

olamayacağı için öyle olduğunun ispatlanmasını ister. Kopernik, Kepler ve Calileo'nun başlattıkları, Newton'un da sağlam temellere oturttuğu düşünce o günden sonra önem kazanmış ve bilimde deneycilik çağı

başlamıştır. Bugün bilimsel sahada deney ve gözlemlerle doğrulanmayan hiç bir kuram tümüyle bilimin malı olamaz. İşte Newton bu düşüncenin en sağlam temellerini kurmuş uzadır.

Uçak Kaçırma Olayları Göklerimizde Dehşet... Önleyebilecek miyiz ?

MORT SCHULTZ

Hava korsanlığı tehdidinin gittikçe artması havada uçan herkesi tehlikeye koyuyor. Görevliler bu konuda ne yapmak gerektiğini düşünse dursun, bir Popular Mechanics muhabiri, havaalanı güvenliğini şahsen denedi ve işte gözlemleri.

New York'taki milletlerarası Kennedy Havaalanından Ohio'daki Cleveland Hopkins Havaalanına United Airlines (Birleşik Hava Yolları) nın 733 uçuş sayılı bir DC-8 uçağına binerken beni kimse durdurmadı. Giriş kapısından ilerlerken bir magnetometrenin (bir hava korsanının silâh olarak üzerinde bulunabilecek tabanca, bomba, bıçak ve diğer madeni eşyayı meydana çıkarmak üzere kullanılan manyetik muayene cihazı. Ben iki çantada bile bile 20 pound alet ve demir eşya götürüyordum. Magnetometre ibresinin ben geçerken cihazdan fırlaması gerekirdi. Halbuki kimse başımı bile kıpırdatmadı) iki kutbu arasından uçağına girdim, çantaları oturma yerime koydum altına soktum ve sonra hostese bir telefon konuşması yapmak üzere uçaktan çıkacağımı söyledim. Gerisin geri magnetometreyi yöneten federal polislerden birine giderek, kendimi Popular Mechanics'in muhabiri olarak tanıttım. Arkasından, niçin durdurulup aranmadığımı sordum. Polis ibrenin attığını kabul etti, «durdurulmadınız, çünkü korsana benzer bir haliniz yoktu» dedi.

Başka bir vesile ile öğlumu New York yakınındaki Newark Havaalanından yolcu

etmeye gittiğim vakit, magnetometre kutuplarının, kullanılmayacak şekilde bir kenara atıldığını gördüm ve oradaki memurlardan birine bunun nedenini sordum. Memur şüpheli kimseleri teşhis için başka yolların bulunduğunu söyledi. O halde magnetometre vitrine mi konacak ?

Bu makalenin yazıldığı sıralarda, hem milli, hem de milletlerarası birçok hava meydanında, bu tür olaylara çok sık rastlanıyordu. Bir taraftan her gün bazı ilerlemeler kaydedilip yeni güvenlik tedbirleri önerilirken Popular Mechanics'in baskıya verildiği sırada bazı havayollarının, hava korsanlığını ortadan kaldırmaya yarayacak teçhizatın kurulması ve kullanılması hususunda ayak dirediği de açık görülmektedir. Bazı hava meydanlarında magnetometreler vardır gereği gibi işletilmez, çoğunda da hiç yoktur. Magnetometre en iyi şekilde yalnız madeni eşyayı gösteriyor, plastik, patlayıcı ve nitrogliserin gibi maddeleri göstermiyor, bunlar saptanmadan geçebiliyor.

