

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ ARALIK 2015 · YIL: 24

UTED

2146-6394

www.uteddergi.com



289



LİSANSLARLA İLGİLİ
CEZAÎ MÜEYYİDELER

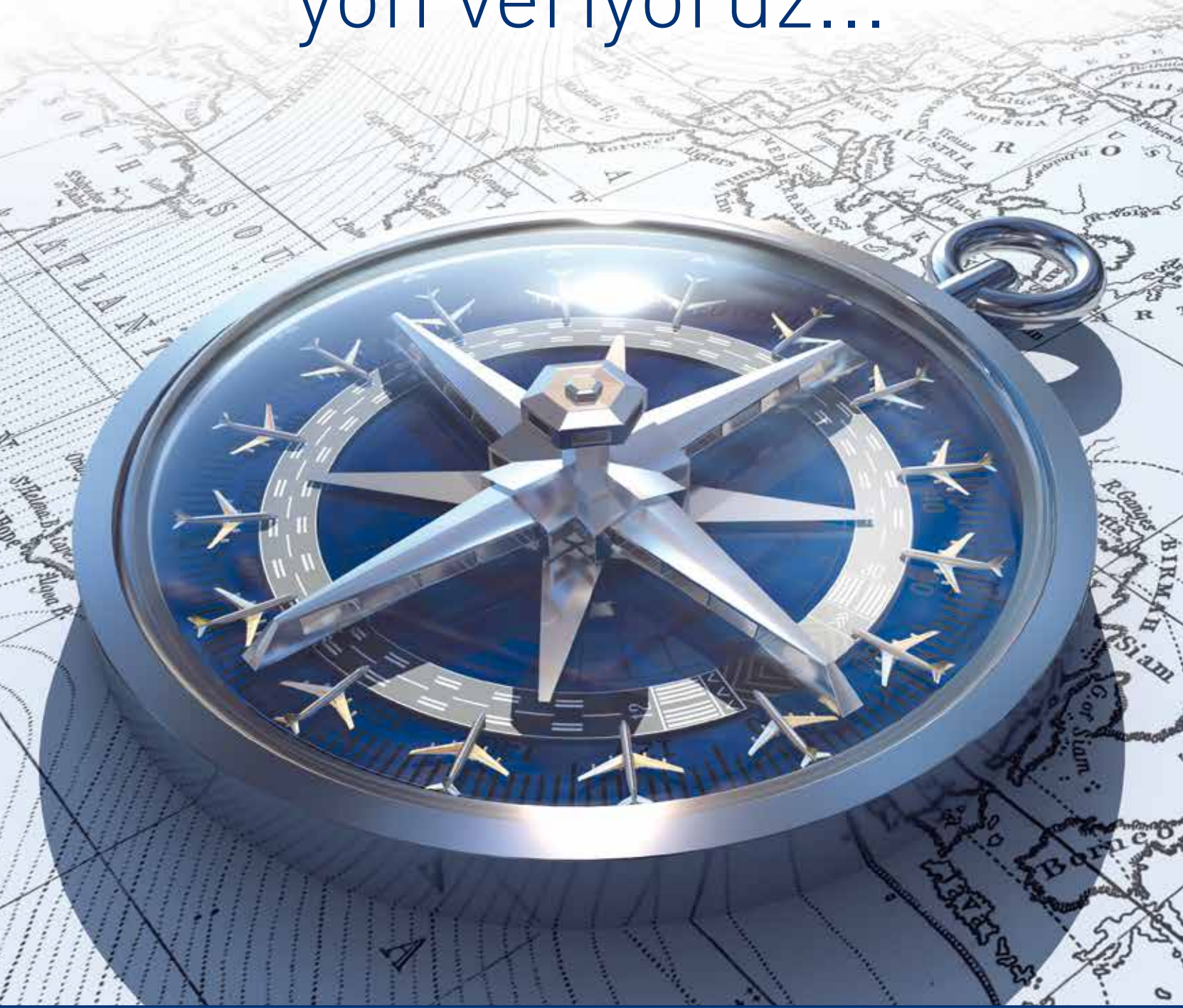
UÇUŞUN
KRİTİK KÖPRÜSÜ

DAMAGE
ASSESSMENT 2

UÇUŞUN KRİTİK KÖPRÜSÜ



Dünya havacılığına yön veriyoruz...



TAV olarak, 16 ülkede 70 havalimanında, dünya havacılığına yön veriyor,
Türkiye'nin gururu olmaya devam ediyoruz...

DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Öncelikle, Mali'de rehin alınan Türk Hava Yolları (THY) personelinin zarar görmeden kurtulmasının hepimizi sevindirdiğini belirtmek isterim. THY yönetimine ve personeline geçmiş olsun dileklerimizi iletiyor ve camia olarak bu tip üzücü olayların bir daha yaşanmamasını temenni ediyoruz.

Değerli Meslektaşlarım,

Bir yılı daha geride bırakıyoruz. 2015 yılı içerisinde, derneğimizin 29. Olağan Genel Kurulunu yaptık, Avrupa Birliği uyum yasaları neticesinde istemediğimiz işkolu değişikliğine tanık olduk. Ayrıca, elim bir iş kazası sonrasında değerli arkadaşımız Tuğrul Tuna BEKEN'i kaybetmenin üzüntüsünü de yaşadık. Bizleri bu kadar etkileyen başka bir dönem hatırlamıyorum.

Sektörümüz sürekli büyüyor. Hepimiz bu durumdan keyif alıyoruz. Ancak, bu da iş yükünün dolayısıyla iş gücü açığının gün geçtikçe arttığını göstermektedir. Hepimizi üzen elim kaza meydana gelmeli yaklaşık 6 ay oldu. Benzer kazaların yaşanmaması için, çalışan emniyeti ile ilgili süreçlerin iyileştirilmesi, çalışma sürelerimizin hatayı azaltacak şekilde düzenlenmesi ve dinlenme sürelerimizin artırılması beklentilerimiz arasındadır.

2015 yılı içerisinde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından düzenlenen ve bizleri etkileyen yönetmeliklerin hazırlık çalışmalarına bir temsilci ile katılım talebimiz oldu ve olumlu bulundu. Lisanslandırma yönetmelikleri ile ilgili yapılacak toplantılarda, çalışanların gözünden sektörümüzdeki sıkıntıları ilgililere aktarma imkanımızın olduğunu ifade etmek isterim.

Ayrıca, Eylül ayı içerisinde, SHGM ve YÖK yetkilileri, üniversite ve sektör temsilcilerinin katıldığı, yükseköğretim sektörle bütünleşmesini amaçlayan, SHGM-YÖK Komisyonunun 7. toplantısına UTED olarak katıldık. Toplantıda, havacılık bakım eğitimi sisteminin, sektörün ihtiyaçlarına katkı sağlamadığını ifade ettik. Ayrıca, toplantıda sizlerden gelen talep ve istekleri ilgililer huzurunda bir kez daha gündeme getirdik.

Değerli Meslektaşlarım, 2015 yılı içerisinde,

Geleneksel 23 Nisan ve iftar etkinliklerimiz gerçekleştirdik. 23 Nisan etkinliklerimizde, çocuklarımızı çalıştığımız bakım ortamları ile tanıştırdık, geleneksel iftarlarımızla üç nesil Uçak Teknisyenleri aynı ortamı paylaştık.

Aylık yayınladığımız UTED Dergimizin içeriğini zenginleştirerek yayın kalitesini artırdık. Ayrıca, yayın maliyetlerinde ise önemli ölçüde tasarruf sağladık.

Genç meslektaşlarımızın derneğimize kazandırılmasını çok önemsiyoruz ve buna yönelik çalışmalar yaptık. Ancak, henüz hedeflediğimiz genç üye rakamlarına ulaşamadık. Üyelik çalışmalarımızla sektördeki tüm meslektaşlarımıza ulaşmayı hedefliyoruz. **Bunun için sektörde çalışan tecrübeli abilerimizin ve arkadaşlarımızın desteğine ihtiyaç duyuyoruz.**

Değerli Meslektaşlarım,

Buradan, bir önceki yönetimde görev alan ve olağan genel kurulumuzda yönetim aday olan ve seçimi kaybeden, samimiysiz davranarak üyeliklerine veya aidat ödemelerine son veren arkadaşlarımızın olduğunu üzümlere bilgilerinize sunmak isterim.

Emniyetli çalışmalar dilerim.

Saygılarımla,

DEAR COLLEAGUES,

First of all, I would like to indicate that the recovery of Turkish Airlines (THY) Personnel, taken as hostage in Mali, without any damage has cheered us all. We are, here, sending the THY Management and its personnel our best wishes to get past and we, as a community, hope that such bad incidents would never happen again.

Dear Colleagues,

We are leaving one more year behind. In the year 2015, we have made the 29th General Committee, as a result of European Union compliance laws, we have witnessed the change of the sector which we did not want. Also, we have withstood the sorrow of losing our valuable friend Tuğrul Tuna BEKEN after a work accident. I can't remember any other term which affected us as much.

Our sector is constantly growing. We all are enjoying this situation. However, this also shows that the workload whereat the labor deficit increases every day. It has been 6 months since the heartbreaking work accident occurred. In order not to have similar accidents, improvements about the work safety, rearrangement of working hours in a way to reduce mistakes and increase in the rest period are in our expectations.

In 2015, there have been a participation request of ours with a representative to the preparation studies of the regulations that affect us and those arranged by the Civil Aviation General Directorate (SHGM) and they have been accepted. I would like to state that we have an opportunity to tell the issues from the eyes of our workers to the relevant persons in the meetings about the certification regulations.

Also we, as UTED, have attended the 7th meeting of SHGM-YÖK Commission, in September, that aims the integration of Universities with the industry where SHGM and YÖK authorities, university and sector representatives attended. During the meeting, we have stated that the aviation maintenance training is not contributing to the needs of the sector. Also we have once again mentioned the requests that we gathered from you in front of the authorities.

My dear Colleagues, In the year 2015,

We have made the traditional 23rd April and iftar activities. During the 23rd April activities we have met our children to the maintenance environment that we work at, and with the traditional iftar activities we shared the same environment with the three generations aircraft technicians.

By enriching the content of the monthly published UTED magazine, we have increased the quality of publication. Also, we have provided a significant amount of saving in the publication expenses.

We care very much that our young colleagues are joining our association and we had studies about this matter. However we couldn't have reached our goal yet in the number of young members. We are aiming to catch up with all of our colleagues in the sector with the membership studies we are making. **For this, we are in need of support from our experienced friends and elders who are in the sector.**

Dear Colleagues,

Here, I would regretfully say that there are some friends who were in the previous management, who have been a candidate for the management and lost in the General Committee, have cancelled their memberships and monthly dues by acting insincere.

I wish you a safe work.

Best regards,



NECDET AKŞAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

ÇİÇEĞİ BURNUNDA UÇAK TEKNİSYENİ ÖZGE ÖZAL:
**“TUTKU OLMADAN UÇAK TEKNİSYENLİĞİ
YAPILMAZ”**

20

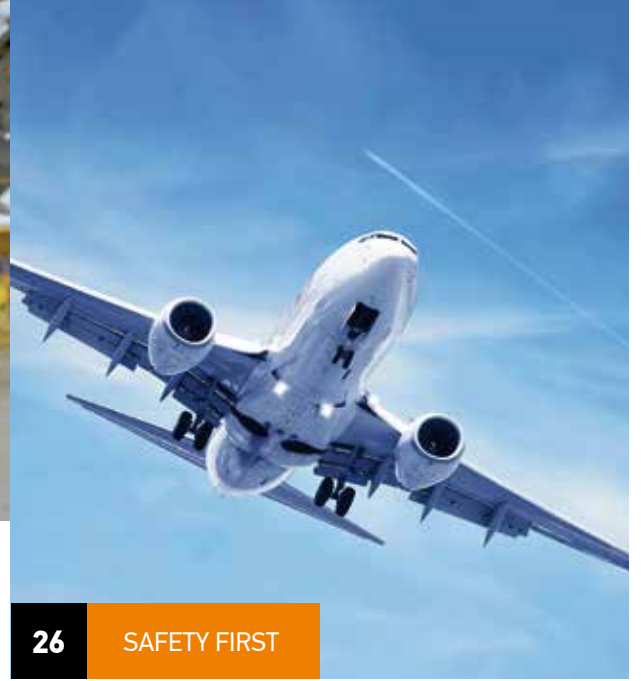
İÇİMİZDEN BİRİ



16

TARİHİN TANIKLARI

YARIM ASRI AŞAN MESLEKİ TECRÜBESİYLE
UÇAK TEKNİSYENLİĞİNİ DEĞERLENDİREN ERHAN İNANÇ:
“BAŞLADIĞIMDA TÜM UÇAKLAR PERVANELİYDİ”



26

SAFETY FIRST

UÇUŞUN KRİTİK KÖPRÜSÜ

06

HABERLER

16

TARİHİN TANIKLARI

20

İÇİMİZDEN BİRİ

24

MEVZUAT

26

SAFETY FIRST

30

SAFETY FIRST

32

HAVACILIK - HOBİ

36

TÜRK HAVACILIK TARİHİ

40

TEKNİK

46

TEKNİK

52

SAĞLIK

54

GEZİ

58

UÇAN ÇOCUK

60

SOSYAL MEDYA

62

AJANDA

64

SİNEMA

65

KİTAP

66

BİL BAKALIM

YENİ YILA JET HIZIYLA GİRİN!

HAVACILIK-HOBİ

32



DAMAGE ASSESSMENT 2

TEKNİK

34



BANGKOK DOĞUNUN EN GİZEMLİSİ

GEZİ

46



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

Uçak Teknisyenleri Derneği
Adına İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Genel Yayın Yönetmeni ve
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Sefa İNAN

Basın-Yayın Sekreterliği
Celal BATUR celalbatur@uted.org
Ersin ADIYAMAN ersinadiyaman@uted.org

Editör
İsmail ŞEN editor@uted.org

Yayın Koordinatörü
Hüseyin GÜMÜŞ huseyingumus@uted.org

Yazı Kurulu
Celal BATUR, İsmail ŞEN, Murat KÖSE,
Hüseyin GÜMÜŞ, Şebnem BAYEZİT,
Gonca DEMİRÖZ, Handan DİKER, Nihan YAVAŞ,
Ergün KARCI, Mümin BALKAN

Adres İstanbul Cad. Üstüçü Apt. No: 24, Kat: 5
Daire: 8 Bakırköy - İstanbul
Tel 0212 542 13 00 / 543 29 74
Faks 0212 542 13 71
uted@uted.org

İnternet Sitesi
www.uteddergi.com • www.uted.org

Sosyal Medya
www.twitter.com/uted_dergi
www.facebook.com/uted.dergi

YAPIM
Sarıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM
Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

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

YAYIN TÜRÜ
Aylık, süreli, yaygın

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

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



ÇİN AÇIKLIYOR İLK YERLİ JET YOLCU UÇAĞI

Çin, ilk yerli yapımı yolcu jet uçağını Shanghai fabrikasından çıkardı. C919'un kendisine benzer Airbus ve Boeing modellerine rakip olması bekleniyor.

Çift motorlu C919, Çin Commercial Aircraft Corporation (COMAC) tarafından yapılıyor. Uçak, 4.075 kilometre mesafede 158 yolcu taşıyabiliyor. Daha uzun menzilli versiyonu ise 5.555 kilometre uçabiliyor.

Uçağın ilk uçuşu, ticari hizmete başlamadan önce daha çok test yapılmak üzere, 2016'da olmak üzere planlandı. Uçağın ilk taşıma hizmeti 2018'in sonları olarak planlandı.

İmalatçı firma daha şimdiden, çoğunlukla yerel havayolu şirketlerinden olmakla beraber, 517 tane sipariş aldıklarını söyledi. COMAC, C919'un geliştirilmesine 2008'te başladı ve yaklaşık 2.000 adet üretmeyi hedefliyor.

Çin'in havacılık piyasası hızlı bir şekilde büyüyor ancak Boeing ve Airbus'lara dayalı. Ülkenin büyük uçak üretimine dair tek tecrübesi Y-10 olarak bilinen dört-motorlu dar gövdeli jet yolcu uçağı ile sınırlı. Uçak 1970'lerde Şangay Uçak Araştırma Enstitüsü tarafından geliştirilmişti ama prototip aşamasını hiç geçemedi.



CHINA UNVEILS FIRST HOMEGROWN JETLINER

China's first domestically-built passenger jet rolled out of a Shanghai factory on Monday. The C919 is expected to compete with similar Airbus and Boeing models.

The twin-engine C919 is built by the Commercial Aircraft Corporation of China (COMAC). It can carry up to 158 passengers with a range of 4,075 kilometers. A longer range version can fly up to 5,555 kilometers.

The plane's maiden flight is scheduled for 2016, with further tests to follow before it's put into commercial service. First deliveries of the aircraft are planned for late 2018.

The manufacturer said it had already received 517 orders for the aircraft, mostly from domestic airlines. COMAC started developing the C919 in 2008, and expects to produce about 2,000 planes.

China's aviation market is growing fast but relies on Boeing and Airbus aircraft. The country's only experience in creating large aircraft was limited a four-engine narrow-body jet airliner known as the Y-10. The plane was developed in the 1970s by the Shanghai Aircraft Research Institute, but never got past the prototype stage.



DUBAI HAVACILIK FUARI: UÇAK YAPIMCILARI, 3D UÇMANIN YOLLARINI ARIYOR

Otuz sene önce, bu bilim adamları için bir hayaldi. İnsan üç-boyutlu nesnelerin aynısını kopyalayacak bir makineyi nasıl yapabildi?

Cevabı, burada, Dubai Airshow fuar salonunda, gözlerinizin önünde gerçekleşiyor.

Jay Shelby, 3D baskı firması Stratasys'de mühendis, bir makinenin üstündeki, kabaca bir mikrodalga fırının iki katı büyüklüğünde bir düğmeye basar.

İçeride soluk mavi bir ışık parlar ve ince şeritler halinde erimit plastik püskürten bir ağızlık ileri geri hareket etmeye başlar.

Çok yavaşça, bir şekil oluşmaya başlar. Bu, Stratasys'nin aurora Uçuş Bilimleri ile birlikte, tamamen 3D olarak basılmış bileşenlerden yaptığı bir jet motorlu, kumandalı hava aracı, veya insansız hava aracının, iç gergisidir.

Shelby, "Erimiş plastik ile, tıpkı bir pastanın üzerini şekerleme ile kaplamak gibi dışarı fışkırtıyor - katman katman şekli oluşturuyor. Ve plastik soğudukça, sertleşmeye başlıyor, ve sonra oluşan şekli görüyorsunuz" diyor...

DUBAI AIRSHOW: PLANEMAKERS ARE LOOKING AT FLYING IN 3D

Thirty years ago, it was a pipe dream for scientists. How could one make a machine to replicate three-dimensional objects? Here, in the exhibition hall at Dubai Airshow, it happens before your very eyes.

Jay Shelby, engineer with the 3D printing company Stratasys, presses a button on a machine which is roughly twice the size of a microwave oven.

A pale blue light glows inside and a nozzle starts sliding back and forth, spitting out a thin stream of molten plastic.

Very slowly, a shape starts to build up. It is an interior strut for a jet-powered drone, or unmanned aerial vehicle, which Stratasys is building entirely out of 3D-printed components, in conjunction with Aurora Flight Sciences.

Mr Shelby says: "With the molten plastic, it squirts it out similar to frosting a cake - layer by layer, building up the shape. And as the plastic cools, it starts to solidify, and then you can see the shape form."



MH370: YENİ UYDU UÇAK TAKİP SİSTEMİ KABUL EDİLDİ

MH370: NEW SATELLITE PLANE TRACKING SYSTEM AGREED

Geçen sene Malezya Havayollarına ait MH370 uçağının kayboluşu üzerine, uçakları uydu kullanarak takip etmek için yeni bir anlaşma yapılmıştı.

Bu karar, Cenevre’de yapılan BM konferansında ele alınan, radyo dalgalarının bir kısmını küresel uçuş izleme sistemine özel olarak ayrılmasıydı.

Konferans, halihazırda kullanılan, yer tabanlı radarlardan oluşan, izleme sistemini iyileştirmeyi hedefliyordu.

MH370, 2014’ün Mart ayında, içinde 239 kişi ile ortadan kayboldu.

BM’nin Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (ITU) tarafından organize edilen Dünya Radyokomünikasyon Konferansında (WRC) 160’tan fazla ülkenin temsilcileri, uçakların uydu üzerinden takip edilebilmesi için bir radyo frekansının ayrılmasına karar verdi.

A deal has been struck on using satellites to track planes, motivated by the disappearance of Malaysia Airlines flight MH370 last year.

The decision to dedicate part of the radio spectrum to a global flight tracking system was taken at a UN conference in Geneva on Wednesday.

The conference aimed to improve on the current tracking system which relies on ground-based radars.

MH370 disappeared in March 2014 with 239 people on board.

Representatives from more than 160 countries decided to set aside a radio frequency for the satellite tracking of planes at the World Radiocommunication Conference (WRC), organised by the UN’s International Telecommunication Union (ITU).



PEGASUS'LA YAP BI' AVRUPA!

flypgs.com
ucuz biletin adresi



YURT DIŞI

\$34.99
dan

başlayan fiyatlarla!



