



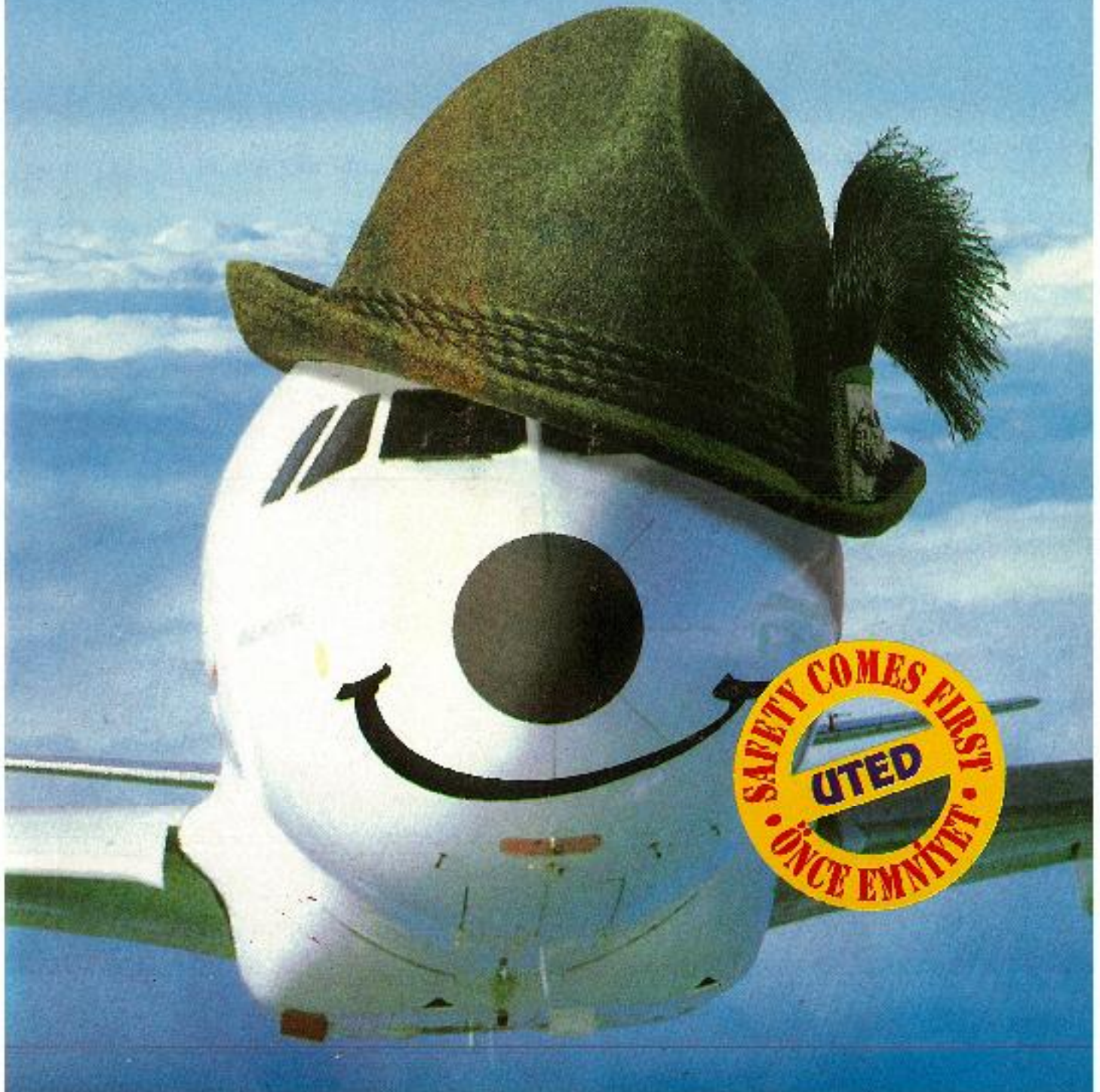
ATED

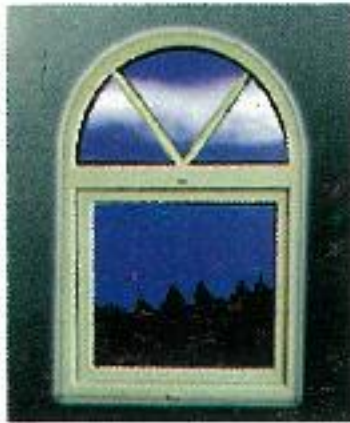


SAYI:44

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ / AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION

DERGİ SİZİNDİR, ALABİLİRSİNİZ • TEMMUZ 1995 JULY • YOUR COMPLIMENTARY COPY

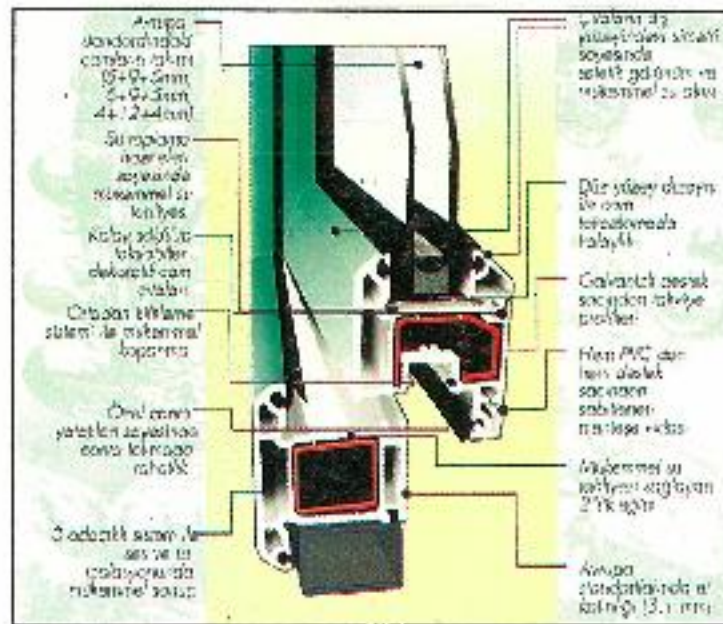




**AKAPEN
SERT PVC
PENCERE
SİSTEMLERİ**



**Ülkemizin
ilk 3 odacıklı
yapıya sahip
PVC pencere
sistemi olan
AKAPEN
VEGA, TSE
5358 ve
Alman DIN
18545
standartlarına
uygun olarak,
RAL
SERTİFİKASI
GARANTİSİ
altında
Üretilmektedir.**



Hiç bir doğa
korusundan
etkilenmeyen
AKAPEN
VEGA
çürümüyor,
bozulmuyor,
renk
değiştirmiyor
ve deforme
olmuyor.
AKAPEN
VEGA
güneşten
gelen
ultraviyole
ışınlarının
yıpratıcı
etkisine karşı
bile 10 YIL
GARANTİLİDİR

U.T.E.D
Üyelere
%10 İndirim



MERKEZ: Atatürk Caddesi No: 3 Güngören / İSTANBUL TEL: (0212) 506 74 69 - 70
FAX: (0212) 506 7469

FABRİKA: Ateşürk Caddesi Tınaztepe Sokak No: 4/2 Güngören / İSTANBUL
TEL: (0212) 506 74 69-70 FAX: (0212) 506 7459

TEMMUZ AYINDA EVLENMİŞ OLAN ÜYELERİMİZ

03.07.71 SÜKRÜ AK
17.07.71 İŞHAK YİĞİT
12.07.79 İRFAN GÜNEYŞU
09.07.75 TEZCAN AYDOĞAN
03.07.70 MURVET ERDİ
25.07.75 ERDAL ALPAY
19.07.71 MÜHAMMED CÜNEL
06.07.75 ÖMÜR KOKHINAR
03.07.75 ÖNDER KAPLANIŞ
29.07.85 MUHAMMED SUMELTAŞ
17.07.72 İSİNLER AKKAN
20.07.71 ALİ HİSAR AVŞAR
12.07.70 AHMET SAY
25.07.74 VELİ BÜLE AKINCI
24.07.81 NECMA AYAZ
11.07.82 MURİD ŞENYUVA
20.07.79 HALİL ÇOLAK
11.07.85 KEMAL SEVEN
30.07.86 MÜHÜR YELKENÇİOĞLU
20.07.84 İBRAHİM YERİL
28.07.70 ERDAL AKGÜN
26.07.80 SERDAR BALABAN
14.07.92 ERDOĞAN OZVAR
05.07.85 ZEHRA KIRMACI
21.07.90 AYLHA ŞAMAN
05.07.85 KEMAL FAHAY
24.07.87 HAYRETTİN DEMİR
23.07.92 SALİH OKÇU
12.07.91 JEVENİ BAKAN
17.07.94 CEMAL KÖYBAŞI
16.07.89 HASAN ÇAGLAYAN
31.07.88 ALI ÖZGEÇEN
20.07.90 SERVET KÜÇÜKOĞLU
26.07.89 SAMAN ATÇOĞLU
21.07.90 SERİTOK BULUT

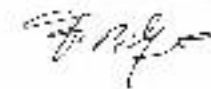
24.07.92 UMTÜCEN
20.07.63 GÜNER FIDAN
29.07.91 MURAT ARAS
14.07.75 MUSTAFA ÖZÜLMEZ
11.07.70 TURAN KÖREZ
11.07.80 SEÇKİN ŞİAR
25.07.92 YAVUZ ŞENEL
18.07.87 COSKUN BAYDAR
28.07.90 SELÇUK ERDOĞAN
09.07.71 NELAT BAKKIN
24.07.60 NECATİ YÜCE
30.07.93 KADRIYE DEMİRCAN
30.07.91 CAN ÇATAK
17.07.85 ORHAN TARINÇ
16.07.91 İFFEK ALTINTAŞ
22.07.92 OSMAN ERKANAT
30.07.93 SÜLEYMAN BAYRAK
20.07.80 HASAN OĞUL
23.07.84 M. FATİH ÜNLÜOĞLU
19.07.89 YAŞAR AYDIN
24.07.89 MÜHÜR ATAMAN
27.07.86 ERKAN ÖNAL
07.07.85 MUJATTAFA YILMAZ
16.07.84 FROJ SERENTİNA
27.07.84 ORHAN ŞEKERCI
04.07.93 MUSTAFA KAHRAMAN
18.07.74 ALAATTİN ÇELİK ÖRTÜRK
16.07.73 ÖNDER YURTSEVENER

**ARKADAŞLARIMIZIN EVLENME
YILDÖNÜMLERİNİ KUTLAR MUTLU
BERABERLİKLERİNİN DİYAMINI
DİLERİZ...**

Şahsınızda, beni, orduda ve burada yarım asra yakındır emniyetle uçuran tüm arkadaşlarıma teşekkür ediyorum, sağlık ve mutluluklar diliyorum.

Emaneti, lastik dahi patlamadan vebalsiz teslim etmenin şükür ve gururu ile hepimizi sevgi ile kucaktıyorum.

*Faruk Bilge
Kaptan Pilot*



DUYGUSAL VEDA...

Emekli olan Kaptan Pilot Faruk Bilge'nin, çalıştığı şirketteki mesai arkadaşlarının yanı sıra, tüm THY personeli ile vedalaşmak için, değişik iş gruplarının dernek başkanlarını ziyaret etmesini ve dernek başkanımızın şahsında, ekip çalışması yaptığı tüm uçak teknisyenleri ile vedalaşmasını, örnek bir davranış olarak kabul ediyor, kendisine buradan sonraki yaşantısında sağlık ve mutluluk dileklerimizle GÜLE GÜLE diyoruz.

UTED YÖNETİM KURULU

Üyelerimizden, **Münir Mısırlıoğlu**,
24.06.1995 günü vefat etmiştir.

Üyelerimizden, **Mehmet Göçmen**'in abisi
20.06.1995 günü,

İsmet Solak'ın babası 29.06.1995 günü
vefat etmiştir.

Merhumlara Tanrı'dan rahmet,
yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

UTED YÖNETİM KURULU

- Üyelerimizden **Selçuk Türel**,
05.07.1995 günü açık kalp ameliyatı
ci müştür.
 - **Doğan Germiyanoglu** ayağından
rahatsızlanarak hastanede tedavi altına
alınmıştır.
- Kendilerine geçmiş olsun der, acil
şifalar dileriz.**

UTED YÖNETİM KURULU

Üyelerimizden **M. Tuncay Olgaç**'ın
10.06.1995 günü bir oğlu olmuş ve
Ahmet Salman ismi verilmiştir.
**Minik Ahmet Salman'a dünyamıza
hoşgeldin der, uzun ömürler
dileriz.**

UTED YÖNETİM KURULU

Üyelerimizden **Erdogan Başylgıl**'in oğlu
Ertay 02.07.1995 günü, **A. Mustafa
Üstündağ**'in oğlu **Melli** 11.07.1995 günü
dünyaya gelmişlerdir. Arkadaşlarımızı tebrik
ediyoruz.

UTED YÖNETİM KURULU

**UTED Yönetiminde
Görev Değişikliği**

UTED Yönetim Kurulu olarak bazı
arkadaşlarımızın yeni görevleri şöyle
belirlendi:

İsmail Yalınas	Teskilatlandırma Sekreteri
Uğur Bilgin	Teskilatlandırma Sekreteri I Yrd.
Orhan Belen	Yönetim Kurulu Üyesi

Arkadaşlarımıza yeni görevlerinde başarılar
dileriz.

UTED YÖNETİM KURULU

UTED'DEN HAVA-İŞ'E

15. Dönem Toplu İş Sözleşme-
mizin, YHK'de şok yaratan rakamlar-
da imzalanmasından sonra, tüm üyeler-
de oluşan huzursuzluk ve geçim sıkıntı-
sı ile karşı karşıya iken ve YHK şoku
hala devam ederken; Sendika Yönetimi
olarak sizlerin, bütün bu gerçekleri gö-
zardı ederek, mücadelenizi siyasi plat-
formda sürdürdüğünüzü endişe ile izle-
mekteyiz.

Siyasi mücadelenizi, Sendikamız'ın
adını kullanarak yürütmeniz, Sendika
tüzüğümüze uymadığı gibi, tüm
üyelerinizin düşünce yapısını yansı-
tmadığından, üyeler arası bölünmelere
ve siyasi görüş çatışmalarına sebep ol-
maktadır.

Toplumun sizi seçme nedenini unutup,
Sendikamız'ın tüzelliğini kullanarak
mücadelenize devam ettiğiniz müddet-
çe ve asıl görevinizi hatırlayarak 16.
Dönem Toplu İş Sözleşmesi öncesi bir
ücret iyileştirmesi yaptıramadığınız tak-
dirde; telafisi mümkün olmayan durum-
ların ortaya çıkacağını ve bundan biz-
ler kadar sizlerin de etkileneceğini
hatırlatır, tüzel kişiliklerinize say-
gılarımızı sunarız.

UTED YÖNETİM KURULU

UTED'DEN THY A.O'NA

15. Dönem Toplu İş Sözleşmesi'nin başladığı 1 Ekim 1994 tarihinden bu yana büyük bir özveriyle ve iyi niyetle çalışan ve bu hakkı bizzat Genel Müdürümüz Sn. Atilla Çelebi'nin bildirisi ile (tüm personel ile birlikte) teslim edilen uçak teknisyenleri olarak sözleşme rakamlarının duyulması ile tam bir hayal kırıklığına uğradık.

Bir yanda enflasyon ile ilgili matematiksel gerçekler diğer yanda şirket içinde çalışanlar arasındaki adaletsiz ücret dağılımı çalışma şevkimizi felce uğrattı. Bizler şirketimizi ve işimizi çok seviyoruz. Ancak yaptığımız işin karşılığını da almak istiyoruz. Öteden beri hep savunduğumuz şey, sağlıklı bir iş değerlendirmesi yapılması ve çalışanların üretim pastasından hakettikleri ölçüde pay almalarıdır.

THY pekçok konuda batının havacılık şirketlerini örnek almaktadır. Hatta övünerek söylemeliyiz ki, bazı konularda onların önünde gitmekteyiz. Öyle ise ücret oranlamasında niye aynı kuruluşların standartlarını örnek almıyoruz? Devlet ve şirket imkanlarının THY çalışanlarına ayırdığı zaten yetersiz olan parayı niye adaletle bölüşmüyoruz?

Batıda bir pilot 100 Lira alırsa o pilotun uçtuğu uçağın her türlü teknik sorumluluğunu üstlenen, arızalarını gideren, testlerini yapan, bu uçak uçabilir diye mühür basan uçak teknisyeninin de yaklaşık 40 Lira aldığını defalarca belirttik. Bizde bu oran niye hala çok aşağılardadır?

