

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

ARALIK 2016 · YIL: 25

25.
yılı



301

UTED

2146-6394

www.uteddergi.com



UÇUCU UÇAK TEKNİSYENİ
GÖREVLERİ VE YAŞANTISI

NEDEN
GECİK(TİR)İYORUZ?

DEĞİŞİM VİZYONUNUZ MU,
VİZYONUNUZDAKİ DEĞİŞİM Mİ?

UÇAK TEKNİSYENLERİNİN YAŞAYAN TARİHİ TAYYAR GÜLER,
NAM-I DİĞER TAYYAR BABA İLE GÖRÜŞTÜK:

“EĞİTİM, HER İŞİN BAŞIDIR...”



**SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA**

UTED
TAKİP EDİN

www.uteddergi.com
yayında



UTED Dergi'nin Android
uygulaması Google Play'de!

Apple için IOS uygulaması çok
yakında hazır olacak!



haberdar olun!



uted_dergi



uted.dergi



uted.dergi

www.uteddergi.com
www.uted.org



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Geçtiğimiz aylarda Milli Eğitim Bakanlığı tarafından "Eğitimden, Üretime Sektörle İşbirliği" temasıyla organize edilen II. Eğitim Kongresine katılmıştık. Eğitim Kongresinde ve MEB tarafından yapılan diğer toplantılarda "Endüstri 4.0 Devrimi" sıklıkla dile getirilmiştir. Herkes gibi bizler de ülkemizde faaliyet gösteren üretim ve hizmet sektörleri firmalarının rekabet gücüne bağlı olarak gelişeceğine inanıyoruz. Özellikle havacılık bakım sektörünün acımasız rekabet ortamında sürekli ve verimli bir şekilde gelişimini sürdürebilmesi için donanımlı insan kaynağına ihtiyaç duyulduğu bu alanda çalışanlar tarafından açık açık ifade edilmektedir.

MEB'e bağlı okulların yöneticileri düzenlenen seminer, toplantı ve çalışmalarla uçak bakım sektörünün nasıl bir çalışan profilini talep ettiğini sorgulamaktadır. YÖK'e bağlı okulların yöneticileri uyuyor mu?

Uçak Bakım organizasyonları;

- analitik düşünebilen,
- bilgiye ulaşma metotlarını bilen, soran, sorgulayan,
- hata yaptığında açık yüreklilikle bunu ifade edebilen,
- sürekli mesleki gelişim becerisine sahip,
- donanımlı, İngilizce bilen, havacılık mevzuatına hakim,
- zaman baskısı altında çalışan ve stresli ortamlarda doğru karar verebilen

nitelikte çalışan beklemektedir.

Buradan bir kez daha tüm ilgililere sesleniyorum. **Uçak bakım ile ilgili lise düzeyinde eğitim veren okulları, başarısı yüksek öğrencilerin tercih etmesi sağlanmalıdır. Ülkemizin 2023 havacılık hedeflerini gerçekleştirebilmesi için en önemli aksiyonlardan biri bu olmalıdır.**

Değerli Meslektaşlarım,

9-11 Kasım 2016 tarihlerinde tecrübeli arkadaşlarımızdan oluşan bir grup ile SHY 66 B1.1 ve B2 Lisans başvurularında kullanılacak "Temel Eğitim Tecrübe Kayıt Listesi" güncellenmesi çalışmalarını gerçekleştirdik. Mevcut listede bulunan ve neredeyse gerçekleşmeyen "task"lar, taslak olarak hazırladığımız yeni "Temel Eğitim Tecrübe Kayıt Listesi"nden çıkarılmıştır. Son halini SHGM'ye ve "SHY 66 Lisanslandırma Çalışma Grubuna" sunacağız.

Bu çalışmalarda görev alan arkadaşlarımıza mesleğimize hizmetlerinden dolayı buradan bir kez daha teşekkür ediyorum.

Lisanslandırma sürecinin tek sorununun bu olmadığını hepimiz biliyoruz. Teorik Bilgi Sınavı sorularının niteliği üzerinde de iyileştirmeler yapılmalıdır. Ayrıca, İstanbul'da çalışan ve lisans sınavlarına girecek gençleri Eskişehir'e gitmeye zorlamanın doğru olmadığını ifade etmek isterim. Havacılık alanında çalışma yapılan İstanbul, Antalya, Ankara gibi illerimizde de sınav organizasyonlarının düzenlenmesi ve EASA kursları ile yurtdışına giden kaynağın da önüne geçilmesi gerekir.

Değerli Meslektaşlarım,

Derneğimizin kuruluşunun 48. yılını gururla yaşıyoruz. Mesleğimizi ve derneğimizi "Geleneğimizden kopmadan, geleceğe taşıyacak" abilerimizle ve genç arkadaşlarımızla dayanışma içerisinde olacağız.

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

Saygılarımla...



NECDET AKŞAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

EMNİYETİN TANITILMASI VE TANINMASI

12

SAFETY FIRST



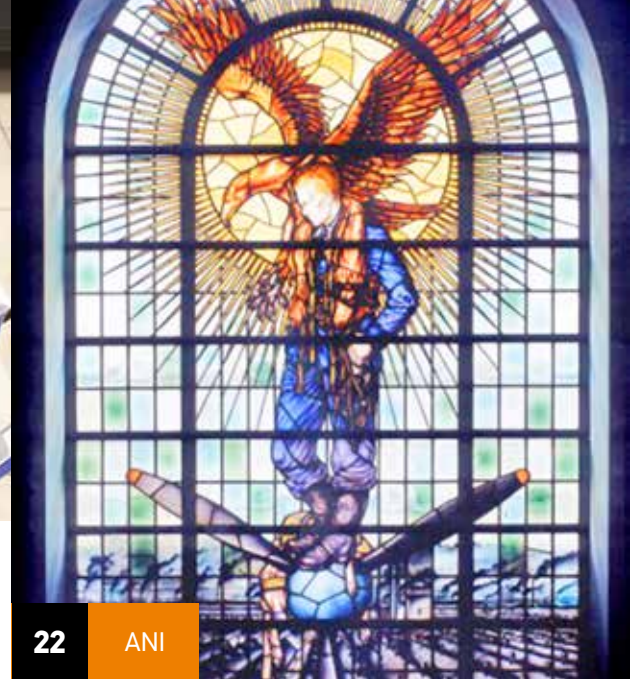
6

TARİHİN TANIKLARI

UÇAK TEKNİSYENLERİNİN YAŞAYAN TARİHİ TAYYAR GÜLER,
NAM-I DİĞER TAYYAR BABA İLE GÖRÜŞTÜK:
“EĞİTİM, HER İŞİN BAŞIDIR...”

22

ANI



İNGİLTERE - ROLLS & ROYCE,
DERBY VE BİR OTEL

06 TARİHİN TANIKLARI

12 SAFETY FIRST

14 HAVACILIK

18 TÜRK HAVACILIK TARİHİ

22 ANI

28 TEKNİK

30 TEKNİK

32 TEKNİK

36 TEKNİK

40 TEKNİK

42 GEZİ

46 PSİKOLOJİ

50 UÇAN ÇOCUK

52 HABER

60 SOSYAL MEDYA

62 AJANDA

64 SİNEMA

65 KİTAP

66 BİL BAKALIM

UÇUCU UÇAK TEKNİSYENİ GÖREVLERİ VE YAŞANTISI

TEKNİK 30



NEDEN GECİK(TİR)İYORUZ?

TEKNİK 32



ZORLA (STRESLE) GÜZELLİK

PSİKOLOJİ 46



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Editör
İsmail ŞEN

Basın-Yayın Sekreteri
Celal BATUR / Ersin ADIYAMAN

Yazı Kurulu

Erhan İNANÇ, Murat KÖSE, Beytullah AKKAYA,
Cemil AKGÜL, Gonca DEMİRÖZ, İsmail ŞEN,
Handan DİKER, Şebnem BAYEZİT,
Hamdi FİDAN, Hüseyin GÜMÜŞ, Ergün KARCI,
Nihan YAVAŞ, Emrah YENER, Mümin BALKAN

Adres

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

İnternet Sitesi

www.uteddergi.com
www.uted.org

Sosyal Medya

www.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.





**UÇAK TEKNİSYENLERİNİN YAŞAYAN TARİHİ TAYYAR GÜLER,
NAM-I DİĞER TAYYAR BABA İLE GÖRÜŞTÜK:**

“EĞİTİM, HER İŞİN BAŞIDIR...”

Mesleğe 1948’de, THY’ye, daha doğrusu o zamanki adıyla Devlet Hava Yolları’na 1952’de girdi. İlk lisans alan grup içindeydi, lisans numarası 12. THY’den iki kere emekli oldu: İlki 1975, ikincisi 1992’de. Uçak teknisyenlerinin yaşayan tarihi Tayyar Baba namıyla tanınan Tayyar Güler’le çok zevkli bir sohbet gerçekleştirdik. Atatürk Hava Limanına gidip, anıları canlandırdık. Genç teknisyenlerle bol kahkahalı sohbetler yapan Tayyar Baba’nın anlattıkları 58 yıl öncesinden günümüzü aydınlatıyor... Tayyar Güler, meslekte özellikle eğitimin önemine dikkat çekiyor.



İSMAİL ŞEN

UTED: Tayyar Baba, öncelikle isminizden başlayalım isterseniz... Tayyar “uçan” demek... Sizin de hayatınız havacılık olmuş. Bu ismi size neden ve nasıl vermişler...

Tayyar Güler: Babam arkadaşlarıyla birlikte o zaman Tayyare Piyangosu denen piyango biletlelerinden almış.



Beş kişi ortak... Büyük ikramiye bunlara çıkmış. Böylece benim adımla da uğurlu geldim diye Tayyar koymuşlar.

UTED: Güzel hikâye... Peki, sizin havacılığa girişiniz nasıl oldu?

Tayyar Güler: Benim amcam inşaatlarda çalışırdı. Erkek sanat enstitüsüne girme nedenim amcamdır. O boyacıydı, bana, sen de demirci olursun, inşaat işleri alınız, dedi. Ben böylece demircilik bölümüne girdim. Eskişehir Erkek Sanat Enstitüsü’nden mezun olacağımız yıl okulun müdürü bizi toplayıp bir konuşma yaptı. Sizin iyi bir fabrikada çalışmanız için görüşmeler yapacağım, dedi. O zaman da bugün gibi işsizlik vardı. Bir yere girip çalışmak önemliydi. Neyse, müdürümüz Tayyare Fabrikası komutanı ile konuşmuş, komutan bir imtihan yaparım, kazananı alırım, demiş. Biz de sınava girdik. Ben kazanarak 18 yaşında Tayyare Fabrikası’nda çalışmaya başladım.

UTED: Ne gibi işler yapardınız?

Tayyar Güler: Motor atölyesinde çalıştım. Makineli tüfeklerin mermilerinin pervaneye çarpmasını önleyen bir dişli ayarı vardı. Ben onu yapardım.



UTED: Peki, askerliğiniz sırasında uçaklardan ayrıldınız mı?

Tayyar Güler: Bilakis, askerliğim sırasında uçaklarla ilgili çok şey öğrendim. Benim askerliğim Kütahya Hava Er Okulu'nda başladı. Buradaki acemi eğitimimden sonra bir imtihan yaptılar. Başarılı olanları da İzmir Gaziemir'de Amerikalıların bir Hava Okulu vardı, oraya gönderdiler. Ben de bu okula gittim. 16 ay boyunca çok iyi bir eğitim gördük. Her gün iki kere sınav yapıyorlardı; bir sabah, bir de akşam... 21 günlük eğitimler vardı. Her 21 günde bir konuda eğitimimiz tamamlanıyordu. Uçağın her kısmıyla ve konuyla ilgili eğitimler aldık: Teknik resim, gövde, pervane, elektrik, motor çalıştırma, hidrolik konularında çok sıkı eğitildik.

UTED: Herhalde bu eğitimi o yıllarda başka bir yerde almak mümkün değildi...

Tayyar Güler: Nerde... Mümkün değil. Hatta o okul bizim THY eğitimlerinin de ilham kaynağı olmuştur. O dönemde teknisyenler sanat enstitüsü mezunu bile olmuyordu. Sanayiden adam toplanıyordu. Benim bu eğitimi almış olmam çok farklı bir konumda

Benim askerliğim Kütahya Hava Er Okulu'nda başladı. Buradaki acemi eğitimimden sonra bir imtihan yaptılar. Başarılı olanları da İzmir Gaziemir'de Amerikalıların bir Hava Okulu vardı, oraya gönderdiler. Ben de bu okula gittim.

bulunmamı sağlamıştı. Ben de bundan cesaret alıp üstlerime hep bir eğitim merkezi kurulması gerektiğini, benim bilgime sahip teknisyenlerin ancak böyle yetiştirilebileceğini söylüyordum. Sonuçta, 1960'ların başında, mezun olduğum Gaziemir Hava Okulu'ndan öğretmenler alarak İstanbul'da eğitimlere başlandı ve ilk lisanslar da bu eğitimi bitirenlere verildi.

UTED: Sizin lisans numaranız kaç?

Tayyar Güler: 12... Tabii önce öğretmenlere lisans verildi, hemen arkasından benim lisansım geliyordu.





UTED: Türk Hava Yolları'nda bilginizle öne çıktığınızı söylediniz. İlk girişiniz nasıl oldu?

Tayyar Güler: O zaman adı Devlet Hava Yolları'ydı. Ben askerden sonra oraya girmek istedim ama çok zor, dediler... Giremezsin, tanıdığın olması lazım, falan dediler. Ben tanıdık bulamadım ama başvurumu da yapmıştım. Bu nedenle imtihana gittim. Mülakat şeklinde yapılıyordu. Alaattin Selçuk isimli bir mühendis vardı, beni imtihan etmeye başladı. Kitaptan sorular sormaya başladı. Flap nedir, gibi sorular soruyor ve ben cevaplıyorum. Tabii askerden de yeni gelmişim, okulu yeni bitirmişim her soruyu cevaplıyorum. Ancak, mühendis birden kitabı sert bir biçimde kapattı ve "ben seni imtihan edemem"

dedi. Benim rengim atmış olacak ki, "üzülme sen, benim senin kadar bilgim yok, sen derya gibisin, tam bizim aradığımız elemansın" dedi. Sonra da "zat işlerini" arayıp, "çok iyi bir eleman aldık, tayinini en kısa zamanda gerçekleştirin" dedi. Beni depoya gönderip iâşe verdiler ve "yarın işbaşı yapacaksın" dediler. Ertesi gün de hiç unutmam, Mustafa Kemal Atatürk'ün ölüm günüydü. 10 Kasım 1952 günü anma merasiminden sonra işe başladım ben...



O zaman adı Devlet Hava Yolları'ydı.
Ben askerden sonra oraya girmek
istedim ama çok zor, dediler...
Giremezsin, tanıdığın olması lazım,
falan dediler. Ben tanıdık bulamadım
ama başvurumu da yapmıştım. Bu
nedenle imtihana gittim.



UTED: Maceralı bir başlangıç olmuş...

Tayyar Güler: Tabii, kitabı kapatınca çok korkmuştum.

UTED: İlk görev yeriniz neresiydi?

Tayyar Güler: Ben Ankara Güvercinlik'te çalışmaya başladım. Bir gün Mühendis Suat Bey benimle görüştü ve bilgili olanları imtihan edeceklerini, başarılı olanları

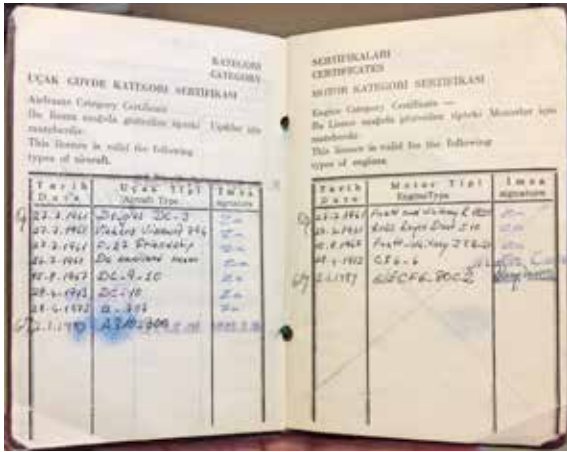
uçuş makinisti yapacaklarını söyledi. O zaman makinist denirdi. Sonra bu imtihana da girip kazanınca ben uçuş makinisti oldum ve uçuşa başladım. DC 3 uçaklarıyla iç hatlarda uçuyordum. Uçakta iki pilot, bir hostes bir de makinist olurdu. Arıza olduğunda müdahale ediyorduk. Altı ay kadar uçtum ben. Ancak bir süre sonra hanım evde uzun süre yalnız kaldığı için korktuğunu söylemeye başladı. Bu durumda ben uçuşu bırakmaya mecbur oldum. Uçuş farkı olarak maaşımdan fazla para alıyor olmama rağmen uçuştan ayrıldım.

UTED: Sonra yine aynı göreve mi döndünüz?

Tayyar Güler: Tabii. Ancak Mühendis Suat Bey, benim iş bilgimin farkında olduğu için, "seni burada ezdirmem, posta başı yapacağım" dedi. O zaman ustabaşı yerine posta başı denirdi. 20 – 30 kişilik bir grubu toplayıp, "arkadaşlar, Tayyar Güler arkadaşınız tahsillidir, sanat enstitüsü mezunudur. Üstelik Hava Okulu'ndan diploması vardır. Bundan sonra sizin posta başınız odur. Onu dinleyeceksiniz" dedi. Ben 22 yaşımıdayım. Onların



Ben Ankara Güvercinlik'te çalışmaya başladım. Bir gün Mühendis Suat Bey benimle görüştü ve bilgili olanları imtihan edeceklerini, başarılı olanları uçuş makinisti yapacaklarını söyledi. O zaman makinist denirdi. Sonra bu imtihana da girip kazanınca ben uçuş makinisti oldum ve uçuşa başladım.



aralarında 30 – 40 yaşında adamlar var. “Abi” falan diyerek idare ettik tabii... Güzel bir çalışma ortamı oldu.

UTED: Eğitimli olmanızın yararlarını gördünüz herhalde...

Tayyar Güler: Tabii, görmem mi? Eğitim her işin başıdır. Bir şeyi bilmezsen, nasıl doğru yapacaksın? Mesela mesleğin ilk yıllarında başımdan geçen bir olay anlatayım. Bakımlarda uçakların arka bujileri değişiyordu. 14 silindir Pratt and Whitney motorları vardı. Bu motorların arka bujileri zaman haddinden sökülür değişirdi. Sökülürken bujiler kırılıyordu, kesip çıkarmak gerekiyordu. Çok zahmetli bir işti. Bu olayı görünce Havaçılık Okulu'nda derslerde söylenenler aklıma geldi. Bujileri söktüğünüz zaman gres sürün, sonra sıkın derlerdi. Hemen Suat Bey'e gidip durumu anlattım. Bize kurslarda öğretilenleri söyleyip, gres sürersek bujiler kırılmaz, dedim. Suat Bey, depoya gidip birlikte bakalım, belki gres de vardır, dedi. Depoda 40 – 50 kutu bulduk. Meğer Amerikalılar kullanılması için göndermiş ama bilinmediği için kimse kullanmıyor ve bütün bujiler kırılıyormuş. Kullanmaya başladıktan sonra hiç buji kırılmadı...

Sürecek...



TAYYAR GÜLER

1930 yılında Kayseri'de doğdu. Kayseri Büyükbürüngüz köyü ilkokulu sonrası orta öğrenimine Kayseri'de devam etti. Kayseri Erkek Sanat Enstitüsü Demircilik bölümünde okurken, Devlet Demiryolları'nda çalışan babasının tayini sonucu ailesiyle Eskişehir'e geldi. Türkiye'de havacılığın geliştiği iki şehirde çocukluk ve gençliği geçen Tayyar Güler, Eskişehir Erkek Sanat Enstitüsü'nden mezun olduktan sonra 1948 yılında Eskişehir Tayyare Fabrikası'nda çalışmaya başladı. Askerliği sırasında, Kütahya Hava Er Okulu'ndaki acemi eğitimi sonrası girdiği sınavda başarılı olunca İzmir Gaziemir 2-747 Hava Okulu'na gönderildi. Amerikalılar tarafından eğitim verilen okulu, 16 ay sonunda üstün başarıyla tamamladığı için askerliğini Eskişehir'de tamamladı. Askerliği sonrası girdiği Devlet Hava Yolları sınavlarında da başarılı olup, 1952 yılında THY'de çalışmaya başladı. İlk lisans alan grup içinde bulundu. 1975'te emekli oldu. 1977'de geri döndü. İkinci emekliliğini 1992 yılında Revizyon Teknik Kontrol Vardiya Şefi olarak yaşadı. 1992 yılından beri meslektaşlarıyla başını hiç koparmayan Tayyar Güler, emekli teknisyenlerin düzenlediği her toplantıya katılıyor.



SAFETY FIRST

EMNİYETİN TANITILMASI VE TANINMASI

Bakım sektöründe çalışan her personel Human Faktör eğitimlerini zorunlu olarak almaktadır. Bu eğitimlerin genel amacı tüm personele farkındalık sağlamak ve hata yapmadan evvel önlem almaktır. Ayrıca SMS (Safety Management System) konusunda da yazılı eğitimler bu kapsamda verilir ve tüm bakım personeli için Bakım emniyetini etkileyen konularda duyarlı olmaları istenir.



HAMDİ FİDAN Uçak Bakım Mühendisi

Eğitimlerin belli standartları vardır ve çoğunlukla sınıf ortamında veya online olarak alınan bu eğitimlerin sahaya yansması çok fazla ölçülebilir değildir. Yapılan hataları, bu hataların aylık yıllık oranlarını yüzdeleri bulabilir hesaplayabiliriz ama eğitim ile bunu ilişkilendirecek olursak çok sağlıklı sonuçlar alamayız.

Bu kapsamda sormamız gereken sorular şunlardır;

- Ben Emniyet konusunda ne biliyorum?
- Ben uçuş emniyetini ilgilendiren bir konu ile karşılaştığım zaman nereye ve hangi kanallar ile bilgi vermeliyim?
- Bilmem gereken kurallar ve prosedürler neler?

Bu sorulara cevap verilebildiği zaman personel gerçekten tam anlamıyla Emniyet Yönetimi konusunda bilgilendirilmiş demektir.