Beliřtilen ücret 1 Kasım 2015 - 26 Mart 2016 arasında yapılacak yurt dışı uçuşlarında geçerli,
tüm vergiler dahil, tek yön, flypgs.com'da bulunan başlangıç ücretleridir. Detaylar flypgs.com'da.

PEGASUS

DUBAI HAVACILIK FUARI: HAVACILIK FUARINDA YENİ AIRBUS A380'İN SATIŞLARI 'PEK MÜMKÜN DEĞİL'

Airbus, Dubai Havacılık Fuarında, dünyanın en büyük uçağı olan A380 modeli için yeni siparişlerin pek mümkün olmadığını kabul etti.

Fabrice Bregier, Airbus Grubu uçak yapım kolunun baş yöneticisi, firmanın birçok muhtemel müşteri ile peşin olarak görüşmeler yaptığını belirtti.

Ancak Avrupa firmasının daha fazla A380 satmak için hedefte olmasına rağmen, görüşmeler 2016'ya kayabilir dedi.

Sayın Bregier "Eğer [görüşmeler] önümüzdeki seneye kalırsa, bu bizim için bir drama değildir. Yeni müşterilerimizin olacağını düşünüyorum" dedi.

Körfezin üç büyük taşıyıcıları, düşük satışlar yüzünden geleceği sorgulanan A380 için en önemli müşteriler.

Airbus, kanatları İngiltere'de yapılan süper-dev uçağı için iki yıldır herhangi yeni bir satış yapamadı.

Airbus bunun düşünüldüğünü kesin olarak reddetmesine rağmen, şirket, çift katlı uçağın üretiminin duracağına yönelik ısrarcı spekülasyonlarla karşı karşıya kaldı.

İki yılda bir yapılan Dubai Havacılık Fuarı, geleneksel olarak Airbus'ın büyük satışlarını duyurduğu bir etkinlik oldu. Ancak 2013'teki rekor siparişlere göre, bu haftanın gösterisinin çok daha sessiz olacağı bekleniyor.

DUBAI AIRSHOW: NEW AIRBUS A380 SALES 'UNLIKELY' AT AIRSHOW

Airbus has admitted that new orders at the Dubai Airshow for its A380, the world's biggest aircraft, are unlikely.

Fabrice Bregier, chief executive of the planemaking arm of Airbus Group, said the company was in advanced talks with several possible customers.

But although the European firm was on target to sell more A380s this year, talks could slip into 2016, he said.

"If [talks] slip into next year, this is not a drama. I think we will have some new customers," Mr Bregier said.

The Gulf's three big carriers are key customers for the A380, whose future has been questioned due to poor sales.

Airbus has not had a new sale of its super-jumbo aircraft, whose wings are made in the UK, for two years.

The company had faced persistent speculation that the double-decker plane would be discontinued, although Airbus denies categorically that this is being considered.

The biennial Dubai Airshow has traditionally been an event for Airbus to announce big sales. But following record orders in 2013 this week's show was now expected to be much quieter.





**40 Ülkeden 160 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde**



BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines.com

JAPONYA'NIN İLK YOLCU JET UÇAĞI YERE YAKIN UÇMA TESTİNİ BAŞARIYLA GEÇTİ

Mitsubishi Aircraft Corporation, Japonya'nın ilk yolcu jet uçağı olan MRJ'nin yüksek süratle yapılan yere yakın uçma testinin olumlu sonuçlarını onayladı.

Uçak, Mitsubishi Regional Jet (MRJ), test esnasında saatte 220 km hıza ulaşırken burundan havalanma gösterisi yaptı.

Test, bünyesinde Mitsubishi Aircraft Corporation ve Mitsubishi Heavy Industries Aero Engines Ltd.'yi barındıran Aichi Prefecture bölgesindeki bir havaalanına gelen çok sayıda havacılık meraklısının ve izleyicisinin ilgisini çekti.

Havacılık uzmanları ve meraklıları, MAC yeni tasarımlarının ilk uçuş tarihini duyurduğunda, aynı havaalanına kısa süre içinde geri gelecekler.

MRJ Projesi, 2007 Haziran ayında belirli ölçekte küçültülmüş hali ve model olarak tasarlanmış kabini ile 47. Paris Havacılık Fuarında sergilenmişti. Uçak 2014'ün Ekim ayında, 2015 Mayıs ayında ilk uçuşunu yapacağı beklentisi ile halka sergilendi. Ancak ilk uçuş bir çok teknik sebeplerden ötürü ertelendi.

JAPAN'S FIRST PASSENGER JET SUCCESSFULLY PASSES TAXIING TEST

Mitsubishi Aircraft Corporation has confirmed positive results in a fast taxiing test by Japan's first passenger jet, MRJ.

The aircraft Mitsubishi Regional Jet (MRJ) has reached speeds of 220 km/h while taxiing and has performed nose gear liftoff.

The test attracted a large number of aviation enthusiasts and spectators, who came to an airfield in Aichi Prefecture harboring the Mitsubishi Aircraft Corporation and Mitsubishi Heavy Industries Aero Engines Ltd.

The aviation experts and enthusiasts will return to the same airfield as early as next week, when MAC announces the exact date of the first flight of their creation.

The MRJ project was presented at the 47th Paris Air Show in June 2007, with a scale model of the aircraft and a cabin mock-up. In October 2014, the aircraft was presented to the general public, with an expected first flight to take place in May 2015. But the maiden liftoff has been postponed several times for technical reasons.



AIRBUS TİTANYUM PARÇA ÜRETİMİNDE RUSYA İLE BİRLİKTE HAREKET EDECEK

Axel Flaig, Airbus Araştırma ve Teknoloji Kıdemli Başkan Yardımcısı RT'ye Rusya'nın teknolojik olarak Airbus için titanyum uçak parçası üretimine katkı sağlayabileceğini söyledi. Uçak yapımcısı bu metali daha çok güçlü ve hafif oluşundan ötürü kullanıyor.

Rusya'daki Açık Yenilikler Forumunda konuşan Flaig "Bu 3D baskı veya katman ekleme teknolojisi ile titanyum imalatı çok ilginç bir aday... Havacılık uygulamaları için titanyumu kalitesine göre eleme üzerinde çalışıyoruz... Bazı uçaklarda basit parçaları 3D titanyum parçalar ile değiştirmeye başladık ve sanıyorum bu çok daha büyük ve karmaşık parçalar için de olacak... Burası iş birliği yapabileceğimiz bir yer" dedi.

Rusya, dünyadaki en büyük titanyum üreticilerinden biri, ve metal üzerinde çalışma konusunda bazı en iyi teknik bilgiye sahip. Titanyumu imalat sürecinde kullanabilmek aşırı zordur.

Rus karşıtı yaptırımların etkisi hakkında konuşan Flaig, şu anda siparişlerde bir azalma olmadığını ve firmanın ürettiğinden daha fazla sattığını söyledi. "Yaklaşık olarak dokuz yıl sürecek üretim siparişlerimiz var - bütün sektörlerde bir rekordur. Bizim amacımız ihtiyaçları karşılayabilmek için üretimi tamamlamak. Eğer ufak sorunlar olursa, bunun üstesinden geliriz" dedi.



AIRBUS TO COOPERATE WITH RUSSIA ON TITANIUM PARTS PRODUCTION

Russia can contribute technologically in the production of titanium aircraft parts for Airbus, Axel Flaig, Airbus Senior Vice President Research and Technology told RT. The plane maker is using more of the metal due to its strength and light weight.

"With this technology of 3D printing or added layer manufacturing titanium is a very interesting candidate... We are working on qualifying titanium for application in aerospace... We've started changing simple parts on some aircraft for 3D-printed titanium parts and I think this will go to much bigger and complicated parts... This is where we can collaborate," said Flaig, speaking at the Open Innovations Forum in Russia.

Russia is one of the world's biggest titanium producers, and has some of the best knowhow in working with the metal. Titanium is extremely difficult to work with in manufacturing.

Speaking about the impact of anti-Russian sanctions, Flaig said at the moment there's no decline in the order books and the company sells more than it produces. "We have production orders for nearly nine years - a record in any industry. Our challenge is to wrap up production to fulfill the needs. If there's a small volatility, we can manage it," he said.

IBERIA HAVAYOLLARI PİLOTUN 'FİLİSTİN' AÇIKLAMASI YAPTIĞINI REDDEDİYOR

İspanyol havayolu Iberia, kendi pilotlarından biri tarafından yapıldığı iddia edilen "filistin yorumu"nun yanlış anlaşıldığını öğrendi.

Havayolu şirketi İsrail'e yaklaşan bir uçağın pilotunun "Filistin'e iniyoruz" duyurusuna yapılan şikayetleri araştırdı.

Iberia anladı ki kaptan standart formatlara bağlı kalarak, sadece kalkış ve varış havaalanı isimlerini söylüyormuş.

Havayolu firması, yolcuların benzer seslerdeki kelimeleri karıştırmış olabileceğini söyledi.

Yolcular, pilotun İspanyolca Filistin'den bahsederek duyuru yaptığını ve sonrasında İngilizce olarak Filistin veya İsrail'den bahsetmeden uçağın inmek üzere olduğunu duyurduğunu söylediler.

Havayolu şirketi tarafından devam eden araştırmalarda, kabin ekibi ve bir çok İspanyolca konuşan yolcu, duyurunun ilk önce İspanyolca ve devamında İngilizce "... varış yerimiz Tel Aviv'e inmek için alçalmaya başlıyoruz" olarak yaptığını teyit etti.

Havayolu firması, kafa karışıklığının İspanyolcadaki işitsel olarak birbirine benzeyen "destination" (varış yeri) anlamına gelen "destino" kelimesi ve "Palestina" (Filistin) gibi kelimelerden kaynaklandığına inanıyor.

Havayolu firması yaptığı açıklamada "hem firma hem de kabin ekibi olarak yanlış anlaşılardan ve bazı müşterilerin bundan rahatsız olmalarından dolayı pişmanız" dedi.

IBERIA AIRLINE DENIES THAT PILOT MADE 'PALESTINE' REMARK

Spanish airline Iberia says it has found that the "Palestine comment" allegedly made by one of its pilots, was misunderstood.

The airline investigated complaints that the captain of a flight arriving in Israel announced he was "landing in Palestine".

Iberia found the captain adhered to the standard format, naming only the airports of origin and destination.

Passengers might have confused similar sounding words, the airline said.

Passengers said the pilot made the announcement mentioning Palestine in Spanish, and then said in English the plane was about to land, without mentioning Palestine or Israel.

During the subsequent investigation by the airline, crew members and several Spanish-speaking passengers confirmed that the announcement, given first in Spanish and subsequently in English, was "... we're now descending to land at our destination, Tel Aviv...".

The airline believes the confusion could have been caused by the similar sound of the Spanish words "destino", meaning "destination", and "Palestina".

"Both the company and the crew regret the misunderstanding and that some of our customers could have been offended by it," the airline said in a statement.





AIRBUS IS FLYING HIGH

AIRBUS YÜKSEKTEN UÇUYOR

Dünyanın en büyük uçak üreticilerinden Airbus'ın bu yılın üçüncü çeyreğindeki kârı geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre yüzde 12 artışla 376 milyon Euro oldu.

Şirket A320 jetlerinin üretiminde de artışa gideceğini duyurdu.

Fransa merkezli çok uluslu şirketin bu dönemdeki geliri yüzde 6 arttı ve 14.072 milyar Euro'ya yükseldi.

600 milyar Euro'luk küresel uçak pazarında Boeing'in en büyük rakibi olan Airbus, A320 jet yolcu uçaklarının üretimini 2019 yılında ayda 60 adete çıkaracağını açıkladı.

Şu anda ayda 42 adet A320 üreten şirket, daha önce 2017 için bu sayıyı 50'ye çıkaracağını açıklamıştı.

Hisseleri bu yıl içinde yüzde 47 değer kazanan Airbus Group, daha önce onayladığı 1.1 milyar Dolar'lık hisse geri satın alımına da ivedilikle başlayacağını ve bunun 2016 yılının ortalarına kadar tamamlanacağını duyurdu.

The profit of one of the biggest aircraft manufacturer Airbus in the third quarter of this year has become 376 million Euros by increasing 12% when compared to the same period of the last year.

The company announced that there will also be an increase in the production of A320 jets.

The income of the France originated, multinational company has increased by 6% this year and it has become 14.072 billion Euro.

In the 600 billion Euro value global aircraft market, Airbus, who is the biggest rival of Boeing, has announced that they will increase the production of A320 jets to 60 per one month in 2019.

The company, producing 42x A320 per month, had previously announced that they would increase this number to 50 in 2017.

The airbus group whose shares have gained 47% value, has announced that they will immediately start to repurchase the 1.1 billion Dollar value share which they confirmed previously and this will be completed by the mid-term of 2016.





YARIM ASRI AŞAN MESLEKİ TECRÜBESİYLE
UÇAK TEKNİSYENLİĞİNİ DEĞERLENDİREN **ERHAN İNANÇ:**

“BAŞLADIĞIMDA TÜM UÇAKLAR PERVANELİYDİ”

1957 yılında mesleğe başlayan, UTED’in kurucularından ve dergimizi ilk hazırlayan ekipten biri olan duayen uçak teknisyeni Erhan İnanç mesleğin tarihi tanıklarından biri...



İSMAİL ŞEN

UTED: Uzun bir mesleki hayatınız var. Uçak teknisyenliği mesleğiyle nasıl ve ne zaman tanıştınız?

Erhan İnanç: Bugünkü adıyla meslek lisesi, o zamanki adıyla erkek sanat enstitüsü torna tesviye bölümü mezunuyum. Okuldan sonra enjektör ampulleri üreten bir firmada çalıştım. Sonra Türk Hava Yollarının gazeteye verdiği bir ilanı görüp başvurdum. Aynı gün içinde bir yazılı bir de mesleki uygulama sınavına girdim. Birkaç haftalık bir bekleme süresi vardı. O zamanlar telefon yaygın olarak kullanılmadığı için kabul edildiğimi eve gelen mektupla öğrendim.

UTED: Hangi yıl THY’de çalışmaya başladınız?

Erhan İnanç: 1957 yılıydı.

UTED: Çalışmaya başladığınızda unvanınız neydi?

Erhan İnanç: Teknisyen unvanıyla başladık. O dönem sadece teknisyen ve başteknisyen unvanları vardı. Belirli bir maaş kadrosuyla işe alınırdık. Teknisyen kadrosunun başlangıç maaşı 275 liraydı. Ben 325 liradan başladım. Anlaşılan sınavlarda üstün başarı göstermişim, 50 lira bir yukarı kademedan başlattılar.

UTED: Hangi birimdeydiniz?

Erhan İnanç: Uçak atölyesinin pervane bölümünde çalıştım. O zamanki uçakların hepsi



pervaneli uçaktı. 26-28 adet civarında DC-3 uçağı vardı. Bu uçakların pervanelerinin büyük bakımlarını yapıyorduk. Periyodik bakımlarını da uçak üzerinde yapıyorduk. Bu benim askerlik dönemine kadar devam etti.

UTED: Askerliğinizi havacılıkla ilgili bir birimde mi yaptınız?

Erhan İnanç: 1960'ta askere gitmek için izin alarak ayrıldım, şirketten istifa etmedim. 1960 yılında 27

Mayıs ihtilali olmuştu. Ben ihtilalden bir ay sonra askere çağırıldım. O zaman lise mezunları yedek subay sınavını kazanırlarsa askerliklerini yedek subay olarak yapabiliyorlardı. Ankara Dışkapı'daki ağır bakım merkezinin içinde Ordu Donatım Yedek Subay Okulu'nda 6 ay eğitim gördüm. Bölük olarak 280 kişilik bir mevcudumuz vardı. Burada bizlerden çok büyük, askere geç kalmış abilerimiz de vardı. Bunlardan biri de Devlet Su İşleri'ndeki genel müdürlüğü dolayısıyla askerliğini geciktirmiş olan Süleyman Demirel'di. Benden 15 yaş büyük olmasına rağmen askerliğimizi aynı bölükte yaptık. Okulun sonunda herkes kura çekti ancak Hava Kuvvetleri tarafından belirlenen 20-25 kişilik bir grubun tayini yapıldı. Ben de bu grup içindeydim ve tayinim Kayseri Hava İkmal Merkezi'ne çıktı. Eski adıyla Kayseri Uçak Fabrikası... Bir sene kıta hizmetimi Asteğmen/Teğmen rütbelerinde orada tamamlayarak 1962 yılı başında tezkeremi aldım.

UTED: Askerden sonra THY'ye döndünüz mü?

Erhan İnanç: Döndüğümde, 27 Mayıs sonrası askeri yönetim sürüyordu. Türkiye'nin ekonomik durumunun kötü olması nedeniyle tüm devlet kuruluşlarında harcamalara bir tavan konulmuş. Askerden döndükten sonra ben tekrar işe girmek istediğimde beni işe kabul edemediler. "Kadron açık, seni bekliyor, yerine insan alamadık, başka bir personel almamız da yasak, ama mevcut durumda verdiğimiz personel



Bu fotoğraf Eylül 1972'de Amsterdam'da fokker F-28 kursunda çekildi.

Ayaktakiler soldan: 1-Hayri Kul, 2-Mustafa Girit, 3- Kemal Okşar, 4-Erhan İnanç, 5-Tuncay Oylum, 6-Kurs Md. Yrd. 7-İlhan Acar, 8-Sami Akalın, 9-Yıldırım Demirel, 10-M. Hidayet Aysal, 11-Orhan Aksu, 12-İsmail Özkan, 13-Yurdaer Aksoy, 14-Yılmaz Adadağ, 15-Nabi Övün, 16-Lütfü Aydın, 17-Mr. Uries, 18-Fahrettin Uçarlar, 19-Mehmet Sazlı, 20-Arif Adadağ, 21-Ahmet Unutulmaz, 22-Kemal Sayın, 23-Selahattin Süer, 24-Tamer Yaşar

Oturanlar: 25-İbrahim Ergül, 26-Abdullah Turunçkapı, 27-Yavuz Sarı, 28-Temel Temel, 29-Necip Avcıoğlu, 30-Engin Alp, 31-Mehmet Bodur, 32- Hayri Akiner

ücretlerinin bir tavanı olduğu için seni yeniden işe başlatamayacağız” dediler. Beklememi söylediler. Ulaştırma Bakanlığı'na durumu anlatan bir yazı yazarsam faydası olabileceğini belirttikleri için bir dilekçe yazdım. Ancak bu da bir sonuç vermeyince günün modasına uyup 1963 yılında Almanya'ya gitmek üzere başvuruda bulundum.

UTED: Almanlar mesleği olan birini hemen kabul etmişlerdir...

Erhan İnanç: Evet, sürpriz bir şekilde, başvurduktan 10 gün sonra beni Almanya'ya davet ettiler. Almanya'da 4,5 sene çalıştım. Ben orada çalışırken, iki yıl kadar sonra THY'den eve mektup gelmiş. Kadronuz açıldı, gelebilirsiniz, diye. Ancak benim gittiğim yerden o anda dönme şansım yoktu. Almanya'yı sevedim, bağdaşamadım. Almanların Türklere karşı olan davranışları bu zamana göre çok iyi olmasına rağmen, bana göre yine de iyi değildi. Kendimi orada vatanında değil, ikinci sınıf vatandaş gibi hissettiğim için Egelilerin tabiriyle “yetti gari” deyip, 1967'de döndüm.

UTED: THY'ye tekrar nasıl döndünüz?

Erhan İnanç: Aslında ben başvurmadım bile. Çünkü onlardan yazı 2,5 yıl önce gelmişti. Herhalde kadro yoktur deyip başvurmayı düşünmedim. Ancak geldikten bir hafta on gün sonra Türk Hava Yollarındaki arkadaşlarımı ziyarete geldim. Şimdi yerinde dış hatlar terminali olan teneke hangar diye tabir edilen yerde arkadaşlarımı gördüm. Bu sırada bir abi, ben senin ziyarete geldiğini teknik müdüre söyledim, seninle görüşmek istiyor dedi. O zamanlar teknik müdür Nezih Ünsal Bey'di. Nezih Bey'in yanına çıktım. Nezih Bey kalktı, kucakladı. Lafı hemen benim durumuma getirdi ve “Almanya'dan kesin döndün mü” dedi. “Döndüm, artık Almanya'ya gitmeyeceğim” dedim. “Tamam” dedi, “hemen yarın gel, işe başla, kadron açık seni bekliyor.” Benim kadromun yerine personel almamışlar. “Ben çok yorgunum, biraz dinleneyim” dedim. “Tamam, bir hafta dinlen, sonra gel” diyerek beni personel dairesine yönlendirdi. Personel dairesinde eski evrakları çıkarıp benim dosyama buldular. Uzun bir süre ara verdiğim için bir sınava tabi tutulmam gerektiğini söylediler. Dedikleri günde, o zaman yeni kurulan teknik eğitim şefliğinde toplanan hocaların karşısında bir sınava girdim. Bana, “seni sınav etmek bize zül, senin için de gereksiz” deyip genellikle sohbet ettiler. Birkaç da sınav sorusu sordular ve “tamam arkadaşım” dediler. Böylece Ekim 1967'de yeniden işe başladım. Sonra Türk Hava Yolları benim kalıcı mekânım oldu.