Bir havayolu şirketinde birbirine zincirlerle bağlı meslek grupları ve hiç değişiklik arz etmeyen ücret orantıları olması gerekirken, milli havayolumuzda devamlı değişkenlik arzeden ücret orantılarından üretime yaptığımız katkı nispetinde pay alamadığımızdan ve bu payın oranı gerek Türkiye'deki özel havayolu şirketlerinde gerekse kendimize örnek aldığımız yabancı havayolu şirketlerinde belli iken şirket yönetimimizin neden bu gerçeği görmemezlikten geldiğini anlayamıyor, kendi grupsal ücret denge orantımızı oran olarak gerek ulusal, gerekse uluslararası şirketlerde bizden aşağıda olan bazı meslek gruplarından aşağıda görmenin üzüntüsünü yaşıyoruz.

Çalışma barışının temini ve verimliliğin artırılması için bu haksızlık bir an önce düzeltilmelidir.

Eğer istenirse sorunun çözümü için çeşitli yollar bulunabilir. THY yönetiminin gerekli düzenlemeleri yapacak güçte olduğuna inanıyor, uçak teknisyenliğinin önündeki günlerin aydınlık olduğuna dair umutlarımızı munafaza etmek istiyoruz.

Bu vatanın, hepimizin olduğu gibi, bu şirkette, çalışanlar olarak hepimizin. İsteğimiz yurdumuzun en güzide kuruluşlarından birisi olan THY çatısı altında huzurla çalışmaktır.

Saygılarımızla...

UTED YÖNETİM KURULU

PİLOT EĞİTİMİNDE SİMÜLATÖR

Havacılık sektöründeki teknolojik gelişime paralel olarak, daha rahat ve emniyetli uçuş yapılmasını sağlayan, son derece gelişmiş cihazlarla donatılmış uçakları kullanan pilotların eğitimi önem kazanmaktadır. Söz konusu eğitimi düşük maliyetlerle gerçekleştirmek için en son teknolojilerin yoğun olarak uygulama alanı bulunduğu simülatörler kullanılmaktadır.

FFS (Full Flight Simulator), üç farklı eksen ve düzlemsel hareketi yapabilen bir hidrolik platform üzerinde, ağırlıklı olarak uçak tipinin uçak kabininin bire bir aynısına sahip olmasının yanı sıra bu uçağın tüm aerodinamik özelliklerine de sahiptir. Bilgisayarlar tarafından yaratılan görüntü sayesinde istenilen havaalanı ve istenilen yapay koşullarda eğitim yapmak mümkün olmaktadır. Meterda arıza veya yangın çıkması, tek motorla iniş, buzlu karlı piste iniş gibi gerçek uçakla yapılması riskli veya mümkün olmayan eğitimler simülatörle hiçbir risk almadan yapılmaktadır.

Pilot eğitimlerinin vazgeçilmez aracı olan FFS fiyatları uçak tipine bağlı olarak 10-18 milyon dolar arasında değişmektedir. Bir saatlik simülatör eğitimi (1 ekip için) yine uçak tipine bağlı olarak 400-700 dolar arasındadır.

Simülatörle yapılan bir saatlik eğitimin ne kadar ekonomik olduğunu görmek için uçakla yapılan eğitim maliyeti ile karşılaştırmak yeterlidir.

B747 Uçak eğitimi	: 42000 DM
B747 Simülator eğitimi	: 1000 DM
B737 Uçak eğitimi	: 12000 DM
B737 Simülator eğitimi	: 970 DM

* Bu maliyetlere uçakların yolları taşımasından doğan kayıplar dahil edilmemiştir.

Bu gelişmeleri yakından takip eden Ortaklığımız B737-400 simülatör ihtiyacı ile ilgili fizibilite çalışmaları olumlu sonuçlanmış ve THY'nin ve ülkemizin ilk sivil uçak simülatörü "Thomson Simulation and Training" firmasına Mayıs 1993'te ismarlanmıştır. Simülatörün montajı ve tesisi Şubat 1995'te bitirilmiş olup 2 Haziran



1995 tarihine kadar 1500 saatlik eğitim yapılmıştır. Simülatörün 1 senelik kullanım kapasitesi 6500 saat civarındadır. Ortaklığımızın ihtiyacı dışında kalan eğitim saatleri de diğer havayolu şirketlerine satılacaktır.

IBERIA, VIVA AIR'İ KENDİ BÜNYESİNE DAHİL EDİYOR

İspanya Havayolu şirketi Iberia, yeni kuruluşu Viva Air'in operasyonlarına son verme kararı aldı. Şirket yetkilileri bu uygulamanın yeniden yapılanma planının bir parçası olduğunu vurgulamışlardır. Bu karar doğrultusunda yapılacak operasyonun iki yıl içerisinde tamamlanması ve Viva Air'in 516 personelinin Iberia bünyesine dahil edilmesi planlanmaktadır.

FREQUENT FLYER PROGRAMININ KULLANIMI YAYGINLAŞIYOR

Cathay Pacific, Malezya ve Singapur Havayolları'nın sadece Business ve First Class yolcularına yönelik olan "Passages Frequent Flyer Programı"nın üye sayısı 208.000'e ulaştı.

1995 yılında Delta Havayolları ve All Nippon Airways'in programa dahil olması ile programın üye sayısı dokuzca ulaşmıştır. Diğer üye şir-

kotları ise Swissair, Silkair, British Airways ve Avusturya Hava Yolları'dır. Hava yollarının yeni sıra programdaki kredi kartı şirketlerinin sayısı ise Citibank Visa, Mastercard ve American Express'ten sonra Ocak 1995 tarihinde Diners Club'un katılımı ile 3'e yükselmiştir. Ayrıca üyeler The Shangri-La, Pan Pacific, Inter Continental, Hyatt ve Hilton otellerinde kalarak kazandıkları milleri artırebileceklerdir.

THAI HAVAYOLLARI UÇUŞ AGINI GENİŞLETİYOR

31 Ekim 1994'ten itibaren haftada iki gün Bangkok-İstanbul arasında sefer düzenleyen Thai Hava yolu, Türkiye'de gördüğü geniş potansiyel üzerine hizmet yelpazesine genişletti. Şirket Bangkok-İstanbul seferlerini günde bir ve günde birer İstanbul ve Atina'ya birleştirilerek başlatıldı. Uçuşları ülkelerde "İstanbul ve Atina'yı birlikte görün" sloganıyla geniş çaplı bir promosyona yönelen şirket yetkilileri, bu yeni hat ile Uzak-doğu yolcularının her iki ülkeye yapacakları turistik ve ekonomik ziyaretlerin sayısının artacağını bildirmektedirler.

CONTINENTAL ÇALIŞANLARINI ÖDÜLENDİRİYOR

Hava yolu şirketlerinin uçuşlarını zamanında gerçekleştirmesi imajını olumlu etkileyen bir faktördür. Geçmiş yıllarda bu konuda düşük performans gösteren Amerikan hava yolu şirketi Continental, zamanında iniş ve kalkış oranlarını yükseltmek için çalışanlarını ödüllendirmeye karar verdi. Bu konuda yapılan çalışmalar neticesinde Şubat 1995'teki uçuşların %79.5'i zamanında gerçekleşmiştir. Bu oran Ocak ayına göre 0.2 puan daha yüksek bir netice iken Şubat 1994'ten zamanında iniş-kalkış oranı sadece %65.2'dir.

Şirket Şubat ayındaki iyileşme için her çalışanına 65\$ olmak üzere toplam 23 milyon \$ dağıtmıştır. Söz konusu iyileşmede, çalışanlara verilen primlerin dışında yeni tarife düzenlenmesiyle sefer sayısının azalması ve filo büyümesi gibi gelişmelerin de rolü olmuştur.

HAVAYOLU BİRLEŞMELERİNE GÜNDEM

LUFTHANSA-SAS AVRUPA'NIN EN BÜYÜĞÜ OLMA YOLUNDA

Alman hava yolu şirketi Lufthansa ile İskandinav hava yolu şirketi SAS, uçak ve bakım hizmetlerini birleştirme kararı aldılar. İki hava yolunun bir

ortaklık oluşturmayacakları, faaliyetlerine bağımsız iki şirket şeklinde devam edecekleri belirtildi. Ocak 96'dan itibaren yürürlüğe girmesi planlanan sözleşmenin işbirliğinin Avrupa Komisyonu tarafından onaylanması gerekmektedir. Uçuş ağı ve tarife yapısının koordineli olarak düzenlenmesiyle oluşturulacak, Avrupa'nın en büyük ulaşım sistemi ile Avrupa'da en iyi hava ulaşım ağına yaratılması, maliyetlerin düşürülmesi amaçlanmaktadır. İşbirliği ile Lufthansa ve SAS 375 adetlik bir uçak filosuna sahip olacağı ve bu filo ile, 253 uçağa sahip Avrupa'nın en büyük hava yolu şirketi British Airways'ı geçeceği belirtilmektedir.



SABENA VE SWISSAIR BİRLEŞİYOR

İsviçre hava yolu şirketi Swissair, Belçika hava yolu Sabena'nın %49.5 hissesini satın aldı. Belçika'ya yaklaşık 300 milyon \$ ödeyerek Sabena'ya ortak olan bu şirketi iflastan kurtaran Swissair, yakın gelecekte Belçika hükümetinin Sabena'yı tamamen özelleştirmesini isterken hisse oranını %50'nin üzerine çıkarmayı hedeflemektedir.

Hisselerin çoğunluğu devlete ait olan Sabena'nın %37'sini elinde bulunduran Air France'ın bu hisselerini satmayı kabul etmesi ve Avrupa Birliği Komisyonu'nun Sabena-Swissair ortaklığına yeşil ışık yakması sayesinde gerçekleşen söz konusu anlaşma Sabena'nın tamamen özelleştirilmesine yönelik en büyük adım olarak değerlendirilmektedir.

LONDRA-PARİS HATTINDA MANŞ TÜNELİ REKABETİ

Manş Tüneli'nin faaliyete girmesiyle Londra'dan Paris ve Brüksel'e hizmet vermeye başlayan demiryolu ağı, 1 saatlik Londra-Paris hava trafiğini olumsuz yönde etkiledi. 1994 yılında İngiliz havayolu şirketi British Midland'ın Londra-Paris trafiği %16, British Airways %25, Air France'ın %36 oranında azalmıştır.



Kısa dönemde hava trafiğini olumsuz etkileyen bu gelişmenin, sunulan yeni hizmetler nedeniyle, uzun dönemde Londra-Paris arası seyahatleri artıracacağı, böylece hava trafiğinin birkaç yıl içinde kaybını telafi ederek daha sonra artış kaydedeceği düşünülmektedir.

AIR FRANCE' DAN SİGARA İÇME YASAĞI

Kıtalararası uçuşlarda sigara içme yasağı uygulayan şirketler arasında Air France da kahıldı. Şirket, Nisan 1995'ten itibaren her gün sefer yaptığı Paris-Newyork hattında haftanın bir gününde sigara içme yasağı uygulamaya başladı.

EMİRATES'DE OSCARLI FİMLER GÖSTERİSİ

Birleşik Arap Emirlikleri havayolu şirketi Emirates, First ve Business Class'da uygulanmakta olan film gösterimlerine ek olarak Oscar'lı film yıldızı Tom Hanks'ın 5 adet filmi de gösterime sunuyor.

Son iki yıldan beri bu mini film festivalini gerçekleştiren Emirates aynı çerçevede 1994 yılında Steven Spielberg, 1993 yılında ise Clint Eastwood'un filmlerini yolcularına izlettirmiştir.

BİLETSİZ YOLCULUK YAYGINLAŞIYOR

Avrupa ve Amerika'da başlayan biletsiz yolculuk uygulamasına Uzakdoğu'lu havayolu şirketleri de rağbet atmaya başladılar.

Malezya Havayolu giderlerini kontrol altına almak amacıyla iç hatlarında biletsiz yolculuk uygulamasına başlayarak "Smart Card" teknolojisini hizmete koymayı planlamaktadır. Söz konusu uygulama ile acentalara ödenen komisyonlarda azalma olacağından gelirlerde artış sağlanacaktır.

Amerikan havayolu şirketi Western Pacific'in uygulayacağı biletsiz yolculuk sisteminde ise herhangi bir seyahat acentasından ya da telefonla rezervasyon yaptıran yolcuya belirli bir numara verilmesi planlanmaktadır. Yolcu bu numara sayesinde

de bilete gereksinimi olmadan bütün uçuşunu tamamlayacaktır.

AVUŞTURYA HAVAYOLLARI YENİ A340'LARINI TELEFON- LA DONATIYOR

Avusturya Havayolları, yeni aldığı A340'lar için Sky Phone firması ile 4 milyon \$'lık uluslararası haberleşme anlaşması imzaladı. Şirket uçakları ilk etapta 6 adet portatif telefon daha sonra Business Class'da her koltuğa bir kişisel telefon verebilecek şekilde düzenleyecektir.

Bu uygulamayı önce başlatan British Airways ve Virgin Atlantic, uzun menzilli uçuşlarda yolculara yaygın haberleşme hizmeti sunarak, pazar payını dolayısıyla gelirini artırmaktadırlar.

APK BAŞKANLIĞI BÜLTENİ HAZİRAN 1995



AIRBUS A330 ETOPS

AIRBUS her üç tip motoru için Joint Aviation Authority onaylı ETOPS (Extended-range twin-engine operation) uçuş izinleri aldı. Bu yılın Air France ve Air England tarafından kullanılan GE CF6-80F motoru 180 dakikalık emay almış bulunuyor. Air England bu süre bu süreyi 120 dakika olarak kullanıyordu. Diğer bir tip Pratt-Whitney PW4164 ve PW4158 120 dakikalık ETOPS kabulü gördü. Bu da Boeing 767-300 ise 90 dakikalık ETOPS onayı ile geçiyor. Fakat Hong-Kong şirketi Cathay gereksinimi dolayısıyla yapılarak modifikasyondan sonra bu süreyi 120 dakikaya çıkarmayı planlıyor.

B777'İNİN BASINÇ PROBLEMİ ÇÖZÜLDÜ

Bugün artık uçuşu gerçekleştiren B777' nin test uçuşları arasında iki defa meydana gelen kabin basıncı sorununa anırsız. dolayısıyla FAA kaynaklı olduğu 25000 ft'lik limiti check valve modifikasyonu sonucunda kaldırdı.

Ayrıca 2000 ft ve 40000 ft'de hızla dalış esnasında görülmüş Check valve kapalı pozisyonunda kapağa sebebiyet vermiş. Valve modifikasyonu Boeing ve FAA tarafından onaylanarak bu yıl 777'lerin de değişik geçecek testlerini ve test uçuşları düzenlenmiştir. 17 adet B777, toplam 1000 uçuş ve 950 saatlik test deranesinden geçmiştir.



BOEING 777 GÜRÜLTÜSÜZ ÇIKTI

Boeing 777'nin beklenenden daha az ses ürettiği olduğu görüldü. US ve European Joint Airworthiness Authorities tarafından da onaylanmıştır. Ses birimlerini beş ilme, toplam 3 ilme düşürülmesiyle bir seviyede 7 EPN db. beklenen düzey 6 EPN db. uçuş verileriince ölçülen değerler artık gerçeğe dönüşmüştür. Kabin içi ses seviyeleri de yarıya düşürülmüştür. Yabancı ölçüm eni göre 75 db 80 dbA ses seviyeleri 3767' nin kabinine eşdeğer olduğu kanıtlanmıştır.

ANA

All Nippon Airways (ANA) Air Asia ile yaptığı anlaşma ile toplam 5 adet A330-300 uçaklarını 2000 yılından sonra alını ve bunların yerine 10 adet A321 alınılması konusunda mutabaklaşma vardı. ANA yaptığı bu değişiklikle gelecek için yeni hedefleri belirlediği ortaya çıktı.

Yeni bir işi vardı. Hava ve kullanan 169 küçük kardeşleri 10 adet A321' i 1998 Mart ile 2001 Şubat tarihleri arasında teslim alacak. ANA'nın halen 15 adet A320 ve 5 adet de siparişi bulunması ve yeni bir uçuşu da Hava uçuşu. A321 alması ilklere çekildi.

ANA A321'lerin motorları için seçim yapma zorunluluğundan veya bir başka deyişle kabin genişliği, bu konuda şimdi kullandıkları GE-Snecma CFM 56-5B3A1 versiyonu ile Japon Hükümeti'nin beklentisi olan iki Aero Engine V2500-A5 ile kararlı. Airbus 340 siparişleri için kabul etmezken yeni bir 321 siparişi dolayısıyla 340 teslimi erteliyor. Filo bu şekilde olursa daha önce planlanan 15 adet PW 4000 motorlu B777 taslağına dahil oluyor. Şirketin görüşününü değiştirecek bir diğer bilgi ise de B747 sayısının daha artacak olması.

