

UTED



2146-6394

www.uteddergi.com



**EMNİYET YÖNETİM
SİSTEMİ**

**UÇAKLARDA
KOROZYON HASARI-2**

**ÖĞRETMEN VE ÖĞRENCİ GÖZÜ İLE
UÇAK BAKIM ALANI**

**YEREL VE GLOBAL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE
147 TEMEL EĞİTİMİN ÖNEMİ**



Youtube kanalı **UTED TV**
yayında



UTED Dergi'nin Android
uygulaması Google Play'de!



SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA

UTED
TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Geçtiğimiz ay, uçak bakım sektörü yöneticileri ile yapılan bilgi paylaşım toplantısında, Yunan Sivil Havacılık otoritesinden uçak bakım lisansı alan Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının, Yunanistan vatandaşlarından fazla olduğu ifade edilmişti.

Bu durum, son on yılda ülkemizdeki lisanslandırma sürecinin ne kadar kötü yönetildiğinin de en acı göstergesidir.

Havacılığın, ülkemizin büyük hedefleri gerçekleştirmesi için lokomotif sektörlerden olduğu düşünüldüğünde; sektörün nitelikli insan kaynağının akreditasyonunun başka otoritelerin kararlarına bırakılması ne kadar büyük tehlike ile karşı karşıya olduğumuzu anlamak için yeterlidir.

Bu sorun ülkemizin kurumları tarafından çözülebilir.

Son iki yıl içerisinde her platformda, uçak bakım lisanslandırmasında yapılan yanlışları gündeme taşıdık ve çözüm için önerilerimizi tüm ilgililere ilettik.

2016 yılı Kasım ayı ortasında, tecrübeli arkadaşlarımızdan bir çalışma grubu oluşturduk, "SHY 66 B1.1, B2 ve A1" lisans başvurularında kullanılacak Temel Eğitim Tecrübe Kayıt Listelerini hazırladık. Son halini de, SHGM'ye ve "SHY 66 Lisanslandırma Çalışma Grubuna" sunduk. SHY 66 Lisanslandırma Çalışma Grubunun son toplantısı Mayıs ayı başında yapıldı. **2017 yılını da bitiriyoruz, maalesef bizim çalışmalarımızı da içeren mevzuat henüz yayınlanmadı.**

Değerli Okurlarımız,

"İhanet Hareketi" sonrasında sektörümüzde de belirsizlik ortamı oluşmuştu. Başta THY olmak üzere havayolu şirketlerinin bu süreci en az zararla atlarmaya çalıştığını ve tüm sektör çalışanlarının şirketlerine sahip çıktığına tanıklık ettik.

2017 yılının ilk çeyreğinden sonra "take off başladı" sloganı ile, havayolu şirketlerimizin yolcu taşıma oranlarının arttığını ve mali olarak da rahatladığını gördük. Şirketlerimizin zor döneminde fedakârlık yapan personeline hak ettiği ücret düzenlemelerini yaptığını görmekten mutluluk duyduğumuzu ifade etmek isterim.

Havacılık sektörü çalışanı ve yöneteni ile, bütünlük içinde ülkemizin büyük hedeflere ulaşmasına katkı sağlamaya devam edecektir.

Değerli Meslektaşlarım,

5 Aralık'ta derneğimizin kuruluşunun 49. yılını kutlayacağız. "Geleneğine sahip çıkmayanın, geleceğinin de olmayacağına" inanıyoruz. Derneğimizin kurucuları ve mesleğimizin öncüleri olan abilerimizi bir kez daha saygıyla yâd ediyoruz. Bu mesleği hakkıyla icra eden meslektaşlarımızla da her zaman dayanışma içerisinde olacağız.

Tüm meslektaşlarımıza ve sivil havacılığımızın gelişmesi için çalışan tüm paydaşlarına görevlerinde kolaylıklar ve emniyetli çalışmalar dileriz.

