

UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 12 • SAYI-ISSUE: 135 • ŞUBAT-FEB.'2003

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL

UTED ON-LINE:
www.uted.org



Yeni Bir Toplu İş Sözleşmesine Doğru...

Seçiminiz prestijinizdir.



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



ONUR AIR
TAŞIMACILIK A.Ş.

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

YENİ BİR TOPLU İŞ SÖZLEŞMESİNE DOĞRU...

Bildiğiniz üzere; THY'de 19. Dönem Toplu İş Sözleşmesi görüşmeleri, 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren start almış bulunmaktadır. Her iki senede bir yapılan bu toplu iş sözleşmesi; geride kalan dönemin enflasyonist baskılarından etkilenmiş ücretlerimizin, gelecek iki senenin yaşam standartlarımıza olacak etkilerinin peşinen değerlendirileceği ve altı aylık periodlarla hayata geçirileceği bir platform olacaktır.

HAVA İŞ sendikamızla THY'yi temsilen katılan TÜHİS arasında yaşanacak bu müzakerelerde, öncelikle iki tarafın birbirini iyi anlamasının yanı sıra, her iki tarafın da personeli iyi anlayıp doğru istek ve verilerin gündeme getirilmesini gerektirmektedir.

Toplu iş sözleşmelerinde işveren açısından önemli olan, toplam işçi maliyetidir. Gruplar arasındaki ücret değerlendirilmesi, işverenin toplam maliyet giderini arttırmadığı sürece işveren için çok önemli değildir. **Yani, dağıtılacak pastanın büyüklüğü, pastayı dağıtana ilgilendirir. Pastanın paylaşılması ise, sendikamızı...**

THY'nin personel yapısına baktığımızda; ücretlerin bazı gruplarca NET, bazı gruplarca BRÜT olarak değerlendirildiğini görmekteyiz. İlgili gelir vergisi kanunumuz, uçuş ekiplerini vergiden muaf tutmuştur. Bu durum, **sendikamızın yaptım dediği iş grupları arasındaki ücretsel dengiyi, her gruba eşit oranda zam yapılmasına müsaade ederek bu iki grup dışında bozmuş, taban-tavan arasındaki dengiyi değişikliğe uğratmıştır.** Bu durum sadece toplu iş sözleşmesi dönemlerinde değil, her altı aylık dönemlerde bile diğer gruplar aleyhine işlemektedir. *(Ortalama %30' luk zammın net olarak verildiğindeki durum ile brüt olarak verildiği durum farklı olacak, zam oranını net olarak alan, her altı ayda brüt olarak alana karşı üstünlük sağlayarak, kurulduğu söylenen dengenin bozulmasına yol açacaktır.)*

HAVA İŞ ve TÜHİS (THY) yönetimlerinden beklenen; iş barışını bozmayacak, herkese düz işçi mantığıyla bakılmadan, personelin tahsil düzeyleri, yaptığı işin şirkete maddi getirisi, çalışma koşullarının zorluğu, temininde çekilen güçlük ve her şeyden önemlisi; o personele işverenin yaptığı yatırım göz önünde tutularak bakılmasıdır...

Sözleşmeli personellere gelince; aslında, sözleşme de bir çeşit akitdir ve kadrolu personelden farkı bulunmamaktadır. Zaten sözleşmeli personelin asıl isteği, sosyal ve rakamsal eşitliktir. Yani, aynı işi yapan personel arasında farklı ücretlerin oluşması, iş barışı açısından yanlışlarla doludur.

Toplu iş sözleşmelerinde bazen eşitlik adına eşitsizlik yapılmaktadır. Eşitlik demek, her iş grubuna eşit hak ve menfaat almak değildir. Eğer, toplu iş sözleşmesi mantığını kendi sendikal anlayışınız, oy potansiyeline yönelik beklentileriniz, işverenin bazı gruplara yönelik istediği farklılıklar üzerine kurarsanız, büyük bir çıkmaza girersiniz.

Serbest piyasa hükümlerinin hayatımızın her alanına girdiği yaşantımızda, **havacılık sektörünün de kendi piyasa koşulları olduğu unutulmamalıdır.** Hiç bir iş grubu, piyasa koşullarının kendisine uygun gördüğü rakamsal değerlerin yanlısını söyleyemez. Çünkü; etrafına baktığında başka havacılık kuruluşlarının personeline uyguladığı değişik rakamsal veriler, özel şirketlerdeki iş değerlendirmeleridir. Çünkü; patronlar burada gerçek iş değerlendirmesini piyasa koşullarında **ARZ-TALEP** mantığı içinde yapmakta olup, kimsenin hakkının, kimseye geçmemesine dikkat etmektedirler..

Sonuç olarak; yeni toplu iş sözleşmemizin ne getirip ne götüreceğinin sorumlusu olanlar, **alın terinin akışının hesabını doğru yapmalıdırlar.**

Saygılarımla...



Sefa İnan
UTED Başkanı / President

Toplu iş sözleşmelerinde bazen eşitlik adına eşitsizlik yapılmaktadır. Eşitlik demek, her iş grubuna eşit hak ve menfaat almak değildir. Yeni toplu iş sözleşmemizin ne getirip ne götüreceğinin sorumlusu olanlar, alın terinin akışının hesabını doğru yapmalıdırlar.

İçindekiler / Contents

UTED
UTED AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ÜYESİDİR
Yeni Bir Toplu İş Sözleşmesine Doğru...

UTED ON-LINE
www.uted.org

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, Yurdaer İ. Aksoy, Hidayet Kapkaç.
KATKIDA BULUNANLAR:
Erdal Alpay, Levent Üstüntepe, Muammer Erkuş, Orpan Yolcu, Selahattin Gül, Savaş Uskent (Kpt. Pilot).
YÖNETİM YERİ:
İstanbul Caddesi, 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, çeviri ve diğer editöryal hizmetler)
ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.
Genel Koordinasyon:
İlhan Özdemir
Redaksiyon : Onur Özdemir
Telefon:(0212) 251 52 43 / 251 52 44
Fax: (0212) 243 31 63
E.Mail: taviation@turk.net
www.artiyayincilik.com
RENK AYIRIMI VE FİLM ÇIKIŞI:
4+4 Grafik Ltd. TEL: 0212 213 31 14-16

BASKI VE CİLT: Akademi Print Center
0216 488 86 86
DERGİMİZDE YAYIMLANAN YAZI VE FOTOĞRAFLARIN TAMAMI YA DA BİR KISMI, KAYNAK GÖSTERİLMEK KOŞULU İLE, KULLANILABİLİR.

DERGİMİZDE YAYINLANAN YAZILARIN SORUMLULUĞU YAZARLARINA, REKLAMLARIN SORUMLULUĞU FİRMALARINA AİTTİR.

GÜNDEM

3

HABERLER

6-14

**THY AİLE DESTEK
TİMİ**

15-17

DIY. KAZASI VE ILS

18-20

TEMENNİMİZ...

21

**UÇAKTA NEREDE
OTURMALI?**

22-23

KOROZYON

24-25

GERMANIA

26-27

BİR DİLEK TUT

28-29





YABANCI MADDE

HASARI

30-31

SAMURAYLAR

32-33

BUZLANMA

34-35

DENİZİN AKUTLARI

36-39

TEKNOLOJİDE

YENİLİKLER

40-41

THY TEKNİK

42

BİR SORU BİR YANIT

43

YÜKSEK BASINÇ

44-46

TEKNİK KISALTMALAR

47

GRİP

48-49

BULMACA

50

BU SAYIDA...

Merhaba,

Bu ayki konularımız genellikle isteğimiz dışında gelişti ve 8 Ocak 2003 tarihinde düşen RJ-100 uçağı ile ilgili olmak zorunda kaldı. “**THY Aile Destek Tim**”ini sayfa 18’de “**Görüş**” bölümünde, “**Diyarbakır kazası ve ILS Sistemleri**” hakkındaki bir yazıyı ise sayfa 24’te sayın Erhan İNANÇ’ın satırlarında bulacaksınız. Sayfa 22’de ise “**Uçakta Nerede Oturmalı?**” yazısı da Diyarbakır kazası ile ilgili. Teknik konu olarak “**Korozyon**” ve kültür olarak ise “**Samuraylar**” gündemimizde yer alıyor. Her zaman ki gibi “**Sağlık**” konumuz ise yine kış günlerinde okurlarımızın gribe karşı korunmasına yardımcı oluyor. Diyarbakır’da yaşanan acı olayda ölenlere rahmet, yakınlarını kaybedenlere başsağlığı dilerken, bu tür üzücü olayların bir daha yaşanmamasını temenni ediyorum.

Kemal KANAT
Editör

haberler

Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali Irak'ta olası bir savaşa karşı hazırlanıyor.

TAV Yönetim Kurulu Murahhas Üyesi Sani Şener, bütün olumsuzluklara rağmen dış hatlar terminalini kullanan yolcu sayısında geçen yıl 2001'e göre yüzde 9.2'lik bir artış yaşandığını kaydetti.

2003 yılı ile ilgili planlama çalışmaları yaptıklarını, ancak ufukta savaş görüldüğünü belirten Şener, şunları söyledi:

"Irak savaşının havacılık sektörüne, özellikle turizm sektörüne çok büyük olumsuz etkisi olacağı açık. Bu etkileri minimuma indirebilmek için belirli senaryolarımız var. O senaryoları, yeri geldiğinde uygulamaya koyacağız. Irak savaşı eğer olmayıp bu şekilde devam ederse, bu da sorun. Savaş olmasın ama sorunun da çözülmesi gerekiyor. Savaş olur ve kısa sürerse, pek büyük sorun yaşayacağımızı zannetmiyorum. Ama savaş uzun sürerse ciddi sorunlar yaşayacağımızı bekliyorum" dedi.

Lufthansa Çalışanlarının 3 Saatlik Uyarı Grevi 50 Uçuşu İptal Ettirdi.



Lufthansa'da 17 Ocak'ta 05.00'dan 08.00'a kadar yapılan grevin 50 uçuşun iptal edilmesine neden olduğu, iptallerden 5 bin yolcunun etkilendiği ifade edildi. Grev nedeniyle birçok uçuşta da rötalar meydana gelirken,

uçuşlar gün ortasında normale döndü

Yüzde 9'luk maaş artış talep eden çalışanların bağlı olduğu sendikayla şirket yetkilileri arasında devam eden görüşmeler, anlaşmaya varılamaması nedeniyle Salı günü sona ermişti. Şirketin 52 bin yer personeli ve kabin görevlisinin, artışın yanında kardan pay talebini kabul etmeyen Lufthansa, 1 Ocak'tan itibaren yüzde 2.4'lük artış, 2004 sonuna kadar da ek yüzde 1.5 zam önermişti. Şirket ayrıca kardan pay talebine de olumlu yaklaşırken, kasım ve aralık için bir maaş da ikramiye teklif etmişti.





*Tüm üyelerimizin, dergi
okurlarımızın ve havacılık camiasının
Kurban Bayramını, savaşız günlerde
esenlik içinde geçirmelerini dileriz.*

UTED YÖNETİM KURULU-UTED DERGİ

Türk Hava Kurumu (THK) Genel Sekreteri Emekli Hava Pilot Tuğgeneral Bican Erçakır, kurban derisi toplama yetkisinin THK'da olduğunu hatırlatarak, THK'nın elde edilen gelirin yüzde 60'ını yoksul ve kimse-sizlere dağıtmak üzere ilgili kuruluşlara aktardığını söyledi.

THK Genel Sekreteri Erçakır, yaklaşan Kurban Bayramı dolayısıyla yaptığı açıklamada, kurban derisi, bağırsak toplama ile fitre ve zekat zarfı dağıtmak suretiyle yardım toplama yetkisinin kanun ve yönetmeliklerle THK'ya verildiğini hatırlattı. Türkiye genelinde toplanan derilerin tam sayısının belirlenmesinin mümkün olmadığına işaret eden Erçakır, yaklaşan Kurban Bayramı ile birlikte THK dışında kurban derisi toplayan kişilere karşı vatandaşların dikkatli olmalarını istedi.

British Airways'te Maksimum Bagaj Ağırlığı Limiti Yenilendi



İngiliz Havayolları British Airways, aşırı ağır yolcu çantalarını taşıyan personelin yaralamasına ve rahatsızlanmasına sebep olması ve yaralanan personel sayısını azaltma amacıyla nedeniyle yeni el

bagajı standartları belirledi. British Airways 1 Ocak 2003'den itibaren, 32 kg.ı geçen el bagajlarını kabul etmeyecek ancak, yolcuya artan eşyalarını koyabilmesi için yeni bir çanta verilecek.

Air France Uçağında Düşenler Balıkesir'li Çıktı

Fransız Havayolları Air France'ın Paris-Şanghay seferini yapan uçağının iniş takımları arasından düşerek ölen iki kişinin, Balıkesir'in İvrindi ilçesi ile Akçay Beldesi'nde oturan Ramazan Karaçoban ile Onur Özüyaman oldukları bildirildi.

Emiroğlu, edindiği ilk bilgilere göre, Ramazan Karaçoban'ın Edremit'e bağlı Akçay Beldesi'nde çalışırken tanıştığı bir kişiyle yurtdışına çıktığının sanıldığını kaydetti. Şanghay'ın Nanhui bölgesindeki Laopiang semtinde bulunan bir evin üzerine düşen diğer kişinin de, Akçay'da oturan Onur Özüyaman (19) olduğu bildirildi.

Dünyayı hayrete düşüren olay geçtiğimiz Cuma günü meydana gelmişti. Şanghay havaalanına inmek için iniş takımları açıldığında iki kişi boşlukta yere doğru uçmuş ve evlerin üzerine düşmüştü. Uçağın iniş takımına saklanarak seyahat etmeyi düşünen gençlerin uçak yaklaşık 10 bin metrede uçarken soğuk ve atmosfer basıncı nedeniyle öldüğü sanılıyor. Ancak gençlerin niye Çin'e hem de kaçak yollarla girmeye çalıştığı bilinmiyor.

haberler

THY Hac Seferleri Yapıyor

Türk Hava Yolları (THY), 10 Ocak'tan itibaren başlattığı hac seferlerini sürdürüyor. Yapılan yazılı açıklamaya göre; THY, bu yıl hacca 10 Ocak-05 Şubat 2003 tarihleri arasında gidiş, 14 Şubat-12 Mart 2003 tarihleri arasında da dönüş seferleri düzenledi.

Toplam 494 seferde 103 bin yolcu taşınacak. Seferler, THY'nin filosundaki A310-A340 ve B737-800 tipi uçaklarla gerçekleştirilecek. Hac seferleri, İstanbul (Atatürk ve Sabiha Gökçen Havalimanları), Ankara, Adana, İzmir, Kayseri, Antalya, Diyarbakır, Dalaman, Erzurum, Gaziantep, Isparta, Nevşehir, Konya, Trabzon, Samsun ve Van'dan yapılıyor. Yurtdışı bağlantılı Hac seferleri ise 16 Ocak-05 Şubat 2003 arasında gidiş, 15 Şubat-01 Mart 2003 tarihleri arasında dönüş olarak planlandı.

Adana Havaalanı, Yeniden Hava Trafiğine Açıldı

Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü tarafından, 4 Kasım 2002 tarihinde başlatılan pist bakım onarım çalışmaları nedeniyle kapatılan Adana Havaalanı yeniden trafiğe açıldı.

Boeing'in Yeni Uçağı 7E7 Şekilleniyor

Havacılık şirketi Boeing, orta ve uzun mesafelerde kullanılan mevcut modellerinden %15-20 daha verimli, 200-250 yolcu kapasiteli yeni uçağı 7E7'nin ilk aşamalarını tamamladı. Verimlilik, ekonomi, çevresel performans, yüksek konfor ve e-sistem özellikleriyle öne çıkan uçak, 13.000-14.500 kilometrelik menzili ve Boeing 777 ile 747 uçaklarına yakın hızıyla, aktarmasız uçuş imkanı sağlayacak.



Boeing, 2008 yılında kullanıma sunacağı 7E7'den, önümüzdeki 20 yıl içerisinde 3.000 adet üreteceğini öngörüyor. Boeing 7E7'yi tasarlayan ekipte, her biri en az 20 yıldır Boeing'de görev yapan mühendisler ve teknisyenler yer alıyor. Pek çok tasarım ve teknoloji ödülü alan Boeing 777'nin geliştirilmesinde de önemli görevler üstlenen mühendisler, havayolu şirketleriyle görüş alışverişinde bulunarak 7E7'nin diğer özelliklerini belirliyor.



Boeing, 2008 yılında kullanıma sunacağı 7E7'den, önümüzdeki 20 yıl içerisinde 3.000 adet üreteceğini öngörüyor. Fotoğraf: Boeing

WE KEEP YOU FLYING...

Evacuation Systems Repair/Overhaul

Aircraft Battery Repair/Overhaul

Brake Units Repair/Overhaul

Lifestest Repair/Overhaul

Wheel Built Up/Overhaul

Small Avionics Repair

Spare Support

Line Maintenance



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

PRIMA

AVIATION SERVICES INC.

Tel : +90 212 663 7010
Fax : +90 212 663 7013
e-mail : prima@primaaviation.com
web : www.primaaviation.com

haberler

Güney Afrika Havayolları İlk A340-600 Uçağını Teslim Aldı

Güney Afrika Havayolları (SAA) 41 yeni uçak ile 10 yılda komple filo modernizasyonu programı kapsamında satın aldığı 9 yeni Airbus A340-600 uçağının ilkinin 24 Ocak 2003 günü teslim aldı.

Bu ay içinde servise başlayacak olan A340-600 uçağı ile SAA, Güney yarımküre ve Afrika'da ilk ultra-uzun menzil yüksek kapasite uçak kullanan havayolu şirketi olacak. SAA A340-600 uçakları Johannesburg'dan Frankfurt ve Hong-Kong'a uçacak.

SAA çok geniş alan kapsayan koltuk düzeneğini lüks Premium Business'da 48 yolcu, ekonomide ise 291 yolcu oturacak şekilde yaptırdı. SAA'nın CEO'su Andre Viljoen "İlk A340-600'ü teslim alarak Airbus ve Rolls Royce ile olan ortaklığımızda yeni bir adım attık. Bu bize Airbus'ın ortak işletim kolaylıklarından daha fazla yararlanma olanağı verecek. Bu uçaklarla okyanus aşırı yolculuklarda yolcular eşsiz bir konforla uçabilecekler. SAA için 4 motorlu uçaklar, özellikle ıssız topraklar ve okyanus aşırı uzun menzil uçuşlarda en iyi çözümdür. Ay-

nı zamanda A340-600'lerdeki kargo bölümünün genişliği 747'lere göre iki misli kargo taşıma olanağı veriyor." dedi.

Airbus'ın Başkanı ve CEO'su Noel Forgeard ise "SAA gibi ileriye düşünen ve dünyanın prestijli havayollarından birinin bu uçakları ilk kez kullanacak olması A340-500/-600 programının başarısını bir kez daha onaylıyor, ortak işletim kolaylıkları ve modern teknolojinin uçak dizaynı ve işletimine uygulanmasının faydalarını gösteriyor" dedi.

Dört Rolls-Royce Trent 500 motoru ile güçlendirilen A340-600'ler, ETOPS kuralları ile kısıtlanmadan komple uçuş özgürlüğü sağlıyor. Bu özellik daha fazla direkt uçuş yapma imkanı sağlayarak uçuş süresini kısaltıyor ve yakıt kullanımında maliyeti düşürüyor.

SAA, aynı zamanda daha küçük tip uçaklar olan A340-300'lerin geliştirilmiş modelinden sipariş veren ilk müşteri oldu. 2004 yılından başlayarak SAA bu yeni tip uçaklardan 6 adet teslim alacak. Ayrıca, SAA iç hatlar ve yöresel uçuşlarda kullanmak üzere; 15 adet tek koridorlu A319 ile 11 adet çift-motorlu A320 model siparişi verdi. Bu uçakların teslimatı 2005 ile 2010 yılları arasında yapılacaktır.



Fotoğraf: Airbus

PLASTİK KART

MAPIKART

sistemleri



Türkiye Genel Distribütörü


ERAYSAN
İthalat & İhracat Mak. San. Tic. Ltd. Şti.
Gelişmiş Ofis Sistemleri

Merkez Şube : İSTOÇ
İstanbul Ticaret Merkezi
29. Ada No:36-38 Mahmutbey-İST
Tel: 0.212. 659 16 86 (Pbx)
Fax: 0.212. 659 22 41

Sirkeci Şube :
Ankara Caddesi No.129
Sirkeci - İSTANBUL
Tel : 0.212. 512 18 88 (Pbx)
Fax : 0.212. 512 69 17

Ankara Şube :
Akay Yokuşu Konur Sk. No.71/1
Bakanlıklar - ANKARA
Tel & Fax : 0.312. 417 82 13
425 62 11

Fabrika :
Organize Sanayi Bölgesi
Çevre Sanayi Sitesi 10.Blok No.22/24
İkitelli - İST.
Tel & Fax :0.212.485 33 12-13-14

www.eraysan.com.tr

haberler

Northwest A330-200 Kullanan İlk Amerikan Havayolu Olacak

Northwest Havayolları Airbus'ın yeni A330-200 geniş gövdeli uçaklarını işleme sokacak ilk Amerikan havayolu oldu. Northwest 2001 yılında verdiği 24 adet A330-300 siparişinden 10'unu A330-200'lere çevirdi. Havayolu, Atlantik aşırı filosunu geliştirme planı çerçevesinde, bu yıl içinde elindeki DC-10'ları A330'un yakıt tasarrufu sağlayan iki modeli ile değiştirmeye karar vermişti.

