

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

ŞUBAT 2016 · YIL: 25

25.
yıl



291

UTED

2146-6394

www.uteddergi.com



21. YÜZYILDA TORUNLARIMIZ
NASIL YAŞAYACAK?

ELEKTRO MANYETİK
ALAN VE ETKİLERİ 1

SMART PROJESİ VE
GETİRDİĞİ YENİLİKLER

HAVA ARACI BAKIMI EĞİTİMİ VEREN OKULLAR



www.uteddergi.com
yayında



**SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA**

UTED
TAKİP EDİN



haberdar olun!



uted_dergi



uted.dergi



uted.dergi

www.uteddergi.com
www.uted.org



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Bilindiği üzere, Ocak sayımızda SHGM Genel Müdürü Sayın Bilal EKŞİ ile, ülkemizdeki havacılık sektörünün mevcut yapısını ve ülkemizin hedeflerine ulaşabilmesi için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün çalışmalarını içeren bir söyleşi gerçekleştirmiştik.

Bu söyleşide, ülkemiz havacılığının önümüzdeki yıllardaki artışından, nitelikli ve lisanslı bakım personeli sayıları ile ilgili bilgiler öne çıkan konular arasında yer aldı. Söyleşimiz ile ilgili olumlu tepkiler aldığımızı belirtmek isterim.

İlginizden dolayı teşekkür ederim.

Değerli meslektaşlarım,

Sivil Havacılık Yüksek Okullarından (SHYO) mezun olan kardeşlerimizin, sektörümüzde iş olanağı bulamadıklarına tanık olmanın hoş bir durum olmadığını da belirtmiştik.

SHYO mezunu olup henüz iş olanağı bulamamış kardeşlerimizi tespit etmek için bir çalışma başlattık. Bu kardeşlerimizin bir kısmı ile dernek lokalimizde buluştuk. Kendilerini dinledik. SHYO yönetimlerinin mezunları için dün olduğu gibi, bugün de hiçbir girişimde bulunmadığını görmenin üzücü bir durum olduğunu da buradan ifade etmek isterim.

UTED olarak, mezun olan ve sektörümüzde çalışmayan SHYO mezunu kardeşlerimize iş olanağı sağlanması için girişimlerde bulunacağız.

Bu kadar iş gücü açığı varken mezunları iş bulamıyorsa, bizlerin vergileri ile kaynak sağlanan **Sivil Havacılık Yüksek Okullarının hangi amaç için kurulduğunun ve bu okulların son yıllardaki mevzuat değişikliklerine uyumunun gözden geçirilmesi gerekir.**

Özel üniversitelerimizde yakın zaman önce oluşturulan Uçak Teknolojileri bölümleri isim olarak çok cezbedici durmaktadır. Bu bölümlerden mezun olan kardeşlerimizin ellerindeki belgelerle hangi haklara sahip oldukları ve hangi alanlarda kendilerine iş olanağı sağlanacağı YÖK yetkilileri tarafından açıklanmalıdır.

Buradan YÖK'e bağlı SHYO ve Uçak Teknolojileri bölümlerini tercih etmeyi düşünen liseli kardeşlerimize ve onların velilerine sesleniyorum. Uçak Teknisyenliği yüksek geliri, geleceği ve küresel iş olanağı olan bir meslektir. Yüksek öğrenim tercihlerinizi yaparken, lütfen tercih etmeyi düşündüğünüz okulun SHY-66 müfredatı ile uygunluğunu sorgulayınız.

Değerli meslektaşlarım,

Ülkemizin havacılık alanındaki büyük hedeflerinin gerçekleşmesi için, uçak bakım sektörünün güçlü kuruluşlarının iş gücü planlamasını yalnızca kendi ihtiyaçlarının karşılanması için yapması uygun değildir. Kuruluşlar lisanslandırma sürecindeki sorunların çözümü için daha fazla çaba sarf etmelidir. Lisans edinme sürecinde geline son durum bunu göstermektedir.

Emniyetli çalışmalar dilerim.

Saygılarımla...



NECDET AKŞAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

BAŞTEKNİSYEN İLHAN ÖZDEMİR:
UÇAK TEKNİSYENLERİNİN KALİTESİ ARTIYOR...

8

İÇİMİZDEN BİRİ



6

MEVZUAT

HAVA ARACI
BAKIMI EĞİTİMİ VEREN OKULLAR



20

ANI

AMERİKA

06	MEVZUAT
08	İÇİMİZDEN BİRİ
12	SAFETY FIRST
14	TÜRK HAVACILIK TARİHİ
20	ANI
24	HAVACILIK - HOBİ
28	TEKNİK

32	TEKNİK
34	HAVACILIK
36	HAVACILIK
38	TEKNİK
40	TEKNİK
44	GEZİ
48	SAĞLIK

50	UÇAN ÇOCUK
54	HABER
60	SOSYAL MEDYA
62	AJANDA
64	SİNEMA
65	KİTAP
66	BİL BAKALIM

GÖKYÜZÜNÜN GÜMRÜK KAPISINDAN
GELİP GEÇENLER VE YUVASIZ KARTALLAR

HAVACILIK-HOBİ

24



SPINNER CONE
ÜZERİNDEKİ SİRAL NE İŞE YARAR?

TEKNİK

40



ÇEŞME:
EGENİN EN GÜZEL LİMANI

GEZİ

46



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

Uçak Teknisyenleri Derneği
Adına İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Genel Yayın Yönetmeni ve
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Sefa İNAN

Basın-Yayın Sekreterliği
Celal BATUR
Ersin ADIYAMAN

Editör
İsmail ŞEN

Yayın Koordinatörü
Hüseyin GÜMÜŞ

Yazı Kurulu
Celal Batur, İsmail ŞEN, Murat KÖSE,
Hüseyin GÜMÜŞ, Şebnem BAYEZİT,
Gonca DEMİRÖZ, Handan DİKER, Nihan YAVAŞ,
Ergün KARCI, Emrah YENER,
Mehmet Emin YILDIZ, Mümin BALKAN

Adres İstanbul Cad. Üstüçü Apt. No: 24, Kat: 5

Daire: 8 Bakırköy - İstanbul

Tel 0212 542 13 00 / 543 29 74

Faks 0212 542 13 71

uted@uted.org

İnternet Sitesi
www.uteddergi.com • www.uted.org

Sosyal Medya
www.twitter.com/uted_dergi
www.facebook.com/uted.dergi

YAPIM
Sarıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM
Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

BASKI
Şan Ofset
Hamidiye Mah. Anadolu Cad. No: 50
Kağıthane/İstanbul

YAYIN TÜRÜ
Aylık, süreli, yaygın

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ
Dergimize abone olmak için yıllık abone ücretini banka hesabımıza yatırdıktan sonra dekontu bize faksmanız yeterli. UTED dergisi her ay adresinize gönderilecektir. Lütfen ayrıntılı bilgi için derneğimizle irtibata geçiniz.

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.





HAVA ARACI BAKIMI EĞİTİMİ VEREN OKULLAR

Bu yazımızda uçak bakım lisansı alınması için gerekli şartlarla ilgili bazı önemli noktalara değineceğiz. Derneğimize, mevzuat@uted.org e-posta adresine ve www.facebook.com/uted.dergi sayfamıza özellikle öğrenci arkadaşlardan gelen çok sayıda soru var. Bu sorularda öğrencilerin okuduğu bölümün lisans almada nasıl bir avantaj sağladığına dair sorular yoğunlaşmaktadır. Bundan dolayı bu yazımızı bu konuya tahsis etmek istedik.



UTED MEVZUAT mevzuat@uted.org

Lisans Almak İçin Gerekli Süreçler

Öncelikle aşağıdaki tabloyu inceleyelim. Bu tabloda dil şartı ve deneyim içeriği haricindeki kriterler özetlenmiştir. Örnek olarak B1.1 lisansı almak için gerekli olan süreçlerden bahsedilmiştir.

Yöntem 1:

Bu yöntemde okulunuz SHY/Part-147 onaylı bir okul ise eğitim esnasında eğitimin bir parçası olarak geçme notunun % 75 olduğu modül sınavları yapılmaktadır. Dolayısıyla bu yöntemle lisans almak istediğinizde okuldan aldığınız sertifika (Form-148, CoR) yeterli olmaktadır. Mezuniyetinizden sonra onaylı bir bakım kuruluşunda 2 yıllık bakım tecrübesini belgeleyeceği kayıt defteri (logbook) ile lisans başvurusunda bulunabilirsiniz.

Yöntem 2:

Bu yöntemde ise öğrenim gördüğünüz okulun SHY/Part-147 yetkisi yoktur ancak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün yaptığı değerlendirme sonucunda okulunuzun eğitim müfredatının "kalifiye personel" yetiştirme kabiliyeti taşıdığı tespit edilmiştir.

Aynı zamanda öğrenim gördüğünüz müfredat SHY-66 müfredatına da uygunsa ve kredilendirme için de SHGM'nin bir raporu varsa uygun görünen modüllerin kredilendirme imkanından yararlanabilirsiniz. Sonrasında okul diplomasının yanında 3 yıllık bakım tecrübesini belgeleyeceği kayıt defteri (logbook) ile lisans başvurusunda bulunabilirsiniz.

Yöntem 3:

Okulunuz bu ikisinden birisi değilse lisans almak için hem modül sınavlarını tamamlamanız hem de

Yöntemler	Alınan Eğitim	Modül Sınavları	Gerekli Tecrübe
1	SHY/Part-147 onaylı bir okul	Eğitimin bir parçası olarak yapılır.	2 yıl
2	Tanınan okul	Gerekmiyor	3 yıl
3	İkisi de değil	Gerekıyor	5 yıl

5 yıllık tecrübenizi bir kayıt defteri ile belgelemeniz gerekmektedir. Bu durumda okuduğunuz okulun uçak bakım bölümü olup olmadığının tecrübe süresini kısaltıcı bir etkisi olmayacaktır. Ancak okulda aldığınız bilgiler modül sınavlarından başarılı olmanızda size yardımcı olabilir.

SHY/Part-147 Onaylı Bir Okul Olmak İçin Neler Gereklidir?

SHY/SHT-147'de belirtilen koşullara hazır olduktan sonra SHGM'ye onay için başvuru yapılır. Bu konuda uzun uzadıya bütün mevzuattan bahsetmek yerine konuyu şöyle özetleyebiliriz:

• Personel Gerekliklikleri

Yeterli niteliklere ve bakım tecrübesine sahip bir öğretmen kadrosu

• Tesis Gerekliklikleri

Uygun sınıf ortamları ve pratik eğitimin verilmesi için gerekli olan atölye, ekipman ve hangar ve hava aracı

• Kalite Sistemi Gerekliklikleri

Eğitimin ve kuruluşun usullerinin ayrıntılı olarak tanımlandığı bir el kitabı (BEKAD), eğitmen yetkilendirme ve yetki takibi prosedürleri, sınav prosedürleri, tesis kontrol prosedürleri, denetleme ve bulguları kapatma prosedürleri vs.

• Müfredat Gerekliklikleri

İçeriğinin SHY-66'ya uygun olması için teorik eğitimin gerektirdiği sürenin ve seviyenin tahsis edilmesi, eğitim dokümanlarının buna uygun olması

Pratik eğitim içeriğinin ve yapılan taskların SHY-66/147'de tariflenen nitelikleri taşıması

Genel Müdürlük bu konularda uygunluk için yerinde denetleme(ler) yapar ve uygun şartları sağlayan kuruluşlara yetki verir.

Taninan Okul Statüsü Kazanmak İçin Neler Gereklidir

Taninan Okul statüsü; okulun hem kalifiye personel gereklikliklerini hem de bütün modül gereklikliklerini sağlayan kuruluşlara verilen bir yetkidir.

Taninan Okul statüsü için özetle aşağıdaki gerekliklikler tariflenmiştir:

1. Verilen eğitim, SHT-66 Talimatı Ek-1.C SHT 66 Temel Bilgi Gereklikliklerini karşılamalıdır.

2. Pratik eğitim gerektiren hususlarda 147 müfredatının birebir aynısı beklenmemektedir. Taninan okullardan beklentiler aşağıdaki sitede ayrıntılı bir şekilde tarif edilmiştir:

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/>

<files/mevzuat/sektorel/genelgeler/mekanik.pdf>

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/aviyonik.pdf>

3. Geçme notunun 100 puan üzerinden minimum 75 puan olarak belirlenmesi gerekmektedir.

4. Teorik sınıf ortamında öğrenci sayısının 35'i, pratik eğitimde ise eğitmen başına öğrenci sayısının 20'yi aşmaması gerekmektedir.

5. Eğitim verilen sınıf veya atölye ortamlarının uygun iklimlendirme, havalandırma ve öğrenmeyi kolaylaştıran bir aydınlatma şartlarına sahip olması gerekmektedir.

Şu Anda Hangi Okullarda Yetki Vardır

Ocak 2016 itibarıyla;

SHY-147 Onaylı Temel Eğitim Okulları:

1-Anadolu Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi (Kategori:A&B1&B2)

2-Erciyes Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu (Kategori:A&B1&B2)

3-Kapadokya Meslek Yüksek Okulu (Kategori:A)

4-THY Teknik A.Ş. (Kategori:A)

EASA Part-147 kapsamında Temel Eğitim Okulu olarak ise sadece THY Teknik A.Ş.'de Kategori: A yetkisi vardır.

SHGM Tarafından Tanınan Okullar ise şu şekildedir:

1-Bağcılar Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi

2- Eskişehir / Tepebaşı - Sabiha Gökçen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi

Yetki başvurusunda bulunmuş ve değerlendirilmekte olan veya yetkisi askıya alınmış ve eksiklerini kapatma sürecinde olan okulları bu listeye dahil etmedik

Özetle okulunuz yukarıdakilerden biri değilse lisans almak için yukarıdaki tabloda Yöntem 3'ü takip etmek durumundasınız.

Meslek hayatınızda başarılar dileriz.





BAŞTEKNİSYEN İLHAN ÖZDEMİR:

UÇAK TEKNİSYENLERİNİN KALİTESİ ARTIYOR...

Meslekte 22. yılını dolduran İlhan Özdemir, uçak teknisyenlerinin kalitesinin her geçen gün arttığını ve her gelen neslin öncekinden daha donanımlı olduğunu vurguluyor. Özdemir, "Bugün uçak teknisyenlerinin teorik donanımı daha fazla ve bu donanım pratikle bütünleşince sonuç çok daha iyi oluyor" diyor...

**İSMAİL ŞEN**

UTED: Uçak teknisyenliğine nasıl başladınız? Hedefleriniz arasında var mıydı?

İlhan Özdemir: Ben Vize Endüstri Meslek lisesi torna tesviye bölümü mezunuyum. Askerlikten sonra İstanbul'a gelip bir süre sanayide tornacı olarak çalıştım. Bu sırada çevreden Türk Hava Yolları'nda teknisyen olarak çalışabileceğimi duyup girişimde bulunmuştum ama o zaman olmamıştı. Sonra SSK'ya memur olarak girdim ve üç buçuk yıl

çalıştım. Bana uygun bir iş değildi. Çok zorlandım.

UTED: Memuriyet ne açıdan uygun değildi?

İlhan Özdemir: Ben yerimde pek duramam. Bir masada oturup çalışamam. Bu nedenle zorlandım. Hatta o zaman müdürümüz bu durumumu fark etti ve bana dairede dolaşmam için izin verdi. Sıkılınca biraz dolaşıyor, sonra biriken işleri kısa sürede tamamlıyordum.





UTED: Sonra?

İlhan Özdemir: Zaten memuriyetin bana uygun olmadığını anlamış ve arayışa girmiştım. Daha önce de başvurduğum için teknisyenlik hep aklımdaydı. Ancak bazı şeyler kısmetten ziyade olmuyor. Şartlar oluşmadan mümkün olmuyor. Bu kader... Bizim için o zaman tecelli etti. Evlendikten sonra kayınpederimin arkadaşlarından biri olan Teknik Genel Müdürlerinden Yusuf Bolayır ile bir aile ortamında tanıştım. Benim ne mezunu olduğumu sordu. Meslek lisesi mezunu olduğumu öğrenince, "ne işin var devlet memurluğunda" dedi. Onun cesaretlendirmesiyle tekrar THY'ye başvurdum ve 1994 yılında takımhane sorumlusu olarak çalışmaya başladım.

UTED: Takımhanede ne yapıyordunuz?

İlhan Özdemir: Orası da masa başı işiydi maalesef. Aslında rahat bir işti ama ben sıkılıyordum. Gereken takımları verip, iş bitince yerine koyuyorduk. Kalerifer başında ve gayet rahat, belki çoğu kişinin tercih edebileceği bir iştir ama bana uygun değil. Ben fırsat buldukça yardıma gidiyor en azından işin nasıl yapıldığını izliyordum. Hep o işin içine girmeye çalıştım.

UTED: Burada ne kadar çalıştınız?

İlhan Özdemir: Sekiz ay kadar... Sonra hangarda yardımcı olduğum arkadaşlar tarafından da tavsiye edildim. Kabul gördü ve geçtim.

Bizim zamanımızda pratikte yetişme usta çırak ilişkisi ile yürüyordu. Benim ustam Ergün Öztek'in'dir. Özellikle inisiyatif alma konusunda çok şey kattı bana... Zor zamanlarda nasıl bir yol uygulanması gerektiğini uygulamalı öğretmiştir... O günler pek anlamamıştım ama geriye dönüp baktığımda katkısını daha iyi anlıyorum.





UTED: Siz de hangarda çalışmayı istiyordunuz...

İlhan Özdemir: Ben çok istiyordum. Hatta Yusuf Bey'e söyleyince, "kaloriferin başında oturuyorsun, maaşın da değişmeyecek, ne işin var karın, yağmurun içinde" dedi. Ben sahada daha mutlu olacağımı söylemişim. Hiç de pişman değilim. Şu anda mecburen masa başı sayılabilecek bir işim var ve yaşıma rağmen özlüyorum.

UTED: Hangarda hareket var tabii... Başınızdan geçen ilginç olaylardan birini anlatır mısınız?

İlhan Özdemir: İlginç olay çok... Bizim zamanımızda pratikte yetiştirme usta çırak ilişkisi ile yürüyordu. Benim ustam Ergün Öztekin'dir. Özellikle inisiyatif alma konusunda çok şey kattı bana... Zor zamanlarda nasıl bir yol uygulanması gerektiğini uygulamalı öğretmiştir... O günler pek anlamamıştım ama geriye dönüp baktığımda katkısını daha iyi anlıyorum.

UTED: Başınızdan geçen inisiyatif alma ile ilgili galiba...

İlhan Özdemir: Evet... İki yıllık teknisyendim. O zaman aklımın ucundan geçmeyen bir olay başıma geldi. 3-11 vardiyası için işe geldim. Baş teknisyenimiz beni gördü ve bir uçağa bindirip Viyana'ya gönderdi. Orada bir uçağımız kalmış... Sonuçta değişecek komponentlerle birlikte gittim. Ben gittiğimde oradaki görevli teknisyenden sorunun halledildiğini öğrendim. Ama kısa sürede sorunun aslında çözülmediğini anladık. Arıza da "shock absorber" sisteminin yağının boşalmış olması dolayısıyla amortisörün görevini yapmaması... Tekrar baktığımızda amortisörün görevini yine yapamadığını gördük. Çözmek için uçağın hangara çekilmesi ve en az 24 saatlik bir çalışma ile ilgili parçaların değişmesi gerekiyor. Pilot ile istişare ettik, uçağın iniş

ve kalkışında bir sorun yaşanmayacağı teminatını aldıktan sonra uçurmaya karar verdi. Bu olay bugün yaşansa ne biz ne pilot böyle bir karar verebilir. Prosedürler çok değişti.

UTED: Genç teknisyenlere tavsiyeleriniz neler?

İlhan Özdemir: Uçak teknisyenlerinin yeterliliği her geçen gün artıyor. Bugün uçak teknisyenlerinin teorik donanımı daha fazla ve bu donanım pratikle bütünleşince sonuç çok daha iyi oluyor. Herşeyi kitaba uygun yapmalarını tavsiye ediyorum. Bugün prosedürlerde karşılaşılabilecek her sorun karşısında nasıl davranılacağı belirli. Mesleki yayınları iyi takip etmeliler ve bu işi dünya çapında yapabilecek yeterliliğe sahip olmalılar...



İLHAN ÖZDEMİR

1967 yılında Kırklareli Vize Balkaya'da doğdu. İlköğrenimini Balkaya'da tamamladıktan sonra ortaokulu Kırklareli İmam Hatip Lisesi orta bölümünde yatılı olarak okudu. Ortaokuldan sonra girdiği Vize Endüstri Meslek Lisesi Torna Tesviye bölümünden mezun oldu. Askerlik görevi sonrası bir süre İstanbul Gaziosmanpaşa SSK'da memur olarak çalıştı. 1994 yılında Türk Hava Yolları'na girerek teknisyenliğe başladı. 1999 yılında lisansını aldı. 2014 yılına kadar hat bakımında çalıştı. Bu yıl atandığı Ramp Check biriminde başteknisyen olarak görev yaptı. 2016 yılı başında hat bakıma döndü ve başteknisyen olarak görev yapıyor.

EMNİYET KÜLTÜRÜ



HÜSEYİN GÜMÜŞ Teknik Eğitim

Kurum Kültürü

Kurum kültürü, çalışanların tümü veya çoğunluğu tarafından kabul gören alışkanlıklardan, tutum ve davranış kalıplarından oluşur. Her kurumun kendine ait bir kültürü vardır ve bu kültür kurumları ayakta tutan önemli bir etkidir. İnsanları içe dönük, dışa dönük, esnek, katı veya duygusal gibi kişilik kalıpları ile tanımladığımız gibi, kurumları da buna benzer kalıplar ile tanımlayabiliriz.

Başka bir açıdan kurum kültürü, kurumun çalışanları tarafından ve kurum dışındaki insanlar tarafından algılanış biçimidir. Yönetenlerin, çalışanların ve hatta müşterilerin gelenek, görenek ve alışkanlıkları kültür kavramını oluşturur. Şirket içinde paylaşılan değerler, semboller, fazla mesailer, vardiyalar hatta dedikodular bile kurum kültürünün birer parçasıdır.

Bilimsel olarak yaklaşıldığında ise kurumsal kültürün başlıca karakteristik özelliklerini şu şekilde sıralayabiliriz:

- Yönetim tarzı ve kriz anında alınan tavırlar
- Üniteler arası bütünleşme ve iletişim modelleri
- İşyerindeki çatışmalar ve başa çıkma yöntemleri
- Ödül ve ceza sistemi
- Çalışanların takım çalışmasına yatkınlığı
- İş tanımları, görev, yetki ve sorumlulukların belirginliği
- Çalışanların inisiyatif kullanma oranı ve risk alma derecesi

Kurumları beton binaların ve yıllık bilançoların ötesine götüren, bir anlamda kuruma hayat veren ve kişilik kazandıran yönetim şekli ve çalışanlarıdır.

Kurumlar, karmaşık yapıda olan canlılar gibidir. Kurumların da bilinçleri, hafızaları, problem meydana getirme ve problemi çözme yetenekleri vardır. Organizasyondaki yönetici ve karar vericiler kurumun beyni, çalışanlar vücudu, kurum kültürü de kişiliğidir denebilir.

Kurum kültürünün kazaların oluşmasındaki etkisi de çok fazladır. Bu anlamda çalışanların davranış biçimini anlatan ve kurumsal kültürün uzantısı diyebileceğimiz yaklaşımlar için, “Burada işler böyle yürür”, “Eski köye yeni adet getirme” ve “Böyle gelmiş böyle gider” gibi ifadeler örnek olarak verilebilir. Bir bakım kuruluşunda uçuş emniyeti öncelikli hedef olmalıdır. Bunun için de kurum kültürüne emniyet kavramını yerleştirmek gerekir.

Emniyet Kültürü

Klasik insan faktörü anlayışı, emniyeti riske sokan davranışları azaltmak ve önlemek düşüncesine dayanır. Bu yaklaşım ile ‘insan’ için gösterilecek her çaba, kurumdaki kaza risklerini azaltır. Uçak bakımı karmaşık ve bir biri ile irtibatlı bir süreç olduğundan, kazaya yol açan faktörler incelenip kök-neden analizi yapıldığında, bir çok organizasyonel hata olduğu görülür. Bu açıdan kurum kültüründe ‘emniyet’ prensibini kısmen de olsa ihmal eden bir anlayış, uzun bir süreç içerisinde beslenerek büyür ve belirli koşulların tetiklenmesi ile de büyük bir kazaya yol açabilir.