Devam edecek...



ERHAN İNANÇ

1939 yılında İstanbul'da doğdu. Sultanahmet Erkek Sanat Enstitüsü Torna Tesviye bölümünden mezun oldu. Okuldan sonra Feget Tıbbi Ampul fabrikasında çalışmaya başladı. 1957 yılında Türk Hava Yolları'nın bir ilanını değerlendirerek girdiği sınavları kazanarak THY'de teknisyen olarak çalışmaya başladı. İlk çalıştığı yer uçak atölyesi pervane bölümüydü. 1960 yılında askerlik görevi için izin aldı. Askerliğini yedek subay olarak Kayseri Hava İkmal Merkezi'nde yaptı. Askerlik sonrası hükümetin aldığı tasarruf tedbirleri dolayısıyla, kadrosu açık olduğu halde THY'deki işine geri dönemedi. Bu arada Almanya'ya işçi olarak giderek 4,5 yıl boyunca tornacı olarak çalıştı. 1967 yılında Türkiye'ye dönerek tekrar THY'de çalışmaya başladı. 1971 yılında 301 numaralı lisansını aldı. Birkaç yıl sonra Teknik Kontrollük bünyesine geçerek başteknisyen oldu. 1979 yılında vardiya şefi oldu. İngilizce ve Almanca dil sınavlarını vererek 1981 yılında Frankfurt istasyonuna tayin edildi. 1986 yılında geri dönerek iki yıl boyunca Awacs uçaklarının büyük bakımlarında teknik kontrol şefi olarak çalıştı. 1988 yılında THY bünyesinde kurulan üs bakımın ilk teknik kontrol şefi oldu. 1990 yılında teknik kontrol müdür yardımcılığına terfi etti. Birkaç yıl sonra teknik kontrol müdürü olan Erhan İnanç, THY'de lise mezunu ve teknisyen kökenli olup müdürlüğe terfi eden ikinci kişi oldu. Buna ilk örnek yine THY Teknik Kontrol Müdürlüğü yapan rahmetli Salih ÖZALP dir. (Salih Hoca). 2000 yılının haziran ayında THY'den emekli oldu. Bir süre THY'de MEDA danışmanlığı yaptıktan sonra 2001 yılında Onur Air'de Teknik Kalite Güvence Müdürü olarak çalışmaya başlayan İnanç, bu görevini bugün de sürdürüyor.

ÇİÇEĞİ BURNUNDA UÇAK TEKNİSYENİ ÖZGE ÖZAL:

“TUTKU OLMADAN UÇAK TEKNİSYENLİĞİ YAPILMAZ”

1995 doğumlu Özge Özal bir buçuk yıldır THY Teknik bünyesinde yardımcı teknisyen olarak çalışıyor. İşini tutkuyla sevdiğini belirten Özal, “ancak tutkuyla yapılırsa başarılı olunabilecek bir meslek. Yağ kokusu, yakıt kokusu beni çok etkiliyor” diyor...



İSMAİL ŞEN

UTED: Liseden önce havacılıkla bir ilişkiniz var mıydı? Bu bölümü nasıl ve neden seçtiniz?

Özge Özal: Havacılıkla ilişkim hiç yoktu. Liseye tercihlerini yapma aşamasında abimin yaptığı araştırma sonucu bu bölümün farkına vardım. Abim, düz lise mezunu ve bu nedenle lise bittiğinde “mesleksiz” olduğunu fark etmişti. Benim mesleğim olmasını istediği için araştırıp yol gösterdi. Uçak bakım

alanını tavsiye etti. Abimin benim üzerimde etkisi büyüktü. Sonuçta Sabiha Gökçen Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Uçak Bakım Alanı Gövde Motor bölümüne yazıldım.

UTED: Okulda sizden başka kız var mıydı?

Özge Özal: Üç kişiydik. Birlikte mezun olduk. Üçümüzden sadece ben işe girdim.

Ekip olabilmek önemli, kısa bir süre zarfında prosedüre uygun olarak birçok iş yapıyoruz. Azimli, kararlı ve hırslı olmam işleri kolaylaştırıyor. Aynı zamanda bana inanan ve güvenini her daim yansıtan kişilerle çalışmam da benim için şans...

UTED: Okula girdikten sonra havacılıkla tanışmışsınız. Tanıdıkça sevdiniz mi?

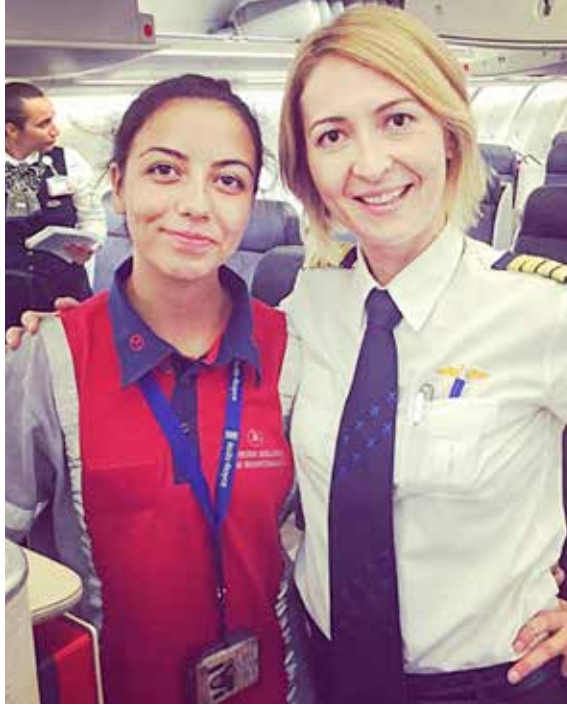
Özge Özal: Okula girdiğimde havacılığın ne olduğuna dair bir fikrim yoktu. Ailede ve yakın çevremizde hiç havacı yoktu. THY’de, hava ikmal bakım merkezinde ve Almanya’da yaptığım stajlar sırasında nasıl bir iş olduğunu anlamaya başladım ve çok sevdim. Stajlar sırasında tamam, benim mesleğim bu, ben buraya aitim, dedim. Bir tutkuya dönüştü havacılık. Zaten tutku olmadan bu işin yapılabileceğini düşünmüyorum.

UTED: Neden?

Özge Özal: Çünkü zor şartlarda çalışıyoruz. Ağır sanayi diye geçiyor... Bayanların bu mesleği tercih etmemelerinin nedeni de bu zaten. Genellikle masa başı işleri tercih ediyorlar. Bence kolaya kaçıyorlar.

UTED: Siz memnun görünüyorsunuz...

Özge Özal: Ben çok memnunum. O yağ kokusu, yakıt kokusu beni çok etkiliyor.



UTED: Mekanikte aktif olarak çalışmak yorucu olmuyor mu?

Özge Özal: A330 geniş gövde uzun menzilli uçaklarda çalışıyorum. Sorumluluğumuz oldukça büyük. Ekip olabilmek önemli, kısa bir süre zarfında prosedüre uygun olarak birçok iş yapıyoruz. Azimli, kararlı ve hırslı olmam işleri kolaylaştırıyor. Aynı zamanda bana inanan ve güvenini her daim yansıtan kişilerle çalışmam da benim için şans... Yorucu ama dediğim gibi tutkuyla bağlandığım için bu zorlukları





görmüyorum bile... Hatta hat bakımında çalışmanın stres gibi fazladan zorlukları da var ama yine de seviyorum. Hızlı karar verme, stresle başa çıkma ve sorun çözme zorunlulukları benim kişiliğimi de geliştiriyor.

UTED: Bayan olmanın iş arkadaşlarınızın gözünde bir etkisi oluyor mu?

Özge Özal: Staj döneminde yaşadıklarım göre oldukça az, öldürmeyen darbe güçlendirir derler ya tam da öyle oldu. Burada benden önce çalışmış ve bugün de çalışan birçok bayan teknisyen var. Alışılmış artık. Ancak temelde erkek ya da kız olmak değil, yeterli eğitime sahip olmak ve cesur olmanın bu işte başarıyı getirdiğine inanıyorum. Sonuçta temel kriterler donanım ve cesaret oldukça erkek ya da bayan olmak değil bu vasıflara sahip olmak ya da olmamak önemli...

UTED: Staj yaparken neler yaşadınız?

Özge Özal: Bazı staj yerlerinde hiç bayan olmadığı için alışmadıklarından olacak, kabullenemiyorlardı. İnatla işimi yapmayı sürdürdüm. Sanayileşmiş ülkelerde ise durum farklı. Uçak motorlarının üretiminde ve montaj aşamasında birçok bayan aktif olarak çalışıyor.

UTED: Bundan sonraki hedefiniz nedir?

Özge Özal: Sınavlarımı veriyorum. Şu anda tip kursuna gitmeyi bekliyorum. Daha sonra da tecrübe sürem dolmasını bekleyeceğim. Yetkili teknisyen olarak devam edeceğim...



ÖZGE ÖZAL

1995 yılında Eskişehir'de doğdu. İlk ve ortaöğrenimi sonrası girdiği Eskişehir Sabiha Gökçen Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi, Uçak Bakım Alanı Gövde Motor bölümünden 2013 yılında mezun oldu. Mezuniyetinin hemen ardından THY ile İŞKUR'un birlikte yürüttükleri teknisyen yetiştirme programı kapsamında açılan 6 aylık kursun ardından yapılan sınavlarda başarılı olarak THY Teknik'te çalışmaya başladı. 2014 yılında yardımcı teknisyen olarak başladığı görevini sürdürüyor.



SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA

UTED’i
TAKİP EDİN



uted_dergi



uted.dergi



uted.dergi

haberdar
olun!

www.uteddergi.com

www.uted.org

www.uteddergi.com
yayında





LİSANSLARLA İLGİLİ CEZAÎ MÜEYYİDELER

Bildiğiniz gibi uçak bakım teknisyeninin sahip olduğu lisansa ve diğer bazı kriterlere dayanılarak verilen C/S (Certifying Staff) ve S/S (Support Staff) ünvanı uçak teknisyenini bakım esnasında gerekli onay/mühür/imza hususunda yetkilendirmektedir. Verilen bu yetki ile, uçmakta olan yüzlerce hatta binlerce insanın hayatı, milyon dolarlık uçak ve ekipmanları uçak teknisyenine emanet edilmiştir. Dolayısıyla sivil havacılık otoriteleri ve havayolu şirketleri, yetkili uçak teknisyeninden bu sorumluluğu taşımasını ve yetki alanına giren işlerde hassasiyet göstermesini bekler.



UTED MEVZUAT mevzuat@uted.org

Yetki alanına giren konularda yeterli özeni göstermeyen uçak teknisyenlerinin lisanslarına ise cezai müeyyideler uygulanmaktadır. Lisanslara uygulanan cezai müeyyideler lisansın iptal edilmesi (revocation), lisansın geçici bir süre için askıya alınması (suspension) veya lisanstaki yetkilerin sınırlandırılması (limitation) şeklinde olabilir.

EASA, ulusal otoritenin hangi kabahat karşısında bu cezalardan hangisi uygulayacağını açıkça tarif

etmemiştir. Bu konu otoritenin görüşüne, durumun vahametine ve kabahatin tekrar edip etmediğine göre ulusal otoriteler tarafından belirlenmektedir.

Şimdi bu kabahatlerin neler olduğuna bir göz atalım.

1 Lisans veya yetkinin tahrif edilmiş belgelere dayalı olarak alınmış olması
Bir 147 kuruluşundan aldığınız bir sertifikanın üzerinde değişiklik yapılması, lisansınıza bir yöntemle kendi

kendinize bir tip işlemiş olmanız, C/S veya S/S belgesi alınırken sizden istenen dokümanlarda tahrifat yapılmış olması gibi örnekler verilebilir.

2 Sizden bir bakım işlemi isteyen bir kurum veya şahsa bakım işlemini yapmadığınız halde bunu rapor etmemiş olmanız.

Burada dikkat çeken husus şudur; bakım işlemini yapmamak tek başına bir kabahat değildir. Mücbir sebepler bakım işlemini yapmanıza mani olmuş olabilir. Ancak asıl önemli nokta bakım işlemini yapmadığınız hususunda mutlaka rapor vermeniz gerektiğidir. Çünkü size bir konuda iş verildiğinde - söz gelimi "anti-skid sistemini test et" denildiğinde- sizden bir geri dönüş gelmezse ilgili kurum veya şahıs sizin o işi yaptığınızı kabul edebilecektir. Bu durumda da hava aracının emniyetsiz bir şekilde sefere verilmesi ihtimali doğacaktır.

3 Yukarıdakine benzer olarak siz kendi bakımını yaptığınız bir hava aracında bir aksaklık gördüyseniz, gidermediyseniz ve bunu da rapor etmediyseniz aynı kabahati işlemiş olursunuz. Bunun için verebileceğimiz sayısız örnek vardır; gövdenin bir yerinde yapısal hasar var, bir yerde hidrolik kaçağı var, kaporta latch'larından biri kilitlenmiyor ve siz bunları görmezden geliyorsunuz.

4 Bakım işleminde ihmalkâr davranmak Tahmin edebileceğiniz gibi oldukça geniş ve muğlak bir ifadedir. Bu konuda hangi kabahatlerin ihmalkârlık olarak değerlendirileceği otoritenin görüşüne bırakılmıştır. Ama şunu söyleyebiliriz ki; emniyetsiz bir şekilde çalışma, bakım dokümanlarını kullanmama, dokümanları kullanırken uçağa efektif olup olmadığına dikkat etmeme gibi örnekler sıralanabilir.

5 Bakım kayıtlarında tahrifat yapılması Sonradan bir bakım kaydına o bakımda yapılmamış işlemlerin eklenmesi veya yapılmış işlemlerin çıkarılması, o bakımda çalışmamış insanların eklenmesi gibi durumlar buna örnek verilebilir.

6 Söz konusu bakımı yapılmadan veya yapıldığından emin olunmadan C/S veya S/S yetkisinin kullanılarak hava aracının sefere verilmesi için gerekli olan 'release to service' sertifikasının doldurulmuş olması.

Bildiğiniz gibi C/S veya S/S personelin bizzat hava aracının bakımını yapması şart değildir. Kendi gözetimi altında yetkisiz bir personele de bu bakımı yaptırabilir. Ancak bir aksaklık veya ihmal durumunda sorumlu kişi söz konusu C/S veya S/S mührünün sahibidir. Dolayısıyla bakımı başkası yapıyorsa siz de o bakım

işleminin prosedürlere ve emniyet tedbirlerine uygun olarak yapıldığından emin olmak durumundasınız. Bu durumda suçlu konumuna düşmemek için:

- Görmediğiniz hiçbir işleme mühür vurmamanız
- Mührünüzün sadece sizin tarafınızdan veya sizin gözetiminiz altında kullanılması
- İşlem yapılırken kritik olarak değerlendirilebilecek noktalarda bizzat işin başında olmanız

önem arz etmektedir.

7 Alkol veya uyuşturucu etkisi altında iken C/S veya S/S yetkisinin kullanılmış olması

Hemen dikkatimizi çekiyor ki sadece işlemi yaparken değil ilgili evrakı doldururken de akıl sağlığımızın yerinde olmasından sorumluyuz.

8 Sürekli Uçuşa Elverişlik mevzuatına (Annex I (Part-M)/SHY-M, Annex II (Part-145)/SHY-145 or Annex III (Part-66)/SHY-66) uygun olmadığı halde C/S veya S/S yetkisinin kullanılarak hava aracının sefere verilmesi

Sonuç olarak, uçak teknisyeni sahip olduğu lisansın ve almış olduğu eğitimlerin getirmiş olduğu sorumluluğun farkında olmalı kendisine emanet edilen işlerde hassasiyet göstererek çalışmalıdır. Biz de bu yazımızda, bir uçak teknisyenine verilen yetkilerin sonucu olarak hangi durumlarda kendisinin sorumlu tutulacağı üzerinde durarak bu konularda farkındalık oluşmasını amaçladık.

Havacılık mevzuatları ile ilgili her türlü sorunuz için mevzuat@uted.org adresine mail atabilirsiniz.





UÇUŞUN KRİTİK KÖPRÜSÜ

2012 yılının Aralık ayında Amerika Birleşik Devletleri'nde Beyaz Saray'a sunulan 2030'a kadar yaşanacak değişimlerle ilgili bilgilendirme raporu "değişimdeki ivmelenme oranının" son yirmi yıldakinden daha hızlı olacağını söylemektedir.



NUSRET BÜLENT TOPCU

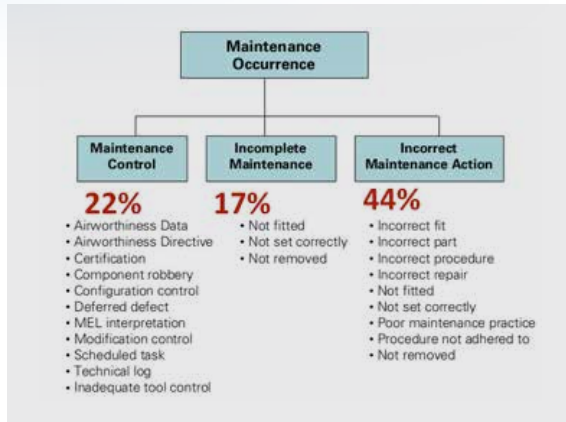
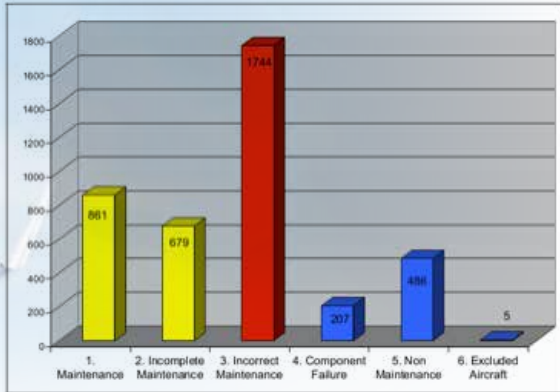
Değişimdeki bu hızlı ivmelenme havacılık sektöründe de etkisini hissettirecektir. Tüm mesele bu değişimlerin gidişatını kestirerek, görmek ve münasip tarzda yapılması gerekenleri icra etmektir. Bu durum hem şahsi kariyer hayatımızı, hem şirketlerin kendilerini yenileyerek sürdürülebilirliklerini etkileyecektir. Değişime ayak uydurabilmek, çoklu ve adaptasyon gücü yüksek manevra kabiliyeti, geleceğin dünyasına yön verecekler için olmazsa olmaz becerilerden olacaktır. Bürokratik adımları ve hiyerarşik hazları dengelenmiş bakış açılarıyla bu değişim hercümerci içinde alabora olmadan

ilerleyebilmeniz rakiplerinize fark atmanızı sağlayacaktır.

Havacılık sektörüne eğitim çerçevesinden bakıldığında değişimde güçlü rol oynayacak üç ana faktör var. Bunları uçak bakım personeli, teknik eğitimci ve eğitim organizasyonları olarak sınıflandırılabiliriz. Bu faktörlere ilaveten, uçak üretiminde yeni teknolojilerin devreye girmesiyle, Boeing ve Airbus analizleri, bakımlarda süre ve verimlilik parametrelerinin pozitif yönde gelişeceğini göstermektedir. Bu raporlar Grup 1 olarak adlandırılan uçakların sayılarının şu an mevcut olan rakamların iki katına çıkacağını bildirmektedir.

Uçak bakımlarında yapılan hatalar ve zararlara dair istatistikler, bakım faaliyetlerinin ve bu faaliyetleri gerçekleştiren personelin bakım bilgi, beceri, tutum ve davranışlarının önemini ziyadesiyle artırmıştır. Bazı çarpıcı istatistikler;

- Uçuş esnasında meydana gelen ve motorların kapatılmasıyla (IFSDs, in-flight-shutdowns, \$500.000) sonuçlanan arızaların %20-30'unu bakım hataları oluşturmaktadır,¹
- Bakım organizasyonları tarafından bildirilen yıllık ortalama hata sayısı 1000,²
- Bakım hatalarından kaynaklı rötarlarla ABD'de 2014 yılındaki maddi kayıp \$1,393 milyar.³



¹Breakdown of 3982 Maint Error MORs, "A/C Maintenance Incident Analysis"

CAA Paper 2009/005

Gözlemlediğimiz istatistiksel veriler, mali kayıpların ve emniyet risk faktörlerinin zamanla artış göstermemesi için hataların kök nedenlerine bakmamız gerektiğini tavsiye etmektedir. Kök nedenleri dört ana başlık altında değerlendirebiliriz:

¹<http://www.tc.gc.ca/eng/civilaviation/standards/sms-info-o-t2005-367802-2480.htm>

²<http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/doc/2012-04-19-seminar/frdgac.pdf>

³<http://airlines.org/data/per-minute-cost-of-delays-to-u-s-airlines/>

1. Yazılı kayıt oluşturma kabiliyetinin yetersizliği,
2. Yazılı ve onaylı bakım dokümanlarının uygulamada takip edilmemesi,
3. Yetersiz eğitim,
4. Tecrübeye derinliğin azlığı,

Grafikteki hatalar oranlandığında karşımıza çıkan rakamlar eğitimin zarar önleyici faktör olarak ne kadar da önemli olduğunu altını çizmektedir.

