

UTED



AYLIK HAVACILIK DERGİSİ • MONTHLY AVIATION MAGAZINE • YIL-YEAR: 10 • SAYI-ISSUE: 116 • TEMMUZ • JULY 2001

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL



**THY GENEL MÜDÜRÜ
YUSUF BOLAYIRLI
İLE RÖPORTAJ**

UTED ONLINE:
www.uted.org



UTED'İN YÜKSELEN TRENDİ

UTED'İN YÜKSELEN TRENDİ

Derneğimiz UTED'in havacılık sektörünün içindeki vazgeçilmez yerinin yanısıra, dergimiz UTED'in de 1991 yılından bu yana aylık olarak devamlı yayınlanması, sivil havacılık sektörünün en beğenilen dergisi olması ve içerik ve tiraj olarak bir yükseliş trendinde olması; sadece bizleri değil bu sektördeki herkesi yakından ilgilendirmektedir.

23-24 Mayıs 2001 tarihinde İstanbul'da yapılan ve Ulaştırma, Turizm ve Devlet Bakanlarının katıldığı sempozyuma, her zaman olduğu gibi davet edildik. Bu sempozyumda, Uçak Teknisyenlerine yakışan bir şekilde temsil edilmenin yanısıra, yine Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulunun 7-8 Haziran 2001 tarihinde yapılan mezuniyet şöenlerine de katıldık. Orada yeni nesil meslektaşlarımızın sorunlarını dinledik ve en mutlu anlarında onlarla beraber olarak geleceğin genç UTED'lilerini yalnız bırakmamış olduk.

Gerek katıldığımız sempozyumlarda olsun, gerekse şöenlerde olsun, beni en çok duygulandıran olay; sadece UTED isminin mesleğimizi temsil eden Uçak Teknisyenleri Derneğinin açılımı olmadan kolaylıkla tanınması, derneğimizin ve dergimizin profesyonel bir yönetim tarafından temsil edildiğinin kanıtlanması olmuştur. Kendilerine, yönetimimizin tamamen amatör olarak çalıştığı, üstelik hepimizin aynı zamanda THY personeli olduğu söylendiğinde; insanların yüz ifadeleri gerçekten görülmeye değerdi. Tüm Türkiye'nin ekonomik bunalımda olduğu bir dönemde, bizlere, bu faaliyetlerin yanısıra dergimiz UTED'i kalitesinden ödün vermeden her ay nasıl aralıksız çıkarabildiğimiz sorulduğunda, bizler de kendilerine; üyelerimizin, birlikte çalıştığımız yayıncılık şirketinin ve başta THY olmak üzere sektörün önde gelen kuruluş-



Sefa İnan / Başkan
UTED President

larının desteğinden ve bize olan güveninden sözettik. Gerisinin ise sadece Yönetim Kurulumuzun özverili çalışmalarından kaynaklandığını vurgulayarak, bu başarılı yükselişimizin sebebinin sadece bizlere olan güvenden kaynaklandığını anlatmaya çalıştık.

Dergimiz UTED'in yanısıra, gerçekten sizlerin beğenisini kazanmış profesyonel bir tasarımla tüm uçak teknisyenlerini kucaklayan web sitemize olan ilgi, THY'nin üst yönetimince de ilgiyle izlenmekte olup, zaman zaman sitemize yöneticilerimiz ayın konuğu olarak girerek, sizlerin sorunlarınıza ve sorularınıza cevap vererek demokratik bir yapının sergilenmesine olanak sağlamaktadırlar.

Web sitemizin ayın konuğu ve iş ilanları incelendiğinde şu anda üye olmamalarına rağmen yeni nesil genç meslektaşlarımızın yöneticilere sorduğu sorular, sitemizin sadece sizler tarafından değil, tüm Türkiye'de sivil havacılık sektöründe çalışan kişilerce de takip edildiğini göstermektedir.

Web sitemizin ayın konuğu ve iş ilanları incelendiğinde şu anda üye olmamalarına rağmen yeni nesil genç meslektaşlarımızın yöneticilere sorduğu sorular, sitemizin sadece sizler tarafından değil, tüm Türkiye'de sivil havacılık sektöründe çalışan kişilerce de takip edildiğini göstermektedir.

Değerli arkadaşlarım:

Toplu İş Sözleşmemizin, yazımı hazırladığım bu günlerde hala sonuçlanmamış olması, sizlere bu hususta her hangi bir yorum yapmamı önlemektedir. Yönetim Kurulumuz, sözleşme öncesi tüm istek ve önerilerini sizlerin de bildiği üzere, ilgili tüm kurumlarımıza iletmiş olduğundan, Toplu İş Sözleşmesinin bu en kritik günlerinde, sorumluluğun tamamen sendikamıza ait olduğu bir konuda yorum yapmaktan kaçınmamızı anlayışla karşılayacağınızı umuyorum.

Bir sonraki gündem yazıma kadar, Toplu İş Sözleşmemizin; üyelerimizin ve tüm çalışanların yararına sonuçlanmasını arzu ediyor, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

İçindekiler / Contents



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK YAYIN ORGANI
AIRCRAFT TECHNICIANS ASSOCIATION PUBLICATION
YEAR/YIL: 10 • ISSUE/ SAYI: 116 • TEMMUZ-JULY • 2001

UTED AIRCRAFT ENGINEERS
INTERNATIONAL ÜYESİDİR

SAHİBİ VE SORUMLU YAZIŞLARI MÜDÜRÜ:
SEFA İNAN

EDİTÖR

REKLAM VE HALKLA İLİŞKİLER
KEMAL KANAT

GENEL KOORDİNATÖR
SERMET DEMİRCİOĞLU

YAZI KURULU:

Dr. Oya Torum, Kpt. Akın Diler, Erhan İnanç,
Hidayet Kapkaç.

KATKIDA BULUNANLAR:

Tayyar Uçkun, Zülal Günel, Turgay Balcı

YÖNETİM YERİ:

İstanbul Caddesi, Üstoğlu Apt. No: 24 Kat:5

Daire:8 Bakırköy/İstanbul

Telefon: (0212) 542 13 00 / 543 29 74

Fax: (0212) 542 1371

Lokal Tel: (0212) 571 39 23

E.mail : uted@uted.org

Web Site: www.uted.org

Webmaster: Korhan Kutval

YAPIM:

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

ARTI YAYINCILIK TANITIM LTD.

Genel Koordinasyon:

İlhan Özdemir

Redaksiyon, düzelti : Onur Özdemir

Dizgi,mizampaj : Neşe Kum

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

Fax: (0212) 243 31 63

E.Mail: taviation@turk.net

Baskı ve Cilt: Dünya Yayıncılık AŞ.

Tel: 0212 629 08 08

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

- **Gündem** 3
- **İçindekiler** 4-5
- **Haberler** 6-11
- **THY Genel Müdürü
Yusuf Bolayırlı ile Röportaj** 12-13
- **THY 11. Genel
Kurul Konuşması** 14-15
- **Bir Şölen'in Ardından** 16-17
- **Hem Karada Hem Denizde** 18-21
- **Görüş: Rakiplerin İşbirliği** 22-25
- **Teknik Kısaltmalar** 29
- **İnter Aktif** 30-31
- **Kutsal Kitaplara Göre
Evrenin Yaşı** 32-35

Hovercraft





- Uçuş Noktası: Prag 36-39
- Uçak Boyama Sistemleri 40-43
- Nerden Nereye 44
- Kültür-Sanat 45
- Teknolojide Yenilikler 46
- Soru-Yanıt 47
- Anlaşmalı Yerler 48
- Güzel Sözler 49
- Bulmaca 50



HABERLER

6-11

Uçuş Noktası: Prag





ATLAS International

Türk havacılık sektörünün yeni şirketi Atlas International uçuşlarına başladı. 1 Haziran 2001 günü, saat 03.45'de, Atlas International'ın ilk uçuşu, Boeing 757-200 ile Antalya'dan, Esenboğa Havalanı'na yapıldı. Bu uçak, aynı günün akşam saatlerinde, yolcularını Frankfurt'a uçurarak Atlas International'ın ilk seferini gerçekleştirmiş oldu.

Aynı gün saat 11.00'de ise, Atlas International'ın, diğer Boeing 757-200 uçağı da İstanbul'dan Hannover'e uçuyordu. Türkiye'de, Samsun, Trabzon, Gaziantep, Kayseri, İstanbul, Ankara, Antalya, Adana ve İzmir'e yolcu taşıyan Atlas International, Almanya'da ise şimdilik

15 merkeze uçuyor. Atlas International'ın ilk haftasında, Avrupa'da çalışan Türk işçileri, Türkiye'nin çeşitli şehirlerine taşınırken, Alman tursitler de Antalya'daki Öger Tours tesislerine gittiler.

Atlas International'ın yer işletme anlaşmaları da tamamlanan işlemler arasında. Münih, Berlin, Köln, Düsseldorf, Hamburg, Hannover, Leipzig ve Bremen Havaalanlarında, AHS Aviation ile anlaşma yapıldı. Frankfurt'a ise Fraport AG ile çalışıyor. Münster'de FMO Passenger Service Atlas International'e hizmet veriyor. Stuttgart'da, Swissport ile çalışılmakta. Nürnberg'de ise Air Part yer hizmeti satın alınan şirket oldu. Erfurt ve Hahn'da, havaalanlarının resmi şirketleri ile anlaşma imzalandı.



Standard&Poor's dan Türkiye'ye ilişkin olumlu bir derecelendirme

Standard&Poor's kredi derecelendirme kurumu Reuters ve Bloomberg haber ajansları aracılığıyla MNG Hava yolları ile ilgili kredi notuna ilişkin bir basın açıklaması yaptı.

Avrupa'da ilk kez bir hava kargo şirketine verildiği belirtilen kredi notu MNG Hava yolları için "B -"/stable.

Türkiye'nin yaşadığı derin ekonomik bunalım döneminde bir Türk firmasının böylesine bir kredi notu alması, hem Türkiye için hem de Türk sivil havacılığı için son derece olumlu.

Bu kredi notu, şirketin uluslararası sermaye piyasalarında ve uluslararası havacılık camiasında daha güvenli adımlar atmasını sağlayacak.





Uzaydan Sinyal Var!

Nasa, 1972 yılında fırlatılan (öncü) "Pioneer-10" insansız uzay aracından sürekli olarak bilgi almaktaydı. Gelmekte olan sinyaller aniden kesilince, bilimadamları Pioneer-10'un teknik bir arıza ya da bir göktaşı çarpmasıyla devre dışı kaldığını tahmin ederek uzay aracından ümidi kesmişti.

Uzayda kaybolduğu tahmin edilen ve unutulan uzay aracı 29 yıldır kesintisiz hizmet veriyordu. Geçtiğimiz günlerde ilginç bir olay oldu ve İspanya'nın başkenti Madrid'in dışında bulunan dev antene bir sinyal geldi. Tekrar fotoğraf ve bilgi göndermeye başlayan "Pioneer-10" bilim dünyasında şaşkınlık yarattı. Jüpiterin göktaşları kuşağını aşan, ilk yakın fotoğrafları çeken ve Pluton gezegeninin çok yakınından geçen "Pioneer-10" dünyadan 11,2 milyar km. uzaklıkta saatte 44 bin km. hızla yol almaya devam ederek program gereği yeni görev yeri olan Boğa takımyıldızına doğru yönelmiş bulunuyor.



Boeing, İstanbul Müzik Festivali'ndeki 10. Yılına Açılış Konseriyle Kutladı

Amerikan havacılık ve uzay şirketi Boeing, 10 yıldır destek verdiği Uluslararası İstanbul Müzik Festivali'nin 9 Haziran'da Aya İrini'de düzenlenen açılış konserinde, izleyenlere unutulmaz bir "İtalyan Gece" yaşattı. Avrupa'nın tanınmış konser salonlarında pek çok kez birlikte sahne alan "I Virtuosi Italiani" topluluğu ve soprano "Mariella Devia", Boeing'in sponsorluğunda ilk kez Türkiye'ye geldi.

İtalyan besteci Rossini'nin eserlerindeki başarılı performansı ile tanınan Mariella Devia, opera dünyasında berrak bir sesle kusursuz geçişler yapabilmeyi ifade eden "belcanto" geleneğinin günümüzdeki en önemli temsilcileri arasında yer alıyor. Bugüne kadar Chick Corea, Goran Bregoviç ve Michael Nyman gibi müzisyenlerle sahne alan "I Virtuosi Italiani" ise Avrupa'nın en önemli klasik müzik orkestraları arasında gösteriliyor. Devia ve "İtalyan Virtüözleri" konserinde, vatandaşları Rossini'nin yaylı çalgılar ve soprano için bestelediği ariyaları seslendirecek.

Tarom ilk 737-700'ü teslim aldı

Romanya Hava Yolları (TAROM) yeni nesil 737-700 uçaklarından ilkinin Boeing'in Washington Şeattle'daki merkezinde teslim aldı. Tarom havayolları yeni nesil 737-700 ve 800 uçaklarından 4 tane daha sipariş verdi. Bu uçaklarla birlikte Avrupa ve Ortadoğu pa-

zarında büyüyecekleri ve pay sahibi olacaklarını vurgulayan TAROM'un başkanı ve kapitan pilotu Nicolae Demetriade ilk 737-700 uçağını teslim aldıklarından sevinç duyduklarını ve yeni nesil 737'lerin güvenilirliğini ispatlanmış, düşük maliyetli olmasının büyük bir avantaj sağladığını, filolarına bu uçakları dahil ettikleri için mutlu olduklarını açıkladı.



United Airlines Airbus filosunu yeni siparişiyle genişletiyor

A320 ailesinden oluşan filosuyla büyük başarı kazanan United Airlines, yeni bir A320 ve iki adet A319 siparişi verdi. Havayolu uçakları, 2003 yılında teslim alacak. Filosunda 100 adet Airbus uçağı bulunan United Airlines en geniş Airbus filosuna sahip havayolu.

United Airlines'ın bu son siparişi, Airbus uçaklarının ABD ve Kanada'da artan sayısına işaret ediyor. 1996 yı-

linda Kuzey Amerika'ya da bir adet uçak teslim eden Airbus şu an aynı bölgeye haftada iki adet uçak teslimatı yapıyor. Kuzey Amerika'ya teslim edilmeyi bekleyen uçak sayısı ise 1000.

Teknisyenler Olimpiyatı

Kısa adı NİSTEC olan Nissan International Service Technical Contest (Kısaca

Teknisyenler Olimpiyatı) Türkiye finali geçenlerde Nissan'ın Lojistik merkezinde yapıldı. NITEC Türkiye finalinde Nissan Plaza Bostancıoğlu'ndan Doğan ÜNAL en iyi teknisyen seçilerek ülkemizi Fransa'da yapılacak Avrupa finalinde temsil etmeye hak kazandı. Türkiye genelinde hizmet veren yetkili servislerde görevli motor, şasi, elektrik, otomatik şanzıman ve araç bilgisi konularında yapılan teorik ve pratik sınav sonucu derece alan yarışmacılarda NICTEC Türkiye birincisine 500 milyon, ikincisine 350 milyon ve üçüncüye ise 250 milyon Türk Lirası ödül verdi.



Airbus Uluslararası İstanbul Müzik Festivali Sponsoru

Airbus, Türkiye ile uzun yıllardan beri süren işbirliği çerçevesinde, İstanbul Müzik Festivali kapsamında dünyaca ünlü piyano virtüözleri arasında sayılan Güher ve Süher Pekinel kardeşlerin Toulouse orkestrası Orchestre National du Capitole ile birlikte 25 Haziran'da verdiği konsere sponsor oldu. Konser programı Mendelssohn'un (iki piyano ve bir orkestra için) konçertosu ve Rimsky-Korsakov'un Shéhé-

razade'ından oluşuyor. Airbus'ın merkezinin bulunduğu Fransa'nın Toulouse kenti orkestrası Orchestre National du Capitole, Müzik Direktörü ve Orkestra Şefi Michel Plasson tarafından yönetildi.