NASA'NIN YENİ UZAY LABORATUVARI

Nasa 1996 yılında uzay mekiği Columbia'yı özel görevleri yerine getirecek şekilde uzaya göndermeyi planlıyor. 6 gün süren uçuşu tamamı edilen uçuşta 7 m'lik laboratuvarı taşıyacak. Testlerin 15 ila 20'ye varacak mı konusunda olacak. Testlerin konusu, Kuzey, Güney, Japonya, İsveç, İsviçre ve Amerika ile bir ortak kuruluş olan "LMS" Uzay laboratuvarı olacaktır.

Uzayda mürettebatın insanların yaşayacağı ortamdaki durumları, yaşam sistemlerindeki değişimleri ve bunlara uyumları konusunda deneyimler yapmak. Bu çalışmalar ortak olarak 77'lerin bil-

İzlenimleri, sırtının hareketleri ve bedensel etkileri olacak. Mürettebat çalışırken ve uyuklamadıkları devam edecek. "Düğüne yarıkmıdır vücut ve kaslarda yaptığı hasarlar ve balımsız hastalıklara karşı vücudun bağışıklık sistemindeki etkiler" de konuşulacaktır.

BİN KİŞİLİK UÇAK

Günümüz uçakları en fazla 600 yolcu kapasiteli iken, teknolojiye gelişiminde doruk noktasına ulaşan uçak sanayi, şimdi 2020 yılına bir kişilik bir uçak hazırlıyor. Amerikan Boeing firmasının Avrupa imalatçılarıyla ortaklaşa yürüttüğü proje gerçeğeleştiğinde, geniş kanatlı d3r dev motorlu süper yolcu uçağı, yere inmeden 12 bin kilometre uçabilecek, bir yoldu ile İstanbul'dan kalkıp Los Angeles'a inecek. Özel havayollarında gerek duyulmazın bu yenisı modeli uçak, "Jumbo" olarak bilinen 747 uçak an için yereli 3 bin 200 metrelık altın kalıp, inecek. İc onarımı ile ilgili bilgi lerin gizli tutulduğı yarası model i jet yolcu uçağının içinde yatak odası, Amerikan bar, oyun odası gibi b50ümlerin de planlandığı olırtıldı.

GÖKTEKİ YUNUS



Bundan böyle, mavi gökyüzünde de yunus balıkları görmek mümkün. Aras'ın "Beluga" adlı son ürünü, tam bir teknoloji harikası... Çok yakıncı, distans gerektileceğiniz çok uzun kile görünümlü ve herkeşi büyülüyor.

LUFTHANSA'DA "NO SMOKING"



Sığıraya karşı olumsuz bir kampanı yaşıtılan sığira dışarıları bunlara karşın bu yerisini alıyor. Kuşkusuz hava ulaşımı da bundan nasibini ziyyadeyle alıyor. Zaten birçok referanın da sığıra içine yusağı yapıldığına Lufthansa geçenlerde aldıkları yerler kararlar ABD'deki kilerlerine daha sığıra içine yusağı sayıyor. Şimdiden Amerika'da New York, San Francisco, Kanada'da ise bütün referalarında sığıra içine yusağı yapıldığını Luf



gapan görevleri. Sincaplar istenildiğindeki uçuşları rüzgârın hızının yüksek olduğunda, uçuş yollarının büyük role aldığına soyeler. Tanıtım uçuşları büyük ilgi. THY'nin, gariyazlı hastanelerinin kurum yalığı gerçek bir işkâkânının ardından devresel gerçektir.

EMİRATES HAVAYOL- LARI ISI AYARLAYICI PERDE GELİSTİRDİ

Emirates Havayolları, 1995 yazın dan itibaren uçak kokpitinde kendi mühendisler tarafından geliştirilen ve s. ayarlanabilir elektronik uçuş pedalleri kullanacak.

Polisi en pende, ya da aynı uçağa binisi ve yer hizmetleri sırasında sürekli ortak kalen kapıların dışındaki duvarın kabine girişini özlüyor, ortaklığı yolcuların kalkış saatine kadar istisna, yani benim bir ofiste bu tür olanı seçilirdi.

RUSYA MEKİK PİSTİ BOEING İNİSİ İÇİN KULLANILACAK

ABD'nin uzay mekiği programları üzerine eski SSCB'nin geliştirdiği ancak tek bir uçuş dışında son verileri uzay mekiği testleri şimdi başka amaçlarla kullanılıyor.

Rusya'nın kurandığı, Kazakistan'daki Baykonur Uzay Üssü'nde bulunan Rus uzay mekiği (Buran) üzerine 1988 yılının sonuna kadar ilk uçuş, bu yıl sonuna kadar uçuşlarda, Amerika'dan çıkarak uçuş yapan bir Amerikan Boeing uçağı yapacak.

Uzunluğu 45 km, genişliği 91 metre olan püst, Kasım 1988'de Buran'ın ilk ve son uçuş kalkışını ardından hiç kullanılmayan Buran için Baykonur'da yapılan testlerin başkanı Alexander Kevorkyan yaptığı açıklamada, mekik programının, SSCB'nin dağılmasının ardından ekonomik yetersizlikler nedeniyle çöktüğünü, testlerin şimdiki uzay araçlarının ve aydınlatma formlarından önceki son kontrolünü yapılması amacıyla kullanılacağını belirtti.

Milyonlarca dolar harca ederek 1988'de yapılan ilk uçuşu başarıyla tamamlayan Buran, şimdi Moskova'daki Gorki Park'ta açık ve korumasız bir alanda ve bakımsız bir şekilde ziyaretçilerin görmesi için bulunduruluyor. Ayrıca, yapılan aralık programının durumu üzerine hiç uzay uçuşu yapmayan diğer alt mekikler, özellikle de Baykonur'da şimdi toz toz duruyor. Kalan iki mekik ise bir süre amaçları kullanılıyor.

SIKORSKY SİVİL MODELİ TÜRKİYE'DE

Güneydoğu'da terörizme karşı kullanılan Black Hawk (Kara Şahin)'ların sivil modeli S-76, Türk pazarına girdi. Şirketin İbrahim Badur'un 200 milyon liralık bir teknoloji firması olan satın aldığı sivil Sikorsky, Türk izadamlar ve basın mensuplarına tanıtıldı. Özellikle VF-105 model k, pürüzsüz, arama ve kurtarma hizmetleri ile acil tıbbi taşıma gibi sivil havacılık hizmetlerinde kullanılacak Sikorsky S-76'ların, şarjlarının gözden alınarak bakılıyor. S-76'ların Türkiye Pazarlarına Girişini Denize Döndür, "Sikorsky'ler yağmuru çalıyor ve eno dağılı olarak bütün izadamlarını atkılıyor, trafik sahasına son veriyor. Konforlu iç donanım, emniyetli uçuşları ile Sikorsky'ler hava taşımacılığında uçuş açacak" dedi. Amer-

ika, Kanada, İtalya, Amerika ve İsviçre'de ambulans helikopteri olarak kullanılan S-76'ları, esyaları ile birlikte iki hasta ve 5 tıbbi görevliden oluşan ek, ilk yardım ve tıbbi yardımlar için olarak taşıyarak gerekli olabilecek her türlü donanıma sahip.

GÖKTE TEKNOLOJİ - SAVAŞI



Son birkaç yıldır satışları düşen uçak yapımcısı firmalar, piyasaların yeniden canlanmasıyla karanlıktan bir müddet ışığa giriyorlar. Bu alanda dünyanın üç büyük devi, Amerikan Boeing ve McDonnell Douglas ile Avrupa'nın Airbus'ı, Paris'te yapılan 41. Hava Fuarı'nda en son model uçaklarını sergileyerek piyasaların daha büyük pay kazanmaya çalışıyor.

Paris'te, Burger'ın öne çıkardığı 40.000 metre kare alan üzerine kurulan sergi Amerika ile Avrupa arasında bir teknoloji mücadelesine dönüştü. Amerika ve Avrupa, havacılık ve silah endüstrisinde birbiriyle kıyasıya rekabet ederken, Rusya'nın edinin hiç geçmemesi, SSCB'nin dağılmasından sonra bu ülkenin teknolojiye geri kaldığı yorumlarına yol açtı. 9 gün süren "Air Show" da yapılan gösterilere bakarsa özellikle Avrupa'da dünya lideri olan Amerika'nın Avrupa'nın Airbus uçakları karşısında zorlandığı görüldü. Üzzer ara göre 1977'de, A300'le piyasaya giren

Airbus, yakıt tasarrufu sağlayan modelleriyle yavaş yavaş pazar payını artırdı. A320 ile bugün %12'ye çıkaran Airbus, şimdi %30'luk bir dilimi kontrol ediyor. Birkaç yıl içinde %35-40'lık payı hedefleyen Airbus, sipariş üzerine sipariş alıyor. Boeing firması ise, Airbus A330-340'larına karşılık olarak "uçan saray" olarak adlandırılan B777'yi piyasaya sürdü. Şirket Bill Clinton desteğini alarak yeniden alışı kalıplaşmış ve Suudi Arabistan Hava Yolları ile büyük bir anlaşma imzalamış. Dolayısıyla, Boeing'in Airbus pazarını savunmakla kalmayıp yeni pazarlar için Airbus'a rakip oluyor. Bu nedenle Amerikan gazeteleri, "Boeing devi yandı" diye anlık ediyorlar.

HAVAŞ'A THY'DEN İKİNCİ TRANSFER

Özelleştirilen HAVAŞ, T.H.Yolcuların ikinci büyük transferini yaptı. THY'nin Karan Başkanlığı görevini yürüten Çetin Özsoy Havaş'a genel müdür yardımcısı oldu. Geçtiğimiz günlerde THY'nin genç Genel Müdür Yardımcısı Murat Öztürk'ü genel müdür olarak olan Havaş yeni transferine önümüzdeki günlerde başkalarını da katacak. Uzun süredir THY İkinci Başkanlığı görevini yürüten Çetin Özsoy THY'de daha önce yine uzun yıllar Tanıtım, Basın Halkla İlişkiler Başkanlığı yapmıştı.



BRITISH AIRWAYS'IN KARI 31.6 TRILYON

British Airways 1994 karını 31.6 trilyon lira olarak açıkladı. British Airways Yönetim Kurulu Başkanı Sir Colin Marshall, "Bu olağanüstü artışın başlıca nedeni, uzun yolcu ve kargo mekiği. Bu karımızla masrafların yakın kontrolü ve üretiminin artırılması gibi nedenleri de ekleyebiliriz" dedi.

AKILLI KOKPİT

Ersoy BOZKURT
Uçak Teknisyeni



Soğuk savaş sırasında Hollywood filmlerinin vazgeçilmez konularının başında teknoloji çekişmeleri bulunmaktaydı. Özellikle Rus'ların yeni savaş uçağı teknolojisi en revaçta olamıyordu.

Bugün sivil havacılığın hizmetine sunulan teknoloji çok büyük evrimler geçirerek günümüze kadar gelmiştir. 1970'lerde McDonnell Douglas F-15A savaş uçağıının sol ön üst paneline yerleştirilen likit kristal ekran ile birlikte pek çok knob ve tuşdan oluşan sistem çok büyük bir devrim olarak görülmüyordu. Uçakta birkaç sistemin geniş alana dağılan kumanda ve indikasyonun ; yüksek konsantrasyonun yöneldiği, hareket imkanının en kolay olduğu

Bugün sivil havacılığın hizmetine sunulan teknoloji çok büyük evrimler geçirerek günümüze kadar gelmiştir. 1970'lerde McDonnell Douglas F-15A savaş uçağıının sol ön üst paneline yerleştirilen likit kristal ekran ile birlikte pek çok knob ve tuşdan oluşan sistem çok büyük bir devrim olarak görülmüyordu.

Teknolojik gelişmeler yine öncelikle savaş uçaklarında yer almakta. On-Board ve Off-Board sensörleri sayesinde daha önce ancak hayal edilebilecek hassasiyette veriler elde edilerek bunlarla kumandayı insansız temin edecek sistemler geliştirilmiştir.

pilotun hemen önünde bir ekranda toplanmasının avantajı çok büyük olmaktaydı.

Teknolojik gelişmeler yine öncelikle savaş uçaklarında yer almakta. On-Board ve

Off-Board sensörleri sayesinde daha önce ancak hayal edilebilecek hassasiyette veriler elde edilerek bunlarla kumandayı insansız temin edecek sistemler geliştirilmiştir.

Avrupa'nın 4 ülusu uçağı, Eurofighter Amerikan Hava Kuvvetleri'nin müessesesi ile Fransız uçağı Rafale gibi "Infrared Search and Track" (IRST) sistemine sahip oluyor. Fransızların geliştirdiği sistemleri Rafale'de toplamaları bu uçağı güçlü kıl-



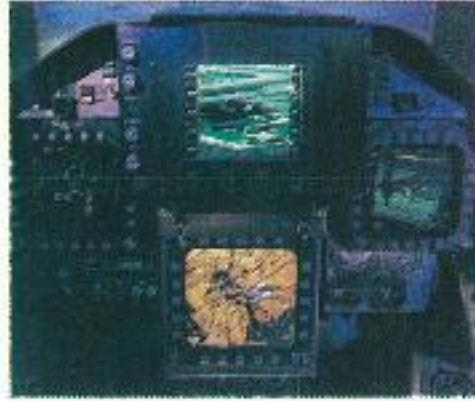
mıştır.IRST sisteminin yanı sıra Thomson-CSF/Dassault Electronique RB2 radar sistemi ve geliştirilmiş SPECTRA füze-savır sisteminin Rafale'de toplanması Rafale'nin çekiciliğini artırıyor. Fakat pilota hedef tespiti, takip ve imhasında çok şey kazandırıyor bu yardımcı sistemler yüksek tehdit unsurunda taşıyorlar.

Bunlarla sınırlı kalmayan teknolojik gelişmeler, insan-bilgisayar iletişimde ilerleme sağlamış, pilota yardımcı olan sistemler sabiplerini beklemektedir. Bunlardan kullanıma çıkan fakat henüz tam yeterliliğini ispatlamamış yapay zeka "ARTIFICIAL INTELLIGENCE" AI ve "Direct Voice Input" DVI sistemleri büyük bir çekiciliğe sahip bulunmaktadır. Fakat yine de askeri veya sivil amaçlı kullanımlarda hataya sebebiyet verme riski taşımaktadır. AI düşman sistemlerinin tespiti ve karşı taarruza işlerinin büyük olmasına rağmen en ideal kullanımı pilota yardımcı sistem olması. Boeing E 3 savaş uçağında "Uçuş Uyarı ve Kontrol Sistemi" Grumman E 2'de "Gözetleme, Hedef Belirleme" olarak AI kullanımda.

Yakın gelecekte AI geliştirilmiş elektronik savaşta en uygun koşullar belirlenerek pilota seçmek, sürmesi ve pilotun sesli emri ile bunu harekete geçirmesini sağlayacak.

Rafale uçağında kullanılabilecek ve hala geliştirilmekte

olan DVI sistemi Amerika, İngiltere, Fransa ve Rusya'nın yoğun ilgisini çekmektedir. Tabii ki çarpışmalarda mekanik bir veya birkaç hareket ile yapılan işlemin yerine pilotun anlık kararından sonra



Rafale, bir bakıma geleceğin avcı uçağının (FOA) "Future Offansive Aircraft" provası gibi. Sistemler bu uçağa kullanıma geçerek geliştirilmekte. Dizaynıların geleceğin uçağında (FOA) silahların izoleli, elektro-optik, elektromanyetizmin etkilerinden arınmış olması gibi kokpit dizaynına dikkat ederek, pilotun da bakım ve tamir konusunda eğitilmesi ve işlemleri yapması için tasarımlarda bulunuyorlar.

ra sesli olarak kumanda vermesi; zamandan kazanılması bu çekiciliğin sebebi olmaktadır. Ama ses farklılığı, komutların karşılabilmesi de dezavantaj oluşturmaktadır.

Rafale bir bakıma geleceğin avcı uçağının (FOA) "Future Offansive Aircraft" provası gibi, sistemler bu uçağa kullanıma geçerek geliştirilmekte. Dizaynıların geleceğin uçağında (FOA) silahların izoleli, elektro-optik, elektromanyetizmin etkilerinden arınmış olması gibi kokpit dizaynına dikkat ederek, pilotun da bakım ve tamir konusunda eğitilmesi ve işlemleri yapması için tasarımlarda bulunuyorlar.

Tüm gelişmiş bilgisayar sistemleri pilotun kokpitte birtakım işler yapmaktan başka olan-biteni izleyerek yönlendirmesi, kumandacılık yapması. Bir başka deyişle ne olursa olsun uçağa pilot bulunacak çünkü sadece insanlar hiç beklenmedik durumlarda karşısında insiyatifini kullanarak çözüm üretebilir. Hatalı verilerin olmasında veya hiç verinin bulunmasında bilgisayar sistemlerinin yapabileceği bir şey yoktur. Bilgisayarlar hala bizim temel'in "Ne var, Ne yok?" sorusuna cevap verebilecek kapasiteye gelemeyiler.