Saygılarımızla...



NECDET AKŞAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİ

12

SAFETY FIRST



06

TARİHİN TANIKLARI

ZEKİ TÜRKER
“ÖĞRENMEK VE PAYLAŞMAK
BENİM HAYAT TARZIM”



20

TEKNİK

**YEREL VE GLOBAL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE
147 TEMEL EĞİTİMİN ÖNEMİ**

06 TARİHİN TANIKLARI

12 SAFETY FIRST

16 TÜRK HAVACILIK TARİHİ

20 TEKNİK

26 TEKNİK

28 TEKNİK

32 HAVACILIK

34 RÖPORTAJ

38 SPOR

42 SPOR

48 KÜLTÜR-SANAT

50 HAVACILIK

52 GEZİ

57 HABER

60 HAVACILIK TARİHİNDE KASIM

62 AJANDA

64 SİNEMA

66 BİL BAKALIM

UÇAKLARDA KOROZYON HASARI-2

TEKNİK

28



ÖĞRETMEN VE ÖĞRENCİ GÖZÜ İLE UÇAK BAKIM ALANI

HAVACILIK

32



İZMİR, GÜZEL İZMİR

GEZİ

52



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

40. YIL SAYI 352 ARALIK 2017 / 12

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Editör
İsmail ŞEN

Basın-Yayın Sekreterliği
İlker FURAT / Utku UZUN

Yazı Kurulu

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

Adres

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

YAPIM

Sarıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM

Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

BASKI

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

YAYIN TÜRÜ

Aylık, süreli, yaygın

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



ZEKİ TÜRKER

“ÖĞRENMEK VE PAYLAŞMAK BENİM HAYAT TARZIM”

1972 yılında THY’de çalışmaya başlayan Zeki Türker’in ilginç bir meslek hayatı var. Hem Elektrik Elektronik hem de Gövde Motor Teknisyeni olan ilk kişi... UTED’in Başkanlığını yapmış aktif bir gönüllü... THY’den emekli olduktan sonra Kıbrıs, Türkiye ve ABD’de teknisyenliğe devam etmiş olmasına rağmen 70 yaşında da boş durmuyor: Yaşadığı Muğla’da meslek liselerini gezerek gençleri havacılığa yönlendirmek için seminerler veriyor. Yeni hedefi de Havacılık Müzesi’ni gezen genç ve çocuklara rehberlik yapmak...

**İSMAİL ŞEN****UTED: Nasıl uçak teknisyeni oldunuz?**

Zeki Türker: Ben Maçka Sanat Enstitüsü’nü bitirdikten sonra, askere kadar Ambarlı Termik Santralinde çalıştım. Askerden sonra da iş arayışındaydım ve THY’nin imtihanları olduğunu öğrendim. 1972 Şubatında girdiğim imtihanda başarılı oldum ama o sırada asker sayıldığım için işe başlayamadım. Asker

sayılıyordum çünkü birikmiş izinlerimi alıp teskere iznine çıktığımda sınava girmiştım. Alım yapılırken askerliğimin bitmesine birkaç hafta kalmıştı. Neyse, Haziran ayında tekrar sınav açıldı. Onu da kazanınca bu kez işe başlayabildim. 1 Ağustos 1972 tarihi itibarıyla Türk Hava Yolları Elektronik Atölyesinde çalışmaya başladım.



UTED: Siz elektrik bölümünü bitirmiştiniz değil mi?

Zeki Türker: Evet ama elektronik atölyesinde başlattılar. O dönemde aslında çok rahat bir birim olmasına rağmen, hem konunun uzmanı olmadığım hem de o dönemdeki eski teknisyenlerden birşeyler öğrenmek uzun sürdüğü için elektrik atölyesine geçmek istedim. Elektronikçi bir arkadaşın da

böyle bir talebi varmış, yer değiştirdik ve ben işe başladıktan birkaç hafta sonra elektrik atölyesine geçebildim.