Airbus'ın Satış ve İş Geliştirme'den Sorumlu Başkan Yardımcısı Habib Fekih: "Türkiye ile havayolları ve havacılık yoluyla kurmuş olduğumuz bağı müzik aracılığıyla sürdürmekten büyük bir mutluluk duyuyoruz. Medeniyetlerin beşiği olan İstanbul şimdi de ileri teknoloji, çok kültürlülük ve müzikal geleneğin uyum içinde birleştiği Toulouse'a bağlanıyor" dedi.



RTL KURYE
ULUSLARARASI TAŞIMACILIK
SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

İncirli Cad. No: 82/18
Bakırköy-İstanbul
Tel: (0212) 570 51 30
Tel: (0212) 543 11 11 (PBX)

ULUSAL DAĞITIM
TAŞIMACILIK SANAYİ TİCARET.
LTD. ŞTİ.

Esentepe Cad. Kuşçular Sok.
No: 8/1 Mecidiyeköy-İstanbul
Tel: (0212) 211 91 21



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

PRIMA

AVIATION SERVICES Inc.

Low Cost
High Safety and Reliability
Quality
Services
Experienced
Man power



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



Atatürk Airport, İç hatlar VIP üstü, İstanbul-Türkiye
Tel : +90 212 663 7010
Fax : +90 212 663 7013
E.mail : prima@primaaviation.com
sales@primaaviation.com

Veziroğlu Citation X satınaldı

Hareketli günlerin yaşandığı iş jeti pazarında satılan çok sayıda uçağın yanı sıra yeni alımlar da gerçekleşiyor. Ali Haydar Veziroğlu'nun sahip olduğu Vinsan Havacılık Citation X tipi iş jeti aldı.

Türkiye'ye gelen ikinci Citation X olan bu uçak, şirketin Ankara merkezli uçuşlarında kullanılacak.

Şirket bundan önceki uçuşlarını sahibi olduğu Beechjet 400A tipi uçakla gerçekleştiriyordu. Bursa'daki talihsiz kazada turboprop Kingair C90 uçağı Tepe Grubu da düşen ikinci uçağı çift motorlu Cessna Citation Bravo tipi jetini satışa çıkardı. Çok düşük uçuş saati olan Citation Bravo uçağı için 5,5 milyon dolar isteniyor. Nergis Air'in filosundaki iki Bell 430 tipi helikopterden de birinin satılması planlanıyor. Doğu Air ise yeniden yapılanma programı doğrultusunda elindeki biri sıfır saatte Challenger 604, diğeri 601 ti-



pi iki iş jetini satışa çıkarttı. (Hürriyet)

Airbus'a iki ödül birden

Paris'te düzenlenen 8. Flight International Havacılık Endüstrisi Ödül Töreni'nde Airbus, hissedarlarının Haziran 2000'de Super Jumbo için telif izni vermelerinden 6 ay sonra üretimine başlanan A380 projesi ile Hava Taşımacılığı

kategorisinde ödül alırken, Airbus İcra Kurulu üyesi olan ve Yönetim Kurulu Başkanı Noël Forgeard'ın özel danışmanlığını yapan Jürgen Thomas'da yılın adamı seçildi.

Paris'te düzenlenen görkemli ödül töreninde, Jürgen Thomas, "A380'in babası" unvanını alarak 24 seçkin havacılık uzmanı tarafından açık farkla birinci seçildi. Thomas, 555 yolcu kapasiteli A380 projesinde kilit rol oynayarak 19 Aralık 2000'de programa başlama yolunda ilk adımı attı. A380'in Hava Ulaşımı kategorisinde aldığı ödül tüm jürinin ortak kararının sonucuydu.

Airbus Yönetim Kurulu'nun üyesi olan Jürgen Thomas, yılbaşından bu yana, Airbus'ın Yönetim Kurulu Başkanı Noël Forgeard'ın özel danışmanlık görevini yürütmekte. A380, bugüne dek 8 dünyaca ünlü havayolu ve kiralama şirketinden 62 kesin sipariş aldı.

A380 ilk uçuşunu 2004'te yapacak ve 2006'da hizmete girecek.



Kıbrıs Türk Hava Yolları, Yeni Boeing 737-800 Uçağını Teslim Aldı

Kıbrıs Türk Hava Yolları (KTHY), bir Boeing 737-800 uçağını daha filsonua kattı. General Electric'in finansal kiralama şirketi GECAS'tan alınan uçak, 11 Mayıs Cuma günü Amerika'nın Seattle şehrinde yola çıkarak 14 Mayıs Pazartesi Kıbrıs' a indi.

Geçtiğimiz yıl iki adet Boeing 737-800 aldıklarını belirten KTHY Genel Müdürü Zeki Ziya, artan turistik talep ve eklenen yeni hatlar doğrultusunda alınan üçüncü Boeing uçağının, hem tarifeli hem de charter seferlerinde kullanılacağını söyledi. 27 yıldır Kıbrıs'ın Türkiye ve Avrupa ile bağlantısını sağlayan ve 2000 yılında 1 milyon yolcu taşıyan KTHY'nin yeni Boeing 737'sine "Karpaz" adı verildi.



Royal Air Maroc yeni nesil 737 ve 767-300 sipariş verdi

Fas Kralliyet Havayolları olan Royal Air Maroc ile Boeing, 20 adet yeni nesil 737 lerden 10'u opsiyonlu 10'u da 2003 ve 2013 yılları arasında teslim edilmek üzere 20 uçaklık anlaşma imzaladılar. Royal Air Maroc ve Boeing ayrıca 1.2

milyar dolarlık, uzun menzilli olan ve Ocak 2002'de teslim şartıyla iki yeni 767-300 uçağı da satın aldı.

RAM başkanı Mohammed Hassad; Turizmin büyümesi göz önüne alınarak filonun gelecek 10 senelik yaygın uçuş ağını analiz edip uçuşları uygun hale getirmek için filoyu yenileme programı dahilinde yeni nesil 737 ve 767 uçaklarını seçtiklerini açıkladı.

Şarkıcı Sting'in uçak kazası

Avusturya'nın Innsburg kentinden, İtalya'nın Floransa kentine gitmek için havalanan Sting'in uçağı Floransa'ya inişte pistten çıktı. İngiliz şarkıcı Sting'in büyük tehlike atlattığı sevenlerini üzdü. Cessna tipi uçağın frenlerinde oluşan bir problem sonrası hemen alarm geçen havaalanı itfaiyesi anında olay yerine geldi. İnişte yaşanan heyecanlı dakikaların ardından Sting ve iki pilot uçaktan sağ salim çıktılar. Havaalanı yetkilileri kazanın ardından yaptıkları açıklamada Sting'in ve pilotların sağlık durumlarının iyi olduğunu bildirdiler. Olaya uçağın frenlerinde meydana gelen bir arızanın neden olduğu ve uçakta hasar meydana geldiği bildirildi.

Bu ayki bulmacamızı doğru olarak çözenler arasında yapılacak çekilişte bir okurumuz RAKSOTEK'ten 1 adet müzik CD'si kazanacaktır.

Geçen ayki bulmacamızı doğru olarak çözüp gönderenler arasında yapılan çekilişte Sayın Cemil ÜNLÜ Raksotek'ten Tarık'ın 1 adet CD'sini kazanmıştır. Gösterdiğiniz ilgiye ve RAKSOTEK'e teşekkür ederiz.

UTED Dergi

THY Genel Müdürü Sayın Yusuf Bolayırılı

27 YILDIR BİZİMLE...

UTED: Bu göreve başlayalı ne kadar oldu?

Yusuf Bolayırılı: Genel Müdürlük görevine 04 Ağustos 1997'de başladım.

UTED: Kaç yıldır THY'de görev yapıyorsunuz?

Yusuf Bolayırılı: 27 yıldır...

UTED: Üstlendiğiniz görevi özetler misiniz?

Yusuf Bolayırılı: Halen Doğu Avrupa ve Ortadoğunun en büyük Hava Yolu olan, bugüne kadar yaptığı atılımlarla hizmet, kalite yönünden yolcular tarafından tercih edilen Türk Hava Yolları'nı daha ileri noktalara götürmek için projeler üretmek ve uygulamak; çalışanlarımıza huzurlu bir ortam sağlayarak müşterilerimize daha iyi hizmet götürmelerini sağlamak.

UTED: İşinizin en iyi tarafı nedir?

Yusuf Bolayırılı: İşimin en iyi tarafı 24 saati sürekli değişen olaylarla yaşamak ve yapılan işlerin sonucunu hemen görmektir.

UTED: İşinizde en kötü diyebileceğiniz olay ne idi?

Yusuf Bolayırılı: İşimde yaşadığım kötü olayları sadece ders almak için aklımda tutarım. En kötü olaylar da zaman zaman yolcularımıza yaşattığımız olumsuzluklardır.

UTED: Şu anki en önemli projeniz?

Yusuf Bolayırılı: Şu anki en büyük projemiz Ortaklığımızın kar eder duruma gelmesi ve hizmet düzeyini uluslararası hizmet



Fotoğraf: Aylin Özmet

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi: 20 Şubat 1945

Eğitim: İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak Bölümü 196

Yabancı Dil: İngilizce

T.H.Y A.O'na Giriş Tarihi: 09 Eylül 1974

ödüllerini alacak seviyelere çıkarmaktır.

UTED: Kendinizi geliştirebiliyor musunuz?

Yusuf Bolayrılı: Havacılıkta kendinizi geliştirmeden tutunabilmeniz mümkün olmadığından, hergün yeni konular hakkında bilgi sahibi olmam gerekiyor.

UTED: “5” yıl sonra nerede olmayı planlıyorsunuz?

Yusuf Bolayrılı: 5 yıl sonra Türk Hava Yollarının dışında başka alanlarda hizmet veren bir yerde olurum.

UTED: Gördüğünüz en faydalı kurs yada en önemli öğrenme deneyiminiz?

Yusuf Bolayrılı: Uçak ve motor kursları.

UTED: Çocukken ne olmayı planlıyordunuz?

Yusuf Bolayrılı: Doktor olmayı planlıyordum.

UTED: İlk işiniz?

Yusuf Bolayrılı: İ.T.Ü Uçak Elemanları ve Motorları Kürsüsünde asistan.

UTED: En önem verdiğiniz deneyiminiz nedir? Neden?

Yusuf Bolayrılı: En önem verdiğim deneyimim Ülker fabrikasında yaptığım 18 aylık bakım mühendisliğimdir. Çünkü çalışma şeklim ve çalışma disiplini orada oluştu.

UTED: Meslek yaşamınızda verdiğiniz en önemli karar nedir?

Yusuf Bolayrılı: Türk Hava Yollarında çalışmaya başlama kararım.

UTED: Sizce “keşke yapmasaydım dediğiniz” en kötü kararınız?

Yusuf Bolayrılı: Bugüne kadar keşke yapmasaydım dediğim hiçbir kararım yok.

UTED: 5 yıl içinde havacılık söktöründe ne gibi değişiklikler olacak?

Yusuf Bolayrılı: Hava Yollarının içinde bulunduğu sıkıntılar, onları daha sıkı işbirliği yapmaya itecek ve 5 yıl içinde daha büyük işbirlikleri olacaktır. Teknolojiye ayak uyduramayan bazı hava yolları piyasadan silinecektir.

UTED: Kişilerin sizin alanınızda kendilerini geliştirmesi için neler tavsiye edersiniz?

Yusuf Bolayrılı: Havacılık sürekli okumayı ve olayları izlemeyi gerektiren bir iş. Durduğunuz yerde mevcut halinizi devam ettirmeniz mümkün değil onun için devamlı koşmalısınız.

UTED: İmkancınız olsa başka hangi işte ve kiminle çalışmak isterdiniz?

Yusuf Bolayrılı: Yine aynı işte ve aynı arkadaşlarımla çalışmak isterdim.

UTED: İşinizi eve götürür müsünüz?

Yusuf Bolayrılı: İşten ayrıldığımda konular orada kalır. Ailemle iş meselelerini görüşmem.

UTED: Bir özdeyiş veya vecizeniz var mı?

Yusuf Bolayrılı: Oscar Wilde’ın aşağıdaki sözlerini çok beğenirim.

“Bir dostun üzüntüsüne her kim olsa iştirak eder, ama bir dostun başarılarına iyi niyetle sevinmek çok yüksek bir ruh hasleti icabettir.”

UTED: Yönetim tarzınızı 3 kelime ile tanımlayabilir misiniz?

Yusuf Bolayrılı: Sevgi, karşınızdaki insanı dinleme, doğrulardan taviz vermeme.

UTED: Meslekdaşlarınızca nasıl hatırlanmak istersiniz?

Yusuf Bolayrılı: Türk Hava Yollarının gelişmesinde karınca kararıyla emeği geçmiş bir dost olarak hatırlanmayı arzu ederim.

THY'NİN TEKNİK KAHRAMANLARI

Dr. Suphi Ayvaz

Bir sivil havacılık tutkunu, THY'nin gerçek bir dostu olarak uçuşlarına ilişkin yapıcı eleştiri ve önerilerimi yıllardır THY yönetimine iletmeyi görev saymışımdır. Bu fabri ödevim, milli havayolumuzun Genel Kurullarındaki geleneksel konuşmalarımın birleşince, anı bahçemin en güzel çiçekleri oluşur benim için. 28 Nisan 2001'de gerçekleşen son Genel Kurul konuşmam, THY'nin bugünkü düzeyine erişmesinde inanılmaz hizmetleri olan teknik kâhramanların öyküleri üstüne idi. Bu konuşmamın THY'nin teknik ailesi ile paylaşılmasına ilişkin UTED önerisini kabul etmekten onur duyuyorum.

(Dr. Suphi Ayvaz)

Sözlerime, THY logosunun A340 uçakları winglet'lerinin iç yüzeylerinde de yer almasıyla ilgili önerimin tümüyle gerçekleştirilmiş olması nedeniyle teşekkürlerimi sunarak başlamak istiyorum.

Olağandışı ekonomik gelişmelerin yaşandığı dönemde yapılan bugünkü genel kurulda, başka bir önerimi, hazirunla paylaşmayı diliyorum.

Tüm işletmelerin ekonomik açıdan ağır bir yükün altında kaldığı bu günlerde çok farklı bir alanla ilgili önerimin sunulmuş amacına yönelik Milli Havayolumuzun tarihine yapacağımız birkaç dakikalık yolculuğa izinlerinizi istiyorum ve hoşgörülerinize sığınıyorum.

Nice Genel Kurulları Pay-



THY 11. Olağan Genel Kurul Toplantısı 28/04/2001

"THY'nin başarı öyküsü tam olarak yazılıp soyut varlıkları tarif edilmedikçe onun gerçek değerini belirlemek mümkün değildir"

İlaşma Onurunu

Duyduğum Rıza Çerçel Ulvi Yenal ve Hüseyin Yeğ'in Convair 880 Randevusu...

"Orta menzilli jet uçaklarını tetkik ediyorduk. 1956'da bakım üssü müzakereleri için Teknik Müdür Hüseyin Yeğ'in ile Los Angeles'ta idik. Convair uçaklarını yapan San Diego'daki General Dynamics, 880 ve 990 numaralarını verdiği biri orta, diğeri uzun menzilli uçağı piyasaya çıkarmıştı. Orta menzilli olan 880'i incelemek üzere San Diego'ya gittik. Alakalıları bize izahat verdiler. Hüseyin Yeğ'in, 880'in kanatları üzerinde durdu ve bazı grafik ve planları inceledikten sonra izahat veren mühendislere: "Bu kanatlar sakat; siz de bunun farkına varıp 990'larda tasbih etmişsiniz" dedi. Bu sözler üzerine biraz da kızan alakalıları, gölgede 40 derece hararetle bütün test yerlerini o sıcakta gezdirdiler ve bizi ... Airline'a teslim edilmek üzere olan yepyeni bir 880'e bindire-

rek uçurdular. Ayrılırken Hüseyin Yeğ'in fikrini değiştirmediyi söyledi. Uçtuğumuz, ... Airline'a teslim edilen uçak, üç ay sonra havada dağıldı ve 880'ler imalattan kaldırıldı."

Selahattin Babüroğlu ve Yıldırım Alan DC-10'nun Onarım Mucizesi...

