



UTED



2146-6394

www.uteddergi.com

HAVAALANLARINDA
İKİNCİL GÜÇ KAYNAĞI KULLANIMI

HAVACILIKTA
SİVİL TOPLUM KURULUŞLARI

EGE'DE BİR VOLKANİK ADA:
SANTORİNİ

BAKIM EMNİYETİ **ANKETİ**



Youtube kanalı **UTED TV**
yayında



UTED Dergi'nin Android
uygulaması Google Play'de!



SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA

UTED
TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Sektör olarak çok zor bir yıl yaşıyoruz. Yılın ilk çeyreğinde havayolu şirketlerimiz operasyonlarında kısıtlamalara gittiler. Sonrasında **Amerika ve İngiltere hükümetlerinin** güvenlik tedbiri olarak **aldıkları adaletsiz kararlara** tepkilerimiz oldu. Bu kararların etkilerini azaltmak için yapılan çalışmalara **tanık olduk**.

Tüm sektör çalışanları tarafından 2017 yılının zor geçeceği tahmin ediliyordu. Bu zor yılın aşılması için THY emekçileri başta olmak üzere, tüm havayolu şirketlerimizin çalışanlarının zorlukların aşılması için top yekün destek olduğunu gördük. Havayolu şirketlerimizin de bu fedakarlığın karşılığını vereceğine inanıyorum.

Hepimizin bildiği üzere 2018 yılında, İstanbul'da 3. Havalimanı da faaliyete geçecek. Ülkemizin havacılık alanındaki büyük hedeflerini gerçekleştirebilmesi için Uçak Teknisyeni, Pilot ve Dispeçer gibi havacılık sektörünün nitelikli personel ihtiyacının bu hedefler doğrultusunda belirlenmesi ve belirlenen personel ihtiyacının bir plan doğrultusunda karşılanması gerekmektedir. Kritik önemdeki bu personelin lisanslandırma işlemlerinin başka ülkelerin insiyatifine bırakılmamalıdır.

Sektör olarak çok zor bir süreçten geçiyoruz. Gün bir ve birlikte olma, çalışanı ve yöneteni ile aynı ortak değerleri merkeze koyarak hareket etme zamanıdır.

Değerli Meslektaşlarım,

Geçtiğimiz ay içerisinde **"American Airlines"**ta 92 yaşında kadar uçak üzerinde çalışan **Uçak Teknisyenin** emekli olduğunun haberini okuduk. Dergimizin içeriğinde de haberin detayları verilmektedir.

Bizim ülkemizde ise, bir çalışanın bu yaşa kadar aktif olarak görev yapması bir hayal niteliği taşımaktadır. Oysa, havacılık okullarımızda yeter sayıda sektör tecrübesi olan teknik eğitmen bulmamakta ve bu okullardaki öğrencilerimize, meslek derslerinde yeteri kadar mesleki bilgi aktarılmamaktadır. **Havacılık okullarındaki genç Uçak Teknisyeni adayları bu eksikliği her ortamda dile getirmektedir.**

Bilgisi ve tecrübesi olan emekli meslek büyüklerimizin, MEB veya YÖK'e bağlı okullar tarafından değerlendirilmesi gerektiğini bir kez daha belirtmek isterim. Bunun için gerekli düzenlemeler yapılmalı, bilgi, beceri ve tecrübe sahibi insan kaynağı sermayemizin heba olmasının önüne geçilmelidir.

Tüm meslektaşlarıma ve sivil havacılığımızın tüm paydaşlarına görevlerinde kolaylıklar ve emniyetli çalışmalar dilerim.

Saygılarımla...



NECDET AKŞAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER



6

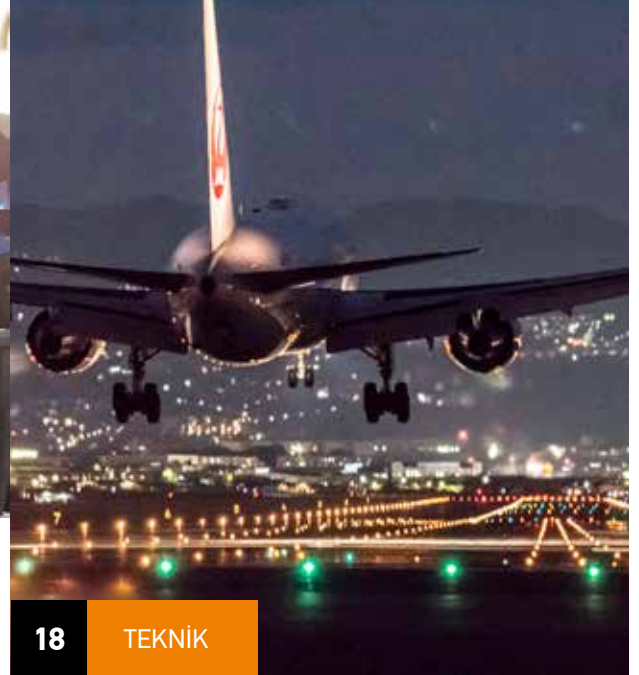
İÇİMİZDEN BİRİ

PILOT VE UÇAK TEKNİSYENİ ATILLA KENDİR:
“BİLİNÇLİ BİR BİÇİMDE MESLEĞİ SEÇEN TEKNİSYENLERDEN
ÇOK UMUTLUYUM”

BAKIM EMNİYETİ ANKETİ

12

SAFETY FIRST



18

TEKNİK

HAVAALANLARINDA
İKİNCİL GÜÇ KAYNAĞI KULLANIMI

06 İÇİMİZDEN BİRİ

12 SAFETY FIRST

14 TÜRK HAVACILIK TARİHİ

18 TEKNİK

20 HAVACILIK

24 HAVACILIK

30 HAVACILIK

32 MAKALE

34 SAĞLIK

38 SAĞLIK

40 KÜLTÜR

44 GEZİ

50 UÇAN ÇOCUK

52 HABER

62 AJANDA

64 SİNEMA

65 KİTAP

66 BİL BAKALIM

HAVACILIKTA SİVİL TOPLUM KURULUŞLARI

HAVACILIK

38



HAVACILIKTA EKİP KAYNAK YÖNETİMİ 1 (CRM-CREW RESOURCE MANAGEMENT)

HAVACILIK

40



EGE'DE BİR VOLKANİK ADA: SANTORİNİ

GEZİ

42



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

40. YIL SAYI 348 AĞUSTOS 2017 / 8

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Editör
İsmail ŞEN

Basın-Yayın Sekreterliği
İlker FURAT / Utku UZUN

Yazı Kurulu

Erhan İNANÇ, Murat KÖSE, Beytullah AKKAYA,
Cemil AKGÜL, Gonca DEMİRÖZ, İsmail ŞEN,
Handan DİKER, Şebnem BAYEZİT,
Hamdi FİDAN, Nihan YAVAŞ,
Nusret Bülent TOPCU, Utku UZUN,
Mümin BALKAN

Adres

İstanbul Cad. Üstoğlu Apt. No: 24,
Kat: 5 Daire: 8 Bakırköy - İstanbul
Tel: +90 (212) 542 13 00 / 0549 542 13 00
Faks: 0212 542 13 71

Reklam & İletişim
uted@uted.org

İnternet Sitesi

www.uteddergi.com
www.uted.org

Sosyal Medya

www.facebook.com/utedmedya
www.twitter.com/utedmedya
www.instagram.com/utedmedya

YAPIM

Sarıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM

Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

BASKI

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

YAYIN TÜRÜ

Aylık, süreli, yaygın

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



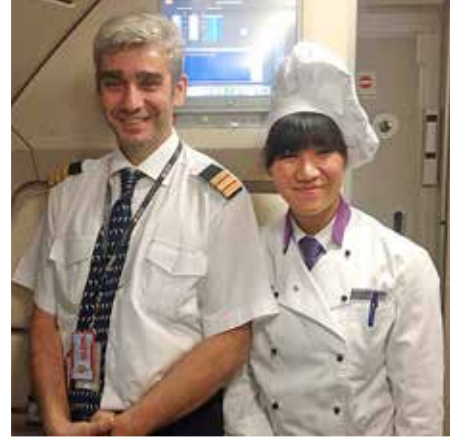


PİLOT VE UÇAK TEKNİSYENİ ATILLA KENDİR:

“BİLİNÇLİ BİR BİÇİMDE MESLEĞİ SEÇEN TEKNİSYENLERDEN ÇOK UMUTLUYUM”

Mesleğe bilinçli bir biçimde giren, uçak teknisyenliğini severek yapanların önemine dikkat çeken Atilla Kendir, “Bunlar sıradan teknisyenler değildir. Mesleğe aşkla bağlıdırlar ve ben bu teknisyenlerden mesleğin geleceği adına çok umutluyum” diyor.

İSMAİL ŞEN



UTED: Uçak teknisyenliğiyle nasıl tanıştınız? Mesleğe isteyerek mi girdiniz?

Atilla Kendir: Evet isteyerek girdim. Çocukluğum ve gençliğim Bakırköy ve Bahçelievler’de geçtiği için uçaklara bir ilgim oluşmuştu. Şişli’de Motor Teknik’te okurken bir staj yapmamız gerekiyordu. Ben de stajımı Türk Hava Yolları’nda yapmak istedim. Yıl 1982’ydi... Okuldan bana Türk Hava Yolları’nın stajyer almadığını söylediler. Ben yine de denemek istediğimi söyledim ve B Kapısı’na gidip, staj için geldiğimi söyledim. Beni Yer Tesisat Atölyesine yönlendirdiler. Oktay Bey’le görüştüm. Okulumu ve staj yapmak istediğimi söyledim. Oktay Bey, “Biz stajyer almıyoruz” dedi. Ben de nedenini sordum. Madem merak ettin söyleyeyim, deyip, yıllar önce bir stajyerin yaptığı küçük bir kazayı anlattı ve bu nedenle stajyer alımı yapılmıyor, dedi. Ben de yıllar önce bir stajyerin yaptığı hata dolayısıyla bugün bizim



cezalandırılmamızın ne kadar doğru olacağını sorarak ısrar ettim. Oktay Bey, gülümseyerek cesaretimi takdir ettiğini söyledi ve sonuçta kabul etti. Ben de dört arkadaşımı daha ikna edip Türk Hava Yolları'nda staj yaptım. Diğer arkadaşlar sonraki yıl gelmedi ama ben iki yıl devam ettim. Çok sevmiştim... Yıllar sonra gemilerde çalışmayı bıraktıktan sonra, 1988 yılında bir ilan gördüm ve Türk Hava Yolları'na başvurdum.

Mülakat komisyonunda Oktay Bey'le karşılaştık. Kendimi tanıttım beni hatırladı. Sonra da çalışmaya başladım. Kader böyle bir şey herhalde... Yıllar önce ısrarla staj yaptığım yerde bu vesileyle çalışmaya başladım.

UTED: Hangi birimde çalışmaya başladınız?

Atilla Kendir: Bizi oryantasyon için Uçak Gövde Kanat Atölyesinde başlatıyorlardı. Oradan dağılıyorduk. Beni Gövde Kanat'ta bıraktılar ama ben ısrarla motorcu olduğumu ve motor üzerine çalışmak istediğimi söyledim ama devam etmemi istediler. Üç sene sonra



Bizi oryantasyon için Uçak Gövde Kanat Atölyesinde başlatıyorlardı. Oradan dağılıyorduk. Beni Gövde Kanat'ta bıraktılar ama ben ısrarla motorcu olduğumu ve motor üzerine çalışmak istediğimi söyledim ama devam etmemi istediler. Üç sene sonra 1992'de Ankara'ya gittim. Burada Hat Bakıma geçtim. Birkaç yıl sonra dönmeyi düşünüyordum ama meslek hayatımın çoğu orada geçti. Ankara'yı sevdim de...

Çok güzel bir ortam vardı ve çok iyi dostluklar kuruluyordu. Tabii beni en çok etkileyen şey de kokulardı... Uçağın bakım için açıldığı zaman kendine has, güzel bir kokusu olur. Bu kokuyu çok seviyordum.

1992'de Ankara'ya gittim. Burada Hat Bakıma geçtim. Birkaç yıl sonra dönmeyi düşünüyordum ama meslek hayatımın çoğu orada geçti. Ankara'yı sevdim de... 2009'da Londra'ya gidinceye kadar Ankara'da kaldım. Londra'dan sonraki görev yerim olan Singapur'dan döndükten sonra da 2014-2017 yılları arasında Ankara'daydım. Dolayısıyla meslek hayatımın en uzun dönemini Ankara'da geçirdim.

UTED: Mesleği staj döneminde çok sevdiğinizi söylediniz. Sizi en çok ne etkilemişti?

Atilla Kendir: Tabii öncelikle ortam... Çok güzel bir ortam vardı ve çok iyi dostluklar kuruluyordu. Tabii beni en çok etkileyen şey de kokulardı... Uçağın bakım için açıldığı zaman kendine has, güzel bir kokusu olur. Bu kokuyu çok seviyordum.



UTED: Çalışmaya başladıktan sonra da bu sevgi sürdü mü?

Atilla Kendir: Artarak sürdü. Dünyaya bir kere daha gelsem aynı mesleği seçerdim. Hatta 1995'te ben Türk Kuşu'nda pilotluk eğitimi de aldım. Bu eğitim sırasında teknisyenliği daha çok sevdiğimi anladım ve bröveni aldıktan sonra pilotluk yapmadım.



“MANEVRAYA DEVAM...”

Bizim bir Hat Bakım Müdürümüz vardı; Osman Özdilek... Sık sık göreve gittiğimiz dönemlerden birinde beni Hac görevine yolladı. Bir kere gittim geldim, Osman Bey, çok sıkıştığımızı, kimsenin olmadığını söyleyip, bir kere daha göndermek istediğini belirtti. Ancak, Suudilerin ciddiyetini hatırlatıp, ben oraya gittiğimde izinlerin hazır olması gerektiğini hatırlatıp, rica ettim. Apron 40 bin metrekare, apron kartı ve ehliyetim hazır olsun ki sorun yaşamayayım, dedim. Tamam, ben hemen hazırlatırım, ama ben hazırlatana kadar sen manevra yap, dedi. Neyse ben çantamı aldım gittim. Daha girer girmez sorun başladı. Geçici kartla buradan giremezsin, diğer kapıya dediler. Çantalarla diğer kapıya... 10 gün boyunca büyük zorluklar yaşadım ve Osman Bey'e bir mail ile durumu bildirmeyi düşündüm. O kadar doluyum ve o kadar doluyum ki yanlış bir şey yazmamak için dikkatle bir mail hazırladım. Neredeyse üç saatimi aldı... Defalarca okuyup maili gönderdim. Osman Bey'den hemen bir cevap geldi. İki kelime: “Manevraya devam...”



UTED: Neden pilotluk yapmadınız?

Atila Kendir: Benim için teknisyenlik kesinlikle daha tatmin ediciydi... Pilot okulundayken yaşadığım bir olay da bu kararımda etkili oldu. Yabancı bir öğretmenimiz vardı. Sanırım meteoroloji dersine giriyordu. İlk derste öğrencilerle tanışıyordu. Herkese öğrenimini ve mesleğini de soruyordu. Sıra bana geldiğinde uçak teknisyeni olduğumu söyledim. Şaşkınlıkla, gerçekten mi, dedi ve neden pilotluk eğitimi aldığını sordu. Hem sevdiğimi hem de mesleğime yararlı olacağını düşündüğümü söyledim ve belki de pilotluk yaparım, dedim. Bana şunları söyledi: “Ben 18 yaşında havacılığa başladım. Dispeçerlik yaptım, meteorologluk yaptım, kulede görev yaptım, pilotum ve hocayım. Ben bu sektörde sadece teknisyen olamadım. O kadar şanslısın ki... Parası olan herkes 18 ayda bröveyi alır ve pilot olur. Ama herkes teknisyen olamaz. 40 yıllık havacı olarak tavsiyem, sakın teknisyenliği bırakma...”

Gerçekten teknisyenlik bana en uygun işti. Bu nedenle bu tavsiyenin de etkisiyle pilotluk yapmadım.



Yeni nesil elektronik ve dijital ortamlara çok hızlı uyum sağlıyorlar. Hasbelkader girenler değil bu mesleği isteyenler önemli. Bunlar sıradan teknisyenler değildir. Mesleğe aşkla bağlıdırlar ve ben bu teknisyenlerden mesleğin geleceği adına çok umutluyum. Esenboğa'da puanı doktorluğu tutan ama uçak teknisyenliğini tercih etmiş arkadaşlar vardı. Bu iş gönül işi...

UTED: Gençlere de mesleği öneriyor musunuz?

Atilla Kendir: Tabii... Ama severek, isteyerek yapacak olanlara. Yeni nesil elektronik ve dijital ortamlara çok hızlı uyum sağlıyorlar. Hasbelkader girenler değil bu mesleği isteyenler önemli. Bunlar sıradan teknisyenler değildir. Mesleğe aşkla bağlıdırlar ve ben bu teknisyenlerden mesleğin geleceği adına çok umutluyum. Esenboğa'da puanı doktorluğu tutan ama uçak teknisyenliğini tercih etmiş arkadaşlar vardı. Bu iş gönül işi...



ATILLA KENDİR

1966 yılında İstanbul Bakırköy'de doğdu. İlk ve orta öğrenimini Bahçelievler'de tamamladıktan sonra, 1984'te, Şişli'deki İstanbul Motor Teknik Lisesi'nden mezun oldu. Askerlik görevi öncesi ve sonrası gemilerde çalıştı. 1989'da Türk Hava Yolları Uçak Gövde Kanat Atölyesinde çalışmaya başladı. 1992'de Ankara Hat Bakımında çalışmaya başladı. 1995'te Türk Kuşu'ndan PPL lisansı alarak pilot oldu, ancak teknisyenliği bırakmadı. 2009-2012 arası Londra, 2012-2014 arası Singapur'da görev yaptı. Dönüşü sonrası 2017 Mart'ına kadar Ankara'da çalıştı. Mart ayında emekli olduktan sonra girdiği SkyJet'te Antalya sorumlusu olarak çalışmalarını sürdürüyor.

BAKIM EMNİYETİ ANKETİ

Bu sayıda AIRBUS tarafından 2006 yılında, Doğu ve Batı Avrupa ülkelerinden rastgele seçilen bakım şirketleri ile yapılan bir anket hakkında bilgi verip anket sonuçlarını değerlendirmenize sunmak istiyorum. AIRBUS firması bu anketi yaparken en temelde bakım personelinin daha sonra onaylayıcı personelin ve sonrasında orta düzey yöneticilerin görüşlerine başvurmuştur.

Anket iki ana bölümden oluşmaktadır:

- İlk bölüm bakım hatası oluşumlarının en yaygın sonuçları üzerine konuları kapsar.
- İkinci bölüm raporlama sistemleri, şeffaflık, iletişim gibi örgüt kültürlerine ayrılmıştır.



HAMDİ FİDAN Uçak Bakım Mühendisi

Anket kapsamı ve hedefleri

Birinci Bölüm: Bakım Hatası Olgularının En Sık Görülen Sonuçları

- Şirketteki bakım hatalarının en yaygın sonuçlarını bulmak,
- Bu sonuçların en olası sebebini belirlemek,
- En sık karşılaşılan bakım hatalarını tanımlamak,
- Alınan hataların genellikle ne zaman olduğunu öğrenmek,
- Katılımcıların "ihlali" ne olarak tanımladıklarını öğrenmek,
- İhlallerin en önemli nedenlerini öğrenmek,

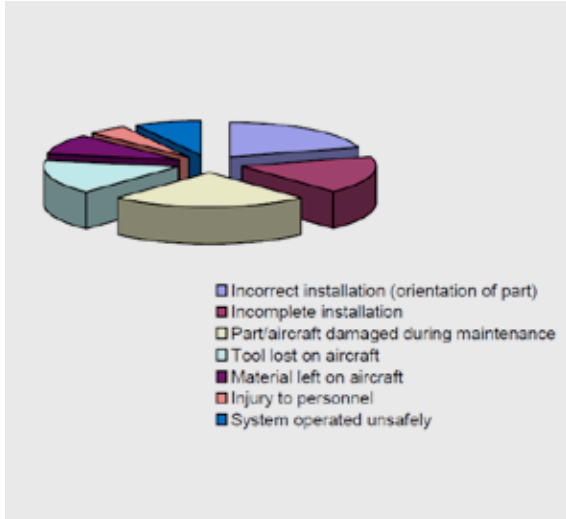
İkinci Bölüm: Kurum Kültürü

- İşlemlerden sapmanın neden oluştuğunu bulmak,
- Bir görevi yerine getirirken gözetim seviyesini öğrenmek,
- Bakım ortamına ilişkin personel farkındalığını belirlemek,
- Raporlamanın önemini ve çalışan üzerindeki etkisini öğrenmek,
- Bakım ortamında insan faktörleri ile ilgili eğitimlerin firma içinde var olup olmadığını öğrenmek,

Anket Sonuçlarının Özeti

Kuruluştaki bakım hatalarının en yaygın sonuçları

Tabloda görüleceği üzere, havayolu ile ilgili bakım hatasına neden olan olayların en yaygın sebepleri bakım sırasında parçalanmış / uçaklardı. Bunu yanlış kurulum (bir parçanın yönü) ve eksik kurulum izledi.



