan gelen tehli-kelere karşı izole edilmiştir. Uçağın hidrolik sistemleri "back up" olup kumandası "manual"dir. Karşıklık-tan ve teknolojik problemlerden çekinen pilotlar için güven verici-

dir. Thunderbolt'ların en büyük özel-liği ise GAUBA adı verilen 30mm'lik 7 döner namlulu bir ma-kine tüfeğidir. Dakikada 3900 mer-mi atabilen bu top-makine tüfek karışımı silah; yer hedefleri, tanklar ve zırhlı araçların korkulu rüyasıdır. A-10'lara "tank katili" adını verdiren silah işte budur.

AGM-65 "Maverick" ve AIM-9 "Si-devinder" füzeleri gibi standart uçak füzelerine de sahip olan, Thunderbolt'ların kullandığı Gat-ling tüpü silahın mermi çekirdekle-rinin içinde azaltılmış radyasyonlu uranyum çubukları bulunmaktadır. Bu uranyum çubuklar mermi ile ateşlenmesi ile ısı olarak kimyasal

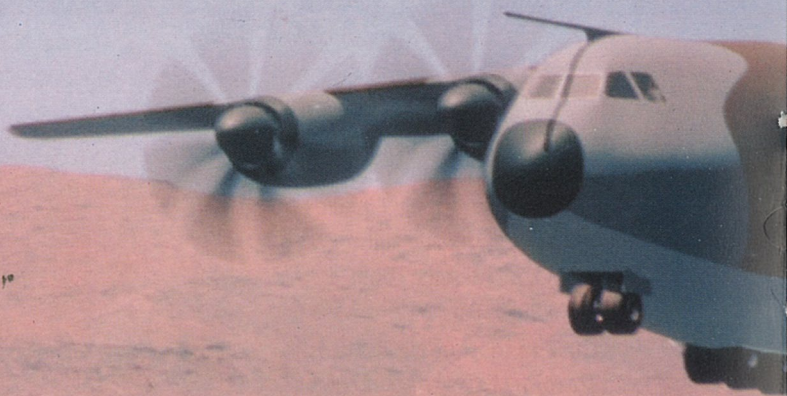
ve atomik bir reaksiyona girer. Hedefi vuran mermi bir böm-ba etkisi yaparak patlar. Dakika-da 3900 mermi havadan ya-ğan bomba yağmuru gibidir. Bir A-10 sessizce ve alçak-tan uçuş radara yakalanma-dan lazer güdümü ile tank konvoyuna yaklaşırlar ve bu silahı ile ölüm kusur. Tank-lar için yapılacak bir şey yoktur. İşte A-10'ları durdu-rulamaz yapan sır budur. Hafif bir silahın bu kadar güçlü ve etkili olmasının el-bette ki bir kötü yanı vardır. Madalyonun öteki yüzü; Kosova gerçeğinde olduğu gibi, daha sonra ortaya çı-kacaktır. Radyasyon ve ölüm.

İşte azaltılmış dahi olsa uranyum ve radyoaktif malzeme ile uğraş-mak, bu mermileri taşımak, depo-lamak ve uçaklara monte etmenin faturası çıkmıştır. Bu işte çalışan as-kerler teker teker rahatsızlanmakta ve ölmektedir. A-10 Thunderbolt'lar durdurulabilir. Belki de kullanıla-rın kendi emri ile! **Kemal Kanat**





# UTED





# HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

## UTED



**D**ünyada ve ülkemizdeki gelişmeleri yakından izleyen derginiz UTED, aylık yayınını, havacılık konusunda Türkiye'nin en deneyimli yazı kuruluyla hiç kesintisiz sürdürüyor.

UTED dergi; tüm havayolu kuruluşları ve personeline, VIP ve CIP salonlarına, tüm devlet kademelerine, basına, havacılıkla ilgili akademik kuruluşlara ve abonelerine dağıtılmaktadır.

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

Sizde bu seçkin kitleye hizmetinizi ve ürünlerinizi tanıtan reklamlarınızı, dergimiz aracılığıyla sunabilirsiniz.

## SİZE HER ZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

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

Bakırköy-İstanbul

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

Fax: (0212) 542 13 71

E.mail: uted@turk.net

Internet: www.uted.com





YEAR/YIL: 10 • ISSUE/ SAYI: 111 • ŞUBAT/FEB 2001

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK YAYIN ORGANI  
AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION PUBLICATION

UTED AIRCRAFT ENGINEERS  
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:  
SEFA İNAN

EDİTÖR  
&  
REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER  
KEMAL KANAT

GENEL KOORDİNATÖR  
SERMET DEMİRCİOĞLU

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

KATKIDA BULUNANLAR:  
Yurdaer İhsan Aksoy, Turan Körez, Atıl  
Turan, Mustafa Üstündağ

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

#### YAPIM:

(Dizgi, tasarım-uygulama, mizampaj,  
ceviri ve diğer editorial hizmetler)

**ARTI** YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:

İlhan Özdemir

Redaksiyon, düzelti : Onur Özdemir

Dizgi, mizampaj : Neşe Kum

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

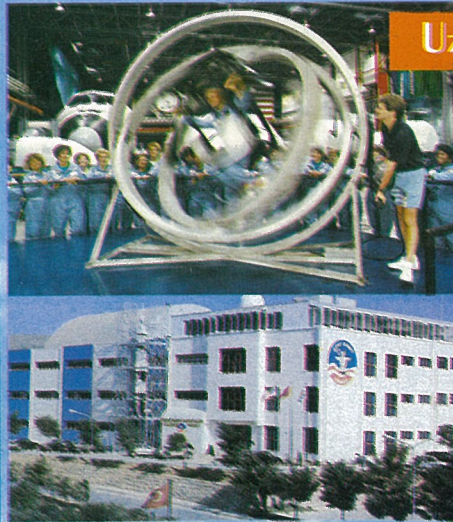
Fax: (0212) 243 31 63

E-Mail: taviation@turk.net

Baskı ve cilt: REYO MABAACILIK LTD.ŞTİ.  
Tel: 0212 565 79 34

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

- Gündem 3
- İçindekiler 4-5
- Haberler 6-11
- Uzay Kampına Hazır Mısınız? 12-13
- Boeing'te Cinsiyet Ayrımcılığı İddiaları 14-15
- 2001 Yılında Havacılık Dünyası 16-19
- Müzikte Dijital Devrim 20-21
- Görüş 22-24
- A-10 Thunderbolt'lar Durdurulabilir Mi? 25
- Uçak Bakım Şişirme Hangarı 28
- Corsair F4U-1 29
- Sağlık 30-31



Uzay Kampı: Sayfa: 12-13





## Sabiha Gökçen Havalimanı Nihayet Açıldı

Sabiha Gökçen Havalimanı 8 Ocak 2001 günü iki uçağın inmesiyle birlikte fiilen hizmete girdi. Yıllık 10 milyon yolcu kapasiteli yeni havalimanı 10 milyar dolara mal oldu.

Artan hava trafiğine yetersiz kalan Atatürk Havalimanı'nı rahatlatacak ve 10 milyar dolarlık maliyetle GAP'tan sonraki Türkiye'nin en büyük projesi olan havalimanı, Ortadoğu'nun da en büyüğü olacak. Yılda 10 milyon yolcuya hizmet vermesi beklenen havalimanın temeli 8 Şubat 1998'de atılmıştı. Havalimanın açılışının Nisan veya Mayıs aylarında yapılması planlanıyor. 8 Ocak günü Hava Kuvvetlerine bağlı CASA CN-235 tipi uçak ilk inişi gerçekleştirdi, ardından THY'ye ait RJ100 tipi uçak yetkililerle birlikte inişini gerçekleştirdi.

Sabiha Gökçen Havalimanı için, direkt olarak E-5 e geliş-gidiş olmak üzere bir karayolu bağlantısı yapıldı. Ayrıca TEM bağlantısı da bitmiş durumda. İkinci bir TEM bağlantısı da yapım halinde. TEM Kurtköy gişelerinden sonra direkt havalimanına gidiş var; E5 bağlantısı direkt olarak İstanbul Deniz Otobüslerinin iskelesine çıkıyor. İDO Genel Müdürlüğü ile yapılan görüşmeler sonrasında, Bakırköy'den bu iskeleye deniz otobüsleri seferleri başlatılacağı belirtildi. Ayrıca Baş-



bakanlık Başdanışmanı Ahmet Vefik Alp tarafından hazırlanıp tamamlandığı belirtilen, iki havalimanını birbirine bağlamayı amaçlayan bir metro projesi bulunuyor. Bu proje tüp geçitle bağlantılı olarak tamamlanmış durumda.

Öte yandan, Atatürk Havalimanı ile Sabiha Gökçen Havalimanı arasında karşılıklı ring seferleri yapacak olan bir servis ağı kurulacak. Kadıköy, Bostancı, Üsküdar ve Taksim'e yolcuları karşılıklı olarak taşıyacak servisler kurulacak.





## A340-500/600 Programı: Gelişim Raporu

A340-500/600 programında bir dönüm noktası yaşandı. İlk A340-600 montaj ünitesinden kendi tekerleri üstünde ayrıldı. Boyanmamış uçak 35 numaralı montaj istasyonunu 20 Eylülde terk etti. Şu an 30 numaralı istasyonda bulunan uçağın hidrolik sisteminin işleyişi test edilecek, yakıt sistemi kont-

rol edilecek ve motorları monte edilecek. A340-600 standart üç sınıflı düzenlemede 380 yolcu taşıma kapasitesine sahip olacak uçak ilk uçuşunu 2001 yılı baharında yapacak.

A-340 Ekim ayında kanat dayanıklılık testleri için Dresden'deki test ünitesine gitti. Montajın tamamlanmasının ve

test ekipmanlarının yerleştirilmesinin ardından mühendisler uçağın yapısının uçuşa hazır hale getirmek için statik yükleme çalışmalarına başladılar.

Sırada uçağın uçuş sırasındaki durumunu değerlendirmek için yapılacak olan yoğun dayanıklılık denemeleri var.

**Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında iki okuyucumuz Yalçiner Çanta'dan birer cüzdan kazanacaklar.**

\*\*\*

**Geçen ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında yapılan çekilişte Sayın Orhan Çoşkun, Cem Yalçın, Esra Yıldız ve Hüseyin Özen Martı kitabevinden birer roman kazanmışlardır. Martı Kitabevine ve gösterdiğiniz ilgiye teşekkür ederiz.**

**UTED Dergi**



## Makedonya'ya Alman desteği

Makedonya hükümeti, ambulans, yangınla mücadele, nakliye filosu ve özellikle helikopter ihtiyacını karşılamak için çeşitli ülkelerle temasa geçti. Makedonlar'ın ihtiyaç listesini karşılamada en atak ülke ise, son zamanlarda Balkanlarda atığa geçen Almanya. Son olarak, Ukrayna'dan Mi-17 helikopterleri satın alan Makedonya'ya, Tayvan UH-1 transferi için 5 milyon dolarlık kredi açıyor. Almanya ise bu ülkeye 2001 yılı içinde SBO-105 ve sayısız belirsiz UH-1 nakliye heli-

kopteri satacağını açıkladı. yor. Yakın geçmişte 20 adet F-5A uçağı transferi ve Cn-235 satışı üzerinde karşılıklı temaslarda bulunulmasına karşılık bu güne kadar somut bir ilerleme sağlanamadı.



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

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

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üsü, İstanbul-Türkiye  
Tel : +90 212 663 7010  
Fax : +90 212 663 7013  
E-mail : [prima@primaviation.com](mailto:prima@primaviation.com)  
[sales@primaviation.com](mailto:sales@primaviation.com)



**Low Cost**  
**High Safety and Reliability**  
**Quality**  
**Services**  
**Experienced**  
**Man power**

AVIATION SERVICES INC.