"1978 yılında o günkü genel müdür yardımcılardan Ertuğrul Alper bana telefon etti." DC-10 uçağımız yıldırım aldı. Uçak Yeşilköy'e geri döndü, yolcudaki heyecan var, acele bir uçak kiralayıp yolcumuzu gönderelim" dedi. Ben sevgi tabiiyle "Olmaz uçağı onarınız" dedim. Ertuğrul Alper, az sonra Genel Müdürlüğe yanına geldi.

- Ne oldu Ertuğrul Bey?

- Air condition kapısı parçalandı. Amerika'dan kapı getirip tamir etmek gerek. 5-10 gün sürer.

- Ertuğrul Bey, koca uçağı yeniden yaparçasına onaran per-



A340-311 JDM- Winglet'lerde THY logosunun yer almadığı dönem...

soneli dağıttık mı? Niçin biz yapmıyoruz. Ben uçağı yarın bizmete rica ediyorum.

Ertuğrul Alper bu göreve yeni başlamıştı. "Arkadaşlarla bir görüşeyim" dedi ve ayrıldı. Biraz sonra tekrar bana geldi.

- Efendim uçağı bir-iki günde tamir ederiz, ama kapının sabit olmasını kabul ederseniz.

- Böyle yapılırsa uçak düşer mi?

- Hayır efendim.

- Kabul, yarın uçağı seferde görmek istiyorum.

Uçak onarımına alındı, sürekli vardiya hizmeti vardı. Teknik kısımda, geceyi Ertuğrul Alper de personelle geçirdi. Ben saat 23.00'de ikrama emir verdim.

"Bir çuval çikolata götürüp çalışanlara dağıttık." Gece yarısı geçildi. Saat 02.30'da, bir çuval fondan çikolata daha gönderilmesini sağladım. Ve 'arkadaşlara söyleyiniz başka verecek şeyim yok, uçağı yarın filo-da görmek istiyorum' dedim. Uçak ertesi gün saat 11.00'de yolcusu ile Almanya'ya hareket etti."

Bünyeden Yetişen İlk Genel Müdür Ertuğrul Alper'in Topkapı Uçağı Mucizesi...

"1966 yılında sipariş ettiğimiz Douglas DC. 9-30 tipi jet uçaklarımız gelinceye kadar firma ile anlaşmamız gereği hem eğitim ve hemde jete intibak devresinde

bize yardımcı olacak 30 tipinden daha ufak, 10 tipi bir uçağı firmadan kiraladık. Uçuş ekibi ve bir kısım bakım ekibini eğitimimize rağmen, yedek parçamız yok denecek kadar cûz'ü idi. Bu uçağımıza "TOPKAPI" adını taktık. Ve Frankfurt, Amsterdam, Brüksel, Roma, Viyana şehirlerine tarifeli sefere başlattık."

Uçağıımızın üzerine hepimiz titriyor ve arıza yapmaması için dua ediyorduk.

Tanrının yardımıyla uçağıımızın ilk 6 ay sonunda günlük utilizasyonu 9 saati aşmıştı. Bu uçağımız hakkında pilot arkadaşlardan dinlediğim şu anıyı hiç unutamam: Gerek Frankfurt ve gerekse Avrupa'nın diğer şehirlerinde söylenen busus "THY jet TOPKAPI" uçağı aynı gün hem Amsterdam'da hem de Viyana'da uçuyor. Acaba kaç tane jet uçağı aldınız?"

Bu anılara değinme gereksinimi neden duyuyunuz?

Güncel bir konu olan THY'nin değerinin takdir edilmesinde, kurumun sahip olduğu hatlar, uçaklar hangarlar, gayrimenkuller gibi somut varlıkların yanı sıra, kuşkusuz onu 68 yıllık tarihinde, nice olumsuzluklara, nice krizlere rağmen bugünkü düzeyine getiren soyut varlıklarını, becerilerini de mutlaka gözönüne alınmasına olan inancımızı paylaşmak istiyoruz.

THY'nin bu başarı öyküsü tam olarak yazılıp, bu soyut varlıklar tarif edilmedikçe onun gerçek değerini belirlemek mümkün değildir.

Bu nedenle, THY tarihinin, en azından yarısını, çok yakından izleyen bir dost, mütevazı bir ortak olarak, THY'nin 50. Yılında yayımlanan belgesel kitabını genişletilerek gerçek bir tarihçe yapıtına, jet hızıyla, dönüştürülmesini gönülden diliyor ve öneriyorum.



THY logosu, A340'ların Wingletlerinde, Dr. Suphi Ayvaz'ın önerisinden sonra kullanılmaya başlandı.

BİR SÖLEN'İN ARDINDAN BİR SÖLEN'İN ARDINDAN



7-8 Haziran tarihleri arasında düzenlenen Anadolu Üniversitesi 2 Eylül Kampüsünde IV'ncüsü düzenlenen Sivil Havacılık Şenlikleri muhteşem bir törenle kutlandı. Tamamen mesleğe yeni adım atacak olan öğrencilerin hazırlayıp sundukları şölene gerek öğrencilerin gerekse halkın büyük ilgisi görülmeye değerdi.





Derneğimiz Başkanı Sayın Sefa İnan da, yeni teknisyenleri mezuniyet gününde yalnız bırakmadı.

UTED’inde sponsor olduğu kutlamalarda, öğrencilerin UTED standına ve UTED dergiye gösterdikleri ilgi ve sahiplenme duygusu bizi çok gururlandırdı.

Kutlamalarda en çok ilgiyi çeken Türk Bayrağını gökyüzünde dalgalandıran paraşüt gösterileri bunun yanı sıra uçak akrobasi gösterileri, helikopter ve 1942 yılına ait

uçakların gökyüzünde çizmiş olduğu atmosfer, yöresel halk oyunları ve halk türkülerinin yanı sıra gökyüzünden atılan hediyeler, yapılan çekilişler ve Emre Altuğ, Gökhan Tepe ve Grup Eylül’ün vermiş olduğu konserler öğrencileri fazlasıyla motive etmeye yetti.

UTED, mesleğe yeni adım atan öğrencilere yol göster-

menin mutluluğu içinde üzerine düşen görevleri fazlasıyla yerine getirmenin hazzını bir kere daha yaşadı.

Geleceğin Uçak Teknisyenlerine ve UTED’lilerine yeni meslek hayatlarında başarılar dileriz.

UTED Yönetim Kurulu



Hem Karada Hem Denizde Gidebilen Araç:

Hovercraft

Bir aracın hem karada hem de denizde gidebilmesi çok eski bir fikir olmasına rağmen uygulaması oldukça yakındır. Tasarımı da, yapımı da yirminci yüzyılın ortalarında olan Hovercraftlar ilk kullanılmaya başladıkları yıllarda oldukça ilgi görmelerine rağmen, sonradan bekledikleri ilgiyi göremediler. Havayastığı üzerinde giden bu araçlar hem ka-

rada hem de denizde gitme özelliklerinden dolayı çıktıkları ilk yıllarda çok isim yaptılar. 1950'li yıllarda kullanılan ilk modeller beklenenlere cevap veremeseler de, diğer taşıtlara göre ayrıcalıklı durumdaydılar.

Hovercraftlar, araç gövdesi ile dış zemin arasındaki basınçlı havanın (hava yastığı) taşıma ve kaldırma etkisine dayanarak hareket ederler.

Böylece suda ve karada ilerleyebilirler. Hovercraftlar, hava yastığının aşağı doğru olan sabit hareketi ile giderler, bazı türlerinde ise bu basınçlı hava eğimli borularla geriye doğru verilir, bu da aracın ileri hareketini sağlar.

Hava yastıklı araçların ilk mucidi Sir Thornycraft'dır. 1870'li yıllarda altı açık bir kabin su üzerinde basınçlı hava ile doldurulup batma-

masını, hatta ilerlemesini sağlamıştır. Araç ile su arasında hava olduğundan sürtünme de azalmış, araç hızla hareket etmiştir. Thornycraft basınçlı havanın kabin altından dışarı kaçmasına engel olamasa da 1877 yılında bu buluşunun patentini aldı. Bu sorunu yine bir İngiliz mucit olan Christopher Cockerell çözdü. Cockerell karısının saç kurutma makinasını bir hava basıncı üreten motor (kompresör) gibi kullandı. Teneke kutularla su dolu kaplarda yaptığı deneyler sonrası ilk prototipini üretti. Onun icadı olan SR. N1 modeli ile bu günkü hovercraftların ilki üretilmiş oldu. 1959'da ilk modelini denedi ve oldukça başarılı oldu. Teknenin altına döşediği borulardaki deliklerden çıkan hava tekneyi havada tutuyor ve eğimli olan deliklerden dolayıda tekne ileri doğru gidiyordu. Ayrıca aradaki basınçlı hava bir perde görevi gördüğünden içerideki havanın dışarı çıkmasına engel oluyordu. Üç yolcu taşıyabilen bu model maalesef hem yavaştı, hemde dalgasız düz sularda



gidebiliyordu. Bu sorun da ileriki yıllarda çözülecekti. Çünkü perdeleme yapan hava, içerideki basıncın kaçmasına engel olamıyordu. Bu yüzden ikinci bir emniyet olarak teknenin dış alt kısmına da kauçuktan yapılmış bir dış muhafaza (etek) ilave edilmişti. Tekne gaz türbinli bir motordan kuvvet alıyordu ve hafif olması gerektiğinden saç levha yerine alüminyum levhalar kullanılmıştı. Böyle olduğu halde motorun tekneyi hava yastığı üzerinde tutmak için har-

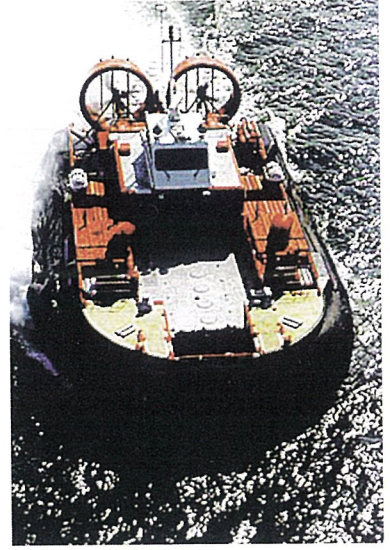
cadığı güç, tekneyi ileri doğru sürmek için harcadığı güçten daha fazlaydı. Hovercraftların temelinde; aşağı doğru üflenen hava fanlar ile yönlendirilerek tekneye ileri hareketi verilir, teknenin üzerinde (arkada) bulunan pervaneler tekneye extra bir

g ü ç

i ç i n
har-



v e
manevra
kaabiliyeti
sağlar. Hovercraftlarda hava yastığının kalınlığı, uzunluğunun onda biri kadardır ve bu dezavantajından dolayı tekne



suda ve buzda gidebilen bu araçları geliştirdiler ve saatte 137 km'lik sürata eriştiler. Bu rekor seviyedeki sürate erişebilen hovercraftlar 400 yolcu, 55 otomobil ve 5 de otobüs taşıyabilmekteydi. Amerika bu araçtan yola çıkarak bir proje başlattı. 8000 tonluk bir torpido gemisini hava yastıklı ve katamaranlı şekilde yapacak ve saatte 180 km hıza ulaşacaklardı. 4 normal jet uçağı, 4 dikine kalkabilen jet uçağı ve 4 helikopter taşıyan bir üstün gemi ile bir filo kurulacaktı. Bu teknenin iki prototipi yapılmasına ve filo

karayollarında kullanılamamaktadır.

Önceleri kauçuktan yapılan etekler sürtünme nedeni ile çok çabuk aşınınca yerini naylon ve plastik karışımı ürünler almaya başlamıştır. Bunlar etek gibi parça parça asılıyordu. Şimdi ise bunların yerini bir torba etek şeklindeki ürünler almıştır.

Hovercraftlar bir çok bilim adamının kafasını kurcalamıştır. Bu fikir üzerinde çalışan yapımcılar çölde, karada,





hazırlığına girişilmesine rağmen, proje siyasi olarak yürümedi ve Pentagon'da takıldı. Amerika klasik tip gemilere geri döndü.

Hovercraftlar büyük üstünlüklerine rağmen bazı dezavantajlara da sahiptiler. Çok gürültülü olmaları, çok sık arızalanmaları ve kumanda zorlukları en büyük prob-

lemleriydi. Almanya, İngiltere, Fransa ve Amerika hovercraftları en çok kullanan ülkelerden bazılarıdır. Almanya'da 1998 yılında hovercraft ile taşınan otomobil sayısı bir önceki yıla göre %32 artmıştı. Hızlı taşımacılığın öneminin arttığı ve zamanın para olduğu günümüz dünyasında Hovercraftların

da önemi paralel olarak artmaya devam ediyor. Bir çok ülke Hovercraftları kullanıyor ve dünyada Hovercraft sayısı da gittikçe artıyor. Bir çok ordu amfibi kuvvetlerinde hem karada, hem de denizde gidebildiği için Hovercraftları kullanıyor. İngiltere ve Fransa arasında Manş denizinde sürekli bir hovercraft trafiği mevcuttur. Japonya'nın da aralarında bulunduğu bir çok ülke Hovercraftlar için büyük yatırımlar yapmışlardır ve hovercraftlar üzerine büyük projeler hazırlanmaktadır. Öyle gösteriyor ki hovercraftlar diğer taşıma araçlarına göre yavaş ama doğru yönde geliyor ve gelecekte hem sivil, hemde askeri amaçla kullanılacak araçların listesinde hovercraftlar bir numara olacaklardır.

Yakın Gelecekte, Uzun Uçuşlar İki Katlı Uçaklarda Yapılacak

RAKİPLERİN İŞBİRLİĞİ

Dr.Oya TORUM/Y.Müh. Mimar

İki katlı uçaklar, iki büyük rakibin eş zamanlı çalışmalarıyla oluşturulmuştur. Boeing'in Airbus'a üstünlüğü; iki katlı tasarım denemesini, B747'lerde başarıyla gerçekleştirilmesidir.

Bu kez hazırlanan 600 yolcu kapasiteli 'dev' projelerdir.

Airbus AXXX, B747X, adıyla projelendirilmeye başlanan bu büyük gövdeli uçaklar, bir çok sorunu birlikte yaşamakta ve pazar savaşını vermektedirler. Havayollarının, bu en büyük gövdeli uçaklara ilgisinin ne olacağını bugünden kestirimini yapabilmek de sorunların başında gelmektedir. Boeing'in

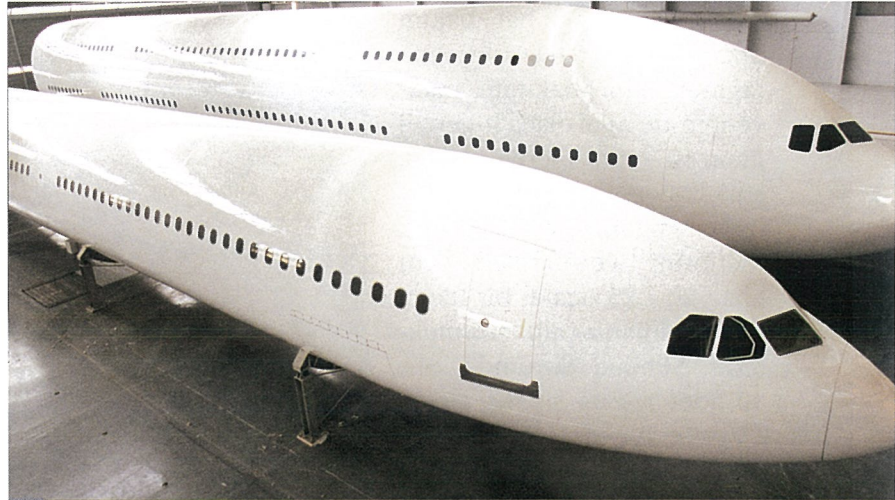




yolları da iki rakip havayolu olmakla beraber, her ikisi de, A380 siparişi vermiş ve karşılıklı bakım ve mühendislik anlaşmalarını, sistemlerini kurmaya çalışmaktadırlar. Mühendislik departmanlarının yöneticilerinin şimdiden bakım programlarının ayrıntılarını konuşmaya başladıklarının duyuları alınmaktadır. SIA Mühendislik Bölümünün ticari başkan yardımcısı Oh Wee Kohen ve Qantas'ın uçak operasyonları genel müdürü David Forsyth, hiçbir havayolunun A380'lerin tüm bakımlarını, tek başına yapacak şekilde örgütlen-

melerine gerek olmadığını, zaten böylesine bir alt yapıyı kurmayı gerektirecek sayıda 'LVA' yani A380'i filolarında bulundurmayacaklarına ve işletmeyeceklerine dikkatleri çekmektedirler.

