



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGISI • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 11 • SAYI-ISSUE: 123 • ŞUBAT • FEB. '2002



A-340-600 TESTLERİ TAMAMLANIYOR

UTED ONLINE:
www.uted.org



Uçak Teknisyenlerinin Serbest Kürsüsü: www.uted.org

Seçiminiz prestijinizdir.



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



ONUR AIR
TAŞIMACILIK A.Ş.

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

İŞTE ÇALIŞMA HAYATIMIZ: KADROLU-SÖZLEŞMELİ-TAŞERON-MEVSİMLİK-PART-TIME..!

23 ncü GENEL KURULUMUZUN ARDINDAN:

13 Ocak tarihinde yaptığımız Olağan Genel Kurulumuza arkadaşlarımızın katılımı ve ilgisi; vardiya düzeninde çalışmış olmanın getirdiği zaman sorunu yanında, üye potansiyelimizin gerek yurt içi, gerekse yurt dışına da dağılmış olması nedeniyle üye sayımıza uygun olmakla birlikte, hiç de kötü değildi.

200'ü aşkın üyemizin katıldığı Genel Kurulumuzda, derneğimizin durumu ve mesleki sorunlarımız tartışılarak, daha etkin çalışmamızı sağlayacak, ileriye dönük tüzük değişiklikleri yapıldı ve son günlerde yoğunlaşan işyeri sorunlarımız gündeme getirildi.

ÖSS'den alınan en yüksek puanla girilen Sivil Havacılık Yüksek Okulu'ndan mezun olan genç arkadaşlarımızın, havacılık sektörünün içinde bulunduğu zor koşullar nedeniyle iş bulamaması, ya da, bu arz-talep dengesinin yarattığı "talep bolluğu"ndan etkilenen sektörün ücret yönünden yetersiz kalması, gerçekten, ilerideki zor günlerin habercisi gibi...

THY'nin küçülme politikası nedeniyle işçi almaması, milli havayolumuzun fazlasıyla eksikliği hissedilen teknisyen sayısı ters orantı arz etmektedir. Milli havayolumuz yöneticileri de, bu teknisyen açığını sözleşmeli statüde veya taşeron şirketler aracılığıyla gidermeye çalışmaktadırlar. Kısa vadede geçici çözüm olarak başlatılan bu uygulama; "**sendikamızın oluru**" alınarak(!) maalesef kalıcı olarak çalışma hayatımıza girmiş bulunmaktadır. Sözleşmeli ve kadrolu personel arasındaki dengeyi kuramamışken, bir de taşeron firmalar kanalıyla alınan elemanlarla iş hayatımız iyice ilginç duruma gelmiştir.

Burada anlayamadığım; taşeron şirketlerin yapısı. Teknisyen kiralayan THY, bu firmalara ekstra ücret ödemektedir. Sözleşmeli statü Başkanlıkça durdurulsa bile, bu teknisyenlerden kazanılacak rakam, bir şekilde izah edilip, **bu karar delinemez mi?!**..

Birbirleriyle yarışır gibi, devamlı olarak açılan havacılık okulları, öğrenci çekebilmek için bundan sonra neyi anlatacaklar, nasıl cazip olacaklar? Doğrusu merak ediyorum...

Özel havayolu şirketleri bu düşük ücretle işe alınan teknisyenlerden etkilenip, ücret politikalarını değiştirerek, bu yanı sıra onlar da katılacaklar mı? Krizin faturasını direkt olarak çalışana mı yükleyecekler? Merak konusu.

Sendika yönetiminin, bence şirket yöneticilerinin çözemeyeceği bu tür istihdam ve kadrolaşma sorunlarını, hükümet kanalıyla çözmeye çalışmalarının günü geldi ve geçiyor sanırım.

ÖSS'den en yüksek puanı tutturarak eğitim alan ve haklı olarak havacılık sektöründe çalışmak isteyen gençleri, asgari ücretin biraz yukarısında olan ücretlerle çalışmak zorunda bırakmak, bence ülkemizde **emeğe ve eğitime verilen değer bazında en büyük yanıştır.**

Her gün dernek merkezimizi ziyaret ederek, İstanbul'da bu komik ücretlerle nasıl çalışabileceklerini ve yaşamlarını nasıl sürdürebileceklerini soran, meslekleri ve eğitimleri gereği başka işte çalışmaları mümkün olmayan bu gençlere, "**ben ne yapabilirim**" demek, beni gerçekten son derece üzmektedir.

Kanunlar gereği yaptırım gücü olmayan bizler, sivil toplum örgütü olmanın dışında, sadece yayın organımız aracılığı ile kitlelere ulaşmak ve onların sorunlarını gözler önüne sermekle yetinebiliyoruz, **aynı duyarlılığı yaptırım gücü olan başka kurumlarımızdan da beklemekteyiz.**

Milli havayolumuzun gün geçtikçe artan müşteri kaynaklı teknik bakım geliri; bu politikalar devam ettiği sürece sağlanabilecek, Türk Cumhuriyetlerinin ve özel havayolu şirketlerimizin milyonlarca dolara varan yurtdışında yaptırmak zorunda kaldıkları bakım giderleri, kolaylıkla milli havayolumuzun kasasına girebilecek durumdadır.

Bu, atılması çok gecikmiş adım; "THY dışında ki şirketlerin bakımları" ve elde edilebilecek gelirler, sanırım yukarıda sözünü ettiğimiz yetişmiş ve yetiyecek kalifiye meslektaşlarımızla elde edilebilecektir. Uluslararası adam-saat ücretinden fedakarlık etmeyen sistem, neden çalışanlara gelince aynı mantık içinde değerlendirme yapmamaktadır? Bunların hepsi ilgililerce ilgili yerlere, getirilerinin ne olacağı anlatılarak mutlaka izah edilmelidir... Hükümetimizde veya bağlı olduğumuz ilgili Bakanlıkta, sözünü ettiğim bu gerçekleri anlayamayacak hiçbir siyasi veya bürokrat yoktur. **BU ÜLKE HEPİMİZİNSE VE BU ÜLKE İÇİN SEVE SEVE DİYEBİLİYORSAK**, bu sözlerin sadece lafta kalmaması için çalışmalar yapmak zorunda olduğumuza inanıyorum.

Saygılarımla...



Sefa İnan
UTED Başkanı / President

İçindekiler / Contents



YEAR/YIL: 11 • ISSUE/ SAYI: 123 • ŞUBAT-FEB. • 2002

UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

EDİTÖR
&
GENEL KOORDİNATÖR
KEMAL KANAT

REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
NEŞE TANER

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

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

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

YAPIM:

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

ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:
İlhan Özdemir

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

Baskı ve Cilt: Lebib Yalçın Yayımları ve Basım İşleri A.Ş.
Tel: 0212 629 08 08

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

DERGİMİZDE YAYINLANAN YAZILARIN SORUMLULUĞU YAZARLARINA, REKLAMLARIN SORUMLULUĞU FİRMALARINA AİTTİR.

• Gündem 3

• İçindekiler 4-5

• Haberler 6-11

• 23'ncü Genel

Kurulumuz

Yapıldı 12-15

• A340-600 Test

Uçuşlarını Yarıladı 16-17

• Lindbergh'in Cesareti Havacılıkta
Yeni Bir Dönem Başlattı 18-21

• Uçakların Fren Ünite'lerinin Çok
Çabuk Aşımaya Nedenleri 22-24

• İşte Ginger 25



- Boeing Raporu 26-27
- Uçak Bakımında İnsan Föktörü (6) 28-30
- İlk Gizli Görevli Uçak Teknisyeni 31
- Dinazorların Sessiz Gecesi (3) 32-33
- İçimizden Biri 34-35
- Turizm; Las Vegas 36-39
- RVSM 40-41
- Air Transport Association 43
- Nereden Nereye? 44
- Bir Soru-Bir Yanıt 45
- Kültür-Sanat 46
- Teknolojide Yenilikler 47
- Güzel Sözler 49
- Bulmaca 50





KISA KISA ...



Helikopter Dünyasından

- Malezya Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyacı olan 27 devriye helikopterinden 6 adedi Eurocopter'in AS 555 R deniz helikopteri olacak. Fransız Savunma Bakanının Ekim 2001'de Lima'ya ziyaretinde anlaşma sağlandı. Teslimatlar 2 yıl içinde gerçekleştirilecek.
- İskoçya ambulans helikopterleri için EC 135'leri seçti. Helikopterle IFR uçuşlar için teçhiz edilecek ve radarlarla da takviye edilip kötü havat şartlarında kışı bölgelerine de iniş kabiliyeti kazandırılacak. Helikopterlerde ayrıca GPS'de var.
- İngiliz Bristol Helikopter şirketi, BP'nin Kuzey denizindeki petrol arama bölgelerinde SAR (havada arama ve kurtarma) faaliyetleri ihalesini kazandı. SAR görevleri EUROCOPTER'in 15 adet modifiye edilmiş AS332 Super Puma helikopterleriyle yapılacaktır.



Avustralya Tiger dedi

Eurocopter, Avustralya Kara Kuvvetlerinin açtığı AIR 87 helikopter ihalesini Tiger helikopteri ile kazandı. İhale, silahlı keşif maksatlı 22 Tiger helikopterini kapsıyor. Anlaşma ayrıca motor üretimi ile EC 120 hafif helikopterlerin alımını da içeriyor.

Anlaşmaya göre ilk helikopterler Fransa'da Avustralyalı teknisyenler tarafından monte edilecek, taki-

ben işlemler Avustralya'da yapılacak. İhale bedeli 660 milyon ABD \$'ını buluyor.

Tiger'lar MTR390 motorlarıyla teçhiz edilecek ve Lockheed Martin AGM-114 Hellfire roketlerini kullanacak. İlk Tiger teslimatları 2004 yılı sonlarında.

Avustralya Kara Kuvvetleri halen silahlı keşif için Bell 206B-1 Kiowa'ları kullanıyor.

DUYURU

Geçen ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp bize gönderen arkadaşlarımız arasında yapılan çekilişte Sayın; İbrahim Yetiş, Aysu Kazancı ve Mehmet Ketenci birer adet roman kazanmışlardır. İlginize teşekkür ederiz...

Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp bize gönderen okuyucularımız arasında yapılacak çekilişte, bir okurumuz resim çerçevesi kazanacaktır.

UTED DERGİ



15 Ocak 2002

A318 İLK UÇUŞUNU BAŞARIYLA TAMAMLADI

Airbus'ın çok satan A320 Ailesinin en yeni ve en küçük üyesi, 100 koltuk kapasiteli A318; ilk uçuşunu gerçekleştirdi. 3 saat 44 dakika süren uçuşunu başarıyla tamamladı. İlk olarak Almanya'nın Hamburg'ta ki Airbus fabrikası Finkenwerder'den kalkan A318 başarılı bir uçuş gerçekleştirdi.

Airbus Yönetim Kurulu Başkanı Noël Forgeard, uçuş ekibini ve yeni uçağın geliştirilmesinden sorumlu çalışanları başarıyla tamamladıkları görevden dolayı kutladı.

Test Pilotu Berndt Schaefer, yeni uçağın beklenen şekilde performans gösterdiğini belirterek; "Uçağı minimum ve maximum işletim hızlarında çalıştırdık. Ortak kokpit özellikleri ve elektronik donanımlı uçuş kontrol panelleri sayesinde A318 diğer A320 uçak-

ları ile aynı performansı sergiledi. A318, 57.5 ton ağırlıkla, ilk kalkışını yaptı. Yaklaşık 7 tonu test ekipmanından oluşan yük; uçuş performansı analizinde kullanılacak binlerce parametreyi kaydetmeye yarayan; 94 km.lik elektrik kabloğunu içeriyordu. Ekip; direk ve normal talimatlardan yararlanarak; uçağı durmaya yakın minimum hızda ve Mach 0.82'e kadar çıkan maksimum hızlarda çalıştırarak performans kontrolü yaptı. Değerlendirme kriteri; durmaya yakın tekleme ve kontrol karakteristiği; ayrıca yüksek hızda ses, titreşim ve işletim karakteristiklerini içeriyordu. İşletim kontrollerinde ise; iniş takımlarının açılıp kapanması ve çeşitli kanat düzenlemeleri yapıldı.

İlk uçuşunda A318'in iki motoru özel olarak geliştirilen Pratt and Whitney's PW6000 ve CFM In-

ternational's CFM56-5 motorları kullanıldı. Test uçuşu PW6000 motoru ile teçhiz edildi. CFM56-5 motorları ile sertifika alacak olan A318'in; havayolu hizmetine 2003'ün ilk çeyreğinde girmesi bekleniyor.

İsveç İçişleri Bakanlığı ilk EC 135 helikopterlerini teslim aldı

İsveç İçişleri Bakanlığı ilk EC 135 helikopterlerini teslim aldı. Tamamı 7 adet olacak helikopterler 2003 yılı başlarına kadar teslim edilecek. Tek pilota sertifikaya EC 135'ler IFR uçuş şartlarında uçabilecek teçhizata sahip. Ayrıca, helikopterlerde gece görüş gözlükleri, infrared kamera, arama projektörü, kargo ve kurtarma vinci, harici ses ikaz tertibatı, emergency botlar ve yaralı taşıma sedyeleri mevcut.



KISA KISA ...

Supersonik iş jeti (SSBJ)

Dassault, Fransız uzay araştırma Enstitüsü ONERA ile bir tim oluşturarak, sessiz uçak teknolojisi de dahil olmak üzere supersonik işjeti konusunu tekrar canlandırıyor.

Dassault/Onera timi, özellikle aerodinamik gelişmelerle geri sürüklemeyi azaltıp (drag) yakıt sarfiyatını düşürmek ve uçak vibrasyonunu düşürüp sessiz yolcu kabini sağlamak üzerinde çalışıyor. Neticede, SSBJ'ye ilave olarak ticari havayolu uçağı da gündeme gelebilecek.

Dassault; supersonik teknoloji üzerinde geçmişte yaptığı araştırmalara dayanarak, özellikle eksoz çıkışında tekrar yanma sağlanması (after burner) durumunda oluşacak gürültünün halen mevcut talimlerle belirlenmiş gürültü seviyelerini geçmemesi, çevre koruma standartlarına uygun olması ve uçağın makul işletme maliyetlerine sahip olması konularının önemini vurguluyor.

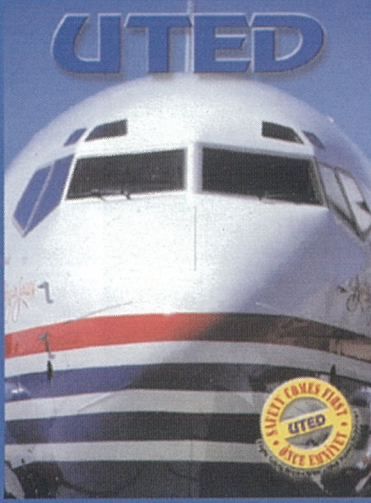


Yeni EASy kokpitlerin hedefi daha kolay bakım

Dassault ve Honeywell firmalarınca birlikte dizayn edilen ve üretilerek Falcon işjetleri kokpitlerine uygulanacak EASy (Enhanced Avionics System) kokpitler teknisyenlere büyük bakım kolaylığı sağlayacak. Pilotların iş yükünü önemli ölçüde azaltacak yeni sistem, büyük bakım kolaylığı da getiriyor.

Halen işjetlerinde "Integrated Maintenance" sistemi uygulanmakta. Buna göre, teknisyenler bir dizüstü bilgisayarını irtibatlandırarak kodları, bilgi dosyalarını ve motor parametrelerini yüklüyorlar ve her sistemi tek

tek kontrol edip veri elde ediyorlar. Oysa yeni sistemde merkezi bakım ve diagnostik kabiliyet var. Özetlenecek olursa: EASy uçağın tüm sistemlerine otomatik olarak bağlanıyor. Bütün sistemlerin kesiştiği yolun merkezinde herhangi bir arızada tüm diğer sistemleri temizleyip sadece arıza bulunan sistemi otomatik olarak ortaya çıkarıyor. Diğer taraftan halen kullanılan uçak bilgisayarlarının aksine arızanın tarih ve saatini de kaydediyor. Bu kayıtlar aynı zamanda pilot tarafından EFIS'te de görülecek.



HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED DERGİ

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

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

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

BU FIRSATI DEĞERLENDİRİN...

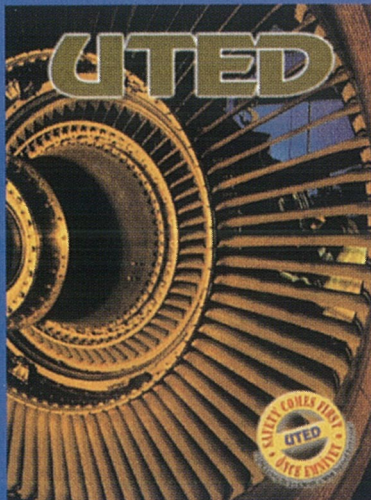
SİZE HERZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

**İstanbul Caddesi, Üstüğü Apt. No:24 kat:5 Daire:8
Bakırköy-İSTANBUL**

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

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





KISA KISA ...



Boeing 737'ler, en büyük siparişini aldı

Yeni Nesil 737'ler için bugüne kadarki en büyük siparişi veren İrlanda havayolu şirketi Ryanair, 9.1 milyar dolar değerinde 100 adet Boeing 737-800 uçağı için anlaşma imzaladı. 50 uçak için de opsiyon anlaşması Ryanair, yeni uçaklarını 2010 yılına kadar teslim alacak.

Londra'da yapılan bir basın toplantısıyla siparişi açıklayan Ryanair Başkanı Michael O'Leary, "1991'de başlattığımız ucuz bilet politikasıyla, yolcu sayımızı her yıl ortalama %25 artırdık. Filomuzun tamamının Boeing uçaklarından oluşması, bakım, eğitim ve yer hizmetleri açısından bize zaman ve para kazandırıyor" dedi.

Dünya havalimanlarından her 5.6 saniyede bir havalandıran Boeing 737 uçakları, bugüne kadar 7 milyardan fazla yolcu taşıdı.



Uçacaksan kaz gibi uç..!

Göç ederken "V" şeklinde dizilen kazlar, kanat çırpışlarının yarattığı hava koridoruyla, yaşlı ve yorgun kazların uçuşunu kolaylaştırır. NASA'nın "Otonom Düzenli Uçuş" projesi de aynı temele dayanıyor: V pozisyonunu alan uçaklar da arkadan gelen uçak, ön-

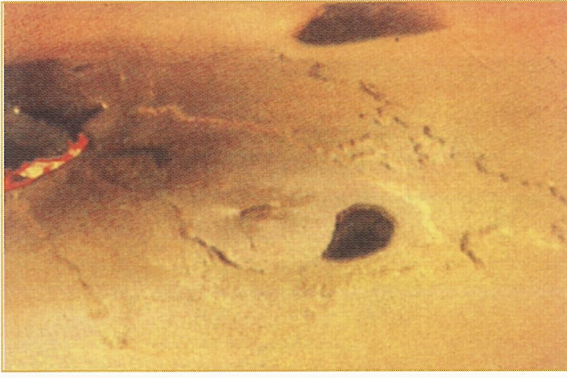
deki uçağın yarattığı gir-dap benzeri hava akımının hemen üstüne tek kanadının sokarak bir tür sörf yapıyor! Boeing'le ortak proje F/A 18 savaş uçaklarında deniyor. Bu yöntemle uçakların yüzde 20 daha az yakıt tüketilmesi bekleniyor. (ap)

JETBLUE HAVAYOLLARI 2002'DE İLK AIRBUS SİPARİŞİNİ VERİYOR

New York merkezli (JFK) Jet Blue Havayolları yeni 10 adet A320 siparişi verdi. Bu siparişle Airbus'ın orta menzilli yolcu uçağı A320 sayısını 74'e çıkaran JetBlue havayolu; modelin dünyadaki ilk beş kullanıcısı arasına girdi. Uçakların teslimatlarının bu yıl başlaması ve 2005'e kadar sürmesi planlanıyor.

