

UTED

41. YIL

www.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

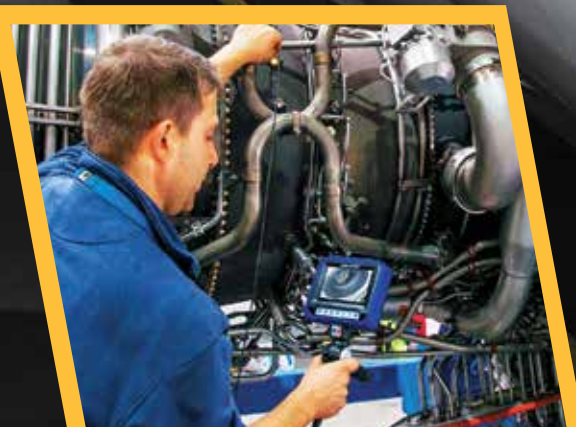
SAFETY
COMES FIRSTÖNCE
EMNİYET

Havayolunda 'Artı Değer' planlama



Neden emniyet kemeri takıyoruz
Hostes Hanım?

Hezarfen Ahmed Çelebi
ve Uçma Hayali



Uçağın midesine bakmak...

BOROSKOP

myTECHNIC ONE STOP BAKIM MERKEZİ OLMA YOLUNDA
YENİ ATÖLYELER AÇMAKLA BERABER MEVCUT ATÖLYELERİNE
YENİ KABİLİYETLER EKLEYEREK MÜŞTERİ MEMNUNİYETİNİ ARTTIRMAYA
DEVAM ETMEKTEDİR.

Atölyelerimiz;

- ✈ Slide and Life Vests Shop
- ✈ Wheel and Brake Shop
- ✈ Electrical and Electronic Shop
- ✈ Compressed Gas Cylinder and Regulator Shop
- ✈ NDT Shop
- ✈ Machining Shop
- ✈ Composite and Structural Shop
- ✈ Interior Refurbishment Shop





Değerli Meslektaşlarım,

Sektör olarak çok başarılı bir yıl yaşıyoruz. 2018 yılının ilk yarısında havayolu şirketlerimiz operasyonlarında hedeflere ulaştıklarını beyan eden açıklamalarda bulundu.

Sektörümüze en önemli katkılardan biri de **29 Ekim 2018** tarihinde faaliyete geçmesi planlanan '**yeni havalimanı**' olacak. Yeni havalimanımızın faaliyete geçmesi ile havayolu şirketlerimiz daha büyük hedefler belirleyecek ve bizler de bu büyük hedeflerin gerçekleşmesi için çalışacağız.

Ülkemizin havacılık alanındaki büyük hedeflerini gerçekleştirebilmesi ve sürekliliğinin sağlanması için '**uçak teknisyeni**', '**pilot**', '**hava trafik kontrolörü**' ve '**dispeçer**' gibi havacılık sektörünün nitelikli personel ihtiyacının da bu hedefler doğrultusunda belirlenmesi ve bir plan doğrultusunda karşılanması gerekmektedir.

Değerli Meslektaşlarım,

Havacılık alanında çok başarılı bir süreç yaşanmaktadır. **Çalışanı ve yöneteni ile aynı ortak değerleri merkeze koyarak tüm hedeflere ulaşabilir** ve ülkemiz için **büyük kazanımlar elde edebiliriz**.

Bu büyük projenin bir an önce hayata geçirilmesini ve **genç meslektaşlarımıza yeni istihdam olanakları sağlanmasını bekliyoruz**.

Ancak, bu proje hayata geçirilirken Atatürk Havalimanı'nda (AHL) ehliyeti olan çalışanları 'yeni havalimanı'na taşıyarak; 50 metre araç kullanılması gibi anlamsız veya hiçbir amaca hizmet etmeyen uygulamaların olmasının da tepkilere neden olduğunu belirtmek yerinde olur.

Değerli Meslektaşlarım,

Bilindiği üzere bu yıl derneğimizin kuruluşunun 50'nci yılı. Yarım asırlık bir çınarın gölgesinde olmaktan mutlu olduğumuzu, meslek büyüklerimizle sohbet etmenin de bizlere büyük ve eşsiz tarihi bir ziyafet verdiğini ifade etmek isterim. Buradan bir kez daha; **üyelerimizle bir araya gelmeye devam edeceğimizi bildirerek**, tüm meslektaşlarımızı bu mesleğin tek ve en büyük temsili olan **UTED** çatısı altında **güç birliği yapmaya davet ediyorum**.

Değerli Meslektaşlarım,

Mübarek Kurban Bayramınızı kutlar, Milli birlik ve kardeşliğimizin güçlenerek devam etmesini Yüce Allah'tan dilerim.

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

Saygılarımla...

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President

Necdet Aksoy





18 HEZARFEN AHMED ÇELEBİ VE UÇMA HAYALİ

Türk havacılık tarihinde gözünü semaya dikmiş ve uçuş hayallerini gerçekleştirerek İbn-i Farnas'tan sonra tarihte uçuşu başaran ikinci insan olarak ün yapmış Müslüman Türk bilgini Hezarfen Ahmed Çelebi, 31 yıllık kısa yaşamında havacılık alanında bıraktığı izlerle ilham kaynağı olmayı başarmış bir isim.



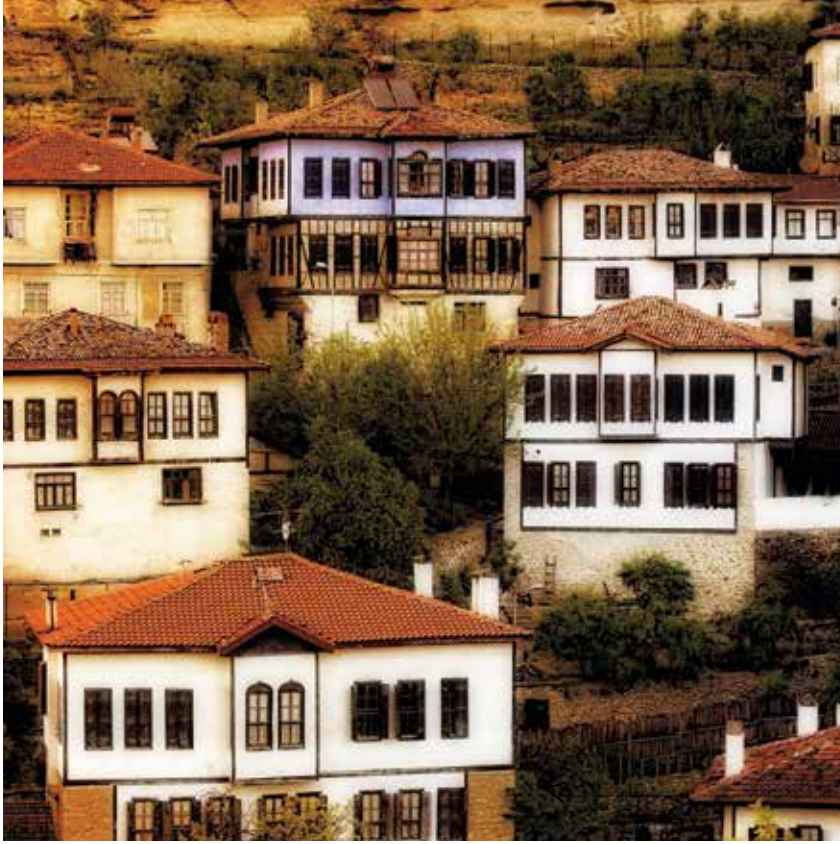
30 ARABA TAMİRCİLİĞİNDEN UÇAK TEKNİSYENLİĞİNE... ATIL TÜRKMEN

Bir arkadaşının kendisinden habersiz cv'sini doldurup Türk Hava Yollarına başvurmasıyla, tesadüf eseri uçak bakım teknisyenliğine adım atan Atıl Türkmen, bu mesleğe aşık oluyor ve 22 yıldır bu mesleği ilk günkü heyecan ile yapıyor.



40 HAVAYOLUNDA 'ARTI DEĞER' PLANLAMA

Havayolu işletmelerinde başarılı bir filo ve tarife planlaması; rekabetçi üstünlük kazanmayı, karlılığı ve pazar payını artırmaya yönelik stratejik hedeflere ulaşmayı desteklemektedir.



44 BATI KARADENİZ'DE BİR MÜZE KENT... SAFRANBOLU

Homeros'un İlyada destanında 'Paflagonya' olarak adlandırdığı Safranbolu, klasik Osmanlı kent mimarisi, birbirlerinin ışığını kesmeyen geleneksel evleri, tarihi mekanları, doğal güzellikleri ve kültürel geçmişi ile adeta bir müze kent özelliği gösteriyor.

06	HAVACILIK TARİHİNDE	36	SÖYLEŞİ
	AĞUSTOS		
08	GÜNDEM	40	ANALİZ
10	HABER	44	GEZİ
16	TEKNİK	50	KRİTİK
18	TÜRK HAVACILIK TARİHİ	54	SAĞLIK
24	PAZAR ANALİZ	56	SANAT
26	HAVACILIK	58	SPORTİF
30	İÇİMİZDEN BİRİ	62	KÜLTÜR SANAT
		66	BİL BAKALIM

UTED

41. YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 2146-0394 AĞUSTOS 2018 www.uted.com.tr

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Nihat ÇELİK

Editörler:
Oya KOTAN
Kâmile ÇAKIR

Grafik Tasarım:
C.Kaan ÖZKAN

Yazı Kurulu
Alişan DEĞİRMENCİLER, Arzu ERDİL,
Cemil AKGÜN, Devrim GÜN,
Erhan İNANÇ, Fatih YURTSEVEN,
Handan DİKER, Utku UZUN, Sevim BAKİ

Adres
İstanbul Cad. Üstoğlu Apt. No: 24, Kat: 5 Daire: 8
Bakırköy - İstanbul
Tel: 0212 542 13 00
Gsm: 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

Baskı
Özgün Ofset

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 Dergisi'nin geçmiş sayılarında
web sitemizden ulaşabilirsiniz.

HAVACILIK TARİHİNDE AĞUSTOS

1 AĞUSTOS 1931



✍ Mustafa Kemal Atatürk, New York'tan uçarak Yeşilköy'e inen ABD'li havacılar Russel Boardman ve John Polando'yu Yalova'da kabul etti.

7 AĞUSTOS 1982

✍ İki ASALA militanının Ankara Esenboğa Havalimanı'na düzenlediği silahlı saldırıda 8 kişi öldü.

8 AĞUSTOS 1964



✍ Kıbrıs Rum mevzilerini bombalayan bir Türk jeti düştü. Pilot yüzbaşı Cengiz Topel şehit oldu.

3 AĞUSTOS 1988

✍ Kızıl Meydan'a iniş yapan Alman pilot Mathias Rust, serbest bırakıldı.

5 AĞUSTOS 1930



✍ Ay'a ayak basan ilk insan olan ABD'li astronot Neil Louis Armstrong, Ohio'da dünyaya geldi.

8 AĞUSTOS 1981



✍ Yazın binlerce turisti ağırlayan Türkiye'nin en işlek havalimanlarından biri olan Dalaman Havalimanı açıldı.

5 AĞUSTOS 1969

✍ 'Mariner 7' isimli Amerikan uzay aracı, Mars'ın fotoğraflarını çekti.

6 AĞUSTOS 1945

✍ ABD savaş uçağı Boeing B-29 tipli Enola Gay, Japonya'nın Hiroşima kentine ilk atom bombasını attı.

7 AĞUSTOS 1964

✍ Türk Hava Kuvvetleri'ne bağlı savaş uçakları Kıbrıs'ta Rum mevzilerini bombaladı.

10 AĞUSTOS 1952



✍ ABD'nin ilk Ay uydusu olan 'Orbiter' fırlatıldı.

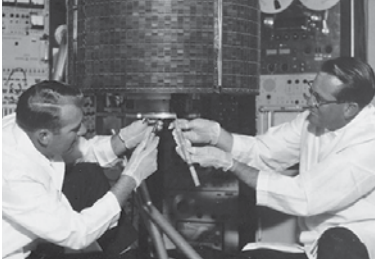
10 AĞUSTOS 1994

✈ Türkiye'nin bin 780 kilogram ağırlığındaki ilk Türk uydusu 'TÜRSAT 1-B' uzaya fırlatıldı.

11 AĞUSTOS 1976

✈ Yeşilköy Havaalanı'nda Filistinli iki gerilla tarafından İsrail uçağına binenlere ateş açıldı.

12 AĞUSTOS 1960



✈ ABD'nin ilk haberleşme uydusu Echo1 uzaya fırlatıldı.

12 AĞUSTOS 1964

✈ Türkiye, BM Güvenlik Konseyi'nin çağrısıyla Kıbrıs üzerindeki jet uçuşlarını sonlandırdı.

19 AĞUSTOS 1960



✈ SSCB, havasahasında keşif uçuşu yapan Amerikan U-2 casus uçağını düşürdü.

20 AĞUSTOS 1977



✈ NASA, Jüpiter, Satürn, Uranüs ve Neptün'ü incelemek için insansız uzay aracı 'Voyager 2'yi uzaya fırlattı.

21 AĞUSTOS 1996

✈ Atatürk Havalimanı'nda pistten çıkarak karayoluna giren Mısır Hava Yolları'na ait yolcu uçağı, karayolundaki bir taksiye çarparak durdu.

25 AĞUSTOS 1940



✈ Alman savaş uçakları Londra'yı bombaladı.

25 AĞUSTOS 1954

✈ Eskişehir'de Dede Mahallesi'ne düşen askeri uçak, pilot dahil 10 kişinin ölümüne neden oldu.

27 AĞUSTOS 1959



✈ SSCB, içinde iki köpek bulunan uzay aracı Sputnik-3'ü uzaya fırlattı.

29 AĞUSTOS 1929

✈ Alman hava gemisi Graff Zeppelin, 21 günlük dünya turunu tamamladı ve Lakehurst'a döndü.

30 AĞUSTOS 1937



✈ Eskişehir Hava Mektebi'nde Sabiha Gökçen'e tayyareci diploması verildi.

YENİ 'HAVAALANLARI DAİRESİ EĞİTİM TALİMATI' YAYIMLANDI



Havaalanı standartları ve emniyeti, heliportlar, yer hizmetleri, terminal işletmeciliği, havaalanında hava aracına tesis ve/veya tankerle akaryakıt ikmal hizmeti ve ikram üretim hizmeti konularında eğitim veren kuruluşların eğitim faaliyetlerine ilişkin usul ve esasları düzenlemek ve bu alanlarda çalışan sivil havacılık işletmesi personelinin alması gereken eğitimleri belirleyen ve 24 Nisan 2013 tarihli 'Havaalanları Dairesi Eğitim Talimatı'nı yürürlükten kaldıran 'Havaalanları Dairesi Eğitim Talimatı

(SHT-EĞİTİM/HAD)', 26 Haziran 2018'de onaylanarak yürürlüğe girdi. Talimat, havaalanı standartları ve emniyeti, heliportlar, yer hizmetleri, terminal işletmeciliği, havaalanlarında hava araçlarına tesis ve/veya tankerle akaryakıt ikmal hizmeti ve ikram üretim hizmeti konularında faaliyet gösteren sivil havacılık işletmeleri ile bu konularda eğitim veren kurum ve kuruluşları kapsıyor.

shgm.gov.tr



İHA SİSTEMLERİ TALİMAT TASLAĞI HAZIRLANDI

İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı'nda (SHT-İHA) Değişiklik Yapılmasına Dair Talimat Taslağı hazırlandı. Taslakta, 22 Şubat 2016'da yayımlanan İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı'nda yapılması düşünülen düzenlemelere yer veriliyor. 'Hafif İHA İşleticisi Sertifikası' alma koşulları, sertifika geçerlilik süresi, denetim ve yaptırımlar, uçuş

izinlerine ait hususların altının çizildiği talimat taslağında bulunan talimatın eklerinde ise; Hafif İHA İşleticisi Sertifikası Talep Dosyası'nda bulunması gereken belgeler hakkında bilgi sunuluyor.

shgm.gov.tr



MOTOR YENİLEME PERİYOTLARI GENELGESİ'NDE REVİZYON

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 'Motor Yenileme Periyotları Genelgesi'ni (UED 2018/2) revize etti. Motor/pervane üreticileri tarafından yayımlanan talimat ve tavsiyeler ile bu dokümanların güncel revizyonlarındaki motor/pervane yenileme sürelerinin (TBO) uzatılmasına yönelik hususların yansıtılması amacıyla revize edilen Motor Yenileme Periyotları Genelgesi (UED 2018/2 Rev.01) 4 Temmuz 2018'de yayımlandı.

SHY-6B (sadece B1) ve SHY-6C Yönetmelikleri kapsamında bulunan hava araçlarının takvime bağlı motor ve pervane yenileme sürelerini (TBO) belirlemeyi amaçlayan genelge, ülkemiz tescilinde yer alan SHY-6B (sadece B1) ve SHY-6C Yönetmeliklerine tabi hava araçlarını kapsıyor.

shgm.gov.tr

KATAR, DOMİNİK VATANDAŞLARINA VİZEYİ KALDIRDI

Dışişleri Bakanlığı, Katar'ın umuma mahsus pasaport hamili Dominik Cumhuriyeti vatandaşlarına vize zorunluluğunu kaldırdığını bildirdi. Dışişleri Bakanlığı'ndan yapılan yazılı açıklamada; Dominik Dışişleri Bakanlığı Kongre Merkezi'nde 9 Mayıs 2018 tarihinde yapılan ve Dominik Dışişleri Bakanı ile Katar'ın Dominik Cumhuriyeti Büyükelçisinin başkanlık ettikleri bir törende, turistik olarak Katar'ı ziyaret edecek umuma mahsus pasaport hamili Dominik Cumhuriyeti vatandaşları için vize mecburiyetinin kaldırıldığı ifade edildi. Açıklamada, Dominik Cumhuriyeti vatandaşlarının 90 gün süreyle Katar'da kalabilecekleri kaydedildi.

shgm.gov.tr



TÜRKİYE YENİDEN ECAC KOORDİNASYON KOMİTESİ ÜYESİ



Türkiye'nin kurucu üye olduğu Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın (ECAC) Otuz Altıncı Genel Kurul Toplantısı, 10-11 Temmuz 2018 tarihlerinde Fransa'nın Strazburg şehrinde Avrupa Parlamentosu'nda yapıldı. 44 üye devletin Sivil Havacılık Genel Müdürü ile diğer üst düzey temsilcilerinin yanı sıra ICAO Konsey Başkanı & Genel Sekreteri ile AB Komisyonu, EUROCONTROL, EASA, IATA, ACI-EUROPE, TIACA, ITF gibi uluslararası organizasyonlardan üst düzey temsilcilerinin katıldığı genel kurul toplantısında yeni ECAC yönetimi belirlendi. Genel kurulda ECAC Başkanlığına Ingrid Cherfils (İsveç), Başkan Yardımcılıklarına Patrick Gandil (Fransa), Alessio Quaranta (İtalya) ve Silvia Gehrler (Avusturya)

seçilirken; Türkiye'yi temsilen katılım gösteren Sivil Havacılık Genel Müdür Vekili Bahri Kesici, gelecek 3 yıl için ECAC Koordinasyon Komitesi üyeliğine seçildi. Böylece Türkiye, 18 ay aradan sonra ECAC Koordinasyon Komitesi üyeliğine yeniden seçilmiş oldu. ICAO'nun 2019 yılında Montreal'de düzenlenecek olan 40. ICAO Genel Kurulu'nda savunulacak Avrupa hedeflerine yönelik olarak, havacılık emniyeti, güvenlik ve çevre konularının ele alındığı toplantıda; EUROCONTROL Genel Müdürü ve EASA Executive Direktörü ile birlikte Genel Müdür Yardımcısı Haydar Yalçın tarafından 'Havacılık Emniyeti ve ATM' konulu birer sunum da yapıldı.

shgm.gov.tr

SİVİL HAVACILIK AKADEMİSİ'NDE 'İHA UÇUŞ İZİNİ MODÜLÜ' EĞİTİMİ



İnsansız Hava Aracı Uçuş İzni Modülü eğitimlerinin ilki Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde gerçekleştirildi. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bünyesinde kullanılan İHA Kayıt Sistemi'nde, uçuş izin işlemlerinin ilgili kamu kurumlarıyla daha hızlı ve etkin olarak koordine edilmesi amacıyla hazırlanan Uçuş İzni Modülü'nün kullanılması öncesinde Genelkurmay Başkanlığı, Hava Kuvvetleri Komutanlığı ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi

personelinin katılımıyla eğitim düzenlendi. Eğitim kapsamında; ilgili kurumlara İHA Kayıt Sistemi ve SHT-İHA (İnsansız Hava Aracı Sistemleri) talimatı hakkında kapsamlı bilgi verilirken, sürekli gelişen ve büyüyen İHA sektörü ile ilgili bilgi ve görüş alışverişinde bulunuldu.

shgm.gov.tr



95 MİLYON YOLCUMUZLA 26 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

95 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



/onurair_



ALTA KONFERANSI BUENOS AIRES'TE YAPILDI

Pan Amerikan Havacılık Emniyet Zirvesi'nin dokuzuncusu, 11-13 Haziran 2018 tarihlerinde Arjantin'in başkenti Buenos Aires'te yapıldı. Zirvede özellikle Bölgesel Havacılık Emniyet Grupları (RASG) tarafından yapılan çalışmalar ele alınırken, etkinlik çerçevesinde düzenlenen panelde, Pan Amerika RASG adına Eş Başkan IATA Bölgesel Direktörü, Asya Pasifik RASG adına eş başkan IATA Bölgesel Direktör Yardımcısı ile Avrupa RASG adına ise Başkan Vekili Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Haydar Yalçın tarafından birer sunum

yaşandı. Uçuş emniyetinin geliştirilmesi amacıyla ICAO EUR NAT bölgesinde sürdürülen çalışmaların hedefleri, sağlanan ilerlemeler ve Avrupa Kuzey Atlantik Bölgesi'nde bulunan 56 ülkenin bu kapsamdaki zorluklarına işaret edilen sunumlarda; RASG alanında bölgesel düzeyde yapılan çalışmalara yönelik özet yapıldı ve farklı bölgeler arasında bilgi paylaşımına imkân yaratıldı.