İlk A330-300'ünü bu yaz teslim alacak olan Northwest'in diğer siparişleri önümüzdeki beş yıl içinde, ilk A330-200 ise 2004 yazı başlarında teslim edilecek. Her iki A330 modeli de Pratt & Whitney PW4000 serisi motorlarla tesis edilecek.

Northwest filosuna ekleyeceği A330-300 ve daha küçük ancak menzili daha uzun olan A330-200'ler ile gelecekteki müşteri kapasitesine daha fazla esneklikle yanıt verebilecek. Kabin tasarımı havayolunun isteği üzerine yapılan A330-300'ler 300 koltuk, A330-200'ler ise 250 koltuk kapasiteli olacak.

Kurban Derisi Toplama Yetkisi THK'da...



Türk Hava Kurumu (THK) Genel Sekreteri Emekli Hava Pilot Tuğgeneral Bican Erçakır, kurban derisi toplama yetkisinin THK'da olduğunu hatırlatarak, THK'nın elde edilen gelirin yüzde 60'ını yoksul ve kimsesizlere dağıtılmak üzere ilgili kuruluşlara aktardığını söyledi.

THK Genel Sekreteri Erçakır, yaklaşan

Kurban Bayramı dolayısıyla yaptığı açıklamada, kurban derisi, bağırsak toplama ile filtre ve zekat zarfı dağıtmak suretiyle yardım toplama yetkisinin kanun ve yönetmeliklerle THK'ya verildiğini hatırlattı. Türkiye genelinde toplanan derilerin tam sayısının belirlenmesinin mümkün olmadığına işaret eden Erçakır, yaklaşan Kurban Bayramı ile birlikte THK dışında kurban derisi toplayan kişilere karşı vatandaşların dikkatli olmalarını istedi. Bican Erçakır, şöyle konuştu:

"Vatandaşların yüzde 90'ı kurbanını ilk gün kesmek ve kesim işleminin ardından kurban derisinden kurtulmak istiyor. Bu kısa sürede deri toplama peşine düşen kişilere karşı, vatandaşlarımıza, süre açısından sabırlı ve sağduyu ile hareket edip deriyi tuzlayıp, katlayarak THK yetkililerini beklemelerini öneriyorum" dedi.

Ulaşılamayan kurban derileri için vatandaşların THK'nu telefonla aramaları halinde, en uzak yerlere kadar gidilerek deriler aldırılacak.

SunExpress Hergün Münih- Antalya Seferleri Yapıyor

Türk-Alman ortaklığı olan SunExpress Havayolları, Almanya'nın Münih kentinden Antalya'ya gerçekleştirdiği seferlerin sayısını artırma kararı aldı. Şirket hergün Münih-Antalya uçuşu gerçekleştirecek. Uygulama Mart ayı sonundan yaz sonuna kadar devam edecek. Kış uçuşlarında ise sefer sayısı haftada 4 kez olacak.



İŞİ bize BIRAKIN.

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

Posta ve Kargo Hizmetleri



TOPLU DAĞITIM HİZMETLERİ



PAKETLEME SERVİSİ



POSTA VE PAKET KABULÜ



PAKETLEME ve KARGO



POSTA KUTUSU



ETC., ETC., ETC.

Bir değil, birçok hizmete bir merkezden ulaşın.



MAIL BOXES ETC.

Güçlü Kuruluş Doğru Hizmet!

MBE Merkezleri Bağımsız İşletilen Franchise'lardır

Cem

İLETİŞİM DAĞITIM HİZ.LTD.ŞTİ.

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

SOSYAL YARDIMLAŞMA VAKFI GENEL KURULU'NDA AKTİF ÇALIŞMAYA ÇAĞIRI...

Malumunuz olduğu üzere THY sosyal yardım vakfımızın olağan genel kurulu Nisan 2003 içerisinde yapılacaktır. Yazıma, THY'nin tüm personeli üye olarak bulunan vakfımıza şu ana kadar hizmet eden dürüstlüklerinden hiçbir kuşku duymadığımız fakat, bilgi ve becerileri tartışılır tüm yönetici arkadaşlarımıza teşekkür ederek başlamak istiyorum.

Bildiğiniz üzere Türkiye'nin en saygın kurumlarından olan THY'nin kendi saygınlığına yakışacak kalitede personel yapısı bulunmaktadır. Bu nezih ve kültürlü topluluk ne yazık ki kendi adına ve personelinin niteliğine uygun bir sosyal tesis yapılmasını sağlayamamıştır.

Ülkemizde örgütlü mücadelenin, ve sivil toplum örgütlerinin ne kadar önemli olduğu yaşadığımız bu günlerde kendini göstermektedir. Milli havayolumuz THY'de de bu tür kurumlar bulunmakta ve her biri kendi üyesi doğrultusunda faaliyet göstermektedirler.

Derneklerin tüzüklerine ve yapılanmalarına baktığımızda üyelerinin menfaati doğrultusunda faaliyet gösterecekleri yazılmış bulunmaktadır. Bizler de üyelerimizi son derece ilgilendiren sosyal yardım vakfımızın daha iyiye gidebilmesi ve üyelerinin sıkıntı içine düşmeden büyük bir istek ve zevkle aidat ödemelerine yönelik çalışmaları yine toplumdan aldığımız istek ve öneriler doğrultusunda yapmaktayız..

Sosyal yardım vakfımızın şu anda ikinci emeklilik ve faaliyetlerini daha iyi yapabilmesi, hatta ikinci emeklilik rakamlarının günün şartlarına uygun daha iyi rakamlara getirilmesi için, çözümü sadece üye aidat miktarlarına yüklemenin çok acımasız olacağını düşünmekteyiz. Ayrıca koskoca sosyal yardım vakfımızın, günümüzde ufak sigorta şirketlerinin bile yaptığı sadece ikinci emeklilik gibi dar bir alanda kalmasının da yetersizliğini düşünmekteyim...

THY yönetiminin senelerdir yapmadığı sosyal tesis sorununuzun da bu yapı içerisinde vakfımıza hiçbir maddi külfet getirmeden yapılabileceğini düşün-

mekteyim. Sosyal yardım vakfımıza yakışan THY'nin büyüklüğüne yakışır bir şekilde gerek ikinci emeklilik, gerekse toplumumuzun ihtiyaç duyduğu sosyal tesis ve hastane gibi önemli konulara yaklaşım yapıp, sadece üyeden alınan aidatlarla değil THY'nin isminin büyüklüğünden kaynaklanan bazı yaptırım olanaklarının da faydalanılması gerektiğidir. .

Sonuç olarak, sosyal yardım vakfımızın daha iyiye gidebilmesi, maddi olanaklarının daha iyi olabilmesi (sadece üye aidatı ve faiz geliri değil) birikimimiz olan paramıza dokunmaksızın, ikinci emekliliğinin tehlikeye düşmeyeceği ve rakamsal değerinin yükseleceği bir platformda, ben, THY'de örgütlenmiş tüm sivil toplum örgütlerini tamamen kendi paramızı kontrol etmeye ve tüm personelin lehine daha iyi projeler üretme için çalışma yapmaya davet ettim. Gerek SENDİKAMIZDAN gerekse ulaştığımız TALTA, MÜH DER VE HOSTESLER DERNEĞİNDEN toplumsal çalışma sözü almış bulunmaktayım. Örgütlenmemiş memur ve işçi arkadaşlarımızın da düşünce ve önerilerini her an yukarıda yazdığım sivil toplum örgütlerimize şahsen veya yazı ile iletmelerini ve kendi menfaatlerinin bizlerden farklı olmadığını belirtmek isterim.

Bizler ayrıca DELEGE yapısının oluşumunda demokratik yaklaşım içinde olunması gerektiğini de düşünmekte, liste yapan arkadaşlarımızın, ileriye dönük projeler üretmeden ve anlatmadan sadece "seni delege yazdım" diyerek genel kurulun sanki sadece kendilerine oy verilecek bir platform olarak görülmesine sebep olduğunun yanlışını da dile getirmek isterim.

Değerli arkadaşlar, tüm THY personelinin ortak menfaatlerini gözetmenin söz konusu olacağı sosyal yardımlaşma vakfımızın genel kurulunda hiçbir kurum, kuruluş, şahıs ayrımı yapmaksızın THY'de örgütlenmiş tüm sivil toplum örgütlerini ve konu hakkında bilgili olan kişileri tek vücut olarak birlikte görmek istiyor, saygılarımı sunuyorum....

SEFA İNAN

görüŖ

TÜRK HAVA YOLLARI AİLE DESTEK TİMİ

Dr. Oya TORUM Y.Müh. Mimar

Tüm havayollarının temel ilkesi "emniyet" tir. Esas olan yolcuların emniyetli ve güvenli bir şekilde bir noktadan diğ er noktaya taşınmasıdır. Yolcular havayollarının emanetleridir.

S on günlerde üst üste gelen olaylar ve en acısı 8 Ocak 2003 günü yaşanan kabus, hepimizi derinden yaraladı. İçimiz acıdı. Yüreğimiz kan ağlıyor.

Tüm havayollarının temel ilkesi "emniyet" tir. Esas olan yolcuların emniyetli ve güvenli bir şekilde bir noktadan diğ er noktaya taşınmasıdır. Yolcular havayollarının emanetleridir.

Yıllardır, Türk Hava Yolları personeli, her kademedeki yöneticileri, tek bir beyin tek bir beden gibi çalıştılar, kurumlarını birbiri ardınca yaşanan krizlerden çıkardılar. Sendikasıyla, dernekleriyle, işçisi, memuru, yöneticisi, uçucusu, teknisyeniyle her türlü zorluğa göğüs gerdiler. Bir süre gönül rızasıyla eksik maaş bile aldılar.

Petrol fiyatlarındaki aşırı yükselme, yolcu taleplerindeki düşüş, ardı ardına gelen ekonomik krizler, terör kaygıları, deprem felaketi, 11 Eylül'ün yarattığı korku. Hepsisi için çıkış yolu bulundu. Artan maliyetler karşısında gider projeleri üzerinde çalışılarak hat maliyetleri düşürüldü. Çeşitli senaryolar üretilerek alternatif "stratejiler" hazırlandı. Tepe den tabana doğru neler yapı-

lacağı belirlendi.

Türk Hava Yolları'nda her bölüm, her birim, her birey kurum için bir şeyler üretebilme, yapabilme, kaynak yaratabilme çabasına girmiş kurum kâra geçmiştir.

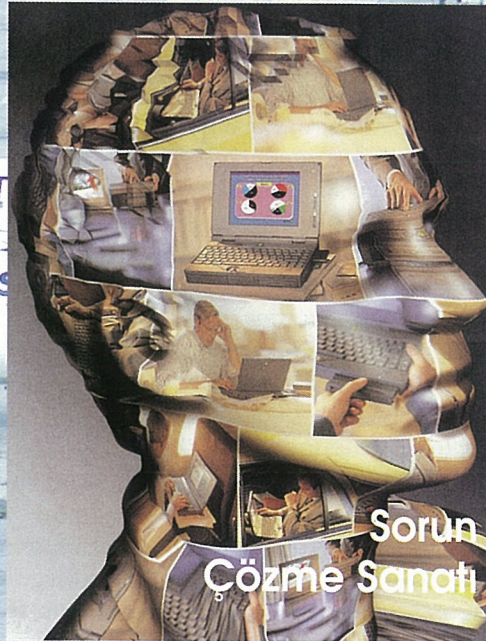
Örnek Eğitim Programları

Başta uçucular ve teknisyenler olmak üzere tüm personelin eğitimi en ince detayına kadar planlanıp, programlanarak gerçekleştirilmektedir. Tüm eğitimler JAA / JAR (Joint Aviation Association / Joint Aviation Requirements) ve FAA / FAR (Federal Aviation Association / Federal Aviation Requirements) kurallarına uygundur. Eğitim birimleri uluslar arası kurumlarca denetlenmektedir. THY Eğitim Başkanlığının eğitim faaliyetleri ise; ilâveten kalite güvence sistemi ile sürdürülmekte ve ayrıca RWTÜV tarafından denetlenmektedir. Yönetim, gelişim, mesleki eğitimlerin yanı sıra, "afet" ve "acil durum"larda yapılacaklar

üzerinde projeler, eğitim programları da hazırlanmıştır. Hava aracıyla ilgili olarak yaşanabilecek travmalar için ise "aile destek timlerinin" oluşturulması kararlaştırılmıştır. Timler gönüllülerden oluşmuş, profesyoneller tarafından eğitilmiştir. Afet ekibi depremde yaraları sarmaya koşmuştur.

Travma Eğitimleri

Travma kişide şiddetli bir sarsıntıya yol açan şiddetli heyecan şoku ya da bireyin kendini tehlikede hissetmesine neden olan, yeni veya eski bir heyecan şokuna bağlı nevroz



**Sorun
Çözme Sanatı**

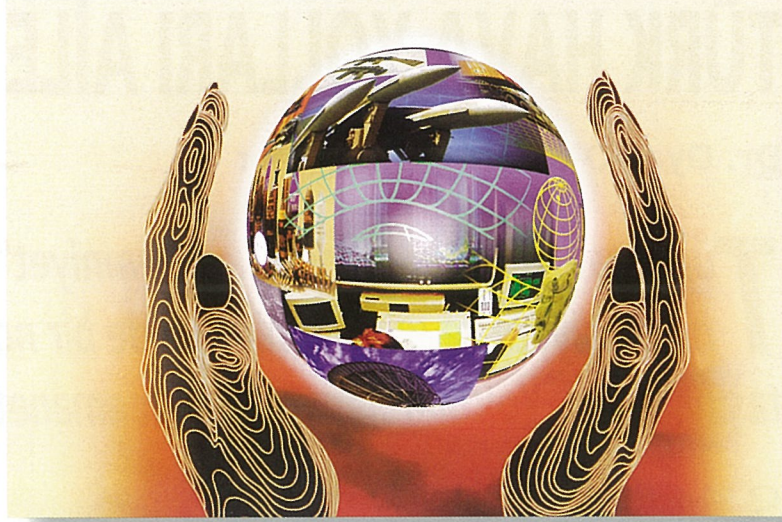
görüŖ

olarak tanımlanmaktadır. KiŖi önemli bir heyecan, kaza, vb karşısında gereken tepkiyi verememişse psikopatolojik belirtiler ortaya çıkabilmektedir. Bu gibi hallerde karşılaşılan travma eskiden varolan nevrotik bir yapının da ortaya çıkmasına neden olabilir. Savaş, kaza, yakınını kaybetme, bir felaketi yaşama, ayrılık, gibi bir Ŗokun stresi; yürek darlığı, sıkıntı, ajitasyon, akıl bozuklukları gibi hastalık belirtileri yaratabilir.*

Kısaca bireyler travma sonrasında strese maruz kalırlar.

Söz konusu travma, evde, uçakta, komŖuda, bir ulaşım aracında, herhangi bir yer ve zamanda yaşanabilir. Özellikle, uçakta bir yolcu travma geçirebilir, ani hastalıkla karşılaşılabilir. UçuŖ fobileri ortaya çıkabilir. Uçak bir kaza/kırım da geçirebilir. Türk Hava Yolları Aile Destek Timi; uçakta hastalanan, yaralananlarla, hayatını kaybedenlerin, yakınlarıyla, ırk, din, dil kültür, statü farkı gözetmeksizin, Türk insanının sıcaklığıyla, Ŗefkatle ve ihtimamla her türlü ihtiyaçlarını karşılamak, ulaşım, hastane, kayıp eşya, psikolojik destek, cenaze işleri gibi görevlerin yerine getirilmesi için kurulmuŖtur. Ailelere yardımcı olabilmek, refakat etme, otele yerleŖtirme, hastaneye, merkeze, kaza yerine ulaşırma, mevsim farkı nedeniyle giyim sorununun çözülmesi, kimlik tespiti, ya da talep edilecek ihtiyaçların yerine getirilmesi, bilgilerin verilmesi, dini inançlara göre yapılacakların sağlanması da timin görevlerindendir.

Bu gibi durumlarda, uzman kişilerin ya da uzman kişilerce yetiŖtirilecek kişilerin yapacakları "stres yönetimi" yardımları bir çok insan için hayati önem



Söz konusu travma, evde, uçakta, komŖuda, bir ulaşım aracında, herhangi bir yer ve zamanda yaşanabilir. Özellikle, uçakta bir yolcu travma geçirebilir, ani hastalıkla karşılaşılabilir. UçuŖ fobileri ortaya çıkabilir. Uçak bir kaza/kırım da geçirebilir. Türk Hava Yolları Aile Destek Timi; uçakta hastalanan, yaralananlarla, hayatını kaybedenlerin, yakınlarıyla, ırk, din, dil kültür, statü farkı gözetmeksizin, Türk insanının sıcaklığıyla, Ŗefkatle ve ihtimamla her türlü ihtiyaçlarını karşılamak, ulaşım, hastane, kayıp eşya, psikolojik destek, cenaze işleri gibi görevlerin yerine getirilmesi için kurulmuŖtur.

taşımaktadır. İletişim becerileri geliŖtirilmiş, travma sonrası yaşanan stres ve istenen olumlu deęiŖime yönelik teknikler konusunda "gönüllü" personelin yetiŖtirilmesi yolu izlenmiŖtir. Gönüllüler testlere tabi tutularak deęerlendirilmiŖtir. Eğitimleri verecek olan uzman firmalar titizlikle araŖtırılmış ve özenle sečilmiŖtir. (Alanında ihtisas ve deneyimi olan, Prof.Dr.Emre Konuk / Davranış Bilimleri Enstitüsü)

Amaç, travmazede ile doğru iletişim kurmak, travmazedeye değişim teknikleri desteği vermek, travmanın meydana getirdiği stresle başa çıkabilmek için stres ve yönetiminin eğitimini yapmak olmuŖtur. Eğitimlerin içeriğinde, insanların duygularını anlayabilmek, onların yerine kendilerini koya-

bilmek, düşünce stratejilerini çözmek, ahenk oluŖturmak, iletişimde ustalaŖmak, esneklik kazanmak, ne istediğini bilmek, kaynakları ortaya çıkarmak, optimum özgüveni geliŖtirmek ve stresle ilgili ana konular yer almaktadır. YetiŖkinlerden, çocuklara, bebeklere uzanan tepkiler ve yapılabilecekler de eğitimlerin kapsamı içinde bulunmaktadır.

Yazık ki, bu hazırlıklar, akla değil hayale bile gelmeyen 08 Ocak 2003 günü yaşanan trajedide, kazazedeler ve yaşamını yitirenlerin yakınları için "baş yaslanacak omuzlar" olmuŖtur. Türk Hava Yolları Aile Destek Timi gönüllüleri kaza duyulduğu anda, telefon zinciri oluŖturarak görevlerinin başında yer almışlar, katlanılması çok güç olan acıları, üzüntü ve



Uçak en güvenli ulaşım aracıdır. Uçak kazalarının nedenleri; hava durumu, uçak, meydan, trafik kontrol, uçuş ekibi, bakım gibi faktörlerdir. Massachusetts Institute of Technology tarafından yapılan bir araştırmaya göre, bir yolcunun uçak kazasında yaşamını yitirme olasılığının 8 milyonda 1 olduğu açıklanmıştır. Bir başka deyişle bir yolcunun, uçak kazasında yaşamını yitirmesi için 21 yıl süreyle her gün uçuşması gerekmektedir.

kederi paylaşmışlardır.

Risk Faktörü

Tüm ulaşım sistemlerinde risk olasılığı vardır. Konuya kazalar açısından bakıldığında havayolu taşımacılığı kaza riski en düşük olan ulaşım modudur.

Uçak en güvenli ulaşım aracıdır. Uçak kazalarının nedenleri; hava durumu, uçak, meydan, trafik kontrol, uçuş ekibi, bakım gibi faktörlerdir. Massachusetts Institute of Technology tarafından yapılan bir araştırmaya göre, bir yolcunun uçak kazasında yaşamını yitirme olasılığının 8 milyonda 1 olduğu açıklanmıştır. Bir başka deyişle bir yolcunun, uçak

kazasında yaşamını yitirmesi için 21 yıl süreyle her gün uçuşması gerekmektedir.