Yeni sipariş edilen uçaklar, Jet Blue'nun diğer tüm A320 uçakları gibi International Aero Engines V2500s motorları ile teçhiz edilecek. JetBlue'nun her bir A320 uçağı ferah, tek sınıflı düzenlemede 162 yolcu taşıyor ve canlı televizyon ve deri döşemeli koltuk olanağı sunuyor.

Yüksek yolcu konforu ve tasarruf sağlayan A318, A319, A320 ve A321 uçakları dünyanın en karlı ve en çok satan tek koridorlu uçak ailesini oluşturuyor. Aynı gövdeyi temel alan tüm A320 Ailesi uçakları havayollarına, 107-185 koltuk kategorisinde; yüksek seviyede benzer özellikler ve eşsiz bir ekonomi sağlıyor.



Galileo; görevini tamamlıyor...

Altı yıldır dünyadan 1500 kat büyük Jüpiter gezegenin çevresinde dolanan uzay aracı 'Galileo; görevinin tamamlıyor. Araç dev gezegenin uydusu İo'nun yörüngesinden son kez geçecek.

Adını 16'ncı yüzyılda yaşamış İtalyan, matematikçi, astronom ve fizikçi Galile'den

alan NASA aracı, 1989 yılında Cape Canaveral Üssü'nden fırlatılmıştı.

14 milyar dolarlık (yaklaşık 2 katrilyon lira) araç, Jüpiter'in şiddetli radyasyon kuşağının içine girdiğinde büyük antenini yitirmesine rağmen, küçük anteni aracılığıyla 2 milyar kilometre öteden Dünya'ya, 14 bin adet görüntü yolladı.

"Galileo", Jüpiter'in volkanlarla kaplı uydusu İo'nun 180 kilometre yakınına sokulmayı ve bir volkanı patlarken görüntülemeyi de başardı. İo, adını mitolojideki ırmak tanrısının kızı İo'dan alıyor. Güneş sisteminin en büyük gezegeni olan Jüpiter'in müthiş çekim gücü nedeniyle uyduda şiddetli volkanik patlamalar yaşanıyor.

2.2 tonluk Galileo, yedi yılda ulaştığı Jüpiter'in etrafında 33 kez dolaştı. Yakıtı tükenme noktasına gelen "malul gazi" uzay aracı bu yıl içinde Jüpiter'in atmosferine son kez girip parçalanacak. (aa/ap)



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

PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

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



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

Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü, İstanbul-Türkiye

Tel : +90 212 663 7010

Fax : +90 212 663 7013

E.mail : prima@primaaviation.com
sales@primaaviation.com



23 ncü Genel Kurulumuz, Yapıldı

Bir Genel Kurulu daha üyelerimizin katılımıyla gerçekleştirdik... Her genel kurulda mevcut durum değerlendirilirken, geçmişten de söz edilir, nerden nereye geldiğimiz bir kez daha değerlendirilir.

Bilindiği gibi 1968 yılında henüz bir dernek yeri bile olmadan, belgelerinin soyunma odalarında saklandığı, bülteninin 3. hamur kağıda basıldığı, üye sayısının bugünlerle kıyaslanamayacak kadar az olduğu, o zor günlerden bugünlere gelindi. DC-3'lerden bugünün ultra-modern jet uçaklarına A-340'lara, B-737'lere geçildi. Teknoloji ile birlikte iş yaşamımız ve koşulları da değişti. Geçmişin yağa bulanmış teknisyen görüntüsünün yerini, bugünün görünüşte daha kolay fakat uygulamada daha karmaşık teknolojik sorunların üstesinden gelen uçak teknisyeni aldı. Objektif bir olgu olarak uçak teknisyenleri, geçmişten bu güne varlıklarını hissettirmek ve örgütlü bir yapıda varolmak durumundaydılar.

İşte, geçmişi bugünlere taşıyan bu güç; iş hayatımızdan aldığımız disiplin, özveri ve kararlılık ruhuydu. Bu ruh, bugün de sürmekte ve genel kurulumuzda bir üyelerimizin de dediği gibi, UTED bayrağı dalgalanmayı sürdürmektedir.

Bu açıdan baktığımızda; UTED Başkanımız Sefa İnan'ın da belirttiği gibi; "UTED" sözcüğünün açılımı yapılmadan kim olduğu,



hangi kuruluş olduğu hemen anlaşılan bir kavram haline gelmiş, önemli sektörel toplantı ve etkinliklerin vazgeçilmez delegasyonu arasında

yer almıştır. Üyelerinin mesleki özlük hakları ve yasal haklarının korunması geliştirilmesi, işyerlerinde daha güvenli ve insanca yaşam ko-

"UTED" sözcüğünün açılımı yapılmadan kim olduğu, hangi kuruluş olduğu hemen anlaşılan bir kavram haline gelmiş, önemli sektörel toplantı ve etkinliklerin vazgeçilmez delegasyonu arasında yerini almıştır. Üyelerinin mesleki özlük hakları ve yasal haklarının korunması geliştirilmesi, işyerlerinde daha güvenli ve insanca yaşam koşullarının yaratılmasının yanında bilgi ve deneyimlerinin de artırılması, derneğimizin başlıca amacı durumuna gelmiş, sektörde örnek ve saygın yerini üyelerinden aldığı güçle böylece oluşturmuştur.



Başkan Sefa İnan'ın, UTED'in geçmiş iki yılının etkinliklerini açıklayan Yönetim Kurulu Raporunu okumasının ardından, yönetimin ibrası oylandı ve oy çokluğu ile ibra edildiler.

şullarının yaratılması-
nın yanında bilgi ve
deneyimlerinin de artırıl-
ması, derneğimizin
başlıca amacı durumuna
gelmiştir. Sektörde
örnek ve saygın yerini
üyelerinden aldığı
güçle böylece oluştur-
muştur.

Aynı zamanda, üyemiz ol-
sun olmasın, açtığımız yolda-
ki kazanımlarımız, tüm sek-
tördeki çalışanları etkilemek-
te, onlara yol gösterici ol-
maktadır.

Yayımlanması büyük özve-
riyle, amatör ruh, profesyo-
nel disiplinle sürdürülen
UTED Dergimizin, bu amacı-
mıza katkısı büyük olmuştur.
Bugün beklenen, dergimize
daha çok üyemizin katkısının
sağlanmasıdır. Bütün bu say-
dığımız olumlu gelişmeler,
doğaldır ki aynı zamanda
olumsuzlukları da içeriyor.
Derneğimizin çalışmalarına
aktif üye katılımı ne yazık ki
istenilen düzeyde olamamak-
tadır. Her üyemizin yapabile-
ceği birşeyler vardır, olmalı-
dır.

Bu durum, Genel Kurula
katılımda da kendini göster-
miştir. Genel Kurulumuza
katılım daha yüksek olmalı-
ydı. Yapılanları olumlu ya da
olumsuz eleştiren, kendi gö-
rüşünü ortaya koyan üye ya-
pısına kavuştuğumuz zaman,
daha güçlü, daha etkin bir
dernek olmamamız için hiç
bir neden yoktur. Üyelerimiz
arasında yer alan çok değerli
arkadaşlarımız, yönetim ka-
demelerine de aday olmalı,
potansiyellerini değerlendiri-
melidirler.

Genel Kurulumuz her za-

man olduğu gibi, THY'nin
Eğitim Müdürlüğü Binasında
200'ün üzerinde üyemizin
katılımı ile gerçekleşti. Şüp-
hesiz katılım daha yüksek
olabilirdi ancak, vardiyalı
olan üyelerimiz işyerlerinde
olduklarından, ya da işlerini
bırakamadıklarından, ayrıca
yurtdışında ve THY dışında
başka işyerlerinde, başka
kentlerde olan arkadaşlarımızın
katılımı mümkün olama-
dı. Yine de katılımın 200'ün
üzerinde olması sevindirici
idi.

İzmir'den kalkıp gelen üye-



UTED Genel Kurul

miz Sayın Cumhuriyet GÖK'ün Divan Başkanlığına seçilmesi ve Divan'ın oluşturulmasının ardından, saygı duruşu yapıldı ve Genel Kurul çalışmalarına geçildi.

Kayseri Sivil Havacılık Yüksek Okulu Müdürü Sayın Profesör Veysel Atlı, Eczacıbaşı İlaç Kamu İlişkileri Danışmanı Sayın Dr Suphi AYVAZ ve THY Hostesler Derneği Başkanı, Sayın Yase-min Yurdağülen, konuklarımız arasında yer aldılar.

Başkan Sefa İnân'ın, UTED'in geçmiş iki yılının etkinliklerini açıklayan Yönetim Kurulu Raporunu okumasının ardından, yönetimin ibrası oylandı ve oy çokluğu ile ibra edildiler.

Emekli olan üyelerin de, dernek üyeliğinin sürmesi, seçme ve seçme haklarının korunması hakkındaki tüzük değişikliği önerisi, Genel Kurulun en önemli çalışması oldu ve üzerinde yapılan tartışmalar sonucu oy çokluğu ile kabul edildi.

Dernek üye aidatlarının 2002 yılı için; içinde bulunduğumuz kriz koşulları ne-



Eczacıbaşı İlaç Kamu İlişkileri Danışmanı Sayın Dr Suphi Ayvaz, Genel Kurul konuşumuzu olarak bir konuşma yaparak UTED'in çalışmalarını değerlendirdi

Emekli olan üyelerin de, dernek üyeliğinin sürmesi, seçme ve seçme haklarının korunması hakkındaki tüzük değişikliği önerisi, Genel Kurulun en önemli çalışması oldu ve üzerinde yapılan tartışmalar sonucu oy çokluğu ile kabul edildi.



Kayseri Sivil Havacılık Yüksek Okulu Müdürü Sayın Profesör Veysel Atlı, konuşmasını yaparken...

deniyle artırılmayarak, 2003'den itibaren artırılması na oybirliği ile karar verildi.

Eleştiriler bölümünde ise; bir tek üyemizin bile söz almaması üzerine, Sefa İnân, kendinin ve Yönetim Kurulu olarak yapamadıklarının özelleştirisini yaparak, katılımcılığın ve bu tür yapılanmaların dinamiğinin eleştiri-özeleştiri mekanizması olduğunu vurguladı.

Daha sonra dilek ve temenniler dinlendi, istekler yeni dönemin çalışma gündemine alındı. Seçimlere geçildi ve Sefa İnân başkanlığında yeni Yönetim Kurulu yeniden oylanarak seçilmiş oldu.

Başkan Sefa İnân'a ve yeni Yönetim Kuruluna yeni dönemdeki çalışmalarında başarılar diliyoruz.

UTED DERGİ

UTED 23. DÖNEM YÖNETİM KURULU



Erdal Alpay
Başkan Yard.



Sefa İnan
Başkan



Serdar Balaban
Genel Sekreter



Serhat Yurdakul
Mali Sekreter



Kemal Kanat
Eğitim Basın Yayın Sek.



Süleyman Yılmaz
Üye



Cem Suyolcuoğlu
Teşkilatlandırma Sek.



Atıl Türkmen
Üye



Ekrem Erdoğan
Üye



Muammer Erkuş
Üye



Muammer Bayramçavuş
Üye

DENETLEME KURULU

Ahmet Güngör
Zafer Dinçer
Hüseyin Koçuk



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

ONUR KURULU

Naci Püskülcü
Zeki Gürsoy
Hidayet Kapkaç

A340-600 Test Uçuşlarını Yarıladı

Airbus'ın en büyük en son uçağı olan A340-600, test uçuşlarını yarıladı test programına katılan üç uçak toplam 700 saatlik 225 uçuş gerçekleştirdi.

A340-600'ün performansı planlandığı gibi ve sertifikasyon gereklerine uygunluk gösterdi. Uçak teslimatları 2002 yılının ortalarında başlayacak. Erken sonuçlara göre tahmin edilene çok yaklaşıldı, buna göre uçak planlandığı üzere, uzun menzilli uçuşlar yapabilecek. A330/A340 modellerinin daha büyük türevi olan A340-600, tipik olarak üç sınıflı standart düzenlemede; 7,500nm/13,900 km menzille; 380 yolcu taşıyabilecek.

Üç testle A340-600 artık uçuşor

İlk olarak; geçen yılın 23 Nisan'ında gerçekleştirilen uçuş; üç test uçuşundan biri idi. İkinci olarak Temmuz'da yapılan uçuşla sistem ve oto pilot testleri tamamlandı. Üçüncü olarak da Eylül'de tüm yolcu kabini havalandırma, mutfak ve tuvaletler test edildi.

İlk Testler Başarılı Geçti

İlk uçuş testleri A340-600'ün tüm uçuş sisteminin hız ve irtifa seviyelerini araştırmak için yapıldı. Bunları takiben uçuş kontrol kurallarının doğruluğunu kanıtlamak ve ayarlamaları için testler yapıldı. Böylece uçağın performansının uygunluğu ve diğer Airbus uçakları ile benzer "his" verip vermediği pilot açısından kesinleştiril-



A340-600'ün performansı planlandığı gibi ve sertifikasyon gereklerine uygunluk gösterdi. Uçak teslimatları 2002 yılının ortalarında başlayacak. Erken sonuçlara göre, tahmin edilene çok yaklaşıldı, buna göre uçak planlandığı üzere, uzun menzilli uçuşlar yapabilecek.

miş oldu.

Motorlar mükemmel güvenilirlik gösteriyor

İlk uçuşlarda A340-600'ün dört Rolls-Royce Trent 500 motoru ve sistemleri birçok farklı koşulda kontrol edilerek, simülasyon motor ve sistem eksiklikleri tarandı. Alınan ilk sonuçlara göre iki alanda da mükemmel güvenilirlik gösterdi.

Minimum unstick hız denemeleri

Minimum unstick hız denemeleri; A340-600'ün hızını hesaplamak amacıyla; pistten kalkışa geçerken kuyruk kısmını

sürükleyerek; Eylül'de Marseille yakınlarında Istres'de yapıldı. Yan alt gövdesi tamponla korunmaya alınarak gerçekleşen testlerde; pistten kalkış sırasında uçak; arkasından kıvılcımlardan oluşan iz bırakıyordu.

Sıcak ve yüksek testler

Ayrıca Eylül'de A340-600; sıcak ve yüksek koşullarda performans ölçümleri için Meksika'da Zacatecas'a uçu. Bunu, deniz seviyesinden 13,100ft/4,050m yüksekte bulunan ve dünyanın en yüksek havalimanlarından biri olan La Paz ve Bolivya'da; gerçekleşen irtifa



testleri izledi. Ek olarak, yüksek ısı denemeleri Tunus, Tozeur'da başarıyla tamamlandı.

Su-sızdırma denemeleri

Ekim ayında A340-600 Fransa, Bretigny'de gerçekleşen su-sızdırma testlerini başarıyla tamamladı. Bu testlerde uçak, su dolu bir pist üzerinden yüksek hızda geçişler yaptı. Böylece tekerlek üzerinden gelen suyun; motorların çalışmasını bozmadığı kesinleştirildi.

Yer hizmetleri ve havalalanı uyumluluk alıştır-maları

Ekim ayında ayrıca A340-600'lerin dünyanın en kalabalık havalimanından biri olan Londra Heathrow'da; yer hizmetleri donanımları ve havalimanı

uyumluluğu testleri yapıldı.

Mükemmel işletim güvenliliği hedefi hizmete girmeyi bekliyor

Airbus'ın amacı A340-600'ün hizmete girdiği ilk günden itibaren mükemmel işletim güvenliliği göstermesi idi. Bunu sağlamanın en iyi yollarından biri ise; Avrupa'da Kasım ayı içinde bir seri uçuşun yapılması oldu. Bu uçuşlarla havalandırma, mutfak ve tuvaletler gibi kabin donanımları test edildi. Bu denemeler ilk kez Eylül ayında uçan ve full yolcu kabini yerleştirilmiş bulunan A340-600'lerin üçüncüsü ile yapıldı. Airbus'ın çalışanları bu deneme sırasında uçuşlarda yolcu gibi davranarak A340-600'ü ilk el-

den tecrübe imkanına sahip oldular.

A340-500 Yer Denemelerine Hazırlanıyor

Uçuş denemelerinde A340-600'ün ilerlemesi devam ederken Airbus halihazırda ona istikrarlı bir arkadaş hazırlıyor. A340-600 ultra uzun menzilli olacak ve gelecek yılın başlarında ilk uçuşunu yapacak. İlk A340-500 inşaa edildi, ve Rolls Royce Trent 500 motorları ile teçhiz edildi. Halen uçuş test ekipmanı takılarak yer testlerine hazırlanıyor. A340-500 üç sınıflı düzende 313 yolcu taşıyor ve 16,000 km.lik bir menzile sahip bulunuyor.





Yıl 1927: Okyanus aşırı ilk uçuş:

LINDBERGH'İN CESARETİ HAVACILIKTA YENİ BİR DÖNEM BAŞLATTI...

Lindbergh 5800 Kilometreyi 33 Saatte Uçarak Atlantik'i Nasıl Aştı..?

24 Yaşında azimli ve inatçıydı. Havacılığa gönül vermişti. Azrail'le havadaki randevulardan hiç korkmuyordu. Başaracaktı, inanıyordu.

Atlantik'i ilk kez uçmayı düşündüğünde Charles Lindbergh henüz 24 yaşındaydı. Gençti, fakat deneyimsiz değildi. Uzun zamandan bu ya-

na, herkesin döküntü dediği yamalı uçaklarla uçmaktaydı. Posta pilotluğunun yanısıra akrobatlık da yapıyordu.

Lindbergh bu işe çok erken başlamıştı. İlk uçuşunu yolcu olarak yaptığında daha 19 yaşındaydı. Daha o zamanlar çok iyi biliyordu ki uçmak onun yaşamı olacaktı. Onun için uçmak herşey demekti.

Fakat uçmak için, yani bir uçak almak için paraya ihtiyacı vardı. Deneyimli bir pilotun yanında asistan olarak çalışmaya başladı. Bu pilot, akrobasi uçuşu yapan gezgin bir aktördü. Lindbergh motorların kontrol ve bakım işini aldı. Seyirciden para toplar, akrobasi uçuşunda ikinci koltuğu alırdı. Birgün kanat üzerinde uçuş sırasında yürümek nasıl olurdu diye düşündü ve ilk seferde bunu uygulayarak başardı. Sonunda eski bir "Jenny" uçağı alacak kadar parası oldu. St. Louis'e Lambert Havaalanındaki uluslararası hava yarışlarını görmek üzere gitti.

Düzgün üniformalı kara ve deniz kuvvetlerinin pilotları

ve onların iki motorlu "Curtiss" uçağı ile tek motorlu "Fokker" uçakları Lindbergh'in gözlerini kamaştırmaya yetti.

1920'lerin ortasında havacılık daha henüz geliyordu. Birçok kimse henüz uçmanın iyi bir geleceğı olduğuna inanmıyordu. Posta uçuşları da sıçrama olarak niteleniyordu.