Tablo 1: Bakım Hatalarının En Yaygın Sonuçları

Bakım sırasında hasar gören parça / uçak için verilen nedenler ‘zaman baskısı’, ‘yorgunluk’, ‘vardiya değişimi sırasında yaşanan iletişim problemleri’ ve ‘çevre’ olarak belirlenmiştir.

Yanlış kurulum veya yönlendirme, ‘zaman baskısı’ ile açıklanmış ve ardından ‘teknik bilgi / beceri / yeterlilik eksikliği’ ve ‘yetersiz eğitim’ ile açıklanmıştır.

Eksik kurulum için verilen en olası sebep “zaman baskısı”, bunu “teknik bilgi / beceri / yeterlilik eksikliği”, “iletişim eksikliği” ve “yorgunluk” izlemiştir.

Yukarıdaki bakım hatalarının ortaya çıkmasının en muhtemel sebepleri arasında ‘zaman baskısı’ ve ‘teknik bilgi ve beceri eksikliği’ gösterilebilir.

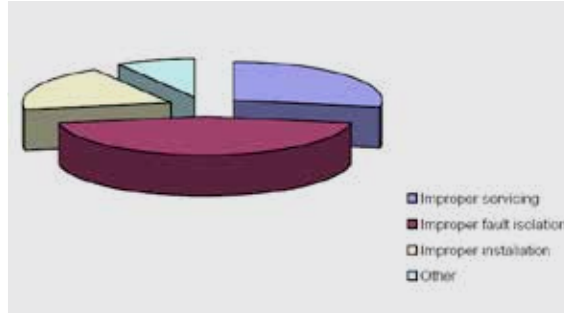
Bakımda En Sık Görülen Hatalar

Tablo 2’de gösterildiği gibi, en sık görülen hatalar ise şu şekilde sıralanabilir:

“uygun olmayan servis” (servis gerçekleştirilmedi; sistem yeniden devre dışı bırakılmadı / yetersiz sıvı),

“hatalı arıza giderme” (sistem düzgün test edilmedi),

Yanlış kurulum “(eksik kurulum, yanlış yönlendirme).



Diğer hatalar arasında

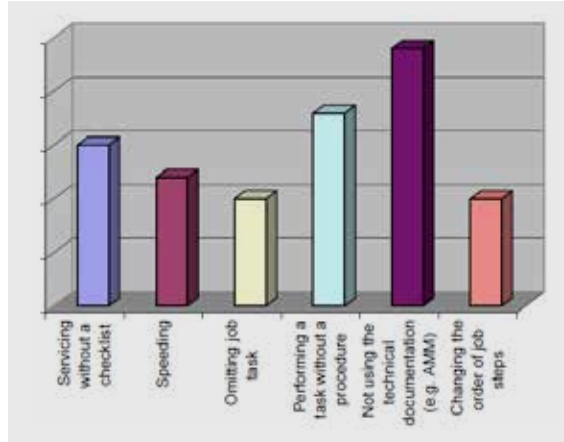
“ekonomik baskıdan dolayı genel olarak uygunsuz uçak bakımları”,

“bakım görevleri veya teknik el kitaplarının yanlış yorumlanması” ve

“uçakların hasarlanması” bulunmaktadır.

Ankete katılanların görüşüne göre, Uçak Bakım El Kitabı - AMM gibi “teknik belgeleri” kullanmıyor olmak “ihlal” olarak değerlendiriliyor*.

Bunu ‘prosedür olmadan bakım yapılması’ ve ‘kontrol listesi olmadan servis’ yapılması takip ediyor.



* İhlal, prosedürlerden veya uygulamalardan kasıtlı bir sapma

Görüldüğü gibi yapılan hataların istatistiği günümüz teknolojisinde çeşitli veri analiz yöntemleri ile toplanarak analiz edilebiliyor. Bu sayede zincirdeki zayıf halkaları çok daha net görebiliyoruz. Bu çalışmaların ülkemizde de yapıldığını ve bakım hataların önlenmesi için önlemler alındığını da belirtmekte fayda var. Hem yönetim açısından hem de en alt kademede çalışan personel açısından tek sorunumuz, sorunları çözmeye niyetli olmak ve bu iradeyi göstermek. Aksi takdirde elimizde işe yaramaz veri havuzları birikmeye devam edecektir.

Kaynak: Maintenance Briefing Notes/ Human Performance/ Error Management MAINT – HUM_PER – SEQ 02 – REV 01 – JULY. 2007



— حاجیواد بولاق دکل ... سنک او چاقیر جلی دییه بکنه دیکت ملدون مملکتک طوپوغرافیا سی ده جغرافیا سی ده آدم عقلی بیلیور ...
بشقه چاره یوق . یوکا بویه تبه دن ایجه بر پوسیا آته بیایرسک نه اعلا ... یوقسه نقشبک نتایجی میدانه ...

ایرباب ارتجاعه سرچدر بیه .. لالریک انقراضی
نمی ایدله چک اولردو ...

§ کویلی : اشقیالی نعل قالدیرلم ؟
قره کوز — هله شو چاقیر جلی طوئولسون ده
اوبر طرفی سوکره پر شینه بکزه دیرز .

§ کویلی : صبیحه و بشقه دائره لریک آجیق
کوزلر نه

قره کوز — کوزلری آجیق اولیدی سنک
دییه چککی سنک اول اولر کوردرلری ...

یارینکی بازار کونی بکقوز قورینسده

آنداد و نمان و ادینی معارفیور مکتبلی منافسه
صدر اعظم حق پاشا حضر نلریک تحت حمایت لردو
اولدوق غایت کوزل و متنوع اکتیبه لردن صرک
بر تفرج ترتیب اوله یقدرد اوطغرل موزیکسی ،
دارالموسیقی هیتی ، اسپور متحصعلری بالو ، مکمل
یوقه ، بشون واپورلر بکقوز اوغرا بچقدرد .
خاتله محل مخصوص واردور

بوکون صاری یارده فندق سوتیده خاتله ،
آندام بازار باشنده اوزکلره اسبابیل افندی
قوبایی سی طرفدن * هندلی قیزی — یاخود —
کلین امله کوروچه ، شرقلی اوپون ۱ پرده .

§ مناق افندی قومایی سی طرفدن یارین اوزکلره ،
سالی کونی خاتله مازابا اوغل تیایروسنده [اوطاق]

مدر مسئول علی حیدر
بکر افندی - قره کوز مطبعه سی : درسمادت و زر خان

§ یکی غرنه : دومنی بالونه غرنه جیلر بخش و بالون
شدنلی پروژکاره قایلشد . بالوندن حالا اثر یوق .
[غرنه جیلرک طالعندی ؟]

قره کوز — اوکاته شنبه ... غرنه جیلرک
طالی اولسه ایدی غرنه سی اولماز لردی . نه کزده چک
زمانلری ونه ده کزده ثروت و سامانلری وار .
همام ایور آرمسده ناطر لر بیه سیاحتیه چیقورده
بر غرنه سی برندن قیدلایه یور . مع ماته بوسوزلم
بالطبع اصحاب امتیازه دکادر ، اولر بر آکارتان
صاحب اولوب غرنه سی ده قناری محروبه اطلاق
ایدیلر .

§ سلاتیک غرنه لرندن : * مظهریک کبی و طک
مدار انتغاری اولان پروالی مکتب طلبه سی امور نه
مداخله نزل افز .

قوسوه معارف مدبری و سابق اسکوب
اعدادسی مدبری مشفق لطق
قره کوز — آل لاقده اوطور آشانی ...
آبول بروالی مکتب طلبه سی امور نه مداخله نزل
ایتر ایسه و طقه سی ایما ایتیمش اولور . والینک
اقدم وطنی طلقه اموری تلق ایدله کزک ایکن
شو لادیه شاشدم . عجا بشقه بر شعی دلیلیک
ایستاش دییه دوشونم دیدم فقط قوسوجیه بر
معارف مدبرلن ده غسان اقامه و بیان صرامده
قدان قدرت . اول اقدم ...

§ انقره [کوکلیک اوزکلره دیشلری غریق
ایدهک براسطقای تدریس نتیجه سده قورنیلیر]
دییه بن قنیر چشم سیاهک نظر دقتی دعوت ایدیلور .
قره کوز — بن کالیسوند دکل اما کوکلیری
سورم حتی صداقتلی خریله متادید استبداد ،

§ کویلی : دونما امانی ایچون و برهم وار بزی
آج قالد قاجایلر * زنگینلر غره :

قره کوز — اکتیبه سیوری سینک ساق .
اکتیه لره داوله زورما آت . اولر کوس دیکت .
متلر * داووله قولاق آسارلری ؟

§ غرنه لر : وقیله مطیعه عامر ده طبع ایندیر .
یلوب آتیار کوشه لرده قانی اولان دلا ترک قناری
اطفاله برای توزیع ولایه اوسان ...

قره کوز — متوقفه عائد ایلک تشیت بویه حمام
سویله مسافر آتارلاق قیلدن اوله جقه یته بیان
قاندق تالار اغاسی ! ...

§ طاین : مجلس میمون نه پادی ؟
قره کوز — مجلس برنی باغاز . پابه جی میونلردو .
اولردن بحث ایت ...

§ طاین : میونلر ره فلام ایچون سوز سولاملری ..
قره کوز — بوده تحف ! بواصل ایش : غیب اولر
نه ره فلام ایدم چکر ؟ .. هیچ اکتیه مدیم . اگر
کندیلری ایسه نه قناری وار ؟ .. هیتی ده ییلک .
اوکره ک ...

§ یکی غرنه : بلدیجاشلری نه و لردو ، چایلردو ،
قایلردو عشرت ایدلر نه جزا کورده چکر .

قره کوز — یامیخانه ، بیرخانه - اوابه ، واپور ،
تراموای ، شندو قنر ، ویرانه ، سندان ، یالیرده
ایچر لره ، .. اوکاته پابه چکر ؟ ..

§ یکی غرنه : میونلرله طلبه آرمسده نه مناسبت
وار ؟ ..

قره کوز — هیچ بشقه سورم جی نی بوله مدکی ؟
هابدی برلز ده غرت ایتده * هرایکی سی ده محاج
تحصیل * دییه بر مناسبت یول .

MEŞRUTİYETTEN CUMHURİYETE KARİKATÜRLERDE HAVACILIK (5):

EŞKIYA SORUNU İÇİN DE
HAVACILIK ÇÖZÜMÜ...

Karagöz dergisinde yayınlanan karikatürlerde, giderek doğrudan havacılık konulu çalışmaların çoğaldığı gözlemlenir. Çoğu askeri havacılıkla ilgili karikatürlerin yanında siyasi olayları yorumlarken havacılığı kullanan karikatürler de görülür.



İSMAİL ŞEN

Eşkiya sorununa havadan çözüm

Osmanlı döneminde, özellikle merkezi idarenin güç kaybettiği son yıllarda eşkiya çeteleri çok ciddi bir sorun haline gelmişti. Sürekli toprak kayıplarının yaşandığı bu yıllarda başkente yakın bölgelerde bile eşkiya sorununun kökünden çözülmesi mümkün olmamıştır. Eşkiya çetelerinin bazılarının reisleri ise uyguladıkları "popülist" yöntemlerle bölge halkı tarafından korunma ayrıcalığına bile kavuşmuşlardır. Bu tip eşkiyaların en meşhurlarından biri Çakırcalı Mehmet Efe'dir. 1893 yılında dağa çıkan ve öldürüldüğü 1911 yılına kadar çetesiyle eşkiyalık yapan Çakırcalı, bölge halkına yaptığı yardımlar sayesinde daima korunmuştur. Evlilik çağına gelen fakir kızlara çeyiz düzen, evsizlere ev yaptıran, diğer eşkiya çetelerinin zulmünden köylüleri koruyan Çakırcalı için ölümünden sonra ağıtlar yakılmış, türküler söylenmiştir.

17 Kasım 1911'de bir çatışmada öldürülen Çakırcalı Mehmet Efe'nin eşkiyalığı süresince 10 binden fazla kişinin ölümünden sorumlu olduğu söylenir. Bu cinayetlerden bir kısmını canlı canlı yakma gibi vahşi yöntemlerle yapmış olmasına rağmen, Çakırcalı'nın halk tarafından bu kadar sevilmesi Robin Hood gibi davranmasıyla açıklanabilir mi bilinmez. Ancak İstanbul'da sadece bir eşkiya olarak algılandığı ve yakalanması için sürekli çaba gösterildiği kesindir.

Çakırcalı'nın yakalandığı 1911 Kasım'ından birkaç ay önce takibinin ciddiyetle sürdürüldüğünü Karagöz'de yayınlanan bir karikatürden anlıyoruz. Karagöz'ün 19 Haziran 1326 (2 Temmuz 1910) tarihli sayısının dördüncü sayfasında yayınlanan karikatürde (Karikatür 1), Karagöz ve Hacivat, bir balondan eşkiya takibi yaparken çizilmişler. Balonun sepetine tutturulmuş bombalar, Karagöz'ün elindeki dürbün, ilgisiz bir yere çizilmiş gösterge dikkat çeker. Yerde

bir dere kıyısında birkaç eşkiya, balonun varlığından habersiz otururlar. Bu arada dönem karikatürlerinde hemen tümündeki balonlar gibi bunun da sepetinde balona sıcak hava verecek mekanizma eksiktir. Karagöz, eşkiyaları göstererek Hacivat'a seslenir:

" - Hacivat bu laf değil... Senin o Çakırcalı diye beğenemediğin melun memleketin topoğrafyasını da coğrafyasını da adamakıllı biliyor... Başka çare yok. Buna böyle tepeden inme bir bomba atabilirsek ne ala... Yoksa takibin netayıcı meydanda..."

Bu karikatürün önemi, sadece savaşlarda değil iç güvenlikle ilgili sorunlarda da havacılığın kullanılabileceğini söylemesidir. Dönem karikatürlerinde eski sorunlara yeni çözümler sunan bu tip havacılık karikatürlerine zaman zaman rastlanır.

17 Kasım 1911'de bir çatışmada öldürülen Çakırcalı Mehmet Efe'nin eşkiyalığı süresince 10 binden fazla kişinin ölümünden sorumlu olduğu söylenir. Bu cinayetlerden bir kısmını canlı canlı yakma gibi vahşi yöntemlerle yapmış olmasına rağmen, Çakırcalı'nın halk tarafından bu kadar sevilmesi Robin Hood gibi davranmasıyla açıklanabilir mi bilinmez. Ancak İstanbul'da sadece bir eşkiya olarak algılandığı ve yakalanması için sürekli çaba gösterildiği kesindir.

Siyasi dolaplara havacılık benzetmesi

Geçen sayılarda Kalem dergisinde yayınlanan karikatürlere yer verirken siyasi olaylarla ilgili karikatürlerde havacılığın destekleyici tema olarak kullanılmasına dair örnekler yayınlamıştık. Bu tip karikatürlere Karagöz dergisinde de sık sık rastlanır. Özellikle 1908-1912 yılları arasında zaman zaman çeşitli nedenlerle boşalan mebusluklar için ara seçimler gerçekleşir. Tabii her önemli sorunda da kabine revizyonları yapılır. İttihat ve Terakki'nin Meclisi Mebusanda etkinliğini tam olarak kuramadığı bu dönemde çeşitli siyasi dengeler gereği yapılan kabine değişiklikleri benzeri karikatürlerle eleştiriliyor ya da destekleniyordu.

Şubat 1911'de gerçekleşen ara seçimlere rastlayan bir dönemde Karagöz'ün 12 Şubat 1326 (25 Şubat 1911) tarihli sayısının ilk sayfasında yayınlanan bu karikatürde de (Karikatür 2), kabine dışı kalanlar resmedilmiş ve "safra" olarak tanımlanmış. Aynı

zamanda "hükümet etme"nin "balonculukla karşılaştırıldığı karikatürde kabine üyeleri balonla yükselirken, hükümet dışı kalan bakanlar yere doğru düşerler...

"- Yahu Karagöz!... Hiç acımadan attılar be..."

- Ey... Balonculuk kolay mı!... Sukut (düşüş) yaklaşınca fazla safra atmadan başka çare var mı ya?..."

Seyr-i Sefain Bütçesi

Meşrutiyet hükümeti, deniz taşımacılığı yapan İdare-i Mahsusa'nın ıslah çalışmaları çerçevesinde 1910 yılında adını değiştirilerek "Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi" yapar. Yeni gemiler alınır ve deniz ticaretini arttırmak, harap olan iskeleleri ıslah etmek için 6 Mart 1911'de Hükümet tarafından Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne 500 bin lira tahsisat verilir. İşte bu tahsisatla ilgili çizilmiş bir karikatür (Karikatür 3) 11 Mayıs 1327 (24 Mayıs 1911) tarihinde Karagöz'de yayınlanır. Karikatürde üzerinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi yazılı bir balondaki askeri bir memurun elinde, üzerinde rakamlar yazılı bir yırtık çuvaldan düşen paketler görülür. Rakamların yanında "lira" yazdığı için konunun bütçeyle ilgili olduğu anlaşılıyor. Muhtemelen Hükümetin yaptığı tahsisatın harcanma yönteminin eleştirildiği karikatürde tutumlu davranılması tavsiye ediliyor. Karikatürün bizim açımızdan ilginç tarafı ise, balonun yükselmesini engellemek için sıcak hava azaltılmasının tavsiye edilmesidir ki, balonların çalışma prensiplerinin bilindiğine dair ilk karikatürdür. Yine de çizimde diğer karikatürlerde olduğu gibi sıcak hava mekanizması çizilmemiştir:

"- Karagöz... Bak nasıl hafifliyor da yükseliyor..."

- Vira safra atmakla olmaz... Sonra bir kere havalanırsa bir daha aşağı inemez... Musluğu açın da biraz gaz kaçınsın..."

Şubat 1911'de gerçekleşen ara seçimlere rastlayan bir dönemde Karagöz'ün 12 Şubat 1326 (25 Şubat 1911) tarihli sayısının ilk sayfasında yayınlanan bu karikatürde de (Karikatür 2), kabine dışı kalanlar resmedilmiş ve "safra" olarak tanımlanmış. Aynı zamanda "hükümet etme"nin "balonculukla karşılaştırıldığı karikatürde kabine üyeleri balonla yükselirken, hükümet dışı kalan bakanlar yere doğru düşerler...

Karikatür 2
Yahu Karagöz!... Hiç acımadan attılar be...
Ey... Balonculuk kolay mı!... Sukut (düşüş) yaklaşınca fazla safra atmadan başka çare var mı ya?...
Karagöz,
12 Şubat 1326





گزاره

— حاجیواد شومبوعات و توفی
کثیر و بزرگ آ...

— آبول سن اونی باشند اشاهی به
نیز از اولشکد... هم اولدن سکا...
مدیر مسئول بدوشسون .

— خیر . خیر برغیته باقیم .
تبر .

— آل قانم ...

— بوق . هم اصل اولور
اندک . البته اولور ...

— مددولو باجو .

— سلائیکه ماسز ایچون بر
اشناغیدی وارن دیه باند .

— من بودکی آبول . هیچ
اوله تنی اولوری .

— بشاعلاما بالتر باقه دیه م .

— ای . اورده اذله عریفه
اولدنی ایچون .

— حکومت و اداره بوقی .

و شخصیاتن تحت ایده به چکر ...
اولر شوم غلطی اولی ...

— ساندکه لازم ... ایستریکی
دور سوکون ...

— حتی ای اوژایره دوکول .

سم به سورم . بن حک مدافه و کیلی
کاکم . حتی بلکه او سوکوردن خوشالایم
بیه نقطه به پتار اوت اولشان شلیق
استلال و اخلاص و ولولی . قاتی کترخه
دور قانرک دور که ایتمی آه قدر

— فرہ کوز... بق، فصل حقیقیہ و ردہ یوگیلور
— ویرا صافرہ آتھلہ اولام... سوکرہ رکڑہ ہوا لایوہہ بدھا اٹھائی ایہ من... ہوسلی آچلہ دہر از غار قاچسون...

Karikatür 3

Karagöz... Bak nasıl hafifliyor da yükseliyor...