Havayollarının, uçak operatörlerinin, işbirliği yapmalarının çok sayıda nedeni vardır. İşbirliği, öncelikle yatırımlarının fizibilitesi ve kaynak israfının önlenmesi bakımından önemlidir. Örneğin, eğitim, bakım 'tool' ları (alet/edavat), hangar olanakları, bakım atelyeleri, yedek parça bulundurulması gibi konular, işbirliğinin temel baş-



tahminlerine göre önümüzdeki 20 yılda, 150 - 200 en büyük uçak=VLA (Very Large Aircraft) gökyüzünde uçuşacaktır! Boeing'in 66 sipariş aldığı, fakat lansman için aceleci olmadığı ifade edilmektedir. (ATW.Nisan 2001 s.30)

AXXX olarak başlayan ve daha sonra Airbus A380 adı verilen uçağın en istekli ve hazır görünen müşterisi SIA (Singapur Havayolları) dır. 5 yıl sonra, Sydney - Singapur uçuşlarının A380'lerle yapılacağı planlanmaktadır.

Singapur ve Qantas hava-



lıklarıdır. Çok büyük gövdeli uçak filoları diğer uçak tipleri gibi, mesela B737'ler gibi çok sayıda da olmayacaklardır.

Sanayide bu tip işbirliklikleri alışılmış olgulardır. Esasen , Airbus'ın üretimi de işbirlikliklerinin sonucunda gerçekleştirilmektedir.

Ansett, New Zeland ve SIA, ticari açıdan birbirlerinin rakibidir. Fakat operasyonel düzeyde yardımlaşma havacılıkta bir gelenektir. SIA bu yardımlaşma için bir başlangıç olarak yakın gelecekteki A380 işleticilerine bakım ve mühendislik hizmetleri için 'pool' çalışma yapmayı önermiştir. Quantas, hat bakım hizmetini kurmakta olmasına rağmen, ağır bakımın maliyetinin de ağır olacağı gerçeğinin ışığında öneriyi olumlu karşıladığını belirtmiştir. Tüm bakım ve mühendislik hizmetlerini verebilmek için enaz 20 - 25 uçaklı bir filoya sahip olmanın altı çizilmektedir. Şimdiki durumda, SIA 10 adet A380'i sipariş etmiş, 15 adet için de opsiyon vermiştir. Quantas'ın ise 10 adet siparişi bulunmaktadır.

SIA yeni en geniş gövdeli bu uçakların motor, iniş takımı, thrust reverser, ve aviyonik sistemleri için üretici firmalarla da bakım işbirlikleri yapmaya yönelmektedir. Bu bağlamda SIA'nın Mühendislik bölümü, iniş takımlarının üreticisi Messier Dowty ile Singapur'da %40 'lık bir ortaklık yapmışlardır. (*Orient Aviation Şubat 2001 s.42*)

Aynı şekilde, SIA, geçenlerde Rolls Royce ile Singapur'da, (Trent 800) büyük



Havayolu ve üreticiler 20 yıl öncesinden daha şanslı, artık iletişim çok kolay.

bakım yapmak üzere bir tesis kurmak için sözleşme yapmıştır. Tesisin bu yıl sonunda tamamlanması planlanmaktadır. Aynı tesiste A380 motoru Trent 900'ün de bakımının yapılması programlanmıştır. Ancak, Quantas'ın halen motor seçimini yapmadığından bu işbirliğine katılıp katılmayacağı belli değildir.

SIA ve Quantas'ın bir ekibi Toulouse'da Airbus'la birlikte çalışmaktadırlar. Tasarım, proje, üretim, montaj her safhasıyla izlenmektedir. Bu sü-

reç, ilk uçuşları, testleri de içine alacaktır.

Her iki havayolu da 2006 yılında, en büyük uçağı VLA' yı uçuş hizmetine vermeyi planlamaktadırlar. SIA halen en son Airbus ürününü uçurmakla beraber Quantas'ın yeni model Airbus'ı bulunmamaktadır. Quantas, 13 adet A330 - 200 ve 300 uçağı siparişi vermiş ve bu siparişler 2002 yılı sonunda filoya girecektir. A380'lerden önce iyi bir deneyim olacaktır. Quantas'ın A380'leri ise

SIA'dan 12 ay sonra teslim edilecektir. Emirates'in de filo planında VLA'lar yer almaktadır.

SIA, diğer havayollarından önce en büyük uçakları işletmeye alırken, ilk olmanın yanı sıra risklerle karşı karşıya bulunduğunu belirtmektedir. Fakat B777'lerin de ilk kullanıcıları olduğundan çok önemli bir güçlükleri olmadığını da ifade etmektedirler.

Ayrıca, bugün havayolları olsun, üretici ve diğer işleticiler olsun, 10 - 15 yıl öncesinden daha şanslılardır. Günümüzün 'information' teknolojisi, üretim metotları simülasyon olanakları büyük bir avantaj sağlamaktadır. Modern ve çok kapsamlı uçaklar pek çok testi gerektirmektedir. Gerçekten, ilk operatör olmak biraz daha fazla çaba gerektirmekte ve artık uçaklar birbirinden hayli farklı özellikler taşımaktadır.

Ayrılacak hangar mekanı da önemli bir faktördür, zira, A380 en büyük yolcu uçağıdır. Kanat açıklığı 79,8 metre, boyu 73 metre, kuyruk yüksekliği 24,07 metre, gövdesi ise 6,55 metredir. 2002-2003 yıllarında 2 adet A380 kapasiteli bir hangar Singapur'da hizmete girecektir.

Öte yandan, uçakların B/C (business class), F/C (first class), C/C (coach class), E/C (economy class) konfigürasyonları, koltuklar, mutfaklar, verilecek servislerin tasarımı, kullanılacak tabak, bardak, çatal, bıçak vb servis malzemesi, eğlence olanakları, tüm tekstil malzemesi, diğer sistemlerin dizaynı da havayollarının ekiplerince çalışılmaktadır.



Çok büyük gövdeli uçaklar için havalimanları ve terminaller de hizmete hazır olmalıdır.

Herşeyiyle yeni, planlı, programlı çalışmalar dikkatleri çekmektedir.

Bir başka önemli husus ise A380'lerin uçağı havalimanlarının da aynı hazırlıkları yapmalarıdır. 600 yolcu kapasitesindeki bir büyüklüğün sınıflara göre check-in'lerinin yapılması, yolcuların salonlarda konuk edilmesi ve en önemlisi yolcuların uçağı alınması, bagajların kargoya yüklenmesi (ortalama 1200 adet bavulun) olarak sorunlar ortaya çıkmaktadır. Çift katlı körüklere ihtiyaç olduğu, üst kata erişecek körüğün eşit yüksekliğinin ne olacağı henüz belirsiz konulardır. A380'ler bu anlamda

hazır olmayan havalimanlarına uçuş yapmak isteyecekler midir? Örneğin Atatürk Havalimanında böyle bir hazırlık var mıdır?

Rakip havayollarının birlikte ve ekip çalışması yapması, çağımıza teknolojinin etkileri açısından ilginçtir. Gelişme sürecini tamamlamış ülkeler, kurumlar, bölümler ve kişiler bu örneği verebilmekte. Her iki tarafın da faydasına olan bu hareket 'havacılık teknolojisi, havayolları, havalimanları ve hizmet' dörtlüsünün ne denli etkileşim içinde olduğunun da göstergesidir.





UTED



HAVACILIK DÜNYASINA AÇILAN PENCERENİZ:

UTED DERGİ

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

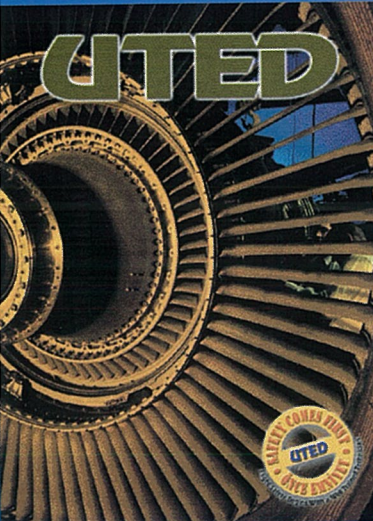


UTED DERGİ, tüm havayolu kuruluşları ve personele, VIP, CIP salonlarına, tüm devlet kademelerine, basına, havacılıkla ilgili akademik kuruluşlara ve aboneleri ile tüm teknik personele dağıtılmakta ve ayrıca dergimizin her sayısı internette web sayfamızda yayınlanmaktadır.

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

BU FIRSATI DEĞERLENDİRİN...

SİZE HERZAMANKİNDEN DAHA YAKINIZ...



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

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

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

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

HAVACILIKTA KULLANILAN TEKNİK KISALTMALAR/ ABBREVIATIONS

KISALTMA

AÇILIMI

| | |
|---------------|--|
| C/S: | Certifying Staff <i>Onaylanmış Personel</i> |
| DFDR: | Digital Flight Data Recorder <i>Dijital Uçuş Veri Kaydedicisi</i> |
| ECM: | Engine Condition Monitoring <i>Motor Durum İzleme</i> |
| EGT: | Exhaust Gas Temperature <i>Egzoz Gaz Sıcaklığı (Motor)</i> |
| EHF: | Extremely High Frequency <i>Çok Yüksek Frekans</i> |
| EM: | Engine Manual <i>Motor El Kitabı</i> |
| ELF: | Extremely Low Frequency <i>Çok Düşük Frekans</i> |
| ELT: | Emergency Locater Transmitter <i>Acil Durum Konum Bildirici</i> |
| EPR: | Engine Pressure Ratio <i>Motor Basınç Oranı</i> |
| ERI: | Electric Radio And Instruments <i>Elektrik Radyo ve Göstergeler</i> |
| ETA: | Estimated Time of Addival <i>Tahmini Varış Zamanı</i> |
| ETOPS: | Extended Twin Engine Operations <i>Tek Motorlu Uzatmalı Uçuş Operasyonu</i> |
| F/C: | Flight Cycle <i>Uçuş Saykılı (Sorti)</i> |
| F/H: | Flight Hour <i>Uçuş Saati</i> |
| FAA: | Federal Aviation Authority (USA) (Administration) <i>Federal Havacılık Teşkilatı</i> |
| FAR: | Federal Aviation Regulation (USA) <i>Federal Havacılık Kuralları</i> |
| FIM: | Fault Isolation Manual <i>Arıza Tesbit ve Çözüm El Kitabı</i> |
| FLA: | Forward Looking Aft <i>Önden Arkaya Bakış</i> |

Devam edecek

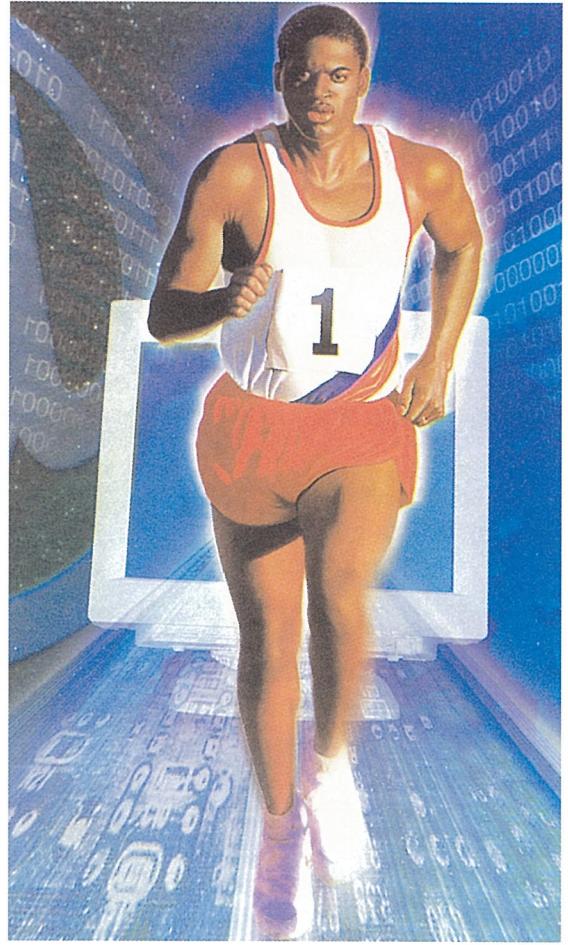


Spor dalları arasında yeni bir tür olan triatlon adı gibi üç dalda yapılmaktadır. Latince, Yunanca ve bir çok dilde “üç” anlamına gelen “tri” kelimesi sporu özetlemektedir. Yüzme, koşu, ve bisiklet triatlonu oluşturan bölümlerdir. 1,5 kilometrelik yüzme sonrası 40 kilometrelik bisiklet sürüşü ve ardından 10 kilometrelik koşu ile yarışma biter. Tahmin ettiğiniz gibi diğer sporlardan oldukça farklı ve zordur. Hatta bu bir spor değil dayanıklılık



Bu spor yarışında yarışmacılar kalabalık halde start alırlar. Böyle bir kalabalıkta 1,5 km. yüzmek oldukça zordur. Triatloncular ikinci bölüm olan bisiklette daha çok tempo arttırlar. Son bölüm olan koşu ise 10 km'lik mesafede yapıldığından yarışmacılar öne geçmek için büyük mücadele verirler.

şıdır. Yurt dışında başlayan bu spor dalı Alanya'da yapılan ve geleneksel hale gelen bir kupa ile Türkiye'de de adını duyurmayı başardı. Alanya kupasını Çeşme ve yeni olarak erkek kupaları izledi. Hatta bu spor dalının Türkiye'de federasyonu bile kuruldu. Halen başkanlığını Sayın Ömer Şahin'in yaptığı



bu federasyon bisiklet sporu ile birlikte yürütülmektedir. Bisiklet ve Triatlon'da federasyon sahip olmakla birlikte maalesef bir triatlon takımımız yoktur. Bu spor yarışında yarışmacılar kalabalık halde start alırlar. Böyle bir kalabalıkta 1,5 km. yürümek oldukça zordur. Triat-

loncular ikinci bölüm olan bisiklette daha çok tempo arttırmırlar. Son bölüm olan koşu ise 10 km'lik mesafede yapıldığından yarışmacılar öne geçmek için büyük mücadele verirler. Değişiklikler ve birinciler bu bölümde öne çıkarlar. Zaten yorgun olan sporcuları özellikle bu parkurda tam bir dayanıklılık testi beklemektedir. Bir üniversite öğrencisi olan Eren Çelik son Alanya kupasının sahibidir. Triatlonda yarışmalar; erkekler, bayanlar, küçükler ve masterler kategorilerinde olmak üzere 4 dalda yapılır. Bu spor için iyi bir yüzücü, iyi bir bisikletçi ve iyi bir koşucu olmakla beraber çok dayanıklı olmanız gerekmektedir.



Kutsal Kitaplara Göre Evrenin Yaşı

Yurdaer İhsan Aksoy

Tekvin, Bap 1 :

Ve Allah dedi: Suretimizde, benzeyişimize göre insan yapalım; ve denizin balıklarına, ve göklerin kuşlarına, ve sığırlara ve bütün yeryüzüne, ve yerde sürünen her şeye hakim olsun. Ve Allah insanı kendi suretinde yarattı, onu Allah suretinde yarattı; onları erkek ve dişi olarak yarattı. Ve Allah onları mubarek kıldı; ve onlara dedi: Semereli olun, ve çoğalın, ve yeryüzünü doldurun, ve onu tabi kılin; ve denizin balıklarına, ve göklerin kuşlarına, ve yer üzerinde hareket eden her canlı şeye hakim olun.