UTED: Hep burada mı çalıştınız?

Zeki Türker: Hayır... Biraz uzun ama çok ilginç bir hikâye... O yıllar elektrik teknisyeni olan biri aynı zamanda mekanik teknisyeni de olamıyordu. Bu konuda kanunen bir engel olmamasına rağmen teamüller böyleydi. Benim mekanik teknisyeni de olmak için çabalamam boyunca İstanbul'dan Ankara'ya her yerde "Eski köye yeni adet getirme" sözünü duydum. Bana, meslek yaşamım boyunca sık sık bu söz söylendi zaten...

UTED: Neden elektrik teknisyeni iken bir de mekanik teknisyeni olmak istediniz?

Zeki Türker: Öğrenmek ve öğrendiklerimi paylaşmak benim hayat tarzım, felsefemdir. İşimle ilgili derinleşmeye çalışmak da hiç bitmeyen bir çaba olarak hayatımın merkezinde olmuştur. İngilizcemi geliştirmem, uçak teknisyenliğindeki ayrıntıları, püf noktalarını bitmez tükenmez bir çabayla sürekli öğrenmeye çalışmam hep bu nedenledir. Her öğrendiğimi not eder, sonra da üstünde çalışırdım. Hatta notlarımı temize çektiği için hanım bile yarı teknisyen sayılır (gülüyor)...

Neyse işte bu öğrenme aşkının bir sonucu olarak mekanik teknisyeni olmak için de çabalamak istedim. Ayrıntısına girmeyeyim, binbir zorlukla sınavlarına girdim ve başarılı oldum. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne sınav sonuçlarını ve elektrik teknisyenliğiyle ilgili defter şeklindeki belgemi gönderdim. Benim beklentim, belgemde elektrik

Öğrenmek ve öğrendiklerimi paylaşmak benim hayat tarzım, felsefemdir. İşimle ilgili derinleşmeye çalışmak da hiç bitmeyen bir çaba olarak hayatımın merkezinde olmuştur. İngilizcemi geliştirmem, uçak teknisyenliğindeki ayrıntıları, püf noktalarını bitmez tükenmez bir çabayla sürekli öğrenmeye çalışmam hep bu nedenledir. Her öğrendiğimi not eder, sonra da üstünde çalışırdım. Hatta notlarımı temize çektiği için hanım bile yarı teknisyen sayılır...





kısmına konmuş olan çarpı işaretinin gövde ve motor kısmına da konması ve belgenin tekrar bana gönderilmesi idi. Bir süre sonra bana eski belgemle birlikte yeni bir belge geldi. Yeni belgede sadece gövde motor kısmı vardı, eski belgem de bir delgeçle delinmişti. Yani geçersizdi. Çok kızdım ve hemen amirime gittim. Daha önce de söylediği gibi, iki konuda da belgemin olamayacağını belirtip, "Sana eski köye yeni adet getirme demiştim" dedi.

Ertesi gün mesaim saat 15:00'te başlıyordu, sabah 06:00 uçağıyla Ankara'ya gittim ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünde mesainin başlamasını bekledim. Mesai başlayınca ilgili birime gidip derdimi anlatmaya çalıştım. 13 yıldır uçak elektrik teknisyeni olduğumu, sınavlara girip gövde motor konusunda da başarılı olduğumu söyledim ve neden eski belgemin iptal edildiğini sordum. Birkaç masada oturan herkesten farklı tepki aldım. Kimi şöyle, kimi böyle diyor, hiçbir konuda anlaşıyorlardı. Arada da sıkılıyor, "Eski köye yeni adet getirmeyecektin" diyorlardı.