Kurallara çok uygun davranan ve emniyet konusunda ödün vermeyen şirketlerde dahi prosedürlerden sapmayı hoş gören, hatta cesaretlendiren, resmi olmayan davranışlar (kurum kültürü) gelişebilmektedir. Şirket kültüründeki bu eğilim son derece tehlikeli ve zararlıdır. “Bu seferlik yap, bir şey olmaz” gibi anlayış ve davranışlarla kesinlikle mücadele edilmesi gerekir. Bu açıdan bir organizasyonda emniyet kültürünün oluşabilmesi için, işyerindeki pozisyonu ne olursa olsun, yöneticilerin ve tüm çalışanların hata önlemede aktif rol üstlenmesi gerekir. Bir uçak bakım organizasyonunda emniyet kültürünün oluşumuna katkı sağlanması yönünde, doğrudan insan faktörleriyle ilgili aşağıdaki konularda, uygun prosedürlerin ve uygulamaların yer alması zorunludur:

- Emniyet politikası
- İş gücü kaynakları
- Planlı bakımlar için adam-saat kontrolü
- Bakım hatalarını saptama ve giderme prosedürleri
- Vardiya/görev devir prosedürleri
- İnsan faktörleri eğitimi

Bakım faaliyetleri sırasında, uçuş emniyetini etkileyen, uçak, malzeme ve ekipman hasarına neden olan hataların veya çalışanın emniyeti ile ilgili iş kazalarının sayısı, her çalışanın benimseyeceği bir emniyet kültürü ile azaltılabilir. **Organizasyonun bir ‘emniyet raporlama ve inceleme’ planının olması önemlidir ve gereklidir. Ancak bu plan için kaynaklar yeterli değilse, emniyet ile ilgili kurallara ve önerilere uygun hareket edilmiyorsa, özellikle de organizasyonel hataların üzerinde durulmadan sadece çalışanların hatalarının üzerinde duruluyorsa verim almak mümkün değildir.**

Uçak bakım organizasyonunda bulunan “Emniyet Yönetim Sistemi”, mevcut sistem ve prosedürler ile bütünlük içinde kalmalı ve uzun vadeli olarak ele alınarak aşağıdaki girişim ve uygulamaları kapsamalıdır:

- Bakım ortamındaki tehlikeleri tanımlama, değerlendirme ve kontrolü
- Çalışanların iş yerindeki tehlikelere karşı korunması, emniyet konularında bilgilendirilmesi ve denetleme
- İş ortamında maruz kalınan tehlikeli ve zararlı maddelerin izlenmesi
- İş yerindeki kazaların, olayların, yaralanmaların ve hastalıkların raporlanması ve incelenmesi
- Acil durum planı



Emniyet kültürünün bileşenleri şu şekilde sıralanabilir:

Bilgi kültürü: Sistemi yöneten ve işletenlerin, emniyeti bir bütün olarak belirleyen insan, teknik, organizasyonel ve çevresel faktörler hakkında güncel bilgiye sahip olmasıdır.

Haber verme kültürü: Çalışanların, hataları ve hata oluşmasına sebep olacak davranışları bildirme iradesine sahip olmasıdır. Yöneticilerin bu konuda zemin hazırlaması ve çalışanları teşvik etmesi çok önemlidir. Kendisine bir zarar geleceğini düşünen çalışan haber vermeyerek ‘banane’ anlayışını geliştirecektir.

Öğrenme kültürü: Yönetici ve çalışanların olaylardan doğru sonuçlar çıkarması ve ihtiyaca göre büyük değişiklikleri uygulayacak istek ve iradeye sahip olmasıdır.

Adil kültür: İnsanları suçlamayan, güven ortamı sağlanmış, doğrudan emniyeti etkileyen bir konuda ortaya konan görüşü kabul görüp ödüllendiren bir kültürdür.

Esnek kültür: Geleneksel hiyerarşik yapıya göre daha profesyonel ve organizasyonel esnekliğe sahip olmasıdır.

Emniyet kültürünü oluşturan bu başlıkların hepsi, kurumun organizasyonel yapısı ile ilgilidirler ve ‘Organizasyonel insan faktörleri’ kapsamında ele alınırlar.

Sonuç olarak, tüm organizasyonlar kar amacıyla kurulur ve üretimi artırmayı hedefler. Havacılıkta ise konunun uçuş emniyeti gibi önemli bir boyutu vardır. Bu açıdan havayolu işletmeleri için ‘emniyet’ daima öncelikli hedef olmalıdır. Riskleri başarılı bir şekilde kontrol altına alabilmek ve kazaları önlemek, kurum kültürüne emniyet kavramını yerleştirmek ile mümkün olur.

رسمی پَرشَمبَه

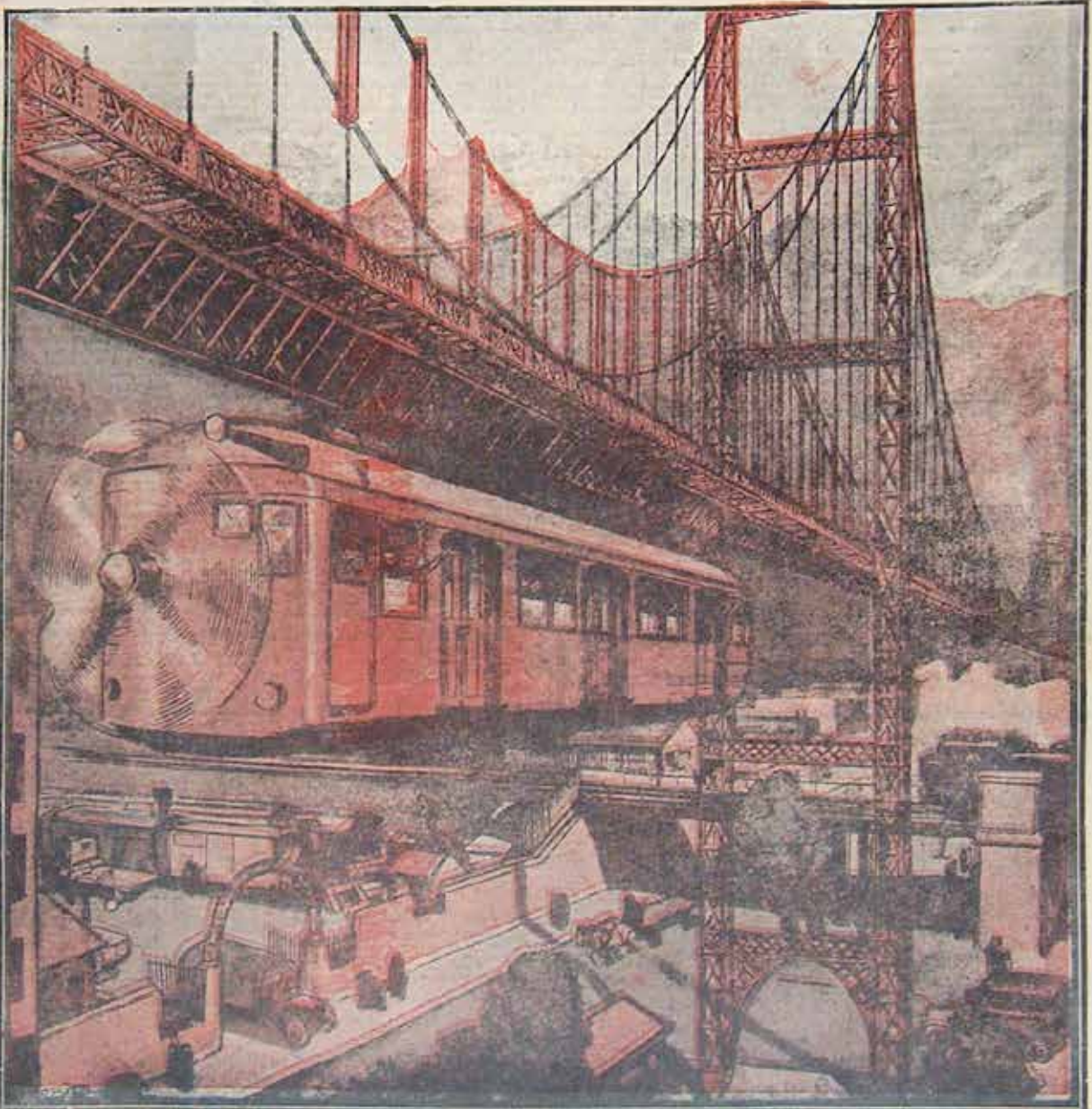
صاحبی : بی زاده محمدی

نمایان هر دوره ۵ فروش

پیش ۲۵ خرداد ۱۳۴۱

نومرد : ۵ - بند : ۱

هواده تراموای



یارینکی طیاره دنیا سنره بوگون فرده یوروییه تراموایلرک یرینه هوا تراموایلر بد سیاحت ابد هکنز.

Resimli Perşembe

Resimli Perşembe, 25 Haziran 1341 (25 Haziran 1925), Sayı 5, Kapak

"Havada Tramvay"

"Yarınki tayyare dünyasında bugün karada yürüyen tramvayların yerine hava tramvaylarıyla seyahat edeceğiz."

21. YÜZYILDA TORUNLARIMIZ NASIL YAŞAYACAK?

DEMİR ORHAN BEY'İN GELECEK YÜZYIL MACERALARI...

1926'dan 2026'ya bir bakış... Gazi'nin Sivastopol'dan görünen beş yüz metrelik heykeli, gramofonlu uyandırma makinesi, sadece düğmeye temas suretiyle dünyanın tek mil havadisini tekrar eden telsiz telefonlar, müteharrik kaldırımlar, hava otomobilleri ve daha neler... Gelecek tasarımlarında havacılığın yeri açısından önemli bir yazı...



İSMAİL ŞEN

Gelecekle ilgili öngörülerde bulunmak insanoğlunun eski alışkanlığı. Astronominin deforme hali astroloji-den, bütün çeşitleriyle fallara kadar birçok şaibeli "ilmî" uğraş gelecekle ilgili öngörülerde bulunur, bugün artık bilimsel bir disiplin sayılan fütüroloji de...

Edebiyatta da örneklerine rastlanır gelecekle ilgili öngörülerin. Jules Verne'nin insanın hayal sınırlarını zorlayan romanları, Herbert George Wells ya da bildiğimiz adıyla H. G. Wells'in öncü eserleri hep gelecekten haberler verir.

Bu öngörülerin kimi gerçekleşir, kimi de ham hayal olarak kalır. Örneğin Jules Verne'nin eserlerindeki birçok öngörü geçtiğimiz yüzyıl boyunca gerçekleşti. Aya seyahatten, denizaltılara kadar. Bu nedenle dünyanın ilk nükleer yakıtlı denizaltısına, Verne'nin Denizler Altında 20 Bin Fersah adlı eserinden ilhamla Natilius adı verildi.

Bir başka öncü olan H. G. Wells'in eserlerindeki öngörüler ise gerçekleştirmelerini görmek için beklenmesi gerekenlerden... Görünmez Adam, Dünyalar Savaşı,



Diken Dergisi

Diken, 29 Kanuni Sani 1335 (29 Ocak 1919), Sayı 40, Sayfa 3.

"1950 senesinde İstanbul manzarası."

Sağ üstteki zeplinde: "Boğaziçi - Marmara"

Zaman Makinası, Dr. Moreau'nun Adası gibi eserleri, hem bilimkurgunun ana temalarını belirleyen, hem de defalarca filmi çekildiği halde tüketilemeyen romanlar. Wells'in gerçekleşmesi en yakın öngörülleri ise Görünmez Adam'daki görünmezlik ve Dr. Moreau'nun Adası'ndaki genetik denemeler... Görünmezlik çalışmaları oldukça iyi sonuçlar alınıyor. İnsan üzerinde genetik çalışmalarla ilgili birçok yasal engel olsa da yarın ne olacağını kim bilir?

Kalem Dergisi
Kalem, 12 Kanuni Evvel
1324 (25 Aralık 1908),
Sayı 17, Sayfa 8 "Elli
sene sonra Türkiye"



Bizdeki fütüristik eserler...

Aslında az da olsa Türkiye'de de gelecekle ilgili öngörülerde bulunulan eserler kaleme alınmış. Ancak bu eserlerin birçoğu bilimkurgudan çok siyasi kurgu örnekleri... Örneğin Yakup Kadri Karaosmanoğlu'nun Ankara adlı romanı böyle bir eserdir. 1932 yılında yayınlanan roman üç bölümden oluşur. İlk bölümünde Milli Mücadele dönemi anlatılır ve bu dönemin ruhu yüceltilir. İkinci bölümde ise Milli Mücadele sonrası 1932'ye kadar olan dönem tasviri vardır ve büyük bir hayal kırıklığının izleri görülür. Üçüncü bölüm fütüristik bir bölümdür ve aslında öngörüler sadece bu bölümdedir. 1932'den sonra büyük bir değişim yaşayan Türkiye, Milli Mücadele ruhunu tekrar yakalar ve güçlü, modern ve tam anlamıyla Batılı bir ülke olmayı başarır. Bu büyük sıçrayış ise 1932 yılında açılan Halkevleri sayesinde olacaktır.

Ancak kitabın 1960'lardaki bir baskısına önsöz yazan Yakup Kadri, Ankara'nın üçüncü bölümündeki Türkiye'ye henüz ulaşmadığını ve romanın ikinci bölümündeki Türkiye'de kaldığımızı belirtir. Kısacası yazar kendi öngörülerinin gerçekleşmediğini itiraf eder.

Bu örneklerin birkaçına da 1930'lu yıllar boyunca özellikle Halkevleri ve okullarda sergilenen piyeslerde rastlanır. Bu eserler de Ankara romanındaki gibi, devrimler sonrasında gerçekleşmesini umdukları modern Türkiye'yi tasvir ederler.

Gazeteler ve dergilerdeki örnekler...

Gazete ve dergilerdeki örnekler ise daha çok gündelik olaylarla ilgili göndermeler içeren fütüristik yazılar ve çizimler... Örneğin İstanbul'da ulaşım ile ilgili sorunlar yaşandığında 100 yıl önce bile gelecekte yapılacak boğaz köprüsü karikatürleri yayınlanarak belediye eleştiriliyordu. Bazı yazılar ve çizimler ise çok daha ilginç gelecek öngörülleri içerebiliyordu.

Örneğin 20 Mart 1926 tarihli Resimli Gazete'de yayınlanan "Yirmi Birinci Asırda Torunlarımız Nasıl Yaşayacak?" başlıklı yazı gibi.

Gazete ve dergilerdeki örnekler ise daha çok gündelik olaylarla ilgili göndermeler içeren fütüristik yazılar ve çizimler... Örneğin İstanbul'da ulaşım ile ilgili sorunlar yaşandığında 100 yıl önce bile gelecekte yapılacak boğaz köprüsü karikatürleri yayınlanarak belediye eleştiriliyordu.

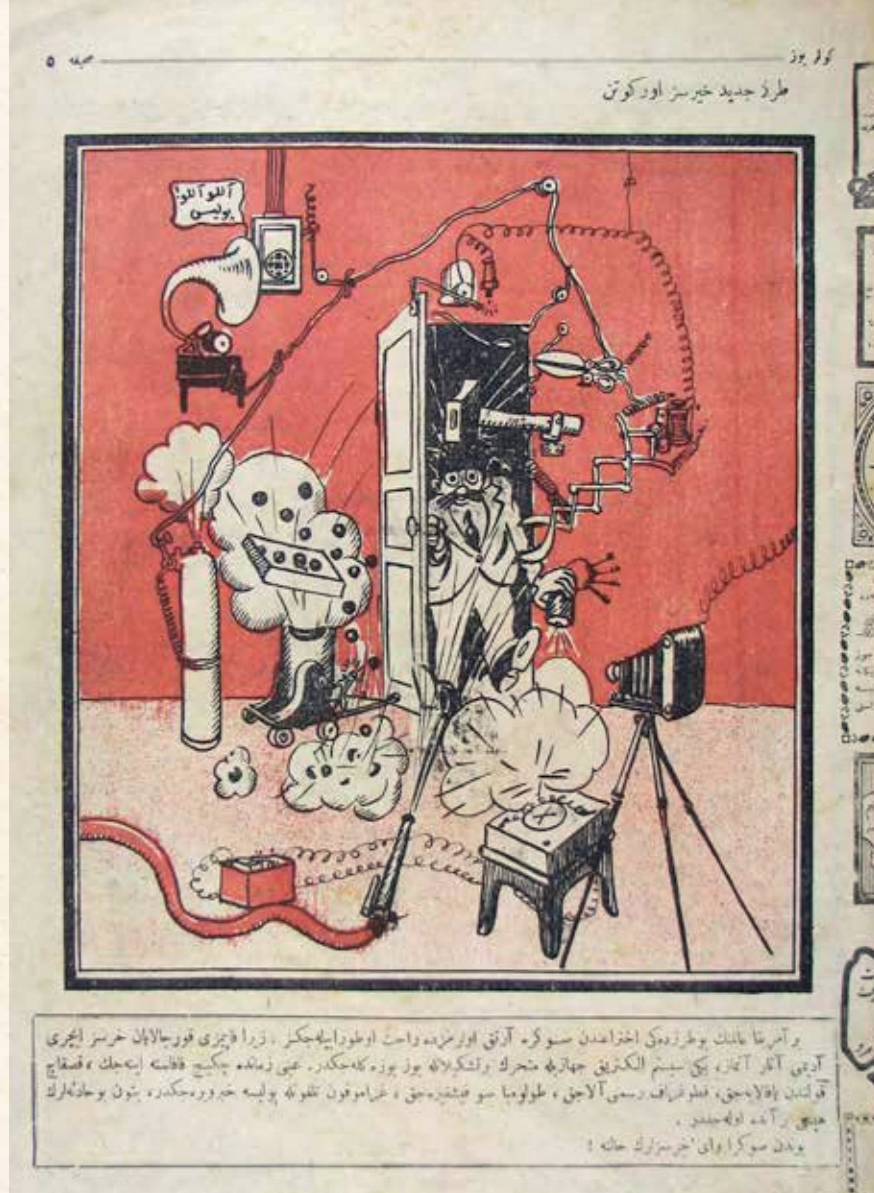
İsimsiz yazarımız yirmi birinci asırda yaşayan kahramanının adını Demir Orhan koymuş. "Orhan" ikinci Osmanlı Padişahının adı olsa da neticede bir Türk adı olduğu için seçilmiş olmalı. "Demir" ise yazarımızın 2026 yılında sanayileşmeyi başarmış olacağına olan inancının göstergesi olsa gerek. Maceramızın başında bir "akıllı evde" oturduğu anlaşılan Demir Orhan Bey yatağından bile kalkmadan yüksek teknolojik ürünlerle güne başlıyor...

Yazının birkaç cümlelik girişi, tam bir fütüristik metin ile karşı karşıya olduğumuzu gösteriyor. Konumuz yirmi birinci yüzyılda büyük bir şehirde yaşayan bir kişinin gündelik hayatı. Ne yazık ki imzası bulunmayan yazarımız, burada anlatılanların belki de yirmi birinci yüzyıldan önce görülebileceğini de eklemeyi unutuyor: "Fennin her günkü terakkisi, içinde yaşadığımız yirminci asrı on dokuzuncu asırdan o kadar çok ayırmıştır ki yirmi birinci asırdaki yaşayış için bu gidişle fevkalade tahviller ve tekâmüller husulünü tasvir etmek (değişim ve gelişmelerin gelip çatmasını hayal etmek) yanlış olmayacaktır. Bu makale yirmi birinci asırda büyük ve medeni bir şehrin manzara ve hayatını ve orada ikamet eden yirmi birinci asırlı bir zatın bir günlük yaşantısını fennin bugünkü hazırlıklarına göre tasvir etmektedir. Bugünkü hayata göre bazı noktaları hülyâ-âmiz (hayale sürükleyen) görünse bile bir kısım terakkiyatın belki de yirmi birinci asrın hululünden (girmesinden) evvel idrak edilmesi de mümkündür."

Yirmi Birinci Asırda Bir Gün...

İsimsiz yazarımız yirmi birinci asırda yaşayan kahramanının adını Demir Orhan koymuş. "Orhan" ikinci Osmanlı Padişahının adı olsa da neticede bir Türk adı olduğu için seçilmiş olmalı. "Demir" ise yazarımızın 2026 yılında sanayileşmeyi başarmış olacağına olan inancının göstergesi olsa gerek. Maceramızın başında bir "akıllı evde" oturduğu anlaşılan Demir Orhan Bey yatağından bile kalkmadan yüksek teknolojik ürünlerle güne başlıyor...

"2026 senesi Martının birinci günü sabahleyin saat yedide Demir Orhan Bey'in İstanbul Boğazı'na nazır olan yatak odasının panjurları henüz kapalıdır. Demir Orhan Bey, henüz uyumakta bulunuyor. Derken yatağın başucundaki gramofon uyandırma makinesi harekete gelerek tatlı bir ahenk ile beyi uyandırıyor. Demir Orhan Bey gözlerini açınca el yordamıyla bulduğu bir



düğmeye basıyor. Derhal pencerelerin bütün panjurları açılarak odaya güzel bir bahar güneşi doluyor. Orhan Beyin yatak odası zevk ile döşenmiştir. Zaten yirmi birinci asırda insanlar evlerini süslemek için fazla zengin olmak ihtiyacında değildirlir. Yatak ucuz mevaddan (malzemeden) yapılmıştır. Eski kumaşlar, yünler, pamuklar ve kuş tüyleri şimdi kullanılmıyor. Yastıklar hava ile dolmuş olup, bu havanın harareti de bu mevsime göre değişir. Tuvalet yeriyle hamam yeri hemen oracıktır. Bütün gece kapalı olmakla beraber odanın havası hiç bozulmamıştır. Çünkü bisut-u müceddit (yenilenen) hava vasıtasıyla daima kendi kendine değişir ve duvarların arasındaki elektrik cihazı soğuk mevsimlerde her tarafa meddal bir hararet tevzi eder. İşte Demir Orhan Beyin Anadolu Hisar tepesinde İsmet Paşa Caddesinin üzerindeki binanın 45'inci katında işgal ettiği dairenin vaziyeti budur."

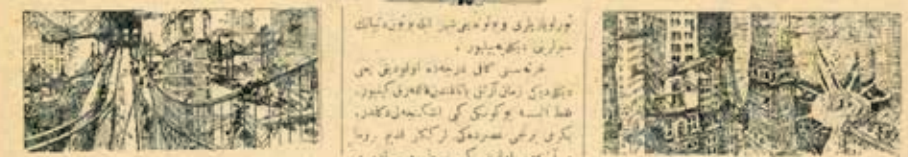
Güleriş Dergisi

Güleriş, 1 Teşrin Evvel 1337 (1 Ekim 1921), Sayı 24, Sayfa 5

"Amerika aleminin bu tarz ihtiraindan (icatlardan) sonra artık evlerimizde rahat oturabileceğiz. Zira kapımızı kurcalayan hırsız içeri adımını atar atmaz, yeni sistem elektrik cihazıyla müteharrık (hareket eden) bir teşkilatla yüz yüze kalacaktır. Aynı zamanda çekici kafasına inecek, kışkaç kolundan yakalayacak, fotoğraf resmini alacak, tulumba su fışkırtacak, gramofon telefonla polise haber verecektir, bütün bu hadiselerin hepsi bir anda olacaktır. Bundan sonra vay hırsızların haline!" Sol üstte gramofondan "Allo allo! Polis!"



26-27 Haziran 1923
İsmail Hakkı Bey'in yazdığı bu makale, Türkiye'nin geleceğine dair bir vizyoner bakış açısıdır. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir.



26-27 Haziran 1923
İsmail Hakkı Bey'in yazdığı bu makale, Türkiye'nin geleceğine dair bir vizyoner bakış açısıdır. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir.



26-27 Haziran 1923
İsmail Hakkı Bey'in yazdığı bu makale, Türkiye'nin geleceğine dair bir vizyoner bakış açısıdır. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir.



26-27 Haziran 1923
İsmail Hakkı Bey'in yazdığı bu makale, Türkiye'nin geleceğine dair bir vizyoner bakış açısıdır. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir.



26-27 Haziran 1923
İsmail Hakkı Bey'in yazdığı bu makale, Türkiye'nin geleceğine dair bir vizyoner bakış açısıdır. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir.

26-27 Haziran 1923
İsmail Hakkı Bey'in yazdığı bu makale, Türkiye'nin geleceğine dair bir vizyoner bakış açısıdır. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir. Makale, Türkiye'nin bir dünya ülkesi olarak kabul edilmesini ve bu doğrultuda hareket etmesini önermektedir.