**PRIMA**



# İNTERNET'TEN GELEN MESAJLAR

UTED İNTERAKTİF

Merhaba,

Tüm üyelerimiz ve internet kullanıcıları için hazırladığımız web sitemiz, derneğimiz hakkında bilgi vermekle kalmayarak, serbest kürsü niteliğini taşıyan ve demokratik bir platform olan UTED ME-SAJ PANOSU ile de tüm eleştirileri diğer ziyaretçilerle paylaşma olanağı tanımaktadır. Genel ahlak kuralları gerçesinde, tüm eleştiri, öneri ve yorumlara açık olan bu köşemiz ile, internetin bize getirdiği tüm sınırları maddede kullanmadığımızı inanıyoruz. İlerleyen günlerde sadece mesaj panosu ile sınırlı kalmayarak, sonucu yine sizlerin oyları ile belirlenecek UTED ANKET bölümü de web sitemiz aracılığı ile sizlerin değerlendirmelerini, tarafımıza ulaştıracak en güçlü yol olacaktır, eleştiri gibi bile ulaştırdığınız tüm iletilerinizi, konunun en yetkili kamalarına ulaştıracamız konusunda en ufak kuşku duyamayacağımıza eminiz.

UTED - UCAK TEKNIŞYENLERİ DERNEĞİ - Microsoft Internet Explorer

Address: <http://www.uted.org.tr/index.htm>

Back Forward Stop Refresh Home Search Favorites History Mail

UTED MESAJ PANOSU

UTED.org'u ziyaret ettiğiniz için teşekkür ederiz. Mesaj panomuzla yeni mesaj eklemek için [buraya](#) tıklayabilirsiniz!

Merhaba, Mesaj panomuzla diğer arkadaşlarımızın bırakılan mesajları okudum. Hepsinin kendine göre haklı ve haksız tarafları tartışılabilir. Fakat, yıllarca yerinyeli işi statüsünde 3 kuşu maas'a sahip olanlar için nereden yıllarca kimse kimle kavgadan söz etmek istiyorum... Asgari ücretten bile düşük maas + sivil iş güvenesi + ikramiyesi + kimi bölümler kadrolardan daha fazla sorumluluk alarak onları 10/1 kadar bile maas alamayan çalışan kişiler yarı bu devlete yararı bir vatanında olacak üniversite öğrencileri değil miydi? Neden o zaman sesiniz çıkmadı beyler?

Part-Time  
İstanbul, Türkiye - Friday, January 19, 2001 at 03:29:03 (EST)

UTED - UCAK TEKNIŞYENLERİ DERNEĞİ - Microsoft Internet Explorer

Address: <http://www.uted.org.tr/index.htm>

Back Forward Stop Refresh Home Search Favorites History Mail

UTED MESAJ PANOSU

UTED.org'u ziyaret ettiğiniz için teşekkür ederiz. Mesaj panomuzla yeni mesaj eklemek için [buraya](#) tıklayabilirsiniz!

Merhaba, Mesaj panomuzla diğer arkadaşlarımızın bırakılan mesajları okudum. Hepsinin kendine göre haklı ve haksız tarafları tartışılabilir. Fakat, yıllarca yerinyeli işi statüsünde 3 kuşu maas'a sahip olanlar için nereden yıllarca kimse kimle kavgadan söz etmek istiyorum... Asgari ücretten bile düşük maas + sivil iş güvenesi + ikramiyesi + kimi bölümler kadrolardan daha fazla sorumluluk alarak onları 10/1 kadar bile maas alamayan çalışan kişiler yarı bu devlete yararı bir vatanında olacak üniversite öğrencileri değil miydi? Neden o zaman sesiniz çıkmadı beyler?

Part-Time  
İstanbul, Türkiye - Thursday, January 18, 2001 at 13:54:34 (EST)

www.uted.org



UTED • ŞUBAT 2000 • 11





# Uzay Yolculuğuna Hazır

**Gençliğin fen ve uzay bilimlerine olan ilgilerini arttırmak amacıyla, ABD Uzay Kampı Vakfı'nın lisansı altında kurulan Uzay Kampı Türkiye, İzmir, Ege Serbest Bölgesi'nde faaliyet gösteriyor.**

**İşte size bulunmaz bir fırsat!** Uzay Kampı Türkiye, merkezi Huntsville Alabama'da bulunan özel ve kar amacı gütmeyen bir kuruluş olan Amerika Birleşik Devletleri Uzay Kampı Vakfı lisansı ile kuruldu. Dünyanın yedinci, Ortadoğu, Güney Avrupa ve Türkiye'nin ilk ve tek uzay kampı artık İzmir'de. Gençlere boş günlerini gerçekçi bir uzay atmosferinde değerlendirebilmeleri için muhteşem bir fırsat... NASA astronotları tarafından Mercury Gemini ve Apollo programlarında kullanılan eğitim araçlarının benzeri simülörler, İzmir Uzay Kampı'nda ziyaretçilerini bekliyor. Yaz ayları boyunca ve okul tatillerinde yapılacak dört farklı program içeren kampta, kendinizi uzayın derinliklerinde buluyorsunuz.

Gaziemir'deki Ege Serbest Bölgesi (ESBAŞ)'nde 7 bin 500 metrekare alana 4 katlı olarak kurulan uzay kampında yatakhane, restoran, kafeterya, sinema, laboratuvar ve gözlemevi bulunuyor. ABD Uzay Kampı Vak-

fı lisansı altında kurulan Uzay Kampı Türkiye, geleceğin mühendisleri, bilim adamları, eğitimcileri ve astronotları olabilmeleri için kendi yeteneklerini keşfedip geliştirecekleri bir eğitim



merkezini hizmete açmanın haklı gururunu yaşıyor.

Eğitim merkezine, NASA astronotları tarafından Mercury, Gemini ve Apollo programlarında kullanılan eğitim araçlarının benzeri simülörler yerleştirildi. Eğitim kadrosu Türk ve Amerikalı Üniversite öğrencileri ve mezunlarından oluşuyor. Eğitimci arasında astronomi, kimya ve nükleer bilimler alanlarında doktora ve master derecelerine sahip kişiler ile eğitim bilimcileri bulunuyor. 50 eğitmenin görev aldığı bu kampta, beş gün süreli bir programla astronotların ne gibi fiziksel, duygusal ve zihinsel özelliklere sahip olmaları gerektiği öğretiliyor. 7-16 yaş gruplarına hitap eden Uzay Kampı Türkiye'de, yalnızca astronotların neler yaptığı anlatılmakla kalınmıyor. Astronot eğitimini uygulamalı olarak da yaşayacağınız kampta, "5 Derece Hareket Serbestliği Simülöründe" uzay boşluğunda nasıl hareket edeceğinizi öğreniyor, "Düşük Yerçekimi Si-



# MİSİMİZ?

*mlatöründe* Ay yüzeyinde yürüyüş eğitimi alıyor, *"İnsanlı Do-lasım Ünltesi Simlatöründe"* ast-ronotların Uzay Mekikğine bağı-olmadan uzayda nasıl dolaştıkları-nı ve çalışmalarını uygulama fırsatı buluyorsunuz.

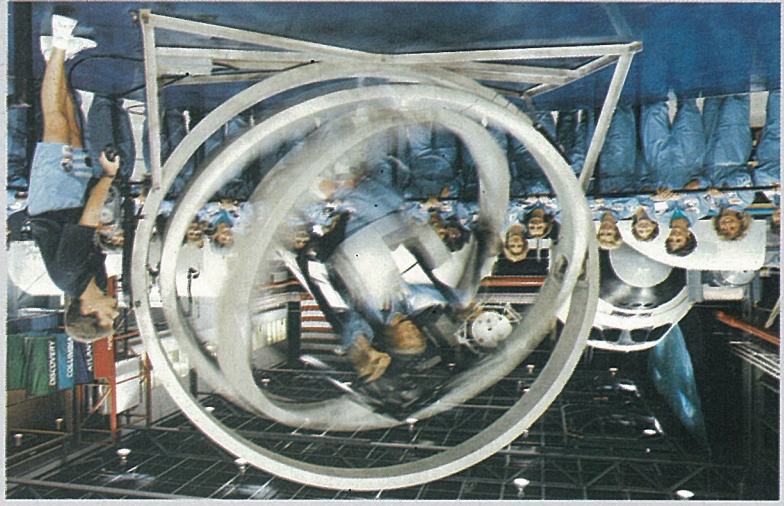
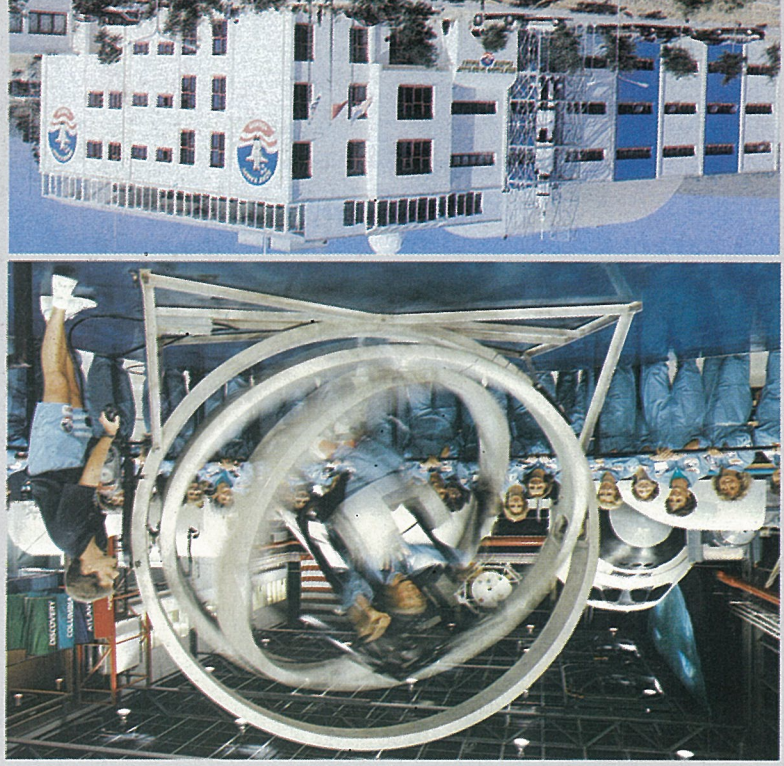
## Uzayın zevkine varmak

Astronot eğitimi almanın bir parçası aynen astronotlar gibi yemek, içmek ve uyumak.

Eğitiminiz sırasında astronotların ranzalarına benzer yataklarda uyuma ve özel olarak hazırlanmış yiyecekleri tatma fırsatı sunuluyor.. Kendi roketinizi inşa edip fırlatmanın zevkini yaşıyor, bu arada uzay gıysisi içinde en basit hareketleri gerçekleştirmenin bile ne kadar güç olabileceğine tanık oluyorsunuz. 5 günlük programın ücreti ise yaklaşık 400 dolar.

Kamp ücretine yemekler, eğitim törlet ile Uzay Yolculuğuna çık-maya hazırsınız artık. Uzay Yolcu-luğu, size kampta aldığınız eğitimi uygulamaya fırsatını veriyor. Yolcu-luğunuz sırasında takım arkadaş-larınızdan her biri farklı görevler üstleniyor. Siz de tıpkı bilim kur-gu filmlerinde olduğu gibi Mekik Komutanı, Bilim İnsanı, Astronot, Pilot ya da Yer Kontrol Sorumlusu olabiliyorsunuz. Fırlatma için su olabilmeyi başlamanızla birlikte önceden belirlenen hedefleri gerç-ekleştirmek için birbiriyle yar-dımlaşarak bir takım çalışması başlatarak heyecanı doruklarında yaşıyorsunuz.

Çağımızın sürekli gelişen ve de-ğişen ortamında takım çalışması-na yatkınlık ve özgüven sahibi ol-mak, temel bir kişisel ihtiyaç. Bu amaca hizmet etmek amacıyla oluşturulan "aile/çocuk kampı" ailelerin de katıldığı bir kamp.









# Uçak Motor Bakımı İçin Şişirilebilir Hangar

Geniş gövde jet motorlarına teknik bakım sağlamak oldukça yorucu bir iştir. Bu bakım, özellikle kötü hava şartlarında ve açık havada uygulanması gerekiyorsa daha da güç olacaktır.

Yakın zaman önce Avrupa'da bir A330 işletmecisinin açık havada motor teknik bakımı yapması gerekiyordu ve geçici bir hangara ihtiyaç duyuyordu. İrlanda'dan Cork adlı bir şirketin geniş gövde uçak motorlarını kapsayacak şişme portatif bir hangar üretmeyi önermesiyle bu problemlerin üstesinden gelindi. Böylelikle hangar içinde motorun bakımı yapıp tam anlamıyla motor değişimi yapılabilecekti.