KAYNAK:
FLIGHT INTERNATIONAL
February 1995

ÜRETİM KAVRAMININ GELİŞİMİ

Üretim beden değil bir beyin faaliyetidir. Beyin düzenli komutlarıyla üretimi sistematize eder.

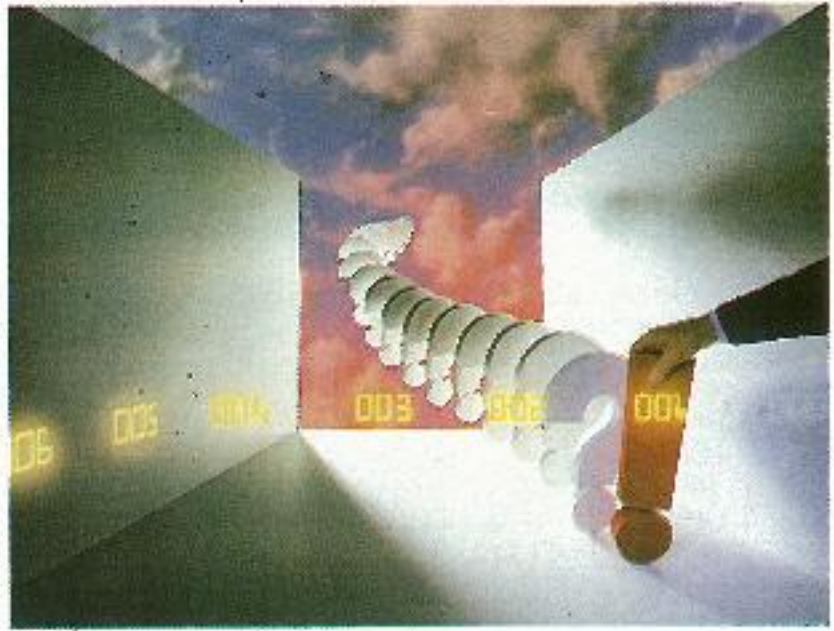
İnsanın olgununları bu yana üretim vardır. Mısır Piramitleri, Yunan Tapınakları, Çin Seddi, Roma İmparatorluğu'nun yolları, bu bentleri geçmiş zamanların ürünüdür. Fakat bu ürünlerin yapım yöntemleri günümüzden çok farklıdır. Üretimün örgütlediği el emeğine dayanan bir sistemdir.

1700'lere kadar bina yapımı gündelik üretim işi evlerde, kütüphanelerde yani yoğunluk mekânlarında gerçekleştirilmiştir. Yaşam mekânlarındaki bu üretim bilim dilinde "cottage (kulübe)" sistemi olarak anılır. Zanaatkarlar yapıtlarını buralarda yetiştirir, üretir; el emeğine, ustalık bilgisi, becerisi ve otoritesine dayanır.

Sanayi devrimi ile üretimde değişim başlar. Bu değişim; insan gücünün yerini makinaların alması ve malatın evlerden, atölyelere fabrikalara geçmesiyle devam eder. 1764'de J. Watt'ın buhar makinesi bulmasıyla üretim mekânı değişmiştir. El emeği üretime katılırken, işçilik uzmanlaşmaya yönelmiş, ürün parçalarına bölünürken "BANT" çalışması başlamıştır. Çalışan sayısı artınca üretim organizasyonu sıkı konuları olmuştur. "BANT" çalışması yalnız makine ve işçilik gelişmelerini değil aynı zamanda üretim planlama ve kontrolü, sorumluluğunu da beraberinde getirmiştir.

Endüstriyel gelişmeler İngiltere'de başlayıp önce Avrupa'ya sonra Amerika'ya yayılır. Amerika'da (1790) E. Whitney birbirinin yerine kullanılabilen parçalar (interchangeable parts) kavramını hayata geçirir ve ilk olarak Amerikan ordusuna "tüfek" yapımı için üretim bandı tasarlar. Böylece üretimde yeni bir kavram çıkmış olur. Bu tarihlerde Amerika'da en ileri gitmiş endüstri tektatildir. 1800'lerde elektrik ve petrol sanayiye girerken, gelişmeler birbirini öğrenir ve diğer endüstriler de bu "savas"ları desteklemek üzere doğmuştur.

Amir fakat son derece hızlı ge-



ÜRETİM PLANLAMA VE ÜRETİM PLANLAMACILAR

Dr. Oya TORUM
Y. Müh. Mimar

Sanayi devrimi ile üretimde değişim başlar. Bu değişim; insan gücünün yerini makinaların alması ve imalatın evlerden, atölyelere fabrikalara geçmesiyle devam eder.

leşim ve değişimleri de bernacöründe taşıyan savaş yıllarından sonra üretim ve ürün çeşitliliği zenginliği dönemine geçilir.

Köle işçi statusünün ortadan kaldırılması, çiftliklerde çalışan tarım işçilerinin şehirlere gelmesine ve yoğun göçlere neden olur. (1865-1900) Böylece şehir merkezlerinde endüstriyel merkezler gelişir.

Ciderek "kapital" yeni bir biçim almış, kapital sahibi çalışanı ayırmıştır. Üretimi yönetenler de kapital sahibinin muafı memurudur. Batıdaki hızlı keşifler ve yeni gelişmeler birçok girişiminin doğmasına,

yayılmasına ve büyümesine neden olmuştur. Yeni yerleşmeler, dağıtım sorunu, ulaştırma sistemlerini zorlamıştır. Zaten savaşlar ulaştırma, raylı taşıma, havacılık, karayolu, denizyolu sistemlerini ayrı bir endüstri haline getirmiştir. Böylece üretim kapasitesi artmış, işçiler genişlemiş, yeni "Bata Pazar" ulaştırma endüstrisinin katlılırlığında büyük bir üretim patlaması yaşanmıştır.

20. YÜZYILDA ÜRETİM:

Yeni yüzyılın ekonomik ve sosyal çerçevesi, bilimsel yöntemle-

rin üretime katılmasına yol açmıştır. Günün güçlü pazarına makineler / teknoloji baskı yaparken, eskiak zihin "yönetim biçimi"dir. Meslek uzmanları, danışmanlar, mühendisler, eğiticiler, araştırmacılar çok çeşitli metod ve felsefeler geliştirmeye başlamışlardır. İlgiliğin, emeğin etkisi ve önemi anlaşılmış, bir takım sistematik yaklaşımlar ortaya çıkmaya başlamıştır.

Çalışmanın yeteneği, gücü, öğrenme kapasitesi saptanarak buna uygun iş planı yapılması, her zaman aynı işi ne kadar za-

SORUMLULUĞU'dur. Bir diğeri ise insan yönetimidir. Anlık ve net olarak ifade edilemeyecek hedef, ama yakın ama uzak, gelecek için plan geliştirilmesidir. Bu planların içinde yasal tasarımı olduğu kadar, organizasyon, davranış ve yöneticinin yönlendirilmesi de söz konusudur. Yönetimin karar alma işlevinde, arka plan sorumluları "ÜRETİM PLANLAMACILAR"ıdır. Burada bir inceliğin üzerinde durmak isterim: Üretim planlama FIRSAT ve RİSK'ten ayrılmazdır. Güçlerin

enerjilerini gelecek üzerine yoğunlaştırabilmelidirler. Alternatif üretmekten kaçınmamalı ve sistemi yalnızca ADAM x SAAT mantığı içinde görmekten kurtulmalıdırlar. Ve belki en önemlisi ki: hayalleri, sınırlı olmak ve kısıtlamalara rağmen ne denli gerçeğe dönüştürülürse o denli faydalı olabilmektedir.

THY'DE DURUM:

Bizim kuruluşumuzda, özellikle "TEKNİK"te üretim planlamasının önemi yöneticilerimiz tarafından sezilmiş ve organizasyonel önlemler zamanında alınmıştır. Müdürlükler kurulmuş atölye bazında şeflikler ihdas edilmiştir.

Başlangıç hızlı ve yerinde olmuş ancak, ihtiyaçların gerektirdiği aktiviteyi kazanamamıştır. Kurumun alanı genişletir. Uçak bakımının içinde yer alan, ilgili bölümlerin kurulması, şirket içindeki bölümlerle entegrasyonu, laboratuvarlar, kılavuzlar, başka firmalar ile ortaklığıyla, malzeme, komponent ve diğer ihtiyaçların teminine bağlıdır.

Üretim planlama; teknik olduğu kadar sosyal, ekip çalışması olduğu kadar da bireysel başarıya dayanır. Kişiler arası iyi ilişkiler çokkara teknik zayıflıkları kapatabilir, bunun tersi ise nadiren doğrudur.

Üretim planlama; bakım programı, iş gücü ve malzemenin fonksiyonudur. Uçakta yerde kalma zamanı, bakım yöntemi, hangar ve atölye olanaklarının üretim planlaması tarafından çok iyi bilinmesinin dışında yapacağı işlerin, sorumluluğu olduğu alanlarında konuşulması gerekir.

Kuruluşumuzdaki Üretim Planlamacıları yetecek, bilgi birikimi ve kişisel ilişkileri dikkate alınarak bu görev verilmştir. Oysa Üretim Planlama ve Kontrol bugün işletmecilikte son derece önemli bir daldır. Üretim Planlama yöneticinin güçlü kulağı.

İŞLETMENİN GELECEĞİNİN TASARIMIDIR. Bu nedenle kurum içinde veya kurum dışındaki üniversite programlarında planlamacıların çağdaş planlama tekniklerini öğrenmelerinin sağlanması zorunludur.



manda yapıldığını, planların ve belirlenen zamanla karşılaştırılması, bakım kartları, belgeler, malzeme ve komponent özellikleri, atölyelerin, diğer ünitelerin organizasyonları, iş akışının standardizasyonu, denetim, seçim ve eğitim olanakları üzerinde modeller geliştirilmiştir.

ÜRETİM PLANLAMA:

Her üretim sonuc olarak güdülerin çıktısıya dönüşümüdür. Güdüler çıkartılır ve ürünün belirlenmelidir. İhtiyaçları ne kadar geniş kapsamlı olursa elde edilecek ürün ve hizmetin yansadığı hizmete denli başarılı olur.

İhtiyaçları gereken güdülerin ana başlıkları; HAM MADDE, PERSONEL, EĞİTİM, MAKİNALAR, TEKNOLOJİ, BİNALAR, PARA, ÇEVRE, PAZAR olarak sıralanabilir.

Üretimin içindeki açık amaçlardan biri; TALEP YARATMA

dengeyi kurma sanatıdır. Alternatifleri araştırma, öneme, öncelikleri geliştirerek erken uyarı yapma iyi düşünme ilkelerine dayanır. Üretim planlamayı düşünme platformunun dağınık da şerhine götürerek, hayalini gerçekleştirme, hayalleri yaşamak, kurulumların, olanakların gerçekleştirile uyumlandırma olarak tanımlayabiliriz.

Planların belkide geçmiş hayalleri, onu araştırmalarının, meraklarının peşinde koşmayı iter, çevreyi çok geniş bir ufuktan tanımaya yönlendirir. Olanla ve olacak olanların daha iyi ilişkiler kurar. Planlar, yönetici baskısı ve kısıtlaması olmadan olayları değerlendirebilir. Kısıtlanmış enerjiye bükünür. Fakat özgürlük tanıdıkça enerji artar, karşındaki farklı seçeneklerden en iyisini bulmaya çalışır. Planlamacılık GELECEĞE YÖNELİK YARATICILIK İŞİ dir. Üretim planlamacılar

OKSİJEN SİSTEMİ YANGINLARI

Hidayet KATKAL
Uzak Teknisyen

Karşının sol olduğu en temel yangın aşamalarıdır. Modern yelken uçaklarında kullanılan saf oksijen de gerekli önlemler alınmadıkça tehlikeyi oluşturabilir. Bu tehlikeyi önlenmesi için gerekli bakım ve servis kriterlerine uyumakla mümkündür.

Uçaklara oksijen sistemi için bir bakım/teknik sisteminde bir problem çıkması halinde insanların yaşamını tehlikeye atarak ve yolcuların hayatlarına karşı büyük bir tehlikeye sebep olur. Oksijen uçaklarda üç şekilde kullanılabilir:

- 1- Basınçlı tüplerde
- 2- Çalınmaya başlandığında oksijen tüpün kimyasal jeneratöründe
- 3- Sıvı haldedir

Sıvı oksijen genellikle askeri uçaklarda kullanılmaktadır. Bu şekilde için hemen hemen bütün avcı uçaklarda yüksek basınç oksijen tüpleri kullanılır (yaklaşık 1800 P.S.I.). Sistemlere ilave edilmiş basınç ayarlamalarıyla birlikte bu yüksek basınç tüplerinin sonuyabilirliği de gerektirir.

Yeni oksijen sistemleri içinde yine basınç ve akışı kontrol eden birimler vardır.

Basınçlı oksijen sistemlerinin bakımı ve kullanımı uygun bir şekilde yapıldığı takdirde oldukça emniyetlidir. Ancak kurallara uyulmadıkça tehlike mevcuttur. Bu tehlikelerin en büyüğü de yangıdır.

Oksijen sistemi yangınlarının genel nedenleri; kirlenmeler,



gerrilmeler, zırtanmalar, sızınmalar olarak sınıflandırılır. Burada özellikle dikkat çekilmesi gereken bir nokta acil durumda yolcuların oksijen ihtiyacını karşılamak için kabine yangınları ile ilgili birimlerdir. Bu birimler uçak tiplerine göre değişiklik göstermektedir. BOEING tipi uçaklarda F.O.U. (Flow Control Unit- Akış Kontrol Ünitesi) olarak sınıflandırılır.

Yapılan araştırmalarda bakımlı kabinlerin uyumsuzluğu ya da yanlış temizliği yapılmaması sonucu bu bölgelerde kirlenmeler ve yabancı madde partikülleri görülmüştür. Özellikle yağ tırtı materyaller oksijen sistemlerinde yangınlara sebep olmaktadır. Bu sistemde ilgili ekipmanların özel yağlarına

kuralları vardır. Örneğin, bir mapele contasını yağlamak sadece contayı yağlamak değil diğer kısımlara bulandırmamak gerekir. Aksi halde yağ oksijenle temas ederek yangın çıkartabilir.

ORTAK HATALAR

BOEING'ten bir araştırma grubunun çabaları sonucu da oksijen sistemleri ile ilgili ortak yanlışlar tespit edilmiştir.

- Oksijen sistemlerinde zili-kon ve Kel-F gibi bazı uygun olmayan yağların kullanılması
- Termal kompanseörlerde koruyucu ve ufalanma
- Akış ve basınç gazının sisteminde mevcut olması sonucu kirlenme ve partikül toplanması

Bağlantılarında oksijen ile to-



ma edecek şekilde kuru yağlama yapılır.

Flux Contact Unitlerde metal parçacıklar görülmeyen. Bu parçacıklar bir ekrana mikroskopla altında incelendiğinde; alüminyum, bakır, demir, nikel ve paslanmaz çelik partikülleri olduğu görülmüştür.

Oksijenin akış yolu üzerinde bulunan bu tip partiküller hatları darbe ya da aşınma sonucu oluşmuş gibi etkilerde oluşmaktadır ve yangınlara sebebiyet vermektedir.

Arızaların ekibi elde ettiği bulguların ışığında şu tavsiyelerle bulunmaktadır:

* Basınçlı oksijen sistemlerinin bakımı, servis partileri ve personel eğitimi gelştirilmelidir.

* Komponentlerinin bakım ve servis işlemlerinin yapıldığı ortamda da temizlik kurallarına titizlikle uyulmalıdır.

* Personel eğitimine önem verilerek gözden kaçırılmaması gereken bir nokta şudur. Zaman içinde iyi eğitilmiş personel bile bakım kurallarını gözetmemektedir. Bu konuda işletmeler basınçlı oksijen sistemlerinde çalışan teknisyenlerin sertifikaları her yıl bilgilere tazelenerek yenileriyle değiştirilmelidir.

* Sistem ile ilgili olarak rutin bakım zamanlarının aralıklarında kontroller yapılmalı, gerekirse zamanından önce bakım ve değişim işlemleri uygulanmalıdır. Bir enzimler göz ardı edilmemeli, yanlış yağ kullanımı, korozyon,

yan, partiküller ve havacılığa uygun olmayan oksijen kullanıldığı tespit edildiğinde gerekli söküm ve temizleme işlemleri derhal yapılmalıdır.

* Sistem üzerindeki yağmalar süresince gerekli temizleme ya da kapama işlemleri yapılmadan 5 dakikadan fazla süre ile sürekli açık ortamda tutulan komponent veya birimler değiştirilmelidir.