Personel kadar bir kademe üst yöneticiden başlamak üzere tüm yöneticilerinde bakım emniyetinden sorumlu olduğu bir gerçektir. Hiçbir yönetici altında çalışan personeli emniyetsiz bir şekilde çalışmaya, emniyetsiz bir iş yapmaya zorlayamaz. Yönetimden gelen bir emniyet anlayışı olduğu zaman yani personel;

- Ben bu işi emniyetsiz bir şekilde yaparsam kendime zarar verebilirim, ayrıca yöneticime bunu açıklayamam diye düşündüğü zaman gerçek ve sürdürülebilir bir Emniyet anlayışı oluşturulmuş demektir.

Training and education - A building block

Operational personnel

- 1- Organization's safety policy
- 2- SMS fundamentals and overview

Managers and supervisors

- 3- The safety process
- 4- Hazard identification and risk management
- 5- The management of change

Senior managers

- 6- Organizational safety standards and national regulations
- 7- Safety assurance

Herhangi bir kaza, hata veya olumsuz durum meydana gelmeden evvel personel tarafından fark edildiğini varsayalım. Personel bir ekipmanın hatalı kullanıldığını tespit etti. Birgün bir kazaya sebep olacak ama yöneticiler ve diğer çalışanlar bunun farkında değil. Personelin bu durumu nereye bildireceği açık bir şekilde belirtilmelidir. Gerekirse tüm sosyal alanlarda bu bilgi afişler ve yayınlar vasıtasıyla sergilenmeli ve teşvik edilmelidir. Aynı zamanda yöneticileri tarafından da hiçbir baskıya maruz kalmaksızın her türlü emniyetsiz durumu bildirebilme özgürlüğüne sahip olmalıdır.

Bu yazıda bakım ortamında çalışan tüm arkadaşlarımıza çağırım çalıştığınız şirketin Emniyet yönetim sistemi ile iletişime geçmek konusunda tereddüt etmeyiniz. Emniyetin geliştirilmesi konusunda her zaman gönüllü olarak, sürdürülebilir emniyet için katkı sağlayınız. Bu durumu ciddiyetle ele almak sağlığını ve çalışma arkadaşlarınızın sağlığını ve çalışma ortamının kalitesini her zaman bir üst seviyeye çıkartacaktır.

Emniyetli ve sağlıklı günler dilerim.





SAHADA UYULMASI GEREKEN KURALLAR VE UÇUŞ EMİYETİ KURALLARI

Değerli UTED Dergi okurları, sizlere Bu sayıda konumuz modelciliğin olmazsa olmazı, yani emniyet kuralları... Öncelikle şunu unutmayın: Model uçak kesinlikle hafife alınacak bir oyuncak değildir! Sebebi model uçağın gerçeğinden tek farkı gerçeğinin üç boyutlu küçültülmüş halidir, dolayısıyla gerçek uçuşlardaki emniyet kuralları ne ise aynı durum bizde de mevcuttur.



İSMET İLHAN Model Uçak Öğretmeni, Diyarbakır Fen ve Teknoloji Tasarım Lisesi

Patlarlı veya elektrikli fark etmiyor. Bulunduğunuz yerde asla (bina, elektrik direği, ve insan) olmaması gerekiyor, ve bu şu demektir model uçak uçuracağınız yerler genellikle güvenli alanlardan oluşmalı. Eğer bunlara dikkat edilmez ise kötü kazalara sebebiyet verebilirsiniz ve hatta bu kazalar ölümlerde sonuçlanabilir. Pek çok gelişmiş ülkelerde bu hobi ile uğraşanlar genelde bir çatı altında toplanırlar ve insanlar daha güvenli uçuş yaparlar. Bu alanlarda tehlikeli uçuş yapanların uçuşları kesilir ve bir daha uçuş yapmalarına da izin verilmez.

A- Model uçak ile ilgili önlemler

1. Uçuş testlerindeki başarısıyla uçabilirliğini kanıtlamadan modelinizi; yarışma, gösteri gibi seyirci huzurunda yapılan olaylarda uçurmaya kalkışmayın.
2. Modelin üzerinde veya içinde adınızı ve adresinizi belirten etiketler olmadan onu uçurmayın

3. Modelde, patlayıcı veya yanıcı maddeler içeren hiçbir şey taşımayın. Roketler, modelde atılan patlayıcı içeren bombalar, duman bombaları bütün patlayıcı gazlar (hidrojenle doldurulmuş balonlar gibi) yasaktır. Sadece, modele sabit olarak tutturulmuş kalkış mesafesi kısaltıcı roketlere (JATO) izin verilebilir. Her durumda bu roketlerde kullanılan yakıtın toplam ağırlığı 1,4 kg'ı (3,3 pound) geçemez.

4. Model uçak; insan taşımayan, motorlu veya motorsuz bir hava aracıdır. Onunla hayvan taşımaya da kalkışmayın.

B- Uçuş alanı ile ilgili önlemler :

1. Gerçek uçakların havaalanları çevresinde uçuş yaparken, havaalanı işleticisinin belirtmesi olmaksızın havaalanına yaklaşık 5 km (3 mil) mesafe içinde 120 m.'den (400 feet) daha yüksekte uçmayın. Bu kesinlikle yasaktır. Bu durum yaşandığında hapis

Model uçakları uçuşacağınız bölgeler, havalimanlarından, insanlardan ve yüksek gerilim hatlarından kesinlikle uzak olmalıdır.

cezası ve adli para cezası ile cezalandırılırsınız. Model uçakları uçuşacağınız bölgeler, havalimanlarından, insanlardan ve yüksek gerilim hatlarından kesinlikle uzak olmalıdır.

2. Uçuş sitesinin, saptanmış kurallarına uyun. Modelinizi kasten dikkatsizce, umursamazca ve tehlikeli tarzda uçurmayın
3. Uçuş sitesinde bir düz veya yuvarlak hat belirlenmelidir. Bütün uçuşlar bu hattın bir yanında, bütün seyircilerse hattın diğer yanında olmalıdır. Sadece, o anda uçan uçaklar ile ilgili kişilerin hattın uçuş tarafında bulunmasına izin verilmelidir. Seyirciler tarafı üzerinde uçuş yasaklanmıştır.
4. Model uçak pistlerinde kalkıştan önce KALKIŞ VAR deyip sahanın içinde olanları uyarmalıyız , yine aynı şekilde uçuşumuzu tamamlamış ve SON YAKLAŞMAYA geldiğimizde ise bu kez İNİŞ VAR demeliyiz ki uçuş sahası içinde olan kişileri uyarmış olup orada bulunan insanların hayatını da tehlikeye atmamış oluruz .
5. Eğer alkol alınmış ise o günkü uçuş kesilir veya uçuş yapmadan noktalamış olur. Çünkü alkol aldığınızda uçuş esnasında hem kendinizi hem bir başkalarının hayatını tehlikeye atmış olursunuz.

Model uçağı, helikopteri, planörü veya hangi hava aracı olursa olsun, uçurduğunuz alanda bina elektrik direği ve insan olmamasına dikkat etmek gerekir. Bununla birlikte havalimanlarının olduğu bölgelerde de uçuş yapamazsınız. Ne yazık ki son yıllarda bu kurallar özellikle dört motorlu uçak diye tabir ettiğimiz dronlarla ihlal edilir hale geldi. Oysa bu noktalarda yaptığınız sorumsuzca uçuşlar diğer uçakları ve uçuşları ciddi sıkıntıya sokmaktadır.

6. Günümüzde sivil havacılığın yeni yönetmeliklerinden birisi de eğer hazır model uçak uçuruyorsanız ya da sıfırdan bir uçak yapmış iseniz bunu Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne (SAGEM) bildirmek ve elinizde bulunan tüm uçakların için plaka almak zorundasınız. Yine bu işlemi yapmaz iseniz uçuşunuza asla müsaade edilmemektedir.

İlk adım modelin hazırlanması

Peki emniyetli uçuşlar için ne yapmalı? Önce modelinizle ilgili önlemler almanız gerekir. Adım adım bu kuralları birlikte gözden geçirelim:

1. Uçuş öncesi her şey gözden geçirilip bir eksik var mı, yok mu kontrol edip test uçuşu öyle yapılmalıdır.
2. Modelinizin yapısı belirli ağırlığın üzerine çıkmamalıdır. Mesela modelinizin ağırlığı 2150 gram ise siz bu ağırlığın üstüne çıkarsanız hem uçuşta hem de dengede büyük sorunlar yaşarsınız.
3. Modelin size ait olduğunu gösteren ibareler üzerinde yer almalıdır. Örneğin sahada sizin uçağın bir benzeri yani renkleri aynı olan bir model varsa, uçuş sırasında uçakları karıştırabilirsiniz. Bu tür durumda tavsiiyem aynı anda uçmayın.



4. Modelinizle patlayıcı ya da yanıcı hiçbir şey taşımayın!

Motor kontrolleri çok önemli

Modelinizden sonra sıra geldi motora. Önce neleri kontrol etmeli?

1. Motorunuza uygun pervaneler tercih etmelisiniz. Ne daha büyük pervane kullanabilirsiniz ne de küçük...

2. Patlar motorlu model uçaklarda nitro dışında yakıt kullanamazsınız.

3. Türbün jet motorlarını çalıştırmadan önce tüm güvenlik önlemlerini çok iyi bir şekilde gözden geçirmelisiniz. Jet modelcilerin yanında kesinlikle taşıması gereken teçhizatların başında yangın söndürme tüpü gelir. Motorun ilk ateşlenme anında zaman zaman alev alma olayları ile karşılaşabiliyor. Yapacağınız ilk müdahale ile hem alanın hem modelin ve her şeyden önemlisi de kendi emniyetinizi sağlamış olursunuz.

Uçuş sahasında neler yapmalı?

1. Aman dikkat! Havalimanı-havaalanı veya model değil gerçek uçakların alçak uçuş yaptığı yerlerden uzak durun! Havadaki diğer uçağı ve içindekileri tehlikeye atabilirsiniz. Bunla ilgili bir örnek vermek isterim. Bir gün İstanbul Kumburgaz'da bir tepede model uçak uçuruyorduk. Bu sırada tepe yakınlarından

Uçuş sahasında belirtilen kurallara riayet etmek durumundasınız, uçuş sırasında insanların üstünde uçuramazsınız. Herhangi bir kumanda kaybı veya irtibat kesilmesi durumunda yerdeki insanlar zarar görebilir.

bir eğitim uçağı geçti. O uçağın geçişi esnasında bir arkadaşımızda o uçağın yakınından geçti. Kısa bir süre sonra da kolluk kuvveti yanımıza geldi. Bize "Bu bölgede uçuş yapamazsınız" dediler. Nedenini sorduğumuzda, bölgenin Büyükçekmece Gölü yanındaki Hazarfen Havaalanı'ndan kalkan uçakların eğitim yeri olduğu ve eğitim paterninin bittiği noktada uçuş yapıldığı söylendi. Ve bizler de o bölgeden uzaklaştık ve uçuşları tehlikeye atmamış olduk. Modelinizle havada çekim yapacaksanız, bu işin de belirli prosedürleri var. Gerekli izinleri almak zorundasınız.

2. Uçuş sahasında belirtilen kurallara riayet etmek durumundasınız, uçuş sırasında insanların üstünde uçuramazsınız. Herhangi bir kumanda kaybı veya irtibat kesilmesi durumunda yerdeki insanlar zarar görebilir.





3. Uçuş alanında model uçağınızı belirli bir hatta uçurmalısınız ve bu uçuşları yaparken de ters patern çizmemelisiniz. Yani havada bulunan uçuklar hangi yöne dönüş yapıyor ise siz de o yöne göre uçuş yapmalısınız.

4. Modelinizin ağırlığı 10 kilogramı geçiyorsa, gösteri uçuşu yapıyorsanız, seyirciler arasında güvenlik hattı oluşturulmalı ya da normal bir model uçak pistinde iseniz kendinizce bir güvenlik bölgesi oluşturup insanlardan daha uzakta ve güvenli hatta uçurmalısınız.

5. Model uçak uçurma sırasında aynen trafikte, araç sürmek gibi alkol almamanız gerekir. Eğer o gün alkol aldıysanız sahada uçuş yapmamalısınız.

Sıra kumanda kontrolünde

Yeni veya tamir edilmiş bir modelin ilk uçuş öncesinde radyo düzeneğinin yer mesafesi kontrolü yapılmalıdır. Bunu için verici ve alıcı anteni tamamen açılmış bir şekilde kumanda kolları hareket ettirilir. Servolar'da her hangi bir vızılta, kumanda yüzeylerinde herhangi bir titreme ve kumanda da kesilme olmamalı. Bütün kumanda yüzeylerinin doğru çalıştığını kontrol edilmelidir.

Günümüzde artık herkes 2.4 ghz tercih etmektedirler. Oysa geçmişte 2.4 ghz yokken herkes 35 mhz ya da 40 mhz kullanılmaktaydı. Sahaya gelindiği zaman da bir tabela olurdu. Herkes tabelaya adını soyadını ve frekans numarasını yazardı. Bunun sebebi, uçuş esnasında frekans karışmasını ve havada kontrolü kaybetmemeyi sağlamaktı.

Artık denizdeki radyo kontrollü araçlar günümüzdeki gibi 27 mhz kullanıyor. Bunun nedeni, sudaki araca frekans gönderdiğinizde doğru bir şekilde kumandanıza tekrar geri dönmesini 27 mhz sağlıyor. 2.4 mhz ise suda yansıma yapıyor.

Uçuştan önce bu kurallara dikkat! Hepinize emniyetli, kıvrımsız model dolu günler...

Yeni veya tamir edilmiş bir modelin ilk uçuş öncesinde radyo düzeneğinin yer mesafesi kontrolü yapılmalıdır. Bunu için verici ve alıcı anteni tamamen açılmış bir şekilde kumanda kolları hareket ettirilir. Servolar'da her hangi bir vızılta, kumanda yüzeylerinde herhangi bir titreme ve kumanda da kesilme olmamalı.

TÜRK EDEBİYATINDA GÖZDEN KAÇMIŞ BİR UÇAK TEKNİSYENİ:

KAHRAMAN MAKİNİST ALİ DİLAVER

Havacılık tarihinin ilk yıllarının anlatıldığı ve bir derginin sayfaları arasında sıkışıp kalmış bir öykünün kahramanı Makinist, yani uçak teknisyeni Ali Dilaver... Pilot Mülazım Metin Efendi ile yaşadığı heyecanlı öykünün yazarı ismini muhtemelen hiç duymadığınız, öyküsü ve kahramanları gibi gölgede kalmış bir isim: Muazzez Kerim... Yıldız Dergisi'nin 1 Kanuni Evvel 1340 (1924) tarihli dördüncü sayısında yayınlanan "Havada Bir Facia" isimli öyküde, bir pilot ve uçak teknisyeninin savaş sırasında başlarından geçen müthiş bir macera anlatılıyor...



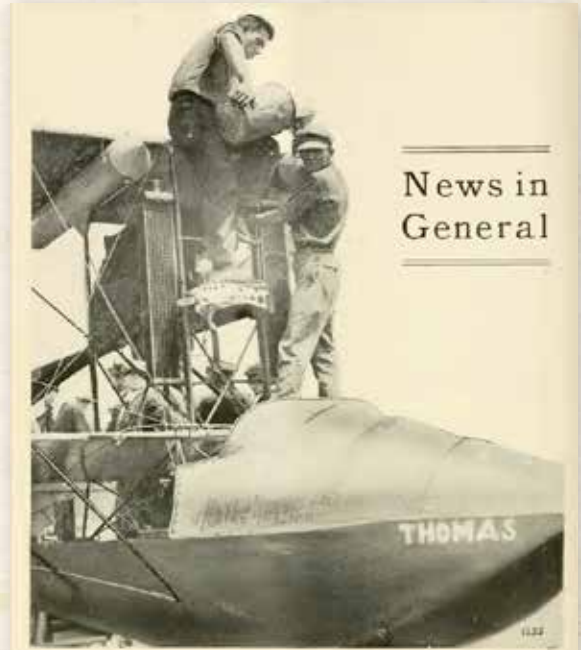
İSMAİL ŞEN

Türk edebiyatında bugün bile kolaylıkla hatırlanan meşhur tipler vardır. Çalıkuşu'nun Feride'si, Aşk Memnu'nun Bihteri, Huzur'un Mümtaz'ı, Anayurt Otel'i'nin Zebercet'i gibi... Çoğu roman kahramanı olan bu tipleri hatırlamamızın nedenlerinden biri de bu eserlerin tiyatro ve sinemaya uyarlanmış olmalarıdır. Tabii bir de unutulmuş kahramanlar vardır. Şöhret bulamamış yazarların, tefrika edildikleri dergi ya da gazetelerin sayfaları arasında sıkışıp kalmış öykü veya romanlarının gölgedeki kahramanları... Bu sayımızda işte bu unutulmuş ama önemli kahramanlardan birinin yer aldığı bir öyküye yer vermek istiyoruz. Kahramanımızın adı Ali Dilaver... Yazarın kahraman makiniste Ali Dilaver adını verirken özenle davrandığı

da hem "Ali" hem de "Dilaver" isimlerinin anlamlarını düşündüğümüzde hemen anlaşıyor. Öncelikle "Ali", kültürümüzde, cesaretin, savaşçılığın timsali Hazreti Ali'den ilhamla sıkça verilen isimlerden biri... "Dilaver" in anlamı ise "yiğit, cesaretli ve yürekli"... Mülazım Metin'in isminin anlamı da öylesine konulmuş değil. Anlamı: "Sağlam, metanet sahibi ve güvenilir"...

Muhtemelen Birinci Dünya Savaşı veya Milli Mücadele yıllarında geçtiği anlaşılan öykümüzü, üslubunu bozmamaya çalışarak biraz da sadeleştirdik.

Kahramanlarımızın başına gelen olayın aslında ne kadar mümkün olduğunu gösteren dönem tazyakelerinden biri... (Aeronautics, Aralık 1913, Sayı: 76, Sayfa: 204)



Bir asır önce de teknisyenler uçak üstünde ve "yağlama" yapıyorlar... New York'ta yayınlanan Aeronautics dergisinin Temmuz 1913 tarihli, 71. sayısının 30. sayfasından...

رسمی پَرشَمبَه

صاحبی : نبی زاده صدی

فیثائی غریبده ۵ غرورده

پیشتر ۱۸ حزیرانه ۱۳۴۱

نومرد ۴ - جلد ۱



ایارینکی صربلر قره ده دکل لواءه اولدو. هوا زرهلبلریمیزی حاضر لامق، مدافع اردومیزی حاضر لامق.

MİLLİ TAYYARECİLİĞE AİT HATIRALARDAN

HAVADA BİR FACİA

MUAZZEZ KERİM

Mülazım Metin Efendi kolunu uzattı ve makinistine aşağıda bir siyah nokta gösterdi. Makinist tayyarenin kenarından eğildi ve baktı. O siyah nokta, arkalarında bir toz bulutu bırakarak, uçar gibi, süratle at koşturan bir müfreze düşman süvarisiydi.

Makinist Ali Dilaver, ruhu da vücudu kadar sağlam, İstanbullu bir Türk genciydi. Gördüğü manzaraya omuz silktili ve güldü.

Tayyarenin bulunduğu bu irtifada, kendileri için bir tehlike düşünülemezdi. Arada sırada beyaz bir duman çıkarak patlayan silahların kurşunları mümkün değil oraya erişemezdi.

Zaten, bu uğradıkları, ilk takip değildi. Her uçuşta, düşman onları böyle kovalardı. Onun için, çoktan beri alıştıkları bu gibi hadiseler, kendilerini telaşa düşürmedikten başka, eğlenceye vesile oluyordu.

Ali Dilaver, bu sefer de yine her defasında olduğu gibi, birazdan yorulup takipten vazgeçeceği muhakkak olan müfrezenin harekâtını, kayıtsız bir biçimde seyre daldı.

Lakin birden bire oluşan, ani bir sessizlik, gayri ihtiyari başını yukarıya kaldırmasına sebep oldu. Motor ansızın duruvermişti.

- Şimdi hapı yuttuk!

Bu üç uğursuz kelimeyi Mülazım Metin Efendi söylemişti. Bu iki yiğidin kalbinde korkudan eser yoktu. Onların canını sıkıyan bu birkaç dakikalık zoraki bekleme idi.

Seri bir bakışla süvarilerin çok geride kaldıklarını görüp, o yönden rahatlayan makinist tayyarenin başını aşağı doğru eğdi ve bir süre sonra yere indiler.

O anda dışarıya fırlayan bu iki arkadaştan Dilaver tamire koyuldu. Mülazım, biraz ötedeki bir tepenin üzerine çıkarak, civarda kendilerini tehdit eden bir düşman tehlikesi mevcut olup olmadığını gözlemledi. Göz alabildiği kadar ufukta hiçbir şüpheli nokta görünmüyordu. Rahat rahat çalışabileceklerdi.

Lakin Dilaver makinedeki arızanın sebebini bir türlü anlayamıyordu. Bujilerde, supaplarda, pervanede hiçbir sorun yoktu. O halde? Ehemmiyetsiz bir şey, belki benzinin akmasına mani olacak surette boruyu tıkamış olan bir cisim olmalıydı.

-Yarım saatlik bir iş, diye söylendi; fakat yolda kazanırız.

Uğraştı ve muvaffak oldu. Metin Efendi yerine geçti, tayyare hızlanmaya başladı.

Tam bu sırada, nereden bittikleri malum olmayan yirmi otuz kadar düşman askeri vahşi feryatlarla üzerlerine doğru geliyordu. Mülazım:

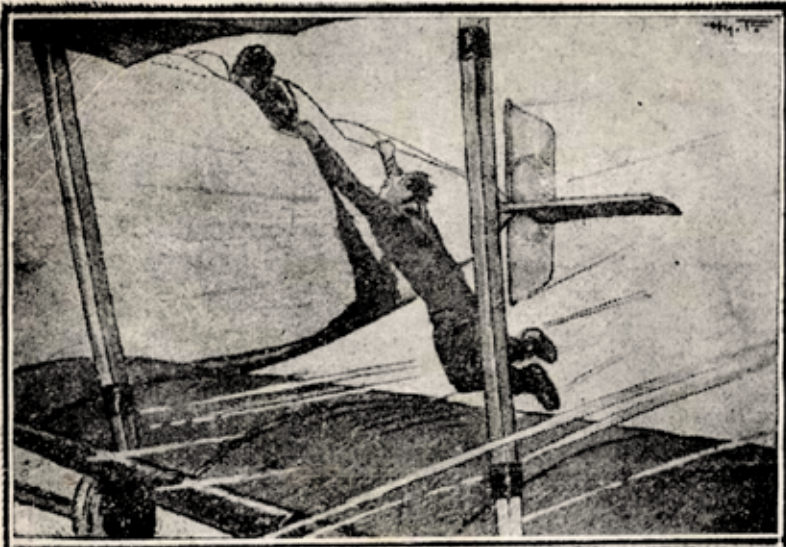
- Atla! diye haykırdı.