shgm.gov.tr

İLK GEMİ HELİPORTU RUHSAT ALDI



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından işletilen acil durum müdahale gemisi Nene Hatun üzerinde yer alan heliportu ruhsatlandırdı. SHGM tarafından tescil edilerek ruhsat verilen heliport, Türkiye'nin ilk tescilli yüzer helikopter pisti oldu. Heliportunun tescil edilmesiyle birlikte 88 m boyunda ve 4291 grostonluk acil durum müdahale gemisi Nene Hatun, arama kurtarma çalışmalarında helikopterleriyle de hizmet verebilecek. SHGM tarafından yapılan açıklamada ülkemizde yer alan sivil hava ulaşımına açık

heliportların ruhsatlandırma işlemlerinin Heliport Yapım ve İşletim Yönetmeliği (SHY-14B) kapsamında SHGM tarafından yürütüldüğü ifade edildi. Heliport Yapım ve İşletim Yönetmeliği'ne göre yer seviyesinde bulunan heliportlar ile genellikle bina üzerinde yapılan yükseltilmiş heliportlar, helidekler ve gemi üzerinde bulunan heliportlar, gerekli şartları sağlamaları halinde faaliyete geçmeleri için ruhsatlandırılabilir.

shgm.gov.tr



VECİHİ HÜRKUŞ ÖLÜMÜNÜN 49'UNCU YILINDA ANILDI

VECİHİ K.VI' tayyaresini ilk Türk tayyaresi olarak inşa eden, havacılık ile ilgili hizmetleri ve katkıları nedeniyle Türk havacılığının en önemli isimlerinden biri olarak kabul edilen Tayyareci Vecihi Hürkuş, 16 Temmuz'da ölümünün 49'uncu yılında Ankara Cebeci Asri Mesarlığı'ndaki mezarı başında anıldı. Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği'nin (TVHMD) öncülüğünde yapılan anmaya, TVHMD Yönetim Kurulu Başkanı Avukat Bahadır Gürer, Havacılık Tarihi Araştırmacısı-Yazar Emekli Hava Astsubay Mustafa Kılıç ile muvazzafların da aralarında bulunduğu emekli hava astsubayları ve havacılığın gelişmesine gönül vermiş isimler katılım gösterdi. TVHMD Başkanı Gürer, uçak makinisti, savaş pilotu, akrobasi pilotu, ticari pilot ve pilot öğretmen

Vecihi Hürkuş'un Türkiye'nin ortak değeri olduğunun altını çizdi. Gürer, kara ve deniz pilot okulu başöğretmeni, uçak ve makina mühendisi olan Vecihi Hürkuş'un Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'nde uçak düşüren ilk pilotumuz olduğuna vurgu yaparken, Hürkuş'un İstiklal Savaşı'nın ilk ve son uçuşlarını yapan, İstiklal Madalyası ve TBMM tarafından verilen 3 takdirname ile taçlandırılan bir savaş kahramanı özelliğiyle Türk havacılık tarihinin önemli bir şahsiyeti olduğunu hatırlattı. Vecihi Hürkuş, 16 Temmuz 1969'da Ankara'da geçirdiği bir trafik kazasında kaldırıldığı Gülhane Askeri Tıp Akademisi'nde hayata gözlerini yummuştu.

sabah.com.tr

SESSİZ SÜPERSONİK UÇAKLAR 2023'TE TEST EDİLECEK

2021 yılı sonuna kadar ses hızını aştığında sonik patlama sesi çıkarmayan jet uçağı prototipi üretmesi için Lockheed Martin firmasıyla daha önce bir anlaşmaya varan Amerikan Havacılık ve Uzay Ajansı (NASA), sivil havacılık alanında kullanılacak sessiz süpersonik uçakların (Quiet Supersonic Technology/QueSST) 2023 yılında ABD'de test edileceğini bildirdi. Yaklaşık 17 bin metre yükseklikteyken saatte bin 500 kilometre hızla gidebilen 'X-Plane' adı verilen süpersonik uçaklar, sivil havacılık alanında kullanılmaya başlandığında hava yolculuklarındaki süre azalacak. Bugün 9 saat süren Londra-New York uçuşu, süpersonik uçakların hayata geçmesiyle birlikte 3 saate düşecek.



www.nasa.gov

HAVACILIKTA İGÜ'YE 'TANINAN OKUL' SERTİFİKASI

İstanbul Gelişim Üniversitesi (İGÜ), lisans programı düzeyinde 'Uçak Gövde Motor Bakım Bölümü' ve ön lisans düzeyinde de 'Uçak Teknolojisi Program' kapsamında 'Tanınan Okul' olarak sertifikasyon aldı. Sertifikasyon sisteminin önemine işaret eden İGÜ Uçak Gövde-Motor Bakım Bölüm Başkanı Dr. Öğr. Üyesi Haluk Kul, bir hava aracı bakım kuruluşunda yardımcı teknisyen olarak çalışmaya başlayacakların lisanslı teknisyen olabilmesi için sağlaması gereken bazı koşulların 'tanınan okul' sertifikasyonu ile avantajlı hale geldiğini söyledi. Kul, "Beş yıl çalışma deneyimi üç yıla iniyor. Bu da öğrencilere iki yıllık bir kazanım sağlıyor. Ayrıca öğrenciler öğrenimleri süresince 'Temel Pratik Eğitim Kayıt Defteri' içindeki işlemleri gerçekleştirip defterlerine işleyebilecekler. "Modül Muafiyet Sınavları" içinde başarılı olan öğrenciler de 'modül muafiyeti'ne sahip olabilecek" dedi.

gelisim.edu.tr



SİNGAPUR HAVAYOLLARI, 19 SAATLİK UÇUŞA HAZIRLANIYOR



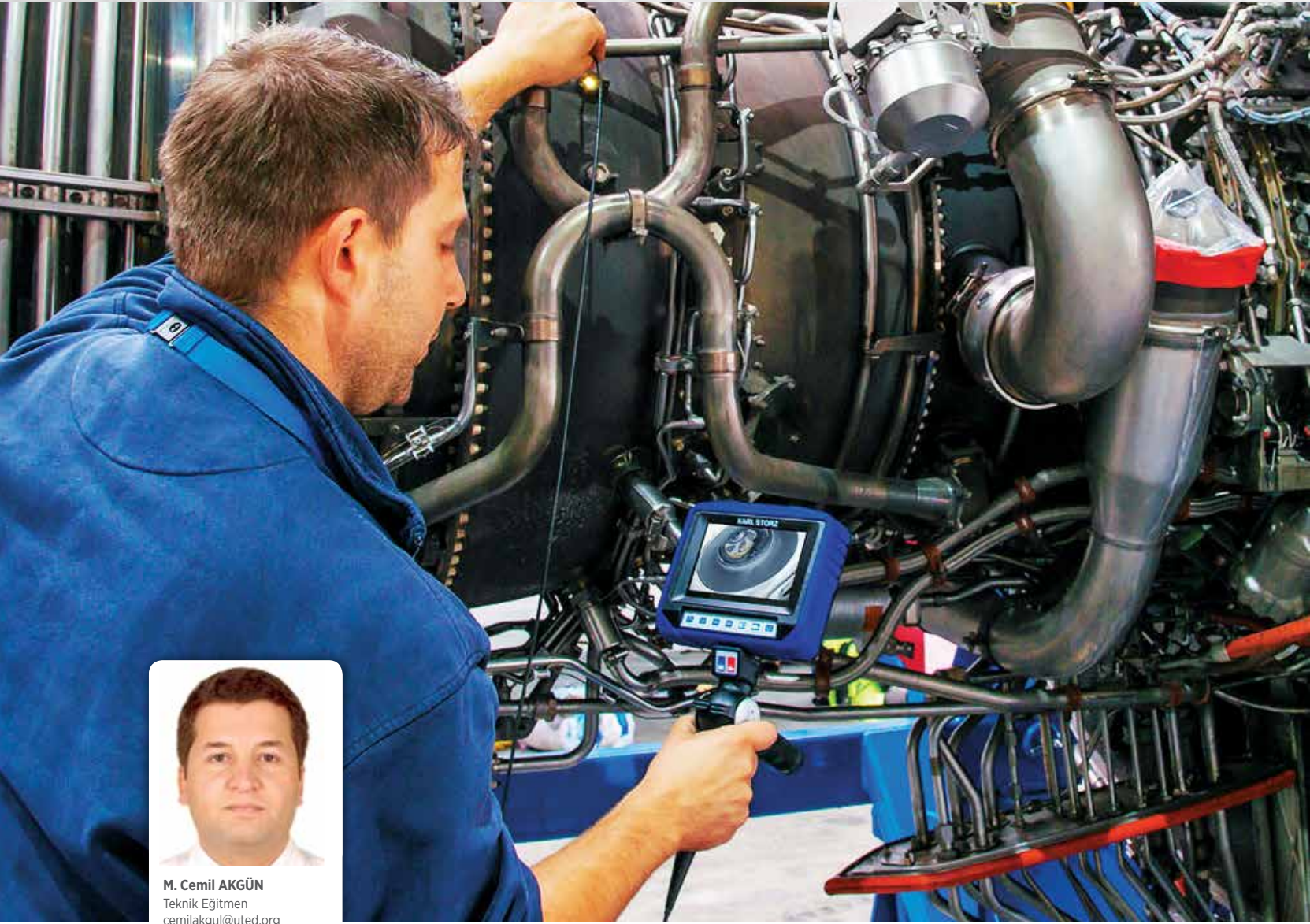
Singapur Havayolları, 11 Ekim'de dünyanın en uzun havayolu uçuşunu Singapur Changi ile New York-Newark Liberty Havalimanı arasında gerçekleştirmeye hazırlanıyor. Airbus, 19 saat sürecek uçuş için Singapur Havayolları'na 20 saat boyunca havada kalabilen A350-900ULR denilen ultra uzun menzilli uçak üretti. Daha önce 14 bin 500 kilometrelik uçuş ile en uzun uçuşu Katar Havayolları yaparken, Singapur Havayolları'nın yeni uçağı,

24 tonluk ekstra yakıt tankı sayesinde yaklaşık 16 bin 700 kilometreden fazla uçabiliyor. Daha yüksek tavanlar, daha büyük pencereler, ekstra geniş gövde ve 'jet lag' durumunu en aza indirecek şekilde tasarlanmış aydınlatmaya sahip Ultra Uzun Menzilli A350 uçağında 67 'business class' ve 94 premium ekonomi sınıfı koltuk bulunuyor.

edition.cnn.com

45 Ülke
145 Havalimanından
yaptığı uçuşlar ile
Türkiye turizminin
hizmetinde





M. Cemil AĞÜN
Teknik Eğitmen
cemilakgul@uted.org

UÇAĞIN MİDESİNE BAKMAK... **BOROSKOP**

“

Uçak üzerinde çalışan teknisyenlerin zaman zaman motor üzerinde çalışırken gördükleri meslektaşlarımız boroskopçulardan bahsedeceğiz bugün. Ellerinde ışıklı probalar motorun içini incelerler. Nerelere bakarlar, ne görmeleri gerekir, gördüklerini nasıl yorumlarlar?

”

Boroskop işlemi tıpta kullanılan laparoskopi ile benzerlik gösterir. Boroskop ışıklı optik probalar aracılığı ile motorun içerisinin görsel olarak incelenmesidir. Motorun iç kısmına, motor revizyon için sökülene kadar ulaşmak ve görsel olarak incelemek mümkün değildir. Fakat

motorun durumunu sadece kokpit indikasyonlarından tespit etmek mümkün değildir. Motorun gerçek durumunu bilmek hem uçuş güvenliği hem de maliyet bakımından çok önemlidir. Örneğin motor içindeki hasarlanma motorun havada durmasına (in-flight shutdown IFSD) ve uçuş güvenliğini bozucu mahiyete



tezahür edebilir. Veya motor içerisindeki düşük maliyetle giderebileceğimiz küçük bir hasar, zamanında tedbir alınmazsa motorun tamamen kullanılmaz hale gelmesine sebep olabilir. İmalatçılar bu durumu düşünerek motor daha revizyon için atölyeye gelmeden uçak üzerindeyken içerisinde incelenmesi için, motor üzerine birtakım tapalar takmışlardır. Bu tapalar boroskop tapaları olarak bilinir. Boroskopçular bu tapaları açarak, motorun içine özel problemler ile ulaşarak inceleme işlemini gerçekleştirirler. Motorun içinden kastığımız türbin kademeleri, yanma odası, kompresör kademeleri gibi yerlerdir. Özellikle sıcak kısım (hot section) dediğimiz bölge yani yanma odası ve türbinler, motorun en hassas kısmıdır. Bu boroskop tapalarının yetmediği yerlerde, buji, yakıt nozulu veya sıcaklık sensörü gibi komponentler de sökülerek inceleme portu olarak kullanılabilir.

İmalatçılar motor içerisindeki her bir komponent için muhtemel eskime, aşınma, hasarlanma durumlarını göz önünde bulundurarak limitleri belirlemişlerdir. Bu limitler imalatçıların yayınlamış olduğu kitaplarda (AMM, CMM) mevcuttur. Limit dışı hasar bulunan motor derhal ve yenisi ile değiştirilir. Limit içi olan hasarlar periyodik olarak kontrol edilerek hasar durumunda değişim olup olmadığından emin olunur. Eskiden boroskop işleminde, boroskopçunun motor içerisini sadece kendisinin görüp inceleyip karar verebileceği optik problemler kullanılmaktaydı. Daha sonraları bu görüntülerin fotoğrafının çekilip kayıt oluşturulması uygulaması başladı. Bunu, görüntülerin video kaydının tutulması işlemi takip etti. İlk video kayıtları, VHS kasetlerine yapılmaktaydı. Şu an ise görüntüler dijital olarak kayıt edilmekte veya işlem esnasında LCD ekranlarda diğer personel ile beraber incelenebilmektedir. Görüntülerin dijital olarak kayıt edilmesi ile görüntü üzerinde hasar ölçülendirmesi ve bu hasarın limitlere uygunluğunun daha hassas kontrolü gerçekleştirilmektedir.



Çeşitli uzunluklarda, tamamen rijit hareket etmeyen problemler olabildiği gibi esnek (flexible) ve dışarıdan yönlendirilebilen hareketli problemler de kullanılabilir. Tüm bu boroskop ekipmanları hassasiyetleri ve imalat özelliklerinden dolayı pahalı parçalardır.

Mevcut şartlarda motor içinde kullanılan parçaların servis ömürleri net bir şekilde bilinmekte ve takip edilmektedir. Motorda kullanılan parçalar en son teknoloji ile üretilmekte, çok sıkı testlere tabi tutulmaktadır. Fakat tüm bunlara rağmen motor içerisinde oluşan eskime, yıpranma, öngörülerden farklı boyutlarda gelişebilmektedir. Hatta aynı uçağa takılı motorlar arasında bile yıpranma, aşınma aynı olmayabilmektedir. Bu duruma pek çok etken sebep olmuş olabilir. Boroskop işleminde yapılan inceleme ile motorun o anki gerçek durumu tespit edilir. Geçmiş tecrübelerle motorun revizyona (overhaul) alınmadan daha ne kadar güvenli bir şekilde çalışmaya devam edebileceği söylenebilir. Rutin kontroller dışında motora kuş kaçması (bird strike), EGT değerinin limitleri aşması, motorda vibrasyon görülmesi gibi pek çok farklı sebepler ile de boroskop ihtiyacı doğabilir.

Günümüzde motora uygulanan boroskop işleminin kaydına kolaylıkla dijital ortamdan ulaşmak mümkündür. Bu kayıtlarda işlemin yapıldığı tarih ve saat bilgisi, ilgili motorun seri numarası ile saat cycle bilgileri bulunabilir. Tüm bu kayıtlar operatör şirket arşivinde bulunur. Fakat ikinci el motor alacak olan şirketler mevcut kayıtlara güvenmek yerine, kendi boroskopçuları ile motoru incelemeyi tercih ederler. Boroskopçunun vereceği rapor şirketinin alacağı kararda çok etkili olacaktır. Çünkü motoru satan şirketin kayıtlarda (istmeden☺) yapacağı hata, motoru alan şirket için telefisi zor olan maddi kayıplara yol açabilir.



HEZARFEN AHMED ÇELEBİ

ve uçuşta hayali

Türk havacılık tarihinde gözünü semaya dikmiş ve uçuşta hayallerini gerçekleştirerek İbn-i Farnas'tan sonra tarihte uçuşu başaran ikinci insan olarak ün yapmış Müslüman Türk bilgini Hezarfen Ahmed Çelebi, 31 yıllık kısa yaşamında havacılık alanında bıraktığı izlerle ilham kaynağı olmayı başarmış bir isim.

 Oya KOTAN





Herşeyden önce insanlık, varolduğundan bu yana doğada gücün timsali olan uçmayı hep hayal etmiştir. Bunun ilk nüvelerini de bir arayış, bir felsefe başlatmıştır... Wright Kardeşler'in 17 Aralık 1903'te kontrol edilebilir bir motoru olan bir hava aracını 12 saniye boyunca havada tutarak 37 metre ilerletmesi ile insanlık geri dönüşü olmayan bir geleceğe adım atıyordu. Peki bu adım hemencecik gerçekleşen bir buluş muydu? Tabiki hayır! Wright Kardeşler'in öncesinde uçmaya dair çok fazla denemeler oldu. Bundan yüzlerce yıl önce birçok Türk bilim insanı da bu maceraya ön ayak oldu. Türk havacılık tarihinde ise, kuşkusuz uçmaya dair hayaller kuran ve bunu daha hiçbir hava aracı olmaksızın gerçekleştirme uğraşısı içinde olan bir ilham perisi var: Hezarfen Ahmed Çelebi... Uçmak deyince akla ilk gelen isimlerin başında gelir Hezarfen. Ondan önce dünyada havacılığa dair araştırma içinde olan isimler de olmuş tabii ki. 852 yılında kanatlar takarak bir hava aracı icat eden ve onunla uçmaya teşebbüs eden Endülüslü Abbas Kasım İbn-i Fernas'ın dünyada ilk uçan insan olduğu



“

Hezarfen'in tarihi uçuşundan önce kendi evinde tasarladığı takma kanatların dayanıklılık derecesini ölçmek için, hem evinde hem de Okmeydanı'nda bununla ilgili birçok deney yaptığı rivayet edilir.

”

Batılı tarihçiler tarafından da kabul edilir. Yabancı kökenli bilim insanları kadar, bu uğurda canlarını verecek kadar konuya tutkun Türk bilim insanları da oldu. Hezarfen'e gelinceye kadar 10'uncu yüzyılın sonunda kuşları izleyerek onlar gibi uçmanın mümkün olabileceğini düşünüp Nişabur Ulucamisi'nin kubbesinden kendini boşluğa bırakan ve bu uğurda da hayatını kaybeden Farabî Ebu Nâsir İsmail bin Hummad'ul Cevherî, bunlardan biri. Yine 1159 yılında giydiği özel kıyafetlerle yaptığı denemeler sonucunda yaşamı sona eren, tarihimizde ise ilk paraşütçü olarak anılan Siracettin Doğulu... Ve Hezarfen ile aynı dönemde, 17'nci yüzyılda yaşamış olan ve yaptığı ilk 'İnsanlı Füz'e' ile Sarayburnu'ndan gökyüzüne dikey bir uçuş gerçekleştirmiş Türk bilim insanı Lâgarî Hasan Çelebî, öne çıkan diğer Türk bilginler

İstanbul'da başlayan bir hayal

Tabi Hezarfen, tüm bu isimlerin yanında hemen hemen herkesin en çok bildiği tarihi bir şahsiyettir. Uçma arzusu, sadece onun döneminde değil, insanlık varolduğundan bu yana en fazla

üzerinde düşünülen konuların başında gelmiştir. Türk havacılık tarihinde en çok ismi geçen 'İstanbul Kanatlarının Altında', 'Küçük Hezarfen', 'Adriyatik'ten Çin'e Tarih Yazarlar', 'Hezarfen Ahmed Çelebi Belgeseli', 'Hezarfen Ney Konçertosu' gibi birçok animasyon ve çizgi filme, sinema filmine, belgesele, kitaba, inovasyon projesine, bilgisayar oyununa, konsere ve etkinliğe konu olmuş olan Türk Bilgini Hezarfen'in kim olduğuna gelin yakından bakalım... 1609 yılında İstanbul'da doğmuş olan Hezarfen Ahmed Çelebi, gözünü semaya dikmiş ve uçma hayalleri kurmuş olan Müslüman Türk bilginlerinin başında gelir ve İbn-i Fernas'tan sonra tarihte uçmayı başaran ikinci insan olarak kabul edilir. 31 yıl süren ve Cezayir'de 1640 yılında biten kısa ömrüne rağmen içinde büyük hayaller olan birçok şey sığdırmış. Bilime olan ilgisi onun isminin önüne Farsça 'bin' anlamına gelen 'hezar' ile bilimle ilgilenmesi vesilesiyle de bilim anlamına gelen 'fen' kelimelerinin birleşmesinden oluşan 'bin türlü bilimle uğraşan', 'çok şey bilen', yani 'hezarfen' olarak anılmasına vesile olmuş. Bu lakap da ona bilim konusunda bilge olan yapısından ötürü halk tarafından verilmiş bir payedir.



Ibn-i Fernas ve Cevheri'nin izinde...

Hezarfen, daha küçük yaşlardayken bilime merak salmış. Sayılara ve matematiğe ilgi göstermiş. Gözünü gökyüzüne diktiğinde, insanların da kuşlar gibi uçabileceği fikrine inanmış ve bu uğurda mücadele etmiş. Gençliğinden itibaren uçmaya merak salmış ve bu alanda çalışma yapmış bilginlerin belgelerini incelemiş. Bilhassa 9'uncu yüzyılda yaşayan 'dünyanın ilk uçan insanı' Endülüslü Ibn-i Fernas ve 10'uncu yüzyılda yaşayan Türk bilgini Cevheri'nin havacılık alanına ilişkin elde ettiği bulgular, onun bu alandaki birikiminin temelini oluşturur. Kendisinden yüzyıllar önce uçuş uğruna canlarını feda eden bu havacılık tutkunlarının izinden giderek, onların eksik bıraktığı bu işi tamamlamayı arzu etmiştir.