Vira safra atmakla olmaz... Sonra bir kere havalanırsa bir daha aşağı inemez... Musluğu açın da biraz gaz kaçsın...

Balonda: Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi yazıyor. Muhtemelen idare bütçesini temsil eden çuvaldan çeşitli kalemlerin harcamaları dökülüyor.

Karagöz, 11 Mayıs 1327

HAVAALANLARINDA İKİNCİL GÜÇ KAYNAĞI KULLANIMI

Bu yazıda havaalanlarının ışıklandırma tesisatlarının ve radyo seyrüsefer yardımcılarının tasarım ve çalışma standartları hakkında bilgi verilmektedir.



ERSAN YÜKSEL Elektrik, Elektronik Mühendisi

Teknolojinin ilerlemesi ile pist görüş mesafesinin sıfır olduğu şartlarda dahi uçakların emniyetli iniş yapması mümkün olmaktadır. Geceleyin ya da düşük görüş şartlarında uçakların bu tip hassas yaklaşımlarda piste başarılı olarak iniş yapmalarını geliştirmiş elektronik cihazlar sağlıyor olsa da, cihazlar tarafından gönderilen sinyalin elektrik arızalarına bağlı olarak kesintiye uğramaması ICAO tarafından yayımlanan Standartların yerine getirilmesi ile mümkün olmaktadır.

Benzer şekilde, yaklaşma sırasında pilotlara görsel kolaylıklar sağlayan ışıklandırma için de ICAO'nun yayımladığı Standartlar yerine getirilmelidir.

Standartlara erişim:

ICAO Annex 10 Volume 1 "Radio Navigation Aids" dokümanında Radyo/Telsiz Seyrüsefer yardımcı cihazlarının tasarım ve çalışma standartları hakkında bilgi verilmektedir.

ICAO Annex 14 Volume 1 "Aerodrome Design and Operations" dokümanında Havaalanı Birincil ve İkincil Elektrik Sistemlerinin tasarım ve çalışma standartları hakkında bilgi verilmektedir. Detaylı bilgi için de "Aerodrome Design Manual (Doc 9157), Part 5 Electrical Systems, First Edition, 1983" dokümanına bakılması istenmektedir.





Bu doküman Eylül 2016'da SHGM Havaalanları Daire Başkanlığı tarafından "Havaalanları Elektrik Sistemleri" adı altında Türkçeye tercüme edilmiştir.

SHGM ayrıca 27 Eylül 2016 tarihinde Havaalanları Elektrik Sistemleri tasarımına ilişkin olarak SHT-ELEKTRİK talimatını yayınlamıştır.

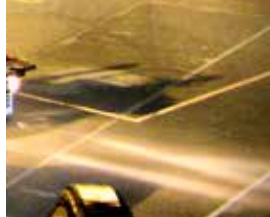
Yukarıda belirtilen her iki Türkçe dokümana da SHGM'nin web sitesinden ulaşılabilir.

Görsel ve Radyo/Telsiz yardımcılar için Geçiş Süreleri:

Cihazların ve tesisatın standartlara uygun olması ve elektrik arızalarında verilen hizmetin kesintiye uğramaması için birincil güç kaynağının yanı sıra ikincil güç kaynağına da ihtiyaç vardır. Standartlarda radyo/telsiz yardımcılarının ve görsel kolaylıkların ihtiyaç durumunda birincil güç kaynağından ikincil güç kaynağına geçişleri için izin verilen maksimum süreler tanımlanmıştır.

Aşağıdaki tablo Annex 10 ve Annex 14'de tanımlanan geçiş sürelerini göstermektedir. Görüleceği üzere, aletsiz yaklaşımlarda görsel kolaylıklar için 2 dakikayı bulan maksimum geçiş süresine izin verilirken, Category II ve Category III hassas yaklaşımlarında ILS Localizer (yer saptayıcı) ve ILS Glideslope (süzülme yolu) sinyalleri için geçiş süresi verilmemiş, geçişin kesintisiz yapılması istenmiştir.

Sonuç: ICAO havaalanlarının teknik standartlarını tanımlamaktadır. Ulusal otoritelerin bu standartlara mevzuatlarında yer vermeleri ve uygulatmaları ile hava araçlarının kalkış ve iniş yaptığı hava alanlarında eşdeğer standartların uygulanması mümkün olmaktadır.



GÖRSEL KOLAYLIKLARA VE RADYO/TELSİZ YARDIMCILARA İLİŞKİN İKİNCİL GÜÇ BESLEME GEREKLİLİKLERİ (ANNEX 14 VE ANNEX 10'DAN ALINTI)

Pist Sınıflandırması	İşkandırma	Maksimum geçiş süresi	Radyo/Telsiz Yardımcıları	Maksimum geçiş süresi
Aletsiz yaklaşma	Görerek yaklaşma eğim göstergeleri	2 dakika		
	Pist kenarı	2 dakika		
	Pist eşiği	2 dakika		
	Pist sonu	2 dakika		
	Minia	2 dakika		
Hassas Olmayan Yaklaşma	Yaklaşma işkandırma sistemi	15 saniye	SRE	15 saniye
	Görerek yaklaşma eğim göstergeleri	15 saniye	VOK	15 saniye
	Pist kenarı	15 saniye	NDB	15 saniye
	Pist eşiği	15 saniye	D-F kolaylığı	15 saniye
	Pist sonu	15 saniye		
Hassas Yaklaşma Kategorisi I	Minia	15 saniye		
	Yaklaşma işkandırma sistemi	15 saniye	ILS yer saptayıcı	10 saniye
	Pist kenarı	15 saniye	ILS sürülme yolu	10 saniye
	Pist eşiği	15 saniye	ILS orta marker	10 saniye
	Pist sonu	15 saniye	ILS dış marker	10 saniye
Hassas Yaklaşma Kategorisi II	Minia	15 saniye	PAR	10 saniye
	Yaklaşma işkandırma sistemi	15 saniye	ILS yer saptayıcı	0 saniye
	Pist kenarı	1 saniye	ILS sürülme yolu	0 saniye
	Pist eşiği	15 saniye	ILS iç marker	1 saniye
	Pist sonu	1 saniye	ILS orta marker	1 saniye
Hassas Yaklaşma Kategorisi III	Pist merkez hattı	1 saniye	ILS dış marker	10 saniye
	Pist kenarı bölgesi	1 saniye		
	Taksi-Bekleme pozisyonlarında durdurma çubukları	1 saniye		
	Taksi-Bekleme pozisyonları dışında durdurma çubukları dâhil sarı taksi yolu	1 saniye		
	Minia	15 saniye		
Hassas Yaklaşma Kategorisi III	(Bütün durdurma çubukları hariç II. kategori ile aynı- 1 saniye)	1 saniye	(II. kategori ile aynı)	



HAVACILIKTA SİVİL TOPLUM KURULUŞLARI

Kıymetli UTED Dergisi okuyucuları...

Yapmış olduğum çalışmamda havacılık sektöründe genç bakış açısı olarak sivil toplum kuruluşlarının havacılık sektörüne etkisi, problemlerimizi ve sahip olduğumuz haklarımızı ve aynı zamanda icra etmiş olduğumuz mesleğimizin / mesleklerimizin gelecek kuşaklara sivil toplum kuruluşuna / kuruluşlarına yakışan ve aslına uygun şekilde ifade ederken, STK'ların nasıl yaygınlaştırılıp ya da nasıl topluma kazandırılacağı hakkında 2 sayılı bir yazı ile sizlere aktarmak istedim.



ALİŞAN DEĞİRMENCİLER

Sizlerle paylaşmakta olduğum çalışmamda ilham kaynağım olan ve aynı zamanda Yönetim Kurulu Üyesi ve Temsilcilik Birim Başkanlığı'nı üstlenmiş olduğum Herkes İçin Havacılık Derneği'ne ve kurucusu Sayın Osman ÜLKEBAŞ'a teşekkürlerimi sunmak isterim.

Çalışmamda ülkemizde sivil toplum kuruluşu algısını ve yaygınlaşmasını lise talebeliği dönemlerimden bu yana takip etmekteyim. Ve en çok gözüme çarpan durumlardan birisi de havacılık kültürünün genç kuşaklara aktaracak STK'ların, derneklerin, toplulukların, öğrenci kulüpleri gibi ekiplerin olmamasıydı. Aslında lise çağlarını bırakın, ilköğretim

hatta çocukken kazanılması gereken bir konudur havacılık kültürü... Diyor ya atalarımız "Ağaç yaş iken eğilir". Biz Türk milleti olarak yerli otomobilden önce uçak yapan ve uçurabilen bir milletiz. Haddim değildir belki ama çocuklarımıza Ferrari, Ford gibi markaları göstermek öğretmek yerine ülkemizin yetiştirdiği evlatlarından Vecihi Hürkuş'u, Nuri Demirağ'ı keşke daha küçük yaşlarda aktarabilsek...

Türkiye'de son zamanlarda sivil toplum kuruluşlarının çoğaldığını, örgütsel yaşam alanı olarak farklı yapılanmalar halinde yaygınlaştığını, basım-yayın organları ve inovasyon projelerinin az da olsa artmasıyla birlikte büyümeyi gözlemlemekteyiz. Sivil

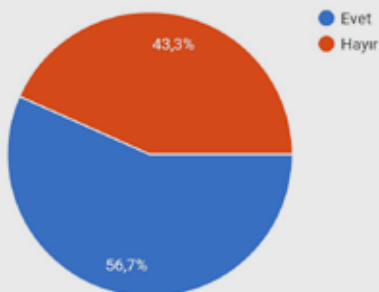
toplum kuruluşları farklı alanlarda çalışan gönüllü kuruluşlardan, düşünce kuruluşlarına, ulusal ve Uluslararası arenada temsil eden kuruluşları da içinde barındırdığı bir "örgütsel alanı" temsil etmektedir.

Ülkemizde çoğu sivil toplum kuruluşunun ne yazık ki birçok sıkıntısı bulunmaktadır. Bunlardan en önemlilerinden birisi de vizyon ve misyonumuzu ya da kendimizi nasıl ifade edebiliriz? Geçmiş yıllardan bu zamana kadar STK'lar ve dernekler anlamında bir çok değişim, gelişim ve inovatif adımlar atıldığını hepimiz gözlemlemekteyiz. Kurumlarda en önemli etkenlerden sayabileceğimiz;

- Aktif gönüllü çalışan olmak
- Yapılan çalışmalara destek vermek.
- Dernek yararına çalışmalar organize etmek.
- Tevazu göstermek.
- Saygı ve anlayışın ön planda olduğu tavırlar sergilemek
- Analitik ve yenilikçi düşünmek
- Daima gelişmeye açık olmak.

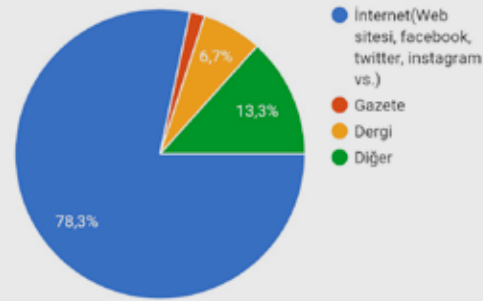
STK algısı ile birlikte gelişip, değişen ve her gün kendini yenileyen havacılık sektörü, sivil toplum kuruluşu anlamında artış göstermektedir. Artış ile beraber yapılanma, büyüme ve gelişme evrelerini gözden kaçırmak mümkün değildir. Bu gelişimde üye, organizasyon, inovatif düşünceler gibi faktörler oldukça önem arz etmektedir. Yapmış olduğum çalışmada "Havacılık sektörü ile ilgili bir STK'na üye misiniz?" sorusunu yönelttim ve aşağıdaki veriyi elde ettim.

Havacılık sektörü ile ilgili bir STK'na üye misiniz?
(60 yanıt)



Dernek/STK üyelerinin en çok sıkıntı çektiği konulardan birisi ise iletişim ve kurumda yaşanan gelişmelerdir. Bunları günümüz teknolojisinde bir kaç saniye içinde ya web sitesi ya da uygulamalar sayesinde öğrenebilmekteyiz. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin gelişimi ile birçok alanda var olan gelişme STK ve dernekler içinde geçerlidir. Yapmış olduğum ankette "Takip ettiğiniz STK'nu hangi yayın organı ile takip ediyorsunuz?" sorusunu yöneltip, aşağıdaki oranı elde ettim.

Takip ettiğiniz STK' nu hangi yayın organı ile takip ediyorsunuz?
(60 yanıt)



Ülkemizde havacılık sektörü anlamında birçok STK ve dernek bulunmaktadır. Örnek verecek olursam UTED, Herkes İçin Havacılık Derneği, TALTA, TALPA gibi... Son yıllarda (özellikle 2003'lü yıllardan sonra) havacılık sektörü inanılmaz bir atığa geçmiştir. Her gün daha da güçlenen sivil ve savunma sanayimizle birlikte havacılık sektörünün daha da gelişip

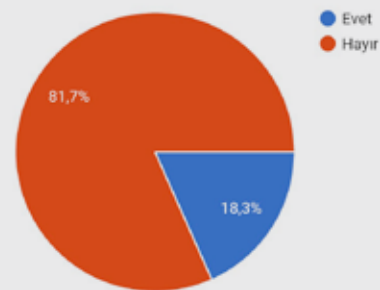




muasır medeniyetler seviyesine geleceğinin inancı içerisindeyim. STK ve dernekler de her geçen gün yeni ve dinamik fikirleri ile gelişmekte olan sektöre ayak uydurmaya çalışmaktadır.

Son yıllarda popüler etkinliklerden sayabileceğimiz sektör buluşmaları, kariyer günleri... STK ve derneklerin esaslarında da bulunan toplumu bilinçlendirme ve gelişiminde rol oynama ifadesi bunun tam kendisidir. Lakin geçmişimizden günümüze yansıyan STK ve derneklere sahip çıkmama ve STK bilinçsizliği sorunu bu rolü oynatamamıza neden olmaktadır. Konuyla ilgili olarak "Daha önce STK ve STK bilinci hakkında eğitim / toplantı / seminer / konferansa katıldınız mı?" sorusunu yönelttim ve aşağıdaki analizi elde ettim.

Daha önce STK ve STK Bilinci hakkında eğitim/toplantı/seminer/konferansa katıldınız mı?
(60 yanıt)



Yazımın 1. sayısının son kısmını şu sözler ile bitirmek istiyorum. STK ve derneklere gereken desteği zincire benzetiyorum. Desteği zincirin gücü şeklinde benzetelim. Eğer ki bu zincirden bir halka kopuk ya da deforme olursa güçsüz bir birlik elde etmekle beraber kırılır ve o yapı dağılır.

Yazımın 2. sayısında görüşmek üzere.

Saygılarımla...



41 Ülkeden 170 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde

BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines  **com**



HAVACILIKTA EKİP KAYNAK YÖNETİMİ 1 (CRM-CREW RESOURCE MANAGEMENT)

Bir havaalanının genel görüntüsü, apronda sıra sıra dizilmiş uçaklar, çalışan motorların sesi, ortada dolaşan arabalar ve uçakların ardarda kalkışlarının büyüleyici görüntüsü... Ancak tüm bu ahenk beklenmeyen ve tahmin bile edilemeyen bir sebepten dolayı bozulabilir ve anlamını yitirip felakete sonuçlanabilir. İşte bu noktada sorulması gereken soru, “ne yapılmalıydı ve şimdi ne yapmamız gerekir?” olmalıdır. Havacılık kanla yazılmıştır sözü de buradan gelmektedir. Meydana gelen kazalar, kendisine neden olan hataları vurgulayarak yapılan yanlışlarla yeni sistemlerin kurulmasını, var olan teknolojilerin geliştirilmesini sağlamış ve beraberinde de yeni havacılık kurallarını getirmiştir. Biz insanları makinelerden ayıran en önemli özellik, ruhumuzun ve duygularımızın oluşudur. Bu yüzden, iyi bir ekip kaynak yönetiminin yolu da uçuş ekibi arasındaki etkili iletişimden geçmektedir.



DEVİRİM GÜN Yrd. Doç. Dr. İstanbul Bilgi Üniversitesi

Genel olarak ekip kaynak yönetimi (EKY); eldeki insan, bilgi, zaman ve donanım gibi kaynakların etkin bir şekilde kullanılarak uçuş faaliyetlerinin emniyetli bir biçimde gerçekleştirilmesi olarak tanımlanabilir. EKY, insan hatalarının en aza indirgenmesi ve bunun için donanım, bilgi ve insan kaynaklarının emniyeti sağlamak için verimli bir şekilde kullanılmasıdır. Kısaca EKY, bir uçuş ekibinin uçuş operasyonlarını güvenli ve verimli bir şekilde başarabilmesi için eldeki

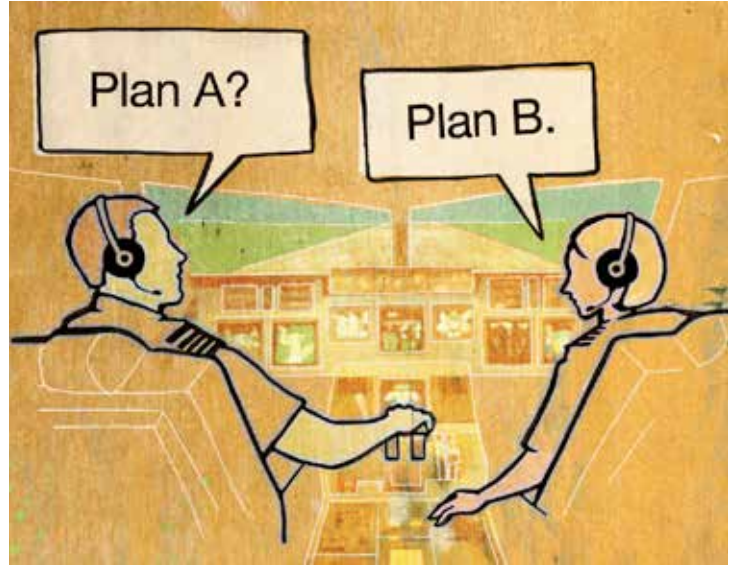
tüm kaynaklarını en etkin şekilde kullanmasıdır. Burada sözü edilen kaynaklar içerisinde şüphesiz ki “insan” merkezi bir konumdadır ve insan-insan etkileşimi en çok önem verilen etkileşimdir. Ayrıca, her ne kadar uçuş sürecinde görev alan tüm personel dikkate alınsa da pilotlardan oluşan kokpit ekibi EKY’nin odak noktasını oluşturmaktadır. EKY kavramını oluşturan bileşenler aşağıda özetlenmektedir:

Yönetim ise; emniyetli ve etkin bir uçuş gerçekleştirmek amacıyla; eldeki kaynakların planlanması, örgütlenmesi, yönltilmesi (liderlik, güdüleme ve iletişim), koordine edilmesi ve kontrol edilmesi ile ilgili süreçleri kapsamaktadır.

Ekip kavramı, temel olarak kokpit ve kabin ekibine işaret etmekte fakat aynı zamanda hava trafik kontrolörlerini, uçuş harekât uzmanlarını ve bakım personelini de kapsamaktadır.

EKY uygulamaları içerisindeki kaynak kavramı; insanları, bilgiyi, zamanı ve donanımı kapsamaktadır.

Yönetim ise; emniyetli ve etkin bir uçuş gerçekleştirmek amacıyla; eldeki kaynakların planlanması, örgütlenmesi, yönltilmesi (liderlik, güdüleme ve iletişim), koordine edilmesi ve kontrol edilmesi ile ilgili süreçleri kapsamaktadır.



EKY kavramının temelleri ilk olarak 1979 yılında NASA'nın öncülüğünde düzenlenen ve Kabin Kaynak Yönetimi (KKY) adı altında yapılan ortak çalışmalara dayanmaktadır. Bu çalışmalar sonucunda pilot hatalarını azaltmak için kokpitte insan kaynağını en verimli şekilde kullanma amacını güden Kokpit





Kaynak Yönetimi (Cockpit Resource Management-CRM) uygulamaları oluşturulmuştur. KKY programlarının ortaya çıktığı bu ilk aşamada United Airlines 1981 yılında havayolu sektöründe kendi KKY programını geliştiren ilk havayolu işletmesi olmuştur.