Risk faktörünün bu denli düşük olmasına rağmen, uçak kazalarının nedenleri araştırıldığında, ufacık hataların, "büyük felaketleri nasıl oluşturduğu" sorusunu sorarız.

Havacılık bir sistemdir. Sistemin temel bileşenleri; havayolu (çalışanları, tedarikçileri, tüm varlıklarıyla) havacılık teknolojisi (uçak, malzeme, bileşenleriyle), hava meydanları (konumu, teçhizatı, yapıları, çevresi, iklimi ve tüm alt yapısıyla) ve hizmet sektörüdür. Çok iyi bilindiği üzere; Sistem bir bütündür. Sistemin herhangi bir parçasındaki olumsuzluk sistemde aksama-

lara, arızalara, hatta kazalara neden olabilmektedir. Yazık ki, işleyişler, organizasyonlar kamuoyu tarafından tam olarak bilinemediğinden olagelen her terslik havayoluna mal edilmektedir.

Başka bir havayolunda da yaşanabilecek bir arıza veya aksaklık, THY'da yaşandığında basında geniş yer bulmaktadır. Yabancı havayollarının yöneticileri bu durumu hayretle karşılamaktadırlar. Bizim de hayretle ve esefle karşıladığımız bir husus da, ünlü bir yabancı yayım organının Diyarbakır'da ve İstanbul'daki acı görüntülere geniş yer vermesidir. Oysa aynı gün, ABD'nin Kuzey Carolina eyaletinin

Charlotte/Douglas hava limanında düşen Beech 1900 tipindeki iki motorlu uçakta bulunan 21 kişi yaşamını kaybetti. Federal Havacılık Dairesi uçağın havalandıktan sonra bir hangara çarparak infilak ettiğini bildirdi. Havacılıkla ilgisi olanlar bu haberleri dikkatle izlediler. Bu yayınlar sırasında, hiçbirimiz acıyı yaşayan kaza kurbanlarının yakınlarının feriatlarına tanık olmadık.

Son yaşanan kaza, nedeni her ne ise, tüm havacılık camiasını derinden yaralamıştır. Fakat çok iyi bilinmelidir ki Türk Hava Yolları bu şanssızlıkları yaşamaya layık değildir, bu trajediyi hak edecek bir hata yapmamıştır.

* Meydan Larousse

uçuş emniyeti

8 Ocak 2003, Çarşamba günü İstanbul'dan saat 18.35 de kalkan THY RJ-100 uçağı (TC-THG), saat 20.13 de Diyarbakır Havaalanına inerken, iniş pistine erişemedi düşerek yandı. Uçağın düşmesi ve sonrasında çıkan yangın sonucu uçakta bulunan 80 kişiden 76 sı öldüler.

Bu uçak kazasında ölen insanlar, onların yakınları ve 37 yılını verdiğim Türk Hava Yollarının bu kaybı bana tarifi imkansız acılar verdi. Tüm ölenleri rahmetle anıyor, yakınlarına ve THY mensuplarına başsağlığı ve sabırlar diliyorum.

70 civarında bir uçak filosu olan THY'nın kazalarda kaybettiği uçak sayısını hatırlamak zor ama, oldukça fazla olduğunu biliyorum. Keşke bir istatistik olsa da, hangi tarihlerde hangi uçaklar nerede ve hangi nedenlerle düştü, bilsek. Bunlardan bazıları insan kaybına neden olmasa da uçağın, ekonomik nedenle onarılamaz durumda hasar görmesi (kâl=total lost) de kayıp demektir.

Bu kayıplar; uçak, insan, kurum olarak prestij ve ekonomik kayıp demektir. Her uçak kaybindan sonra olduğu gibi, uçaklar için ödenen sigorta primlerinde anormal artışlar olacağı muhakkaktır.

THY'nın uçak kazaları incelendiğinde, bunların nerede ise tamamı yurt içinde ve önemli bir miktarı da Ankara'nın doğusunda kalan şehirlerin hava alanlarına iniş sırasında olduğu görülecektir. Samsun, Van, Siirt, Adana ve

DIYARBAKIR KAZASI VE ILS

Erhan İnanc

Onur Air Kalite Güvence Md.

ILS harflerinin açılımı Instrument Landing System yani, Aletli İniş Sistemi demektir. Günümüzde mevcut modern uçakların hemen tümünde bu ILS sistemi standart olarak mevcuttur. İniş sırasında, uçaktaki bu ILS in işe yaraması için inilecek havaalanının da ILS vericilerinin olması ve çalışması gerekir. ILS harflerinin açılımı Instrument Landing System yani, Aletli İniş Sistemi demektir. Günümüzde mevcut modern uçakların hemen tümünde bu ILS sistemi standart olarak mevcuttur. İniş sırasında, uçaktaki bu ILS in işe yaraması için inilecek havaalanının da ILS vericilerinin olması ve çalışması gerekir.

şimdi de Diyarbakır. Bu kazaların 75 civarında değişik yurt dışı havaalanına yapılan inişlerde neden meydana geldiği sorulmalı ve cevabı bulunmalıdır. Bulunacak cevap yurt içi meydanların ve belki de uçuş ekplerinin sorunlarını gözler önüne serecektir sanıyorum.

THY, 2002-2003 kış programında yurt içinde 25-26 şehire uçuyor. Bunların 13 adedi yurdumuzun doğusunda kalan üçte birlik sahada. Bildiğim kadarı ile bu 13 havaalanının sadece birisinde, Trabzon'da ILS cihazı mevcut.

Yazılı ve görsel basında çok konuşulan ILS nedir?

ILS harflerinin açılımı Instrument Landing System yani, Aletli İniş Sistemi demektir. Günümüzde mevcut modern uçakların hemen tümünde bu ILS sistemi standart olarak mevcuttur. İniş sırasında, uçaktaki bu ILS in işe yaraması için inilecek havaalanının da ILS vericilerinin olması ve çalışması gerekir. Bu iki şart bir arada olmazsa o alana ILS inişi yapılamayacak demektir. Havaalanındaki ILS cihazının Localizer anteni, iniş pistinin uzaktaki ucunun 1000 feet ka-

dar uzağına, Glide Slope anteni ise iniş pistinin iniş ucundan 750 feet kadar içeriye pist kenarına monte edilir. Localizer vericisi 108.1 ile 111.9 MC, Glide Slope vericisi 329.3 ile 335.0 MC yayın yapar. Oval döngü şeklindeki bu yayınları, pist içinden belli bir açıda (2,5 -3 derece civarında) havaya koni şeklinde bir yayın alanı olarak düşünebilirsiniz.

Pilotların iniş haritalarında her iniş pistinin ILS (tabii varsa) frekansı yazılıdır. İniş öncesi, uçağın ILS sistemi bu frekansa bağlanır(set edilir). İniş yapılacak pistin yanından inişin aksi istikametine doğru uçularak (buna rüzgar altı tabir edilir ki, Diyarbakır'da da böyle yapıldığı açıklandı) pistten yeteri kadar uzaklaşılar, sonra pistin bulunduğu doğrultuya dönülerek alandaki ILS cihazının yayınladığı koni şeklindeki yayın içine girilir. Pilot uçağın ILS sistemini bu yayın frekansına önceden bağladığı için, uçağın ILS' i bu yayını tanımlar ve pilot mahallindeki aletlerde bilgi olarak gösterilmeye başlanır. ILS' in yakalanması için muhakkak yukarıda anlatıldığı gibi rüzgar altında gelmek gerekmez. Değişik açılardan gelerek radar yardımı ile de ILS konisi içine girilebilir.

Şayet uçağın oto pilotu faal ve devrede ise, pilot kumandalara müdahale etmeden ILS'in Auto Pilota kumandası ile uçak kendiliğinden ILS konisi merkezine girer ve bunu pilota, ILS yakalandı=ILS cap-

tured olarak gösterir.

Yapılacak ILS yaklaşması ve iniş için, pilotlarının eğitimi ve uçağın ILS yeteneğine bağlı olarak BI, BII veya BIII kategorileri vardır.

Bunlardan BI ile BII için şirket kuralı olarak en düşük alçalma ve pisti görme irtifaları/minimaları olup Operasyon Elkitabında yazılıdır. Pilot, izin verilen bu irtifaya alçaldığında, ILS yaklaşması yapmasına karşın iniş pistini, gece ise pist ışıklarını göremiyorsa daha fazla alçalma izni yoktur, pass geçmek mecburiyetindedir.

ILS konisi merkezinde piste yaklaşıırken, piste uzaklıkları iniş haritasında belirtilmiş Marker yayınları üzerinden geçilir. Pist başından 4-7 mil uzaklıkta ve 400 sayıklık yayın yapan dış marker üzerinden geçilirken kokpitte mavi ışık ile sesli ikaz alınır. Alçalma ve yaklaşma devam ederken pist başına 3250-3750 feet uzaklıktaki 1300 sayıklık yayın yapan orta marker üzerinden geçilirken de amber renkli ışık ve sesli ikazı alınır. İniş pistine, bu ölçüler içinde yaklaşıldığı halde markerlerin ışıklı ve sesli ikazları alınmıyorsa, ILS konisi dışına çıkıldığı yani, pist doğrultusundan sapıldığı anlaşılır.

Glide Slope ve Localizer yayınları, uçağı otomatik olarak belli bir süzülme açısı ile ve koni dışına çıkarmadan iniş pistinin orta çizgisinde ve ilk üçte birlik kısmına getirir. Bu sırada havanın sisli olması, pilotun belli bir seviyeye kadar

(ILS kategorisine göre yazılı şirket minimaları içinde) görememesi negatif bir olgu değildir.

Şayet şirket izin veriyorsa ve uçakta 2 adet oto pilot sistemi var ve çalışıyorlarsa + pilot, otomatik iniş sistemini (auto land) devreye sokmuşsa, sistem, pilotun müdahalesine gerek kalmadan uçağı pistin üzerine indirir.

Radyo Altimetre denilen, uçağın yerden olan gerçek yüksekliğini gösteren sistem, 100 feet' ten başlayarak sesli olarak yüz, elli, kırk, otuz gibi rakam sayarak pilota, uçağın yerden ne kadar yüksekte olduğunu bildirir.

Bütün bunlara ilave olarak şayet uçağın otomatik frenleme sistemi faal ise ve pilot tarafından önceden pistin uzunluğu, pist üzerindeki frenleme etkisine göre zayıf, orta, kuvvetli modlarından birisi seçilmişse, yine pilotun müdahalesine gerek kalmadan, otomatik fren yaptırarak uçağın hızını uygun şekilde yavaşlatacaktır.

Pilot, gerek gördüğü her an levye üzerindeki ilgili düğmesine basıp uçağı oto pilottan çıkarabilir ve kumandaları kendi eline alarak inişe devam edebilir veya inişten vazgeçmeye yönlenebilir. Pass geçme kararı vermişse, Auto Pilotu devreden çıkarmadan, Go Around modunu devreye sokarak da inişten vaz geçip, "pass geçme" yi gerçekleştirebilir.

uçuş emniyeti

İşte, çok fazla tekniğe kaçmadan ILS sisteminin özellikleri ve çalışması böyledir. Bu bilgilere göre, Diyarbakır'da ILS olsaydı, R1-100 uçağı yeri göremediği için, ve VARSA bir pilot hatası sonucu (kaza araştırma raporu yayınlanmadan kesinlikle bu söylenemez) pistten önce bir yere inermiydi? Lütfen siz karar veriniz.

Bir uçak kazasının sonuç raporunun hazırlanması ve yayınlanması doğal olarak bir yılı aşabilir. Kılı kırk yararcasına yapılacak uzmanlık çalışmalarından sonra Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından uzun zaman sonra yayınlanacak kaza raporu olay, basın ve halkın gözündeki güncelliğini kaybetmiş olacağı için, yalnız ilgili havacılık kuruluşları tarafından öğrenilecek ve raporun öneriler bölümünde talep edilen uygulamalar, düzeltmeler yapılacaktır.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yayınlayacağı kaza raporundaki düzeltme taleplerinin ilgili kuruluşlar tarafından yerine getirilmesi şarttır.

Bana göre çözüm; THY'nin sefer yaptığı meydanlarda kaçça çıkarsa çıksın, arazinin topografik yapısı izin veriyorsa, ILS vericileri DHMİ (Devlet Hava Meydanları İşletmesi) tarafından kurulmalı ve çalıştırılmalıdır. ILS olmayan meydana da iniş yapılabilir denerek kıvırtmak yanlışır. Aksi hakde yani, hava durumu minimalar altına düştüğünde ya sefer iptali veya varış alanının üstüne

kadar gelip iniş yapılamadan başka alana iniş yapılması (divert) kaçınılmaz olur.

THY, az yolcu verdiği için ekonomik olmayan, teknik teçhizatı eksik olan meydanlara politik nedenlerle sefer yapmaya zorlanmamalıdır.

Kalkış yapılmadan önce alınan hava tahmin raporunda ileri saatler için varış yerinin

hava tahminleri vardır ve pilot, varış saatindeki hava tahmini iniş limitlerine uygunsu sefere başlar. Uçak varış yerine geldiğinde hava durumu, hava tahmin raporunda belirtilen şartlara uymayabilir yani, limit altı olabilir. İşte böyle bir durumda pilot kendini, iniş yapılmalı yönünde, (en düşük seviyede bile olsa), psikolojik olarak bir baskı altında hissetmemelidir. Pilotun doğal görevi varacağı alana iniş yapmaktır ama bu elbette emniyetli/sağlıklı bir iniş olmalıdır.

Bu, bir uçağın ineceği meydana kadar gelip inmeden pass geçmesi, yedek meydana gitmesi veya kalkış yapılan meydana geriye dönmesi nedeniyle boşa harcanan uçak, yakıt, zaman, yolcuların gitmek istedikleri yere gidememiş olmalarından dolayı yakınmaları, otele transfer edilmeleri, otel ve yemek giderlerinin ödenmesi gibi unsurların tamamı, şirket tarafından sorulanmasa dahi, pilot üzerinde psikolojik baskı demektir.

Samsun, Siirt ve Adana kazalarında THY adına inceleme ekibinde yer almış bir teknik eleman olarak o zaman ve şimdi yine yaşadığım tarifi mümkün olmayan acıların tekrar yaşanmamasını can-ı gönülden diliyor, ölenlere Allah'tan rahmet, geride kalanlara sabırlar, yaralılara acil şifalar ve tüm havacılık toplumuna kazasız, kırimsız uçuşlar diliyorum.

Sevgiyle kalın.

Yapılacak ILS yaklaşması ve iniş için, pilotlarının eğitimi ve uçağın ILS yeteneğine bağlı olarak BI, BII veya BIII kategorileri vardır.

Bunlardan BI ile BII için şirket kuralı olarak en düşük alçalma ve pisti görme irtifaları/ minimaları olup Operasyon Elkitabında yazılıdır. Pilot, izin verilen bu irtifaya alçaldığında, ILS yaklaşması yapmasına karşın iniş pistini, gece ise pist ışıklarını göremiyorsa daha fazla alçalma izni yoktur, pass geçmek mecburiyetindedir.

From: sefa <mailto:uted@turk.net>
To: scebeci@ubak.gov.tr
Sent: Tuesday, January 21, 2003 10:52 AM
Subject: Temennimiz hk.

Sayın Serdar Cebeci,
 Öncelikle size tüm meslektaşlarımın saygılarını iletmek isterim. TV'deki net ve olumlu, bilinçli konuşmalarınız ve konuya olan hakimiyetiniz bizleri havacılık camiasının birer fertleri olarak gururlandırdı.

Sizden ricamız, yeni oluşan ve henüz geçmeyen Sivil Havacılık Kanunu ile gelişmeleri bizlere iletmenizdir. Ayrıca ilgili kanundan uçak teknisyenlerinin de faydalanması için gerekli düzenlemelerin yapılabilmesidir. Tarafsız kişiliğiniz, bizlerin de faydalanması gereken konuları gözlerinizin önüne getirecektir.

Ülkemizi üzüntüye sokan elim uçak kazasında derneğimizi temsilen bir elemanımızın olmaması, bizim için bir eksiklik olarak görülmüştür. Mümkünse kaza kırım ekibinizde UTED'den de bir uzman bulanmasının temini için ilgili birimlerinize gerekli emri vermenizi beklemekteyiz. Saygılarımızla...

UTED YÖNETİM KURULU adına
SEFA İNAN

— Original Message —

From: serdar_cebeci <mailto:scebeci@ubak.gov.tr>
To: sefa <mailto:uted@turk.net>
Sent: Thursday, January 23, 2003 11:49 AM
Subject: Re: temennimiz hk.

Sayın Sefa İnan,

Öncelikle hakkımdaki düşünceleriniz için şahsım ve kurum arkadaşlarım adına teşekkür ederim. Şu anda bizler yoğun bir şekilde 5 Mayıs 2003 tarihinde yapılacak, ICAO Follow - Up denetleme' sine hazırlanıyoruz. Bu kapsamda çıkartmamız gereken kanunlar ve yönetmelikler olduğu gibi, yoğun eğitim ihtiyaçlarımız da bulunmaktadır. Bu kapsamda şirketlere yaptığımız ziyaretlerimizde sektörel işbirliği yapabileceğimiz hususlar kendilerine bildirilmiştir. Aynı şekilde, sivil toplum örgütlerine de ziyaretlerimiz olacaktı. Ancak, meydana gelen üzücü kaza programımızda zorunlu olarak değişiklik yapmamıza yol açmıştır.

Sivil Havacılık Kanunu ve 2920 sayılı kanunun günün gereklerine adaptasyon çalışmalarımız devam etmektedir. Bu kapsamda, Türk Sivil Havacılığın' da uçuş emniyete parmağı dokunan her kez bu kanunda tanımlanacaktır. Yeni yapılanmayla beraber piyasa koşullarına yakın bir şekilde her sınıftan nitelikli uzmanın denetim ve gözetim maksadıyla Kurum içerisinde istihdamı sağlanabilecektir.

Bu kazayla ilgili olarak en başından itibaren nötr bir konumda kalacağımızı her keze açıkladık. Tamamen tarafsız ve adil bir inceleme yaparak, olayın oluşumuna etkili olan tüm kök nedenleri ortaya çıkararak, bir daha böyle bir acının yaşanmaması için el birliğiyle çok çalışacağız. İlk ekip tamamen Bakanlık bünyesinden oluşmasına rağmen, özellikle FDR açıldıktan sonra, elde edilen bulgulara göre üniversiteler ve sivil toplum örgütleri de dahil olmak üzere, her kesimden uzmanlık düzeyindeki kişilerin bilgi ve görgülerine de baş vuracağız.

Size açıkça belirtmeliyimki, Hava Harp Okulun'da sizin de bulunduğunuz toplantıdaki, kurumsal kararlılık beyanımızın sonuna kadar arkasındayım. Bu konuda sektörün bilinçlenmesi kadar, kendi iç yapılanmamızda da kurumsal kültür yaratma çalışmalarımız devam etmektedir. Ancak, takdir edersiniz ki, bu çalışma uzun solukludur ve meyvelerini karallılıkla takip ettiğimiz taktirde yakın gelecekte alabileceğimiz ümidindeyim.

Bu ve benzeri konularda aynı vizyonu takip ederek, siz değerli sektör temsilcilerinin, gerçek aktör olarak, yardımı ve desteği bizim için her zaman gerekli ve su kadar hayati olacaktır.

Bütün camianıza en derin saygı ve sevgilerimi iletmeniz dilekleriyle, kazasız, olaysız mutlu ve başarılı çalışmalar dilerim.

Bu konulardaki hassasiyetiniz için de özellikle teşekkür ederim.

Serdar CEBECİ
Kaptan Pilot, SHGM



araştırma

UÇAKTA NEREDE OTURMALI?

Kemal KANAT



Uçakta "koltukların bazıları güvenli, bazıları güvensizdir" demek yanlış olur. Çünkü koltuklar ve bağlantıları aynıdır. Koltuk yerlerinin güvenliği ise; olayın oluş ve uçağın düşme şekline göre değişeceğinden kazalarda kimin kurtulacağı veya hangi koltuğun güvenli olduğu konusunda bir fikir yürütüp bu konularda kroki çizmek yanlış olur.

Diyarbakır'da meydana gelen üzücü kaza sonrası medya bu konuyu çok işledi. Hatta bazı gazeteler sayısal loto sonuçlarını açıklar gibi "İŞTE ŞANSLI NUMARALAR" diye kurtulan yolcuların koltuk numaralarını şema ile verince, bu konu hakkında birkaç kelime etme ihtiyacı da beraberinde doğdu. Çünkü olaydan sonra ilk günlerde konu ile alakasız o kadar çok kişi medya ya çıktı ki, havacılık eski uçak korsanlarına ve emekli amirallere sorulmaya başlandı. Bu konu ile ilgili bazı yanlış fikirleri ortadan kaldırmak zor olsa da bu bilgiler kulak arkası edilemez.