Evet, Demir Orhan Bey'in akıllara durgunluk veren odası böyle tasvir edilir. Ancak odada bulunanlar bu yüksek teknolojik ürünlerle sınırlı değildir. Hatta daha ilginçleri, "periler mi yaptı" dedirtecek olanları yeni başlamaktadır. Otomatik asansörle servis edilen kahvaltı, özel kanallardan "dinlenebilen" tematik gazeteler ve daha neler:

"Demir Bey yattığı yerde karyolanın kenarındaki küçük dolaba doğru seslenir: "Sıcak bir kakao!" Birkaç dakika sonra dolap kendiliğinden açılarak sabah kahvaltısı kendiliğinden meydana çıkar. Fakat bunu yapan masallarda olduğu gibi periler değildir. Dolaptaki mikrofon Demir Orhan Beyin sesini aşağıdaki kapıcıya getirmiş ve kapıcı da bizzat-i müteharrik (kendi kendisine çalışan) bir asansörle kahvaltıyı dolaba yüklemiştir. Demir Bey bir taraftan kahvaltı ederken bir taraftan da sabah gazetesini dinler. Çünkü yirmi birinci asır konforuyla mücehhez (donanımlı) olan bütün evler istenilen saatte dünyanın tekmil havadisini tekrar eden bir telsiz telefonla münasebetdardırlar. Bunun içinde elektrik saati gibi bu aletin içine bir madeni para koymak kifayet ediyor. Demir Orhan Bey siyasi havadisten usanınca düğmeyi tazyik ediyor. Bu defa iktisadi haberler başlıyor. Böyle sadece düğmeye temas suretiyle istenilen havadisi, baş makaleleri, edebi, ticari, mizahi her türlü yazıları ve bulunduğu şehir ile bütün dünyanın haberlerini dinleyebiliriz."

İsimsiz yazarımızın teknolojik gelişmeler konusundaki basireti ne yazık ki giyim kuşam konusunda sınıfta kalıyor. Gelecekte gysiler

Üst foto: Yirmi birinci asırda alelade bir binanın kırk beşinci katındaki taraçada yolcular hava otomobillerini bekler ve bir limana benzeyen semayı temasa ederken.

Alt foto: Yirmi birinci asırda bir kundura atölyesinde çalışan amele hassas makinelerin muhtelif aksamını tecrübe etmekten başka zahmet ihtiyar etmeyerek binlerce kundurayı birkaç zaman zarfında imal ediyor.

Sayfa altı yazı: Alacağınız tayyare piyangosu bileti beklemediğiniz bir günde sizi zengin edecektir.

Gazetesini kâfi derecede okuduğu yani dinlediği zaman artık yatağından kalkarak giyiniyor. Fakat elbise bugünkü gibi işkenceli değildir. Yirmi birinci asırdaki erkekler kadim Roma ve Atina'da olduğu gibi basit ve sade bir harmaniye ile örtünmekle iktifa ederler. Çünkü hem her türlü harekete müsait hem de yirmi birinci asır doktorlarınca her veçhile müreccahtır (tercih edilir). Giyinmek meselesi de bittikten sonra Demir Orhan Bey artık işine gitmeye hazırdır.

için "rahatlarınız herhalde" diye düşünmüş olmalı amma "rahatlığı" biraz abarttığı şüphesiz:

"Gazetesini kâfi derecede okuduğu yani dinlediği zaman artık yatağından kalkarak giyiniyor. Fakat elbise bugünkü gibi işkenceli değildir. Yirmi birinci asırdaki erkekler kadim Roma ve Atina'da olduğu gibi basit ve sade bir harmaniye ile örtünmekle iktifa ederler. Çünkü hem her türlü harekete müsait hem de yirmi birinci asır doktorlarınca her veçhile müreccahtır (tercih edilir). Giyinmek meselesi de bittikten sonra Demir Orhan Bey artık işine gitmeye hazırdır."

Evet, Demir Orhan Bey işine gitmeye hazırdır. Peki, Anadolu Hisarı'ndan ta Bakırköyü'ne nasıl gidecektir? 2026'da İstanbul'da ulaşım diye bir sorun kalmadığı için tek sorun, Demir Beyin hangi "nakil vasıtasını" tercih edeceğidir. Hareketli kaldırımlar, her sokağın altındaki yeraltı şimendiferleri yani metro, hava otomobili ve hatta sema vapurları... Bu arada Boğaziçi'nin iki tarafını yekdiğerine alttan ve üstten bağlayan köprü ve tüneller de unutulmamalı:

"Bir müddet hangi nakil vasıtasını tercih edeceğini düşünür. Mütahharik (hareketli) kaldırımlar insanı arzu ettiği yere götürebilir. Hemen her sokağın altında hariciden görünmeyen şimendiferler var. Boğaziçi'nin iki tarafı hem alttan hem üstten yekdiğerine birçok noktalarda bağlıdır. Hisarlar arasındaki asma köprü kendi semtine en yakındır ama bu sabah biraz acele gitmek istediğinden Demir Orhan Bey hava otomobilini tercih ediyor. Odasının yanındaki asansörle binanın damına yani kırk beşinci katın üzerine yarım dakikada çıktıktan sonra işaret edeceği bir hava otomobilinin geçmesini bekliyor. Bütün boğazın mavi seması büyük bir liman gibi türlü şekilde hava otomobilleriyle, sema vapurlarıyla doludur. Boğazın iki sahilindeki tepelerin üzerinde

sanki acayip ve harikulade bir kuş sürüsü dolaşüyor zannedilir. Demir Bey geçen bir hava otomobiline işaret ederek biniyor. Sabahleyin işlerine giden adamların ve birçok kadınlı erkekli amele hava otomobillerine binmişler. Boğazın mavi semasını teneffüs ede ede civarı seyrediyorlar."

Demir Orhan Bey ve yol arkadaşları kadınlı erkekli amele, İstanbul'u seyrederken geleceğin İstanbul mimarisiyle ilgili de bilgileniyoruz. Eski eserlerin pek kalmadığı bir İstanbul hayal eden isimsiz yazarımız, sadece birkaçının hala ayakta olduğunu söylüyor, diğer binalar İstanbul'un silüetini bozmuş gibi:

"Süleymaniye, Ayasofya gibi bazı eski mebanî (binalar) hala durmaktadırlar. Çelikten mamul elli, altmış katlı binalar arasında müzeyyen (süslü) bahçeler ve bunların arasında da Türk meşâhîrinin (meşhurlarının) heykelleri görünüyor."

Peki, kim bu meşhurlar? 2026 yılında İstanbul'u kimlerin heykelleri süsleyecekmiş? İşte cevabı:

"Yirminci asır başındaki büyük Türk inkılap ricalinin heykelleri şehre tarihi bir manzara bahşetmektedir. Bunların arasında Eski Yuşa ve şimdi Gazi Tepe denen dağın üzerinde beş yüz metrelik muazzam Gazi abidesi altından sütunlarıyla gündüzleri, yüz bin mumluk elektrik kuvvetiyle de geceleri bir güneş gibi ta Sivas-topol sahilllerinden görülüyor." Sivastopol'dan görünen beş yüz metrelik heykel, Gazi'nin ilk heykelinin Sarayburnu'na dikildiği 1926 yılı için oldukça "hülyâ-â-mîz" değil mi? Gelelim Demir Beyin çalıştığı fabrikaya. Her gelecek tasarımı da olduğu gibi bunda da emek sermaye çelişkisi bir biçimde çözülmüş görünüyor ve otomatik üretim bilgisayara benzer aynalar vasıtasıyla kontrol ediliyor:

"Demir Orhan Yeşilköy'deki bir kundura fabrikasında çalışıyor. Orada hem amele, hem sermayedardır. Çünkü yirmi birinci asrın fabrikaları bu şekildedir. Fabrika elli katlık çelikten mamul, fakat zarif bir yerdir. Demir Bey hava otomobilinden inerek çalışma odasına girer. Fakat ortada ne deri, ne kösele, ne de kundura görülmez. Yalnız bir takım aletler vardır. Koltuğuna yerleşir ve bu aletleri maharetle işletmeye başlar. Karşısındaki ayna bütün fabrikanın on beş, yirmi kişi ile bir asır evvel binlerce adamın yapamadığı kadar kunduranın nasıl muhtelif makinelerden geçerek tam ve mükemmel bir şekle girdiğini göstermektedir."

Son olarak isimsiz yazarımız, kelime sayısını doldurduğundan olsa gerek Demir Orhan Beyin hayatıyla ilgili diğer ayrıntıları okura bırakır: "Bu tafsilattan sonra Demir Bey'in günlük hayatının diğer teferruatı hakkında kâfi derecede fikir edinmek kolay olur."



AMERİKA

Sevgili okurlar, UTED dergimizde havacılık tekniği konularda yeterli ve iyi yazılar çıkıyor. Ben bu konuların dışına çıkıp biraz gülümsetecek, günlük sıkıntılarınızdan uzaklaştıracak, hoşça vakit geçirecek şekilde kaleme alınmış bizzat yaşadığım, ilginizi çekeceğine inandığım bazı anılarımı nakletmek istiyorum. Yarım asırlık havacılık deneyimimde biriktirdiğim bu anılarımla siz genç meslekdaşlarımı, yıllar önce yaşadıklarımla baş başa bırakmak istiyorum. Umarım beğenir keyfini çıkarırsınız. Yazılarımla ilgili düşüncelerinizi, sorularınızı benimle paylaşabilirsiniz.



ERHAN İNANÇ erhaninanc39@gmail.com

THY Teknik Eğitim, artık her uçağın tip kursunu SHY/Part-147 yetkileri altında verebildiği için teknisyenlerin yurt dışında tip kursuna gitmelerine gerek kalmadı. Eskiden uçak tip kursları başlangıçta, 1-2 defa üretici firmada alınırdı. Bu kurslara katılan teknik öğretilerimiz (hepsini rahmetle anıyorum : Hulusi Uçulaş, Sami Akalin, Behzat Gezgiç, Ahmet Unutulmaz), üreticide kurs alıp eğitim materyallerini temin ettikten sonra transparent ve tepegöz kullanarak kendi eğitim merkezimizde tip kursunu verirlerdi. İşte, 1975 yılının Nisan ayında 28 kişilik Teknisyen ve Teknik Yönetici grubu olarak THY'na yeni alınan B727 tip kursunu görmek için ABD-Seattle şehrindeki üretici BOEING'in eğitim merkezine gittik. İşte, aşağıda 8 hafta süren Seattle'daki B727 tip kursu anılarımı okuyacaksınız. Uzun bir yazı olduğu için, UTED dergi koordinatörlüğü tarafından uygun şekilde bölüne-rek tefrika şeklinde yayınlanacaktır.

İstanbul'dan Seattle'a uçuşumuzun özel bir öyküsü var. İstanbul'dan 3,5 saat süren THY uçuşu ile Londra'ya

vardık. Londra, o zaman THY'nın en uzak uçuş noktası idi. Ertesi günü Londra'dan TWA uçağı ile yolculuğumuza devam edeceğiz. (Trans World Airways-17.07.1996 günü TWA800 uçuş numaralı B-747100 uçağın New York'tan kalkışından 12 dakika sonra infilak ederek okyanusa düştüğünü ve 230 kişiden kurtulan olmadığını hatırlayacaksınız. Bu kaza nedeniyle havacılık camiasında CDCCL-Fuel Tank Safety eğitimi mecburi oldu) Londra'da bir gece otelde kaldık. Bu tarihlerde henüz Türk pasaportlu olanlardan Avrupa ülkeleri vize istemiyordu. Önceden rezervasyonu yapılan otelimize gidip yerleştik. Sonra dışarıya çıkıp gezdik, zamanımız elverdiğince.

Seattle, ABD'nin kuzey batı-köşesinde, Los Angeles ise güney-batı köşesinde. Dünya haritasını açıp bakarsanız Londra'nın 52, Seattle'ın 48, Los Angeles'in da 34. enlemlerinde olduklarını göreceksiniz. O yıllarda ülkemiz ağır bir döviz sıkıntısı çektiği için, tasarruf tedbirleri uygulanıyordu. Tasarruf düşüncesi ile, biletleri pahalı

olduğu için, Londra'dan Seattle'a direkt uçuş yerine Los Angeles üzerinden aktarmalı olarak Seattle'a uçacaktık. İndirimli pass bileti olmasına karşın 28 kişi için yine de oldukça yüksek bir ücret farkı olmalıydı ki böyle acaip bir parkur seçilmişti.

Los Angeles-Seattle arası, İstanbul-Londra arası kadar bir mesafe ve bizim yolculuğumuz şu örneğe benziyordu: İstanbul'dayız, Trabzon'a gideceğiz ama İstanbul'dan önce Adana'ya uçup orada 7 saat kadar bekledikten sonra Trabzon'a uçacağız, daha ucuza geliyor diye.

Londra-Los Angeles

Ertesi sabah Londra Heatrow havalimanına geldik ve Los Angeles'a uçacak olan TWA uçağına bindik. Uçak, o zamanın en popüler uzun mesafeli uçağı olan B707. Los Angeles'a uçuşumuz 11,5 saat sürdü. Buna karşın, uçuşumuz batıya doğru olduğu için aynı gün öğle saatlerinde Los Angeles'a indik. Pasaport kontrolünden geçtikten sonra bavullarımızı alıp gümrükten geçeceğiz.

Los Angeles'da gümrük kontrolü

Çoğumuz Amerika'ya ilk defa gittiği için oraya özgü uygulamaları bilmiyoruz. Los Angeles'da hemen her şirketin kendine ait terminali var. TWA terminalinin gümrük salonunda 3-5 tane uzun banko var. Her bankoda bir gümrük memuru görev yapıyor. Bavulumu döner banttan alıp bekleyen yolcu sayısı en az olan bir bankoda kuyruğa giriyorum. Beklerken hem kendi bankomu ve hem de diğer bankoları izliyorum, gümrük kontrolünde açılıp içi elle iyice araştırılmayan bavul yok gibi.

ABD vatandaşları dahil, istisnasız tüm yolcular çanta ve bavullarını bankoya yatırıyor, kapağını açıyor, muayene memuru bavulu eliyle didik didik arıyor, gümrüğe tabi birşey bulamazsa yolcu bavulunu kapatıp ayrılıyor. Bavul karıştırıldığı için eşyalar kabariyor, çoğunun kapağı kapanmıyor, giysilerin bazılarının uçları kapatılan bavuldan sarkıyor. Seyirlik bir komedi gibi.

Yarım saat sonra önümde Amerikalı 80'li yaşlarda bir karı koca kaldı. Eh, sona yaklaştık diyorum ama, o da ne? Gümrük muayene memuru önce bavullardaki tüm eşyaları bankoya boşalttı ve her bir giysiyi tek-tek eli ile kontrol ederek aramaya başladı. Muayene memuru işi öylesine abarttı ki, diş fırçalarını eli ile eğdi, büküttü, saplarını ışığa tutup içini görmeye çalıştı. Erkek olan yolcunun kolunda duran ceketini alıp kol ağzlarını ve etek kenarlarını eliyle yoklayarak muayene etti. Sıranın bana gelmesi için daha uzun süre bekleyeceğimi anladım ancak, diğer bankolardaki kuyruklar da uzundu.

Çıkıp onlardan birisine girsem gereksiz bir şüpheye neden olabilir düşüncesi ile vazgeçtim ve sabırla beklemeye devam ettim. Sonunda yaşlı karı kocada gümrüğe tabi bir şey bulunamadı ve 2 yaşlı insan binbir zorlukla bavullarını toplayıp bankodan ayrıldılar.

Sıra bana gelmişti. Bavulumu bankoya yatırıp kapağını

açtım. Muayene memuru her iki elini bavula daldırarak pullukla tarla sürer gibi her yerini yokladı. İstanbul'dan çıkarken gümrüksüz mağazadan aldığım ve Londra'da bavula koyduğum açılmamış Samsun-216 sigara kartonunu bulup dışarıya çıkardı, üzerindeki yazıları okumaya çalıştı, sonra elinde sigara kartonu bankonun arka ucundaki kürsü görünümünde masasına gitti, telefonu alıp birisiyle konuştu ve kapattı. Ben, bavulum açık olarak bankoda ya sabır çekerek beklemeye devam ediyorum, tabii benim arkamdaki yolcular da. Muayene memuru bu sırada yanına gelen 1-2 kişiyle kısa sohbetler bile yaptı.

Koklama Uzmanı

Tahminen 5 dakika sonra, sumo güreşçisine benzer 150 kiloluk, kafasında kırmızı jokey şapka, bahçevan giysili zenci bir adam salına salına zorlukla yürüyerek masanın başına geldi. Muayene memuru ona bir şeyler söyledi ve Samsun-216 kartonunu verdi. 150 kiloluk adam sigara kartonunu iki eliyle tuttu, gözlerini kapattı ve kartonu uzunlamasına burnunun altından mızıkalar gibi yavaşça çekerek kokladı. Aynı işlemi bir kere daha kartonun diğer kenarında uyguladı, sigara kartonunu kürsünün üzerine attı, muayene memuruna birşeyler söyledi ve geldiği gibi zorlukla, iki yana sallanarak ağır ağır yürüdü gitti. Sanırım bu adam, bugün eğitilmiş köpeklerin yaptığı görevi yapan bir uyuşturucu koklama uzmanıydı. Muayene memuru sigara kartonunu getirdi, bavula koydu ve bana "kapatıp gidebilirsin" dedi.

Bavulumu kapatıp gümrük salonundan dışarıya çıktım. Bizim grup kümelenmiş beni bekliyorlar. "Bu saate kadar nerede kaldın, ne oldu?" gibi soruları cevapladıktan sonra dışarıya, sokağa attık kendimizi. Eh, artık Amerika'daydık.

TWA Terminalinden Western Airlines Terminaline geçiş

Los Angeles havalimanı terminal binaları o zamanlar "U" harfi şeklinde idi, belki hala öyledir, bilmiyorum. Yan yana değişik havayollarına ait onlarca terminal var. U'nun dışı uçakların bulunduğu apron, iç tarafı ise terminal binalarından caddeye çıkış yapıyor ve ortası da devasa bir açık otopark. Öyle ki, U harfinde en kestirme karşıya geçiş 200-300 metre.

Bizim, TWA terminalinden dışarıya çıktığımız yerden tam karşıya geçip bizi Seattle'a uçuracak olan Western Airlines'ın terminaline gitmemiz gerekiyor. Grup liderimiz Tibet Giray, terminaller arası bir servis otobüsü olup olmadığını araştırdı. Maalesef yokmuş. Ya U harfi iç kenarı boyunca yaya kaldırımında yürüyeceğiz ki, 1,5 - 2 kilometre kadar tutuyor veya otoparkın içinden, arabaların arasından kestirme gideceğiz. Biz yorgun savaşçılar kestirme yolu tercih ettik ve ellerimizde bavullarla otomobillerin arasına daldık. Bir bavulu olan bavulunu önde tutarak iki araba arasından rahatlıkla geçebiliyor. Fakat iki bavulu olanlar arabaların arasındaki boşluk dar

geldiği için geçemiyor.

Bir bavulla 2-3 araba kadar ileriye gidip bavulu bırakıyor, geriye dönüyor, ikinci bavulunu alıp ilerde bıraktığı birinci bavulun yanına götürüyor. Bu arada sahipsiz kalan bavulun çalınmasından korkulduğu için çift bavullu arkadaşlar birbirlerine yardım ederek bavul nöbeti tutuyorlar. Bu durum mehter takımının yürüyüşüne benzetilebilir. Sonunda bu 200-300 metrelik mesafeyi grup olarak bir saate yakın bir zamanda ancak alabildik ve kestirme yolu tercih etmenin dayanılmaz zevkini(!) yaşadık.

Sonunda, Western Airlines'ın terminaline erişip içeriye girdik. Bizi Seattle'a götürecek uçağın kalkış saati 19.45. Tam 7 saat orada beklemek zorundayız. Biletlerin ucuz olmasının nedeni de bu uçuşa yeterli sayıda yolcu bulunamaması imiş. Anladığımız kadıyla şirketin bu uçağa ertesi günün erken saatlerinde Seattle'de ihtiyacı var, Los Angeles'tan boş uçmamak için fiyatları indirmiş. Ayrıca terminaldeki duvar ilanlarında bu uçuş sırasında bedava şampanya dağıtılacağı yazılı (Free Champagne Flight). Tibet Giray, check-in bankosundaki görevlilere bavullarımızı erkenden teslim edip edemeyeceğini sordu, kabul etmediler, uçuşa daha 7 saat var, sonra bavullarınız dünyanın bir başka yerine gidebilir demişler.

Biz de, bavullarımızı terminalin bir köşesine üstüste yığdık. Aramızdan birkaç gönüllü çıktı bavulları beklemek için. Diğerleri terminalin içinde veya dışında çevre tanıma gezisine çıktı. Karnı acıkanlar otopark içindeki fast food dükkanlarında sorunu halletti. Jet-lag nedeniyle 1-2 saat sonra hepimizde yorgunluk ve uyku hali başladı. Saat öğleden sonra 3 olmasına karşın batı Avrupa saati ile ertesi gün, gece yarısı 01. Terminalde uzanacak, uyuyacak bir yer yok. Mecburen bavullara dayanıp sütçü beygiri misali ayakta kestirmeye, dinlenmeye çalışıyoruz.

Saat 19:00 da uçağa yolcu almaya başladılar. Yerlerimize oturunca yapılan anonstan uçağın Seattle'dan önce Portland'da da ineceğini öğrendik. Bu haber üzerine hemen herkes Tibet Giray'a yükleniyor; "böyle yolculuk mu olur, 15 saatir yollardayız, daha 10-12 saat yolda kalacağız" diye. Tabii onun bir kusuru yok ama orada sataşacak başka bir yönetici yok. Tibet Giray da yatıştırıcı sözler söyleyerek arkadaşların sinirini bastırmaya çalışıyor. Tibet Giray'ın eşi ve mühendis Atıl Turan, eşi, annesi ve bir buçuk yaşlarında olan kızı Eser de var. Eser, pembe-beyaz tenli, kumral bukleli saçları, iri gözleri ile bizim ekibin sevgilisi olan bir bebek. Gezdirmek için puseti kapanın elinde kalıyor.

Los Angeles-Portland-Seattle

Londra'da, otelde uyandıktan sonra bu yana gözümü kırpmamıştım. Yolculukta uyuyamamak gibi kendime zarar sevimsiz bir özelliğim olduğundan bu son uçuş boyunca da uyuyamayacağıma inanıyordum ama, kalkışı takiben cam kenarındaki koltuğumda sızıp kalmışım.

Derken kuvvetli bir sarsıntı, gürültü ile uyandım, En arkadan 4-5 koltuk önde, sağ sıranın cam kenarında otuyordum, dışarıya baktım, uçak henüz inmiş, pistte yavaşlamaya çalışıyordu. Yanımda oturan Çetin Biber'e "Seattle'a geldik mi?" diye sordum. "Yok abi, şimdi Portland'a indik, buradan kalktıktan sonra 45 dakika daha uçup Seattle'a varacaktık" dedi. Uçak park yerine giderken karanlıkta pantolonumun ön tarafının ıslak olduğunu anladım. Parmak uçlarımı koklayınca idrar gibi ekşi koktuğunu anlayıp baygın gibi uyurken herhalde tuvaletimi kaçırmışım diye panik oldum. Kabin loş olduğu için okuma ışığını yakıp baktım, gerçekten pantolonumun önü ıslaktı.

Çetin Biber'e "Çetin, benim pantolonumun önü ıslak ve ekşi kokuyor, derin uyku sırasında kaçırdım mı acaba?" diye sordum.

Çetin; "yok abi, sen ölü gibi uyuyordun, uçuşta şampanya dağıttılar. Servis sırasında aniden çok kötü bir türbülansa girdik, sarsıntılar uzun sürdü ve öyle kuvvetliydi ki, servis arabasındaki şampanya şişeleri devrildi, bazı yolcuların bardakları ellerinden kaçıp havaya uçtu, kemeri bağlı olmayan yocular koltuklarından yukarıya fırladılar, alışık olmamıza karşın biz bile çok korktuk, senin bu olaylardan hiç haberin olmadı, pantolonunun ıslaklığı bardaklarımızdan saçılan şampanya olmalı" dedi.

Kalkıp tuvalete gittim, ıslak mendille pantolonumu sileerek ekşi şampanya kokusunu azaltmaya çalıştım. Tabii ıslaklık daha da arttı ama, Allah'tan kabin loş olduğundan diğer yolcular görmüyorlardı bu durumu.

Portland'dan 30-40 dakika sonra kalkarak yarım saatlik uçuş sonrasında gece 12 civarında Seattle'a indik. Yurt içi uçuş olduğu için Los Angeles'daki gibi bir pasaport-gümrük kontrolü yoktu, bavullarımızı alıp terminalden dışarıya çıktık ve bizi bekleyen BOEING firmasının gönderdiği otobüse binerek gecenin karanlığı içinde önceden rezervasyonu yapılan otelimize doğru yola çıktık.