Geçen Marttaki cüretli bombalamalar Federal Aviation Administration (Federal Havacılık İdaresi) havayollarını güvenliğinin azamî derecede tutulması hususunda

SİLAHLI HAVA KORSANI, bir elde tabanca, ötekinde bir el bombası, yaralı bir yolcu. Sofyada (Bulgaristan) kaçırılan Türk uçağın-
dan çıkarılırken nöbet tutuyor. Geçen Mayısın
3 ünde, hava korsanı, Türkiye'de mahkûm ola-
rak tutuklu bulunan anarşistlerin serbest bır-
rakılmasına değgin istekleri kabul edilmezse
uçakla birlikte yolcuları havaya uçurma tehdi-
dinde bulunmuştu.

emir vermek zorunda bıraktığı halde, Ni-
san ayında beş uçak kaçırma olayı olmuş-
tur. Bunun bir sonucu olarak iki hava-
yolu, yolcuları uçağa binmeden önce
gereği gibi muayene etmemekle itham
edilmiştir. Yine bombalamalar ve uçak
kaçırma olayları devam etmektedir. Ma-
yıs ayında Tel Aviv'in Lod Milletlerarası
havaalanındaki acıklı kırım, silâhlı tedhiş-
çiler Air France'ın sözü geçen havaalanına
inen jet uçağına bırakılmadan önce eşya-
ları esaslı şekilde muayene edilseydi, ön-
lenebilirdi. Halbuki katiller uçaktan sü-
kûnetle inmişler ve otomatik silâhlarıyla
el bombalarını çantalarından çıkararak 24
kişiyi öldürmüş, 60'dan fazla insanı da ya-
ralamışlardır.

Böyle bir tedhiş hareketini olanaklı kı-
lan nedir? İşte Popular Mechanics bunu
meydana çıkarmak üzere benî bir yurt
gezisine çıkardı. Yaptığım incelemelerde,
hava korsanlığına karşı alınan tedbirleri
bazı hava terminallerinde tehlikeli dere-
cede yetersiz, diğerlerinde ise tamamen
eksik buldum. Bir mesele var ki, birkaç
yıl içinde hava korsanlığının şekli tama-
nen değişmiştir. Artık karşımızdaki du-
rum kişisel dertlerinden kurtulmak ya da
siyasal sığınak bulmak için uçakların ro-
tasını Kübaya ya da başka ülkelere çe-
virten belâli üç beş anarşistle uğraşmak-
tan ibaret değildir.

Bugün hava korsanlığı birçok hallerde,
çinde masum kurbanların bulunduğu
uçakları tümüyle havaya uçurmak teh-
didi altında havayollarından para kopar-
maya çalışan korkunç ve öldürücü bir ter-
tip olmuştur. İlk uçak kaçırma olayları
döneminde etkili olabilme niteliğindeki
tedbirler, bu, soğukkanlılıkla ve inceden
inceye hesaplanmış suikastlere uygulanamaz.
Tipik hava korsanına alâmet olarak
ileri sürülen kişisel bazı özelliklerin oluş-
turduğu «davranış profiline» şimdi pek
güvenilemez. Profilin ayrıntıları gizli ol-
makla beraber, etnik özelliklere çok iti-



bar edildiği ve ilk olarak muhtemel Kübalı
korsanların ayırımı üzerinde durulduğu
bilinmektedir. Yüzünüz kara, ya da es-
mer, üstünüz başınız yırtık pırtık, saçınız
uzun, hareketeleriniz sinirli veya başka
şekilde şüpheli davet edecek nitelikte ise,
soruşturmaya tabi tutulabilirsiniz. Yok
eğer kendi halinde temiz giyinmiş bir tu-
rist iseniz, sorgusuz geçebilirsiniz.

Kennedy'deki polus, bana, «korsana
benzemiyorsunuz» dediği zaman davranış
profilini gözönünde tutuyordu. Benim
profile uymadığım hususundaki bu görüş
tamamen saçmadır. Geçen sonbaharda
«orta yaşlı, kibar ve yakışıklı» olarak ta-
nımlanan ve Latin ya da Zenci olmadığı
saptanan bir adam, bir Northwest Airlines
jetini kaçırmış ve uçağı patlatma tehdi-
dinde bulunduğunda sonra 200.000 doları
alıp Oregon üzerinde paraşütle atlamıştı.
Adam halâ bulunamamış ve sanıldığına
göre güvenli olarak da sıvışmıştır.