"Çok uzun mesafeler uçabilsem" diye düşündü Lindbergh. Bütün Amerika'yı, hatta bir kıtadan başkasına uçabilmek çok iyi olurdu. New York'tan Paris'e durmaksızın uçacak olana verilecek 25.000 dolarlık Orteig ödülünü düşündü. Seneler önce, iki İngiliz Alcock ve Brown, Atlantik'te Newfoundland'dan İrlanda'ya uçmuşlardı. Fakat Paris-New York çok daha uzun bir yoldu.

Posta uçağı ile uçarken Lindbergh hep düşünüyordu: Atlantik'i durmaksızın uçmak için ideal uçak ne olmalıydı? Neye benzemeliydi? Kaç motoru olmalıydı? Eğer doğru



olanı seçilmişse, bir motor yeterdi. En son model 220 beygir gücündeki "Wright Whirlwind" motoru bu iş için idealdi.

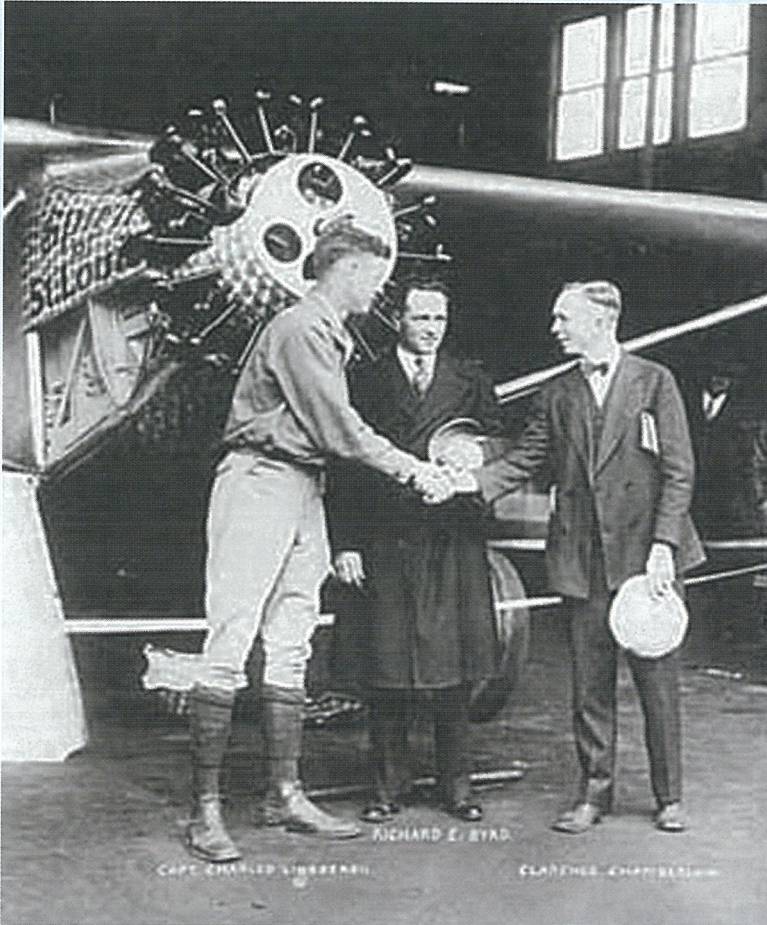
Kaç kanat olmalıydı? Yine, bir diye düşündü. İki kanatlı bir uçağın kabloları ve bağlantıları daha çok rüzgar direnci yapardı. Atlantik'i uçmak kaç saat sürerkti? 30-40? Lindbergh zaten daha fazla uyanık kalmaya alışkındı.

Kaç kişi olmalıydı? Bu soruyu her zaman kendine sormuştu. Sonuç yine birdi: Kendisi. Bu işi tek başına yapabiliirdi.

Ödül açıklandıktan sonra, bu işte yalnız değildi. Ancak, tek motorlu bir uçakla uçmak istediği zaman kimse



1920'lerin ortasında havacılık daha henüz geliyordu. Birçok kimse uçmanın iyi bir geleceği olduğuna inanmıyordu. Posta uçuşları da sıçrama olarak niteleniyordu.



Küçük bir firma olan Ryan Havayolları Lindbergh'in projesine ilgi gösterdi, bu uçuş için en az onun kadar istekliydiler. Sadece iki ay içinde uçağı inşa ettiler. Lindbergh bu Ryan tipi uçağı "Spirit of St. Louis" adını verdi.

Lindbergh'i ciddiye almadı. Küçük bir firma olan Ryan Havayolları ona ilgi gösterdi, bu uçuş için en az onun kadar istekliydiler. Sadece iki ay içinde uçağı inşa ettiler. Lindbergh bu Ryan tipi uçağı "Spirit of St. Louis" adını verdi.

Spirit of St. Louis, diğer uçaklar gibi değildi. O, daha çok uçan bir yakıt tankine benziyordu. Büyük kalın kanatlarda üç, burunda ve gövdede iki yakıt tankı vardı. Pilot için dar bir oda bulunuyordu. İleriye görmek için Lindbergh periskop kullanmıyordu.

St. Louis Atlantik'i uçabilecek nitelikteydi. Tasarımcısının düşündüğünden fazla olarak, saatte 128 mil (206 km.) hız yapabilmekteydi ve bu hızda güvenle uçabilmekteydi.

Lindbergh St. Louis'de son testlerini yaptı. San Diego'dan New York-Roosevelt Alanı'na 2400 mil (3800 km.) uçarak Amerika'yı boydan boya geçti.

İndiğinde gazeteciler onu bekliyordu ve ona yolda terslik olup olmadığını sordular.

Sadece motorun kesik kesik ve düzensiz çalışmasından yakındı. Bunun da karbüratörün donmasından dolayı oluştuğunu biliyordu ve ısıtıcı eklemeye karar verdi. Bu arada uçuşta kesinlikle sekstant ve radyo taşımaya çağını, yönünü pusula ile bulacağını belirtti. Ayrıca fazla yakıt taşıyacaktı.

Gazeteciler bu düşünceyi beğenmediler ve Lindbergh'e "Uçan Deli" adı takıldı.

Küçük görünmesine rağmen Spirit of St. Louis, 400 galondan (1500 lt.) fazla yakıt ve yağ taşıyordu. Sadece bu yük iki buçuk ton ağırlık yapıyordu.

Sonunda beklenen an

geldi, uçuş başlamal ıydı artık...Teknisyenler motoru çalıştırdı. Lindbergh kemerini bağladı ve alandakilere takozu kaldırmalarını söyledi. Uçak şimdi gitmek için hazır-
dı. Tekerlekler çamurlu çime batarak ağır ağır hareket etti, Spirit of St. Louis ileri atıldı.

Fakat 300 metre kadar gitmesine rağmen, uçuş hızına ulaşamamıştı. Acaba uçak havalanacak mıydı? Lövyeyi kendine doğru çekmeye ve tekerlekleri yerden kesmeğe çalıştı. Sonra tekrar lövyeyi ileri itti ve tekrar hız kazanmayı denedi. Tekerleklerden çamur sıçradı ve gümüş renkli uçağı kirletti.

Gümüş renkli uçağın isteksiz olarak yeri terk edişi ve yükselişi ve telleri bir iki metreyle kurtarışından sonra herkes derin bir nefes aldı. "Uçan Deli" artık havadaydı.

Sabah saat 7.45 ve Paris 3600 mil(5800 km.) uzaktaydı. Sis içinde aşağı baktı ve Long Island'ı gördü. Daha sonra havada yalnız olmadığını farketti. Çevresinde gazetecilerin uçakları dolaşıyordu. Kabinlerden ve pencerelerden kameralar çıkmıştı. Fakat Long Island üzerine geldiğinde artık yalnızdı.

Uçuş kabini oluça dardı. Lindbergh'in omuzları çelik çatı üzerine tutturulmuş kumaşa değiyordu. Koltuğu sepet örgüsüyle yapılmıştı ve onu sıkıca tutuyordu. Hiçbirşey yememişti. Açlık ve susuzluk ayık durmak için iyi bir yoldu. Lindbergh'in az da olsa uykusu gelmişti ama henüz daha beş veya altı saatir havadaydı.

Lindbergh, Cape Breton Adasını arkasında bırakarak Newfoundland için yönünü Atlantik'e verdi. Çok yorulmuştu.

9. Saat:1290 km.

Fakat, yıldızlar göz kırpmay-



Aniden Atlantik'i gördü. Dalışa geçti. Deniz çok kaba dalgalıydı. Sonunda düzgarın yönünü buldu. Rüzgarın yönüyle pusulanın yönünü kararlaştırdı. O'na yolu boyunca yardım edecek kuvvetli bir rüzgar vardı.

ya başladı. Duman yükseldi. Yoksa fırtına bulutları mı geliyordu? Hemen dumanın üstüne yükseldi. Birden başını tavana çarptı. Neden çarpmıştı. Tavan mı daralmıştı, yoksa o mu büyümüştü? Problemi düşündü ve buldu. Yükseldikçe atmosferik basınç düşeceğinden, içine hava doldurulmuş koltuğundaki hava genişlemişti. Bütün olay buydu. Valfi açtı ve biraz havanın çıkmasını sağladı.

14. Saat:2100 km.

Saat 9.00 Gece koyulaştı ve dolayısıyla bulutlar sıkıştı. Bulut kümeleri arasında Lindbergh'in dünyası siyah ve soğuktu. Spirit of St. Louis'ı doğru tutmaya çalışırken havanın soğuduğunu çok geç farketti. Buz tutmuştu. Kolunu pencereden çıkardı. Avucuna sanki iğneler batıyordu. Fenerinin çevresinde bir buz tabakası oluşmuştu bile. Donduran bu durumdan kaçmalıydı, ama ne yap-

malıydı? Bulut kümeleri arasındaki boşlukları kollamak şartıyla Lindbergh yüksekten uçmayı seçti.

19. saatte düşündüğü yarı yola geldi. 2900 km. aşılmıştı. Önünde bir 2900 km. daha vardı. Yaklaşık saatte 160 km. hız yapmıştı. İyi bir ortalama sayılabilirdi. Aniden Atlantik'i gördü. Dalışa geçti. Deniz çok kaba dalgalıydı. Sonunda düzgarın yönünü buldu. Rüzgarın yönüyle pusulanın yönünü kararlaştırdı. O'na yolu boyunca yardım edecek kuvvetli bir rüzgar vardı.

20. Saat: 3100 km.

24. saatte uçuş defteri tutmaktan vazgeçti. Çok fazla enerji gerektiriyordu. Sanki yanında başka kimseler varmış gibi geliyordu. Onları görmesi için başını çevirmesine gerek yoktu. Dostça davranıyorlardı. Kendisi uçuyordu ama aklı onlardaydı.

Birden ölüm ve düşme kor-



Lindbergh NewYork-Paris arasındaki 5800 km.'yi 33 saat 30 dakikada uçmuştu... Lindbergh bu zor işi kendi başına tamamladı ve sadece ödülü değil, aynı zamanda tüm insanlığın kalbini kazandı.

kusuyla doldu. Hemen kendine geldi. Başını pencereden çıkardı. Günün ortalarında kendine gelmişti. Artık gerçeklerle ilgilenebilirdi. Geçen, ilginç rüya dolu geceye rağmen, hala doğru rotasını korumaktaydı.

27. Saat...

27. saatte deniz üstünde kalbinin atışını hızlandıran birşeyler gördü; motorlar... Bir balıkçı filosuydu bu. Alçaldı ve daire çizmeğe başladı. Sadece bir tanesindeki bir balıkçı onu gördü. Kimse güverteye bile çıkmadı. Bu motorlar nereden geliyordu? Belki Norveç gibi çok kuzeyden, belki İspanya gibi çok güneyden, bu olay, kendisinin nerede olduğu hakkında hiçbir fikir vermedi.

28. Saat...

Birden, ileride kara göründü. Siyah dağlar, kıyıda motorlar, yemyeşil araziler ve küçük çiftlikler. İrlanda sahillerine ulaşmıştı. Herkes evinden çıktı ve üstlerinde daire çizmekte olan bu gümüş uçağa el salladı. Lindbergh de cevap verdi. Bunların gerçek olduğuna zor inanmıştı. Eğer bu rüya değilse, tam planladığı yerden karayı görmüştü. Fakat düşündüğünden iki saat önce gelmişti. Böylece yakıt ve zaman kazanmıştı. Hedefi olan Paris-Le Bourget Havaalanına sadece 970 km. vardı. İrlanda, İngiltere, Fransa ve yolculu-

ğun sonu.

31. Saat: 5300 km.

Motor tekledi ve birden düzensiz çalışmağa başladı. Lindbergh'in kalbi duracak gibi oldu. Fakat, sonra hatırladı. Planladığı gibi burnundaki yakıt tankı bitiyordu. Kanat ortasındaki tankı açtı ve Wright Whirwind'in tekrar o kıta ve okyanus aşan düzenli ritmi duyuldu.

İleride Cornwall tepeleri uzanıyordu. Şimdi artık İngiltere üzerindeydi. Hava akşam üzerine yaklaşıyordu. Bir saat sonra Fransa sahillerini görecekti.

32. Saat: 5500 km.

Fransız kıyı şehri Deauville'i geçti. Hava akşam olmak üzere ve kıpkırmızıydı. Kıyıda işçiler hoşgeldin anlamında el salladılar. Durmaksızın uçulan bütün uzun mesafe rekorlarını kırmıştı. Artık düşmemesi lazımdı. Lövyeyi dizlerinin arasına sıkıştırarak bir sandviç yedi.

Hava kararmıştı. Tam ilerisinde uzakta, bir ışık demeti gördü. Burası Paris'ti.

33. Saat-5800 km.

Fakat ne işareti ne de havalanını bulabildi. Birden altında karanlık geniş bir yol farketti. Alan bu olabilirdi. Ama olmayabilirdi de. Sadece bir yanda bir sıra ışık vardı. Belki de bunlar bir fabrikanın pencereleri olabilirdi. Daha da alçaldı ve baktı. Evet, bu

büyük bir havaalanıydı. Bu ışıklar da arabaların farlarıydı. Şüpheyle bir tur attı ve biraz zorlanarak alçalma yaptı. Sanki bütün uçuş tecrübeleri onu terketmişti. Alanın sınırını iyici belirlemek için yandan alçaldı. Nereye inmeliydi? Işıklar çok parlak, gölgeler çok koyuydu. Bir daha dolanmalı mıydı? Çok geçti. Tekerlekler yere değdi. Lövyeyi ileri itti. İlerisi karanlıktı, ama inmişti. Biraz daha gitti ve Spirit of St. Louis dönerek durdu.

Projektörlere doğru taksi yapacaktı ki, kalabalığın kendisine doğru geldiğini gördü. Herkes bağırıyor, çağırıyor ve alkışlıyordu. Sanki Paris'te herkes delirmişti. Fakat deliren sadece Paris değildi. Bütün dünya bağırıyordu. 5800 km.'yi 33 saat 30 dakikada uçmuştu... Lindbergh bu zor işi kendi başına tamamladı ve sadece ödülü değil, aynı zamanda tüm insanlığın kalbini kazandı. Bu uzun boylu, genç Amerikalı şimdi bir efsane oldu. Bütün havacıların yüreğinde yer etti.

Yazan: Raymond Briggs

Çeviren: Özcan Ertem

"İstikbal Göklerin, Gökler Bizimdir" (THK Yayını).



Lindbergh, cesareti ve havacılık sevgisi ile gerçekleştirdiği ilk Atlantik ötesi uçuşla, şimdi bir efsane oldu ve bütün havacıların yüreğinde yer etti. O zamanlar, Time dergisi de bu kahraman havacıyı kapak yaparak ölümsüzleştirdi.

Uçakların Fren Ünite'lerinin (Brake Unit) Çok Çabuk Aşınma Nedenleri

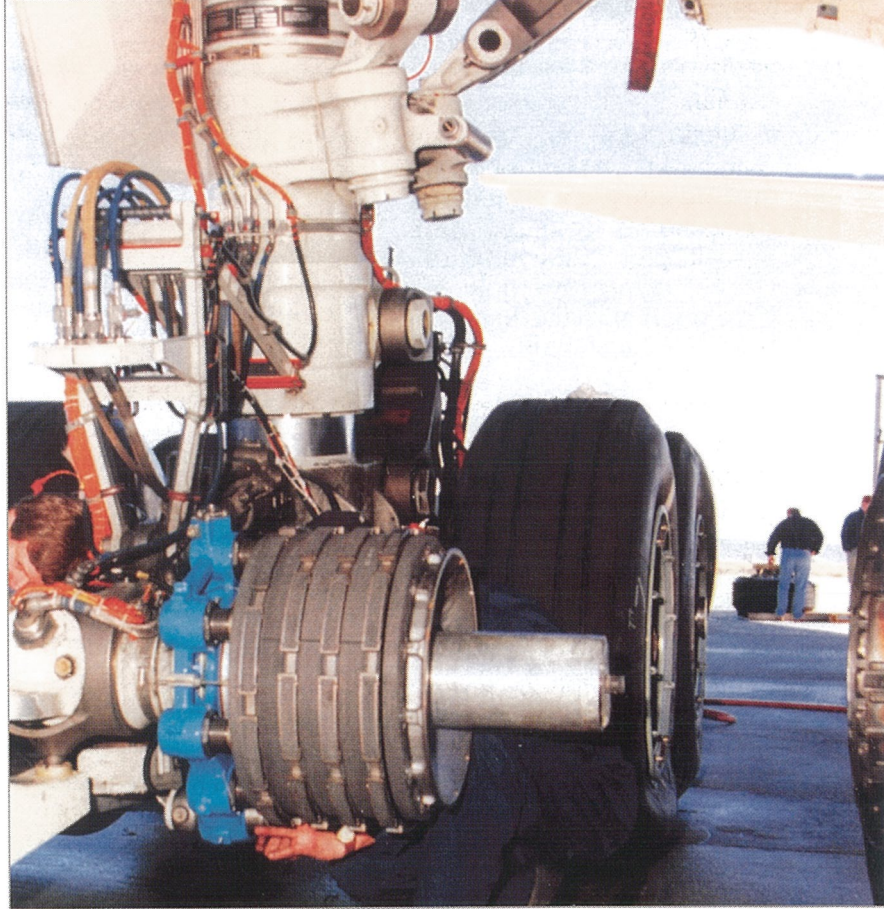
Erhan İnanç / Onur Air Güvence MÜd.

Havayollarının ve özellikle Türkiye'deki havayollarının uçak bakım ve finans birimlerinin önemli sorunlarından birisi, uçakların Brake Unit dediğimiz fren ünitelerinin kısa sürede aşınarak değiştirilmeleridir.

Çok pahalı olan Brake Unitlerin kısa süre içinde aşınmaları ve/veya kullanım sırasında aşırı ısıya giderek ilave hasarlara neden olması, nasıl önlenebilir veya minimuma indirilebilir? Bu yazımızda bunu incelemeye çalışacağız.

Brake Unitlerin aşınma ömrü, takıldığından sökülmesine kadar geçen zamanla değil, uçağın bu zaman aralığında kaç iniş yaptığı ile takip edilir. Uzun mesafe uçuşlar yapan bir uçağın Brake Unit'i kısa mesafe uçuşları yapan uçaktan daha geç bir sürede aşınacaktır. Burada bahsedilen aşınma, Brake Uniti değiştirmek zorunluluğu getiren limit dışı aşınmadır, yoksa, her fren kullanımında bir miktar aşınması doğaldır.