Bu dört kök nedenin ortadan kaldırılması için sektörde kullanılan üç farklı yaklaşım metodunu derinlemesine incelemeyi sizlere bırakıyorum. Bu yöntemlerden predictive, tercih edilen yöntem olmalıdır.



Basiret ve feraset içeren hareket tarzı "Predictive Method".

Önleyici faaliyet icrasında temel yaklaşım tarzlarından olan "Predictive Method" hakkında bir uygulama önerisinden bahsedelim. Bakım ortamında hatanın meydana gelmesini beklemeden önleyici tedbirleri alabilmek elzemdir ve de kararlılık gerektirir. Bu önleyici tedbirlerin ilk sıralarında salahiyet ve liyakat kazandıracak eğitim metodlarını kullanmak ve uygulamak gelmelidir. "Senaryo Temelli Eğitim (Senario Based Training)" metodu kullanılabilir bir örnektir.

Prediktif modelimizin üçlü saç ayağını oluşturan öğeleri (teknik eleman, eğitim organizasyonu, eğitmen) ve bunlar arasındaki karşılıklı münasebeti anlamak, bakım hatalarını meydana gelmeden engellemeyi, zararları azaltmayı ve icra kabiliyetlerimizi artırmayı sağlayacaktır. Predictive metodu ile icra kabiliyetlerimizi artırmanın yolu; üç temel bileşenin birbiriyle nasıl irtibatlı olduğunu anlamaktır.

Analizimizde önce bir teknik elemanı, sonra ona hitap eden eğitim metodunu (eğitim organizasyonunu) ve daha sonra da bu iki yapı arasındaki geçişi sağlayan eğitmeni ele alacağız.

Teknik elemanı belli vasıflara ve karakter yapısına sahip uçuşaelverişlilik ve bakım arasında bir köprü gibi düşünebiliriz. Senaryo Tabanlı Eğitimi bu köprüde,



Mostar Köprüsü

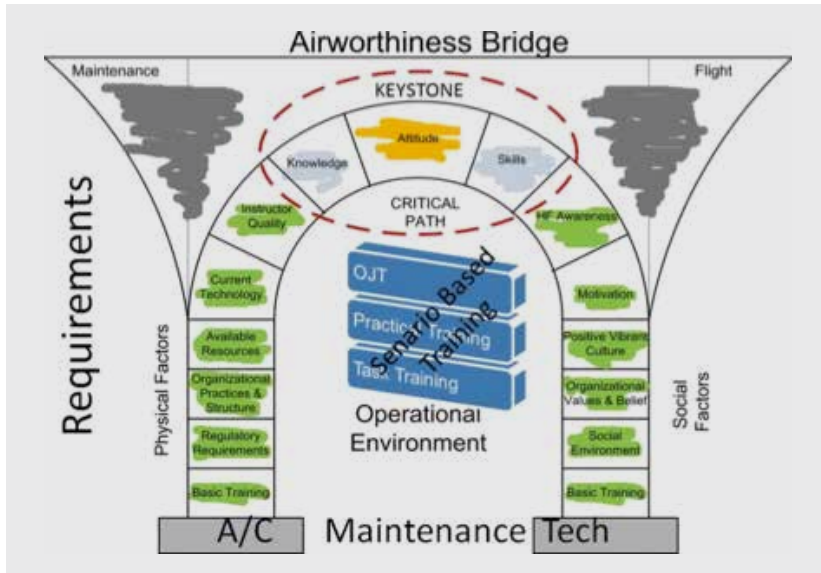
kilit taşı görevi gören üç ana belirleyicinin (bilgi, beceri, tutum/davranış) karakter yapısını oluşturmada kullanılan bir metod, eğitime de bu köprüde harç vazifesi gören kaynaştırıcı nazarıyla bakabiliriz. Hepsinin günümüzdeki şartlarda ne tür hususiyetlere haiz ve ne tarzda olmaları gerektiğini irdeleyeceğiz.

Uçak bakımında görev alan teknik elemanları bir köprü gibi düşünebiliriz demiştik, nasıl mı? Köprüler bir noktadan başka bir noktaya emniyetli şekilde geçmemizi sağlayan önemli yapılardır. Hususan kemerli köprülerdeki bazı özellikler, kilit taşı gibi, bizim analizimizin ana temasına model olabilir. Köprü'nün yapıtaşları arasında en önemli olanı kilit taşıdır. Kilit taşı olmadan diğer tüm desteklere rağmen köprü

ayakta duramaz. Aynen bunun gibi, uçuş elverişliliğin sürdürülebilir olması teknik personelin kilit taşı niteliği taşıyan vasıflarının sağlamlığı ile doğru orantılıdır. Vasıf niteliği taşıyan, köprü görevi gören ve köprü'nün yapıtaşları olan karakterlerin isabetli gelişimi uçuş emniyetini sürdürülebilir kılacaktır.

Analizimizdeki kilit taşı bilgi, beceri ve tutum/davranıştan mütekin. Bu üçünü birbirinden ayırdığımızda, noksanlıklarla karşılaşırız. Birbirini tamamlayan bu zincirde olgunlaşması en zor halka davranış ve tutumdur. Bilgi ve beceri; temel, teorik ve pratik eğitimlerle kazandırılması ve ölçülmesi nispeten kolay olan parametrelerdir. Davranış ise değişimi ve gelişimi zaman ve efor gerektiren içinde sosyoloji ve psikoloji barındıran, duygusal zekanın gelişimini ilgilendiren bir faktördür. Ölçümü ve değerlendirmesi zordur. Ezber bozan yaklaşım ve bakış açılarıyla istenilen kıvama gelmesi ancak planlı çalışma ve senaryolar sonrasında sağlanabilir. Özetle bilgi ve beceride iyi ancak davranışta noksan olunduğu zaman hata ve aksaklıklar giderilemeyecektir. Uçak bakımında teknik elemanın bilgi ve becerisi yanında, doğru ve profesyonel davranışı olmazsa olmaz gerekliliktir.

Eğitim organizasyonu; davranış modellemeleri çıkarabilecek kadar uzman, esnek ve aynı zamanda bir o kadar da orjinal olmak zorundadır. Bunları gerçekleştirebilmenin en birinci şartı iyi gözlemleme ve analiz yapacak uzman bir kadroya sahip olmaktır. Uzman eğitimler için teknik tarafındaki ayrıntıları bilebileceği kadar bu ayrıntıları kullanarak senaryolar üreteceği çalışma kültürünü de iyi tanımalıdır. Eğitim organizasyonu bu becerideki eğitimcilerini



Uçak bakımında görev alan teknik elemanları bir köprü gibi düşünebiliriz demiştik, nasıl mı? Köprüler bir noktadan başka bir noktaya emniyetli şekilde geçmemizi sağlayan önemli yapılardır. Hususan kemerli köprülerdeki bazı özellikler, kilit taşı gibi, bizim analizimizin ana temasına model olabilir.



uygun zemin sağlayarak desteklemeli ve bu yönde gelişmelerine yardımcı olmalıdır. Bu farkındalıkla beraber uygulanacak senaryoların oluşturulmasında ve uygulanmasında eğitim organizasyonu gerekli şartları sağlamalıdır. Bu uzun vadeli bir bakış açısı gerektirir. Kısa dönem yaklaşımlarda bu işlemez. Kurum içinde geliştirilecek task/pratik ve iş başı (OJT) eğitimleri bu senaryoların uygulanabileceği yegane fırsatları ve şartları barındırır. Özellikle OJT esnasında eğitim senaryolarıyla hakiki tesir bırakacak davranış farkındalıkları oluşturulabilir. Uçuş simülatörlerinde uygulandığı gibi, yaşanmışlıklar davranış değişikliğini tetikler.

Eğitmen katalizör görevi üstlenmelidir. Bilgi ve beceri sahibi olduğu kadar bu bilgiyi sindirebilmiş ve nezih bir şekilde artırmasını iyi bilmelidir. Belagat ve fesahat bulunması gereken karakter yapıtaşlarının önemlilerindendir. Duyusal zekaya sahip olması ve empati kabiliyeti, kursiyerlerin öğrenme yüzdelerini kat kat artıracaktır. Senaryo uygulamalarını

gerçekleştirmenin önemli adımlarından biri karşısındakinin kültürel ve işe ait bakış açılarını iyi anlamak ve analiz edebilmektir. Bilgi, beceri ve davranış, onu sentezleyen tarafından her yönüyle tam sindirilmiş, tıpkı bir koyunun kuzusuna sağladığı süt gibi en verimli ve faydeli halde olmalıdır. Tüm bunların tersi, sindirilmemiş bir besinin kuş tarafından yavrusuna ikram edilmesi tarzında, sindirimi güç ve zor durumlar meydana getirecektir.

Yukarıda kısaca bakış açısı olarak sunduğum üç faktör; teknik eleman, eğitim organizasyonu ve eğitmen predictive yaklaşımlar geliştirmemizde yardım edecektir. Bu yaklaşımlar ise bakım nedeniyle meydana gelen hataların en aza indirilmesinde katkı sağlayacaktır. Gelecek, bu tür bakış açıları geliştirebilenler için sürdürülebilir başarılar getirecektir. Gandi bir cümlede neye dikkat etmemiz gerektiğini güzel özetlemiş.

Senaryo temelli bakım eğitim uygulamalarını ayrı bir yazıda değerlendirmek üzere hoşçakalın.



PERFORMANSI ETKİLEYEN FAKTÖRLER-2



HÜSEYİN GÜMÜŞ Teknik Eğitmen

Dinç ve Enerjik Olma

Yapılan bir işte yüksek performans elde edilebilmesi için belirli bir seviyede dinç ve enerjik olmak gereklidir. Bu seviyeler kişiden kişiye değişebilir. Bazı insanlar aynı anda birden fazla iş yükünü kaldıramazlar ve bunun sonucunda yapılması gereken işlere karşı isteksiz davranmaya başlarlar. İşine karşı enerjisini kaybeden bir çalışanın iş yapma kapasitesi düşer ve dikkatsizliği artar. Buna karşılık bazıları da aşırı iş yükü altında olmaktan memnun olurlar ve stres altında çalışmak onları daha da başarılı yapar.

Çalışanların dinç ve enerjik olması istenen bir durum olmakla birlikte bunun optimum seviyede olması çok önemlidir. Çünkü aşırı enerjik olma beraberinde aceleci olmayı sonuç vereceği için hataların oluşmasına sebep olacaktır. **Özellikle de uçak bakımı gibi prosedürlere uyularak adım adım yapılması gereken işlerde bu durum, işi bir an önce bitirmek için gözardı edilirse hataların yaşanması kaçınılmaz olur.**

Bir iş yerinde çalışanın dinç ve enerjik olması yaptığı işten duyduğu memnuniyete bağlıdır. İşine duyduğu saygı ve işyerine karşı sahip olduğu aidiyet hissi, daha bir özveri ile iş yapmasına ve istekli bir şekilde çalışmasına sebep olur. **Yöneticiler bunu gözönünde bulundurmalı ve çalışanların kendilerini değerli hissetmesi ve aidiyet hissine sahip olmaları için gerekli özeni göstermelidirler.**

Beslenme Alışkanlıkları

Besinlerin insan davranışlarında ve performansında etkili bir faktör olduğu bilinmektedir. Örneğin, kahve, çay, zengin soslar, baharatlı etler ve çok pişmiş yiyecekler sinir sistemini





etkiler ve metabolizmanın hızını artırırlar. Diğer taraftan, protein, yağ ve rafine şeker gibi yiyecekler ise huzursuzluk hissi, kararsızlık, çabuk öfkelenme ve uyuklama gibi olumsuz durumlara sebep olabilirler.

Alkol kullanımının ise, görme, işitme ve hafıza üzerinde olumsuz etkileri vardır. Ayrıca, düşünme ve karar verme sistemlerini olumsuz etkileyerek reflekslerin zayıflamasına sebep olur. **Alkol kullanımında en dikkat çekici durum ise, kişinin kendisi ile ilgili algısını farklılaştırıp aşırı güven veya güvensizlik duygusunu ön plana çıkarmasıdır.**

Alkol, ilaç ve madde kullanmanın performans üzerinde üç ana etkisi vardır:

- Merkezi sinir sisteminin zayıflamasına sebep olur. Örnek olarak alkol, ağrı kesici ve uyku hapı kullanmak refleksleri ve düşünme yeteneğini yavaşlatır.
- Merkezi sinir sisteminin uyarılmasına sebep olur. Örnek olarak amfetamin ve kafein; reflekslerin ve düşünme yeteneğinin hızlanmasına sebep olur. Ancak fazla alınmasının olumsuz etkileri vardır.
- Halüsinasyonlara sebep olur ve gerçeği kavrama zorlaşır.

Burada önemli olan nokta, bir uçak teknisyeni beslenme alışkanlığının kendi performansı üzerindeki etkisini bilmesi ve kullandığı bir ilaç var ise yan etkilerini göz önünde bulundurmasıdır. Bu durumun farkında olarak gerekiyorsa tehlikeli olabilecek ekipmanları kullanmaması ve dikkat gerektiren görevleri üstlenmemesi gerekir.

Yorgunluk

Yorgunluk, iş performansını etkileyen bir diğer faktördür. Yorgunluğun sebebi, uzun süren ya da normalden daha kısa sürede bitirilmesi beklenen görevlerden sonra eksik dinlenme sonucunda ortaya

çıkır. Bedensel yorgunluk olduğunda yeterli bir dinlenme çözüm olabilir. Ancak zihinsel (mental) yorgunluk halinde yeterli bir dinlenmeye rağmen duygusal stres yaşanmaya devam eder.

Yorgunluğu akut ve kronik olarak ikiye ayırmak mümkündür. Akut yorgunluk, yoğun bir fiziksel ya da zihinsel bir aktivite sonrası ortaya çıkar ve iyi bir gece uykusundan sonra yok olur. Kronik yorgunluğun ise, oluşması ve geçmesi uzun sürelidir. Bazen yeterli bir uykudan sonra bile yorgun kalınabilmektedir. Kronik yorgunluğun dikkatin azalması, hafızanın zayıflaması, olaylara aldırılmazlık ve içe kapanıklık gibi belirtileri vardır.

Vardiyalı Çalışma

Uçakların ağırlıklı olarak gündüz uçmaları, bakımlarının daha çok gece yapılması sonucunu doğurmaktadır. Diğer taraftan insan organizması ise gündüz çalışmaya geceleri ise dinlenmeye ve uyumaya programlanmıştır. Geceleri çalışılması nedeniyle bu uyum bozulduğunda, iş veriminin olumsuz etkilenmesi kaçınılmaz olur.

Uçak bakım teknisyenlerinin sağlığı ve fiziksel durumları bakımların verimliliği ve uçuş emniyeti açısından çok önemlidir. **Kazaya sebep olan bakım hatalarının çoğu, gece vardiyalarında yapılmıştır. Bu sebeple, vardiyalı çalışma düzeni insan performansını etkileyen önemli faktörlerden biridir.**

Vardiyalı çalışma düzeni, uyku bozukluklarına, yanlış beslenme alışkanlıklarının sebep olduğu mide rahatsızlıklarına, sosyal yaşamdaki uyumsuzlukların meydana getirdiği strese sebep olur. **Bu olumsuzlukların azaltılması yönünde önlemler alınmaz ise bakım sürecinde hataların artması ve uçuş emniyetini olumsuz etkileyecek sonuçların ortaya çıkması kaçınılmazdır.**



YENİ YILA JET HIZIYLA GİRİN!

Havacılık, bana göre baş edilmesi en zor tutkulardan biridir. Sadece adrenalin hormonuna kabahat bulmak büyük haksızlık olur. Uçmaya alışmış insanı, karada tutamazsınız. O, artık kendini gökyüzüne ait hisseder. Ne farkedebilir ki bulutların altında veya üstünde olmak? Ne pilotu olursanız olun, bu tutkunun formülasyonu değişir, ama katkı maddeleri aynıdır. Şu da başka bir gerçek; biz planörçüler, yamaç paraşütçüler, serbest paraşütçüler ya da yelken kanatçılar için bu durum havayolları ya da savaş pilotlarından ayrıdır.



NIHAN YAVAŞ Planör Pilotu

Dergi yazarlarının daha yılbaşı gelmeden, o heyecan ve umut dolu yazıları nasıl meydana çıkardıklarını hep merak ederdim. Fazla meraktan bu yıl bir baktım ki ben de aynı pozisyondayım! Hayat böyle işte, kimin başına ne zaman ne geleceği hiç belli olmuyor. Özellikle yeni yılın yeni sürprizlerine karşı hazır olmamız lazım. Nedense hep böyle derler! Biz 2015'i yaşarken, 2016 sürekli bir hazırlık içindeydi ve kim bilir bizlere neler hazırladı neler? Bu da başka bir geleneksel yaklaşımdır. Hani şöyle bir inanç vardır; yeni yıla girerken nasıl girerseniz bütün yıl öyle geçmiştir. Mesela, take off saati denk gelip de, yeni yıla uçarak giren çok fazla insan vardır. Bu zamana dek onlara nasıl bir katkısı oldu acaba? Bütün işleri çok mu hızlı sonuçlandı ya da bol bol seyahat mi ettiler? Ne oldu? Bu insanların uçarak girmelerinin çok avantajı da var aslında, yeryüzündeki tüm parti ve hediye masraflarından nazik bir mazaret eşliğinde kurtulmuş oluyorlar. Bir de mecburi yılbaşı dileklerini dile getirmek için 00:00'da kimseyi arayamazlar. Geniş gövdeli,

Wi-fi'li bir uçaktaysa bile, en fazla "Havadan selamlar, sevgiler... Havam batsın ki, şu anda uçaktayım. Sadece mesaj gönderebiliyorum. Yeni yılınızı çok havalı bir şekilde kutlarım ." mesajını gönderebilirler.

Eh artık yetinmesini bilecekler. Özellikle bir de uçak alçalmaya geçtiğinde yeni yıla henüz girildiyse, aşağıdan atılan havai fişeklere hiç bu kadar yakın olunmaz herhalde. Altında patlayan rengarenk ateş topları, tam videoya kaydedilip saklanacak görüntüler çıkarır şüphesiz. Diğerleri gibi çıkan şekillere aşağıdan bakmak yerine, yukarıdan izleyince, bir daha ki yıl, ben bunu tepeden gördüm geçen yıl, aslında bir numarası yok da diyebilirler.

Bu ay, size biraz daha eğlenceli taraflarından bahsetmek istedim. Belki biraz hayal dünyanıza







dalın istedim. Mesela sadece uçaklarla süslenmiş kocaman bir çam ağacı olsa, hoşunuza gitmez miydi? Ben hayran kalırdım ve gözümü ayıramazdım tüm gece.. Birileri bunu düşünmüş ve yapmış!

Sonra, çocuklarını yemek yerken kandırmaktan vazgeçmek isteyenlere de uçak şeklinde çatal tavsiye ediyorum. Bebekler için de gerçekten ağızına kadar uçağı getiren mama kaşığı... Bunların hepsi düşünülmüş ve üretilmiş. Siz de bu yıl çocuklarınıza bu hediyelerden alabilirsiniz.

Sizin gibi havacı veya adayı bir arkadaşınıza da alternatif çok fazla. Havacılık sektörü, hediye

eşyalarda, kıyafetlerde ve ev aksesuarlarında çok talep görüyor. Uçak kolyeler, bileklikler, uçak desenli bavullar, anahtarlıklar, kalemler, uçak baskılı havlular, t-shirtler, sweat shirtler, ayakkabılar, çantalar, kemerler, patchler, kol düğmeleri, kahve fincanları, bardaklar, defterler, ajandalar, aynalar, duvar süsleri, perdeler, cep telefonu kılıfları, saklama kutuları, sürahiler, stickerlar, bavul için isimlikler ve aklıma şu anda durduran pek çok çeşit... Eğer hepsinden size bir örnek göstermem gerekirse, bütün dergiyi havacılık aksesuarları ile alışveriş dergisine çevirmekten korkuyorum.

Bu nedenle, bunu yapmayacağım ! Yoksa, tüm sayfaları kaplayacak kadar çeşit var... İşte size yılbaşı hediyeleriniz için havalı aksesuarlardan bir demet...

Rengarenk hediyelerimizi aldıktan sonra, iç dünyamıza dönüp, "bu yıl neler yaşadım?" sorularını sorma vaktidir artık. Yapamadıklarımızı yapmak için bir şans daha veririz çoğu kez, "bu yıl kesin bitiriyorum bu işi" deriz ve hayallere dalarız. Biliyorsunuz ki bir hayali anlatmak için bile önce bir bulut çizilir yerle gök arasında bir yere... Neden? Bunu hiç düşünmüş müydünüz? Her hayaliniz başka bir bulut gökyüzünde, hayalinizin gerçekleşmesi demek, bulutun kendini taşıyamayıp, yağış olarak kendini aşağıya bırakması demek bana göre...

2015 yılı bana çok uğurlu geldi. Havacılık tutkumu paylaşabilme imkanım oldu. Yazdıklarımı, en azından birilerinin okuyup, üzerine düşündüğünü ve bazı şeyleri sorguladığını bilmek enfes bir duygu.