Şimdiye kadar gözden kaçırılan husus
soğukkanlı profesyonel gangsterlerin her-

Sağda son kurtarma olaylarının en dikkatli çeken; bir FBI (Federal Bureau of Investigation) keskin nişancı yüksek bir çitin üzerine tehlikeli şekilde tünemiş elinde de dürbünlülük ve güçlü bir tüfek; başarılı bir artış yapıyor ve Kennedy Havaalanında bir TWA jetiyle bir hostesi tutsak olarak alıkoyan korsanı vurup öldürüyor.

halde hava meydanı koridorlarında şüpheli şekilde dolaşan uzun sakallı, kılıksız kimseler olmadığıdır. Bunlar çoğu hallerde soğukkanlı, sakin ve uçak yapısıyla hava meydanı işlemleri üzerinde geniş bilgisi olan çok becerili uzmanlardır. Ya da, normal olarak hareket eden fakat, çok kere kendi öz güvenliklerini hesaba katmıyarak içlerinde adam öldürme eğilimi gizleyen umutsuz ve ruhen rahatsız kişilerdir. İşte bu durum silâhlı bir gansterin yakalanmasını çok güç ve tehlikeli kılmaktadır. Silâhlı kolcuların, jet uçaklarında kaval namlulu tabancalar kullandığı başarısız hava polisi programı, ancak birkaç ay sürdü ve sonunda da terk edilmek zorunluğu hasil oldu, çünkü 40.000 foot yüksekliğindeki basınçlı bir kamara da atılacak bir merminin kârdan çok zararı dokunabilirdi. (Gansterle birlikte yolcuları da öldürme ve hattâ tüm uçağı patlatma olanağı) Plan hiç bir durumda önemli bir başarı sağlamadı (bir uçak, içinde üç hava polisi olduğu halde Küba'ya kaçırıldı).

Hükümet ve havayolu makamları tarafından başka önerilerde de bulunuldu.

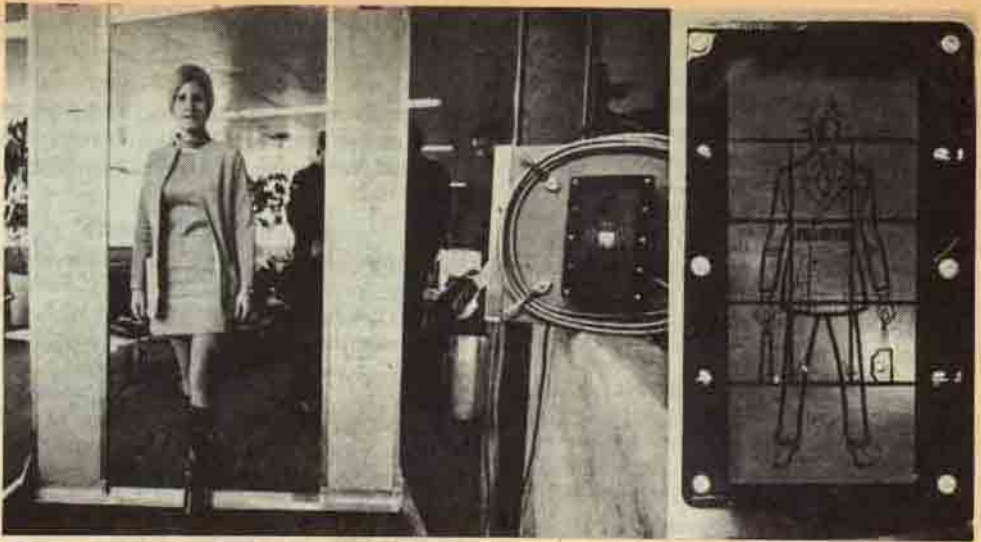


Bunlardan birinde kongre, hava yollarını, zorla alma girişimlerini önlere görüşüyle, fide ödemekten menediyordu. Fakat tatbikatta, yolcuların hayatı söz konusu olduğu zaman, hava yolunun böyle bir kanunu bilmemezlikten gelmesi, halk tarafından kuvvetle desteklenecekti.