Amerika'da rezalet pis bir otel

Otobüs şehrin ana caddelerinin birisinde, şimdi ismini hatırlamadığım bir otelin önünde bizi indirdi. (Yazımı yayımlanmadan önce e-mail ile halen Boeing Seaatle'da çalışan Tibet Giray'a göndererek yazdıklarımı denetlemesini istedim. Yazdıklarımın tümünün doğru olduğunu, bir katkıda bulunması gerekirse şehir merkezindeki pis apart otelin adının "Commodore" olduğunu bildirdi, kendisine teşekkür ediyorum)

Otobüsten bavullarımızı alıp otele girdik. Lobi grubumuzun tamamını almadığı için bir kısmımız dışarıda caddede kaldık. Grup liderimiz Tibet Giray receptiondan, 2 kişiye bir oda şeklinde, odaların anahtarlarını aldıkça ismi sesleniyor, anahtarını veriyor, anahtarını alanlar odalarına gidiyordu.

Ben caddede bekleyenlerdenim. İçeride ne kadar eksilme var diye otelin cam kapılarından bakmaya çalıştığımda camların içerisini görmeye mani olacak kadar pis olduğunu farkettim. Sonunda ismim okundu. Kapıdan içeriye girerken yerdeki paspas görevi yapan koyu renkli Halıflex'in ayak basılan yerlerinin kirden siyah muşamba gibi olduğunu gördüm. İlk görünüm, bu otelin inanılmayacak derecede pis bir otel olduğu idi. Anahtar alıp beraber kalacağım arkadaşla kata çıktık. Asansörden çıkınca koridordaki kesif idrar ve yemek kokusu genzimizi yaktı. Odamıza girdik, leş gibi kirliydi. Bavullarımızı yere koyduk, yataklarımıza eğreti bir şekilde oturduk ve otelin pisliğini konuşmaya başladık. En az 1 haftadır değiştirmedeği belli olan çarşafı olan yatağa giremeyeceğimiz için gece uyanık kalmaya karar verdik. Yarım saat sonra koridorda konuşan, tartışan arkadaşlarımızın seslerini duyduk. Bu otelde yatılmaz diye lobiye inip orada sabahlamaya karar vermişlerdi. Biz de lobiye inmeye karar verdik. Lobiye indiğimizde bizden önce inmiş 5-10 arkadaş daha vardı. Koltuklara oturup durumu tartışmaya başladık. Kısa süre sonra grubun yarısı lobideydi ve hepsi bu otelde yatılamayacağına karar vermişti.

Böylesine pis ve adi bir otelin Amerika (yıl 1975) gibi zengin ve konforlu bir ülkede olabileceğine bir türlü inanamıyorduk ama, gerçekle yüz yüzdük. Günlük yurtdışı harcırah yanılmıyorsa 24 dolardı. Otel dahil her türlü giderimiz bu para ile yapılması zorunluydu. Boeing'ten otel rezervasyonu istenirken ucuz otel tercihi belirtilmiş, onlar da ucuz diye bu pis oteli bulmuşlardı. Kendi aramızda durumu grup liderine haber vermeyi konuştuğumuzda, sabaha az kaldığını, Tibet beyi eşinin yanında rahatsız etmenin saygısızlık olacağını düşünerek, sabahı beklemeyi yeğledik. Derken Atıl Turan, annesi ile yanımıza geldi. Kızı Eser pusetinde uyuduğu için eşi odada kalmıştı. Kısa bir süre sonra Tibet Giray'ın eşi de yalnız olarak lobiye, yanımıza geldi. Böylesine pis bir otelde kalamayacağını, bunu Tibet'e söylediğini, onun da kendisine hak verdiğini ancak, gece yarısı sorunu çözemeyeceğini, sabahı beklemek gerektiğini söylediğini, ama kendisinin o pis odada daha fazla kalamayacağını ve lobiye inip oradaki arkadaşlarla koltuklarda sabahlayacağını söyleyerek odadan ayrıldığını anlattı.

Arkadaşlardan birisi bavulundan iskambil kağıtlarını alıp getirdi, koltukları yaklaştırdık ve 51 oynamaya başladık. Bir süre sonra Tibet Giray hariç hemen herkes lobideydi, resepsiyon görevlisi de şaşkın bakışlarla buna bir anlam vermeye çalışıyordu. Kısa bir süre sonra Tibet Giray da yanımıza geldi. Bu pis otelde kalınamayacağını kabul ettiğini, ancak otel rezervasyonunu yapan Boeing olduğu için onların yardımı ile sabah olunca başka bir otel bulunabileceğini söyledi. Bazı arkadaşlarımız bizden önce B727 kursuna gelen arkadaşlarından öğrendiği Camlin Otel ile City Center Motel'in isimlerini ortaya attı.

Gecenin bu saatinde ne yapılabilir diye düşünürken aramızdan İngilizce bilenlerden iki grup yapılması, aramızda para toplayarak 2 taksi ile bir grubun Camlin otele, diğer grubun da City Center motele giderek konuşmaları ve dönüşlerinde getirecekleri haberlere göre hareket edilmesi kararlaştırıldı.

Taksiler tutuldu ve 2 grup bu otellere gittiler. Tahminen bir saat sonra geriye geldiler. Gidilen otellerin hiçbirinin grubun tamamını alamadığı, grup ikiye ayrılırsa bu iki otele gidilebileceğimiz anlaşıldı. Yeni otellerdeki boş yatak sayısına göre grup ikiye ayrıldı, ayrılacağımız otelin resepsiyon görevlisi ile durum konuşuldu. Adam, önceden bağlanmış bir rezervasyon olduğu için ayrılmamıza şiddetle itiraz etti ama, "sorunu rezervasyonu yapan Boeing ile halledersin" denildi, kapıdan geçen bir taksi çevrildi, durum anlatıldı, şoförü telsizle daha fazla taksi gerektiğini anons etti. Arka arkaya gelen taksilerle yeni otellerimize vardığımızda artık gece yarısı saat 03:00 olmuştu. Kaç saattir uykusuz olduğumuzu siz hesaplayın artık.

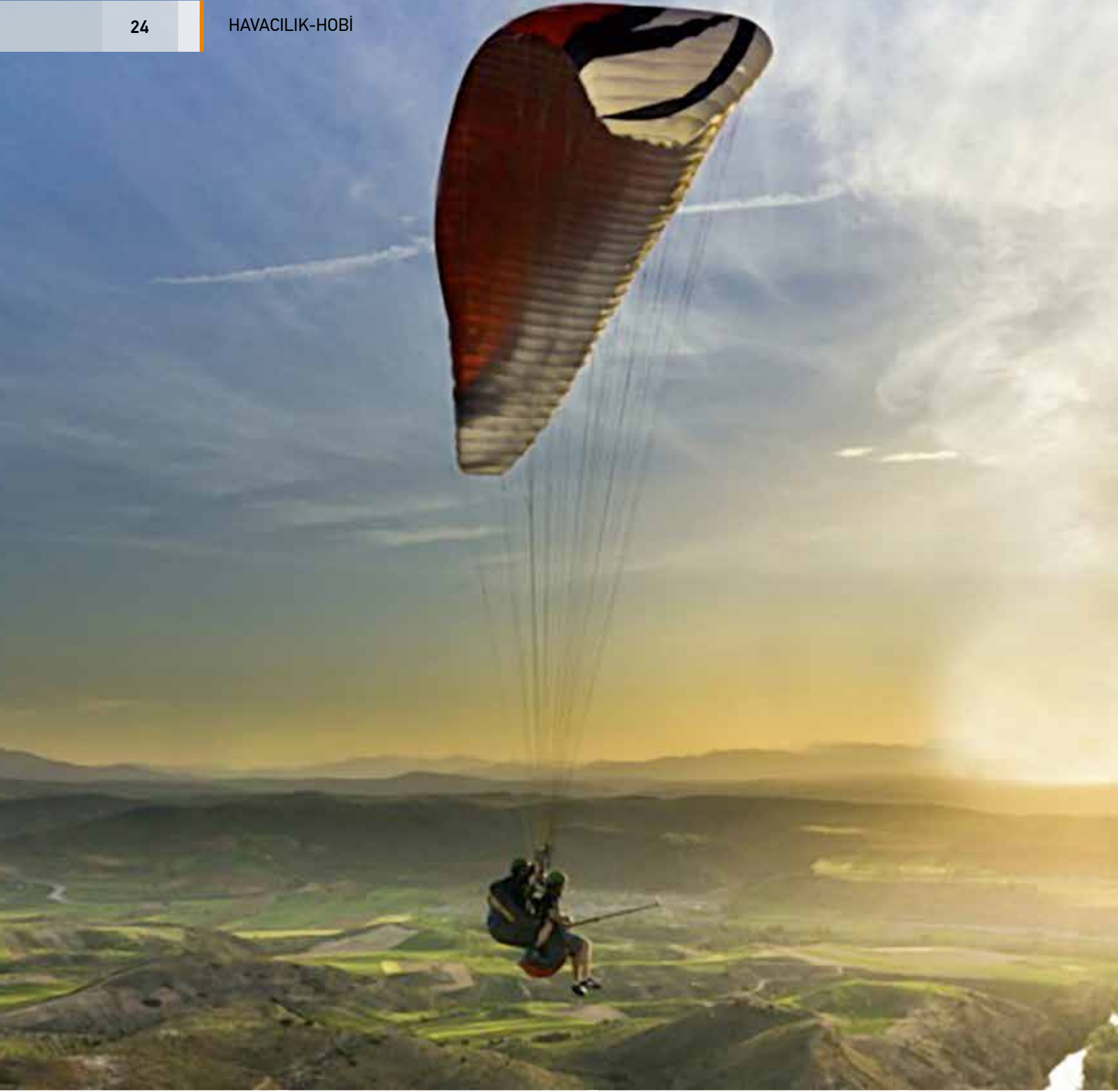
Hollywood filmlerinden lüks ve konfor ülkesi olarak tanıdığımız, heyecanla ve merakla geldiğimiz Amerika, umduğumuz kadar modern ve temiz bir ülke değildi bizim için artık. Adi ve pis bir otel kafamızdaki Amerika efsanesini yıkıp yok etmişti bir-iki saat içinde.

İşte, hava alanları, oteller ve iletişim kurulan ilk insanlar, yabancı insanlar üzerinde unutulmayan etkiler yaratıyor. Bu nedenle bir ülkeye ilk defa gelen yabancıların karşılaştıkları hava alanları, terminal binaları, oteller ve orada çalışan insanlar o ülkenin imajı için gerçekten çok önemli.

Yazının 2. ve son bölümünde buluşmak üzere.

Sevgiyle kalın.





GÖKYÜZÜNÜN GÜMRÜK KAPISINDAN GELİP GEÇENLER VE YUVASIZ KARTALLAR

Keşke, orası uçsuz bucaksız bir yer olsaydı. Git git hiç bitmeseydi...

Gece-gündüz hem pırıl pırıl hem de ıslıl ıslıl olan bir yer var bildiğim, insanların aklını başından alacak kadar güzel olan makinelerin sıra sıra dizilip, birbirlerine caka satarcasına renkli ışıklarını durmadan yakıp söndürdükleri, kocaman bir yer. Orada, her ne ararsanız mevcuttur. İnsanlar, akın akın girip çıkarlar ve neredeyse günün her saati kalabalıktır. Dinginlikten uzak, gürültünün alıp başını gittiği bir yer işte orası. Bir cümle var, hemen herkesin diline pelesenk olmuş. "Çok acelem var!". Kimin yok ki?



NIHAN YAVAŞ Planör Pilotu

Gökyüzüne en yakın yer orası ya da arkası gökyüzüne açılan devasal bir kapı desek hiç yanlış olmaz. Zamanın, en hızlı geçtiği yer de orası, kaybedilmeyecek kadar değerli olduğu yer de. Kimi yerleri buram buram kahve kokusundan geçilmez, kimi yerleri de kauçuk kokar bana göre.

Yürümekle bitiremeyeceğiniz yolları ve tabandan tavana kadar camları var. Mekanlar büyüdükçe sempatikliğini yitirir derler ama burada başka bir efsun var. Hem sınırsız hem de rengarenk. Neresi olduğunu şıp diye anladınız biliyorum, ama ben uzattıkça uzattım işte. Tabii ki havalimanından bahsediyorum. Gittiğimden en mutlu hissettiğim yeri, sayfalarca anlatabilirim ama bunu size yapmayacağım.

Tahminimce kültürlerarası etkileşimin en yoğun olduğu yerdir. En son teknolojiye sahip ürünleri de en çok havalimanında görürsünüz. Gelip geçen binlerce insana kucak açar ve kendilerini güvende hissetmelerini sağlar.

Havacılığın her dalında, önce emniyet derler. Emniyet, kapılardaki güvenlik görevlilerinden başlar, kuledeki hava trafik kontrolörlerinde son bulur. Uçaklardaki güvenlikten pek tabii ki uçuş ekibi sorumludur.

A	Alpha	N	November	0	Zero
B	Bravo	O	Oscar	1	One
C	Charlie	P	Papa	2	Two
D	Delta	Q	Quebec	3	Tree ^[3]
E	Echo	R	Romeo	4	Four
F	Foxtrot	S	Sierra	5	Fife ^[3]
G	Golf	T	Tango	6	Six
H	Hotel	U	Uniform	7	Seven
I	India	V	Victor	8	Eight
J	Juliett	W	Whiskey	9	Niner ^[3]
K	Kilo	X	X-Ray	.	Decimal
L	Lima	Y	Yankee	100	Hundred
M	Mike	Z	Zulu	1000	Tousand ^[3]

Alfabadeki harflerin okunuşlarında, sayıların ise hem okunuşlarında hem de yazılışlarında epey farklılıklar vardır. Havacılıkta rakamlar - grup halinde olsalar bile büyük çoğunlukla tek tek telaffuz edilir.

Uçuş seviyeleri (tam yüzler hariç),

altimetre basınç ayarları,

uçak çağrı adları,

rüzgâr yön ve şiddeti,

hava sürati,

transponder kodları ve frekanslar vb. Tabii ki ezber bozan durumlar da yok değildir. İşte size istisnai





durumlara örnekler;

- FL180 > Flight Level One Eight Zero
- FL200 > Flight Level Two Hundred
- QNH 1002 > QNH One Zero Zero Two
- BIGJET347 > Big Jet Three Four Seven
- 150 degrees > One Five Zero Degrees
- 18 knots > One Eight Knots
- (Squawk) 6500 > Six Five Zero Zero

Öyleyse, bu alfabeyi öğrenmeden gökyüzüne çıkmak, uçmak, kaçmak yok. Tüm havacılar bu eğitimi almak

ve bu alfabeyi ezberlemekle yükümlüdür.

Havacılık, öyle heyecan verici öyle uçsuz bucaksız bir ilgi alanıdır ki, bir kere kapıldığınızda kendinizi o güzel duygulardan ayırmak istemezsiniz.

Havalimanlarından bahsettim ve ne denli büyüleyici olduklarından, ama bazı havacılar var ki, uçmak için havalimanı değil, dağlar tepeler ararlar kendilerine ve o yerleri bulduklarında koşa koşa göğe yükselip, gümrüksüz yerlere doğru süzülürler.

Yamaççılar, gökyüzünün kartallarıdır ve bilirsiniz ki kartallar hep yüksekten uçarlar. Yamaç paraşütü extrem bir sportif havacılık faaliyetidir. Yamaç paraşütü, çok hafif hava araçları içerisinde en hafif olanıdır. Kolay taşınabilirliği sayesinde, yolu bile olmayan tepelerden kalkış yapılabilir. Özel olarak tasarlanmış bir kalkış-iniş pisti gerektirmez. Doğal kaldırıcı kuvvetleri yani termik hava akımlarını kullanarak saatlerce havada kalabilir, bulutlara kadar yükselir ve kilometrelerce mesafeler kat edebilir. Şu bir gerçek ki dünyada en yaygın ve en hızlı gelişen havacılık sporudur.

Paraşütün sırt çantasına sığacak kadar küçülebilmesi ve ağırlığının az olması nedeniyle bazı dağcılar tarafından dağların zirvelerinden inmek için de kullanılır. Ülkemizde yamaç paraşütü ile 4000-5000 m. yüksekliklere çıkılabilmekte ve 100 ila 300 km arasında mesafelere gidilebilmektedir. Türkiye mesafe rekoru 343.5 km'dir. Bu rekor milli yamaç paraşütçüsü Hakan Akçalar'a aittir.

Hakan Akçalar, Kahramanmaraş'dan kalkış yaptıktan sonra Mardin Kızıltepe'ye iniş yapmıştır. Ayrıca yamaç paraşütü akrobasisi, diğer dallara göre daha çok manevra içerir.

Yamaç paraşütü ile bulutlar arasında dans edebilmek öyle çok kolay değildir. Bunu yapabilmemiz için belli başlı bir ekipmana sahip olmanız gerekir. Bu ekipmanlar; kanat, askı ipleri, taşıyıcı kolonlar, harness, yedek paraşüt, kask, GPS cihazı, variometre, rüzgar ölçer, manyetik pusula ve telsizdir. Bu, olmazsa olmazlara bir göz attığımızda;

Kanat

Uçak paraşütlerinin aksine yamaç paraşütlerinin kumaş kısmına paraşüt değil "kanat" adı verilir.

Kanat, yelkenkanat ve planör gibi airfoil yapıdadır. Yan kesit şekli yarım bir su damlasını andırır. Bu özel yapı havanın size daha önceki sayılardan birinde bahsettiğim



Daniel Bernoulli prensiplerine göre kanadın altında ve üstünde farklı hızlarda akarak bir basınç farkı oluştururlar ve yamaç paraşütünün dikey hızını 0.8 m/s seviyelerine kadar düşürebilirler.

Askı İpleri

İpler iki kısımdan oluşur. İçteki kısım ağırlığa karşı dirençli fakat sürtünmeye karşı zayıf olan kevlar denen bir malzemeden yapılır. Bu malzeme kurşun geçirmez yelek yapımında kullanılan çok dayanıklı bir malzemedir. İkinci kısım ise bu ağırlığı taşıyan malzemeyi dağ koşullarında sürtünme ile aşınmaktan ve bunun sonucunda kopmaktan koruyan dacron adlı malzemedir.

Taşıyıcı Kolonlar

Taşıyıcı kolonlar, kubbe iplerini kuşama bağlarlar. Ağırlığı ya da yükü ipler yoluyla taşırlar. Kuşama karabinalar ile iplere küçük metal (rabit) halkalarla bağlıdır. Kalkış esnasında taşıyıcı kolonun yardımıyla kubbenin başa getirilmesini sağlar. Arka kolonlar ayrıca halkalar yardımıyla frenleri de tutarlar. Frenlerin ucunda, kolay tutmak amacıyla şık şıklar bulunur ve bunlar arka kolonlara çitçit veya verkuro ile tutturulur.

Harness

Pilotun uçarken bağlı olduğu ve karabinalarla kanada bağlı olan kuşanma yöntemine denir.

Yedek paraşüt

Uçuş için öncelikli olan malzemelerdendir. Temel prensip olarak yedek paraşütsüz uçuş yapılmaz. Malzeme olarak asıl paraşütten daha hafif ve çok daha kaygan bir kumaştan yapılmıştır. External ve internal olmak üzere iki tipi mevcuttur.

Paraşütün sırt çantasına sığacak kadar küçülebilmesi ve ağırlığının az olması nedeniyle bazı dağcılar tarafından dağların zirvelerinden inmek için de kullanılır. Ülkemizde yamaç paraşütü ile 4000-5000 m. yüksekliklere çıkılabilmekte ve 100 ila 300 km arasında mesafelere gidilebilmektedir. Türkiye mesafe rekoru 343.5 km'dir. Bu rekor milli yamaç paraşütçüsü Hakan Akçalar'a aittir.

Kask

Tam yüz korumalı ve tam yüz korumasız şeklinde iki tip kask mevcuttur. Genelde kevlerden üretilir. Darbelere karşı son derece korumalıdır.

GPS Cihazı

Gps cihazı ile yükseklik, hız, konum bilgisi gibi bilgiler sağlanacağı gibi belirli bir rota çizilerek hedefe ulaşabilmek de elbette mümkündür. GPS ayrıca yarışmalarda mutlaka sporcuların kullanması gereken bir cihazdır.

Variometre

Variometre, termal hava akımları ile genellikle mesafe uçuşları yapmak için kullanılan; yüksekliği, o anki kaldırıcı içerisindeki yükselme veya alçalma hızını gösteren cihazdır. Ayrıca sesli bildirim ile bu yükselme ve alçalmaları pilota bildirir. Variometre ve GPS'in bir arada bulunduğu compact cihazlar da mevcuttur.

Rüzgar Ölçer

Rüzgar ölçer rüzgarın şiddetini, varsa darbe aralığını km cinsinden gösteren küçük fakat önemli bir yamaç paraşütü malzemesidir.

Manyetik Pusula

Her ne kadar yamaç paraşütü pilotları GPS kullanarak yön tayin etseler de manyetik pusula da yanlarında bulundurmaları gereken bir cihazdır. Elektronik cihazların bazı durumlarda hatalı bilgi verebilme olasılığına karşı manyetik pusula bulundurulur.

Telsiz

Telsiz yamaç paraşütünde mesafe uçuşlarında eğitimlerde kullanılan ve mutlaka olması gereken bir cihazdır. Havadaki veya yerdeki diğer pilotlarla uçuş esnasında yalnızca telsiz ile iletişim kurulur.

Tüm bu ekipman sayesinde siz de bir yamaç paraşütü pilotu olup, bulutları delip geçebilirsiniz. Asıl mesele gökyüzünü ne kadar sevdiğiniz ve onu ne kadar hissetmek istediğinizle ilgilidir. Havacılığın birinci şartı maceraperest olmaktan öte, kendini emniyete alıp, her uçuşta bilinçli ve güvenli hareketler içerisinde olmaktır.

Gökyüzünü hiç tanımadığı halde altında yaşayan milyarlarca insan var, siz onlardan biri olmayın ve kendinize, sizi ona daha da yakınlaştıracak bir çift kanat bulun.

Macera dolu hava sahalarından birinde görüşmek üzere...



SPINNER CONE ÜZERİNDEKİ SPİRAL NE İŞE YARAR?

Günümüzde bir çok jet motorunun giriş kısmında tam ortada bulunan spinner cone üzerinin spiral benzeri beyaz bir boyayla boyandığını görürsünüz. Gerçekten de bakıldığında motora farklı bir hava katan bu spirallerin acaba daha önemli bir amacı var mıdır?



EMRAH YENER *Teknik Eğitmen*

Spinner üzerindeki bu beyaz işaretin malesef havacılık terminolojisinde resmi bir adı bulunmuyor. Biz de yazımız boyunca bu işareti spiral olarak isimlendirelim. Uçak ve motor üreticileri onlarca yıldır bu beyaz işaretlemeyi kullan-

maktalar. Geçmiş ise 2. Dünya savaşında Alman Messerschmitt uçaklarının spinnerlerinin boyanmasına kadar uzanıyor. Solda spinner kısmı spiralle boyanmış bir Messerschmitt görüyorsunuz.



Spinner üzerindeki bu işaretlere biz yazımızda spiral desek de aslında sadece spiral olarak boyanmıyorlar. Farklı havayolları farklı şekilleri tercih edebiliyor. Örnek olarak aşağıda farklı şekillerde boyanmış spinner cone modelleri görebilirsiniz.





Spirallerin amacı nedir?

Fazla uzatmadan açık ve net olarak söyleyelim; spiraller amacı yer personelinin emniyetini artırmak. Çalışan bir jet motorunun yakınında çalışmak son derece tehlikeli bir iştir. Rölanti devrinde çalışan bir Boeing 737 motorunun 3-4 metre önünde ya da yanlarında bulunan bir personelin motor içine çekilme tehlikesi bulunmaktadır. Daha önce yaşanmış ölümcül kazalar da bu anlattığımız riski doğrulamaktadır. Motorun devri yükseldikçe ve uçaakta kullanılan motor büyüdükçe içine çekilme riski taşıyan mesafe daha da artacaktır.

Tüm bu sebeplerden dolayı yer personelinin çalışan bir motordan uzak tutmak son derece önemlidir.

Motorun çalıştığını anlamak için spinnerin boyanmasına ihtiyaç yok ki, zaten motorun sesinden çalıştığı anlaşılıyor diyebilirsiniz. Ancak havalimanlarında çalışanlar bilirler ki, bazen yakınlarda birden fazla motorun yüksek sesle çalıştığı oluyor ve bu yüksek sesli ortamda (bir de kulaklarında koruyucu ekipman varken) hangi motorun çalıştığını anlamak yer personeli için zor olabiliyor.

Hala ikna olmamış olabilirsiniz, motorun çalıştığını anlamak için bladelere/pervanelerin döndüğünü görmek de motorun çalıştığını anlamaya yeter diyebilirsiniz. Ancak yüksek hızda dönen fan bladelere, özellikle karanlık vakitlerde göz yanığına sebep olabilir, yer personeli fanın döndüğünün farkına varmayabilir.