Bunun için tasarlanan dizaynın özellikleri aşağıdaki gibidir.

-Ağırlığı maximum iki kişinin taşıyabileceği ölçüde olmalıydı.

-Manevra kabiliyetine sahip ve su geçirmez olmalıydı.

-Birkaç kişiyle maximum 30 dakika içinde çabuk kurulabilmeliydi

-Hangar yere sabitleştirilebilmeliydi.

J.B Roche (MFG) Ltd. şirketi iki kişiyle 5 dakikada kurulabilen şişme bir hangar üretti. Hangar 240 volt ile 2000 watt gücünde çalışabilen bir cihazla şişirildi. Bu pompa hangar kullanıldığı sürece zaman ayarıyla çalışacaktı. Pompanın çalışmayı kesmesi durumunda şişme hangar çökecek ve 10 daki-

ka içinde sönecekti. Hareketli ön ve arka kapılar motorun hangar içinde yer değiştirebilmesini sağlıyordu. Zor koşullara dayanabilecek materyalden üretilmiş, yağ, asid ve hidrolik sıvılara karşı dayanıklı kılınmıştı. Kullanılan materyal beyaz ve ışığı alabilecek incekte bir kumaştan yapıldığı için hangar içindeki çalışma koşulları oldukça uygundur. Hangarın ayrıca gerektiği zaman aydınlatma, ısıtma ve soğutma sistemleri bulunuyordu.

Şişme hangar 150cm uzunluğunda 50 cm çapında bir çantaya toplanıyordu ve 110 kg ağırlığındaydı. Pompası ise 20 kg idi. Bu nedenle bu takımın taşınması ve kaldırılması kolaydı.

Hangar 25 kt'a varan rüzgarda da problemsiz işlevini görmekte, mekanik olarak yere bağlanmış olmamasına rağmen su bidonları ve kum torbalarıyla dengelenmektedir.

Üretici firma şu an geniş gövde çift motorlu için üretilen bu hangarlardan diğer uçaklar için de üretileceğini açıkladı.

Geçmişte kullanılan diğer barınak ve hangarların aksine bu portatif hangarın kullanımı kolay olduğundan ve bakım ve tamir konusu için ideal bir çalışma ortamı oluşturacağı benziyor.



# Corsair F4U-1

Ahl Turan

Corsair F4U-1 "Kalkanın kanatlı kuşları" adıyla anılan 7000'i aşkın uçağın ilki olarak, gösterişli uçuş yaşama 29 Mayıs 1940'da başladı. Bu yeni avcı uçağının performansı şaşırtıcı idi. Test uçuşlarının da o güne kadar üretilen Amerikan avcı uçaklarının erişemediği 400 mph hızını geçme başarısını göstermiş ve II. Dünya Savaşı sonunda uçak gemilerinde görev yapan uçakların en iyisi olduğunu kanıtlamıştı. Hatta performansı ile bazı hususlarda meşhur P51 Mustang uçağını bile geride bırakmıştı.

Corsair görevve başladıkten çok kısa süre sonra, mükemmel bir avcı uçağı olduğunu göstermiştir. Sa-vaşa katıldığı süre içinde bire bir çarpışmalarda 2140 düşman uçağı düşürmesine rağmen, 189 kayıp vermiştir. Müttefik askerler bu uçağı; "Okimawa Sevgili" adıyla anarken, Japonlar; ölüm isliğı olarak adlandırmışlardır. Corsair'in diğer uçak tiplerinden fark-lı olarak göze çarpan tarafı, kanatlarının ters marti ka-nadı tipinde (cantilever) olmasıdır. Uçağı, zamanın-daki motorlardan daha güçlü olan 1 adet 18 silindiri-li Pratt&Whitney R2800 motoru takılmıştır. Bu moto-ra takılmış geniş çaplı pervane de, yine o güne kadar kullanılmamış büyüklüktedir. Pervanenin büyük se-gilmeesi sonucu, pervane ve yer arasında yeterli me-safenin açılması için emsalsiz kanat biçimi dizayn edilmiştir. Kanadın bu biçimi uçak gemilerine inış yapmaya uygun kısa ve dayanıklı inış takımları kulla-nılmasına izin vermiştir. Bununla birlikte; uçağın bu-run uzunluğunun pilotun önünü görüşünü çok fazla sınırılması yüzünden, Amerikan Deniz Kuvvetleri uçak gemilerine inışını Nisan 1944'e kadar erteledi ve bu tarihe kadar uçaklar karaya inış yapılar. Buna karşılık; Haziran 1943'de İngiliz Deniz Kuvvetleri-ne katılan Corsair'ler, İngiliz uçak gemilerine başarıyla inış yapmışlardır. Corsair'in geliştirilmiş modellerin-den biri olan F4U-1A da kokpit camı daha iyidir gö-rüş sağlamak amacıyla yukarı doğru bombelendiril-miştir.

Resimde görüldüğüüz uçak, Amerikan Deniz Kuv-vetlerinin tarihindeki en büyük ve en meşhur avcı fi-losu VF17 Squadron'a aittir. Bu filonun amblemi olan *kurukafalı korsan* işaret motor kaportası üzerinde görülmektedir. VF 17 filosu savaşın 79 günlük son



dönemlerinde 154 düşman uçağı düşürmüştü, buna karşılık 11 uçak kaybetmiştir. Bu filonun pilotların-dan Tegmen Ira Kepford, resimdeki 29 nolu uçakla 16 Japon uçağı düşürmüştü ve uçağının gövdesinin her iki tarafına herbir Japon uçağı için bir Japon bayrağı yapıştırmak suretiyle ilginç bir getele tutmuştur. Bu getelede; 29 rakamı uçağın önünde görülmektedir. Askeri havacılıkta 10 üzerinde düşman uçağı düşüren pilota "ACE" ünvanı verilmektedir. Tegmen Ira Kep-ford da bu becerisinden dolayı hem bu ünvanı hem de unlu Uçan Hağ (flying cross) madalyası almıştır.

## Teknik Özellikleri

### Maksimum Hız:

415 mph (666 km/h)  
20.000 ft yükseklikte  
(6096m)

### Tirmanma Oranı:

2650 feet /dk (80772  
metre/dk)  
37000 ft (11277m)

### Servis Tavanı:

Bir adet Pratt&Whitney  
R2800 Twin Wasp  
model 18 silindir 9 lu  
çift sıra radyal motor

### Motor Gücü:

2000 hp (beygir gücü)  
75 mph (120 km/h)  
12050 lbs (5458kg)

### Kanat Açıklığı:

40 feet 11 inch  
(12,47m)

### Katlanmış Kanat Açıklığı:

17 feet (5,8m) uçak  
gemisinde park için

### Gövde Uzunluğu:

33 feet 4 inch (10,16m)  
6 adet 50 kalibre Brow-  
ning MG53-2 Makinalı

### Silah Gücü:

tüfek.



# HIZLI YEMEK YEME VE GASTRİT

**M**ide ve on iki parmak bağırsağı iltihabı, çok çeşitli nedenlerle ortaya çıkan ve bazen kaynağı saptanamayan bir hastalıktır. Görülme sıklığı çok artan bu hastalık, hızlı, ayaküstü yenilen abur cubur yemekler, öğünlerden sonra yetersiz dinlenmeler, sağlık koşulları göz ardı edilerek hazırlanmış yiyecekler ile hızla ilerler. Bazen mide bu türlü aşırı yüklenmeye karşı şiddetle

tepki gösterir. Kişinin genel durumu, kişilik yapısı ve beslenme olanakları hastalığın ortaya çıkmasına etkindir. Hastalığın aşırı ruhsal gerginliğe, çeşitli ilaçlara, kişisel yatkınlığa ve pek çok mikrobik bəşışıklık sistemi ile ilgili nedenlere bağlı olan çeşitleri vardır. En sık ve en yaygın görülen şekli sindirim güçlüğdür. Aşırı beslenme, sindirimi zor ve tahriş edici asitli maddelerin alınması, aşırı alkol yada çok

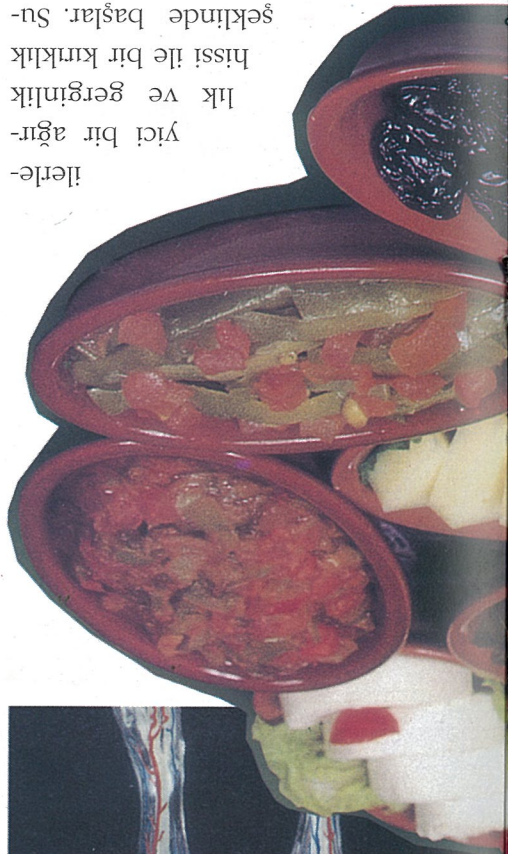
soğuk içecekler midenin çalışmasını yavaşlatabilir. Mide duvarında ödem gelişir ve bölgeye gelen kan akımı artar.

Vardiyalı çalışırken sabaha karşı ağır yemek yemek, stresli iş ortamı, hızla yenilen yemekler maalesef bizlerin en sık yakalandığı sağlık problemidir. Yemek sonrası dinlenmeden işe başlamak ise hastalığa neden olan etkenlerden sadece birisidir. Midede





ile-  
yici bir ağır-  
lık ve gerginlik  
hissi ile bir kırıklık  
şeklinde başlar. Su-



larında kötü bir tat ve bazen  
Gastrit hastaları sabah ağız-  
ması da gösterilmektedir.  
tir) dış bakımının yapılma-  
etkenlerden birisinde (ilginç-  
len bu hastalığa neden olan  
temi değışken kişilerde görü-  
ginlik içinde olan ve sinir sis-  
rektir. Daha çok ruhsal ger-  
gun antibiyotikle tedavi ge-  
bir neden saptanmışsa uy-  
men kesilmelidir. Mikrobik  
larda sorun çıkaran ilaç he-  
lık gelişir. Bu gibi durum-  
alınmasından sonra hasta-  
ve kortizon gıru bu ilaçların  
kecektir. Genellikle asptin  
gibi hafif gıdalar almak gere-  
ve suyu ve şekerli acık çay  
şiddetliyse bir, iki gün hiçbir  
tanır. Sindirim güçlüğü çok  
deneyimleri ile bu belirtileri  
tar. Hasta genellikle kendi  
yaygındır. Bulantu giderek ar-  
rahatsızlık verir. Baş ağrısı  
olur. Yiyecek düşüncesi bile  
tü köku, dilde paslanma  
sama, ağızda kuruma ve kö-



bir bulantu ile uyanırlar. Ya-  
vaş yemek yemek ve lokma-  
ları iyi çiğnemek gerekir. Ye-  
meklerde aşırıya kaçmamak,  
ögle ve akşam yemeklerinde  
ağır ve çok yemek sağlıksız-  
dır. Bunun yerine sık ama az  
yemek yemek asit üretimi-  
nin düşük seviyede kalması-  
nı sağlar. Yağın inanın ter-  
sine biralı, kolalı içecekler  
ve kahveye oranla süt mide-  
de asit salgısını daha çok  
uyarır. Sonuçta yüzeyel gibi  
gelsede hastanın yakınlama-  
rına neden olan yiyecekler-  
den uzak kalması, doktor  
kontrolünde olmasını ve tüm  
hastalıklarda olduğu gibi si-  
garadan uzak durması tavsi-  
ye edilebilir.