Diğer bir öneri de hava yollarının her sefer için çift uçuş düzenlemesiydi (bir uçak yalnız yolcuları diğeri de bunların eşyalarını taşıyacaktı). Çift uçuş yasak denilecek derecede pahalı olmakla kalmayıp, bir de zaten çok yüklü bulunan hava hatlarımızla hava meydanı tesislerimizi tüm tıkayacaktı, ve plân hiçbir şekilde işlemeyecekti. Bir ganster yalnız yolculara mahsus uçağa bir gizli bomba sokacak bunu ya helada ya da benzeri bir yerde saklıyacak, ve kendisi bomba daha sonraki uçuş sırasında patlamaya ayarlanmış

Patlayıcı maddeleri sezmeğe alıştırmış bir köpeğe, 8 Martta Detroit'te alıkonan Northwest Orient Airlines'in eşyaları arattırılıyor. Tam bir gün önce böyle bir köpek Newyork'un Kennedy havaalanında bir TWA jetinin pilot mahallinde bir bomba bulmuştu. Yalnız bir sorun var ki, o da işlerinde etkili olan bu köpeklerin memleket ihtiyaçlarını karşılayacak sayıda olmamalarıdır.





Gelişmiş magnetometreler, madeni eşyanın yalnız varlığını ortaya çıkarmakla kalmıyor, ayrıca yakındaki bir ekranda aydınlatılan bir alanla, yerlerini de belirtiyor.

Solda, ışık, kızın etekliği altında tabanca taşıdığını gösteriyor.

Sağda, ışık yolcunun bavulunda madeni eşya saklı olduğunu belirtiyor.

Bu, Eastern Havayolları tarafından kurulmakta olan yeni Mark 111 Friskem gibi tertipler, hava yolcularının aranmasını hızlandırmaktadır.

olarak, ilk inişte çıkıp gidecek. Yine bir başka öneri de bütün hava meydanlarının yüksek ve geçilmez çitlerle çevrilmekle izinli olmayan kimseleri dışarıda tutmaktır. Buradaki çit maliyetinin çok yüksek oluşu bir yana, normal biniş kapısından girmek ya da arabada yoklama servisinden faydalanmak isteyen cüretli gangsterin girişini pek de engelleyemeyecektir. Bu sırada, nisbeten az sayıda uçak kaçırma olayının başarı ile sonuçlanmış olmasına rağmen, girişmeler korkunç derecede artmıştır. Bu yılın ilk yarısında tüm 1971'dekinden daha fazla uçak kaçırma olayı olmuştur. (yüzde 100'ü aşan bir sıçrama) Bunlardan dördü 7 ile 13 Nisan günleri arasında olmuştur. Geçen ay bombalar üç uçağa yerleştirilmiştir. Bir tanesi, beş paundluk bir plâstik patlayıcı madde paketi, bir gangsterle yapılan telefon konuşması üzerine Milletlerarası Kennedy Havaalanına dönmesi emredildikten sonra, bir TWA 707 uçağına bombanın patlama için ayarlandığı zamandan tam bir kaç dakika önce bulunmuştur. Eğer bomba uçuş sırasında patlasaydı, uçak mürettebatı ile 52 yolcu yok olacaktı.

İkinci bomba patladı, fakat, ne mutlu ki TWA jeti güvenli olarak Las Vegas, Nev'e indikten sonra. Patlama kuvveti

uçanın burnunu uçurdu. Burada da, eğer patlama uçuş sırasında olsaydı, uçakta bulunanların hepsi ölüp gidecekti. Üçüncü bombalama bagaj bölümünde iki aerosol dinamit tenekesi taşıyarak Seattle'e inen bir United Air Lines jetinde yer alıyordu. Birdenbire esen bu kriminel faaliyet, paniğe dönüşen millet çapında bir tepki yarattı. Hava güvenliği sıkıştırıldı, eşya denetlendi, bekleyen uçağı silâhlı polisler korudu arabada eşya yoklama servisi geçici olarak kaldırıldı. Fakat bu uzun sürmedi. Heyecan yatıştırdığından, tedbir alma isteği de gevşedi. Havayolları yolcuları korkutmak ya da sıkmak istemediğinden eşya muayene usullerini yumuşattı. Hattâ bazıları arabada yoklama servisini yeniden ortaya koydu. En azından bir tanesi, Northwest Airlines da servisi radyoda ilân etti.