Yapılan araştırmalar, meydana gelen kazaların %70-80'inde insan hatalarının etkin rol oynadığını göstermektedir. İstatistikler, teknik nedenlerden kaynaklanan kazaların hızla azaldığına da işaret etmektedir. Diğer yandan, her uçuşta insan hataları meydana gelmektedir, Fakat bu hatalar doğrudan bir kaza ya da kırığa neden olmasa da genellikle başka hataların hazırlayıcısı olmaktadır. Havacılık emniyetinin sağlanmasının ne kadar önemli olduğu dikkate alındığında bu hataların ve etkilerinin mümkün olduğunca azaltılması gerektiği ortaya çıkacaktır. İnsan faktörünün sebep olduğu kazaların arkasındaki nedenler; insanların hatalı hareketleri ve aldıkları hatalı kararlar, uçuş ekibi içindeki iletişim eksikliği, yanlış liderlik anlayışı, kuralların ihmal ve yetersiz kaynak yönetimidir. Yapılan araştırmalar, insan hatalarından kaynaklanan kazaların %41'inin iletişim sorunlarından kaynaklandığını göstermektedir. Bu sonuç ekip üyeleri ve diğer personel arasında etkin bir iletişimin havacılık emniyetinin sağlanması açısından ne kadar önemli olduğunu açık bir biçimde ortaya koymaktadır.

İyi bir EKY; liderlik, profesyonellik, ekip olma, iletişim, emniyet zinciri, zaman yönetimi, sinerji ve durum değerlendirme gibi becerileri gerektirmektedir. Uçuş süresince uçuş ekibinin uçuşu etkileyen faktör ve koşulları doğru algılaması gerekmektedir. Bu süreçte; çevreden haberdar olmak, olayları doğru yorumlayabilmek, kritik durumlarda hızlı ve doğru

Yapılan araştırmalar, meydana gelen kazaların %70-80'inde insan hatalarının etkin rol oynadığını göstermektedir. İstatistikler, teknik nedenlerden kaynaklanan kazaların hızla azaldığına da işaret etmektedir. Diğer yandan, her uçuşta insan hataları meydana gelmektedir, Fakat bu hatalar doğrudan bir kaza ya da kırığa neden olmasa da genellikle başka hataların hazırlayıcısı olmaktadır. Havacılık emniyetinin sağlanmasının ne kadar önemli olduğu dikkate alındığında bu hataların ve etkilerinin mümkün olduğunca azaltılması gerektiği ortaya çıkacaktır.



TÜRKİYE’NİN İLKLERİNİ GERÇEKLEŞTİREN GÖKJET HAVACILIK LİSESİNDE YERİNİZ HAZIR

Okulumuz; Uçak Bakım Gövde-Motor, Uçak Bakım Elektrik-Elektronik, Yer Hizmetleri, Kabin Hizmetleri bölümlerinin yanı sıra; Teknik ve Pilotaj İngilizcesi, terminolojisi ve havacılık eğitimleri ile sizlerle... Siz de Gökjet Havacılık Lisesinde ki yerinizi alın meslekteki yol haritanızı birlikte çizelim. **İSTİKBAL GÖKJET’TEDİR!**

www.gokjetlisesi.com | İSTANBUL/MERSİN 0850 888 01 01 |     gokjethavaciliklisesi

UÇAK BAKIM Gövde/Motor - **UÇAK BAKIM** Avionic (Elektrik/Elektronik) - **KABİN HİZMETLERİ** - **YER HİZMETLERİ YÖNETİMİ**



karar verebilmek ve beklenmeyen durumlara karşı hazırlıklı olmak önem taşımaktadır. Günümüzde uçak kazalarını azaltmanın yolu, insansal faktörlerden kaynaklanan nedenlerin azaltılmasından geçmektedir. Bir uçuşta uçuşun her safhasına ait önceden belirlenen hedefler bulunmaktadır. Ekibin her bir üyesi bir role ve göreve sahiptir. Ancak tüm uçuş ekibi ortak bir hareket hedefine sahiptir.

Uçuş ekibinin asli görevi uçağı bir noktadan diğer noktaya emniyetle ve yolcu konforu sağlayarak götürmektir. Acil durum olasılığına karşı kabin ekibi, yolcuları durumla ilgili yönlendirmek ve gerekiyorsa uçağın tahliyesini yapmak üzere eğitilmiştir. Herhangi bir acil durum oluştuğunda kokpit ve kabin ekibi şartları paylaşmak ve ortak hedef için belirlenmiş kuralları uygulamak durumundadır. Kokpit ve kabin personeli görev gereklilikleri nedeniyle farklı mahallerde yer almalarına karşın, uçağın içerisinde aynı kaderi paylaşan bir bütündür ve aynı ekip ruhunu taşımaları uçuş emniyeti açısından önem arz eder. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunun 100. Maddesine göre; "sorumlu

kaptan pilot hava aracının, can ve mal güvenliğini sağlayacak surette sevk ve idaresinden birinci derecede sorumlu olup, olağanüstü durumlarda gereken önlemleri almaya yetkilidir" denilmektedir.

Kazalara sebep olan uçuş ekibi hatalarına bakıldığında, %19 usul hataları (iniş takımlarını koymama ya da almama), %25 algı hataları (süzülüş hattını yakalayamamak), %56 karar hataları (uçuş planını yanlış uygulamak) gibi bir sonuç ortaya çıkmaktadır. EKY'nin en temel amaçlarından birisi de bütün uçuş koşullarında en etkin kararın verilmesini mümkün kılmaktır. Bu anlamda, kapsamlı bir uçuş öncesi hazırlığı ve planlaması uçuşta verilecek kararlar için önemlidir. Ancak bunun kendi başına yeterli olduğunu söylemek doğru olmaz. Ekip üyelerinin birlikte uçuş öncesi planlama yapması, uçuşta verilecek kararlarla ilgili diğer ekip üyelerinin en etkin şekilde olaya katılımını sağlayacaktır. Bu yüzden uçuş ilerledikçe daha önce kararlaştırılan planda yapılan değişikliklere ilişkin kaptan pilotun düzenli aralıklarla uçuş ekibine yapacağı bilgilendirmeler uçuş ekibinin iyi bir durumsal muhakemeye sahip olması açısından önem taşımaktadır. Bu olay, özellikle uçuş ilerlerken emniyeti etkileyen koşulların ani bir biçimde değişmesi, beklenmeyen durumların ortaya çıkması ve acil durumlarda (emergency) oldukça önemlidir.

Uçak kaza ve olaylarında en önemli faktörün insan olduğunun anlaşıldığı günümüzde,

insan hatasını azaltmaya yönelik yönetim süreçlerinden en önemlisi olan EKY, uçuş görevlerinin bir ekip anlayışı içinde, bilgi ve becerilerin en iyi şekilde kullanılarak verimli ve emniyetli bir şekilde yapılabilmesi için sinerji yaratmaktadır.



SKYJET TRAINING

AĞUSTOS AYI

EĞİTİM PROGRAMI

COURSE TITLE	DURATION	START	FINISH	LOCATION
HUMAN FACTORS IN AVIATION (INITIAL)	16 HRS	7.08.2017 09:00	8.08.2017 18:00	ATA AIRPORT
EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1 AND 2 (INITIAL)	12 HRS	9.08.2017 09:00	10.08.2017 16:00	ATA AIRPORT
FUEL TANK SAFETY COURSE PHASE II (INITIAL)	9 HRS	14.08.2017 09:00	15.08.2017 12:00	ATA AIRPORT
FOREIGN OBJECT DAMAGE	3 HRS	15.08.2017 13:00	15.08.2017 16:00	ATA AIRPORT
PART 145 (INITIAL)	6 HRS	16.08.2017 09:00	16.08.2017 16:00	ATA AIRPORT
MINIMUM EQUIPMENT LIST (MEL)	6 HRS	17.08.2017 09:00	17.08.2017 16:00	ATA AIRPORT
SHY-SHT-EASA PART 66 / 147 TRAINING (INITIAL)	6 HRS	21.08.2017 09:00	21.08.2017 16:00	ATA AIRPORT
FUEL TANK SAFETY (CONTINUATION)	3 HRS	22.08.2017 09:00	22.08.2017 12:00	ATA AIRPORT
PART 145 (CONT)	3 HRS	23.08.2017 13:00	23.08.2017 16:00	ATA AIRPORT
PART M (CONT)	3 HRS	24.08.2017 09:00	24.08.2017 12:00	ATA AIRPORT
EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1,2,3,4,5,6,7,8 (CONT)	3 HRS	24.08.2017 09:00	24.08.2017 12:00	ATA AIRPORT
HUMAN FACTOR (CONTINUATION)	6 HRS	28.08.2017 09:00	28.08.2017 16:00	ATA AIRPORT
PART M (INITIAL)	5 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
SMS (MANAGERS)	6 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
INCOMING INSPECTION	6 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AIRCRAFT DOCUMENTATION FOR AIRBUS / BOEING	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) ADVANCED	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) BEGINNER	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) INTERMEDIATE	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION LEGISLATIONS (MODULE 10)	18 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
HIDDEN DAMAGE	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT

HAVA TRAFİK YÖNETİMİ SİSTEMLERİNİN MODERNİZASYONU

Türkiye’de hava seyrüsefer hizmetlerinin tek merkezden yönetilmesi fikri ulusal havacılık konseylerinde gündemdeki yerini hep almıştır. Ülkemizde de uzun yıllar önce ortaya atılan bu fikir zamanla Hava Trafik Yönetimi Sistemlerinin Sistematik Modernizasyonu-Smart Projesi (System Modernisation of ATM Resources) olarak ortaya çıkmıştır. Ancak projeyi üstlenen yabancı firmadan kaynaklanan aksaklıklar yüzünden bu önemli proje yıllarca bir türlü hayata geçirilemedi. Yapılan uzun çalışmalar ve karşılaşılan aksaklıklar sonrasında verilen karar 7 Temmuz’da DHMİ’nde düzenlenen toplantıyla Smart operasyonuna tamamen geçilmesi yönünde oldu. Peki, nedir bu Smart projesi?



GONCA DEMİRÖZ

Smart projesi iki aşamadan oluşmaktadır. Bunlardan ilki INTERIM dediğimiz Ara Modernizasyon aşaması diğeri ise SMART’tır. Ara modernizasyon DDS-80 radar sistemlerinin ömrünü doldurmuş olması, sık sık teknik arızaların meydana gelmesi ve bu



arızaların hava trafik kontrol hizmetinde birçok aksaklığa yol açması nedeniyle sistemlerin acil olarak yenilenmesi ihtiyacıyla devreye girdi. Tarih 14 Nisan 2008 idi. 2008 yılından beri kullanımına devam edilen yazılımın üzerinde gerekli tüm çalışmalar yapılarak bugünkü haline getirilmesi sağlanmıştır. Türk Havacılık tarihinin en önemli projelerinden biri olarak görülen SMART projesinin hayata geçmesiyle birlikte amaçlanan ise Türkiye hava sahasındaki bütün saha kontrol hizmetinin birleştirilmesi ve tek bir merkezden yürütülmesi oldu. Bilindiği üzere Hava Trafik Kontrol hizmeti veren 3 ünite vardır. Bunlardan ilki kule diye adlandırdığımız Meydan Kontrol Ünitesi, ikincisi Yaklaşma Kontrol Ünitesi ve diğeri Saha (Yol) Kontrol Ünitesi’dir. Smart projesiyle hava sahasının birleştirilmesinden kastedilen yol (saha) kontrol hizmetinin tek bir elden yürütülmesidir. Bir başka şekilde ifade etmek gerekirse belirli bir

Tarih 14 Nisan 2008 idi. 2008 yılından beri kullanımına devam edilen yazılımın üzerinde gerekli tüm çalışmalar yapılarak bugünkü haline getirilmesi sağlanmıştır. Türk Havacılık tarihinin en önemli projelerinden biri olarak görülen SMART projesinin hayata geçmesiyle birlikte amaçlanan ise Türkiye hava sahasındaki bütün saha kontrol hizmetinin birleştirilmesi ve tek bir merkezden yürütülmesi oldu.



uçuş seviyesi üzerindeki Türkiye hava sahasını transit ya da iniş kalkış amaçlı kullanan tüm trafiklerin kontrolünün Ankara'daki kontrol merkezi tarafından yürütülmesidir. Diğer üniteler Yaklaşma (Approach) ve Meydan Kontrol (TWR) hizmetlerini sürdürmeye devam edeceklerdir. Sistemle beraber, ARTAS (ATM Surveillance Tracker And Server) RDP sisteminin kullanılması, Gelişmiş FDPS, ve MONA, MSAW (minumum safety altitude warning), APW (Area proximity warning), MTCD (Medium Term Conflict Detection), Gelişmiş sivil-sivil ve sivil-asker koordinasyonu, bütün ATC merkezleri arasında dinamik acil durum planları oluşturulması hedeflenmiştir. Ve sistem yeni Hava Trafik Kontrol merkez binalarında teşkilatlandırılmıştır. Sistemin ana fonksiyonlarından ve gözetim alt yapısının bir parçası olan Artas, tanımlanmış bir coğrafi

alandaki tüm hava trafiğini doğru bir durum resmiyle kullanıcı için gerekli radar bilgilerini aktarmak üzere tasarlanmış sub-system ile birlikte çalışabilen dağıtılmış bir sistemdir. INTERIM (Ara Modernizasyon) ve SMART sistemlerinde kullanılan açık kaynak kodlu sistem yapısı sayesinde ise açık kaynak kodlu sistem özelliklerine uygun ürünlerin maksimum verimlilikle kullanılması, uluslararası standartlara uygunluk sağlamak, değişik sistem platformlarına uyum sağlamak, yeni teknolojilere tam entegrasyon sağlanması amaçlanmıştır. Herhangi bir acil durumda ise birbirlerinin görevlerini üstlenebilmeleri için diğer bütün ATC ünitelerinin sorumluluklarının Ankara'daki Hava Trafik Kontrol Merkezi tarafından alınması planlanmış, İstanbul, İzmir ve Antalya'nın da Ankara ACC'nin yedeği olarak görev alabileceği düşünülmüştür. Hali hazırda sistemlerdeki aksaklıkların giderilmesi için çalışmalar devam etmekte, hava trafik hizmetinin etkin bir şekilde verilmesi hedeflenmektedir.



15 TEMMUZ MİLLİ İRADENİN ZAFERİ

12 Eylül Askeri Darbeyi yaşamış biri olarak bizden aldıkları ve bizlere verdiği zararları unutmamız mümkün değil. Her darbe, milli iradeyi yok saymak, seçilmiş olanları hiçe saymak, halkımızın taleplerini gözardı etmek anlamına gelir. Darbelerle demokratik kazanımların geliştirildiği, ülke kalkınmasının sağlandığı görülmemiştir.



ORHAN ŞEKERCİ

Ülkemiz tarih boyunca birçok darbeler yaşamış fakat 15 Temmuz hain darbe teşebbüsü kadar alçakça sonuçlara neden olmamıştır. Milletimizin kendi vergileri ile aldığı tankların namlularını yine milletimize doğrultan, savaş uçaklarından bombaların milletimizin üzerine yağdırıldığı alçaklığa ilk defa şahit oluyoruz. Ülke insanı artık eskisi gibi milli iradenin yok sayılmasına razı göstermedi. Cumhurbaşkanımızın cesur konuşmaları ve dik duruşu sonrasında tarihte eşi benzeri olmamış bir duruş sergileyen ülke insanı, hain kalkışmayı püskürtmeyi başarmıştır. Türk Milletinin bir ferdi olmaktan dolayı çok mutluyum. Darbe kalkışmasında çok farklı bir ruh halini vardı

üzerimizde. Bir gün öncesi Cuma namazında imam, milli birlik ve beraberlikten bahsetmişti ve camide bulunan herkesin ayağa kalkarak sağ ve sol yanındaki kardeşleri ile kucaklaşsın demesi sonrasında biz de tüm cemaat kucaklaşmıştık. Darbe gecesi de böyle oldu, ülke insanı hangi görüşten olursa olsun vatan ve millet meselesinde kucaklaştık, bir olduk beraber olduk. Asker, polis ve halkımız ile kucaklaşarak içimizdeki hainlere fırsat vermedik.

Hain kalkışma sonrasında şehit olan vatan evlatlarına Allah'dan rahmet diliyorum. Gazilerimize acil şifalar diliyorum.



Onurair
Aklın havayolu



90 MİLYON YOLCUMUZLA 25 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

90 milyon yolcumuzu 1992'den beri güvenle ve uygun fiyatla uçurmanın Onur'unu yaşıyoruz.
Bizi tercih eden ve bugünlere uçuran tüm yolcularımıza teşekkür ederiz.

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair



VARDİYALI ÇALIŞMA VE UÇAK TEKNİSYENLERİ

Vardiyalı çalışmanın insan üzerindeki etkileri hakkında yapılan bilimsel çalışmaların sonuçları pek iç açıcı değil. Özellikle uçak teknisyenliği gibi yüksek odaklanma ve dikkat gerektiren işlerde iş ve çalışan güvenliğini tehdit etmesi muhtemel...

Dünyanın her yerinde ve her an binlerce uçak havada... Her havaalanında iş günü 24 saat. Büyük havaalanlarından dünyanın her noktasına her saatte uçuşlar yapılıyor. Bu durum da vardiyalı çalışmayı bir zorunluluk haline getiriyor.

İnsanların sürekli aynı vardiyada çalışmaları mümkün olmadığı için vardiya değişimi de bir zorunluluk. Ancak vardiya değişimlerinin sık olması ya da değişim aralarının yeterli olmaması çalışanların vardiya saatlerine uyumunu zorlaştırıyor. Bu durumda da uykusuzluk, aşırı yorgunluk ve dikkat dağınıklığı diğer sorunların yanında "basit" sorunlar olarak kalıyor.

Vardiya değişimlerinin doğurduğu sorunlar...

Vardiyalı sistemde çalışan insanlarla ilgili yapılan bilimsel çalışmalar, sistemin birçok hastalık ve sorun doğurduğunu kesin olarak ispatlamış durumda... Peki, hatalı vardiya sisteminin doğurduğu sorunlar neler? Uyku düzenindeki değişiklikler, alışılmış

çalışma saatleri ve sosyal yaşamının dışına çıkılması sonucunda ortaya çıktığı belirlenmiş sorunlar şunlar:

- Serebrovasküler (beyin-damar) hastalıklar,
- Koroner arter hastalıkları,
- Hipertansiyon,
- Diyabet,
- Psikiyatrik bozukluklar,
- Sosyal yaşama uyumsuzlukla ilgili sorunlar,
- Depresyon,
- Anksiyete (kaygı) bozuklukları,
- Uykusuzluk,
- Sürekli yorgunluk,
- Bellek bozuklukları,
- Yoğunlaşma bozuklukları,
- Uzun süreli gece vardiyalarında kanser ve obezite sorunları...

Bu liste daha da uzatılabilir. Yapılan yeni araştırmalar bozuk vardiya sistemlerinin doğurduğu sağlık sorunlarına her geçen gün yenilerini ekliyor.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, İş Müfettiş Yardımcısı Tuğçe Sezgin'in, ÇSGB Çalışma Dünyası Dergisi'nin Temmuz-Eylül 2013 tarihli sayısında yayınlanan "Çalışma Süresi Modellerindeki Değişim ve Çalışan Sağlığı Üzerine Etkileri" başlıklı makalesinde konuyla ilgili bir yasal düzenlemeye ihtiyaç duyulduğu belirtiliyor.

Yüzüncü Yıl Üniversitesi Tıp Fakültesi'nden Dr. Pinar Güzel Özdemir yönetiminde gerçekleştirilen ve Klinik Psikofarmakoloji Bülteni, Cilt: 22, Ek Sayı: 1'de yayınlanan "Vardiyalı sistemde çalışmanın bilişsel işlevler ve oksidatif stres üzerine etkisi" başlıklı araştırmanın sonucunda, "gece vardiyasında çalışanların bilişsel işlevlerinde düşüklük tespit edildiği" vurgulanıyor.

Peki, tüm bu olağanüstü sorunların çözümü için kime ne görev düşüyor?

Çözüm ne?

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, İş Müfettiş Yardımcısı Tuğçe Sezgin'in, ÇSGB Çalışma Dünyası Dergisi'nin Temmuz-Eylül 2013 tarihli sayısında yayınlanan "Çalışma Süresi Modellerindeki Değişim ve Çalışan Sağlığı Üzerine Etkileri" başlıklı makalesinde konuyla ilgili bir yasal düzenlemeye ihtiyaç duyulduğu belirtiliyor. Sezgin, konuyla ilgili yapılan çalışmalar ve vardiya modellerindeki değişimlerin insan sağlığına etkilerini sıraladıktan sonra ülkemizdeki yasal düzenlemeyi özetliyor ve "Esnek çalışma modelleriyle yeni düzenlemelerle birlikte çalışma hayatında daha sık karşılaşılacaktır. Çalışma sürelerinin kontrolsüz bir şekilde değişmesi ve uzaması göz önünde bulundurulduğunda ülkemiz istenmeyen sonuçlardan kaçınmak için çok sayıda bilimsel araştırmaya ve yasal düzenlemeye ihtiyaç duymaktadır" diyor.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı İş Müfettiş Yardımcılarından Yahya Kulaksız da Erzurum'da 2011 yılında yayınlanan "Çalışma Sürelerinin İş Kazaları Ve Meslek Hastalıkları Üzerine Etkileri" başlıklı çalışmasında





yasal sorunlardan bahsederek, "Uluslararası Çalışma Örgütü'nün çalışma süreleri ile ilgili kabul ettiği 33 sözleşmeden yalnızca 3'ünü kabul eden ülkemiz, iş kazaları sayısı bakımından Avrupa'da ilk sıralarda yer almaktadır. Söz konusu bu durumu, ülkemizin çalışma süreleri açısından hukuki anlamda eksiklikleri olduğu, bunun da ülkemizi iş kazaları sayısı itibarıyla ön sıralara taşıdığı şeklinde yorumlamak çok yanlış olmayacaktır" vurgusunu yapıyor.