Araba kullananlar, hatta yayalar sık sık görürler; bazı sürücüler kalkışta patinaj yapmayı severler, bazıları da durmuş olduğu görülen trafik veya kırmızı ışık nedeniyle 50 metre sonra duracaklarını bile bile gaza basarak hız artırırlar ve sonra sert frenle araçlarını kısa bir mesafede durdururlar. Bütün bu tip sürücüler etrafa



Brake Unit'in uçağa montajı...

Havayollarının ve özellikle Türkiye'deki havayollarının uçak bakım ve finans birimlerinin önemli sorunlarından birisi, uçakların Brake Unit dediğimiz fren ünitelerinin kısa sürede aşınarak değiştirilmeleridir.

hava atarlarken, kendi ceplerinden (veya babalarının ceplerinden) paraların boş yere uçuşmasına neden olurlar. Gerçekte uçup giden milli servettir.

Uçak kullanımında da benzer davranışlar olabilir. Bunlar dışardan görenler tarafından

anlaşılamaz, farkedilemez. Yalnız tecrübeli olanlar iniş yapan uçağın içinde yolcu iseler, yapılan frenin etkisi ile koltuklarında ön tarafa doğru eğilerek sert fren yapıldığını anlayabilirler. Tabii bunu en iyi anlayanlar Amerikan Doları'nın veya Euro'ların uçarak

gittiğini gören havayolunun bakım ve finans birimleridir. Zira, Brake Unit'lerin onarım ve yenileme işlemi yurt içinde yapıyor bile olsa, değiştirilen tüm parçalar yurt dışından döviz ile getirilir. Ayrıca, aşınarak sökülen Brake Unitin yerine hemen takılacak olan faal yedeğinin bulunması gerekir ve bu da döviz yatırımı yapılmış demektir.

Elbette kullanılan herşey aşınacak ve eskiyecektir ama, doğru kullanım ile aşınma süresini uzatmak ve dolayısı ile masrafları azaltmak mümkündür.

Özellikle inişlerde ve iniş sonrası taxide (park yerine gidişlerde) Brake Unitler aşırı ısıya ve dolayısı ile aşınmaya maruz kalmaktadırlar. İniş pisti üzerinde yapılacak frenleme, uçağın var olan hızından kaynaklanan kinetik enerjinin Brake Unit'ler tarafından emilmesine ve orada ısıya dönüşmesine neden olur.

Frenleme sırasında uçağın ağırlığı, iniş ve taxi hızı, Brake Unit'in ısınması ve aşınmasında önemli bir etkidir. Ayrıca kullanım nedeniyle aşınmış ama değiştirme ölçüsüne gelmemiş bir Brake Unit, kendisinden daha az aşınmış olan bir diğer Brake Unit'ten %30

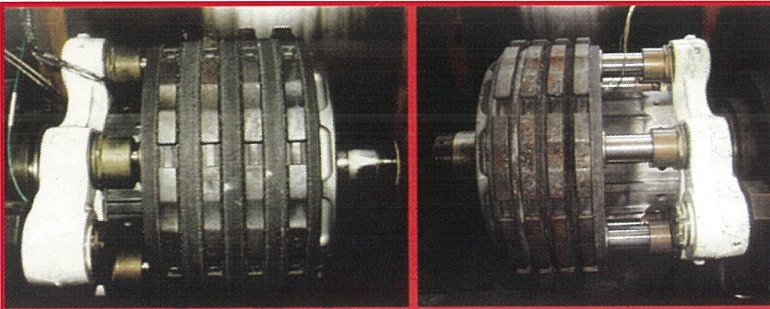
Brake Unit'lerin aşınma ömrü, takıldığından sökülmesine kadar geçen zamanla değil, uçağın bu zaman aralığında kaç iniş yaptığı ile takip edilir. Uzun mesafe uçuşlar yapan bir uçağın Brake Unit'i kısa mesafe uçuşları yapan uçaktan daha geç bir sürede aşınacaktır.

civarında daha fazla ısınacaktır. Bir uçakta bulunan Brake Unit'lerin hepsi (2,4 ve 8 adet gibi) aynı ölçüde aşınmış değildir. Bu nedenle eşit frenleme yapılsa bile, ileri derecede aşınmış Brake Unit'ler diğerlerine nazaran daha fazla ısınacaklardır. Farklı ısınmanın bir diğer nedeni de, yan rüzgar altında iniş yapıldığında uçağı pist üzerinde tutabilmek için sol ve sağ dikmelerdeki frenleri değişik etkinlikte kullanma zorunluluğu da olabilir.

Modern uçakların hemen hepsinin cockpitinde Brake Unit'lerin herbirinin ısı değerini gösteren ekranlar/gösterge ve bazılarında bunları soğutmak için kullanılan fanlar vardır. Daha önceden belirlenmiş ve hafızaya alınmış bir ısı değerine (değerler uçak tiplerine göre farklıdır) ulaşıldığında, o Brake Unit'in ısı

göstergesi renk değiştirir veya yanıp sönmeye/flash yapmaya başlayarak pilotu ikaz eder. Bir Brake Unit'te aşırı ısınma meydana gelirse, o Brake Unitin üzerindeki lastiğin içindeki havanın da (doğrusu nitrojen gazı) ısınmasına ve basıncının artmasına neden olur.

Bunun sonucu olarak ya aşırı ısınma veya ayırı basınç nedeniyle lastiğin üzerinde var olan emniyet tapasının erimesine veya atmasına ve havasının boşalmasına neden olur. Bu, lastiğin infilak etmesini önleyen bir emniyet tertibatıdır. Havası boşalan lastik artık uçağın yükünü taşıyamaz. Böyle bir durumda uçak yürürken, yük taşıma görevi havası boşalan lastiğin aks komşusu dediğimiz diğer sağlam lastik tarafından karşılanacaktır. Aşırı yük altında kala sağlam lastik, havacılık kuralı gereği havası boşalan lastikle beraber uçaktan sökülerek, yerlerine yenileri takılacaktır. Havası boşalan lastik ile onun aks komşusu sağlam lastik atelyesinde kontrol edildiklerinde büyük ihtimalle karkas yapılarının deforme olması nedeniyle yeniden kaplamaya gönderilemezler ve hurdaliğe atılırlar. Bu deformasyon eğer atelyede tespit edilemez ve kaplama yapıla-



Yeni ve Kullanılmış Brake Unit Farkı (Carbon)



cak fabrikaya gönderilirse, karkas deformasyonu halogram inspection'da tespit edilir ve orada hurdaya ayrılırlar. Var olan masraflara, bir de lastiğin yurt dışına gönderilme masarfı da katılır.

Brake Unit'in kullanım sırasında aşırı ısınması ayrıca, üzerinde bulunan çoklu sayıdaki pistoncukların contalarının (seal) deforme olmasına ve hidrolik kaçırmalarına da neden olur. Bu sonuç; Brake Unit'in uçaktan sökülerek onarım için atelyesine gitmesi demektir. Brake Unit, atelyesinde test edilerek kaçak yapan pistoncuklar tespit edilecek, söküm yapılacak, hasarlı seal'ler yenileri ile değiştirilecek, montaj sonrası yeniden test edilecek ve faal bulunursa yeniden sertifikaya (re-certificate) edilerek faal olarak depoya verilecektir.

Buraya kadar görüldüğü gi-

bi, uçakların Brake Unit'lerinin gereksiz aşırı kullanımı bir havayolu için önemli bir masraf kapısıdır. Özellikle 11 Eylül 2001'den itibaren her bir doların havayolları için önemi bilinirken. Bu masrafın kabul edilebilir bir seviyeye indirilmesi nasıl mümkün kılınabilir?

Bu sorunun cevabı pilotların fren kullanma tekniklerinde yatmaktadır. İniş yapan bir uçağın Brake Unit'lerinin park yerine daha soğuk olarak getirilmesi gerekir.

Bunu temin için alınacak önlemler şöyle olabilir;

1- İniş için mümkün olan en büyük flap setting'i kullanarak iniş hızını minimumda tutmak,

2- İnişte tekerleklerin piste temasından taxi hızına erişinceye kadar uçağı yavaşlatmak için (mümkünse) fren yerine Thrust Reverser ve Spoiler

kullanmak,

3- Uzun pistlerde uçağın aerodinamik geri sürüklemesinden (aerodynamic drag) yararlanarak zaman içinde yavaşlamasını beklemek,

4- İnişte Autobrake kullanılıyorsa, uzun pisti ile orantılı olarak Low Setting kullanmak. Bu yolla her Brake Unit eşdeğerde ve düşük basınç/yük altında kalırlar, asimetrik frenleme ve farklı ısınma olmaz.

5- Uzun oturmaktan kaçınmak ve kısa yoldan pisti terketme alışkanlığını bırakmak,

6- Taxi yolunda fren yapmak gerektiğinde az güçte ama sürekli fren yapmak yerine orta güçte ve kısa süreli fren yaparak istenen yavaşlama sağlandığında, fren pedalını tam bırakarak tekerleklerin dönmesinden yararlanarak Brake Unit'lerin soğumalarına fırsat yaratmak.

7- Bu tedbire ilave olarak, çok motorlu uçaklarda, taxi yoluna çıktıktan sonra yeterli sayının dışında kalan motorları durdurarak, yavaş taxi hızı ile hem sık ve güçlü fren ihtiyacı olmaz ve hemde yakıt tasarrufu yapılmış olacaktır.

8- Eğer inişteki kaçınılmaz olumsuz şartlar Brake Unit'lerin ısınısını Flight Manual'de verilen limit değerlerin üzerine çıkmasına neden olmuşsa, Brake Unit'lerin ısınısının bu değerlerin altına düşünceye kadar tekrar kalkışı geçiktirmek gerekir. Bu yapılmadan tekrar kalkışa gidilecek olursa, taxi yolunda gerekecek frenleme sırasında ayırı ısı yüzünden yukarıda sayılan olumsuzluklarla karşılaşma ve park yerine dönmek sürpriz olmayacaktır.

Yüzyılın Buluşu

İşte GINGER..!

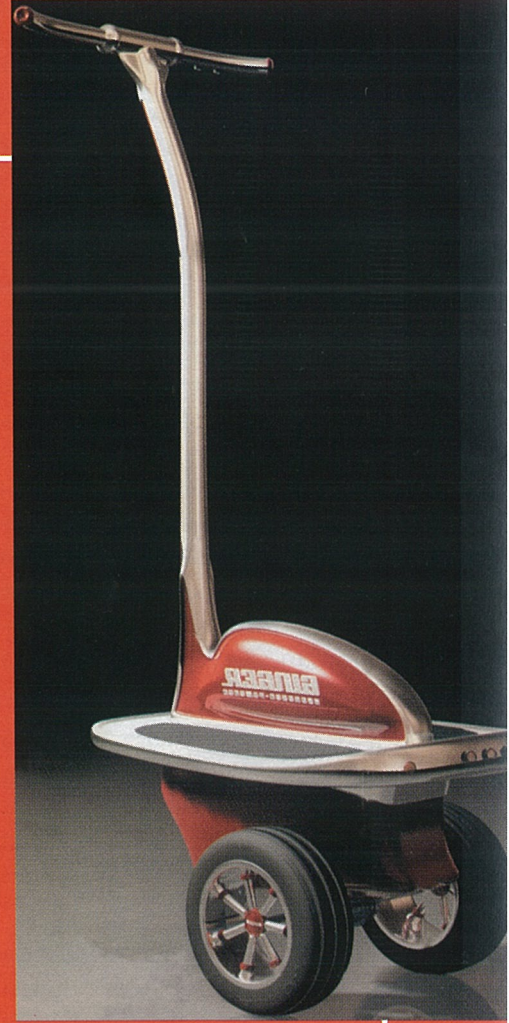
"Dünyayı yerinden oynatacak bir buluş" olarak reklamı yapılan Ginger (dilimizdeki karşılığı ile Zencefil) medya da çok sözü edilen bir araç olmakla birlikte henüz nasıl çalıştığı tam olarak bilinmiyor. Kardeşi Scooter gibi iki tekeri ve bir tutamağı olan Ginger, halen seri üretim ile mağazalarda satılmıyor. Hidrojenle çalışan bir motora sahip olan Ginger'in yaratıcısı, onun fazla abartıldığını ve yüzyılın buluşu olarak nitelendirilmenin gereksiz olduğunu söylese de o gerçekten büyük bir keşif. Bir çok kişi bu mucidin Bill GATES'den daha zengin olacağını söylüyor. O, şehrin kalabalığı, kargaşası, kirliliği, pahalılığı ve tehlikesine karşı bir önlem olarak planlanarak yaratılmış. Çünkü şehir içi ulaşım yavaştır, taksiler ve diğer araçlar trafikte hızlı ilerleyemezler ve çevreyi kirletirler. Ginger'in yaratıcısı olan Dean KAMEN bir fizikçi. Bu onun ilk icadı da değil. O daha önce 100 den fazla buluşa imza atmış ve bunları yasallaştırmış, yani hepsinin patentini almış. En son icadı ise Ginger'in daha değişik bir versiyonu olan IBOT arazide ilerleyebilen hatta merdiven çıkabilen bir tekerlekli sandalyeymiş. KAMEN bu yetenekleri sayesinde güzel bir eve sahip olmuş. Ayrıca New Hampshire'da kurulu bulunan DEKA (Dean Kamen) isminde bir şirketi ve Connecticut açıklarındaki küçük bir ada da satın almıştır.

Ginger, scooter'a benzemekle birlikte gizem dolu bir araçtır. Üretimine başlanmak üzere olmasına rağmen, veriler ve tekniği gizli tutulmaktadır. Aracın teknik özellikleri, patent başvurusu ile resmileşince özellikleri gizlice ve yüzeysel olarak öğrenilebilmiştir. Patent bürosundaki adı "Kişisel Hareketlilik Aracı"dır. Kayıtlara kod adı "It" (O) olarak geçmiştir. Scooterlarda önde ve arkada olmak üzere bulunan iki tekerlek aracın düz gitmesi için en büyük etkidir. Dengede

durmak sürücünün yeteneğine ve boştaki ayağa kalmıştır. Ginger'da ise tekerlekler daha büyüktür ve yan yanadır. Kullanıcının ayakları küçük bir zemin üzerinde ve neredeyse bitişiktir. Yani Ginger'da sürücü ayaklarını kesinlikle kullanmaz. Araç bir hidrojen motoruna sahiptir. Kamen, "Contilevered Crancshaft Stirling Cycle Machine" sisteminin de mucidi olduğundan patentini aldığı bu ürünü de ilk olarak Ginger'da kullanmıştır. Kısaca yüzyılın buluşun da aynı anda iki icat sergilenmiştir. Bu motor, yakıtını havada da bulabileceğiniz hidrojen gazını yakarak çalışır. Ginger'ın motoru teknik özelliklerinden dolayı düzenli, sessiz ve verimlidir. Motorun en büyük özelliklerinden biriside egzost gazı olmamasıdır. Bu özel motorun %1 oranında tek atık maddesi vardır, oda saf sudur. Bu çevre dostu motor (her ne kadar Kamen alçakgönüllü davranırsa da) gerçekten büyük bir buluştur ve belki de gelecek için bir kurtarıcıdır.

Zencefil'de kumanda sistemi bir gyroscope sisteminden oluşmaktadır. Stabilize sensörleri bir insanın kusursuz dengesi ile çalışmaktadır. Bildiğiniz gibi gyrolar konumunu yeryüzüne göre dik olmak üzere her koşulda muhafaza ederler. Bu prensipten yola çıkarak Ginger her türlü yolda sürücüsünü ve kendisini iki tekerin üzerinde tutmayı başarır. Bu tekniğe Kamen

"Dinamik Stabilizasyon" adını vermektedir. Ginger sürekli olarak sürücüsünün hareketini takip eder. Sağa dönmek için vücudunuza yavaşça sağa döndürmeniz halinde bu süper scooter yavaşça sağa doğru döner. Unutmayın! tutamak sadece tutmanız içindir. Aynı şey diğer yön içinde geçerlidir. Helikopterlerde bulunan "kablosuz hedef tespit başlığı" gibi çalışan bu sistem gibi fren sistemi de uzay çağına yakışmaktadır. Standart araçlarda bulunan fren pedalı Gin-



ger'da yoktur. Durmak için kendinizi geriye doğru vermeniz halinde stabilize sensörleri devreye girerek ağırlığınız ile aracı durduracaktır.

Kamen bu projesini uzun bir süre gizli tutmuştur. Üretime başlayınca kadar geçen zaman içinde sanayi casusları peşinde koşsa da ayrıntıları elde edememişlerdir. Bir çok büyük otomobil yapımcısının bu özel motorun peşine düşmeleri ile Kamen'in Bill GATES'den daha zengin olacağı kesindir. Öyle gösteriyor ki bu araç şehir karmaşasında, çevre kirliliğinde, gürültüde ve trafik probleminde bizlere çözüm sunacak. Şimdilik 30 km sürat yapabilen Ginger belki de ileride direksiyonsuz sensörlü uzay otomobillerinin bir başlangıcı ve kirlenen dünyanın bir kurtarıcısı olacaktır.

2001 Yılında Üretilen Yolcu Uçaklarının % 62'si Boeing

Dünyanın en büyük havacılık ve uzay şirketi Boeing, 2001 yılı boyunca, yarısı Boeing 737 modeli olmak üzere; toplam 527 uçak teslim ettiğini açıkladı. Yılbaşında, belirlenen teslim hedefine ulaştığını açıklayan Boeing, 2001 yılında yolcu uçağı pazarındaki üretimin %62'sini gerçekleştirdiğini ve aynı süre içinde 27 havayolundan toplam 355 sipariş daha aldığını belirtti.

Geçtiğimiz yıl, binincisi üretilen Yeni Nesil Boeing 737 uçaklarının, 188 adetle toplam sipariş içerisinde en yüksek paya sahip olduğu bildirildi.

Boeing 737'lere bu oranda talep olması, sektörde halen daha bu uçaklara olan ilginin ve güvenin büyük olduğunu bir göstergesi olarak değerlendiriliyor. Bugün tüm ülkelerin havayollarında 3000'in üzerinde Boeing 737 uçmakta.

Ticari Uçaklar Grubu Başkanı Alan Mulally, 2001 yılında tüm dünyadaki havayollarının filosuna katılan her 3 uçaktan birinin Boeing 737 olduğunu vurgulayarak bu başarının, havayolu şirketlerinin sık ve aktarmasız uçuşlara uygun orta boy uçaklar talep edecekleri yönündeki öngörülerini haklı çıkardığını söyledi. 11 Eylül olaylarının yarattığı olumsuzlukların, havacılık sektöründeki büyü-



meyi yavaşlattığını belirten Mulally, "Üretim planımızı yaparken sadece bu daralmayı değil, halen uçmakta olan ve kısa vadede emekliye ayrılarak yenileriyle değiştirilmeyi bekleyen 20-30 yaş arasındaki 3.000 uçağı da göz önünde bulunduruyoruz" dedi.

Mullaly, 2002 ve 2003 yıllarında

ortalama 350-400 arasında uçak teslimi gerçekleştirmeyi hedeflediklerini açıkladı.