# Hoşgeldin Sabiha Gökçen

**H**oşgeldin Sabiha Gökçen, Atamızın manevi evladı. İlk Türk kadın pilotumuz, büyüğümüz, abide insan, ellerinden öperiz.

Hoşgeldin Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı, İstanbul'umuza, Türkiye'mize, dünyamıza hoşgeldin.

Türk Hava Yolları Hat Bakım vardiya şefliğindeki rutin sabah görüşmelerimizin birinde Kurtköy'e yani yeni meydana gidileceği konuşulunca ben de bu konuda istekli olduğumu belirttim ve amirlerim de beni kırmayarak ziyaret ekibine dahil ettiler.

Atatürk Havalimanı B kapısından THY Teknik'in ünlü şöförlerinden Trakya'lı Halil Aga'nın kaptanlığında marşa bastığımızda; kilometre saatini sıfırladık. Oldukça rüzgarlı, ama güneşin minübüsün camlarından insanı tatlı, tatlı ısıttığı bir havada yol alırken, İstanbul'un yıllardır görmediğimiz semtlerindeki değişimleri bazen gıpta ile ama çoğunlukla üzüntüyle seyrediyorduk. "Vay canına şu güzelim ormalar ne hale gelmiş", "Şuralar nasıl da taş yığını olmuş" cümleleri birbirini izliyordu.

TEM karayolunun Kurtköy-Havaalanı çıkışından döndükten kısa bir süre sonra havaalanının içine girdiğimizde, Halil Kaptan "tam 70 km." dedi.

Teknik Blok'tan içeri girerken küçük eksiklerine rağmen yapımdaki titizlik ve kalite dikkatimizi çekti. Hele orada personel olarak Atatürk Havalima'nından bazı eski dostları görmek bizi bayığı keyiflendirdi.

Meydanı, işine oldukça hakim görünen ve son derece beyefendi bir insan olan Adnan Ardalıoğlu'nun mihmandarlığında gezdik.

THY Teknik için kiralık odalar, birimler baktık. Mükemmel donanımıyla adeta bir seferberlik için hazır bekleyen techizat departmanlarını gördük. Son model araçların ve eğitimli personelin hazır kıta beklediği itfaiye bölümünde yi-



**Hidayet Kapkaç**  
**Uçak Teknisyen**

ne eski dostlardan ve Yeşilköy'ün emektarlarından Gazi Karaca'yı itfaiye şefi olarak bulduk ve hem kendisinden bilgi aldık hemde biraz nostalji yaptık.

Operasyon merkezini ziyaret ederek, Yeşilköy ile ilk telsiz konuşmasını gerçekleştirdik.

Zamanımızın yetmeyişi nedeniyle her tarafını gezemediğimiz bu şirin meydanın; dış hatlar ve özellikle de iç hatlar terminali, Atatürk Havalimanı'nın yanında oldukça küçük kalıyor. Ancak unutmamak gerekir ki; meydanın şimdiki hali dev projenin sa-

dece ilk adımı. Önümüzdeki yıllarda çok daha mükemmel eklerin, ileri teknoloji parklarının, akademik birimlerin yapılması, zaten planlanmış durumda. Ve bütün bunlar için yeterince alan var.

## **Meydanın Bazı Özellikleri**

- İşletmeciliği HEAŞ isimli özel bir kuruluş üstlenmiş
- Meydan deniz seviyesinden 300 feet yükseklikte inşa edilmiş.
- 06-24 yönünde pozisyonlandırılmış olan ana pistin uzunluğu 3000m. genişliği 45 m.
- Ana Piste benzer özellikler taşıyan paralel bir taxiway mevcut
- Apron alanı 240.000m<sup>2</sup> ve 45 uçağın park yapmasına uygun.
- 22 uçağa aynı anda yakıt verebilme kapasitesi mevcut.
- Meydan Cat-II özelliklerine göre dizayn edilmiş
- Enerji için doğalgaz kullanılıyor ve atık değerlendirme sistemi mevcut .

Sabiha Gökçen, bu ülke için, bu dünya için çalışmaya herşeyi ile hazır. Beklediği tek şey havayolu şirketlerinin taleplerini bildirmeleri. Bu konuda da pek çok havayolu şirketi gerekli girişimleri yapmış zaten.

**Hayırlı olsun...**



# UTED

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

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

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

UTED Dergi her ay kesintisiz olarak adresinize ulaşacaktır.

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ  
İstanbul Cad. No: 24 Kat: 5 D:8  
Bakırköy/İstanbul  
Tel: (212) 542 13 00 / 543 29 74  
Fax: (212) 542 13 71  
E.mail: uted@turk.net  
Web Site: www.uted.com

## UTED DERGİ ABONE FORMU

Adınız Soyadınız: .....  
Derginizin gönderilmesini istediğiniz adres: .....  
Posta Kodu: .....  
Telefon&Fax: .....

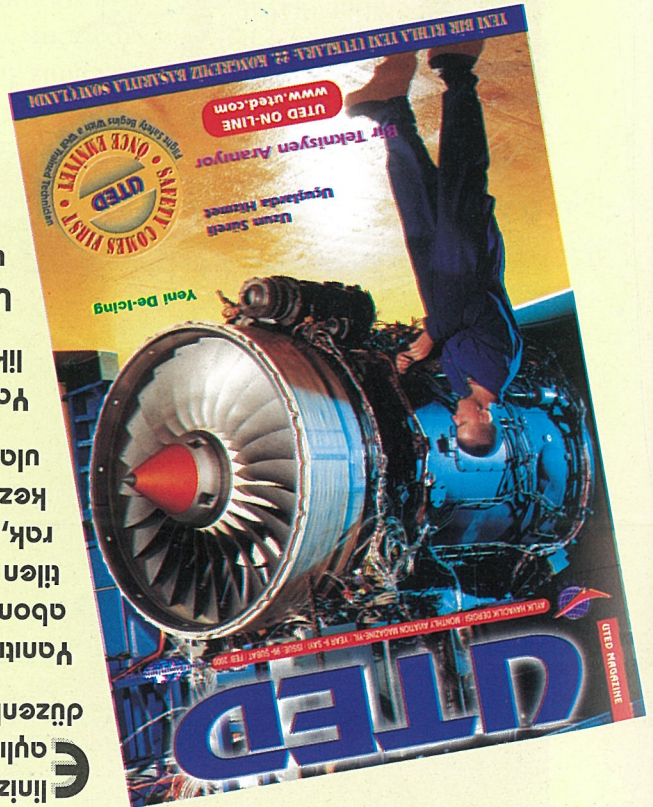
### BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

YAPI KREDİ BANKASI  
YEŞİLKÖY ŞUBESİ  
İSTANBUL

121-304-002080 NO.LU HESAP

TÜRKİYE İŞ BANKASI  
ÇARŞI BAKIRKÖY ŞUBESİ  
İSTANBUL

1006-01233989 NO.LU HESAP





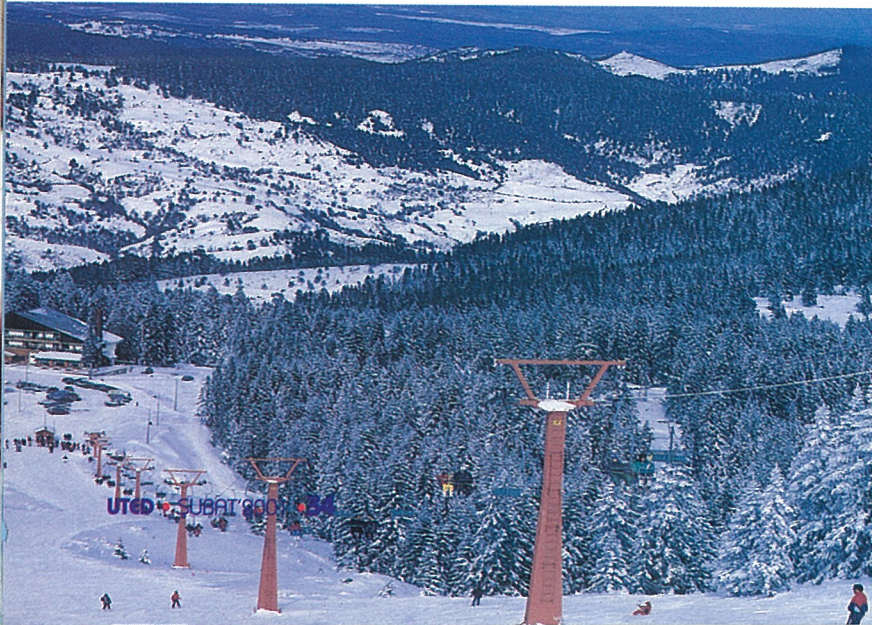


**B**u kış sporu şüphesiz en zevkli ve en eğlenceli sporların başında gelmekle beraber malzemelerinin pahalı olmasından dolayı

halk arasında “zengin sporu” olarak görülmektedir. Kayak sporunu yapmak ve öğrenmek görüldüğü kadar zor değildir. Öncelikle dengede



durmayı becerebilmeli ve cesaretli olmalısınız. Korkarak ve paniğe kapılarak kendini geri atmak işi bozacaktır. Sa-





Yor.

kaydedememiştir.







**L**ondra, yılın her mevsiminde gezilmesi hoş, büyük bir başkenttir. Cazibesine kapılan herkeste Londra'yı sık sık görme, gezme ve kuşkusuz yaşama gereksinimi doğar. Sanıyorum ki ben, Londra'yı sevenler ve bu olağanüstü yerden hoşlananlar grubunda sayılmayım. Londra'yı sevmemin nedenlerinin başında buranın tam anlamıyla modern bir şehir olması geliyor. Tamamlanmış alt yapısı, korunmuş tarihî binaları, müzeleri, tiyatro ve konser salonları, son derece bakımlı yemyeşil parkları, sanat galerileri, pubları, iki katlı kırmızı otobüsleri, siyah taksileri ve tipik telefon kulübeleriyle posta kutuları, Harrod's gibi artık bir gelenek haline gelmiş dev mağazaları ve belki de en başta sayılması gereken caddeleri, sokakları ve insanlarıyla Londra, Avrupa'da en çok turist çeken başkentlerin başında geliyor. Londra'da kentsel yozlaşma, bozuk yollar, toz veya çamur yok. Yağmurlu günlerde ıslanabilir, ama asla çamurlanmazsınız! Londra'dan yola çıkarak istediğiniz yöne gidin, şehrin dış semtlerinde de aynı düzeni farkedeceksiniz. Şehir bittiğinde ise etrafını bir yeşil kuşak gibi saran kırsal kesime birden ulaşacaksınız. Thames nehrinin doğu bölümünde bulunan eski doklar, artık modern ve yepyeni bir Lond-



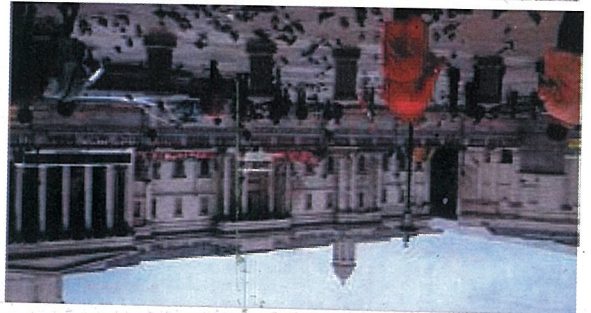
*This large and lively capital city is a pleasant place to visit in every season, and once booked London draws you back again and again. London is not just a place to see but a place to experience, as I can vouch for, being one of its keenest admirers. One of the principal reasons for loving London so much is that a modern city in every sense of the word. Its efficient infrastructure, well preserved historic buildings, museums, theatres and concert halls, beautifully cared for green parks, art galleries, pubs, famous red double decker buses, black taxis, distinctive telephone booths and postboxes, gigantic de-*



partment stores such as Harrods, and perhaps most importantly its streets and inhabitants, make London one of the most popular of the world's capital cities. There is no urban degradation, no bad roads, no dust or mud in London. You might get wet if it rains, but never muddy! And going in any direction, to the outermost suburbs, this remains true. Where the city ends it is surrounded by countryside known as the Green Belt. The old docks area east of the Thames has become the site for a brand new modern London. This fascinating neighbourhood known as Docklands can be reached by small trains leaving from Bank or Monument underground stations. The Canary Wharf development is the most interesting part of this area. And what about the downside of London? London suffers from traffic jams in the city centre, plus it is expensive. But if you avoid shopping you can devote your budget to enjoying the many cultural attractions of the city. For first timers, the best way to see the principal monuments, museums, squares, parks and

typical streets of the city is to take a city tour on one of the open top double decker tour buses. In the city centre there are almost as many of these as the ordinary city buses, and I am not exaggerating. London attracts a phenomenal number of tourists. The tour buses which leave from outside the National Gallery in Trafalgar Square take you round the financial heartland known as 'the City', and past such famous sights as St Paul's Cathedral and the castle known as the Tower of London. The Tower is a sight which definitely should not be missed, but particularly during the summer months you will have to be prepared to queue for several hours to get in. Once the residence of Britain's kings and queens, this fascinating building contains not only splendid

and save money at the same time! Apartments are ideal for larger groups and families who wish to set up a "home away from home".