Tekvin, Bap 5:

Adem zürriyetlerinin kitabı budur. Allah adamı yarattığı günde, onu Allah benzeyişinde yaptı; onları erkek ve dişi yarattı, ve onları mubarek kıldı, ve yaratıldıkları günde onların adını adam koydu. Ve Adem yüz otuz yaşında, kendi benzeyişinde, suretine göre bir oğulun babası oldu ; ve onun adını Şit koydu, ve Şitin babası olduktan sonra, Adem'in günleri sekiz yüz yıl oldu; ve oğullar ve kızlar babası oldu. Ve



Tevrat; İbranice'de "yasa " anlamına gelen "tora" sözcüğünün Arapça'laştırılmış halidir. Tevrat'la başlayan Kitab-ı Mukaddes; Eski Ahid ve Yeni Ahid olmak üzere iki kısımdan oluşmuştur. (Tevrat kelimesi bazen Eski Ahid'in tamamını belirtmek için de kullanılır.)

Adem'in yaşadığı bütün günler dokuz yüz otuz yıl oldu; ve öldü.

Ve Şit yüz beş yaşında, Enoşun babası oldu; ve Enoşun babası olduktan sonra, Şit sekiz yüz yedi yıl yaşadı, ve oğullar ve kızlar babası oldu; ve Şitin bütün günleri dokuz yüz on iki yıl oldu; ve öldü.

Ve Enoş doksan yaşında, Kenanın babası oldu; ve Ke-

nanın babası olduktan sonra, Enoş sekiz yüz on beş yıl yaşadı, ve oğullar ve kızlar babası oldu; ve Enoşun bütün günleri dokuz yüz beş yıl oldu; ve öldü.

Yukarıdaki satırlar Tevrat'tan alınmıştır. İslami inana göre 4 kutsal kitaptan biri olarak kabul edilen Tevrat; İngilizcede Holy Bible'in, bizim dilimizde eski tabirle Kitab-ı Mukaddes'in ilk beş



metnine verilen isimdir ve bu metinler Hz. Musa'nın kitapları olarak anılırlar. Tekvin (Yaratılış) bu beş kitaptan ilkinin adıdır. Bap veya bab Arapça'da bir kitabın bölümlerinden her birine verilen isimdir.

Tevrat; İbranice'de "yasa" anlamına gelen "tora" sözcüğünün Arapça'laştırılmış halidir. Tevrat'la başlayan Kitabı Mukaddes; Eski Ahid ve Yeni Ahid olmak üzere iki kısımdan oluşmuştur. (Tevrat

kelimesi bazen Eski Ahid'in tamamını belirtmek için de kullanılır.) Ahid kelimesi burad ; Tanrı ile (sonraları İsrailoğulları da denilecek olan) İbrani kavimi adına Hz. İbrahim arasında yapılan antlaşma anlamına gelmektedir. Eski Ahid'e göre; tanrıları Yahova, İbranilerin kendisine iman etmeleri ve koyduğu kurallara uymaları karşılığında, onlara vaadettiği (Tevrat'a göre Şeria Irmağın-dan Akdeniz'e kadar olan)

toprakları verecek ve dünya üzerinde daima muzaffer olmalarını sağlayacaktır. Söz konusu antlaşma daha sonraları Hz. Musa ile, Tur Dağında yenilenmiş ve Musa'ya kavminin bu antlaşmaya göre uyması gereken (ve Arapça'da Evamir-i Aşere denilen) Yahova'nın on emri iki taş levhaya yazılı olarak verilmiştir.

İsrail; Tevrat' a göre Hz. Yakub'un lakabıdır ve tanrı ile gürleşen anlamına gel-

İsrailoğullarının dinini tarihinden ayırmak mümkün değildir. Eski Ahid aslında bu kavmin kutsal tarihini anlatan bir kitaptır ve israiloğulları yüzyıllar boyunca bu kitap sayesinde anılarını ve birliklerini muhafaza edebilmişlerdir.

mektedir. Tekvin Bap 32’de bildirildiğine göre Hz. Yakup Yahova ile bir şekilde güreştiğinden kendisine bu lakap verilmiştir. (Bazı kişiler tarafından bu hikayenin büyük bir ihtimalle çok tanrılı dönemden kalan silik bir anı olduğu ileri sürülür. Bu ihtimale göre Yakub da bir kabile tanrısının adıdır.) Bu olaydan sonra Hz. Yakub’un kavmi İsrailoğulları olarak anılmaya başlanmıştır. Bu kavme Hz. Musa’dan ötürü museviler adı da verilir veya kurdukları Yahuda devletinden ötürü yahudiler de denilir.

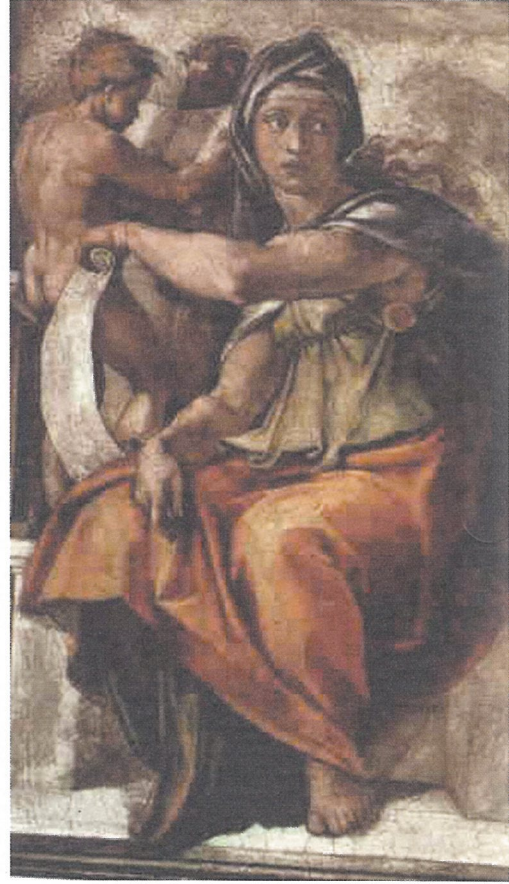
İsrailoğullarının dinini tarihinden ayırmak mümkün değildir. Eski Ahid aslında bu kavmin kutsal tarihini anlatan bir kitaptır ve israiloğulları yüzyıllar boyunca bu kitap sayesinde anılarını ve birliklerini muhafaza edebilmişlerdir.

Kitab-ı Mukaddes’in Yeni Ahid bölümüne İncil adı verilir. (İncil kelimesi, zaman zaman Kitab-ı Mukaddes’in tamamı için kullanılmaktadır ki bu yapılan önemli bir yanlışlıktır.)

İncil, Yunanca’da müjde anlamına gelen “evangelion” kelimesinden türetilmiş olan evanjile’nin Arapça’laştırılmış halidir. Hz. İsa’nın ölü-

münden sonra kaleme alınan ve bir anlamda onun yaşam hikayesini anlatan, muhtelif kişilerce muhtelif zamanlarda yazılmış altmışa yakın sayıda incil bulunmakla beraber, bunlardan Matta, Markos, Luka ve Yuhanna adlarındaki kişiler tarafından yazılmış olanları hıristiyan katolik kilisesince muteber addedilmiştir ve Petros ve Paulos gibi ilk hıristiyan azizlerinin cemaatlerine yazdıkları mektuplarla birlikte, bunlar Yeni Ahid’in özünü teşkil ederler.

Musevilere göre de ayrı bir yeni ahid kavramı vardır ; ilk antlaşmaya uymayıp zaman içinde sık sık doğru yoldan ayrılan ve bu nedenle de en sonunda Babil esaretiyle cezalandırılan musevilerin Yahova ile yaptıkları bu yeni sözleşme, peygamberleri Yereya zamanında, köle olarak götürüldükleri Babil’den hür olarak çıkabilmeleri karşılığında aktedilmiştir. Eski Ahid’ in tetkikinde başlangıçtan itibaren musevilerin sık sık antlaşmayı ihlal edip Yahova’ ya sırt dönerek tapınmak için altından buzağılara yöneldikleri görülür. Ancak nedense, Yahova musevi kavminden bir türlü vazgeçmez ve her seferinde onları affederek düşmanlarını helak



eder.

Kitab-ı Mukaddes’in sadece Eski Ahid bölümü musevilerce kutsal kitap olarak kabul edilir, hıristiyanlar için ise bu kitabın tamamı kutsaldır. İncil’e Yeni Ahid denilmesi aslında bu iki dinden birinin diğerinin devamı olduğunu gösterir.

İslami inanca göre Kitab-ı Mukaddes’in Eski Ahid’teki Hz. Davut ile ilgili Zebur bölümünün, Tevrat’ın ve İncil’in, Allah tarafından gönderilmiş yol gösterici kitaplar olduğu kabul edilir, ancak bunların insanlar tarafından zamanla olumsuz yönde değiştirilmiş olduklarına inanılır. Kur’an yegane doğru Allah kelamıdır. Yine İslami inanışa göre kur’anın asıl bir

metni vardır ve Levh-i Mah-fuz adı verilen bu metin öte-ki kitaplar gibi bozulup de-ğiştirilmesin diye Tanrı katın-da muhafaza edilmektedir. Kur'an, bu metnin Hz. Mu-hammed'e milleti bunu oku-yup anlayabilsin diye Arapça dilinde gönderilmiş olan sa-deleştirilmiş bir kopyasıdır.

Kutsal kitaplar hakkında sahip olduğumuz bilgilere bir miktar katkı sağlayacağı-na inanarak verdiğim bu kısa malumattan sonra asıl konu-muza dönelim:

Bilimsel düşünme alışkanlı-ğının henüz kazanılmamış olduğu çağlarda bazı insan-lar başka bir çok meselenin yanında dünyanın ne kadar yaşlı olduğunu da merak et-mişler, bu konuda kafa yor-muşlardır. Bu insanlardan özellikle Kitab-ı Mukaddes ehli olanları (ehl-i kitap yani museviler ve hıristiyanlar) bu soruya cevap bulmak için kutsal bildikleri bu kitabın en doğru kaynak olduğunu dü-şünmüşler ve yazımızın giriş bölümüne aldığımız türden kutsal metinlerden yola çıkıp dünyanın yaratıldığı günden itibaren yaşadıkları çağa ka-dar kaç yıl geçtiğini hesapla-maya çalışmışlardır. Özellikle Tevrat'ın Tekvin kitabı, yuka-rıda verilen bölümünden de kolayca anlaşılacağı gibi bu hesaplamaya başlamak için iyi bir imkan sağlamaktadır. Nitekim biz de burada veri-len bilgilerden yararlanarak bir başlangıç yapıp Hz. Adem'in yaratılışından toru-nu Enoş'un ölümüne kadar kaç yıl geçtiğini kolaylıkla

Bilimsel düşünme alışkanlığının henüz kaza-nılmamış olduğu çağlarda bazı insanlar başka bir çok meselenin yanında dünyanın ne kadar yaşlı olduğunu da merak etmişler, bu konuda kafa yormuşlardır.

bulabiliriz.

Ancak Kutsal Kitapta bulu-nan bu mahiyetteki bilgiler-de süreklilik yoktur. Dolayı-sıyla böyle hesaplamalara kalkışanların başka bazı bil-gileri değerlendirmeleri mec-buriyeti gündeme gelmiştir. Bu türden bilgilerin en önemli kaynaklarını, muse-vilerin Mısırlılar, Hititler, Asurlular, Babiller ve Yunan-lılar gibi komşu halklarla, bir şekilde tarihlenebilen ilişkileri teşkil etmiştir. Örne-ğin eski yunan tarihlerinde bazı musevi kralların adla-rından bahsedilir. Bunlardan kral Yoşiva, Mısır firavunu Nekho ile yaptığı savaşta öl-dürülmüştür ve bu savaşın M.Ö. 609 yılında cereyan et-tiği bilinmektedir. Yine bu yoldan gidilerek Eski Ahid'te adı geçen kişilerden kral Sa-ul'un tahta çıktığı M.Ö. 1020 yılına kadar gelinir. Daha ge-rilere ulaşmak için elle tutu-lur benzeri veriler bulunama-dığından bu işe heveslenen-lerden M.S. 260 ile 340 yılları arasında yaşamış olan kilise tarihçisi Caesarea sadece Ki-tab-ı Mukaddes' teki bilgile-re dayanarak musevilerin atası olan Hz. İbrahim' in M.Ö. 2016 yılında doğdu-ğuna karar vermiştir. Bu tarihin tesbitinden sonra Tekvin ki-tabında Hz. Adem' den itiba-ren verilmiş olan ömür bilgi-

lerini de hesaba katarak dün-yanın kaç yıl önce yaratılmış olduğu konusunda bir şeyler söylemek mümkün olabilir. Yahudi din adamlarının bu yolla yaptıkları bir hesaba göre dünya M.Ö. 3761 yılın-da yaratılmıştır. Yani yaradı-lıştan bu güne kadar 5762 yıl geçmiş bulunmaktadır. hıristiyan din adamlarının kendilerine göre bazı hesap-lar yaparak buldukları rakka-ma göre ise yaratılış M.Ö. 5500 yılında gerçekleşmiştir. Ancak hıristiyan aleminde en fazla kabul gören görüş 1581 ile 1656 yılları arasında yaşa-mış olan anglikan piskoposu Ussher'e ait olanıdır. Ussher'in yaptığı hesaplara göre dünya, dolayısıyla bütün ev-ren M.Ö. 4004 yılında yaratıl-mıştır, yani bu gün 6005 ya-şında bulunmaktadır.

Burada belirtilmesi gere-ken önemli bir husus ; bu şe-kilde varılan sonuçların bilimsel gerçeklere uymadığı, sadece yirminci yüzyıl önce-si yaşamış olan bazı sofı in-sanlar için bir değer ifade et-miş olduğudur. Güçlü bilim-sel verilere göre evren on-dört milyar yıl önce yaratıl-mış, dünyamız dörtbuçuk milyar yıl önce oluşmuştur. Dünya üzerinde hayat ise aşağı yukarı üç milyar yıl ön-ce başlamıştır.



PRAGUE



Her kentin kendine özgü bir rengi vardır. Akdeniz kentleri ışığın sarısıyla mavinin turkuazı arasında gidip gelirken; Endülüs kırmızıya, kuzeyin kentleri de buz rengiyle koyu yeşile boyanır. Ürkütücü bir renk olan siyah ise, Orta Avrupa'daki bir kenti, Prag'ı örter ve kenti şaşırtıcı biçimde çekici kılar. Gizemli ve büyümlü bir atmosfer yaratarak kentin bir lego gibi duran yapılarının arasına, yansımalarla dolu sokaklarına karışır. Bugün, yalnız Çek Cumhuriyeti'nin değil, dünya kültürünün de gözbebeklerinden olan Prag, siyah pelerinli bir kent. Prag'a gitmek demek, ona tutkun bir şair olan Nezval'in sözcükleriyle, "yağmur parmaklı" bir kentle el ele tutuşmak demek. Prag'I ilk kez gören kendini masalsı bir dünyada bulur. Gotik yapılarıyla bir Ortaçağ dokusu oluşturan kentte gezmeye başladığınızda kral ve kraliçelerin kuklaları, Bohemya'nın cam işleri, gölge tiyatroları, söylenceler ve Citava Nehri'yle karşılaşsınız. Nehrin iki yakasını taş bir kolye gibi birbirine bağlayan Karlovi Köprüsü, kentin yaşam damarı gibidir.

9. yüzyılda Bohemya krallarının kurdukları Prag'I gezdikçe, bir kentin tarihinin nasıl böylesine korunduğuna şaşırır ve kimi sokaklarda zaman duygunuzu yitirirsiniz. Golz-Kinsky Sarayı, St. Nicholas Kilisesi ve birçok

Every city has an atmosphere associated with certain colours. Mediterranean cities are associated with the bright yellow light with turquoise blue, those of Andalusia with carmine red, and northern cities by ice grey and dark green. In the central European city of Prague it is the black of magic and mystery, eery yet fascinating, which enwrathes it like a cape, suffusing the centuries old buildings and reflection filled streets. Prague today is one of the cultural centres not only of the Czech Republic but of the world. Visiting the black-caped Prague is, in the words of the Czech poet Nezval, who loved the city with passion, like holding hands with a "rain fingered" city. The first impression of Prague is of a fairytale world whose mediaeval character is preserved in its streets and Gothic buildings. Strolling through the city you encounter puppets of kings and queens, shadow plays referred to as black light theatre, Bohemian glass, legends, and the Vitava Rivre. The Karlovi Bridge (alternatively known as the Karlsbrücke), named after its founder Karl IV, is the city's main artery linking both banks of the river like a necklace.