Avusturya'da bir askeri pilot arızalanan uçaktan 2000 metrede atlamış ve paraşütü açılmayınca dik bir yamaçtaki ağaç dalları boyunca dallara çarparak yamaçtan aşağıya, kar dolu bir çukura düşmüş ve 2000 metreden paraşütsüz atlayıp sağ kalmayı başarabilmiştir. Oysa ki medyada ampul değiştirirken 1 metreden az bir yükseklikteki sandalyeden düşüp başını çarparak ölenlerin sayısı oldukça kabardır. Bu kimine göre kader, kimine göre ise şans olayıdır.

Eski başbakanlardan (rahmetli) Adnan Menderes uçak kazasından sağ kurtulmayı başarmış kişilerdendi. Uçağın durumu tehlikeye girince güvenlik olarak arka koltuklara oturtulmuş ve uçak kazasından sağ kurtulmuştu. Bu olaydan sonra kamuoyunda arka koltukların güvenilirliği konusunda bir düşünce de ister istemez kendiliğinden oluşmuştu. Hala bu koltukların güvenilir olduğunu düşünerek, arka koltuk tercih edenler halen bulunabilir. Ama bu tamamen

Avusturya'da bir askeri pilot arızalanan uçaktan 2000 metrede atlamış ve paraşütü açılmayınca dik bir yamaçtaki ağaç dalları boyunca dallara çarparak yamaçtan aşağıya, kar dolu bir çukura düşmüş ve 2000 metreden paraşütsüz atlayıp sağ kalmayı başarabilmiştir. Oysa ki medyada ampul değiştirirken 1 metreden az bir yükseklikteki sandalyeden düşüp başını çarparak ölenlerin sayısı oldukça kabardır. Bu kimine göre kader, kimine göre ise şans olayıdır.

bir tesadüftür ve olayların nasıl gelişeceğini kestirmek güçtür. Çünkü kimse böyle bir olayın olmasını istemez. Bu sadece yolcunun kendisini güvende hissetmesini sağlar. Yine yükseklik korkusu olanla-

rın koridoru, kapalı yer korkusu olanların ise pencere kenarını tercih etmesinin nedeni de bu olsa gerek.

Her ne kadar medyada bu kaza hakkında çok yazılsa da uçaklar en güvenli ulaşım araçlarıdır. Çünkü uçaktaki frenlerin sayısı bile otomobillerdekilerden kat kat fazladır. Uçaktaki her sistem bir çok yedeğine sahiptir. Şimdiye kadar bir uçağın tüm yedek sistemlerini kullandığı ve bir "Stand by generatör" veya "RAT" sistemine kaldığı kaydedilmemiştir. İnanmayacaksınız ama, istatistikler maymunların yol açtığı kaza ve hastalıkların sonucu ölen insanların sayısının, uçak kazalarında ölen insanların sayısından fazla olduğunu gösteriyor. Düşünün ki her gün medyada verilmeyen küçük çaplı trafik kazalarını tüm yurttaki bir günde, bir ayda, ya da bir yılda meydana gelen trafik kazalarını ve ölen insanların sayısını düşünün.

Unutmayın! Uçak hala en güvenli taşıttır. İstatistikler de bunu açıkça ortaya koyuyor.

Korozyonla Mücadele

Nerede ve ne zaman olacağını bilemezsiniz fakat er yada geç korozyonla mücadele ettiğiniz bir savaşa girmeniz gerekecektir. Makalede kazanmanıza yardımcı olacak birkaç ipucu ve araç bulabilirsiniz.

Uçaklarda korozyonla mücadele milyonlarca dolarlık bir problemdir ve her yıl maliyetleri artmaktadır. En önemli problemlerden biri korozyonun birçok farklı formda ortaya çıkabilmesidir. Konsantre hücre korozyonu ve çatlak korozyonu uçaklarda yaygın olarak bulunan türlerdir. Korozyon oluşumu; suyun iki geçirgen olmayan yüzey arasında tutulduğunda, gevşek boya tabakası altında, kimyasal olarak yapıştırılmış fakat tabaka ayrılması görülen bölgelerde ya da uygun şekilde korunamamış diğer bölgelerde sık rastlanan bir durumdur. Şekillerde görüldüğü gibi anlatılan durumlar kolaylıkla karıncalanma ya da tabakalaşma korozyonuna yol açabilir. Metal, alaşımına, imalat şekline ve sertlik derecesine bağlı olarak



saldırlara maruz kalır.

Korozyon, en azından bizim ilgilendiğimiz kadarı, basitçe bazı ana metallerin çevre şartları (hava ve su) altında kimyevi reaksiyonlara girmesi sonucu oluşan elektromekanik bozulmalar olarak açıklanabilir. Bütün bunlarla beraber reaksiyona giren metallerden bir çoğu magnezyum ve alüminyum gibi uçak yapısında çok sık kullanılan ve kolaylıkla aşınabilen metallerdir. (Korozyon hakkında ve korozyona nelerin sebep olduğuna dair daha fazla bilgi için "Korozyon Doktorları" internet sayfasını ziyaret edin www.corrosion-doctors.org ya-

da FAA tavsiye genelgesini AC 43-3 "Uçaklar için Korozyon Kontrolü" inceleyin)

Mantık sınırları dahilinde kabul edilen ve su buharıyla metal formlarının temasını durduran en iyi yöntem malzemenin boya gibi su geçirmez bir ayırıcı ile kaplanmasıdır. Bu yöntem iyi bir çalışma performansı göstermektedir. Ta ki gövde yapısı kaçınılmaz bir şekilde titreşime, basınca ve yüksek ısı değerlerine maruz kalıp metallerde hareketlenme ve sürtünmeler oluşmasına ve bunlarda korozyucu kaplama tabakasının atılmasına yol açıncaya kadar. Bir kez daha metalle su buharı karşı karşıya gelir ve bahisler kapanır....!!!

Corrosion Technologies başkanı Jim Van Gilder "Korozyonu tamamen önlemenin hiçbir yolu yok diyor" diyor. "Uçak gövde yapısında hâlâ birçok farklı metal var. Doğrusu bir çok uzman uçağın imal edildiği dakikalarda korozyonun da başladığı inancında. Böylece boya ya da zinkromat gibi ayırıcı kaplamaların niye bu kadar çok önemli olduğunu göstermektedir. Fakat bir kez korozyon lap joint noktasında veya perçin ve vida çevreleri de meydana çıkarsa teknisyenlerin korozyon kontrol programında aktif olarak çalışmalı ve su buharının hasar görmüş bölgelerden uzaklaştırılmasını, bölgenin korunmasını sağlamalıdır."

Bu makalenin amacı korozyon önleme ve kontrol (CPC: Corrosion Prevention and Control) amacıyla üretilen ürünlere dikkatinizi çekmek ve devam eden mücadele amacı temelinde kullanılan ürünleri tanıtmak. Büyük uçak gövde imalatçıları kendi CPC prosedürlerine sahipler ve diğer uygun olan ürünleri önerilmektedirler. Uçağın teslimatı tamamlandığı andan itibaren korozyonun etkilerini minimize etmek bizim görevimiz haline gelir. Uygun korozyon engelliyi-

ci bileşenler (CIC: corrosion inhibiting compounds) su buharını metallerden uzaklaştırmak için en etkili silahlardır.

Üç temel tip CIC içinden kısa gücendiriciler ile başlayalım:

Ayırıcı kaplama tamamlayıcılar

Ayırıcı kaplamalar tamamen isminden anlatılmak isteneni yapmaktadır. Öncelikle metali kuruturlar, su buharına karşı geçirimsiz bir engel oluştururlar. Çoğu ayırıcı tamamlayıcılar geçici olmayan bir özelliğe sahiptir. Bu ise ürünün bir silinmeyle yüzeyden kolaylıkla uzaklaştırmayacağı manasına gelir. Olumsuz tarafı ise ürünün sökülmesinin zor olması ve ağırlığının fazla olmasıdır. Fazla ağırlık oluşturmamasından dolayı yapı içindeki çok çeşitli uygulamalar uçak gövde yapısına önemli ağırlık yüklenmesine neden olmaktadır. Ürünlerin yeni jenerasyonları ise yarı saydam özelliğe sahiptir. Böylelikle malzeme kaldırılmadan altındaki metal kolaylıkla incelenebilmektedir.

Yarı sert balmumu kaplama

Günümüz yarı sert balmumu kaplamaları eski nesil mamullerden her bakımdan daha üstündür. Hafifler, kolaylıkla uygulanabilirler, daha kullanışlılar, çevreye dostlar ve daha iyi engellemeyle korozyon korunması sunmaktadır. Bu ürünler muhtemelen en geniş kullanım alanına sahip CIC kategorisi ürünleridir.

LPS laboratuvarları teknik yöneticisi Ed Williams "Bizim LPS-3 ürünümüz bu çeşit bir ürün ve ürünün esnekliği büyük bir kar. Çünkü bu ürün boya ya da sert yüzeyli kaplamalar gibi değildir, sürekli yumuşak ve esnek kalabilme özelliğine sahiptir. Mamulde sıcaklık değişimi ya da titreşimden dolayı çatlaklar oluşursa 'kendi kendini iyileştirip' metali su buharından koruma görevine en iyi bir şekilde devam eder" diyor.

Sıvı ince film kaplama



Sıvı ince film tabaka bileşim çeşitleri uçak gövdesinden korozyon etkisini uzaklaştırmak amacıyla kullanılan yüksek dereceli yağlar temel alınarak geliştirilmiş bir

üründür. Mikroskobik boşluklara, çatlaklara ve yarıklara kolaylıkla nüfuz edebilmektedir. Bileşimin asla tam olarak kurumamasından dolayı ilk kullanıma başladığı andan aktif ömrü boyunca su buharını uzaklaştırmada sürekli aktif olarak kalmaktadır. FTFC (Fluid thin film type compounds) saydam bir şekilde uçak gövdesi içine doldurulur ve hiçbir katı yada macunsu tabaka içermezler. Bu ürünün kullanımı fazla mesaiyi ortadan kaldırır ve hiçbir fiziksel artık bırakmaz. Bu yüzden uygulanma aralığı iki yada üç yıla kadar çıkmıştır.

Tüm bunların arasında hiç biri mükemmel çözüm görülmemektedir. Herhangi bir CIC uygulamasında avantajlar ve devamında gelen dezavantajlar mevcuttur. Herhangi bir önleme durumunda düello ilan etmek için uygun ürünler gözden geçirilmeli ve gövde OEM lerinin tavsiyelerinde ne yazdığı okunduktan sonra istikrarlı bir korozyon izleme programı izlenmelidir.

Üreticilerin yeterli standart belirlememesi sebebiyle özel yada havayolu uçaklarında çalışan teknisyenler hangi ürünün hangi uçakta kullanılacağını saptamak için kendi çalışmalarını ve planlamalarını yapmak durumunda kalmışlardır. Fakat herhangi bir CIC seçilip onaylanmadan önce teknisyenin son derece proaktif bir şekilde korozyonla savaşa devam etmesi gerekir. Corrosion Technologies satış yardımcısı Bill Gable'in bu konudaki görüşleri ise şöyle: "Teknisyen yada uçak sahibi bo-

ya kabarması gördüğünde bunun 'kötü bir boyama' dan daha öte bir durum olduğunu düşünmelidir. Korozyonun oluşumunu ihbar eden belirtilerini tanımayı öğrenmek herhangi bir programın başarılı olmasının temelini oluşturur. Bir kere korozyonu bulduğunuz zaman, çok hafif bir korozyon olsa bile, CIC ürünleriyle gereği gibi müdahale edilirse bu işlemlerin korozyon süreci yarıda kesmesi mümkün olabilecektir."

CIC mamul üreticileri korozyon kontrolünde efektif yöntemler önerdiği için yeni prosedürler devam eden bir gelişme içerisine girmiştir. Williams'ın söyledikleri ise ilginç: "Yaklaşık iki buçuk yıl önce UPS (United Parcel Service) ilginç bir öneriyle birlikte bizimle bağlantıya geçti. LPS-2'yi (çok ince penetrant ürün) ana ürünü üstüne bizim Procyon sert ayırıcı kaplamayı da üzerine uygulayıp uygulamadığımızı bilmek istediler. Tabii ki bunu o zamana kadar denememiştik. Fakat bazı deneylerden sonra bu yöntemin gerçekten korozyonla savaşmak için etkili bir yöntem olduğunu bulduk. Aslında UPS bu yöntemin Douglas uçakları uçuşlarındaki uygulaması için yazılı bir mühendislik düzenlemesi kullanmakta."

"Bu özellik ilginç çünkü bu tip iki basamaklı yöntemler gerçekte Boeing'in yıllar önce kullandığı bir yöntem. İmalat sırasında zaman kazanmak için tek basamaklı bir işlemi değiştirmişler. Buna rağmen UPS yeterli OEM prosedürünü sağlayamamış ve kendine özgü alternatifler keşfetmeye karar vermişler uygulama boyunca seçici davranmışlardır. Mühendislik düzenlemeleri şunu göstermiş ki iki basamaklı bir işlem sadece en kötü korozyon örneklerinin bulunabileceği zemin seviyesinde etkili olmaktadır."

Bu yöntem de kanıtlamıştır ki etkili bir korozyon kontrolü imalat ve devam etmekte olan bakım faaliyetleri için kullanılabilir. Williams şöyle devam etmekte: "Meksika körfezinde helikopter operatörü büyük bir müşterimiz var ve onların metodu bizim sert kaplama ürünümüzü 20-mils'in

biraz daha üzerinde bir kalınlıkta uygulamaktalar. Spatula ile konmuş benziyor. Çoğu zaman OEM'lerin uyguladığı herhangi bir kaplamadan daha ince. Fakat bu müşteri bulabileceğiniz en korozyon çevre şartlarından birinde istisnai bir korozyon korunması ile başarılı olmaktadır. Tüketicilerin talebi ve tecrübesi korozyon kontrol ürünleri imalatçılarından her koşul altında çalışacak bir mamul üretmeleridir. Her şeyden sonra tecrübe en büyük öğretmen. UPS tecrübesinden öğrendiklerimizi alıp şimdi de korozyon kontrolü konusunda Lockheed C-130 uçuşlarındaki çalışmalarda da kullanılıyor."

"Seçtiğimiz hazır bazı korozyonlu gövde alanları var; tekerlek yuvası gibi. İnce penetrant ürünü uygulayıp hemen ardından Procyon uyguluyoruz. Zaman bize doğru bir şeyler yapıp yapmadığımızı gösterecek."

Diğer endüstri uzmanları gibi William'da korozyon kontrol ürünlerinin geleceğini ve uygulamalarının farklı fakat uygun karışımların ortaya koyulmasında yattığında hemfikir. Gelecek belki de en iyi ve en pratik çözümün ilde OEM'ler tarafından değil fakat uçak bakımında sonuçtan sorumlu kişiler için uygun olan çözüm olduğunda gösterecek.

Kaynaklar

Av-DEC Fort Worth, Texas Telefon: 1-817-738-9161 Faks: 817-738-9163 www.av-dec.com

Corrosion Technologies Dallas, Texas Telefon: 1-972-271-7361 Faks: 972-278-9721 www.corrosionx.com

CRC Industries Warminster, Pennsylvania Telefon: 1-215-674-4300 Faks: 215-674-2196 www.crcindustries.com

Dinol, (U.S.) Redmond, Washington Telefon: 1-800-331-4304 Faks: 425-556-0196 www.dinolus.com

Lear Chemical Mississauga, Ontario (Kanada) Telefon: 1-905-564-0018 Faks: 905-564-7077 www.learchem.com

LPS Laboratories Tucker, Georgia Telefon: 1-770-934-7800 Faks: 770-493-9206 www.lpslabs.com

Zip-Chem Products Morgan Hill, California Telefon: 1-408-782-233 Faks: 408-782-6304 www.zipchem.com

Dale Smith

Aviation Maintenance Makale Editörü

GERMANİA

Yurdaer İhsan Aksoy

İlkçağın en önemli tarih yazarlarından biri olan Romalı Publius Cornelius Tacitus, Roma imparatorları Galba, Otho, Vitellius, Vespasianus, Titus, Domitianus, Nerva ve Traianus'un saltanatları zamanında M.S. 55 ile 117 yılları arasında yaşamıştır.

Tacitus'un başta "Annales" ("Yıllıklar") isimli bir dizi tarih kitabından başka bir çok eserinin yanında bu günkü Almanya yöresinde o çağlarda yaşamış olan ve genel olarak Germanlar adı altında anılan insanların adet, gelenek ve göreneklerini anlatan "De Origine et situ Germaniae" (Germanlar'ın kökü ve ülkesi hakkında) isimli bir kitabı ile "Agricola'nın Hayatı veya Britanya Tarihi" ismi altında, Britanyalılar'ı anlatan bir diğer kitabı da vardır.

Tacitus'un çağında Akdeniz kıyılarında ve bu kıyılara komşu topraklarda yaşayan halklar, özellikle Romalılar, zamanlarının en uygar topluluklarıydılar. İtalya'nın kuzeyinde, Roma İmparatorluğu'nun hudutları ötesindeki topraklarda Romalılar'ın anladığı manada uygar bir yaşamdan bahsetmek ise mümkün değildi ve bu durum Orta ve Kuzey Avrupa için de aynıyle vaki idi. O zamanlar buralarda yaşayan barbar insanların torunla-

rı şimdi de hemen hemen aynı topraklarda yaşamaya devam etmektedirler ve ancak, bunlar artık uygar Avrupa Birliği'ni oluşturan ve şu sıralarda, bizleri aralarına katılmaya layık görmeyen milletlerin mensuplarıdır. İşte bu sayımızda Tarihçi Tacitus'un bıraktığı bilgilerden yola çıkarak kendi çağında, Almanya'da yaşayan Germanlar'ın, gelecek sayıda ise Romalı devlet adamı Iulius Caesar'ın "Bellum Gallicum" ("Galya Savaşı") isimli eserinden yararlanarak o zamanlar Gallia olarak anılan günümüzün Fransa'sında yaşayan Kelt halkının örf ve adetlerinden bahsedeceğiz.

Bakalım Tacitus bin dokuz yüz küsur sene önce Germanyalılar'ı nasıl anlatmış?

"Bütün German ülkesi Gallia, Raetia, Panonia'dan Ren ve Tuna nehirleriyle, Sarmatia ile Dacia'dan ise dağlarla ve korkuyla ayrılır" diye başlıyor Tacitus ve devam ediyor; "Diğer yanlarını, son zamanlarda harbin biz Romalılar'a tanıtmış olduğu yeni milletlerle krallarının yaşadığı büyük adalar ve yarımadaları kucaklayan Okyanus çevirir. Raetia Alplerinin yalçın ve aşılmaz bir tepesinden çıkan Ren nehri batıya doğru küçük bir kıvrım yaparak Şimal Denizi'ne dökülür. Tuna, Adnoba dağının hafif meyilli yamaçlarından akar, bir çok memleketlerden geçtikten sonra nihayet sularını altı ağızla Karadeniz'e boşaltır. Yedinci ağız bataklıklar arasında kaybolur."

"Germanlar'ın kendileri, zannedirim, göçler veya dostluk münasebetleri yüzünden başka ırklarla pek fazla karışmamış yerli bir halktır. Çünkü eski zamanlarda yurtlarını değiştirmek isteyenler karadan değil, gemilerle seyahat ederlerdi; denizin uçsuz bucaksız genişliği, dünyanın öbür tarafında olması yüzünden bizim gemiler Germania'yı nadiren ziyaret etmişlerdir. Sonra fırtınalı ve meçhul bir denizin tehlikelerinden başka Asya ve Afrika yahut İtalya'yı bırakıp dan manzarası korkunç, iklimi



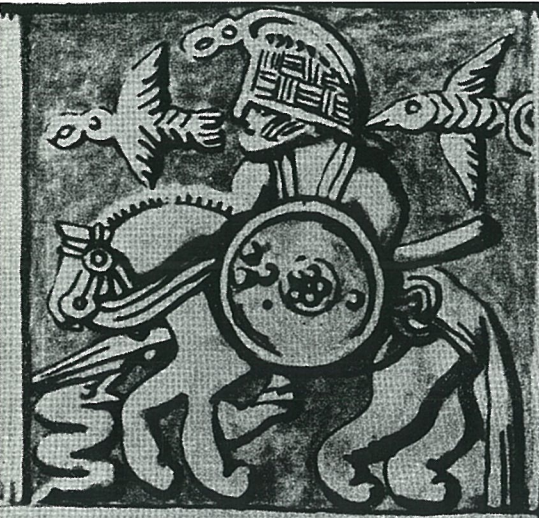
kötü, yaşaması ve bakması bile insana (meğer ki onun kendi vatani olsun) kasvet veren Germania'ya kim gider?"