Neyse, sesler yükseldi, tartışmaya başladık. Bizim seslerimizden müsteşarın rahatsız olduğunu söylemeye bir sekreter hanım geldi. Ben müsteşarın aynı katta olduğunu öğrenince sekreter hanımın ardından gidip, müsteşarla görüşmek istediğimi belirttim. Sorayım, dedi... Bir süre sonra da kabul ettiğini söyleyip beni odaya aldı. Müsteşar Bey çok kibar bir beyefendi idi. Beni karşısına oturttu, ne içmek istediğimi sordu ve lafımı hiç kesmeden tüm



hikâyeyi ayrıntısıyla dinledi. Ben sözlerimin sonunda şöyle dedim: "Sayın müsteşarım, ben uçağın her noktasına hâkim olmak, kendimi geliştirmek için elektriğin yanında mekanik teknisyenliği için de çaba gösterdim ve başarılı oldum, hata mı ettim?"

Böyle sorunca müsteşar bey, "Olur mu, keşke senin gibi çaba gösteren daha çok kardeşimiz olsa. Seni ödüllendirmemiz gerekirken cezalandırıyoruz"

dedi ve hemen telefonla bir yetkili çağırdı. Gerekli talimatları verdi ve ben aynı anda iki belgeye de sahip olabildim. Tabii bu sonra birçok arkadaşımız için de yolu açtı...

UTED: Gerçekten ilginç bir olay... Siz daha sonra mekanik olarak mı çalıştınız?

Zeki Türker: Evet, uzun uğraşlardan sonra Hat Bakıma geçtim ve oradan da emekli oldum.

UTED: Öğrenme çabanız burada bitmedi herhalde?

Zeki Türker: Biter mi? Her fırsatta yeni şeyler öğrenmek, kendimi geliştirmek için çabaladım. İngilizceyi geliştirmek için Amerika'da Seattle BCC College'e 1985'te 6 ay boyunca devam ettim. Ertesi yıl 1986'da da New York Hunter College'e de 6 ay devam ettim. Bu kurs sırasında akşamları da LaGuardia Community College'de FAA (Federal Aviation Administration) kurslarına katıldım. Nitekim bu kursların sonucunda FAA (Federal Aviation Administration) belgemi de aldım.

UTED: Zaten görüştüğüm her teknisyen, uçak teknisyenliğinde öğrenme hiç bitmez diyor... Bu bağlamda gençlere tavsiyeleriniz var mı?

Zeki Türker: Tabii, uçak teknisyeni olmuş, belgesini almış gençler, dediğiniz gibi öğrenmenin hiç bitmediğini bilmeli ve çaba göstermeyi hiç bırakmamalılar. Bu arada uçak teknisyeni olmak isteyen gençlere de tavsiyem, İngilizceyi halledip, yurtdışında özellikle Amerika'da kurslara gitsinler. Oradaki kursu başarıyla tamamladıklarında FAA (Federal Aviation Administration) sınavını vermeleri çok kolaylaşıyor. Türkiye'deki süreçle



Her fırsatta yeni şeyler öğrenmek, kendimi geliştirmek için çabaladım. İngilizceyi geliştirmek için Amerika'da Seattle BCC College'e 1985'te 6 ay boyunca devam ettim. Ertesi yıl 1986'da da New York Hunter College'e de 6 ay devam ettim. Bu kurs sırasında akşamları da LaGuardia Community College'de FAA (Federal Aviation Administration) kurslarına katıldım. Nitekim bu kursların sonucunda FAA (Federal Aviation Administration) belgemi de aldım.

karşılaştırıldığında çok daha hızlı biçimde belge sahibi olabilirler.

UTED: Emekli olduktan sonra sizin bir de Amerika maceranız var... Amerika'da nasıl çalıştınız?