Türk havayolu şirketleri de Boeing 737'leri tercih ediyor

Boeing, geçtiğimiz 2 yıl içinde ülkemizdeki havayolu şirketlerine toplam 24 Bo-

Dünyanın en büyük havacılık ve uzay şirketi Boeing, 2001 yılı boyunca, yarısı Boeing 737 modeli olmak üzere; toplam 527 uçak teslim ettiğini açıkladı. Yılbaşında, belirlenen teslim hedefine ulaşan ve 2001 yılında yolcu uçağı pazarındaki üretimin %62'sini gerçekleştiren Boeing, aynı süre içinde 27 havayolundan toplam 355 sipariş daha aldı.

eing 737 uçağı teslim etti. Bu dönemde, Ülkemizde en büyük Boeing 737 filosuna sahip Türk Hava Yolları'na 9, Pegasus'a 7, SunExpress'e 4, Kıbrıs Türk Hava Yolları'na 3 ve Sky Havayolları'na da 1 adet Boeing 737-800 uçağı katıldı.

2002 yılında yeni Boeing 737 uçaklarını teslim alacak şirketler arasında, Türk Hava Yolları ve Pegasus bulunuyor.

İlhan Özdemir



Türkiye'nin, "Mucize Kanatlar"a Sahip İlk Boeing'i Geliyor! **Kıvrık kanatlı ilk Boeing 737'yi, Pegasus Havayolları alıyor.**

Boeing'in geliştirdiği yeni teknoloji sayesinde, "kıvrık kanat uçları"yla üretilen yeni Boeing 737'ler; yakıt tüketimini %4'e kadar düşürüyor ve uçuş menziline artıran kıvrık kanatlar sayesinde, yakıt masraflarında yılda ortalama 100 bin dolara kadar tasarruf sağlayabiliyor. Kıvrık kanatlar; sürtünmeyi azaltarak, motorun daha verimli çalışmasını ve uçağın daha kısa sürede yükselmesini sağlıyor. Kıvrık kanatlar, havayollarına, kıtalararası uçuşlarda önemli oranda zaman kazandıracak.

Kıvrık kanatlı Boeing 737 uçakları, yüksek rakımlı, sıcak iklimli bölgelerdeki havaalanlarından



daha kolay iniş-kalkış yapabiliyor. Bakım maliyetlerini düşüren kıvrık kanatlar, maksimum kalkış ağırlığında 3 tona kadar artış sağlıyor ve uçağın daha sessiz uçuşmasına olanak tanıyor.

Yeni "kıvrık kanatlı" Boeing 737'lerin Türkiye'deki ilk kullanıcısı, ülkemizin önde gelen charter havayolu şirketlerinden Pegasus Havayolları olacak. Klasik kanatlardan farklı olarak eğimli kanat uçlarına sahip üç yeni Boeing 737-800 uçağı, 2002 yılı içinde Pegasus'un filosuna katılacak. Boeing, kıvrık kanatlı uçakların ilkinin bu ayın sonunda teslim edecek.



(Geçen sayıdan devam)

4) UYKUSUZLUK :

Uyku, hemen hemen hergün aynı saatte gerçekleşen periyodik bir olaydır. Uyku ve uyanma saatleri arasında değişiklikler olduğunda, uykusuzluk söz konusu olur. Öte yandan, bedensel ve zihinsel yorgunluk, stres, sağlık sorunları da uykusuzluk yapabilir.

Uykusuzluğun neden olacağı düzensizlikler ve etkileri aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Uykusuzluğa karşı; uyumadan önce, kafein ve tein içeren içeceklerden uzak durmak, gün içinde küçük göz dinlendirmelerine (sızmalara /şekerlemelere) izin vermemek, stresten (duygusal veya fiziksel etki doğuracak eylemlerden) uzak durmak, ılık bir içecek (süt vb.) içmek, hafif egzersizler yapmak sayılabilecek birkaç önlemdir.

5) YORGUNLUK

Yorgunluk, eksik dinlenmeden kaynaklanan, kişinin uzun süreli ve belirli limiti aşan bedensel veya zihinsel çalışmasının neden olduğu durumlardır.

Doğuştan yorgun olanlar konumuzun dışında kalmaktadır!

Yorgunluğu, uykusuzluk veya dikkatsizlikten ayırmak gerekir. Bu üç faktörün birbiri ile neden sonuç ilişkisi vardır. Örneğin,



Uçak Bakımında İnsan Faktörleri İletişim, Performans ve Stres (6)

Oya TORUM/Y.Müh.Mimar

yüksek dikkat gerektiren işler yorgunluk doğurabilir.

Yorgunluk, yapılacak iş için gerekli olan çaba ile ters orantılıdır.

Adele yorgunluğu ya da bedensel yorgunluk, objektiftir ve ölçülebilir. Zihinsel yorgunluk halinde ise; normal dinlenmeye rağmen duygusal stres yaşanır. Sübjektiftir, kolaylıkla ölçülemez. Vücut ritminin yorgunlukla bozulması önemli hata kaynakların-

dan biridir.

Aşırı yorgunluk (fatigue) yine iş performansını etkileyen bir diğer faktördür. Aşırı yorgunluk, uzun süreli görevlerden ya da gereğinden daha kısa sürede gerçekleştirilmesi beklenen görevlerden sonra da yaşanır. Akut ve kronik olmak üzere ikiye ayrılır.

Akut yorgunluk, yoğun fiziksel veya zihinsel bir aktivite sonrasında kısa süreli olarak yaşanır ve iyi bir gece uykusundan sonra yok olur.

Kronik (müzmin) yorgunluk ise; oluşması ve geçmesi uzun sürelidir. Belirtileri; dikkatin azalması, hafızanın zayıflaması, tutumlarda aldırmaçlık, içe kapanıklık şeklinde gözlenir.

Yorgunluktan çıkıp, dinlenme durumuna geçmenin koşulları da fazlaca bilinmemektedir. Bazen

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

yeterli bir uykudan sonra bile yorgun kalınabilmektedir.

Yorgunluk halinde karşılaşılan olaylar, aşağıdaki tabloda gösterilmiştir. Yorgunluk halinde artan faktörler (+), azalanlar (-) işaretleriyle gösterilmiştir.

Monoton görevler de yorgunluğa neden olmaktadır. Dikkat düzeyi, hem çevreden, hem de konunun niteliğinden kaynaklanır. Monotonluk; görev sırasında yapılan işlerin sabit ya da aynı ve sürekliliği ya da tekrarlanması şeklinde tanımlanmaktadır.

Birim zamanda tekrarlanan az sayıda hareketle veya basit hareketlerle yapılan işlerin yanı sıra, yine birim zamanda alınan az bilgi monotonluğu artırır. Monoton işler yorgunluk ve dikkat azalmasına neden olacağından hata olasılığını artırır. Bu tür "görevlerde" kontrol işlevinin detaylandırılması gerekir.

6) İŞYÜKÜ

Performansı etkileyen bir diğer faktör iş yükünün ya çok fazla ya da az olduğu durumlardır.

Çok uzun çalışma saatleri özellikle dikkatin yoğunlaşması gereken önemli işlerin çok fazla olması söz konusu ise, çalışmada stres yaratacak ve hata yapma riski artacaktır. Zihinsel ve fiziksel yorgunluk düzeyi yükselecektir.

Buna karşın iş yükünün az ol-

ması da gerginlik yaratmaktadır. Amaçsız boş zamanlar ortaya çıkmakta ve çalışmada alışkanlıklar doğurmaktadır. İşe bağlılık, başarıyı ortaya koyma, mücadele etme isteğini engellediğinden, umursamazlık ve iş huzurunu bozmaya kadar uzanan sonuçları olabilmektedir.

7) BESLENME ALIŞKANLIKLARI (Alkol, ilaç vb. kullanımları):

Besinlerin insan davranışlarında ve performanslarında etkili bir faktör olduğu bilinmektedir. Örneğin; protein, yağlar ve rafine şekerlerin, huzursuzluk hissi, az uyanıklık, kararsızlık, çabuk öfkelenme ve uykuya dalma meyli gibi etkileri olabilir.

Kahve, çay, zengin soslar, baharatlı etler çok pişmiş yiyecekler sinir sistemini etkiler ve metabolizmanın hızını artırır.

Alkollü içkiler enerji vericidirler. Fiziksel aktiviteyi güçlendirirler, ama aynı zamanda duygusalılığı da artırır. Alkolün görme ve işitme, kısa ve uzun dönemli hafıza üzerinde olumsuz etkileri vardır. Karar verme ve düşünce sistemlerini aksatır. Refleksleri zayıflatır. Hareket koordinasyonunu bozar. Daha da kötüsü; kişinin kendisi ile ilgili algısını farklılaştırır, aşırı güven veya aşırı güvensizlik duygularını ön plana çıkarır.

Örneğin; Pilotların uçuştan 8 saat önce alkol almayı kesmeleri, uçuş sırasında asla içmemeleri gerekmektedir. Kanda izin verilen alkol düzeyi ise % 04'dür.

1975 - 1981 yılları arasındaki ölümcül kazaların %10'unun nedeninin alkol olduğu saptanmıştır. Nedeni tam olarak saptanamayan kazalarda ise alkolün ne denli etkisi olduğu bilinmemektedir.

Diyet: Yorgunlukla mücadelede beslenme şeklimizin de önemi

FİZYOLOJİK	PSİKOMOTOR
Vücut ısısı	Hafıza
-	-
Adale gücü	İletişim yeteneği
-	-
Görüş	Nesneleri gözle izleme
-	-
Kan dolaşımı	Dikkat
-	-
Adale glikojeni	Kişisel özen
-	-
Kan şekeri	Hareketlilik
+	-
Işığa refleks	İş paylaşımı
+	-
Görsel uyum zamanı	Eleştiri kabulü
+	-
Nabız	Korku, depresyon
+	+
	Hatalar
	+
	Yanıt verme zamanı
	+



vardır.

Aldığımız besinin cinsi ve miktarına bağlı olarak, bazen kendimizi ağırlaştığımız, tembel, bazen de enerji desteği almış hissettiğimiz olmuştur. Bu konudaki bazı öneriler ise aşağıda sıralanmıştır:

- Vardiya öncesi veya vardiya sırasında, sadece birkaç öğünde çok yiyerek beslenmek yerine, daha sık, fakat daha az yiyerek beslenme tercih edilmelidir.

- Vardiya çalışanlar için ağır fiziksel iş öncesi saatlerde, küçük öğünler halinde yemek aynı zamanda bir diyet stratejisidir.

- Vardiya öncesi veya vardiya sırasında alınması tercih edilen, karbonhidrat bakımından zengin yiyecekler, yavaş yanan karbonhidratları ihtiva etmelidirler. (Esmer pirinç, portakal, fasulye, greyfurt, süt, yoğurt, elma, fıstık gibi.)

- Çalışma performansı için iyi beslenme çok önemlidir. Diyet yapılıyorsa asla aç kalınmamalı ve mesaiye tok başlanmalıdır.

Tahıllar ve sebzeler B vitamini bakımından zengin olduklarından, sinir sistemi üzerinde olumlu etkileri vardır. Ayrıca sindirim fonksiyonunun işleyişinde yardımcıdırlar.

Şekerin olumsuz etkisi bulunmaktadır. Vücudun dengesi için kandaki şekerin belli bir düzeyde olması gerekmektedir. Sabah çok tatlı yenirse, kandaki şeker aniden yükselebilir.

Eğer hemen enerjiyi kullanmak mümkün değilse, belirsiz bir sınırlılık söz konusu olur. Özellikle şeker stres seviyesini direk etkilemektedir. Baş ağrısı, yorgunluk, konsantrasyon bozukluğu, stres artar, kişi kendini depresif ve uyuşuk hissetmeye başlar ve kah-

ve veya çaya yönelir.

Kahve veya çay gibi kafein ve tein gibi maddeler stimulan olup çok alındığında sinirliliği ve gerginliği arttırmakta, reaksiyon zamanını düşürmektedir. Diüretik özelliği olup vücudun su kaybına neden olur.

Sakinleştirici ilaç kullanmak da insanların çok kolay başvurduğu bir yöntemdir. Bunlar geçici olarak rahatlık vermekle birlikte eğer performansı düşüren ana neden ortadan kalkmamışsa, etkisi olmayacağı gibi alışkanlık da yaratabilmektedir.

İlaç, alkol, çay, kahve veya sigara gibi alışkanlıkların yerini fiziksel form tutucu aktiviteler alır ise, sağlık üzerinde olumlu etkisi daha kolay gözlemlenecektir.

Sonuç olarak; performansımızı etkileyen faktörlerin pek çoğu günlük yaşamımızda alabileceğimiz basit önlemler ile (dengeli beslenme, sürekli aktiviteler vb.) hem özel hem iş hayatımızda kapasitemiz doğrultusunda olumlu sonuçlar verebilir.

FOBİLER

Hem kaygı, hem korku herkeste vardır. Bu doğaldır. Ne var ki, korkunun derecesi kişinin günlük yaşamını aksatacak düzeye erişip onun normal işlevini engellediği zaman, doğal olmayan bir durum söz konusu olur. Bu durumda fobilerden söz ederiz.

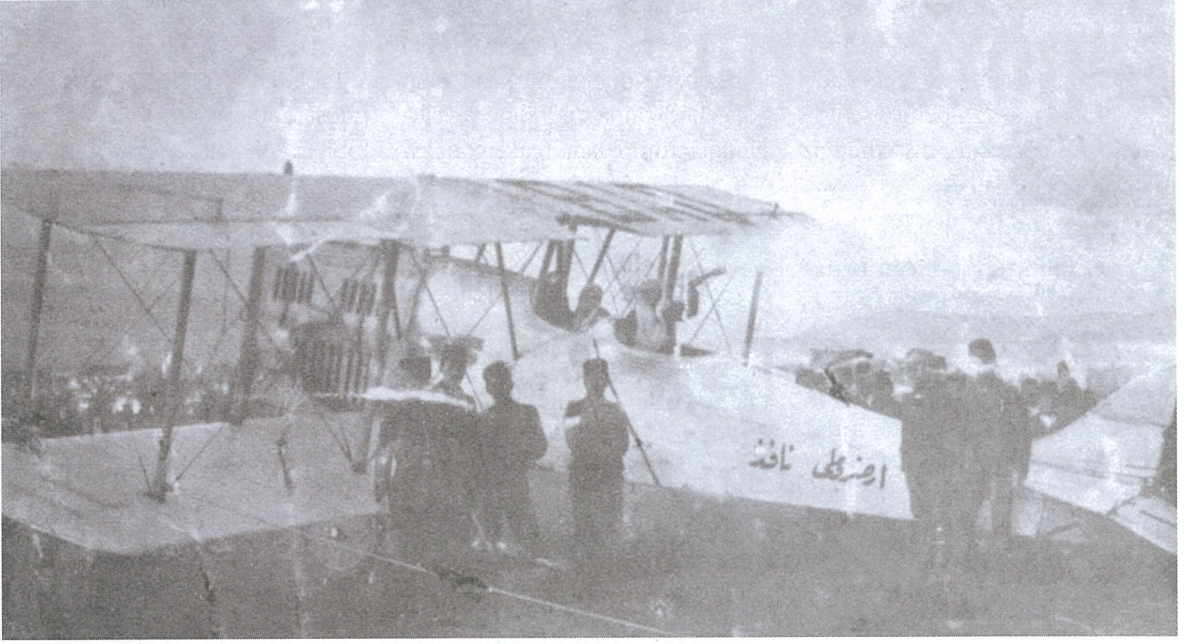
Fobilerin en belirgin özelliklerinden biri, onların kaynağının bilinçsiz oluşudur. Fobilerin kaynağı, Freud'un yaklaşımına göre bilinçaltında çözümlenmemiş ilişkilerdir. Bu çelişkiler çözümlenmedikçe yalnız fobinin ortadan kaldırılmasına çalışmak yetersiz ve anlamsız bir çabadır. Bilinçaltındaki çelişki çözümlenme-

diği için, kişi kendisine başka bir fobi bulabilir.

Tabloda belli başlı fobilerin bir listesi verilmektedir. Psikologlar, fobileri iki sınıfa ayırırlar: Basit fobiler ve karmaşık fobiler. Basit Fobi (simple phobia) oldukça iyi belirlenmiş tek bir nesne veya durumdan gelen korkuyu tanımlar. Karmaşık fobi (complex phobia) ise çok boyutludur. Örneğin, yılanlardan korkma ya da yüksek yerlerden korkma basit fobilere örnektir. Öte yandan agorafobi adı verilen türden fobi, dışarıda, toplum içinde, yabancı kimselerin arasında ortaya çıkar ve görüldüğü gibi son derece karmaşık uyarıcıları içerir. Agorafobinin aslında çevirisi "çarşı ve pazar yerinden korkma"dır, fakat psikoloji yazılarında "açık yerden korkma" biçiminde adlandırılmıştır. Klostrofobi ise kapalı yerden korkma olarak nitelendirilmektedir. Havacılıkla uğraşanlarda ve yolcularda görülen üstüne gidilmemesi gereken bir rahatsızlıktır.

SIK SIK GÖZLENEN BAZI FOBİLER:

FOBİNİN İSMİ	KORKULAN UYAR
Akrofobi	Yükseklik
Agorafobi	Açık alan
Ailurofobi	Kediler
Antofobi	Çiçekler
Antrofobi	İnsanlar
Akuvafobi	Su
Astrafobi	Şimşek
Brontofobi	Gökğürültüsü
Klostrofobi	Kapalı yer
Kinofobi	Köpek
Ekuinofobi	Atlar
Herpetofobi	Kertenkele
Mizofobi	Pislik, bulaşıcılık
Nikotofobi	Karanlık, gece
Ofidofobi	Yılanlar
Fayrofobi	Ateş



İlk Gizli Görevli Uçak Teknisyeni; **MAKİNİST FERİT**

Birinci Dünya Savaşı sürerken, Osmanlı ordusunun uçak ihtiyacı devam etmekteydi. Milliyetçi bir tüccar olan Erzurumlu Nafiz Bey (Nafiz KOTAN), 1920 Yılında Türk ordusuna satın almaları için iki uçaklık para verir ve ayrıca kendi imkanlarıyla İtalyanlardan dört adet Fiat-1 uçağı satın alarak bunları da orduya teslim eder. Yapılan gizli toplantılar sonucu, bu 4 uçağın gizlice uçurularak Anadolu'ya geçirilmesine karar verilir. Uçakların İnebolu üzerinden Eskişehir'e getirilmesi planlanmış olmasına rağmen, satın alınan uçaklar o zamanların şartlarında uzun mesafe uçamadıklarından aktarma için Bolu yakınlarında bir alan yapılması ih-

tiyacı doğmuştu. Bu nedenle Üsteğmen Sıtkı ile makinist Ferit görevlendirilir.

Bu iki gizli görevli, Bolu'da görevlerini icra ettikten sonra ilk uçak yola çıktı. Bir İtalyan pilot tarafından gizlice İstanbul'dan havalanan uçak, İnebolu üzerinden Bolu'ya getirildi. Ama maalesef bu uçak Bolu'da arızalandı. Yokluklar ve imkansızlıklar içerisinde düşman hatları gerisinde uçak için fazla bir şey yapılamadı. İkinci uçak ise değişen hava koşullarının elverişsizliği nedeni ile ancak 10 günde Bolu'ya varmıştı. Şanssızlık Osmanlının yakasına yapışmıştı bir kere, deneme uçuşu yapan ikinci ve sağlam uçağında inişte iniş takımı ve

pervanesi hasar görmüştü. Bu iki uçağın daha güvenli bir yere sevk edilmesine karar verildi. Kara yoluyla Polatlı'ya nakledilen uçaklar için yedek parça siparişi verildi. Gemiyle İtalya'dan gelen yedek parçalarla makinist Ferit, bu iki uçağı tamir etti ve uçakları sefere verdi. Makinist Ferit tarafından o günün koşulları, imkansızlıkları ve tehlikesi ile bu iki uçağı Türk ordusuna yeniden hizmete vermek, gerçekten önemli ve zor bir görevdi ve O bunu başarmıştı. Bu iki uçak 1921 yılının haziran ayında Birinci Tayyare bölümünde hizmetlerine devam etmişlerdir.