Bundan sonrasını, bize ayrılan sayfalara sığdırmaya çalışacağımız ölçüde özetleyelim :

Germanlar arasında, tarih ve geleceğin yegane şekli olan eski şarkılar, topraktan doğmuş tanrı Tuisto ile oğlu Mannus'u överler. Bunlar ırklarının atası ve kurucularıdır. (Burada Tacitus'un bahsetmediği, Wodan (veya Odin) ile Donar (veya Thor) adlarıyla anılan ikinci nesil German tanrıları da vardır)

Tungrlar, Marslar, Gambriviler, Suebler, Vadililer gibi bir çok kabileden oluşmuş bir halktırlar. Germania kelimesinin menşei ve mevhumu ise yenedir. İlk defa Ren'i geçip Galyalılar'ı yurtlarından atan ve şimdi Tungr denilen kabileye o zaman German deniliyordu; bu suretle bir milletin değil, bir kabilenin adı yavaş yavaş yayılmış, korku ilham etmesi için ilkin galipler tarafından verilen ad, bu şekilde ortaya çıktıktan sonra, hemen hepsi kendilerine German demeye başlamıştır.

Germanlar kız alıp verme yoluyla başka milletlerle karışmadıklarından, sırf kendilerine benzeyen bir ırk ola-



German tanrısı Odin

rak kalmışlardır. İşte bunun içindir ki vasıfları, sayılarının çokluğuna rağmen, her yerde aynıdır ; keskin mavi gözler, kızıl saçlar, yalnız ani gayretlere kaabiliyetli iri vücutlar. Çalışma ve emeğe Romalılar kadar sabırla katlanmaz, susuzluk ve sıcağa dayanamazlar. Fakat toprak ve iklimleri onları soğuk ve açlığa alıştırmıştır.

Memleketleri umumiyetle sık ormanlar ve pis bataklıklarla kaplıdır. Toprak ekine elverişlidir, ama yemiş ağaçları yetiştirmez. Sürüler çoksa da hayvanlar hep bodur kalmıştır. Germanlar daha ziyade sürülerinin büyüklüğünden zevk alırlar ; yegane övündükleri servet şekli budur. Altın ve gümüşe itibar göstermezler. Ülkelinde bu madenlerin bulunup bulunmadığı bilinmemektedir. Zira kimse bu işlerle ilgilenmez. Demir bile bol değildir, bunu silahlarının cinsinden anlamak mümkündür. Kılıç ve uzun mızraklar yerine kargılar veya "Framea" denilen, kısa, dar başlı, keskin ve kullanışlı silahlarla savaşır. Çıplak, yahut hafif bir kaputla döğüşürler, gösterişli süsleri yoktur. Yalnız birbirlerinden ayırdedilebilmek için kalkanlarını parlak renklere boyarlar. Pek azı zırh giyer, miğfer veya başlık giyenleri hemen yok gibidir. Savaşa yürürlerken tanrılarını ve eski kahramanlarını öven şarkıları, düşmanın asabını bozacak şekilde kulak yırtan sedalarla söylerler. İhtizazlarıyla seslerine daha dolgun, daha gür bir ton vermek için yürürlerken kalkanlarını ağızlarının önünde tutarlar.

Savaşta kalkanını kaybetmek en büyük şerefsizliktir. Böyle bir duruma düşen kimse kurban kesilirken yahut bir toplantıda hazır bulunamaz.

Savaş ailelerini de beraberlerinde götürürler, döğüşürlerken bu en sevdikleri kimseler yakınlarında bulunurlar, kadınların bağışmalarını, be-

beklerinin ağlamalarını kulaklarıyla işitirler. Her German bunların şahitliğine en fazla saygı gösterir, övmesini değerli sayar. Bir bozgundan sonra sağ kalanlardan çoğunun namuslarına sürülen lekeyi temizlemek için kendilerini astıkları görülmüştür.

Bazı German kabilelerinin mensupları, örneğin Suebler saçlarını geriye doğru alıp başları üzerinde bir topuz yaparlar. Bunu, kendilerini güzel göstermek için değil, daha ziyade uzun boylu ve heybetli görünüp, girdikleri savaşlarda düşmanlarının gözünü korkutmak için yaparlar.

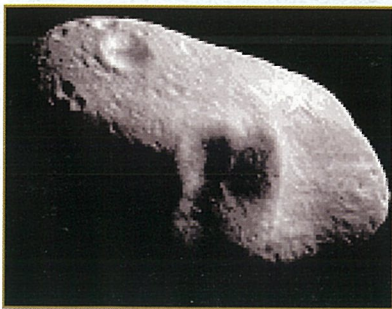
(Romalı askerler, bu insanlarla savaş meydanında ilk defa karşılaştıklarında, görünüşlerinden öylesine ürkmüşlerdi ki, komutanları siper kazdırıp, gözleri bu vahşi adamlara alışsın diye onları bir hafta savaşa sokmadı.)

Yine bu insanlar, senenin belli bir zamanı kutsal saydıkları bir ormanda toplanırlar ve tanrılarına insan kurban ederek kanlı ayinler yaparlar. Başka bazı German halkları da görülmemiş derecede vahşidirler, örneğin Hariler vücutlarını boyar, siyah kalkanlar taşırlar. Savaş için karanlık geceleri seçerler. Korkuncu gölgeler halinde, bir hortlaklar ordusu gibi ilerleyişleri öyle bir panik yaratır ki hiçbir düşman bu garip ve hemen hemen cehennem manzaraya dayanamaz.

Tacitus kitabında benzeri pek çok başka adetleri etraflıca anlatıyor. Bunlardan yerimizin müsaadesi nispetinde ilginç olanlarını aldık.

Konuya biraz da modern tarihin verileri açısından bakalım : German milleti Kuzey İskandinavya kökenli bir halktır. M.Ö. bin yıllarından itibaren bulundukları yerlerden yola çıkarak yavaş yavaş Avrupa'nın güneyine doğru yayıldılar ve M.Ö. üçüncü yüzyılda Almanya'da yaşamakta olan

Keltler'i oradan uzaklaşmak zorunda bıraktılar. Romalıların Galyalı olarak adlandırdıkları Keltler de eski bir Avrupa halkıdır. Germanlar M.Ö. ikinci yüzyıldan başlayarak Roma Devleti ile çatışmaya başladılar. Tacitus'un bıraktığı yerden sonra German kabilelerinin isim ya da yer değiştirmeleriyle aralarında yeni federasyonların ortaya çıktığı görülür. Ren yakınlarında Saksonlar, Franklar ve Alamanlar, bölgenin doğusunda Burgundlar, Vizigothlar, Ostrogothlar ve Vandallar gibi yeni kabileler tarih sahnesinde belirdiler. Romalılar bütün bu insanların M.S. üçüncü yüzyıla kadar hudutlarını dışında tutmayı başardılarsa da, bu tarihten sonra Asya'dan gelen Hunlar'ın önünden kaçan Vizigothlar, sınırları aşarak Roma topraklarına yerleştiler. Hunlar'ın Germanya'yı tümüyle istila etmeleri üzerine burada yaşamakta olan Burgundlar ve Vandallar, daha sonra Ostrogoth ve Lombardlar gibi başka kabileler de Ren nehrini aşarak İmparatorluk topraklarına girdiler ve buralarda uzun ömürlü olmayan küçük krallıklar kurdular. Bu krallıklar aralarında birlik oluşturacak bilinçten yoksun oldukları için Roma imparatorluğu'nun 395 yılında Doğu Roma (Bizans) ve Batı Roma olarak ikiye ayrılmasını takiben, İmparatorluğun bu coğrafyada kalan parçası Batı Roma, 476 yılına kadar varlığını koruyabildi. Artık İlkçağ sona ermiş, Ortaçağ başlamıştı. Bu tarihte çöken İmparatorluğun toprakları üzerinde ilk olarak Frank Krallığı ile Karolenj imparatorluğu'nu kuran bütün bu insanlar, Rönesans'a kadar uzanan bir çizgide yavaş yavaş hristiyanlaştılar, medenileştiler ve bin küsur yıl sonra da, kökenleri farklı olan başka halklarla birlikte Avrupa uygarlığının temellerini attılar ki bu da çok uzun bir hikayedir.



Eros 433

DÜZELTME : Geçen sayıda "Hero ile Leandros" başlığı altında yayınlanan yazının sonunda yer alan Eros 433 isimli asterooid fotoğrafının yanında, bu fotoğrafın bir anlam ifade etmesi için aşağıdaki paragrafın da yer alması gerekiyordu.

"Jupiter ile Mars gezegenlerinin yörüngeleri arasında kalan bölgede, asterooid adını verdiğimiz irili ufaklı yüzbinlerce gök cismi, upkî gezegenler gibi Güneş'in çevresinde dönüp durmaktadırlar. Bunların en ilginç olanlarından biri Eros 433 olarak adlandırılır ve zaman zaman Dünya'nın oldukça yakınından geçer. Eros, adını Yunan mitolojisinin aşk ve sevgiden sorumlu tanrısından almıştır ve keşfediliş sırasına göre 433. asterooiddir. Bilindiği gibi NASA tarafından incelenmek üzere bu gök cismine 17.Şubat.1996 tarihinde NEAR - Shoumaker isimli bir uzayaracı gönderilmiş, bu araç Eros 433 hakkında çok önemli bilgileri Dünya'ya gönderdikten sonra 12.Şubat.2001 günü asterooidin yüzeyine indirilmek suretiyle görevini tamamlamıştır. Bu konuya Şubat.1999 sayısında etraflıca yer vermiştik. Projenin başlarında, Planetary Society, üyelerinden bu asterooid üzerinde tespit edilecek olan kraterlerin isimlendirilmeleri için (Eros kavramına uygun düşecek şekilde) önerilerini istemiş, ben de bulunabilecek komşu iki krater Hero ile Leandros adlarının verilmesini önermiştim."

BİR DİLEK TUT DERNEĞİ HAKKINDA...**YAYINA HAZILAYANLAR:****Mehmet Aykul, Demet Eşrefoğlu Vardar**

Bir Dilek Tut Derneği, yaşam mücadelesi veren 2 ile 18 yaş arasındaki hastalıklarla mücadele eden çocuklarımızın bir dileğini yerine getirerek, tedavi süreçlerinde onlara moral vererek hayata bağlanmalarına yardımcı olmaktadır. Toplumda gittikçe yitirmekte olan sosyal dayanışma ve yardımlaşma olgusunu gündemde tutarak, onlara yüreklerinden çıkan küçük bir sevinç çığlığı attırmak, acıyla arada bir kırpışsa da, gözlerindeki o parıltılı ve coşku dolu ışığı görebilmek arzusu ile psikolojik ve bedensel sağlıklarına katkıda bulunmak amacını temel hedef ve ilke olarak belirlemiş bir dernektir. Bu hastalığa karşı olağanüstü büyük bir cesaret, gerçek bir olgunluk ve sonsuz umutla direnen çocuklarımızın arzularını yerine getirmek amacı ile kurulmuş olan derneğimiz, bu güne kadar çok sayıda çocuğun arzusunu yerine getirmiş olmanın huzuru ile yoluna devam etmektedir. Bu dernek insanlık var oldukça yaşayacak ve her geçen gün güçlenerek, daha fazla çocuğun arzusunu yerine getirmek için çalışmaya devam edecektir.

Derneğimiz bu dileklerin gerçekleştirilmesinde efektif çalışabilmek için aşağıdaki organizasyonel yapı çerçevesinde çalışmaktadır:

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

Dileklerin gerçekleştirilmesi aşağıdaki süreçlerin yaşanması ile sağlanmaktadır.

- Dileklerin Alınması
- Dileklerin Sınıflandırılması
- Dileklerin Uygunluğu
- Dileklerin Gerçekleştirilmesi

Dilekler, çocuklarımızın doktorları, ailesi, yakınları veya kendileri tarafından bize iletilmektedir, dileklerin karşılanabilirliğinin güçlüğü

UTED • ŞUBAT'2003 • 28

bakımından dilekleri 4 ana kategoride toplamış bulunuyoruz

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

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

Dileklerin gerçekleştirilmesindeki en önemli unsur kuşkusuz finansal kaynaklardır. Bir Dilek Tut olarak bu konuda,

- Gönüllüler,
- Etkinlik Sponsorları,
- Daimi Sponsorluk, olarak destek görmekteyiz. Bazen, bir çocuğumuzun dileği bire bir bir gönüllü kişi veya kurum tarafından karşılanabilmektedir. Bu tip uygulama, etkinlik sponsorluğu kapsamına girmektedir.

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

BİR DİLEK TUT DERNEĞİ hakkında daha ayrıntılı bilgiyi, www.birdilektut.org <<http://www.birdilektut.org/>> web adresinde bulabilirsiniz.

BİZE ULAŞMAK İÇİN:

Telefon: : +90 216 380 40 10
Fax: +90 216 410 86 50
E-Mail: mail@birdilektut.org

GERÇEKLEŞMİŞ SON DİLEKLER:

- **Furkan Berk Delibaşoğlu**
3 Temmuz 1997 İstanbul Doğumlu

Furkan, derneğimize GS forması ile antremana çıkmak istediğini belirtti. Derneğimiz tarafından kendisine hediye edilen GS forması, ayakkabısı ve topu ile bu dileği gerçekleştirildi ve GS futbolcular ile antremana çıktı.

- **Aşlı İpek**
Zonguldak/Ereğli doğumlu

Aslı, bize bir bebek sahibi olmak istediğini belirtti ve bebek derneğimiz tarafından kendisine hediye edildi.



• Kardelen Nacak

1997 İstanbul doğumlu Kardelen'in bebek isteği derneğimiz tarafından gerçekleştirildi.

• Mustafa Akkaya

2 Kasım 1987 doğumlu.

Mustafa'nın dileği ise GS Antrenörü Fatih terim ile tanışmaktır. Bu dilek derneğimiz tarafından kısa sürede gerçekleştirildi.



• Rıdvan Diktaş

1 Mayıs 1999 İstanbul doğumlu.

Rıdvan'ın arzusu ise uzaktan kumandalı bir araba idi. Dileği yerine getirilerek arabası kendisine verildi.

• Ayfer Özdemir

17.10.1990 Sivas Doğumlu.

Dileği Anıtkabir'i ziyaret etmek olan Ayfer'in bu arzusu derneğimiz tarafından gerçekleştirildi. Ayfer'in Anıtkabir seyahatinin detaylarını önümüzdeki sayıda bulacaksınız...

Anıtkabir seyahatinin gerçekleştirilmesi için desteklerinden dolayı;

İstanbul Merkez Komutanı'na,
Anıtkabir Komutanı'na,
Ankara Valisi'ne,
Seyahatimiz boyunca Dernek Başkanımızı,

doktorumuzu ve sevgili Ayfer Özdemir'i Ferdi Kaza Sigortası ile Sigortalayan ÖZEN Sigorta'ya, Ankara Seyahatimiz için gidiş geliş uçak biletlerini temin eden Sayın Nil-Aycan Açı'nı,

VIP ve CIP salonlarını yolculuğumuz esnasında bize açan T.H.Y'na,

Armada Restaurant'a,

Ve Her zaman yanımızda olan Kamil Koç'a en içten teşekkürlerimizi sunarız...

YENİLENEN WEB SAYFAMIZ:

Uzun zamandır yenilenmesini beklediğimiz web sayfamız nihayet yeni yüzü ile size merhaba dedi. Yenilenen web sitemizde pek çok farklı düzenleme ve daha detaylı bilgi bulunmaktadır. Genel tanıtım kısmında, Bir Dilek Tut Derneği'ne ait bütün bilgileri daha kapsamlı olarak bulabileceksiniz. Derneğimize üye olmak isteyen herkes online ve daha hızlı olarak başvurularını Üyelik Başvurusu kısmından yapabileceklerdir. Web sitesine üye olduğunuz takdirde, her türlü aktivite ve her yeni bilgidan haberdar olacaksınız. Üyeler arası iletişimi artırmak amacı ile oluşturulan üye arama butonu ile diğer üyelerin bilgilerine, üyenin izin verdiği oranda ulaşabileceksiniz. Takvim kısmında ise, eğitim, etkinlik v.b. gibi zamana bağlı unsurların tarih bazında yer aldığı bir pano ve detayında tarih, etkinlik, duyuru, konu başlığı bazında sorgulama yapabileceksiniz.

Eğitimler, Duyurular, Forum, Dökümanlar, Tutanaklar kısmında ise size yardımcı olacak ve fikir verecek pek çok bilgi bulacaksınız. Forum kısmındaki kullanıcı grupları ve kullanıcılar bazında tanımlanan forumları mutlaka ziyaret etmelisiniz. Derneğimizle ilgili kararlara yardımcı olabileceğinizi düşünüyoruz. Tutanaklar kısmı sadece dernek üyelerimiz tarafından izlenmektedir. Komiteler başlığı altında, Bir Dilek Tut'ta yer alan komitelerin amaçlarını ve bu komitelerde kimlerin yer aldığını öğrenebilirsiniz.

"Kişisel bilgilerim" kısmında yer alan bilgilerini güncelleyebilir, diğer üyeler tarafından hangi bilgilerin görünmesi gerektiğine siz karar verebilirsiniz. "Hesaplarım" kısmında ise, üyelerimizin borç/alacak hesapları görüntülenmektedir.

En kısa zamanda, yenilenen web sitemizi ziyaret etmeniz dileği ile....

Jet motorlu uçaklarda yabancı bir maddenin motora girerek motorun sabit ve dönen parçalarına vermiş olduğu hasara, FOD (Foreign Object Damage) yabancı madde hasarı denir.

Motor üzerinde meydana gelen FOD o parçanın tamir edilmesine veya değiştirilmesine, motorun revizyon edilmesine, uçuş emniyetini etkileyerek can ve mal kaybına sebep olduğu gibi, bakım hizmeti veren şirketlerin müşterilerine karşı oluşturduğu güveni kaybetmesine ve emek kaybına neden olan önemli bir faktördür. Tüm bunların sonucunda FOD bir motorun satın alma fiyatının yaklaşık % 20 si kadar maddi zarar vermektedir. Örnek vermek gerekirse; 3-4 milyon dolar satın alma maliyeti olan MD 80 uçağının motoruna, oluşan FOD sonucunda revizyon yapılması 250.000-1 milyon dolara mal olmaktadır. Başka bir örnekte ise; havacılık teknolojisinin çok ilerisinde olan ABD'nin, yabancı madde hasarından dolayı yıllık 50 milyon dolar maddi kayba uğradığı göz önüne alındığında, FOD'nin yabana atılacak bir konu olmadığı anlaşılmaktadır.

FOD'yi meydana getiren sebepleri 4 ana grupta in-

FOD (Foreign Object Damage)

YABANCI MADDE HASARI

Hazırlayan: Levent ÜSTÜNTEPE

Motor üzerinde meydana gelen FOD, o parçanın tamir edilmesine veya değiştirilmesine, motorun revizyon edilmesine, uçuş emniyetini etkileyerek can ve mal kaybına sebep olduğu gibi, bakım hizmeti veren şirketlerin müşterilerine karşı oluşturduğu güveni kaybetmesine ve emek kaybına neden olan önemli bir faktördür. Tüm bunların sonucunda FOD, bir motorun satın alma fiyatının yaklaşık % 20 si kadar maddi zarar vermektedir.



celeyebiliriz.

1. Uçak ve motor parçaları :

Uçak üzerinde çalışan teknisyenlerin söküm, montaj, arıza giderme ve bakım işlemleri sırasında sökülen emniyet tellerinin, civataların, somunların, dikkatle sökülüp takılmasından dolayı yabancı madde hasarı oluşmaktadır.

2. El aletleri : Bazı teknisyenlerin arıza giderme ve bakım işlemlerini tamamladıktan sonra, kullanmış oldukları el aletlerini, çalıştıkları motor üzerinde unutarak yabancı madde hasarına sebep olmaktadır.

3. Şahsi eşyalar : Teknisyenlerin üzerlerinde taşımış oldukları kalem, madeni para, gözlük, çakmak gibi şahsi eşyaların motor hava alığında unutulması veya etrafına düşürülmesi FOD'ye davetiye çıkarmaktadır.

4. Etrafta bulunan parçalar:

Özellikle gaz türbinli motorların çalıştırılması sırasında, yüksek oranda vakum oluşturmamasından dolayı pist, apron ve taxi yolların üzerinde veya etrafında bulunan taş, kum, çakıl, beton, asfalt parçaları, bagaj parçaları, kutular yabancı madde hasarı oluşumunu artırmaktadır.

Yukarıda sayılan madde-lerden herhangi birinin

motorlar tarafından emilmesi, uçak yüzeylerine çarpması ve kumanda yüzeylerine, mekanizmalarına sıkışması sonucunda meydana gelir.

Aşağıda belirtilen önlemler alınarak yabancı madde hasarı engellenebilir:

* Öncelikle tehlikeye sebep olacak yabancı mad-

de uygun yerlerde muhafaza edilmelidir. Eksik malzeme çıktığında araştırma yapılmalıdır.

* Şahsi eşyalar (şapka, gözlük, kalem vb) cepte serbest olarak bulundurulmamalıdır.