- Bas! Geliyorum.

Tayyare birden bire hareket etti. O kadar ansızın ki, binmek üzere olan Ali Dilaver'in ayağı basamaktan kaydı, elleriyle kenara asılı kaldı.

Pervanenin gürültüsü bir taraftan, diğer taraftan motorun sesi, Mülazımın, arkadaşının feryadını duymasını engelliyordu. Dilaver bu vaziyette birkaç metre sürüklendi. Sonra, birden ayaklarının yerden kesildiğini hissetti. Makine hücum açısıyla göğe doğru süratle yükseliyordu.

Havada Bir Facia öyküsü
güzel bir çizimle de
renklendirilmiş.



Dilaver şimdi boşlukta ve askıda sallanıyordu. Parmakları ümitsiz bir kuvvetle kenara yapışmış gibiydi. Bağırarak istiyor, lakin bağırıyordu. Zaten bağırma ne olacaktı? Bulunduğu yerde sesini Metin Efendi'ye iletirmek imkânı yoktu. Baş dönmesinin ne olduğunu bilmemesine rağmen aşağıya bakmaya da cesaret edemiyordu. Her halde şimdi bulundukları irtifayı dört yüz metre kadar tahmin ediyordu.

Vaziyet gerçekten feciydi. Böyle daha ne kadar kalabilecekti? Bunu düşünemiyordu bile. Aslında, sağlam ve kuvvetliydi. Fakat insan kuvvetinin de bir haddi vardı.

Bir çeyrek... Evet, bir çeyrek daha tutunacaktı. Sonra? Sonrası, adam sen de! Bakışını yukarıya kaldırdı; ağzından bir sevinç çılgılığı fırladı. Başının üstünde, yüzünün rengi uçmuş, gözleri dehşetten büyümüş bir baş, kendisine çılgın bir biçimde bakıyordu. Dilaver'in dileği gerçekleşmişti. Mülazım Metin Efendi, geveze bildiği arkadaşının uzun müddet sesini işitmeyince, merak ederek arkasına dönüp bakmış, onu yerinde görememişti. Diğer taraftan bakışları tayyarenin kenarına yapışık, damarları şişmiş, gerilmiş iki ele ilişmiş ve ta yan başında cereyan eden faciayı derhal anlamıştı.

Şimdi Mülazımın gözlerinde korku ve dehşet okunuyordu. Dilaver'in bakışlarında ise, bilakis çok büyük bir sevincin parlak yansımaları vardı. Madem ki, Metin Efendi onu görmüştü, canı kurtulmuş demektir. Evet, muhakkak kurtulmuştu.

Zabit bu düşüncüyü, makinistin kendisine yönelmiş çehresinde okudu. Derin boşlukta sallanan bu adamı ancak o kurtarabilirdi. Fakat nasıl? Yere inmek: Bu, mümkün değildi. Aslında, düşmanın işgal ettiği bölgeden çıkmışlardı. Lakin yere ininceye kadar geçecek kısa müddet zarfında bile tutunmaya takati kalmadığı çaresiz Dilaver'in yüzünden belli oluyordu. Onu ölümden kurtaracak tedbiri derhal uygulamalıydı. Metin Efendi bağırdı:

- Sıkı tutun!

Olanca kuvvetiyle, demirleri işleterek tayyareyi öbür tarafa meylettirmeye başladı. Makine, evcil bir hayvan itaatıyla sol kanadının üzerine yatıyordu.

Dilaver, artık, vücudunun ağırlığını elleriyle hissetmiyordu. Tayyare tamamıyla dönecek kadar yan yatmış, kuvvetli iki kol zavallı makinisti omuzlarından çekip içeriye almıştı.



O aralık, vücudunda bir tuhaflık oldu; gözlerinin önünden bulutlar geçti, bayılacağını hissetti. Sarf ettiği gayret, sonra duyduğu sevinç, sinirlerini fazla yormuştu. Gözlerini yumdu. Tayyarenin içinde yere yuvarlandı.

Kendine geldiği zaman, beyni uğulduyor, elleri zonkluyordu. Çınlayan bir hırıltı, tayyarenin yürüdüğünü ve Metin Efendi'nin, arkadaşını kurtardıktan sonra ordugâha doğru yoluna devam ettiğini haber veriyordu.

Muazzez Kerim Hanımın yazısının olduğu sayfa... (Yıldız, 1 Kanuni Evvel 1340, Sayı: 4 Sayfa: 6)



İNGİLTERE - ROLLS & ROYCE, DERBY VE BİR OTEL

Görev gereği yaptığım seyahatlerden ilginç olanlarını yazıya döküp UTED okuyucularıma sunuyorum. Anı yazılarımın çoğunluğun yıllar öncesinden olması nedeniyle özellikle genç okuyucularımın “hem eğleniyoruz, hem de ülkelerin yıllar öncesinde nasıl olduklarını, nereden bu günlere geldiklerini, büyüklerimizin neler yaşadığını öğreniyoruz” gibi geri bilgilendirmeler alıyorum. Bu sayıda kantarın topuzunu kaçırmadan, UTED Dergi’nin 299. sayısında yayınlanan “Amsterdam’daki F-28 uçak tip eğitimi”nin devamı gibi olan bir anımı daha paylaşmak istedim.



ERHAN İNANÇ UTED Kurucu Üyesi

Yıl 1972, Hollanda-Amsterdam’da 32 kişilik teknik grup olarak 6 haftalık, F28 uçak tip eğitimi, üreticinin Amsterdam’daki Fokker fabrika eğitim biriminde alıyorduk. Uçak tip eğitimine 2. haftanın sonunda ara verip motor eğitimi için, 2 haftalığına, Rolls-Royce (R&R) firmasının bulunduğu İngiltere-Derby şehrine gitmemiz gerekti. Dört hafta sürecek “Airframe&Systems” eğitimimiz bittikten sonra Rolls-Royce’un boş sınıfı olmadığı için, böyle bir durum meydana gelmişti. F-28 uçak tip eğitimi veren Fokker, eğitimi ve sınavlarını çok sıkı tuttuğu için gerçekten çok bunalmıştık. Bu eğitime ara vermekle psikolojik tedavi görmüş gibi olacaktık. Rolls-Royce’da motor eğitimi tamamlanınca tekrar Amsterdam’a gidip Airframe&Systems eğitimine kaldığımız yerden devam edecektik.

Amsterdam’dan Londra’ya uçacağımız Pazar günü, Fokker otobüsü kaldığımız Frommer otelden alarak AMS Schiphol havaalanına götürdü. Orada o zaman, THY AMS teknisyeni olan (1975 yılında Seattle’da B727 kursunda felç geçiren, şimdi rahmetli) Nuri Oğuz abi bizi karşıladı. Check-in ve Pasaport kontrolünden geçerken ve uçağın kalkacağı gate’e kadar bize eşlik etti. Londra’ya BOAC (British Overseas Airways Corporation) ile uçacağız. Yolcu alımı başlayınca Nuri abi biniş kartlarımızı topladı, uçaktaki yerlerimizi bulup oturduk.

Uçağımız, İngiliz De-Havilland üretimi dünyanın ilk jet yolcu uçağı olan Comet idi. Hatırimda kalanlar; daracık bir gövde, sıkışık koltuklar ve bugünkü baş üstü rafı (Overhead Bin) yerine, yolcuların başı üzerinde palto,

Londra'dan Derby'ye (200 Km civarında) uçak olmadığı için trenle gidecektik. Bunun için Londra havalanından bir otobüse binerek şehrin içindeki gara geldik. Bizi Derby'ye götürecek treni bulup bindik. Gürültülü Comet yolculuğundan sonra sakin, güzel bir yolculuk oldu. Yemyeşil güzel yerlerden geçerek Derby' ye vardık.

çanta vb eşyaları koymak için balık ağı şeklinde, önden arkaya boydan boya asılmış file vardı.

Uçak motorlarını çalıştırınca gürültüden yanımızdaki kişiyi zor duymaya başladık. Daha kötüsü, gaz verildiğinde, artık bağırılsa da duymanın mümkün olmadığı idi. Kanatların içerisine gömülü 4 jet motorunun gürültü ve titreşimlerini bir saatlik uçuş boyunca çektik. Anlaşılan, Cometler sivil havacılık dünyasının ilk jet motorlu yolcu uçağı olarak öncülük görevini yerine getirmiş ve işi bitmişti ama, İngilizler uçuruyorlardı hâlâ. O günün teknolojisinde bile bu uçak uçan bir sandık gibiydi. Neyse, sağ salım Londra'ya indik. Bu, Comet uçağı ile yaptığım ilk ve son uçuş oldu.

Londra'dan Derby'ye (200 Km civarında) uçak olmadığı için trenle gidecektik. Bunun için Londra havalanından bir otobüse binerek şehrin içindeki gara geldik. Bizi Derby'ye götürecek treni bulup bindik. Gürültülü Comet yolculuğundan sonra sakin, güzel bir yolculuk oldu. Yemyeşil güzel yerlerden geçerek Derby' ye vardık.

Derby garında trenden inip grup olarak bir araya toplandık, bir demiryolu görevlisine R&R'un bizim için rezervasyon yaptırdığı otelin adını (Hotel Charlton) ve adresini vererek nasıl gidebileceğimizi sorduk. Otel gara çok yakın, vasıtaya binmenize gerek yok, yürüyerek 10-15 dakikada gidebilirsiniz dediler.



Bavullar elimizde yürüyerek kısa sürede otele vardık. O tarihlerde henüz tekerlekli bavul yoktu. Tabii, ellerinde bavullarla batı giyimli, ama kara kafalı, 30 kişiyi toplu olarak kaldırımda yürürken gören İngilizlerin garibine gitti, bakışları üzerimize topladık. Allahtan günlerden Pazar olması nedeniyle cadde oldukça tenha idi.

Derby o zamanlar kasaba denebilecek kadar küçük bir şehir ama, İngiltere kraliyet mensuplarının da katıldığı at yarışları ile meşhur. Aynı zamanda Rolls&Royce'un havacılık üretim merkezi de burada. Rolls Royce'u, ülkemizde daha çok lüks ve pahalı otomobilleri ile tanımiştık. İngiltere'de ise, 2. Dünya Savaşı sırasında, Alman Hava Kuvvetlerinin saldırıları ile başa çıkabilmek için, kısa süre içinde çok yüksek sayıda uçak motoru üreterek İngiliz tarihine geçmiş. Fabrikanın içindeki ana salona, bu üretim anısına, motorun üzerinde duran o zamanki giysileri içindeki bir pilot heykeli dikilip arkasına da renkli camlarla vitray süslemesi yapılmış. Bu, Rolls&Royce'un gurur anıtı.

Rolls&Royce uçak motor fabrikası, 1969-70 yıllarında büyük gövdeli yolcu uçakları için geliştirilen RB-211 tip motorları araştırma/geliştirme aşamasında





Rolls&Royce
motor
fabrikasındaki
2. Dünya
Savaşı Anıtı

anormal yüksek harcamalar ve az satış nedeniyle, iflas etmişti. Firmanın İngiltere tarihinde önemli yeri olduğu için, devlet iflasına izin vermemiş, para yardımı ile yeniden yapılandırmış ve adı "Rolls&Royce Limited 71" olmuştu. Bize, F-28'lerde kullanılan motorun (Rolls-Royce Spey Engine) eğitimini 70 yaşlarında, emekli olmasına karşın tekrar göreve çağırılmış Senior Instructor sıfatlı bir İngiliz öğretmen vermişti. İngiltere, aradan 27 yıl geçmesine karşın, hala II. Dünya savaşından çıkmış bir ekonomik durumu sergiliyordu gibiydi.

Bu kısa ansiklopedik bilgilerden sonra tekrar Derby-Charlton oteline dönelim.

Charlton Hotel dışardan bakılınca, 4-5 katlı ve oldukça eski olmasına karşın temiz ve bakımlı görülüyordu. Receptionda görevli yaşlı bir bayan (sonradan sahibi

Charlton Hotel dışardan bakılınca, 4-5 katlı ve oldukça eski olmasına karşın temiz ve bakımlı görülüyordu. Receptionda görevli yaşlı bir bayan (sonradan sahibi olduğuna öğrendik) önceden hazırladığı iki kişiye bir oda şeklinde anahtarlarımızı dağıttı.

olduğunu öğrendik) önceden hazırladığı iki kişiye bir oda şeklinde anahtarlarımızı dağıttı. Ben, en iyi anlaştığım arkadaşlarımdan olan Tamer Yaşar ile (THY'den emekli) aynı odada kalacaktık. Anahtarımızı alıp, asansör olmadığı için, merdivenlerden yürüyerek çıkmaya başladık. Basamakların tamamı kalın ve renkli desenli, temiz bir halı ile kaplanmıştı. Ancak merdivenler tahtadandı ve her bastığımızda bel verip gıcırıyorlardı. Odamızın kapısı aralık duruyordu, itip içeriye girdik. Hava kararmıştı, ışığı yaktık ama, tavandaki 25 (veya 40) mumluk bir ampul odayı değil ancak, kendini aydınlatabiliyordu.

Gardrobe açıp eşyalarımızı yerleştirmek istediğimde dolap sağ ön taraftan üstüme yıkılır gibi oldu, panikle dolaba dayandım hemen. Tamer eğilip dolabın altına baktığında, dolabın yıkıldığı taraftaki bacağının kırık ve yerine bir tuğla konmuş olduğunu ancak, tuğla içeriye kaydığı için görev yapmadığını gördü, tuğlayı çekip, kırık bacağın yerine alınca dolap dengeye geldi. Bu durumda bavullarımızı boşaltmaktan vaz geçtik. Odanın kapısını kapatmak istediğimizde kapının şişmiş ve kasasına büyük geldiği için kapanmadığını ve bu nedenle de kilitlenemediğini gördük. Kapıya yüklensek belki kapanırdı ama bu defa açmak istediğimizde açılmayabilirdik. Kapının arkasına bavullarımızı koyarak kapalı durmasını sağladık.

Hava soğuktu, yatağın baş ucunda kalorifer peteği soğuktu. Vanasına baktık kapalı idi, açtık. Arada sırada elimizle kontrol ediyoruz ama, halâ ısınmıyordu. Vanayı 1-2 defa kapatıp açtık, değişen birşey yoktu. Sonunda lobiye inip yaşlı bayana kaloriferin neden yanmadığını sorduk. Bayan bize; "Kutuya para attınız mı?" diye sordu. Yanlış anlattığımızı sanarak bayana "Ne kutusu, ne parası, biz kalorifer yanmıyor, üşüyoruz diyoruz" dedik. Bayan da "Tamam işte, ben de kaloriferden bahsediyorum, çalışması için vananın yanında bir kutu var, üzerindeki talimata göre çalışmasını istediğiniz süreye uygun miktarda metal parayı kutuya atmanız lazım, o zaman vana açılır, paranız kadar ısınırsınız sonra yeniden kapanır" dedi.

Vay be, otel odasında kumbarasına para atılarak çalıştırılan kaloriferi ilk defa duyuyorduk ve

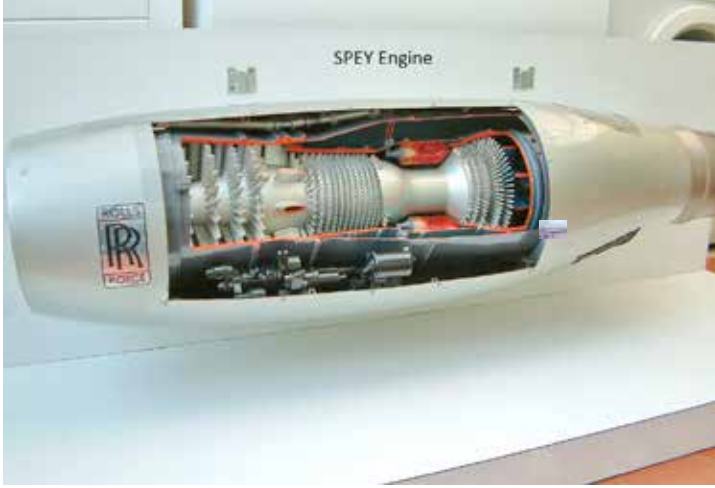


şaşkınlıktan küçük dilimizi yutacak hale gelmiştik. Demek ki, savaş ekonomisinin tasarruf tedbirleri böyle bir sistemi geliştirmişti, yeterli parası olmayan veya tasarruf etmek isteyen müşteri soğukta da yatabilirdi. Tamer'le beraber tekrar odaya çıktık, kalorifere baktık, gerçekten vanadan yarım metre kadar uzakta bir kutu ve üzerinde metal para atmak için bir yarık vardı. Kutunun üzerinde metal bir plaka vardı ama odanın ışığı yetersiz olduğu için okuyamıyorduk. Sonunda kibrit çakarak yazıyı okuduk. Ücret tarifesiydi. Bizim yanımızda Sterlin yoktu, daha sonra bozduracağımız Florinimiz (o zamanki Hollanda para birimi) vardı. Akşam yemeği için dışarıya çıkmaya karar verdik ama kapanmayan oda kapısını ne yapacaktık. Başka odalarda yatan arkadaşlardan kapısı kapanan birisinin odasına bavullarımızı bırakıp yemeğe çıktık, para bozdurduk, tesadüfen Kıbrıslı bir Rum'un işlettiği küçük bir restoranda yemeğimizi yedik. Bu Kıbrıslı Rum'la orada kaldığımız 2 hafta içinde iyice ahbab olduk. Yemekleri yardımcısı bir bayan ile kendisi

pişiriyordu. Bize müşteri değil, dost muamelesi yapıyor, mutfağa alıyor, var olan hazır yemekleri gösteriyor, bunun dışında ne istersek bizim damak lezzetimize uygun şekilde pişiriyordu. Hatta bizim için dana eti alıp bonfile bile yaptı. Derby'den ayrılmadan önceki son akşam yemeğinden sonra, gözleri yaşlı bir şekilde bize sarılıp "All the best my friends" diyerek bizi uğurladığını unutamıyorum. Bu olayın 1974 Kıbrıs Barış Harekâtından önce olduğunu hatırlatmak isterim. Bir akşam yemeğinden sonra lokantadan çıkınca karşı kaldırıma geçmek için alışık olduğum üzere önce sola, sonra sağa ve sonra tekrar sola bakıp yolun boş olduğunu görünce adımımı yola attım ki, acı bir fren sesi ile siyah renkli tipik bir İngiliz taksisi bana çarpmaya 10-15 santim kala durdu. Aynı anda Tamer kolumdan tutup beni hızla kaldırıma çekip aldı, haklı ve kızgın şoförden özür diledik. İngilterede araç trafiğinin soldan olduğunu unutmuştum o an ve bunu hayatımla ödeyecektim neredeyse.

Yemekten sonra otelimize döndük, kaloriferin kutusuna para artarak yanmasını sağladık, kapının arkasına da bavullarımızı koyarak yattık. Ertesi sabah kahvaltıya indiğimizde otelin eskiliği ve özellikle kaloriferlerin para ile çalışmasından hemen herkes şikayetçi idi. Grubun lideri Yurdaer Aksoy (THY'den emekli Uçak Bakım Başkanı), R&R'a gittiğimizde ilgililerle konuşacağını, bavullarını açıp dolaba yerleştirenlerin, okula gitmeden önce bavullarını toplayıp öyle bırakmasını istedi ve otelin sahibi olan bayana durum iletildi. Doğal olarak bayan, bunu kabul edemeyeceğini, 2 haftalık rezervasyon süresince otelde kalmamız gerektiğini, çıkmak istersek, 2

Yemekten sonra otelimize döndük, kaloriferin kutusuna para artarak yanmasını sağladık, kapının arkasına da bavullarımızı koyarak yattık. Ertesi sabah kahvaltıya indiğimizde otelin eskiliği ve özellikle kaloriferlerin para ile çalışmasından hemen herkes şikayetçi idi. Grubun lideri Yurdaer Aksoy (THY'den emekli Uçak Bakım Başkanı), R&R'a gittiğimizde ilgililerle konuşacağını, bavullarını açıp dolaba yerleştirenlerin, okula gitmeden önce bavullarını toplayıp öyle bırakmasını istedi ve otelin sahibi olan bayana durum iletildi. Doğal olarak bayan, bunu kabul edemeyeceğini, 2 haftalık rezervasyon süresince otelde kalmamız gerektiğini, çıkmak istersek, 2



Otel şikayetimizi alan R&R, o gün şehrin hemen kıyısında, fabrikaya daha yakın ve yine bir aile tarafından işletilen, yeni inşa edilmiş küçük bir otele taşınmamızı sağladı. Bu otelin kaloriferini ısıtmak için, kumbarasına para atmamız gerekmiyordu. Otel, diğerine göre, oldukça konforlu sayılırdı, yalnız şehir merkezine gitmek için biraz fazla yürümek gerekiyordu, o kadar.

haftalık otel ücretini ödemediğimizden çıkamayacağımızı anlattı. Tüm ısrarına rağmen, otelden ayrılmakta kesin kararlı olduğumuzu anlayınca da; "Eğer, kalırsanız, kahvaltıda size 1 yerine 2 yumurta veririm, ama kalorifere birşey yapamam, çünkü sistem öyle çalışıyor" dedi.

Otel şikayetimizi alan R&R, o gün şehrin hemen kıyısında, fabrikaya daha yakın ve yine bir aile tarafından işletilen, yeni inşa edilmiş küçük bir otele taşınmamızı sağladı. Bu otelin kaloriferini ısıtmak için, kumbarasına para atmamız gerekmiyordu. Otel, diğerine göre, oldukça konforlu sayılırdı, yalnız şehir merkezine gitmek için biraz fazla yürümek gerekiyordu, o kadar. Bu oteli anne, baba, 15-18 yaşlarında kızı ve oğlu işletiyordu. Kahvaltıda gördüğümüz kadarı ile otelde bizden başka 5-6 müşteri daha vardı.

İngilizce nasıl yazılır ?