ra'nın kurulduğu alan haline gelmiş. Docklands olarak anılan bu ilginç semte "Bank" veya "Monument" metro duraklarından kalcan ayrı, küçük bir trenle ulaşmak mümkün. Canary Wharf (Kanarya İskelesi) buranın en göz alıcı yeri. Pekî ya olumsuzluklar? Şehrin merkezinde trafik sıkışıklığı bunlardan biri. Diğer önemli olumsuzluk ise yaşamın Londra'da oldukça pahalı olması. Alışveriş eğer sizin için çok da önemli değilse, İngiliz kültüründen de bir parça hoşlanıyorsanız, bundan sonraki tatillerinizi düşünürken Londra'yı da ajandanıza kaydetmeyi ihmal etmeyin. Londra'ya daha önce hiç gitmemiş olanlar için şehrin önemli anıtlarını, müzelerini, meydan ve parkları ile tipik sokaklarını kısa yoldan görmek en pratik yolu şehir turlama katıdır. Genellikle iki katlı ve çoğu zaman en üstü açık bu otobüsler, Londra'yı devamlı olarak arşılıyor. Hatta neredeyse belediye otobüs seferleri ka-dar dersem abartıyor diye düşünmeyin. Londra gerçek-ten de çok turist çeken bir merkez çünkü Trafalgar Mey-danındaki Ulusal Müze'nin (National Gallery) önünden kalcan seyr otobüsleri genelde sizi, sırasıyla iş dünyası-mın kalbini attığı ve City adını alan bir merkezden geçi-terek, ikinci Dünya Savaşı'nda hasar görmeyen kurtulan St. Paul Katedrali ve Tower olarak bilinen kaleye götü-recektir. Tower Kalesi gerçekten de gezilmesi gereken bir yer; ama özellikle yaz aylarında kuyruklarda birkaç saat beklemeyi göze almalısınız. Bir zamanlar İngiliz kral ve kraliçelerin yaşadığı bu ilginç mekânın görkemli sa-saat beklemeyi göze almalısınız. Bir zamanlar İngiliz kral bir yer; ama özellikle yaz aylarında kuyruklarda birkaç

rini aşan ünlü Tower köprüsünün zarif mimarisini izler-olacak. Kalenin hemen dışında bulunan ve Thames neh-görmek belki de bir tarihi daha iyi anlamamıza yardımcı-cın, ama bunların yanı sıra, Ortaçağ'ın işkence odalarını





ken önünde fotoğraf çekirme dürtüsünü siz de aşamayacaksınız. Londra'yı nasıl dolaşmalı? Ya metro ya da otobüslerle. Taksi bize göre oldukça pahalı, çünkü en ufak mesafelerde bile 8-10 Pound ödemeniz gayet normal. Başta zor gibi geliyorsa da aslında her iki sistem de son derece pratik olduğu gibi, havaalanı dahil başkentin her yerine ulaşmak mümkün. Şahsen ben kısa mesafelerde otobüsü, uzunlarında da metroyu tercih ettim. Londra'nın en popüler gezi noktalarından biri de Buckingham Sarayı ile The Houses of Parliament ve Big Ben'dir. Buckingham Sarayı'nın önü her zaman meraklı turistlerle dolu. Belirli saatlerde değişen tipik üniformalı kocaman kürk şapkalı askerleri ve bandosu bu kalabalığın 10 kat artmasına neden oluyor. Tarih meraklıları için, bir İmparatorluğun yüzyıllar boyunca biriktirdiği eşsiz hazineleri içinde barındıran British Museum ya da Victoria and Albert Müzelerini ziyaret etmeyen birini düşünemiyorum. Natural History (Doğa Tarihi) Müzesi de geleneksel uğrak yerlerinden biri. Turist gruplarının en fazla rağbet ettiği yerlerden bir diğeri ise Madame Tussaud'nun mum heykeller müzesidir. Shaftesbury Caddesi en popüler müzikal ve ünlü showların her zaman oynandığı bir caddedir. Londra'ya gidenlerin büyük çoğunluğu bu müzikallerden bir iki tanesini mutlaka görmeyi isteyecektir. Londra opera ve balesinin bulunduğu bu popüler semt son yıllarda bir restorasyon geçirerek ve Londra'nın klasik mimarisini bozmadan yeni bir eğlence ve alışveriş merkezi haline getirildi. Eğer ki Londra'da bir cumartesi sabahı bulunuyorsanız, Notting Hill'de bulunan Portobello Road antika pazarını ziyaret etmenizi öneririm. Burada hoşça vakit geçirmek için antika meraklısı olmaya gerek yok; renkli kalabalığı ve hareketliliği sizi yeterince eğlendirecektir. Bilindiği gibi Hyde Park, Londra'nın en ünlü yeşil alanıdır. Londra parkları, dünyanın en güzelleri ve

rooms and the royal crown studded with precious gems, but also mediaeval torture chambers which reflect the darker side of history. You will not be able to resist taking a photograph of the elegant Tower Bridge, which crosses the Thames right beside the Tower. The best way to get around London is by underground train or buses. Taxis are fairly expensive at between eight and ten pounds for the shortest distances. Both underground and buses are easy to use, and take you everywhere, including the airport. For my part I preferred buses for short journeys and the underground for longer ones. Buckingham Palace, the Houses of Parliament and Big Ben are among London's most popular sights. The front of Buckingham Palace is always crowded with curious tourists, and ten times the normal number gather to watch the changing of the guardsmen in their red jackets and tall black fur hats, and the regimental band. You will need at least half a day to visit the Gothic style Houses of Parliament, its clock tower Big Ben, and London's most famous church Westminster Abbey. Visitors interested in history should not miss the British Museum and the Victoria and Albert Museum, each containing the remarkable accumulations of an empire over the centuries. The Natural History Museum and the wax figures of Madame Tussaud's are two other traditional stops on the tourist map. The most popular musicals and plays are to be found in the theatres of Shaftesbury Avenue, and most visitors to London try to see a couple of these. We have all heard of Covent Garden from the musical My Fair Lady, and this district which is home to the opera house has recently been restored and turned into an entertainment and shopping centre. If you happen to be in London on a Saturday morning I suggest you visit the antiques market on Portobello Road. You do not have to collect antiques to enjoy strolling around amongst the busy colourful crowd looking at the stalls. Hyde Park is London's most famous green area, where at any time you can take a break from the noise and crowds of the city. In spring deck chairs are put out, and mainly the British take advantage of this facility to enjoy the sunshine after the cold and rainy winter. All London parks are among the most beautiful and best cared for in the world, and you will not find any litter anywhere. Regent's Park to the northwest contains the famous London Zoo. The smaller Green Park and St James's Park are both centrally located and a short walk in these will show you what I mean about London's parks. Although Marble Arch is not perhaps as splendid as the Arc de Triomphe in Paris, I suggest you start walking from this cor-





ner of Oxford Street down Park Lane along Hyde Park towards Knightsbridge. There you should look around Harrod's even if you do not intend to shop. Then go to see the late 19th century Victorian red brick houses on Sloane Street and around Sloane Square. If you are not yet tired then turn back and walk to Piccadilly Circus, calling in at the food counter of Fortnum and Mason where gourmets can find the best of everything, including even the most exotic eatables. After stopping in Piccadilly Circus to watch the colourful advertisement panels, busy traffic, and groups of young people around the fountain, go on to Leicester Square, which is possibly the busiest of all. Soho is another interesting area of London, as is Carnaby Street (near the junction of Regent's and Oxford streets), which was popular during the Punk area but is less lively than it used to be. In the evenings take time out relaxing in one of London's ubiquitous pubs, where you could try a glass of the black Guinness ale. Like all Europeans the British love drinking beer, and stopping off with friends for a drink in the pub before going home is a traditional habit. Pubs have their own unique style of interior decoration, so even if you are not after beer take a look inside some of the pubs you pass. Finally, if you have time to extend your wanderings outside London, try visiting one of the historic towns and cities just one or two hours away by train.