Tüm bu sebeplerden dolayı spinner cone üzerini spiral

şeklinde (ya da başka şekillerde) boyamak bir bakışta motorun dönüp dönmediğini anlamaya yeterlidir.

2. Dünya Savaşına spirallerin etkisi var mıdır?

Bir efsaneye göre Almanlar uçaklarının spinner kısmını spiral şeklinde boyayarak düşman kuvvetlerinin kafasını karıştırıp dikkatlerini dağıtarak nişan almalarını zorlaştırmayı amaçlıyorlarmış. Peki bu gerçekten işe yarayabilir mi? İsterseniz bazı gerçekleri de göz önüne alarak bu efsaneye beraber inceleyelim; yüksek devirlerde dönen bir pervanede bu spiral sadece beyaz bulanık bir nokta olarak görünür. Bir de nişan alan kişinin bu beyaz bulanık noktayı görebilmesi için gün ışığının, uçağın açısının ve mesafesinin mükemmel olması gerekmektedir. Tüm bu sebeplerden dolayı efsanemizin gerçek olamayacağını anlıyoruz. Bununla beraber 2. Dünya Savaş'ında Almanlar motorların spinner kısmını boyarlarken İngilizler genelde pervanenin uç kısımlarını boyarlardı. Çünkü sebep aynıydı; yer personelinin emniyeti. Örnek olarak aşağıda blade uçları boyanmış 2. Dünya Savaş'ında kullanılan İngiliz yapımı bir Avro Lancaster uçağı görebilirsiniz.

Spiraller kuşları kaçırır mı?

Malesef bu soruya kimse kesin bir cevap veremiyor. Daha önceki yazımızda belirttiğimiz gibi kuş çarpmaları uçaklar için son derece tehlikeli olabiliyor. Ayrıca hayatı tehlikenin yanı sıra dünya çapında yılda milyarlarca dolar mali kayba sebep oluyolar.

Günümüze kadar spinner cone üzerinin spiral şeklinde boyanmasının kuş çarpmasına olan etkisi üzerine yapılan bazı araştırmaların hiçbirisi kesin olarak spiraller kuş çarpmasını önler ya da önlemez diyemiyor.

Bu konuda atılmış en somut adım Japon All Nippon Airways tarafından atıldı. 1986 yılında tamamlanan bir araştırma sonucunda Japon Havayolları birkaç uçağının spinner cone kısmını boyama kararı aldı. Belirli bir süre sonra bu uçaklarda kuş çarpması olaylarının çok az da olsa azaldığını gördü. Bu tespitin ardından filolarındaki tüm uçakların spinner cone kısımlarını boyama kararı aldılar.





Uzmanlar bu konuda ne diyor?

Boeing mühendislerine sorduğumuzda kesin bir fikire sahip olduklarını görüyoruz: "Spinner cone üzerinin boyanması kuş çarpmalarını azaltmaz". Boeing'e ait AERO dergisinde de uçağın hangi renge boyandığının ya da spinner cone üzerinin spiral boyanmasının kuş çarpmalarını azalttığı bilgisinin yaygın yanlış bir yorumlama olduğuna dair bir yazı bulunmaktadır.

Rolls Royce firmasından bir temsilci ise şöyle diyor; "Spinner cone hem dayanım olarak hem de açılabilir tasarım olarak kuş çarpması hasarlarını azaltacak şekilde tasarlanmıştır. Spinner cone üzerinin spiral şeklinde boyanması ise taksi esnasında yer personeline uyarı amacını taşır. Uçuş esnasında motorun çok yüksek hızda dönmelerinden dolayı spiraller kuşlar tarafından görülemez."

Her uçak motorunda var mıdır?

Her jet motorunda spinner işaretleri bulunmaz. Örneğin Embrarer E-Jetlerinde (170,175,190,195) boyasız spinner vardır. Bazı Boeing 757, 787 Dreamliner ve B747 uçaklarında da boyasız spinner cone kullanılmaktadır.

Apron bölgesinde çalışan personelle sorduğumuz zaman onlar da spinner cone üzerinin işaretli olmasının emniyet açısından oldukça faydalı olduğunu, bazı uçaklarda boyasız spinner kullanımının kendileri açısından pek doğru olmadığını söylemeden geçemiyorlar.

Sonuç olarak kuş çarpmalarını engellesin ya da engellemesin, emniyet açısından önemi ne olursa olsun spinner cone üzerindeki spiraller havacılık tarihinin ve geleceğinin bir parçası ve bunların zamanla kaybolmasını hiç istemiyoruz.



Eyeballs keep the birds at bay

Bird strikes can be an expensive business, as many airlines know to their cost. Japanese carrier All Nippon Airways (ANA) has come up with its own solution—a giant eyeball painted on the air intake turbine shafts of its 747s which will, hopefully, scare away the feathered marauders. ANA's annual bill from bird strikes is about \$630,000, and with the new engine eye-make-up costing only \$40 a time the potential savings are considerable. European airlines will also be interested in ANA's experiment. According to a recent report by the UK Civil Aviation Authority, bird strikes cost European airlines a total of \$21 million between 1976 and 1980, including the loss of a 737 and a Learjet.

GÜRÜLTÜ ÖNLEME PROSEDÜRLERİ

Ülkemizde havayolu ile yük ve yolcu taşımanın sürekli olarak artışı, havalimanlarının bulundukları çevreye zararlarının en aza indirilmesi için çalışmalar yapılması zorunluluğunu beraberinde getirmektedir.



GONCA DEMİRÖZ Hava Trafik Kontrolörü



GÖKAY GÜVEN

Bu bağlamda Yeşil Havaalanı Projesi uygulamaları, çevresel etkileri azaltmak adına önemli bir girişimdir. Havalimanlarında gürültü haritalarının hazırlanması, çevre politikası oluşturulması, çevresel risk analizi yapılması, atık yönetim planı oluşturulması, ısınmadan kaynaklanan emisyonların ölçülerek emisyon izni alınması istenmektedir. Bu çevresel etkilerden en önemlileri ise gürültü ve gaz emisyonudur. Bütün havaalanlarında gürültü, yakın çevre için fiziksel bir etki oluşturmaktadır. Uçak gürültüsü en fazla, gücün harcadığı kalkış esnasında oluşmaktadır. Diğer gürültüler ise uçağın iniş, taksi yapması ve park esnasında motorun çalıştırılması sırasında oluşur. Alınacak önlemlerle bu gürültülerin etkilerinin en aza indirilmesi mümkündür. Jet motorlu uçakların iniş ve daha çok kalkış manevraları sırasında oluşan havayolu gürültüsü, havaalanı yakınındaki yerleşim bölgelerini, gece saatlerinde daha fazla olmak üzere gün boyunca tehdit etmektedir. Gürültü ölçümleri yapılırken tarih, saat,

uçağın iniş kalkış durumu ve meteorolojik şartlar baz alınarak bir rapor oluşturulmaktadır.

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO'nun gürültü önleme prosedürleri konusundaki araştırma ve geliştirme projelerini baz alarak hazırlanmış olduğu çalışmalar, bu konuda alınabilecek önlemler için yön gösterici olmaktadır. Üniversitelerin, düzenleyici kurum ve kuruluşların, uygulayıcıların, hava seyrişer hizmet sağlayıcı kurumların ve işletmecilerinin bir araya gelip oluşturduğu çalışmalar, uygun standart bir hava trafik kontrol (ATC) prosedürü oluşturulması açısından oldukça önemli olmaktadır. Bu ihtiyaca yönelik olarak gürültü azaltma prosedürleri olan Nadp1 ve Nadp2 geliştirilmiştir. Nadp'in amacı uçağın kalkışından itibaren gürültüye hassas bölgelerde mümkün olduğunca motor sesini azaltmayı sağlamaktır. Özellikle Atatürk Havalimanı gibi yerleşim birimleri yakınında bulunan limanlar için gürültü kirliliğini azaltmak amacıyla uy-

gulanması zorunlu bir kalkış ve tırmanma kuralları belirlenmiştir. Her meydan için belirlenmiş irtifalar arasında motor gücünü sınırlandırmak ve flap toplamayı geciktirmek yöntemiyle, meydana gelecek gürültüyü azaltma amaçlanmaktadır. Konuyla ilgili olarak uygulamadaki teknik detaylar her uçak için farklı olmaktadır. Kaptanların operasyona başlamadan önce bu konuda da meydan haritalarını ve açıklamalarını mutlaka incelemeleri gerekir. Gürültü önleme prosedürleri olan Napd1 ile 2 arasındaki farkı ise irtifa sınırları içinde yapılacak olan uygulamalar oluşturmaktadır. Prosedürlerin daha erken irtifada uygulanmaya başlandığı Napd1 daha çok sessizlik sağlayan uygulamadır. Napd uygulanan havalimanlarının chartlarında hangi prosedürün (1 veya 2) uygulanması gerektiği belirtilir ve bu prosedürlere uyulmaması durumunda ilgili otorite tarafından şirkete önce uyarı gönderilir daha sonra ise şirket cezai işleme tabi tutulabilir.

Her ne kadar gürültü önleme prosedürlerinin çevreye faydaları bulunsun da etkin bir şekilde uygulanması zor olabilir. Prosedürlerin önce her meydan için geliştirilmesi, test edilmesi, faydaları ve hava trafiğe etkileri açısından değerlendirilmesi gerekmektedir. Uçakların kalkışta, takside, yaklaşma ve alçalış aşamalarında uymaları gereken prosedürlerin yanı sıra başka bazı önlemlerin alınması da mümkündür.

Bunlar arasında; gürültüye en az hassas olan pist seçimlerinin yapılması, pist zemininde gürültüyü tolere edebilecek yapıda bir malzemenin kullanılması, ma-



liyetli ve çok daha önce planması gereken bir unsur olması bakımından çevredeki evlerin ses yalıtımlarının yapılması, hem geliş hem kalkış gürültü azaltma prosedürleri hakkında gerekli veri tabanı kapasitesinin ve bu konudaki eğitimlerin yaygınlaştırılması ve son olarak daha sessiz uçak üretimi ve kullanımı hususunda önlemler alınması, sayılabilir. Daha temiz, daha sessiz bir çevre için bu çalışmalara hız verilmesi gerektiği ortadadır.



DAHA İYİ EKONOMİ SINIFI KOLTUKLAR YAPMALIYIZ

Son yıllarda uçak koltuğu imalatçıları, 'business class'da koltuğun konforunu artırarak, 'ekonomi class'da ise koltuğun ağırlığını azaltarak havayolları için cazip olmaya çalışıyorlar.



AYŞEGÜL DURAK

Dünyada son 20 yıldır, geniş gövde uçakların business koltuk mesafesi iki katına çıkarılırken, yeni slim (ince arkalı) koltuklar gerekçe gösterilerek ekonomi koltuk mesafesi 10 cm kadar daraltılmıştır. Kabinde en çok inovasyon gören business koltukları ve IFE (uçak içi eğlence sistemi) iken, konfor anlamında ekonomi koltukları 'en ihmal edilen' olmuştur. Ekonomi koltuk tanıtım broşürlerine baktığımızda, asıl vurgunun 'konforu düşürmeden ağırlık azaltımı' olduğunu görüyoruz, sanki konfor olabilecek maksimumdaymış gibi. Demek ki ekonomi koltuk konforu artışı, artık imalatçılar için hedef olmaktan bile çıkmış.

Oysa, ne servis edersek edelim, ne en iyi IFE, ne en lezzetli yemekler; özellikle uzun uçuşlarda yolcuların uyumaya, koltuk üzerindeki pozisyonlarını değiştirmeye ihtiyaçları var. Yolcu memnuniyeti için, sertifikasyon konuları, ağırlık/maliyet artışı, ilave bakım ve operasyon problemleri vb tüm zorluklarına rağmen tasarım konularının önceliği, ana gelirimiz business yolcuları olmasına rağmen, 'uzun yol ekonomi class yolcuları' olmalıdır. Koltuklarda ağırlık azalmasıyla tasarruf ediyoruz ancak bunun yolcuya dönüşü olmuyor. Yolcu, koltuğun ağırlığıyla ya da bakım zorluğuyla ilgilenmiyor, yolcu yalnızca özellikle uzun yol ekonomi koltuklarında konfor talep ediyor. Koltuk ağırlıklarındaki azalma, bize konforu artırma ve yaygın yolcu şikayetlerini çözecek dizayn alanları yaratıyor. Maliyeti başka kazanımlarımızla dengeleyerek, ekonomi koltuklarında endüstriye katma değer getirmeliyiz. Yolcu sayısını

düşürmeden, makul maliyetler içinde kalarak, sertifikalı ve üretilebilir koltuklar ile, ekonomi yolcularımızın konforunu artırabilir, endüstride ses getirecek atılımlar yapabiliriz.

Koltuk konfor özellikleri

Konfor artışı için yolcuların uçağa gelirken yanlarında taşıdıklarına bakarak, uçuşta en çok neye ihtiyaç duyduklarını gözlemleyebiliriz; mesela uzun yolda boyun yastığı taşıyorlar; zaten endüstride mevcut koltuk başlıklarının özellikle uyuyan yolcunun başını ve boynunu desteklemediği bir sır değil. Demek ki koltuk başlığını boyun yastığı şeklinde sunarsak yolcu konforunu artırabileceğiz: Adına U-Başlık diyelim: U şeklinde olsun, havayla şişirilsin, boyuna göre ayarlanabilsin, hatta farklı açılarda kilitlenip başa yandan da destek verebilsin.

Mevcut bel destekleri de yetersiz; çok derinde olduğu için hissedilemiyor, dolayısıyla yolcular tarafından verimli kullanılmıyor. Dağıtılan yastıklar ise oturma minderine oturduğundan zaten yolcunun en büyük şikayeti olan dar diz mesafesini daha da daraltıyor. Bel desteğini derinlere gömmeyelim, koltuk sırtının içinde boşluk bırakıp, dışarıdan ayrı parça olarak monte edelim, adına da Dış-Bel Desteği diyelim : Dış-Bel Desteği şişirilmediğindeki min boyutlarıyla sırt minderi ile aynı hizada olsun. Kıvrılabilen yan kanatları ise yolcunun belini yanlardan da desteklesin. Görmek inanmaktır mantığıyla, koltuk kılıfından ayrı bir dizayn

ile yolcunun dikkatini daha oturmadan Dış-Bel Desteği'nin varlığına çekelim.

Mevcut kabin şartlarında yolcu konforunda yapabileceğimiz bir iyileştirme daha var ki yalnız konforla da sınırlı değil; hayati bir öneme sahip: Literatürdeki adı Ekonomi hastalığı /Pulmonary Thromboembolism olan. Uzun uçuşlarda kanın aşağıda göllenmesi nedeniyle bacak toplardamarlarında oluşabilen pıhtı (staz), koparak kalbe ve oradan da akciğere giderek ölüm riski yaratması durumuna verilen isimdir. Hekimler, bacaklardaki kasların kasılarak kanı yukarı doğru pompalaması için yolculara yürümelerini önermektedir. Ancak diğer yandan bildiğiniz gibi, operasyonel ve güvenlik sebepleriyle, yolcuların uçaқта gezinmeleri de havayolları tarafından teşvik edilmemektedir.

Bu durumda piyasada oturduğu yerde yürüme egzersizi yaptıran aletlerden ilham alarak, pedal ya da aynı işlevi görececek benzer direnç aletlerini platform içine gömerek uçak zeminindeki raylara bağlayabilir ve yolcularımızın üst kayar kapağı kendilerine doğru çekme suretiyle açığa çıkacak pedallarda dilediği zaman yürüme egzersizi yapmalarını sağlayabiliriz.

Kabin

Açıkçası çok uzun zamandır, endüstride beni heyecanlandıran bir kabin inovasyonu olmadı; kabinde her şey birbiriyle içiçe, kayda değer bir değişim domino etkisi yapıyor ve diğer alanlarda da değişiklik gerektiriyor, ki endüstrideki değişimi kısıtlayan tutuculuğun asıl sebebi de budur. Koltuğu etrafındaki yapılardan ayrı tutamayız. Tüm kabin üniteleri -mutfaklar, tuvaletler, mutfak ekipmanları- inovasyona dahil edilmeli. Biz, havacılık işindeki herkes bir araya gelmeli ve uçağın dörtte üçünü baştan tasarlamalıyız. Uzun yolda kan dolaşımını desteklemenin, yeni konforlar sunmanın, yolcuya geniş alanlar vermekten daha kolay yolları olmalı. Koltuktan beklenti yol boyu değişiyor, demek ki koltuğun

sürekli değişebildiği bir dizayna ihtiyaç var; yani esnek koltuk. Ancak bütün bunlar, uzun yol ekonomi yolcularının konforunu gerçek anlamda artırmak için koltukların da ötesinde, uçak kabin yerleşiminde iyileştirme gerektiriyor. 30, 40 yıldır aynı koltuk konsepti, aynı ikram konsepti kullanılıyor, artık değişim zamanı geldi geçiyor.

Özellikle geniş gövde uçaklarda yolcu bagajları kargo bölümünde kısıtlı bir alanı kaplıyor; kabinde 1cm için binbir mücadele verirken, kabinin altındaki boş alanlar: mutfak, belki tuvaletlerin dahi kargo bölgesine taşınması gerektiğini düşündürüyor. Eğer mutfak ekipmanlarını yalnız uçuşun 2-3 saatinde kullanıyorsak, neden tüm uçuş süresince onları koltuk koyabileceğimiz lokasyonda tutuyoruz ki? Ayrıca trolley'ler servis için ideal mi, yoksa yiyecek dağıtmanın daha farklı ve daha kolay başka yolları da olabilir mi; yeni kabin dizaynında çıkış noktamız yeni ikram konsepti olmalı. Kabinde hiçbir şey depolanmamalı, kirli ya da yedeklerin yolcu koltuğu takılabilecek alanları kaplaması yanlış. Tüm geniş gövde uçaklarda kargo bölgesine taşınmış ve daha az ekipmanın yeterli olduğu mutfaklar, uçak imalatçıları tarafından standart opsiyon olarak sunulmalı. EASA hem mutfak hem tuvaletlerin, FAA ise yalnız mutfakların kargo bölgesine taşınmasına izin veriyor. Böylelikle havayolları, yolcularını sıkıştırmadan, mevcut kabine daha çok koltuk koyabilecek ve geliriyle de ekonomi koltuklarının iyileştirilmesi için kaynak yaratabileceklerdir.

Türk havacılık sektörünün bugün geldiği nokta, yolculara rahat edecekleri kabinleri sunmak için endüstrideki dizaynlar ile sınırlı kalmadan, inovasyon konusunda imalatçılarla işbirliği yaparak, dünya havayolları içinde başı çekmenin mümkün kılınmasıdır. Kısa vadede, endüstride ses getirecek atımlara, yolculara dünyada eş olmayan konforu sunan, özel uzun yol ekonomi koltukları sunarak başlanabilir.



'U-Başlık' konseptinin önden görünüşü



'U-Başlık' konseptinin yandan görünüşü



U-Başlık'ın kullanımı



Yukarıda, Dış - Bel Desteği'nin fonksiyonları görülmektedir



Yukarıda, uçak zeminindeki raylara monte edilen ve uzun yol ekonomi yolcularının tıbbi rahatsızlıklarını azaltmayı amaçlayan pedal sistemi görülmektedir.

ELEKTRO MANYETİK ALAN VE ETKİLERİ¹

Amerika'da 6000 fizikçi hiçbir kar amacı gütmedikleri bir toplantı gerçekleştirerek, tarihe imza attılar. Konu elektro manyetik alan, radyo frekansları ve etkileri; cep telefonları, tabletler hakkında neleri bilip bilmediğimiz; çocuklarımızın, genç nüfusun ve hastalığa karşı direnci düşük kişilerin elektro manyetik alandan nasıl etkilendikleri ile ilgiliydi. Bu toplantı sonrasında Cumhuriyetçiler tarafından kabul edilmeyeceği düşünülen bir tasarı öne sürüldü. Gerçekleşen bu toplantı aslında tüketiciyi bilinçlendirmeye yönelik bir araştırmadır.



ŞEBNEM BAYEZİT Yer Hizmetleri, Rezervasyon ve Bilet Satış Eğitmeni

Uzay yolculukları dönüşünde astronotlarda rastlanan rahatsızlıklar;

Elektro manyetik alan ve bu toplantıda konuşulanlara değinmeden önce manyetik alanla ilgili ilk defa çalışmalar ne zaman başlamıştır, buna değinmek gerekir.

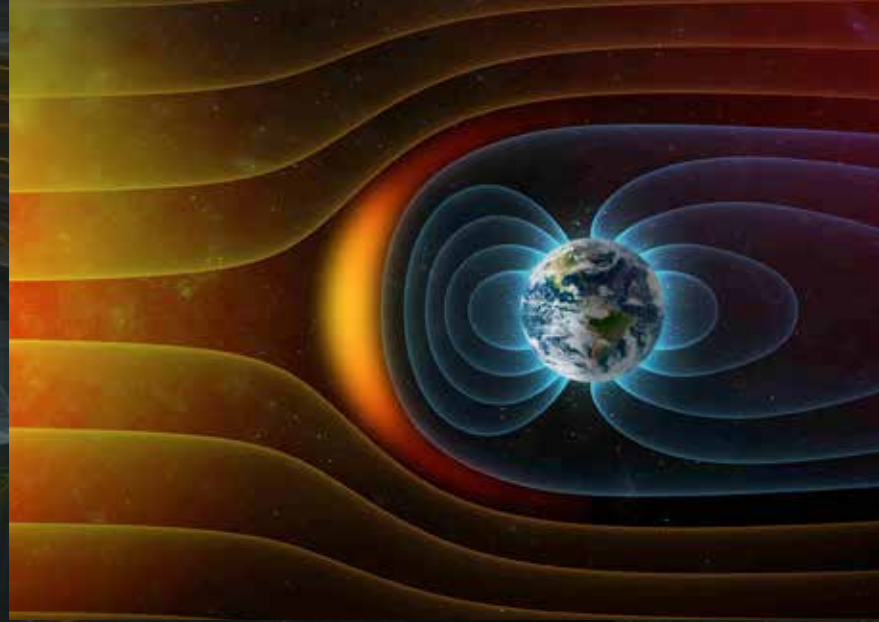
İlk uzaya gönderilen astronotlarda tüm sağlık kontrollerinden geçmiş olmalarına rağmen uzaya gidip geldikten sonra haftalarca yorgunluk, adep ağrısı, baş ağrısı ve baş dönmesi gözlemlenmekte olup nedeni bir süre anlaşılamamıştır. Yapılan detaylı araştırmalar sonrasında dünyanın manyetik alanından uzaklaşmanın çeşitli hastalıklara neden olduğu anlaşılmıştır. Yani dünyanın bir manyetik alanı var ve bu alanın da bir gücü var. Dünyada yaratılmış

olan her canlının ve insan vücudundaki hücrelerin kendine özgü manyetik özelliği vardır. İnsan kendine özgü bir elektrik devresidir de diyebiliriz. İnsan vücudundaki her organ birbirleri ile haberleşir ve bu haberleşme esnasında hem hücreler hem organlar kendi aralarında manyetik bir iletişim içinde olup aynı zamanda organlar dünyanın manyetik alanı ile de uyum içindedirler. Her ne kadar yaşamaları için gereken ortam sağlanmış olsa bile insanoğlunun dünyanın manyetik alanından uzaklaşması durumunda organlar birbirleri ile haberleşme sorunu yaşamaktadır. Eğer insanın kendi içindeki manyetik alanı ile dünyanın manyetik alanı arasında herhangi bir uyumsuzluk da gerçekleşirse insan yine hastalanır. Dünyanın manyetik alanının etkisi gece ve gündüz aynı değildir. Gece uykusunun insan

üzerinde gündüz uykusuna nazaran daha yararlı olmasının nedenlerinden birisi de bu manyetik alana dayanmaktadır. Dünyanın manyetik alanı hücresel oksijeni artırma gibi bir özelliğe sahiptir ve bu özellik geceleri daha etkilidir. Manyetik alandan direkt olarak etkilenen melatonin hormonu iyi ve sağlıklı bir uyku için mutlaka belli bir seviyede olmalıdır. İnsan yaşı ilerledikçe bu hormon daha az üretilmeye başlar bu da ciltte yaşlanmaya, adelelerde zayıflamaya neden olmaktadır. İnsan genç yaşlarında iken vücudundaki bu hormon herhangi bir sebepten dolayı üretilmezse ya da yeterli üretilmezse yine hastalanmaya başlayacaktır. Demek ki gece uykumuz esnasında bulunduğumuz ortamdaki manyetik alanın belli oranda olması gerekmektedir.

Dünya'nın Manyetik alanı nasıl oluşur ?