The square at the heart of the city is surrounded by many Gothic buildings, the Golz-Kinsky Palace, the Church of Stb Nicholas, the



gotik yapıyla çevrili kent meydanı, kentin yüreğidir. Meydanda, döneminin aydınlanması simgesi olan astronom Tycho Brahe'nin mezarını da barındıran Týn Kliisesi ile her saat başı çalarken içinden çıkan havari heykelleri nedeniyle yüzlerce turisti altında toplayan 632 yaşındaki ünlü Astronomik Saat Kulesi de bulunur. Týn Kilisesi'nin 80 metre yüksekliğindeki ikiz kuleleri geceleri ışıklandırıldığında, kafelerden birine oturur; ellerinde mesajlarla gösteriler yapanları seyredersiniz. Kentle özdeşleşen Franz Kafka'nın babasının bir zamanlar işyeri olan şimdilerde bir "Kafkahane"ye dönüştürülen bina da buradadır.

Romantizm duygusunu alvelendiren nostaljik bir kent Prag. Parkların, çiçeklerin gövde gösterisi yaptığı büyük bir bahçe.

Avrupa'nın en eski üniversitesinin bulunduğu Prag'ı yükseklerden görmek için Hradcany Tepesi'ndeki Kale'ye çıkmalısınız. Kalede, küçücük evlerin sıralandığı Golden Lane Sokağı, bir zamanlar burada yaşadıkları söylenen simyacılarla ünlü St. Citus Katedrali ise, mimari görkemi kadar Mucha'nın yaptığı vitraylarla da dünyayı şenlendirmekte. Oyuncak Müzesi'ni gezerken, çocukluğunuzun kurşun askerleri, tahta atları, bez bebekleri canlanır.

Kaleden aşağıya baktığınızda gözleriniz bir geçmiş zaman dürbününe dönüşür. Kırmızı damların, sivri kulelerin, köprülerin altında bir perinin değneğiyle dokunup sonsuz kıldığı bir Prag yatar. Metronun ve trafiğin düzenliliği ulaşımı çok kolaylaştırır da siz kenti yürüyerek gezmeye çalışın. İpucu niyetine, yukarıda saydıklarımız dışında kentin "görül-



Týn church where the astronomer Tycho Brahe is buried, and the famous 632 year old astronomical Clock Tower where hundreds of tourists gather on the hour to watch the mechanical figures of the apostles emerge from the clock.

After dark, when the 80 m high twin towers of the Týn Church are lit up, you can sit in one of the cafes and watch jugglers with torches. Also in this square is the building where Franz Kafka's father worked, and which has now been transformed into a café cum museum in memory of Kafka, one of the most famous sons of the city.

Europe's oldest university is situated in Prague, and here is the renowned St Vitus Cathedral, whose magnificent architecture is complemented by Mucha's stained glass windows. The cathedral stands on Hradcany Hill, where there is a spectacular view over the city.



mezse olmaz” yerlerini sıralayalım: Sternberg Sarayı, Loreto, Dekoratif Sanatlar Müzesi, Maisel Sinagogu, Ulusal Müze (içinde meteorlardan doldurulmuş hayvanlara kadar her şey var), Eski-Yeni Sinagog, St. Nikolas Kilisesi, Kampa Adası, Wallenstein Bahçesi, Belvedere ve Royal Bahçeleri, Mucha Müzesi.

Bir akşamüstü Vitava’da gezi teknelerinin birine binin ve nehirde yüzen kuğuların batan güneşin ışıklarıyla nasıl birer yüzen altın gemiye dönüştüğünü görün.

Sonra kıyıdaki lokantalardan birine oturup kentin üzerine inmeye başlayan geceyi, klasik müzik ve caz notaları arasında karşılayın. Siyah bir düşün içindeki eldiven gibi inen geceyi “black light theatre” diye adlandırdıkları, görsel şölenlerden birinin sergilendiği tiyatrolardan birinde bitirin.

Sonbaharda gotik bir altın külçeye dönüşen Prag’da söylencelerin, kuklaların, simyanın ve tarihin içinde kaybolacaksınız. Göreceksiniz ki, siyah bir mıknatıs gibi kendine çeken kent sizi kolay kolay bırakmayacak.

Skylife/Yeda Baler



Within the castle walls on the hilltop is Golden Lane, a street lined with tiny houses once famous for its alchemists. The Toy Museum, with its lead soldiers, wooden horses, and rag dolls recalls memories of childhood. Gazing but over the city from the castle, your eyes become binoculars revealing not distant but past time. Beneath you stretch the red roofs, pointed spires, and bridges of a city made eternal by the touch of a fairy’s wand.

Although the subway and well regulated traffic make getting around Prague by public transport simple, it is far more enjoyable to walk. Other sights not to be missed here are the Sternberg Palace, Loreto, the Decorative Arts Museum, the Maisel Sinagogue, the National Museum (where you will find everything from meteorites to stuffed animals), Kampa Island Wallenstein Gardens, the Belvedere and Royal Gardens and the Mucha Museum. One day towards evening you should board a pleasure boat on the Vitava to watch the swans transformed into golden ships gliding on the water in the light of the setting sun. Then take a seat in one of the restaurants on the bank, and greet the darkness to the sound of classical or jazz music.

To round off the evening visit one of the theatres to watch a performance of black light theatre, as the night falls like a glove in a black dream.

Autumn is a time when Prague turns into gold, and you will be lost in its legends, puppets alchemy and history. Like a dark magnet, this city will draw you under a spell from which you will never quite escape.

Uçak Boyama Sistemleri ve Bakımı

Maintenance Of Aircraft Paint Systems

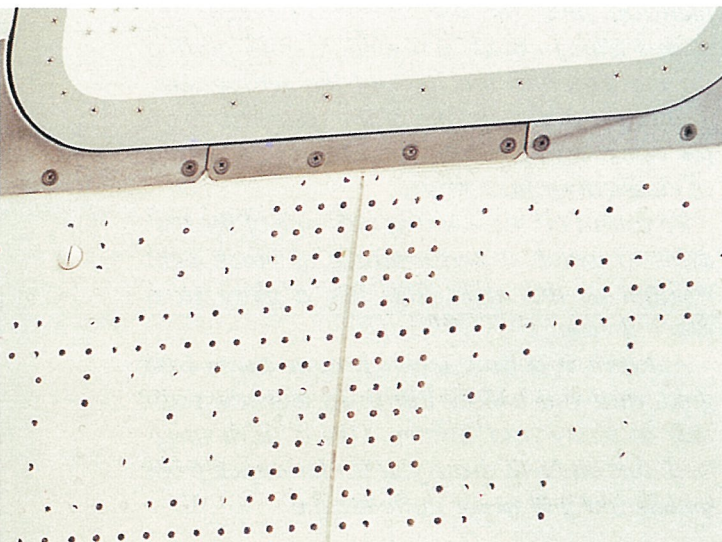
Uçaklar boya hangarlarından yeni yüzleriyle boyanmış olarak çıktığında çok az kişi öncelikli olarak boyanın erkenden bozulacağına inanabilir. Bazen bu erken endişeler maalesef gerçekleşir, peki niçin?

Uçağın tekrar boyama işlemini tamamlamak amacıyla rötuşlayarak boyayı tamir etmekten kaynaklanan harici boyama sisteminin bozulmasının veya zarar görmesinin bir çok nedenleri vardır. Bu durum bütün uçak imalatçıları ve aynı kumanda programlı bakım kontratı yapmış boyama ve tamir işlemi yapan teknik kuruluşlar tarafından da tecrübe edilmiştir.

Son dönemlerde Airbus Industrie, harici boya sistemleri ve bunların tamiri hakkında geniş bir inceleme başlatmıştır. Bu incelemelerin sonunda bazı ilginç durumlar ve eğilimler ortaya çıkarılmıştır. Airbus filosuna sahip operatör firmalardan %57'si bu incelemeye tepki vermiştir. İncelemenin ana amacı, boya sistemlerinin zayıf yönlerini ortaya çıkarmak ve üretimdeki uçaklar da dahil olmak üzere efektif olan bütün uçaklara doğru boyama yöntemlerini uygulamaktır.

Görünüş:

Uçak harici boyalarının genel görünüş ve parlaklığı zaman içinde atmosferik partiküllere ve uçağın uçtuğu ortama bağlı olarak



As the aircraft roll out of the Paint Shops in their spectacular new livery, few would believe that this initial impression could shortly be marred by premature deterioration. Sometimes it will be the case, but why?

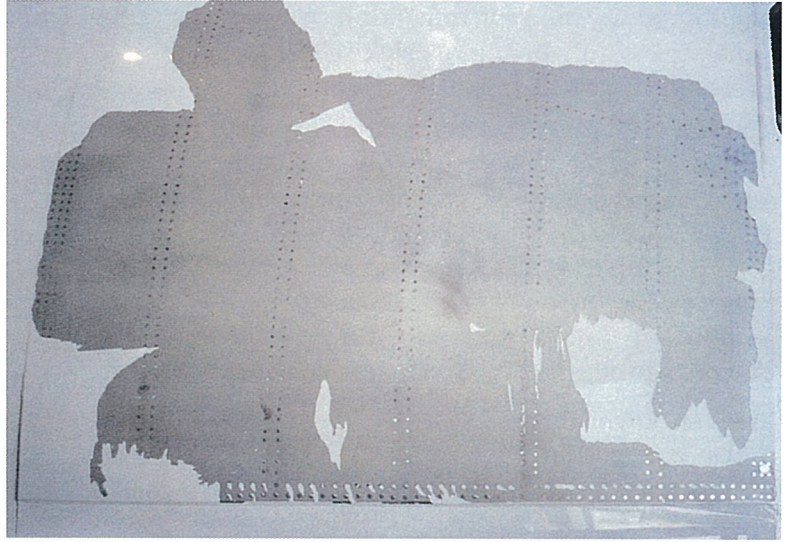
There are various reasons for deterioration of an external paint system with consequences ranging from touch up repairs to complete repainting. This situation is experienced by all aircraft manufacturers and also third party repair facilities who may be required to perform repainting during the course of scheduled maintenance contracts. In a recent airbus industric survey concerning the subject of external paint systems, and trends were revealed. Operators having 57% of the Airbus fleet responded. The main conclusion of the survey is the confirmation that the weaknesses of paint systems apply equally to all manufacturers and nearly all aircraft are affected.

The general appearance and gloos of the external paint will, in time, deteriorate due to ultraviolet attack, scouring from atmospheric particles and the nature of the aircraft operation. Also, there is some evidence that certain elements in the atmosphere have a chemical effect on paint resins. New generation materials have an improved resistance and have demonstrated success in increasing the gloss retention. One option which has proved successful is the application of ultraviolet-resistant clear coat varnish on top of the standard paint scheme. In principal, this application provides an extra layer of nonpigmented resin which will act as an ultraviolet absorbing coat extending the life of the paint systems. As some colours can deteriorate faster than others, an application of a coat of clean PU varnish can be beneficial.

External Paint Systems In Service

Paint surfaces in service suffer from three principal maladies, peeling, erosion and chemical attack.

Paint peeling



bozulmakta ve ultraviyole ışınlardan da uçak boyası zarar görmektedir. Ayrıca atmosfer içinde bulunan bazı elementlerin boya reçinesi üzerinde kimyasal bazı etkileri olduğuna dair deliller vardır. Geliştirilen yeni jenerasyon boya malzemelerinin kullanımı, boya ve parlaklığı üzerinde başarılı ve uzun bir koruma sağlamaktadır. Opsiyonel olarak UV korumalı cilaların uygulanması, standart boyama işlemlerinin en başında gelmektedir. Prensipte olarak bu uygulamayla boya sistemlerinin ömrünü uzatan ve UV korumalı, renk içermeyen bir reçinenin boya üzerine sürülmesi sağlanır. Bazı renklerin diğerine nazaran daha hızlı bozulmaya uğradığı bilindiği için PU (Polyurethane) tipi koruma cilalarının uygulanması da yararlı olacaktır.

Kullanımdaki harici boya sistemleri:

Kullanımdaki boya yüzeyleri üç temel etkidenden zarar görür. Bunlar; boyanın soyulması, erozyona uğraması ve kimyasal etkilerdir.

Boyanın soyulması: Boyanın soyulma problemlerinin tam olarak ana nedeni bilinmemekle birlikte gövdeye yapışmasında hatalar olduğu tahmin edilmektedir. Bu hatalar kirlilik ve zayıf uygulamadan kaynaklanmaktadır. Boyanın uygulanması başlı başına bir sanattır ve kalitesi bu alanda önemli değildir. Bu sanat ayrıca uygulanma yüzeyinin hazırlanmasıyla doğru orantılıdır ve bu da ayrı bir bilimdir.

Harici boya sistemlerinin başarılı bir şekilde uygulanabilmesi sadece yazılı kurallara

No matter what the actual reason is for paint peeling, the fundamental reason will be an adhesion failure, but why? There are two principal reasons: contamination and poor application.

Application

Application is an art and no matter how well developed it is, it is dependant on the preparation of the surface-and that is a science.

The successful application of the external paint system depends not only on the written proedures, but relies on the skill and professional approach of the craftsmen applying the paint.

Erosion

Erosion of the paint system can be found in all the classic areas such as leading edges, panel edges, wing tips, radome and other areas subjected to high aerodynamic loads (ram areas).

In the past the loss of the paint system would have been considered as mainly an aesthetic annoyance, but today many of the traditional alloy structures have been replaced with composite materials which, when exposed following the loss of the paint system, can suffer structural erosion damage.

The subject of erosion of composite materials is at present under study, and engineering solutions have already been employed, but in parallel research for preventive solutions rather than repair solutions is still the priority.

bağlı değildir. Bu aynı zamanda boyayı uygulayacak olan uzmanın meslek bilgisine ve profesyonel yaklaşımına da bağlıdır.

Erozyon: Boya sistemlerinde erozyon, uçağın kanat hücum kenarları, panel uçları, kanat alanı, burun ve yüksek aerodinamik yüke maruz kalan yerler gibi klasik alanlarda ortaya çıkabilir. Geçmişte boya sistemlerinde oluşacak bir kayıp genel olarak estetik bir sıkıntı olarak ortaya çıkıyordu. Fakat, bugün geleneksel alaşım, karışım malzemelerin çoğu kompozit materyallerle yer değiştirmektedir. Ortaya çıkacak olan boya kayıpları yapısal erozyon hasarlarına sebep olabilecektir.

Kompozit materyallerde erozyon olayı şimdilerde araştırma aşamasındadır. Konu ile ilgili mühendislik çalışmaları halen devam etmektedir. Bununla beraber tamir etmekten ziyade önleyici ve koruyucu araştırmalar hala öncelikli olarak ele alınmaktadır.

Kimyasal etkiler: The Airbus Industrie'nin kalifiye boya sistemlerinin mukavemeti kimyasal etkilere karşı test edilmektedir. Airbus, kimyasal etkilere karşı yüksek koruma kapasitesinde en kaliteli özel cila ve boyalara sahip olduğunu iddia etmektedir.

Not: Komple boya sistemlerine mukavemet testi uygulanmasına rağmen, öncelikle başlangıç noktaları olarak; çıtçıklar, kışkaçlar, vida başları ve panel kenarları gibi boya sistemlerinin hatalarının daha hızlı ortaya çıkacağı bölgelere boyanın uygulanmasının faydası vardır. Hidrolik sıvısı kaynaklı bölgelerin tamir edilmesi kimyasal etkilerin bu bölgeleri etkilemesini geciktirecektir.

Endüstriyel Çözümler: Eylül 1993 tarihinde Airbus Industrie bütün programlar için harici boya sistemlerinin servisteki çalışmalarını ortaya çıkarmak için bir ekip kurmaya karar verdi. "QIG4" (Quality Improvement Group for final painting) olarak adlandırılan bu grup kalite kontrolcüler, mühendisler malzemeciler, işletmeciler, üreticiler ve müşteri servislerinden oluşturuldu. Genel olarak görevleri şunlardı:

- Kullanımda ters giden durumların raporlarının tanımlanması ve bu durumlara karşı uygun ve doğru kararların alınması,

Chemical Attack

The Airbus Industrie qualified paint systems are, of course, tested for their resistance to chemicals.