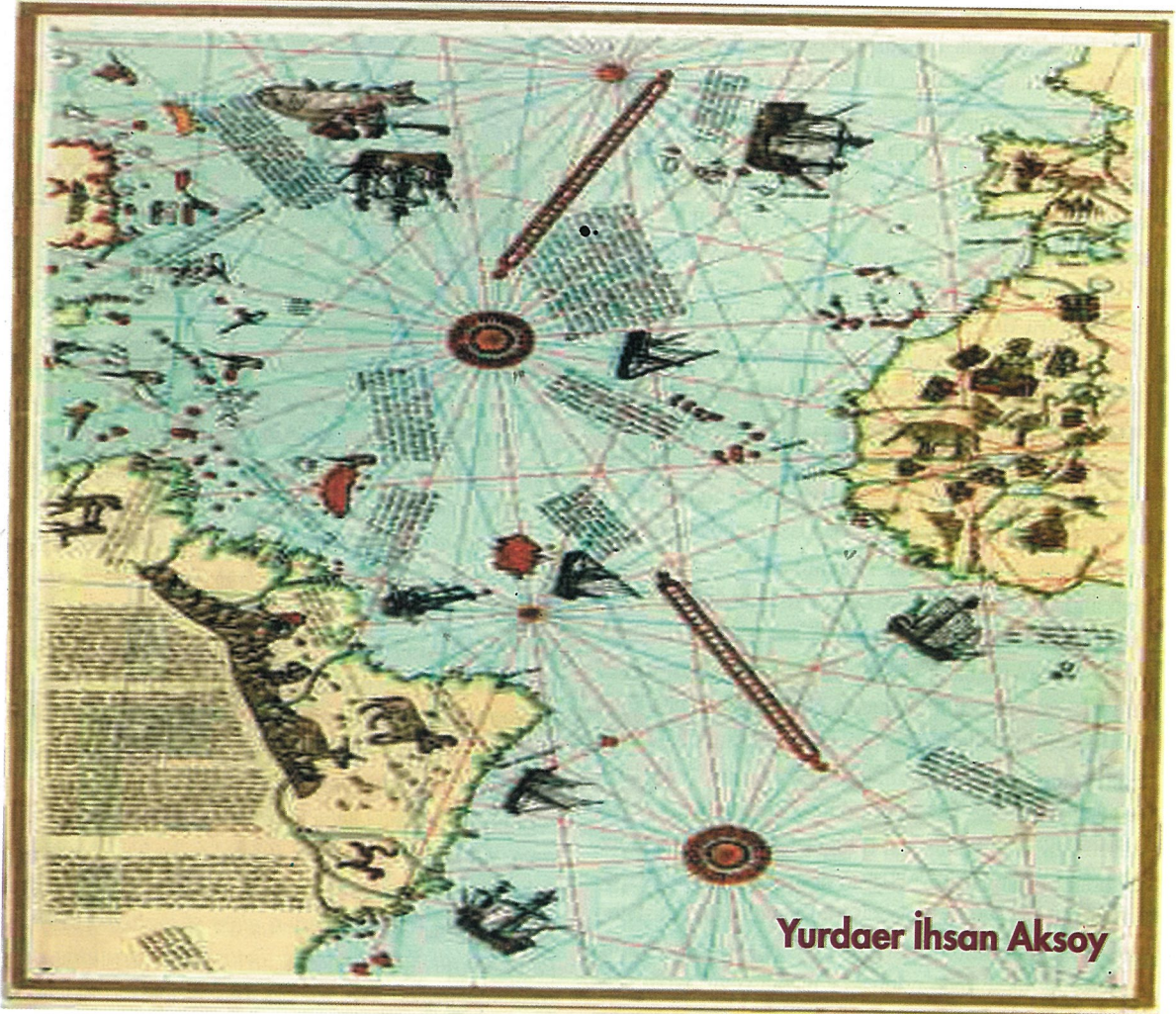


Yazı ve Fotoğrafçılar İzzet Keribar SkyLife

de en bakımlıları arasında yer alıyor. Regent Park şehrin kuzey batısında yer alıyor. Londra'nın ünlü hayvanat bahçesi de burada bulunuyor. Daha küçük olmakla birlikte şehrin tam orta yerinde bulunan Green Park ile St. James Park'ında ufak bir yürüyüşle, sizin de Londra'nın parkları hakkındaki düşüncelerime katılacağımızdan emim. Marble Arch, belki Paris'teki zafer anıtı kadar görkemli değil, ancak Oxford Street'in bu köşesinden başlayan ve Hyde Park boyunca uzanan Park Lane caddesinden Knightsbridge'e doğru bir yürüyüş yapmanızı öneririm. Knightsbridge'e vardiktan sonra Harrod's mağazasını alışveriş yapmayacak olmanız da gezin. Ardından, Sloane Street ya da Sloane Square civarındaki sokaklarda bulunan 19. yüzyıl sonu Victoria dönemi kırmızı tuğla yapıları görünü! Eğer yorulmamışsanız tekrar dönerek Piccadilly Meydanına doğru yürüyün. Buraya gelirken de Piccadilly Street'teki eski ve geleneksel Fortnum and Mason mağazasındaki yiyecek reyonuna bir göz atın. Hem karışısında bulunan ilginç ve klasik mimarisıyla ünlü Burlington Arcade olarak bilinen kapalıcağısı da gezmeyin ihmal etmeyin. Soho ise Londra'nın başka ilginç semtlerinden biri. Punk modası döneminde oldukça popüler olan Carnaby Street (Regent ile Oxford caddeleri kavgasına yakın) bence eskisi kadar canlı değil. Gezi ve yürüme ile geçen bir günün akşamında Londra'da neredeyse her sokakta bulunabileceğiniz "Pub"ların birine giderek bir "Guinness" birası içmeyi deneyebilirsiniz. Tüm Avrupalılar gibi İngilizler de bira içmeye bayılırlar. Akşamları da evlerine dönmekten arkaadamlarıyla buluşmak üzere, iç dekorasyonları çok ilginç olan bu "Pub"lara giderler. Bira içmek istemiyorsanız dahi, içmeye giderek bir göz atmakla hiçbir şey kaybetmezsiniz. Son olarak da Londra'nın dışına çıkmayı veya bira tura katılmayı göze alıyorsanız, bir iki saatlik mesafede bulunan tarihi köy ve kasabaları gezmenizi öneririm.



# PİRİ REİS'İN HARİTASI



**D**ergimizin geçen Eylül sayısında dünyaca tanınmış denizcimiz Piri Reis hakkında ilginç bir yazı yayınlandı. Bu yazıda ; Piri Reis'in kısa hayat hikayesi verilmekte, özellikle de, yapmış olduğu haritalar, bu konularda uzman kişilerce, günümüz teknolojiyle ele alındığında, bunların aslına inanılmaz derecede uygun bulunduklarının tesbit edildiği belirtilerek, bu durumda söz konusu haritaların, yapımcısı tarafından, zamanımızdan 5 asır kadar önce, kıtalara çok yükseklerden bakılmak suretiyle çizilmiş olması gerektiği sonucuna varılmaktadır.

Hayatın günlük akışı içinde, ara sıra

**Piri Reisin 1513 yılında yaptığı ve 20. Yüz yılda dikkatleri üzerinde toplayan harita, 1929 yılında, o zaman Topkapı Sarayı Müzesi Müdürü olan Halil Edhem beyin, kendisi tarafından Saray Kütüphanesinde mevcut gayri islami elyazmalarını incelemek üzere davet edilmiş bulunan Prof. Adolf Deismann'ın Fatih Sultan Mehmed'in coğrafyaya olan merakını hissederek saray içinde coğrafya ve kartografyaya dair başka yazmalar olup olmadığının incelenmesi ricası üzerine toplatıp Deismann'a verdiği bir küme harita arasında keşfedilmiştir.**

böyle konulara da zaman ayırıp, bunlar üzerinde düşünebilmek ve bu düşünce-

leri, başkalarıyla paylaşmak için bir yerde yazabilmek gerçekten güzel bir



şimdi gelin, bu iddialarla ilgili olarak, bir Türk bilim adamının, göğünüzün özellikle Marmara Depremi'nden sonra tanındığımız Prof. Celal Şengör'ün Cum-huriyet gazetesinin 10. Temmuz, 1996 ta-nihli nüshasının eki Bilim Teknik Der-gisinde yayımlanan "Piri Reis Haritasına Yeniden Bir Bakış : Masal Ve Gerçek" isimli yazısına bir göz atalım. Piri Reis haritaları ve Piri Reis'in bizim için ne ifa-de ettiği konularına bilimsel gerçeğe içinde kalarak biraz yakından bakalım. Aslında ibrele okunması gereken bu ya-zya burada bütününüyle yer vermeyi çok

kimseyi heyecanlandırmıyor. tezî meraklısı bir kısım insanlar harî-yerinden oynardı. Halbuki bu konu fan-aleminde bu güne kadar gerçekten yer-zeri iddialar şayet doğru olsaydı, bilim-taları hakkında ortaya atılan bu ve ben-ma gereği de yok. Zira, Piri Reis'in harî-böyle zor bir işe kalkışmanın bir baki-bulmak doğal olarak zor bir iş. Aslında Bütün bu soruların cevaplarını arayıp zaman ve ne şekilde yayımlamışlardır ? malarnı hangi ciddi bilimsel ortamda, ne



sey. Piri Reis'in Haritaları konulu yazı, böyle bir düşüncenin ürünü. Ancak bu yazının sonunda aktarılan kanaate göre Piri Reis'in bir uzay gezgini olması gere-kiyor. Veya, yazıda belirtilmesine de Piri Reis bu haritaları, Dünyamızı ziyaret eden uzaylıların bıraktığı gâhışmalardan, bir şekilde kopyalamış olmalıdır sonucu ortaya çıkıyor. (Her şeyden önce bu ya-zyı hazırlayan arkadaşımızın da böyle iddialara katılmadığını, yazının dergiye renk katmak amacıyla hazırlanmış olduğunu belirtmek isterim.)

Aslında söz konusu haritaların 1929 yılında Topkapı Sarayı Müzesinde teza-düfen bulunmasından sonra geçirdi ülke-lerden bazı heyecanlı ve hayalci araştı-rmacıların gâbaları ile konu bu şekli al-mış, bizim bir kısım yazarlarımız da, mil-li duygularla, iyi bir bilimsel tetkike ih-tiyaç duymadan bu fantastik görüşleri benimseyip savunur olmuşlardır. Ben-zeri fantezi konular Atlantis ve Mu ka-yıp kıta uygulamaları veya UFO olayları gibi başlıklar altında da sık sık gündeme getirilmektedir. Bu gibi, bilimsellikten uzak konular, reyting arttırma amacıyla medyaya tarafından da alabildiğine işlen-mekte, bir takım sözde bilimsel tabirler, uydurma otoritelerin demecileri ve ( ast-rolojide olduğu gibi ) saçma sapan ma-tematik formüllerle süslenerek, insanlara sanki müsbet bilim veriliyormuş gibi tak-dim edilmektedir. Ve uygarlık düzeyi ne olursa , bütün ülkelerde insanların ol-dukça büyük çoğunluğu müsbet bilim-den ziyade, bu gibi yalancı bilim konu-larına itibar göstermektedirler. Çağdaş bilim, uygarlık ve teknoloji düzeyini ya-ne dercede doğru olduklarını sorgula-mak : Her şeyden önce bu incelemeleri yapışkan söyleyen insanların bilim ka-riyerleri nedir ? Ciddi bilim adamı müdi-rlar ? Yoksa, söz konusu yazının hazırla-nılmasında, " Tanrıların Arabaları " isim-li kitabından yararlanıldığı belirtilen Erich Von Darniken gibi düşünün insan-lar müdirler ? Şöhret ya da para için ger-çekleri saptırmış olabilmeler mi ? Bu çalış-

Bu durumda yapılabilecek tek şey göre ışın içinden nasıl çıkılabılır ?

Burada tekrar başa dönelim : Bu har-taların hazırlanması ile ilgili fantastik id-diaların gerçek olması mantıklı bakiş-acerisinden mümkün görülmemeyeceğine göre ışın içinden nasıl çıkılabılır ?



isterdim, ancak (otuz küsur dip notuyla birlikte) Derginin hemen hemen yarısını kaplayacağı için, bu mümkün olmadı. Bu yüzden yazının özetini vermekle yetinmek zorunda kaldım.

Bu yazıda ; söz konusu hayalci iddiaların kartoğrafya (harita bilimi) birikimleri kullanılarak çürütüldüğü bölüm büyük yer kapladığından bu alanda da detaya girmek imkanını maalesef bulamadım ve daha ziyade, yazının Piri Reis'in kişiliğini ve uygarlık tarihimiz açısından ifade ettiği anlamı vurgulayan bölümlerini aktarmaya çalıştım. Piri Reisin 1513 yılında yaptığı ve 20. Yüz yılda dikkatleri üzerinde toplayan harita, 1929 yılında, o zaman Topkapı Sarayı Müzesi Müdürü olan Halil Edhem beyin, kendisi tarafından Saray Kütüphanesinde mevcut gayri islami elyazmalarını incelemek üzere davet edilmiş bulunan Prof. Adolf Deismann'ın Fatih Sultan Mehmet'in coğrafyaya olan merakını hissederek saray içinde coğrafya ve kartografyaya dair başka yazmalar olup olmadığının incelenmesi ricası üzerine toplatıp Deismann'a verdiği bir küme harita arasında keşfedilmiştir.

Prof. Afetinan, " Piri Reisin Hayatı ve Eserleri " adlı kitabında, bu haritanın ilk bulunduğu "üzerinde örtü olarak kullanıldığını belirten yemek kırıntılarının" olduğunu kaydetmiş. Hakkında spekülasyonlar yapılan harita bu haritadır ve bulunduğu şekliyle haritanın 2/3' ü kayıptır.

Keza Piri Reisin 1528 yılında yaptığı ikinci dünya haritasının da 1/6' sı bulunabilmiştir.

Her şeyden önce, bizzat Piri Reis'in bıraktığı notlardan öğreniyoruz ki ; kendisi söz konusu haritaları hazırlarken sadece, haritacılık konusunda o zamana kadar oluşan bilgi birikiminden yararlanmıştı. Mantığımızı zorlayacak başka türden kaynaklar söz konusu değildir. Piri Reis haritalarından birinin üzerinde düş-

tüğü notta şöyle demektedir : "Bu fasıl işbu hartinin ne tarikle telif olunduğunu beyan eder. İşbu harti misalinde harti kimesnede yoktur. Bu fakirin elinde telif olup şimdi bünyat oldu. Hususan yirmi miktar hartiler ve yappamondolardan (dünya haritaları - Latince de mappae mundi'den) yani İskender Zülkarneyn zamanında telif olunmuş hartidir ki rubu meskun anın içinde malumdur. Arap tafesi ol hartiye Caferiye derler anın gibi sekiz Caferiyeden ve bir arabi Hint hartisinden de dört Portukalın (Portekizlinin) şimdi telif olmuş hartilerinden kim Sint ve Hint ve Çin diyarları hendese tariki üzerine ol hartilerin içinde mesrurdur ve bir dahi Kolonbonun (Kristof Kolomb'un) garp tarafında yazdığı hartiden bir kıyas üzerine istihraç edip bu şekil hasıl oldu. Şöyle ki bu diyarın artişih bahriler içinde nice sahih ve muteber ise, mebzur harti de dahi yedi derya ile sahih ve muteberdir."