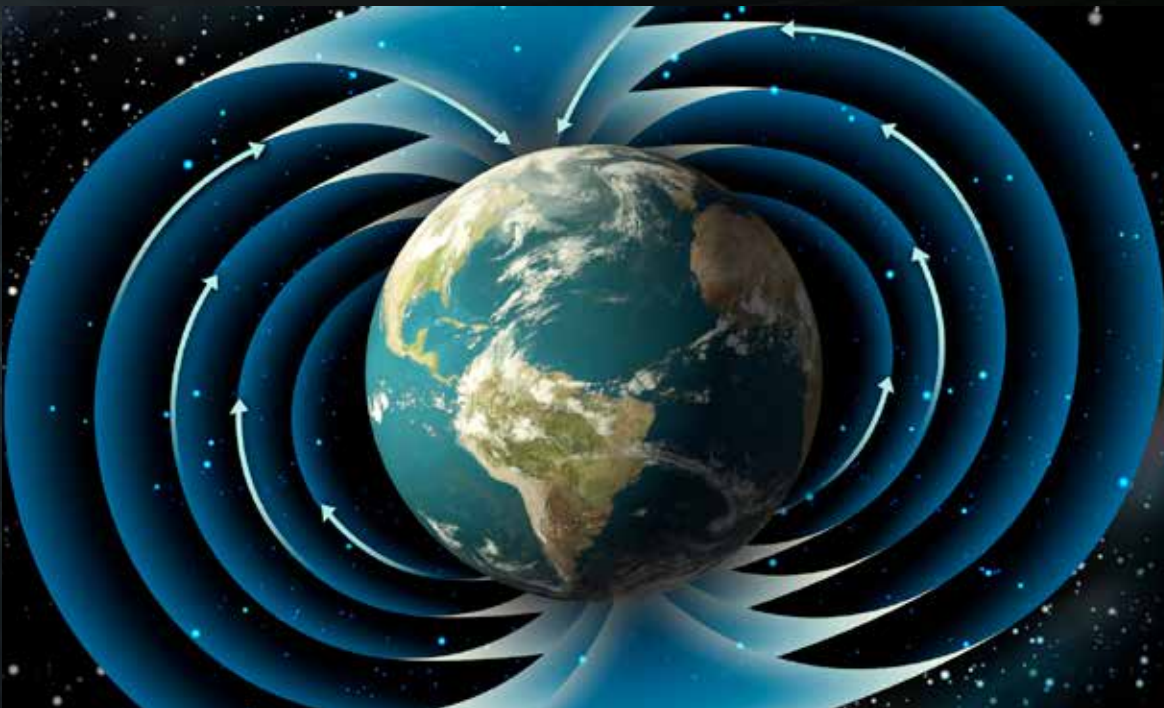
Dünyanın çekirdeğinde, çok derinlerdeki magmadan güney kutbuna doğru hareket eden ve güney kutbundan çıkıp dünyanın etrafını sararak tekrar kuzey kutbundan giriş yapan ve tıpkı yerçekimi gibi gözle görülmeyip varlığı bilimsel çalışmalara dayanan, dünyamızı ve üzerindeki canlıları uzaydaki güneş ve diğer yıldızlarda meydana gelen radyo aktif patlamalara karşı koruyan bir dış kalkandır. Bu kalkanın belli bir oranda olması demek bizi uzaydan gelen etkilere karşı koruduğunu ayrıca dünyada yaşayan canlıların sağlıklı olmasını, hastalandığımızda iyileşmemizi, gece uykumuzda hücre yenilenmesini de sağlamaktadır.



Peki dünyanın manyetik alanı bu kadar önemliyken biz ondan yeterince yararlanabiliyor muyuz? Son yıllarda insanoğlunun manyetik alan üzerindeki etkileri nelerdir? Elektro manyetik alan nedir? Evlerimizde, alışveriş merkezlerinde ve işyerlerimizde elektro manyetik alanın etkileri nelerdir?

Elektro Manyetik alan ve manyetik alan ile ilgili detaylı bilgilere bir sonraki yazıda devam edeceğim;

Sağlıklı günler...



UÇAK ÜZERİNDE KULLANILAN SAYISAL VERİ İLETİM STANDARTLARI

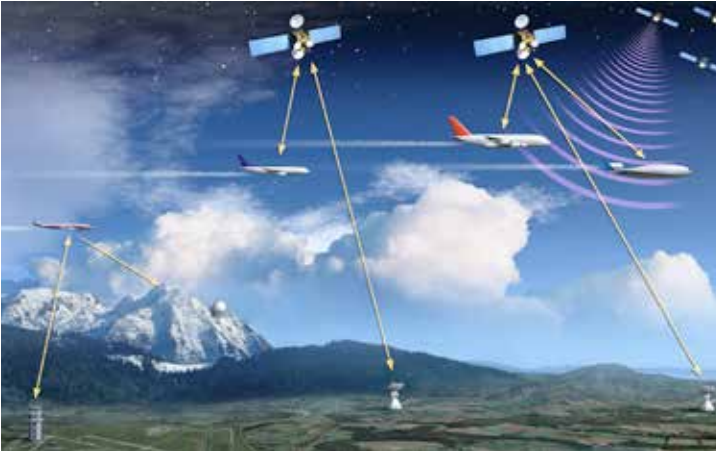
Havacılık sektöründe farklı uçak tipleri ve uygulamaları için geliştirilmiş sayısal veri iletim standartları mevcuttur. Verici ve alıcı sistemler arasında analog ve sayısal sinyallerin etkin olarak iletilebilmesi için bazı standartlara uyulması gereklidir. Başka bir ifadeyle bilgisayar sistemlerinin aynı dili paylaşmaları gereklidir. Uçak veri hatlarında kullanılan dil tipi protokol olarak tanımlanmaktadır. Sivil uçak veri hat protokolleri ARINC (Aeronautical Radio Incorporated- Havacılık Radyo Kuruluşu) ile tanımlanırken, askeri uçaklardaki protokol MIL-STD (Military Standard-Askeri Standart) ile tanımlanmaktadır. Uçak üzerindeki sayısal veri iletimi için ARINC 429, ARINC 629, CSDB (Commercial Serial Digital Bus- Ticari Seri Sayısal Hat), ASCB (Avionics Serial Communication Bus- Aviyonik Seri Haberleşme Hattı), MIL-STD 1553 gibi veri iletim standartları geliştirilmiştir.



YASEMİN İŞİK Anadolu Üniversitesi

CSDB

Bu standart 1980'li yılların başında bölgesel uçak ve iş jetlerinde kullanılmak üzere "Collins Avionics" tarafından geliştirilmiş ve SAAB bölgesel uçakları ve Hawker iş jetlerini de içine alan çok sayıda uçakta kullanılmak üzere sertifikalandırılmıştır. Veri iletimi blendajlı ve bükülmüş kablo çifti üzerinden tek bir verici sistemden bir veya birçok alıcı (maksimum 10) sisteme doğru tek yönlü olmak üzere RS-422 A standardında, asenkron, NRZ (Non Return to Zero unipolar- sıfıra dönüşsüz tek kutuplu) formatta ve iki farklı hızda (50 Kb/s ve 12.5 Kb/s) gerçekleştirilmektedir [1,2,3].



ASCB

Bu standart Honeywell şirketinin bir bölümü olan Sperry şirketi tarafından 1986 yılında geliştirilmiş ve 1987 yılında revize edilmiştir. ATR 42/72 bölgesel uçağı ve Hawker 1000, Gulfstream IV iş jetleri gibi çok sayıda ve farklı uçakta kullanılmak üzere sertifikalandırılmıştır. Veri iletimi CSDB standardından farklı olarak aynı kablo çifti üzerinden çift yönlü veri iletiminin eş zamanlı olmadığı yarı çift yönlü olmak üzere EIA (Electronic Industries Alliance- Elektronik Endüstrileri Birliği) standardına dayalı HLDLC (High Level Data Link Control-Yüksek Seviye Veri Bağlantı Kontrolü) endüstri protokolü ve bağımsız hat kontrol edicinin kullanıldığı iki farklı hızda (2/3 Mb/s) gerçekleştirilmektedir [2].

MIL-STD Veri İletim Standartları

MIL-STD-1553 özellikle askeri uçaklar için 1973 yılında geliştirilmiş ve F-15, F-16, F-22 ve C-17 gibi uçakları içine alan pek çok tipteki askeri uçakta ve sivil uçaklardaki sınırlı uygulamalarda kullanılan bir LAN (Local Area Network-Yerel İletişim Ağı) tanımının yapıldığı çoklu verici çoklu alıcı yapısında veri iletim standardıdır. Bu standardın yenilenerek geliştirilmesi ile ilk olarak 1975 yılında MIL-STD 1553A ve 1978 yılında ise MIL-STD 1553B standartları yayınlanmıştır. Fakat uygulamada daha çok MIL-STD 1553 olarak bilinmektedir. Bu sayı-





sal komut-cevap TDM (Time Division Multiplexing-Zaman Bölmeli Çoklrama) ağı ayrıca hızlı kontrolün istendiği askeri uçakların yanında ticari uygulamalarda ve yerdeki askeri ekipmanlarda, gemilerde, denizaltılarda, test ekipmanları ve benzetimlerde de kullanılmaktadır.

Çift yönlü veri iletiminin eş zamanlı olmadığı yarı çift yönlü hat üzerindeki tüm işlemleri kontrol eden hat denetleyici, uzak (remote) terminal ve hat izleyici olmak üzere üç tip terminal vardır. Her alt sistem veri hattına uzak terminal üzerinden bağlıdır. Veri iletimi 1 Mb/s hızda maksimum 20 bitlik kelimelerle yapılmaktadır. Veri hattına maksimum 31 terminal bağlanabilmektedir.

Uçak yapısında kullanılan kompozit malzemeler dolaşısıyla oluşan elektromanyetik etkileşimlere engel olmak amacıyla veri iletimi için fiber optik kabloların kullanıldığı MIL-STD 1773 standardı geliştirilmiştir. Optik elemanların kullanımı dışında MIL-STD 1553 ile benzer özelliklere sahiptir.

MIL-STD 1553 en fazla kullanılan ve ilk geliştirilen veri iletim standardıdır. Bunun yanında F-22 ve Eurofighter 2000 gibi gelişmiş savaş uçaklarında veri iletim hızının 20 Mb/s olduğu optik veya elektrik kabloların kullanıldığı ilk F-22 uçaklarında kullanılmış olan HSDB (High Speed Data Bus - Yüksek Hızlı Veri Hattı), optik kablo kullanılan NATO STANAG 3910, donanma uçaklarında da MIL-STD-1553 ile benzer özelliklere sahip MACAIR veri iletim standartları kullanılmaktadır.

ARINC Veri İletim Standartları

ARINC havacılık, savunma ve ulaştırma işletmelerinin verimliliğini, çalışmasını ve performansını arttırmak için sistemler ve servisler geliştiren ve işleten bir kuruluştur. 1929 yılında, dört büyük havayolu şirketi tarafından devlet yönetimi haricinde, radyo haberleşmesi için tek bir lisans ve koordinasyon sağlama amacıyla kurulmuştur [9] ve birleşik radyo kurulu tarafından yetkilendirilmiştir. Aviyonik ekipmanlar için ARINC tarafından belli şartnameler ve standartlar (400, 500, 600, 700 ve 800 serileri vb.) geliştirilmiştir. Geliştirilen bu standartlar farklı uçak tiplerinde farklı sistem ve ekipmanlarda kullanılmaktadır. Örneğin ARINC 573 uçuş veri kaydediciler tarafından kaydedilen verilere ilişkin parametreler için standart format iken, ARINC 661 CDS (Cockpit Display System-Kokpit Gösterge Sistemi) ve diğer sistemler arasındaki haberleşme için kullanılmaktadır. Ticari hava taşıma uçaklarında genellikle en fazla kullanılan veri iletim standardı olan ARINC 429 aviyonik ekipmanlar ve sistemler arasındaki veri alış-verişini tanımlayan bir spesifikasyondur.

Teknolojideki hızlı gelişmeyle birlikte uçak üzerinde daha fazla bilgiye ihtiyaç duyulmaktadır. Gelişmiş aviyonik veri hatlarında iletim hızı daha yüksek ve elektromanyetik parazitlerin sistem performansı üzerindeki etkisi daha önemli olduğu için yukarıda bahsedilen sayısal veri iletim hatlarına ilave optik veri iletim standartları da kullanılmaya başlanmıştır [2, 4, 5, 6, 7, 8, 9].



KAYNAKLAR

- [1] TTS Integrated Training System Module 5, Digital Techniques Electronic Instrument Systems for EASA Part-66 Licence Category B1 and B2, Vol1, 9-362008
- [2] Davies, A., "IR Part-66 Aircraft Maintenance Licence, Distance Learning Modules, Module5-Digital Techniques/Electronic Instrument Systems", Barry College, 67-90, 2002-2005
- [3] Tooley M., "Aircraft Digital Electronic and Computer Systems: Principles, Operation and Maintenance", Elsevier, U.S.A., 33-44, 2007
- [4] Kayton M., Fried W. R., "Avionics Navigation Systems", J. Wiley., New York, 691-694, 1997.
- [5] Helfrick A. D., "Principles of Avionics, Avionics Communications", Leesburg, Bt, 258-288, 2002
- [6] Moir, I., Seabridge, A., "Civil Avionics Systems", AIAA, U.S.A., 11-29, 2003
- [7] Spitzer. C. R., Digital Avionics Systems : principles and practices", McGraw-Hill, New York, 19-47, 1993.
- [8] Collinson R.P.G., "Introduction to Avionics", Chapman & Hall, London, 406-427, 1996
- [9] <http://www.ecrin.com/downloads/ARINC-429-tutorial.pdf> (Ağustos 2009)

SMART PROJESİ VE GETİRDİĞİ YENİLİKLER

“Hava Trafik Yönetimi Sistemlerinin Sistematik Modernizasyonu” olan SMART (**S**ystem **M**odernisation of **A**TM **R**esources in **T**urkey) Projesi, DHMİ tarafından 2006 yılında başlatılmıştır. Kullanılan sistemlerin artan hava trafik talebine karşı yetersiz kalacağı öngörülmüş ve devamlı artan hava trafiğinin ilerleyen yıllarda da düzenli ve emniyetli karşılanması için ve gelişen teknolojiye uyum sağlamak amacıyla ATM sistemlerinin modernizasyonu hedeflenmiştir.



EMİNE TÜMÜKLÜ AKTUĞ

Kasım 2015'e kadar Türkiye hava sahası 2 FIR (Flight Information Region-Uçuş Bilgi Bölgesi) olarak İstanbul ACC (Area Control Center) ve Ankara ACC'den Saha Kontrol Hava Trafik Hizmeti vermektedir. İzmir'den de İstanbul FIR'ının güney bölgesine saha kontrol hizmeti verilmektedir. Proje kapsamında 2008 yılında ara modernizasyon tamamlanmış ve mevcut sektör yapısı ile Kasım 2015'e kadar kullanılmıştır.

Mevcut hava saha sahası yapısının değişikliği ve sistemin güvenliğinin sağlanmasını için uzun süren test aşamaları nedeniyle nihai proje 2015 yılı içinde tamamlanmış olup, SMART sistemleri ve tek ACC yapıya geçiş 22 Kasım 2015 tarihinde gerçekleşmiştir. SMART projesi sonucunda Türk hava sahasında toplam 26 ACC sektörü ile ACC hizmeti verilmeye başlanmıştır. Bu tek merkez Ankara Çubuk'ta yapılan Türkiye Hava Trafik Kontrol Merkezi (THTKM) binasındaki tek bir (ACC) merkezidir. Proje dahilinde, İstanbul, Antalya, A. Menderes, Dalaman, Bodrum Havalimanları Hava Trafik Kontrol Merkezlerinden, Havalimanları için Yaklaşma Kontrol (APP) ve Meydan Kontrol (TWR) hizmetleri verilmeye devam etmektedir. Bu APP merkezlerinde de SMART sistemine uygun binalar yapılmıştır.

Ayrıca, Proje kapsamında KKTC Ercan Hava Trafik Kontrol Merkezi de yeni bina ve kontrol kulesi ile modernize edilmiş, SMART Projesinde yer alan donanım ve yazılım ile modernize edilerek tam entegrasyon sağlanmıştır.

Kullanıma giren bu yeni sistem, radar sistemlerinin kesintisiz ve doğru çalışması ve anlık verileri kontrolöre sunması açısından yeni teknolojilere sahiptir. THTKM'de ve radarlı APP ünitelerinde kullanılan yeni Hava Trafik Kontrol Sistemleri şu şekildedir:

- SDPS (Sureveillance Data Processing System/ Gözetim Veri İşleme Sistemi)
- ARTAS (ATM Surveillance Tracker And Server/Uçuş Bilgi İşleme Sistemi)
- FDPS (Flight Data Processing System /Uçuş Bilgi İşleme Sistemi)
- Safety Nets (Güvenlik Ağları)
 - STCA (Short Term Conflict Alert/Yakın Zamanlı Çakışma İkazı)
 - APW (Area Proximity Warning/Saha Yakınlık İkazı)
 - MSAW (Minumum Safe Altitude Warning/Asgari Güvenli İrtifa İkazı)
 - APAM (Approach Path Monitoring/Yaklaşma Rotası Takibi)
- MTCD (Medium Term Conflict Detection/Orta Dönem Çakışma Tespiti)
- HMI (Human Machine Interface/İnsan Makine Arayüzü)
- ASF (Arrival Sequency Function: İniş sıralaması fonksiyonu)

- Mode S Enhance
- Recording & Replay (Kayıt ve Tekrar Oynatma)
- Kontrolör Çalışma Pozisyonları (CWP-Controller Working Positions)
- Geniş Alan Ağı (Wide Area Network -WAN)
- VCS (Voice Communication Systems/Sesli Haberleşme Sistemleri)
- UPS (Uninterruptible Power Supply)

ARTAS, EUROCONTROL'un geliştirdiği radar veri işleme sistemidir. ECAC bölgesi gibi bir coğrafyada standart yaratmak, mevcut sistemlerin sınırlılığını ortadan kaldırmak, merkezler arası track sürekliliğini sağlamak, doğru ve sürekli bir hava resmini kullanıcılara esnek olarak sunmak, tüm radar ağlarını ve verilerini en etkin biçimde değerlendirmek ve başka bir çok teknik kolaylık sağlamaktadır.

Güvenlik ağları ile kontrolöre yardımcı olarak emniyetin arttırıldığı bir sistem kurulmuştur. STCA, iki uçak arasındaki düzlemsel ve dikey mesafe, eş zamanlı olarak, belirlenmiş değerlerin altına inmişse veya kısa zaman içinde incekse sistem STCA ikazını üretir, sesli ve görsel olarak kontrolörü uyarır. APW, sistemde belirtilmiş olan tehlikeli ve yasak bölgelere giriş yapan veya yapacak olan trafikler için üretilen ikazdır. MSAW, herhangi bir trafiğin muhafaza ettiği seviyenin uçtuğu bölgedeki minimum uçuş değerlerinden düşük olması halinde üretilen ikazdır. APAM, inişe gelen uçağın pozisyonun o liman için tanımlanmış olan glide path konisinin dışında olması durumunda üretilen ikazdır.

ASF ise, APP kontrolörlerine iniş trafikleri için sıralama yapmada yardımcı olan bir asistan hizmetidir. ASF, bir liste ve grafiksel bir pencereyle inişe gelen trafiklerin yaklaşma sıralamasını, son yaklaşma fixi için tahminlerini ve mevcut hızlarına göre tavsiyeler üretip yaklaşma kontrolörüne yardımcı olur.

MTCD, otomatik işleyen bir fonksiyondur; fakat kontrolör HMI vasıtasıyla bu fonksiyondan faydalanabilir. MTCD, sistemde rotası tanımlanmış tüm uçuşlar için çakışma tespiti yapan ve kontrolöre kolaylık sağlayan bir araçtır.

ASF ise, APP kontrolörlerine iniş trafikleri için sıralama yapmada yardımcı olan bir asistan hizmetidir. ASF, bir liste ve grafiksel bir pencereyle inişe gelen trafiklerin yaklaşma sıralamasını, son yaklaşma fixi için tahminlerini ve mevcut hızlarına göre tavsiyeler üretip yaklaşma kontrolörüne yardımcı olur.

SMART sistemi ile gelen Mode-S kabiliyeti sayesinde daha önceki sistemde olmayan özellikler ile uçağa dair önemli verilere hava trafik kontrolörünün zamanında erişmesi pratiktir. Önce kullanılan radar sisteminde, uçağın coğrafi pozisyonu, rotası, çağrı adı (transponder kodu vasıtasıyla tanımlanmış), uçuş seviyesi ya da alçalış/tırmanış esnasında geçilen



seviye, yere göre sürati (ground speed) ve uçuş planındaki veriler anlık olarak hava trafik kontrolörüne radar ekranında sunulmaktaydı. Mode-S ile hava trafik kontrolörüne ekranda sunulan veriler artmıştır. Yenilikler hava trafik kontrolörü için çok önemlidir. Artık radarda hizmet veren hava trafik kontrolörü, uçaktan alınan veriler doğrultusunda, eskiden alınan bilgilere ek olarak, FMS dataları olan;

- Pilot tarafından set edilen uçuş seviyesini,
- Mevcut süratini - IAS (Indicated Air Speed),
- Alçalma/Tırmanma oranını,
- O anki uçuş başını ve
- Trafiğin pilot tarafından FMS'e girilmiş olan çağrı adını izleyebilir.

Bu bilgiler uçuş emniyeti açısından önem arz etmektedir. Kullanılan bir önceki sistemde olduğu gibi, kontrolör uçağa verdiği seviyeyi radar sistemine girmekte, pilot da aldığı seviyeyi kokpitte FMS'e girmektedir. Sistem, iki seviye (pilotun FMS'e girdiği ve radar ekranında kontrolörün ilgili uçağa tanımladığı) birbirinden farklı ise, seviye görüntüsünün farklı bir renk olması ile hava trafik kontrolörünü uyarmaktadır. Böylece oluşabilecek yanlış anlamaların zamanında önüne geçilebilir. Aldığı bilgi doğrultusunda hava trafik kontrolörü IAS ve alçalış/tırmanış oranında da planlamasına uymayan bir durum varsa, sistemden rahatlıkla görüp, pilotu ilgili konuda uyarabilir. Safety Nets sayesinde, tehlikeli durum olma ihtimalinde kontrolörü uyaran fonksiyonlar uçuş emniyetini artırmaktadır. Aynı özellikler İstanbul, İzmir Adnan Menderes, Antalya, Bodrum, Dalaman yaklaşma ofisleri ile Ercan ACC radar sistemlerinde de aynen kullanılmaktadır. İyi uçuşlar...



Uçağa ait radar ekranındaki etiket.. Etiketın sağında bulunan veriler FMS'den alınan datalardır. Sağdaki FMS datasının en altındaki 140 (FL140) çağrı adının altındaki seviye bilgisi aynı olmalıdır, olmazsa sistem bu şekilde ikaz eder. Üstteki "01" ibaresi ASF'nin planladığı iniş sıralamasını gösterir.

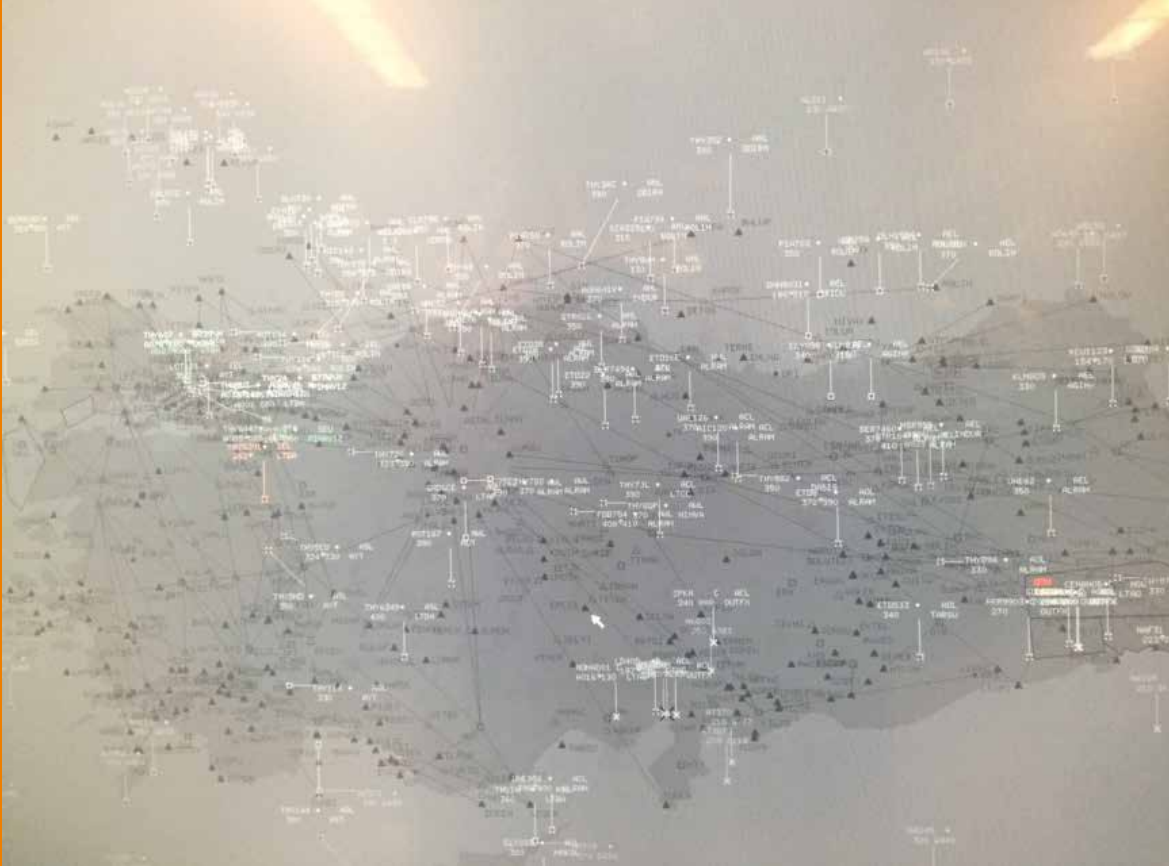


Sektörün sınırları dışında uçan uçağın FMS'e girilmiş çağrı adının görünümü..