TAŞIMA VE TEMİZLİK

Oksijen ekipmanlarının taşı-

nması ve depolanması sırasında yakıt, yağ, asit, kum, toz, kuru, nemli ya da diğer maddelerin parçacıkları, kir, plastik gibi şeylerden uzak tutmaya özellikle dikkat edilmelidir. Ayrıca sıcaklık, alev ve siğirtici ileten ortamlardan da uzak tutulmalıdır.

Oksijen tüpleri nin valfleri açmak için anahtar, tokmak, çekiç ya da benzeri el aletleri kullanılmamalı, açma valfleri açılırken kullanımı dışında alınmalıdır.

Bu sistemlerde kullanılan tüpler, basınç regülatörleri, akış kontrol üniteleri, check valfler, borular kısacası tüm malzemelerin alıcısı firmalar iyi seçilmeli, konusunda uzman üreticilerin malzemeleri tercih edilmelidir.

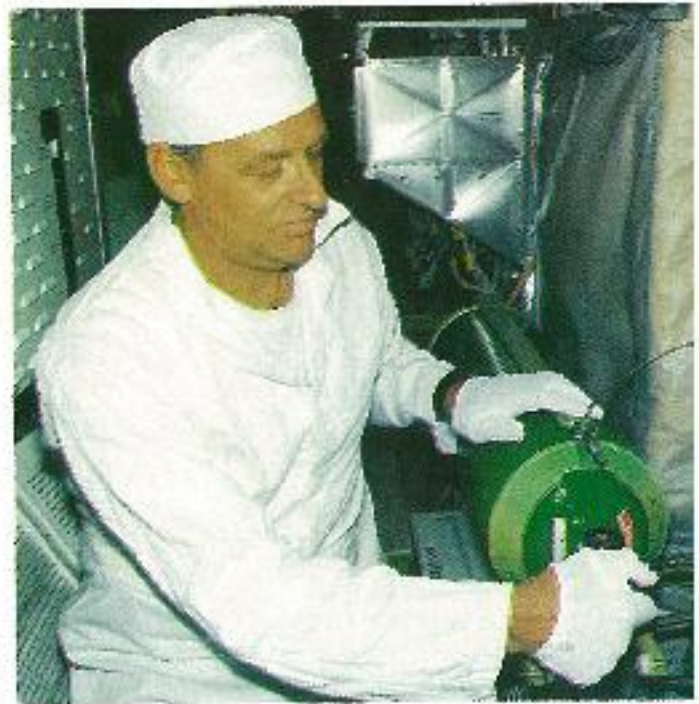
Bakım işlemleri sırasında malzemelerin üzerindeki yağ, toz, pislik gibi şeyler bakım kitaplarında belirtilen detarjan ve solvent türevi ile temizlenmelidir. Bu detarjanlar

durulanabilir ve artık bırakmaz türde olmalıdır.

Personel çevre temizliği yanına kendi temizliğine de dikkat etmeli, elleri, elbiseleri çok temiz olmalı, başlık takmalı, hapsetme, okutma, tıfletme gibi etkilerle parçaları kirletmemelidir.

Bağlantıları ve hatları geyiği olarak kapatmak için bariyer kullanılmalıdır. Çünkü bariyer artık bırakır ve düşük sıcaklıklarda sıkışabilir.

Oksijen tüpleri servis için genelde uçaklardan sökülür.



Ancak bazı uçaklarda tüpü sökmeden delme işlemi yapılmaktadır. Bu durumda da yine çok dikkatli olmak valfler yavaş açılmalıdır.

Malzemelerin bakımlarının yapıldığı ortamlarda temizliğin yanında rutabet 850'den fazla olmamalı, sıcaklık 24 ± 30 derece civarında olmalıdır.

Görüldüğü gibi oksijen sistemleri üzerinde çalışmak çok önemli ve dikkatli olmayı gerektiriyor. Bu önem ve dikkatli olma edebilmek için de çalışanlar ve yönetenler arasında işbirliği yapılmalıdır.

Kaynak: Arden - Jan Maria 1895



TÜRK HAVA YOLLARI A.O. ORTAKLIK ELKİTABI

Üyelerimizin isteği doğrultusunda, PAS biletleri ile ilgili olarak T.H.Y A.O ortaklık el kitabından aldığımız bazı bölümleri yayınlıyoruz. Yerimizin sınırlı olması nedeni ile kitaptan özet alıntılar yapmaya çalıştık. Burada yazılanların dışında bilgi almak isteyen üyelerimizin derneğimiz sekreterliğine başvurmalarını öneririz.

TÜRK HAVA YOLLARI A.O. ÜCRETSİZ VE İNDİRİMLİ ULUSLARARASI SEYAHAT VE TAŞIMALAR YÖNETMELİĞİ

05-B. PERSONEL VE AİLE FERTLERİNİN ÜCRETSİZ VE İNDİRİMLİ SEYAHATLARI

1. ÜCRETSİZ SEYAHATLER

*** b. Ortaklıkta 2 yıldan fazla hizmeti olup da hizmetleri 5 yılı geçmeyenlerden a. bendinde sayılanlar dışındaki personel ve aile fertlerine, her takvim yılında T.H.Y A.O'nun Avrupa ve Orta Doğu ülkelerine yaptığı seferlerde kullanılmak üzere 1 adet %100 indirimli gidiş-dönüş Pas II bilet verilir.

*** c. Ortaklıkta 5 yıldan fazla hizmeti olan a. bendinde sayılanlar dışındaki personel aile fertlerine T.H.Y'na uçtuğu hatlarda her takvim yılında kullanılmak üzere bir adet %100 indirimli gidiş-dönüş Pas II bilet verilir.

*** d. Yönetim Kurulu Başkanı, Yönetim Kurulu Üyeleri,



Devlet Yönetim Kurulu Üyeleri, Genel Müdür, Genel Müdür Yardımcıları ile ortaklıkta 10 yıldan fazla hizmeti olan personelin anne ve babasına T.H.Y'nın dış hatlarında kullanılmak üzere her takvim yılında bir adet %100 indirimli Pas II bilet verilir.

*** e. Ortaklıktan emekli olmak suretiyle ayrılanlardan, Türk Hava Yolları A.O ve Devlet Hava Yolları'nda toplam hizmet yılı 10 yılı aşan emekli personel ve aile fertlerine her takvim yılında THY A.O'nun yurt dışı seferlerinde kullanılmak üzere

%100 indirimli gidiş-dönüş bir adet Pas II bilet verilir.

*** Başka kurumlardan emekli olup da THY A.O'da 10 yıl çalıştıktan sonra hizmet akdinin bildirimsiz feshi haricinde ayrılan personel ve esine her takvim yılında THY A.O yurt dışı seferlerinde kullanılmak üzere %100 indirimli gidiş-dönüş bir adet Pas II bilet verilir.

*** f. İş kazasında veya Ortaklıktaki hizmeti en az 10 yıl olup, hizmet ilişkisi devam ediyorken ölen veya emekli olduktan sonra ölen personelin yeniden evlenmemek kaydı ile esine, 18 yaşını bitirmemiş öz ve üvey çocuklarına, 25 yaşını bitirmemiş kadarki tahsilde bulunan öz ve üvey bekar çocuklarına, yaş kaydına bakılmaksızın başkasının bakımına muhtaç olacak derecede daimi malul olduğu tam teşekküllü sağlık raporu ile tespit edilen öz ve üvey çocuklarına her takvim yılında THY A.O'nun yurt dışı seferlerinde kullanılmak üzere %100 indirimli gidiş-dönüş bir adet Pas II bilet verilir.

*** g. Uluslararası anlaşmalara göre yabancı hava-

yollarından talep edilen pas biletler yukarıdaki hükümlere göre ve usulüne uygun doldurulmuş ANLAŞMALI YABANCI HAVAYOLLARINDAN İNDİRİMLİ BİLET TALEP FORMU (EK-1 Form No:92 12a) ile Genel Müdür (Ticari) Yardımcılığı ilgili birimlerine talep edilir.

2. İNDİRİMLİ SEYAHATLER

*** c. Ortaklıkta 5 yıldan fazla hizmeti olan personel ve aile fertlerine her takvim yılında bir adet THY A.O'nun yurt dışı seferlerinde %90 indirimli Pas II bilet verilir. 10 yıldan fazla hizmeti olan personel ve aile fertlerine talehi halinde 5 adet %90 indirimli Pas II bilet verilir. Bu biletler Ortaklığımızca uygulanabilen en düşük başlı ücretler zeyirinden tanzim edilir. Ancak başlı ücretlerin kısıtlama hükümleri uygulanmaz.

*** d. İkili anlaşmalara göre yabancı havayollarından talep edilecek indirimli pas biletlerinde anlaşma hükümleri uygulanır. Talep formlarının ve biletlerin geçerlik süresi 3'er aydır. Bu biletler ve pas biletlerinin kodu ID60R1 - ID90N1 ID90N2 - ID75N2 - ID50N1'dir.

3. HASTALIK SEYAHATLERİ

*** a. Tam teşekküllü hastane rapuru ile yurt dışında tedavi olma zorunluluğu bulunan personele ve refakatçisine THY dış hatlarında %100 indirimli gidiş-dönüş Pas I bilet verilir.

*** b. Hastalık nedeni ile verilen biletlerde ID00T1 kodu kullanılır ve biletin geçerlilik süresi tanzim tarihinden itibaren 1 yıldır.

4. CENAZE TAŞIMASI

*** a. Personelin, aile fertlerinin, (öz veya üvey) anne ve babasının ve emekli personelin ölümü halinde cenaze nakli ücretsiz sağlanır ve refakatçisine gidiş-dönüş Pas I bilet verilir.

TÜRK HAVA YOLLARI A.O. YURT İÇİ ÜCRETSİZ VE İNDİRİMLİ SEYAHAT USULLERİ VE UYGULAMA YÖNETMELİĞİ

05-B. PERSONEL VE AİLE FERTLERİNİN ÜCRETSİZ VE İNDİRİMLİ SEYAHATLARI

1. ÜCRETSİZ SEYAHATLER

*** b. Ortaklıkta 1 yıldan fazla hizmeti olup da hizmetti 3 yıl geçmeyenlerden a. b e n - d e

dışındaki personel ve ailelerine, her takvim yılında THY A.O'nun yurt içi seferlerinde kullanılmak üzere 1 adet %100 indirimli gidiş-dönüş Pas II bileti verilir.

*** c. Ortaklıkta 3 yıldan fazla hizmeti olan ve a. bendinde sayılanlar dışındaki personel ve ailesine her takvim yılında THY A.O'nun yurt içi seferlerinde kullanılmak üzere iki adet %100 indirimli gidiş-dönüş Pas II bileti verilir.

*** d. Ortaklıktan emekli olmak suretiyle ayrılanlardan, Türk Hava Yolları A.O ve Devlet Hava Yollarında toplam hizmet senesi 10 yılı aşan emekli personel ve eşi

ne her takvim yılında THY A.O'nun yurt içi seferlerinde kullanılmak üzere %100 indirimli gidiş-dönüş bir adet Pas II bilet verilir.

*** e. Başka kuruluşlardan emekli olup da THY A.O'da 10 yıl çalıştıktan sonra ayrılan personel ve eşi ne her takvim yılında THY A.O yurt içi seferlerinde kullanılmak üzere %100 indirimli gidiş-dönüş bir adet Pas II bilet verilir.

*** f. İş kazasında veya Ortaklıktaki hizmeti en az 10 yıl olup, hizmet ilişkisi devam ediyorken ölen personelin aile fertlerine her takvim yılında THY A.O'nun yurt içi seferlerinde kullanılmak üzere %100 indirimli gidiş-dönüş bir adet Pas II bilet verilir.

2. İNDİRİMLİ SEYAHATLER

*** c. Ortaklıkta 1 yıldan fazla hizmeti olan personel ve aile fertlerine her takvim yılında iki adet THY A.O'nun yurt içi hatlarında %50 indirimli Pas I bilet verilir.

3. HASTALIK SEYAHATI

*** a. Tam teşekküllü hastane rapuru ile ikamet yerinin dışında tedavi olma zorunluluğu bulunan personele ve refakatçisine %100 indirimli gidiş-dönüş Pas I bilet verilir.

*** b. Hastalık nedeni ile verilen biletlerde ID00T1 kodu kullanılır ve biletin geçerlilik süresi biletin tanzim tarihinden itibaren 1 yıldır.

4. CENAZE TAŞIMASI

*** a. Personelin, aile fertlerinin, (öz, anne ve babasının) cenaze nakli ücretsiz sağlanır ve bir refakatçiye gidiş-dönüş Pas I bilet verilir.

1923 yılında Cumhuriyet'in ilanıyla Anadolu'da kurulan yeni Türk devletinde herşey yarıdan yarıdan yeni, büyük kurmacı Atatürk'ün önderliğinde, çağı yakalamak için olagündü. Ç. qabalar sarfediliyordu. Yeniden teşkilatlanan Türk Hava Kuvvetleri'nde bu dinamizmin dışında kalamazdı. Bu nedenle pağın harikası uçaklara daha çok sahip olmaları için uğraş veriliyordu. Ne var ki milli bütçe havacılara her neşine cevap verebilecek düzeyde değildi. İşte bu aşamada Türk havasında her zaman var olan bir neslet yeniden ortaya çıktı ve yarım kampanyaya an bağladı. Bu yola daha öncelerden uçaklar toplanmıştı.

Kısa sürede bir yarıya maline gelen bu yarım kampanyalar, Ökerin her yanında büyük ilgi gördü. Çok çok iyi ve ucuz bir uçak alacak kadar bağış toplamayı başardılar. Herkin bağışları gösterdiği bu ilginç güce karşın 1925 yılında daha sonra adı "Türk Hava Kurumu" olacak olan "Türk Tayyare Cemiyeti" kuruldu. Bu cemiyet aracılığıyla bu bağış kampanyaları daha düzenli ve yararlı hale getirildi.

Birini geçmiyor ki bir güzelce bu halatın bağışlarıyla satın alınan bir uçak için durdular. Bir töreni haberli yarı dımsam. Bağış yolu ile satın alınan uçakları teslim etmeye gelen il ve ilçelerde birbirine çok benzeyen "top koyma törenleri" düzenleniyordu. Bunun için satın alınan uçaklar tok ota kya da illo na inde uçarak bağış yapan kema gönderilir. Burada uygun bir meydana iner. Burada uçağın önüne kema na va da matoru üzerine büyük bir Türk bayrağı konurdu. Bağış yapan kentin adı önceki uçağın ile yanına gövde üzerindeki kırmızı beyaz kare şeklindeki milliyet tutsuna işaretlerinin ortasına daha sonraları kema kuyruğu üzerine yazılır. 1928 yılındaki harf devrimine kadar Arap harfleri ile yazılan yazılar bundan sonraki için harflerle yazılmaya başlanmıştı. Bu törenlerin yapılması için il veya ilçenin bir uçak parası toplanmış ol-

CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA UÇAK BAĞIŞLARI

Voysel TOULUN
Müzeilik Uzmanı



ması gerekiyordu. Toplanan para birden fazla uçak almaya yeterse o zaman uçağın üzerindeki kentin isminin altına 1,2,3 gibi kaçının uçak olduğunu belirten rakamlar yazılıyordu. Bu törenlere yerinin en üst düzeydeki askeri ve sivil personeli de katılırdı. Önce konuşmalar yapıldı, sonra kurbanlar kesildi ve uçak üzerindeki bayrak indirilerek uçak hakkında halka açıklamalar yapıldı. Sonra halk kumara alınarak halkın coşkun alkışları arasında bir gösteri uçuşu yapılır. Bu uçuş, bir süre sürdüren uçak veya uçaklar son bir kez alçaktan uçarak karanlıkları sağa ve sola yatırarak halkı coşutur ve onların hayranlık ve şaşkınlık dolu bakışları altında yeni yuvalarına doğru yola çıkarlar.

Bu top koyma törenlerinde halk görpekten coşar ve duygularını, verdikleri küçük paralarla kentlerinin adını taşıyan bir uçağın göklere uçuşunun verdiği heyecanı, yarıdan bağışla bulundurlardı. İl ve ilçelerde yapılan bu tören ve kampanyalarda törenleri ve bağış toplama işlemlerini Türk Tayyare Cemiyeti elemanları yapardı. Bir görevleri kollarına beyaz üzerine kırmızı olarak çizilmiş üstle bir uçak resmi, altına Türk Tayyare Cemiyeti yazılı "Pazubeni" denilen özel koluklar takarlardı. Türk uçuşu bu bağışlı hastalardan hiçbir şey kaybetmediğini bugün de yaptığı yardimlarla sürdürmektedir.