Kemal Okşar (THY'den emekli) bir sabah kahvaltısında

benden polis olan kardeşine almak istediği kelepçeyi nerede bulabileceğini otel sahibinin oğluna sormamı istedi. Kelepçe'nin İngilizcesini bilmiyordum. Lise öğrencisi olan otelcinin oğlu ile bir hafta içinde samimi olmuştuk, kahvaltı yaptığımız masaya çağırıp önce polis, hand, lock gibi kelimeler ve el işaretleri ile kelepçeyi anlattık, delikanlı anladı ve hendkaf dedi. Peki, şu kağıdın üzerine yazarmısın dedim, kalemi eline aldı, hand yazdı ve durdu, düşündü, biraz kendi kendine mırıldandı ve 'kaf'ın nasıl yazıldığını hatırlamadığını söyledi. Bir İngiliz lise öğrencisinin bu kelimeyi yazamayacağına inanmadım, bizi işletiyor bu dedim. Karşı masada tek başına kahvaltı yapan 50 yaşlarında bir İngiliz, kahvaltıda bir çanağa sarı renkli kırıntılı birşeyler koyuyor, üzerine toz şeker ve süt döküyor, kaşıkla yiyordu. Adamın ne yediğini merak etmiş ve denemiştik, ama, lezzetini beğenmemiştik. Bunun mısır gevreği (cornflakes) olduğunu yıllar sonra öğrenecektik. Delikanlı işte bu adamın masasına giderek kelimenin nasıl yazılacağını ona sordu, öğrendi ve elindeki kağıda handcuff yazılı olarak geldi. İngilizce,



bizim dilimiz gibi fonetik olmadığı için insanlar, daha önce hiç yazmadıkları kelimelerin nasıl yazıldıklarını bilemiyebiliyorlardı. Biz, Türkçede ilk defa duyduğumuz Türkçe bir kelimeyi hatasız olarak yazabiliyoruz çünkü, yazdığımız gibi okuyoruz, okuduğumuz gibi de yazıyoruz. Daha önce, teknisyen abilerimizden birisi (emin olamadığım için ismini buraya yazmıyorum) THY'de katıldığı İngilizce kursunu kısa zamanda terketmiş, nedenini soranlara da şöyle diyordu: "ONE yazıyorlar, VAN okuyorlar, ona da BİR diyorlar, ben böyle lisanı severim"... Tabii son kelime böyle değil, sanırım siz anlamışsınızdır. Haksız da sayılmazızdı galiba, baksanıza lise öğrencisi bir genç İngiliz, kelepçenin kendi dilinde nasıl yazılacağını bilemiyor, orta yaşlı birinden öğreniyor. Handcuff yazıyorlar, hendkaf okuyorlar, ona da kelepçe diyorlar gibi. Abimizin dediği de pek yanlış değil gibi sanki. Siz ne dersiniz?

İngiltere' de ayakkabı nasıl alınır?

Hafta sonu, çarşısı daha zengin olduğu için belediye otobüsüyle yarım saat yolculuk yaparak Derby'den Nottingham şehrine gittik. Çarşısı gezerken Tamer, bir ayakkabı mağazasının vitrininde bir ayakkabı görüp beğendi, oldukça pahalı olmasına karşın, ayağına olursa almak istedi, mağazaya girdik. Orta yaşlardaki erkek satıcı bizi karşıladı. Kendisine vitrindeki ayakkabıyı gösterip denemek istediğimizi söyledik. Bizi oturttu. Gidip 50-60 cm kadar boyu olan kumpasa benzer ahşap bir ölçü aleti getirip yere koydu. Tamer'e "lütfen, ayakkabınızı çıkar, ayağınızı buraya bas" dedi, topuğunu kumpasın arka tarafındaki stopa dayadı ve yine tahtadan olan sürgülü kısmı ile ayağın boyunu, yüksekliğini ve enini ölçtü. Ölçme aletini aldı gitti. Biraz sonra, Tamer'in istediği modele benzemeyen 3 çift ayakkabı ile yanımıza geldi, bunları bir deneyin dedi.

Biz bunlardan birini değil, vitrindeki beğendiğimiz ayakkabıyı deneyip almak istediğimizi söyledik. Adam



anlatamadığımızı sanarak adamı kolundan tutarak sokağa çıkardık ve vitrindeki beğendiğimiz ayakkabıyı gösterdik, tekrar içeriye girdik. Satıcı Tamer'e "bu mağazada sizin ayağınızın ölçüsüne uyan sadece bu 3 model var, vitrindeki ayakkabı sizin ayak ölçülerinize uygun değil, onu size satamam" dedi. Israrımız fayda etmedi, sonra Tamer, satıcının getirdiği 3 modeli de denedi ama, hiçbirini beğenmedi ve ayakkabı alamadan dışarıya çıktık.

Anlaşılan bu mağaza, müşterinin ayak sağlığına müşteriden daha fazla dikkat ediyordu ve talep olduğu halde ayağa zarar vereceği için, istenen modeli satmıyordu. Bu yöntemle gidip gördüğüm başka hiç bir bir ülkede rastlamadım. Bilmem, belki artık orada da kalmamıştır.

Orta yaşlardaki erkek satıcı bizi karşıladı. Kendisine vitrindeki ayakkabıyı gösterip denemek istediğimizi söyledik. Bizi oturttu. Gidip 50-60 cm kadar boyu olan kumpasa benzer ahşap bir ölçü aleti getirip yere koydu. Tamer'e "lütfen, ayakkabınızı çıkar, ayağınızı buraya bas" dedi, topuğunu kumpasın arka tarafındaki stopa dayadı ve yine tahtadan olan sürgülü kısmı ile ayağın boyunu, yüksekliğini ve enini ölçtü.



ısrarla, siz bunları bir deneyin diyordu. Derdimizi

THRUST RATING NEDİR?

Geçen sayıda başladığımız thrust rating mevzusuna devam ediyoruz. Gaz türbinli motorlarda thrust rating den bahsederken iki yaklaşım vardır. Bunlardan birisi kompresör devri sabit iken motorun ürettiği thrustı baz alır iken diğeri ise ekzoz gaz sıcaklığı (EGT) sabit iken ürettiği thrustı baz alır. Biz burada EGT değerinin sabit tutulduğu konsepti ele alacağız. Trust rating mevzuundan bahsederken geçen sayıda bahsettiğimiz bazı konuları hatırlamamızda fayda var. Gaz türbinli motorların çalışmasının çevresel faktörlere karşı çok hassas olduğunu daha önce belirtmiştik.



CEMİL AKGÜL Teknik Eğitmen

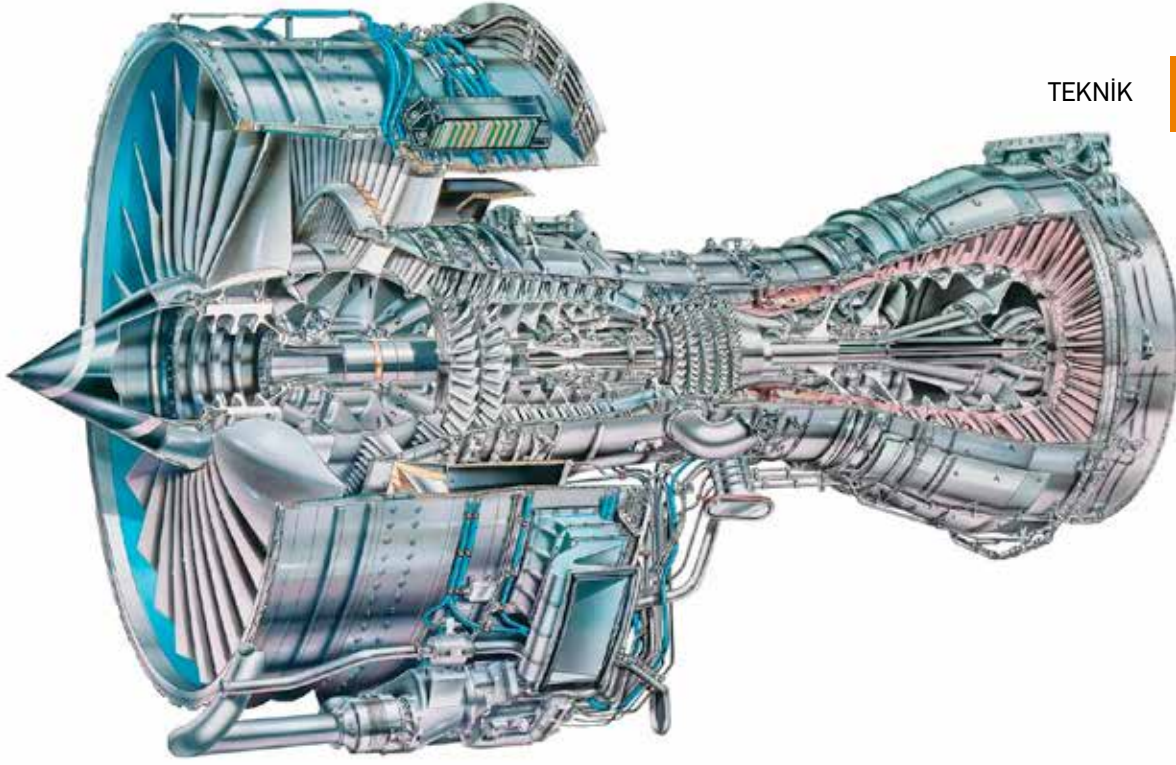
- Açık hava sıcaklığı ve havanın yoğunluğu değişimi ters orantılıdır. Açık hava sıcaklığı arttıkça motora giren hava miktarı azalır. Bu sebeble thrust düşer.
- Kompresör devri; kompresör hava akışı ve kompresörü çeviren turbinin enerjisinin fonksiyonudur.
- Motorumuzun kompresörüne doğru akan hava; kompresör devri ve hava yoğunluğunun bir fonksiyonudur.

Yoğunluk tabiri yerine atmosferik basınç (atmospheric pressure, pressure altitude, barometric

pressure) tabirleride kullanılmaktadır. Atmosferik basıncın artması hava yoğunluğunun artması ile aynı manada kullanılmaktadır. Verilen açık hava basınç değerinin düşük olması motorun daha az thrust üretmesine sebep olacaktır.

Ekzoz gaz sıcaklığı sabit tutulduğunda (yani türbini çevirmek için harcanan enerjinin sabit olması) kompresör devri; verilen irtifadaki açık hava sıcaklığının bir fonksiyonudur.

Flat rating sıcaklığının üstündeki açık hava sıcaklıklarında thrust in düştüğünü vurgulamıştık. Flat rating sıcaklığının altındaki sıcaklıklarda motorumuz

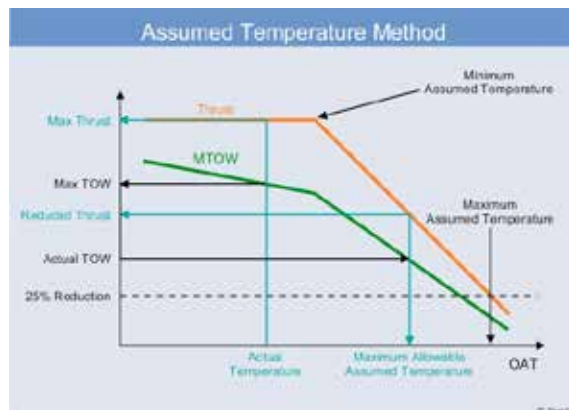
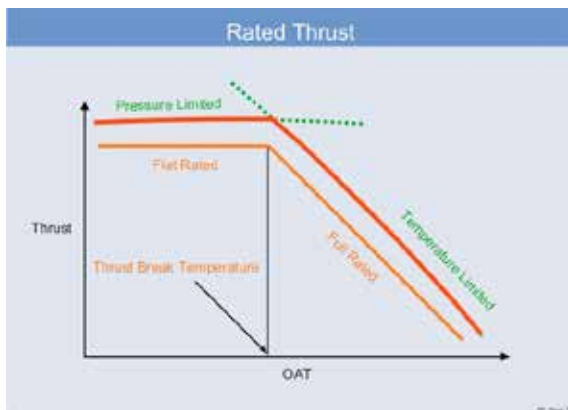


daha düşük kompresör devri ve daha az yakıt akışı ve EGT ile maksimum thrust üretebilmektedir. Düşük EGT değeri motorumuzun sıcak kısım dediğimiz (hot section) yanma odası ve türbin kısımlarındaki eskime, bozulma oranını (rate of deterioration) azaltacaktır. Yani thrust da düşme olmadan motorumuzun sıcak kısımlarının dolayısıyla motorumuzun ömrü (service life) uzamış olacaktır. Gaz türbinli motorların revizyon (overhaul) maliyetinin çok yüksek olduğunu hatırladığımızda flat rating ile elde edilen fayda çok daha bariz bir şekilde görülecektir.

Flat rating sıcaklığının üstündeki sıcaklıklarda EGT sabit tutulduğundan, motorumuzun sıcak kısmının ömrü uzarken, sertifikaya edilmiş thrust da vermeye devam edecektir.

Motorların sıcak kısımlarının maruz kaldığı ısı azaltılırsa servis ömrünün uzayacağı aşikardır. Daha önceki yazılarımızda bahsettiğimiz türbin blade lerini etkileyen "creep" mevzuunu tekrar hatırlar isek; türbin

blade lerinde yüksek merkezkaç kuvvet ve yüksek sıcaklık etkisiyle ortaya çıkan elastik şekil değişimine creep (sünme, deformation) denir. Burada temel mesele türbinin yüksek merkezkaç kuvvet ve yüksek sıcaklık etkisine maruz kalma süresidir. Bu belirli bir kritik zamanı (genelde 5 dakikadır) aşmaz ise şekil değişimi elastik, aşar ise plastik şekil değişimi olmaktadır. Türbinlerin maruz kaldığı yüksek merkezkaç kuvvet ve yüksek sıcaklık etkisi azaltılır ise servis ömürleri uzayacaktır. Bunun da en etkili yolu kalkış (takeoff) esnasında ihtiyaç kadar thrust in kullanılması yani TOGA thrust in dan mümkün olduğunca kaçınılmasıdır. Bir sonraki sayıda devam devam edeceğiz.



UÇUCU UÇAK TEKNİSYENİ GÖREVLERİ VE YAŞANTISI

Gökyüzünde görmüş olduğumuz uçakların uçuş gerçekleştirdiği bütün havalimanlarında her an oluşabilecek bakım durumları için önlem alınmış olmalıdır. Sivil havacılık otoritelerinin kurallarına göre, operasyon yapan bir airline şirketinin uçuş gerçekleştireceği meydana bakım konusunda; Meydan teknisyeni, bakım hizmeti alma ya da uçucu teknisyen görevlendirmesi gerekmektedir. Havayolu şirketleri yeni istasyon açılışlarında bu konuya büyük önem vermektedir. Uçağın arızalı veya acil durumlarda tekrar sefere verilebilmesi için büyük çabalar harcanmaktadır. Şirketler böyle durumlara karşı anlaşmalar ve önlemlerini almak zorundadır. Aksi taktirde uçak Aircraft On Ground (AOG) durumuna düşer ki bu durumda şirketi büyük zarara uğratabilir. Bu kapsamda bu ay gizli kahramanlarımızdan, Uçucu Uçak Bakım Teknisyenine yer vermek istiyorum...



ERSİN ADIYAMAN Uçak Teknisyeni

Uçuş görevini gerçekleştiren uçak bakım teknisyeni; uçuş yapacağı uçakta C/S olarak yetkili olması gerekmektedir. Ancak bu kadarı yeterli değildir!!! Bu göreve katılacak olan kişiler, bu uçak tipine çok iyi hakim olmaları, geçmiş dönemde belli bir süre deneyim yapmaları, yabancı dil konusunda yazılı, sözlü akıcı ve anlaşılır olmaları ve en önemlisi çok soğuk kanlı hareket etmeleri ve çözüm odaklı olmaları gerekmektedir. Bu beklenen durumların bakıldığında hepsinin birbiri ile bağlantılı olduğunu görebiliriz. Uçuş günü katılacak olan personel; gittiği yerdeki meydan koşullarına, uçuş yapacağı uçağın bakım ve geçmiş kayıtlarına, saat ve zaman

kavramları gibi durumlarına çok iyi çalışması gerekmektedir.

Uçuş yapılacak uçak tipine hakim olma; bildiğimiz üzere belli zaman içerisinde teorik ve pratik olarak tip kurslarımız olmaktadır. Bu zaman içerisinde; durumlarına sadece sistem ve mantık olarak kafamızda oturturuz. Asıl uçak bu kurs bitiminden sonra öğrenilmeye başlanmaktadır. Çalışılan işler, arızalar ve sizin şahsi çabanıza kalmış olan ders çalışma durumları ile finali yapmış olursunuz. Ders çalışmak bizleri her zaman bilgili, güncel ve dinç tutacaktır. Bunun da en büyük karşılığını alacağımız

yerlerden biri uçuş görevidir. Çünkü uçuş sırasında o anlık telsizden yardım alınacak bir MCC ya da daha tecrübeli bir arkadaş bulamayabiliriz. Kendini iyi yetiştirmiş bir teknisyen uçuş sırasında çezeceği profil ile kendisinin ve mesleğinin gerçek imajını oluşturacak aynı zamanda mesleğinin önemini de en can alıcı noktada gösterebilecektir.

Havada teknik anlamda çok acil durumlar oluşabilir... Uçağın sorumlu kaptanının herhangi bir arıza ve acil durumunda uçuşta görevli olan teknisyeni kokpite alır ve istişare etmeye başlarlar. İşte tam burda uçucu teknisyenimiz bilgi ve deneyimini konuşturmalıdır. Sorumlu kaptanla o an alınacak olan ortak kararın önemi tartışılmaz...

Kendi karşılaştığım küçük bir anımı paylaşmak isterim.

Görevlendirildiğim bir uçuşta, sorumlu kaptan pilotun "kalkışta uçuşta ve inişte kokpitte oturmanı rica ediyorum" şeklinde bir yaklaşımı olmuştu. Tabii ki kabul ettim. Ama ilk fırsatta neden böyle bir talebi olduğunu sordum.. Şöyle bir cevap aldım;

"Biz bu uçağı kullanıyoruz ve bazen bozuyoruz. sen de bu durumu gideriyorsun ve uçağı sefere veriyorsun. Oluşabilecek acil durumda iki pilot da aynı şeyi düşünecek ama sen hep farklı bakacaksın..." Çok düşündüm ve kendisine teşekkür ettim. Mesleğimin önemini ve değerini bir kez daha çok iyi anlamıştım.

Görüldüğü gibi yapılan iş sıradan bir teknik iş değildir. Bazen dakikalar içinde verilecek kararlar büyük önem taşımakta ve hayati olmaktadır. Hızlı düşünmek, doğru düşünmek ve elindeki toolları en etkili şekilde kullanmak ve bazen de bu uçak uçuşa elverişli değildir diyerek iradeyi ortaya koymak gerekmektedir.

Yazılı ve sözlü akıcı yabancı dile sahip olma;

uçuş görevleri süresince hep uçuş ekibi ile olsun, hemde gidiceğiniz meydana bu özelliğiniz ekmek su gibi değerli olacaktır. Kokpit ekibinin yabancı olması durumunda bütün ekipçe adeta yabancı dil üzerine eğitim gerçekleşecektir. Sadece teknik terimli yabancı dil değil, normal yaşantımızdan da konuşmalar olmaktadır. Gideceğiniz havalimanında da operasyon gereği yabancı dile çok ihtiyacınız olacaktır. Yakıt alımları, teknik destekler, arıza durumlarında istasyonla olan durumlarda buna net örnek verebiliriz. Göreve gittiğinizde, yerde konaklama gerçekleştirdiğinizde, havalimanına girdiğinizde dil anlamında farklı bir dünyanın olması gerekir. Otel, kişisel ihtiyaçlarınız, yemek ve içmek, alışveriş gibi durumlarda da farkını anlayacaksınız

yabancı dilin... Teknik ve günlük yaşantı yabancı dili bizler için değerini bu bahsettim konuların içine girdikçe ve yaşadıkça daha net anlamaktayız.

Soğukkanlı olma; Normal problemsiz geçen uçuşlarda her şey normal ve olağan olarak devam etmektedir. Ancak acil durum ya da arıza oluşan durumlarda havada veya yerde her şekilde sakin ve soğukkanlılığımızı korumamız gerekmektedir. Karşımızda düşünmemiz gereken konu insan hayatı olduğundan, bu bizi panik yapmaya yöneltecektir. Biz bilgimiz, deneyimimiz ve konularımıza hakim olduğumuzu hissederek, düşünerek bu durumu en hafif şekilde geçirmeliyiz. Risk almamız gereken durumlar olacak tabii... Risk, vicdan, mantık, duygusallık, prosedür... Hepsi var bizim mesleğimizde...

Tüm bunları yoğun bir zaman baskısı ve dolayısıyla ticari baskı altında yapmak ve dünyanın bir ucunda veya havada yalnızken yapmaksa uçucu teknisyenliğin zorluğunu bir kez daha ortaya çıkarmaktadır. Dünyanın gelişerek büyüdüğü sistemlerin kurulduğu bu platformda; Türk Uçak Bakım Teknisyenleri olarak mesleğimizi her yer ve her şartlarda en iyisini gerçekleştirmemiz gerekmektedir.

Hak ederek apoletleri omuzuna takan bütün meslektaşlarıma hayırlı ve emniyetli uçuşlar dilerim...





NEDEN GECİK(TİR)İYORUZ?

Hava araçlarının gecikmelerine neden olan birçok durum olabilir. Hava koşullarının iniş ve kalkışa uygun olmaması, yani meteorolojik nedenler tüm paydaşlar için can sıkıcı en sık rastlanan gecikme nedenidir. Kalkış veya iniş meydanındaki sis, yoğun kar yağışı veya aşırı rüzgâr gibi hava hadiseleri uçak seferlerinde gecikmelere neden olmaktadır.



GONCA DEMİRÖZ Hava Trafik Kontrolörü

Uçakların iniş ve kalkış için ihtiyaç duyduğu belirli meteorolojik limitler vardır. Eğer limitler operasyonların emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesine engel teşkil ederse kalkış veya iniş belirli bir zamana kadar ertelenir. Meydan üzerinde oraj yani içerisinde birçok hava hadisesinin meydana geldiği bulutlar varsa, bu uçakların iniş ve kalkış paternlerini etkileyeceği için, hava trafik kontrol ünitesi, aktivitenin durumuna göre uçakların trafik akışını değiştirir ve bu durum uçakların

gecikmeli inişine, kalkış yapacak uçakların beklemelelerine neden olacaktır. Kimi zaman pistin değiştirilmesi, o pist için gerekli teknik alt yapının hazırlanması ve sıralamanın yapılması bakımından zaman alacağından yine bekleme olur. Ayrıca kış aylarında kar ve buzlanma nedeniyle pist temizlik çalışmaları yapılacağından ve yine buzlanma nedeniyle uçaklara de-iceing, anti-iceing (buzlanmayı önleyici ve çözücü sıvı uygulaması) uygulanacağından gecikmeler yaşanabilir.