Doğadan gelen mühendislik

Kuşların uçuş hareketlerini, hava akımlarını kullanarak havada nasıl süzöldüklerini, onların uçuş sırasındaki davranışlarını uzun süreli bilimsel gözlemler yaparak incelemiş ve sonunda bu bulgular ışığında bir araç geliştirmeye karar vermiş. Hezarfen'in tarihi uçuşundan önce kendi evinde tasarladığı takma kanatların dayanıklılık derecesini ölçmek için, hem evinde hem de Okmeydanı'nda bununla ilgili birçok deney yaptığı rivayet edilir. Uzun bir araştırma sonrasında tasarladığı mühendislik harikası takma kanatlarla yaptığı deneyler sonrasında nihayet Hezarfen'in uçuş hayali, onunla anılan Galata Kulesi'ndeki atlayışıyla hayat bulur.

Galata'dan Üsküdar'a uçuş...

Hezarfen Ahmed Çelebi, hayalindeki uçuşu gerçekleştirmek için öncelikle tasarladığı kanatlarla, gökyüzünde kısa mesafeli uçuş talimleri yapar. Birkaç denemeden sonra nihayet büyük gün gelir. Hava koşulları lodosun getirdiği rüzgarla uçuş için elverişlidir. Galata Kulesi'ne gider, kulenin tepesine çıkar ve Hezarfen süratle kanat çırparak kendini kuleden aşağı bırakır... Bu gösteri Sarayburnu'nda bulunan Topkapı Sarayı'ndan bile izlenir. Sultan Murad, Hezarfen'in kule'den uçuşuna bizzat tanıklık eder. Hezarfen için öne sürülen en büyük efsane, onun geliştirdiği takma kanatlarla atlayış yapıp yapmamasından çok, tam tersine İstanbul Boğazı'nı Galata Kulesi'nden 3 bin 358 metre uzakta olan Üsküdar'ın Doğancılar mevkiine kadar uçarak geçip geçmediği konusunda yapılan tartışmalardır. Kimilerine göre o dönemki teknolojiyle Boğaz'dan uçan bir nesneyle karşıya geçmek imkansız olsa da Hezarfen'in 23 yaşındayken Galata Kulesi'nden gerçekleştirdiği tarihi atlayış, ünlü Türk gezgini Evliya Çelebi'nin 'Seyâhatnâme' adlı eserinde de kendine yer bulur.

İlkel kanatlarla atılan büyük adımlar

Seyâhatnâme'de, 1632 yılında lodoslu bir havada Galata Kulesi'nden kuş kanatlarına benzer bir araç takıp kendini boşluğa bırakan ve uçarak İstanbul Boğazı'nı geçip 3 bin 358 metre ötede bulunan Üsküdar'da Doğancılar Meydanı'na indiği kaydedilir. Türk havacılık tarihinin en kayda değer kişilerinden birisi olarak tarif edilen Hezarfen Ahmed Çelebi'nin tasarımı



Seyâhatnâme'de,
1632 yılında lodoslu
bir havada Galata
Kulesi'nden kuş
kanatlarına benzer
bir araç takıp kendini
boşluğa bırakan
ve uçarak İstanbul
Boğazı'nı geçip 3
bin 358 metre ötede
bulunan Üsküdar
Doğancılar'a indiği
kaydedilir.



yaptığı kuş kanatlarına benzer bir araçla, -tabiri caizse tarihin ilkel yapıdaki ilk planörü ile- kendini Galata Kulesi'nden boşluğa bırakması, kitapta şu şekilde ifade ediliyor: "İptida, Okmeydan'ın minberi üzere, rüzgâr şiddetinden kartal kanatları ile sekiz dokuz kere havada pervaz ederek talim etmiştir. Bادهu Sultan Murad Han Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nden temaşa ederken, Galata Kulesi'nin taa zirve-i belâsından lodos rüzgârı ile uçarak, Üsküdar'da Doğancılar meydanına inmiştir. Bu olay Osmanlı Devleti'nde ve Avrupa'da büyük yankı buldu ve dönemin padişahı IV. Murad tarafından da beğenildi. Sonra Murad Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek, 'Bu adam pek havf edilecek (korkulacak) bir adamdır. Her ne murad ederse, elinden geliyor. Böyle kimselerin bekası caiz değil' diye Gâzir'e (Cezayir) nefyeylemiştir (sürmüştür). Orada merhum oldu."

Evliya Çelebi'nin Seyâhatnâme adlı kitabında kaleme aldığı bu ifadeler, Hezarfen'in tarihi uçuşuna tanıklık eden tek belge olarak kabul edilir. Sultan IV. Murat Han'ın Sarayburnu'nda Sinanpaşa Köşkü'nde gösteriyi bizzat seyrettiğini de yine Seyâhatnâme'den öğreniyoruz. İnsanlık tarihi için büyük önem arzedecek bu gösteriyi tanıklık etmiş olan Sultan Murad, başlangıçta bu gösteriden çok büyük bir memnuniyet duymuş ve Hezarfen'i bir kese altın ile ödüllendirmiş. Ancak Hezarfen Ahmed Çelebi'nin bu büyük adımı, Osmanlı'nın buhranlarla uğraştığı bir dönemde tehlikeli sonuçlar yaratacak tehditkar bir teknolojik icat olarak algılanır. Sonrasında padişahın yakınındaki bazı paşaların, bunun Saray için güvenlik riski oluşturacağını, isyancıların bu teknolojiyi kullanarak Topkapı Sarayı'na ulaşarak Sultana zarar verebileceklerine yönelik endişelerini dile getirmelerinin ardından, Sultan Murad, başarısını takdir ettiği halde Hezarfen'i sürgüne gönderir. Hiçbir yazılı kayıt olmamasına karşın tarihçiler, Hezarfen'in hayatının sonuna kadar Cezâyir'de bulunduğu ve orada vefat ettiği bilgisini yine Evliya Çelebi'nin beyanlarına dayanmaktadır.



300 yıl ötelenen hayaller

Ne olursa olsun geliştirdiği takma kanatlarla Galata Kulesi'nden atlayan ünlü mucit, havacılık alanında insanlık için umut verici bir Türk bilgini olarak tarihteki yerini alır. Hezârfen Ahmed Çelebi'yi diğerlerinden ayıran en önemli özelliği, kendi tasarladığı takma kanatlarla uçuş denemesini başarmış olmasıdır. Havacılık uzmanlarına göre Hezârfen'in havacılık tarihine damgasını vurmuş uçuş denemesinin en önemli boyutu ise, mevcut hava akımlarını kullanarak nasıl uçulacağına yönelik bir yaklaşım geliştirmiş olmasıdır. Kuşkusuz dünyanın ilk planörünü icat etmiş olması da mühendislik boyutuyla önem arzetsede de, aerodinamik üzerinde yaptığı çalışmaların önemi yadsınamaz. Herşeyden önce bu onu bir bilim insanı olarak önemli bir noktaya oturtmaktadır. Ki Evliya Çelebi, Seyâhatnâmesi'nde nitelediği Hezarfen de bu tanıma tıpatıp uymaktadır. Evliya Çelebi, onu "İstanbul'da bulunan bin hünerli (Hezârfen), cemşid işli, çok becerikli, Aristo akıllı üstadlardan

biri" şeklinde tanımlar. Kısa yaşamında Hezarfen'in en büyük şanssızlığı, yaşadığı dönemde ona inanacak çok az kişinin olmasıydı. Bilimle uğraştığı için engin bilgilere sahip olsa da, fikirleri kimi zaman aykırı bulunmuş. Bu da yaşadığı dönemde rahat bir şekilde bilimsel deneyler yapmasının önünde büyük bir engel oluşturmuş. Dönemin Osmanlı Padişahı Sultan IV. Murad tarafından uçma eyleminin devlet için tehdit oluşturacağı düşüncesiyle Cezayir'e sürgün edilmiş olması, belki de insanlığın uçma hayallerinin gerçekleşmesinin önünde engel oluşturmuş ve bu hayalin 300 yıl daha ötelenmesine neden olmuştur. Wright Kardeşler'in 1900'lü yılların başında tüm insanlığın kaderini değiştirecek buluşları, onlardan önce yapılmış birçok uçuş denemesinin bir sonucu aslında. Bu, Endülüslü Abbas Kasım İbn-i Fernas'ın, Farabî Ebu Nâsir İsmail bin Hummad'ul Cevherî'nin, Siracettin Doğulu'nun, Leonardo Da Vinci'nin olduğu kadar, Hezarfen Ahmed Çelebi'nin bu alana yaptıkları katkılarının da bir ürünü...

Seyâhatnâme

Evliya Çelebi'nin kendi el yazısı olarak kabul edilen ilk 8 ciltten sonra telif kabul edilen IX. ve X. ciltler bulunamamıştır. Seyâhatnâme ilk olarak 1848'de Kâhire Bulak Matbaasında Muntehâbât-ı Evliya Çelebi adıyla yayımlanmıştır. Hezarfen'in 1632 yılında Galata Kulesi'nden yaptığı uçuş ise, Evliya Çelebi'nin kaleme aldığı on ciltlik Seyâhatname'nin birinci cildinde yer almaktadır. Yazarın el yazma nüshası kabul edilen birinci ve ikinci kitabın bir arada ciltli bulunduğu Topkapı Sarayı Kütüphanesi Bağdat Köşkü 304-305- 306-307-308 numaralı yazmalarıdır.





BOEİNG'İN GELECEK PERSPEKTİFİ



Havacılık alanında dünyanın en önemli şirketlerinden biri olan Boeing, önümüzdeki 20 yıla ilişkin gelecek projeksiyonunu ortaya koyan bir rapor yayınladı. Buna göre ticari uçak pazarının uzun vadede yükseliş eğilimi içinde olacağı tahmin ediliyor.



Oya KOTAN

Hava yolu pazarında artan yolcu trafiği ve miadını doldurarak emekliye ayrılması beklenen uçaklar, önümüzdeki 20 yıl içinde pazarın 6.3 trilyon dolar değerinde yenilenmesi ihtiyacını ortaya koyuyor. Bu da yaklaşık 42 bin 730 yeni jet talebi oluşacağı anlamı taşıyor. Yine buna paralel olarak uçak sayısındaki artışın satış sonrası hizmetlere olan talebi de artıracak ve toplam pazar büyüklüğünün 15 trilyon doları bulacağına yönelik tahminler yapılıyor.

Havacılıkta ticari pazar görünümü

Boeing, 16-22 Temmuz tarihlerinde İngiltere'de düzenlenen Farnborough Uluslararası Havacılık Fuarı'nda Ticari Uçak ve Satış Sonrası Hizmetler pazarının ayrıntılı analizini yaptı. Ticari Pazar Görünümü (CMO) 2018 olarak adlandırılan yıllık tahmin, küresel uçak taşımacılığı tahminleri için endüstriyel bir ölçüt olarak kabul ediliyor. Analizde, gelecek 20 yıl için toplam uçak sayısının önceki tahminden yüzde 4.1 daha fazla olacağı öngörülüyor.

Boeing'in yöneticilerinin ortaya koyduğu bu öngörünün altında ise dünya ekonomisindeki büyüme gösteriliyor. "Yıllardır ilk kez dünyanın her bölgesinde ekonomilerin büyüdüğünü görüyoruz" açıklamasında bulunan Boeing Ticari Uçaklar Pazarlama Başkan Yardımcısı Randy Tinseth'e göre bu senkronize büyüme küresel hava taşımacılığı için daha fazla talep ve fırsat anlamı taşıyor. Tinseth, açıklamasında şunun altını

çiziyor: "Sadece gelişmekte olan Çin ve Hindistan pazarlarında değil, olgun Avrupa ve Kuzey Amerika pazarlarında da güçlü trafik eğilimleri görüyoruz. Küresel filonun eski uçakları da artık yaşlandığından, veriler yaşanan trafik artışıyla birlikte, uçaklar için büyük bir emeklilik dalgasının yaklaştığını da gösteriyor."

Boeing'in filo verilerine göre, bugün havacılık pazarında 900 adetten fazla 25 yaşın üstünde uçak bulunuyor. Yine iki yıl



2037 Yılına Kadar Yeni Uçak Teslimatları

Uçak Tipi	Koltuk Sayısı	Toplam Teslimat	Pazar Değeri (Milyar \$)
Bölgesel Jetler	90 ve altı	2,320	110
Dar Gövdeli	90 ve üstü	31,360	3,480
Geniş Gövdeli		8,070	2,480
Geniş Gövdeli Kargo	-----	980	280
Toplam	-----	42,730	6,350

sonra 2020'ye gelindiğinde yılda 500'ün üzerinde uçak 25 yaşına ulaşacak ve emekliliğe adım atacak. Boeing yöneticisi Tinseth'in öngörülleri, oluşacak yeni uçak talebinin yüzde 44'üyle varolan uçakların yenileneceği, kalan yüzde 55'in ise gelecekteki büyümeyi destekleyeceği yönünde.

Küresel filo 2037'de iki kat büyüyecek

Tahminler, elde tutulacak uçaklar dahil, küresel filonun 2037'ye kadar iki katı büyüyerek 48 bin 540'a ulaşacağı şeklinde yapılıyor. Ve bu öngörüllere göre en fazla büyüyen pazar, son bir yılda 31 bin 360 yeni uçak talebiyle yüzde 6.1'lik artış gösteren dar gövde pazarı olacak. Ki, 3.5 trilyon dolarlık bu pazarı, büyük oranda düşük fiyatla hizmet sunan havayollarının sürekli büyümesi, gelişmekte olan pazarlardaki güçlü talep ve Çin ile Güneydoğu Asya pazarlarındaki artan yenileme taleplerinin yönlendirdiği şeklinde bir öngörü hakim.

Önümüzdeki 20 yıl içinde yenileme dalgası ve küresel filoların genişletilmesi talebi ekseninde geniş gövdeli uçak pazarında yaklaşık 2.5 trilyon lira değerinde 8 bin 70 yeni uçağa ihtiyaç duyulacak.

Boeing'in çizdiği öngörüllere göre önümüzdeki 20 yıl içinde geçen yılın tahminine oranla yüzde 60 daha fazla toplam 980 yeni üretim geniş gövdeli kargo uçağına ihtiyaç duyulacak. Ve yine operatörlerin bin 670 adet civarında dönüştürülmüş kargo uçağı satın alacağı ifade ediliyor.

Filo büyüklükleri; parçalar ve parça lojistiği gibi tedarik zinciri desteğinden havacılık hizmetlerine, bakım onarımdan mühendislik hizmetlerine, uçak modifikasyonlarına ve havayolu operasyonlarına kadar uzanan güçlü ve büyüyen bir talep doğuruyor. Boeing, ticari havacılık hizmetlerinin gelecek 20 yıl içerisinde, yıllık yüzde 4.4 büyüme ile 8.8 trilyon dolarlık bir pazar oluşturacağı tahminlerini ortaya konuyor.

15 trilyon dolarlık ticari uçak pazarı

Ticari uçak işinin devasa bir hizmet sağlayıcıları ekosistemini beslediğine vurgu yapan Boeing yöneticisi Tinseth, ticari uçak ve satış sonrası hizmetler pazarının 15 trilyon dolarlık bir ticari uçak pazarı olduğunu gösterdiğini söylüyor ve ekliyor: "Havayollarının giderek daha fazla dış kaynak kullandığı, veri ve veri analizlerinin uçak ve havayolu şebekelerinin giderek daha fazla güvenilir ve etkin olmasına yardımcı olduğu, yeni teknolojilerin yeni hizmet çözümleri sunduğu bir pazar

2037'ye Kadar Ticari Havacılık Hizmetleri

Satış Sonrası Hizmet Kategorisi	Pazar Değeri (Milyar \$)
Kurumsal ve Dış	145
Pazarlama ve Planlama	540
Uçuş Operasyonları	1,115
Bakım ve Mühendislik	2,365
Yer ve Kargo Operasyonları	4,665

2037'ye Kadar Ticari Uçak Pazarı

Bölge	Uçak Teslimatları	Hizmetler pazarı (Milyar \$)
Asya Pasifik	16,930	3,365
Kuzey Amerika	8,800	1,850
Avrupa	8,490	1,875
Ortadoğu	2,990	745
Latin Amerika	3,040	515
Rusya/B.D.T	1,290	265
Afrika	1,190	215
Toplam	42,730	8,830

görüyoruz. Tüm bu eğilimler, bir uçağın yaşamı için daha büyük entegre çözüm taleplerine yol açıyor."

Hava hizmetlerinde bir uçağın, sistemlerinin, parçalarının ve yapılarının uçuşa elverişliliğini sürdürmek ya da yeniden sağlamak için gereken görevleri içeren 2.3 trilyon liralık bakım ve mühendislik pazarı ana kategori olarak ortaya konuyor. Bunun dışında uçuş kabini, kabin hizmetleri, personel eğitimi ve yönetimi ile uçak operasyonlarını kapsayan 1.1 trilyon dolarlık uçuş operasyonları pazarı da bir başka ana kategori olarak öne çıkıyor.

Yapılan tahminlerde coğrafi ayrımına göre bakıldığında uçaklara ve hizmetlere olan talebin büyümekte olan pazarlardan geldiği görülüyor. Çin'i de kapsayan Asya-Pasifik bölgesi rakamları, toplam uçak teslimatlarının yüzde 40'ı ve toplam hizmetler değerinin yüzde 38'i ile liderliğini sürdürdüğünü gösteriyor. 2037'ye kadar ticari uçak pazarındaki teslimatlar ve hizmetler pazarında Asya Pasifik bölgesinden sonra Kuzey Amerika ve Avrupa'nın öne çıktığı kaydediliyor.



Alişan DEĞİRMENCİLER
Uçak Bakım Teknisyeni
alisandegirmenciler@uted.org

NEDEN EMNİYET KEMERİ TAKIYORUZ HOSTES HANIM?



Araştırmalara göre emniyet kemerinin takılması, en çok türbülans anında hayat kurtarıyor. Zira takılmaması durumunda oluşan türbülans etkisi sonucu kendinizi uçağın tavanına doğru fırlamış bir şekilde bulabilirsiniz.



Sevgili UTED Dergisi okuyucuları, sizlerle bu ay kaleme aldığım yazımda uçaklarda neden emniyet kemeri ile ilgili bir takım paylaşımda bulunmak istiyorum. Emniyet kemeri takmak, gerek kara gerekse hava araçlarında oldukça ehemmiyet içerse de hemen hemen bir çoğumuz yapmış olduğumuz kısa - uzun seyahatlerde “Yahu bana şöyle bir ufunet geldi, çıkaracam şunu!” gibisinden bir tutum takınmışızdır veya bunu söyleyen birini görmüşüzdür. Aslını isterseniz dostlarım, size gelen o ufunetin bir kazaya sebebiyet verebilecek olduğunu biliyor musunuz? Şimdi gelin size hem kısaca durumu açıklayayım hem de bir örnek aktarayım.



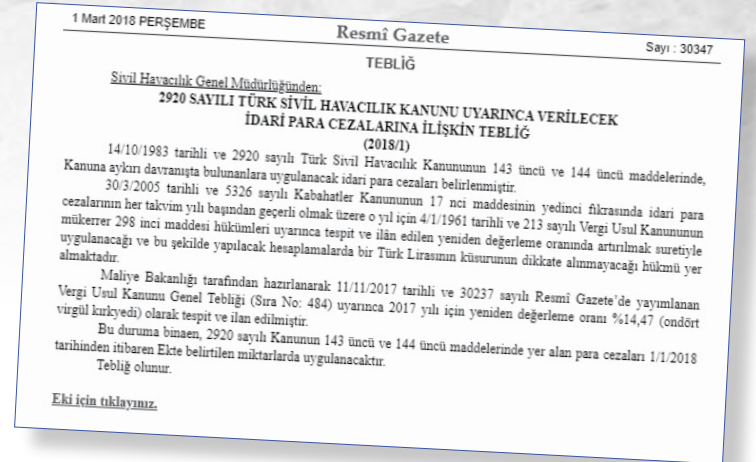
Güvenlik önce gelir

Emniyet kemeri takmak, ulusal ve uluslararası birçok havacılık otoritesi tarafından bir genelge ile tabiri caiz ise kanunlaşmış diyebiliriz. Sektörümüzün özdeyişi olan “Safety Comes First”ün (Güvenlik Önce Gelir) de temel bir bacağı olarak sayılabilir.

Uçakta kanunsuz davranışa para cezası

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu Uyarınca Verilecek İdari Para Cezaları ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik (SHY-İPC) yer alan para cezalarının 1 Ocak 2018 tarihinden itibaren belirtilen miktarlarda uygulanması ile ilgili tebliğler, Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Konu ile ilgili maddeyi sizlerle paylaşmak istiyorum:

“Uyarılmasına rağmen elektronik cihazları kapatmayan, emniyet kemerini bağlamayan/oturmayan, yolcular ve kabin ekibi ile tartışmaya giren ve hakaret eden, kabin ekibinin talimatlarına uymayan ve görevlerini yapmasına engel olan “Kural Tanımayan Yolcular”, bin 717 TL para cezası ödeyecek.”



Emniyet kemeri en çok türbülans anında hayat kurtarıyor

Öyleyse “Neden emniyet kemeri takıyoruz Hostes Hanım?” kısmına gelelim. Uçuş esnasında emergency (acil durum) oluştu. Mesela basınç farkından pencere camının yerinden çıkıp patlaması ya da türbülans gibi bir örnek verebilir, aynı zamanda bu durumları çoğaltabiliriz. Oluşan emergency durumunda belirli bir kalite standardına, yönetmeliğe ve formata uygun olan üretilen emniyet kemerinin takılmış olması; beklenmedik bir anda oturmuş olduğunuz koltuğunuzdan savrulmanızı önlemekle beraber, başınıza alacağınız darbenin de önüne geçer. Yapmış olduğum araştırmalara göre emniyet kemerinin takılmasının en çok türbülans anında hayat kurtardığının bilgisini edindim. Zira takılmaması durumunda oluşan türbülans etkisi sonucu kendinizi uçağın tavanına doğru fırlamış bir şekilde bulabilirsiniz. Yapılan araştırmalara göre yolcuların yüzde 90’ı take off (kalkış) sonrası cruise (düz) uçuşa geçtiği an ilk olarak hemen emniyet kemerini çözüp landing (iniş) anonsuna kadar çözülmüş bir şekilde uçuşlarına devam ediyor.