GÜZEL SÖZLER

1- Duruma gözden geçirirken, yargılamak ve ölmeyen yolları düşünürken acele olsada gerçeği görmekten bir an bile çekinilmemelidir.

K. ATATÜRK

2- Cesaret neden korkmak neden korkunmak gerektiğini kestirebilme bilgisidir.

EFLATUN

3- Bizi hayattan şikayete yönelten şey karşı aşlığımız zorlukların büyüklüğü değil ruhumuzla gördüğümüz azıdır.

TAYLOR

4- Dikkatsizlik bilgisizlikten daha fazla tahribat yapar.

BENJAMIN FRANKLIN

5- Çirkin bir yüze sahip olmak, çirkin bir kafaya sahip olmaktan iyidir.

ELLIS

6- Bir insanın zekası bilgisine göre değil, bilgi edinme yeteneğine göre ölçülür.

SHAW

7- Bir ülkede akıl ve sanattan çok servete değer veriliş bilimsel dirdi orada keseler sismiş kafalar boşalmıştır.

BÜYÜK FREDERİK

8- Sevgi insanı birliğe, bençilik yalnızığa götürür.

SCHILLER

9- Yürek insanları birbirine bağlayan alın zinciridir.

GOETHE

10- Servetini kaybeden çok zarar eder. Arkadaşını kaybeden daha da çok zarar eder. Fakat cesareti kaybeden her şeyin kaybetmiş demektir.

CERVANTES

Hazırlayan: Ulvi KAZAZ



uzman görüşü:

Bilgiyi kazanmak için zamani asla kaybetmeyin.

24 saat hiç zamanın asla değil edimles izledikçe bilgi için en doğru kay. gözetin kay. bilgi ve kay. 17 kanalı seçebilirsiniz! Ajans Press 41 yıl önce 1435 saatte, 10'10' kanalı, 30 Ekte 50.000 basımı tükümlü sileti için günü gününe izleyin.

kendini, firmasını, dosyasını, en kışkırtıcı ve en işlevsel taktikler da TV de ve yazılı basında yayınlanan bütün haber, röportaj ve reklamın kontrolünü, analizlerini, yorumlarını ve video kasetlerini periyodik olarak 41 şube merkezini ile sizlere sunuyoruz.



AJANS PRESS

Medya Takip Merkezi A.Ş.

Tel: 520 37 55 520 11 62 520 40 33 520 40 36
Fak: 512 30 60 527 53 05

Douglas Bader, henüz dokuz yaşında Cranwell-İngiliz Hava Harb okulunda talebe iken uçuş hocası onun hakkında "bu delikanlı ya çok meşhur olacak veya genç yaşta uçuş askı uğruna ölecek" demişti.. Seneler bu tecrübeli hoca'nın kehanetini gerçekleştirmişti

DOUGLAS BADER

Derleyen: Hüseyin KÜTÜK

Başlangıçtan itibaren Bader fişinin bir havacının vasıflarına sahip. Futbolun bekası kadar bütün sporlarda arkadaşları arasında enine başına geliyor ve nih hakimiyetinde korkusuz bir rakipler taşıyordu. Okuldan mezun olduktan sonra tayin edildiği avcı filosunda insanın yürüğüne ağama getiren uçuşlarla şöhret bulmuştu.

14 Aralık 1981'deki "Bader o zamanlar tam 21 yaşında bulunuyordu" anılaşmalarını ziyaret için yanındaki hava meydanına kadar gitmişti. Onun şöhretini işitenler derhal etrafını sardı ve kendisinden bir gösteri yapmasını istediler. O zamanlar İngiliz kraliyet hava ordusu mensuplarına akrobasi uçuşu yapmak katiyetle yasak edilmiş olduğundan Bader bir dakika tereddüt etmeden başınca meydanı dursun Bulding avının casihesinden kendini kurtarmamıştı. Hava meydanını çevreleyen çitlin üzerinden uçağı ile sürünmesine güçlükten sonra dörtde kalıca. Onu seyretenler bir anda sol kanadın yere sürüldüğünü ve uçağın her iki özece yere kapaklandığını gördüler. Çok az bir zaman evvel meydan da sükunet gibi duran uçağı beş dakikaya içerisinde, içindeki ile beraber birimlik bir kase kağıdı haline getirmişti.

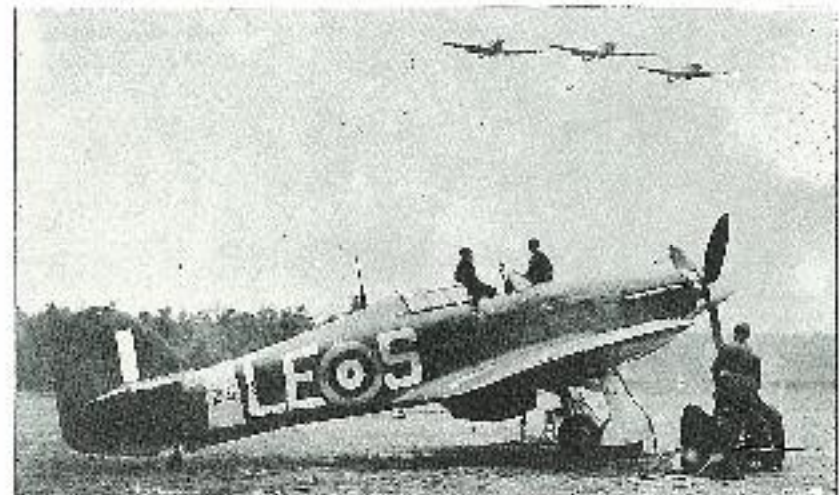
Kuşaklara olduğu yere bağlı olduğu için kendisi ilk an için hiç bir şey fark etmemiş, ancak müddet bir an ve patlaması istemiş. Şu an bir an süren şoktan sonra kendini kurtarıp tekrar yarıya geldiği zaman kucaklarının geyce imbal ler veyahut bulundugunu gördü. Sol bacağı, uzatılma standuğu pilot iskenleşti-

nin altına girmişti. Sağ bacağı ise dönük olarak pilot yerinin köşesini doğru uzanıyordu. Bembe-yaz bulunu parçalanmış ve yer yer kana boyanmış. Dizinden dışarıya doğru ise acıyıp bir gıkırtı meydana gelmişti. Bacakların aldığı vaziyeti gören Bader "Tch., Allah belasını versin, cumartesiye futbol oynayacağız" diye söylendi. Ertesi günü hastaneye, onu ziyarete gelen filo komutanına sol bacağının kendisine çok isturup verdiğinden şikayet etmiş "sani kısıtlı gibi anı solu da kasseler de beri bu isturupları kurtarsalar" diye yalvarırken, gözlerini önüne indiren filo komutanı "onu da çoktan kestiler. Douglas" demişti. Bu küçük hastanede olmasına o anda inen ölmü sükut. Bader'in hayatının sonuna kadar şifalılığınağı dedi en akibatinin hisberisi sayılmıştı. Bu facia Bader'den başka herhangi bir kimsenin başına gelseydi, elinde kalarla hayatının

geride kalan kısmını karşılamaya gelmez, bir bütüne iş bularak ekmeğini kazanırdı. Fakat bu hayat Bader için değildi.

Yatağa yattığı surece arkadaşları onu teselliye çalıştılar. o daima "insallah beni hava subaylığından çıkarmazlar" diye söyleyip duruyordu. Bir gün gene onu ziyarete gelmiş olan bir arkadaş, "tabii gene havacı olarak kalabilirsin, elbet sana göre bir masa işi bulurlar" diye onun gönlünü almaya çalıştı. Zaman o hiddetle olduğu yerde doğrulmuş ve "masa başı işi ne" diye lağır-mıştı. "Aksama kadar bir masanın başında oda içerisinde kapalı kalmak. Bu benim hayatımın huskisi sonu olur..."

O senenin Nisan ayı ortalarında doğru onu Uxbridge'deki hava kuvvetleri hastanesine kaldırdılar. Burada teki arkadaşları olan bazılarına rastlayan Bader kendini daha rahat hissetti. Adeta havacıların arasında bulunmak-





Avcı komutanlığının başına getirilen Marek Dowling, ünlü İngiliz pilotlardan Douglas Bader ile (ellerini birleştirmiş olan) konuşkan.

la kendini daha çok evinde hissediyordu. Nihayet Bader'in beklediği gün geldi. Çatı. Kendisini takma bacaklarının ölçü ve provalarını yaptırabilmesi için Londra'ya gönderdiler. Londra'da bu işle meşgul olan doktorla daha ilk görüşte raka aasmaya başladılar. Bader "doktor", dedi, "benim bacaklar, her ne seviye yaparsanız hiç fena olmaz, dimesi gülmeyeceğim kızlar sabırsızlanıp duruyorlar". Bacakların her ikisinde takıldığı zaman belden aşağıya koyulur ve metal bacaklarla muavene temin edilebilecek hale gelmiş bulunuyordu. İlk adımlar onu umutsuzluğa düşürdü. "Allahım ben her neyi başarabiliyordum galiba..." diyordu. Doktor "ahırsın dedi. İlk günlerde hep böyle söylediler. Nede olsa hayatının beş on yılını bir hastanede bir boston kullanmaya mecbur olacağını "Bader, hastan mı? dedi; asla onu kullanmayacağım." Nitekim o günkü doktorun ve asistanların omuzlarını dayayarak hastaneye terk eden Bader'in elinde bir daha boston gören olmadı. Demir iradesiyle bu güçlüğüde yemesini bildiği.

Daha bir süre sonra eve geldiği anı enkazı altında onu kulçe halinde çekerler ve arkadaşları bir mü-

det sonra Bader'i kendi kendi otomobilini kullanarak saga, sola giderken gülmeye başlayarak gizli yemodiler. Gene aynı sene içerisinde bir hafta sonunu geçirmek üzere gittiği bir arkadaşının sahilindeki evinde bulunan yilme havuzunda Bader kendi kendine yüzme bileceğini de anladı. Hatta o gün güneşten yanan omuzlarını takma bacaklarının askılarını gevçettirmişti. Birkaç gün askısız pozda, kendi kendine imdadındaki birkaç gün onlarca dolayım, bundan sonra niye asrı takayın?" diye sorulu ve omuzundan geçme askılara da veda bu şekilde oldu.

Bütün bu hadise er olup bitirken uyanmaya karşı içiylek heves, arzu ve ıslahiyi son dereceye varmış bulunuyordu. Adeta eleştir ve takma bacaklarına alıpna yolunda gösterdiği her terakki onu sorruk bir gayeye ulaştıracağından dolayı nazarında bir kat daha kıymet kazanıyor, bu düşüncesinde iradesine bir parça daha sağlamlık ilave ediyordu.

Tekrar uçabilmek için sibi muayenelere girmek ieng ediyordu. Bunları müteakip uçuculuk okulunda, uçma kaskiliyetini ispat edebilmesi lazımdı. Kazandan sonra ilk defa uçma teatübezi

eden Bader bunu otomobil kullanmak kadar kolay buldu. İmtahamları sonra herkesin tahii olması lazımı gelen bir kura devam ederken, bir gün öğrtimen yanına geldi "vaxtini ziyas ol-yorsun Bader, dedi. bizim sana burada öğrtilebileceğiniz birşey yok. Sen hepsini birde daha iyi biliyorsun." O gün son mütasadeyi alabilmek için Londra'ya dönerken layatta ondan daha mesut insan tasvir edilemezdi. Ne yazık ki Londra'da o'dığı evde kayalarını bozmaya kefi girdi. "Sizin durumunuzda bir insanın, tekrar uçabilmesi için nizamlar da bir kayıt mevcut değil. Onun için müteakibe bu müsadeyi veremeyeceğiz." Bader'in evvelce kendi kendine düşündüğü tahakkuk olmuştu. Belki daha hasta kendisini müsadeden verilemeyeceğini biliyorlardı, fakat bunu onun yüzüne söylemekte ise, nasıl olsa muayene ve imtihanlarda muvaffak olamaz diye düşünüyordular. Fakat bundan ziyade kendisini en çok müteakibe eden darbe 1933 senesi Nisan ayında geldi. Bir gün kapıyı çalan postacı "Bakanlığın sağlık durumunu yüzünden tekkat edilmesi lüzumu" bildiren kağıdı getirdi. Artık kendisini teselli edebileceği bir Thelma'sı kalmıştı. Thelma onun kazandan sonra yaşadığı, iyileşme süresi boyunca yanından ayrılmayan, nihayet takıldığı gün öğrtinerek dansa giden kızdı ve en sonunda da karısı olacaktı. Bu sabırlı ve iyi insan Bader'in talihine karşı, bütün isyanlarına karşı, koymasını bilmiş, onu merhamet ve şefkati ile teselli edebilmişti.

Hava kuvvetlerinden tamamen ayrılan Bader, tesassüs eden bir petrol kampanyasının havaacılık kısmı müdürüğüne kararını almış, hiç olmazsa bu şekilde göklere bir dereceye kadar kendini yakın hissedebiliyordu.

Sonlar günü, dünya dört aene süren ve milyonlara cana mal olan harpten çıktı; henüz yirmi sene oluştan bir başkasına hazırlanıyor. Münih anlaşmasına müteakip Bader'de artık harbin uzak olmasına inanmış bulunuyordu. Hava Bakanlığı yazdığı mektupla kendisine ihtiyacı olduğu anda hizmetinin imdelerine amade olduğunu bil-

dirdi. Birkaç hafta sonra askere sevkı boyutuna erişmişti. Onunla görüştü. Buna Bader'in hiçte yabancısı olmaması mayane ve uçuş testleri takip etti. Bu sefer aldığı cevapta nisanlar aralıktaydı, elindeki mektupla o rasmi kabul ifade verisinde onu eski rutinesi ve kadavasıyla hergiz tekrar görev verilemeyeceğini bildirdi. O gün lervisini yeni bir üniforma için telefon ederken onu kaybeden Taelma kocasını çoklukla gönder beri bu kadar rüya görmeliğini düşünüyordu.

Şubat 1943'de eve dönüşümlü olarak bulunduğu Duxford'a intikal etti. Aradan kısa bir zaman geçmeden bir akşam 222'nci eski arkadaşı Tubby Mermagun'a rastladı. Tubby şimdi 232'nci filoya komutanı idi. Kendisiyle aynı filoya atılacağı ve Bader'in buna bir diyarlığı olup olmadığını sordu. 22'nci filoya nakil kısa zamanda tamamlandı.

Filolar Fransa, Hollanda ve Belçika'ya yürüdüğü zaman Bader ve arkadaşları sevinçten hiç olmasa yol kısalttı, şimdiki artık onlara yetişebiliriz diyorlardı. İngilizlerin Fransa'ya bir birini tutmaya başladıkları gelince, harp tam bir kargaşalık içerisinde devam ediyordu. Başarıyla İngiliz uçakları arasında savaş deneyimleriyle beraber 222'nci filoya için birer Luftwaffe ile karşılaştıkça bir fırsat bulur olma- mıştı. Gözetiminde hava muharebeleri ve anı haradılar. Özdeşlikleri bunları istisna eden arkadaşları gibi kışkırtıcıydı. Nihayet Dunkerke sahiliye geldi. Dunkerke Almanlar tarafından yeni bir İngiliz savatçısı mümkün durumda kalmıştı. İngilizlerdeki en ufak deniz ventiler, bile onları korkutmak için girilme çağrılmışlardı. 222'nci filoda burada vazifeye çağrılanlar arasında idi. Nihayet tahliyenin altına girer filo. Dunkerke limanında gittikçe büyüyen uçaklar fark etti. İkinci süratle birbiriyle yaklaşıyor. Bader filoda bir messeyen 108 tırakıldı. Filomena ile görüşme olamaz. Alman uçaklarından sızıyor tışkırdı, sızıyor yarı değen dükken askeranda birer birer sızıyor. Filomena ekibetini gayet aygırı ifade ediyordu.

Dunkerke tahliyesi birer birer



Gör ng tüm ününü ços ağır uçaklar olan 222'nci Filoya uçuşmuştu. Ancak, İngiliz uçakları karşısında çok ağır kalıyorlardı...

aralı koruması sınırlı İngilizler'ye de diğini anlamıştı. Butün pilotların yüzünden ne düşündüğü kolayca anlaşıyordu. İstediği düşmanla karşılaşmak için fırsat çok yakından gayet bol, şekilde zühur oluyordu. İngiliz halkı için olum kulum savaş başlatmıştı. İki hafta sonra bir gün Bader, 222'nci grup komutanına çağırıldı. Grub komutanı Leigh-Mallory fazla

makademeye lüzum görmeyen Bader'e "Senin hizmetlerini gayet yakından takip ettim, Douglas, onun için verdiğim vakife biraz zor olmakla beraber bunda tereddüt etmiyorum. 242 numarası Hurricane filosuna komanda edeceksin. Bu iş zamanının birer birer kolay oluyacaktır. Fransa'da uzun süren bir savaş süresinden avdet eden bir Kanadalılar

filosu mensupları hepisi muharebe-den yorgun, moralleri düşük disiplinli bakımında da haylice gevşekti. Ona göre kendini hazırla."