Havaalanı güvenliğinde ciddi bir kaçamak yolu olabilen bu arabada yoklama bir gangster uçağı girmeden içeriye kolayca bir bomba koyma olanağı verir. Gangster kalabalık bir terminale yavaş ve bir hamala eşyasının ... sayılı uçağı verilmesini söyliyerek, arabasını, muhtemelen parka çeker. Nazarı olarak, eğer eşya manifestosu, yolcununkine uymuyorsa, şüpheler başlar ve uçuş durdurulur. Bu

nunla beraber telâs içindeki hava meydanı personelinden özellikle uçuşların birkaç saniye ara ile birbirini izlediği yüklü bir meydanda bu aykırılığın farkına varmasını beklemek biraz fazla olur. Ayrıca bu kontrolleri bazı havayolları yapar, bazıları da yapmayabilir. Gezdiğim birçok terminalerde, hamal benden yalnız uçak numaramla varacağım yeri sordu; adımı sorduğu gibi başka bilgiler de istemedi. Böylece, benim uçuşa gerçekten katılıp katılmadığımı herhangi bir şekilde bilmek olanaksız kalıyordu.

Başka şüpheli bir uygulama da FAA'nın emri uyarınca 727 jetlerde arka giriş kapısının kapatılmasıdır. Ambar ağı, kuyruğun altındaki delik, paraşütle atlayan gangsterler için oldukça güvenli bir çıkış yeri olup, bu nedenle birçok hava korsanı 727'leri tercih etmiştir.

Yan kapılardan atlamalar tehlikelidir, zira, pervane arkasındaki hava akımı paraşütçüyü uçağın kuyruk kesimine sürükleyebilir. Baskılı bir düğme, kapıyı havada değil, sadece yerde açılabilir hale koyabilir. Söz konusu tertibin eleştiricileri, düğmedeki bir bozukluğun ya da tekerlekler kaldırılmış olarak karın üzerinde bir inişin, yolcuların tehlike halinde çıkış kapısından yararlanmalarına engel olabileceğini belirtiyorlar. FAA arka kapı bile olmasa yeter sayıda diğer tehlike çıkış kapılarının bulunduğunu söylemektedir. Bununla beraber, hiçbir halde, tertibat, umudunu yitirmiş bir korsanın, arka kapının açılmasına olanak bulunmadığını gördükten sonra düştüğü bir çılgınlık anında daha tehlikeli bir kaçış şekline başvurmamasını garanti etmez.

21 Nisan akşamı, önceki iki ayın birini kovalayan insafsız uçak kaçırma ve bombalama olaylarından hemen birkaç gün sonra, âlet ve demir gereçlerle dolu iki çantamı bir güvenlik ayırıcı gibi taşıyarak yine bir uçuşa katıldım. Bu United Airlines'ın Chicago'daki O'hare Milletlerarası Havaalanı (memleket çapında en yüklü ve güya en dikkatle korunan hava terminallerinden biri) ile Kennedy arasındaki 446 sayılı seferiydi.

Daha küçük hava alanlarında hiç Magnetometre kullanıldığını görmedim...

Yine ne beni ne de her tipi (kara, ak, temiz, kirlî, sinirli, sakın, neşeli ve surat-sız) içine alan öteki 100 yolcudan herhangi

birini kimse durdurmadı. Magnetometreler vardı fakat işletilmiyordu, veya işletilenlere pek dikkat edilmiyordu.