Zeki Türker: Ben emekli olduktan sonra Kıbrıs Hava Yolları ve İstanbul Hava Yollarında çalışmışım. İstanbul Havayolları kapanınca birçok arkadaşla birlikte ben de işsiz kaldım. Kimi THY'ye geri döndü, kimi de diğer özel havayolu şirketlerine başvurdu. Benim de New York'ta tanıdığım bir arkadaşım vardı. Ünlü bir lokantası vardı ve kalburüstü insanlar geliyordu. Bir Cuma akşamıydı, "Hiç mi havayollarında çalışan tanıdığın yok" diye mail attım ve durumu anlattım. Ertesi gün beni aradı ve Pazartesi gününe benim için bir randevu aldığını, acilen gelmemi söyledi. Ben de gittim. Bir özel uçak sahibi işadamı ile özel hangarındaki uçağı için anlaştım ve çalışmaya başladım. Sonra iki uçağın bakımını daha yapmaya başladım. Bu arada komşumun arkadaşı olan ve United Airlines'te çalışan bir teknisyen vasıtasıyla görüşmeye gittim ve işe kabul edildim. İki yıl boyunca da orada çalıştım. Daha sonra Türkiye'ye dönüp MNG ve Pegasus'ta da çalıştım. 2015 başında THY'den aradılar ve Alanya Gazi Paşa Teknik için yardım istediler. Nisan ve Mayıs aylarında kısa bir mesaim oldu ama meslek hayatımı orada tamamladım.



ZEKİ TÜRKER

2 Ağustos 1947'de Bursa'da doğdu. Bursa'da başladığı ilköğrenimini İstanbul Yeşilköy İlkokulu'nda tamamladı. Yeşilköy Ortaokulu'nu bitirdikten sonra Maçka Sanat Enstitüsü Elektrik bölümüne girdi. 1965 yılında buradan mezun olduktan sonra 1970 yılında askere gidene kadar Ambarlı Termik Santralının inşaatında çalıştı. Bu arada 1965-1968 yılları arasında Beşiktaş Işık Mimarlık Mühendislik Yüksek Okulu İnşaat/Elektrik bölümüne devam etti. 1972 Haziranındaki sınavları vererek 1 Ağustos 1972 tarihinde Türk Hava Yolları Uçak Elektrik Atölyesinde çalışmaya başladı. 28 Mayıs 1976'da "624" Uçak Sistemleri/ Gövde/Elektrik/Ateşleme lisansını aldı. Uçak Elektrik Atölyesinde, 1986 yılına kadar çalıştı. Bu yıl mekanik teknisyenliği sınavlarını da vererek, hem elektrik hem de mekanik teknisyeni oldu ve Hat Bakımında çalışmaya başladı. 1985 ve 1986 yıllarında ABD'de 6'şar aylık dil kursuna devam etti. 1986 yılındaki 6 aylık İngilizce kursunun yanında FAA kursuna da devam etti. 1988'de Hat bakım Müdür Yardımcılığında ilk defa kurulan Müşteri Uçakları Grubunda görevlendirildi. 1990-1991 yılları arasında UTED Başkanlığı yaptı. Bu arada THY Sporda Yönetim Kurulu Üyeliği ve Voleybol Şube Kaptanlığı yaptı. 1991 ile 1994 yıllarında Singapur ve Tayland'da çalıştı. 1 Nisan 1994'te FAA (Federal Aviation Administration) -2496980- A/P (Airframe - Powerplant) Sertifikasını aldı. 1995 Ekiminde THY'den emekli oldu. 1995-1998 yılları arasında Kıbrıs Hava Yolları, 1998-2000 yılları arasında İstanbul Hava Yolları, 2000-2002 yılları arasında ABD'de United Air, 2002-2006 yılları arasında MNG Hava Yolları, 2006-2014 yılları arasında Pegasus'ta çalıştı. 2015 yılında THY'de Alanya Gazi Paşa Teknik için Nisan ve Mayıs aylarında çalıştıktan sonra meslek hayatını tamamladı.



EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİ

Saygıdeğer UTED okuyucuları, sizlere bu sayımda emniyet yönetim sistemi ve uygulamaları ile ilgili paylaşımında bulunmak istiyorum.