Kulaksız ayrıca, çalışan sağlığının korunmasında işveren etkisine de dikkat çekiyor: "Amacı işçi sağlığı ve güvenliğini sağlamak, işçileri tehlikelerden uzak tutmak olan çalışma sürelerine yönelik düzenlemeler kadar, işyerinde olan fiili uygulamalar da bu noktada büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle işverenler; çalışma sürelerini, görülen işlerin niteliği ve işçilerin kişisel özelliklerini dikkate alarak belirlemeli esnek çalışmada karşılaşılan yoğunlaştırılmış iş günleri veya haftaların sınırlı tutulmasına ve dinlenme sürelerinin düzenli olarak kullandırılmasına özen göstermelidirler."

Söz konusu olan sadece uçak teknisyeninin sağlığı değil...

Vardiya sistemindeki değişimlerin doğurduğu sorunlar birçok iş kolunda sadece çalışan sağlığını tehdit

etmiyor. Söz konusu iş kolu havacılık olduğunda ise çalışan sağlığı daha bir önem kazanıyor. Çünkü uçak teknisyenlerinin yaşayacağı sağlık sorunlarının etkileri tüm yolcuların ve diğer çalışanların da sağlıkları, hatta hayatları için tehdit olabilir. Sonuçta uçak teknisyenlerinin vardiya sistemlerindeki iyileştirmeler, hayati önem taşıyor. Bu konuda hem yasal düzenlemeler hem de işveren tarafından kullanılacak inisiyatifle alınacak kararlar ve uygulamalar sorunu büyük oranda çözecektir.

Amacı işçi sağlığı ve güvenliğini sağlamak, işçileri tehlikelerden uzak tutmak olan çalışma sürelerine yönelik düzenlemeler kadar, işyerinde olan fiili uygulamalar da bu noktada büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle işverenler; çalışma sürelerini, görülen işlerin niteliği ve işçilerin kişisel özelliklerini dikkate alarak belirlemeli esnek çalışmada karşılaşılan yoğunlaştırılmış iş günleri veya haftaların sınırlı tutulmasına ve dinlenme sürelerinin düzenli olarak kullandırılmasına özen göstermelidirler.



UÇUŞ FOBİSİ

Günümüzde yapılan son çalışmalar her on kişiden birinde uçuş korkusu olduğunu gösteriyor. Peki bu kadar sık rastladığımız uçuş korkusunun nedenleri nelerdir ve çözebilir miyiz?



MERVE YAMAN Uzm.Psikolog

Uçmak bilindiği üzere insanın fiziksel kabiliyet sınırları içinde yer almayan bir eylemdir. Hatta yüzyıllardır kuşlardan ilham alarak çeşitli keşiflerin hayata uyarlamaları yapılarak teknolojinin her dönem bize sunduğu imkanlarla havada daha uzun süre kalıp belli hedeflere varmayı sürdürüyoruz.

En önemli hava araçlarından olan uçağın ise insan hayatındaki yeri yadsınamayacak kadar büyük. Bu telaşlı modern koşturmacanın içinde uçağın olmaması düşünülemez. Bir yere 15 saat otobüs yolculuğu yaparak gitmek yerine aynı yere 2 saat süren uçak yolculuğunun mutluluğunu hepimiz yaşıyoruz.

Uçağın; insanı hedeflerine götürürken özgürleştirici bir "araç" olarak kullanılmasının yanı sıra bazı

kişilerde uçak oldukça kaygı uyandırıcı bir obje olarak da nitelendirilebiliyor. Bunun aslında birçok sebebi olabiliyor. Örneğin; medyada yer alan olumsuz bir uçak haberinden etkilenme, çok stresli iş ve yaşam koşullarından etkilenme, sevilen birinin kayından sonra uçmaktan kaçınma, her şeyi kontrol etme eğiliminde olan kişilik yapısının uçağı kontrol edemeyişlerinden kaynaklı kaygılanmaları, başka türlü fobilerin uçağın içindeyken kendilerini oldukça kaygılandıracağı düşüncesi (kapalı alanda kalma, panik atak geçirme korkusu ya da yükseklik korkusu gibi).

Tüm bu ve benzeri nedenlerden dolayı, insanoğlu özgürleşip kendini gerçekleştirme amacı ile kendi ürettiği kaygıları ve korkuları arasına sıkışıp kalıyor

ne yazık ki. Nice kaygıyla uçan kişi ruhsal olarak gergin uçmalara daha fazla tahammül edemediği için kariyer değiştirmek durumunda kalabiliyor. İnsanlar tatil yapmaktan veya önemli aile ve arkadaş ziyaretlerinden vazgeçmek zorunda kalabiliyor.

Elbette belli bir dozda kaygı ve korkunun yaşamsal faaliyetlerimiz açısından oldukça faydalı olduğunu biliyoruz ancak dozu artan kaygı veya korkunun hayat kalitemizi bozmaya başlamasıyla kaygı bozukluğu ve buna eşlik eden bir uçuş fobisi geliştirebiliyoruz. Örneğin; eskiden uçağa binmekten keyif alırken artık almıyor hatta çok tedirgin uçuyorsam, ya da en son 10 sene önce uçup kaygılandığım için bir daha hiç uçağa binmemişsem benim işlevselliğimin bozulmaya başladığını anlayabilir ve çözüm arayışına girebiliriz.

Uzmanlar uçuş korkusu geliştiren kişilerin öncelikle gerçekten bu kaygı ve korku duygularından ne ölçüde kurtulmak istediklerini belirlemeleri gerektiğini vurguluyor. Sonrasında alınabilecek bireysel psikoterapi seansları ile hızla ilerleyip belli egzersizler ile bu kaygılar kontrol altına alınabiliyor ve kişi özgürce istediği yere uçabiliyor.

Bu tedavi edici yöntemlerden son zamanlarda en etkili olanı ise EMDR yani "Gözle Duyarsızlaştırma ve Yeniden İşleme" yöntemidir. Bu yöntem daha çok yaşanmış belirgin bir travmatik anı üzerinden uygulanan ve Dünya Sağlık Örgütü tarafından bilimselliği kanıtlanmış ve desteklenen; günümüzde



hızlı ve çözüm odaklı olduğu gibi oldukça da etkili bir terapi yöntemi olarak kullanılmaktadır. Tek başına uygulanabileceği gibi her bireyin farklı ihtiyaçları olduğu göz önünde bulundurularak, psikoterapi süreci içinde destekleyici bir teknik olarak da kullanılabilir.

Bunun dışında öne çıkan diğer teknikler ise; nefes egzersizleri, gevşeme egzersizleri ve imajinasyon teknikleri ile kendi kendimize oluşturduğumuz kaygılarımızı kontrol altına alabilir ve daha sağlıklı hareket edebiliriz. Unutulmamalıdır ki; korku ve kaygı en temel duygularımızdır ve bunları pozitifte döndürmek bizim elimizdedir.



ATÜT MERCEĞİNDE DEVLET ANA

Öncelikle “ATÜT nedir?” sorusunu cevaplandıralım. Marksist teori, toplumsal üretimin iki ana yoldan geliştiğini söyler. Bunlardan biri Avrupa toplumlarının üretim sistemini açıklayan feodalitedir. Bu üretim tarzının en belirgin özelliği toprak sahibinin olması yani özel mülkiyetin varlığıdır. Toprak sahibi soylular, sahibi oldukları topraklar üzerinde kralın yetkilerine sahiptirler. Toprak, üzerindeki köylülerle beraber soylulara aittir. Feodalizm denilen bu üretim tipi bugünkü Kapitalizmin temelini oluşturur.

Diğer üretim tarzı ise bizim asıl konumuz olan “Asya Tipi Üretim Tarzı”dır. Asya toplumlarında, az önce bahsettiğimiz Feodal üretim tarzından farklı olarak toprak sahibi yoktur. Bu da özel mülkiyetin, dolayısıyla da mirasın ve sermaye birikiminin olmadığı bir toplum sistemini işaret eder. Bu sistemle, toplumun sınıflara ayrılmaması ve feodalitedeki gibi katı bir toplumsal tabakalaşmanın meydana gelmemesi hedeflenmiştir.



ESRA ALAN *Türkolog*

ATÜT’ün sermaye biriktirme, mülkiyet, yerel yönetimi engelleyen merkezî otorite ve toprağın kimseye ait olamayışı konularında Sosyalizmle benzerlik gösterdiği düşünülebilir. Ancak Karl Marx, ATÜT ve Sosyalizm’i birbirine yakın bulmamıştır.

1960’lı yıllarda Marx’ın Asya Tipi Üretim Tarzı, Türkiye’deki sosyalist kesimin gündemine girmiştir. Kemal Tahir’in de içlerinde olduğu birçok entelektüel bu meseleyi tartışmıştır. Osmanlı toplum yapısının özgün oluşu ve Batıya benzemeyişinin yanı sıra

Osmanlı Devleti’nin kapitalist sisteme neden geçemediği konuları tartışmaların temelini oluşturmuştur. Konuyla ilgili olarak Sencer Divitçioğlu, bu kavramı az gelişmişlik kapsamında ele alan ilk kitabı 1967 yılında Asya Tipi Üretim Tarzı ve Az Gelişmiş Ülkeler adıyla yayımlamıştır.

Kemal Tahir de Avrupa toplumları için geçerli olan üretim tarzının yani Feodalizm’in Asya toplumlarını karşılamadığının farkındaydı. Batının toplum düzeninden farklı bir düzeni olan Asya toplumlarının

farklı bir üretim sistemi olacağını düşünüyordu. Dolayısıyla Avrupa toplumuna özgü sistem ve fikirler de Türk toplumuna ters düşecekti. Bununla ilgili olarak üç ayrı konuşmasında “Batı kalıpları bizim yerli meselelerimizi çözemez”, “Batı toplumunun içinden doğan sistem ve fikirler onun bünyesine uygundur”, “Elbise yaptırırken terziye ölçü vermesini biliyoruz da bir sistemi almak istediğimiz zaman sosyal bünyemizin ölçülerini neden aklımıza getirmiyoruz?” demiştir.

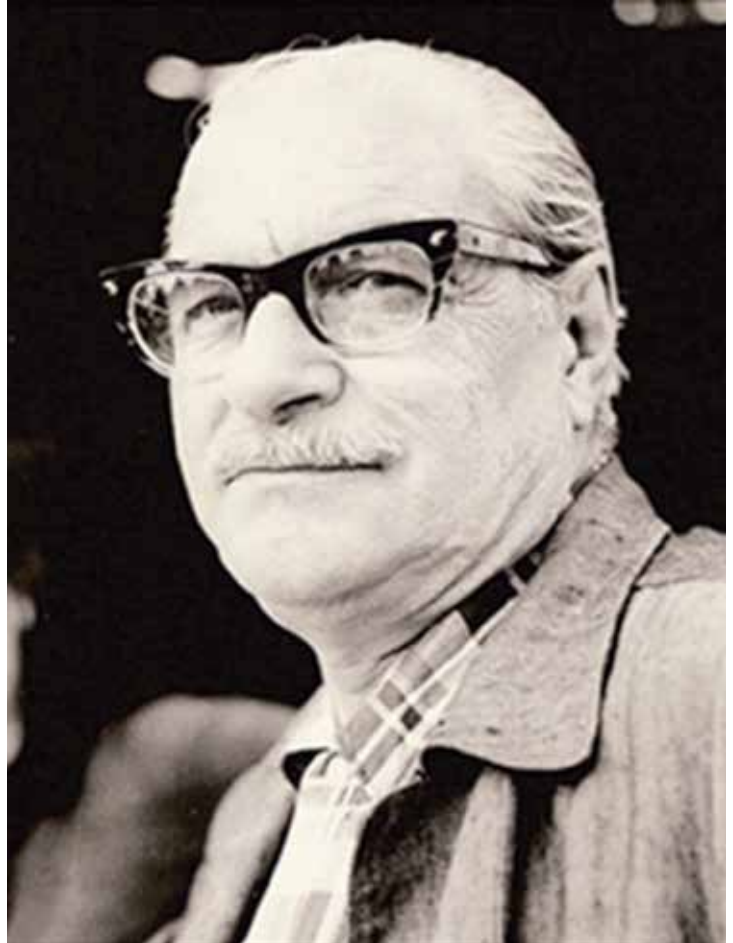
Stalin’in denetimi nedeniyle Marx’ın sonraları ortaya çıkan “Asya Tipi Üretim Tarzı” fikri Kemal Tahir’in daha çok heyecanlanmasına ve konuyu benimsemesine sebep olmuştur. Çünkü Kemal Tahir, bu fikrin Marx ağzından anlatılmasının daha etkili olacağını düşünmüştür. Böylece Kemal Tahir bu meseleye daha çok sarılmış ve konu hakkında çalışmalar yapmaya başlamıştır.

Kemal Tahir, Osmanlı’yı toptan reddetmenin çözüm olmadığını görmüştür. Bahtiyar Aslan “Kemal Tahir, ATÜT, Doğu-Batı ve Yerlilik” adlı yazısında Tahir’in fikirlerini şöyle özetlemiştir: “Altı asırlık bir devletin yıkılırken gösterdiği zaafarla, yükselirken gösterdiği erdemleri aynı hükme bağlamanın hiç de vicdanî ve aklı bir tutum olmadığını biliyordu. Bu ayrım aslında onun Türk toplumuyla ilgili düşüncelerinin odağında yer alır.” ... “Kemal Tahir, çağdaşlarının aksine imparatorluğun yıkılışına değil, varoluşuna gözünü çevirmiş ve Türk toplumunun dinamiklerini oradan yakalamaya gayret etmiştir.”

Kemal Tahir, Bahtiyar Aslan’ın özetlediği bu fikirlerini Devlet Ana romanında ele almıştır. Romanın tezi Tahir’in bu fikirleri üzerinedir. Gazeteye verdiği bir demeçte bizzat kendisi şunları söyler: “Türkiye Batıdakilere hiç benzemeyen bir topluluktur. Anadolu insanı Batılıların geçirdiği tarihsel aşamalara uğramamıştır. Bu sebeple dünya görüşleri, olaylar karşısında davranışları Batılılara benzemeyen insanlarımızın romanı da gerek biçim gerek öz bakımından değişik olmak zorundadır. Tarihinde büyük devletler kurmuş, bunları çağların yaygın toplumsal şartlarını zorlayan üstün yetenekleriyle yaşatmış Türk insanı en ileri batı toplumlarının kişileri kadar derin, geniş, zengin iç dünyalara sahiptir.”

Kemal Tahir, romanın daha ilk sayfalarında Mavro ve Notüs Gladys’ün konuşmalarıyla fikirlerini ortaya koymaya başlar. Kitabın 29. Sayfasında pazar başının artırılmasından dolayı pazarcıların Ertuğrul Bey’in topraklarına kaymasından Soylu Filatys’u sorumlu tutan Mavro’ya, Notüs Gladys şöyle söyler: “Soylu Hristiyan hiç suçlu olmaz. Çünkü soylunun soyluluğu gibi, yaptığı da hep Allah’tandır. Pazar

Kemal Tahir de Avrupa toplumları için geçerli olan üretim tarzının yani Feodalizm’in Asya toplumlarını karşılamadığının farkındaydı. Batının toplum düzeninden farklı bir düzeni olan Asya toplumlarının farklı bir üretim sistemi olacağını düşünüyordu. Dolayısıyla Avrupa toplumuna özgü sistem ve fikirler de Türk toplumuna ters düşecekti. Bununla ilgili olarak üç ayrı konuşmasında “Batı kalıpları bizim yerli meselelerimizi çözemez”, “Batı toplumunun içinden doğan sistem ve fikirler onun bünyesine uygundur”, “Elbise yaptırırken terziye ölçü vermesini biliyoruz da bir sistemi almak istediğimiz zaman sosyal bünyemizin ölçülerini neden aklımıza getirmiyoruz?” demiştir.



Kemal Tahir

başını artırmaya geldi mi, senyörün keyfinedir. Kimse karışamaz. Kendi toprağında dilediğini yapar. Çünkü toprağı da soylular için yaratmıştır, Allah! Salt toprağı değil, üstündeki köylüyü de bağışlamıştır mal diye, canı çekerse, asar!" Yazının başında anlattığımız feodal düzen Napoli kralının gayri meşru çocuğu, Sen-Jan Şövalyesi Notüs Gladyüs ağzından bu şekilde aktarılır.

Mavro'nun saf ve masum şaşırmaları ile konuşma devam ederken, feodal düzen iyice eleştirilir. Mavro, Notüs Gladyüs'ün anlattığı düzeni beğenmeyerek köylünün isyan edip neden kaçmadığını sorar. Notüs Gladyüs bu kez şöyle yanıt verir: "Boynundaki demir tasmayı n'apalım? Üstüne sahibinin arması kazılmış, senin adın, sanın!" Aldığı cevap Mavro'yu 'dehşete yakın bir korkuya' düşürür ve tekrar sorar: "Bildiğimiz it tasmağı gibi mi, aman Şövalyem ?"

Notüs Gladyüs'ten duyduklarıyla hayrete düşen Mavro, bir göçmenden duyup, inanmadığı hadiseyi anlatır: "Sazlıkta rastladım birine... Sordum neden göçtüklerini ? Duraksadı. İnanmadım ! Herifin yalancısıyım... Sizin oraların töresince, evlenecek kızın kızlığı da tekfurunmuş... Yalan değil mi Şövalyem, olmaz böyle şey değil mi ? Kemal Tahir,

Mavro'ya anlattığı bu hikayeyle konuya üçüncü bir referans daha kazandırarak hem meseleyi daha inandırıcı hâle getiriyor hem de Mavro'nun "Olmaz böyle şey değil mi, Şövalyem?" sorusuyla Mavro'nun feodal düzeni kabullenemeyişini vurguluyor. Mavro'nun bu kabullenemezliğine karşın Notüs Glasyüs'ün cevabıyla mesele daha ileri bir boyuta taşınıyor: "Yalanı yok! Allah'ın emridir. 'Köylünün canı soylunun' ne demek ? Geriye kalır mı bir şey ?"