Bir Örnek

Olay 17 Nisan 2018’de New York – La Guardia Havalimanı ile Reno arasında tarifeli sefer (SWA1380) gerçekleştirmekte olan Southwest Airlines’a ait Boeing 737 tipi bir uçağın motoru, seyir esnasında patladı. Patlayan motordan savrulan parçalar uçağın kanadına ve gövdesine çarparak hasar verdi.



Kabin ekibinin talimatlarına uymayan ve görevlerini yapmasına engel olan “Kural Tanımaz Yolcular”, bin 717 TL para cezası ödeyecek.



Çarpmanın şiddetiyle çatlayan bir pencere camı, uçağın içi ile dışarı arasındaki basınç farkına dayanamayarak yerinden tamamen fırladı. Fırlayan pencerenin hizasındaki bir koltukta oturan bir yolcu, basınç farkı sebebiyle pencereden dışarı doğru adeta emildi.



Uçaktaki diğer yolcular, pencereden dışarı çıkan yolcuyu yeniden içeriye çekti. Ancak söz konusu yolcu aldığı darbeler sebebiyle ciddi bir biçimde yaralandı ve kısa süre sonra hayatını kaybetti.

Kabin içinde güvenlik çözümleri

‘Safety Comes First’ diyorsak bu durum için çözüm önerileri de vardır. Birçok kabin içi malzeme üreten şirketin, trolleylerin uçuş esnasında yolculara zarar vermemesi adına çeşitli yöntemler geliştirdiğini görmekteyiz. Bunlardan başlıcaları; uzaktan kumanda ile hareket edebilen trolley, otomat sistemi sayesinde sıcak – soğuk içecek verebilen trolley ve floor panellere geçecek şekilde (tıpkı seat track’ler gibi) bir trolley gibi tasarımların sektörün gündeminde olduğunu söyleyebiliriz.

Son olarak bu ay kaleme almış aldığım yazımda sizlere bilgin ve araştırmalarım doğrultusunda aktarıp paylaşımında bulunmak istedim. Sizleri en kalbi duygularımla selamlıyorum. Allah’a emanet olun.

Soru, görüş ve önerileriniz için alisandegirmenciler@uted.org adresinden ulaşabilirsiniz.



TOTAL HAVACILIK YAĞLARI

Havacılık İçin Geliştirilmiş Yeni Nesil
Külsüz Dispersan Mineral Yağlar



total.com.tr



TOTAL

Committed to Better Energy



İÇİMİZDEN BİRİ



TURKISH TECHN MAINTENANCE CONTROL CEN

Bir arkadaşının kendisinden habersiz cv'sini doldurup Türk Hava Yollarına başvurmasıyla, tesadüf eseri uçak bakım teknisyenliğine adım atan Atıl Türkmen, bu mesleğe aşık oluyor ve 22 yıldır bu mesleği ilk günkü heyecan ile yapıyor.



ARABA TAMİRCİLİĞİNDEN UÇAK TEKNİSYENLİĞİNE...

ATIL TÜRKMEN

 Nihat ÇELİK

Çocukken babasının aracını tamir etmesine yardım ederek kazandığı beceri onu uçak bakım teknisyenliğine kadar götürdü. Bugün dünyanın en büyük havayollarından biri olan THY’de Hat Bakım Müdürlüğü’nde görev yapıyor. Havacılık alanında 22 yıllık deneyime sahip olan Atıl Türkmen ile uçak bakım teknisyenliğine yönelik yaptığı yolculuk, mesleğe yönelik yaklaşımları ve güncel mesleki gelişmeler özelinde bir sohbet yaptık.

Atıl Bey öncelikle sizi tanıyabilir miyiz?

1971 yılında Ankara’da doğdum. Ben daha bir yaşındayken İstanbul’a taşınmışız. 1993-1996 yılları arasında Türkiye’de faaliyet yürüten büyük bir jeneratör firması bünyesinde jeneratör satış ve montaj uzmanı olarak görev aldım. 1996 yılında ise yolum Türk Hava Yolları ile kesişti. 22 yıldır bu kurumda görev yapmaktayım.

Nasıl oldu bu süreç, biraz bahseder misiniz?

Mesleki yaşamım tamamen tesadüfler üzerine kurulu. Bir arkadaşım o zaman yabancı bir hava yollarında steward olarak uçuyordu. Bir gün gelip, “Bu iş tam sana göre” diyip benden habersiz benim CV’imi benim adıma doldurup Türk Hava Yolları’na başvurmuş. Ardından bana gelip “Sana bir iyilik yaptım” dedi. Daha sonra 1995 yılında

3 bin 200 kişinin katılım gösterdiği bir sınava girmem için davet aldım. Avcılar Endüstri Meslek Lisesi’nde yapılan sınava girdim. Alımlar ise 1996 yılında yapıldı.

Sonuç ne oldu peki?

3 bin 200 kişinin arasından seçilen 150 kişi arasında idim. Sınavı kazanmıştım.

Tasarlanmış bir durum değildi yani...

Tamamen tesadüftü. Çocukluk hayallerim içinde havacı olmak vardı tabii ki. Özellikle pilotluğa karşı bir sempati vardı. Ama “Bununla ilgili bir şey yaptınız mı?” diye soruyorsanız, “Hayır!...” Bu konuyla ilgili hiçbir eylemde bulunmadım. Bu benim için tek taraflı, platonik bir durumdu. Beni bu işe yönlendiren tamamen arkadaşım oldu.

Arkadaşınız neden bu işin size göre olduğunu düşündü?

O dönem söküp takma işlerini çok severdim. Elim teknik işlere çok yatkındı. O da “Ben teknisyenleri görüyorum. Bu tam senin yapabileceğin bir iş” dedi.

Bu yatkınlık çocukluktan mı geliyor peki, yoksa aldığınız eğitimlerin bir sonucu mu?

Babamın da bu becerileri kazanmamdaki etkisi oldukça büyüktür. Ağır vasıta şoförü olduğu için



“Hat Bakım birimi, hastanenin acil servis birimi gibidir. İlk müdahaleyi yapıp hastayı ayakta tutmak bizim öncelikli hedefimiz.”





arabanın bütün bakımlarını kendi yapardı. 7-8 yaşlarından itibaren bir çırak gibi babama yardımcı olarak arıza olduğunda birlikte tamir ederdik. Tabiri caizse bu işlere babamın yanında aşına oldum, el melekesi kazandım diyebilirim. Tabii sadece el becerisi bu meslek için yeterli değil.

Mesleğe dair sertifikalar aldınız mı?

Belli bir tecrübe ve niteliğe sahip olduktan sonra 'Uçak Bakım Lisansı' alabilmek için üçüncü yılın sonunda sınavlara girdim. Yaklaşık 11-12 tane yazılı ders ve 11 tane sözlü sınavın tamamını bir seferde veren dört kişiden biri olduğumu hatırlıyorum.

Mesleki yaşamınız Türk Hava Yolları'nda nasıl şekillendi? Mesleki eğitim aldınız mı?

Mesleki eğitimimin tamamını Türk Hava Yolları'nda aldım. 1996 yılında Türk Hava Yolları'nda iki aylık temel eğitim aldıktan sonra mesleğe hazır hale geldim. Önce Uçak Bakım Müdürlüğü'nde (eski adıyla Uçak Bakım Atölyesi'nde) çalışmaya başladım. 13.5 yıl burada çalıştım, son 2 yılımda ise 'baş teknisyen' olarak görevlendirildim. Daha sonra Hat Bakım Müdürlüğü'ne geçtim. Burada 5 yıl kadar MCC'de (Bakım Kontrol Merkezi) çalıştıktan sonra Nisan 2014'ten bu yana da Hat Bakım Nöbetçi Müdürü olarak görev yapmaktayım.

Hat Bakım'ın görev tanımı içinde neler var?

Daha çok uçakların sefer arası, kısa bakım ve arızalarını giderme rolünü üstleniyor. Aynı zamanda Hat Bakım Müdürlüğü içindeki çeşitli birimlerle koordine olarak uçakların arızalarını giderme ve bakım işlerini yürütüyoruz. THY filosunun operasyondaki tüm uçaklarını yakından takip ediyor, İstanbul'da bulunan

uçakların planlı plansız, İstanbul dışındakilerin ise tüm arıza giderme ve bakım işlerini yapıyoruz. Havadaki uçakları on-time monitör ederken günümüz teknolojisindeki birçok enstrümanı kullanarak uçakların durumunu havada tetkik etmeye, arıza durumunda uçaklara bağlanıp pilotlarla temas kurmaya, arızalarını havadayken gidermeye ya da proaktif önlemler almaya çalışıyoruz. Gidilen meydanlarda yapılması gereken bir işlem varsa, gerekli koordinasyonu, teknik ve lojistik hizmeti sağlıyoruz. Diyebiliriz ki Hat Bakım ünitesi, hastanenin acil servis birimi ve acil durum koordinasyon merkezi gibidir. İlk müdahaleyi yapıp hastayı ayakta tutmak bizim öncelikli hedefimizdir.

Hat Bakım Müdürlüğü'nde mesai mefhumu nasıldır?

Hat Bakım çalışanı olarak 24 saatin 8 saatini çalışıyor olsak da, ailemizden daha fazla iş arkadaşlarımızla vakit geçiriyoruz. Çok kritik bir mesleği icra ettiğimiz için işe gelmeden önce operasyonun genel durumu hakkında önden bilgi sahibi olmak, günlük eylem planımızı gözden geçirmek ve vardiyamıza tam hazırlıklı olarak başlamak durumundayız. İşime hazırlanma fırsatı sunduğu için işe servisle gelmeyi tercih ediyorum. Mesleğimiz ve gereği üstlendiğimiz sorumluluklarımızda en önemli esas, süreçleri yakından takip etmek ve takibi elden bırakmamaktır. Birimimizde zaman çok çabuk geçiyor ve aksiyonu yüksek bir mesleği icra ediyoruz. Dakikalarla yarışıyoruz. Amaç; uçaklarımızı en güvenli şekilde, minimum rötalarla serviste tutmak ve yolcularımızı mağdur etmemektir. Mesleğimizde başarı için takip ve kontrol esastır.

Bazen yolcu olarak havaalanlarında saatlerce beklemek durumunda kalıyoruz... Bu sizlerin iş sürecinizin bir sonucu mu?

Teknik kaynaklı rötalar olması çok doğal. Biz emin olmadığımız hiçbir uçağı sefere vermeyiz. Dolayısıyla rötaların bazen bizden kaynaklandığı oluyor tabii. Ama hava durumu, yıldırım, kuş çarpması veya hava trafik kaynaklı durumların yansması sonucu oluşan rötalar ile kıyaslandığı zaman teknik kaynaklı rötalar oldukça küçük bir dilimi oluşturmakta. Teknik tehir yönetiminde dünya ortalamasının üstünde, zirveye yakın bir konumda olduğumuzu övünerek belirtmeden geçemeyeceğim.



“Çok kritik bir mesleği icra ettiğimiz için işe gitmeden önce mutlaka planınızı gözden geçirmeniz ve dersinize çalışmak durumundasınız.”



“

“Bugün birçok yabancı şirkette çalışan uçak teknisyenlerimiz var ve dünya çapında tercih edilebilir konuma gelmiş durumdalar.”

”



Teknoloji birçok alanda hızla ilerliyor. Bunun sizin iş alanınızdaki yansımaları üzerine neler söylenebilir? Teknolojiyle birlikte işler kolaylaşıyor mu yoksa daha da karmaşık bir hal mi alıyor?

Teknoloji günümüzde hangi sektöre girdiyse, ilgili sektörü büyütürken sunulan hizmetleri çeşitlendiriyor, hizmet kalitesini iyileştiriyor ve nihayetinde hayatı kolaylaştırıyor. Şöyle ki; pervaneli uçaklardan jet motorlu uçaklara geçilmiş olması gibi tüm bu gelişmeler dikkate alındığında, teknolojik gelişmelerin havacılık sektörü üzerinde çok büyük faydaları oldu. Uçaklardaki yolcu konforunun artması, IFE sistemi, wireless internet, uçak performansındaki iyileşmeler, uçuş güvenilirlik ve emniyet standartlarının artması, arıza monitöring sistemi, karbon emisyon oranı minimize edilmiş çevreci motorlar vs.

22 yıl önce işe başladığım dönemlerde THY'nin filosunda 68 uçak vardı. Bugün 300'ün üzerinde uçak var. 2023 yılındaki hedefin 400 uçak olduğunu göz önünde bulundurursak yukarı yönlü bir ivme söz konusu. Bu ivme dünyada da aynı eğilime sahip.

Havacılık mesleğine adım attığım ilk yıllarda 727 uçaklarında çalıştım. Bunlar tamamen mekanik uçaklardı. Günümüzde ise tamamen yüksek ve dijital teknolojiyle donatılmış Boeing, Airbus uçaklar görev yapmaktadır. Bu yıl filomuza katılacak NEO ve MAX serisi uçaklarla birlikte çıta bir kalem daha yükselecek. 2019 yılında ise Boeing 787 ve A 350'lerle birlikte günümüz teknolojisinin uç noktasına ulaşmış olacağız.

Bu tür yeniliklere giderken, çalıştığınız birimde ve sizlerde ne gibi bir aksiyon süreci yaşıyor?

Havacılık sektöründe, özellikle hizmet verdiğimiz ve yetkili olduğumuz uçak tiplerinde yenilikleri takip etmek ve kendimizi sürekli geliştirmek durumundayız. Yenilik ve gelişmeler hakkında üretici firmaların yayınlarıyla sürekli bilgilendiriliyoruz. Bir uçak, imal edildiği şekilde kalmıyor. Yıllar içerisinde tecrübe/bilgi

birikimi ve teknolojik gelişmeler kaynaklı sürekli iyileştirmeler ve yenilikler yapılıyor.

Söktörümüzdeki yeniliklerin eğitim sürecimize yansması da şu şekilde olmaktadır: Filoya her yeni katılan uçak için mutlaka en az bir aylık teori, iki haftalık da pratik eğitim almak gerekmektedir. Eğitimlerin yeri, uçağın tipine göre farklılaşabiliyor. Bazı eğitimler yurt dışında bazıları da THY Teknik Eğitim Akademisi'nde veriliyor. Sınavlarda başarılı olunması durumunda Sivil Havacılık otoritesi tarafından lisanslarımıza işlenerek yetkilendiriliyoruz, sonra da o uçak üzerinde işlem yapma yetkisi kazanılıyor. Eğitimi almadığınız bir uçağa müdahale de edemezsiniz, yorum da yapamazsınız.

Havacılık evrensel bir meslek... Dünyanın her yerinde ortak bir dile sahip... Türkiye'de uçak teknisyenliği mesleğini icra ediyor olmanın farklı bir yönü var mı dünyayla kıyaslandığında?

Uçak teknisyenliği çok itibar gören bir meslek. Dünya ile kıyaslandığında biraz geride olsak da dünden bugüne epey bir yol aldığımızı düşünüyorum. Mesleğimiz; son 10-12 yılda Türkiye'de Havacılık sektörünün büyümesi ve yapılan uçak/bakım tesisleri/havalimanı yatırımlarıyla oldukça itibar görmeye başladı. Ülkemizde kendisini zor şartlarda geliştirmiş, pratik bakım kabiliyetleri ve el melekesi kazanmış, yeniliklere ayak uydurmuş uçak teknisyenlerimiz dünya piyasasına açıldıkları zaman kaliteleri ortaya çıktı. Bizler için çok sevindirici ve gurur verici bir durum. Bugün birçok yabancı şirkette çalışan uçak teknisyenlerimiz var ve dünya çapında tercih edilebilir konuma gelmiş durumdadırlar.

Sizlerin yurtdışı deneyimi oldu mu?

THY Teknik A.Ş dışında farklı bir şirkette çalışmadım. Ancak gerek eğitim, gerek görev için birçok sebepten ötürü yurt dışında bulundum.



Uzun bir süredir havacılık alanındasınız... Mesleğe ilk başladığınız dönemden bugüne bir karşılaştırma yapar mısınız?

1996'da mesleğe adım attığım dönemde A310 ve A340'lar vardı. O dönemde bu modeller çok teknolojik uçaklardı. Ancak günümüz teknolojisindeki ilerlemelerle birlikte geliştirilen yeni model uçaklar çitayı çok yükseltti. B727 ise tamamen manuel ve mekanik bir uçaktı. Günümüzün uçakları inanılmaz akıllı, neredeyse sizinle konuşabilecek seviyeye gelmiş durumda. Ben inanıyorum ki bir nesil sonraki uçaklar bizimle konuşacak ve sorularımıza cevap verebilecek bir düzeye gelecek. Aslında hali hazırda bu seviyeyi de yakalamış durumdayız. Uçağa sinyal gönderdiğimizde ilgili chapter'daki yanıtları bize dijital olarak yapabiliyor. Ama daha ileride bunu sözel olarak yapabileceklerini düşünüyorum.

Konuşan otomobillerden sonra konuşan uçaklara doğru mu gidiyoruz...?

Bir benzetme yapacak olursak 1996 yılındaki Boeing 727'ler paten ise; bugünün uçaklarını Mercedes olarak nitelendirebiliriz. Bilim teknik dergisinde okumuştum, tıp her 10 yılda 12 kat, bilim her 10 yılda 11 kat gelişir. Wright Kardeşler'den bu yana geçen 115 yıllık süre zarfında bu noktaya gelmiş durumdayız. Bugün gerek Boeing, gerek Airbus'ın süpersonik uçaklarla ilgili çalışmaları var. Yakın bir gelecekte süpersonik uçaklarla seyahat ediyor olacağız. 12-13 saatlik uzak mesafeli uçak seyahatlerimizi, süpersonik uçaklarla 3-4 saatte yapabileceğiz. Teknoloji bu hızla ilerlerse 20-30 yıl sonrasını hayal etmek çok güç.

Sizler mesleğinize dair güncel gelişmeleri sürekli takip edebiliyor musunuz?

Mesleğimizi, doktorların durumuna benzetiyorum. Doktorlar tıp fakültesinden mezun olduktan sonra kendilerini geliştirmeye, araştırmaya adamaya devam ettikleri müddetçe meslekte güncel kalabilir ve başarılı olabilirler. Bu durum bizim için de geçerli. Havacılık alanındaki bilgilerimizi mesleki yaşamımız boyunca güncel tutmak durumundayız.

29 Ekim 2018 tarihi itibarıyla yeni havaalanı faaliyete geçmiş olacak. Sizler de oraya taşınmış olacaksınız... Nasıl bir değerlendirmeniz olur yeni havaalanına ilişkin?

Yeni havaalanına bir günlük tanıtım gezisi yapıldı, ben de katıldım. Frankfurt, JFK, Dubai, Singapur, Seul, gibi dünyada birçok havaalanı gördüm. Onlarla kıyasladığımda muazzam bir havaalanı. Türkiye'ye yakışan bir havalimanı oldu. Bana kalırsa geç bile kaldık. Keşke daha önce yapılsaydı ve 3-4 yıl öncesinden orada çalışıyor olsaydık.

Bu, sizde de bir heyecan yaratıyor mu?

Kesinlikle. Yeni bir eve taşınmanın heyecanını yaşıyoruz. Şu anda ön çalışmalar yapılıyor. Yerlerimiz hazırlanıyor. 29 Ekim'de açıldığında, Hat Bakım ailesi olarak yeni havalimanında göreve başlayacak olacağız.



"Eğitimini almadığınız bir uçağa müdahale de edemezsiniz, yorum da yapamazsınız."



Mesleğinizde karşılaştığınız sorunlar oluyordur mutlaka... Nasıl bir yaklaşım sergiliyorsunuz?

Biz her zaman kişiye odaklı değil, ortak akılla hareket ediyoruz. Kişi karar verirken tereddüt ediyorsa toplanırız ortak karar alırız. En mantıklı, en doğru ve en güvenilir olana yöneliriz.

Sizce bu mesleğin en önemli prensipleri neler?