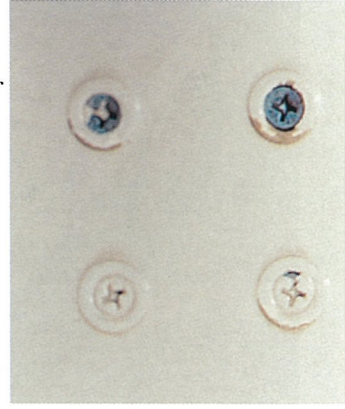
Airbus Industrie can still claim to have one of the highest qualification specifications with all of the affected coatings possessing a high resistance to chemical attack.

Note: *Although the resistance testing is performed on a complete paint system, should there be an entrance point such as scratches, fastener countersinks, cup washers or panel edges, the paint system failure will be accelerated due to cross sectional attack.*

This can be retarded to some extent by ensuring that areas which are subjected to hydraulic fluid contamination are decontaminated as soon as possible after spillage or leaks, and performing touch-up repairs in areas where the paint system has been damaged.

Tips and Highlights

- *Not all soils or contaminants need to be removed by solvents; occasionally simple cleaning with soap and water will suffice.*
- *Do not remove basic primer unnecessarily.*
- *When performing paint repairs on composite parts, do not remove the primer coat, as sanding equipment may damage fibre or resin.*
- *When applying exotic coatings, such as anti-static, anti-erosion or anti-abrasion, pay particular attention to the paint manufacturer's recommendations.*
- *As a general policy is preferable to use the same paint supplier for the various primers and top coat used within a complete system. Qualification testing is performed in this way.*
- *When paint erosion is observed on composite parts, swift paint repair action may prevent unnecessary structural repair.*
- *When replacing decals or markings, over-*



•Mevcut zararlı etkilerden harici boya sistemlerinin zarar görmemesi için son boyanın temel olarak halihazırdaki endüstriyel bilgi ve prosedürleri kullanılarak geliştirilmesi.

Tavsiyeler ve Hatırlatmalar

- Toprak esaslı kirliliklerin solventle temizlenmesine gerek yoktur, genel olarak sabun ve su ile temizleme yeterli olacaktır.
- Basit yazıları önemsemeden yanlış malzeme ile temizleme daha çok sorun çıkaracaktır.
- Kompozit parçalara boya tamiri uygulandığında ilk kaplamayı çıkarmayın. Çünkü tamirat malzemeleri boya reçinelerine zarar verebilir.
- Genel hareket tarzı olarak komple bir boyayı tamamlamak için aynı tip boya üreticisini kullanmayı tercih etmelisiniz. Ancak bu yolla kalite testi tamamlanabilir.
- Anti-statik, anti-erozyon, anti-aşınma tipi harici kaplama uygulandığında boya üreticilerinin tavsiyelerine dikkat etmelisiniz.
- Kompozit parçalarda boya erozyonu görüldüğünde hızlı bir boya tamirata gereksiz bir yapısal tamiri önleyebilir.
- Çıkartma veya marka değişikliğinde üst katmanı poliüretan vernikle temizlemek boyayı erozyondan ve kimyasal etkilerden koruyacaktır.

Sonuç: Harici boya sistemlerinin dayanıklılığı ve başarılı etki unsurları bir mücadele içinde olmasına rağmen Airbus firması sadece bugün için değil, gelecek ve çevre kurallarına uymak içinde yeni boya formülleri geliştirmeye devam edeceğini açıkladı.

FAST/19 Çeviri: Turgay Balcı

coating with clear polyurethane varnish will help protect them from erosion and chemical attack.

• *Performing a water break-free test in many cases will confirm a well prepared surface, as shown below:*

Industrial Solutions

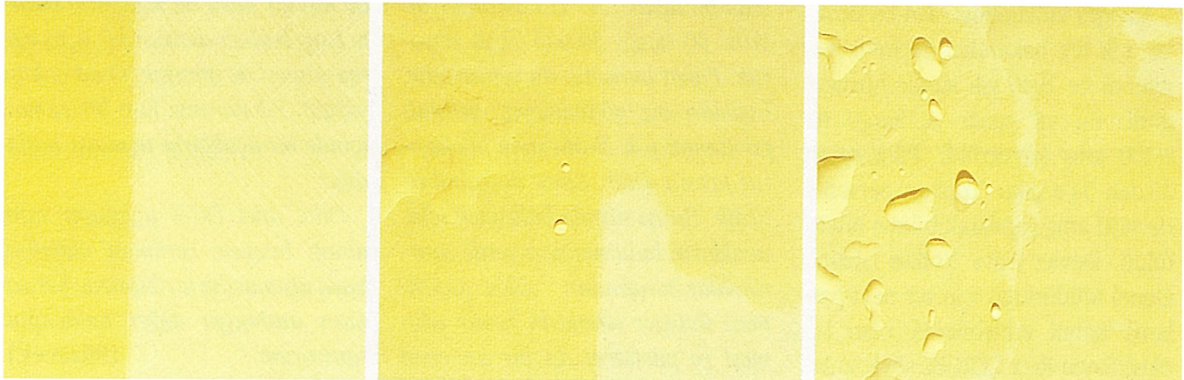
In September 1993, Airbus Industrie decided to create a working group to monitor the in-service behaviour of the external paint systems for all programmes. This group, known as the "QIG" (Quality Improvement Group for final painting) consists of specialists from Quality, Engineering, Materials, Processes Production and Customer Services. Its main missions are to:

- *Identify recurring in-service reports and take appropriate action to correct and improve the situation;*
- *Study the present industrial processes and procedures employed during the manufacture of Airbus aircraft with a view to simplify application of the final painting and so improve the general external paint quality with regards to paint peeling and erosion.*

Conclusion

Although the elements influencing the success and longevity of external paint systems will always remain a challenge, Airbus Industrie will continue to pursue its research and development in order to find the optimum materials and successful preparation procedures, not only for today's paint systems but also to cope with the future environmental regulations and reformulated paint systems.

FAST/19



Nereden Nereye

Yıl 1944. 8 uçaklık filoya 6 De Havilland Domini ve 5 Junkers-52 katılarak sayı 19'a ulaşır.

Adana, Elazığ, Erzurum hatlarına ilave Sivas, Afyon, Diyarbakır hatları açılır. Ankara, Konya, Antalya, Adana, Gaziantep, Urfa, Diyarbakır, Van, Erzurum Ring seferleri başlar.

ICAO Kuruldu

7 Aralık 1944'te Şikago'da toplanan 52 devletin temsilcisi "Şikago Sözleşmesi" diye adlandırılan "Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini" imzalamışlardır. İngilizcesi "International Civil Aviation Organization" (ICAO) olan bu sözleşme ve bununla kurulan teşkilatın amacı, Uluslararası hava taşımacılığının emin, düzenli ve ekonomik bir şekilde çalışması ve gelişmesi için milletlerin işbirliği yapmalarını sağlamaktır. Bu sözleşme, anılan tarihte Türkiye tarafından da imzalanmış ve 5 Haziran 1945 tarihinde 4749 sayılı kanunla T.B.M.M. tarafından onaylanmıştır.

1945 Büyük Aşama

1945 yılı sonlarında satın alınan 30 adet DC-3 ve 3 adet C-47 ile filoda, dolayısıyla yeni hatlar açılmasında ve ticarete büyük bir aşamanın eşiğine gelindi.

Savaşta kullanılmış olan bu uçaklar, tek tek bakımdan geçirildi, yenilendi ve 1946 yılı içinde hizmete girdi. Bu yıl yolcu ve kargo da %100 artış kaydedildi. Pilot sayısı 18'den 54'e çıktı. Toplam personel de %30 artış yapılarak bünye büyüdü. Devlet Hava Yolları İşletme Genel Müdürlüğü için bir nevi patlama kabul edilebilecek olan bu olayı Sayın Rıza ÇERÇEL şöyle anlatıyor;



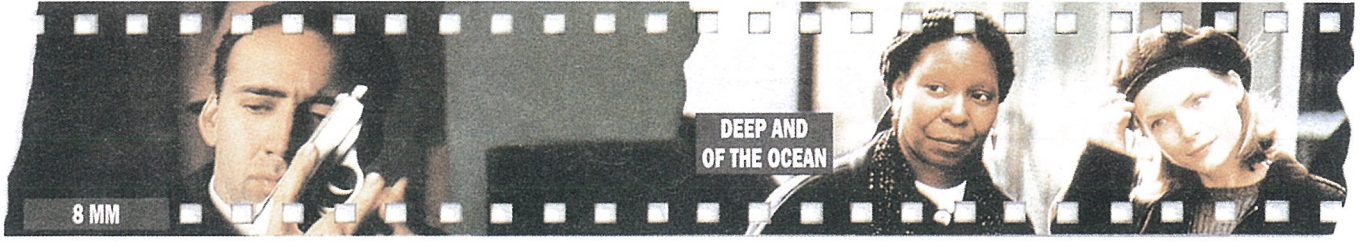
ıyor;

"İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra Amerikalıların ihtiyaç fazlası bir kısım kullanılmış DC-3 uçağını satın almak için teşebbüse geçildi. Bu konuda anlaşma yapmak ve uçakları satın almak üzere ben görevlendirildim. Bize satacakları uçaklar Mısır'da idiler. Kalkıp, Kabire'ye gittik. Sorumlularla görüştük. Uçakları gördük. Haliyle bunlar yeni değillerdi, kullanılmışlardı. Çoğu arızalıydı. Amerikalılar bunları yerinde olduğu gibi teslim almamızı istiyorlardı. Pazarlık edildi, uzun tartışmalardan sonra 30 DC-3 uçağını yok denecek bir fiyat ile bağladık. Düşünebiliyor musunuz, 30 uçak 20.000 dolar. Bu kadarla da bitmiyor, bir de 10 yıl kredisi var. O zaman bir dolar 1.47 TL civarındaydı. Yani 30 uçağı 30.000 TL'ye alıyoruz. Fakat bununla da yetinmedik. Uçakları biz götürüremeyiz, yetişmiş pilotumuz yok. Bunu sizin pilotlarınız taşıyın dedik. Bunu da kabul ettirdik. Bu işi süratle halletmek için, uçakların buldukları yerde Amerikalılar tarafından elden geçirilmesi ihtiyacı olanların tamir edilmesi ve pilotların da bir an evvel

Türkiye'ye taşınması gerekiyordu. İlk 5 uçak hazırlandı, ben de onlarla beraber olmak üzere memlekete geldik. Kalan uçakların da taşınmasını kolaylaştırmak için bir şey yapmak lazımdı. Onun için ilk uçakları getiren mürettebatı misafirperverliğimizin de ötesinde çok iyi ağırladık, gezdirdik, hediyeler verdik. Mısır'a dönen pilot, arkadaşlarına bizden öyle güzel söz etmişler ki, aralarında uçak taşımak için yarış başladı. Bakımcıları, tamircileri kendileri zorladılar, imkanlar dabilinde uçakları iyi duruma getirip taşıdılar.

Pilotlarımızın bu uçaklara adapte olabilmelerini sağlamak üzere Amerika'dan bir eğitim heyeti geldi. Başlarında Kaptan Miller vardı. Değerli bir kişi idi. Mısır'da uçaklarla birlikte Ling-Trainer denilen bir uçuş eğitim ünitesi de almıştık. O da çok işe yaradı. Pilotlarımız kısa bir zaman içinde bu uçaklarla uçmaya başladılar.

Otuz adet DC-3 uçağının satın alınıp hizmete verilmesi olayının, hava taşımacılık tarihimizde her zaman anılmaya değer kalacağını sanıyorum. " (Sürecek)



VİZYONDAKİ FİLMLER

9,5 Hafta
Aşkın Büyüsü
Billy Elliot
Bizim Dansımız
Çokolata
Çılgın Çocuklar
Dansöz
Darısı Başıma
Düşlerin Efendisi
Filler ve Çimen
Gizli Gerçek
Gladyatör



Güzel Dedektif
Hemşo
Herkes Kendi Evinde
Kaplan ve Ejderha
Kapıdaki Düşman
Kasım'da Aşk Başkadır
Komser Şekspir (-)
Kutsanmış Çocuk
Lumumba
Mumya Geri Dönüyor
Ölümsüz Maskesi (Bruiser)



En Çok Satan

Yerli Albümler

1 Haluk Levent

Kral Çıplak

2 Yeşim Salkım

Vefa Borcu

3 Edip Akbayram

Selam Olsun

4 Davut Gülöğlü

Nurcanım

5 İbrahim Erkal

Su Gibi

EN ÇOK SATAN YABANCI KASETLER

- 1 Love Zone/ Universal
- 2 Jennifer Lopez / J.Lo
- 3 JOY Fm Slow Hits 3
- 4 Craig David/ Born To Do It
- 5 Bond/Born

Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SEYREDİLEN VCD FİMLERİ

- 1- The Patriot
- 2- Gladiator
- 3- The Mummy
- 4- American Beauty
- 5- Cem Yılmaz
Millennium

EN ÇOK SEYREDİLEN DVD FİMLERİ

- 1- Matrix
- 2- The Perfect Storm
- 3- Gladiator
- 4- Amadeus
- 5- The Story Of
Us



Kaynak: Raksotek

EN ÇOK SATAN KİTAPLAR, MARTİ KİTABEVİ



- 1- Anılar ve Düşünceler-3/Erdal İnönü
- 2- Harry Potter ve Felsefe Taşı/ J.K. Rowling
- 3- İnci Gibi Dişler/Zadie Smith
- 4- 3.900 TL/Frederic Beigbeder
- 5 - Kızıl Nehirler / Jean Christophe Grange

- 6- Aslında Özgürsün/ Duygu Asena
- 7- Kiraze/ Solmaz Kamuran
- 8- Yüzüncü Ad / Amin Maalouf
- 9- Omerta/ Mario Puzo
- 10- Bridget Jones'un Günlüğü/ Helen Fielding



Teknolojide Yenilikler



Emits a big sound to keep pets off forbidden furniture and other objects.

KÜÇÜK DOSTLARI EĞİTİRKEN

Evinizde beslediğiniz kedi veya köpeğinizin yemek masası veya yatağınızdan uzak durmasını istiyorsunuz. Ne kadar uyararsanız, ceza versenizde ayrılmadıklarını görüyorsanız bu yeni icat size gerekli demektir. 9 voltluk bir pille çalışan cihaz kedi ve köpeklerin duyacağı frekansta bir ses gönderiyor. İki saniye aralık ile gönderilen bu frekans yardımı ile küçük dostlarımız yatak, kanepe, masa gibi yasaklanan yerlere gelemiyorlar. Ürünün bir diğer özelliği ise eğer bulunduğu yerde hareket yoksa ses yaymaması ve bekleme konumuna geçmesi. Yani sistemin ses dalgası yayması için hareket dedektörünün kedi veya köpeği hissetmesi gerekiyor. Buda pilin ömrünü uzatıyor. www.skymall.com adresinden "pet trainer"i 29.50 dolara satın alabilirsiniz.

MUTFAKTA ÇALIŞIRKEN

Sony mutfakta dinlenen müzik için yeni bir model üretti. Bu CD player mutfakta çalınan radyo ve teybi tezgah üzerine koymak ve ıslanması ile oluşabilecek kazaların önüne geçmek için özel olarak üretilmiş. Bu ürünümüz tezgah üzerine konulmuyor, dolap altına monte ediliyor. Böylece mutfakta az yer kaplaması düşünülen bu player ile CD kalitesinde ve stereo olarak müzik dinleyebiliyorsunuz. Aynı zamanda bir radyo da olan ürünümüz bir çok kanal hafızasına da sahip. www.sony.com adresinden "kitchen CD Radio" olarak ulaşabileceğiniz playerin fiyatı 139 dolar.