Bader ilk defa 242'nci filonun istişahat salonundan içeri girmek için görevlendirildi. Garip gürültüden berkesi gözlerini kapıya dikmiş bekliyordu. Çünkü daha önce filo komandanlığına hiçbir şekilde bir adamın tayin edilmediğini duymuşlardı. Kimse nin istifini bozmadığını gören Bader ortadan seslendi: "Bursanın başı kim?" Masanın yanında oturan iri yarı biri belli belirsiz doğrularak cevap verdi: "Zannederseniz benini" Bader gözlerini yerinden kaldırmaz olana kadar di-kererek sordu: "Uçuş komandanı-nız yok mu?" Öteki gene fazla gayret göstermeden ve biraz da müstahza bir tavırla yavaşça söy-lendi: "Her yerde olduğu gibi ha-dede bir tane bulunur. Ama mal-leset şimdi burada yok." Bader, istişahat odası müstahza tavırların arkasındaki manayı gayet iyi sezmişti. Aylarca en kızgın hava savaş aramı içerisinde yorulmuş bir filoya takma başaklı ku-mandanın, her halde 242'nci filo-nun mensupları tarafından uy-gun görülüyordu. Birden bire olduğu yerde döndü. Arkasında açık bırakıldığı kapıdan meydana-dan duran uçağın, zincirlerini zor-layan ağır bir köpek gibi sıyrılıp havaya doğru fırladığı olduğu gibi düşünülmüştü. O gün 242'nci filo mensupları tabiri bacası ye-ni komandanlarının ne yaman bir uçuş olduğunu bizzat görüp anladılar. Yarın saat onlarda ka-lan Bader beldiği en tehlikeli ak-tüvasyon hareketlerini tekrarlamış ve adamlarına sessiz, fakat gayet iyi bir ders vermişti.

Bu hadiseden sonra filo men-suplarının en çok sevdiği tatil ak-tivitesi ve aynı zamanda saydık-ları insan filo komandanı Doug-las Bader oldu. Zaman zaman bütün pilotlarla istişahat odamek-tarı zevk duyar, onların kahra-manlıklarını ve başarılarını din-lemekten hoşlanıyorlardı.

Bir gün edinde otururken fi-lonun motor subayı yanına geldi ve yedek parça durumunun çok fena olduğunu ve işlem yapıl-mazsa uçakların pek az bir za-man sonra vazifeye çıkamayacak

bir halde olabileceklerine kendisine söyledi. Zaten Bader en durumun fenahlığını biliyordu. Önünden bir kağıt çekti ve üzerine bir kaç sa-lar yazarak motor subayına uzat-tı: "Belki, kuno grubu telsizle bil-dirmek hoşuna gider." Elindeki kağıda bir göz atan subay yazılı olanları okuduktan sonra gözleri-nin içi gülerken Bader'a baklı ve "Vallahi efendim, bana öyle geli-yorki biz bu telsizi gönderdikten sonra ya yelek parçalar veya ye-ni bir filo komandanı gelir." Ka-ğıtta aynı şekilde yazıyordu: "242'nci filo personel baki-mından tam faal, fakat malzeme bakımından gayri faaldir. Tekrar ediyorum, gayri faal-dir."

Aradan çok geçmeden birinci ihtimal doğru çıkmış, karargahın onunda duran büyük malzeme kamyonları motor subayının iste-diği bütün parçaları basaltınaya başlamıştı. İngilizleri muharebesi başladığı zaman, 242'nci filo ha-zır bulunuyordu.

Hitler kendi planına göre 1940 senesi 21 Eylülünde İngiltereye 35 tümen çıkarmak istiyordu. Ve Göring'den de Eylülün ortalarına kadar İngiliz hava kuvvetlerini (RAF) gücünün hale gelmesini istemişti. Bunun için Marian öbür tarafında 4000 uçak hazır bekliyordu. İngilizlerin buna mukabil avari uçaklarının sayısı 500 ü geçmiyordu. İngilizlerin hava mudafasıdır zaunnetiği kadar zayıf olmadığını Göring ilk hafta içerisinde kaybettiği 200 uçakla pekala anlamıştı. Fakat Bader ve onun 242'nci filosu hala savaşımlara iştirak etmiyordu. 242'nci filo 30 Ağustos 1940'ta vazifeye çağırıldı. Bir gün önce Bader'in savaş için sabırsızlan-dığını gören Thema: "nasıl olsa bu fırsat çıkacak" diye onu teselli etmiş ve kendisine dikkat et-mesini söylemişti. Bu ıslahatı Bader gülerken "Korkma şekerim, zırhlı uçağın içerisinde, önünde motor olduğu benim gibi teneke başaklı bir adama kolay kolay bir şey yapamazlar" diye cevap ver-mişti.

Bundan sonraki hafta 242'nci filo için gerekli gündüzlü uçuş for-satlarıyla dolu geçmiş, herkes artık muharebeye alışmıştı. Herkes düşürdüğü uçakların hesabını tutuyordu. Bader yeni icat ettiği

savaş tekniklerini üstlerine kabul ettirmesini bilmiş ve bun-larla aldığı notülerle herkesi hayretlerde bırakmıştı. Takma başaklı bir komandanın idare et-tiği 242'nci filo en müstahza filolar arasında sayılıyordu. Bader ken-di düşürdüğü uçaklara kıyafet etmiyor. Her uçuşa iştirak etmek istiyordu. Halbuki üstleri onun uçuşa iştirak ettirilme-yecek kadar vucudu huzurlu bir eleman olduğunu çoktan fark et-mişlerdi. Bir gün Leigh-Mallory kendisini çağırdı ve "Bader, bu böyle devam edemez, sonra de-ucusa biraz ara vermen lazım" dedi. Bader'in kendisine yalvarır gibi bakışını görün üstü lafz et-ti: "Pekals, bu Ağustos (1941) geçsinde artık sana müsaade yok."

9 Ağustos 1941 günü işler sabahdan ters gitmeye başladı. Bader kalkmada bir arıza ile karşılaşmıştı. Bir süre sonra Fransa sahilini geçip içlere doğru dalmayı başladıkları zaman karışık bir düzine Messerschmitt gözüktü. Telsizle filonun pilotlarına "Haydi bakalım, bu sefer herkese yetecek kadar var..." Biraz sonra olduğu yerde bir aarsıntı hissetti. Sanki uçağı arkadan birisi çeki-yor gibiydi. Başını geri dö-nürdü, arka taraf tamamıyla kopmuş ve ayrılmıştı. O anda Bader vaziyetin feciliğini anladı. Pilot yerini arlı Tamamıyla kol-larına dayanarak kendini yukarıya çekti. Bacaklarının ol-muyuşu ona bu işi yaparken çok zahmet veriliyordu. Paraşütünün düğmesini çekti. Aşağıya inerken, başına sert bir şey çarptı, ve kendini kaybetti. Takma medeni haraklarından bir tanesi düşerken geriye kıvrıl-mış ve başına yarmıştı. Yere iniş onu epeyce hırpaladı, kon-dini kaybetmiş, bacakları bir in-san, bir köpek gibi yere düşmüş-tü.

Esarete kaldığı müddette Al-manlar, bilhassa havacılar ona layık olduğu muameleyi göster-diler çünkü, o tek başına bir in-san iradesinin neler yapabileceğini pekals ispat et-mişti. İngilizlere onu, hakiki bir kahramanın hakkettiği şekilde kurguladı.

Ulrich Aivator: Arşivlerde kayıtlıdır
H.K. Yayınları
"İS KAL GÖĞERİN GÖRERİZ ZAMİR"

THY TARİHİNDE DC-9 UÇAKLARI

Hazırlayan : Tolga ÖZBEK
"TURKISH AVIATION"
Araştırma Görevlisi

THY filosunda çeşitli tarihlerde görev yapmış uçakları tanıttığımız yazı dizimizin bu ayki konusğu DC-9. THY'de ilk jet uçağı olan DC-9 26 yıl boyunca aralıksız görev yaptı ve 1994'te Ekim ayında Amerikan Volujet Havayollarına satılarak THY'deki uçuşlarını bitirmiş oldu.

Tarihçe:

1960'lı yıllara kadar ticari uçak piyasasında önemli bir yere sahip olan Douglas firmasına yeni bir talep çıktı: Boeing. Bu firmadan ürettiği uzun menzilli 707 ve kısa orta menzilli 727'ler önemli bir piyasa payına sahip oluncu Douglas DC-8 ile elinde bulundurduğu kısa menzilli uçak piyasasında onun yerini alarak yeni bir projeye başladı. Orta-uzun mesilli DC-8'den sonra DC-9 adı verilen projeye Boeing'in cevabı B-737 olacaktı. 1960'lı yılların başında başlayan dizayn çalışmalarını sonucu ortaya "T" kuyruklu, 727 ve BAC 111 gibi orkidan motorlu bir uçak çıktı. Bir önceki model olan DC-8'e oranla daha küçük ve kanat yerine kuyrukta iki motorun sahip uçağın prototipi ilk uçuşunu 25 Şubat 1965 tarihinde gerçekleştirdi. Delta Airlines uçağın ilk müşterisi oldu ve önemli bir miktarda sipariş verdi. 28 Kasım 1965'de FAA yeterlilik belgesi alan DC-9 ilk seferini aynı yıl içerisinde Delta Airlines alınıp gerçekleştirdi. 26 yıl Delta'da görev yapan DC-8'ler, 1993 yılının yaz aylarında emekli oldular. Uçağın ilk dört tane DC-9-10 modelinden sonra daha geniş hava akışlarına sahip DC-9-30 serisi ortaya çıktı. Bu model özellikle SAS için üretilmişti.

1966 yılının 1 Ağustosunda ise serinin 3. modeli DC-9-30 ilk uçuşunu gerçekleştirdi. 1 Şubat

1967'de ilk olarak Eastern Air Lines'da uçuşmaya başlayan DC-9-30 seri 10 ve 20'ye oranla 10 feet daha uzun kanatları ve gövdeye sahipti. Daha gelişkin bir model olan 40 serisi ise ilk uçuşunu 28 Kasım 1967'de gerçekleştirdi ve 30 serisinden yaklaşık 6 feet daha uzun bir gövdeye sahipti.

Uçağın kısa menzilli uçaklar yapan firmalardan büyük talep görmesi üzerine uçak üzerindeki çalışmalarını devam ettiren Douglas şirketi 50 serisini dizayn etti. Havacılık tarihine damgasını vuran DC-3'ün ilk uçuşunu yapmasının 39. yıl kutlamalarında 17 Kasım 1974'de ilk uçuşunu gerçekleştirdi. 133 feet 6 inçlik bir gövdeye ve 98 feet 4 inçlik kanata sahip 50 serisi 122 koltukluymuş. (Kapasite 139'a kadar çıkabilmekteydi.) Diğer serilere oranla daha güçlü JT8D-17 motorları uçağa 16.000 lbs'lık itme gücü veriyordu. Diğerleriyle karşılaştırıldığında DC-9-10 JT8D-5 (12250 lbs'lık itme gücüne sahip) 20,30 ve 40 serileri 15500 lbs'lık güçlü JT8D-15 motorlarına sahipti.

DC-9 uçağının bir özelliği ise Amerikan Hava Kuvvetlerinde (USAF) ve Amerikan Donanmasında görev yapmasıydı. Ağustos 1967'den itibaren ilk olarak 20 adet DC-9-30 serisi uçak C-9 adını aldı ve hastane uçağı olarak görev yapmaya başladı. Daha sonra donanma 14 adet DC-9 siparişi verdi. Bu uçaklar da donanmada ise C-9B Sıkıştırma 2'si olarak kodlandı. Gerek USAF'ın gerekse donanmada bu uçaklar halen görev yapmaktadır. 375. Aeromedical Airlift Filasında uçuşlarını sürdüren C-9'ların mürettebatı iki pilot, iki hemşire ve üç sağlık memurundan oluşmaktadır.

Uçağın gelişimini devam ettiren firma 18 Ekim 1978'de DC-9 serisinin son uçağı olan DC-9-Super 80 ilk uçuşunu yaptı. Yeni bir kanat dizaynına ve daha uzun bir motor kaportasına sahip 80 serisi Douglas firmasının Mc Donnell'a birleşmesiyle MD 80 adını aldı ve bazı değişikliklerle satışa sunuldu.

MD serisi 1980'li yıllarda çok-çok değişiklik geçirerek kısa menzilli uçak piyasasında önemli bir yere geldi. Daha sonra serinin MD 82 83 85 87 modelleri dizayn edildi. 1993 yılının Mayıs ayında ise DC-9 uçağının son 3'ünü olan MD 90 ilk uçuşunu gerçekleştirdi. Uçak bu yeni model ile uçak havatamı çukura yüzüldü sürdüröcek gibi.

Mc Donnell Douglas DC-8 ile birlikte DC-9 serisi ile dünyanın en çok satan 3 ticari uçağından biri oldu. (Diğeri Boeing 737.)

Mc Donnell Douglas DC-8 ile birlikte DC-9 serisi ile dünyanın en çok satan 3 ticari uçağından biri oldu. (Diğeri Boeing 737.)

DC-9'UN TEKNİK ÖZELLİKLERİ

DC-9-10 SERİSİ	
DC-9-30 SERİSİ	
Uzunluk:	89.4 ft 93.4 ft
Yükseklik:	27.6 ft 28 ft
Motor:	PW-JT8D-5 PW-JT8D-17
Motor Gücü:	12.250 lb 16.000 lb
Cargo:	9.000 lb 15.510 lb
Maksimum Ağırlık:	30.700 lb 121.000 lb
Sevriyat Hızı:	350 mps 542 mps
Menzil:	1565 mil 1812 mil
Hizmet Tavanı:	37.000 ft 37.000 ft
Yolcu Kapasitesi:	90 kişi 180 kişi



DC-9'lar THY'de

Ve 7 Viscount, P-27 ile jetleşme programının altyapısını hazırlayan THY 1966'da uçakların ahami ile ilgili auluşma o dönemindeki Genel Müdür Agasi SEN tarafından imzalandı. 1967 yılından itibaren DC-9-32 uçaklarının fiyayı teslim edilmesine başlandı. İlk gelen uçak eğitim amaçlı Douglas firmasından geçici olarak kiratlanan bir DC-9-10 uçağı idi. Bu uçakla ilgili olarak eski Genel Müdürlere Ertağrul ALPÖR dönemine ait bir anısını şöyle naklediyor: "1966 yıl ında sipariş ettiğimiz DC-9-32 tipi jet uçaklarımız gelinceye kadar firma ile anlaşmamız gereği hem eğitim hem de jete intilak davetinde bize yardımcı olarak 32 tipinden daha ufak 10 tipi bir uçak firmadan kiraladık. Uçuş ekibi ve bir kısmı bakım ekibini eğitimimize sağlamak, yalpak parçamız yok olacak kadar cüz' idi. Bu uçağına "Topkapı" adını uçak ve Frankfurt, Amsterdam, Brüksel, Roma, Viyana şehirlerine tarifeli sefere başladık. Uçağımızın motorine hapinix tutuyor ve arıza yapmaması için dua ediyorduk. Tournami yardımı ile ilk altı ay

sonunda günlük utilizasyon 9 saatı aştı. Bu uçağına hakkında pilot arkadaşlarımızdan dinledikim şu anıyı hiç unutmam: Gerek Frankfurt gerekse Avrupa'nın diğer şehirlerinde söylenen husus "THY jet TOPKAPI uçak filosu kurmuş. TOPKAPI uçağı aynı gün hem Amsterdama ve hemde Viyana'da uçuşur. Acaba kaç tane jet uçağı aldınız?"

"Topkapı" uçağı ile eğitimlerin tamamlayan THY personeli DC-9-32 uçaklarını 1967'de kavuştu. İlk uçak şimdiki Genel Müdürümüz Atilla CELEBI tarafından getirildi. THY'nin jetleşme programında önemli bir yere sahip olan DC-9'lar Ve 7, DC-3 gibi pervaneli uçakların yerini aldı. Uzun yıllar THY yolcu kapasitesinin önemli bir kısmının yükünü çeken DC-9'lar yeni Airbus ve Boeing serisi uçakların hizmete girmesiyle son yıllar ında tamamen ihtarlarda görev yapmaya başladı. Yenileşme projesi ile birlikte satılmasına karar verilen DC-9'lara açılan satış ihalesini Amerikan Volujet firması aldı. Ekim 1994'te kalan 9 uçak yedek parçaları ile birlikte yeni

sahiplerine teslim edildi. DC-9 uçaklar yirmi dört motorlu 99 yolcu kapasiteli RJ-130'lere baktı.