ALİŞAN DEĞİRMENCİLER Uçak Bakım Teknisyeni

Emniyet Yönetim Sistemi, yaşanmış ya da yaşanabilmesi mümkün olan kazaların/olayların tekrarı olmaması için uygulanan bir sistemdir. Zamana endeksli olmak üzere gelişen ve geliştirilebilen bu sistem, kendi içinde başrol olarak insan karakterini barındırmaktadır. İnsan, doğası gereği her yaptığı işte ve attığı her adımda tekrarlı kontrolü gerektiren bir varlıktır. Tabir-i caiz ise beşerdir. Daha sonrasında yardımcı rollerde ise çevre, prosedürler, makineler, ekipmanlar, iklim koşulları vb. şeklinde sıralayabiliriz.

Günümüz teknolojisi ile birlikte değişen ve gelişen havacılık sektörü gerek yazılım gerek donanım açısından her geçen gün başka bir teknoloji ve inovasyon ile karşımıza çıkmaktadır. Teknoloji ve emniyet yönetim sistemini çok az kıyas edecek olursak hem olumlu hem de olumsuz yanlarını

görebilmek oldukça mümkün. Birkaç soru ile bu konuyu bir nebze sorgulayabiliriz.

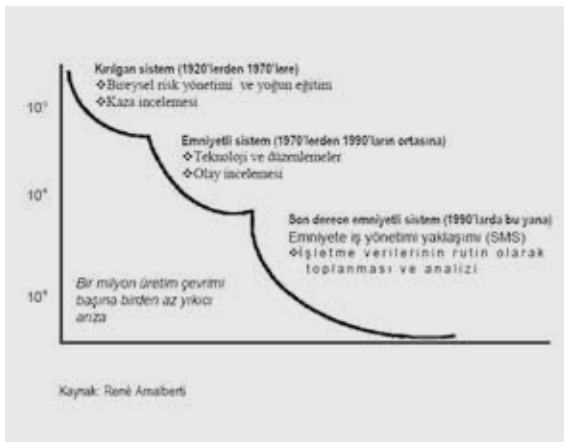
- Teknolojinin gelişmesiyle emniyet %100 sağlanıyor ya da sağlanabilir mi?
- Günümüz teknolojisi ile mümkün olmayacağı ve günümüz teknolojinin buna hazır olmadığı düşüncesindeyim ve bununla beraber makinelerin %100 verim ile çalışamazlar deyimini örnek olarak gösterebiliriz.
- Teknolojiyi yok sayabilir miyiz?
- Günümüz teknolojisi ile mümkün olmayacağı düşüncesindeyim. Havacılık uzmanlarına göre emergency durumunda (acil durumlarda) oto pilot ilk önce pilotun hamlelerini izliyor sonrasında hatalı bir hamle olduğunu tespit ederse müdahale ediyor örneğini verebiliriz.

Bundan dolayı teknoloji ile emniyet yönetim sistemini bir bütün şeklinde düşünmeli ve bununla birlikte teknoloji ve emniyet yönetim sisteminin karşılıklı şekilde bir bilgi ve inovasyon akışını, üretilen parçalar, geliştirilen modeller ve uygulamalar üzerinde de gözlemleyebiliriz.

1960'lı yılların sonlarından 1990'lı yıllara kadar olan süreçte bir kişinin ağzından çıkacak kelime ile hareket edildiği gibi üzerinde tartışılacak bir teknoloji ve elde tutulabilen gerçek bir konu yoktu. Bu yokluk her sistemde olduğu gibi bu sistemde de eğitim metotları geliştirildi ve endüstriyi bir adım daha ileriye gitmesini isteyen kurum / kuruluşlar üretmeye ve geliştirmeye tabir-i caiz ise kendilerini adanmışlardı.