Hava trafik kontrol ünitelerinin hava araçlarını mecburen beklemeye almalarını gerektiren bir durum da yoğun hava trafiğidir. Aslına bakarsanız daha doğru tabir, hava trafik kontrolörlerinin saatlik kapasitenin üzerinde hava trafiği ile mücadele etmek zorunda kalmalarıdır.

Rüzgar nedeniyle pistin değiştirilmesi gerektiğinde de yeni bir planlamaya ihtiyaç duyulur.

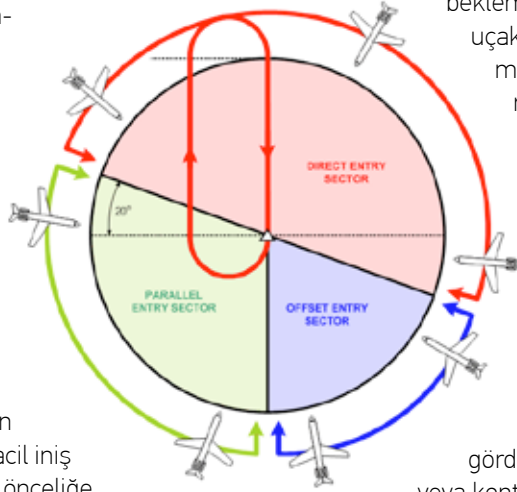
Hava araçlarının gecikmelerinin bir de teknik nedenleri vardır. Kaptanların kalkış, iniş, beklenmedik ve acil durumlarda sürekli kontrol etmeleri gereken kurallar ve kontrol listeleri vardır. Checklist olarak adlandırılan bu kontrol listelerindeki kuralların teknik bir aksaklıktan ötürü yerine getirilemiyor olması, o inişin ertelenmesine ya da hava aracının acil iniş yapmasına neden olabilir. Kimi zaman aynı anda birden fazla uçağın acil iniş için yaklaştığını düşünürseniz, önceliğe sahip olan bu uçaklar için diğer hava araç-

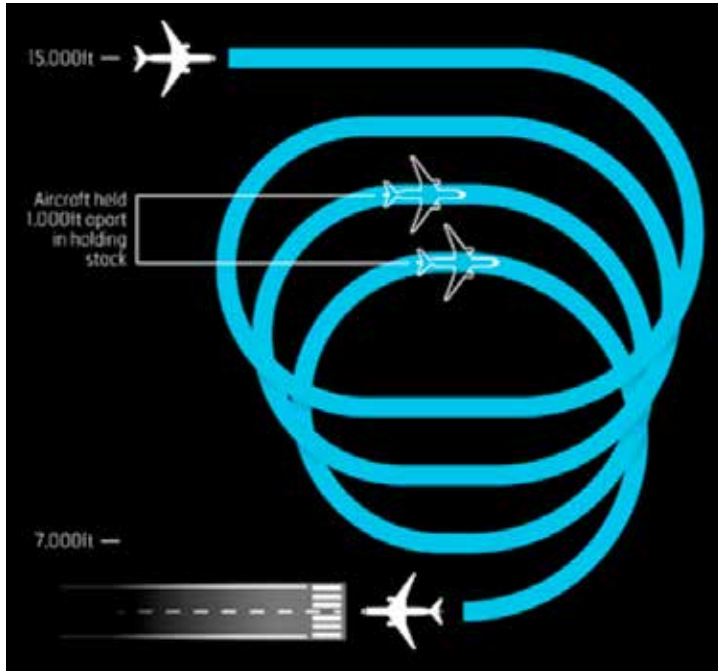
larının elbette bir beklemeye maruz kalmaları söz konusu olacaktır. Teknik arızalar kalkış yapacak olan bir hava aracında da meydana gelebilir. Bu durumda hava aracı teknik arızanın durumuna bağlı olarak bakıma alınacak ya da gecikmeye maruz kalacaktır.

Hava trafik kontrol ünitelerinin hava araçlarını mecburen beklemeye almalarını gerektiren bir durum da yoğun hava trafiğidir. Aslına bakarsanız daha doğru tabir, hava trafik kontrolörlerinin saatlik kapasitenin üzerinde hava trafiği ile mücadele etmek zorunda kalmalarıdır. Uçuş yoğunluğunun fazla olduğu meydanlarda, idaresi ve kontrolü mümkün olamayacak bir trafik akışına doğal olarak otorite tarafından izin verilmemektedir. Bu sorunu gidermek için Slot mesajları yayınlanarak seferlere yeni kalkış saatleri

gönderilir. Bu yeni kalkış saati bir hayli beklemeye sebep olabilir. Dolayısıyla uçak kalkış yapmadan bir beklemeye maruz kalır. Havalimanında meydana gelebilecek herhangi bir aksaklık nedeniyle pistin kapanması, problem çözülene kadar hava araçlarının beklemeye girmelerine neden olur.

Uçaklar havada, hava trafik kontrolörünün o meydan için belirlenmiş bekleme noktalarında, öngördüğü belirli bir radyo istasyonu veya kontrol noktası üzerinde bekletilebilir. Meydanlara hemen hemen her





yönden yaklaşan hava araçları geliş sıralarına göre iniş için sıralanırken, yeni gelen uçakların bu yoğun trafiğin inişini belirli bir noktada bekleme paternine girerek düşük süratte beklemeleri istenmektedir. Hava araçlarına mutlaka ne kadar bekleyeceklerinin bilgileri verilmelidir ki kaptanlar gerekli yakıt tüketim hesabını yapabilsinler.

Eğer bekleme esnasında bir uçağın yakıtı önceden belirlenmiş kritik bir seviyeye yaklaşırsa, pilotların ikazı ile bu uçağa öncelik verilir veya pistin inişe müsait olmayacağı belli olmuşsa uçak daha önce planladığı yedek meydanına yönlendirilir. Hava araçlarının yakıt konusunda referans alınabilecek

iki önemli durumu söz konusudur. Uluslararası sivil havacılık örgütü ICAO yakıt konusundaki durumu iki temel tanıma indirmişdir. Bunlardan biri minimum fuel , diğeri fuel emergency `dir.

Minimum fuel, bir acil durum olarak değerlendirilmemektedir ancak pilot tarafından mutlaka bilgisinin hava trafik kontrolörüne verilmesi gereken bir durumdur. Kontrolör olası bir gecikme durumunu ilgili hava aracına vermeli, minimum fuel `un bir sonraki safhasının acil durum olabileceğini unutmamalıdır. Birbiriyle bağlantılı sektörlerle yakıt krizi giren hava aracının bilgisi mutlaka paylaşılmalıdır. Fuel emergency ise yakıtın artık kritik bir seviyeye düştüğünün pilot tarafından `Mayday Mayday Mayday` ikazıyla verildiği durumdur. Bu durum hava aracının herhangi bir beklemeye maruz bırakılmadan en yakın ya da planlanan limana bir an önce inişinin gerçekleştirilmesini gerektirir.

Hava araçları için bekleme ve yaklaşma usulleri belirli kurallara bağlanmıştır. Örneğin bütün dönüşler 25 derecelik bir açıyla veya saniyede 3 derecelik bir dönüşle yapılmalıdır. 14.000 Feet dahil altında dışa dönüş zamanlaması 1 dakika, 14.000 FT'in üzerinde 1.5 dakika olacak şekilde belirlenmiştir. Standart patern sağdan dönüşlü yapılırken, standart olmayan patern trafik düzeninin gerektirmesi halinde haliyle soldan dönüşlüdür. Zaman zaman pilotların ya da kontrolörlerin taleplerine göre dönüşlerin süreleri uzatılabilir. Eğer belirttiğim bu nedenlerden dolayı istenildiği gibi yaklaşma ve bekleme yapılamıyorsa, pilotlar hava trafik kontrolörlerini muhakkak haberdar etmelidir. Uçaklar bekleme sahası içindeki en yüksek maniyadan en az 1000 FT yukarıda tutulmalıdır. Ayırmalar yüksek manialar veya dağlık bölge-



Hava araçları için bekleme ve yaklaşma usulleri belirli kurallara bağlanmıştır. Örneğin bütün dönüşler 25 derecelik bir açıyla veya saniyede 3 derecelik bir dönüşle yapılmalıdır. 14.000 Feet dahil altında dışa dönüş zamanlaması 1 dakika, 14.000 FT'in üzerinde 1.5 dakika olacak şekilde belirlenmiştir. Standart patern sağdan dönüşlü yapılırken, standart olmayan patern trafik düzeninin gerektirmesi halinde haliyle soldan dönüşlüdür.

Hava araçlarının bu bekleme paternlerine giriş usulleri de bulunmaktadır. Bunlardan ilki Paralel Giriş `tir. Yani uçak fix üzerine gelince, uygun bir mesafe veya zaman süresince outbound başı muhafaza ederek uzaklaşır, daha sonra inbound rotayı yakalamak veya fix üzerine geri dönmek için sola, bekleme tarafına dönüşe başlar; ve daha sonra fix üzerine ikinci gelişte, sağa dönüşe başlayarak bekleme düzenine girer.

lerde en yüksek maniyadan en az 2000 FT yukarıda olacak şekilde sağlanacaktır. Uçuş usulünde, usule göre tespit edilmiş bekleme sahalarının dışına çıkma, tehlikeler doğurabilir.

Hava araçlarının bu bekleme paternlerine giriş usulleri de bulunmaktadır. Bunlardan ilki Paralel Giriş `tir. Yani uçak fix üzerine gelince, uygun bir mesafe veya zaman süresince outbound başı muhafaza ederek uzaklaşır, daha sonra inbound rotayı yakalamak veya fix üzerine geri dönmek için sola, bekleme tarafına dönüşe başlar; ve daha sonra fix üzerine ikinci gelişte, sağa dönüşe başlayarak bekleme düzenine girer.

İkinci usul Offset Giriş `tir. Bu usulde uçak fix üzerine gelince, bekleme tarafında inbound rotanın karıştıyla 30 `lik açı yaparak rotayı sağlayacak şekilde bir başa uçar ve daha sonra outbound uçuşu gerçekleştirir. Outbound uçuşta, uygun zaman süresince, mesafe belirtilen yerlerde, uygun DME mesafesi sağlanınca-ya kadar veya bir radyal ile limitlenen yerlerde uygun DME mesafesine erişildiğinde (hangisi daha önce gerçekleşmişse) bekleme paternini takip etmek ve inbound rotayı yakalamak için uçak sağa döner.



Hava aracı bekleme fiksine ikinci gelişinde, bekleme paternini takip etmek için sağa uçmaktadır.

Bir diğer usul ise, bekleme paternine en kolay ve basit giriş metodu olan Direkt Giriş `tir. Bu usulde uçak fiks üzerine gelince, sağa dönerek bekleme paternini takip etmektedir.

Eğer uçuşunuz için belirlenmiş süre dolmuş ve hala iniş gerçekleştirememişseniz ya da belirtilen sürede kalkış yapamamışsanız yoğun hava trafiği, meteorolojik koşullar, teknik aksaklıklar, insan faktörü gibi bahsettiğim gecikmeye sebep olabilecek birçok faktörü göz önünde bulundurabilirsiniz. Eğer kaptanınız sorunu sadece hava trafik kontrol ünitelerine bağlayıp bırakmıyor ve yalın bir bilgi veriyorsa sağlıklı bilgi paylaşımının olduğu olağan bir sürecin içindesiniz demektir. Emniyetli uçuşlar.

DEĞİŞİM VİZYONUNUZ MU, VİZYONUNUZDAKİ DEĞİŞİM Mİ?

Herkesin dilinden düşürmediği son yirmi yılın gözde terimi, değişimin, hızlı ve köpürmüş çağılayan bir nehir gibi herşeyi önüne katıp sürüklediğini yakından izliyoruz. Bu hengamede karşımıza çıkan iki gurup var. Biri, bu değişimin gidişatında söz sahibi olanlar, diğeri, değişimin peşinde koşmaktan yorulanlar. Hangi guruba gireceğimiz bizim tercihimiz. Bakış açımız ve gayretlerimizle şekillendireceğimiz bu tercih geleceğimizi büyük ölçekte etkileyecek. Kemale ermenin bir adımı olan eğitimin insan hayatının değişmeyen parçası olduğunda herkes hemfikir; sabâvetten ölene kadar devam eden bir süreç.



NUSRET BÜLENT TOPÇU

Hayatımızda yaşadığımız ve gördüğümüz herşey bu sürecin parçası ve bir senaryo. Bizler kabiliyet ve karakterimizi bu senaryolar içerisinde keşfediyor ve neşv ü nema (gelişme) buluyoruz. Havacılıkta senaryo özellikle pilot eğitimlerinde uzun yıllardır kullanılmaktadır. Ancak havacılıkta çalışan diğer gurupların eğitimlerinde aynı derece ve yoğunlukta kullanılmamaktadır. Yeni teknolojilerin hayatımıza girme hızı ve bu hızın ivmelenerek artması, gelen neslin beklentilerinin de aynı hızla farklılaştığını göstermektedir. Eğitim metodlarımız da bu değişimlerden ister istemez etkilenecektir. Ayak

uyduramaz isek treni yakalamak için koşanlardan oluruz. Görmeye alıştığımız, artık klasik diye tanımlayacağımız “pdf” veya “power point” tabanlı eğitimlerin geçmiş teknoloji ve geçmişte kalmış metodlar olarak yazılacağı günler yakındır.

Uçak bakım firmaları yeni metodlarla daha verimli çalışmak için hedefler belirlemekte ve bu hedefler bir çok alandaki işleyişinde değişimini beraberinde getirmektedir. Bazı firmaların uçak bakımındaki hedeflerinden biri de “predictive maintenance” tecrübeye dayalı sezgisel bakım. Üç yaklaşım, “reactive” tepkisel, “proactive” önleyici ve “predictive”

tecrübeye dayalı sezgisel incelenmeli. Bunların içinde son evre olan "predictive" tecrübeye dayalı sezgisel bakış açısı yavaş yavaş ama sağlam adımlarla gündeme gelmekte. Bir örneğini Lufthansa'nın yaptığı çalışmadan öğreniyoruz.

Hedef "predictive maintenance" tecrübeye dayalı sezgisel bakım metodu. Bu metodun eğitime getireceği bakış açıları neler olmalıdır. Bakım eğitimlerinde bu anlayışı destekleyici veri ve tecrübeye dayanan sezgisel yaklaşımlarla hazırlanmış eğitim tasarımlarının daha fazla gündeme gelmesi gerektiğini düşünenlerdenim. Senaryo tabanlı eğitimler bakımda tecrübeye dayanan sezgisel bakış açısını geliştirebileceğiniz ve eğitim kalitesini artırabileceğiniz metodlardan biridir. Gelecekte farklılık oluşturmak, değişimi yönetmek isteyenler bunları tasarlayacak ve uygulayacak zeminler hazırlamak zorundadır. Tabi ki önce anlayış yelpazemizi bu doğrultuda güncellemeliyiz.

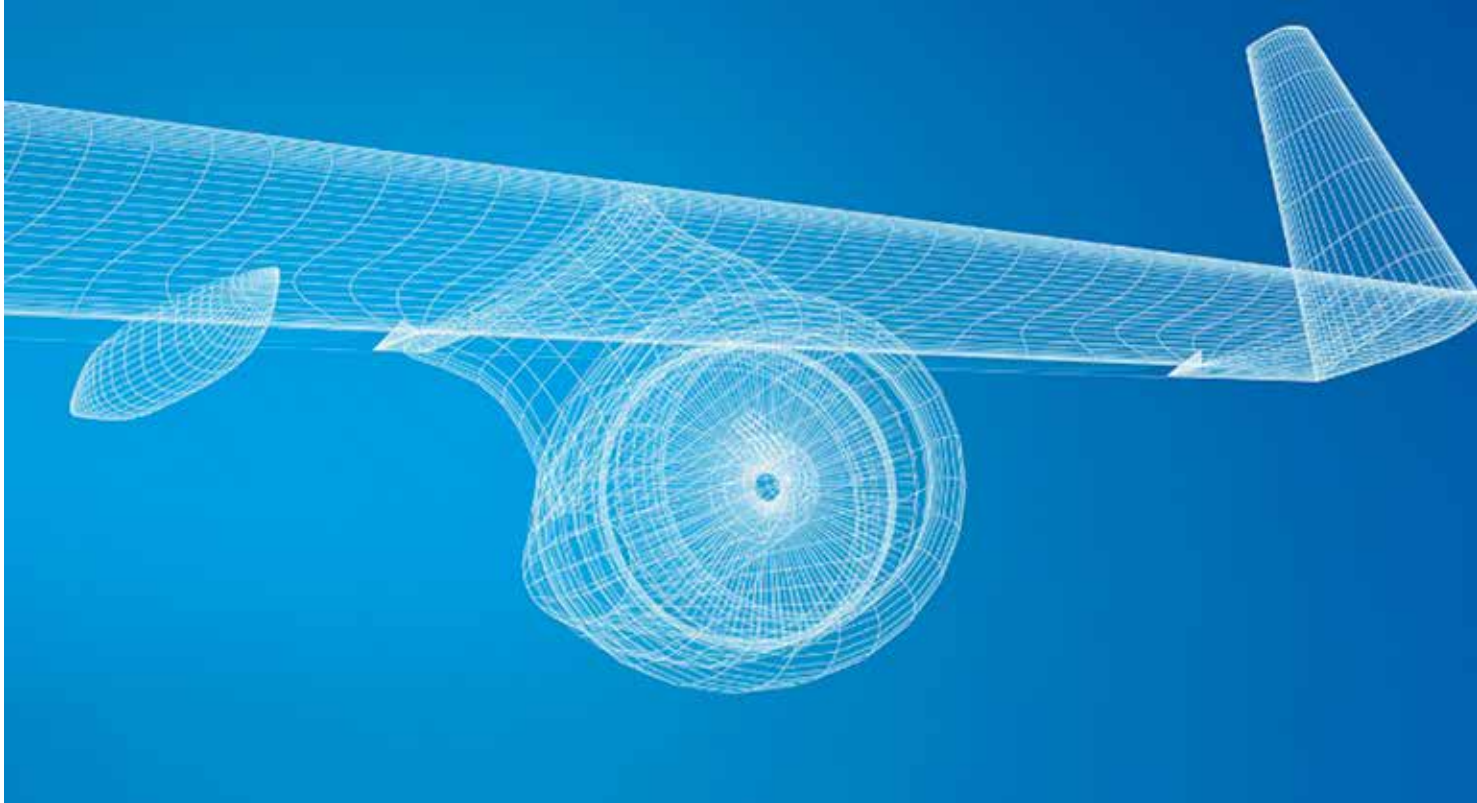
Her ne kadar değişim her yerde yeni teknolojiler ve hedefler ile baş döndürüyor desek de, değişmeyen tek şey insanın fıtratı, sınırları ve performansı. Bunu

gerek fizyolojik, gerekse sosyolojik ihtiyaçları göstermektedir. İnsan fıtratının değişmezliği Konfüçyüs'ün binlerce yıl önce söylediği "anlat kesin unutacağım, göster belki hatırlayabilirim, uygulat o zaman anlarım, özümserim." sözünü hala anlamlı kılmakta.

Pratik ile iç içe olan öğrenmelerin menfeati kalıcılığında, faydası uygulamadaki hata oranını düşürmesinde, aynı askeri tatbikatlarda olduğu gibi. Eğitimde verim sağlayan ve değer katan usüllerden olan SBT metodunu bakım eğitimleri çerçevesinde, zihnimizin konsantrasyonunu sorular ve muhtemel çözümler üzerinde düşünerek artıralım. İlk soru, bakım ortamında tatbikat içeren eğitimler ne kadar mümkün ve eldeki imkanlar bunun için yeterli mi? İkinci soru, hangi yolu izlemek verim sağlayacaktır? İlk sorunun cevabı vizyonumuzla, isteğimizle ve bu konuya verdiğimiz önemle ilgili bir durum. İkinci soru için, bakım ile ilgili bazen yazılı bazen de yazılı olmayan "püf" noktalarını iyi analiz etmek gerekiyor. Bakım esnasında yazılı dokümanın kullanılmasının

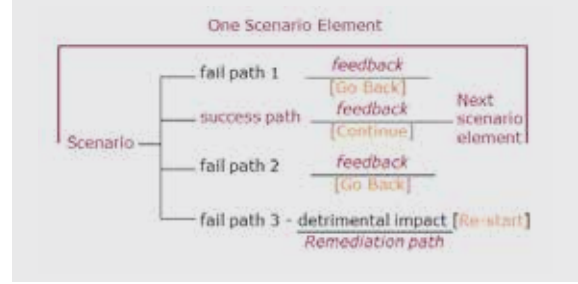


Confucius, circa 450BC



zorunluluğu değişmeyecek gerçek. Böyle iken yazılı olmayan "püf" noktaları ile neyi kastediyoruz? Bakımlarda bazen "task card" ile tanımlanmamış ancak işin yapım aşamasında geliştirilen; işi kolaylaştıran, verimini artıran ve bazen emniyeti daha üst noktaya taşıyan adımlar, uygulamalar veya metodlar ile karşılaşmaktayız. Zaman zaman bunlar üretici firma ile paylaşarak yazılı hale de gelmektedir. Ancak, bazen bu uygulamalar kurum içi kültürde saklı kalmakta, isabetliliği veya yanlışlığı konusunda ciddi incelemeler yapılamamaktadır. SBT ile eğitimler tasarlanırken bu tür uygulamaların da gözden geçirilmesi mümkün olacaktır. Eğitimin "püf" noktasını işte bu incelikler belirleyecektir. Fırsat bulup "işin püf noktası" deyiminin nasıl ortaya çıktığını araştırın. Bakım ortamında bu tür örnekleri bulmak mümkün. Kazandırmaya çalıştığımız yalnızca bilgi ve beceri değil, belki ideale yakın emniyet odaklı tutum ve davranışa dair farkındalık oluşturmak.

Öğretilmesi hedeflenen hassas muhtevaların etrafında senaryoların oluşturulması temel adımlardan birisidir. Eğitimdeki kurgular günlük iş ortamında karşılaşılan durumları, şartları ve olayları içermelidir. Senaryo uygulanıp bittiğinde hedefimizdeki eğitim içeriğinin zihinde kuvvetli bir algı oluşturmuş olması gerekir, o zaman senaryo işe yaramıştır diyebiliriz. Bu etkiyi de arkadaşlarımızın söylem, hal ve tavırlarında gözlemleyebiliriz. Eğitim sonrası, uzun vadeye yayılacak değerlendirme hem verimlilik hem fayda seviyesini anlamak için elzem olacaktır. Uzun dönem uygulama tarzı olan SBT, yatırım gerektirmektedir. Yatırıma değer mi sorusu önemlidir. Unutmayalım ki riski olmayan bir yatırım yoktur. Takip eden, yerine takip edilen olmak, nazarınızın, ufkunuzun genişliği ile alakalıdır.