Hazırlayan: Kemal Kanat

Dinozorların Sessiz Gecesi (3)

Yurdaer İhsan Aksoy

(Geçen sayıdan devam...)

Bazı bitki türleri çiçek tozlarını ya da tohumlarını rüzgarlarla uzaklara göndermek için mükemmel aerodinamik yapılar oluşturmuşlardır. Yaz mevsiminin sonuna doğru kırılgan bir arazide dolaşırken bunların çeşitli örnekleriyle karşılaşırız. Burada rastlayacağınız bazı bitki türlerinin meyvalarına değdiğinizde birikmiş olan iç enerjileriyle patlayarak tohumlarını etrafa fırlattıklarını görürsünüz. Bazı bitkilerin dikenli tohum paketleri giysinize takılarak kendilerini çoğalmak üzere uzaklara taşıturlar.

Bir eşek arısı türü, bir yaprak biti, türünün bireylerinin içine birer yumurtasını bırakmakta ve yumurtadan çıkan arı yavrusu yaprak bitini içten yiyerek gelişmektedir.

Bazı karınca türleri gıda olarak tüketmek amacıyla mantar tarlaları yetiştiriyorlar.

Böcek yiyen pek çok bitki türü var. Bunlardan bazıları üzerine konan böceği sararak özel enzimlerle sindiriyor. Bazısının özel bir haznesi var; böceğin bir şekilde bu haznenin içine düşmesini sağlıyor, bu haznenin böceğin yukarı doğru yürüyüp çıkmasını engelleyecek şekilde kaygan bir iç yüzeyi var ve ayrıca bu iç yüzeyin çeperinde bulunan ve dışarıdan gelen ışığı geçiren pencereler böceği aldatarak dışarı çıkma çabalarını bu yönde yoğunlaştırmasına neden oluyor. Kurtulmak için harcadığı çabalar bu şekilde heder olan böcek, bir zaman sonra haznenin dibine düşerek bit-



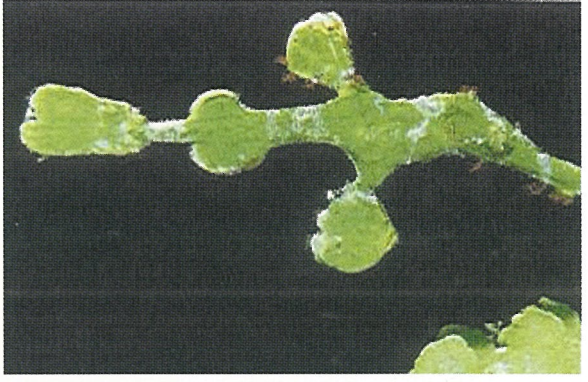
Son yıllarda, aralarında bazı bilim adamlarının bulunduğu bir takım düşünürler de giderek gelişen biokimya biliminin verilerinin ve yukarıdaki örneklerin ışığında, evrende bilinçli bir tasarımcı gücün varolması gerektiği görüşünü benimsemeye başlamışlardır.

kiye yem oluyor. Buna karşılık bazı böcek türleri aynı hazneyi mesken edinip burada sindirilmeden yaşayabiliyorlar.

Denizde ve karada yaşayan bazı canlılar düşmanlarından korunmak veya yakınlarına kadar gelen avlarını aldatmak için yaşadıkları ortama renk ve biçim bakımından uymak kabiliyetine sahip bulunuyorlar. Bir tırtıl türü, kendisini üzerinde yaşadığı ağacın dalına benzemiş, buna ilaveten dalların rüzgarda sallanması olayını da kendi gövdesiyle taklit edebili-

yor. Bazı böcekler renk ve biçim bakımından üzerinde yaşadıkları bitkilerin yapraklarından ayırt edilemeyecek görünüm kazanmış bulunuyorlar.

Bazı kelebek ve böcek türleri düşmanları tarafından görünmesinler diye, konakladıkları ortamın renk ve desenini çok kısa bir zaman diliminde kendi gövde ve kanatları üzerinde aynen oluşturabiliyorlar. Bunu o şekilde başarıyorlar ki ortamdaki çizgileri bile, kapladıkları alanın sınırlarından başlatarak gövdeleri üzerinde aynı biçim



Bazı bitki türleri çiçek tozlarını ya da tohumlarını rüzgarlarla uzaklara göndermek için mükemmel aerodinamik yapılar oluşturmuşlardır. Yaz mevsiminin sonuna doğru kırılgan bir arazide dolaşırken bunların çeşitli örnekleriyle karşılaşırız.

ve doğrultuda devam ettirebiliyorlar.

Sularda yaşayan başka canlı türleri de benzer aldatma tekniklerini kullanıyorlar. Bilim adamlarınca varlığının farkına yeni varılmış bulunan bir murekkep balığı türü, korunmak ya da avlanmak için dokuz ile on ayrı tür deniz canlısını görünüm olarak çok başarılı bir şekilde taklit edebiliyor.

Tatlı sularda yaşayan bir balık türü, yüzeye yakın bir yerden ağzıyla fırlattığı su damlasıyla dışarıdaki bir bitki yaprağı üzerinde duran böceği vurarak suya düşürmekte ve yemektir. Bilindiği gibi, ışık ışınları havadan suya geçerken kırınımına uğrarlar. Bu olguyu uzunca bir çubuğu suya sokarak kolayca test edebiliriz. Çubuk suya battığı noktadan itibaren doğrultu değiştirmiş gibi gözükür. Siz bir silahla çubuğun suyun içinde kalan ucunu vurmaya kalkarsanız

ve gördüğünüz noktaya ateş ederseniz başarılı olamazsınız. Zira, ışığın kırılma olayı nedeniyle çubuğun sudaki ucu aslında gördüğümüz yerde değildir. Işın pratik yanı bir kenara bırakılırsa, doğru atış için havanın ve suyun kırılma endekslerini ışın içine katarak bir dizi hesap yapmanız gerekir. Aynı keyfiyet, suyun içinden hava ortamındaki böceğe bakan balık için de varittir, yani, böcek de aslında balığın gördüğü noktada değildir. Buna rağmen, balık atışını büyük bir isabetle gerçekleştirebilmektedir.

Bu örneklerin sayısı kolaylıkla artırılabilir. Yukarıda da ifade ettiğim gibi; bütün bunların kör tesadüflerle gerçekleşen yapısal değişimlerin sonucu olduğunu kabul etmek akla aykırı gelmektedir. Evrimciler devamlı olarak şu örneği verirler: Birkaç maymunu bir odaya kapatıp önlerine birer daktilo koyarsanız ve kendilerine yeteri kadar uzun zaman tanırsanız, tuşlara rastgele basan bu maymunlardan biri bir gün mutlaka, Şekspir'in bir şiirini yazacaktır. Bu şekilde tek bir şiirin yazılması için bile ihtimal hesaplarına göre akıl almaz sürelerle ihtiyaç bulunmaktadır. Buna karşılık, bugüne kadar doğada tek bir şiir değil, yüzbinlerce cilt kitap

yazılmıştır.

Tesadüfi mütasyonları, doğadaki canlılığın lokomotifleri olarak kabul eden evrimci görüşün karşısında yer alan ve kutsal kitapları yegane kaynak olarak kabul eden yaratılışçıların inancına göre ise; evreni her zerresiyle planlayarak yaratan bir tanrı vardır.

Son yıllarda aralarında bazı bilim adamlarının da bulunduğu bir takım düşünürler de giderek gelişen biokimya biliminin verilerinin ve yukarıdaki örneklerin ışığında, evrende bilinçli bir tasarımcı gücün varolması gerektiği görüşünü benimsemeye başlamışlardır. Bu yeni yaklaşımı evrimciler bilimsel bulmadıkları için (bir başka ifadeyle mistik buldukları için) reddetmekte, yaratılışçılar ise kuvvetle desteklemektedirler. Konuya bilimadamları açısından yaklaştığımızda "mistik" kelimesine tartışılmaz bir ısrarlılıkla takıldıkları görülmektedir. Bilim en hakiki yol göstericidir. Ancak olaya evrensel boyutlarda baktığımızda, bilim alanına giren ve muhtemelen bazılarını hiçbir zaman cevaplayamayacağımız öylesine sorularımız varken bugün sahip olduğumuz kısıtlı bilimsel bilgilerle bu gibi konularda böylesine iddialı konuşmamak gerekir.



İçimizden Biri

Bu ayki konuğumuz; Apron'da operatör olarak çalışan bir arkadaşımız, İsmail ÇOBAN. Kendisinin pek bilinmeyen sanatçı yönünü sizlerle paylaşmak istedik.

Arkadaşımız İsmail Çoban, Türk Hava Yolları'ndaki işinin dışında amatör ruhla çalışan bir sanatçı. O bir tiyatrocı, sinema oyuncusu, maketçi, fotoğrafçı, ressam ve antika tutkunu. THY'den önceki işlerinde de hep sanatı aramış, ama bunu meslek olarak yapamayacağını anlayınca, amatör olarak yapmaya karar vermiş. İlk kez 1976 yılında Bakırköy Halkevi Tiyatrosunda oynamaya başlamış. Bundan zevk almış ve gizli yönünü açığa çıkarmış. Bu özelliğini keşfeden sadece kendi değilmiş. 200 oyuncu arasından seçilerek "Hababam Sınıfı"nda oynamış. Ertem EĞİLMEZ gibi yönetmenlerle çalışmış. Bunu, "Hababam Sınıfı Tatilde" ve yönetmenliğini Kartal TİBET'in yaptığı "Hababam Sınıfı Dokuz Doğuruyor" serisi takip etmiş. Daha sonra filmler skeçleri, skeçler dizileri izlemiş. Zeki ALASYA ile "Köşe Kapmaca", Münir ÖZKUL ile "İbişin Rüyası"nda oynamış ve büyük ustalarla tanışmış. Bunu Ali POYRAZOĞLU'nun televizyon skeçleri izlemiş. TRT'nin çekimlerini yaptığı "Kuyu" adlı film ve İsmail ÇOBAN'a göre en çok etkilendiği çekim olan "Yorgun Savaşçı" dizisi, yaptığı çalışmalarından büyük keyif almasını sağlamış. İsmail ÇOBAN kendi-

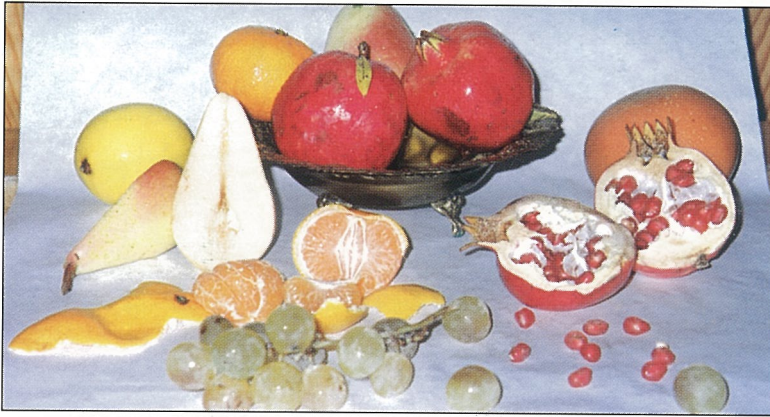


O, Türk Hava Yolları'ndaki işinin dışında amatör ruhla çalışan bir sanatçı. O bir tiyatrocı, sinema oyuncusu, maketçi, fotoğrafçı, ressam ve antika tutkunu. THY'den önceki işlerinde de hep sanatı aramış, ama bunu meslek olarak yapamayacağını anlayınca amatör olarak yapmaya karar vermiş.

sini şöyle anlatıyor;

"Ben geçmişe özlem duyan bir insanım. Geçmişte yaşayan insanlar, yaşanan olaylar hep benim ilgimi çekmiştir. Bu konuda İstanbul çok zengin şehirlerden birisi. Ben İstanbul'u çok gezerim. Tek tek yok olan eski İstanbul evlerini ve bu nostaljiyi yaşatmayı hep düşünmüşümdür. Sonunda bir gün bu evlerin maketlerini yapmaya karar verdim. Odamda küçük bir atölye kurdum. Malzemeler aldım. Bu evleri bulup resimlerini çektim bu evlerin cephelerinin maketlerini



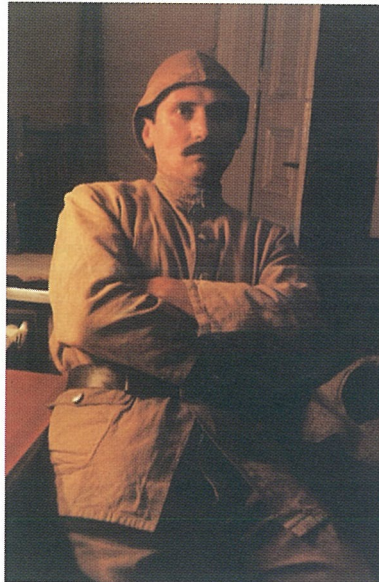


yaptım ve halen yapmaya devam ediyorum. Onları resimlerde ve maketlerde yaşatabilmek bana büyük mutluluk veriyor”.

İsmail ÇOBAN yağlı boya ve guaj boya ile tablolar yaparak resim yönünü de keşfetmiş. Yaptığı çalışmalar, zamanın SKYLIFE dergisinde tam sayfa olarak yayınlanmış. İstanbul evlerinin resimlerini çekerken başladığı fotoğrafçılık, onu konulu fotoğraf çekmeye ve bu sanata doğru itmiş. İsmail ÇOBAN'ın ahşap ev maketleri ile eski eserlere karşı olan ilgisi de artmış. Artık eski eserlerin satıldığı pazarlarda gezmeye ve maddi gücü yettiğinde eski eşyalar, objeler almaya başlamış. Bunlarla verdiği dekorların resimlerini yapmış, fotoğraflarını çekmiş. “Leman” adlı mizah dergisinde

yayınlanan gönül adamı tiptemesi, sanki onu anlatıyor gibi... Çünkü; İstanbul'u, sanatı ve nostaljiyi çok seviyor. Geçmişle beraber yaşıyor, kuşu, böceği, ağacı ve çiçeği seviyor.

O, insanı seviyor.



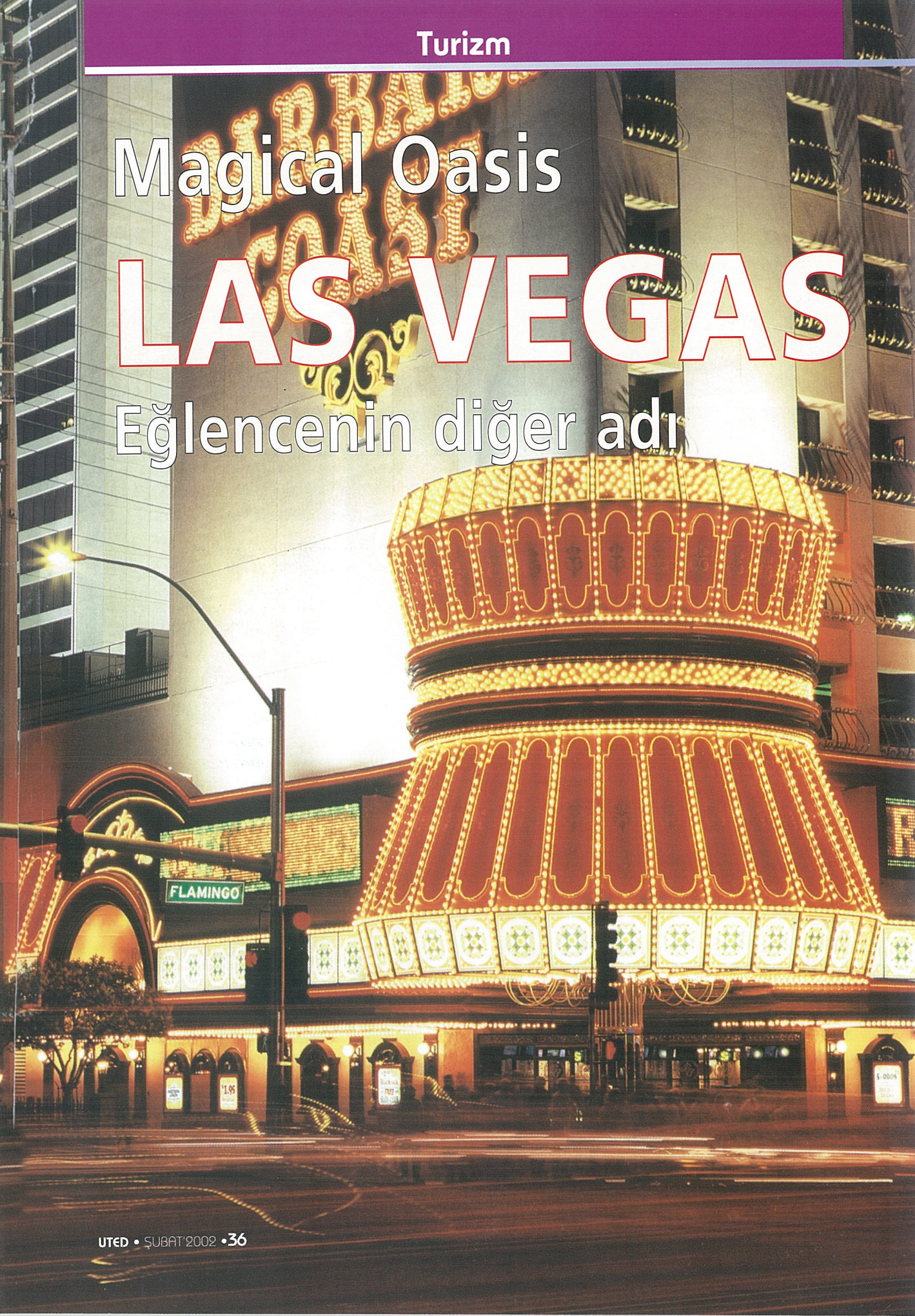
İlk kez 1976 yılında Bakırköy Halkevi Tiyatrosunda oynamaya başlamış. Bundan zevk almış ve gizli yönünü açığa çıkarmış. Bu özelliğini keşfeden sadece kendi değilmiş. 200 oyuncu arasından seçilerek Hababam Sınıfı'nda oynamış, Ertem EĞİLMEZ gibi yönetmenlerle çalışmış.(Üstte)

TRT'nin çekimlerini yaptığı “Kuyu” adlı film ve İsmail ÇOBAN'a göre en çok etkilendiği çekim olan “Yorgun Savaşçı” dizisi, yaptığı çalışmalardan büyük keyif almasını sağlamış. (Yanda)

Magical Oasis

LAS VEGAS

Eğlencenin diğ er adı





Las Vegas, büyüklü sözcük! ABD'de yalnızca O'nun adından söz edilmesi bile herkesi bir anda canlandırmaya yeter! Hele bir de oraya gitmeyi düşündüğünüzü söyleyin. Hemen en lüks otellerden, kumarhanelerden ve dünyada görüp görebileceğiniz en muhteşem gösterilerden konu açılır. Ama, karşınızdaki bu dünya cennetini görmemişse, sizi kıskanabilir de...