Bugüne dek, havacılık hakkında hiçbir bilgi sahibi olmayanlara seslenmek istiyorum. Her insanın okulu veya işi dışında ilgilendiği bir hobisi mutlaka olmalıdır. Şimdi hobi sahibi olmanın faydalarını alt alta sıralayarak, kimseyi sıkmak istemiyorum. Bu sebeple, diyorum ki, henüz hobinizin ne olabileceğine karar vermemiş olabilirsiniz. Belki de neye ilgi duyduğunuzu bile keşfedememiş olabilirsiniz. Çok normal ancak çözümü inanın çok basit. Kendinizi havaya teslim ederseniz, rüzgar öyle bir aklınızı başınızdan alır ki, hangi noktaya geldiğinizi daha önceden kestirememiş olmanıza dahi şaşırmadan kapılıp gidersiniz.

- Planörücü olursanız, rüzgarla uçar, yukarıdaki kuşların son çıkan şarkılarını dinlersiniz, motorsuz uçakla uçtuğunuz için cesaretinizden dolayı tebrikleri kabul etmekle sayısız günler geçirirsiniz,

- Yamaç paraşütçü olursanız, rüzgarın içinde kanat çırpıp, enfes manzaraların üstünde kimselerin olamayacağı yerlerde uçarsınız ve birileri kanatlarınıza sizden alıncaya kadar, hava sahamızı milim milim içinize çekersiniz,



• Serbest paraşütçü olursanız, bulutların içinden geçip, aklınızı bir anlığına kaybettiğinizi sanıp, yere indikten sonra da yine yukarıya çıkıp atlamak için can atıyor olacağınızdan, yükseklik korkusu olanların hem idolü hem de kabusu olursunuz,

• Yelken kanat olursanız, çok güzel kol ve sırt kaslarınız olur, süpermenin yeryüzü şubesi olursunuz, o kanadın altında sizi hep Hezarfen Çelebi'ye benzetirler, şanınız sadece yürümez, kanatlanıp uçar!

• Model uçakçı olursanız, hep çocuk kalırsınız ve içinizdeki tek hirs yarışmalarda derece yapmak olur, günleriniz rengarenk ve çocukluğunuzdaki resim derslerindeki gibi yapıştırıcı kokularıyla geçer, sürekli yeni bir oyuncak daha kazandırırınız koleksiyonuza,

• Havayolu pilotu olursanız, dünyanın altıyla üstünün yerlerini birbirine karıştırır, 1000 tip insan tanır, karizmanızla yürüdüğünüz yerleri sallarsınız,

• Savaş pilotu olursanız diye cümleye başlayacağım ama, o hız nasıl anlatılır ki? F-5, F-16, F-35' le doğudaki hava sahamızdan yalnızca dakikalar içinde batıdaki hava sahamıza geçip, yukarıda diğer havacılar parmaklarınızla kalp yapıp gönderme yeteneğine ve yetkisine sahip olursunuz.

Özetle, yeni yılda parmakla gösterilen, ayakta alkışlanan, ailelerinizin gurur timsali olmak isterseniz, bir şekilde havacı olun ve getirilerini görün derim!

Sizler için yeni yıl dileğim; Gökyüzünde sizin için gezinen tüm bulutlarınız yağmur damlası olup, yine sizin üzerinize yağsın..

Yeni yılda havanızdan geçilmesin..

Tüm havacılar ve havacılık gönüllülerine mutlu ve başarılı bir yıl olsun!



Birinci Büyük Dünya
Harbi'nde Safraköy
Tyy. Mektebi'ni
ziyarete gelen
Sadriazam Tal'at
Paşa.
(sağdan ikinci).



AVNİ OKAR'IN ANILARINDA TAYYARE MAKİNİSTLİĞİ - 3

MİLLİ MÜCADELEDE ANADOLU'YA GEÇEN UÇAK TEKNİSYENLERİ...

Türk havacılık tarihinin önemli isimlerinden Yeşilköy Tayyare Makinist Mektebi Müdürlerinden Avni Okar'ın 1910 ile 1924 yıllarını kapsayan havacılık anılarında Milli Mücadele dönemiyle ilgili kısma geldik. Okar'ın anılarının hiç şüphesiz en önemli ve heyecanlı kısmı bu bölüm... İstanbul'daki uçak ve malzemenin Anadolu'ya kaçırılması için yapılan girişimler, esirlerin arasına er üniformasıyla karışıp kaçan makinistler ve büyük bir mücadelenin öyküsü...



İSMAIL ŞEN

Geçen sayıda Avni Okar'ın işgal dönemi İstanbul'u ile ilgili anılarını aktarmıştık. Bu anılarda Umum Kuvvayı Havaiye Deposu'ndaki malzemelerin nasıl kurtarıldığı, sonra da bu malzemelerin Anadolu'ya kaçırılarak İstiklal Savaşı'nda nasıl kullanıldığı anlatılır.

Öncelikle Anadolu'ya kaçırılmak istenen uçakların macerasına bakalım. Avni Okar, Ferit Paşa Hükümeti kurulduktan sonra tayyarecilerden Anadolu'ya

geçip Milli Kuvvetlere katılacakları düşüncesiyle şüphelenilmeye başlandığını belirttiikten sonra İstanbul, İzmir, Konya ve Erzurum'daki tayyare istasyonlarının müdürlerinin değiştirildiğini ifade ediyor. İzmir'in işgalinden sonra dağıtılan İzmir'deki istasyonun bazı çalışanları Konya'ya giderek buradaki tayyare istasyonunda çalışmaya başlıyorlar. Ancak birkaç uçağın bulunduğu İstanbul'daki istasyonda yaşananlar çok daha ilginçtir.

İstanbul'dan Anadolu'ya firar...

İstanbul'daki uçakların Anadolu'ya geçirilmesi ve Milli Mücadele saflarında savaşması için planlar yapılırken ilk düşünülen Milli Kuvvetlerin bombalanması maksadıyla uçurulacak uçakların firar etmesiydi. Ancak İngilizler bu uçuşları hemen engellediler. Bu olaydan sonra tayyarelerin uçurularak gizlice Anadolu'ya geçmesi için geceleri hazırlıklar başlar. İstasyon Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey, söz konusu çalışmalarda, gizlilik gerekçesiyle kimseye haber verilmediği için, oldukça yalnız kalmıştı ve sorunlar yaşıyordu. Üst subayların hazırlıklardan haberi yoktu ama erler hazırlıkları anladıktan sonra gizlilik kalmamıştı:

"Tecrübesizler, erlere kadar bu havadisi duyurdular. Hatta Maltepe bakkalları 'siz gidiyorsunuz, filan erde veya falan çavuşta şu kadar alacağım var, paramı versin' diye hazırlığın hitamından çok evvel İstasyon Komutanı Yüzbaşı Fazıl Bey'e müracaat etmişlerdi."

Tüm bu olumsuzluklara rağmen hazırlıklar yapılır. Ancak yirmi kadar tayyareden sadece üç tanesi uçuşa hazır hale getirilebilir.

İstanbul'daki uçakların Anadolu'ya geçirilmesi ve Milli Mücadele saflarında savaşması için planlar yapılırken ilk düşünülen Milli Kuvvetlerin bombalanması maksadıyla uçurulacak uçakların firar etmesiydi. Ancak İngilizler bu uçuşları hemen engellediler. Bu olaydan sonra tayyarelerin uçurularak gizlice Anadolu'ya geçmesi için geceleri hazırlıklar başlar.

Üç deneme, üç başarısızlık...

Hazırlanan üç uçağın kaçırılması için yapılan girişimlerin üçü de başarısız olur. Avni Okar anlatıyor:

"Bu esnada uçurulabilecek oldukça iyi bir halde yukarıda bahsi geçen yeni Fokker'ler, birkaç Albatros av ve keşif ve LVG gibi on beş, yirmi kadar tayyare



Birinci Dünya Harbi'nde Yeşilköy Tyy. Mektebi'nde rasit kursu subayları talim uçuşu esnasında



Birinci Dünya Harbi'nde nam almış olan bir "Fokker" av tayyaresi

olduğu halde yalnız bir av Fokker, bir Albatros D-III ve bir de keşif A.E.G. tayyaresi uçuşa hazırlanabilmişti. Bunlardan Fokker tayyareci Gedikli İsmail Zeki (bilahare İzmir'in istirdadından sonra akrobasi uçuşunda kilise duvarına çarparak şehit düşmüştür) komutasında uçuşa geçmiş fakat oldukça süratli olan bu tayyarenin kalkması için müşkülâtla hazırlanabilen küçük meydan, tayyare yerden kesilmeden evvel nihayete ermiş ve zorla kaldırılmak istenen tayyare havada tutunamayarak o civarda bulunan köprücü bölümüne ait tombozlara çarparak

parçalanmıştır. Tayyareci ufak tefet yara bere almak suretiyle kurtulmuştur.

Kaldırma kabiliyeti nazarı itibara alınmadan Şakir Hazım'ın eşiyle makinist Büyük Eşref'in rasit mahalline bindikleri ve pilot Büyük Vecihi'nin idare ettiği A.E.G. keşif tayyaresi makinistlerden başka insanların bindirilmesi yüzünden yerden kalkamayarak parçalanmış ve içindekiler ufak tefek yara berelerle kurtulmuşlardır.

Üçüncü tayyare Başgedikli Kazım'ın (Hava Okulu öğretmeni iken Eskişehir'de hastalanarak vefat etmiştir) komutasındaki Albatros D-III muvaffakiyetle havalanmış ve İznik civarına yani Milli Kuvvetler'in hükmettiği mıntıkaya inmiş ise de indiği arazide evvelce tayyare inişi için hazırlanmamış olduğundan telgraf tellerine takılarak önüne çıkan bir hendeğe girmiştir. Ve bu suretle, bu tayyare de parçalanmış fakat râkibine (pilot) bir şey olmamıştır." (s. 50)

Kısacası üç uçaktan ikisi havalanamaz, biri ise inemez, sonuçta bu girişimi öğrenen işgal kuvvetleri Maltepe'deki tüm uçak ve mühimmatı yakarlar... Bu durumda Anadolu'ya nakledilebilecek sadece insan kaynağı kalır.

Uçak Teknisyenleri Anadolu'da...

Bu üç denemenin de başarısız olması ve Maltepe'deki istasyonun yakılmasından sonra İstasyon Komutanı Yüzbaşı Fazıl, maiyyetindeki küçük zabıt ve erlerle birlikte Anadolu'ya geçmeye karar verir ve ıssız yol ve ormanlardan geçerek Milli



Yeşilköy Tyy. Mektebi'ni bir ziyaret



Birinci Dünya Harbi mütarekesinde İstanbul'a gelen ve Yeşilköy Tayyare Meydanı'na inen bir İngiliz keşif tayyaresi (içindekiler İngiliz subayları ve öndekiler Türk subaylarıdır)

Kuvvetlerin hakim olduğu bölgeye geçmeyi başarır.

İstanbul'daki pilot ve uçak teknisyenlerinin bir kısmı da ikinci bir katile ile Anadolu'ya geçecektir:

"Aynı zamanda bu vak'a bir gün zarfında İstanbul'a yayılmış ve tayyare ile kaçmayı ve bu suretle hizmet etmeyi tasarlayan rasit ve tayyareci subaylar ile küçük zabitlerden bir kısmı, uçuş esnasında kaçmaya muvaffak olamayan tayyareci Vecihi ile makinist Eşref'i de beraberlerine alarak ve er elbisesi giyerek, katile halinde gitmekte olan esirler arasına karışmak sureti ile Mudanya'ya çıkabilmişler ve Bursa üzerinden (aldıkları emir üzerine) Konya Tayyare İstasyonu'na iltihak etmişlerdir." (s. 51)

Aynı sayfada bu ikinci katile ile Anadolu'ya geçenlerin isimlerini veren Avni Okar'ın listesinde uçak teknisyenleri de vardır. Bu isimler Anadolu'ya

geçip Milli Mücadele için savaştığı bilinen ilk uçak teknisyenleridir:

"Rasit Teğmen Avni Okar, Muhsin Alpagot, Emin Nihat Sözeri, Makine Subayı Rifat, Pilot Küçük Zabit Hayri Hoca, İhya, Vecihi, Makinist Eşref."

Bu isimler, Anadolu'daki uçakların uçurulması için mucizeler yaratan bir ekibin üyeleri olacaktı...

Birinci Dünya Harbi'nde İstanbul'u bombardımana gelen ve Kalamış sahillerine bir gece mecburi iniş yapan ve bilahare Galata rıhtımındaki hava deposuna nakledilen bir İngiliz bombardıman tayyaresi



Bu üç denemenin de başarısız olması ve Maltepe'deki istasyonun yakılmasından sonra İstasyon Komutanı Yüzbaşı Fazıl, maiyyetindeki küçük zabit ve erlerle birlikte Anadolu'ya geçmeye karar verir ve ıssız yol ve ormanlardan geçerek Milli Kuvvetlerin hakim olduğu bölgeye geçmeyi başarır.

DAMAGE ASSESSMENT 2

HASAR DEĞERLENDİRMESİ YAPARKEN İZLENECEK ÖNEMLİ ADIMLAR

Not: Aşağıdaki örnek Dent hasarı yalnızca Airbus 320 uçakları için geçerlidir ve tamamen bilgi ve eğitim amaçlıdır. Uçak üzerinde kesinlikle kullanılamaz. Her bir hasar için güncel uçak dökümanına bakılması zorunludur. Ayrıca, bu yazımızda bahsedilen hasar değerlendirmesinin ilgi güncel SRM dökümanından takip edilerek okunması, bilgilerin daha iyi öğrenilmesini ve kalıcı olmasını sağlar.



ERGÜN KARCI

Uçakta meydana gelen yapısal bir hasarın yer kontrolü sırasında farkedilmesi ve gerekli işlemlerin yapılması çok önemlidir. Biz de bu yazımızda uçağın gövdesinde tespit edilen bir yapısal hasar için hangi işlemlerin yapılması gerektiği üzerinde durmak istiyoruz. Örnek

olarak ele alacağımız uçak A320-200 ve Manufacture Serial Number'ı 1506 olsun. Yer kontrolü sırasında farkettiğimiz hasar için ilk yapmamız gereken işlem hasar çeşidini tespit etmek olacaktır.



1. Adım:

Hasar Çeşidi Tespiti (Damage Type)

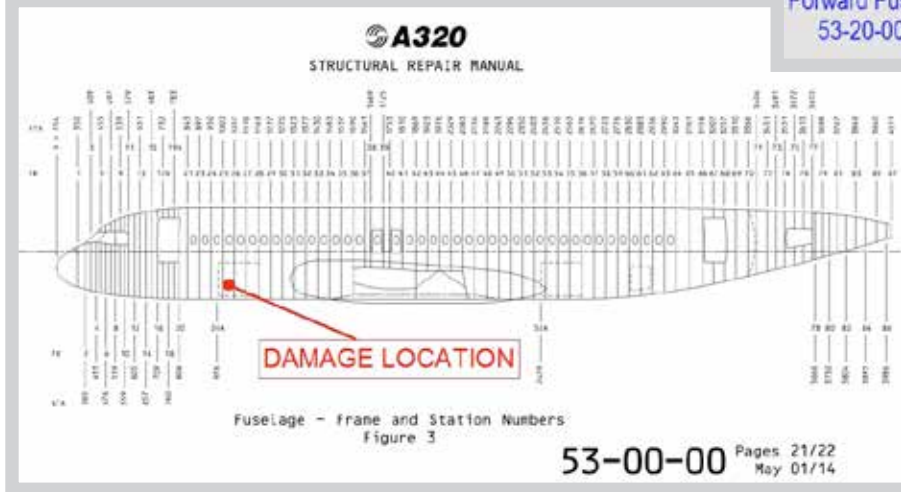
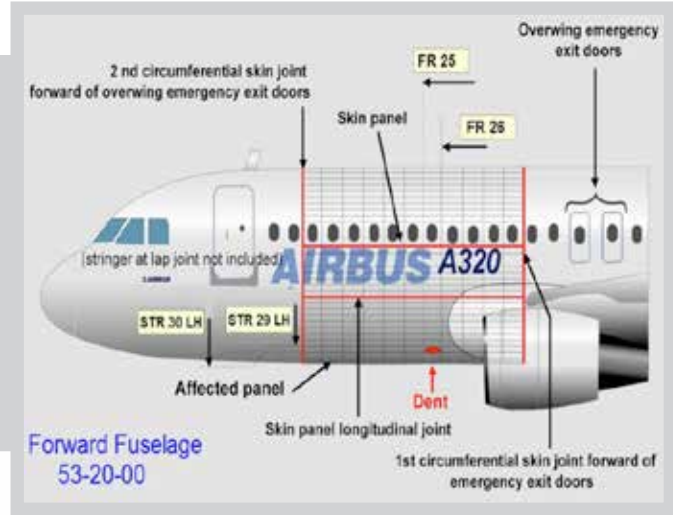
Hasarımız Şekilde görüldüğü gibi bir Dent hasarıdır. Dent hasarı, düzgün bir cismin darbesiyle oluşan malzemenin kesitini değiştirmeyen pürüzsüz göçük-vuruk'tur ve malzeme kaybı yoktur. Bu hasar üzerinde başka hiçbir hasar olmaması gereklidir.



2.Adım:**Hasarın Konumu (Damage Location)**

Hasar konumu belirlemek için SRM 53-00-00 FIG-1 ve FIG-3'e gidilmelidir.

SRM'de figürlere gittiğimizde bu 'dent' hasarının konumunu 25-26 nolu Frame'ler ve 29Lh-30Lh nolu Stringer'ler arasında olduğunu tespit edebiliriz.

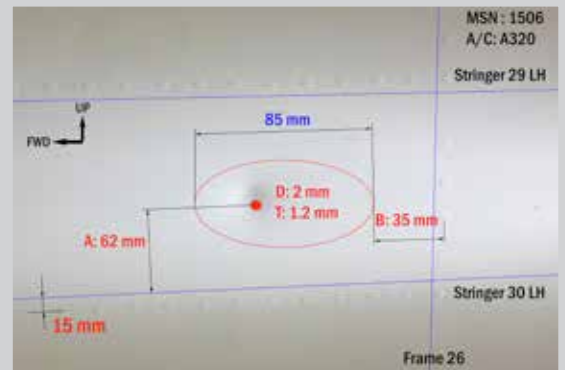
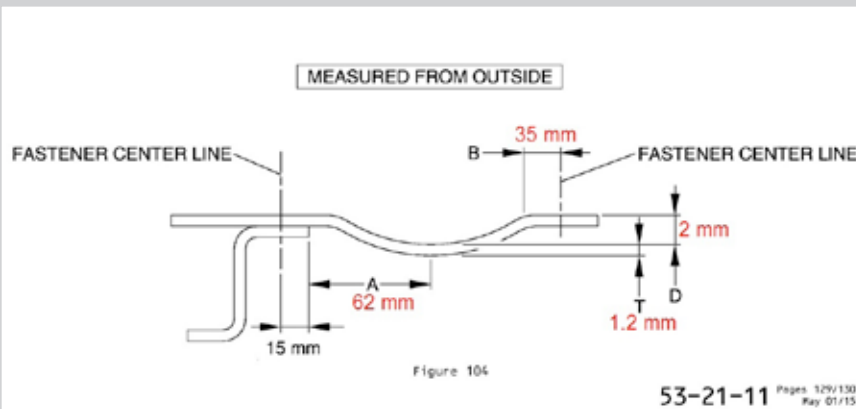
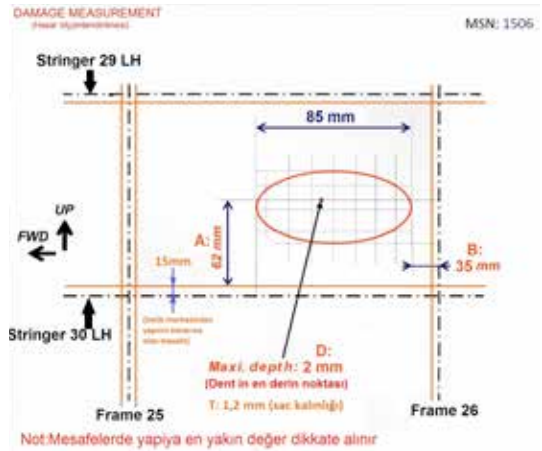
**3.Adım:****Hidden Damage Inspection**

Hasarı içeriden ve dışarıdan, etrafında başka bir açık veya gizli hasar olup olmadığını tespit etmek için, göz ile detaylı inceleme yapılması gereklidir.

4.Adım:**Dent Hasarının Ölçümlendirilmesi**

Aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi 'dent'in kenarından ve en derin noktasından en yakın ana yapı elemanlarına olan mesafeleri ve 'dent'in en derin noktasının ölçümleri gereklidir.

Bu şekle göre tespit ettiğimiz 'dent' hasarının en derin noktası 'D:2mm', dent'in en derin noktasının yapının en yakın kenarına olan uzaklığı 'A:62mm', dent'in kenarının en yakın bağlantı elemanının merkezine olan uzaklığı 'B:35mm', saç kalınlığı 'T:1.2mm' dir.



5.Adım:**Yapının Tanımlanması
(Structure Identification):**

Hasarın bulunduğu bölgedeki saç kalınlığı (Skin Thickness) SRM 53-21-11 FIG-1'e gidilerek tespit edilir. Bu şekle göre hasarın yeri "A" bölgesi ve saç kalınlığı da T:1.2 mm.