Ciaran Friel

Senaryo tabanlı eğitimlerde kursiyer profiline uygun olarak yöntemler geliştirmek mümkün. Bu profiller yaşanan olaylar, MEDA, OR "occurrence report" analizleri, kültürel iş değerleri, alışkanlıklar ve iş yapma şekillerinden süzülerek belirlenmeli. Ulaşılmak istenilen seviye bu profille birlikte analiz edilerek ve gereken bilgi eklenerek senaryomuzun temeli oluşturulmuş olacaktır. Kurumsal hafıza bu noktada önemli. Eğitim organizasyonu uzun vadede kalıcı olarak aşmak istediği zorluklardan ancak teşkilatındaki korunmuş hafıza ile üstesinden gelebilir. Bunun için, kurumsal belleğinde biriktirmiş olduğu bilgileri yeri ve zamanı geldiğinde kullanabileceği mekanizmaları geliştirmesi lazımdır. İşte, senaryo tabanlı eğitim tasarlamak ve uygulamak ancak bu şartların haiz olduğu durumlarda mümkün olacaktır.

Bakım eğitimlerinde senaryo temeline dayanan eğitim tasarlama metodu tutum ve davranış geliştirmek için uygulandığında duygusal zekayı pekiştirecek yaklaşımlarla zenginleştirilmesi mecburidir. Bu metoda has tasarımlar için Dr. Daniel Goleman tarafından geliştirilen, zihinsel beceri ve duygusal yeterlilik/zeka olarak tabir edilen kavram ve rehber standartlar kullanılabilir. Bu standartlardan önem arz edenlerinden birkaçını özetleyelim:

Öğretilmesi hedeflenen hassas muhtevaların etrafında senaryoların oluşturulması temel adımlardan birisidir. Eğitimdeki kurgular günlük iş ortamında karşılaşılan durumları, şartları ve olayları içermelidir. Senaryo uygulanıp bittiğinde hedefimizdeki eğitim içeriğinin zihinde kuvvetli bir algı oluşturmuş olması gerekir, o zaman senaryo işe yaramıştır diyebiliriz. Bu etkiyi de arkadaşlarımızın söylem, hal ve tavırlarında gözlemleyebiliriz.

- **Değerlendirme:** Kişi veya grupların güçlü yanlarının ve sınırlarının belirlenmesi
- **Motivasyon:** İnsanların öğrenme seviyesinin motivasyon seviyesiyle doğru orantılı olması
- **Pratiğe teşvik:** Yeni kazandırılan becerilerin tekrarının sağlanması
- **Destek:** Aynı süreçten geçen şahısların birbirlerine yardımcı olmasını sağlamak, tabiri caizse "damdan düşen birini"nin yardımının istenmesi,
- **Cesaretlendirmek:** Organizasyonların destekleyici zemin hazırlaması, liyakata önem vermesi ve hata yapmanın suç olmadığı şeffaf bir atmosfer temin etmesi.

Vurgulanması önem arz eden doğru senaryoların geliştirilmesi, bunların pratik, "task" ve iş başı (OJT) eğitimlerinde uygulanması salahiyyet sahibi yetkin personellerin yetişmesi için geleceğe ait bakış açılarımızdan biri olmalı.

Yabancı kaynaklarda "Scenario Based Training, SBT" olarak adlandırılan Senaryo Tabanlı Eğitimler tavirlara tesir etmek ve davranış biçimlerini değiştirmek için kullanılmalıdır. LaPiere, R. T. (1934) tarafından Attitudes vs. Actions. Social Forces makalesinde



"Yaşanan tecrübeler ile oluşan tavır/tutumlar daha kalıcı ve davranışlarımızda daha etkileyicidirler. Okuma, dinleme ve seyretme yöntemleri ile gelişen tutum ve davranışlar ise daha yüzeysel ve geçicidir." diyerek yaşanmış tecrübelerin önemini belirtmiştir.

Attitudes based on direct experience are more strongly held and influence behavior more than attitudes formed indirectly (for example, through hear-say, reading or watching television). LaPiere, R. T. (1934). Attitudes vs. Actions. Social Forces, 13, 230-237.



ELEKTRO MANYETİK ALAN (SON)



ŞEBNEM BAYEZİT Yer Hizmetleri, Rezervasyon ve Bilet Satış Eğitmeni

Havalimanında ve Uçaklarda Manyetik ve Elektro Manyetik Alan

Manyetik alan ve elektro manyetik alan yazı dizisinin sonuncusunu yazmaktayım ve bu ay elektro manyetik alan ve manyetik alanın havalimanı ve uçaklardaki etkisine değinerek artık bu yazı dizisini sonlandıracağım. Aslında manyetik alan ve elektro manyetik alan etkisi ve bu etkilerden korunmak için yapılan çalışmalar oldukça detaylı ve yıllardır bir takım biliminsanı tarafından incelenmekte olup, üzerine yapılacak tartışmalar daha uzun yıllar sürecek gibi görünmektedir. Her ne kadar Dünya Sağlık Örgütü özellikle cep telefonu gibi bazı cihazların yaydığı manyetik alanın insan sağlığına olumsuz etkisini kabul etmese bile gelişen teknoloji ve bazı hastalıkların hızla artmasında; yediğimiz gıdaların işlenmiş olması, hava kirliliği ve manyetik alan etkisi ile doğanın gerçek dengesinin bozularak insan sağlığına olumsuz etkisini görmezden gelmek çok mantıklı gelmiyor. Tabi ki pek çok şeyden izole edilmiş bir hayatı bir çoğumuz yaşayamayız ancak bu gerçekleri görmemizi engelleyen “aman boşver” yaklaşımını tercih etmeye bizi sürüklememeli ki “aman boşver” yaklaşımını gerçek anlamda başarı ile yapabilecek bilinçaltı düzeyine kaç kişinin başarı

ile ulaşabileceği de bir başka bilim dalı olarak hala incelenmektedir. Farkında olmadığımız gizli gücümüz olan bilinçaltımızı ne kadar başarı ile yönetebiliriz? bu tamamen başka bir bilim dalıdır. Bilinçaltının yönettiği değil bilinçaltını yönetebilen yetenekli insanların olduğu bir toplumda olabilseydik zaten uçaklara binmeye ihtiyaç bile duymazdık belki.

İnsanlık her zaman sorguladığı ve merak ettiği için gelişmiş ve gelişmektedir. Her ne kadar manyetik alan etkilerini inkar edenler olsa da bu etkilerin olduğunu kabul edenler her geçen gün yeni bir araştırma yaparak özellikle yaşadığımız binaların elektro manyetik alandan nasıl yalıtılabileceği konusunda farklı bir materyal, tuğla, boya bulmaya çalışmakta olup bizler de bu konu ile ilgili haberlerle karşılaşmaktayız.

Peki bir havacılık çalışanı olarak havalimanı, havaalanı ve uçaklardaki manyetik alan hakkında bildiklerimiz nelerdir? Havalimanlarının yolcu bilet satış ve kabul işlemlerinin yapıldığı bilet satış bankolarındaki, checkin kontuarındaki bilgisayarlar, internet, elektrik kabloları, polis kontrollerindeki X Ray cihazları hatta onların elektrik kabloları, onlarca dükkanın elektriği ve interneti, yemek yediğiniz restoranlardaki mikro dalga fırınlar, parlak ışıklar ve yolculara verilen internet hizmetini düşünürsek topraklamanın yapılmadığı bir çeşit faraday kafesinin içinde hapis olunmaktadır. Aynı etki uçaklar içinde söylenebilir. Uçak içindeki kablolardan, motor ve motorun çalışması için gereken elektrik kablolarından tutun, kokpit içindeki elektrikli tüm cihazlar, o cihazların kabloları ve son yıllarda seyahat ederken hepimizin tercih ettiği uçak içi eğlence ile saatlerce film seyrederek zaman geçirdiğimiz yolculuklarımız ayrıca yine son yılların popüler uygulaması olan wifi ile havadayken internete bağlanmak gibi yoğun bir manyetik alan içinde kendimizi yine hapis etmekteyiz. Ne yazık ki bu etkileri vücudumuza uzun yolculuklarda saatlerce almaktayız. İsteddiğimiz kadar “boşver bir şey olmaz” diyelim ne yazık ki sadece bunu diyerek bu etkileri almamak tıpkı asit dolu bir bardak içeceği





boşver bir şey olmaz diyerek içmeye benzemektedir. Bu ayki yazıya kadar elektro manyetik alan ve etkileri hakkında yazdıklarım bilimsel araştırmaları içermektedir. Ne yazık ki havalimanlarında da, uçak içinde de elektro manyetik alanın yoğun etkisi ile karşılaşmaktayız. Şu ana kadar yapılan çalışmalarda bu yoğun etkinin topraklama ile azaltıldığına dair bilimsel araştırmalar yetersizdir. Henüz hava aracı içindeki insan sağlığını olumsuz etkileyen manyetik alan etkisini azaltacak bir uygulama bulunmamaktadır. Bunun için gelecekte insanı bu olumsuz etkiden koruyacak iplik dokunmuş battaniyelerin hava araçlarında yaygın kullanımı insan sağlığını uzun vadede daha az olumsuz etkileyeceği için hükümetlere hastalık maliyetlerini de azaltacaktır.

Havalimanlarında ise gerçek faraday kafesi ile topraklamanın yapılması ya da tüm elektrik kablolarının mutlaka topraklama yapılmış ve dışarıya manyetik alan yaymayacak sarmal kablolar ile değiştirilip elektrik sağlanması gibi akıllı bina inşaatlarının özellikle inşaat firmaları tarafından araştırılması ve yeni materyallerin kullanılması yine insan sağlığında yaşanacak uzun vadedeki büyük maliyetli hastalıkların azalmasına neden olacaktır. Bu konuda inşaat ve mimarlık ile ilgili okullara ve firmalara görev düşmektedir. Okullarda bu konu ile ilgili eğitimler verilmelidir. Özellikle müstakil yaşamın yaygın olmadığı toplumlarda binaları manyetik alandan temizlemek şu an için oldukça zor ve maliyetli bir iş ancak henüz binalar yapılırken bunlara dikkat edilirse çok daha etkili bir çözüm yolu bulunmuş olacak ve insan sağlığında yaşanacak artan hastalıkların maliyetleri azaltılmış olacaktır.

Özetle Manyetik Alanın kısa ve uzun vadedeki etkilerini maddeler halinde son defa yazarak hala insan sağlığını etkileyen bir elektro manyetik alan var mı sorusunun cevabını çevremizi ve kendimizi gözlemleyerek sizlerin kararına bırakıyorum.

Sağlık hayatta behşedilen en büyük zenginliktir.

Kısa vadedeki etkileri

- Stres,
- Görüş alanının daralması,
- Kulak bölgesinde ısınma,
- Kulak çınlaması,
- Yorgunluk hissi,
- Konsantrasyon bozulması,
- Baş ağrıları,
- İşitmede geçici aksaklıklar,
- Sersemleme

Uzun vadedeki etkileri

- Genetik yapının bozulması,
- Beyin hücrelerinde ölüm ve beyin tümörü,
- Beyaz kan hücresi (lenfoma) kanseri,
- Kan beyin bariyerinin zedelenmesi,
- Kalp rahatsızlıkları,
- Hafıza zayıflaması,
- Kalıcı işitme bozuklukları,
- Embriyo gelişiminin zarar görmesi,
- Düşük riskinin artması,
- Kan hücrelerinin bozulması

BALIKESİR'DE BİR MODERN HAVAALANI:

KOCA SEYİT

Edremit ve civarını bilir misiniz bilmem. Ancak şimdi çoğu kişi bu bölgeyi iyi biliyor. Buna eminim. Çünkü burada artık kocaman, oldukça modern, 30 bin metrekarelik bir terminal binasının yer aldığı yepyeni bir havalimanı var. Adı, Balıkesir Edremit Koca Seyit Havalimanı. İşte bu ay size burayı tanıtmak istiyorum. Çünkü çok kullanışlı ve etkileyici bir yer burası.



DR. HANDAN DİKER Öğretim Görevlisi, Yeditepe Üniversitesi





Edremit'in merkezine yaklaşık 4 km uzaklıkta bir havaalanı. Yıllardır gider dururum. Özellikle de karayolu ile geçerken gözüme hep çarpar dururdu. Küçük, sadece eğitim uçaklarının kullandığı, kendi halinde, iddiasız bir havaalanı idi burası. Eski adı ile Körfez Havalimanı. Ancak bu yıl ilk kez görme fırsatına eriştiğim bu muhteşem havalimanının ilk hizmete açılış tarihi ise 1997. Ancak 2014 yılında ise yeni terminal binası hizmete girmiş bulunuyor.

Burası o kadar görkemli ki anlatamam. Adeta körfezin hayat kaynağı durumunda. Daha önceleri bomboş duran bu bölgenin birden bire böyle capcanlı bir yer haline gelmesinin en önemli nedeni ise bu güzelim tesis.

Şimdi gelelim bu havalimanına adını veren Koca Seyit'e. Seyit, Çanakkale Savaşları sırasında kaldırdığı 276 kg'lık top mermisi ile ünlenmiş bir tarihi kahramandır.



Seyit 1889 yılında Balıkesir'in Havran İlçesinin Çamlık köyünde (Eski ismi Manastır) dünyaya gelmiştir. Askerlik görevini Topçu Neferi olarak Çanakkale'de bulunan Mecidiye Tabyasında yapmıştır. Asker ocağında kendisine "Koca" lakabı verilmiştir. Bu lakabı almasına, çocukluğundan beri koruduğu o gürbüz görünümü ve adeta bir pehlivana benzer vücut yapısı neden olmuştur. Çanakkale Savaşları sırasında Koca Seyit bir yandan denizdeki düşman zırhlısına, öte yandan yerde yatan şehitlere ve bir yandan da toplara bakarak kızgınlıkla her birisi 276 kg ağırlığındaki mermileri kaldırmaya yönelmiştir. Ve sonuçta "Ya Allah" diyerek koca mermiyi kavramış ve arkadaşı olan Niğdeli Ali'nin yardımı ile sırtlamıştır. 276 kg'lık yük ile 28'lik topun 6 basamağını çıkararak mermiyi

topun ağzına yerleştirmiştir. Sonuçta önünde duran Ocean gemisine topun namlusunu çevirmesi ve ardından topu ateşlemesi ile de koca gemi isabet almış, arkadan bir mayına çarparak batmıştır. Bu



Seyit 1889 yılında Balıkesir'in Havran İlçesinin Çamlık köyünde (Eski ismi Manastır) dünyaya gelmiştir. Askerlik görevini Topçu Neferi olarak Çanakkale'de bulunan Mecidiye Tabyasında yapmıştır. Asker ocağında kendisine "Koca" lakabı verilmiştir. Bu lakabı almasına, çocukluğundan beri koruduğu o gürbüz görünümü ve adeta bir pehlivana benzer vücut yapısı neden olmuştur.





olay üzerine Batarya Komutanı olan Hilmi Bey derhal Mecidiye Bataryasına gelerek hemen orada Seyit'e Onbaşı rütbesini takmıştır.

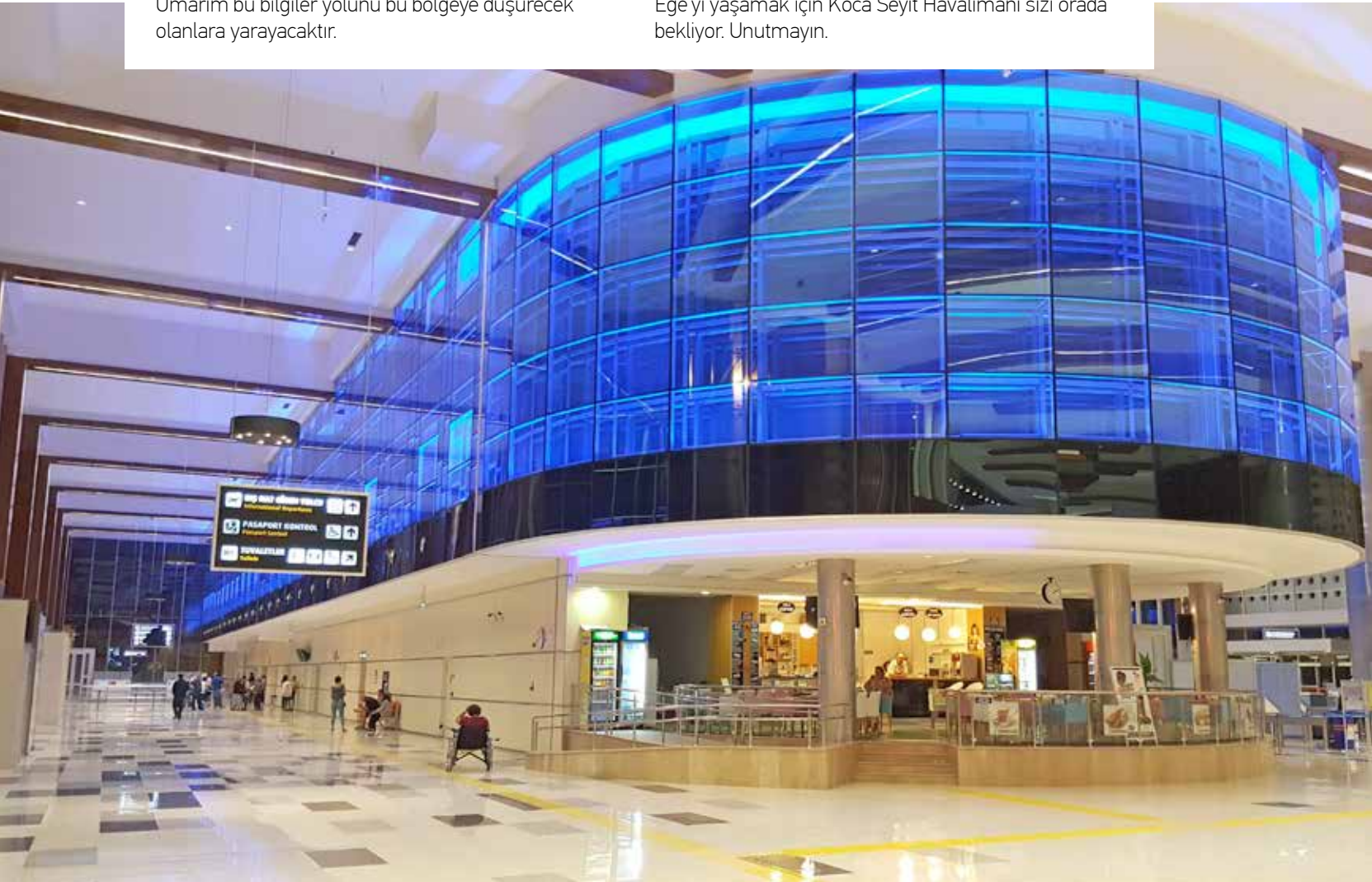
Seyit 1939 yılında vefat etmiştir. İşte Koca Seyit'in öyküsü böyle. Düşündüm de gerçekten çok etkileyici. Sonuçta da onun bir havaalanına isim olmasına kadar gidiyor. Ve inanın bu isim bu havaalanına çok yakışıyor.

Özellikle yaz aylarında yoğun olarak kullanılan havaalanının bazı merkezlere uzaklığı şöyle: Burhaniye'ye 8 km, Ayvalık'a 40 km, Güre'ye 18 km, Akçay'a 14 km, Balıkesir merkeze 90 km.

Umarım bu bilgiler yolunu bu bölgeye düşürecek olanlara yarayacaktır.



Ve yazının sonu. Koca Seyit Havalimanına uçağınız inerken bir de şunu anımsayın derim. İstanbul'dan yaklaşık 7 ya da 8 saat süren bir karayolu yolculuğu ile aynı mesafe bu kez sadece 45 dakikaya iniyor. Yani Ege artık size çok yakınlaşıyor. Derim ki yolunuzu bir Ege'ye düşürün. Sırf bu havalimanını görmek ve Ege'yi yaşamak için Koca Seyit Havalimanı sizi orada bekliyor. Unutmayın.



ZORLA (STRESLE) GÜZELLİK

STRES VE ETKİLERİ - STRES YÖNETİMİ (1.BÖLÜM)

Stres ve yaşantımıza etkileri hemen hemen hepimizin az ya da çok bilgi sahibi olduğu, kulaktan dolma bilgiler ya da meraklı araştırmalar neticesinde üzerinde düşündüğü bir mesele.



PSK. BURAK BADUROĞLU *Türk Havak Vakfı*

Bu ay niyetimiz bu konuyla alakalı enformasyon kalabalığını güncel bilimsel gelişmeler ışığında elemeli bir derlemeden geçirmek. Böylece bolca stresli geçen günlerimizi daha iyi yönetmek ve daha kaliteli - sağlıklı zamanlar geçirebilmek adına bazı bakış açıları geliştirebilme ve yaşantımızda düzenlemeler yapabilme şansımız olur diye ümitliyim.

Konu ciddi ve teknik bir konu olmakla beraber aslında uzunca da bir mesele. O yüzden bu önemli konuyu iki bölümde incelemenin daha faydalı olacağını düşünüyorum. Bu ayki ilk bölümde stresin ne olduğundan, hangi koşullarda ve hangi sebeplerden oluştuğundan, biyolojik ve psikolojik nasıl etkileri olduğundan bahsedeceğiz. Stresi iyi tanıyacağız ve anlayacağız ki önümüzdeki ay ikinci bölümdeki yazımız ile onu nasıl yönetebileceğimizi, hangi durumlarda nasıl stratejiler geliştirmemiz gerektiğini daha iyi değerlendirebilelim.

Hayat hepimiz için türlü türlü zorluklar ve engeller ile dolu. Yapmak istediklerimiz ve yapmak zorunda olduklarımız, bir amaca odaklı hareket ederken karşımıza çıkan güçlükler, herşey iyi gidiyor derken iş ya da özel hayatımızda birden karşımıza çıkan olumsuz sürprizler, gelişmeler... İnsanoğlu bu tip durumlarda yaşama uyum sağlama (adaptasyon) becerisini kullanarak çözüme yöneliyor ve bir şekilde zorlukları aşıyor ya da zorluklar ile birlikte varolabilme yetisini kazanıyor. Aslında bir mühendislik terimi olan "stress" ifadesi, Prof. Dr Hans Selye'nin 1950'lerde geliştirdiği çalışmalar neticesinde yine ilk kez kendisi tarafından psikolojik bir tabir olarak kullanılmış, fiziksel ve duygusal sağlığımızın karşısına çıkan zorluklar başa çıkma kaynaklarımızı ve yeteneklerimizi aştığı zaman ortaya çıkan psikolojik durum olarak tanımlanmıştır. Selye, stresin kendisinin değil, stres sonucu yıpranmanın bizlere zarar verdiğini yıllarca savunmuş ve bu doğrultuda sayısız çalışma yapmıştır.