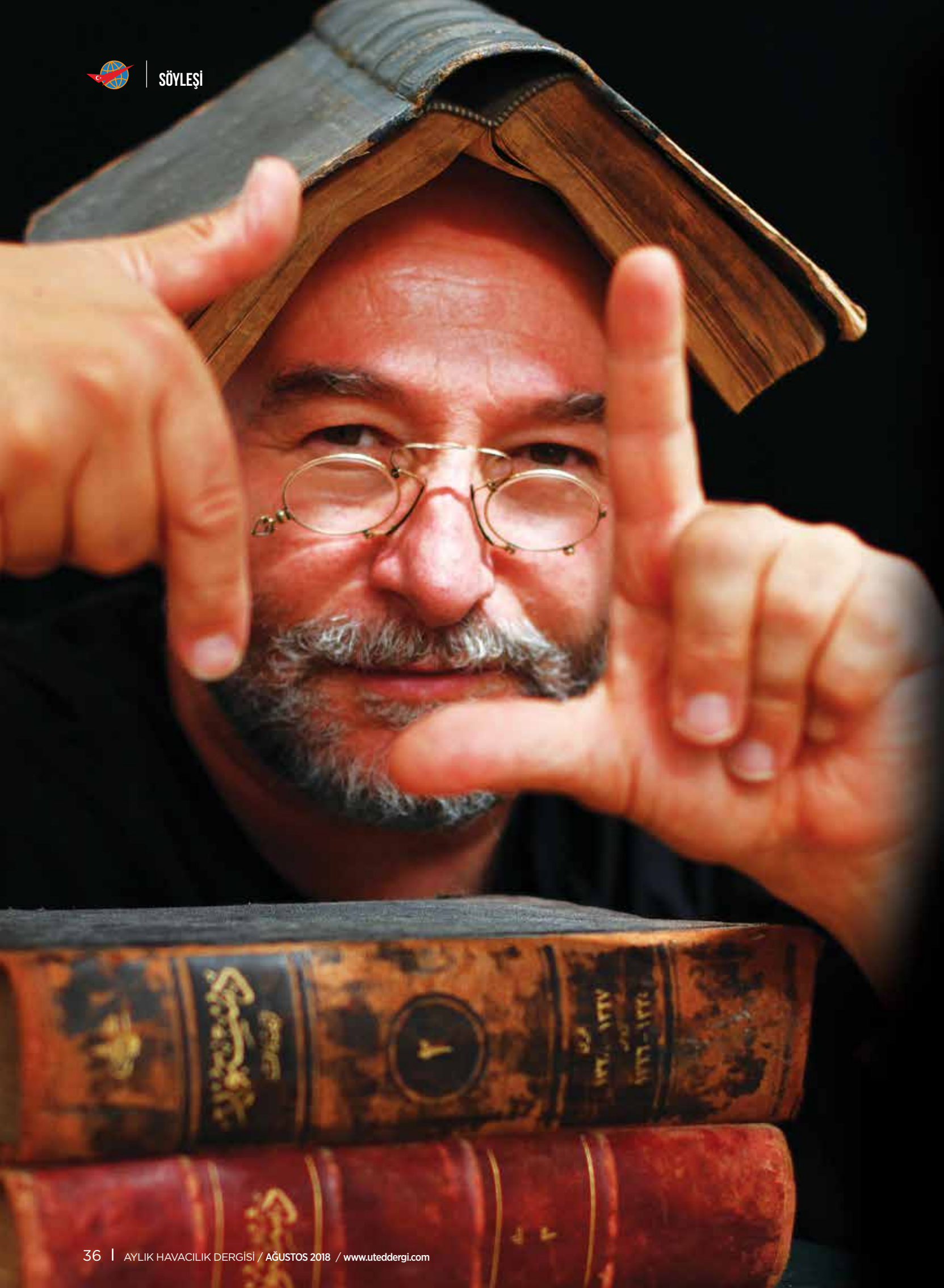
Her şeyden önce birinci önceliğimiz emniyet. Bunu yeni başlayan arkadaşlarımıza da söylüyorum. Bu mesleği yapacak olan insanların iş hayatında ve özel hayatında disiplinli olmaları gerekiyor. Uyku düzeninden yaşam tarzına kadar bu disiplin olmalı. Çünkü başarının anahtarının disiplin olduğuna inanıyorum.

Son olarak bu mesleği seçmek isteyen gençlere tavsiyeniz ne olur, neler söylemek istersiniz?

Türkiye'de Eskişehir, Kayseri, Kocaeli, İzmit, Bağcılar gibi birçok yerde sivil havacılık okulları var. Sisteme daha kolay adapte olabilmeleri için bu alana ilgi gösteren gençlerimiz bu okullarda eğitim almalı. Sivil havacılık eğitimi alanlar birçok modülden muaf olabiliyor. Bu meslekte 22 yılını bitirmeme karşın 3-4 yıldır bu mesleğe başlamış gibiyim, her gün yeni bir heyecanla gidiyorum işe. Zaten bu heyecanı yitirdiğiniz zaman verimli olamazsınız. Kendine güvenen, tempoyu seven, çalışmayı seven, disiplini seven, kendini her geçen gün geliştirmeye açık, mesleği bir yaşam biçimi olarak görece, bütünleştirici ve vizyoner gençleri bu mesleğe bekliyoruz. Sevecekleri bir meslek olacağına kesinlikle inanıyorum.



Havacılığın son yıllarda içinden geçtiği zorlu şartlara rağmen yılmadan tüm sektörümüzde olduğu gibi bizde misyonumuzdan ödün vermeden hedeflerimize yürümeye gayret içerisindeyiz. AR-GE olmanın getirdiği sorumluluk ve kazanımlarıyla birlikte yolumuza devam ediyoruz.



SİYAH BEYAZ PORTRENİN USTASI...

ALEKSİ PETRİDİ



Fotoğrafın çekim değil, yapım sanatı olduğunu belirten portre fotoğrafçısı Aleks Petridi, arkasında hikayeler olmayan fotoğrafların hiçbir kıymetinin olmadığına vurgu yapıyor ve ‘‘Hikayesi olan, duygusu olan her yüz, benim konumu oluşturabilir’’ diyor.



Yunus ARGAN

Fotoğrafa olan merakı, profesyonel yaşamında onu kimi zaman belgesel fotoğrafçısı, kimi zaman sinema filmlerinin kamera arkası fotoğrafçısı, kimi zaman da görüntü yönetmeni yaptı. En çok, arkasında hikayeler barındıran insan yüzlerini fotoğraflamaktan keyif aldı. Işığın dilini iyi anlayan, doğru anı kollayıp deklanşöre basmaktan keyif alan, işinin ehli, en mükemmelin arayışında olan bir fotoğrafçı... Aleks Petridi'nin hikayesi 1953'te İstanbul'un Kurtuluş semtinde başlıyor. İlk fotoğraf karesini daha 7 yaşındayken babasının getirdiği amatör bir fotoğraf makinesiyle yapıyor. Ailesinin meslek sahibi olması için gönderdiği optik dükkanında 20 yıl boyunca teknisyen olarak çalışıyor. Bu süreç içinde hafta sonları amatör fotoğrafçılık için adımlar atıyor ve 1983'te İFSAK'a üye oluyor. Fotoğrafçılığını uluslararası kriterlere taşıması İFSAK ile birlikte oluyor. Fotoğrafa dair ilk karma sergisini 1985 yılında Taksim Fransız Kültür Merkezi'nde açıyor. Aynı yıl, 4.Uluslararası Fotoğraf Yarışması'nda Türkiye'yi temsil eden fotoğrafçılar arasında da kendine yer buluyor. Sonraki yıllarda hem yurtiçinde hem de yurtdışında çok sayıda fotoğraf sergisine katılım sağlıyor. Fotoğrafa olan tutkusu onu bu alanda daha fazla öğrenmeye ve daha fazla üretmeye zorluyor. Fotoğraftan sonra İFSAK'ta, Evrensel Kültür Merkezi'nde, Belgesel Sinemacılar Birliği'nde, TURSAK'ta sinema üzerine eğitim seminerlerine katılıyor. Ayrıca Dedolight'in yaratıcısı Dedo Weigert'in ışık konusunda verdiği eğitim seminerlerine katıldı.

BM Çağdaş Sanat Merkezi ve Goethe Enstitüsü'nde video-art enstalasyon çalışması yapıyor. Bazı sinema filmlerinin kamera arkası fotoğraflarını çekiyor, bazı filmlerde görüntü yönetmenliği yapıyor. İnsana ve çevreye olan duyarlılığı, onu arama kurtarma faaliyetlerinde bulunan AKUT'ta da fotoğrafçı ve video kameramanlığı görevlerinde bulunmasına vesile oluyor. Türkan Şoray'dan Nuri Bilge Ceylan'a, Bedri Baykam'dan Levent Kırca'ya kadar sinema, tiyatro, müzik, resim ve diğer sanat

dallarındaki çok sayıda sanatçının portrelerini çekiyor. Portre, onun fotoğrafta yakaladığı en üst düzey haline geliyor ve portredeki deneyimleri genç fotoğrafçılara aktarıyor. İFSAK'ta jüri üyeliği yapan ve aralarında TRT'nin de olduğu birçok mecra da fotoğrafçılık yaklaşımlarını anlatan Aleks Petridi ile biz de hikayesine ve portre fotoğrafçılığına dair sohbet ettik.

Hikayenizi sizden dinleyelim...

İstanbul'da 1953'te dünyaya geldim. Babam, sinemayı seven biriydi. 8 ve 16 milimetrelik film oynatıcısı vardı. Hafta sonları Tünel'den aldığı filmleri getirir, evimizin balkonundan bahçemizin beyaza boyanmış duvarına yansıtıp, komşularımızla birlikte izlerdik.





Sinema filmleri sanırım fotoğrafa-fotoğrafçılığa dair ilk adımları oluşturuyor...

Kuşkusuz çocukluğumda izlediğim filmlerin beni bu anlamda beslediğini söyleyebilirim. Sinema ve fotoğraf iç içeydi bizim için. Deklanşöre ilk kez 7 yaşındayken babamın fotoğraf makinesiyle bastığını hatırlıyorum. İlk çektiğim fotoğraf babamın kafeste beslediği kuşlar oldu. Tabi bunun çok bilinçli bir çekim olduğunu söyleyemem.

Bilinçli çekim nasıl başladı peki?

Babam, benim fotoğrafa meraklı olduğumu gördükten sonra bana bir fotoğraf makinesi aldı. Çektiğimiz fotoğrafları bastırırđık. Bu benim çok hoşuma giderdi. Sonra fotoğraf çekimlerim arttı. 'Zenit' fotoğraf makinesiyle fotoğraf çekimleri yapardım. Annem ve babam temiz bir meslek sahibi olmamı istedikleri için beni Doğubank'ta bir optikçinin yanına cırak olarak verdiler. Bu meslek bana çok şey kattı. Özellikle sonraki yıllarda çok sevdiğim portre fotoğrafçılığının da temelini oluşturdu diyebilirim. Optik işinde çalıştığım süre boyunca, hafta sonlarında fotoğrafçılıkla ilgilenirdim. İFSAK'a üye olmuştum. Çektiğim fotoğraflarla sergilere, yarışmalara katılırdım. O dönemde aldığım çok birincilikler var.

O dönemde ilginizi çeken konular neydi fotoğrafçılık alanında?

Tabi ilk fotoğraf çekimi aile fotoğraflarıyla başladı. Arkasından doğa ve portre fotoğrafları geldi. Hafta sonu İstanbul'u sürekli dolaşır, Yıldız Parkı, Adalar, Karaköy, Sirkeci, Eminönü, Boğaz kıyısında eski İstanbul'u çekerdim. Doğayı çok sevdiğim için de genelde doğa fotoğrafları çekerdim. Ayrıca kendi çektiğim portrelerin dışında, değişik filtrelerle denemeler de yapardım. Sanata olan ilğim nedeniyle tiyatro, resim, sinema dünyasıyla da yakın olmaya başlamıştım. Bu da portre fotoğrafçılığımın ilk filizini oluşturdu.

Peki fotoğrafçılık çocukluğunuzda hayal kurduğunuz bir meslek miydi?

Hayalim futbolcu ve basketbolcu olmaktı. Fotoğraf ise bir hobiydi. Ama meşalesi devamlı yanan, gittiğim sergilerle

sürekli beslediğim bir alan. Ara Güler'in atölyesinde, o dönem Güler'in asistanlığını yapan ve fotoğrafçılığa başarılı olduğumu söyleyen Serkis Baharoğlu'nun yönlendirmesiyle İFSAK'a üye oldum. İFSAK'ın Şişhane'deki eski yerinde Mehmet Bayhan, İzzet Keribar, İsa Çelik, Cengiz Karlıova, Nevzat Çakır, İlyas Göçmen gibi isimlerden aldığım fotoğrafçılık eğitimlerinden sonra resmileşti. Her hocadan çiçeklerden bal toplar gibi bir şeyler aldım. Kompozisyon üstadı Prof. Dr. Sabit Kalfagil'den fotoğrafa dair ufak bir bilgi almak için onunla dışarıda saatlerce yürürdük. Verdiği bilgi, bizim için o günün en büyük ödülüydü. Fotoğrafçılık çalışmaları, İFSAK'ta geçirdiğim dönemden sonra ulusları seviyeye taşındı. Çektiğim fotoğraflar ödüller aldı

Ödül aldığınız ilk fotoğraf hangisiydi?

Burgazada'da bir yangın olmuştu, haberci gibi çektiğim renkli fotoğraflardan üçü ödül aldı. Doğanın serüveni, ritmi ve atmosferinin benim ruh halim üzerinde yarattığı etkiyle yaptığım bir çekimdi. Ama İFSAK'ta iz bırakan fotoğrafım Burgazada'da çektiğim 'İnsan ve At' isimli fotoğraftı. Bu çalışma, yurtdışında da Türkiye'yi temsil etti. Bir başka ödüllü fotoğrafım, 101 yaşına kadar yaşayan ninemin portresiydi. Ki bu da iz bırakan ilk portre çalışmamdır.

Fotoğrafi nasıl tanımlarsınız? Bir sanat mıdır fotoğrafçılık?

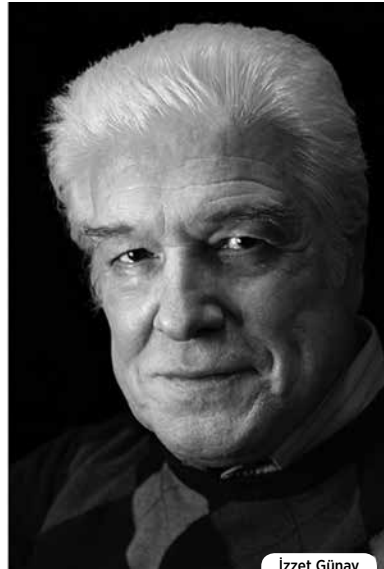
'Photo' ışıık, 'graphia' yazmak demektir Yunanca'da. Yani fotoğraf, ışııkla yazma sanatıdır. Diyebileceğim, fotoğraf sadece deklanşöre basmak değildir. Fotoğraf, çekim sanatı değil, yapım sanatıdır. Ara Güler'e göre 'Fotoğraf, görgü tanığıdır'. Fotoğraf çekmek, anı dondurmak, ölümsüzleştirmektir. Biz fotoğrafçılar o anı belgeliyoruz. Bütün dünyaya yayıyoruz, ki bir fotoğraf bütün dünyayı değiştirebilir. Çünkü bir fotoğraf bin kelimeye bedeldir. Fotoğraf yapmak ise, resim yapmak, şiir yazmak, heykel yapmak, senaryo yazmak gibi bir sanattır. Belge fotoğrafçılığının ustası Henri Cartier-Bresson, "Fotoğrafın arkasında, akıl, ruh ve kalp olmalı" der. Fotoğrafa bir şeyler yüklemeniz lazım. Bir mesaj vermiyorsa hiçbirşey değildir. Nuri Bilge'nin dediği gibi, fotoğrafın bir hikayesinin olması lazım.



Ara Güler



Türkan Şoray



İzzet Günay



Nuri Bilge Ceylan

Portre çekiminde üzerinde durduğunuz ana eksen nedir?

Öncelikle ana ekseninde insan var portrenin. İnsan doğanın en değerli varlığı. Portre, doğumundan ölümüne insanı var eden, geleceğe götürebilen bir teknik. Bu bir heykel olabilir, bir resim olabilir veya bir fotoğraf. Doğum ile başlıyor, ölüme kadar çeşitli şekillerde size eşlik ediyor. İnsanın kişiliğini yansıtır portre. Kimliğiniz, damganız, parmak izinizdir portre. Portre, fotoğrafçılığın en zor konusudur. O anı, ışığı, zamanı, duyguyu doğru kullanmanız lazım. **Portresini çektiğiniz**

insandan neyi almayı hedeflersiniz?

Benim için portre konusunun dini, dili, yaşı, sosyal statüsünün hiçbir kıymeti yoktur. Herkesin portresi olabilir. Bir sanatçı da olabilir, sokaktaki bir dilenci de... Hikayesi olan, duygusu olan her yüz, benim portre konumu oluşturabilir. İnsanın iç dünyasını dışarıya çıkarabildiğim bir alandır portre. Portre namustur. Önce izin alırım. İletişim kurarım, sohbet ederim, benimle samimi olmasını, gerçek duygularını bana yansıtmalarını beklerim. Rahatlayıp, iç dünyasını bana açıyorsa, doğru anı beklerim ve deklanşöre basarım. Portre, bir karakterdir; duygu, düşünce, kültür, öykü, şiir, heykel, tarih ve belgeseldir. Hiçbir zaman rastgele çekilecek bir fotoğraf değildir. Kompozisyonuyla, verdiği duyguyla, estetik kaygısıyla, rengiyle bir ayıklama sanatıdır. Doğru zaman, doğru ışık, doğru anı beklemek lazım.

Kimlerin portrelerini çektiniz bugüne kadar?

Yüzlerce portre çektim. İçinde ailem de var, dostlarım da var, sokakta köpekleriyle yaşayan İhsan Bey de var; Türkan Şoray, Şemsi İnkaya, Nuri Bilge Ceylan, Bedri Baykam, Levent Kırca, Çerkes Karadağ, Yavuz Özkan, İzzet Günay, Yıldız Kenter, Genco Erkal ve daha ismini sayamayacağım birçok tiyatro, sinema, müzik, resim sanatçısı da.

Çok beğendiğiniz ve özellikle portresini çekmek istediğiniz bir isim var mı?

Yaşar Kemal, benim için çok önemli bir değerdi. Onun portresini çekmek isterdim. Yine Tuncel Kurtiz, Müşfik Kenter ile tanıştık, ama portrelerini alma şansım olmadı.

Çektiğiniz binlerce fotoğraf var. Geriye dönüp baktığınızda size neler hissettiriyor?

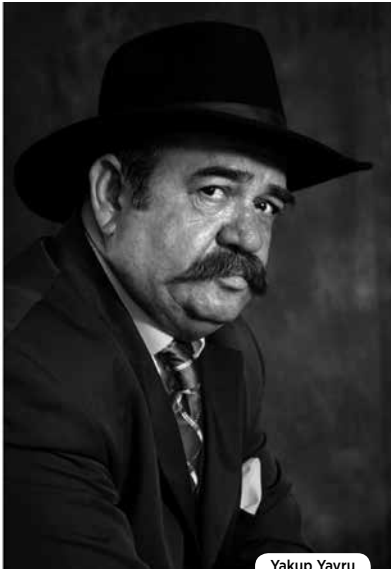
Herşeyden önce üretmek bana mutluluk veriyor. Sadece fotoğraf çekmedim. Çektiğim insan sayısı kadar kişilikler, duygular, düşünceler tanıdım. Tabi bütün bu birikimi, Lotus Sanat Merkezi, İFSAK, Fotoğraf Atölyesi, Foto Film Sanat Merkezi, Marmara Sanat Akademisi gibi kurumlarda verdiğim temel fotoğrafçılık, portre, model çekimi derslerinde binlerce öğrenciye aktardım. Bu paylaşım, bana en az fotoğraf çekimi kadar keyif veriyor.

Türkiye’de veya dünyada etkilendiğiniz bir fotoğraf sanatçısı var mı?

Çektiğim siyah beyaz fotoğrafların arkasında çocukken izlediğim Charlie Chapline’ler, Lorel Hardi’ler, Abbott Costello’lar var. Estetik, kompozisyon, yağlı resim konusunda aldığım eğitimler var. Tıpkı Picasso, Dalí gibi fotoğrafçılık alanında bana ilham kaynağı olan dünyaca ünlü fotoğrafçılar var. Nadar, portre fotoğrafçılığının babasıdır ve benim feyiz aldığım bir isimdir. Mardin’de doğmuş Ermeni kökenli Yusuf Karş, çok önemli bir portre üstadıdır. Yakın dostum, arkadaşım Çerkes Karadağ, benim için Ara Güler’den sonra gelen en değerli fotoğraf sanatçısıdır. Fotoğrafın felsefesini yapan bir filozoftur. Yine Sabit Kalfagil, Ersin Alok, Gültekin Çizgen, İsa Çelik, İzzet Keribar, İbrahim Zaman, Nevzat Çakır, İlyas Göçmen, Mehmet Ünal ve affına sığınarak sayamadığım birçok değerli fotoğrafçılarımız var. Bunlar dünya fotoğrafçılık mirasının önemli kişileridir benim nazarımda.



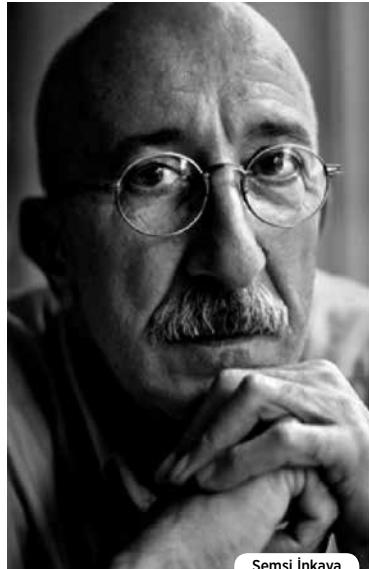
Portre, benim için heykel sanatı gibidir. Psikoloji, estetik, anatomi, ışık, resim, yaratıcılık, tiyatro gibi birçok alanı içinde barındırır.



Yakup Yavru



Ezgi Aldemir



Şemsi İnkaya



Serra Yılmaz

**Devrim GÜN**

Dr. Öğretim Üyesi / Bilgi Üniversitesi
devrimgun@uted.org

HAVAYOLUNDA 'ARTI DEĞER' PLANLAMA



Havayolu işletmelerinde başarılı bir filo ve tarife planlaması; rekabetçi üstünlük kazanmayı, karlılığı ve pazar payını artırmaya yönelik stratejik hedeflere ulaşmayı desteklemektedir.



Havayolu işletmeleri operasyon döneminde ve sonrasında filo ve ekiplerini önceden planlamaktadır. Bu planlamayı havayolu işletmelerinde 'tarife planlama birimi' yapmaktadır. Hava taşımacılığı sektöründe rekabetçi bir unsur haline gelen tarife, işletmenin faaliyet karını direkt etkilemektedir. Tarife; finansal, ekonomik ve operasyonel etkenlerin göz önünde bulundurularak, uçuşların ve hatların frekans ve saat açısından düzenlenmesi ve yayınlanmasını içeren

karmaşık bir süreçtir. Ekonomik kaynakları işletmenin amacı olan faydaya (gelir) dönüştürmek için yapılan uzun bir planlama sürecidir. Bu süreç sonucunda havayolu yolcularının uçmak istedikleri yerlere istedikleri zamanda gitmeleri için uçaklar ve ekipler tedarik edilmektedir. Talep havacılık sektöründe dönemsel olarak değiştiği için, iyi bir tarife ile planlanan (amaçlanan) aslında uçak kullanımını artırmaktır. Havayolu tarifesi ise; işletmenin ekonomik durumunu göz önüne alan, yolcuların



talebini maksimum seviyede karşılayan ve faaliyet konusu uçuşları tasarlama sanatı olan olgu olarak kabul edilmektedir. Uçuş tarifi, diğer havayolu planlama ve faaliyetlerinin başlangıç noktasıdır.