6.Adım:**Hasarın Değerlendirilmesi**

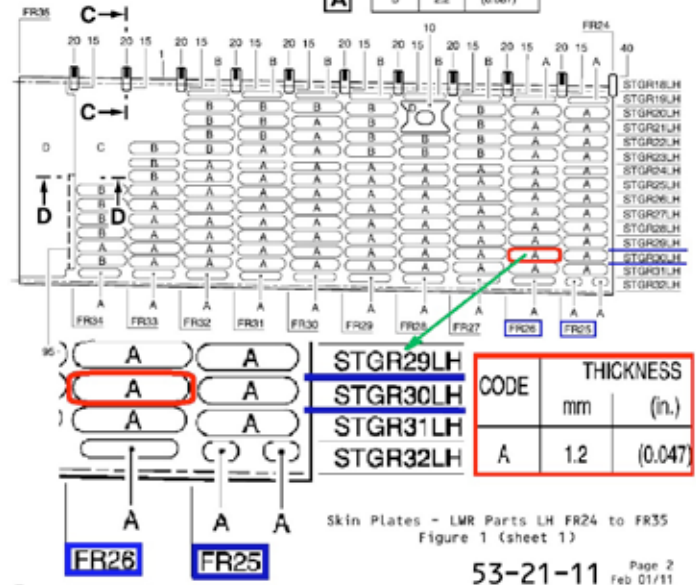
Değerlendirmeye başlamadan önce uçağın effectivity'sinin belirlenmesi gereklidir. Bunun için MSN numarası haricinde 'Weight Variant' değeri gereklidir. Airbus uçak tipleri çeşitli konfigürasyonlarda üretildiğinden dolayı her uçak için farklı bir ağırlık değeri ortaya çıkar ve bu ağırlık değişimine 'Weight Variant' denir. 'Weight Variant' a SRM-INTRODUCTION-INTRODUCTION bölümünden uçağın MSN numarası ile ulaşılabilir. SRM'den uçağımızın 'Weight Variant'ının 010 olduğunu belirledikten sonra hasarı değerlendirmeye geçebiliriz. Hasarı değerlendirmek için SRM 53-21-11 PB101'e gidelim. Buradaki 'Caution' ve 'Note'ların adım adım incelenmesi son derece önemlidir. SRM 53-21-11 PB101'deki bilgiler bizi yandaki 'Table-101'e yönlendirmektedir. Buradaki tabloyu takip edersek 'Paragraf-4B' ve 'Diagram-103'e gitmemiz gerektiğini anlarız.

STRUCTURE IDENTIFICATION**A320**

STRUCTURAL REPAIR MANUAL

THICKNESS CODE TABLE

CODE	THICKNESS
mm	(in.)
A	1.2 (0.047)
B	1.4 (0.055)
C	1.8 (0.071)
D	2.2 (0.087)

53-21-11 Page 2
Feb 01/11

Front Pages	Introduction
Table of Contents	Table of Contents
Alphabetical Index	Alphabetical Index
Chapter 51 - Standard Practices	Chapter 51 - Standard Practices
Chapter 52 - Doors	Chapter 52 - Doors
Chapter 53 - Fuselage	Chapter 53 - Fuselage
Chapter 54 - Ribs / Pylons	Chapter 54 - Ribs / Pylons
Chapter 55 - Stabilizers	Chapter 55 - Stabilizers
Chapter 56 - Windows	Chapter 56 - Windows
Chapter 57 - Wings	Chapter 57 - Wings

MSN	W/V		
1504	012	A320-214	G2F01 001
1506	010	A320-232	J3K01 007
1508	010	A320-232	UAL03 018

RESİM-W/V

3. Allowable Damage Description/Criteria

DESCRIPTION	CRITERIA/TYPE	PARAGRAPH	REPAIR CATEGORY	INSPECTION REFERENCE
Skin Plates <1>	Rework <1>	4.A.	Refer to figure 103 <2>	53-21-11-1-002-00
Skin Plates	Dents *	4.B.	Refer to Diagram 103	53-21-11-1-001-00
	Dents **	4.C.	Refer to Diagram 104	-
Skin Plates - Temporary Allowable Damage Limits caused by Lightning Strikes	Burn Marks	4.D.	C	-
Skin Plates on Section 13/14	Rework <3>	4.E.	Refer to Diagram 105	53-21-11-1-003-00
Fuselage Skin - Allowable dent dress-out limits	Dents	4.F.	B	53-21-11-1-004-00
Window Frames	Rework	4.G.	-	-
Allowable reworks on fuselage skin	Rework <4>	4.H.	Refer to Diagram 106	53-21-11-1-005-00

Table 101

53-21-11 Page 102
May 01/15**ALLOWABLE DAMAGE (HASAR DEĞERLENDİRMESİ)**

Damage Identification

Damage/Geographical Location / Measurement

Detailed Location

Structure Identification

Allowable Damage Information

Allowable Damage Usage

Table of contents

1. Damage

a. This page contains allowable damage data for the skin plates of the forward fuselage. Allowable damage is damage to which a structure is subjected in its service life. The damage must be repaired in accordance with the repair instructions in this manual.

b. After inspect the damaged area that is checked in table below that the allowable limits have not been exceeded. Other the limits are exceeded a repair is necessary. Refer to the chapter 'REPAIR' in the distribution page below.

c. For the general repair procedure refer to:

- Chapter 51 (51.01) Repair of Fuselage
- Chapter 53 (53.01) Repair of Fuselage

NOTE: For detailed description of repair procedures refer to Chapter 51.01.01.

NOTE: For detailed description of repair procedures refer to Chapter 53.01.01.

2. Allowable Damage

a. The allowable limits for repair are applicable to skin of forward fuselage and are effective from FR24 to FR35.

b. The allowable limits for repair are applicable to skin of forward fuselage and are effective from FR24 to FR35.

c. The allowable limits for repair are applicable to skin of forward fuselage and are effective from FR24 to FR35.

7.Adım:

Diagram 103'ün Değerlendirilmesi

Dent hasarını Diagram 103'e göre değerlendirirken, hasarın limitler içerisinde olup olmadığını belirlemek için iki önemli kriter vardır. Bunlardan biri şekilde gösterilen 'NOTE', diğeri ise 'FLAG 4'tür. Şimdi bu kriterleri değerlendirelim;

'NOTE' kriterini kontrol etmek için ölçtüğümüz değerleri karşılaştıralım :

$$D/A \leq 10\% \rightarrow 2/62 \leq 10\% \rightarrow 0.03 \leq 0.1$$

$$B \geq 15\text{mm} \rightarrow 35 \geq 15\text{mm}$$

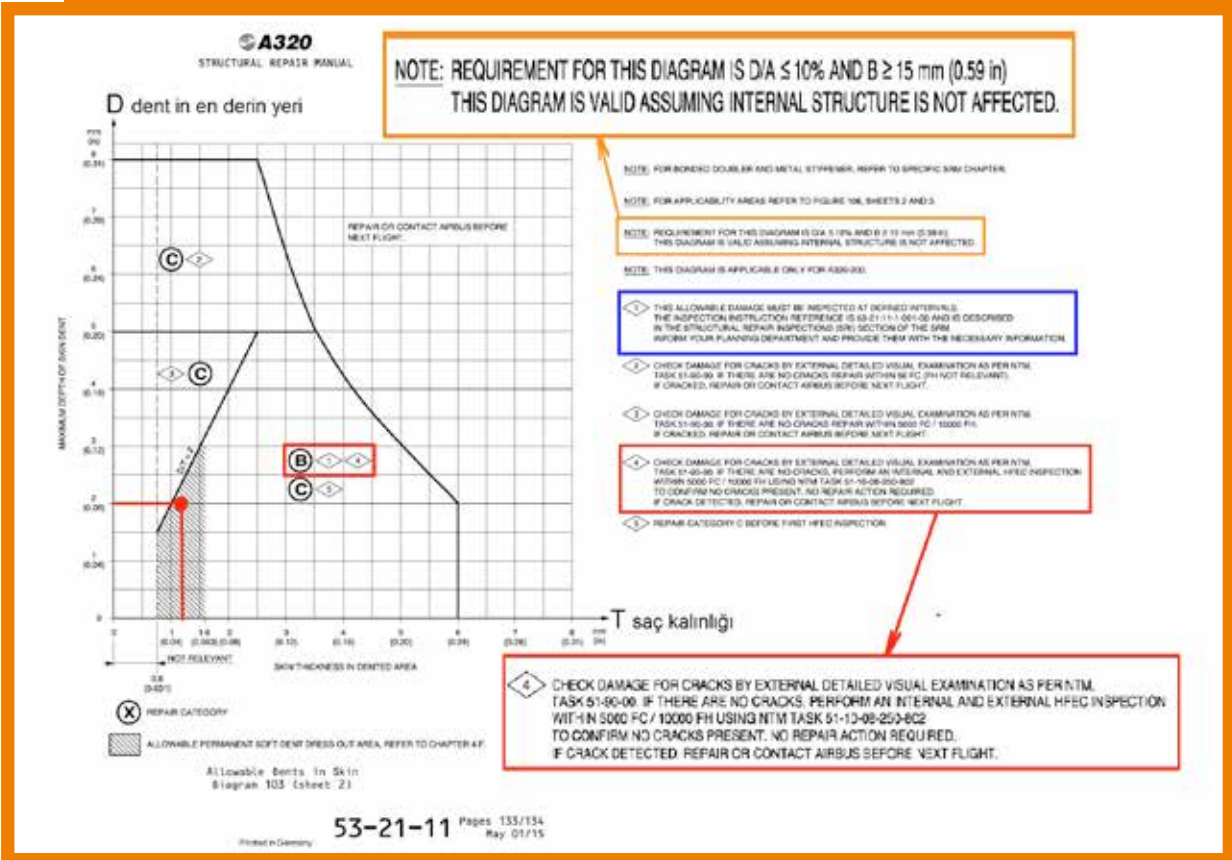
Bu sonuçlara göre dent hasarımız limitler içerisinde.

'FLAG 4' kriteri hasarın hangi kategoriye gireceğini tespit etmek içindir:

Eğer hasara içeriden ve dışarıdan NDT uygulanırsa, CATEGORY B olarak kaydedilebilir. Ancak NDT uygulamadan yalnızca dışardan detaylı göz kontrolü yapılarak uçak sefere verilecekse CATEGORY C olarak kayıt altına alınmalıdır. Bu durumda belirtilen süre içerisinde içeriden ve dışarıdan NDT uygulanması gerekir. Bu gerekli inspection işlemleri uygulandığında eğer çatlak çıkmaz ise o zaman hasar CATEGORY B olur ve kayıt bu şekilde değiştirilebilir.

Burda incelediğimiz hasar için gerekli inspection'ları uyguladığımızı ve hiçbir çatlak tespit etmediğimizi kabul edecek olursak hasarımızı CATEGORY B olarak kayıt altına almamız gerekir.

CATEGORY B olarak kayıt altına aldığımız hasar kalıcı olmasına rağmen inspection gerektirdiği için, Diagram 103'teki 'FLAG 1' kriterinde bahsedilen inspection işlemleri, SRM'in SRI (Structural Repair Inspections) bölümünden bakılarak uygulanır.



Uçakta meydana gelmiş her hasar doğru bir şekilde değerlendirilip kayıt altına alınmak zorundadır. Bu amaçla yazmaya başladığımız bu yazı dizisinin ikinci bölümünde, Airbus A320 uçağında tespit edilen örnek bir dent hasarından detaya inmeden sadece sizlere kılavuzluk etmesi amacıyla önemli olduğunu

düşündüğümüz bazı adımlardan bahsedilmiştir. Bu yazılanlar yalnızca bilgi amaçlıdır ve referans olarak bakım işlemlerinde kullanılmamalıdır. Uçak üzerinde gerçek bir hasarı değerlendirirken güncel uçak dökümanları kullanılarak daha detaylı olarak incelenmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir.



Onurair
Aklın havayolu



**VE ŞİMDİ AVRUPA'YA
BAĞLANIYORUZ.**

Anadolu'nun 13 şehrinden
11 destinasyona bağlantılı
uçuşlar Onur Air'de.



ADANA
ANTALYA
*BODRUM
*DALAMAN
DİYARBAKIR
ELAZIĞ
GAZİANTEP
İZMİR
KAYSERİ
MALATYA
SAMSUN
ŞANLIURFA
TRABZON

**İSTANBUL
ATATÜRK HAVALİMANI**

AMSTERDAM
BERLİN
DÜSSELDORF
FRANKFURT
ODESSA
PARİS
STUTTGART
VİYANA
LEFKOŞA
NALÇIK
ERBİL

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair

*Sadece yaz tarifesinde uçuşumuz bulunmaktadır.

SLOT UYGULAMALARI

Artan hava trafiği, ülkemizde bulunan havalimanlarının apron ve park sahası kapasiteleri ile hava sahası kapasitelerinin, koordinasyon ve tarife düzenleme kapsamına alınması gereğini doğurmuştur. Her ülkede havalimanı , hava trafik otoriteleri ve havayolu şirketlerinin hava ulaşımında talebe uygun hizmet vermek ve olanaklarını en iyi şekilde değerlendirmek üzere ortak sorumlulukları vardır. Bu sebeple hava trafiğinin yoğun olduğu yol ve meydanlarda trafiğin güvenli ve kontrol edilebilir hale gelebilmesi için "slot" adı verilen bir prosedür uygulanmaktadır. Slot uygulamaları, tarifeli veya tarifesiz iç ve dış hatlarda sefer düzenleyen yerli ve yabancı tüm havayolu işletmeleri ile diğer kurum ve kuruluşlar tarafından, belirlenen standartlara uygun olarak en verimli şekilde kullanılmasını sağlamak amacıyla gerekli düzenlemeleri içeren bir uygulamadır.



GONCA DEMİRÖZ Hava Trafik Kontrolörü

Ülkemizde bulunan uçuş taleplerinin tamamının aynı anda karşılanamayacağı gerçeğini düşünürsek, mevcut kapasitenin en etkin ve verimli şekilde kullanılması amacıyla uçaklara belirli zaman dilimleri verilir. Diyelim ki uçağınızın kalkış saati 19.00, ancak gideceğiniz meydana varış saatiniz oldukça yoğun bir hava trafik akışına sahip. Bu durumda ne yazık ki belirlenen bir gecikmeye kalkış yapmadan maruz kalırsınız. Bu düzenleme yapılmazsa hava trafik üniteleri kapasitelerinin üzerindeki trafiğe emniyetli bir şekilde hizmet veremez hale gelir. Kaldı ki uçağınızın sıralama açısından oldukça geride olup beklemeye girmek zorunda kalır hatta uçağınızın alternatif meydana yönlendirilme (divert etme) riski bile oluşabilir.

Slot uygulamalarını ikiye ayırabiliriz. Bunlardan ilki olan ATC Slot; Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Örgütü Eurocontrol tarafından belirli meydan, yol veya noktalarda yine belirli zaman aralıkları için geçişin sınırlı olması gerektiğinde, o yolu izleyecek uçağın uyması istenen kalkış zamanıdır. Hedef, Avrupa bölgesinde güvenli, verimli ve çevre dostu hava trafik operasyonlarının gerçekleştirilmesini sağlamaktır. Eurocontrol, giderek genişlemiş olan hava sahası içerisinde, değişik ülkelerden çalışanları ile hava sahasındaki bütün uçuşları takip eder ve havayollarının seferlerini güvenli bir şekilde yapabilmeleri için uçuşları düzene sokarak ilgili havayolu şirketine ve hava trafik ünitesine seferin kalkış yapması gereken saati bir mesaj ile bildirir. Havayolu şirketi herhangi bir gecikme nedeni ile

slot saatine uyamayacağını gecikme mesajı ile bildirip yeni bir slot alabilir ya da iyileştirme talep edebilir. Varış meydanındaki bir kaza ya da kötü hava şartları da slot yayınlanmasına neden olabilir, çünkü bu gibi durumlarda meydan tam kapasite ile çalışmamaktadır.

Diğer bir prosedür olan yer slotu, bir diğer deyişle meydan slotu ise; havalimanlarının kapasiteleri göz önünde bulundurularak, uçakların daha önce belirledikleri geliş gidiş zamanlarına uymalarını amaçlayan bir sistemdir. Başvurular ve değişiklikler Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne bağlı Slot Koordinasyon Merkezi tarafından değerlendirilir. Slot uygulamalarında, ikili hava ulaştırma anlaşmalarına uygun olarak yapılan taleplerin, meydan kapasitelerinin elverdiği ölçüde talep edilen veya bu talebe en yakın saat dilimleri içerisinde, mümkün olmaması halinde ise, aynı gün içinde karşılanması esastır. Bu aşamada; kazanılmış haklar ve başvuru sıraları da göz önünde bulundurulur.

Havalimanının kapasitesini kısıtlayıcı faktörlerin kaldırılması veya kapasitenin artırılması için yatırımların zamanında planlanıp gerçekleştirilmesi, gerekli altyapının hazırlanması gerekmektedir. Özellikle Atatürk Havalimanı'nda slot uygulamalarında esnekliklere gidilmesi saatlik kapasitenin üzerinde trafik gelmesine ve ne yazık ki hava trafik kontrolörlerinin daha fazla risk faktörü altında çalışmalarına neden olmaktadır. Meydanın kapasitesi bu durumda kuşkusuz belirleyici unsurdur. Bir meydana kapasitenin belirlenmesinde; ilgili hava sahasının ve pistin durumu, taxi yolları, uçak park yeri adedi, kapı sayısı (gate), pasaport kontrolü, gümrük, güvenlik, bilet işlemleri ve bagaj işlemleri, terminal kapasiteleri gibi kısıtlayıcı kriterler dikkate alınır. Bu kriterler birbirleri ile koordineli olarak kullanılır ve belirleyici olur. Kapasite değerleri, DHMI tarafından Slot Talep Değerlendirme Komisyonu ve Eurocontrol

Özellikle Atatürk Havalimanı'nda slot uygulamalarında esnekliklere gidilmesi saatlik kapasitenin üzerinde trafik gelmesine ve ne yazık ki hava trafik kontrolörlerinin daha fazla risk faktörü altında çalışmalarına neden olmaktadır. Meydanın kapasitesi bu durumda kuşkusuz belirleyici unsurdur.

Cfmu (Central Flow Management Unit) ünitesine bildirilmektedir.

Kalkışa neden olacak bir arıza, gidilen meydana hava trafik yönetimi kaynaklı bir tehdit, trafik yoğunluğu, ATC slotu, meteorolojik durum ve benzer nedenlerden kaynaklanan durumlarda uçak planlandığı saatte kalkamayacak ise, slot zamanı sona ermeden gerekçesi de belgelenecek DHMI Operasyonel Slot Ünitesinden saat değişiklik talebinde bulunulabilir.

Slot uygulamasında dikkat edilen en önemli husus, ülkemize gelmeyi talep eden havayolu şirketlerinin planladıkları uçuşlarını mümkünse talep ettikleri saatte, mümkün olmadığı durumlarda en yakın saat dilimleri içinde ve aynı günde karşılamaktır. Kesin bir zorunluluk olmadığı takdirde özellikle turist taşımacılığında mümkün olabilen her türlü esneklik sağlanarak, çözümleyici yaklaşım gösterilmesi ve olumsuz cevaplandırmalardan mümkün olduğunca kaçınılması gerekir. Uygulamada şeffaflık, tarafsızlık ve ayırım yapmama prensiplerinin karşılanması esastır. ATC ve meydan slotunun uygulanmadığı bazı istisnai durumlar da vardır. Bunlar; Vip uçuşlar, ambulans uçakları, yardım uçakları, devlet uçakları (askeri, gümrük, güvenlik), tarifeli sefer yapmayan standart koltuk sayısı 12 veya daha küçük kapasiteli uçaklardır.





EWIS

ELECTRICAL WIRING INTERCONNECTION SYSTEM
ELEKTRİKSEL KABLOLARIN BAĞLANTI SİSTEMİ



SALİH AYGÜN Teknik Eğitmen

Tarih: 17 Temmuz 1996. Sıcak bir Çarşamba akşamı, TWA firmasına ait B747 uçağı (halk arasında Jumbo jet olarak bilinir) ABD'nin Newyork şehrindeki J. F. Kennedy havaalanından TWA800 sefer sayısı ile saat 20:20 civarında Paris aktarmalı Roma seferi için kalktı. Uçakta 230 yolcu ve mürettebat bulunuyordu.

Saat 20:30 sularında, uçak aniden havada infilak ederek Atlas Okyanusu'nun karanlık sularına gömüldü. Uçakta bulunan yolcu ve mürettebattan kurtulan olmamıştı. Bu kaza, ABD tarihindeki ölümcül 3. kaza olarak tarihe geçmiştir.

Uçağa suikast yapıldığı ile ilgili tüm spekülasyonlara rağmen NTSB (National Transportation Safety

Board – Ulusal Taşımacılık Emniyeti Kurulu) ve FBI (Federal Bureau of Investigation) tarafından yapılan uzun incelemelerde herhangi bir suç unsuruna rastlanmamıştır.

Kaza araştırması Amerika tarihinin en pahalı ve çok yönlü araştırması olarak yerini korumaktadır.