Piri Reis'in, zamanındaki portulan kitaplarından gerek bilgi gerekse yazarın orijinalitesi açısından üstün olan bir de kitabı mevcuttur. "Kitab-ı Bahriye " isimli bu eserin kaynaklarını tamamen Avrupalı denizcilerin kitapları ve Piri Reisin kendi çabalarıyla topladığı bilgilerle içinde bulunduğu Osmanlı denizcilik aleminden derleyebildikleri oluşturmuştur. (Bu ifadede geçen " portulan " kelimesi haritacılık terminolojisinde, navigasyon amacıyla hazırlanmış haritaları tanımlamak için kullanılmaktadır ve " limandan limana " anlamına gelmektedir.) Piri Reisin, 1513 yılında, nasıl oluşturduğunu bizzat açıkladığı haritanın kartoğrafya (harita bilimi) açısından tetkikinde, bu haritanın bazı kişilerce iddia edildiği gibi ait oldukları yeryüzü şekillerini tıpa tıp yansıtmakta olması bir yana, yapıldığı zamana göre dahi, bilinenleri kapsamadığı ve çağdaş olmadığı görülmektedir. Zamanındaki uluslar arası coğrafyaya yön verecek hiç bir özelliği olmamasına karşın, Osmanlıların elindeki

en mükemmel dünya haritası olduğu kuşkusuzdur. Kartoğrafya tarihindeki büyük önemi, yalnızca Kristof Kolomb'un 1495 - 1496 yıllarında yapmış olabileceği bir haritanın çizgilerini korumasından kaynaklanır. Bunun ötesindeki bütün iddialar, büyük ölçüde kartoğrafya tarihi konusundaki bilgisizlikten, belki küçücük bir nebze de bazı Türk yazarlarının bu haritayı olduğundan çok daha önemli göstermek çabalarından kaynaklanmaktadır. Ancak bütün bunlar, Piri Reis'in, aşağıda görüleceği gibi, uygarlık yolunda cehaletin devirdiği bir kilometre taşı olduğu gerçeğini gölgeleyemez.

Piri Reis'in kendisinin ve eserlerinin gördüğü muameleden ve genelde Osmanlı-bilim ve coğrafya tarihinin incelenmesinden ortaya şu çıkmaktadır: Piri Reis, amcası Kemal Reis himayesinde önce korsanlık, sonra Osmanlı bahriyeliği yaparken, kendi ilgisi sonucu coğrafyaya, özellikle kartoğrafyaya merak sarmış, bilhassa amcasının eline düşen bir Kristof Kolomb haritasının ateşlediği bir heyecanla iki tane dünya haritası yapmış, bir de portulan kitabı yazmıştır. Bu eserlerin hiç biri (tabii ki Kitab-ı Bahriye adlı eserinde, Osmanlı kıyılarını içeren

Portulan haritası örneği









# Yeni Bir Çılgınlık: Scooter

**D**ünya her yıl yeni bir moda akımı ile karşılaşır. Bunların kimisi başlama-sıyla birlikte bir balon gibi söner, kimisi ise bir yıldız gibi parlar ve çılgınlık halini alır.

Şimdi orta yaş üzerinde olanlar hatırlarlar, bir zamanlar hula hup (hula hoop) denilen bir çılgınlık vardı. İki ucu birbirine geçirilmiş plastik bir büyük halkadan ibaret olan bu hula hup'ları kızlar bellerinde çevirerek bir moda başlatmışlardı. Çeşitli renklerde hatta fosforlu olarak bile üretilmiş olan hula huplarla dans gösterileri yapılmıştı. Zayıflamak ve spor yapmak için üretilmiş olmasına rağmen kullanım şekli değişmiş ve hula huplar bir çılgınlık halini almıştı.

Daha sonraları ise "şakşak" adı verilen bir oyuncak moda dünyasında yerini aldı. Parmaginıza geçirdiğiniz halkaya

bağlı iki eşit boyda ip ve ucunda birer küçük tahta küreden oluşan "şakşak"lar için ellerinizi yukarı aşağı hareket ettirmeniz yeterliydi. Bu iki tahta küre hem elinizin üstünde hem de altında çarpışarak ses çıkarıyor ve aynı hareketleri bir kısır döngü içerisinde tekrarlıyordu. Yarışmaları ve gösterileri dahi yapılan bu şakşakların hızlı kullanılması ile parmakları kırılanlar oldu. Doktorlar sürekli kullanım ile çocuklarda kemik gelişiminin kötü yönde olduğunu ve ortopedik problemlerin oluştuğunu söylemeleri dahi bu iki küçük tahta körelerin milyonlarca satmasına engel olamadı.

Şu günlerde yine böyle bir moda akımı var. Adı da "scooter". Alüminyum ve alaşımlarından yapılan iki tekerlekli ve tek kollu bir çeşit "kay kay" olan bu oyuncak bisiklet aslında bizlere hiçte yabancı değil. Çocukluğumuzdaki bil-yer tekerlekli tahta arabaların yeni versiyonu olan scooter teknoloji ile birlikte gelişerek yeni şeklini almış. Çocukların kullanacağı bir oyuncak olarak düşünülmesine rağmen hafif, dayanıklı ve portatif olması onu bir ulaşım aracı haline getirmiş. Birkaç türü bulunan scooter'lar kalitesine göre 29 milyon ile 79 milyon arasında değişik fiyatlarla satılıyor, 3 kilogram ağırlığındaki bu oyuncakları katmayıp yanınıza alabiliyorsunuz. Avrupa ve Amerika'da bisiklet



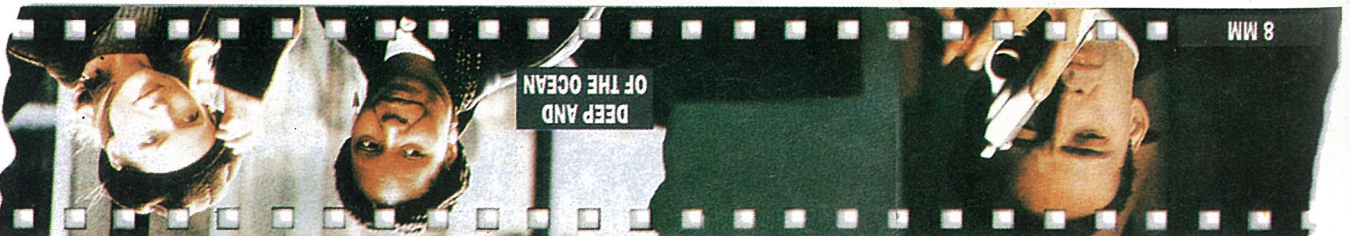
yollarının olması, kaldırım ve yolların scooter kullanımına uygun olması nedeni ile satışlarda bir patlama olmuş. İşi yakın olanlar zaman kazanmak için kullanmaya başlamış. Bir spor aracı olarak düşünülen bu oyuncak iş adamları dahi kullanıyor.

Hafif olması eğlence aracı olarak kullanılması, pratikliği ve park probleminin olmaması scooter'in tercih nedeni olmasını sağlamış. Bu yüzden sadece İngiltere'de bir haftada 5000 adet satılmış. Ayak burulmasının haricinde pek tehlikesi bulunmayan scooter'dan sonran çılgınlık sırasının neye geldiğini hep birlikte göreceğiz.

Hazırlayan: Kemal Kanat







DEEP AND  
OF THE OCEAN

8 MM

## VIZYONDAKİ FİLMLER

Dar Alanda Kısa Paslaşmalar  
Balalayka  
Filler ve Çimen  
6. Gün  
Charlie'nin Melekleri  
Çıtır Kızlar  
El Dorado Yolu  
Geyik Muhabbeti  
Gizli Geçek  
Hücre  
Karanlıkta Dans  
Korkusuz



Kırmızı Gezen  
Melekler Çetesi  
Nerdesin Be Birader  
NewYork'ta Sonbahar  
Tavuklar Fırında  
Usteki Kadın  
İzleyici  
Zindan ve Ejderha  
Zor Baba  
Komser Şekspir  
Mumford  
Sekiz Büyük Kadın



### En Çok Satan Verili Albümler

1 Sezen Aksu

Sezen Aksu Klasikleri

2 Kayaban

Gönül Sayfam

3 Levant Yüksel

Aşkla

4 Atbena

Tam zamanı şimdi

5 Ayna

Çaymın Şekeri

### EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

1 Born/Bond

2 Re/Anna Vissi

3 Music of millennium/Çeşitli sanatçılar

4 Angela Dimitriou/Angela Dimitriou

5 Ricky Martin/Sound Loaded

Kaynak:D&R

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

1- Kwai Köprüsü

2- Şeytanın Günü

3- 13. Savaşçı

4- Stuart Little

5- Hurricane

4- Robot Adam

5- Gremlins

Kaynak: D&R

### EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ

1- 2001'de Doğru İnsan Kaynakları Araştırması

2- Memleketimden Vergi Manzaratları -2

3- Fildişi Karası

4- Mahrem

5- İş Hayatımdan Kesitler ve Gençlere Tavsiyeler

6- Light Günlük

7- Atatürk

8- Safiye Sultan -3

9- Babil'in En Zengin Adamı

10- Yeryüzü Tanrıçaları





# Teknolojide Yenilikler

## HIZLI MATKAP VE TORNAVİDA

Bu şarjlı matkap kablo bağlantısı olmaksızın delme işlemlerinize size yardımcı olacağı gibi, vidalama işlemlerinize de sürati ile zaman kazandıracak. Standart şarjlı matkaplardan daha güçlü olmasının yanı sıra cihazın devri 4 kademe olarak ayarlanabiliyor. Diğer matkaplarda vidalama işlemi yaparken vidayı deliğe takmak ve birkaç tür döndürmek gerekiyor. Bu matkap ise ucundaki aparat yardımı ile vidayı kendisi yerine takıp vidalıyor. Size sadece butona basmak kalıyor. Şeritindeki vidalar ise sırayla ilerleyecek ve aparat ile birlikte çalışacağından size işlerinde çok zaman kazandıracak. Fiyatı: 99 Dolar



## FARKLI BİR AYNA



Otomobil kullanırken dikiz aynasını iyi ayarlamak ve kullanabilmek oldukça önemlidir. Arkadan gelen araçları dikiz aynası ile görebilir ve kontrol edebilirsiniz. Yada dikiz aynasını arka koltukta oturanları görmek için kullanabilirsiniz. Ama arka koltukta oturan bir çocuk ise aynayı ya çocuğa yada arkadaki otomobillere göre ayarlamanız gerekebilir. Çünkü aynalara aynı anda iki açıyı birden göremezler. Size tanıtacağımız bu ayna iki bölümden oluşmakta. Birinci bölümü ile arka koltukta oturan çocuğunuzu görebilir, ikinci bölümü ile de arkadaki taşıtları kontrol altına alabilirsiniz. Normal aynalardan farklı olarak her iki bölümü geniş açığa sahip olup, aynaları da bağımsız olarak ayrı ayrı yapılabilir. Fiyatı: 29.95 Dolar

## SEYAHAT BASKÜLÜ

Seyahate sık çıkanlar, diyetle olanlar ve tartı ile işi olanlar için tasarlanmış bu baskül oldukça küçük ebatlara sahip. Standart tartılardan küçük olmasına rağmen diğerleri ile aynı özelliklerde ve hassasiyette olan baskül ile tartma işlemi de oldukça basit. Kullanım sonrası katlayarak kandıracığınız bu baskül dijital ekrana sahip ve 9 voltluk bir pil ile çalışıyor.





# BİR SORU BİR YANIT

**Soru: Kablosuz internet nasıl çalışır?**

**Yanıt:** İnternet dünyanın en son ve en büyük gelişimi ve her türlü kullanımı ile her yaştan insana hitap etmektedir. İnternet genellikle bilgisayar ile birlikte kullanılmaktadır. Bilgisayar olmayan internette de sahip olmaya çağı yanlış bir inanıştır. Çünkü pek bilinmeyen internet yasada bulunan internet boxları ile internette bilgisayarsız görmek mümkündür. Eğer bilgisayar alacak kadar paranız yoksa ve internette ihtiyaç duyuyorsanız bu boxlardan almalısınız. Bazı yerli firmaların haricinde yabancı firmalarda bu konuda hizmet vermektedir. Hatta ülkemizde bir şirket internetli TV satışı da yapmaktadır. Bir klavye ve bir receiver'dan oluşan seti tv'ye ve telefon hattına bağlayarak internete ulaşıyorsunuz. Printer için bir soketi bulunun cihaz kablosuz olacaktır.