1970'li yıllardan 1990'lı yıllara kadar olan süreci inceleyecek olursak istikrarlı ve inatçı bir tavırla ilerleyen endüstri peşinden emniyet kelimesini üretti diyebiliriz. Bir yandan seri üretim seri kullanım baskısı ve öte yandan olan kazalardan edinilen deneyimler ve yapılan hataların raporlanması birleşince hata payının en aza indirilmesi binde bire belki de milyonda bire indirilmesi hedeflenmeye doğru hızla ilerliyordu. Bu hızlı artış emniyet kavramında birer katman oluşturmakla beraber emniyet yönetim sistemini inşa ediyordu.

1990'lı yıllardan günümüze bakacak olursak artık kaza ve hata oranlarının azaldığını ve milyonda bir hata veya kaza yaşanması durumuna erişildiğini gözlemlemekteyiz. Emniyet güvenilirliği denilen bu çağda olayların ortaya çıkma sıklığındaki bu azalmaya uygun olarak, önceki yıllarda ortaya çıkmaya başlayan daha geniş bir sistemli emniyet perspektifine geçiş daha belirgin hale gelmiştir. Bu belirgin hale gelişin temelinde, günlük operasyon verilerinin rutin olarak toplanması ve analiz edilmesine dayanan, emniyet yönetimine iş benzeri yaklaşımın kabul edilmesi yatıyordu. Emniyete iş benzeri yaklaşım emniyet yönetim sistemini gösteriyordu.



YOUR SAFETY COMES FIRST!

Emniyet Yönetim Sistemi'nde yaşanan bir olaydan ders çıkarmak ve tekrarının yaşanmaması için çeşitli eğitimler, anketler (öneri bazlı) ve seminerler düzenlenmelidir. Çünkü ilgili kişilere hem öğreti hem de farkındalığın kazandırılması emniyet yönetim sisteminde son derece önemlidir. Stratejik olarak olayların tanınması ve aktarılması gerekmektedir. Bunların ışığında olayları bloke edebilecek belirli kurallar hatta ve hatta kanunlar geliştirilmelidir. Geliştirilme sonucunda da personelin bu kurallara uyması, uyması için gerekli ortamın oluşması ve gerekirse rol modelin (dikkat çekici resimler ya da posterler, animasyonlar, konu mankeni vb.) daimi şekilde sahada olması hem personelin örnek almasını hem de şirketin emniyet politikasındaki kalite oranında ciddi manada artışa katkı sağlayacağını söyleyebiliriz.

Etkili ve üretken bir emniyet yönetim sistemi oluşturmak kuruma itibar kazanmakla birlikte görev yapan kişilerin güvenliği açısından faydalı bir çalışmadır. Üretken bir emniyet yönetimi sisteminin olması çalışanların görev aldıkları birimler veya başkanlıklar için önem arz etmekte. Çünkü yapılan bir işi kurum kültürü arasına sıkışmış ve monotonlaşmış bir şekilde sürdürmek çalışan emniyetini riske edebildiği gibi ölümcül sonuçlar da doğurabilir. Etkili bir emniyet yönetim sisteminde personelin tehlikenin farkına varması için gerekli eğitim, farkındalıklar, ilgili medallar, kök – neden analizinin iyi, sade ve anlaşılır bir şekilde aktarılması gerekmektedir. Zira aktarım sırasında en ufak sorun oluşması yeni bir kazanın habercisi de olabilir.

Emniyet yönetim sisteminde etkili bir rapor sunmak için öncelikle personelde başına illaki bir olayın / kazanın gelmesine gerek yoktur. Olabilmesi mümkün ya da olabilecek ya da daha önce olmuş ama pek dikkate alınmamış bir konu üzerinde üst yöneticisine rapor vermesini sağlamak için personeli ödüllendirme sistemi ile kazanabilir ve aynı zamanda çalışmış olduğu kuruma katkı sağlayabilir hatta ve hatta maddi manevi kar elde edilebilir.