SMART PROJESİNE NEDEN İHTİYAÇ DUYULDU?

1. Ekonomik ömrünü tamamlamış sistemlerin yenilenmesi ihtiyacı,
2. Hava Trafik Hizmetlerinin tek merkezden (Merkezi Ankara ACC) idaresi,
3. Artan trafik talebinin sektör ilavesi ve kapasite artırımı yolu ile karşılanması,
4. EUROCONTROL ATM2000+, EATMP ve ECIP hedeflerine uyum,
5. Son teknoloji donanım ve yazılımların kullanımı,
6. Modern uçuş verilerini işleme sistemleri (FDPS),
7. Kontrolöre yardımcı fonksiyonların (STCA, MSAW, APW, APAM, MONA, MTCD vb.) temini,
8. EUROCONTROL standartlarında insan makine arayüzü (HMI),
9. Sektörler arasında gelişmiş sessiz koordinasyon fonksiyonları,
10. Komşu ATC Üniteleriyle sessiz koordinasyon,
11. Sistemdeki herhangi bir bileşenin (MRT, FDPS vb) devre dışı kalması durumunda Hava Trafik Hizmetini devam ettirecek yedekli (back-up) sistemler (yedek MRT, DARD Mode vb.),
12. ATC merkezlerinden herhangi birisinin tamamen devre dışı kalması durumunda (yangın, deprem vb.) başka bir ATC'nin o bölgedeki sorumluluğu devralması (Contingency Plan),
13. Askeri ünitelerle geliştirilmiş koordinasyon (ADNC ve BHHM'lere takip pozisyonları),
14. Teknolojik gelişmelere bağlı olarak ve yeni fonksiyonlar kazandırılabilmesi mümkün olan açık sistem mimarisi (open system).





ÇEŞME: EGENİN EN GÜZEL LİMANI

Çeşme, dünya güzeli bir liman. Yazımın başlığından da gördüğünüz gibi iddialı bir deyim kullandım. Gerçekten de en güzel, en esintili, en renkli, en mavi ve en samimi bir liman. İstanbul'dan araba ile çıktığım yolculuk tam 8 saat sürdü. İzmir'den, Urla ya da Çeşme Yarımadası olarak anılan yarımadaya giden yola giriyorsunuz karşınıza dünya güzeli Çeşme çıkıyor. İzmir ile Çeşme arası yaklaşık 80 km. Çeşme'nin doğusunda Urla, kuzeyinde ise Karaburun yer alıyor. Yol o kadar güzel ve keyifli ki inanın hiç bitmesini istemiyorsunuz.



DR. HANDAN DİKER Yeditepe Üniversitesi





Gittiğim kentlerin tarihini araştırmak benim başlıca işim. Bu da benim tarihçi oluşumdan kaynaklanıyor sanırım. Ama inanın geçmişini öğrendiğiniz zaman bakış açınız değişiyor. O halde şimdi gelelim Çeşme'nin tarihçesine. İ.Ö. 7. yy'da Giritliler tarafından Erithrai (İldırı) adı ile kurulmuş. İsa'dan önce 560'ta Lidyalıların egemenliğine girmiş olan şehir, Büyük İskender tarafından özgürlüğüne kavuşana kadar Perslerin egemenliğinde kalmıştır. 11. yüzyılın sonlarında ise bir Türk denizcisi olan Çaka Bey ile Türk egemenliğine kavuşmuştur. 14. yüzyılın sonlarına doğru ise Osmanlıların egemenliğine girmiştir.

Çeşme ile ilgili en çok sorulan soru şu: Neden buraya Çeşme adı verilmiştir? Bu sorunun yanıtı çok kolay; çok sayıda çeşmeye sahip olduğu için (bunların büyük bir kısmı halen duruyor). Yani Çeşme'nin antik çağdaki adı Cyssus iken bugün Çeşme denmesinin en temel nedeni o limana yanaşan denizcilerin faydalanması

Gelelim çok etkilendiğim Kervansaray'a, 1529'da Kanuni Sultan Süleyman tarafından yaptırılmış tam bir Osmanlı mimarisi. Tam bir kervansaray. O kadar etkileyici ki ancak görmeniz lazım.

için çok sayıda çeşme yaptırılmış olması.

Çeşmeye girer girmez hemen Osmanlıdan kalan tarihi geçmişle karşılaşıyorsunuz. Önce sizi tüm görkemi ile Çeşme kalesi karşılıyor. Kale ve hemen yanındaki Kervansaray bence kentin kalbi.

Çeşme Kalesi İkinci Bayezid tarafından yaptırılmış. Ve günümüzde en çok ziyaretçi çeken yer bu kale. Bugün müze olarak kullanılan kale, o dönemde 1508'de Mimar Mehmet'e yaptırılmış. Önceleri deniz kıyısında olan kale zamanla kıyının doldurulması ile bugünkü yerinde. Kalenin içinde bir de Arkeoloji Müzesi bulunuyor. Günümüzde Çeşme Festivali bu kale içinde düzenleniyor.

Gelelim çok etkilendiğim Kervansaray'a, 1529'da Kanuni Sultan Süleyman tarafından yaptırılmış tam bir Osmanlı mimarisi. Tam bir kervansaray. O kadar etkileyici ki ancak görmeniz lazım.

Çeşme denilince denizi ve kumsalı da eklememiz lazım tabi ki. Burası tam bir plaj cenneti. Özellikle Ilıca bölgesi tam bir turistik plaj kasabası. Yaklaşık Çeşme'den 5 km uzakta bulunan Ilıca'da aynı zamanda termal tesisler de bulunuyor. Çünkü buradaki su sıcaklığı 50 derecenin üstü. Adı gibi tam bir ılıca.

Bir de oldukça popüler Alaçatı var ki. Burası aslında sörf tutkunlarının yeri. Çeşme'den yaklaşık 7 km uzaklıkta bulunan Alaçatı'da hiç bir zaman eksilmeyen





rüzgâr, sörf tutkunlarını adeta buraya davet ediyor. Oldukça turistik olan Alaçatı'da her taraf otel, pansiyon ve restoranlar ile dolu. Aslında merkez ile sahil arası 2 km. Yani Alaçatı merkezi sahilten hayli içeride yer alıyor. Denizi seviyorsanız, hele deniz sporlarına ilgi duyuyorsanız mutlaka Alaçatı'ya uğramalısınız.

Pasaportunuz yanınızda ise Çeşme'den güneybirtlik Sakız adasına gidip gelebilirsiniz. O kadar yakın ki. Limandan yaklaşık 45-50 dakikalık bir motor ya da hızlı feribot yolculuğu ile Sakız adasına gidebiliyorsunuz. Adaya adını vermiş olan Sakız ağaçları ile ünlü Sakız adasında yapacak çok şey var ve yiyecek lezzetli deniz ürünleri de bulmanız mümkün. Örneğin ünlü sakız reçeli ve sakız rakısı. Çeşme'ye gelmişken mutlaka Sakız adası görülmeli.

Ben Çeşme'de limanın tam karşısında oldukça güzel bir otelde kaldım. Limana yakın olması bana hareket kolaylığı sağladı. Ayrıca restoranlara da yakın oluşu benim açımdan çok iyi idi.

Ünlü Tarihi Rumeli Pastanesi'nden sakızlı kurabiyemi alıp deniz kıyısında demli bir çay eşliğinde Sakız

adasını izleyerek Çeşme'nin tadını çıkarın. Ben öyle yaptım. Ya da sakızlı dondurmasının tadına mutlaka bakın. Tabii bir de güzelim Ege mutfağının da nefis mezeleri eşliğinde en güzel balıklarını tadın. İşte sizlere önerim bunlar.

Gezmek, tarihi solumak, denize girmek, belki zamanınız yeterli ise Sakız adasına geçmek, nefis yemeklerden yemek, spor yapmak. İşte Çeşme'ye gitmek için nedenleriniz.

Görmediyseniz mutlaka gidin. Yüzünüzde denizden gelen hafif ıslak deniz suyu ile karışık rüzgârı hissedin. İnanın tekrar buraya geleceksiniz.



ÖFKE YÖNETİMİ

“Herkes öfkelenebilir. Bu kolaydır. Ne var ki; doğru insana, doğru derecede, doğru zamanda, doğru maksatla ve doğru biçimde öfkelenmek, işte bu zordur.” ARİSTO



MERVE YAMAN *Uzman Psikolog*

Öfke nedir?

Öfke, doğal bir tepki ve insanlar için gerekli olan bir duygudur. Uygun ve normal şartlarda öfke gösterildiğinde son derece doğaldır, ama kontrolden çıktığı durumlarda karşılıklı olarak insanları kötü etkilemektedir. Öfke kontrolden çıkarsa kişinin aile, sosyal ve iş yaşantısında problemlere yol açar ve kişinin yaşam kalitesini düşürmeye başlar. Öfke hafif sinirlilik halinden yoğun hiddete kadar değişkenlik gösteren bir duygusal durumdur ancak ifade ediliş şekli çok önemlidir.

Örneğin; kolayca öfkelenen bir kişi öfke nedeninin kendisi olduğunu fark edemez ve öfkesinin kaynağını başkalarında arar. Öfkelendiğimizde kendimize şu soruyu sorabiliriz;

‘Öfkemin kaynağı benim içimde mi, yoksa diğer kişi ya da yaşadığım durumda mı?’

Öfkemin kaynağı nedir?

Buzdağının suyun üstünde kalan kısmı öfkedir. Oysa öfkenin ortaya çıkmasına neden olan pek çok duygu suyun altında gizlidir. Bu duygulardan bazıları; kıskançlık, kızgınlık, düşmanlık, üzüntü, kaygı, nefret ve kindir.

Hangi durumlarda öfkeleniriz?

- İstek ve ihtiyaçlarımız karşılanmadığı ya da karşılanmayacağını düşündüğümüzde,
- Sıkıldığımızda ve anlaşılmadığımızı hissettiğimizde,
- Haksızlığa uğradığımızı düşündüğümüzde,
- Kendimizi ifade edemediğimizde,
- Yalnızlık, kaygı, utanç hissettiğimizde öfkeleniriz.

Duygu ve düşüncelerimizi denetleyebildikçe yaşadığımız öfkeyi azaltabiliriz.



"Sahip olduğunuz tek şey
çekiş ise, her şeyi çivi olarak
görürsünüz."

Abraham Maslow

Öfke ne değildir?

Öfke; şiddet göstermek ve suç işlemek için bir neden değildir. Bir problem çözme aracı değildir. Bir öç alma ve intikam yolu değildir. Başkalarını suçlama biçimi değildir. Başkalarını kontrol etme yolu değildir. Bir haklı olma yolu değildir.

Neden öfkeyle başa çıkmalıyız?

Öfke ile baş edememe, insanların sosyal ilişkilerinin zayıflamasına ve duygularını yaşayamamaları gibi sorunları beraberinde getirir. Öfkeli haller sonucunda hissedilen stres ve gerginlik sebebiyle ciddi sağlık problemleri yaşanmaya başlanabilir. Bağışıklık sistemi, kalp hastalıkları, mide-bağırsak sistemi ve ruhsal hastalıklar kontrol edilemeyen öfke sonucunda sıkça görülmektedir.

Öfkemizi nasıl kontrol edebiliriz?

Öfkemizi kontrol etmek için, öfkeyi yok saymak yerine, var olduğunu ve insani bir duygu olduğunu kabul etmek gerekir. İnsanın kendini değiştirebileceğine inanması, yani değişimi kabul etmek çok önemlidir. Öfke sonucu olan ileri derecede yıkıcı davranışları kontrol altına almak için uzmanlardan yardım almak gereklidir.

- Kendi öfkenizi tetikleyen durumları ve öfkenizin biçimlerini tanımlayın.
- Kendi kendinizi sakinleştirmeye yönelik egzersizleri sürekli ve düzenli olarak yapın. Spor, nefes egzersizleri gibi...
- Kendinize zaman tanıyın. Eğer mümkün ise, kendinizi öfkeli olduğunuz ortamdan hemen uzaklaştırın ve sorunla ancak kontrolünüzü yeniden kazandığınızda uğraşın.
- Problemi açıklığa kavuşturmaya çalışın ve çözümünü aramaya odaklanın.
- Çevrenizdekileri öfkeli olduğunuzla dair bilgilendirin ancak asla bağırmayın, vurmayın.
- Kendinize, sizi sakinleştirecek cümleler söyleyin.

- Kendinizi, kontrol etme konusunda kararlı olun.
- Şiddete yönelik davranışları asla kabul edilebilir çözümler olarak değerlendirmeyin.
- Bol bol gülün ve espri yeteneğinizi kullanın, olaya yeni bir bakış açısı ve yeni bir çerçeve kazandırın.
- Yeni bir bakış açısı için güvendiğiniz bir tanıdığınızdan olaya dair farklı bir bakış açısı isteyebilirsiniz.
- Kişisel saldırılara cevap vermeyin, olayları kişiselleştirmekten kaçının.

Öfke yönetimi için öneriler

Şüphe, yalnızlık, değersizlik hisleri, kin, korku, aldatılma, anlaşılamama gibi duygular öfkeyi doğurmaktadır. İletişim kuramamak, insanlar arasındaki sorunların çözülememesinin sonucudur. İletişim yollarını bilmek ve bu konuda bilgi almak, öfkemizi kontrol etmeyi ve öfkeyi engellemeyi sağlamaktadır. Yaşadığımız öfke nedeniyle, duygusal veya kindar olmamıza gerek yoktur. Çünkü insanlar, bu şekilde hiçbir sorununa çözüm bulamaz. Birey olarak, size yapılan kötü davranışa uygun bir davranış ve üslup ile izin vermeden, öfkeyi kontrol altına alıp kendinizden emin olmayı başarabilirsiniz.



OKUL BAŞARISINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Ders çalışmaya çalışmamak

Ders çalışma yöntemi de okul başarısını etkileyen önemli faktörlerden biri... Doğru yapılmadığında "ders çalışmaya çalışmak" olarak isimlendirilebilecek süreç, verimsiz, uzun ve sıkıcı bir çabadır ve aslında hiçbir işe yaramaz.



MÜMİN BALKAN

Çalışmak mı, çalışmaya çalışmak mı?

Yaşları ne olursa olsun yetişkinler de hatırlarlar, bir ders çalışmak vardır, bir de ders çalışmaya çalışmak... İlkinde odaklanıp verimli bir biçimde çalışmaktan söz edilebilirse de ikincisi ders çalışma dışında her şeye benzer: Sıkılırsınız, oyalanırsınız, yapmanız gerekenleri yapamazsınız ve yapmanız gerekenler aklınıza geldikçe tekrar ve şiddetle canınız sıkılmaya başlar.

Önce ortam...

Ders çalışmak genellikle okul dışında, ev ya da kütüphanede yapılan bir eylem. Her ne kadar yaşlılar sokak lambası altında ders çalıştıklarını sık sık ve sızlanarak anlatmış olsalar da böylesini ben hiç görmedim.

Mekânı daha çok ev kabul edersek, evdeki ders çalışma ortamının uygun olması önemli. Evdeki





diğer bireylerin ve televizyonun gürültüsünden uzak bir oda ya da en azından bir masa ön şart olarak sayılabilir. Işığın doğru olması, sandalyenin ve masanın ergonomisi de önemli ama odaklanma için ön şart sayılmaz.

Hedef...

Ders ne için çalışılır? Ya ev ödevlerinin yapılması, ya sınav ya da ders tekrarı... Her biri farklıdır ve farklı çalışma yöntemleri gerektirir. En azından çalışma hedefinin ve önceliklerinin belirlenerek küçük de olsa bir plan yapılması ve tabii bu plana uyulması yararlı olacaktır. Günlük ev ödevleri zaten aynı gün yapılmalı ancak haftalık veya dönemlik ödevlerin son zamanlara bırakılması, sınavlar için yapılması gereken çalışma programının aksamasına neden olabilir. Bu nedenle bir ev ödevi çalışma planı işi çok kolaylaştıracaktır.

Yöntem...

Aslında herkes için etkili olabilecek bir ders çalışma yöntemi yok. Kimi okuyarak, kimi yüksek sesle okuyarak, kimi kitaptaki önemli bulduğu yerlerin altını çizerek, kimi de not alarak ve özet çıkararak çalışır. Bu nedenle öğrencinin hangi yöntemi kullanması gerektiği kendisini tanıdıkça belirlenecektir. Mesele

doğru yöntemi buluncaya kadar her birini denemesi ve hatta bazı derslerde birini, bazılarında öbürünü kullanabilmesidir.

Asla vazgeçme...

Ders çalışırken odaklanma ve hedefe kilitlenerek çalışmayı sürdürmek en önemli nokta. Çabalamak sürekli çabalamak, başarı için hem ilk hem de son şart. Ders çalışma yöntemlerini geliştirmek ve bu doğrultuda çalışmayı sürdürmek, dolambaçlı bile olsa başarılı bir sonuca ulaştıracaktır.



SKYJET TRAINING

Eğitimde çözüm ortağınız



PLANLI EĞİTİMLERİMİZ;

- ✈ EĞİTİCİNİN EĞİTİMİ
- ✈ GENEL İNGİLİZCE
- ✈ A-320 SERIES TYPE TRAINING
- ✈ MODÜL EĞİTİMLERİ

KAYITLARIMIZ BAŞLAMIŞTIR!



İNGİLİZCE EĞİTİMLERİ	TİP EĞİTİMLERİ
✈ Genel İngilizce	✈ A 320 CFM 56- 5 / IAE V 2500
✈ Mesleki Teknik İngilizce	✈ A 330 (GE CF6), (PW4000), (RR RB 211 Trent)
✈ Havacılık İngilizcesi (Uçak Bakım)	✈ B 737 - 300 / 400 / 500 (CFM 56)
SHY / EASA PART - 66	✈ B737 - 600 / 700 / 800 / 900 (CFM 56)
✈ BASIC MAINTENANCE TRAININGS	✈ B 777 - 200 / 300 (PW 4000), (RR RB 211 Trent 800), (GE 90)
A1 - B1.1 / B1.2 / B1.3 - B2	✈ B1 / B2 EASA Sertifikası

EĞİTİCİNİN EĞİTİMİ

✈ MEB onaylı eğitim.

SKYJET HAVACILIK TEKNİK ve EĞİTİM A.Ş.



Şirinevler Mah. Adnan Kahveci Blv
Haydar Akın İş Merkezi No.: 208/7
Bahçelievler - İstanbul / Türkiye



Tel.: +90 (212) 603 5308 | 603 5421



info@skyjetim.com



skyjethavacilik

havacılık
seni
bekliyor

Tüm katılanlara %25 indirim

BURSLULUK SINAVI 2016

13-14 ŞUBAT 2016 CUMARTESİ - PAZAR SAAT 10.00 VE 13.00'TE

Birinciye

İkinciye

Üçüncüye

%
100
indirim

%
80
indirim

%
60
indirim

Yeşilköy Mah. İnönü Caddesi
Şehit Özcan Canık Sok. No.: 6
Florya - Bakırköy / İstanbul

Tel.: +90 (212) 871 0 871

@ info@gokjetlisesi.k12.tr

gokjethavaciliklisesi

Yenice Mah. Cemal Gürsel Blv
No.: 116 Çukurova - Tarsus
Mersin / Türkiye

Tel.: +90 (324) 651 5 333

@ info@cukurovagokjet.k12.tr



uçak bakım

kabin hizmetleri

lojistik bölümü

A sleek, white and black personal minicopter with four rotors, designed for autonomous flight.

CES 2016: PILOTLESS DRONE TO TRANSPORT HUMANS ON DISPLAY

A human-carrying drone is one of the transport innovations on display at the CES tech show in Las Vegas.

The EHang personal minicopter is not operated by manual controls. The passenger chooses a point on a map to travel to. The device is likely to cost more than \$200,000 (£137,000) and could be illegal to ride in public in many countries.

NEW 'TWISTING' ERGONOMIC SEATS COULD CHANGE AIR TRAVEL FOREVER

The "Twister" seat rotates with the passenger to follow the movements of the human spine in an attempt to make long flights more bearable

Fourteen hours on a long-haul flight to Japan inspired an aviation expert to design an economy class seat that twists to protect fliers' backs.

The "Twister" design takes up no more room than a normal seat but is fitted with ribs connected to a central position that mimics a human spine and moves with the passenger's weight. A button then holds the seat in a position that the person finds comfortable, and returns the seat to neutral position when pressed again.

Factorydesign, the company behind the seat, came up with the concept after creative director Adam White took long-haul flight to Japan in economy class, and is a riposte to the traditional airline seat that works on a single hinge with five inches of recline.



PEGASUS'LA YAP BI' AVRUPA!

flypgs.com
ucuz biletin adresi



YURT DIŞI
\$34.99
'dan
başlayan fiyatlarla!



Beliştiren ücret 1 Kasım 2015 - 26 Mart 2016 arasında yapılacak yurt dışı uçuşlarında geçerli,
tüm vergiler dahil, tek yön, flypgs.com'da bulunan başlangıç ücretleridir. Detaylar flypgs.com'da.

PEGASUS

FAA SHUTS DOWN 36 DRONE CLUBS WITH NEW NO-FLY ZONE RULING

The Federal Aviation Administration (FAA) extended its no-fly zone around the Washington D.C. area, prompting 36 drone clubs to shut down, Motherboard first reported.

The area surrounding Washington D.C. has always faced greater restrictions than any other part of the United States by being dedicated a Special Flights Rule Area (SFRA). Those flying in the SFRA were subject to greater restrictions, regarding where and how high they could fly, as a result.

After 9/11, the SFRA restrictions were made applicable for drones and model aircrafts as well. In September, the FAA put in place further restrictions for those flying drones and model aircrafts in the SFRA, ruling that anywhere 15 miles outside of the White House was a no-fly zone.

Andrew Wachholz, a member who does digital marketing for drone hobbyist group Free State

Aeromodeler, told Tech Insider that that his club fell 14.86 miles outside the White House, which didn't mean it was clear whether the club would have to shut down.



SCANIA'DAN HAVALİMANI ÇÖZÜMLERİ



Scania, havalimanları operasyonlarında kullanılan, farklı donanım ve üstyapılara sahip araçlarını, Münih Inter Airport Avrupa Fuarı'nda sergiledi.

Fuarda; Scania P250 4x2 havalimanı ikram aracı, Scania G450 4x4 havalimanı pist onarım aracı, Scania G490 4x2 havalimanı pist temizleme aracı ile Scania Citywide Hybrid Otobüs yer aldı. Sergilenen araçlar, Scania'nın modüler sisteminin bir parçası olarak ziyaretçilere tanıtıldı. Bu araçların yakın gelecekte

Türkiye'de de hizmet vermeye başlayacağı açıklandı. Scania'nın işletme maliyetlerini düşürmenin yanı sıra çevreye duyarlı motorlara sahip modelleri de fuarda büyük ilgi gördü. Bu araçlarda; alternatif yakıtlarla karbondioksit salınımını en aza indirirken maksimum verimlilik ve güvenilirlik de sağlanıyor.

Havada Karada Scania

Havacılık sektörünün değişen ihtiyaçlarına göre,
sürekli olarak geliştirdiğimiz araçlarımızla
yanınızdayız.