* Uçak park sahaları ve taxi yolları sık sık onararak yabancı madde hasarına

kadar yabancı madde hasarına sebep olan faktörler ve bunları önlemek için alınması gereken tedbirler açıklanmıştır. Buna benzer bir programın uygulanmasıyla 9 aylık sürede ABD'de yabancı madde hasarı %66 oranında azaltılarak yaklaşık 5-6 milyar dolarlık kazanç sağlanmıştır.

deler belirlenir.

* Yabancı madde hasarını önemi tüm personele benimsetilmeli ve önlemeye yönelik özendirici tedbirler almak.

* Uçak park sahaları ve taxi yollarına, pistlere düşen veya atılan maddeler toplanmalı çöp kutusuna veya ait oldukları yerlere konulmalıdır. Mekanik süpürgeler kullanılarak bu bölgeler belli aralıklarla süpürülmelidir.

* Her bakım işlemine başlarken veya bitiminde kullanılan malzemeler (somun, rondeler, civata v.b) sayılmalı ve bunlar için bir takım sistemler geliştirerek

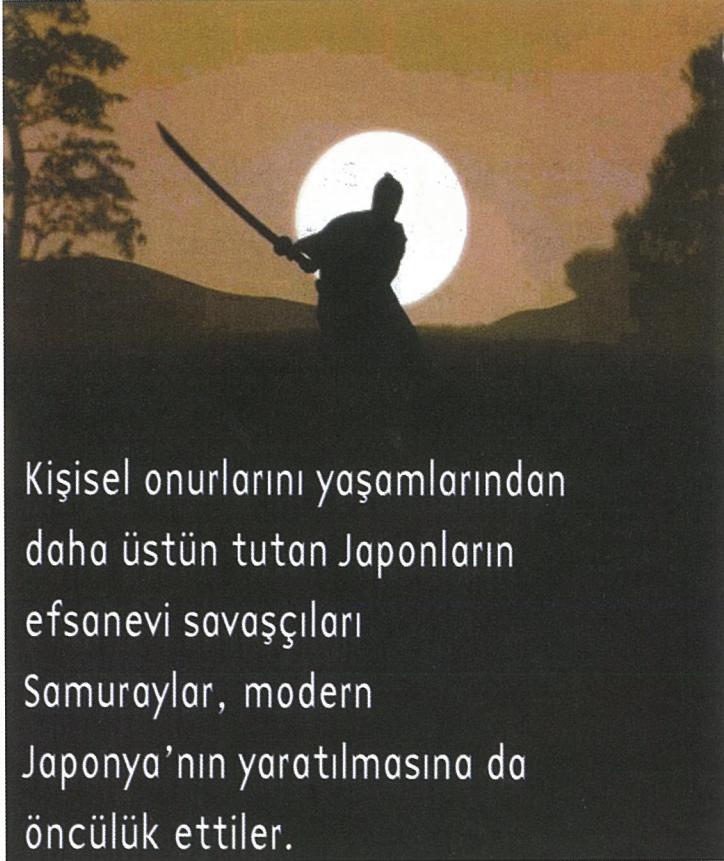
sebepler olacak durumlar ortadan kaldırılmalıdır.

* Teknisyenlere çalışma sırasında cepsiz veya cepleri fermuarlı iş elbiseleri giydirilerek, hassas olan bölgelere yabancı madde düşme olasılığı ortadan kaldırılmalı.

Buraya kadar yabancı madde hasarına sebep olan faktörler ve bunları önlemek için alınması gereken tedbirler açıklanmıştır. Buna benzer bir programın uygulanmasıyla 9 aylık sürede ABD'de yabancı madde hasarı %66 oranında azaltılarak yaklaşık 5-6 milyar dolarlık kazanç sağlanmıştır.

JAPONYA'DA ŞÖVALYELİK:

SAMURAYLAR



Kişisel onurlarını yaşamlarından daha üstün tutan Japonların efsanevi savaşçıları Samuraylar, modern Japonya'nın yaratılmasına da öncülük ettiler.



Japonya'da 18. Yüzyılda son bulan feodal yönetim dönemindeki savaşçı grubun üyeleridir. İlk olarak 11. ve 12. yüzyılda ortaya çıkan samuraylar, o dönemde soylu sınıftan geliyorlardı. Orta Çağ'daki şövalyelere benzetilen samuraylara, daha sonra soylu sınıfın dışından da katılımlar olmaya başladı. 11.Yüzyıl samurayları; at sırtında, hafif zırh, kılıç, ok ve yay ile savaşarlardı. 12.Yüzyılda samuraylar yayan savaşmaya ve ok yerine iki kılıç kullanmaya başladılar. Samuraylar, *Buşido* (savaşçının yolu) olarak bilinen ve yazılı olmayan bir dizi, sıkı kurallara uymak zorundaydılar. Bu kurallar cesaret, onur, gurur ve sadakati yaşamdan üstün tutardı. Bir samuray bu kurallara uymazsa, yenilirse, ya da onurunu kaybederse; *harakiri* adı

Bir samuray bu kurallara uymazsa, yenilirse, ya da onurunu kaybederse; *harakiri* adı verilen intiharı seçerdi. Samuraylık yiğitliği, dürüstlüğü, basit yaşam tarzını ve efendiye sadakati gerektiriyordu.

verilen intiharı seçerdi. Samuraylık yiğitliği, dürüstlüğü, basit yaşam tarzını ve efendiye sadakati gerektiriyordu. Samuraylar Zen Budacılığı ile birlikte, tıpkı çay törenleri ve çiçek düzenleme gibi bir çok sanatın ve geleneğin japonla-

rın yaşamında yer almasına kaynaklık etmiştir. 16. Ve 18. Yüzyıllar arasında Japonya barışçı bir dönem yaşadığından Şögun adı verilen komutanların, değişimlere karşı çıkmalarından dolayı samuraylık bu dönemde kapalı bir birlik olarak kaldı. Bu dönemde dışarıdan samurayların arasına girmek imkansız hale gelmiş, samuraylar kan bağıyla ayrılan gruplaşmalara başlamışlardı. Bu barış döneminde samuraylar memurluk, tüccarlık,

kısımının feodalizme son veren eylemlere katılmasına rağmen çoğu çağdaş Japonya'nın oluşmasında öncü bir rol oynadı.

es- n a f l ı k gibi mesleklere yönelmek zorunda kaldılar. Bu dönemlerde dahi herkes onlardan iyi ahlaklı olmalarını ve Buşido kurallarını uygulamayı bekledi. Bir dönem ülke nüfusunun %5'ini oluşturan samuraylar, şögunluk ve feodal sistemin çökmesiyle birlikte, ayrıcalıklarını yitirdiler ve bir sınıf olarak resmen ortadan kaldırıldılar. Bir



UÇAKLARDA BUZ KONTROL SİSTEMLERİ

GİRİŞ

Uçak üzerinde oluşan buzlanma, uçuş performanslarını olumsuz yönde etkileyen ve sonuçta da uçuş emniyetini azaltan önemli bir olaydır.

Kanatlarda ve uçak dış yüzeyinde biriken buz, öncelikle uçağın ağırlığını artırarak, performansını düşürür. Özellikle kanadın aerodinamik şeklini bozarak taşıma kuvvetinin azalmasına ve sürüklenme kuvvetinin artmasına yol açar. Bu da uçağın minimum havada tutunma hızının (stall hızı) yükselmesine yol açar [1]. Uçuş kontrol yüzeylerinin (kanatçıklar, irtifa dümeni vb.) donması, dikey ve yatay kuyruk stabilizelerindeki buzlanmalar ise güç ve hız kaybı dışında uçağın kararlılığını bozar ve kontrolünü azaltır [2].

Piston motorlu uçaklarda meydana gelebilecek karbüratör buzlanması çok tehlikelidir. Benzinin buharlaşması sırasında karbüratörün soğuması ile hava giriş kanallarında biriken buz motora giren hava miktarını azaltarak, gücün düşmesine ve hatta motorun tamamen durmasına neden olabilir. Gaz türbinli uçaklarda da hava giriş kısmında oluşan buzlanma, motora giren hava miktarını azaltarak güç kaybına ve hatta motor kompresörünün hasar görmesine neden olabilir. Ayrıca pervaneli uçaklarda pervane buzlanması verimi düşürür; pervane balansını bozarak tehlikeli titreşimlere yol açar [1].

Diğer önemli bir konu ise uçak



dış yüzeyinde bulunan değişik amaçlı hava deliklerinin buzlanarak tıkanmasıdır. Örneğin, pitot tüpü girişi buzlanacak olursa bunun çalıştırdığı hava hız göstergeleri, altimetre gibi cihazlar yanlış gösterirler. Bu da büyük kazalara neden olabilir. Havalandırma sistemi temiz hava girişlerinin, motor yağlama veya yakıt sistemindeki hava deliklerinin tıkanması da çok tehlikelidir. Bunların dışında diğer bir tehlike de kokpit ön camının buzlanarak görüşü bozması, kalkış ve inişleri zorlaştırmasıdır [1].

Bu tehlikelerin her biri soğuk hava şartlarında çalışan tüm uçakların buz kontrol sistemleri ile donatılmış olmaları gereğini ortaya koymaktadır. Uçaklardaki buz kontrol sistemlerini ise iki ana grupta incelemek mümkündür

[3]:

1. Buz önleme (anti-icing) sistemleri.
2. Buz giderme (de-icing) sistemleri.

BUZ ÖNLEME SİSTEMLERİ (Anti-Icing)

Uçaklarda buz önleme sistemleri üç bölümde incelenmektedir [3]:

1. Termal buz önleme sistemleri.
2. Elektrikli buz önleme sistemleri.
3. Kimyasal buz önleme sistemleri.

2.1. Termal Buz Önleme Sistemleri

Günümüzde gaz türbinli uçaklarda yaygın bir şekilde kullanılan termal sistemlerde motor kompre-



söründen alınan sıcak hava özellikle kanat ve kuyruk yüzeylerinin hücum kenarlarında ve motor hava girişlerinde buz oluşmasını önlemek amacı ile kullanılır. Pistonlu motorlu uçaklarda ise sıcak hava, yanmalı ısıtıcılardan ya da egzoz gaz ısıtıcılarından temin edilebilir [3].

Ayrıca bazı uçaklarda, buzlanma ve buhar oluşumunu kontrol etmek amacı ile kokpit ön camları aralarında boşluk bulunan iki panelden yapılırlar. Bu panellerin arasındaki boşluğa sıcak hava verilerek cam ısıtılır [4].

Bir çok uçakta buzlanma ihtimalinin yüksek olduğu yerlere monte edilmiş olan pitot-statik tüpü, stall uyarı cihazları ve değişik amaçlı hava girişleri elektrik akımı ile ısıtılmaktadır. Büyük yolcu uçaklarında tuvalet ve lavabolar da su hatlarının ve çıkışların donmaması için de elektrikli ısıtıcılardan yararlanılmaktadır. Ayrıca bazı turboprop uçakların hava girişlerindeki buzlanma elektrikle ısıtılarak önlenmektedir [3].

Modern uçaklarda kokpit ön camlarının buz ve buhar kontrolünde yaygın olarak kullanılan yöntemlerden birisi ön cam içinde elektrikli ısıtma elementlerinin kullanılmasıdır [4].

Kimyasal Buz Önleme Sistemleri

Bir uçağın bazı yüzeylerinde ve elemanlarında izopropil alkol ya da etilen glikol ve alkol karışımı

kullanılarak buzlanma önlenir. Bu kimyasal maddeler hem uçak üzerindeki suyun donma noktasını düşürür hem de yüzeylerde kayganlık oluşturarak buzun tutunmasını engellerler. Uçaktaki buz önleme sıvısı tankından temin edilen kimyasal buz önleyiciler karbüratörlere, pervanelere ya da kokpit ön camına uygulanmaktadır [3].

Kimyasal buz önleme işlemi uçak yerde iken tüm yüzeylere etilen glikol püskürtülerek de yapılmaktadır. Ayrıca pnömatik buz giderme sisteminde kauçuktan yapılmış kaplamalara sık sık sili-kon sprey püskürtülerek yüzey düzgünlüğü artırılır ve böylece yüzeyde kolayca buzlanma meydana gelmez.

BUZ GİDERME SİSTEMLERİ (De-Icing)

Kanat ve kuyruk yüzeylerinin hücum kenarlarında buz önleme sistemi yerine önce buzun oluşmasına izin veren, sonra da oluşan buzu kırarak uzaklaştıran pnömatik buz giderme sisteminin daha etkili olduğu tespit edilmiştir [3]. Bu sistem sayesinde buz önleme sistemi ile ısıtılan bölgelerden akan suların ısıtılmayan bölgelerde donması sonucunda oluşan ve kanat verimini olumsuz yönde etkileyen sürüklenme artışı önlenmiştir.

Pnömatik buz giderme sistemleri kanat ve kuyruk yüzeyi hücum kenarlarına yerleştirilen kauçuk kaplamalardan ve bunların içinde de çalışma süresince belli bir işlem sırasına göre şişirilip, boşaltılabilen tüplerden meydana gelmektedirler [4].

Pervaneli uçaklardaki elektrotermal buz giderme sisteminde ise pervane palalarının hücum kenar-

larına yerleştirilen kauçuk kaplamaların içinde ısıtıcı kablolar bulunur. Bu kablolarla gelen elektrik akımı kauçuk kısmı ısıtır ve oluşan buz erimeye başlar. Merkezkaç kuvvetin ve rüzgarın etkisiyle de buz uzaklaştırılır [3].

Uçaklar karlı havalarda hangardan çıkarıldıklarında da uçak üzerinde buzlanma meydana gelebilir. Bu nedenle uçak hareket etmeden önce buzlanmayı gidermek için uygulanan yöntemler tekrar buzlanma olasılığını ortadan kaldırmalıdır. Kar tortuları fırça vb. araçlar ile temizlenebilir. Ayrıca, hafif kuru kar sıcak hava üflenerek de giderilebilir. Ancak tekrar buzlanma olasılığı nedeni ile bu yöntem tavsiye edilmez. Normalde uçak yerde iken oluşan buz ve kar, ısıtılmış etilen glikol ve izopropil alkol karışımı püskürtülerek eritilir. Daha sonra ise önerilen buz önleyici sıvı ile tekrar buz oluşumu önlenir [3].



SONUÇ

Günümüzde özellikle uçuşlarda buz oluşumunu önlemek ve gidermek için bir çok yöntem geliştirilmiştir. Bunlar uçak modeline ve yapısına göre farklılıklar göstermektedir. Önemli olan bu yöntemlerin uçuş güvenliğini tehlikeye sokmayacak hassasiyette olmasıdır.

KAYNAKLAR

- [1]. Aksan, M., Uçak Teçhizatı Dersleri, İTÜ Matbaası, İstanbul, 1974.
- [2]. Şahin, K., Uçaklar ve Helikopterler, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 1999.
- [3]. A&P Technician Airframe Textbook, Jeppesen Sanderson, Inc., USA, 1997.
- [4]. Airframe Handbook, FAA, USA, 1976

DENİZLERİN “AKUTU”:

DAK-SAR



Tüm denizcilerin ilk öğrendiği ve hep söylediği sözdür: “Denizle şaka olmaz!” Ola ki denizin ortasında başınıza tatsız bir olay geldi, ne yapacağınızı bilmiyorsunuz... Bu gibi durumlarda, denizde arama kurtarma DAK/SAR sivil toplum örgütü imdadınıza yetişiyor, kurtarma botlarıyla 24 saat ücretsiz hizmet veriyor. Üstelik sadece kurtarma değil, acil yardım da yapıyorlar...

Denizlerin ekonomik ve kültürel alanlarda kullanılma yoğunluğu her 10 yılda bir iki kat artıyor.

Tüm denizcilerin ilk öğrendiği ve hep söylediği sözdür: “Denizle şaka olmaz!” Ola ki denizin ortasında başınıza tatsız bir olay geldi, ne yapacağınızı bilmiyorsunuz... Bu gibi durumlarda, denizde arama kurtarma DAK/SAR sivil toplum örgütü imdadınıza yetişiyor, kurtarma botlarıyla 24 saat ücretsiz hizmet veriyor. Üstelik sadece kurtarma değil, acil yardım da yapıyorlar...

İstanbullusunuz, imkanlarınız var ve İstanbul'un nimetlerinden yararlanabiliyorsunuz. Yani, bir tekneniz var ve bahar güneşiyle birlikte eşinizi dostunuzu toparlayıp kendinizi serin sulara bırakıyorsunuz... Aksilik bu ya! Bir motor arızası; denizin ortasında kalıverdiniz...Ya da, belki kendinizi balık tutmaya kaptırıp küçük sandalınızla lüzumundan fazla açıldınız ve kocaman bir dalgayla alabora oldunuz...Olmaz demeyin, olur ya; boğulmakta olan birini kurtarıp teknenize aldınız ve ne yapacağınızı bilmiyorsunuz...Belki de tam tatlı bir rüzgara karşı sörf yaparken...

İşte bu ve benzer durumlarda, yani denizi sosyal ya da sportif amaçlı kullanırken başınız derde girerse, denizlerin AKUT'u diyebileceğimiz DAK/SAR (Denizde Arama Kurtarma) gönüllüleri size bir telefon kadar yakın... Üstelik 24 saat boyunca...

Denizde gönüllü acil kurtarma işini üstlenen DAK/SAR,



Yaşam

1993 yılında deniz profesyonelleri tarafından kurulmuş Denizciler Dayanışma Derneği'nin (DDD) bünyesinde hizmet veriyor.DDD, "Kıyıda Ufka Emniyet" sloganıyla çalışan bir sivil toplum örgütü. Dernek, insanların yaşamak ve yerleşmek için önemsedikleri emniyet ve güvenlik duygularını denizde tatmin edebilmek amacıyla yola çıkmış. Denizin daha çok ve bilinçle kullanılmasını hedeflemiş.

"KIYIDAN UFKA EMNİYET"

DDD yönetimi, 50'ye yakın ülkeyi incelediğinde denizde güvenliğin bazen tamamen, bazen de kısmen sivil toplum örgütleri tarafından sağlandığını, sadece az gelişmiş ülkelerde bunun devlet tarafından yapıldığını tespit etmiş. Ve böylelikle "kıyıda ufka emniyet" projesi doğmuş.

Projenin ilk adımını, çocuklar için denizi tanıtıcı ve sevdici yayınlar hazırlamak oluşturmuş. Denizi daha çok ve bilinçli kullanmak yıllarca süren bir eğitim programı gerektirdiği için, denizci bir neslin ancak küçük yaşlarda verilen eğitimle oluşturulabileceği düşünülmüş.

7 metre boyundaki botlar, neredeyse küçük ameliyatlara yapabilecek donanıma da sahip. Her türlü deniz ve hava şartlarında hizmet verebilen, 12 metreye kadar tekneleri yedekleyebilen botlar, 20 kaza-

zedeyi kurtarabiliyor.

İkinci adım olarak ise, denizi sosyal amaçla kullanan amatörler için yönelik, okuması ve anlaması kolay "Denizde Emniyet ve Güvenlik" kılavuzları yayınlanmış.

Son adım ise, her şeye rağmen meydana gelebilecek kazalara, yani acil durumlara müdahale edebilecek bir kurtarma örgütü kurmak olmuş.Yani, DAK/SAR böyle doğmuş.

"Yeterince emniyetli olmadığı gerekçesiyle Türkiye'de deniz pek kullanılmaz" diyor DDD'nin kurucu üyesi ve başkanı, emekli Tümamiral Varol Atalay. Ve bunu bir sivil toplum örgütü üstlenmelidir diye düşünerek önce Denizciler Dayanışma Derneği'ni, sonra da Denizde Arama Kurtarma'yı kurduklarını söylüyor. Atalay, devamını şöyle anlatıyor: "İngiltere,Hollanda, Yeni Zelanda'yla ilişki kurduk ve 1999 yılında Dünya Cankurtarma Federasyonu'nun (ILF) bir konferansına katıldık.Türkiye'nin böyle bir konferransa katılması çok ilgi çekti, sıcak ilişkiler kurduk ve o sıralarda ekipmanını yenilemekte olan İngiltere bize iki bot hibe etti.İstanbul Yelken Kulübü de bize ofis ve botlarımıza yer verince, sorunlarımızın büyük bölümünü çözmüş olduk."

NÖBETÇİ DOKTORLU
BOTLAR

Böylelikle tam donanımlı, dünya çapında önemli niteliklere sahip, 40 bin pound değerindeki iki bot Türkiye'ye gelmiş. Süratleri 36 kts (mil/saat) olan 7 metre boyundaki botlar, neredeyse küçük ameliyatlara yapabilecek donanıma da sahip. Her türlü deniz ve hava şartlarında hizmet verebilen, 12 metreye kadar tekneleri yedekleyebilen botlar, 20 kaza-zedeyi kurtarabiliyor.Telsiz ve GSP donanımı da olan botlar, devrildiklerinde kendi kendilerini de doğrultabiliyor.