Cleveland ve Chicago'daki daha küçük Hopkins ve Midway havaalanlarında tek bir magnetometre kullanıldığını görmedim.

Bu inanılmayacak kadar şaşılabilir güvenliği, affetmek olanaksızdır. Ancak hükümet ve havayolu yetkilileri, hava korsanlığı girişmelerinin artmasına karşılık, başarı oranının düştüğünü söylemektedirler. Bu, en azından bu yılın başlangıcı için doğrudur. Geçen yılda 25 girişimdeki 11 başarıya karşılık 13 Nisana kadar 12 girişimden sadece üçü başarılı olmuştur.

Üzerinde durulması gereken husus hava korsanlığı olaylarının başarılı olup olmadığı değildir. Önemli nokta, bunların gittikçe arttığı ve her girişimin yolcularla uçak mürettebatını korkunç tehlikeler karşısında bıraktığıdır. Olaylar diğer ulaştırma şekillerine de bulaşmaktadır. Cunnard'ın lüks yolcu gemisi, Queen Elisabeth 2, son günlerde bir korsan bombasına hedef olmuş ve gemi durdurularak, uçaktan paraşütle indirilen bir bomba uzman ekibi tarafından Oseanın ortasında aranmıştır. Penn Central Railroad, Bostonla Washington D.C. arasında işleyen lüks sürat trenlerinde, birçok bomba pa-niği olduğunu bildirmiştir.

Bu iş nereye kadar gider? Güvenlik tedbirleri büyük terminalerde olduğu gibi küçük terminalerde de sıklaştırılıp sürdürülünceye kadar gider.

Hava korsanının denizafırı bir uçuşa ihtiyacı yoktur. Herhangi bir yere giden her uçak onun işini görür.

En son rakamlara göre ülkedeki 531 hava terminalinden yalnız 87'sinde magnetometre vardır. Ayrıca, magnetometreler etkili olarak işledilerse niçin silahlı bir korsan 7 Nisan günü Denver'de bir United Airlines jetine, bir başkasının 9 Nisanda bir Pacific Southwest Airlines jetine ve yine bir başkasının 13 Nisanda Frontier Airlines jetine girmesine olanak vermişlerdir.

Magnetometre bir çözümdür, fakat gerçekten yararlı bir engel olabilmesi için, bütün hava meydanlarına konması ve gereği gibi işletilmesi lazımdır. Çeşitli test uçuşlarında taşıdığım demir eşya işletme memurlarında derhal kuşku uyandırmalıy-

dı. Diğer bir tedbir daha gerekli olabilir ki, o da, dış görünüşüne bakılmaksızın, bütün yolcularla eşyalarının hiç kimse tarafından hoş görülmeceği olan kişisel aranmasıdır. Çoğu havayolları, bundan, yolcuları rahatsız eder, işe olumsuz etki yapar korkusuyla kaçınmışlardır.

Hava yolcularının aranılma karşısında ne duyduklarını öğrenmek için Newark'tan çeşitli uçuşlara katılan 100 yolcu ile yerinde konuşmalar yaptım. Dörtte üçten fazlası (76) itirazları olmadığını söyledi. Diğerleri isteksiz göründü, fakat herhalde bunlar da aynı yolu tutacaklardı. Cevaplar bugünkü hava yolcularının büyük çoğunluğunun, hem kendilerine, hem de diğer yolcu arkadaşlarına daha fazla güvenlik sağlamak için aramalara seve seve boyun eğeceklerini göstermektedir. Kişisel araştırmayı, hava korsanlığına karşı olağanüstü bir başarı ile ve yolcular hesabına çok az şikâyetle kuran iki hava yolu, İsrail'in El Al'ı ile, Britanyanın BOAC'ıdır. Eastern Airlines buna bazı hallerde başvurmuştur.