NTSB tarafından kazadan yaklaşık 4 yıl sonra (23 Ağustos 2000) yayınlanan nihai kaza raporunda; uçağın yakıt tankındaki (muhtemelen merkez tanktaki) hava-yakıt buharı karışımının kısa devre sonucu meydana geldiği tahmin edilen bir elektrik kıvılcımı tarafından tutuşturulması nedeniyle uçağın havada infilak etmiş olabileceği belirtilmiştir.

Kanada TSB'nin yaptığı incelemelerde; uçağın kokpit kapısı gerisinde tavan kısmında döşenmiş bulunan genellikle IFE (In-Flight Entertainment – Uçuş Eğlence Sistemi) sistemine ait elektrik kablolarının kısa devre yaparak yanması ve çevresindeki diğer hayati önemdeki uçak sistemlerine ait kabloların da yanmasına sebep olarak uçuş ekibinin kontrolleri kaybetmesi nedeniyle uçağın düştüğü kanısına varılmıştır.

Tarih: 2 Eylül 1998 Çarşamba. Yine ABD'nin New York şehri ve J. F. Kennedy havaalanı. TWA kazasının üzerinden yaklaşık 2 yıl geçmiştir. Swissair firmasına ait McDonnell Douglas MD-11 tipindeki SR111 sefer sayılı uçağı, 229 yolcu ve mürettebatıyla İsviçre'nin Cenevre şehrine gitmek üzere yerel saat 20:18'de kalkış yapmıştır. Bu uçuş aynı zamanda Delta Hava Yolları ile ortak uçuş idi.

Uçak kalkışından yaklaşık 2 saat sonra (22:10 civarı) uçuş ekibi kokpitte bir yanık kokusuna benzer bir koku hissetmiş ve kokunun havalandırma sisteminden geldiği kanısına vararak durumu göz ardı etmişlerdir. Yaklaşık 5 dakika içerisinde koku dumana dönüşerek uçuş ekibinin acil durum bildirerek Halifax meydanı



için inişe geçmesini (divert) takiben uçak ABD'nin kuzey-doğusundaki St. Margaret körfezine düşmüş, 229 yolcu ve mürettebattan kurtulan olmamıştır. Bu kaza da Swissair firmasının en büyük, MD-11 serisinin 3. büyük kazası olarak tarih sayfalarında yerini almıştır.

Kanada TSB'nin yaptığı incelemelerde; uçağın kokpit kapısı gerisinde tavan kısmında döşenmiş bulunan genellikle IFE (In-Flight Entertainment – Uçuş Eğlence Sistemi) sistemine ait elektrik kablolarının kısa devre yaparak yanması ve çevresindeki diğer





hayati önemdeki uçak sistemlerine ait kabloların da yanmasına sebep olarak uçuş ekibinin kontrolleri kaybetmesi nedeniyle uçağın düştüğü kanısına varılmıştır.

Uçağın kaza geçirdiği St. Margarets körfezinin her iki yakasına, kazada hayatını kaybeden insanlar anısına bir anıt inşa edilmiştir.

Buradaki her iki kazanın da hemen hemen elektrik kablolarından meydana geldiğinden hareketle; FAA (Federal Aviation Administration – Amerikan Havacılık Otoritesi) ve EASA (European Aviation Safety Agency – Avrupa Hava Güvenliği Ajansı) hem Amerika’da hem de Avrupa’da üretilen, uçan ve bakım yapılan tüm uçaklarda yakıt tankı emniyeti, uçak



Tüm açıklamalardan anlaşılacağı üzere; amaç, geçmiş acı deneyimlerden de ders alarak havayolu taşımacılığını daha güvenli ve güvenilir hale getirmektir. Uçak bakımında çalışan tüm personele düşen görev; havacılık kurallarını hiçbir taviz vermeden harfiyen yerine getirmektir.

elektrik kablolarında yapılacak tüm bakım, onarım ve modifikasyonlarda uyulması gereken kuralları belirleyerek uygulanması konusunda çok sıkı tedbirler alınmasını zorunlu hale getirmişlerdir.

Bu kurallar kısaca;

1. Uçakların merkez yakıt tankının tutuşabilirliğinin azaltılması amacıyla kullanılan yakıtın boşalttığı alanın yerine, uçak sisteminden alınan havayı (Oksijen – O₂) Nitrojen'e (Azot- N) dönüştürerek (Nitrojen Üretim Sistemi) yakıt tankına ileten bir sistem mecburi hale getirilmiştir.
2. Yakıt tankı ve yakıt buharı bulunma ihtimali olan yerlerde yapılacak bakım çalışmalarını düzenlemek amacıyla Yakıt Tankı Emniyeti (Fuel Tank Safety) eğitimleri mecburi hale getirilmiştir.
3. Tüm bunlara ilave olarak, uçaklarda bulunan elektrik kabloları ile ilgili olarak yapılacak tüm işlemlere (bakım, imalat, tamir, temizlik ve modifikasyon v.b.) bir norm getirilmiştir. Bu norm; EWIS (Electrical Wiring Interconnection System – Elektriksel Kabloların Bağlantı Sistemi) olarak adlandırılabilir.

Uçak imalatında ve daha sonra uygulanan her türlü modifikasyon uygulamalarında, -EWIS kurallarına uygun olarak- birbirinin yedeği durumundaki sistemlere ait kablolama işlemlerinin (Wiring System) kesinlikle birbirlerinden ayrı olarak dizayn edilmesine ve bakım çalışmaları esnasında da bu uygulamaya mutlak surette uyulmasını mecburi hale getirilmiştir.

EWIS eğitimi ve uygulamaları, FAA ve EASA gibi havacılık otoritelerince uçakta görev yapan ve elektrik kablolarına dokunma ve/veya zarar verme ihtimali olan tüm personele (Teknisyen, Uçuş ekibi, İkram/ Temizlik/Yakıt ikmal/Pushback/Headset personeli ve Uçak bakımında çalışan bakım planlayıcılara v.b.) görevleri çerçevesinde zorunlu kılınmıştır.

EWIS eğitimi; Genel EWIS Pratikleri, Pratik Dokümanları, Kontroller,EWIS Temizlik Usulleri, Kablolar, Bağlantı Elemanları, Bağlantı Elemanları Tamir Usulleri ve EWIS Pratik Uygulamaları olmak üzere toplam 8 modülden oluşmaktadır.

İlgili tüm personel görevleri çerçevesinde bu modüllerin tamamından ya da birkaç tanesinden sorumludur. EWIS eğitimleri; personel görevlerine göre 5 gün (uygulamalı), 3 gün (uygulamalı), 1 gün ve ½ gün olarak düzenlenmiş ve uygulanmaktadır.

Tüm açıklamalardan anlaşılacağı üzere; amaç, geçmiş acı deneyimlerden de ders alarak havayolu taşımacılığını daha güvenli ve güvenilir hale getirmektir.

Uçak bakımında çalışan tüm personele düşen görev; havacılık kurallarını hiçbir taviz vermeden harfiyen yerine getirmektir.

Tüm UTED okurlarına sağlıklı, mutlu günler temenni ederim.



UÇUŞ FOBİSİ



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



MERVE YAMAN Uzm.Psikolog

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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





BANGKOK DOĞUNUN EN GİZEMLİSİ

Bir şehir düşünün Asya'nın tam güneyinde, sıcak, egzotik, karışık, karmaşık ama çok cazibeli, çok gizemli ve etkileyici. Her şeyden önce nedendir bu kentin gizemi diye düşündüğümde bunun kentle özdeşleşmiş felsefesinde gizli olduğunu keşfettim. Evet, evet Bangkok'a egemen olan bir şey varsa o da Buda ve felsefesi Budizm. Attığınız her adımda, dolaştığınız her yerde inanın Buda ile rastlaşıyorsunuz. Âdeta adım adım sizi takip ediyor. Ben de Buda'dan çok etkilendim. Hem de çok sevdim. Şunu diyebilirim burası Bangkok ve burası tüm dünya kentlerinden çok farklı bir yer.



DR. HANDAN DİKER Yeditepe Üniversitesi

Hani bir söz vardır 'rüyamda görsem böyle etkileneceğimi tahmin etmezdim' diye, gerçekten de Tayland'ın başkenti Bangkok'a doğru yola çıkarken beni bu kadar etkileyeceğini aklımın ucuna dahi getirmiyordum. Bangkok'un Tayca adı Krung (yani Melekler Şehri) olarak biliniyor.

İstanbul'dan Türk Hava Yollarının yaklaşık 9 saat 20 dakikalık son derecede konforlu uçuşundan sonra bu gizemli ve muhteşem kente ulaşmıştım bile. Uçak inişe geçtiği anda uçağın penceresinden baktığımda bu kente ilişkin ilk gözüme çarpan şey damları renk renk (mavi, yeşil ve kırmızı) evler oldu. O kadar etkileyici bir manzara idi ki. İşte daha o anda anlamıştım beni bu kentte çok şaşırtıcı şeyler karşılayacaktı. Nitekim de öyle oldu. Bangkok'un havaalanının adı Suvarnabhumi. Gerçekten de bu kente yakışır büyüklükte bir havalimanı. Şehre iner inmez sizi karşılayan şey müthiş nemli ve sıcak bir hava.

Öğrendim ki ekim ayında orada olmam hiçbir şeyi değiştirmiyormuş. Yılın her ayı sıcaklık 30- 35 derece arası oluyor ancak sadece Ekim- Kasım arasında bol Muson yağmuru olması bile sıcaklığı değiştirmiyor. Nitekim havaalanında baktığımda sıcaklık 35 dereceyi gösteriyordu.

Şehrin tarihine gelince, 1782 yılına kadar dayanıyor. Kral Birinci Rama tarafından kurulmuş. Dünya Meteoroloji örgütü Bangkok'u dünyanın en sıcak büyük kenti olarak tanımlamış. Açıkçası hiç şaşırmadım. Ben de buna hem sıcak hem de en nemli kent olarak bir ekleme yapmak isterim.

Bangkok o kadar hareketli bir kent ki günü her saati kalabalık ve canlı. Özellikle de Çin Mahallesi inanın New York'takinden bile daha kalabalık ve etkileyici.

Ben şehir merkezine uzak, nehir kıyısında, oldukça güzel bir otelde kaldım. Oteller gerçekten çok güzel,





donanımlı ve uluslararası mutfağa sahip. Otelde her daim, rahatlatıcı bir piyano sesi gece gündüz demeden çalıyordu. Bu ses beni o kadar etkiledi ve rahatlattı ki anlatamam. Bunda acaba piyanist olmamın bir etkisi var mı diye düşündümse de herkes aynı kanaatte idi. Bir düşünün şimdi sabah saat beşte kuş sesleri ve piyano sesi karışımı ile bir sesle uyanıyorsunuz. Otelin önünde bulunan nehirde (Chao Praya) öbek öbek yüzen yemyeşil bitki demetleri bir o yana bir bu yana savruluyor. Hava aydınlanmış ancak güneş daha doğmamış ve siz sadece müzik dinleyip bu muhteşem manzarayı izliyorsunuz. Bu nasıl güzel bir şeydi. İnanın hala belleğimde.

Tayland çok ilginç bir yer. Eski adı Siyam olan Tayland 1932 yılından beri anayasal monarşi ile yönetiliyor. Tayland'da hemen hemen her yerde görebileceğiniz adeta bir slogan haline gelmiş bir deyim var: Krala saygı-Budaya saygı-İnsana saygı... Genellikle turistler Bangkok'ta birkaç gün kalıp Tayland'ın egzotik adalarına gidiyorlar. Örneğin Phuket'e. Bunların içinde en ünlüsü Phuket.

Evet, Bangkok o kadar hareketli bir şehir ki inanın dolaşırken yoruluyorsunuz. Nereye bakacağınızı

şaşıırıyorsunuz. Bundan dolayı ben Bangkok'u New York'a benzettim. Bir de birçok filme, film platosu olması da işin cabası.

Bangkok denince akla hemen gelen bir şey var tapınaklar ve Budizm. Grand Palace muhteşem etkileyici bir yer. Kentte dört yüzden fazla Budist tapınağı olduğunu öğrendiğimde inanın çok şaşırdım. Turuncu renkli giysileri ile dolaşan Budist rahipler de bu tablonun en önemli parçaları. Bangkok'a sırf bu Budist tapınakları dolaşmak için gelenler var. Bangkok'un ortasından geçen nehir çok ünlü adı Chao Praya. Nehir kenti ikiye bölüyor ve belirli mahallelerin ayırımına neden oluyor. Örneğin, nehrin doğu yakasında tapınaklar, Grand Palace, Çin ve Hint mahalleleri yer alırken, burasının daha çok tarihsel bir dokuya ayrıldığını görüyoruz. Bunun dışında bir de, modern gökdelenlerin, dev alışveriş merkezlerinin yer aldığı modern Bangkok bulunuyor. Nehir kentin adeta hayat suyu, can damarı durumunda. Her tür taşımacılığın yapıldığı, ayrıca turistik turların düzenlendiği bir yer burası.

Bu tapınakların en ünlüsü Wat Phra Kaew ya da diğer adı Emerald Budha. Yeşim taşı kullanılarak yapılmış olan Buda burada yer alıyor.

Bangkok'un en önemli yeri kanalları. O kanallar üzerinde kurulu yoksul evler (genellikle ahşap camsız tek odalı çok yoksul odalar), yüzen pazarlar ve tapınaklar yer alıyor. Dünyada içinden tüm su geçen kentleri genellikle Venedik'e benzetirler ya, işte burası da 'Doğunun Venedik'i' unvanını hak etmiş bir yer.

Ben dünyada hiçbir ülkede bu kadar çok pazarın yer aldığı bir şehir daha görmedim. Yüzen pazar, gece pazarı, Cumartesi ve Pazar pazarları, sokak pazarları ve işportalar. Bunların yanı sıra dev alışveriş merkezleri. Üstelik oldukça ucuz ürünler alabiliyorsunuz. Tabii bir de bolca taklit ürünler var.

Bangkok'ta her yer çiçek dolu. Tapınaklar, sokaklar Buda heykelleri, aklınıza neresi gelirse her yere çiçek bırakıyorlar. Bunun nedenini sorduğumda aldığım



cevap ilginçti: Çiçek kokusunun şeytani cennetten uzak tutacağına inanıyorlarmış. Bu nedenle çiçekler onlar için kutsal sayılıyor.

Ben Bangkok'ta o kadar çok şeye hayret ettim ki artık bazısını anımsamakta zorluk çekiyorum. Örneğin şimdiye kadar hiçbir kaplanla (canlı kaplan) ya da canlı fil ile sarmaş dolaş bir fotoğrafım olmamıştı. Bangkok'ta bunu da yaşadım. Kent merkezinden yaklaşık bir buçuk saatlik bir araba yolculuğu ile gittiğim hayvan çiftliğinde bu canlı dostlarla tanışma fırsatı buldum. 1950 yılında yapılmış olan Bangkok hayvanat bahçesi 60.000 timsaha ev sahipliği yapıyor. Ayrıca filler, maymunlar ve yılanlar da buranın daimi misafirleri. Bu hayvanlara canlı şov yaptırıyorlar. Ancak benim yüreğim bu şovları izlemeye dayanmadı.

Bangkok çok büyük bir kent ve burada her tür taşıma aracı mevcut. Ancak ben en çok tuk tuk denilen motorlu taksilere bayıldım. Bunların dışında metro, hava treni, otobüs ve taksi... Yani aklınıza ne gelirse var bu koca şehirde. Ancak taksi şoförleri İngilizce bilmiyorlar ve sizinle iletişim kuramadıkları için çok zorlanıyorlar.

Tayland ile özdeşleşmiş bazı şeyler var. Bunlardan en bilineni Thai masajı.

Gerçekten de ehliyetli kişiler tarafından yapılan masajlar çok rağbet görüyor.

Gelelim Tayland mutfağına, çok zengin, bol baharatlı (acı demek daha doğru) kendilerine özgü bir mutfak. Ben kendime çok yabancı bulduğum bu mutfağa bir türlü alışamadım. Daha çok deniz mahsulü ağırlıklı, bol meyveli bir mutfak Tayland mutfağı. Ama pilavlarına değinmeden edemeyeceğim. Yağsız, tuzsuz sadece haşlanmış bir pirinç bu. Ama benim çok hoşuma gitti. Oldukça değişik buldum. Taylandlılar diyorlar ki bizim mutfağımız Çin mutfağının etkisi altında. O nedenle de en kutsal yiyecekleri pilav.

Ahh Bangkok ahhh beni bu kadar etkileyeceğini hiç ummamıştım. Nemli sıcak havası, kalabalık ve karmaşık sokakları, her zaman kurulu pazarları, dev tapınakları, insan kalabalıkları arasında gezen Budist rahipleri, güler yüzlü insanları, orkide ağaçları, yüzen bitkileri, filleri, timsahları ve kaplanlarıyla seni unutmam mümkün mü? Kulağımda hala Yiruma'nın (ünlü bir piyanist) 'River Flows in You' parçası çınlarken. Seni hiç unutmayacağım ve inanıyorum ki en kısa zamanda bir Bangkok seyahati daha yapacağım. Size önerim mutlaka ama mutlaka Bangkok'u görün. Yaşama bakışınız bile değişecek, bana hak vereceksiniz.



OKUL BAŞARISINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Anne ve Baba...

Öğrencilerin okul başarılarını etkileyen faktörlerin en önemlilerinden biri kuşkusuz aile ortamı, daha da odaklanırsak “anne ve baba”dır. Anne ve baba, birbirleriyle ilişkilerinden, çocuklarıyla geçirdikleri zamanın kalitesine kadar her açıdan çocuklarını etkiler, olumlu ya da olumsuz...



MÜMİN BALKAN

Başka bir seçeneğim mi vardı...

Bir gazeteci cezaevlerinde gerçekleştirdiği röportaj serisinde bir suç makinesi ile tanışır. Adam, cinayetten soyguna her suçu işlemiştir. Gazeteciye hayatını anlatır. Zor ve yoksulluklar içinde bir çocukluk geçirmiştir. Babası ailesini terk etmiş, annesi çocuklarına yalnız başına bakmaya çalışmıştır. Adam tüm bunları anlattıktan sonra,

- Başka bir seçeneğim mi vardı? Der...

Gazeteci anlattıklarından başka kardeşi veya kardeşleri olduğunu anlamıştır. Sorar... Mahkûm kardeşinin adını

ve çalıştığı yerin ismini verir. Mahkûmun kardeşi bir tıp profesörüdür. Gazeteci şaşkınlık ve iyi bir hikâyeye bulmuş olmanın heyecanı ile adamı bulur. Profesör de mahkûmun anlattıklarının aynısını aktarır. Korkunç bir çocukluk, zor bir hayat... Sonra da gazetecinin “peki böyle bir hayata rağmen buralara gelmeyi nasıl başardınız” sorusunu cevaplar:

- Başka bir seçeneğim mi vardı?

Hayat sonsuz seçenekler sunar...

Anne ve babanın çocuk üzerindeki etkisi tartışılmaz. Ancak tek belirleyen de değil tabii ki... Öncelikle bu





gerçeği vurgulamak için yukarıdaki hikâyeyi aktardım. Hayat herkese sonsuz seçenekler sunar. Her ne kadar bu seçenekler "coğrafya" ile doğrudan ilintili olsa da... Kuzey Kore'de doğan ve seçeceği meslek devlet tarafından belirlenecek bir çocuğun seçenekleri özgür ülkelerdeki seçeneklere göre elbette sınırlıdır. İşin iyi tarafı bu özel coğrafyalar giderek azalıyor...

Hayatın sunduğu seçenekleri zenginleştirme ve ulaşma için çocuklarına destek olma konusunda anne babaların etkisi, yukarıdaki hikâyeyi göz ardı etmeden söyleyelim "büyük".

Ben bunu yapıyor muyum?

Uzmanların sıraladıkları anne babanın okul başarısına etkileri listesi oldukça uzun... Olabildiğince kısaltarak sıralıyorum. Ben yazarken kimi maddelerde kendimi gördüm. Siz de kendinize dönüp bir bakın bence...

Anne baba arasında sağlıklı bir iletişimin olmaması ev ortamının huzursuz ve kaygı verici bir hale gelmesine yol açabiliyor. Kaygı dolu bir aile ortamı huzur içinde çalışmak için pek de uygun olmasa gerek...

Kaygı demişken, başarısızlık kaygısına da vurgu yapmalı. Anne babalardaki başarısızlık kaygısı çocuk okula başlamadan çok önce çocuk tarafından öğrenilir. Daha doğrusu anne babadan çocuğa "bulaşır"... Bu da çocuğun gerçek performansını ortaya koymasına ve başarısına engel olur...

Gerçek performans önemli... Çocukların gerçek performansının anne baba tarafından bilinmemesi birbirinden farklı iki noktaya götürebilir. Ya çocuklardan gerçekçi olmayan beklentiler ya da çocuklara güven duymama... Bazen her ikisi de. Hem çocuğumuzun dünyanın en akıllı, en becerikli çocuğu olduğuna, "istese" her şeyi başarıp, her işi yapabileceğine samimiyetle inanıp, aynı anda da basit ev işlerini yapmasına bile "güvenip" izin vermeyebiliyoruz. Bu yaman çelişkiden de kendine güvenen, başarılı bireyler çıkmıyor ne yazık ki...