İnternet de sahip olmaya çağı yanlış bir inanıştır. Çünkü pek bilinmeyen internet yasada bulunan internet boxları ile internette bilgisayarsız görmek mümkündür. Eğer bilgisayar alacak kadar paranız yoksa ve internette ihtiyaç duyuyorsanız bu boxlardan almalısınız. Bazı yerli firmaların haricinde yabancı firmalarda bu konuda hizmet vermektedir. Hatta ülkemizde bir şirket internetli TV satışı da yapmaktadır. Bir klavye ve bir receiver'dan oluşan seti tv'ye ve telefon hattına bağlayarak internete ulaşıyorsunuz. Printer için bir soketi bulunun cihaz kablosuz olacaktır.





**ANLAŞMALI TESİSLER**

| TESİS ADI                                          | İNDİRİM FİYATI                                                                                                                                        | ADRES/TELEFON                                                                                  |
|----------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Yalçınar Çanta                                     | Peşin %25<br>Kredi Kartı %15                                                                                                                          | Ebuziya Cad. Marmara<br>Çarşısı No: 85<br>Bakırköy/İstanbul<br>Tel: (0212) 570 71 89           |
| Bakırköy Spor Vakfı<br>Tesisleri (Varan Tesisleri) | Bar, Saunâ, Kafeterya<br>Kuaför (Bay/Bayan)<br>Ünitelere göre farklı fiyat                                                                            | Rio De Jenario Cad.<br>3. Kısım Karakol Karşısı<br>Ataköy/İstanbul<br>Tel: (0212) 559 01 82/83 |
| Bakırköy Spor<br>Vakfı Tesisleri                   | Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme<br>Ünitelere göre farklı fiyat                                                                                         | " "                                                                                            |
| Deniz Mefruşat                                     | %20                                                                                                                                                   | Bağdat Cad. No: 258<br>Caddebostan/Göztepe<br>Tel: (0216) 385 86 85                            |
| Acaadem Hastaneleri                                | %10                                                                                                                                                   | Tüm şubeleri                                                                                   |
| English Fast                                       | %40                                                                                                                                                   | Tüm şubeler                                                                                    |
| Citadel Hotel                                      | Single Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50<br>Double Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50<br>Akşam Yemeği (Limitli yerli içki dahil) 8.000.000 | Kennedy Cad. Sahil Yolu<br>No: 32 Ahırkapı/İstanbul<br>Tel: (0212) 516 23 13                   |
| Akdemir Dekorasyon                                 | D. Duvara Halı ve PVC Yer<br>Kaplama, Mikro Jaluzi,<br>Dikey Perde, Star Perde, PVC Doğrama                                                           | Tel: (0212) 572 30 78<br>(0212) 572 17 41                                                      |
| Galleria Bowling                                   | Bowling Salonunda Hafta İçi<br>Gündüz %20, Akşamları %10                                                                                              | Galleria Ataköy<br>Tel: (0212) 661 03 22                                                       |

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



Bir adama ölünceye kadar o mutlu deme, yalnız talihli de.

**SOLOON**

Eski Yunan filozofu

(İÖ 640/635-559)

\*\*\*

Mucizeler yoktur; ancak hiç biri insan kadar olağanüstü değildir. Asilce yaşamak ve asilce ölmek, önurlu insanlara yakışıır.

**SOPHOKLES**

Eski Yunan tragedya şairi

(İÖ 469-406)

\*\*\*

Yemek ve içki söz konusu olunca insan bir çok arkadaş bulabilir. Ancak ciddi bir sorun karşısında ona arkadaşlık edecekler çok azdır.

**THEOGNIS**

Eski Yunan şairi

(İÖ 6. yy sonu-5. yy başı)

\*\*\*

Dünkü acılar, bugünkü sevinçlerimizin kaynağıdır.

**Frederick POLLOCK**

İngiliz hukukçusu

(1845-1937)

\*\*\*

Dünya düşünenler için bir komedi, hissedilenler için bir trajedidir.

**Hugh WALPOLE**

İngiliz yazar

(1884-1941)

\*\*\*

Bir kitap, yürekte gelmişse; ancak o zaman başka yüreklere ulaşabilir. İnsan, talihsizlikten, mutsuzluktan değil, akılsızlıktan korkmalı.

**Thomas CARLYLE**

İskoçyalı tarihçi, yazar

(1795-1881)

\*\*\*

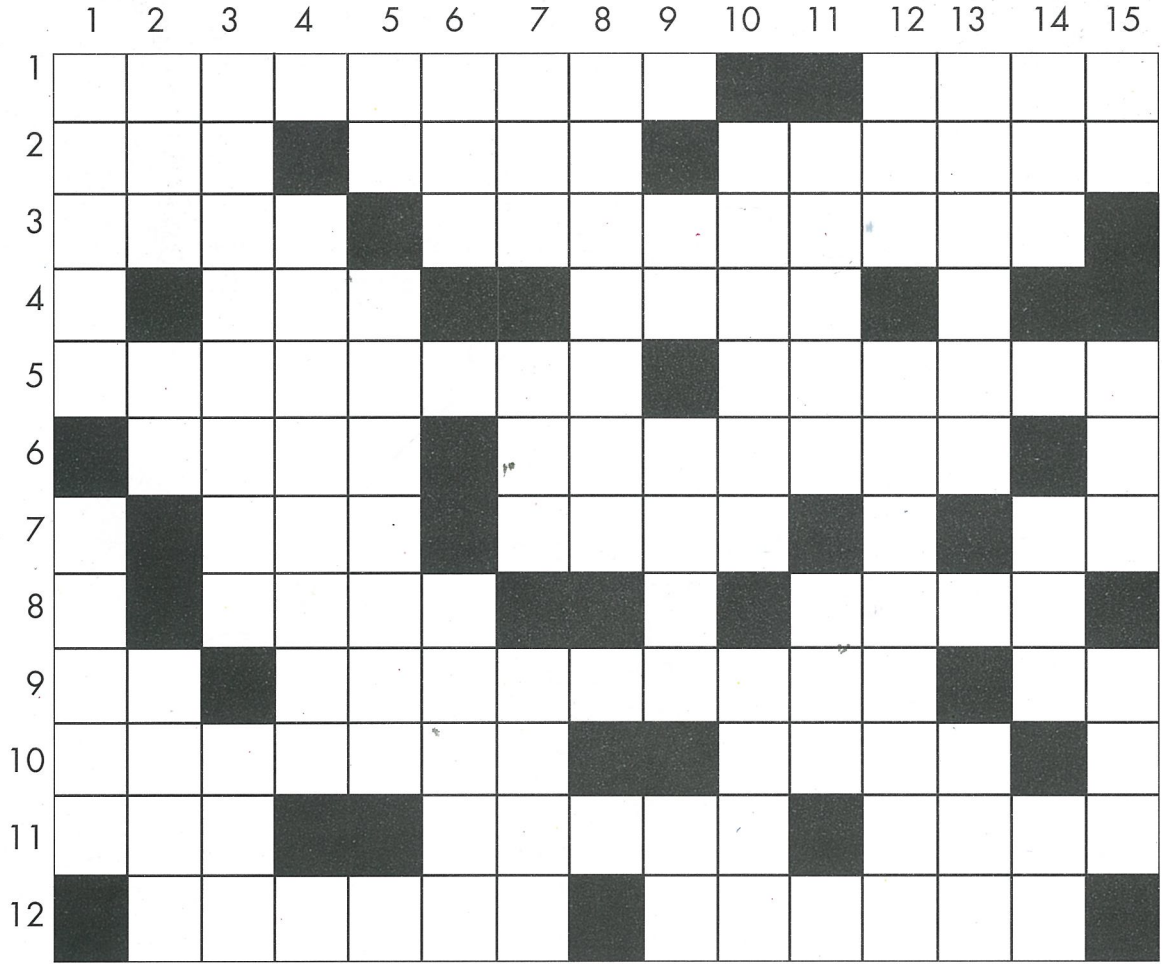
Kinlerin en büyüğü bile, bilgisizliğin bilgisy duyduğu kinden daha büyük olamaz.

**Galileo GALILEO**

İtalyan fizikçi, gökbilimci

(1546-1642)





**Soldan Sağa:** 1- Bir bilim dalında yazılmış eserler,- Orta seviyede bir okul derecesi, 2- Bir sayı,- Bir erkek adı,- Oturulan yer, 3- Net ağırlıktan arta kalan,- Akli başında kimse için kullanılan bir söz, 4- Bir göz rengi,- Bir erkek adı, 5- Bir element,- Efelek, 6- Erkek, er,- İrin, 7- (Tersi) saçlı olmayan,- Cereyan,- Kısaca litre, 8- (Tersi) Bir bayan adı,- Yüksek sesle bağırma, 9- Boru sesi,- Argoda hırsızlık,- Bir nota, 10- Sermaye,- İzmir'in bir ilçesi, 11- Argoda hapisane,- Bir değerli maden,- Hedefi şaşırma, 12- Bir spor dalı,- Bir pop müzik sanatçımız "Yeşim .....

**Yukarıdan Aşağı:** 1- Önder,- Bir işin ustası, 2- Verme,- İlkel bir silah,- Doğma, inak, 3- Karadeniz'de bir sahil kasabası,- lakın, 4- Alçak gönüllü, 5- Eski Mısır'da bir tanrı,- Kıta, 6- Fasıla,- İşçinin başındaki koruyucu başlık, 7- İstem dışı yapıyan hareketler,- Kuyruk sokumu kemiği,- Hisar, 8- Nefesi dışarı vermek, 9- Türkü,- Razi olmak,- Bir kürk hayvanı, 10- (Tersi) Bir mezhep,- Bir peygamber, 11- Erzincan'ın bir ilçesi,- Bir meyve, 12- Mikroskop camı,- Çamurlu ve sazlık arazi, 13- Üretim,- "Kasım"ın ortası, 14- Su baskını,- Bir çoğul eki,- Kısaca kilometre, 15- Bir besin maddesi,- Kısaca "Avrupa Ekonomik Topluluğu",- Tavir.

**GEÇEN SAYININ CEVAPLARI:** Soldan Sağa: 1- Liyakat,- Takanak, 2- Labada,- Ra,- Pi, 3- Lakalamak,- Arp, 4- Etamin,- Hallice, 5- Zara,- Asit,- Re, 6- Akan,- Elçi, 7- Ra,- TK,- Klepe, 8- İm,- Malumat,- Can, 9- İzafiyet,- Müzik, 10- Nakil,- Mutedil, 11- An,- Liret,- Riva, 12- Mekan,- O,- Takat.

**Yukarıdan Aşağıya:** 1- Lalezar,- İnak, 2- Atak,- İzan, 3- Kararmak, 4- Alamana,- File, 5- Kali,- Milik, 6- Abana,- Tay,- Ra, 7- Tam,- Sıklemen, 8- Dahi,- Utut, 9- Takat,- Km, 10- Lamek, 11- Kral,- Etüd, 12- AA,- İrep,- Zira, 13- Acelecilik, 14- Apre,- Ak, Va, 15- Kip,- Si,- Kat.





**KTHY Büroları:**  
**Genel Müdürlük:** 228-3901  
**Leşkoşa:** 228-3045  
**Mağusa:** 366-7799  
**Girne:** 815-2513  
**Ercan:** 2314639  
**Londra:** +44 1717 930 4851  
**Evanthya:** +19 69 212 6100

YIL

25

Göklerde







## ÇOK ÖZEL

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

THY'NİN YENİ VIP SERVİSİ BU AMACI TAŞIYOR.

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

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



**THY**  
**VIP BELL 430**  
"flying limousine"

REZERVASYONLARINIZ İÇİN

UÇUŞ HAREKAT KONTROL MERKEZİ TEL: (0212) 573 99 18 - 573 96 84 - 663 40 48 FAKS: (0212) 663 49 33

REZERVASYONLARINIZI THY BİLET SATIŞ BÜROLARI VE THY AJANTELERİNDEN DE YAPABİLİRSİNİZ.

**TÜRK HAVA YOLLARI**