Botlar geldiğinde ilk iş gönüllüleri eğitmek olmuş. Çe- kirdek kadro İngiltere'de eğitilmiş. Diğer gönüllüler ise burada 9 hafta süren kurslarda navigasyon,meteoroloji, ilk yardım, bot kullanma, denizden adam kurtarma eğitimleri almış.

DAK/SAR şu an 200 gönüllüye sahip. Üyelerin yüzde 30'u kadın. 200 kişi de gönüllü eğitim almak için sırada.

DAK/SAR Gönüllüleri, Fenerbahçe Feneri'nden çizilen 12 mil yarıçapındaki dairenin içinde kalan bölgede hizmet veriyor. Yani Tuzla Burnu ve Büyükçekmece arası ile, Boğaz'dan Fatih Sultan Mehmet Köprüsüne kadar olan bölgede. Elbette acil bir durumda bu sınırı aşılıyorlar ancak ulaşma süreleri biraz uzuyor. Prens Adaları'nda yaşayanlar da bu anlamda kendini şanslı hissetmeli. Acil yardıma ihtiyacınız olduğunda, DAK/SAR si-

Denizlerin Sosyal ve sportif amaçlar için kullanımı ise her beş yılda iki kat artıyor.



zi ana karaya ulaştırmaya hazır...Üstelik de nöbetçi doktoruyla birlikte...

DAK/SAR şimdilik bir istasyonla hizmet veriyor, ancak hedefleri bu sayıyı 4'e çıkarmak. Eğitim ve yardım amaçlı kullanılan botların benzin masrafı da hayli yüksek. Bu nedenle botlara, özel giysilerine reklam alıyor ve bağış kabul ediyorlar. Yani onlar destek arıyor, "size ihtiyacımız var" diyor ve ekliyorlar: "Bir gün, sizin de bize ihtiyacınız olabilir..."

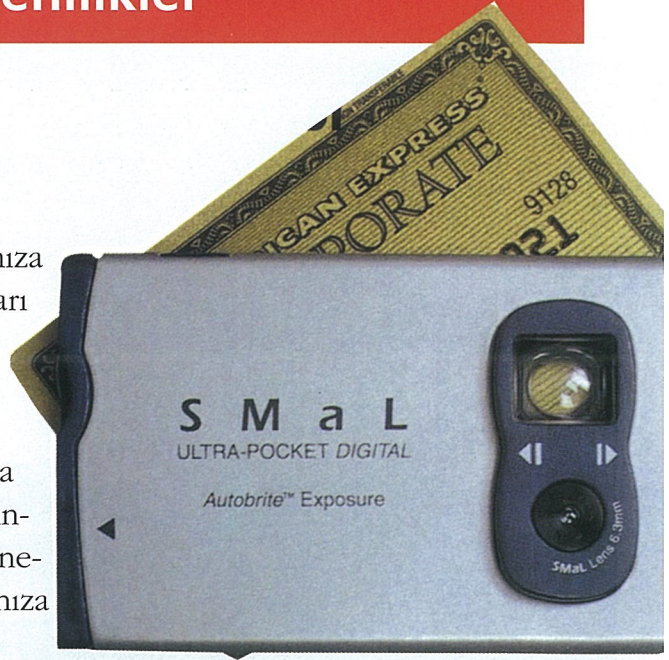
Çekirdek kadro İngiltere'de eğitilmiş. Diğer gönüllüler ise burada 9 hafta süren kurslarda navigasyon, meteoroloji, ilk yardım, bot kullanma, denizden adam kurtarma eğitimleri almış. DAK/SAK şu an 200 gönüllüye sahip. Üyelerin yüzde 30'u kadın.

DAKISAR şimdilik bir istasyonla hizmet veriyor, ancak hedefleri bu sayıyı 4'e çıkarmak. Eğitim ve yardım amaçlı kullanılan botların benzin masrafı da hayli yüksek. Bu nedenle botlara, özel giysilerine reklam alıyor ve bağış kabul ediyorlar. Yani onlar destek arıyor, "size ihtiyacımız var" diyor ve ekliyorlar: "Bir gün, sizin de bize ihtiyacınız olabilir..."

KREDİ KARTI KADAR MAKİNE :

Dijital fotoğraf makineleri günlük yaşantımıza iyice yerleşti. Her türlü teknolojik avantajları ile klasik makinelerin hızla yerini alan bu makinelere her gün yeni özellikler ekleniyor. Bu defaki gelişme ise; satışlarla ilgili. 86x54 mm ölçüsünde ve 6 mm kalınlığında olan bu fotoğraf makinesi, piyasaya çıktığından beri en çok satan dijital fotoğraf makinesi oldu. Kredi kartı büyüklüğü ile cüzdanınıza sığabilen ve sizi fotoğraf makinesi taşıma

zahmetinden kurtaran bu makine, her yerde ve her zaman bir fotoğraf makinesi bulundurma ve her anı yakalama imkanı veriyor. Bazı alışveriş merkezleri ile müze gibi fotoğraf çekiminin özel izine bağlı olduğu yerlerde izinsiz çekim imkanı sağlaması en tercih edilen makine olmasını sağlamış. Multimedya kartı için bir yuvası bulunan, şarj edilebilir lityum-iyon pilli cihaz, 99 dolara satılıyor. 640x480 çözünürlükteki makineye autobrite tekniği özelliğinden dolayı flaş gerekmiyor. www.smal-camera.com ulaşmak için kullanacağınız adres olacak.



KIŞIN KEYFİ; KIZAK

Kışları yağın karın keyfini kardan adam ve kartopu ile çıkarmak çok güzeldir. Yapabilenler için kayak ve kızak ta unutulmayacak kış eğlencelerindendir. Kış sporu olan yerlerde kayak kiralayabilseniz bile, kızıağı her yerde bulamayabilirsiniz. Kayağa göre daha ağır olan kızıağı bulduğunuz da ise yukarılara taşımak eğlenceye gölge düşürür. Kısacası kış eğlencelerinde kızak bu nedenlerle pek yer alamamaktadır.

Bu kızak 1 metre yüksekliğine ve 47 cm. genişliğine sahip olmasına rağmen, katlandığında eni 14 cm. gibi küçük bir değere ulaşabiliyor. 3 kilogram ağırlığında olan kızıağı



bu özelliğinden dolayı elinizde ve sırt çantanızda kolayca her yere götürebilirsiniz. Sertleştirilmiş plastik ve alüminyumdan yapılmış olduğu için uçakla ve arabanızla tatile giderken yanınızda taşıyabileceğiniz bu kızağa www.pro-idee.com adresinden 99 euro'ya sahip olabilirsiniz.

MARŞ BASMAYINCA:

Gece karanlıkta , yağmurlu bir havada veya güvenli olmayan bir yerde arabanın çalışmaması

özellikle otomobil kullanan bayanların en büyük korkusudur. Bazen açık kalan bir

lambanın yada kötü bir akünün neden olduğu bu olay sonucunda çözüm bazen geç, bazen de çok zor olabilir. Başka bir arabadan yardım almak ve bağlantı kablo- su bulmak her zaman mümkün değildir. Bu ürün bu gibi durumlarda ve soğuk havalarda imdadınıza yetişiyor. Oto çakmağına takıldığında bataryaya üzerindeki elekt- riği veren ve marşın kolay basmasını sağ- layan bu sistem, size yedek batarya olarak yardımcı olacaktır. Otomobilinizden dışarı çıkmadan, motor kaputunu açmadan, başka bir arabadan yardım almadan ve ara kab- losu taşımadan en kolay çözüm bu yedek batarya ile olacaktır. 49.99 Dolarlık bu şok cihazını www.skymail.com. adresinden, yada yerli versiyonlarını büyük yapı mar- ketlerden daha ucuza temin edebilirsiniz. Ama orijinali sıfırın altındaki ısılar için 2 yıl üretici firma garantili.



Kartınızın güvenliği için dikkat etmeniz gerekenler:

	Kartınızı teslim alır almaz arka yüzdeki bölümü imzalayınız.
	Kartınızı uzun süre kullanmadıysanız hala elinizde olup olmadığını kontrol ediniz, kayıp ya da çalınmış olduğunu farkederseniz hemen (212) 331 00 00'dan Advantage Çağrı Merkezi'ni arayınız.
	Kayıp veya çalıntı kartın, anında bildirilmesi çok önemlidir. Kayıp veya çalıntı kart bildiriminden önce yapılan harcamaların sorumluluğu kart sahibine ait olabilir.
	Restoran ve kafeler dışında, tüm kart işlemlerinin sizin önünüzde gerçekleştirilmesi gerektiğini unutmayınız.
	Advantage Card'ınız sadece Advantage logolu POS'lerden geçirilebilir.
	Advantage üye işyerlerinde yapılan kimlik kontrolü sizin güvenliğiniz içindir. Bu nedenle kartınızı yanında kimliğinizi de gösteriniz.
	Advantage Card'ınızı sadece siz kullanabilirsiniz. Yakınlarınızın da Advantage Card olanaklarından yararlanabilmesi için ek kart başvurusunda bulunabilirsiniz.
	POS slibi üzerine basılan kart no, ad ve soyadı bilgilerinin size ait olup olmadığını mutlaka kontrol ediniz.
	İşlemlerinizin kontrolü için POS slibinizi mutlaka saklayınız.

THY TEKNİK NEREYE KOŞUYOR?

THY ve Umman Hava Yolları ile yapılan bakım anlaşması gereği, anlaşma kapsamındaki B737-800 tipindeki ilk uçak THY Teknik'de her 5000 uçuş saatinde bir yapılan C bakımına alınmış, bakım esnasında gerçekleştirilen büyük modifikasyonlar neticesinde test uçuşu da yaptırılarak Umman



Hava Yolları teknik yetkililerine teslim edilmiştir.



haberler

Qantas İle Avrupa'dan Avustralya'ya Kesintisiz Rekor Uçuş

Qantas, Fransa'nın Toulouse ile Avustralya'nın Melbourne kentleri arasındaki 17,000 km.'yi 20 saat 4 dakikada katederek Airbus A330-200 ile en uzun kesintisiz uçuş rekorunu kırdı.

Bu uçuşla, 16,910 km.'lik en uzun kesintisiz uçuş rekorunun yanı sıra saatte 865 km. ile Toulouse-Melbourne arası en yüksek hız rekoru da kırılmış oldu.

4 Qantas pilotunun kullandığı A330-200 Airbus'ın teslimat uçuşunda tam teşekküllü yolcu kabininde 12 yolcu seyahat etti. Normal uçuş prosedürü uygulanan seferde Airbus uçaklarının yakıt tasarrufu vurgulandı.

Qantas A330 uçağı 24 Aralık 2002 günü Toulouse'dan havalandı ve Noel günü Melbourne'a indi. Uçak 9 Ocak günü Qantas havayollarında servise girdi. Bu uçak Qantas'ın yerel ve bölgesel filo modernizasyonunun belkemiğini oluşturan 13 adet Airbus A330 siparişinden teslim edilen ikinci uçak oluyor.

Qantas'ın A330'ları seçmesindeki en



önemli etkenler iç hatlarda ekonomik olmasının yanı sıra ETOPS limitleri dahilinde kesintisiz uzun menzilli Asya uçuşlarını da gerçekleştirebilmeleridir. Qantas, 12 siparişiyle, 2006'da sevkiyatı başlayacak yeni Airbus A380'lerin de ilk müşterileri arasında bulunuyor. Piyasadaki en modern ve en mükemmel ürün serisine sahip olan lider uçak imalatçısı Airbus Fransa, Almanya, İngiltere ve İspanya'da bulunan tasarım ve üretim tesisleri ile ABD, Çin ve Japonya'daki yan kuruluşlarıyla global bir şirkettir. Merkezi Fransa'nın Toulouse şehrinde bulunan Airbus, bir EADS ve BAE SYSTEMS ortak yatırımdır.

Bir Soru Bir Yanıt

SORU: DÜNYANIN EN BÜYÜK BİNASI NEREDEDİR ?

YANIT : İki binli yıllarda nüfusun kalabalıklığı ve toprağın değerli olması yüzünden binalar gittikçe yükselmeye başladı. Apartmanların yerini gökdelenler, gökdelenlerin yerini kuleler aldı. Her yeni yüksek bina rekorunu bir diğerine bırakmaya başladı. Kanada'nın Toronto şehrindeki CN Tower, her ne kadar bir verici kulesi olsa da 553 metre yüksekliği ile şu anda dünyanın en yüksek binasıdır. Çin'in Shanghai şehrinde yapımına başlanan Bionic Tower ise rekoru kıramayacak bir yüksekliğe sahip olacak. Bittiğinde 1127 metre gibi bir dev olan kule neredeyse en yakın takipçisinin iki misli yüksekliğinde olacak. İspanyol mimarisi ile yapılacak olan bu dikey şehir, oteller, parklar ve sinemaları ile 100.000 den fazla insanın yaşayacağı bir şehir olacak.

Eğer merak ediyorsanız, yıkılan ikiz kuleler ise 408 ve 410 metre yüksekliğindeydiler.

Basınç değişikliklerinin Etkileri

Selahattin Gül

Barometrik basınç değişikliklerinin sebep olduğu rahatsızlıklar tehlikelidir. Bu basınç değişikliklerinin meydana geliş sebebi iyi bilinirse alınacak tedbirler de o ölçüde başarılı olur.

Barometrik basınç değişikliklerinin yol açtığı rahatsızlıklar şunlardır;

1. Dysbarism : Hipoksiya dışında barometrik basınç değişikliklerinin meydana getirdiği rahatsızlıkları tarif etmek kullanılan bir tanımdır.

2. Aeroembolism : Dekompresyon hastalıklarıyla eş anlamlı olarak kullanılan bu terimdir.

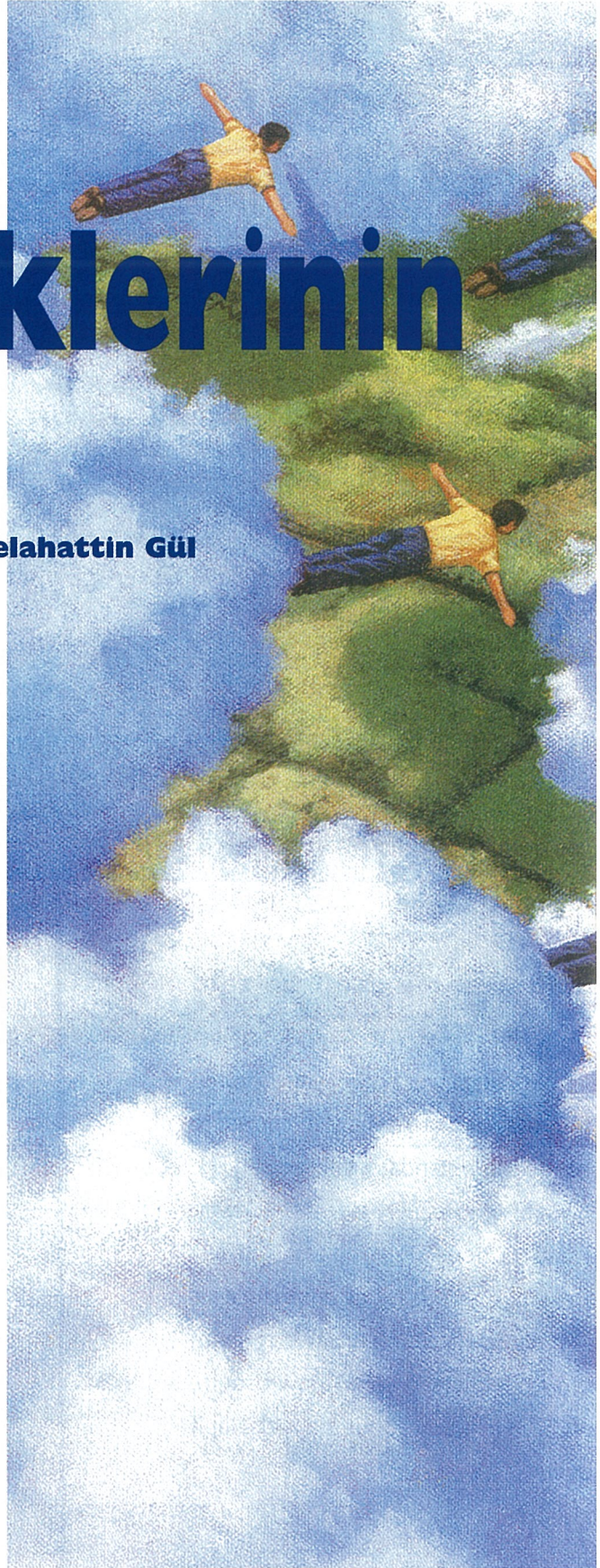
Barometrik basınç değişikliklerinin fizyolojik etkileri şunlardır;

1. Mekanik etkileri :

- Mide ve bağırsaklardaki gazların genişlemesi,
- Kulak tıkanması,
- Sinüs tıkanıklığı,
- Diş ağrısı,
- Akciğer şişkinliği

2. Dekompresyon etkileri :

- Bend ve şoklar
- Nörolojik emareler
- Deride çeşitli emareler (kaşıntı, kızamık lekeler)





Basınç Değişikliklerinin Mekanik Etkileri

Vücutta mide, bağırsak yolları, orta kulak, sinüsler ve solunum yolları çeşitli gazları bünyesinde bulundurur. Bu gazlar, vücut dışında meydana gelen bütün basınç değişikliklerinden etkilenirler. İrtifa arttıkça genleşme artar, irtifa düştükçe büzülürler. Bu gazlar hapsedilmiş olarak addedilir. Dış basıncın azalmasıyla gaz genişlemesi büyür ve organ duvarlarına yüksek basınç uyguluyarak değişik derecelerde ağrılar meydana getirirler.

Yüksek irtifalı uçuşlarda sık, sık orta kulak havasının hacminde değişiklikler meydana gelir ve kulaklarda dolgunluk hissi, kulak tıkanması meydana getirir. Kulak tıkanması bazen, inişten 2 ila 6 saat sonra bile görülebilir.

Tıkanma, kulaktaki basıncın eşitlenmediği zaman meydana gelir. Tıbbi tanımı Barotis Media'dır. Kulak zarının iki tarafındaki basınç farkı nedeniyle ortaya çıkar. Bu durum, kan toplanması, iltihap, rahatsızlık ve ağrı ile neticeleenerek geçici veya daimi işitme kaybına neden olur. Gidermek için orta kulaktaki basıncı eşitlemek amacıyla öksürülür veya yutkunulur.

Basınç değişikliği ile yakından ilişkili olan sinüsler kafatası boşluklarında yer alır. İrtifa değişikliklerinde sinüsler içindeki hava, aynı orta kulakta olduğu gibi azalır veya çoğalır.

Eğer sinüs kanalları açıksa herhangi bir rahatsızlık meydana gelmez. Fakat sinüs kanallarında iltihap varsa tıkanma meydana gelebilir. Sinüs tıkanıklığından dolayı meydana gelen ağrı, çok şiddetli olabilir.

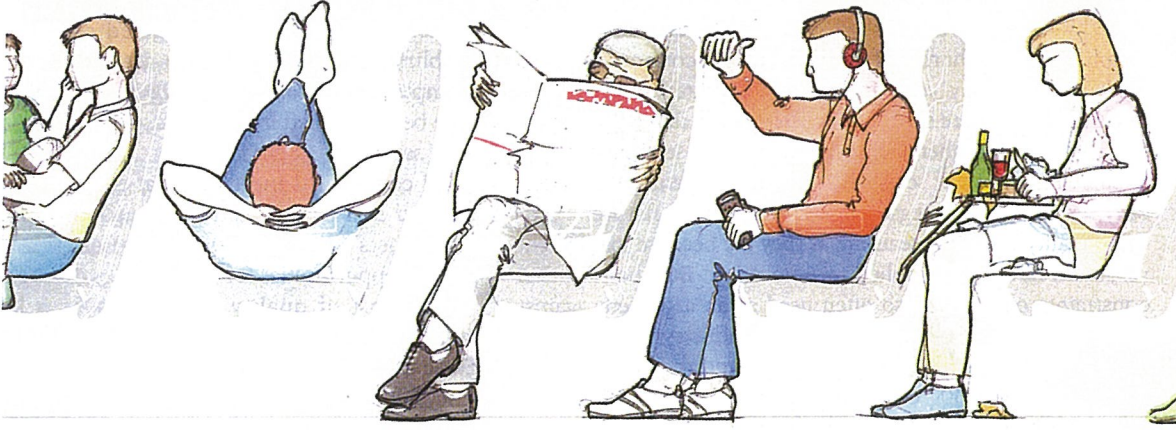
Dış ağrıları ise, basınç değişikliğine maruz kalan personelin düzeltilebilir fakat en önemli problemidir. Ağrıları çok şiddetli olur. Bu tür hadiseler genellikle onarım görmüş dışerde görülür.