Kapasite ve talep arasında denge

Tarifenin görevi olan uçulacak şehirlerin belirlenmesi ile yolcuların talebi karşılanırken, bu da havayoluna gelir olarak yansımaktadır. Sunulan kapasite ve talep arasındaki denge çok önemlidir. Bu denge; uygun uçak tipinin seçimi, düşük koltuk-mil maliyeti ve yüksek ekipman (uçak) ve işgücü (pilot, hostes) verimliliği ile sağlanmaktadır.

Havayolu işletmelerinin amacı diğer işletmelerde olduğu gibi kar elde etmek ve büyüktür. Havayolu işletmeleri bunun için yüksek maliyeti olan varlıklarını ve kaynaklarını etkin ve verimli bir biçimde kullanmalıdır. Tarife planlama bu anlamda havayolunun 'verimlilik çıktısı' olmaktadır. Tarife planlama, işletmenin ticaret bölümünün yaşayan tarafıdır. Uçakların minimum yerde kalışını ve maksimum etkinliğini sağlayan bir planlama, havayolu işletmesinin verimliliğini ortaya koymaktadır.

İyi bir tarife, büyümenin anahtarı

Tarife; havayolu işletmesinin kar ve zararı arasında durmakta ve dengeyi sağlamaktadır. Etkili bir tarife planlama, havayolu işletmesinin sektörde büyümesini ve gelişmesini sağlamaktadır. İyi bir tarife ile havayolu, elindeki uçak ve koltuk sayısında değişiklik yapmadan üretim miktarını artırabilmektedir. Havayolu işletmesinde tarife bölümü; uçuş tarifi, filo tahsisi, ekip yönetimi gibi konuların çözüldüğü bölümdür. Tarifelendirme aslında yolcunun talebine verilen bir cevaptır.

Pazar dengelerinin oldukça hassas olduğu havacılık sektöründe herhangi bir havayolunun uçuşlarındaki en küçük bir gecikme veya aksaklık, hizmet kalitesini olumsuz etkileyecek ve yolcuların memnuniyeti azalacaktır. Böyle bir durumla karşılaşan yolcular da bir sonraki uçuşları için büyük bir olasılıkla başka bir havayolu ile uçuşmayı tercih edecektir.

Bu gibi bir durum sonradan tercih edilen havayolunun pazardaki payını artırırken, daha

önceden tercih edilen havayolunun pazar payının azalmasına neden olacaktır. Bütün bu nedenlerden dolayı herhangi bir havayolu işletmesinin uçuşlarını mümkün olduğu kadar zamanında gerçekleştirebilmesi kısa ve uzun vadede büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle her havayolu filosunda bulunan uçakları daha önceden belirlenmiş olan uçuşlarına mümkün olduğu kadar uygun bir biçimde atayarak, hem her bir uçuştaki yolcu talebini karşılamak hem de o uçuşu mümkün olduğunca az maliyetle gerçekleştirmek zorundadır. Tarife gecikmeleri meydana geldiğinde yolcular daha uygun saatlerde uçuş imkânı sağlayan havayollarını tercih etmektedir.

Tarifenin oluşmasında tahminler, geçmiş veriler, uygun uçak ve yolcu talebi etkili olmaktadır. Frekanslar, varış istasyonuna olan mesafeye bağlı olmaktadır. Kısa hatların tarife için esnekliği yoktur ve otomatikman daha fazla frekansa sahiptir. 3-4 saatlik mesafelerde uçak en azından günlük iki frekansla günü tamamlamaktadır. Havayolu işletmeleri bazı uçuşlarda iki havalimanı arasında yapacakları uçuşların arasına bir havalimanı daha eklemektedir. Bu şekilde yolcu sayısının yeterli olmadığı durumda, ikinci istasyondan aldıkları ve/veya istasyona taşıdıkları yolcularla uçuşu daha karlı hale getirmektedir.

Etkin kaynak kullanımı maksimum verimlilik

Havacılık sektöründe uçuşları etkin ve verimli bir şekilde planlamak, işbirliği içindeki havayollarının tarifeleri ile koordineli hareket etmek ve meteorolojik olaylar gibi olağandışı durumlarda sorunlara hemen yanıtlar bulabilmek için kaynakların daha iyi kullanılması ihtiyacı vardır. Ticaret bölümü tarafından frekans sayısına karar verildikten sonra, uçuşların hangi saatte yapılacağına karar verilmektedir. Kalkış zamanının belirlenmesinde ticaret bölümü kritik rol oynamaktadır. Bu bölüm, yapılan pazar analizleri ile yolcular için en uygun kalkış zamanını belirlemektedir. Kalkış zamanı talep üzerinde önemli bir role sahiptir.

Kıtalararası bir uçuştaki yarım saatlik ya da 15 dakikalık bir değişiklik bile, uçuşun ticari anlamdaki başarısını önemli ölçüde etkileyebilmektedir. Tarife uygunluğu sadece zaman, gün ve rotada yapılan değişikliklerle değil, aynı rota üzerinde iki yön arasındaki değişikliklerden de etkilenmektedir. Havayolları, uçaklarını mümkün olan en fazla sürede havada tutmak ve her uçağı karlılık oranının en yüksek olduğu hatlarda kullanmak ister. Uçağın maksimum verimlilikle kullanılmasıyla, havayolunun filosuna yeni bir uçak dahil etmeden uçuşları gerçekleştirerek ekonomik fayda sağlanmış olunmaktadır. Bununla beraber uçakların kullanım oranları düşük olduğunda uçağın gelir getirmemesinden ziyade havaalanı giderleri, bakım giderleri, amortisman bakımından havayolunda ek gelirler oluşacaktır. Tarife planlama bu anlamda ticaret bölümü ile ortaklaşa çalışarak işletmeye fayda sağlamaktadır. Yolcuların havayolu tercih sebeplerinde tarife tipleri etkin rol oynamaktadır. Yolcular öncelikle kesintisiz (seamless) uçuşları seçmektedir. Bunun da mümkün olmadığı zamanlarda; seyahatin hızlı, bağlantı uçuşları için beklenen sürenin az ve yeterli aktarma zamanının olduğu tarifeleri (transfer uçuş) seçmektedirler. Tarifeye ilişkin detaylı belirlemeler yapılırken, o hattı kullanacak yolcuların seyahat özellikleri de sefer saatleri üzerinde belirleyici olacaktır. İş amaçlı yolcuların tercih ettikleri saatler ile eğlence amaçlı seyahat edenlerin tercih ettiği saatler farklılık gösterdiğinden ve ayrıca tarife planlanacak destinasyona olan yolculuk süresi de göz önünde bulundurularak sefer saatleri belirlenmelidir. Ayrıca seferlerin yapılacağı filonun yapısı ve imkânları da planlama aşamasında hesaba katılmalı ve gerektiğinde filo genişletilmesi ya da daraltılması yoluna gidilmelidir.



Havayolu işletmelerinde tarifelendirme süreci

- ✓ Talep tahminleri ile hangi pazara hizmet edileceğine karar vermek
- ✓ Hedeflenen ve mevcut bir pazar payı tahmini yapmak
- ✓ Operasyon sıklığı ve uçak büyüklüğü seçimlerinde pazarlama ve maliyet göz önüne alınarak frekans belirlemek
- ✓ Slot uygunluğu, ağ bağlantı kıstasları ve pazar tercihlerine uygun frekansları tahsis etmek
- ✓ Her uçuş için gerekli minimum yerde geçirilecek zaman (ground time) belirlemek
- ✓ Her uçak tipi için bakım gerektiren saatleri hesaplamak
- ✓ Tarifeyi ve ayrıca bakım gerekliliklerini de tamamlayan uçak rotasyonu geliştirmek
- ✓ İnsan ve diğer kaynakların uygunluğunu göz önüne alarak, ekip yatı ücretlerini kıstak ve uçağın mümkün olduğu kadar uçuşmasını sağlayan bir plan oluşturmak
- ✓ Rakiplerin strateji ve tepkilerini önceden tahmin etmek
- ✓ Tüm bu aşamaların baştan sona kontrollü bir geri bildirimini yapmak.

Sonuç olarak tarife planlama fonksiyonu ticaret/pazarlama bölümü, bölgesel satış ofisleri, bakım planlamaları, uçuş işletme ve istasyon müdürleri ile işbirliğini gerektirmektedir. Havayolu işletmelerinde başarılı bir filo ve tarife planlaması; rekabetçi üstünlük kazanmayı, karlılığı ve pazar payını artırmaya yönelik stratejik hedeflere ulaşmayı desteklemektedir.



AVANTAJLI ERKEN KAYIT VE NAKİL FIRSATLARIMIZ DEVAM EDİYOR!

Geleceğin havacılarını yetiştiren Türkiye'nin en havalı özel lisesi Gökjet'te erken kayıt dönemi başladı. Özel ödeme seçenekleri ve fiyat avantajlarını kaçırmayın.

HAVACILIK
SENİ
BEKLİYOR

ERKEN KAYIT
FIRSATLARINI
KAÇIRMAYIN



Homeros'un İlyada destanında 'Paflagonya' olarak adlandırdığı Safranbolu, klasik Osmanlı kent mimarisi, birbirlerinin ışığını kesmeyen geleneksel evleri, tarihi mekanları, doğal güzellikleri ve kültürel geçmişi ile adeta bir müze kent özelliği gösteriyor.

Batı Karadeniz'de bir müze kent...

SAFRANBOLU



Handan DİKER
Dr. Öğretim Üyesi / Yeditepe Üniversitesi
Handandiker@uted.org



Kuzeybatı Anadolu'da, İstanbul'dan yaklaşık 6 saatlik bir araba yolculuğu ile ulaştığım turistik, otantik ve çok renkli bir belde Safranbolu. Karabük ilinin oldukça ünlü bir ilçesi. Safranbolu ile Karabük arası 8 kilometre katarsa da adeta birleşmiş durumdadır.

Safranbolu'nun önce tarihine bakalım. Geçmiş İ.Ö. 3000 yılına kadar tarihlendirilebilen bir belde burası. Hititler, Frigler, Lidyalılar, Persler, Pontlar, Romalılar, Selçuklular, Çabanoğulları, Candaroğulları ve Osmanlı İmparatorluğu egemenliğinde kalmıştır. Osmanlılar tarafından alındığı tarih 1354'tür. Safranbolu 1927 yılında ise Zonguldak vilayetine bağlanmıştır.

Klasik Osmanlı kenti

Safranbolu herkesin bildiği gibi evleri ile ünlenmiş bir belde. Hepsinden önemlisi de klasik Osmanlı kent mimarisini yansıtan bir şehir. Burası 17 Aralık 1994'ten beri Türkiye'deki Dünya Mirası listesinde yer alan 9 kültürel varlıktan birisi. Yani burası bir müze kenttir. Koruma altında olan eser sayısı ise bin 131'dir. Safranbolu, evleri ile ünlenmiş bir yer olmasına karşın tarihi ve kültürü ile de önemli bir yerdir. En ünlü tarihi yeri, Cinci Han ve Hamamıdır. Bölgenin yerlisi olan kazasker Cinci Hoca tarafından 1645'te yaptırılmış olan han ve hamam, aslında, zamanında İpek Ticaret Yolu'nun bir durağı imiş. Şimdilerde otel olan han, 2 kat ve 63 odadan oluşuyor.



Kristal Teras

Kristal Teras'ta görkemli bir seyir

Beni en çok etkileyen yerlerden birisi de, Tokatlı Kanyonu'nda yer alan, hem çok özgün, hem de değişik olması açısından 'Kristal Teras' denilen yer. Yerden 80 metre yüksek ve 3 santimetre kalınlığında camdan bir teras burası. Aynı anda 30 kişiden fazlasını terasa almıyorlar. 75 ton ağırlığı taşıdığı söylenen terasa adım atar atmaz hem muhteşem bir manzara ile karşılaşıyorsunuz hem de ayaklarınız yerden kesiliyor. Ancak bir benzerinin dünyada Shangai Kulesi'nde olduğu bu teras gerçekten çok görkemli. Etrafında oturup bir şeyler yiyip içebileceğiniz mekânlar da mevcut. Tokatlı Kanyonu'nda ayrıca 116 metre uzunluğunda 6 kemerli İncekaya Su Kemerli mevcut. Sadrazam İzzet Mehmet Paşa tarafından yaptırılmış olan bu kemerin özelliği, kanyonun iki yakasını birbirine bağlaması. Merkeze 75 kilometre uzakta bulunan bu kemerden yıllarca Safranbolu'ya su taşınmıştır.

Kaymakamlar Evi



Kent Tarihi Müzesi



Safranbolu evleri

Gelelim Safranbolu'nun o ünlü evlerine, bu evlerin en önemli özelliği hiç birinin diğerinin ışığını kesmemesi. Evlerin camının, diğer komşu evlerin camına bakmaması, genelde 2 veya 3 kattan oluşması. Bir sofa denilen ortak kullanım alanı olan evlerin ortasında ise büyük bir havuz bulunur. Ayrıca evler haremlik ve selamlık olarak ayrılmıştır. Tavanlar ise, genellikle ahşap oymacılığının sergilendiği çok sağlam yapılardır. Her odada mutlaka tuvalet ve banyo bulunur. Halen 18, 19 ve 20'nci yüzyılda yapılmış 2 bin civarında Safranbolu evi mevcuttur.

Safranbolu evlerine en güzel örnek ise günümüzde müze olan ve balmumu heykeller ile o dönemki hayatı anlatan Kaymakamlar Evi'dir. 3 katlı ve 7 odalı olan ev, 1979 yılında restore edilmiştir.

Aslında Türk ve Osmanlı mimarisini bize anlatan bu evlerin her birisi adeta birer müzedir.

Safranbolu'nun en ünlü tepesi, Hıdırlık Tepesi'dir. Buradan bütün beldeyi izleyebilirsiniz. Safranbolu Kent Tarihi Müzesi de burada bulunuyor. Bu tepe geçmişte yağmur duasının yapıldığı yer imiş ya da şenlik yeri olarak kullanılmış.

Safranbolu'da Kent Tarihi Müzesi'nin arkasında bir de Saat Kulesi var. Malzemesinin Londra'dan getirildiği kule, 1797 yılında Sadrazam İzzet Mehmet Paşa tarafından yaptırılmıştır. Bu saatte hem çan hem de saat bulunur. İzzet Mehmet Paşa, kendi adı ile anılan bir de cami yaptırmıştır. Bu caminin avlusunda da Safranbolu Güneş Saati bulunmaktadır. 20 metre uzunluğunda ve kesme taştan yapılmıştır.

Kentin yerleşimine bakacak olursak, yaşam aynı yerde kışlık ve yazlık olmak üzere şekillenmiştir. Kışlık evlerin bulunduğu



Saat Kulesi



iki derenin oluşturduğu vadi, diğer bir tanımla çarşı, dericilik, yemenicilik, demircilik, bakırcılık, semercilik, saraçlık, nalbantlık işlerinin yapıldığı kesimdir. Yazlık evlerin olduğu kısım ise bağ, bahçeler arasındaki Bağlar mevkiindedir.

Nefis tatlı lezzetler

Şimdi gelelim yiyeceklerle... Burası gerçekten damak tadınıza hitap edecek nefis lezzetlerle dolu. Örneğin bir Safranbolu lokumu, baklavası, safranlı zerde tatlısı, Safranbolu bükmesi.

Altın safran zamanı

Polonyalı tarihçi, şair Homeros'un İlyada destanında Paflagonya olarak adlandırdığı yerdir Safranbolu. Kentte her yıl eylül ayında bir de film festivali yapılıyor. Uluslararası Altın Safran Belgesel Film Festivali. Kentle bütünleşmiş ve kente adını vermiş olan safran oldukça değişik bir bitki. İlkbaharda değil de sonbaharda ekim ve kasım aylarında açan bir bitki. Film festivali de eylül ayında yapılıyor. Çünkü safranların açtığı bir Safranbolu'da bulunmak gerçekten çok farklı oluyormuş.

Ben ilkbaharda gittiğim Safranbolu'yu çok sevdim. Öneririm burası her mevsim başka güzel. Ne zaman giderseniz gidin ama mutlaka gidin. Çünkü çok beğeneceksiniz.





LGS

BAŞARINIZA

4 YIL

EĞİTİM BURSUSU



SHGM
ve
EASA
Sınavlarına
Hazırlık

Kabin
Hizmetleri
Uygulama
Simülatörü

Uçak
Üstünde
Uygulamalı
Eğitim

SHGM
Tanınan
Okul
Şartlarına
Uygun
Atölyeler



KRİTİK



KONUŞMAKTAN KORKMAYIN, CÜMLE KURUN!



Türkiye, İngilizce eğitimi konusunda sistem çöplüğüne dönmüş vaziyette. Taktik, teknik, kısa yol, pratik yöntem, uykuda öğrenme, hipnozla öğrenme, kur sistemi, boşluk doldurma, şık işaretleme gibi dünyada eşi benzeri olmayan sistemlerle dolu bir saçmalıklar dizesi...



Mustafa ÖZAY
Türkiye Çevirmenler Derneği
Eskişehir Şubesi Kurucu Başkanı

Gün geçtikçe İngilizce öğrenimine harcadığımız zaman ve para artıyor. Çünkü dünya İngilizce konuşmaya, yazmaya, şarkı söylemeye başladı. Doğal olarak da İngilizce öğrenmek için emek sarf edenlerin sayısı git gide artıyor. Buraya kadar bir sorun yok. Fakat işe nereden ve nasıl başlamak gerektiğine gelince kafalar burada karışmaya

başlıyor. Dil öğrenmek yetenek işi değildir. Zor olduğu herkesçe malumdur. Fakat imkansız da değildir. Özellikle "İngilizce dünyanın en kolay dilidir" motivasyonumuz için sloganımız olabilir. Dünyanın bir ucundan bir ucuna Rusça, Almanca, Fransızca konuşarak gidemezsiniz. Ancak İngilizce konuşarak her yeri gezebilirsiniz. İngilizce bu kadar kolay olmasa milyarlarca



“

İnsanlar, kendilerindeki değişimi 7 saatlik bir dersten sonra bile çok rahat görebiliyor. Van, Trabzon, Adana, Çanakkale gibi uzak şehirlerden derse geliyorsa insanlar, bir bildikleri vardır.

”

insan bu dili konuşamazdı. İngilizce dünyanın en ‘aptal’ ve kolay öğrenilebilecek sistematik bir dildir.

Bugün Türkiye’de var olan İngilizce eğitim sistemleri ticari bir mantıkla kuruldukları için İngilizce öğrenmek herkesin dünyasında ulaşılmaz bir zirve ya da bir kabus şeklini almıştır. İnsanlar ne kadar uzun süre kursa giderse o kadar fazla ödeme yapacağını bilen kurs yöneticileri aslında çok zaman almayacak, insanları saatlerce uğraştırmayacak bir mesele olan İngilizce eğitimi uzattıkça uzatmakta insanları kurslara bağımlı hale getirmektedirler. İngilizce sadece üç cümle yapısından oluşmaktadır. Yani siz ne kurarsınız kurun, size karşidan ne gelirse gelsin, bu üç cümle yapısının özelliğini içerir. Ne tesadüftür ki Türkçe’de de sadece üç cümle yapısı vardır. Dördüncü bir cümle yapısı ne İngilizce’de ne Türkçe’de bulunmaktadır.

Maalesef Türkiye, İngilizce eğitimi konusunda sistem çöplüğüne dönmüş vaziyettedir. Taktik, teknik, kısa yol, pratik yöntem, uykuda öğrenme, hipnozla öğrenme, kur sistemi, boşluk doldurma, sık işaretleme gibi dünyada eşi benzeri olmayan sistemlerle dolu bir saçmalıklar dizesine dönmüştür. Türkiye’de mevcut sistemde verilen İngilizce eğitimi insanların hem uzun süre kursa gitmelerine hem de İngilizce eğitimine yüklü miktarda bütçe ayırmalarına sebep olmaktadır. Türkiye’de İngilizce öğrenme sorunu özetle söylemek gerekirse kabusa dönmüş vaziyettedir.

Dil öğreniminin olmazsa olmazları

Dil öğreniminde belli prensipleriniz olmazsa başarılı olma şansınız çok çok düşüktür. Dil öğretimi için birkaç temel kriter vardır. Bunların: Birincisi, ‘çalışmakla işi olmayanın İngilizce ile de işi olmaz’... Neden? Çünkü öğretim her şeyden önce bir ‘öğrenim’ sürecidir. Bu da gösterilecek çabayla doğru orantılı. Yani özetle dil öğrenmek emek ister. Dünyanın en mükemmel ve en sağlıklı yemeğini önünüze getirseler; siz onu yemek için kılınızı kıpırdatmıyorsanız onun ne lezzetine varabilir ne de faydasını görürsünüz. Lezzetine varmak için önce çiğnemeniz gerekir. İkinci yaklaşım ‘İngilizce dünyanın en kolay dilidir’ üzerine kurulu gerçeğin bilinmesidir. Ki böyle olmasaydı dünyada milyarlarca insanın bu dili konuşması mümkün olabilir miydi? Tabii ki hayır. Bu, dil öğrenmeyi gözünde büyütenlerin, kafasındaki engelleri aşması için ders almaları gereken önemli bir çıkarım. Bir diğer kriter, ‘boşluk doldurmakla, sık işaretlemekle dil öğrenilmez’. Evet, bu kriter de sınav için öğrenilen bir bilginin ancak sınav için kullanılabileceğini gösteren temel yaklaşımlarımızdan bir tanesi. Bunu da şöyle açıklayalım: Dilde dört düzey vardır. Bunlar; ‘konuşma’, ‘okuma’, ‘anlama’ ve ‘yazma’ olarak sayılabilir. Buradaki her bir madde birbiriyle etkileşim halinde ve birbiriyle paralel ilerler.