Havaalanına ayak basar basmaz kulağıma bir ses çaptı: "Tling tlong, tling tlong". Bavulumu almak için ilerlediğimde, insanı baştan çıkartan pırl pırl oyun makinelerini gördüm. İçlerinden biri yalnızca beni, beni bekliyordu! Büyük paralar kazanacağım makineye doğru ilerledim. Elimdeki 25 senti attım. Kolunu çektim. Çarklar dönmeye başladı. Bir süre sonra dönme durdu; ama, hiçbir şey olmadı. Hiç bir şey! İlk 25 sentimi böyle kaybettim. Eh, artık Las Vegas'ı görmek için dışarıya çıkabilirdim. Bu başıma gelen kimsenin gözünü korkutmasın; sonraki denemelerimde biraz cep harçlığı kazandım elbet. Kumar oyunları, Las Vegas eğlence sektörünün başta. Kumar makineleri hep el altında ve her köşe başında. Ama, kumarla hiç alışverişiniz olmasa da gazinodan gazinoya, otelden otele gezmek, insanları gözlemek müthiş bir deneyim.

Amerikalılar için Las Vegas yeniden doğuşun, katışıksız eğlencenin simgesi. Dünyanın hangi yerinde New York'ta, Empire State'in gölgesinde yürürken kendinizi bir anda Paris'te bulabilir; sıkılın-

When you mention to any one here in the State that you are planning a trip to Las Vegas suddenly they become energized. If they have ever been there they are eager to tell you about the most extravagant hotels, the greatest gambling spots and the finest shows, and if they have never been there they are envious.

Hearing so much from friends and family who had been there, I could not wait to see this magical land. When I peered down from the airplane as Las Vegas approached I thought I was seeing a mirage, but Las Vegas is no illusion.

Entering the airport after landing I heard a peculiar clanging noise "cha ching cha ching". As I rounded a corner to retrieve my luggage I saw there in the airport Shiny, enticing slot machines begging for me to put my quarter in. Having checked out just the right one, the one that was calling my name, the machine just for me and no one else, the one I was going to win on, I placed my quarter in the slot. I reached for the handle, pulled it down, and the wheels went spinning. It stopped spinning and nothing happened, not a thing. There went my quarter, and I was off to see the city of Vegas. But do not be discouraged by my first failure, I did win some nice pocket change later. And if you are not a gambler, there is plenty more to do in Las Vegas.

To Americans Las Vegas is a place reinvent yourself, to let your hair down and have a great time Where else in the world can you go from



ca gondola atlayıp İtalya'ya geçer; ardından antik Roma'da soluklanabilir; açık denizde korsan gemileriyle yolculuk edip, vahşi batı'da kovboyların peşinde at koşturabilir ya da canınız istediğinde Mısır'dan Rio'ya geçebilirsiniz? Hem de en çok on beş dakika içinde! Yani, o eski deyişteki gibi burada her şey mümkün!

Bütün o gösterişli oteller "The Strip" (Las Vegas Bulvarı) denilen şerit boyunca sıralanıyor. Her otelin özelliği başka. Örneğin, Hotel Paris. Burada, benzer bir mühendislik tekniğiyle yapılmış ünlü Eiffel Kulesi'nin bir kopyasını görmek mümkün. Luxor Hotel'deki siyah camdan yapılmış piramit ise; boyutlarıyla Mısır'daki orjinallerine adeta meydan okuyor. Yine buradaki Kral Tutanhamen Mezarı, 1922'de bulunan asıl mezarın bire bir kopyası. Caddenin aşağı kısmı antik Roma'ya çıkıyor; yani Caesars Palace'a. Otelde antik Roma'nın sütunlu, taş döşeli caddelerinde gezinirken Gucci ve Louis Vuitton marka ürünleri satın alabileceğiniz dükkanlar (Forum Shops) da bulunuyor. Rio de Janeiro karnavalını izlemek için çok uzağa gitmenize gerek yok. Rio Suite Hotel ne güne duruyor? Suni olarak yaratılan Como Gölü kıyılarında dinlenmek isterseniz., Bellagio Hotel sizin için biçilmiş kaftan. Hard Rock Hotel'in müdavimleri ise genç yaşlı rocker kumarbazlar! Unutmadan, Hollywood'u çok merak edip de görmediyseniz, neden MGM Grand Hotel'e uğramıyorsunuz? Görülmesi gereken bir başka şey de otellerin günün belirli saatlerinde programa koyduğu halka açık, bedava gösteriler. Örneğin, Gellagio'nun önünden geçerken Pavarotti ve diğer ünlülerin müzikleri eşliğinde sunulan muhteşem bir su ışık gösterisini izleyebi-



New York to Paris, take a gondola ride through Italy, see Ancient Rome, sail the high seas with pirates hit the high country with the cowboys, visit Egypt, or take a trip to Rio, all within about fifteen minutes or so?

I drove down the Strip (Las Vegas Boulevard) for an initial look at all the sights, and began to get a sore neck gazing up at all the extraordinary hotels. Each hotel has a theme, scaled down in size. One example is the Hotel Paris, which has a reproduction Eiffel Tower built with the same engineering techniques as the Paris original. You can even take an elevator ride to an observation deck and see an amazing view of the Strip. At Luxor Hotel there is a black glass pyramid which rivals the originals in Egypt for size, and a replica of the tomb of Tutankhamen discovered in 1922. The lower part of the boulevard leads to ancient Rome in the guise of Caesars Palace. Along the colonnaded and stone paved ancient Roman streets you can by



lirsiniz. Treasure Island Hotel'de tam on beş dakika boyunca savaşılan iki gemiyi izlemek de çok eğlenceli. Mirage Hotel'in önünde ise hava karardık-tan sonra her on beş dakikada bir patlayan volkan var!

Eğlence dünyasından uzaklaşmak isterseniz, kent içindeki müze ve parklar sizi bekliyor. Yöre-ye ilk kez 1855'te Utah'tan gelerek yerleşen Mor-monların izlerine Old Las Vegas Mormon Fort Sta-te Historic Park'ta rastlanılabilir.

Ayrıca Lee Canyon zirvelerinde kayak, Bonnie Springs Ranch'te gezinti, kentin yalnızca 25 kilo-metre batısında kalan ve çok renkli kumtaşı for-masyonların görülebileceği Red Rock Kan-yonu'nda yürüyüş ve Desert National Wildlife Ran-ge'de ise kamp yapılabilir. Kaktüslerle bezeli ıssız çölün ortasında masmavi Mead Gölü'nü yaratan ve kentin bu denli gelişmesinde büyük payı olan mucizevi Hoover Barajı, Grand Canyon National Park ve Valley of Fire State Park da günü birlik geziler dahilinde...

Las Vegas'a gelmişken, "Yok, ille de kumar diyorsanız", size bu kez bir başka önerimiz var. Hayat boyu oynayabileceğiniz kumarların belki de en tehlikelisi: Evlilik... Biliyorsunuz, Las Vegas dünyanın evlilik başkenti! Nevada Eyaleti gecik-tirici bazı kanunları uygulamadığından, çiftler göz açıp kapayana kadar evlendiriliyorlar. Bol şans!

Skylife



Gucci and Louis Vuitton originals from the Fo-rum Shops. If you want to watch the Rio de Ja-neiro carnival, you do not have to go to Brazil. What is Rio Suite Hotel for? Or if you want to re-lax on the shores of Lake Como, the Bellagio Ho-tel is for you. Hard Rock Hotel is, of course, po-pular with the younger rocker gamblers! And if you have never been to Hollywood, but are fil-led with curiosity about it, then call in at MGM Grand Hotel.

I was also fascinated by the free public shows each hotel puts on at specific times of the day. As you walk down the street you can stop and watch twoj ships battle it out at Treasure Island Hotel and actually see one of the ships sink into the water once it has been hit. Or alternatively stroll past the Bellagio Hotel and watch a bril-iant water and light show to music by Pavarotti and other favorites. In front of Mirage Hotel is a volcano which erupts every fifteen minutes after dark!

The nightlife is what people really come to Las Vegas for. Every place offers excellent shows with talented impersonators, comedians, jugg-lers, magicians, showgirls, western dancing, and famous musicians and singers. Or enjoy an elegant dinner overlooking the city.

If you want to get away from the world of en-tertainment, there are numerous museums and parks in the city. In Fort State Historic Park in Old Las Vegas, you can learn about the Mor-mon community who came here from Utah in 1855. Or go out of the city to ski on the peaks of Lee Canyon, take a trip to Bonnie Springs Ranch, trek though Red rock Canyon with its colourul sandstone formations 25 kilometres west of Las Vegas, or camp at Desert National Wildlife Range. Day trips can also be made to the Hoover Dam, which miraculously created Lake Mead in the Centre of the cactus spangled empty desert, and without which Las Vegas co-uld never have developed as it has, the Grand Canyon National Park, or Valley of Fire State Park.

If, having come to Las Vegas, you are deter-mined to gamble, then I have another sugges-tion, which is possibly the greatest risk you have ever made in your life: marriage. As you know, Las Vegas is the wedding capital of the world. Since some of the Nevada marriage laws do not apply here, it is possible to walk in and get mar-ried on the spot. So good luck!

(Skylife)



Havayolu sektöründeki hızlı büyüme, gökyüzündeki trafiği her geçen gün daha da sıkıştırıyor. Yapılan araştırmalar, Avrupa semalarında her uçağın dört dakika geciktiğini ortaya koyuyor. Yolcular, havalimanlarında beklemekle geçen saatlerle çileden çıkarken, havayolları ise; gecikmelerden dolayı her yıl milyonlarca dolarlık faturalar ödemek zorunda kalıyor.

Artık yaşlı kıtaya dar gelen "hava sahası", Avrupa göklerinin otorite-

RVSM

Reduced Vertical Separation Minimum

Artık yaşlı kıtaya dar gelen hava sahası Avrupa göklerinin otoritesi Eurocontrol'un yeni uygulaması ile rahatlayacak. Brüksel merkezli, Türkiye'nin de üye olduğu kuruluş, 24 Ocak gününden itibaren yeni uygulamayı hayata geçiriyor.



tes i
"Euro-control"ün yeni uygulaması ile rahatlayacak. Brüksel merkezli, Tür-

kiye'nin de üyesi olduğu kuruluş, 24 Ocak gününün ilk saniyelerinden itibaren yeni bir uygulama başladı. "Gökyüzünde Milat" olarak adlandırılan bu uygulamayla 29 bin feet dahil (uçuş seviyesi, yani FL290, yaklaşık 9 bin 570 metre) ile 41 bin feet dahil (FL410-13 bin 530 metre) arasında uçan uçaklar arasındaki yük-

seklği 2 bin feet'ten (660 metre) bin feet'e (330 metreye) indiriliyor. Böylece FL290 ve FL410 arasındaki 7 seviyeye 6 tane daha ekleniyor.

Avrupa semalarına ciddi bir rahatlama getirecek uygulama ile, 1955'te düzenlenen hava trafiği kuralları da değişmiş olacak. Kısaca RVSM (Reduced Vertical Separation

Minimum-Azaltılmış Dikey d e Ayırma Minimumu) olarak adlandırılan bu uygulamanın ön ü - m ü z - deki bir kaç yıl içinde Amerika Birleşik Devletleri, Uzak-doğu Asya ve Ortadoğu'da da hayata geçirilmesi planlanıyor. Bu kural değişiklikleri gelecekteki hava trafiğinin



şekillen-
mesinde

önemli bir rol oynayacak. Ayrıca yüksek irtifalarda daha fazla uçağa trafik, yani uçuş imkanı verileceği için yakıt tasarrufu da sağlayacak. Çünkü, 31 bin feet 'in üzerinde uçaklar daha az yakıt harcıyorlar.

Avrupa hava sahasının haritası çıkarılırken, Türk semaları tümüyle RVSM içine alındı. Böylece bir bakıma gökyüzünde Avrupa Birliği'ne girmiş olduk.

Yoğun Trafik

Hava sahalarının verimli kullanılmasını hedefleyen Uluslararası Sivil havacılık Örgütü ICAO, 1980'lerde bir çalışma başlattı. Buna göre hava sahaları tekrar düzenlenecekti. Özellikle Avrupa'da



ki hava sahasının yüksek irtifalarda sıkıştığını belirleyen ICAO, bu soruna Eurocontrol'den çözüm istedi. Eurocontrol, sorunu yüksek irtifadaki trafiklerin arasında irtifanın azaltılmasıyla çözdü. RVSM adı verilen uygulama ilk olarak sanal hava sahalarında simüle edildi. Trafikler arasında bin feetin emniyetli olduğu teknik olarak ispatlandı. Ancak, RVSM için uçaklara yeni ekipmanların takılması gerekiyordu.

RVSM ilk sınavını Kuzey Atlantik'te verdi. Avrupa-Amerika arasında uçan trafikler için 27 Mart 1997'de FL330 ile FL370 arasında biner feet'lik ayrımlar yapıldı. Ekim 1998'de bu uygulama FL310 ile FL390 arasını kapsayacak şekilde genişletildi. Sistemin başarı ile uygulanmasından sonra sıra Avrupa'ya geldi. 24 Ocak 2002 tarihinin ilk saniyelerinden itibaren Avrupa Hava Sahası yeni bir milatla tanışacak. RVSM hava sahasını yüzde 20 büyütecek.

Eğitim verildi

Bu dev proje, aralarında Türkiye'nin de bulunduğu



RVSM ilk sınavını Kuzey Atlantik'te verdi. Avrupa-Amerika arasında uçan trafikler için 27 Mart 1997'de biner feet'lik ayrımlar yapıldı. Ekim 1998'de bu uygulama genişletildi. Sistemin başarı ile uygulanmasından sonra sıra Avrupa'ya geldi. 24 Ocak 2002 tarihinin itibaren Avrupa Hava Sahası yeni bir milatla tanışacak.

Eurocontrol üyelerinin yanı sıra toplam 41 ülkeyi ilgilendiriyor. Ciddi bir eğitim programı hazırlayan Eurocontrol 65 Hava Trafik Kontrol Merkezi'nde görev yapan 6 bin kontrolörü eğitimden geçirdi. Projede Finlandiya, Fas ve Türkiye'nin önemli bir rolü var. Bu ülkelerden sonraki hava sahaları genellikle radar

laşık üç yıldır Türk Hava Sahası'nı kontrol eden Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından sürdürülüyor.

Türkiye, gökyüzünde girdiği Avrupa Birliği'ndeki üyeliğini, emniyet ve başarı ile sürdürüyor. Hergün Uzakdoğu ve Ortadoğu'ya uçan yüzlerce uçağın geçtiği Türk Hava Sahası'nda iki ana saha kontrol merkezi bulunuyor.

İstanbul batı, Ankara ise Türkiye'nin doğu tarafındaki hava trafiğini kontrol ediyor. RVSM uygulamasında Ankara'ya büyük iş düşüyor. Doğu'ya giden-gelen trafiğin irtifalarının açılıp azaltılması Ankara'ya önemli bir iş yükü getirecek.

(Hürriyet, Cockpit'ten alınmıştır.)

sistemine sahip değil. Trafiklerin çıkarken tekrar 2 bin feetlik ayrımlara göre ayarlanması gerekiyor.

RVSM'le ilgili çalışmalar yak-



ATA: AIR TRANSPORT ASSOCIATION

ATA CHAPTER' LAR 4 ANA BÖLÜM DÜR

1- GENEL UÇAK CH. 5-10

2- SİSTEMLER CH. 21-4

3- STRUCTURE CH. 51-5

4- POWER PLANT CH. 70-83

53- FUSELAGE

74- IGNITION

54- NACELLES/PYLONS

75- AIR

55- STABILIZERS

76- ENGINE CONTROLS

56- WINDOWS

77- ENGINE INDICATING

57- WINGS

78- EXHAUST

60-69 PROPELLERS

79-OIL

70- STANDART PRACTICES-

80- STARTING

ENGINES

82- WATER INJECTION

71- POWER PLANT (PACKAGE)

91- CHARTS (MISCELLANEOUS)

72- ENGINE (INTERNAL)

73- ENGINE FUEL AND CONTROL

(DEVAM EDECEK)

Nereden Nereye

Hazırlayan: Zeki Gürsoy

Teknisyenlerden, Muhterem Erenli



1952 Devlet Yönetimi

Cumhurbaşkanı:

Başbakan :

Ulaştırma :

Celal Bayar

Adnan Menderes

Seyfi Kurtbek

Yümnü Üresin

THY Yönetimi

(Devlet Hava Yolları İşletme Genel Müdürlüğü)

Bütçesi : 11.261.259.-TL

Genel Müdür : Osman Nuri Baykal

Filo Yapısı

Uçak Tipi

DC-3

C-47

Filo Toplamı

Adet

30

3

33

Koltuk Adedi

30x24=720

Koltuk Toplamı

720

Ticari ve Mali Durum

Taşınan yolcu adedi :

127.225

Taşınan posta :

97.201 kg.

Taşınan kargo :

1.188.163 kg.

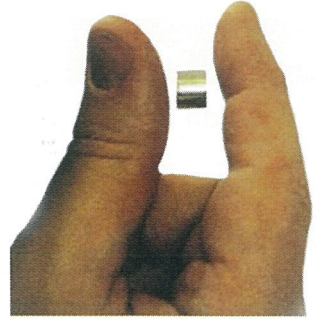
BİR SORU - BİR YANIT

Soru: Cisimleri havada tutmak mümkün müdür?