Eğer evde sadece misafir geldiğinde kullanılan, diğer zamanlarda girilmesi dahi zinhar yasak olan bir misafir odası varken, evin asli bireyi öğrenci için bir çalışma odası yoksa durum gerçekten vahim demektir. Oda yoksa masa, masa yoksa köşe... Çocuğun kendine ait bir yeri illaki olmalı. Bu arada "oda yoksa masa, masa yoksa köşe" formülü, misafir odası olmayan evler için geçerli. Yani bu konu anne babanın "anne" kısmıyla daha ilgili...

Rol model olmanın yolu, kısaca şudur: "Söylediğini yap, yaptığını söyle"... Bütün prime time dizi ve yarışmalarını seyredip, elinden TV kumandası ve akıllı telefonu düşürmeyen anne babanın "evladım niye kitap okumuyorsun" demesinin etkisi aslında "sıfır"ın tanımlarından biri olabilir...

Bu konuya önümüzdeki sayı devam edeceğiz...

SOSYAL MEDYADAN SEÇMELER



Boeing dünyanın en hafif ve en dayanıklı materyalini üretmeyi başardı.



IATA'ya göre Afrika'da önümüzdeki 20 yıl boyunca yolcu taşımada yıllık ortalama %4.4 büyümeye bekleniyor.



İlker Aycı : 3.Havalimanı ile uçak filomuz 450'yi geçecek.Sn.Aycı geniş gövdeli uçakların alınacağını belirtti.

10.11.2015 22:43



Ülkemizden yurt dışına (orta mesafede) yapılan haftalık bir sefer, havayoluna yıllık yaklaşık 2 Milyon USD ciro üretme imkanı vermektedir.

25.10.2015 13:53



Ekim ayı raporuna göre ECAC ülkeleri SAFA ortalaması 0,56, Avrupa Birliği Üye ülkeleri ortalaması ise 0,55 olarak gerçekleşmiştir.

2.11.2015



(1- 44.üçüncü hafta dahil) Türkiye, ülke SAFA ortalaması 0,34 olarak gerçekleşmiştir.

2.11.2015



Uçucu ekip dışında ki personelin çalışma süreleri İş Kanunu ile düzenlenmiştir.Ayıklıklarda Çalışma Bakanlığına başvurulması gerekmektedir.

7.11.2015 12:25



Tüm meydanlara giriş kartı ancak fiili görev olduğunda kullanılabilir. Görev harici kullanımlar usulsüz kullanım olarak değerlendirilir.

13.11.2015 13:20



İnsansız Hava Araçları için "Drone" yerine Türkçe yaygın olarak kullanılan "İHA" nin tercih edilmesi faydalı olacaktır.

14.11.2015 09:28

10 RETWEET 16 BEĞENİ



Finlandiya, yeni doğan her bebek için annelere bir kutu gönderiyor.



Finlandiya, yeni doğan her bebek için annelere bir kutu gönderiyor. Kutunun içinde bir bebeğin ihtiyacı olabilecek her şey var bu sayede doğan her bebek eşit şartlara sahip olmaktadır.



Murphy kanunları Ohm kanunundan daha geçerlidir.



Aradığınız şeyi baktığınız en son yerde bulursunuz.



Historical Pics
@historicalpics

Takip ediyor

Turkish aviator Safiye Soyman in the plane that she used to become one of the first female fighters pilot in 1937.

Çeviri görüntüsü



İlker Furat, 3 yeni fotoğraf ekledi — Üted Basın Yayın Sekreterliği
ve 4 diğer kişi ile Silirt/ Pervari'de.
16 Kasım, 13:13 · 📍

Bir vatandaş olarak bir çok sorumluluğumuz olmasına karşın bazısını yapabiliyoruz bazısını es geçiyoruz. Acaba havacılık camiası olarak yada şöyle diyelim uçak teknisyeni olarak misyonumuz sadece ay sonunda dolar/euro kuruna bel bağlayıp hayıflanmak mı? Yada lisansları tapu senedi gibi sıralamak mı? Uçuşa mı gitmek, Sahibinden araba mı bakmak? Kusura bakmayın ama dünya kendi etrafımızda dönmüyor bizler göçüp gittiğimiz zaman bu işleri birileri yapacak ve bu arkadaşlarımızda kazanmak bizim sorumluluğumuzda. Bizde genelde bu süreç (üniversiteyi kazanamamış oğlumuzu veya rica minnet yiğenlerimize) işliyor çünkü ana neden bu pastadan bir kişinin daha bir dilim fazla almasını istemiyoruz!!! Burası SILIRT/Pervari hayata yeni adım atan kardeşlerimiz belkide ilk defa bir havacılık dergisi ile tanışıyorlar bugün o dergi belki bir çok kardeşimizin ufkunu aydınlatacak nice yeni teknisyenler katabilecek camiamıza hala birşeyler için geç değil.



HostesBeyOğlum
@HostesBeyOğlum



amacın bir yerden başka bir yere güvenli bir şekilde varmak olması gerekirken, aslında durum tam da bu...yeme-içme



Havacılık Atasözleri
@havaciatasozler

Hiç uçanla uçmayan bir olur mu?



Havacılık Atasözleri
@havaciatasozler

Fazla yakıt göz çıkarmaz.



Yıldız Tilbe
@YildizTilbe



Sabah sporu olarak yataktan kalkıyorum. Bence yeterli.



Havacılık Atasözleri
@havaciatasozler

Akacak hava kanatta durmaz.



SOSYAL MEDYADAN SEÇMELER

A J A N D A



KRALİYET FİLARMONİ ORKESTRASI'NDAN SEZEN AKSU ESERLERİ...

Sezen Aksu'nun dinleyicilerin arasında olacağı ilginç bir konser... Marcello Rota şefliğindeki dünyaca ünlü The Royal Philharmonic Orchestra, Erdal Kızılcay'ın yepyeni düzenlemeleri ile 11 Aralık'ta Zorlu Performans Sanatları Merkezi Turkcell Sahnesi'nde Sezen Aksu'nun unutulmaz eserlerini seslendiriyor. Unutulmaz eserler ünlü aranjör Erdal Kızılcay'ın 1,5 yıllık çalışmasının ardından yepyeni düzenlemeleriyle ilk kez seyirci karşısına çıkacak. Orkestra şefliğini ise dünyanın en önemli orkestra şeflerinden Marcello Rota üstlenecek. Sezen Aksu da izleyici olarak katılacağı gecede ilk defa kendi bestelerini The Royal Philharmonic Orchestra icrasıyla dinleyecek.

11 Aralık 2015, 21:00, Zorlu Performans Sanatları Merkezi Turkcell Sahnesi, İstanbul



MARKOPAŞA MÜZİKALİ

Süheyl ve Behzat Uygur, Şahnaz Çakıralp, Uğur Babürhan, Leyla Yüngül, Önder Keskin, Burcu Afşin, Ömer Yılmaz ve uzun bir aradan sonra tekrar sahnede göreceğiniz Nejla Uygur...

Türk tiyatrosunun komedi dalındaki en büyük ustalarından Nejat Uygur tarafından uzun yıllar başarıyla sahnelenen "Marko Paşa" isimli oyun, günümüz yorumuyla Süheyl ve Behzat Uygur Tiyatrosu tarafından, geleneksel Türk tiyatrosu ekolünde önemli bir yer teşkil eden operetlerinden bir örnek olarak sahnelenecek.

Müzikalin dijital görsel tasarımları Jr. Behzat Uygur'a, kostüm tasarımı Sadık Kızılağaç'a, besteleri Afife Jale ödülüne sahip Serpil Günseli'ye, şarkı sözleri, dekor tasarımı ve yönetmenliği ise Uğur Babürhan'a ait...

17 Aralık 2015 21:00, Bostancı Gösteri Merkezi, İstanbul

KONTRTENORLAR GALASI

Dünyaca ünlü kontrtenorların bir arada gerçekleştirecekleri etkinlik "Kontrtenorların Galası", 15 Aralık'ta CRR Konser Salonu'nda...

Max Emanuel Cencic: Kontrtenor

Yuriy Mynenko: Kontrtenor

Vince Yi: Kontrtenor

Xavier Sabata: Kontrtenor

Armonia Atenea Barok Topluluğu

Georg Petrou: Şef

Program: Handel, Porpora, Galuppi, Myslivecek, Bach, Bertoni ve Hasse'den ariyalar

Geçtiğimiz sezon CRR'yi sarsan bir konserin, gene Georg Petrou'nun yönetimindeki Armonia Atenea Barok Topluluğu eşliğinde sahne alan kontrtenor Max Emanuel Cencic'in, çok beğenilen programının etkisiyle, kimi dinleyiciler başka kontrtenorları da bu salonda görmek, meleklerle atfedilen bu ses rengini başka sanatçılardan da dinlemek istediklerini belirtmişlerdi. Yılı kapatmadan, akıllara durgunluk verecek bir buluşmaya daha tanık olmaya ne dersiniz? Handel, Porpora, Galuppi, Myslivecek, J.C. Bach, Bertoni ve Hasse'den ariyalardan örülü, olağanüstü bir repertuar, süreci tetikleyen Max Emanuel Cencic başta, Yuriy Mynenko, Vince Yi, Xavier Sabata gibi, dünyanın en aranan kontrtenorlarını bir araya getiren, tarihe geçeceği şimdiden belli bir konserin çerçevesini oluşturuyor.

15 Aralık 2015 20:00, CRR Konser Salonu, İstanbul



RICHARD CLAYDERMAN CRR'DE...

Dünya çapında, 63 platin, 263 altın albüme ve 2000'den fazla konsere imza atan Richard Clayderman, 11 Aralık'ta CRR Konser Salonu'nda klasikleşmiş şarkılarını CRR Senfoni Orkestrası'nın yaylı sazlar üyeleri eşliğinde seslendirecek. Bugüne kadar albümleri 85 milyonluk satış rakamına ulaşan sanatçının son yıllarda düzenlediği turneler arasında; prensin evliliği için kayıt ettiği "Prince of the Rising Sun" parçası ile Japonya, Kremlin'de verdiği iki anılara kazanan konseri ile Moskova, Tayland, İskandinavya, Yunanistan, Sri Lanka, Malta, Almanya, Hong Kong, Meksika, Türkiye, Dominik Cumhuriyeti, İngiltere, Tayvan, Malezya, Singapur, Fransa, Dubai, Brezilya ve Endonezya bulunuyor.

11 Aralık 2015 20:00, CRR Konser Salonu, İstanbul



ARALIK'TA UNUTMA!

Vakıflar Haftası
3-9 ARALIK

Dünya Madenciler Günü
4 ARALIK

Kadın Hakları Günü
5 ARALIK

Uluslararası Sivil Havacılık Günü
7 ARALIK

Dünya İnsan Halkları günü
10 ARALIK

İnsan Hakları Haftası **10 ARALIK'**ı içine alan hafta

Tutum, Yatırım ve Türk Malları Haftası
12 -18 ARALIK

Yoksullarla Dayanışma Haftası
12 -18 ARALIK

Dünya Kooperatifçilik Günü
21 ARALIK

Atatürk'ün Ankara'ya Gelişi
27 ARALIK

ARALIK SİNEMA

Aralık'ta vizyonda...

Box Office Türkiye verilerine göre Aralık ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



4 ARALIK CUMA
DÜĞÜN DERNEK 2: SÜNNET
Komedi

Oyuncular: Ahmet Kural, Murat Cemcir, Rasim Öztekin
İlk filmde oğlunu evlendiren İsmail, ikinci filmde torununu sünnet ettirme telaşına giriyor. Eski takım bir araya geliyor, başını olmadık belalara sokuyor, sünnet düğünü şehir çapında bir hadise halini alıyor.



11 ARALIK CUMA
PAN
Aile, Fantastik, 3 Boyutlu. **Oyuncular:** Hugh Jackman, Levi Miller, Rooney Mara

Kaçırılarak var olmayan ülke, "Neverland'da götürülen öksüz bir çocuğun hikayesini konu alıyor. Bu çocuk, daha sonra büyülü ülke "Neverland'de Peter Pan ismiyle sonsuza kadar anılacak bir kahramana dönüşecektir.



18 ARALIK CUMA
NADİDE HAYAT
Komedi

Oyuncular: Demet Akbağ, Yetkin Dikinciler, Sevil Akı
Çağan Irmak'ın yeni filmi Nadide Hayat, hayatını değiştirmeye karar veren orta yaşlı Nadide'nin komik hikayesini anlatıyor.



25 ARALIK CUMA
ERTUĞRUL 1890
Dram, Tarihi, Aksiyon
Oyuncular: Seiyu Uchino, Kenan Ece, Shiori Kutsuna
Japon-Türk ortak yapımı "Ertuğrul" filmi, 1890 yılında Japon sularında batan Osmanlı fırkateyni Ertuğrul'un hazin hikayesi ile 1985'te 215 Japon vatandaşının İran-Irak savaşından kurtarılmasının çarpıcı öyküsünü kurgusal bir senaryoyle anlatıyor.

STAR WARS: BÖLÜM VII - GÜÇ UYANIYOR

Yönetmen: J.J. Abrams

Oyuncular: Harrison Ford, Mark Hamill, Carrie Fisher, Adam Driver, Daisy Ridley, John Boyega, Oscar Isaac, Lupita Nyong'o, Andy Serkis, Domhnall Gleeson, Anthony Daniels, Peter Mayhew ve Max Von Sydow



Türkiye'de vizyon tarihi: 16 Aralık 2015 Çarşamba (imdb), 17 Aralık 2015 Perşembe (BoxOffice Türkiye), 18 Aralık 2015 (Vikipeidi). Imdb'ye göre 14 Aralık'ta ABD, 15 Aralık'ta İngiltere gösterimleri yapılacak. Türkiye'de ise 16 Aralık'ta Avrupa'nın birçok ülkesi ile birlikte gösterime girecek...

Tür: Bilim-Kurgu, Fantastik, Aksiyon, 3 Boyutlu

Serinin bu filmi, 1983 yılında çekilen Yıldız Savaşları: Bölüm VI - Jedi'in Dönüşü'nden 30-40 yıl sonrasında geçecek. Aslında filmle ilgili söylenebilecek hemen hemen tek şey şimdilik bu... Çünkü pek bir şey bilinmiyor.

Genel olarak Yıldız Savaşları ile ilgili ne söyleyebiliriz ki? George Lucas'ın dahi beyninin ürünü bir kurgusal evren. 1977'deki ilk filmi ile kitleleri etkisi altına almış bir popüler kültür fenomeni. Önce filmi, sonra çizgi roman, bilgisayar ve konsol oyunları, televizyon yapımları, koleksiyon malzemeleri her zaman çok satmış, çok tutkuyla bağlanmış büyülü bir olgu. 1980'lerde Ronald Reagan'ın hava savunma projesine adını verecek kadar gerçek hayata nüfuz etmiş bilim kurgu... Belki de Star Wars çılgınlığının boyutlarıyla ilgili bilgi verebilecek en iyi örnek, 2011'de Manchester'de yaşayan Rickie La Touche isimli bir İngiliz koleksiyonerin kendisiyle ilgilenmediği için Star Wars koleksiyonunu parçalayan karısını boğarak öldürmesidir. Anlaşılabacağı üzere özellikle sanayileşmiş batı toplumlarında inanılmaz etkili olmuş bir serinin son halkası geliyor, hazırlıklı olun.

Her Yıldız Savaşları filminde en az on kere tekrar edildiği gibi: "Güç seninle olsun..."

ÖNEMLİ BİR HAVACILIK KİTABI...

TÜRK SİVİL HAVACILIK TARİHİNE DAMGASINI VURAN

UÇAK KAZALARI

KEREM GÖK



MÜMİN BALKAN

Havacılıkla ilgili kitaplar açısından oldukça fakir bir coğrafyada olmamıza rağmen güzel sürprizler de olmuyor değil. İnternette yayınlanan 500KNOTS e dergisinin editörü Kerem Gök tarafından hazırlanan Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları kitabı da bunlardan biri. Geçtiğimiz aylarda piyasaya sunulan kitabın yayıncısı Altın Bilek yayınları tarafından hazırlanan tanıtım yazısı şöyle:

“Son seferin son anonsu, son kalkış ve gökyüzünde yapılan son yolculuklar...

Türkiye tarihinin en acı detaylarını barındıran olaylar arasında yer alan uçak kazaları, bugüne kadar hep kapalı bir kutu olmuştur. Günümüzde unutulmaya yüz tutmuş bu olayların her biri, bir döneme damgasını vurmuş ve kamuoyuna gazetelerin birinci sayfalarından duyurulmuştur. Yani sivil havacılık tarihimizdeki uçak kazaları her zaman merak edilen ve dikkat çeken olaylar olarak akıllara kazınmıştır.

Bu kitap, sivil havacılık tarihimize damgasını vuran ilk uçak kazalarından başlayarak, bir

zamanlar “en ölümcül uçak kazası” gibi kötü bir unvan kazanmış 1974 Paris kazası ve o dönemde İtalyanlara yas ilan ettiren 1976 Isparta kazası gibi sansasyonel uçak kazaları ile devam ediyor, son olarak da 2009 Amsterdam kazası ile son buluyor. Türk sivil havacılık tarihine damgasını vuran, otuz beşten fazla sivil havacılık kazasını eşsiz bir araştırmayla ele alarak, bir yandan da kâh uçakların büyüğü dünyasından dikkat çeken detayları, kâh havacılık tarihini, kâh yıllar önce düşmüş bir yolcu uçağından kalanları ararken yaşanan yol hikâyelerini heyecanla okuyacaksınız.

Kerem Gök’ün titizlikle hazırladığı bu kitapta, sivil havacılık tarihimizdeki uçak kazalarının hatırlanmaya değer ilginç hikâyelerini bulacaksınız. Havacılık tarihinin tozlu sayfalarından, bulutların üzerine uzanan cümlelerle bezenen değişik bir yolculuk sizleri bekliyor. İlk sayfayı çevirdiğiniz andan itibaren tam yüz yıldır açılmayı bekleyen bir karakutuyu açmaya hazır olun.”

Bakir havacılık tarihimizle ilgili araştırmaların ve böylesi önemli kitapların çoğalması dileklerimizle...



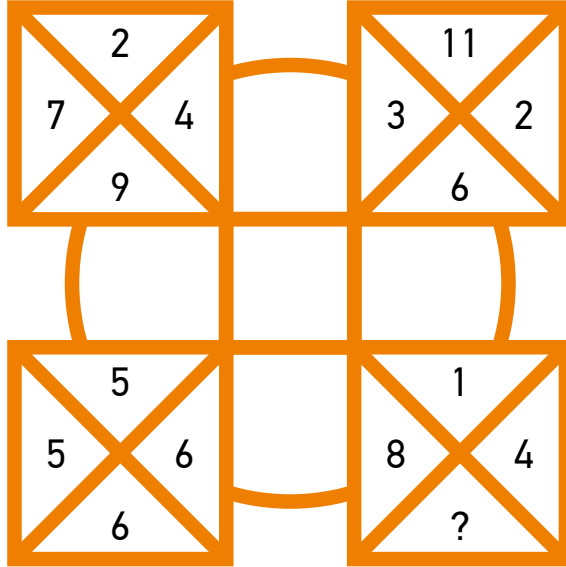
1

HANGİ BERBER?

Bir gezgin ilk kez geldiği küçük bir kasabada saç tıraşı olmak ister. Kasabanın tek caddesinin üstünde karşılıklı iki berber dükkanı dışında berber olmadığını öğrenir. Dükkanlardan biri oldukça karmaşık içindedir ve berberin saç kesimi de korkunçtur. Diğeri ise çok düzenlidir ve bu dükkanın sahibi berberin de saç kesimi çok iyidir. Gezgin hangi berberde tıraş olmalı, neden?



2



BOŞLUĞU DOLDURUN

Sağ alttaki boşluğa hangi rakam gelmeli?

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

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Selçuk Kılıç, Aysun Nihan Yeter, Behlül Beşbaş

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

A yalancı bir maymun,
B de yalancı bir insan.

2

4
Dik sütunların toplamı 14.



SİZE GÖRE KUŞ BİZE GÖRE KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!

80 yıllık deneyimimiz ve güçlü teknolojik altyapımızla dünyanın önde gelen hava yolu şirketleriyle çalışıyor, göklerde büyük başarılarla imza atıyoruz. Gelin, siz de Turkish Technic farkıyla kusursuzluğa imza atın.



Avrupa'nın
En İyi Havayolu

A STAR ALLIANCE MEMBER 

MIAMI'YE UÇMAK İÇİN ÇOK SEBEBİNİZ VAR DİREKT UÇMAK İÇİNSE TEK SEÇENEĞİNİZ

Türk Hava Yolları'yla, İstanbul'dan Miami'ye direkt uçun.
Dünyanın en popüler sahillerini, en lüks alışveriş merkezlerini
Türk Hava Yolları konforuyla keşfedin.

TURKISHAIRLINES.COM

Skytrax Passenger Choice ödülleriinde
Avrupa'da 2015 yılının en iyi havayolu seçildi.

DÜNYA DAHA BÜYÜK.
K E Ş F E T.

**TURKISH
AIRLINES** 