Bir dili öğrenmenin temeli ‘cümle kurma’ya dayanmaktadır. Cümle kurmayı bilen konuşur, okur, anlar ve yazar. Kafanızda oluşturduğunuz bir cümleyi konuşurken ya da yazarken;

okuduğunuz bir cümleyi ya da karşınızda konuşan birinin kurduğu cümleyi anlarken yapılan tüm işlemlerin temelidir cümle. Türkiye’de verilen dil eğitiminde dilin asıl amacı olan cümle kurmak öğretilmiyor. Milli eğitimde lise son sınıfa kadar yaklaşık 1400 saat İngilizce eğitimi veriliyor. Sonuç ortada. Ezberlenen dört-beş cümle. Ömrünüz boyunca insanlarla tanışamazsınız, ‘Nerelisiniz?’, ‘Yaşınız kaç?’ diye soramazsınız. Bu dört-beş cümle bitince ‘Anlıyorum ama konuşamıyorum’ diyenler çoğunluktadır. Oysa dil öğrenmedeki amaç cümle kurmaktır. Dil öğretimindeki temel argüman; ‘cümle kurmak’ ve ‘kurulu cümleyi anlamak’ üzerine kuruludur. Herhangi bir dil sınavında istenen kurulu bir cümle anlaşılmıştır. Bir yabancı ile sohbet ettiğinizde anlaşabilmek için yapılabilecek şey kurduğu cümleleri anlamak ve aklınızda oluşturduğunuz bir cümleyi Türkçe’den İngilizce’ye çevirip konuşmanızdır.

Anlıyorum ama konuşamıyorum!

İngilizce düşünenler sadece; İngiliz, Amerikalı, Avustralyalı onların da İngiliz kökenli olanları İrlandalılar vs yani İngilizce’yi ana dili olarak benimsemiş kişilerdir. Bir Türk veya bir Japon veya bir Alman veya bir Fransız veya bir Zimbabveli asla İngilizce düşünemez. Bir Türk karşısına bir yabancı geldiği zaman “İngilizce düşüneyim aman aklıma her şey İngilizce gelsin” diye beklediği için dünyada sadece bize özgü “Anlıyorum ama konuşamıyorum” gibi anlamsız söylemler ortaya çıkıyor.

Dil evrenseldir. Yani bir dil ile ilgili soru sorarken öncelikle’ bu soruyu Türkçeye yani kendi ana dilime sorsam ne cevap alırım’ diye düşünmek gerekir. Dil yaparak öğrenilir, okuyarak da geliştirilir. Okumayı, yazmayı ve çalışmayı sevmeyenlerin de dil öğrenimini başarabileceği bir şey değildir.

Kendi kendine öğrenme

Bir dili konuşmak için üç şey gereklidir. Birincisi, İngilizce bilmek. İkincisi, konuşacağınız konunun literatürünü bilmek. Üçüncüsü de konuştuğunuz anadile hakim olmak. Bunlara hakimseniz, dili kendi kendinize öğrenebilirsiniz. Zaten şu an Türkiye’de İngilizce bilenler genel itibariyle kendi kendilerine öğrenmişlerdir.

Malazgirt Savaşı’nı İngilizce olarak anlatabilecek Türkiye’de kaç tane İngilizce öğretmeni vardır? Bırakın İngilizce’yi, Türkçe’de psikoloji ile ilgili bu branşta eğitim görmüş insanlar dışında kaç kişi konuşabilir. Boş kafa ile ancak boş boş konuşulur. İngilizce bir konuda konuşmak için hem Türkçe’de hem İngilizce’de literatürü, konuyu biliyor olmak gerekir.

Kendi dilinizde anlayamadığınız bir konuyu; mesela havacılık kurallarını, otopilot, uçuş kumanda sistemlerini veya katlı integralleri, İngilizce bir kaynaktan çalışırsanız çok kısa bir sürede öğrenebilirsiniz. Bizim kaynaklarımıza göre çok daha basit ve anlaşılır bir dil kullanılıyor. Tabi bunun için İngilizce bilmek gerekiyor.

“

Bir dili konuşmak için üç şey lazım. Birincisi, İngilizce bilmek. İkincisi, konuşacağınız konunun literatürünü bilmek. Üçüncüsü de konuştuğunuz anadile hakim olmak.

”





Son zamanlarda birçok orta ve yüksek öğretim kurumunda ‘Yüzde 100 İngilizce eğitim veriyoruz’ söylemleri arttı. Bunun gerçekliği yok denecek kadar az. Çünkü ülkemizde bu seviyede ders anlayacak ne öğrenci var ne de bu dersi anlatacak hoca. Ülkemizde verilen İngilizce eğitimi ortada. Maalesef İngilizce öğretmenlerinin bile yurt dışından gelen heyetlerle tercüman vasıtasıyla konuştuğu bir ülkeyiz.

100 saatlik eğitim yeterli

ODTÜ Matematik mezunuyum. Yaklaşık 28 yıldır İngilizce dersi veriyorum. Türkiye'nin birçok ilinden öğrencilerim oldu. Bugüne kadar yaklaşık 10 bin kişiye eğitim verdim. Halihazırda 300'e yakın öğrenciye eğitim veriyorum. Birçok profesör, devlet görevlisi, TSK mensubu hatta İngilizce öğretmenine ders verdim. 100 saatlik eğitimle bu işin en ileri düzey dahil bittiğine şahidimiz çoktur. İnsanlar, kendilerindeki değişimi 7 saatlik bir dersten sonra bile çok rahat görebiliyor. Van, Trabzon, Adana, Çanakkale gibi uzak şehirlerden derse geliyorsa insanlar, bir bildikleri vardır. Bizden ders alıp kendine yer açan arkadaşlarımız bile var. Sadece öğrenmiyorlar öğretecek seviyeye de geliyorlar.



‘Böyleysen Başaramazsın!’

Ders çalışmayacak olan kişiler, sihirli değnek arayanlar, günde 2 saatini ayna karşısında geçirip 2 saatini derse ayıramayanlar, ödev yapmayanlar, taktik, teknik, kısa yol gibi şeyler arayanların her konuda olduğu gibi İngilizce'yi de başaramazlar.

Literatür tarama işin anahtarı

İnsanlar piyasada ‘yazma kursu’, ‘konuşma kursu’, ‘sınav kursu’, ‘iş İngilizcesi kursu’ gibi farklı yöntemlerle aldatılıyorlar. Halbuki,

kendileri sistemli bir şekilde çalışarak dil öğreniminde çok daha fazla verim elde edebilirler. Yine orijinal yayınları takip etsinler. Türk yazarların yazdığını değil de, anadili İngilizce olan yazarların kitaplarını alsınlar. Piyasada var olan ‘level’ diye adlandırılan ‘Cin Ali’ kitaplarından uzak dursunlar, direkt literatür takip etsinler. Literatür taraması yapmayanlar, dil öğrenme programlarından çok fazla verim alamazlar. Haftada 4 sayfa literatür tarayamayanlar girecekleri herhangi bir dil sınavında ortalama 20 sayfalık bir kitapçıyı okuyup anlayıp analiz edip çözemezler. Sözün özü diyeceğimiz o ki, emek olmadan başarı gelmez.



CAN BOĞAZDAN GELİR Mİ GİDER Mİ?



Nuray KABUT

Sağlıklı Yaşam Uzmanı, Neria Sağlıklı Yaşam Stüdyosu
nuraykabut@uted.org

Vücudumuzda genetik olanların dışında oluşan hastalıkların beslenme şeklimiz ve yediklerimizle ilintili olduğunu biliyor musunuz? Herbirimizin vücudunda 70 mio hücre var. Yani milyonlarca canlı ve hücre bizim yediğimiz içtiğimiz herşeyi 24 saat durmaksızın çalışarak ete, kemiğe, kana, iliğe, hatta akla ve bilince dönüştürüyor. Düşünün bilim bile bu kadar ilerlemiş olmasına rağmen hala böyle bir mekanizma üretebilmiş değil. Örneğin kullandığımız araç benzinliken, ona motorin ya da başka bir yakıt koyarsanız ne olur? Araç arıza yapar. İşte insan vücudu da sindiremediği, parçalayamadığı, kendisine uygun olmayan gıdalarla beslendiğinde bir süre sonra hastalıklar oluşur ve yaşam kalitesi düşer.

Bir de vücudun yakamadığından fazla gıda tüketmesi, birçok insanda kilo olarak kalır ya da onu öfkeli bir insan haline dönüştürür. Çünkü yediklerimiz sadece organlarımızı beslemiyor; duygularımızı, düşüncelerimizi, sevinçlerimizi, üzüntülerimizi, öfkemizi, sevgimizi de besliyor.

Vücudumuz bize hediye

Vücudumuz bize Allah tarafından hediye edilmiş mucizevi bir saraydır. Düşünsenize kalbimiz, beynimiz, akciğerimiz bir dakika bile durmadan 24 saat çalışıyor. Bu mucizevi mekanizma aslında hastalanmamak üzere tasarlanmıştır. Ancak biz yeme içme alışkanlıklarımızla onu bile bile hasta ediyoruz. Mesela hapsiirmek bize verilen bir alarmdır. Hapsiirma ihtiyacı duyduğunuzda emin



“

Yediklerimiz sadece organlarımızı beslemiyor; duygularımızı, düşüncelerimizi, sevinçlerimizi, üzüntülerimizi, öfkemizi, sevgimizi de besliyor.

”

olun solunum sistemi yoluyla vücudunuza girmeye çalışan mikroplar vardır. Vücudumuz bu istilayı durdurmak için hapsirarak mücadele verir.

Hastalıklar, yanlış beslenmenin sonucu

Kanımız, vücudumuzdaki yapıları, genetiğimizi oluşturur. Hastalıklarımız, yanlış beslenmemizin sonuçlarıdır. Ağrılarımız bize vücudumuzda olacak, oluşabilecek hastalıkları haber verir. İşte tam da bu nedenle kan gruplarınıza göre beslenirseniz kendinizdeki değişimleri görebilirsiniz.

Damak tadına göre beslenme doğru mu?

Günlük yiyecek ölçümüz, yumruğumuz kadardır. Bu da yaklaşık 250-500 gr arasında değişir. Sağlıklı ve kendimize uygun beslendiğimizde bu miktar fazlasıyla yeterlidir. Ancak biz damak tadı ağırlıklı beslendiğimiz için genelde bu miktarın üzerinde tüketim yaparak kendimize, vücudumuza eziyet ederiz.

Güzel bir sofraya hazırlandığında gözünüz sofrayı gördüğü an beynimiz masada kaç çeşit ve ne yiyecek olduğunu, hazırlık yapması için mideye bildirir. Midemiz beynimizden gelen bilgi doğrultusunda yiyeceklerin enzimlerini hazırlamaya başlar ve ilk lokma alındıktan sonra faaliyet başlar. Vücut organlarımızın faaliyetlerine devam

edebilmesi için en kıymetli maddelerini, enzim üretmesi için harcar.

Gençlik yıllarımızda çok yemek yemenin bizde nasıl bir tahribat yarattığını anlamayız. Ancak 35-38 yaşına gelindiğinde yanlış beslenmenin yan etkileri hazımsızlık, tansiyon, kolesterol, şeker, migren gibi hastalıklar olarak karşımıza çıkar.

Yemekten önce su içmeyin?

Son olarak lütfen su içtikten hemen sonra yemek yemeyin. Çünkü siz o bir bardak suyu içtiğinizde o su midenizde vücut sıcaklığına ulaştığında midenin yemek için hazırladığı tüm enzim, asit ve salgıları alıp bağırsağa geçer.Yemek için hazırlanmış enzim ve asitler boş olarak bağırsağınıza girince, gıdaların emilimini sağlayan tüycükleri yakar ve bağırsak florası ateşe verilen bir orman gibi cayıp cayıp yanar. Diğer taraftan midede hiç enzim ve asit kalmadığı için mide gelen besinleri nasıl hazmedeceğini bilemez ve kas gücüyle gelen besini eritmeye çalışır. Ve mevcut stoğu eritmek için en yüksek asidini kullanır. Hele bir de o yemeğin üzerine meyve yediyseniz bu da midenizde mayalanmaya yol açar ve yediğiniz yemeği mayalamak suretiyle alkole dönüştürür.

İşte yanlış yapılan bir beslenme sıralamasının kendi vücudumuzda yarattığı tahribat bu. Mucizevi saray sizin, karar da sizin...





SANAT

MARGARET ATWOOD



Margaret Eleanor Atwood 18 Kasım 1939 doğumlu Kanadalı yazar, şair, eleştirmen, denemeci ve feministtir. Yakın tarihin en onur duyulan kurgu yazarları arasında gösterilir. Daha çok roman yazarı olarak tanınmıştır. Aynı zamanda günümüze kadar 15 tane şiir kitabı yayınlanmıştır ve bu alanda da ödül sahibidir.

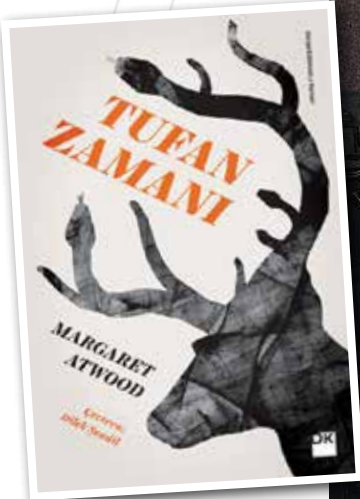


Sevim BAKİ
Harekat Memuru

1961 yılında onur derecesiyle Sanat Bölümünden ve ikinci branş olarak da Psikoloji ve Fransızca bölümlerinden mezun olmuştur. Türkiye’de daha önce maalesef adını duymadığımız birçok ödüle sahiptir. Kitaplarında her zaman feministlik temasına rastlamak mümkündür. Kendisi gerçek bir feministtir, kadınların eşitliğini her zaman savunmuştur. Sanırım ülkemizde popüler olmasını sağlayan, “The Handmaide’s Tale”, Türkiye’de yayınlandığı adıyla “Damızlık Kızın Öyküsü” kitabıdır. Bu kitapta da her zamanki gibi feministliğe değinilmiştir. Fakat farklı yönle... Ya kadınların elinden tüm hakları alınsaydı ve sadece doğurganlıkları için yaşatılıyor olsalardı. Kitap tam anlamıyla bu konuyu gözler

önüne seriyor. Kitap o kadar sevilip, beğeniliyor ki, aynı ad ile kitaptan esinlenilerek dizisi de çekildi. Hala da devam etmekte. Kitabı okuyup, sonrasında da diziyi izlemenizi tavsiye ederim. Kesinlikle insanı düşünmeye sevk ediyor. Akıllara “İnsanlık nereye gidecek?” sorusunu getiriyor.

Bir diğer adından söz ettiren kitabı ise “Tufan Zamanı”. Kitaba sahip olmama rağmen maalesef hala okuyamadım. Fakat sahaf bir arkadaşımın tavsiyesi üzerine almıştım ve okuduktan sonra beğenip burada tekrardan kitap hakkında paylaşımda bulunacağıma eminim. O yazı gelene kadar lütfen “Damızlık Kızın Öyküsü”nü okuyun. Keyifli okumalar...





**SANAL
DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA
UTED'İ TAKİP EDİN**



www.uteddergi.com
www.uted.org



UÇMA VE UÇURMA TUTKUSUNUN EĞLENCİLİ HALİ...

DRONE YARIŞLARI

“

Drone uçurmak, başlı başına insanın uçuş arzusuyla karşılık veren bir alan. Serbest uçuşlar yaparak dünyaya yukarıdan bakmak insan için tarifsiz bir haz. Hele de bu araçla bir yetenek yarıştırmak içinde olmak insanın doğasında var. Drone yarışları bu tutkudan yola çıkarak popüleritesi her geçen gün artan ve milyonlarca seyirciyi peşinden sürükleyen bir spor.

”

 Kamile ÇAKIR

Havacılık teknolojisi gelişirken, hava araçları ile olan bağ neredeyse artık sıradan bir hal almaya başladı. Yapay zekanın, artırılmış gerçekliğin, kodlamanın, yazılım geliştiriciliğinin, mekatroniğin, robotik teknisyenliğinin

öne çıktığı bugünün dünyasında, geleceğin meslekleri olarak anılan önemli bir meslek de kuşkusuz drone pilotluğu olacak. Bugün itibarıyla yaygın olarak yerden kumanda edilerek yapılan dronelerin, yakın gelecekte hem yapay zekanın kumanda edeceği



ve insanı da içine alan bir ulaştırma aracı olarak kullanılacağını sinyallerini bu alanda teknoloji geliştirmesi yapan dev firmaların çalışmalarından da anlıyoruz.

Bilhassa drone teknolojisi, uçmaya dair tüm hayallerin gerçekleşmesine insanları bir adım daha yaklaştırmış durumda. Öyle ki bugün dünyada drone sahibi olan insan sayısı artarken, bu alan hem meslek olarak hem de sportif amaçlı olarak kullanılarak eğlenceli bir yarış haline şimdiden dönüşmüş durumda.

Drone pilotluğu bugün itibarıyla artık bir meslek olarak icra ediliyor. Ki bu meslek, iş dünyasında birçok sektörde ihtiyaç duyulan ve kullanım alanı olan nitelikli bir iş artık. Gerçi Türkiye'de henüz 15'e yakın sektörde kullanılıyor insansız hava araçları, ancak dünyaya bakıldığında 300'e yakın iş kolunda kullanım alanı buluyor dronelar. Ve bu kullanım, her geçen gün daha da genişliyor. Bu durum, kaçınılmaz olarak ülkemiz için de yeni alanlar üzerinde dronelerin etkin olacağını bir işaret. Tabii burada öne çıkan husus işletmelerin, artık bu alanı iş süreçlerine entegre ederek, pazarda etkin olmanın, rekabette öne geçmenin bir yolu olarak görmeye başlamasında yatıyor. Ki bu şekilde düşünen firmaların sayısı gittikçe artıyor. İş dünyasının bu alana yönelik olan kaçınılmaz yönelimi, insansız hava araçlarının kullanım alanı bulacağı sektör sayısının da çok daha hızlı bir şekilde yükselmeye çıkacağını gösteriyor. Durum böyle olunca, özel yetkili kuruluşlar kadar drone eğitimlerine yönelik faaliyetler üniversitelerin de ilgi alanına girmeye başladı. Bazı üniversitelerin yarış dronu, swarm drone uçuşları için gerekli araştırma geliştirme çalışmaları içinde olduğunu gözlemliyoruz.



Drone uçurmaya olan ilgi her geçen gün artış gösteriyor. Geleceğin mesleği olarak görülen insansız hava aracı pilotluğu daha bugünden binlerce aktif profesyonelin ve milyonlarca interaktif seyircinin ilgi alanında bulunuyor. Geleceğin inşasında etkin bir role soyunan insansız hava araçları, istikbalin göklerde olacağını sinyallerini şimdiden veriyor.

Alan genişledikçe drone pilotluğuna ilgi artıyor

İnsansız hava araçlarının kullanım alanlarının gelişimi, drone pilotluğuna olan ilginin artacağına işaret. Bu gerçekliği dikkate aldığımızda önümüzdeki dönemde drone eğitimine yönelik programların artacağı hiç de öngörülemez bir tahmin değil. Dronların kullanım alanları genişledikçe yeni sektörlerde oluşacak pilot açığının kapanmasında bu tür eğitim programları önemli bir rol üstlenecek. Tabi burada teknolojinin geldiği seviye

“

Geleceğin mesleği
olarak görülen
insansız hava aracı
pilotluğu daha
bugünden binlerce
aktif profesyonelin
ve milyonlarca
seyircinin ilgi alanında
bulunuyor.

”

İtibariyle sadece pilotluk öne çıkmayacak. Yapay zekanın da önem kazandığı günümüzde, artık otomatik pilotlar kadar, programlanmış hedefler doğrultusunda yönünü kendi bulan, gideceği yönü kendi tayin eden, hatta kendi kendine karar verebilen bir sürüş de bir seçenek olarak yakın gelecekte karşımıza çıkmış olacak.

Türkiye’de insansız hava aracı konusunda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün (SHGM), drone pilotluğu eğitimleri konusunda yetkilendirdiği ticari kuruluşların sayısı, artan talebe bağlı olarak yükseliş eğiliminde. SHGM tarafından yetkilendirilen birçok kuruluş, drone uçurmaya meraklı gençler ve bu işi profesyonel olarak yapmak isteyenler için eğitim programları düzenliyor. Çünkü dünyanın farklı farklı yerlerinde insanlar bu işi meslek edinin profesyonel bir drone uçurucusu olarak hem para kazanıyor, hem de bu alandaki becerilerini düzenledikleri sportif yarışmalarda sergileme fırsatı yakalıyor.

Milyonlarca seyircinin drone yarışı tutkusu

Gelgelelim dronelerin sportif yönüne. Drone uçurmak, başlı başına insanın uçma arzuna karşılık veren bir alan. Serbest uçuşlar yaparak dünyaya yukarıdan bakmak insan için tarifi zor bir haz. Ancak bunların dışında bu araçla bir yetenek yarıştırması içinde olmak da insanın doğasında var. İşte drone yarışları da sanırım bu dürtüden yola çıkarak ortaya çıkmış ve popülaritesi her geçen gün artış eğiliminde olan bir etkinlik.

Tabi her meslekte olduğu gibi drone pilotluğu da bu işi tutkuyla yapacak insanların işi. Hele hele işin içinde eğlence, spor, yarış varsa bu işle ilgilenenler açısından cazibesi yükseliyor. Bugün dünyada drone severlerin bulunduğu etkinliklerin sayısı artarken, Türkiye’de de drone pilotlarını bir araya getiren, onların hünelerlerini sergileme olanağı yaratan drone yarışları, milyonları bulan seyirci kitlesini kendine çekiyor. Örneğin geçtiğimiz haziran ayında İstanbul’da yapılan ‘Tech Drone League’ adlı drone yarışını, yaklaşık 200 bin kişinin izlediğini söylersek, bu alana olan ilginin ne denli yüksek olduğunu anlatmış oluruz sanırım.