Kemal Tahir, kitabın başında feodal sistemi Frenk ağzından verdikten sonra meseleyi bir de Osman Bey cephesiyle ortaya koymayı uygun görüyor. Osman Bey, Frenk düzeninin Asya toplumları üzerinde tutmadığını anlatıyor. Kitabın 190. Sayfasında Şeyh Edebalı, doğuyu bırakıp batıya yönelmenin olurluğunu soruyor. Osman Bey cevabında: "Olur Şeyhim! İstanbul'un Bizans'ı, Frenk'in karanlık dünyasından kopup geldi. Ama oranın kölelik düzenini burada tutturamadı. Tutturamayınca da 'toprak Allah'ın, İmparator kâhya, köylü kiracı' demek zorunda kaldı. İmparator'un hür köylüleri, Latin İstanbul'u basıp, alınca Frenk düzeninin nasıl bir bela olduğunu görüp anlamıştır. Bu düzen köylüyü köle etmeye dayanır. Kim ister köle olmayı ? Demek zorlayacaksın aralıksız ! Zorlarken, zorlarken n'olur adam ? İnsanlıktan çıkar ! İşte bu sebepten Frenk adamı, say ki, kuduz canavardır. Kahpedir, kıyıdır. Allah'ı maldır, dini imanı soymaktır. İrzi, namusu, utanması, acıması, sözü, yemini hiç yoktur. Bunalırsa insan eti yer, Bizans köylüsü kabul etmez bu rezilliği... Uçlara yerleştirilmiş Hristiyan Türklerse hiç yanaşmazlar köleliğe... 'suyun akarı' dediğim, işte budur. Bu yöneliş çok adam istemez ! Kalabalıkları biriktirip, köylünün başına musallat etmek zorunda değilsin. Bu zamana kadar hiç görmediği bilmediği düzeni götürüp Bizans köylüsünü şaşırtıp, ürkütmek



Kemal Tahir

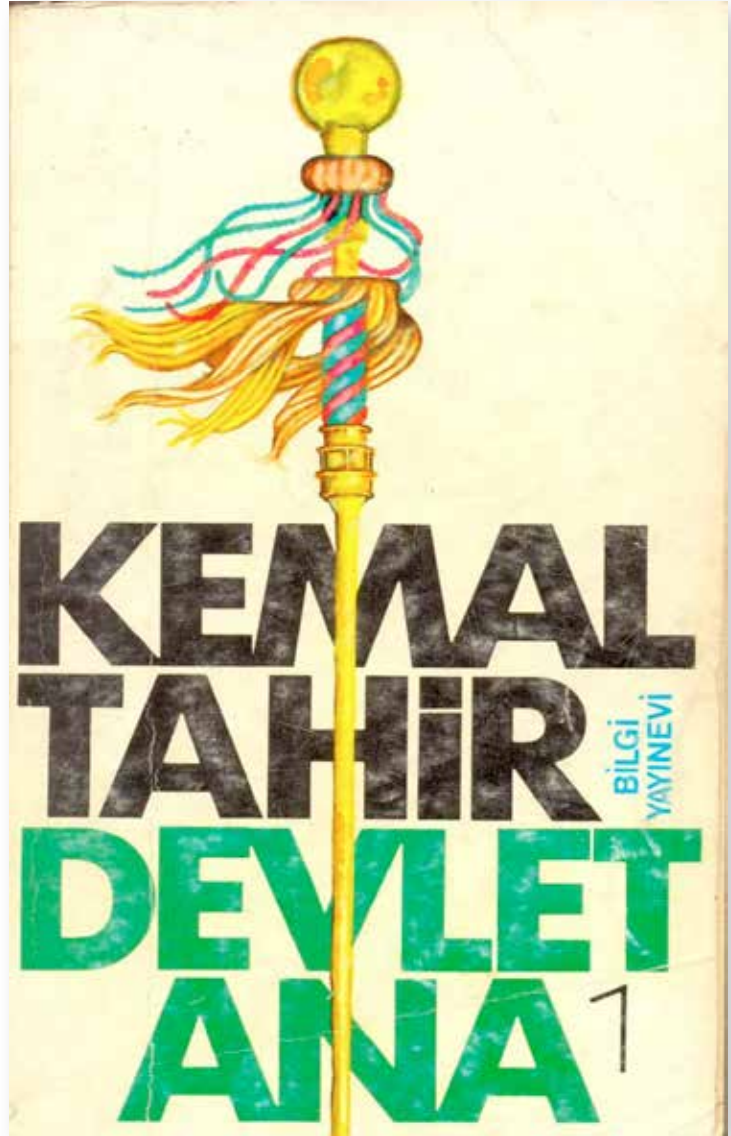
Mavro'nun saf ve masum şaşırmaları ile konuşma devam ederken, feodal düzen iyice eleştirilir. Mavro, Notüs Gladyüs'ün anlattığı düzeni beğenmeyerek köylünün isyan edip neden kaçmadığını sorar. Notüs Gladyüs bu kez şöyle yanıt verir: "Boynundaki demir tasmayı n'apalım? Üstüne sahibinin arması kazılmış, senin adın, sanın!" Aldığı cevap Mavro'yu 'dehşete yakın bir korkuya' düşürür ve tekrar sorar: "Bildiğimiz it tasmağı gibi mi, aman Şövalyem ?"

Kemal Tahir, kitabın başında feodal sistemi Frenk ağzından verdikten sonra meseleyi bir de Osman Bey cephesiyle ortaya koymayı uygun görüyor. Osman Bey, Frenk düzeninin Asya toplumları üzerinde tutmadığını anlatıyor. Kitabın 190. Sayfasında Şeyh Edebali, doğuyu bırakıp batıya yönelmenin olurunun soruyor. Osman Bey cevabında: "Olur Şeyhim! İstanbul'un Bizans'ı, Frenk'in karanlık dünyasından kopup geldi. Ama oranın kölelik düzenini burada tutturamadı.

de yok ! Köleliğe karşı, Frenk soygununa, zulmüne, ırk düşmanlığına karşı biz hoşgörü, dayanışma, can, ırz, mal güvenliği sağlayacağız. Alın teriyle çalışanlar bizden yana olacak ister istemez..."

Kemal Tahir, buraya kadar alıntıladığımız yerlerde Frenk düzeninin kötülüğünden bahseder ve Osman Bey'in ağzından da bu düzeni yerer. Kitabın 544. Sayfasına geldiğimizde Sarı Aratos, Osman Bey'in amcası Dünder Bey'in bir mecliste Türk düzeni hakkında söylediklerini aktarıyor: "Türkmen'de 'pazar bacı' yoktur, tımar dağıtmak, reâyayı, toprağı deftere yazmak yoktur ve de hazine toplamak gazi töresine sığmaz," demiş... "Gazilikte, bir elden alınır, öbür elden verilir," demiş... "Baç almak, defter kalem danışman gâvurluğudur, kitabımızın kavlince küfürdür. Çünkü savaşta alın teriyle elde edilmiş mal değildir, askere haramdır," demiş... "Çünkü Müslümanlıkta gerek zekât, gerek sadaka yoksulundur. Bey kesesine giremez. Malı parayı gâvur kazanır, Müslüman bulduğu yerde alır, keyfi nasıl isterse yer tüketir. Beyliği mal biriktirmek, hazine peydahlamak yıkar. Çünkü beyi kasıntıya sürer, pintiliğe alıştırır, doğruluktan ayırır," demiş... "Tarih kitaplarında yazılı... Beyin mal toplaması ülkeye kıtlık düşürür. Nitekim topladığı, sonunda düşmana kalır. Şeriatımızın töresince beye hazine gerekmez!" diye bağırması..." Tahir, bu kısımda tam olarak Asya Tipi Üretim Tarzı'nı anlatıyor. Fikirlerini yine diyaloglar aracılığı ile vermeyi uygun buluyor.

Yine kitapta, Orhan Bey'in Lotüs ile at sırtında yaptıkları konuşmada, Orhan Bey, Lotüs'e Türk adetinde drahoma olmadığı, aksine kız alınırken 'başlık' verildiğini söyler ve başlık olarak neler verildiğini anlatır. Lotüs sorar:



Kemal Tahir'in Devlet Ana'sı romanı

" -Toprak?..

Orhan Bey hemen telaşlandı. Kelimeleri arayarak karşılık verdi:

-Toprak bağışlanmaz bizde, kız karşılığında... Toprak beyin malı değildir çünkü...

-Ya kimindir?

-Allah'ın..." (syf.467) Görüldüğü gibi burada da net bir şekilde ATÜT'ün temel özelliklerinden toprağın Allah'a ait oluşu bir kez daha tekrarlanıyor.

Sonuç olarak, Kemal Tahir'in Devlet Ana'sı tezli bir romandır ve yazarın birçok mecrada dile getirdiği ATÜT fikrini ortaya koymaktadır. Asya Tipi Üretim Tarzı'nın Türk tarihini karşılayıp karşılamadığı ise başka bir tartışmanın konusudur ve hakkında birçok düşünürün yazısı bulunmaktadır.

EGE'DE BİR VOLKANİK ADA: SANTORİNİ

Yunanistan'ın en ünlü ve bence coğrafi bakımdan en ilginç adası Santorini'deyim bu ay. Ege Denizinin güneyinde yer alan ve Kiklades ada grubuna ait adalardan birisi burası. Yunancada çember anlamına gelen cyclos sözcüğünden geliyor. Aslında bu adalar Delos adası etrafında dairesel bir şekilde dizildikleri için böyle deniliyor. Hepsi toplam 12 adadan oluşuyor. Üstelik oldukça da küçük bir ada Santorini topu topu 75 km kare. Aslında en önemlisi burası öyle ünlü ki herkes Santorini'yi görmeye koşuyor adeta.



DR. HANDAN DİKER Öğretim Görevlisi, Yeditepe Üniversitesi







Yunan adalarını severim. Gerek komşu ülke oluşu, gerekse de ortak kültürler dolayısı ile bizimle çok benzerlikler gösterdikleri için hiç yabancılık çekmem. Santorini'ye giderken de hep aynı duygular ile yola çıktım. Adanın Yunanca Adı Thira, İtalyancası Santorini. Asıl adı Thera iken, Venediklerin buraya Santa-İrini adını vermeleri ile bugünkü adını almış. Herkesin kullandığı ve bilinen ismi de bu.

Santorini'nin volkanik bir ada oluşu bence turistleri buraya çekiyor. Ya da hakkındaki türlü rivayetler gizemler insanları buraya çekiyor. İ.Ö. 1650-1450 yılları arasında Minos patlaması olarak bilinen bir volkanik patlama meydana geliyor. Adanın 73 km Karelik bir alanı deniz altında kalıyor. İ.Ö. 1450'deki patlama asıl patlama olup, ada bugünkü hilal şeklini alıyor. Ve buradaki Minos uygarlığını suya gömüyor. Ada hem volkanik patlamalara maruz kalıyor, hem de çeşitli depremler yaşıyor. Böylece de Santorini'de farklı toprak ve kaya yapıları gözleniyor. Bu patlamanın diğer adalar üzerinde de etkileri oluyor. Örneğin en büyük yıkımın Girit Adasında olduğu söyleniyor.

Santorini sırası ile Minolailar, Dor, Fenisililer, Romalılar ve Venedikliler tarafından yönetilmiştir. 1537'de





Osmanlılar tarafından ele geçirilmiş 1829'da ise bu kez Yunanlıların eline geçmiştir.

Adaya çeşitli yollarla gitmek mümkün. Ben deniz yolu ile gittim. Hani o resimlerde görmeye alıştığınız gerçekten bembeyaz badanalı ve küp şeklindeki evleri ile mavi ve beyazın egemen olduğu tipik bir Yunan adası Santorini. Gemiler adanın Skala limanına yanaşır. Ve buradan adanın merkezine gitmek için ya finüküleri kullanmanız gerekiyor, ya da eşeklerle çıkabiliyorsunuz. Yaya yolunu tercih ederseniz 600 basamaklı merdiveni çıkmanız gerekiyor. Ben

finüküler ile belki de dünyanın en görkemli Ege denizi manzarasını izleyerek adanın merkezine ulaştım. Gerçekten unutulmazdı.

Adanın merkezi ve en büyük yerleşim yeri Fira (Thira). Bir de La (Oia) olmak üzere ada iki kısımdan oluşuyor. La bölgesi daha çok lüks bir bölge olarak biliniyor. Erguvanlar, mavi beyaz boyalı evler, limon ağaçları ile tam bir Akdenizli ada burası. Küçük butikleri, kafeleri ile adeta Venedik şehrinin dar sokaklarında olduğu gibi burada da kaybolmanız işten bile değil.





Adanın bu kadar turist çekmesinin nedeni adadaki volkanik yapı. Plajlarda kumlar bile siyah ya da kırmızı renkte. Nedeni ise volkanik oluşum.

Santorini de 2 ünlü müze var. Birisi Megaro Gyzi Müzesi. Burada 1956 depremi öncesi ve sonrasını anlatan fotoğraflar sergileniyor. Diğeri de Thera

Santorini de 2 ünlü müze var. Birisi Megaro Gyzi Müzesi. Burada 1956 depremi öncesi ve sonrasını anlatan fotoğraflar sergileniyor. Diğeri de Thera Müzesi. Bu müzede ise Santorini adası ile Atlantis arasındaki bağlar ortaya seriliyor. Bir rivayete göre Santorini adası Atlantis'lilere ev sahipliği yapmıştır deniliyor.

Müzesi. Bu müzede ise Santorini adası ile Atlantis arasındaki bağlar ortaya seriliyor. Bir rivayete göre Santorini adası Atlantis'lilere ev sahipliği yapmıştır deniliyor.

İşte burada gördüğünüz gibi adadaki mitolojik rivayetler de bir bir ortaya çıkıyor. Santorini'nin beni en çok etkileyen yönü belki de kayıp kıta Atlantis'in burada olabileceği miti oldu. Kısaca Atlantis efsanesinden bahsedeyim. Atlantis ya da Atlantis adası Platonun bahsettiği efsanevi bir batık ada ve onun muhteşem uygarlığı. Yeri hakkında çeşitli rivayetler ortaya atılmıştır. Platon Atlantis'in Büyük okyanusta değil de Akdeniz'de olduğunu iddia etmiştir. Sonraları buna dayanarak volkanik patlama sonunda yaşanan tsunami sonucunda Santorini ile Anafi'nin Atlantis'in su yüzeyine çıkan parçacıkları olduğuna inanılmaya





başlanmıştı. Günümüzde adada volkanın hala aktif olduğu söyleniyor.

Rüzgârın eksik olmadığı, özellikle de yaz aylarında güneşin de eksik olmadığı, ancak gün batımının en güzel izlendiği ada olması ile de ünlü Santorini... Günbatımını Oia köyünde izlemek en güzeli imiş.

Gelelim o nefis zengin büyük porsiyonlu Yunan mutfağına. Lezzetli balıkları, salataları, zeytinyağlıları ile tam da bir Ege mutfağı ile karşı karşıyasınız burada.

Şimdi düşünün işte, Santorini öyle bir ada ki, macera var, mitoloji var, efsane var, gizem var ve de merak var. Adayı dolaşırken belki de Atlantis'te mi geziniyorum acaba demedim desem yalan olur. Hiç bir Yunan adasında bu kadar çok çeşitlilik yok. Burası öyle bir yer ki çok şeyler yaşanmış ve çok yorgun bir ada. Ancak müthiş bir turistik ve gizemli şöhreti var. Bu özellikleri de onu Yunan adalarının en havalısı yapıyor.

Santorini'yi dolaşınca ben, Platon'a hak verdiğimi düşündüm. Masallara inanmamdan mı yoksa sevmemden mi bilinmez ama ben bu adadan çok etkilendim işte bu kesin. Yazımı Platon'un Atlantis ile ilgili sözlerinin yer aldığı Kritias isimli eserinden bir alıntı ile bitirmek istiyorum. Siz de Santorini'yi bir fırsat yaratıp mutlaka görün diyorum. Belki siz de Platon'a inanırsınız.

'...Öte yandan da savaşı idare edenler Atlantis Adasının Kralları imiş. O ada Libya'dan daha büyük olduğu halde yer depremleri sonucunda suya gömülerek... bir balçık yığınının ibaret kalmış...'



İstanbul'un Aquaparkları

Yaz bitiyor. Okuldan önce son eğlence fırsatlarını değerlendirmek için aquaparklar birebir... İstanbul'daki aquaparkları sizler için derledik...

Ağustos, yazın ve tatilin son ayı. Bu güzel yaz günlerinde, okula başlamadan moral depolamak isteyenler için işte İstanbul'un suyla eğlencenin birleştiği aquaparkları:



Aqua Club Dolphin

Esenkent'te Bahçeşehir girişindeki bu büyük aquapark içinde 7 ayrı havuz bulunuyor. Tam 12 farklı kaydırığın bulunduğu tesiste kar partisinden plaj voleyboluna kadar birçok etkinlik de yapılıyor.

park.aquaclubdolphin.com



Aqua Marine

Büyükçekmece Su Oyunları Eğlence Merkezi AQUA MARINE, 3000 kişi ağırlayacak kapasitede. Tesisteki 3500 m³ ve 2500 m² olimpik havuz ve yarı olimpik havuzların yanında 60 m uzunluğundaki kamikaze, 90 m boyundaki piton dikkat çeken kaydıraklar.

www.aquamarine.com.tr



Coliseum Aqua Park

Beykoz Acarkent'te ve Sarıyer Acarlar sitesi içindeki Coliseum Aqua Park; 6 kaydırak, 4 açık havuz ve 1 dalga havuzundan oluşan özel peyzajlı yemyeşil doğa içindeki 12.000 m²'lik tesisiyle hizmetinizde.

www.coliseum.com.tr

SHGM’NİN AB EŞLEŞTİRME PROJESİ’NİN KAPANIŞ KONFERANSI GERÇEKLEŞTİRİLDİ...

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün İdari ve Kurumsal Yapısının Güçlendirilmesi” ile ilgili eşleştirme projesinin Kapanış Konferansı, 11 Temmuz 2017 tarihinde Ankara’da düzenlendi.

AB desteğiyle Fransa-Romanya Konsorsiyumu ile 2014 yılında başlatılan SHGM’nin idari ve kurumsal yapısının güçlendirilmesi ve AB mevzuatlarına uyumun hedeflendiği eşleştirme projesi, iki yıllık sürenin ardından kapanış konferansı ile sona erdi.

Projenin sonuçlarını değerlendirmek üzere düzenlenen konferansa, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Orhan Birdal, Sivil Havacılık Genel Müdürü Bahri Kesici, Türkiye Cumhuriyeti AB Büyükelçisi Christian Berger, Fransa’nın Türkiye Büyükelçisi Charles Fries ile Romanya Büyükelçisi Gabriel Sopanda’nın yanı sıra sivil havacılık sektöründen de çok sayıda temsilci katıldı.

Konferansta; Türk sivil havacılık mevzuatının AB müktesebatına uyumu ve Türkiye havacılık sektöründeki emniyet seviyesinin, çevre korumasının, hava seyrüsefer hizmetlerinin, güvenliğin ve piyasa erişiminin artırılmasına yönelik projenin temel hedef ve getirileri değerlendirildi. Aynı zamanda AB uzmanlarının tavsiyeleri ile sonuçların sürdürülebilirliğini sağlamak üzere kurumlar arasında geleceğe yönelik işbirliği mekanizmaları ele alındı.

Proje kapsamında, “SHGM Kurumsal Gelişimi”, “Hava Seyrüsefer Hizmetleri”, “Denetimlerde Bulguların Azalması”, “EASA Mevzuatları ve Havacılık Güvenliği”, “Emisyon Ticaret Sistemi ve Çevre Birimin Oluşturulması” olmak üzere toplamda 6 başlık altında



çalışmaların eş zamanlı yürütüldü. Ayrıca insan kaynakları konusunda iş tanımlarının belirlenmesi ve eğitim programlarının hazırlanmasına yönelik faaliyetlerin de düzenlediği projenin iki yıllık uygulama süreci boyunca 51 uzman görevi ve 14 sektörel ziyaret gerçekleştirildi.

Eşleştirme projeleri, mutabık kalınarak lehtar ülkelerin kamu mercileri ve Üye Ülkeler arasında paylaşılan politika amaçları etrafında şekillendirilmektedir. Bu projeler kapsamında, kesin sonuçlara ulaşmak üzere Üye Ülkelerden gelen uzmanlar tarafından uygulanan çok çeşitli faaliyetler yer almaktadır. İki adet Proje Lideri (bir tanesi projeyi yöneten Üye Ülke adına, diğeri ise faydalanıcı kurum adına olmak üzere) ve Yerleşik Eşleştirme Danışmanı (RTA), Eşleştirme Projelerinin belkemiğini teşkil etmektedir. RTA tarafından koordine edilen proje, en az 12 ay boyunca geçici olarak faydalanıcı kurumun yönetimine verilmektedir. Eşleştirme projelerinin iş planı kapsamında genellikle uzman görevleri, eğitim faaliyetleri ve farkındalığı arttırmaya yönelik ziyaretler öngörülmektedir. 2.5 Milyon Euro maliyetli “SHGM’nin İdari ve Kurumsal Yapısının Güçlendirilmesi” Projesi’nde 18 Mart 2013 tarihinde gerçekleştirilen ihaleyi Fransa ve Romanya Sivil Havacılık Genel Müdürlüklerinden oluşan Konsorsiyumu kazandı. İki aşama halinde Nisan 2014-Mart 2015 ve Mart 2016-Temmuz 2017 dönemlerinde uygulanan proje kapsamında, İdari ve Kurumsal yapıyı güçlendirecek çalışmalar ve yasal düzenlemeler hayata geçirildi.

web.shgm.gov.tr

UÇUŞ VE GÖREV SÜRESİ SINIRLAMALARI İLE DİNLENME GEREKLİLİKLERİNİ İÇEREN EĞİTİM DÜZENLENDİ..

Uçuş ve Görev Süresi Sınırlamaları ile Dinlenme Gerekliklikleri ile ilgili 4-5 Temmuz 2017 tarihlerinde İstanbul'da eğitim düzenlendi. Avrupa Komisyonu'nun ilgili regülasyonlarına uyum kapsamında 5. kez düzenlenen SHT-FTL eğitimi, havayolu işletmelerinin ilgili personellerinin katılımı ile gerçekleştirildi.