Akciğer şişkinliği ise, akciğer içindeki hava keselerindeki yırtılmalardır. Nedeni ise, çok hızlı basınç düşmesi durumunda akciğer içindeki havanın, bulunduğu hava kesesini yırtmasıdır.

Basınç Değişikliklerinin Dekompresyon Etkileri

Bu türden hastalıklar, dokulardan ve vücut sıvılarından açığa çıkan gazların meydana getirdiği etkiler olarak tarif edilir. Basınç azaldı-

Araştırma



ğında vücutta nitrojen gazı kabarcıkları oluşur.

Diz, omuz ve ayak bileklerindeki büyük eklem bölgelerinde görülen ağrılara bend

adı verilir. Ağrıyı önemsememek baygınlığa kadar götürebilir. Şok ağrıları, akciğer damarlarında hava kabarcığı olduğunu gösterir ve kendisini kuru bir öksürük veya teneffüs kabiliyetinin azalması şeklinde kendini gösterir. Terleme, solgunluk, bitkinlik gibi etkilerde görülebilir. Kolda ve bacakta tek taraflı hissizlik ve karıncalanmada görülebilir.

Beynin çeşitli bölgelerinde etkilenme durumuna göre bazı nörolojik etkilerde rastlanılabilir.

Ürperti veya kaşıntı olarak tarif edilen

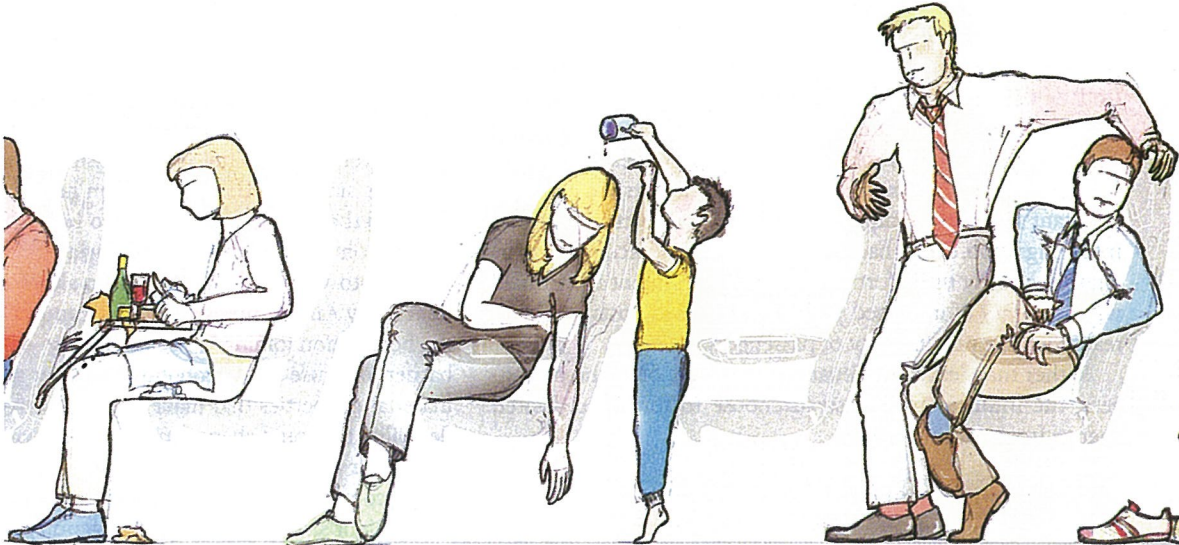
Barometrik basınç değişikliklerinin sebep olduğu rahatsızlıklar tehlikelidir. Bu basınç değişikliklerinin meydana geliş sebebi iyi bilinirse alınacak tedbirler de o ölçüde başarılı olur.

durum, deri altındaki azot gazı kabarcıklarının sinir uyarılarını beyne ileten deri altı sinir uçlarına etki etmesi ve bunlarında beyinde değişik hisler uyandırmasıdır.

Bu hisler kaşıntı, sıcaklık veya soğukluk hissi ve uyuşukluk hisleridir.

Yaş ilerledikçe dekompresyon hastalığına yakalanma ihtimalide daha fazla artar. Şişmanlık dekompresyon hastalığıyla karşılaşma riskini arttıran bir etkidir. Çünkü, nitrojen gazı yağın içerisinde suya nazaran 5 kat daha fazla eriyebilir. Bu, vücut yağlarının aynı zamanda bir nitrojen deposu olduğu anlamında gelir.

Ayrıca, alkol dekompresyon hastalığıyla karşılaşma ihtimalini arttıran bir faktördür.



Teknik kısaltmalar

AMTOSS(AIRCRAFT MAINTENANCE TASK ORIENTED SUPPORT SYSTEM) FONKSİYON KODLARI VE UYGUNSUZLUK GİDERME TERİMLERİ

00 REMOVAL(SÖKÜM)

01 REMOVE/OPEN FOR ACCESS – SÖK / ULAŞIM İÇİN AÇ

Access Cover/Plate' lerin sökümü veya açılması; komponentlerin, yapısal elemanların ya da işin yapılmasında giriş (ulaşım) kolaylığı sağlayacak her item'in sökümü.

02 REMOVE UNIT/COMPONENT – ÜNİTE / KOMPONENTİ SÖK

Belirlenen işin yapılması için gerekli ünite/komponentin ve irtibatlı parçaların sökümü yada ayrılması.

03 DISCONNECT / LOOSEN/REMOVE ITEM – ITEM'I AYIR/GEVŞET/SÖK

Belirlenen işin yapılmasında sökülmesi gerekli komponente bağlı hatların, somun,kelepçe, bracket gibi item'ların ayrılması/gevşetilmesi/sökülmesidir.

04 DEACTIVATE – ÇALIŞMAZ DURUMA GETİR

Bakım amacı için ya da ayrı bir işleme tabi tutulacak operasyon için sistemin çalışmaz duruma getirilmesi.

08 REMOVE TEST EQUIPMENT – TEST CİHAZINI SÖK (AYIR)

Uçağa/sisteme/üniteye, sistemlerin/komponentlerindurumunu ve şartlarını izlemek için bağlanmış test cihazlarının (pitot-static tester, flight cont. quadrant gibi) ayrılması.

09 REMOVE SUPPORT EQUIPMENT – DESTEK CİHAZINI SÖK (AYIR)

Uçağa/sisteme/üniteye bağlanarak task/sub-task'ların uygulanmasında yardımcı olan destek cihazlarının (fish-pole hoist, hydraulic jeep, safety lock, special tool gibi) bağlı bulunduğu yerden sökülmesi (ayrılması).

10 CLEANING (TEMİZLİK)

11 CHEMICAL – KİMYASAL

ChemicalCleaning, yüzey üzerindeki atık ve kalıntıların kimyasal bir çözücü ile temizlenmesidir.

12 ABRASIVE – AŞINDIRICI

Abrasive Cleaning, parça üzerindeki atık ve kalıntıların ıslak ya da kuru parçacık vuruntusu/sürtünmesi ile yapılan temizliktir.

13 ULTRASONIC – HF SES TİTREŞİMLİ

Ultrasonic Cleaning yüzey kalıntıları ve sıkışmış birikintileri yüksek frekanslı ses titreşimlerinin yüzeyde yarattığı esnemeler aracılığı ile temizlenmesidir.

Bu temizlik metodunda, temizlik yapılacak malzeme ses enerjisini geçiren bir sıvı içine alınır ve sonuçta sökülen atıklar bu sıvıda birikir.

14 MECHANICAL – MEKANİKİ

Mechanical Cleaning, bir fırça, keçe veya diğer elle (ya da mekanik) yapılan faaliyetler ile parça üzerindeki kalıntıları gidermeyi içerir.

15 STRIPPING – SIYIRMAK, SOYMAK

Metalik ya da metalik olmayan yüzey üzerindeki boya veya kaplamanın herhangi bir onaylı işleme göre soyulması/sökülmesini içerir.

-Devam Edecek-

GRİPLE MÜCADELE

Fizikoterapist, Ahmet ŞAHİN, Sicil No:498, E.Mail: ahmetsahin1965@hotmail.com

Jçinde bulunduğumuz bu mevsimde hepimizin karşılaştığı hastalıklardan biridir "grip". Halk dilinde "soğuk algınlığı, hafif üşütme" gibi adlandırılmaları vardır. Zararsız gibi görünse de insanlık tarihi boyunca grip hastalığının milyonlarca ölüm vakasına neden olduğunu biliyor muydunuz?

Bu ay grip hastalığını masaya yatıracağız.

GRİP NEDİR?

Vücut savunma sistemlerinin yeterli gelişmediği çocukluk yaşlarında en sık görülen hastalık grubu "Akut solunum yolları enfeksiyonlarıdır". Bu hastalıkların çoğu virüs kaynaklı olup en çok bilineni ve toplumu yakından ilgilendiren İNFİLÜENZA virüsünün sebep olduğu grip hastalığıdır.

İnfluenza virüsü solunum yoluyla havadan canlı vücuduna yerleşir. Taşıyıcı olarak canlıları kullanır. Domuzlar, atlar, fareler, kuşlar ve insanlar grip virüsünü en çok yayan canlılardır. İnfluenza virüsü canlı bedeninde gelişir, güçlenir. Önce yaşadığı bedeni hasta eder. Sonra gelişip solunum yoluyla diğer canlılara geçer.

Virüs, yaşadığı bedende savunma sistemini çözer, gelişir güçlenir. Çoğalarak öldürücü güce sahip olur. Canlılar içerisinde insan genetiğine en yakın ve savunma sistemi en



Virüs, yaşadığı bedende savunma sistemini çözer, gelişir güçlenir. Çoğalarak öldürücü güce sahip olur.



güçlü hayvan domuzdur. Grip virüsü (İnfluenza) domuz bedeninden çıkarken en güçlü haldedir. Bulaştığı her canlıyı erken önlem alınıp tedaviye başlanmazsa, kesinlikle öldürür.

Grip virüsü İnfluenza A,B,C olarak üçe ayrılır. Bu gruplar kendi aralarında yayıldığı yere göre isimlendirilir. Asya gribi, Afrika gribi gibi. Salgınların %80'ni İnfluenza A virüsünden kaynaklanmaktadır. Virüsler 2-3 yılda bir patlama yapar.

İnfluenza B ve C virüsleri nispeten daha küçük salgınlar ve daha hafif hastalıklara neden olmaktadır.

Grip virüsü bulaşmış veya hasta kişinin öksürme, aksırma ve konuşma sırasında saçtığı ufak çaplı parçacıklar hasta kişilere solunum yoluyla bulaşır. Hastalığın kuluçka müddeti (virüsün alındıktan hastalığın başlangıç belirtilerinin ortaya çıkmasına kadar geçen süre) 18 ile 72 saat arasındadır.

Hastalık birden bire başlar.

Boğazda düğümlenme, ağızda sulanma, burun çekme ve hapsirme görülür. Kurumuş bir boğaz ve akıntılı bir burunla gelişir. Ateş, ürperme, ani titreme, baş ağrısı, halsizlik, kırıklık, iştahsızlık gibi belirtiler ön belirtidir. Ciğerlerde gürültülü öksürüğe dönüşür. Bütün vücuda yayılan ağrı kasların zehirlenmesi gibi sızlanmasına yol açar.

Yaklaşık 1 haftada, alınan ilaç tedavisiyle sağlığa kavuşulabilir. Tedavi edilmezse yaşa ve bünyeye göre değişik kalıcı etkiler bırakabilir. Öldürücü zatüreye dönüşebilir. Akciğer iltihabı geçirme riski iki kat artar.

GRIP TEDAVİSİ

Akut dönemlerinde hasta dinlendirilir. Steril hava akımı olmayan odalarda tutulur. Bol sıvı verilir. Rutin ilaçları kullanılır. Bu hastalıktan korunmanın en önemli yolu, hastadan uzak durmaktır. Bağışıklık sistemini güçlendirecek besinler alınmalı ve alışkanlıklar edinilmelidir. Terli olarak soğuk hava akımında durulmamalıdır. Soğuk havalarda vücut kendi ısısı olan 36,5 dereceyi korumak için enerjiye ihtiyaç duyar. Bu enerji, içinde C vitamini bulunan turuncgillerden sağlanabilir. Dr. Skehel ve diğer grip uzmanları, grip virüsüne karşı en güçlü silahın protein olduğunu saptadı. Özellikle hemaglutinin proteinin kandaki alyuvarları güçlendirdiği belirlenmiştir. Proteinler hayvansal, bitkisel ve süt proteini olarak çeşitlendirilebilir. Bitkisel (Baklagiller ve soya fasulyesi gibi) ve süt enzimlerinden elde edilen proteinler vücutta

kolay işlenebildiği için daha çok tercih edilmelidir.

GRIP TEDAVİSİ VE ASİRİN

Grip olan çocuklara aspirin veya diğer salisilat türevi ilaçlar verilmez. Bu tür ilaçların kullanımı 12-16 yaşlardaki çocuklarda sıklıkla görülen (Reyno Sendromu) çizgili kas felci-ne sebep olan ciddi bir hastalığı oluşturabilir.

Grip Virüsü devamlı geliştiği için dünya sağlık örgütü WHO dünyanın çeşitli ülkelerinde faaliyet gösteren virologlar sayesinde topladığı bilgileri merkezlerinde sentez yapıp her sene yeni bir aşı geliştirmektedir.

GRIP AŞISI

Aşının koruyuculuk özelliğinin çok yüksek olmaması ve virüsün yapısında çok görülen değişiklikler sebebiyle **aşı, rutin olarak herkese tavsiye edilmez.** Grip aşısı; 65 yaş üzerindeki, dirençsiz ve yüksek riskli hastalara teması yüksek olan sağlık personeline, romatizmal kalp hastalığı, şeker hastalığı, akut akciğer hastalığı, astimatiferi, bronşit gibi riskli hastalara tavsiye edilir.

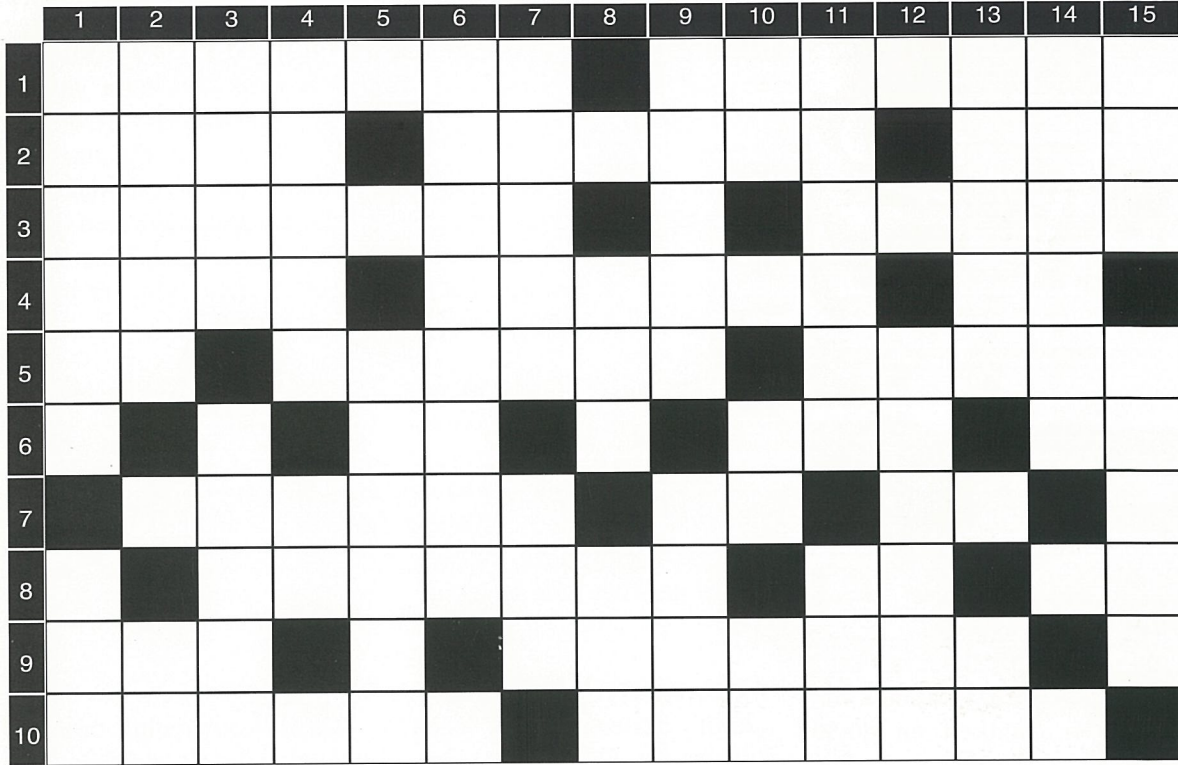
Ayrıca, sıkça grip enfeksiyonunu geçiren ve bünyesi zayıf çocuklara grip aşısı yaptırılabilir.

Grip tedavisinde semptomatik şikayetleri azaltıcı ilaçlar verilir. Koruyucu olarak antibiyotiklerin kullanılması uygun değildir. Antibiyotikler ancak komplikasyon olarak grip üzerinde bakteriyel enfeksiyonlar gelişirse kullanılır.

Sağlıklı günler dileklerle.

Bulmaca

Erdal Alpay



SOLDAN SAĞA:

- 1-Gemi halatı – Ses bilgisi
- 2-Bayındırlık – Sinema ve tiyatrodaki gündüz oyunu – Cet,soy
- 3- Kabiliyet – İzleme
- 4-Saha – Efelek – Alan ölçüsü
- 5-Şart edatı – Gidiş – Çocuk öyküsü
- 6-Yılın onikide biri – Bir emir – Bir nota
- 7-Ermenistan'ın başkenti – Volamperin simgesi – Bağışlama
- 8-İstanbul'un eski adlarından – Vilayet – Baryum elementinin simgesi.
- 9-Bir müzik türü – Şölen
- 10-Sıvı hale gelmek – Atletizmin en uzun koşusu

Bulmacamızı doğru çözüp "May Optik'e getirenler arasında çekilecek kurada 1 kişiye 2003 model güneş gözlüğü hediye edilecektir.

YUKARIDAN AŞAĞIYA:

- 1-Pazar – Kraliçe.
- 2-İşçi – Utanç
- 3-Kalın ve dar tahta – Bina arsası
- 4-Boğa güreş alanı – Yağlı kara
- 5-Açı
- 6-Operasyon
- 7-Sayı – İşve
- 8-Bir sayı – Yarım
- 9-Değer – Yada
- 10-Bir sayı – Kiloamperin simgesi – Argonun simgesi

GEÇEN SAYININ ÇÖZÜMÜ

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	P	A	L	A	M	U	T		A	P	A	L	A	K
2	O	Y	A	L	A	M	A	K		A	L	O	H	A
3	L	A	T	İ	N		K	A	R	K	E	R		I
4	İ	L	A		A	R	A	K	L	A	M	A		A
5	S	A		A		İ	N	A		R		N	E	M
6		M		R	O	K	A		R	A	N	T		A
7	M	A	V	A	L		K	A	A	N			O	R
8	A	K		F				M		A	S	E	N	A
9	S		I	A	Y		S	A	S		E	Z	A	N
10	A	K	İ	T		O	A		A	H		A	M	
11	L	A	M		O	L	Y	M	P	I	C		A	L

- 11-Gizli tehlike – Yerine getirme
- 12-Soyluluk
- 13-Değiş tokuş – Japonyada kullanılan eski bir hacim ölçü birimi
- 14-Bildiğini açıklama
- 15-Güney Afrika'nın en uç noktası – Takma adı



HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ: **UTED DERGİ**

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

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

Ya da dernek merkezimize doğrudan başvurarak abonelik işlemlerinizi yaptırabilirsiniz. DERGİNİZ DÜZENLİ OLARAK ADRESİNİZE ULAŞACAKTIR.

BANKA HESAP NUMARALARIMIZ

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

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

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ
İstanbul Caddesi, Üstüçü Apt. No:24 Kat:5 Daire:8 Bakırköy-İSTANBUL
Tel: 0212 542 1300- 543 29 74 Fax: 0212 542 13 71
E.mail: uted@uted.org WEB SITE: www.uted.org

UTED DERGİ ABONE FORMU

ADINIZ:

SOYADINIZ:

ADRES:

.....

.....

.....

.....

POSTA KODU:.....

Tel:.....

E.MAIL:.....

**TURKISH AIRLINES
TÜRK HAVA YOLLARI**



Line Maintenance Division

**Quality
Reliable
Cost Effective**

**Turkish Airlines Line Maintenance Division offers its partners
Cost Effective, Reliable, Flexible and Quality solutions with
the support of more than 600 qualified ground engineers.**

For your Maintenance request or any questions, please contact:

Tel : +90 212 574 4858 / Fax: +90 212 662 3611

SITA: ISTEATK

Web Site: www.thy.com / E-mail: cdurak@thy.com