Drone yarışlarının, tıpkı Fomula 1 yarışlarında olduğu gibi çok ince detayları var. Bunu sportif olarak yapanlar, piyasada klasik olarak satılan ve uçmaya hazır (Ready To Fly) dronelerin bire bir yarışmalarda kullanılmasının çok da doğru bir sonuç için etkili olamayacağı kanaatindeler. Yarıştırdıkları hava araçlarının standardın dışında bir takım özellikleri olması lazım. Herşeyden





önce belli bir pist üzerinde yarışacak dronelar hızlı ve çevik olmalı. Nasıl ki bilgisayar üzerinden video oyunları oynamak isteyenler, üstün bir performans edebilmek için 'toplama' diye tabir edilen bir takım donanımlara sahip bilgisayarlarıyla bu iş yapıyorlarsa; yarışmada kullanılacak dronelar için de böyle bir yol izleniyor. Drone yarışçıları, kendi dronlarını kendi istedikleri aksamlarla bir araya getiriyor ve piste öyle çıkıyor. Tabi en verimli aracı elde etmek için biraz yarış deneyimi kazanmak şart. Ancak bu şekilde ihtiyaç duyulan aksamlar konusunda fikir sahibi olunabiliyor.

Tabi bu drone donanımının dışında drone yarıştıran pilotların da, bu iş içinde ana aktör olduğunu unutmamak lazım. Pilotların kullandıkları özel ekipmanlara ihtiyacı var. Artık neredeyse tüm drone pilotları, geleneksel ekranlar yerine masa başında oturma zorunluluğunu ortadan kaldıran kafaya taktıkları video gözlüklerini yarışmalarda kullanmaya başladı. 'Birinci Kişi Görüşü' anlamına gelen 'First Person View' (FPV) sistemleri bunun olmazsa olması. Önceden sıklıkla kullanılan FPV monitörleri, son yıllarda yerini özel olarak üretilen FPV gözlüklerine bırakmış durumda. Bu gözlükle pilotlar, yarış dronu önündeki vericiden gelen görüntüyü video alıcısı sayesinde görerek, uçuş deneyimini dronun bizzat içindeymiş gibi deneyimliyor.

Drone için en iyi yardımcılar

İyi bir yarış dronu ve FPV gözlüklerinin dışında iyi uçuşu sağlamak için dronları arka planda destekleyecek yardımcılara da ihtiyaç var. Nedir bunlar? Dronu kontrol etmek için uzun ömürlü bir uzaktan kumanda, video alıcısı (Rx) ve video vericisini (Tx) içeren video antenleri, iyi bir şarj cihazı, en iyi



güç ve ağırlık dengesini sağlaması için 14.8v 1300mAh 60C tipi piller, voltaj kontrol cihazı, dronun yardımcılar olarak olmazsa olmazlardan. Dronların ortalama 5-8 dakika havada kaldıklarını göz önüne aldığımızda, uçuş arası saatlerce beklememek için pillerin birkaç yedeğini bulundurmamak performansı yüksek bir yarış için gerekli.

Önceden uzaktan kumanda ile yapılan FPV uçuşları, 'multi-rotor drone' adı verilen motorlu cihazlarla birlikte daha kolay, daha çevik ve daha stabil bir uçuş imkanı sundu. Ancak son birkaç yıldır multi-rotor dronlardan daha küçük FPV dronlar üretilerek, yarışlarda eskisine göre katbekat daha iyi manevra kabiliyetine sahip, dar alanlarda çok daha rahat hareket edebilen, kazalara karşı oldukça dayanıklı mini FPV dronları kullanılmaya başlandı.

Yeni bir spor dalı beliriyor

Drone yarışları diğer spor dallarından farklı bir durum tarifliyor. Pilotların işi ne bir futbolcunun, ne de bir voleybolcunun topla olan münasebeti kadar kolay. Drone pilotları, uçurdukları aracın donanımlarını, kendi kabiliyetleriyle bütünleştirmeleri gerekiyor.

Teknoloji geliştikçe, yeni eğlence alanları ortaya çıkıyor. Drone yarışmaları da bunlardan biri. Bugün tüm dünyada drone yarışları insanların peşinden gittiği popüler bir spor olma yolunda ilerliyor. Belki bugün için henüz 'Drone Sporları Federasyonu' henüz kurulmuş değil, ancak bu alanda çalışmaya başlayan sivil toplum kuruluşlarının olması bu işin spor federasyonunun da kurulacağını söylemek için kahin olmaya gerek yok.

AJANDA

KİTAP



HAVACILIKTA EMNİYET YÖNETİMİ

Yazar: Doç. Dr. Ender Gerede
Yayınevi: Pegem A Yayıncılık

Hava taşımacılığının insanlığa çok değerli faydaları vardır. Düşük emniyet performansı kamu sağlığını tehdit eder ve büyük maliyetler yaratır. Bu nedenle emniyet performansının kabul edilebilir seviyelerde olması gerekir. Her ne kadar hava taşımacılığı emniyetli olsa da her geçen gün artan trafik miktarı riskleri artırmaktadır. Risk artışı bilim insanlarını, emniyet yöneticilerini ve sivil havacılık otoritelerini yeni arayışlara sevk etmektedir. Bu arayışlar yeni nesil emniyet yönetim yaklaşımlarını gündeme getirmiştir. Lisansüstü eğitimlerde ve konuyla ilgili akademik araştırmalarda faydalı olacağı düşünülen kitapta yeni nesil yaklaşımların kullandıkları araçlar tanıtılarak uygulamadaki uzmanlara bir açılım sağlanması amaçlanmıştır.



TÜRK KARTALLARININ DOĞUŞU OSMANLI'DA HAVACILIĞIN KISA TARİHİ

Yazar: Arif Emre Gündüz
Yayınevi: Ketebe Yayınları

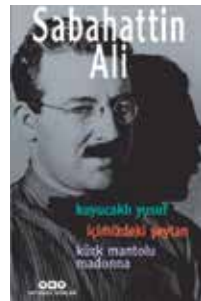
Osmanlı'nın havacılık öyküsü pek bilinmeyen bir macera ve oldukça renkli. Asıl önemlisi ise dünya havacılık tarihi açısından da pek çok ilki içinde barındırıyor. Dünyada uçaktan yapılan ilk bombardıman, Trablusgarp savaşında İtalya tarafından Osmanlı'ya karşı gerçekleştirildi. İstanbul, dünyada ilk bombalanan şehirlerden biriydi. 1916 yılından I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar defalarca bombalandı. İstanbul'un bombalanması sırasında öyle bir kahraman pilotumuz vardı ki düşman uçaklarının arasına tek başına daldı. Sonrasında yaralandı, uçağını yere indirinceye kadar dayandı ve bayıldı. Fazıl Bey, bu olaydan birkaç gün sonra mütareke ilan edilince savaştığı pilotlar tarafından bizzat tebrik edildi. Osmanlı havacılık açısından güçlü devletler arasındaydı. Öyle ki 1918 yılında savaş sona erdiğinde hala 93 uçaklık bir filosu bulunuyordu.



İDARENİN SİVİL HAVACILIK ALANINDA HAVA TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN FAALİYETLERİ

Yazar: Ömer Faruk Erol
Yayınevi: On İki Levha Yayınları

Sivil havacılık faaliyetleri, havadan taşıma amacıyla Syararlanmaya yönelik faaliyetlerdir ve multidisipliner nitelikteki hava hukukuna tabiidir. Bu kitap, idarenin sivil havacılık alanında hava taşımacılığına ilişkin faaliyetleri, hava idare hukuku kapsamında incelenmiş. Çalışmanın ilk bölümünde, öncelikle sivil havacılık kavramı ve sivil havacılık faaliyetlerinin tabi olduğu hava hukukunun kapsamı belirlenmiş, sonrasında sivil havacılık işletmeleri, yapmış oldukları faaliyetlere göre sınıflandırılarak hava taşıma faaliyetinin hukuki niteliği tespit ediliyor. İkinci bölümünde, hava taşıma faaliyeti gerçekleştiren ticari hava işletmelerinin tabi olduğu hukuki rejim detaylıca ele alınırken, son bölümünde ise Türkiye'de ticari hava işletmelerinin hukuki rejimine yönelik temel önerilere yer veriliyor.



SABAHATTİN ALİ ÜÇ ROMAN

Yazar: Sabahattin Ali
Yayınevi: Yapı Kredi Yayınları

Yapı Kredi Yayınları, Sabahattin Ali'nin en bilinen ve okunan üç romanı, "Kuyucaklı Yusuf", "İçimizdeki Şeytan" ve "Kürk Mantolu Madonna"yı bir kitapta topladı. Sabahattin Ali Üç Roman'da bir araya gelen "Kuyucaklı Yusuf", "İçimizdeki Şeytan" ve "Kürk Mantolu Madonna" ise, yazarın en özel eserlerinden. Kuyucaklı Yusuf'ta bir Anadolu kasabasının gelişen, değişen ekonomik ve toplumsal değerlerle biçimlenen yeni yaşam, ruhsal yapısını ortaya koyuyor. II. Dünya Savaşı öncesinde üniversite, kültür ve sanat çevrelerindeki siyasal ve toplumsal eğilimleri eleştirdiği İçimizdeki Şeytan ise, Ali'nin en çok ilgi gören romanı. Kürk Mantolu Madonna da kuşkusuz popüler kültürde en çok adı geçen eserlerden biri. Bu kitap, çekingen ve içine kapanık bir genç taşralının, Almanya'da yaşadığı tutkulu aşkın hikayesini anlatır...



SELAMİ ŞAHİN

Tarih: 4 Ağustos 2018

Yer: Jolly Joker Vadistanbul, İstanbul

Saat: 22:00

Sanat müziği, arabesk, pop, fantezi müziği gibi birçok farklı müzik türünde eserleri olan Selami Şahin, Jolly Joker Vadistanbul konserlerinde dinleyicilerine müzik ziyafeti sunmaya hazırlanıyor. Türk müziğine kattığı yüzlerce unutulmaz beste ile Türkiye'nin en büyük değerlerinden biri olan usta sanatçı hayatlarımıza dokunduğu ölümsüz şarkılarını müzikseverlerle buluşturuyor.



MOHSEN NAMJOO

Tarih: 5 Ağustos 2018

Yer: Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Tiyatrosu, İstanbul

Saat: 21:00

Görkemli klasik İran ritimlerini rock ve blues ile harmanlayan Mohsen Namjoo, Atlantis Yapım organizasyonu ile gerçekleşecek İstikbal Harbiye Açıkhava Konserleri'nde İstanbullu sevenleriyle buluşuyor. Dini müzikler ile folklorü birleştirmeyi ustalıkla gerçekleştiren sanatçı, geleneksel İran udunu-setar- elektro gitar ile birlikte çalar. Sözlerinde çarşıdaki sıradan bir muhabbet ile saygıdeğer Hafız ve Rumi'nin şiirlerini harmanlar. İran'ın Bob Dylan'ı olarak bilinen Namjoo'nun müziği, bugün İran toplumundaki uyumsuzluğa dikkat çekiyor.



DIYNAMIC FESTİVAL İSTANBUL 2018

Tarih: 4 Ağustos 2018

Yer: Kafes, İstanbul

Saat: 18:00

Almanya'nın Hamburg şehrinde Solomun ve Adriano Trollo tarafından kurulan ve kısa sürede elektronik müzik sahnesinin prestijli festivallerinden biri olan Diynamic Festival, 3 yıllık bir aranın ardından ikinci kez İstanbul'a gelmeye hazırlanıyor.

İlk olarak 2015 yılında İstanbul'u ziyaret eden geçtiğimiz sene çekirdek kadrosuyla tüm dünyayı dolaşan Diynamic Festivali, İstanbul'a bu sefer Solomun, Adriatique, Kollektiv Turmstrasse'nin yanı sıra HOSH, Magdalena, Johannes Brecht, Karmon, Undercatt, Lehar, Musumeci, Andy Bros ve Magit Cacao gibi isimleri kadrosuna ekleyerek geliyor.



HIGH TENSION - SUAMI RAMIREZ

Tarih: 6 Ağustos 2018

Yer: ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu, İstanbul

Saat: 21:15

Henüz 15 yaşındayken doğup büyüdüğü Küba'nın renkli müzikal mirasıyla profesyonel sanat hayatına başlayan Suami Ramirez, çalışmalarını 2011 yılından beri ikinci vatanım dediği Türkiye'de sürdürüyor. Dinleyicilerin kalbine dokunan etkileyici sese sahip olan sanatçı, yeni projesi 'Yüksek Tansiyon'u müzikseverlerle buluşturuyor. Ramirez, yıldızların altında soul, r&b, pop ve Türk müziğini, bas gitarda Eylem Pelit, davulda Volkan Öktem, trompette Şenova Ülker, saksafonda Uğur Yeniyoğlu'nun olduğu usta müzisyenlerden kurulu 11 kişilik orkestrasıyla sahneye taşıyacak. Latin Amerika'dan ülkemize uzanan ve tutku ile beslenen özel bir performansa eşlik etmeye hazır olun.

A J A N D A

UPGRADE



31 Ağustos 2018

Bilimkurgu, Gerilim

Yönetmen: Leigh Whannell

Oyuncular: Logan Marshall-Green, Betty Gabriel, Harrison Gilbertson

Eşile birlikteyken acımasızca saldırıya uğrayan Grey Trace, çok sevdiği karısını saldırıda kaybetmenin yanı sıra belden aşağı da felç olmuştur.

Günün birinde bir milyarder mucitten bedenini geliştirecek deneysel bir tedavi teklifi alır. Tedavi için Trace'in bedenine STEM olarak adlandırılan yapay zeka implantı yerleştirilir. Tedavi ile insanüstü yetenekler kazanan Trace, karısını öldüren ve kendi hayatını mahveden kişilerden intikam almak için yola koyulur...

REPRİSAL



30 Ağustos 2018

Aksiyon

Yönetmen: Brian A. Miller

Oyuncular: Bruce Willis, Olivia Culpo, Frank Grillo

Banka müdürü olan Jacob'un çalıştığı banka soyguna uğrar ve bu sırada bir iş arkadaşı ölür. Travma yaşayan Jacob, eski bir polis arkadaşı olan James ile soygundan sorumlu olan kişiyi bulup adalet önüne çıkartmayı kendine görev edinir. Ancak Gabriel adlı

soyguncu, iki adamın peşine düştüğünü fark eder ve karşı atağa geçerek Jacob'ın eşini ve küçük kızını kaçırmaz. Artık mücadele Jacob'ın ailesini kurtarmak için zamana karşı yarışılan bir mücadele halini alır.

SIFIRIN ALTINDA: DAĞDAKİ MUCİZE



3 Ağustos 2018

Macera, Dram

Yönetmen: Scott Waugh
Oyuncular: Josh Hartnett, Mira Sorvino, Austin R. Grant

Eski bir profesyonel hokey oyuncusu olan Eric LeMarque, snowboard yaparken çıkan bir kar fırtınası sonucu bir dağın tepesinde kaybolur. 8 gün boyunca insanlığın sınırlarını zorlayan koşullarda hayatta kalmak için mücadele eder. Bu

sırada kendi geçmişi ve içindeki şeytanla savaşmak zorunda kalan Eric'in hayatta kalmak için içindeki inancı yeniden keşfetmesi gerekir.

DOVLATOV



10 Ağustos 2018

Biyografik, Dram

Yönetmen: Alexey German Jr.

Oyuncular: Artur Beschastny, Milan Maric, Danila Kozlovsky devamı

Film, 1970'lerin Sovyet Rusya'sında yaşayan ironik bir yazar olan Sergei Dovlatov'un hayatını konu alıyor. Zamanını eserlerinin bütün dergi ve gazetelerde yayımlanması için koşturarak geçiren fakat sürekli red

cevabı alan Dovlatov, yazılarının yayımlanması için Yazarlar Sendikası'na üye olmak için mücadele ederken, bir yandan da ufak yazı işleri ile uğraşır. Filmde oldukça üretken bir yazar olan Dovlatov'un yaşamından alınan kesitler üzerinden dönemin kültürel ve siyasi portresi ortaya konuyor.



YOLDAN ÇIKAN OYUN

Tarih: 6 Ağustos 2018

Saat: 21:00

Yer: Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Tiyatrosu, İstanbul

Yazan: Henry Lewis, Jonathan Sayer, Henry Shields

Çeviren: Mehmet Ergen

Yöneten: Lerzan Pamir

Oyuncular: Sarp Apak, Öner Erkan, Defne Koldaş, Pelin Ermiş, Haki Biçici, Baran Güler, Kubilay Çamlıdağ, Gökçen Gökçebağ

Cornley Polytechnic Drama Society isimli tiyatro grubunun, 1920'lerde yaşanmış bir cinayet hikayesini sahnelemek istemesiyle başlayan olay örgüsü, oyunun karakterlerinin başına zor gelecek sonsuz terslikleri getiriyor. Bu terslikler, oyunun karakterlerini zorluklarla dolu bir serüvene doğru iterken, Yoldan Çıkan Oyun izleyicileri ise bu birbirinden komik tersliklere kahkahayla karşılık vermek durumunda kalıyorlar.



ÖLÜ'N BİZİ AYIRANA DEK

Tarih: 18 Ağustos 2018

Yer: Mall of İstanbul MOİ Sahne, İstanbul

Saat: 20:30

Yönetmen: Hakan Yılmaz

Oyuncular: Hakan Yılmaz, Ebru Cündübeyoğlu, Volkan Aktan

Cansu ve Serdar, evlilik hayatı canlarına tak etmiş ve boşanmaya karar vermiş bir çifttir. Boşanmadan bir gece önce kendileri için düzenlenen bir kutlama partisine katılırlar. Ancak sabah aynı yataкта uyanırlar! Bir gece öncesine dair çok az şey hatırlayan Cansu ve Serdar'ı bekleyen asıl sürpriz, salondaki kanepede uzanmakta olan cesettir.



DELİ KADIN

Tarih: 13-16 Ağustos 2018

Yer: İzmir, Balıkesir

Yazar, Yönetmen, Oyuncu: Ayşen Gruda

1962 yılında taklit yeteneğini sırtlayıp, dönemin büyük ustalarından Tevhid Bilge'nin turne tiyatrosunda profesyonel oyunculuğa başlayan Ayşen Gruda, ilk rolü 'Kongre Eğleniyor' adlı vodvilde küçük bir hizmetçiydi; ama o minicik rolde büyük bir alkış aldı! Ve olan oldu: Tiyatro O'nu sevdi, O, tiyatroyu!... 56. sanat yılını dolduran Ayşen Gruda, "Deli Kadın" oyunuyla huzurlarınıza çıkmaya hazırlanıyor. Kızı Elvan Gruda, annesini, "Elli beş yıldır insan sevgisi, dürüstlük üzerine yaşamını kuran ve insanlarla paylaştıkları ile, ayakları sıkı yere basan yürekli bir kadındır. Anaçlığıyla, tam bir barışsever olmasıyla, toplumun her kesimine rehber olmuş, sahne sevgisiyle, sanata ve sanatseverlere ömrünü adanmış bir delidir O!..." şeklinde tarif ediyor... Buyurun, o 'Deli Kadın' şimdi karşınızda!



PİRAYE

Tarih: 8 Ağustos 2018

Saat: 21:00

Yer: Kadıköy Duru Tiyatro

Yönetmen: Murat Çıdamlı

Uyarlayan: Eylül Kuzgunbay

Oyuncu: Murat Çıdamlı

Nazım Hikmet'in en büyük ilham kaynağı, ölümsüz aşkı "Piraye", Eylül Kuzgunbay'ın uyarlaması ile tiyatro sahnese taşınıyor. Nazım ve Piraye aşkıdan geriye kalanları değil; o aşktan geleceğe aktarılanların anlatıldığı oyun, Türkiye turnesi ile sanatvelerle buluşacak.

Bil Bakalım



SONUÇ NE OLUR?

Parantezin içindeki rakamlarla 1000 eşitliği nasıl sağlanır?

$$(8, 8, 8, 8, 8, 8, 8, 8)=1000$$

EŞİTLİK

Saat, iki doğru kullanılarak sayıların toplamı birbirine eşit olacak şekilde üç eşit parçaya nasıl bölünür?



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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI

ECE YERLİ SARI, SELÇUK KILIÇ

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

Sol üstteki kutudan itibaren, saat yönünde ve spiral olarak şu sıralamayla gidiyor: Aşağı, sağa, yukarı, aşağı, sola, sağa...

2

Cevap: 89

Çözüm: (1. numara x 2. numara) + (1. numara + 2. numara) = 3. numara

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 U P P O R T
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

MİSAFİRPERVERLİKTEN ÇOK DAHA FAZLASI

Sizi bulutların ötesine çıkaran benzersiz Business Class deneyimimizin sırrı, yaptığımız her işin kalbinde dünyaca ünlü misafirperverliğimizin bulunmasında saklı.



BİR TRANSFERDEN ÇOK DAHA FAZLASI

Exclusive Drive* hizmetimiz ile özel şoförlü lüks araçlarımız, sizi havaalanına veya havaalanından gitmek istediğiniz her yere, rahat ve konforlu bir yolculuk eşliğinde götürmeye hazır.

BİR EĞLENCE SİSTEMİNDEN ÇOK DAHA FAZLASI

Yüzlerce film ve müzik albümü, canlı TV, bedava Wi-Fi bağlantısı ve çok daha fazlası, size güzel vakit geçiretebilmek için parmaklarınızın ucunda bekliyor olacak.



BİR LOUNGE'DAN ÇOK DAHA FAZLASI

Lounge Istanbul, açık büfe gurme yemekler, duşlu süitler, piyano, masaj ve mini golf gibi beş yıldızlı imkânlarıyla sizi günün stresinden ve yorgunluğundan arındırıp tazeleyecek.

BİR YEMekten ÇOK DAHA FAZLASI

Taze ve özenle hazırlanmış gurme yemeklerimiz, damak tadınızı bulutların üzerine çıkaracak.



BİR KOLTUKTAN ÇOK DAHA FAZLASI

Yatağa dönüşen rahat bir koltuk, geniş diz mesafesi, size özel alan yaratan koltuk paravanları, lüks seyahat setleri ve çok daha fazlası ile benzersiz rahatlıkta bir uçuş deneyimine hazırlanın.