SHGM adına yetkili eğitmen tarafından verilen eğitimde, 1 Ocak 2017 tarihinde yürürlüğe giren Uçuş ve Görev Süresi Sınırlamaları ile Dinlenme Gerekliklikleri (SHT-FTL) Talimatı kapsamında havayolu işletmelerinin ve havayolu işletmeleri bünyesinde görev yapan geçerli lisans ve/veya sertifika sahibi olan ekip üyelerinin uymaları gereken gerekliklikler hakkında katılımcılar bilgilendirildi.

web.shgm.gov.tr



TÜRKİYE-AB KAPSAMLI HAVACILIK ANLAŞMASI'NA YÖNELİK MÜZAKERELERİN 3.TURU DÜZENLENDİ

Türkiye ile AB Komisyonu arasında Kapsamlı Havacılık Anlaşması Müzakerelerinin üçüncü turu 10-11 Temmuz 2017 tarihlerinde Ankara'da gerçekleştirildi.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Dışişlikiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürü Erdem Direkler ve AB Komisyonu temsilcisi Klaus Geil başkanlığında gerçekleştirilen heyetlerarası müzakerelerde, emniyet, güvenlik, hava trafik yönetimi, çevre ve ticari konulara yönelik maddeler ele alındı. Müzakereler sonunda ülkemiz ile AB Komisyonu arasında Toplantı Tutanağı ve bir sonraki müzakerelere kadar yapılacakları içeren Takip Listesi imzalanarak dördüncü tur görüşmelerin Kasım ayında yapılmasına karar verildi.

web.shgm.gov.tr



2016 KPSS SONUÇU 2017-1 YERLEŞTİRMESİ İLE ÖSYM BAŞKANLIĞINCA KURULUŞUMUZ EMRİNE YERLEŞTİRİLEN ADAYLARA İLİŞKİN DUYURU...

Kuruluşumuz emrine ÖSYM Başkanlığınca yerleştirilen adayların yerleştirme işlemlerine ilişkin olarak görüşmelerde bulunmak üzere hiçbir taahhütte bulunmamak ve yol masrafları taraflarına ait olmak ve 2017/1 KPSS Tercih Kılavuzunun "Başvuru Genel Şartları ve Diğer Hususlar" başlığı altında yazılı bulunan şartları taşımak kaydıyla aşağıda istenilen belgeleri tamamlayarak DHMI Genel Müdürlüğü İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı Emniyet Mahallesi Mevlana Bulvarı Konya Yolu üzeri No: 32 Etiler/ANKARA adresine unvanları karşısında yazan tarihte saat 09:00'da şahsen müracaat etmeleri gerekmektedir.

dhmi.gov.tr



İstenilen Evraklar

- 1- Kimlik Fotokopisi (Aslını ibraz etmek şartıyla) (Arkalı Önlü olacaktır)
- 2- KPSS Yerleştirme Belgesi internet çıktısı.
- 3- Mezuniyet belgesinin fotokopisi (Aslını ibraz etmek kaydıyla) Yurtdışından mezun olanlar için Yüksek Öğretim Kurulundan alacağı Diploma Denklik Belgesi gereklidir.
- 4- Doğuştan veya sonradan herhangi bir nedenle bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal ve sosyal yetenekleri bakımından özür durumuna göre tüm vücut fonksiyon kaybı oranının yüzde kırk ve üzerinde özürlü olmadığına ve yurdun her yerinde her türlü iklim şartlarında görev yapabileceğine dair beyanı. (EK-1)
- 5- Askerlik durum beyanı. (EK-2) (Askerlik yapmış ise terhis belgesinin fotokopisi (Aslını ibraz etmek kaydıyla) Tecilli ise Tecilli olduğunu gösterir Askerlik Şubesi veya e devlet üzerinden alınacak belge)
- 6- Hakkında verilmiş bulunan mahkûmiyet hükmü veya halen devam eden ceza davası bulunmadığı ile adli sicil kaydı ve adli sicil arşiv kaydının bulunmadığını belirten beyan. (EK-3)
- 7- Mal bildirim formu. (El yazısı ile eksiksiz olarak doldurulmuş, imzalı ve kapalı zarf içinde) (EK-4)
- NOT : 2 sayfalık olan Mal bildirim formu arkalı önlü olacak şekilde fotokopi ile yada yazıcıdan arkalı önlü çıktı alınarak tek sayfa halinde teslim edilecektir.
- 8- Banka Promosyonu alıp almadığına dair beyanı. (EK-5) (Banka Promosyonu alan adaylar promosyon tutarı ve tarih gösterir evrakı çalıştıkları yer veya Bankadan alacaktır)
- 9- Kamu Kurum ve Kuruluşlarında Çalışanlar için Hizmet Belgesi Aslı.
- 10- 12 adet vesikalık fotoğraf. (4,5 x 6 cm, son altı ay içerisinde çekilmiş ve Erkek adaylar için Kravatlı olacak şekilde)
- 11- 3 adet Güvenlik ve Arşiv Araştırması Formu (EK-6) (EK-7'de yer alan Güvenlik ve Arşiv Araştırması Formu doldurma talimatına göre doldurulacak)

Ek Evraklar

- 1- Ehliyet Fotokopisi (Arkalı Önlü olacaktır) (Aslını ibraz etmek şartıyla) (Sadece İş Makinaları Sürücüsü Adayları getirecektir)
- 2- YDS Sınav Sonuç Belgesi (İnternet Çıktısı) (Sadece Stajyer AIM Memuru, Mühendis (Elektronik), Programcı ve İstatistikçi Adayları getirecektir)
- 3- Sağlık Kurulu Raporu (Belge Aslı) "Yurdun her yerinde ARFF (Hava Alanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele) Memuru (İtfaiyeci) Olur" ibareli (ARFF Memuru Adayları getirecektir-Sağlık Raporlarında Boy ve Kilo ölçüleri yazılı olacaktır)
- 4- Sağlık Kurulu Raporu (Belge Aslı) "Görevini devamlı yapmasına engel olabilecek herhangi bir sağlık sorunu bulunmamaktadır" ibareli (Stajyer AIM Memuru Adayları getirecektir)
- 5- SQL veya PL/SQL bildiğini gösterir belge (Sadece programcı adaylarından 391084165 ÖSYM tercih kodunu seçenler getirecektir.)
- 6- Oracle Veri Taban Yönetim Sistemlerini bildiğini gösterir belge (Sadece programcı adaylarından 391084165 ÖSYM tercih kodunu seçenler getirecektir.)
- 7- MS Visual Studio.Net(ASP.NET,C#) Platformunda WEB TABANLI YAZILIM geliştirme konusunda bilgi sahibi olduğunu veya bu konuda çalışma yaptığını gösterir belge (Sadece programcı adaylarından 391084165 ÖSYM tercih kodunu seçenler getirecektir.)
- 8- C# Programlama dili bildiğini veya C# kullanarak çalışma yaptığını gösterir belge (Sadece programcı adaylarından 391084165 ÖSYM tercih kodunu seçenler getirecektir.)
- 9- Cisco Certified Network Professional (CCNP) sertifikasına sahip olmak (Sadece programcı adaylarından 391084171 ÖSYM tercih kodunu seçenler getirecektir.)
- 10- Ağ güvenliği (Intrusion Prevention System (IPS) veya Firewall, UTM veya URL filtering) konusunda en az 2 (iki) yıl çalışmış olduğunu gösterir belge (Sadece programcı adaylarından 391084171 ÖSYM tercih kodunu seçenler getirecektir.)
- 11- MCSA Database Administrator sertifikasına sahip olmak (Sadece programcı adaylarından 391084171 ÖSYM tercih kodunu seçenler getirecektir.)

2017 YILI ASİSTAN-STAJYER HAVA TRAFİK KONTROLÖRÜ ALIMI BAŞVURU SONUÇLARI VE SINAVA ÇAĞIRILAN ADAYLAR İÇİN SINAV TARİHLERİ DUYURUSU



Asistan-Stajyer Hava Trafik Kontrolörü sınavına başvuru yapan, durumu olumlu olan ve Sınava katılacak adayların isimleri Ek-1 listede belirtilmiş olup;

KPSS sınav puanına göre ilana çıkılan ve ilan şartlarını sağlayan 290 Stajyer Hava Trafik Kontrolörü adayının 25.07.2017-07.08.2017 tarihleri arasında Ek-1 listede belirtilen tarih ve saatlerde;

1 Asistan Hava Trafik Kontrolör adayının ise 07.08.2017 tarihinde Ek-1 listede belirtilen saatte;

Genel Müdürlüğümüzde yapılacak sınava katılmaları gerekmektedir.

Sınava girecek adayların Ek-2'de bulunan tercih formunu doldurarak sınav günü teslim etmeleri gerekmektedir. Söz konusu form teslim edildikten sonra tercihlerde herhangi bir değişiklik yapılamayacaktır.

İstenilen Belgeler

- 1) Tüm adayların Nüfus Cüzdanını Sınavda ibraz etmeleri gerekmektedir.
- 2) Asistan Hava Trafik Kontrolörü adayı (ayrıca) sınava girmeden önce Hava Trafik Kontrolör Lisansını ibraz edecektir.

Sınav Adresi:

DHİM Genel Müdürlüğü
Hava Seyrüsefer Dairesi Başkanlığı (2. Kat)
Emniyet Mh.Mevlana Bulvarı Konya Yolu Üzeri No:32
P.k.: 06560 Etiler/Yenimahalle/ANKARA

Telefon:

0 312 204 28 52 ve 22 60 (İnsan Kaynakları D.Bşk.)
0 312 204 22 30 (Hava Seyrüsefer D.Bşk.)

dhmi.gov.tr

THY HAVACILIK AKADEMİSİ,İBB YEREL YÖNETİMLER AKADEMİSİ VE UGETAM İLE HİZMET PROTOKOLÜ ANLAŞMASI İMZALADI

İSTANBUL,(DHA) Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yerel Yönetimler Akademisi ve eğitim işlerinden sorumlu şirketi UGETAM ile hizmet protokolü anlaşması imzaladı.

Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yerel Yönetimler Akademisi ve Eğitim İşlerinden Sorumlu Şirketi UGETAM arasında eğitim desteği - eğitimci teminiyle birlikte, sınıf, laboratuvar, donanım ve malzemelerini de karşılıklı olarak tahsis edebilmelerine imkan tanıyan protokol imzalandı. Türk Hava Yolları'nı temsilen İnsan Kaynakları Genel Müdür Yardımcısı Abdülkerim ÇAY, UGETAM A.Ş. adına Genel Müdür Dr. Şenol YILDIZ'ın imzalarıyla hayata geçen protokol uyarınca Türk Hava Yolları Havacılık Akademisi, UGETAM'a ihtiyaç duyduğu alanlarda eğitim ve danışmanlık hizmeti verecek.

İmza töreninde Türk Hava Yolları adına söz alan Türk Hava Yolları İnsan Kaynakları Genel Müdür Yardımcısı Abdülkerim ÇAY, "UGETAM ile Havacılık Akademimiz arasında tesis edilen güç birliğinin eğitim alanında ortaklaşa yürütülecek projelere olumlu katkılarını en kısa sürede göreceğimize inanıyoruz" dedi.

www.hurriyet.com.tr



ÇİN, AIRBUS'TAN 20 MİLYAR DEĞERİNDE 140 UÇAK ALIYOR

Çin ile Airbus firması arasında dev anlaşma imzalandı: Çin, Airbus'tan 140 uçak satın alıyor. Anlaşma Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Şi Cinping'in G20 zirvesi öncesinde Berlin'deki temasları sırasında imzalandı.



Çin, Airbus firması ile dev anlaşma imzaladı. Çin Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Şi Cinping'in G20 zirvesi öncesinde Berlin'deki temasları sırasında varılan anlaşmaya göre, Çin Airbus firmasından 140 adet yolcu uçağı satın alıyor. Airbus firması, uçaklardan 100'ünün kısa ve orta menzilli A320 serisine ait olduğunu, 40 uçağın ise A350 tipi uzun menzilli

yolcu uçağı olduğunu duyurdu. Uçakların toplam maliyeti ise 20 milyar 100 bin euro olarak açıklandı. Anlaşma çarşamba günü Berlin'de Çin Devlet Başkanı Şi Cinping'in de hazır bulunduğu toplantıda Airbus CEO'su Tom Enders ile Çin havacılık şirketi CAS yetkilisi Sun Bo arasında imzalandı.

Airbus CEO'su Tom Enders, uçakların "önümüzdeki 5-6 yıl içerisinde" Çin havayolu firmalarına teslim edileceğini kaydetti. Enders, sipariş edilen A320 serisine ait 100 yolcu uçağının imalatının yaklaşık yarısının Çin'de yapılacağını belirtti. Firma üretimi, Pekin yakınlarında bulunan Tianjin'deki fabrikada yapmayı planlıyor. Uzun menzilli uçakların imalatı ise Avrupa'da yapılacak. Ancak uçaklarda kullanılan parçalar giderek daha fazla oranda Çin'de üretiliyor. Geçen yıl üretilen 700 Airbus uçağından 50'si de Çin'de imal edildi.

www.dw.com

FRANSA İLE ALMANYA SAVAŞ UÇAĞI ÜRETECEK

Almanya Başbakanı Merkel ile Fransa Cumhurbaşkanı Macron Paris'te işbirliği mesajları verdi. İki lider ortak 'yeni nesil savaş uçağı' üretme kararı aldı.

Fransa'nın başkenti Paris'te Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron ile Almanya Başbakanı Angela Merkel'in hazır bulunduğu Almanya-Fransa Ortak Bakanlar Kurulu bugün toplandı. Her iki ülkenin hükümeti AB için yeni nesil savaş uçaklarını ve insansız hava araçlarını ortaklaşa geliştirme ve üretme kararı aldı. Ayrıca işletmelere vergi uygulamasında hesaplama kıstaslarının standartlaştırılması kararlaştırıldı.

Macron: Almanya-Fransa ortaklığı önemli

Fransa'nın yeni Cumhurbaşkanı Macron'un başkanlığındaki ilk ortak Fransa-Almanya Bakanlar Kurulu toplantısı merakla bekleniyordu. Macron küresel sorunların üstesinden gelebilmek için Almanya ile Fransa'nın ortak pozisyonunun önemli olduğunu vurguladı. İki ülke arasındaki işbirliğinin özünü ise savunma politikaları oluşturuyor. Her iki ülke yeni bir savaş tankı, uzun menzilli bir keşif



uçağı ve Eurofighter ve Rafale tipi uçakların yerine geçecek yeni nesil bir savaş jetinin ortaklaşa yapılıp yapılamayacağını araştırarak. Ayrıca her iki ülkenin askeri kademelerinin birbiriyle iletişimde olması ve ortak veri bankalarının kullanılabilmesi için şifreli iletişimin standartlaştırılması hedefleniyor.

www.dw.com



TSHA SERTİFİKA TÖRENİ

Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği tarafından ortak finanse edilen proje kapsamında İstanbul'da inşa edilen Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde (TSHA) görev alacak eğitmenler sertifikalarını aldı.

Eğitimcinin Eğitimi Programı kapsamında uluslararası standartlara göre verilen eğitimlerde başarılı olan 13 eğitmen (5.grup) sertifika almaya hak kazandı. 7 Eylül 2016 tarihinde temel atma töreni gerçekleştirilen TSHA'nin yalnızca Türkiye'nin değil, uluslararası

ölçekte havacılık sektörünün de eğitim ihtiyacını karşılaması hedefleniyor. ICAO Trainair Plus üyesi olmasına yönelik çalışmaların da devam ettiği projenin 2017 yılı sonunda tamamlanarak 2018 yılı içinde faaliyete geçmesi planlanıyor.

AIRPLANE TECHNICIAN, 92, CELEBRATING 75 YEARS AT AMERICAN AIRLINES

FORT WORTH, Texas -- Azriel "Al" Blackman is an aviation maintenance technician at Texas-based American Airlines.

He's 92 years old and celebrating 75 years with the company, getting in the Guinness Book of World Records for having the "Longest Career as an Airline Mechanic." The airline honored him at JFK Airport in New York with a celebration and dedication of a Boeing 777 with his name on it. He recently wrote an essay on the airline's website, but he says don't mistake it for a retirement letter.

www.wcsh6.com





UÇAK HURDACILIĞI NEDEN İYİ BİR İŞ?

Ticari yolcu uçakları ömrünü tamamladığında İngiltere'nin kırsal bölgesinde bir hurdaliğa getirilerek parçalara ayrılıyor. İngiltere'de uçaklar ömrünü tamamladığında Cotswolds olarak bilinen kırsal bölgedeki Gloucestershire'da bir hurdaliğa götürülüyor.

Hava kuvvetlerine ait bu eski uçak pistinde beş Jumbo Jet, iki Boeing 777, birkaç Airbus A320 ile 20 kadar başka yolcu uçağı görülüyor. Bazıları grup halinde tutulurken bazıları da rayların üzerinde tek başına duruyor. Burası uçak mezarlığından ziyade, uçakları parçalara ayırarak kimi kısımlarına yeniden hayat veren bir hurdalık olarak işlev görüyor. Air Salvage International adlı bu uçak hurdaliğının kurucusu Mark Gregory uçakların parçalanmasından sorumlu. "Uçağın motorlarını ve diğer parçalarını söküp tek tek satmak daha kârlı" diyor. 20 yıl önce kurulan bu hurdaliğa yılda 50-60 yolcu uçağı getiriliyor. Buradaki

metal yığını, bölgedeki geniş kırlar ve şirin köylerle büyük bir tezat oluşturuyor. Gregory ve ekibi uçakları dikkatli bir şekilde parçalıyor. Eskiden havayolu mühendisi olarak çalışan Gregory, "Uçağın değerinin yüzde 80 ila 90'ını motorları oluşturuyor" diyor. "Onları söktükten sonra diğer değerli parçalara geçiyoruz."

Boeing 737 veya Airbus A320 gibi dar gövdeli uçakların sökülmesi sekiz hafta sürüyor. Boeing 747 veya 777 gibi büyük uçakların parçalanması ise 10-15 haftayı buluyor. Uçak sökülmeğe başlanmadan önce, içindeki yakıt, buz çözme sıvısı, hidrolik yağ gibi zararlı maddelerin boşaltılması gerekiyor. Daha sonra motorlar vinç yardımıyla çıkarılıyor ve içine paslanmayı önleyecek koruyucu sıvı pompalanıyor. Daha sonra uçak plastikle sarmalanıyor.

Ama bütün bu çabaya değmiyor değil. 20 yıllık bir Boeing 777'nin motoru 3 milyon dolara alıcı buluyor. Bu motorlara talep fazla; zira yeni bir uçağa takılabildiği gibi yedek parça olarak da kullanılabilir. 777 için yeni bir motora 30 milyon dolar harcamak gerekiyor. Bu motorların ömrü çoğu zaman uçağın ömründen fazla oluyor.

Uçaktaki diğer değerli parçalar arasında iniş takımı, yardımcı güç ünitesi (uçağın arkasında elektrik sistemine akım sağlayan türbin), havacılık elektroniği sistemi, klima ve kurtarma tüneli yer alıyor. "Geriye





sadece uçak gövdesi kalıyor" diyor Gregory. "Uçuş güvertesinin bir kısmını bazen havacılık okulları eğitim amacıyla almak istiyor. Bazen kapıları ve koltukları bile satın almak isteyenler çıkıyor." Hatta kemerler bile 25 dolara alıcı bulabiliyor. Havacılık sektörü, kullanılmaz hale gelen uçakların elden çıkarılması konusunda sorun yaşıyor. ABD'de Arizona çölündeki uçak mezarlığında çok sayıda terk edilmiş uçak bulmak mümkün. Hava güvenliği ve gürültü ile ilgili düzenlemelerin yanı sıra uçak üretiminin artması, son yıllarda uçak değiştirme oranında büyük bir artışa ve çok sayıda uçağın daha ömrünü tamamlamadan



elden çıkarılmasına neden oldu. Bugün dünya çapında yıllık sökülün ticari uçak uçak sayısı 400 ila 600 arasında değişiyor. Bu büyük bir atık sorununu gündeme getiriyor. Her yıl uçak sökümünden 30 bin ton alüminyum, 1800 ton alaşım, 1000 ton karbon elyafı ve 600 ton diğer parçalar atık olarak çıkıyor. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO'ya göre, bu sorun daha da ağırlaşacak; zira önümüzdeki 13 yılda 18 bin uçağın devre dışı bırakılması bekleniyor.

Geçen yıl ICAO, uçak geri dönüşüm kurumlarıyla ortak çalışıp uçak sökümünde daha fazla parçanın kullanılabilir hale getirilerek atık madde oranını azaltmayı hedeflediğini açıklamıştı. Uçak geri dönüşüm kurumu Aircraft Fleet Recycling Association, uçakların yüzde 95'inin yeniden kullanılabileceğine inanıyor.