İlkel insan ve modern olmayan zamanlara bir dönüp bakarsak stresin mükemmel işlevini ve mekanizmamızın mucizevi yaşamsal işleyişini görmek mümkün.

Bu argümandan anlayabiliyoruz ki her stres durumu ve her stresör (stres yaratıcı) bizim için doğrudan zarar anlamına gelmiyor.

Peki stres neden var?

Cevap basit; yaşantımızı sürdürebilelim diye!

İlkel insan ve modern olmayan zamanlara bir dönüp bakarsak stresin mükemmel işlevini ve mekanizmamızın mucizevi yaşamsal işleyişini görmek mümkün.

Eski zamanlarda avlanan bir insan olsaydık ve önümüze gerçek bir avcı mesela bir aslan çıksaydı bedenimizde bir dizi biyolojik değişiklik meydana gelecek, temel olarak iki farklı sistem devreye girecekti. Şimdi de stres olduğumuz zaman gerçekleştirenler teknik olarak tıpatıp aynı diyebiliriz.

Öyleyse bakalım şimdi strese girsem ne olur?

İlk olarak SAM (Sempatik adrenomodüler sistem) sistemi kaynakları harekete geçirmek ve bir "kaç ya da savaş" tepkisine hazırlanmak için devreye girer, hipotalamusta başlayan uyarılma böbreküstü bezlerinde devam eder, adrenalin ve noradrenalin salgılanmaya başlar. Bu salınım durumu neticesinde vücut alarma gecer ve kalp atışları hızlanır. İkinci rol alan sistem HHA (Hipotalamik-hipofiz adrenokortikal sistemi) devreye girdiğinde de yine hipotalamus başlangıçlı sinyallerin iletilmesi ile böbreküstü bezi korteksi uyarılır, buradan da kortizol olarak adlandırılan "stres hormonu" salgılanır.

Kortizol acil durumlarda çok işe yarayan bir hormondur. Bedeni kaçmaya ya da savaşmaya hazırlar. Aynı zamanda doğuştan gelen bağışıklık tepkisine ket vurur. Yani bir yaralanma söz konusu olduğunda bedenin inflamatuvar tepkisi (yangısal tepki) ertelenir. Diğer bir deyişle, kurtulma iyileşmeden önceliklidir ve doku tamirinden önce hayatta kalmak daha önemlidir. Bununla birlikte kortizolun olumsuz bir yönü de vardır. Kortizol tepkisi sonlandırılmazsa bu hormon beyin hücrelerine, özellikle de hipokampusa zarar verebilir. Ayrıca kortizol kandaki şeker düzeyini artırarak



metabolizmayı hızlandırır. Bedenin uzun süreli etkinlikte bulunmasına yardım eden bu durum bağışıklık sisteminin etkinliğinin azalmasına da sebebiyet verir.

Strese uyum sağlamanın biyolojik bedeli allostatik yük olarak adlandırılır. Rahatlamış bir durumdayken ve stres yaşamıyorken allostatik yükümüz düşük düzeydedir diyebiliriz. Stresli olduğumuzda ve baskı altında kaldığımızda allostatik yük de yükselecektir.

Peki bu kadar teknik bilgiye gerek var mıydı? Nereye varmak istiyoruz?

Stresin ne olduğunu gerçekten anlayabilmek için aslında onun ne kadar temel ve yaşamsal bir işlevi olduğunu böylesine biyolojik bir sistematik içerisinde açıklamıyorduk şimdiye kadar aklımıza çalınmış, bir kulağımızdan girip öteki kulağımızdan çıkarken zihnimize sadece “stres işte, sıkıntı falan yani, herkeste var, yeni moda oldu ona stres buna stres, bu kadar büyütmemek lazım” algısını bırakan stres yukarı stres aşağı sohbetlerini aklımızdan silip atmamak mümkün olmayacaktı. Maalesef akıllara basit bir telaş ve gerilim hali gibi yerleşmiş durumda olan “stres” o kadar biyolojik bir olgu ki! Aslında streslendiğiniz zaman bir nevi dışarıdan vücudunuza bir ilaç almış gibi bir etkisi oluyor düşünüsenize. Kimyamız değişiyor yani.

Stresin ortaya çıkmasında kaza, hastalık, başarısızlık gibi olumsuz olayların dışında düşün, çocuk sahibi

Stresin ne olduğunu gerçekten anlayabilmek için aslında onun ne kadar temel ve yaşamsal bir işlevi olduğunu böylesine biyolojik bir sistematik içerisinde açıklamıyorduk şimdiye kadar aklımıza çalınmış, bir kulağımızdan girip öteki kulağımızdan çıkarken zihnimize sadece “stres işte, sıkıntı falan yani, herkeste var, yeni moda oldu ona stres buna stres, bu kadar büyütmemek lazım” algısını bırakan stres yukarı stres aşağı sohbetlerini aklımızdan silip atmamak mümkün olmayacaktı.

olmak gibi olumlu olaylar da rol oynayabilirler. Her iki stress tipi de kişinin başa çıkma kaynaklarını ve becerilerini zorlayabilir. Bununla birlikte sıkıntı (olumsuz stress) potansiyel olarak daha fazla hasara - daha fazla yıpratma potansiyeli sonucu- neden olur. Bu doğrultuda stresörlerin özelliklerini belirtmek de yaşadığımız stres hallerini birbirinden ayırmak anlamında oldukça faydalı olacak. Kırmızı ışığa takılmanın stresi ile işyerinizden uzaklaştırılmanın sebep olacağı stresi elbette aynı kefeye koymuyoruz. İşte stresörlerin (stres yapıcıların) özellikleri:





1. Stresörün şiddeti: Örneğin içerisinde can kaybı bulunan bir kaza gibi şiddetli bir stress kaynağı ciddi hasarlara neden olabilir. Bu tip durumlar genellikle TSSB (travma sonrası stress bozukluğu) tanısı kapsamında tedavi ve terapi gerektirir.

2. Kronikliği (ne kadar sürdüğü): Tahmin edeceğiniz üzere bir stress kaynağı ne kadar uzun süre etkin olursa etkileri de o denli şiddetli olacaktır. Uzun zamandır işyerinizde yaşadığınız ve sürmekte olan bir problem doğal olarak ilk ortaya çıktığı zamandan daha fazla strese sebep olacak, hissettiğiniz yük giderek artacaktır.

3. Zamanlaması: Strese maruz kaldığınız zamanki tolerans seviyeniz, öncesinde nasıl bir yaşamsal dönemden çıktığınız gibi dinamikler zamanlama unsuruna daha büyük önem katmaktadır.

4. Yaşamlarımızı ne kadar yakından etkilediği: Özellikle adaptasyon becerinizi doğrudan etkileyen özellik, stresörün sizin yaşantınızın özünü (çekirdeğini) ne kadar doğrudan etkilediğidir. Bir

iş değişikliğinde yaşayacağınız uyum stresi ile ailenizden uzun süre ayrı kalmanızı gerektirecek bir işe geçmek zorunda olmanız neticesinde yaşayacağınız stres çok daha farklı etkilere sahip olacaktır.

5. Ne kadar öngörülebilir (beklenebilir) olduğu: Beklenti ve öngörü bir nevi hazırlık anlamına geldiği için hem ruhsal hem de stratejik çözüm ihtimallerini gözden geçirebilmeniz anlamında belirleyici olacaktır.

6. Ne kadar denetlenebilir olduğu: Stres kaynağına ne kadar müdahale etme şansınızın olduğu, kontrol altına alabileceğiniz stres kaynağı ile "elimden birşey gelmiyor" dedikten stresörler yine aynı kefeye konulacak etkenler değiller.

Stres, anlamı özünde bir "zorlanma" durumu ise bu durumu iyi analiz edebilmek onu yönetebilme becerilerimizi geliştirmek için olmazsa olmaz bir olgu. Nitekim kıvamında zorlanmaların gelişime yol açıyor olması da yine hepimiz tarafından kabul edilen bir gerçek. Yaşadığınız stres hallerini şiddet ve etki gücü anlamında doğru değerlendirebilerseniz bu harika bir adım olacak. Çünkü önümüzdeki ay bu durumlara nasıl yaklaşacağımızı masaya yatıracağız, farklı streslenmelere farklı strateji önerilerimiz olacak.

Sorularınız ve eleştirileriniz için bana burak.baduroglu@gmail.com adresinden ulaşabilirsiniz. Sevgiyle kalın.

"Stressiz kalın" da derdim ama 1. Ne mümkün? 2. Azı yarar çoğu zarar misali, stres de lazım!

Görüşmek üzere.

Stres, anlamı özünde bir "zorlanma" durumu ise bu durumu iyi analiz edebilmek onu yönetebilme becerilerimizi geliştirmek için olmazsa olmaz bir olgu. Nitekim kıvamında zorlanmaların gelişime yol açıyor olması da yine hepimiz tarafından kabul edilen bir gerçek.

Kâğıt Nesil, Dijital Nesle Karşı...

Bugünün çocuk ve gençleri iletişim ve bilgilenmeyi dijital araçlarla yapıyorlar. Onların ana babalarıysa kâğıdın hâkim olduğu bir dünyada doğmuşlardı. Ana babalar bu nedenle çocuklarından daha farklı bir dünyanın temsilcileri... Yani bugün nesiller arasında yaşanan bir kuşak çatışmasından çok daha fazlası. Anne babalar, çocuklarının bir zamanlar iletişim için mektup kullanıldığını bilmediklerini anladıklarında her şey daha da kolaylaşacak...



MÜMİN BALKAN

1985 yılında çalışmaya başladığım ilk gazete bir kasabada yayınlanıyordu. Günlük, tabloid boy ve dört sayfaydı. Yine de her gün bu küçük gazeteyi yayınlamakta zorlanıyor, geç vakitlere kadar çalışıyorduk. Çünkü gazetemiz tipo teknolojisiyle basılıyor ve elle diziliyordu. Bunun anlamı şuydu: Gutenberg'in dizgi teknolojisinin aynısını, baskı teknolojisinin de bir ilerisini kullanıyorduk. Üç dört kişinin 8-10 saatte hazırladığı bu gazete, bugün bir dizgici ve bir de baskıcı ile birkaç saatte hazırlanabilir. Eğer kâğıda basmayıp internet gazetesi olarak hazırlarsanız bir kişi de yeterli olur. Yani hız da kalite de arttı.

Eksiler, artılar...

Dijital teknolojilerin artıları öncelikle hız ve çeşitlilik tabii... Yukarıdaki örneği de bu artıyı göstermek için

anlattım. Herhangi bir akıllı telefonun yapabildiklerini eski teknolojilerle yapmaya kalksanız, yanınızda taşıyacağınız büyük bir bavul bile yeterli olmazdı. Fotoğraf makinesi, ses kayıt cihazı, dünya atlası, binlerce şehir bir tarafa yaşadığınız şehrin haritası ve saire...





Eski teknolojiyle asla mümkün olmayacak şeyleri ise sayarak bile bitiremeyiz: Sınırsız müzik ve film, sınırsız e-kitap, dünyanın tüm gazete ve dergileri, yüzbinlerce radyo ve televizyon istasyonu, navigasyonlar, sosyal medya uygulamaları, alışveriş siteleri... Tüm bunları bir kuşak önce hayal dahi edemezdik.

İşte bu nedenlerle "kuşaklar arası çatışma" yaşananları açıklamak için yetersiz. Bir "nesiller arası çatışma" var. Üstelik bu iki nesil farklı dünyalara doğmuş durumda.

Eski dünyada doğan ve günümüz dünyasında yaşayan ana babalar için durum şu: Dijital çağı hayal bile edemeyecekleri bir dönemde doğan "eskiler", eski dünyayı biliyor ama yeni dünyada yaşıyorlar. Yani onlar her iki dünyanın da sakini.

Yeni dünyada doğan ve eski dünyada hiç yaşamamış çocuk ve gençler ise, dijital çağda doğdular, dijital çağın nimetlerine daha hızlı ayak uyduruyorlar ve eski dünyadan habersizler...

Bu durumda iki kuşak arasında birbirini anlama açısından, eski dünyadaki kuşak çatışmasından fazlası yaşanıyor.



"Bizim zamanımızda böyle miydi?" diye başlayan yakınmalara daha sık tanık oluyoruz. Burada ana babalara daha fazla iş düştüğü kanaatindeyim. Çünkü iki dünyanın da tanığı sadece onlar... Çocuklarına dijital çağ öncesi yaşananlarla ilgili hikayeler anlatabilirler. Bu da onların ana babalarını, ana babaların da çocuklarını anlamakta neden zorlandığını açıklayabilir.

Deneyimlerimle, bu hikayelerin çocukların çok ilgisini çektiğini söyleyebilirim. Özellikle bugün kolaylıkla elde ettikleri ve yokluğuna alışamayacakları şeylerin bir zamanlar hiç olmadığını öğrenmeleri onları çok şaşırtıyor. Anne babalar, çocuklarının bir zamanlar iletişim için mektup kullanıldığını bilmediklerini anladıklarında her şey daha da kolaylaşacak...



SHY-SMS YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMIŞTIR

Sivil havacılık sektöründe emniyet yönetim sistemine ilişkin usul ve esasları belirleyen SHY-SMS Yönetmeliği değişikliği, 15/11/2016 tarihinde Resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/yonetmelikler/SHY-SMS_Resmi_Gazete_16.112016.pdf

web.shgm.gov.tr

SHT-CC TALİMATI YAYIMLANMIŞTIR

AB/EASA regülasyonlarına uyum çerçevesinde Commission Regulation (EU) No 1178/2011 – Air Crew eklerinden Part-CC'nin ulusal mevzuatımıza aktarılması amacıyla Kabin Ekibi Talimatı (SHT-CC) hazırlanmıştır. Söz konusu Talimat ile, Genel Müdürlük tarafından sertifikalandırılacak kabin ekibi üyelerinin sahip olması gereken asgari niteliklere, kabin ekibi temel eğitim sertifikalarının düzenlenmesine, verilmesine, geçerlilik ve kullanımına ilişkin usul ve esaslar düzenlenmiştir.

Bu Talimat ile, SHT OPS 1 Talimatı kapsamında her bir kabin memuru için düzenlenmiş temel emniyet eğitimi sertifikaları en geç 08 Nisan 2017 tarihine kadar Talimat'ın Ek-3'ünde yer alan temel eğitim sertifikası ile değiştirilecektir. Bu işlemten önce; Genel Müdürlük tarafından yolcu taşımacılığı yapmak üzere ruhsatlandırılmış havayolu işletmeleri ile kabin ekibi temel eğitim sertifikası vermek üzere yetkilendirilmiş kuruluşlar, hazırladıkları kabin ekibi temel eğitim sertifikası örneğini, Talimatın yayımlanmasından



itibaren 30 (otuz) gün içerisinde uygunluğunun değerlendirilmesi amacıyla Genel Müdürlüğe sunmak zorunda olup, hazırladıkları sertifikaların uygun olduğuna dair resmi bildirimi aldıktan sonra yeni sertifikaların tanzim edilmesine başlayacaklardır.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/SHT_CC.pdf

web.shgm.gov.tr

ICAO ÜYESİ 8 ÜLKEYE HAVALAANI SERTİFİKASYONU EĞİTİMİ VERİLDİ...

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından "ICAO'nun Gelişmekte Olan Ülkeler Eğitim Programı" çerçevesinde ICAO üyesi 8 ülkeye Havaalanları Standardizasyonu ve Sertifikasyonu eğitimi verildi.

Türkiye ile ICAO arasında 2015 yılında imzalanan Mutabakat Zaptı kapsamında 21-23 Kasım 2016 tarihleri arasında Ankara'da düzenlenen eğitimlere; Libya, Ürdün, Gürcistan, Tunus, Makedonya, Cezayir, Lao, Botswana sivil havacılık çalışanları katıldı.

Havaalanı Sertifikasyonu Eğitimi kapsamında, havaalanı sertifikasyon gereklilikleri ve ICAO emniyet standartlarının yanı sıra havaalanı denetlemelerinde izlenen prosedürlerle ilgili olarak Türkiye uygulaması Esenboğa Havalimanı'na düzenlenen teknik ziyaret çerçevesinde katılımcılarla paylaşıldı.

SHGM Havaalanları Standardizasyon ve Sertifikasyon Müdür Vekili Önder TÜRKER tarafından verilen eğitimler sonunda, katılımcılara "Certification of Aerodromes" sertifikası verildi.

web.shgm.gov.tr



SHT-TBÖ TALİMATI TASLAĞI HAZIRLANMIŞTIR...

Genel Müdürlüğün yetkilendirdiği eğitim organizasyonlarında uçak ve/veya helikopter pilotlarına teorik bilgi eğitimi vermek üzere görevlendirilen teorik bilgi öğretmenlerinin yetkilendirilmesi ile ilgili usul ve esasları belirleyen Teorik Bilgi Öğretmeni Yetkilendirme Talimatı (SHT-TBÖ) yeniden hazırlanmıştır.

Taslak talimat ile ilgili görüşlerinizi 09.12.2016 tarihi mesai bitimine kadar "Görüş Bildirme Formu"nu doldurmak suretiyle mevzuat(at)shgm.gov.tr adresine iletebilirsiniz.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/SHT-TBO_2.pdf

web.shgm.gov.tr





SHT-147 TALİMATI YENİLENMİŞTİR

18/8/2012 tarihli ve 28388 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147)'nin uygulamasına ilişkin usul ve esasları düzenleyen Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Talimatı (SHT-147) 22/11/2016 tarihinde yenilenecek yürürlüğe girmiştir.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/SHT-147_221116.pdf

web.shgm.gov.tr

YEDİ YENİ HAVALİMANI DAHA GELİYOR

Her 100 kilometrede bir havalimanı projesi kapsamında, Yozgat, Rize-Artvin, Bayburt-Gümüşhane (Salyazı), Niğde-Aksaray, Karaman, İzmir Çeşme Alaçatı ve Batı Antalya havalimanlarının yapımı planlanıyor. Alaçatı, Antalya ve Rize'ye yapılacak havaalanları sürpriz olarak niteleniyor.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerinden derlenen bilgilere göre, ulaştırma sisteminin en önemli dışlılarından biri olan havacılıkta 2003'ten bu yana sektörün gelişmesi için köklü adımlar atıldı. Aktif havalimanı sayısı 55'e çıkan yurt içi uçuş ağına, gelecek dönemde Yozgat, Rize-Artvin,



Bayburt-Gümüşhane (Salyazı), Niğde-Aksaray, Karaman, İzmir Çeşme Alaçatı ve Batı Antalya havalimanlarının eklenmesi planlanıyor.

www.hurriyet.com.tr



**VE ŞİMDİ AVRUPA'YA
BAĞLANIYORUZ.**

Anadolu'nun 14 şehrinden
8 destinasyona bağlantılı
uçuşlar Onur Air'de.



ADANA
ANTALYA
BODRUM
DİYARBAKIR
ELAZIĞ
GAZİANTEP
HATAY
İZMİR
KAYSERİ
MALATYA
ORDU-GİRESUN
SAMSUN
ŞANLIURFA
TRABZON

**İSTANBUL
ATATÜRK HAVALİMANI**

AMSTERDAM
BERLİN
DÜSSELDORF
ERBİL
LEFKOŞA
NALÇIK
ODESSA
PARİS



App Store
Google Play



/onurair

PODCAST: CAN A ROBOT BE YOUR CO-PILOT?

Automation is reaching the point that it may be possible for artificial intelligence and robotics to take much of the routine workload of cockpit crews-and "remember" things no humans could in an emergency. Is this the future?

www.aviationweek.com



AIRBUS' NEWEST A350 JET COMPLETES MAIDEN FLIGHT

The newest version of Airbus' A350 passenger jet completed a maiden flight Thursday during a well-attended event to see the long-haul market contender in action. The A350-1000, one of three test aircraft assembled at Airbus' main facility in France, departed early Thursday before crowds of employees and potential customers, returning to Toulouse after a three-hour flight. The test models, the largest of the A350 series, will undergo about 1,600 hours of flight tests for certification, according to Reuters' report on this week's debut. The standard 1000 version will have 366 passenger seats, a beefier version of the A350-900 that's now in service and making it a contender against Boeing's 777 series. Airbus contends that the composite-built A350-1000 will cost 25 percent less to operate than the B777-ER, according to the Reuters report. The A350-1000 is slated to enter service in 2017.

Meanwhile, Airbus, which also is undergoing a consolidation of its Toulouse operations to cut costs, faces potential roadblocks in completing deliveries of its current aircraft. Delays from suppliers have left incomplete A350-900 jets parked in Toulouse waiting

for their cabins to be finished. Meanwhile, some smaller A320 jets waiting to be delivered don't have engines from Pratt & Whitney – all of which a Reuters report indicates is a sign of suppliers struggling to keep up with demand for new components. But officials said the A350-900 is still on schedule for 50 deliveries this year despite ongoing concerns over suppliers. "It has improved, but it is not where it should be and we are watching them very carefully," an Airbus official told Reuters.

www.avweb.com





41 Ülkeden 170 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde

BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines  **com**

AIRBUS A350-1000 FIRST FLIGHT MARKS NEW CHAPTER FOR PROGRAM

The Nov. 24 first flight of the Airbus A350-1000 marks the start of a flight test campaign and certification process that is scheduled to conclude before the end of 2017, with delivery of the first customer aircraft to Qatar Airways.

The flight departed at 10:42 a.m. local time at Toulouse-Blagnac Airport with experimental test pilots Hugues van der Stichel and Frank Chapman at the controls and Gerard Maisonneuve as the test flight engineer in the cockpit. A total of six crew were on board, including Patrick du Che, Emanuele Costanzo and Stephane Vaux as flight test engineers. The aircraft landed back in Toulouse after a flight of 4 hr., 20 min.

In the early phase of the flight, van der Stichel and Chapman took the aircraft to an altitude of 15,000 ft. and initially left the gear extended with flaps in the 3 position. They checked and cleared pressurization and also decelerated to 145 kt., the lowest speed in

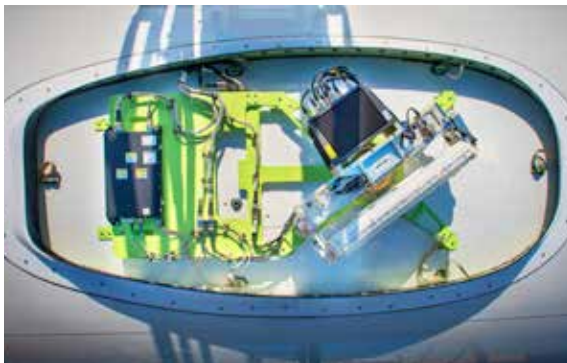


the configuration. The aircraft also accelerated to the maximum speed in the flaps 3 configuration of 206 kt. and reported no vibration as planned. The gear was retracted, extended and retracted again.