Uçak kaçırma tehlikesi karşısında artan endişe, Havayolları Pilot Dernekleri Milletlerarası Federasyonunun üzgün üyelerini Haziranda protesto olarak dünya çapında kısa süreli bir grev çağrısında (ileride başka grevler de yapmak olanağıyla) bulunmaya zorlamıştır. Bu yazının yazıldığı sırada bu hareketin ne gibi sonuçlar verdiği bilinmemekle beraber, pilotların istediği hava korsanlarını barındıran ya da bunların tutuklanmasında sıktır. Umulur ki bu milletleri, kaçırma olaylarını önleyecek tedbirleri almaya zorlasın.

Bazı makamlar, hava korsanlarının isteklerine uymak yerine kendilerine sert kılde kusur eden herhangi bir memleketi leşmiş Milletler aracılığıyla bir anlaşma boykot etmek üzere, havayolları için Birlikli bir işbirliği yapmada şu veya bu şevadavranmak gerektiği görüşünde ısrar etmektedirler. Bununla beraber geçen Temmuzun 5'inde FBI ajanları San Francisco Milletlerarası Havaalanında tutuklu olarak alıkonan bir kaçırılmış jete hücum edince bir yolcu ölmüş, ikisi de yaralanmıştır, korsanlar tutuklanmışlardır, ancak böyle «sert» tedbirlerin halk güvenliği bakımından tam yararlı olamayacağını gösteren, bir kurbanın hayatı pahasına !...

Bu arada, Amerikan hükümetiyle havayolları yetkilileri hava güvenliğinde başlıca sorumluluğun kimde olması gerektiği konusunda tartışıyorlardı. Federal Aviation Administration (Federal Havacılık Teşkilâtı) havayollarının, külfetine ve maliyetine bakılmaksızın, gerekli güvenlik tedbirlerini almak ve uygulamak zorunda olduğu kanısındadır. Civil Aeronautics Board (Sivil Havacılık Kurulu) buna karşı çıkarak «havayolu yolcu personelinin Polis» olmadığını bunlardan, uçak kaçırma ve bomba tehdidi gibi fazla ölümler olanağı bulunan durumlarda güvenlik temininin beklenemeyeceğini ileri sürmektedirler.

Gittikçe büyüyen bu millî tehdidi durdurmak için, sorunu çabuk çözmek zorundayız. Durumun önemi, hükümetle özel kuruluşların birlikte çaba göstermelerini gerektirir niteliktedir. Bundan başka karşılıklı olarak birbirini tamamlayan güvenlik tedbirlerine de lüzum vardır. Gösteriş için değil, gerçekten kullanılacak magnetometrelere ihtiyaç vardır.

Bugünkü magnetometrelerin saptayamadığı madenden başka maddelerden yapılmış silâhları meydana çıkarmak için kişisel araştırmaya ihtiyacımız vardır. Arabada yoklamayı kaldırmak veya, hiç olmazsa, uygulamanın, bomba geçirme olanağına meydan veremeyecek şekilde yapılmasını sağlamak zorundayız. Ve her şeyin üstünde, tehdit ortadan kalkıncaya kadar, tedbirlerimizi bütünüyle uygulamak ve sürdürmek zorundayız.

Editörün Notu :

PM muhabiri Mort Schultz'un saptadığı hususların önemini etken bir hareketle teyideden Federal Aviation Administration doğrudan doğruya Başkanlığın emriyle bütün kısa menzilli uçuş yapan havayollarına hızla artan uçak kaçırma olaylarını durdurmak üzere, yolcuların muayenesiyle ilgili sıkı tedbirlerin derhal alınması hususunda direktif vermiş bulunmaktadı. Bu tür uçuşlar uçak kaçırma girişimlerine karşı özellikle hassastırlar, çünkü bunlara sızmak, çok kere yer ayırtmaya ihtiyaç olmadığından, nispeten daha kolaydır. Alınan yeni kararlara göre, magnetometre kullanılmayan meydanlarda bütün eşya ve bazı hallerde de yolcuların doğrudan doğruya kendileri aranacaktır.

POPULAR MECHANICS'den
Çeviren : NİZAMETTİN ÖZBEK