Gregory ise uçağın mümkün olduğunca fazla parçasının yeniden kullanılmasının mümkün olduğunu söylüyor. "Uçak gövdelerini müzelere, temalı parklara, hostes okullarına, hatta film şirketlerine sattığımız oldu. Yıldız Savaşları filmine bile birçok uçak parçasıyla destek verdik." Doctor Who, Batman ve başka birçok filmde de parçaları kullanılmış. Hatta bazen polis ve itfaiye de hurdalığa gelip eğitim çalışmaları yapıyor. Hurdalıkta teknisyenler, uçakları mümkün olan en küçük parçalara ayırmaya çalışıyor. En son aşamada gövdeden dev parçaları çıkarmak için elektrikli metal kesiciler kullanılarak farklı maddelerin ayrılıp geri dönüşümü sağlanıyor.

Gregory ve ekibi bazen koltuklar arasında sıkışmış eşyalara rastlıyor. Bir keresinde kaptan pilotun koltuğu altında, içinde 600 dolar olan bir cüzdan bile bulduklarını, kaybettikten 10 yıl sonra Avustralya'daki pilota bu cüzdanı ulaştırdıklarında çok şaşırdığını söylüyor Gregory.

www.bbc.com

AYAKTA SEYAHATTEN, EVDE BAGAJ TESLİMİNE UÇAK YOLCULUĞUNU DEĞİŞTİRECEK YENİLİKLER

Pilotsuz uçaklardan, evde bagaj teslimine ve ayakta seyahate, uçak yolculuğunu değiştirecek birçok yenilik kapıda. İngiliz Daily Telegraph gazetesi, bu alanda 5, 10, 20 ve 50 yıl içinde yaşanabilecek gelişmeleri yazdı.



Pasaportların sonu geliyor

Yüz tanıma teknolojisi, giderek yayılıyor. Bir İngiliz şirketinin geliştirdiği ve Dubai Uluslararası Havalanı'nda bu yıl içinde uygulamaya girecek sistem, yolcuların yüzünü tanıyıp dijital pasaport fotoğraflarıyla kıyaslayacak.

Uçak korkusu nasıl yenilir?

Avustralya da "temassız" pasaport kontrolüne geçmeye hazırlanıyor. Mart 2019'da devreye girmesi beklenen sistemle, dış hat yolcuları, iç hatlardaki gibi hiçbir kontrolden geçmeden terminalden çıkacak.

Uçakta spor

Uçakta oturmak, birkaç kaç saat geçirmek için en sağlıklı yol olmayabilir. Airbus'ın üzerinde çalıştığı modüler konseptle, uçaklarda farklı amaçlar için kullanılacak bölümler olacak. Havayolu şirketlerine yeni gelir kapıları yaratmayı hedefleyen bu konsept, uçaklarda spor salonları da olmasını içeriyor.



Havada Starbucks

Airbus'ın bir başka projesi de uluslararası kahve zincirlerinin uçaklarda kahve satması.

Oyun salonu

Bu modüller, çocuklar için oyun alanı olarak da kullanılabilir. Aileler için ses yalıtımlı odalar da planlar arasında.

Yolcular değil, havayolu şirketleri para ödeyecek

Uzmanlara göre yolcuların bilet için para ödemeleri tarihe karışabilir. Otel ve araç kiralama gibi ilave hizmetlerin hava yolu şirketlerine koltuk için talep edilen ücretlerden daha fazla gelir getirebileceği hesaplanıyor. Bu durumda havayolu şirketlerinin, bu hizmetleri satın alacak müşterilere bedava bilet verebileceği belirtiliyor. Deneyimlerini sosyal medyada paylaşan yolculara ödeme yapılması da gündemde.

Bavulsuz seyahat

Ekim'de AirPortr com adlı İngiliz şirketi, yolcuların bagaj işlemlerini evlerinden yapabilmesini sağlayacak bir hizmet başlatıyor. Bavullar evden alınıp uçağa verilecek. Bavulların kaybolması endişesi de ortadan kalkacak. Zira, üzerine kablosuz cihazlarıştırılan bavulların nerede olduğu tespit edilebilecek. TUMI adlı şirket, bu amaçla bu ay "Global Locator" (Küresel yer bulucu) adlı bir ürün çıkardı.

Manzaralı yolculuk

Fokker Technologies, Boeing için panoramik pencereler tasarladı. 2018'den itibaren bazı uçaklarda, business class'ta 137 santimetre uzunluğunda, 45 santimetre genişliğinde camlar olacak.

Şelaleli havaalanları

Terminalde uçak beklemek birçok kişi için sıkıcı olabilir. Gelecekte havaalanları da çok değişecek. Singapur'daki Changi Havaalanı'nın bir terminali 1 milyar 700 milyon dolar harcanarak yenilendi. Ormanlık alan içindeki terminalde beş kat bahçe, şelaleler, yüzlerce restoran ve bir otel bulunuyor.

HAYATINDA HİÇ UÇAĞA BİNMEYEN TAMİRCİ, YOUTUBE VİDEOLARINDAN UÇAK YAPTI

Kamboçya'da hayatında hiç uçağa binmeyen bir araba tamircisi, YouTube videolarını izleyerek uçak yaptı. Ülkenin güneydoğusundaki Svay Rieng eyaletinde yaşayan 30 yaşındaki Pean Long, çocukluk hayalini bir yılda gerçekleştirdi ve pilot koltuğunu bacaklarını kestiği plastik sandalyeden, gövdesini mazot varilinden yaptığı uçağını 50 metre havalandırmayı başardı.

Pirinç tarlasında çalışan yoksul bir ailenin altı çocuğundan biri olarak dünyaya gelen Long'un uçak tutkusu altı yaşındayken gördüğü bir helikopterle başlamış.



Ortaokul mezunu olan Long, üç yıl boyunca, YouTube'da uçakların iniş kalkışı, uçuş simülasyonları ve uçak fabrikalarının sanal turlarıyla ilgili videolar izlemiş ve 2'nci Dünya Savaşı'nda kullanılan tek kişilik bir Japon uçağının benzerini yapmaya karar vermiş.

Başına motosiklet kaskı takarak, kanat açıklığı 5.5 metre olan uçağını, pirinç tarlaları arasındaki toprak pistte köylülerin tezahüratı ve alaycı bakışları arasında havalandıran Long, 50 metre yüksekliğe çıkabilmiş ve yere çakılmış.

Long bunun uçağında 500 kilo kadar fazla ağırlık olmasından kaynaklandığını söylüyor. İki çocuk babası olan Long, başına bir şey gelmesinden endişelenen karısının vazgeçirmeye çalışmasına rağmen, şimdi bir deniz uçağı üzerinde çalışıyor.

www.bbc.com



A J A N D A



EROL EVGİN – ALTIN ŞARKILAR

Türk pop müziğinin duayenlerinden Erol Evgin, İstanbul, Ankara ve İzmir’de vereceği konserlerle müzikseverlerle buluşacak.

“Altın Düetler” albümüyle hayranlarının kalbinde yeniden taht kuran Erol Evgin müzikseverler için sürprizler de hazırlıyor.

Erol Evgin, vereceği konserlerde ölümsüz eserlerinin yanı sıra pop müziğin sevilen klasiklerini de seslendirecek. Dört neslin birlikte şarkılar söyleyeceği konserde sanatçıya özel orkestrası eşlik edecek.

21 Ağustos - 27 Ekim

Denizli, Antalya, Muğla, İstanbul, Bursa, Konya, Ankara, İzmir, Adana, Mersin

TEOMAN MARİNA ARENA’DA

Teoman, 26 Ağustos’ta İstanbul’un en büyük açık hava sahnesi Marina Arena’da sahne alacak.

Marina Arena Ücretli Servis Kalkış Semtleri

Mecidiyeköy Trump Avm Önü, Üsküdar Marmaray Çıkışı, Ataşehir Migros Önü, Ümraniye CanPark Avm Önü, Çekmeköy Madenler İETT Durakları, Kadıköy Evlendirme Dairesi Suadiye Princess Hotel Önü, Maltepe Sahil İETT Durağı Kartal İDO Önü, Pendik İDO Önü, İzmit Perşembe Pazarı-Ordu Evi, Gebze-Mustafa Paşa Camii Önü

26 Ağustos 2017, 21:00
Marina Arena, İstanbul



FUNDA ARAR AÇIKHAVA'DA

Funda Arar, 2017 yılında çıkardığı "Aşk Hikayesi" albümünden yeni şarkılar ve şimdiye kadar hit olmuş şarkılarından oluşan repertuvar ile 16 Ağustos'ta Cemil Topuzlu Harbiye Açık Hava Sahnesi'nde...

Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Sahnesi,
İstanbul

16 Ağustos 2017, 21:00



ATA DEMİRER GAZİNOSU

"Ata Demirer, gösterisinde hem stand-up yapıyor hem 'Tek Kişilik Gazino' olacak.

Başarılı komedyen, Türk Sanat Müziği'nden operaya, halk müziğinden popa ve arabeske kadar geniş bir repertuvara sahip. Demirer'e sahnede Taşkın Sabah yönetiminde bir orkestra ve zaman zaman dansçılar eşlik edecek.

Seyircinin hasretle beklediği mizah dolu hikâyeler de şarkı aralarında sahnede yerini alacak. Ata Demirer kendine has üslubuyla bir yandan şakalarıyla seyirciye kahkahalar attırıyor, bir yandan da şarkılarıyla, Açıkhava sahnesine.

Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Sahnesi, İstanbul

18 Ağustos 2017, 21:00

AĞUSTOS'DA UNUTMA!

4 Ağustos

I. Dünya Savaşı'nın başlaması (1914).

6 Ağustos

II. Dünya Savaşı'nda, Amerika Birleşik Devletleri tarafından, Japonya'nın Hiroşima şehrine ilk atom bombasının atılışı (1945).

8 Ağustos

Türk jetlerinin Kıbrıs'ı bombardımanı ve Yüzbaşı Cengiz Topel'in uçağı ile düşerek şehit oluşu (1964).

9 Ağustos

I. Dünya Savaşı'nda, 1. Anafartalar Zaferi (1915).

10 Ağustos

Sevr Antlaşması'nın imzalanışı (1920).

17 Ağustos

Kocaeli merkez olmak üzere İstanbul, Adapazarı, Yalova, Bolu ve Eskişehir'de sabah saat 03.02'de 7.4 şiddetinde meydana gelen depremde 14.095 kişi öldü, 27.234 kişi yaralandı (1999).

26 Ağustos

Büyük Taarruz'un başlaması (1922).

26 Ağustos

Malazgirt Zaferi (1071).

30 Ağustos

Büyük Taarruz'un zaferle sonuçlanması (1922).

AĞUSTOS'DA SİNEMA

Ağustos ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



4 AĞUSTOS 2017 CUMA

KARA KULE

Bilim Kurgu, Fantastik, Korku

Oyuncular: Idris Elba, Matthew McConaughey

11 yaşındaki Jake Chambers (Tom Taylor), rüyalarında gördüğü, ancak kimsenin varolduğuna inanmadığı Orta Dünya'yla ilgili ipuçlarını takip ederek buraya ulaşmayı başarır. Burada yine rüyalarında gördüğü Silahşör Roland Deschain (Idris Elba) ile karşılaşır.



11 AĞUSTOS 2017 CUMA

SON SAVAŞÇI

Bilimkurgu, Aksiyon, Macera

Oyuncular: Kellan Lutz, Daniel MacPherson, Isabel Lucas

Gelecekte geçen filmde gezegenler arası sömürgeleştirme ve yaklaştırmakta olan bir küresel kriz baş göstermiştir. Durumun kritikliği karşısında sessiz kalamayan beklenmedik bir ikili el ele vererek bunu engellemeye ve herkesin içinde yatan canavarlarla mücadele etmeye girişirler...



18 AĞUSTOS 2017 CUMA

AÇIK DENİZ 3: KAFES DALIŞI

Dram, Gerilim, Korku

Oyuncular: Joel Hogan, Josh Potthoff, Megan Peta Hill

Ekstrem aktivitelerin gösterildiği bir şov programına katılmak isteyen 3 arkadaş, bunun için kafes içinde köpekbalıklarıyla dolu okyanusa dalıp bu deneyimin her anını kameraya almaya karar verir. Ancak dalışa başlayacakları sırada yükselen dalgalar, içinde bulundukları tekneyi batırınca okyanusun ortasında köpekbalıklarıyla başbaşa kalırlar.



25 AĞUSTOS 2017 CUMA

ÇILGIN HIRSIZ 3

Animasyon

Çılgın Hırsız serisinin üçüncü filminde de çılgın Fransız hırsızın, sevimli minikleriyle yeni maceraları sürüyor.



TERMINATÖR 2: MAHŞER GÜNÜ

Yönetmen: James Cameron

Oyuncular: Arnold Schwarzenegger, Robert Patrick, Linda Hamilton

Türkiye'de vizyon tarihi: 25 Ağustos 2017

Tür: Bilimkurgu

İlk olarak 1 Temmuz 1991'de gösterime giren Terminatör 2 filmi, 25 Ağustos 2017'de 3 boyutlu olarak tekrar gösterime giriyor.

1997 Ağustos'unda yaşanan ve 3 milyarı aşkın insanın ölümüne neden olan olayın üstünden yıllar geçmiş ve 2029 yılına gelinmiştir. John Connor makinelerle karşı insan direnişinin lideri konumundadır. Onu 2029 yılında yok edemeyen makineler şimdi yok edemedikleri düşmanlarını geçmişte yok etmeyi denemeye karar verirler ve John'un 10 yaşında olduğu döneme bir yok edici makine yollarlar. Buna karşılık John da o dönemde kendisini korumak için daha önce annesini öldürmek göreviyle geçmişe yollanan yok edici makinenin daha üst bir modelini geçmişe yollar. İki yok edici makine arasında John Connor için büyük bir mücadele başlar

MİLLİ MÜCADELE ROMANLARI



MÜMİN BALKAN

Ağustos ayı Türk milletinin var olma savaşı Milli Mücadele'nin zaferle sonuçlandığı ay...
Bu sayımızda Milli Mücadele yıllarını en iyi anlatan romanlardan birkaçını tanıtmak istedik.

KÜÇÜK AĞA – TARIK BUĞRA

Küçük Ağa, Kurtuluş Savaşı yıllarında, siyasal karar ve tartışma merkezlerinin uzağında, Kuvvacı/Millici denilen, ama ne oldukları, neyi temsil ettikleri pek bilinmeyen birilerinin açtığı savaşa katılıp katılmamanın vebalini tartarak bir karar verme durumunda kalan insanları anlatır. Asırladır sadece "halife-i ruyi zemin" in, padişahın açtığı sancağın altında savaşılacağı bilgi ve inancıyla yaşamış taşra insanlarının, halife-padişah çağrısının yokluğunda ve işgal haberleri yayılırken yaşadıkları ikilemlerin, açmaz ve iç çalkantıların, kendileri ve kaderlerine sahip çıkma hakkında yeniden düşünmek zorunda kalışlarının hikayesidir. Tarık Buğra'nın kendi deyişiyle Küçük Ağa, destanlara yakışır bir konuyu ele almasına rağmen, destan değil, gerçekliği anlatan bir romandır.

İletişim Yayıncılık, 479 sayfa

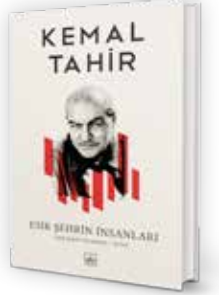


ESİR ŞEHİRİN İNSANLARI – KEMAL TAHİR

"Esir Şehir Üçlemesi" edebiyatımızın güçlü ve klasikleşmiş ismi Kemal Tahir'in başyapıtlarındandır. Her büyük ve klasik yapıt gibi, bir ya da birden çok problematiği mükemmel bir biçimde işleyen bu nehir roman dizisinin ilk kitabı olan "Esir Şehrin İnsanları"nda Kemal Tahir, Mütareke Dönemi Osmanlı aydınının ve İstanbul'unun destansı direnişinin ve mücadelesinin benzersiz bir fotoğrafını çekmektedir.

Kurtuluş Savaşı öncesinin anlatıldığı pekçok roman yazılmıştır kuşkusuz, ama hiçbirisi bu denli edebi ve ölümsüz olamamıştır.

İthaki Yayınları, 463 sayfa



ALLAH'IN SÜNGÜLERİ / REİS PAŞA – ATTİLA İLHAN

Allahın Süngüleri bu büyük direnişin öyküsünü anlatıyor ve onun kahramanlarının etten kemikten, insan resimlerini çiziyor. Mustafa Kemal, İsmet İnönü, Hâlide Edip, Yunus Nâdi... Makbûle Hanım, Zübeyde Hanım, büyük aşk Fikriye... Tarih kitaplarında birer isim olan bu şahsiyetler romanda adeta canlanıyor, hayat buluyor. Hepsisi bazen soğuk Ankara tepelerinde, bazen İstanbul'un bir zengin konağında, bazen tıklım tıklım direnişçi dolu trenlerde, bazen meclise giden tozlu yollarda nefes alıyorlar... Romanın görsel dili sizi Kurtuluş Savaşı'nın en hummalı günlerinin ürpertici atmosferine katacak; kâh demirkırı bir kışrağın soğukta dumanlaşan nefesini yüzünüzde hissedecek, kâh "Reis Paşa"yla birlikte Ankara'nın damar "damar, çilek pembesi, soğuk ve dumanlı bir lacivert" gecesine bakacaksınız.

İş Bankası Yayınları, 595 sayfa



VAR OLMAK – İLHAN TARUS

Birinci Dünya Savaşı'nın sona erdiği ve Sevr Antlaşması'nın imzalandığı sıralarda, Çanakkale'nin bir kasabası ve civarında yaşayan insanlar, henüz ne olup bittiğinden çok da haberi değildiler. Reji Müdürü Hamdi Bey, Çerkes Anzavur Paşa, Kara Hasan, ilçenin diğer ileri gelenleri ve halk, bir yandan günlük yaşamlarının gelgitleri, bir yandan yaklaşan fırtınaların dalgaları arasında gidip geliyordu. Bir yandan ise günbegün işgal haberleri geziniyordu etrafta. İşte bu ortamda, Kurtuluş Savaşı henüz başlamamışken, bir kasaba halkının o zamanlarda yaşadıklarını anlatıyor, edebiyatımızın unutulmaz yazarı İlhan Tarus'un bu romanı.

Kavis Yayınları, 220 sayfa



1

HANGİ SAYI GELMELİ?

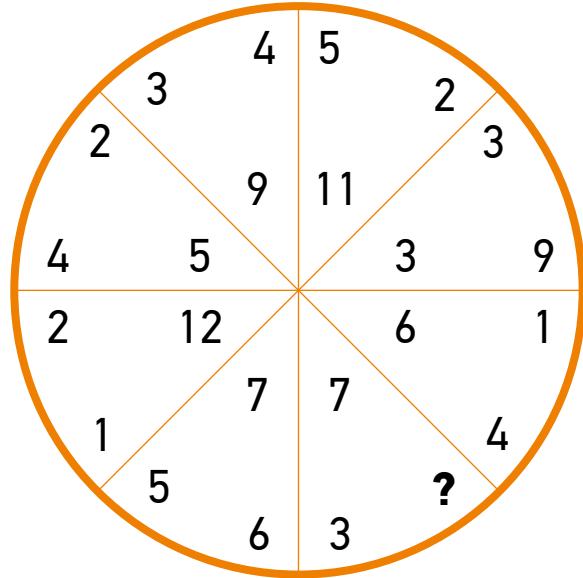
Soru işareti yerine hangi sayı gelmeli?

4	8 3 2	8
5		2
7		3
4		3
5	6 1 4	?

2

HANGİ SAYI GELMELİ?

Soru işareti yerine hangi sayı gelmeli?



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

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Barış Demir, Hüseyin Aktan

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

C: 38

$$(0 + 2 + 6 + 4) - 2 = 10$$

$$(6 + 2 + 10 + 8) - 2 = 24$$

$$(4 + 14 + 12 + 10) - 2 = 38$$

2

2

Dik sütunların her biri toplandığında 17 rakamı çıkar.

M A I N T E N A N C E
E Q U I P M E N T
R E P A I R
H A R D W O R K I N G
D E S I G N
A D V E R H A U L
S A F E T Y
E N G I N E E R I N G
F A C I L I T Y
T E C H N O L O G Y
T R A I N I N G
L A N D I N G
C O M P O N E N T

Keyword of the MRO

A STAR ALLIANCE MEMBER



20
YEARS

**TURKISH
AIRLINES**



DÜŞLER ADASI: PHUKET

TURKISHAIRLINES.COM