While the takeoff was made in direct law, the crew later switched to normal law. The aircraft later climbed to 25,000 ft. and accelerated to maximum speed with flaps retracted.

www.aviationweek.com

THE CONNECTED ELECTRONIC FLIGHT BAG



An inevitable consequence of the new broadband satcom capabilities that satellite-communications network providers and avionics companies are teaming to provide both to the passenger cabins and to the flight decks of aircraft is that pilots' electronic flight bags (EFBs) are beginning to offer real-time updates of operational information.

Two cooperative ventures – both involving London-headquartered satcoms operator Inmarsat – are now offering, or will soon offer, real-time EFB updating of important flight information such as weather and wind conditions ahead of the aircraft.

Along with other information that real-time EFB updates will make available – such as operational and weather status of diversionary airports for transoceanic ETOPS routes and precise weight data allowing pilots to curtail an aircraft's weight-and-balance range optimally throughout a flight – this operational data will help pilots fly their aircraft more efficiently.

Using their connected EFBs, pilots will be able to adjust an aircraft's flight plan in real time, while airborne, to take advantage of beneficial winds and optimal flight trajectories in order to get the aircraft to its destination in the shortest time possible, the aircraft meanwhile burning less fuel than otherwise it would have done.

www.aviationweek.com



SADECE TEORİDE DEĞİL PRATİKTE DE MÜKEMMELİ HEDEFLERİZ

Havacılık sektörü büyüdükçe kabin memurlarına daha çok ihtiyaç duyulmaktadır. Okulumuzun sağlayacağı teorik ve pratik eğitimler sayesinde, gerek uçuşa, gerekse de hizmete yönelik bilgilerle donanan öğrencilerimiz, havayolu firmaları tarafından öncelikli olarak tercih edilmektedirler.



UÇAK BAKIM MOTOR / GÖVDE - KABİN HİZMETLERİ - YER HİZMETLERİ

İSTANBUL
Mimaroba Mh. D-100 Karayolu Cd. No: 204/A-1
Mimaroba - Büyükçekmece, İstanbul / Türkiye
T: +90 (212) 871 0 871 www.gokjetlisesi.com

MERSİN
Yenice Mh. Cemal Gürsel Bulvarı No:116
Çukurova - Tarsus, Mersin / Türkiye
T: +90 (324) 651 5 333 info@cukurovagokjet.k12.tr



gokjethavaciliklisesi



Uted Halkla İlişkiler, 4 yeni fotoğraf ekledi — **Uted Basın Yayın Sekreterliği ve Necdet Aksac** ile birlikte.

Bilgi Üniversitesi Uçak Teknolojisi Bölümü öğrencileri derneğimizi ziyaret ettiler. Öğrenciler, Uçak Teknisyenliği ve lisanslandırma süreci ile ilgili Başkanımız **Necdet Aksac** tarafından bilgilendirildi. Uçak Bakım alanında eğitim veren kuruluşların, SHGM standartlarına uygun nitelikte eğitim vermeleri beklenmektedir. YÖK'e bağlı olan fakat SHGM tarafından belirlenen standartlarda eğitim vermeyen okulların gençleri mağdur ettiğine üzülen Necdet Aksac, tanık oluyoruz.



Al Jazeera Türk @AJTurk
Belgesel: Kimine göre kahraman, kimine göreysen diktatör. Fidel Castro'yu, kendisini tanyanlardan dinle. ajtr.me/xl39



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü / SHGM

Geçirdiğiniz bir ameliyattan kaç gün sonra havayolu ile seyahat edebilirsiniz? Yolcu sağlığı hk. bilgiler için <https://t.co/b115a8MA4e> <https://t.co/MwmvkTo4Us>



Sivil Havacılık GM (@SHGM) posted a photo on Twitter
Get the whole picture - and other photos from Sivil Havacılık GM
pic.twitter.com/MwmvkTo4Us

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü / SHGM

Kayıtlı
--İnsansız Hava Aracı (İHA) Sayısı: 7772
--İnsansız Hava Aracı (İHA) Kullanıcı Sayısı: 10735 <https://t.co/zFoUz9VQDj>



Sivil Havacılık GM (@SHGM) posted a photo on Twitter
Get the whole picture - and other photos from Sivil Havacılık GM
pic.twitter.com/zFoUz9VQDj

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü / SHGM

10 Kasım, 12:16
<https://t.co/J18DafIjje>

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu, büyük devlet adamı Mustafa Kemal Atatürk'ü, vefatının 78. Yıldönümü vesilesiyle saygıyla anıyoruz.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü çalışanları olarak "İstikbal Göklerdedir" hedefine doğru ilerleyişimizi sürdürüyoruz. Ülkemizin 2023 sivil havacılık hedeflerine ulaşmanın azim ve kararlılığındayız.



Sivil Havacılık GM (@SHGM) posted a photo on Twitter
Get the whole picture - and other photos from Sivil Havacılık GM
pic.twitter.com/J18DafIjje

Airbus @Airbus
#WTO delivers knockout blow to #Boeing's record-breaking subsidies with historic ruling go.g/4uGdmp



ANADOLU AJANSI @anadolujansi
2015-2016 sezonunda 1 milyon 773 bin kişi tiyatroya gitti aa.com.tr/694605





SOSYAL MEDYADAN SEÇMELER



A J A N D A



EĞLENCİLİ KLASİK MÜZİK

Bir klasik müzik performansının "neşeli ve komik bir deneyim" olarak nitelendirildiğini görüyorsanız, kuşkusuz bu performans sadece "Mozart Group ve Krosny" tarafından gerçekleştiriliyordur. Varşova ve Lodz'un en prestijli müzik akademilerinden mezun bu dört arkadaş, klasik müziği esprili bir şekilde yorumluyor. Bu dörtlüye ünlü pandomimci İrek Krosny eşlik ediyor.

Cemal Reşit Rey, İstanbul

21 Aralık 2016 20:00

LARA FABİAN İSTANBUL'DA...

Dünya üzerinde 20 milyonun üzerinde albümü satılan ünlü pop yıldızı Lara Fabian, 8 – 9 Aralık'ta Zorlu PSM'de... Lara Fabian, 1988 yılında 33. Eurovision Şarkı Yarışması'nda Lüksemburg'u temsil etmiş ve "Croire" adlı parçayla 4. olmuştu. 1991-2013 yılları arasındaki dizi ve filmlerde 13 şarkısıyla eşsiz bir performans sergilemiş, 2002 yılında ise "Final Fantasy" filmi ile World Soundtrack Awards'ta, "En İyi Film Müziği" ödülüne layık görülmüştü. Fabian, 2014 yılında Mustafa Ceceli ile "Al Götür Beni" adlı parçanın düetini de seslendirmişti.

Zorlu PSM, İstanbul

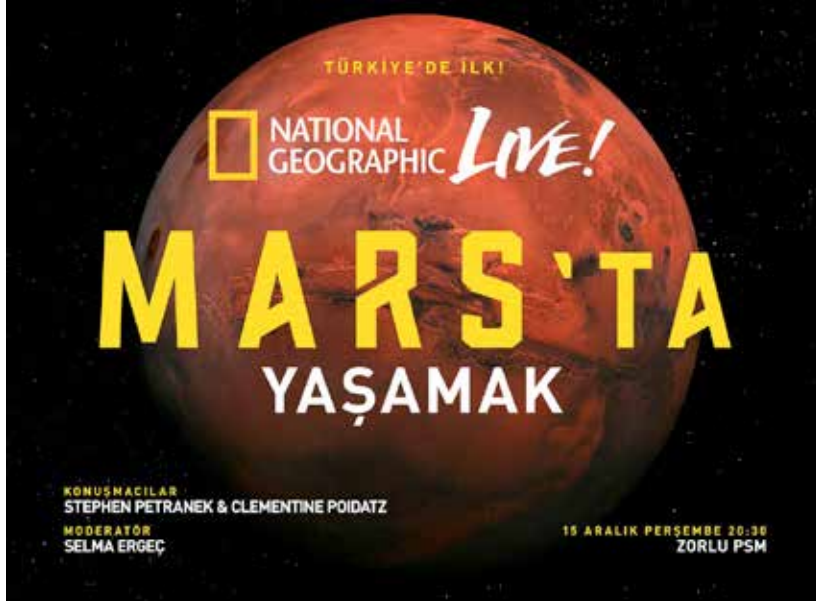
8-9 Aralık 2016 21:00



ŞEHİR TİYATROLARINDA "HİSSE-İ ŞAYIA"

Meşrutiyet dönemi tiyatrosunun öncü ismi İbnü'rrefik Ahmet Sekizinci'nin oyunu; ayrıldıktan sonra da didişmeye devam eden ve biricik kızlarını bir türlü paylaşamayan ("hisse-i şayia") karı kocanın bitip tükenmek bilmeyen kavgalarını konu alıyor. Şiddetli geçimsizlikle boşanıp yıllarca birbirinden ayrı kalan, her karşılaşmada ezeli-ebedi kavgalarını tekrarlayan, birbirlerine dava üstüne dava açan, gülünç duruma düşseler de bu didişmeden adeta zevk alan fakat aslında her şeye rağmen birbirini seven karı kocanın ve onların arasında kalan genç kızın öyküsü eğlenceli bir üslupla aktarılıyor.

Oyunun ayrıntılı programı için İBB Şehir Tiyatroları'nın web sitesi ziyaret edilebilir:
<http://www.ibb.gov.tr/sites/sehirtiyatrolari/tr-TR/Sayfalar/Anasayfa.aspx>



NAT GEO LIVE: MARS'TA YAŞAMAK

Mars'a yapılan ilk insanlı yolculuğa hoş geldiniz, şu an 2032 yılındayız.. Önünüzde ise sizi milyonlarca, milyarlarca kilometrelik bir uzay boşluğu bekliyor. Önümüzdeki 18 ay boyunca her yerinde neredeyse her an kum fırtınaları oluşan, ortalama sıcaklığı -55 derecede seyreden ve tüm atmosferi zehirli karbondioksit gazından meydana gelen bir gezegene hayatınızın en heyecanlı yolculuğunu yapacaksınız.. Mars'ta Nasıl Yaşayacağız kitabının yazarı Stephen Petranek ve Nat Geo'nun MARS belgeseli oyuncularından Clementine Poidatz size bu yolculukta eşlik edecekler.

Zorlu PSM, İstanbul

15 Aralık 2016 20:30

ARALIK'TA UNUTMA!

Dünya Engelliler Günü

3 ARALIK

Vakıflar Haftası

3-9 ARALIK

Kadın Hakları Günü

5 ARALIK

Uluslararası Sivil Havacılık Günü

7 ARALIK

Dünya İnsan Halkları günü

10 ARALIK

İnsan Hakları Haftası

10 Aralık'i içine alan hafta

Tutum, Yatırım ve

Türk Malları Haftası

12 -18 ARALIK

Yoksullarla Dayanışma Haftası

12 -18 ARALIK

ARALIK'TA SİNEMA

Aralık ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



2 ARALIK CUMA

DOG EAT DOG

Gerilim, Aksiyon, Polisiye

Oyuncular: Phillip Shaun DeVone, Nicolas Cage

Temiz bir hayat sürmek isteyen ancak sistemin adaletsizliğine tahammül edemeyen lider ruhlu Troy, mafyaya çalışan ve banliyö hayatı ile dırdırcı karısından giderek uzaklaşan Diesel ve son olarak grubun zayıf halkası Mad Dog hapisten çıkmış 3 adamdır.



9 ARALIK CUMA

ROGUE ONE: BİR STAR WARS HİKAYESİ

Fantastik, Macera

Oyuncular: Felicity Jones, Diego Luna, Ben Mendelsohn

Film, Death Star'ın planlarını çalmak için bir araya gelen bir ekibin mücadelesini merkezine alıyor ve 1977 tarihli Yıldız Savaşları: Bölüm IV'ten öncesini anlatacak.



16 ARALIK CUMA

THE SPACE BETWEEN US

Romantik, Bilimkurgu, Dram

Oyuncular: Asa Butterfield, Britt Robertson, Carla Gugino

Mars'ta insan kolonisi kurmak için yola çıkan bir uzay mekiğindeki astronotlardan biri olan Sarah Elliot, Mars'a iniş yaptıktan hemen sonra bir erkek çocuğu dünyaya getirip hayatını kaybeder.



23 ARALIK CUMA

KARTOPU SAVAŞLARI

Animasyon, Komedi, Aile

Oyuncular: Sophie Cadieux, Gildor Roy, Hugolin Chevrette (Seslendirme)

Kış tatilleri en eğlenceli tatillerden biridir. 11 yaşındaki Luke ve Sophie de bunun farkındadır.



30 ARALIK CUMA

ÇİN SEDDİ

Macera, Tarihi, Fantastik

Oyuncular: Matt Damon, Pedro Pascal, Willem Dafoe

Başrolünde Jason Bourne rolü ile ikonik hale gelen Matt Damon'ın yer aldığı Çin Seddi filmi bir tarihi-fantastik türü örneği.



MÜTTEFİK

Yönetmen: Robert Zemeckis

Oyuncular: Brad Pitt, Marion Cotillard, Lizzy Caplan

Türkiye'de vizyon tarihi: 2 Aralık 2016

Tür: Gerilim, Romantik, Tarihi

Romantik savaş türü Müttefik filmi birbirine aşık olan iki apayrı insanı temel alıyor. İstihbarat subayı Max Vatan 1942 yılında Kuzey Afrika'da düşman hattında savaşılmaktayken, Fransız direniş savaşçısı Marianne Beausejour ile tanışır. İkili hemen birbirlerine aşık olurlar. Londra'da tekrar bir araya geldiklerinde ise aşkları savaşın büyük baskısına direnir direnememenin sınavını vermek zorunda kalacaktır. Filmin başrollerinde Brad Pitt ve Marion Cotillard yer alıyor. Filmin yönetmen koltuğunda ise Oscar ödüllü yönetmen Robert Zemeckis oturuyor.

DÖRT DÖRTLÜK DÖRT MARQUEZ KİTABI

Büyülü gerçeklik akımını başlatan Gabriel Garcia Marquez'in öykü ve romanları tadını bilenler için vazgeçilmezdir. Bulunduğunuz zaman ve mekanı sadece birkaç satır okuyarak terk etmenizi sağlayabilecek kaç yazar vardır ki...

MÜMİN BALKAN

KIRMIZI PAZARTESİ

Kolombiyalı büyük yazar Gabriel García Márquez'in 1981'de yayımlanan yedinci romanı Kırmızı Pazartesi, işleneceğini herkesin bildiği, engel olmak için kimsenin bir şey yapmadığı bir namus cinayetinin öyküsü. Hem Kolombiya'da, hem de yayımlandığı dünyanın dört bir yanındaki pek çok ülkede sarsıcı etkileri olmuş bir roman. Usta yazar, çocukluğunu geçirdiği kasabada yıllar önce yaşanmış bir cinayet olayını aktarıyor. Romanın kahramanı Santiago Nasar'ın öldürüleceği daha ilk satırlardan belli. Kırmızı Pazartesi, yalnızca bir cinayetin arka planını değil, bir halkın ortak davranış biçimlerinin potresini de çiziyor. Böylece, sonuna dek ilgiyle okuyacağınız bu kısa ve ölümsüz roman, bir toplumsal ruhçözümü niteliği de kazanmış oluyor.

Can Yayınları, 111 sayfa



YÜZYILLIK YALNIZLIK

Marquez kitabıyla ilgili şöyle diyor: "Büyükannem, en acımasız şeyleri, kılını bile kıpırdatmadan, sanki yalnızca gördüğü olağan şeylermiş gibi anlatırdı bana. Anlattığı öyküleri bu kadar değerli kılan şeyin, onun duygusuz tavrı ve imgelerindeki zenginlik olduğunu kavradım. Yüzyıllık Yalnızlık'ı büyükannemin işte bu yöntemini kullanarak yazdım. Bu romanı dikkat ve keyifle okuyan, hiç şaşırmayan sıradan insanlar tanıdım. Şaşırmadılar, çünkü ben onlara hayatlarında yeni olan bir şey anlatmamıştım, kitabımda gerçekliğe dayanmayan tek cümle bulamazsınız."

Daha doğrusu; gerçekliğe dayanan ama olağanüstü ve gerçekdışı bir hikaye...

Can Yayınları, 464 sayfa



KOLERA GÜNLERİNDE AŞK

Kolera Günlerinde Aşk, bırakılmış bir sevgilinin, yeniyetmelik yıllarından başlayarak yaşlılığın alacakaranlığına dek süren yarım yüzyıllık aşkının öyküsü. "Marquez'in, ustalığı, bu öyküyü bir destana dönüştürüyor: aşkın, deli-akıllı, yabanıl-evcil, tensel, romantik tüm biçimlerinin pastoral bir şiirin büyüüne büründüğü bir destan. On dokuzuncu yüzyılın yirminci yüzyıla dönüştüğü bir zaman dilimini kapsayan bu bitmeyen aşkın gerisinde, çağdaşlaşma çabası içindeki bir toplumun çeşitli yönlerini, özellikle taşra kentsoyluluğunun saçmalıklarını ince bir alayla eleştiriyor yazar. Roman boyunca, aşk acılarının lirik rüzgarlarının esintileri arasında, Marquez'in, insancıl mizahı, sürekli olarak duyuruyor kendini.

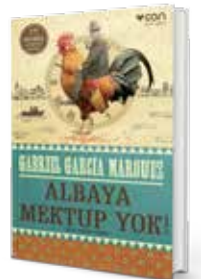
Can Yayınları, 448 sayfa



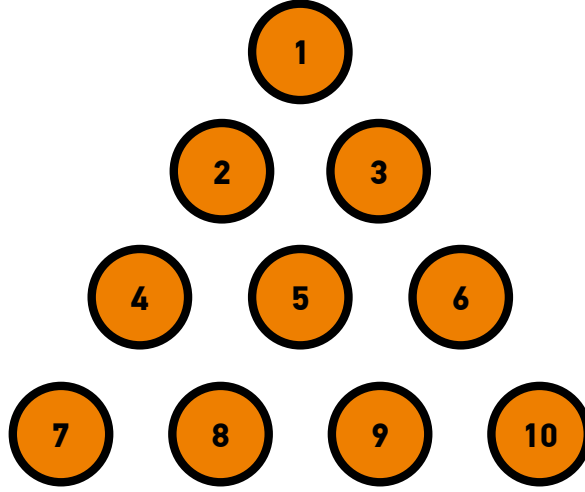
ALBAYA MEKTUP YOK

Ülkesi uğruna savaşarak yaptığı hizmetlerin karşılıksız kaldığını anlayan, emekliye ayrılmış yaşlı bir askerin öyküsü. Bir türlü gelmeyen emekli aylığını her cuma günü karısı ve horozuyla birlikte bekleyen emekli bir albayın komik, ama bir o kadar da trajik hikâyesi. Gabriel García Márquez'in 1982'de Nobel Edebiyat Ödülü'ne değer görülmesinde, hiç kuşkusuz, Albaya Mektup Yok'un da payı var. Büyülü gerçeklik ustasının anlattığı her sahne, karakterlerin her davranışı, umarsız görünen bir dünyada yaşama sevincinin türküsünü söylüyor, ölüme ve yalnızlığa meydan okuyor. Her cümle, yaşamın uçsuz bucaksız boşluğunun suskunluğunu kırıyor. "İmge, gerçekliğe ulaşmanın aracıdır," diyen Gabriel García Márquez'in buruk bir alaycılık içeren bu öyküsü neredeyse görsel bir edebiyat başyapıtı.

Can Yayınları, 80 sayfa



1



PİRAMİTİ TERS ÇEVİRİN

Numaralardan sadece üçünün yerini değiştirerek piramiti ters çevirebilir misiniz?

2

SIRADAKİ NUMARALAR KAÇ OLMALI?

Şu sıralar sosyal medyada sık görülen bulmacaların bir benzeri. Numara sıralaması nasıl devam etmeli?

8	11
14	10
19	16
30	21
46	32
?	?

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

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Bu ay her iki bulmacayı da doğru cevaplayan okurumuz olmamıştır.

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

Cevap 511108 değil. 511108 rakamını bulduktan sonra cevaba diğer açıdan bakarsanız doğru cevabı göreceksiniz:
801115

801115
511108

2

36



“Yılın Uçak Bakım Onarım Merkezi” Ödülü’nün
arkasında çalışanlarımızın gücü var!

Türkiye’nin uçak bakım onarım hizmetleri alanındaki gururu Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., Air Transport News tarafından **“Yılın Uçak Bakım Onarım Merkezi”** ödülüne layık görüldü. 10. yılımızda aldığımız uluslararası düzeydeki bu değerli başarı ile vizyonumuzun, kalitemizin ve sektördeki uzmanlığımızın farkını bir kez daha ortaya koymanın mutluluğunu yaşıyoruz.



Avrupa'nın
En İyi Havayolu

A STAR ALLIANCE MEMBER



YURTIÇİ UÇUŞLARDA 100 TL FARKLA BUSINESS CLASS KONFORU



30 kg
bagaj hakkı

CIP salonlardan
faydalanma imkânı



Business
Class ikram



TURKISH AIRLINES

Miles&Smiles



Daha fazla mil kazanma fırsatı

Kampanya 15 Haziran 2017 tarihine kadar geçerlidir. İstanbul Atatürk Havalimanı'ndan gidiş-dönüş olmak üzere Adana, Gaziantep, Hatay, İzmir, Kayseri, Trabzon, Antalya, Gazipasa, Diyarbakır direkt uçuşlarını; Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan gidiş-dönüş olmak üzere Antalya, Ankara, İzmir, Bodrum, Dalaman direkt uçuşlarını kapsamaktadır (AnadoluJet, codeshare ve aktarmalı seferler hariç). Bebek yolcu 10 TL karşılığında business kabinde seyahat edebilir. Türk Hava Yolları kampanya şartlarını değiştirme hakkını saklı tutar. Ücret kuralları ve detaylı bilgi thy.com'da yer almaktadır.

Türk Hava Yolları, Skytrax Passengers Choice Ödülleri 2016'da
Avrupa'nın En İyi Havayolu seçilmiştir.

DÜNYA DAHA BÜYÜK.
K E Ş F E T.

TURKISH
AIRLINES