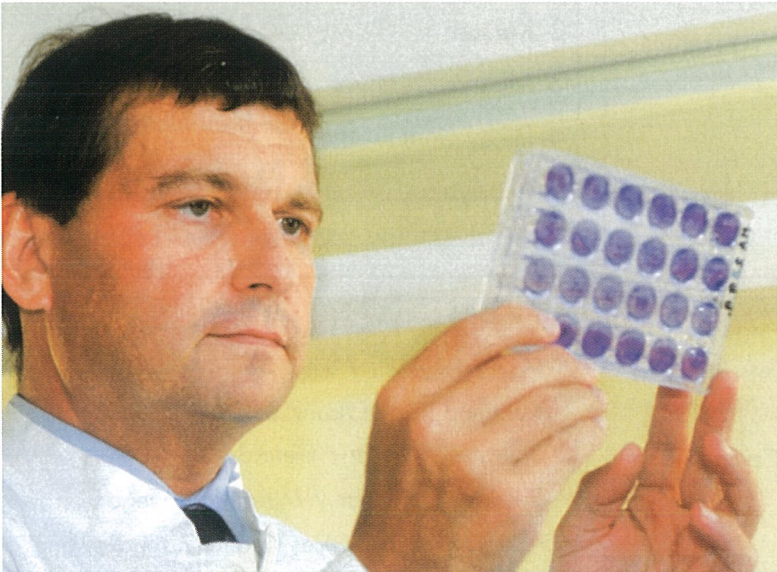
Yanıt: Bir cismi bir yere bağlı olmaksızın havada tutabilmek, fizik kurullarına göre olanaksızdır. Ama diamıknatis denilen ve manyetik alanlara karşı küçük bir itme gücü ile tepki gösteren cisimlerin etkileri bu fizik kuralı ile çelişmektedir. Bilim adamları önceleri süper iletken bilyeleri havada tutmaya çalışmışlar ve bu konuda başarılı olmuşlardı. Bilim adamlarının metal ve ametal cisimleri, hatta canlı hayvanlar gibi diamanyetik cisimleri bile havada asılı tutma deneyleri başarılı sonuç vermişti. Böyle olduğu halde bilim adamları süper iletkenleri kullanmadan bir mıknatısı havada asılı tutmayı başaramamışlardı. Bu olay, yakın bir zamana kadar imkansız gibi görünüy-

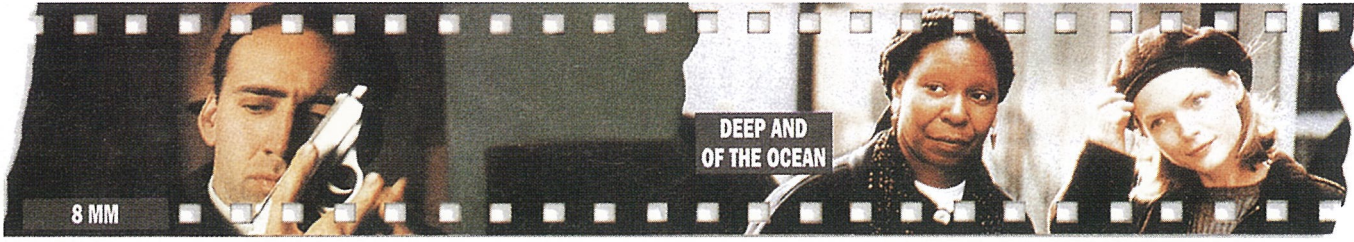
Bir çok kişiye göre olanaksız kabul edilen olayı bu 4 bilim adamı yıllarca süren sabırlı bir çalışma sonucu elde ettiler. Henüz bu konuda veriler çok derin olmamakla birlikte araştırmalar gösteriyor ki havada asılı tutulacak olan mıknatıs önce bir manyetik alan yardımı ile etkilendirilerek kaldırılıyor, daha sonra da sabit durması için dengesi sağlanıyor. Bu mıknatıs yakınlarındaki diamanyetik maddelerin (örneğin; parmak gibi) itme kuvveti ile kararlı hale getiriliyor.

yordu. Ama bundan 3 yıl önce ikisi Hollandalı, diğer ikisi de Amerikalı olmak üzere 4 bilim adamı bir mıknatısı havada asılı tutmayı başarmışlardı. Birçok kişiye göre olanaksız kabul edilen olayı bu 4 bilim adamı yıllarca süren sabırlı bir çalışma sonucu elde ettiler. Henüz bu konuda veriler çok derin olmamakla birlikte araştırmalar gösteri-



yor ki havada asılı tutulacak olan mıknatıs önce bir manyetik alan yardımı ile etkilendirilerek kaldırılıyor, daha sonra da sabit durması için dengesi sağlanıyor. Bu mıknatıs yakınlarındaki diamanyetik maddelerin (örneğin; parmak gibi) itme kuvveti ile kararlı hale getiriliyor. Bu deney Nature dergisinin 22 Temmuz 1999 yılı sayısında yayınlanmış ve bilim adamlarının başarısı kamu oyuna tanıtılmıştı, aynı bilim adamları şu anda daha büyük cisimlerin kaldırılması ve havada tutulması üzerinde çalışmaya devam etmektedirler.





VİZYONDAKİ FİLMLER

- Corelli'nin Mandolini,
- Yüzüklerin Efendisi,
- Oğul Odası,
- Vanilla Sky,
- Son,
- Felsefe Taşı,
- Deli yürek



- Gizli Gerçek
- Güzel Dedektif
- Herkes Kendi Evinde
- Kaplan ve Ejderha
- Kapıdaki Düşman
- Kutsanmış Çocuk
- Lumumba
- Mumya Geri Dönüyor
- Ölümsüz Maskesi (Bruiser)



En Çok Satan

Yerli Albümler

1 Teoman

Gönülçelen

2 Ebru Gündeş

Hayat Kadere İnât

3 Işın Karaca

Ana Dilim Aşk

4 Yaşar

Masal

5 Kırac

Zaman

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

- 1 Andrea Bocelli / Ciel Di Toscana
- 2 Shakira / Servicio De Lavanderia
- 3 Sting / All This Time
- 4 Enrique Iglesias / Escape
- 5 Ost / Bridget Jones's Diary

Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİLMLERİ

- 1- 12 Maymun
- 2- Kurşun
- 3- Mumya Dönüyor
- 4- Dikey Limit
- 5- Gladyatör

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİLMLERİ

- 1- Meksikalı
- 2- Nehirler Kırmızı
- 3- Yeni Hayat
- 4- Dikey Limit
- 5- Zor Baba



Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



- 1- Aşkın Ömrü üç yıldır / Frederic Beigbeder
- 2- Gelibolu / Buket Uzuner
- 3- Şeytan ve Genç Kadın / Paulo Coelho
- 4- Gazi ve Fikriye / Hıfzı Topuz
- 5- Aşk Hayatım / Zeruya Şalev

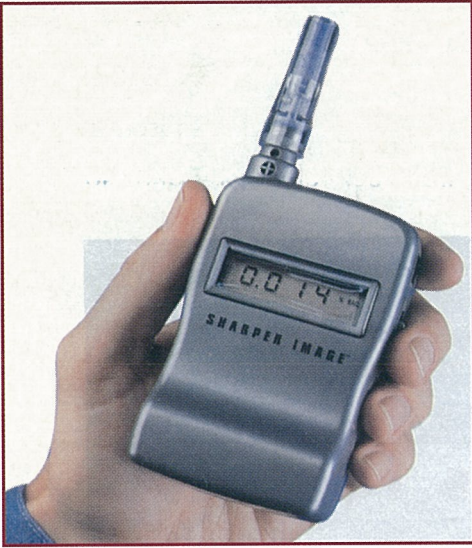


- 6- Hayat Güzeldir / İclal Aydın
- 7- Kulağına Küpe Olsun / Bülent Şenver
- 8- Sokratesi'n Karısı / Gerald Messadie
- 9- Erkekler İçin Divan / Murathan Mungan
- 10 - Harry Potter ve Ateş Kadehi / J.K. Rowling

Teknolojide Yenilikler

EĞİTİMCİLER İÇİN

Bu dijital ses kayıt cihazı standart olarak 69, sıkıştırılmış olarak ise 138 dakika ses kaydı yapabiliyor. Yapılan konuşma kayıtlarını ileri, geri alabiliyor, durdurabiliyor, silebiliyor ve bunları LCD ekranında gösteriyor. 8MB hafıza ve 99 mesaj kapasitesine sahip olan cihaz; eğitimciler, işadamları, yoğun yaşayanlar ve gazeteciler için mükemmel bir yardımcı olacak. Presantasyon, eğitim ve show için kullanılabilen bir lazer pointer'ı da bulunan cihaz, kullanılmadığı zaman otomatik olarak kapanıyor. Yaka mikrofonu ve kulaklık takmak için üzerinde çıkışları bulunan ürün, bir bilgisayara, kasetçalara ve bir hoparlöre bağlanabiliyor. Fiyatı: 199,95 dolar olan bu ses kayıt cihazı ve lazer pointer'ı www.skymall.com adresinden temin edebilirsiniz.



ALKOLLÜ MÜSÜNÜZ ?

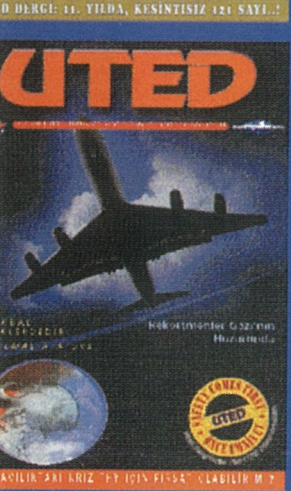
Alkol alıp, araba kullanmak zorunda kalanlar için ne kadar içtiğini bilmek zordur. Onlara kalsa çok az içilmiştir. Bunu bir polise sormayı kimse tercih etmez. İşte bu gibi durumlarda alınan alkol derecesini ölçmek için kullanabileceğiniz bir test cihazı var. Dijital olan bu alkol tester standart cihazlarla aynı sistemde olup, farklı olarak sesli ve görsel uyarılara sahiptir. Alınan alkol miktarı limitlerin üzerindeyse, promil cinsinden alkol değeri ekranda flash yapar ve bir uyarı sesi duyulur. Daha çok şirket şoförlerini denetim altında tutmak için ya da otobüs firmalarının uzun yolculuklar öncesi sürücülerini için tercih ettiği bu test cihazının fiyatı: 129,95 dolar.

TİTİZLERE ÖZEL

Sık seyahat edenler ve otel odalarındaki nevresimleri yadırgayanlar için üretilmiş olan bu set, aslında bir battaniye ve nevresim takımının bir araya gelmesinden oluşuyor. Sıcakta serin, soğukta sıcak tutma özelliği ise; yapıldığı özel malzemeden kaynaklanıyor. Otel odalarında battaniye ve nevresim takımı arasında kullanabileceğiniz gibi otomobil, kamp ve benzeri yatak olmayan yerlerde ve doğal afetlerde ısınmak amacı için kullanabilirsiniz. Otomobil ve çanta da az yer kaplaması ise ürünün en büyük özelliği.

149 dolar olan fiyata bu özel malzemeyi saklamak için bir çanta ve iki yastık kılıfı da dahil.





HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ

UTED DERGİ

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

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

DERGİNİZ DÜZENLİ OLARAK ADRESİNİZE ULAŞTIRILACAKTIR.

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

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

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

UTED DERGİ ABONE FORMU

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

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

Istanbul Caddesi, Üstüçü Apt. No: 24, Kat: 5 Daire: 8 Bakırköy İSTANBUL

TEL: 0212 542 13 00 - 543 29 74 FAX: 0212 542 13 71

E.MAIL: uted@uted.org WEB SİTE: www.uted.org

“İnsan ne için yaşıyorsa, onun büyüklüğü ve önemi kadar yükselir”

H.Wolpoole

“Gerçekleri güneşe benzetirler, doğrudur. Gözlerimizi yaralar korkusu ile çoğu kez bakamayız”

C.Şahabettin

“İyimser, yaranın üstünde kabuk, kötümser de kabuğun altında yine yara görür”

E.Schröder

“Bazı kimseler, güllerin dikenini olduğundan yakınırlar. Ben dikenlerin gülü olduğuna şükrederim”

A.Karr

“Gecenin en karanlık anı, şafak sökmeden az öncedir”

V.Hugo

“Çiçeği küçümseyen, Tanrı'yı da küçümser”

A.Dumas

“Anı yazmak, ölümün elinden bir şey kurtarmaktır”

A.Gide

“Sahip olmadığı şeylere üzülmeyen ve sahip olduklarına sevinen, akıllı bir insandır”

Epictetos

“Kalp kör olduktan sonra, gözün görmesinde yarar yoktur”

Hız.Ali

“Mevcut bir aşkı uzun zaman gizleyecek veya bulunmadığı yerde onu var gibi gösterecek bir yüz örtüsü yoktur.”

“Gerçek aşk, tıpkı cinler, periler gibidir: herkes ondan sözeder, ama gözüyle görmüş olan pek azdır.”

LA ROCHEFOUCAULD

“Aşklar, ovaları kaplamış olan muazzam ordulara benzer... Daha dün, bütün ihtişamı ile orada iken, bugün aranız, yerinde yeller eser.”

MONTHIERLANT

“Öğrendikten, sevdikten sonra daha çok acı çekeceksiniz.”

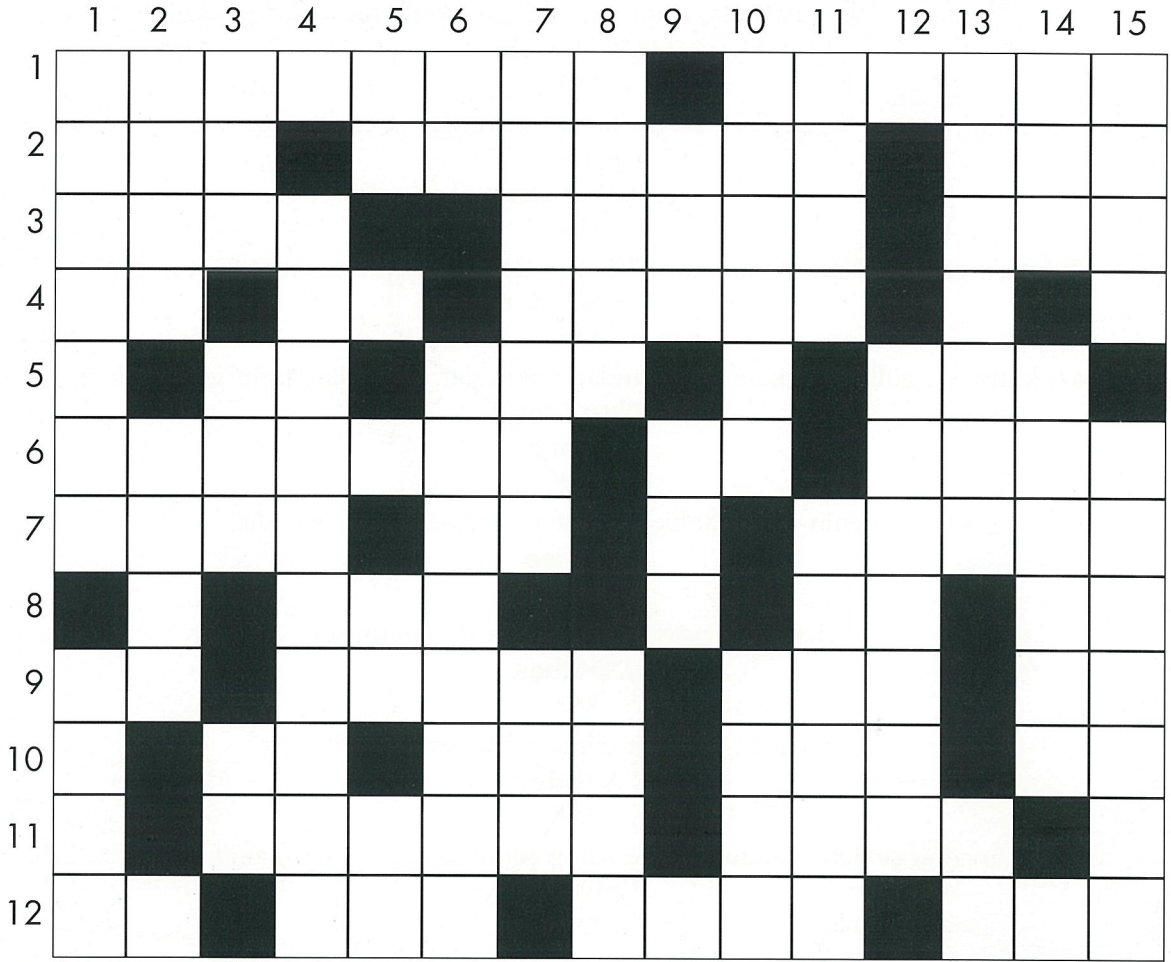
VİCTOR HUGO

İçiniz kor gibi yanarken susmak, acıların en beteridir.”

F. GARCIA LORCA

“Hafif acılar konuşabilir ama, derin acılar dilsizdir.”

SENECA



Soldan Sağa: 1- Miskinlik, beceriksizlik,- Karakter, 2- Zeybek,- Hamamböceği,- İnce perde, 3- Bir tür gemi,- Acele,- Yapma, etme, 4- Stronsiyumun simgesi,- Rutenyumun simgesi,- Gaziantep'in bir ilçesi, 5- Bir hayvan,- Açık toprak rengi,- Üzgü, eziyet, 6- Ya- tağa mahkum hasta,- Bir besin maddesi,- Bağırma, haykırma, 7- Yazınla uğraşan kimse,- Lisa'nın ünsüz- leri,- Büyüklük, ululuk, 8- İsyankar,- Çıplak,- Nazi hü- cum kıtası, 9- Bir organımız,- Gözlem,- Ekip,- Türk malı anlamındaki kısaltma, 10- İlaç,- Arak,- Baş ço- ban,- Bir haber ajansımız, 11- Yeryüzünün yada bir parçasının, belli bir ölçüye göre kuşbakışı görünü- şüyle küçültülerek düzlem üzerine çizilmiş plan,- Şe- kerli su, 12- Kiloamperin kısaltması,- Yağmur suyu- nun biriktiği çukur,- Cendere,- Bağırsaklar.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Ağıt,- Amaç, gaye, 2- Harcanan emek, güç, çaba,- Adaletli olan, 3- Baş, kafa,- Gelecek,- (Tersi) Helyumun simgesi, 4- Parmaklarımızdan biri, 5- İlave,- İslam ülkelerinde kullanılan tahıl ölçüsü,- Eski Mısır'da bir tanrı, 6- Sodyumun simgesi,- Atışbilim, 7- Gece gündüz eşitliği,- Avrupa Ekonomik Topluluğu, 8- Ödün,- Atıcılıkta bir yarışma türü, 9- (Tersi) Yanılma, yanlış,- Kudret, enerji, güç, 10- Elezer, eziyet etmeyi seven,- Erkek keçi, 11- Tim,- Yansıma, yankı, yankılanma, 12- Komisyon, komite, 13- Deprem,- Bir tür cetvel, 14- Tibet öküzü,- Çarşılarda aynı işi yapan esnafın bulunduğu bölüm, 15- Erler,- Tek yada çift direkli büyük balıkçı kayığı.

GEÇEN SAYININ ÇÖZÜMLERİ

Soldan Sağa: 1-Uzunköprü,- Esame, 2-Yol,- Aka,-Selin, 3-Akel,- Es,- Üye,- Ela, 4-Raman,- Mikar, 5-Alasulu,- Erat, 6- Aş,- Are,- Ag, 7- Çek,- Efal,- Elenme, 8-Fennari,- Lineer, 9-Tr,- Erişte, 10-Ham,- İz,- Ramaş,- Av, 11-Ale,- Yad,- Ab,-Ti, 12-Kispet,- Are,- Elit.

Yukarıdan Aşağıya: 1- Uyarlaç,- Hak, 2- Zoka,- Şeftali, 3-Ulema,- Kermes, 4-Lala,- 5-Ka,- Narenciye, 6-Öke,- Sefa,- Zat, 7-Pas,- Ark, 8-El,- Li, 9-Ütü,- Ua,- Aar, 10-Gelembe, 11-Eseme,- Lira, 12-Se,- Ir,- Enişte, 13-Aleka,- Neş,- İl, 14- Milat,- Meta, 15-Enar,- Kerevet.

KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI CYPRUS TURKISH AIRLINES



Bürolar/Offices

TÜRKİYE

İSTANBUL

Mecidiyeköy:-----0212-2889182

Feneryolu: -----0216-4494738/39

Laleli: -----0212-5139853

ANKARA: -----0312-4180425/45

ADANA: -----0322-3631224

İZMİR: -----0232-4649095

ANTALYA: -----0242-2489957

DALAMAN: -----0252 614 4964

KIBRIS

Genel Müdürlük:-----0392-228 3901

LEFKOŞA: -----0392-228 3045

MAĞUSA: -----0392-366 7799

GİRNE: -----0392-815 2513

ERCAN: -----0392-231 4639

İNGİLTERE

Londra: -----0044-207 930 4851

-----0044-207 2415523

Manchester: -----0044-161 9483532

ALMANYA

Frankfurt: -----0049- 692 426400

<http://www.kthy.net>



Bir “tık” mesafesi

www.thy.com’a girin, rezervasyonunuzu yapın,
biletinizi evinize getirelim.



TÜRK HAVA YOLLARI



www.thy.com