- Havalimanı İkram Aracı
- Havalimanı Kurtarma ve Yangına Müdahale Aracı
- Uçak Yakıtı İkmal Aracı
- Havalimanı Kar Kreme Aracı
- De-icing (Buz zme) Aracı



Kamu ve zel Araç Direkt Hattı

0216 266 54 41

Scania. Her şey yolunda.



SCANIA

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv | Scania Finans | DOD Ağır Vasıta | [f](#) / [ScaniaTr](#)



Scania aktif bir ürün geliştirme politikası izlemektedir. Bu nedenle Doğuş Otomotiv ve Scania model, tasarım, renk, donanım, aksesuar ve teknik özellikler ile diğer tüm bilgileri önceden bildirmeksizin değiştirme hakkını saklı tutar. Bu ilan baskı tarihinden sonra güncellenmiş olabilir. Doğuş Otomotiv ve/veya Scania tarafından ürünü tanımlamak için kullanılan işaret veya numaralarla ilgili olarak bir hak iddia edilemez. Bu ilanda kullanılan şekil ve görseller, standart donanıma dahil olmayan aksesuarlar ve özel donanımlar içerebilir. Baskı işlemlerindeki sınırlandırmalar nedeniyle kağıt üzerindeki renkler ürünlerin gerçek renklerine göre farklılık gösterebilmektedir. Bazı rn ve hizmetler ulusal ve AB yasaları veya iklim koşulları gereğince tüm pazarlarda sunulamamaktadır. Scania rn ve hizmetlerini satın alırken kanuni gereklilikler göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda daha fazla bilgi almak için lütfen Scania Yetkili Satıcıları ve Servisleri ile iletişime gecin veya www.scania.com.tr adresini ziyaret edin.

WHY IS IN-FLIGHT TURBULENCE SO UNPREDICTABLE?

An Air Canada flight bound for Toronto from Shanghai made an emergency landing after severe turbulence injured 21 passengers, including three children.



The plane was diverted to Calgary after turbulence hit and the injured are in a stable condition. Turbulence injuries cannot always be prevented by passengers wearing seatbelts when instructed to do so, and turbulence cannot always be predicted.

So what causes plane turbulence in the skies? The list is long.

According to the Federal Aviation Administration, turbulence can be caused by:

- air movement not normally seen
- atmospheric pressure
- jet streams
- air around mountains
- cold or warm weather fronts
- thunderstorms

In-air turbulence is the leading cause of injury to people on flights, according to the FAA, and on average 58 people in the US are injured during turbulent flights when not wearing seatbelts every year.

Most turbulence accidents happen at 30,000 ft (9144m) or above.

‘WINGSUIT’: UÇMAK, ADRENALİN VE TEHLİKE

Fransa'nın Chamonix vadisi dağcılık ve açık hava sporu tutkunlarının en gözde mekanlarından biri. Adrenalin düşkünlerinin vadiye yaptığı en tehlikeli sporsa 'wingsuit' yani özel bir kombinezonla kendini dik bir yamaçtan aşağı bırakma. Amaçsa kanat görevi gören bu özel kıyafet sayesinde kuşlar gibi uçabilmek. Bu disiplinin tutkunlarına göre uçmak için çok çalışmak lazım:

Matt Gerdes:

"İnsanlar gelip öylece uçuşumun kenarından uçma takımlarını giyip atlamıyor. Bunun öncesinde çok büyük bir hazırlık süreci bulunuyor. Serbest düşüşle haşır neşir olmak paraşütle atlamayı öğrenmek için

için yıllar süren bir antrenman süreci var. Böylece havada nasıl hareket edileceği ve gerekli yeteneklerin kazanılması gerekli. Bu da çok fazla zaman ve arzuyu şart kılıyor."

Kat edilen her 3 metrede 1 metre irtifa kaybedilmesi rotanın da çok iyi belirlenmesini gerektiriyor. Bu dalın en iyileri bazen yeri adeta yalayıp geçiyor. Fakat alınan bu büyük risk kazaların da başlıca nedeni. 1981'den beri bölgede 276 sporcu hayatını kaybetmiş.

Dr. Bruno Durrer:

"Bence zamanla birlikte sportif maceralar da değişiyor. Şu ana kadarki deneyimlerimiz gerçekten sorumluluk sahibi kişilerin bile şanssızlıktan dolayı kaza yaptığını gösteriyor.

Buna dağcılık ve açık hava sporlarında rastlıyoruz. Ayrıca sınırları çok zorladıkları için kaza yapan adrenalin düşkünleri de var. Ama biz yargılamak için burada değiliz."





**VE ŞİMDİ AVRUPA'YA
BAĞLANIYORUZ.**

Anadolu'nun 13 şehrinden
11 destinasyona bağlantılı
uçuşlar Onur Air'de.



ADANA
ANTALYA
*BODRUM
*DALAMAN
DİYARBAKIR
ELAZIĞ
GAZİANTEP
İZMİR
KAYSERİ
MALATYA
SAMSUN
ŞANLIURFA
TRABZON

**İSTANBUL
ATATÜRK HAVALİMANI**

AMSTERDAM
BERLİN
DÜSSELDORF
FRANKFURT
ODESSA
PARİS
STUTTGART
VİYANA
LEFKOŞA
NALÇIK
ERBİL

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair

*Sadece yaz tarifesinde uçuşumuz bulunmaktadır.



Uçak Teknisyeniği eğitimi veren 4+1 yıllık SHYO'larının Uçak Bakım Mühendisliğine DÖNÜŞÜMÜ hakkında ki düşünceniz?

Fark Etmez	%5
Mühendisliğe Dönüşün	%81
Aynen Kalsın	%14

1.293 oy • Kesin sonuçlar

28.01.2016 21:51



Uçak teknisyeni yetiştirme sizce HANGİ OKULLARDA veya KURLARDA olmalı?

Teknik Lise	%14
Meslek Yüksek Okulu	%22
Üniversite(4 yıllık)	%61
Kurslarda	%3

632 oy • Kesin sonuçlar

24.01.2016 22:44



Okul Eğitimi, Modül Sınavları, İyi Bir İngilizce, Meslek Aşkı ile EASA'ya Adapte olabilece... Dünyanın en güzel mesleklerinden birine sizde sahip olabilirsiniz.



UÇAK TEKNİSYENİ SAYISI 2023'E KADAR İKİ KATINA ÇIKMALI...

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRÜ BİLAL EKŞİ İLE SEKTÖREL SORUNLARI KONUŞTUK

WWW.UTEDORTISI.COM

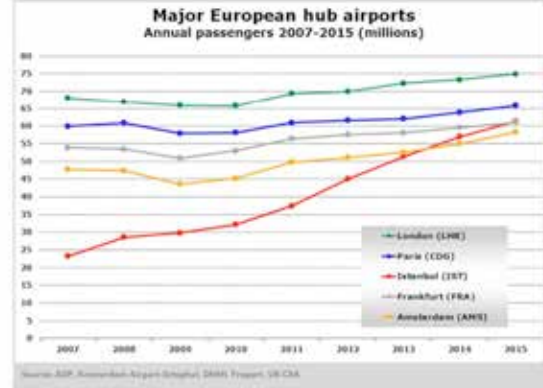


Çoğu Avrupa Ülkesinde Üniversitelerde (Almanya, Yunanistan, İngiltere, ABD vs.) uçak bakım Mühendisliği var sadece Türkiye'de de olmalı aynı uygulama...

Beğen Yorum Yap Paylaş



İstanbul Atatürk Havalimanının büyük başarısı: Avrupa'da 3. sırada, 2007-2015 arasında 5 havalimanının karşılaştırması.



Tayyareci Vecihi Hürkuş - Vecihi Hürkuş

Tayyareci Vecihi Hürkuş'un yaptığı ilk Türk uçağı VECİHİ K-VI için, Demeğimiz tarafından 2010 yılında (PTT) kişisel pul bastırılmış ve ilk gün damgalı olarak kullanılmıştır. Yaptırdığımız 4 puldan biri olarak demeğimizde bulunmaktadır. Saygılarımızla, TVHMD



Best Aviation Photos

Being an aircraft technician is not just about reading manuals or finding trouble. It requires to do something hard, difficult sometimes dirty.

Çevresine Bak





SOSYAL MEDYADAN SEÇMELER

A J A N D A

YETERLİ KİMEYİ 2 PERDE **YETERSİZ BAKİYE** 27 OCAK ÇARŞAMBA Akadlar Kültür Merkezi // 20:30



HAKAN YILMAZ | HANDE SUBAŞI
TURGUT TUNÇALP ve EYLÜL ÖZTÜRK

İKİ PERDELİK KARA KOMEDİ “YETERSİZ BAKİYE”, YETERLİ EĞLENCE...

Bu tiyatro oyununda acı gerçeklerle bir kez daha yüzleşiyoruz. Günümüzde sadece tüketen ve tüketmeyi alışkanlık edinmiş insanların asıl değerlerinden nasıl koptuklarını anlatan bu öykü bir kara mizah örneği...

Mizah sanatçısı Murat Kürüz'ün uzun bir aradan sonra yazıp yönettiği, prodüksiyonunu başarılı işlere imza atan Gergedan yapım, Cengiz Şahin ve Oyunadamı'nın üstelendiği oyunda usta ve sevilen sanatçılarımızdan Hakan Yılmaz, Hande Subaşı, Turgut Tunçalp, Eylül Öztürk sahne alıyor. Kara mizah ile yoğrulmuş bu oyunda tiyatro sanatçıları yüksek tempolu bir oyun sergiliyorlar. Peş peşe gelen espriler ile seyirci gülerken bir anda gerçek bir dram karşısında şaşırıyorlar. Ağlanacak halimize gülmek için bu oyun izlenir. Seyirciler kendileri ile oyun arasında mutlaka bağlantı kuracaklar. Tüketme hastalığına yakalanan herkes bu oyunda kendinden veya çok yakınında ki bir insandan bir parça bulacak. Cebimizde taşıdığımız, koleksiyonunu bile yaptığımız kredi kartlarının engellenemeyen sömürüsüne tanık olacağız. O avuç içi kadar kart nasıl da koca yaşamların içine sızıyor... Kredi kartı virüsü görmediniz ise bu oyunda göreceksiniz. Çipli canavar nasıl da içimize kaçıyor çok iyi gözlemleyeceksiniz... 16 haneli numarasıyla içimizde ki kart görünümü şeytan bakın başımıza neler açıyor...

06 Şubat 2016 20:30

Duru Tiyatro Büyük Salon, İstanbul

JURASSIC LAND'DE SÖMESTR PROGRAMI

Yarıyıl tatili boyunca TRT Çocuk'un çizgi filmi ve Kasım 2015'te vizyona giren sinema filmi "PIRDİNO- Sürpriz Yumurta"nın animasyon karakterlerini de ağırlayacak olan Jurassic Land, ziyaretçilere keşif ve maceranın ardından çifte şov, doyuya eğlence ile dopdolu bir deneyim vaat ediyor...

Tasarımı, Universal Studios da dahil uluslararası pek çok tema parkın dizaynında deneyimli Nicholas Koenig ve ekibi tarafından yapılan tesis, Türk mimar, mühendis ve sanatçıların dokunuşlarıyla da nihai özgün kimliğini kazandı. Kültür ve Turizm Bakanlığı onaylı bir "Edutainment" projesi olan, bir yandan eğlendirirken bir yandan da eğiten Jurassic Land, tema park, müze ve lazer arenasına ek olarak Forum İstanbul'un bağımsız bir kanadında yeşillendirilmiş açık ve tematik kapalı mekanları olan 1200 metrekarelik yeme-içme alanları ile her yaştan ziyaretçinin keyifli birkaç saat geçireceği bir yaşam alanıdır.

Yarıyıl Tatil Programı (23 Ocak- 7 Şubat)

Müze / Park Açılış: 10:00

Müze / Park Kapanış: 20:00

Müze Ziyareti: Sürekli

Yumurta ve Kemik Arama- Kazı Atölyesi: Sürekli

Rehber Eşliğinde Adaya Uçuş (Juracooper - 4D) ve Bilim Merkezi Turu

Her Yarım saatte Bir: 11:00-19:30

Pirdino Sahne Şov - Yürüyen Dinozorlar Dans Gösterisi:

Gösteriler dönüşümlü sergilenecek olup, ilk şov 12:00'dadır.

Günlük toplam gösteri sayısı 6-8'dir.





CARO EMERALD, CRR KONSER SALONU'NDA...

Nadiren de olsa, sesi ve estetiği ile diğerlerinden farklı duran bir sanatçı çıkar; Caro Emerald'da böylelerinden. Samba, caz, bossa nova, mambo ile harmanlanmış müziği ile nerede boy gösterse dinleyicilerin gönüllerini fethetmiştir. İlk albümü "Deleted Scenes from the cutting room floor" albümüyle 2 milyonu aşkın bir tiraj elde eden ve en başarılı yeni isimlerden biri olmayı başaran Caro Emerald, yeni albümüyle de bu iddiasını sürdürüyor. İngiltere müzik listesine direk 1 numaradan girerek iddialı bir başlangıç yapan "The Shocking Miss Emerald" albümü isminin hakkını vereceğe benziyor. Albüm ayrıca ülkemizde de yabancı müzik pop kategorisinde 1 numara olmayı başardı!

Son dönemde "Tangled Up" ile radyoların favorileri arasında yer alan Caro'nun, yeni albümü ilk albümünün başarısının ardından müzikseverler tarafından da merakla bekleniyordu, "The Shocking Miss Emerald" albümünde yepyeni 14 şarkının yanı sıra, albümü satın alan dinleyicileri "Tell Me How Long" isimli bir de bonus şarkı sürprizi bekliyor. Albümden çıkacak ikinci single, "Liquid Lunch" olarak belirlendi. Dönem olarak 1920'li ve 60'lı yılların Avrupa'sının temel alındığı albüm konseptinde, Paris'in moda, sanat ve eğlence dünyasının renkliliği de Caro ve ekibine ilham vermiş. Albüm, neşeli melodilerden, romantik şarkılara, tangodan, melankolik tınlara geniş bir yelpazeye yayılmış şarkılardan oluşuyor. Albümde, "Paris", "Paris" ve "Black Valentine" gibi şarkılar özellikle slow müzik sevenleri bir hayli memnun edeceğe benziyor. Albümün favori şarkılarından "The Maestro", moda dünyasının en özel isimlerinden Karl Lagerfeld'e ithaf edilmiş ve şarkının finalinde kendisinin sesi de parçaya ayrı bir renk katmış. Caro Emerald ve ekibi "The Shocking Miss Emerald" albümü ile başarılarını devam ettireceğe benziyor."

24 Şubat 2016 20:00

CRR Konser Salonu, İstanbul

ŞUBAT'TA ÜNÜTMA!

Dünya Sigarayı Bırakma Günü

9 ŞUBAT

Sevgililer Günü

14 ŞUBAT

Sivil Savunma Günü

28 ŞUBAT

Türk Hava Kurumu'nun kuruluşu.

16 ŞUBAT 1925

ŞUBAT'TA SİNEMA

Şubat'ta vizyonda...

Box Office Türkiye verilerine göre Şubat ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



5 ŞUBAT CUMA KÖTÜ KEDİ ŞERAFETTİN

Komedi, Çizgi Film...

Seslendirenler: Uğur Yücel, Demet Evgar, Güven Kıraç, Okan Yalabık, Gökçe Özyol, Ayşen Gruda, Cezmi Baskın, Yekta Kopan, Ahmet Mümtaz Taylan

Kötü Kedi Şerafettin, Türkiye 'de yetişkinler için yapılmış ilk uzun metraj animasyon filmi. Babalar ve oğullar dışında ameliyatla sincap olmak isteyen fare Rıza, romatizmaları yüzünden rutubetten uzak durmaya çalışan martı Rıfki, intikam ateşiyle yanıp kavrulan Çizer, Şero 'ya rağmen veresiye defterini doğrultmaya çalışan bakkal Şemistance saire...



12 ŞUBAT CUMA HESAPTA AŞK

Romantik Komedi

Oyuncular: Meriç Aral, Derya Şensoy

Hesapta Aşk, Sosyal medyada tanıştığı sevgilisini görmek için annesinden habersiz Ankara'dan İstanbul 'a gitmeyi planlayan Ezgi (Meriç Aral) ve en yakın arkadaşı Didem (Derya Şensoy)'in başından geçen macerayı anlatıyor.



19 ŞUBAT CUMA OSMAN PAZARLAMA

Komedi

Oyuncular: Şahan Gökçek, Mehmet Selim Akgül, Feriştah Senem Yıldırım

Şahan Gökçek'in yeni kahramanının doğduğu film Osman Pazarlama, aşık olduğu kızla evlenebilmek için başarılı bir iş adamı olabilmeyi hedefleyen Osman Şaşmaz'ın (Şahan Gökçek) kahkaha dolu hikayesini anlatıyor.



26 ŞUBAT CUMA SENARİST

Politik Gerilim, Dram

Oyuncular: Asım Tuncay Aynur, Mustafa Uzunyılmaz

Adem siyasi bir yazardır. Yıllarca edindiği tecrübeler sonunda görünüşle aslında olanın çok farklı olduğunu göstermek için "Senarist" isiminde bir kitap yazar. Fakat bu kitabın bastırılması bir şekilde engellenir. Adem boş çıkmakta olan çabalarının getirdiği maddi ve manevi sıkıntılar ile boğuşurken bir not alır; "Senaristi Bul"...



USTALARIN HATIRINA:

HESAPLAŞMA / MISCONDUCT

Yönetmen: Shintaro Shimosawa

Oyuncular: Josh Duhamel, Anthony Hopkins, Al Pacino

Türkiye'de vizyon tarihi: 26 Şubat 2016

Tür: Gerilim, Dram

ABD'de 5 Şubat'ta gösterime girecek filmin oyuncu kadrosu umut verici. Yönetmen Shintaro Shimosawa ise ilk kez kamera arkasına geçen, genellikle yapımcı olarak imzasına rastlanan bir isim. Böylesi güçlü bir kadroyla bir ilk film çekecek cesarete olması takdire şayan. Sonucu göreceğiz.

Filmin konusu şöyle: Ben, New Orleans 'da prestijli bir hukuk firmasında çalışan genç ve hırslı bir avukattır. Acil servis doktoru olan Charlotte ile evlidir. Charlotte'un düşük gebelik yapması, kariyerlerine ağırlık vererek birbirlerinden kopmalarına vesile olur. Ben'in de hukuk firmasında daha uzun saatler çalışması büyük davalar alması ve bu davaları kazanması ile neticelenir. Ben başarılı oldukça, Charlotte'ten uzaklaşmaya başlar.

Üniversiteden eski kız arkadaşı Emily Hynes, bir anda Ben 'in hayatına girer. Emily ilaç endüstrisinin dev firmalarından birinde çalışmaktadır ve şirketin CEO 'su ile ilişki yaşamaktadır. Emily milyarder erkek arkadaşı tarafından devamlı ihmal edildiği için kendisini üzgün ve yalnız hissetmektedir. Emily, Ben'e ilaç şirketi ve CEO 'suna şahsi olarak zarar verecek gizli bilgileri vermeyi teklif eder.

Böyle bir dava hukuk şirketi için altın fırsattır. Ben şirketin kıdemli ortağı olan Charles Abrams 'a bu konudan bahseder. Bu davayı kazanmak Ben'e firmada ortaklık şansı verecektir. Abrams bu davayı almayı kabul eder ve Ben'i kanıtın kaynağı için uyarır.

GÜNÜMÜZ KÜTÜPHANELERİ NE İŞE YARIYOR?



MÜMİN BALKAN

Geçen hafta kağıt kitaplarla elektronik kitapları karşılaştırarak, 'kağıt kitapların sonu geldi mi' sorusuna cevap aramıştık. Sonuçta, elektronik kitabın, şimdilik kağıt kitabı destekler görüldüğü düşüncesini savunmuştuk.

Ödevlerini halk kütüphanelerinde hazırlayan son öğrencinin çoktan mezun olduğu günümüzde kütüphanelerin akıbetiyle ilgili de birkaç spekülasyon yapmakta fayda var.

Yıllar önce kasaba kütüphanesinin büyüğü ortamında, okuldan çok daha resmi bir ortamda ödevlerimizi yapmak üzere sessizce sayfaları çevirirdik. Not yükseltme belasına ve de mecburen "ortama" takılan ve kütüphanecinin başka tarafa bakmasını fırsat bilip, ansiklopedinin ilgili sayfasını sessizce yırtmaya çalışan haytalar dışındakiler, dosya kağıdına ilgili bölümü yazmaya çalışırdı.

İlk gidişlerimiz ödev için olsa da zamanla kitap okumak için de gitmeye başladık. Özellikle Renkli Dünya ansiklopedisinin sayfaları arasında kaybolmanın lezzetini hala hatırlarım. En büyük sorun raftaki kitapları incelememizin zinhar yasak olmasıydı. Çok düzenli, temiz ve güzel bir kütüphaneydi. Ancak okuru pek azdı. Hani meşhur maarif vekilinden mülhem, "okurlar olmasa kütüphane çok güzel idare edilir" düsturuyla hareket edilir gibiydi.

Günümüzdeki durumu kısaca, daha az düzenli, daha az temiz ve pek de güzel olmayan bir kütüphane olarak özetlenebilir. En önemli "müşterileri" olan ödev yapmak için gelen öğrenciler de pek uğramıyormuş.

Peki, öğrenciler de aradıkları konuları "Google"lamaya başladığına göre kütüphaneler ne olacak?



Benim naçizane tahminim şöyle: Milli kütüphaneler hafıza görevini yapmaya devam edecek, bazı kent kütüphaneleri kapanacak, bazıları küçülecek, bazı özel ve tematik kütüphaneler zuhur edebilir ama daha çok kişi veya şirket ömürleriyle sınırlı kalmaları muhtemel.

Bu arada kütüphanelerdeki kitap ve dergilerin elektronik ortama aktarılması artan bir ivmeyle sürecek. Bilgiye ulaşmak daha da kolaylaşacak. Her zamanki gibi bilgiye ulaşmak isteyen azınlık ulaşacak, ilgilenmeyen çoğunluk ilgilenmemeye devam edecek.

Velhasıl kağıt kitap ile ilgili geçen sayı yayınladığımız tahminlerimize benzer şeylerin olacağını sanıyoruz. Kütüphaneler yakın zamanda ölmeseler de yaygınlaşacaklarını söylemek pek mümkün görünmüyor. Elektronik kütüphaneler ise giderek yaygınlaşıyor. Hatta indirilen kitaplarla her bilgisayar birer kütüphane haline geliyor... Tabii bilgisayarlardaki kütüphanelerin ömrü işletim sistemlerinin ömrü kadar olmaya mahkum...



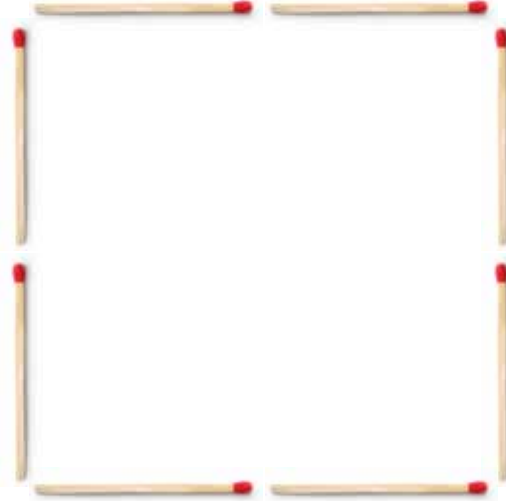
1



NASIL OLUR DA OLUR?

Adamın biri, hiçbir şekilde pasaport kullanmadan onlarca farklı ülke toprağına yıllarca girip çıkıyor. Üstelik bu işi gizlice yapmıyor. Memnuniyetle karşılanıp, uğurlanıyor. Mantıklı bir açıklaması var mıdır?

2



MÜMKÜN MÜ?

Yandaki kareyi dört kibrit çöpü daha ekleyerek iki eşit parçaya bölebilir misiniz?

Yukarıdaki iki bulmacayı da doğru cevaplandırarak **bulmaca@uted.org** adresine ya da posta ile derneğimize gönderen üç okurumuz birer hediye kazanacak. Tarihli 25 Şubat'a kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir.

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Erol Üründü, Mustafa Demir, Eyüp Sarıkoç

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

Adamın boyu çok kısa. Yirminci kat düğmesine ulaşamıyor. Asansördeki başka birinden yardım istiyor ya da şemsiyesiyle düğmeye ulaşabiliyor.

2

5:19
Soldaki saatten başlayarak her biri diğerinden 42 dakika sonrayı gösteriyor.



SİZE GÖRE KUŞ BİZE GÖRE KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!

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

KAYSERİ ŞİMDİ NE GÜZELDİR

Türkiye'nin her yeri bir ayrı güzel. Gelin Türkiye'yi Türk Hava Yolları'yla keşfedin.



#simdineguzeldir

TURKISH
AIRLINES