DC 9 - 32

İsmi	Yapım Yılı
Çağı Kodu	
Bağcı	1969
TC-JAB	
Anadolu	1969
TC-JAD	
Trakya	1969
TC-JAE	
Ege	1970
TC-JAF	
Akdeniz	1970
TC-JAG	
Karadeniz	1971
TC-JAK	
Haliç	1971
TC-JAC	
Aydın	1975
TC-JEK	
Cediz	1976
TC-JBL	

* "Skytrain 2" ismi 2. Dünya Savaş ında Amerikan Donatma's ında hastane uçağı olarak görev yapan DC-3 / C-47 / D-47D Skytrain'ın anısına verilmiştir.



Herkesin sporla ilgili olmayabilir. Ama hiç spor yapmayan insanlar da sportmen ruhlu olabilir. Ya da her hafta maça gidip hiç sportmen ruhlu olmayanlar da vardır. Sportmen ruhlu olmak için spordan anlamak şart olmadığı gibi sporun bütün kurallarını, inceliklerini bildiği halde hiç de sportmen ruhlu olmayan nice insan vardır.

SPORTMEN RUHLU-MUSUNUZ?

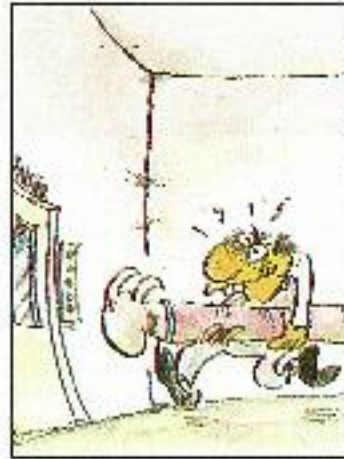
Acaba siz nasılsınız? Sportmen bir ruha sahip misiniz?

Test sorularımızı cevaplandırıp değerlendirmemizi okuduğunuzda anlaşılabilecek. Yalnız bir şartımız var, şıklardan birini mutlaka işaretleyeceksiniz.

Haydi buyrun!...



bak bakalım, evdeler mi? derim.



1. Arkadaşınızı ziyarete gittiniz, apartmanın 5. katında oturuyor ve asansör bozuk.

- a. Asansörün kapısını yumruklarım, belki çalışır.
- b. Aşağıdan zile basıp pencereden bakmalarını sağlar, başka bir zaman geleceğimi söylerim.
- c. Önceden teleton edip asansörün çalışıp çalışmadığını öğrenmeden gitmem ki.
- d. Eşime "Sen çıkıp bir

2. Televizyonda futbol maçı var. Çayınızı veya içkinizi, sigara paketinizi, kibritinizi yanınızdaki sehpa koydunuz. Ayaklarınızı pufa uzattınız ve maç başladı. Kül tablasını unutmuşunuz.

- a. Maç sonuna kadar sigara içmem
- b. Neden maç sonunu bekliyeyim, devre arasında kakar alırım
- c. Her zaman tam teşekküllü otururum, eksik olmaz.
- d. Sigaramı yakar-külü de yandaki saksıya silkerim.

3. Bir pazar günü sabah erkence bir yere gidiyorsunuz, bir taşıta bindiniz ve yolda eşofmanlarını giymiş koşan birini gördünüz, ne düşünürsünüz?

- a. Allah akıl fikir versin.
- b. Acaba adamcağızı kim kovalıyor?
- c. Otobüse binecek bir bi-

let parası da mı yok garibin?

d. Pazar sabahı erkenden benim sokakta işim ne?

4. Sizce koşucuların en hangisi en akıllıdır?

- a. En kısa mesafe koşanı.
- b. Atletler değil hakemler akıllıdır.
- c. Sonuncu geleni.
- d. Akıllı adamı neden koşsun?



5. Dileriz, olmasın ama sizin evin karşısındaki binada yangın çıktı.

- a. Üzülerek seyrederim.
- b. Yangını çıkarana küfredirim.
- c. Birşey mi yapmam gerekir?
- d. Şimdi yangının sırası mı?

6. Evdesiniz, canınız sıkıldı, bir arkadaşla ihtiyacınız var.

- a. Evi en yakın olana giderim.
- b. Telefon edip en uzakta olan arkadaşımı bize çağırırım.
- c. Pek hoşlanmadığım bi-
tişik komşuya giderim.

d. Sıkı can iyidir, kolay çıkmaz.

**7. İşten yorgun argın geldiniz. ayaklarınızı otu-
rup uzatınız. Kapı çalındı, Müjde Ar (veya Tarık Akan) sizinle sohbet et-
meye gelmiş.**

- a. Başka zaman gelsin.
- b. Bizim evin adresini bil-
miyor kil
- c. Yorgunsam kapıyı ne-
cen açayım?
- d. Yahu bu anketi hazırla-
yan üşütük müdür, nedir?

Puanlarınızı toplayın:
(Puanları değerlendirmede
sondan başa doğru gidece-
ğiz.)

7. Müjde ve Tarık



a)5 b)6 c)10 d) **Kır-
mızı Kart**, sizi oyundan at-
tım, hakeme sövmek sport-
men işe yakışır mı?

6. Sıkıntı

a)0 b)10 c)4 d)8

5. Yangın

a)6 b)4 c)8 d)10

4. Koşucuda akıl

a)0 b)6 c)3 d)10

3. Pazar günü

a)7 b)8 c)9 d)10

2. Televizyonda maç

a)7 b)3 c)9 d)10

1. Asansör

a)6 b)5 c)9 d)7

Değerlendirme:

Gördüğünüz gibi bu test bir şakaydı. Ama her şaka-
nın bir ciddi yanı vardır. Onun için siz bu cevapları
kaynananızın yerine vermiş
sayalım. Değerlendirmeyi
ona mal edersiniz. (Kay-
nanası olmayan istedikleri
birini seçebilirler, mesela
patronlarını)

Tembelistan diye bir ülke
olsaydı bakalım yeri ne olur-
du?

50'den yukarı:

Sahane tembelistana kral
olur.

36-50 arası:

Başvazir, her an kralın
yerine geçebilir.

26-35 arası:

Bakanlar Kurulunda yeri
hazır, buyursun.

16-25 arası:

En azından iyi bir yönetici
mevki

16'dan az:

Vatandaşlık hakkı sağlam.
Arasına kimladediği için fazla
yükselme şansı yok.

IN CASE OF...	: Durumunda, halinde
IMPOSSIBLE	: Olanaksız, imkansız
INADEQUATE	: Yetersiz
INADVERTENT	: Kasıtsız, elde olmadan
INCAPACITY	: Güçsüzlük, yeteneksizlik
INCH	: 2.54 cm. ye eşit uzunluk birimi
INCORRECT	: Yanlış, düzeltilmemiş
INCREASE	: Artış
INDEX	: İndeks, fihrist
INDICATE	: Göstermek
INDICATOR	: Gösterge
INDUSTRY	: Endüstri
<i>Aviation Industry</i>	: Havacılık endüstrisi
INFLATE	: Şişirmek, hava ya da başka bir gazla ikmal etmek
INITIAL	: Başlangıç
INSPECT	: Kontrol etmek, denetlemek
INSPECTOR	: Kontrol eden, denetleyen. Teknik kontrol
INSTRUMENT	: Alet
I.L.S	
<i>(Instrument Landing System)</i>	: Alıllı iniş sistemi
INSULATION	: İzolasyon
I.D.G	
<i>(Integrated Drive Generator)</i>	: Dişli grubu ve üretici bölümü tek bir komponent içinde olan ve uçak motorlarından aldığı döñrűyle elektrik űreten jeneratűr.
INTERMITTENT	: Kesik, kusik, aralıklı, sűrekli olmayan
IATA	
<i>(International Air Transport Association)</i>	: Uluslararası hava taşıma űrgűtű
ICAO	
<i>(International Civil Aviation Organization)</i>	: Uluslararası sivil havacılık teşkilatı
I.R.S (Inertial Reference System)	: Uçağın dűnya űzerindeki konumunu ve yerini gűsteren sistem
ISOLATION	: Ayırmak, izole etmek
ITEM	: Madde, parça. Bakımlarda uçak ile ilgili arızaların ve cevaplarının yazıldığı kağıt
JACK	: Kriko, havaya kaldırmaya yarayan alet
KNOT	: Havacılıkta da kullanılan deniz mili. 1852 m
LAND	: Havadan yere inmek. Yer, kara
<i>Landing Gear</i>	: İniş takımı
<i>Landing Roll</i>	: İniş rulesi. Tekerlerin piste konduğu noktadan uçağın pisti terkettiğű noktaya kadar olan mesafe
LARGE	: Geniş
LATERAL	: Yanal, yana doğru
LATITUDE	: Enlem

Hazırlayan: Hidayet KAPKAÇ

ÜYELERİMİZİN YARARLANABİLECEĞİ ANLAŞMALI OLDUĞUMUZ YERLER

Üyelerimiz aşağıda adı geçen firmalardan; UTED üye kartlarını göstermek suretiyle, belirtilen koşullara uygun olarak mal ve hizmet alabilirler.

BEYAZ PARK RESTAURANT & TAVERNA
Fiks Menü %50 indirim.
Tel: 242 65 51 Çayırbaşı Cd. No.74
Büyükdere/İstanbul

HOTEL ADAKULE
Kuşadası/İzmir 233 00 33/34'den ayrıntılı bilgi alınabilir.

KIP MAĞAZALARI
Kredili alışverişlerde 6 eşit taksit ve ödeme kolaylığı.
Kip Bayoğlu, Osmanbey, Beşiktaş, Erenköy, Levent, Kadıköy

METRO GROSSMARKET
Duruşumuz'den temin edebileceğiniz alışveriş formlarıyla tüm grossmarketlerden alışveriş yapabilirsiniz.

UNITED OPTİK
Her türlü gözlük alımı ve tam takımında %20 indirim.
Tel: 572 12 73 İstasyon Cad. Yakut Sok.
Balkır Pasajı No: 14 Bakırköy/İstanbul

PIERRE CARDIN ERKEK GİYİM MAĞAZASI
Peşin alışverişlerde %15 indirim.
*Galleria Ataköy
*Osmanbey/Şair Nigar Cad. No.91
*Bakırköy/İstasyon Cad. No.16 İstanbul
*Çankaya/İzmir Fevzipaşa Bulvarı No.17/F
*Galleria Samsun
*Caziantap/Mürercim Asım Cad. No.11

Osmanbey Mağazamızdan yapılacak alışverişlerde 3 ay vade

TÜZÜN MOTEL
3 kişilik oda 750.000 TL
Ortaklarda banyo, tuvalet ve sıcak su mevcuttur.
Tel: 0266 896 10 65 Ayva

LUCCI AYAKKABI SAN. TİC. LTD. ŞTİ.
Peşin alışverişlerde %10, tenvizat döneminde %5 indirim.

Ebuzziya Cad. No.2/A Bakırköy/İstanbul

KOSOVA ET LOKANTASI
Nakit ödeme erde %20, kredi kartı ile ödemelerde %10 indirim.
Tel: 573 78 38-573 67 82 Turistik Tesisler
Florya

YENER KUNDURA
%20 indirim.
Halaskargazi Cad. Toprak Pasajı,
No.301/106 Şişli
Tel: 232 95 24
Mada Cad. Çafarağa Mh. Çadırca İşhanı
No.6 Kadıköy/İstanbul
Tel: 346 63 20

TOSKANA DERİ SAN. A.Ş.
Peşin alışverişlerde %10 indirim. Vadeli alışverişlerde 4 eşit taksit.
*Galleria/Ataköy
*Capital/Altunizade
*Shop Sale/Osmanbey
*Akmerkez/Etiler/İstanbul
*Kordon/İzmir
*Hilton/İzmir

LUCCI AYAKKABI SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ
Peşin alışverişlerde %10, tenvizat döneminde %5 indirim.
Ebuzziya Cad. No.2/A Bakırköy/İstanbul

NURLU KEBAB SALONU
%15 indirim Tel: 593 7029
Gümüşpala Mah. Coşkun Sokak No: 24/4
Ayvalar İstanbul

Her türlü mobilya ve dekorasyon işlerinizde
%15 indirim Tel: 592 5019
Yeni Mh. İnönü Cad. No:94 K.Çekmece
İstanbul (İski Yarı)

BALEKOĞLU TİC. SAN. VE LTD. ŞTİ
Her türlü sort pvc ponçoro sistemlerde %10 indirim.
Tel: 306 74 69-70

NOT: Vade faizi iş yapan firma ardan; kredil alışverişinizi, denediğinizden temin edebileceğiniz kredi faizi formu ile yapabilirsiniz. Peşin alışverişlerinizde üye kartınızı göstermeniz yeterlidir. Anonim olduğunuz tüm firmaların camianında denediğinizin stickerları bulunmakadır.

HAVAYOLU SEYAHATI HALA EN GÜVENİLİR

KaptanPilot: Akın D LER

Son ölümcül kazalardaki halkın reaksiyonunun haksız olduğunu, havayolu taşımacılığının tehlikeli olduğu şeklindeki boş ve doğru olmayan beyanlara rağmen bu sektöre ait emniyeti kayıtlar belirtmektedir.

Yayınlarda ve yazılı basında yer alan 1994 yılında meydana gelen beş ana kazanın halkın günlük yaşamında etrafını çevreleyen risklere ait oranlamayı değiştirdiği Stuart Matthews'un ifadesidir. Matthews, Flight Safety Foundation (FSF) başkanıdır. Bu kuruluş kar amaçsız, uçuş emniyetinin gelişimi ve yaygınlaşması için çalışmaktadır. Son yılın ölümlü üç kazası turboprop motorlu regional airline'da diğer ikisinde Boeing 737'de meydana gelmiştir.

Amerika'da hava kazalarında yılda ortalama 100 kişi hayatını kaybetmektedir. Highway'lerde vasıta kazalarında 36.000 kişi, cinayetlerde ise 19.000 kişi ölmektedir. Kayık ve benzeri araçlarda ise yılda 5.000 ölüm olayı olmaktadır.

NTSB (National Transportation Safety Board) istatistiklerine göre 1988-1993 yılları arasındaki periyotta hava taşımacılığı, otomobil ile seyahat etmekten 25 misli daha emniyetli görülmektedir. Ana highway'ler ise hava taşımacılığından 30 misli daha tehlikeli bulunmaktadır.

1982'den beri artış gösteren programlı hava yolu uçuşlarında, ölümlü kaza oranı 100.000 kalkışta 1989'da (en yüksek) 0.797 ve 1993'te (en düşük) 0.013 olmuştur. 1982 yılında 5.162.346 kalkış adedi 1993'te 7.732.000'e yükselmiştir. Amerikan havayollarının 1992 yılında toplam 16 kaza adeti, 1993 yılında 23'e yükselmiştir. NTSB'e göre 100.000 kal-

kışta 1992'de 0.207 oranı, 1993'te 0.297'ye yükselmiştir.

FAA'ye göre 1982'de 100.000 saatte ölümlü kaza oranı 0.224 iken, 1993'te 0.193'e gerilemiştir. 12 yılı kapsayan bu periyotta 1982'de 6.697.770 uçuş saati, 1993'te 11.900.000'e çıkmıştır.

RAA (Regional Airlines Association) yetkilileri Amerika'da 74 regional taşıyıcının yolcularının %94'ü taşıdıklarını söylemektedir.

Uçak kazalarının takiben organizatörlerin çoğu emniyet konusunda yetersiz bilgilendirmelerden dolayı yolcularını kaybetmektedir. Regional havayolları emniyet kayıtları son üç yılda artış göstermektedir. Uçuş adetleri, route'lar ve yolcu adetleri bu sektörde 1980'lerden itibaren yükselmiştir. 1990'da 41.000.000 yolcu taşınmış ve ölümlü kaza olmamıştır. 1991'de 100.000 kalkışta ölümlü kaza oranı 0.17, 1992'de (47.900.000 yolcu taşınmıştır) 0.13, 1993'te 0.05 ve 1994'te üç kaza sonucu (54.200.000 yolcu taşınmıştır) 0.07 olmuştur. Bu değerlere göre oranı her yıl %10 artacağı düşünülmektedir.

Genel havacılık kaza oranlarında 1982'den itibaren düşüş görülmüştür. Sektör, 1993 yılında 2022 kaza ile tarihinin en düşük değerini yaşamıştır. 1982'de bu rakam 3200 olarak belirlenmiştir. 100.000 uçuş saatinde ölümcül kaza oranı 1992'de 1.87 iken, 1993'te 1.67'ye düşmüştür. 100.000 uçuş saatindeki toplam kaza oranı ise 8.71'den 8.79'a yükselmiştir.

Aviation Week and Space Technology



Pierre Cardin

Galeria / Osmanbey / Bakırköy / İzmir