İKİ İŞLEVLİ TEPSE

Bu ahşap tepsinin yiyecek ve içeceğimizi taşımak haricinde ikinci bir görevi daha var. Yayıllı olarak katlanan ayakları açıldığında koltuk kenarına tutturulup küçük bir sehpa görevinde görüyor. Kahve, çay gibi içecekler haricinde yazı yazmak içinde kullanabileceğiniz ürünün iki rengi var. Basit bir sistem olmasına rağmen bazen sehpa üzerindeki vazo ve dergileri boşaltıp sehpayı taşımaktansa bu tepsiyi kullanmak daha kolay olsa gerek. www.skymall.com'dan "clip table" olarak ulaşabileceğimiz ürünün fiyatı 19.50 Dolar.



Oak

BİR SORU BİR YANIT

Soru: F-104 Uçaklarına neden katil uçak denir?

Yanıt: Yaklaşık 40 yıl önce Amerikan uçak yapımcısı LOCKHEED firmasının imal ederek piyasaya sürdüğü F-104 Starfighter (yıldız savaşçısı) uçakları hem dizaynı hem de satışı ile ilginç olaylara sahne olmuştu. LOCKHEED firması iflas etmek üzere iken aniden Almanya'nın verdiği 700 uçaklık F-104 uçağı siparişi firmayı zor durumdan kurtarmıştı. Lockheed sadece 1970 yılında 25 milyon dolara yakın rüşvet dağıtmış, Almanya, İtalya, Japonya ve Hollanda'da bir çok devlet adamının başı aldığı rüşvetten yanmıştı. Bu sırada Almanya Milli Savunma bakanı olan Franz Josef Strauss'un adıda bu dedikodulara karıştı. Ama Strauss'un rüşvet aldığı kanıtlanmadı. Çünkü Strauss, araştırma komisyonu göreve başlamadan önce bürosundan bu dosyaların çalındığını açıklamıştı. F-104'ler Amerikan standartlarına göre yapılmıştı. İyi birer hava keşif uçağı olmalarına karşın Almanya'nın yağmurlu ve puslu havası için planlanmamış olmaları bir dezavantajdı. En büyük sorun ise; Almanya bu uçağı bir bombardıman uçağı olarak kullanacaktı. İmal edilmiş uçak üzerinde revizyonlar yapıldı. Bu revizyonlar uçağın özelliğini, ağırlığını ve dengesini bozdu. Lockheed bu re-



vizyonlar içinde ek ücret almıştı. Sonunda başka bir model haline gelen bu uçaklar Almanlara teslim edildi. Tek motorlu olan uçak bir motor arızasında neredeyse yok denecek kadar az olan kanatlarıyla süzölemiyor ve pilota zaman kazandıramıyordu. Bakım için normalin üzerinde teknik personel ve uzun süreli kurslar gerektiren uçaklar için Alman halkı pek iyi puan vermemişti.

İlk uçuş töreninde Strauss'da hazır bulunmuştu. Biri Amerikalı 4 pilot, 4 uçakla kalkıştan hemen sonra düştüler. Bunu diğer kazalar izledi. Bunlar öylesine arka arkaya geldiki iki yıl içinde 33 uçak düşmüştü. Alman halkı çetere tutmaya başlamıştı. 34, 35, 36..... Amerikalı pilotlar bu uçaklara alaycı bir isim takmışlardı; "Güzel ölüm". Alman meslektaşlarının taktığı

isim daha hüznüydü; "Dul Birakan". Bu sırada ölen pilotlardan birisi bu uçağın alımını yapan, rüşvet aldığı ispatlanamadığı halde en büyük sorumlu olan Strauss'un oğluydu. Sadece Temmuz 1983'e kadar Almanya'da 700 F-104'ten 250'si düşmüştü. Ölen pilot sayısı da 100'ü geçmişti. Almanya, Tornado uçaklarına geçince bu uçakları Türkiye'ye hibe etti. (Yedek parçalar ücrete tabii idi). Türkiye, uçuştan çoktan kalkmış olması gereken F-5'lerin yerine bu uçağa tabiri yerindeyse balıklama atladı. Kısa sürede bu uçağa yeni bir isim de Türk pilotlardan geldi "Uçan Tabut". Katil uçaklara takılan bu isimlerin hikayesi kanla yazılmıştır. F-104'ler arkalarında kahramanlık hikayeleri yerine maalesef hüznü aileler bırakmış olmakla isim yaptılar.

UTED ÜYELERİNİN YARARLANABİLECEĞİ

ANLAŞMALI TESİSLER

| TESİS ADI | İNDİRİM FİYATI | ADRES/TELEFON |
|--|--|--|
| Bakarköy Spor Vakfı Tesisleri (Varan Tesisleri) | Bar, Sauna, Kafeterya Kuaför (Bay/Bayan) Ünitelere göre farklı fiyat | Rio De Jenario Cad. 3. Kısım Karakol Karşısı Ataköy/İstanbul Tel: (0212) 559 01 82/83 |
| Bakarköy Spor Vakfı Tesisleri | Basket, Voleybol, Tenis, Yüzme Ünitelere göre farklı fiyat | " " |
| Deniz Mefruşat | %20 | Bağdat Cad. No: 258 Caddebostan/Göztepe Tel: (0216) 385 86 85 |
| Acıbadem Hastaneleri | %10 | Tüm şubeleri |
| English Fast | %40 | Tüm şubeler |
| Citadel Hotel | Single Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Double Oda (Basılı Liste Fiyatı Üzerinden) %50 Akşam Yemeği (Limitli yerli içki dahil) 15.000.000 | Kennedy Cad. Sahil Yolu No: 32 Ahırkapı/İstanbul Tel: (0212) 516 23 13 |
| Akdemir Dekorasyon | D. Duvara Halı ve PVC Yer Kaplama, Mikro Jaluzi, Dikey Perde, Star Perde, PVC Doğrama | Tel: (0212) 572 30 78 (0212) 572 17 41 |
| Galleria Bowling | Oyunda %20 Yiyecek-İçecek %15 | Galleria Ataköy Tel: (0212) 661 03 22 |
| Atılım Sigorta Yetkili Acente | THY Personeline özel indirim (Kasko'da %25) Ayrıca Ev, Sağlık, Deprem, Trafik sigortaları | Tel: (0212) 542 41 12 (0212) 542 65 24 Fax: (0212) 542 65 24 |
| TNB-Toshiba Note Book Computer | UTED üyelerine özel indirim | Büyükderece Cad. Lale İşhanı Mecidiyeköy Tel: (0212) 275 87 97 |

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

Bilim, yalnızca doğanın matematiksel davranışını ortaya koyan yasalardan oluşur.

Isaac NEWTON

İngiliz fizikçi, matematikçi

(1642-1727)

Tembellik, dünyada en büyük şeyin israfıdır, hayatın.

Jeremy TAYLOR

(1613-1667)

Kıskançlık, ruhun sağırlığıdır.

John DRYDEN

İngiliz şair ve oyun yazarı

(1631-1700)

Cevizin kabuğunu kırıp özüne inemeyen; cevizin hepsini kabuk zanneder.

İmam GAZZALİ

İslam filozofu

(1058-1111)

Geçmişte çektiğimiz acılar, çekmekte olduğumuz acılar yanında daima daha hafif görünür.

Gabriele D'ANNUNZIO

Kendi düşeni bırak, düşün; ama itileni tut.

Niccolo MACHIAVELLI

İtalyan siyaset adamı, yazar

(1469-1527)

Tilki postunu değiştirir; ama huyunu hiç bir zaman.

SUETONIUS

Latin tarihçisi

Gerçek çoğu zaman karartılır; fakat hiç bir zaman sönmez.

Titus LIVIUS

Latin tarihçisi

(İÖ 59-İS 19)

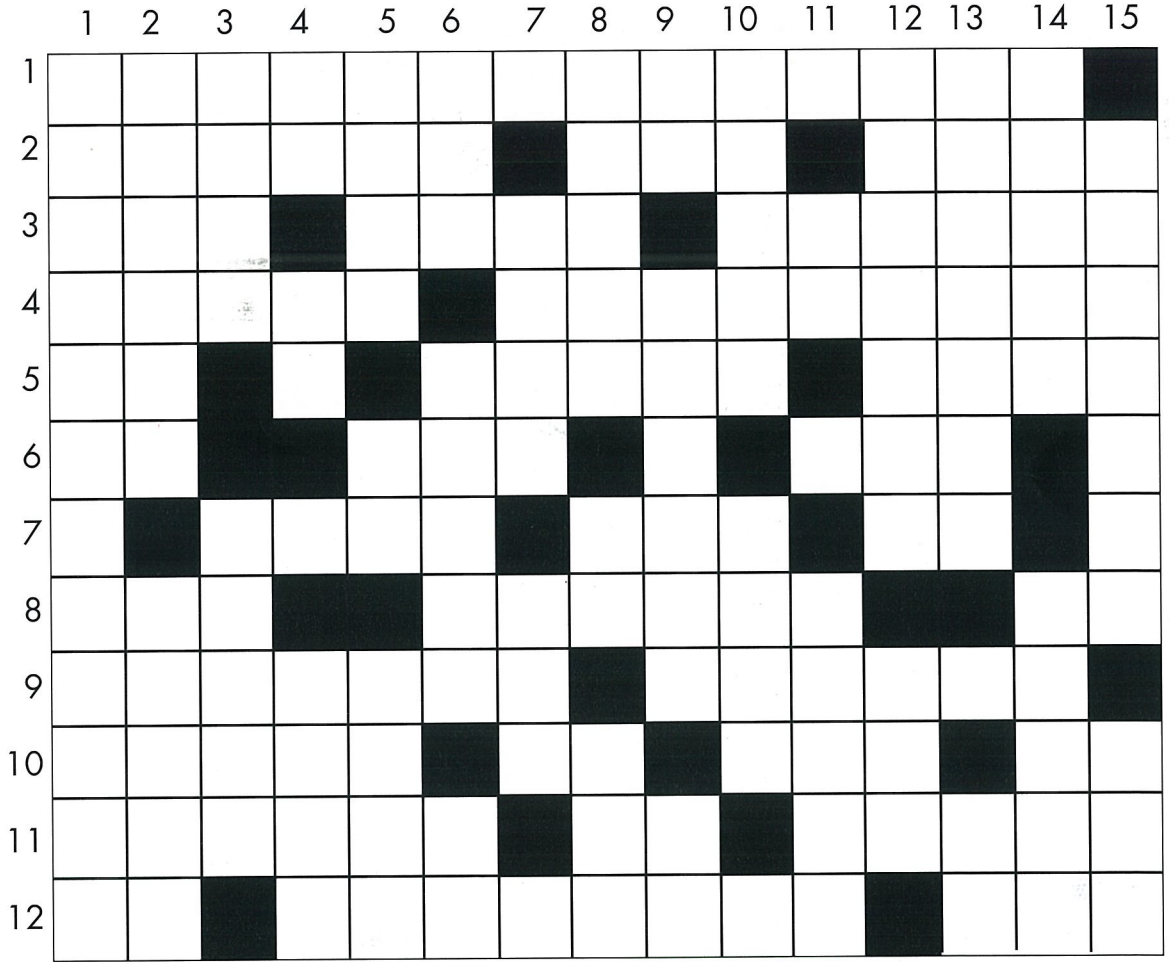
Bir sürünün üzerine atılacak kurt, onun sayısını düşünmez.

Ben İskender olmasaydım, Diogenes olurum.

BÜYÜK İSKENDER

Makedonya Kralı

(İÖ 356-323)



Soldan Sağa: 1- İslamın şartlarından biri, 2- Özerk,- Yapma etme,- (Tersi) Halk arasında kekeme, 3- Bir ayakkabı çeşidi,- Çarpmalardan korunmaya yarayan başlık,- Takke, 4- Kuzey Kafkasya'da yaşayan bir halk,- Yıldırımın düşmesini önleyici alet, 5- Lutesyumun simgesi,- Bir çeşit toplantı,- Futbolda topa bir vuruş şekli, 6- Ülkemizin uluslararası trafikteki rumuzu,- Avrupa ekonomik topluluğu,- İstem dışı kas hareketi, 7- Tür,- Baston,- Lisa'nın ünsüzleri, 8- Gelecek,- Erzurum'un bir ilçesi,- Bir hayvan, 9- Kurtulmuş,- İçine alma kapsamına alma, yayma, genişletme, 10- Acele,- Briçte sanzatünün kısaltılmışı,- Türk Standartları Enstitüsünün kısa adı,- Boru sesi, 11- Sekizinci sanat,- Bir haber ajansımız,- Anlayış, kavrayış, 12- Belirti işaret,- Semer dikici,- Avuç içi.

Yukarıdan Aşağı: 1- Bir renk, 2- Etçil,- Ödün, 3- (Tersi) Mercan adası,- Ceylan, 4- Mağara,- Güney Afrika'nın trafikteki rumuzu,- Töreeye uygun davranış, 5- Çok kokulu kahve,- En kısa süre,- Yüz, çehre, 6- Bağışsıklar,- Kötü düşünen,- Bir renk, 7- Stüdyo lambası,- Neşeli, 8- Av,- Beyaz,- Güneşin doğuşundan önceki alacakaranlık zaman, 9- Bağışlama,- İzin belgesi,- İsim, 10- (Tersi) Argoda bir küçümseme sözcüğü,- Bir işte kullanılmak için yapılmış nesne, 11- Avrupa Topluluğu,- Benzersiz, 12- Ray aralığı 60 cm eninde yada daha az olan arabaların buhar, hayvan ya da insan gücü ile yürütüldüğü küçük demiryolu,- Deniz suyunun yükselip kabarması, 13- Gece gündüz eşitliği,- Eski Mısır'da bir tanrı, 14- Eğreti dikiş,- Bir futbol takımımız, 15- Kabuklular sınıfından tatlı su ve çamurlu sularda yaşayan bir istakoz cinsi,- Yapma etme.

Geçen Sayının Cevapları: Soldan Sağa: 1- Külfet,- Kasko,- Ak, 2- Enride,- Eid,- Re, 3- Nanemolla,- Bs, 4- Ebu,- Tamamen,- Cet, 5- Nine,- Zarafet,- Da, 6- Pb,- Ktü,- Or,- Seren, 7- Elm,- Elit,- Renk, 8- Roman,- St, 9- Hercai,- Aşure, 10- Cemşit,- Yatalak, 11- Daim,- Pasok,- Mi, 12- Akraba,- Arakam.
Yukarıdan Aşağıya: 1- Ketenpere,- Em, 2- Ün,- Biblo, 3- Lr,- Un,- Mm,- Eda, 4- Fin,- Ek,- Ahmak, 5- Edat,- Teneşir, 6- Tenazül,- Ri-ma, 7- Ema,- Ct, 8- Kamarot,- Ra, 9- Omar,- Siya, 10- Selef,- Rt,- Asa, 11- Kılnese,- Ator, 12- Oda,- Ten,- Şaka, 13- Rk,- Ul, 14- Arbede,- Arama, 15- Kestane,- Ekim.



ÇOK ÖZEL

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

THY'NİN YENİ VIP SERVİSİ BU AMACI TAŞIYOR.

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

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



THY
VIP BELL 430
"flying limousine"

REZERVASYONLARINIZ İÇİN

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

REZERVASYONLARINIZI THY BİLET SATIŞ BÜROLARI VE THY AGENTELERİNDEN DE YAPABİLİRSİNİZ.

TÜRK HAVA YOLLARI



KIBRIS TÜRK HAVA YOLLARI CYPRUS TURKISH AIRLINES



Bürolar/Offices

TÜRKİYE

İSTANBUL

Mecidiyeköy:-----0212-2889182

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

Laleli: -----0212-5139853

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

ADANA: -----0322-3631224

İZMİR: -----0232-4649095

ANTALYA: -----0242-2489957

DALAMAN: -----0252 614 4964

KIBRIS

Genel Müdürlük:-----0392-228 3901

LEFKOŞA: -----0392-228 3045

MAĞUSA: -----0392-366 7799

GİRNE: -----0392-815 2513

ERCAN: -----0392-231 4639

İNGİLTERE

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

-----0044-207 2415523

Manchester: -----0044-161 9483532

ALMANYA

Frankfurt: -----0049- 692 426400

<http://www.kthy.net>