Son olarak yarınlar güven ve emniyet ile erişmek istiyorsak emniyeti ve tedbiri hiçbir zaman elden bırakmamak lazım. Herkes öncelikle kendi yaptığı işin emniyetinden sorumludur.

2018 yılında emniyetli günler ve emniyetli uçuşlar diliyorum, sizleri saygı, sohbet ve muhabbetle selamlıyorum.

**A350 XWB
BİNLERCE
İNOVASYONA
İMZA ATTI.
A330NEO GİBİ.**





WE MAKE IT FLY

A330neo, ezber bozan A350 XWB ile pek çok inovasyonu paylaşmaktadır ve kendi kategorisindeki diğer uçaklara kıyasla yüzde 25 yakıt tasarrufu sağlamaktadır. İki uçak da ortak Tip uzmanlığından yararlanmakta bu da pilot eğitim maliyetlerini önemli ölçüde azaltmaktadır. Bunlara ek olarak, yolcu konfor ve refahında yeni bir standart oluşturan özel tasarım Airspace kabinleri ile donatılabilmektedirler.

Innovation. We make it fly.

AIRBUS

**GEÇMİŞTEN GELECEĞE
BİR BAKIŞLA TAYYARELERİN ÖNEMİ:**

“MÜSTAKBEL HARPTTE TAYYARELERE KARŞI MÜDAFAA VESAİTİ”

1924 yılının temmuz ayında yayınlanan Resimli Ay Dergisindeki uçakların savaşlardaki önemine dair bir yazıda oldukça ilginç tespitler gerçekleştiriliyor. Ne yazık ki imzasız yayınlanan yazının meçhul yazarı İngiltere, Fransa ve Amerika’da gerçekleşen yeni buluşlar sayesinde savaşları nasıl bir gelecek beklediğine değinirken, İkinci Dünya Savaşı’nda kullanılmaya başlayacak roketler, muhtemel bir savaşta Londra’yı bekleyen bombardıman tehlikesi gibi isabetli öngörülerde bulunuyor.



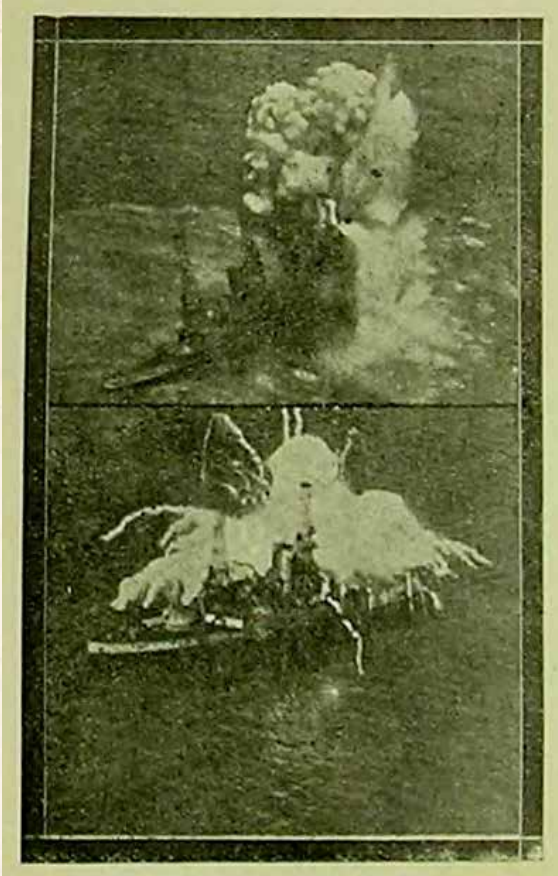
İSMAİL ŞEN

“Bir İngiliz hem havadan donanma ve şehirleri bir anda mahvedecek, hem de şehir ve orduları havai hücumlara karşı müdafaa edebilecek yeni bir alet ihtira (icat) etmiştir. Bununla şehir üzerine mayı (akıcı madde) halinde ateş yağıdırılıyor.

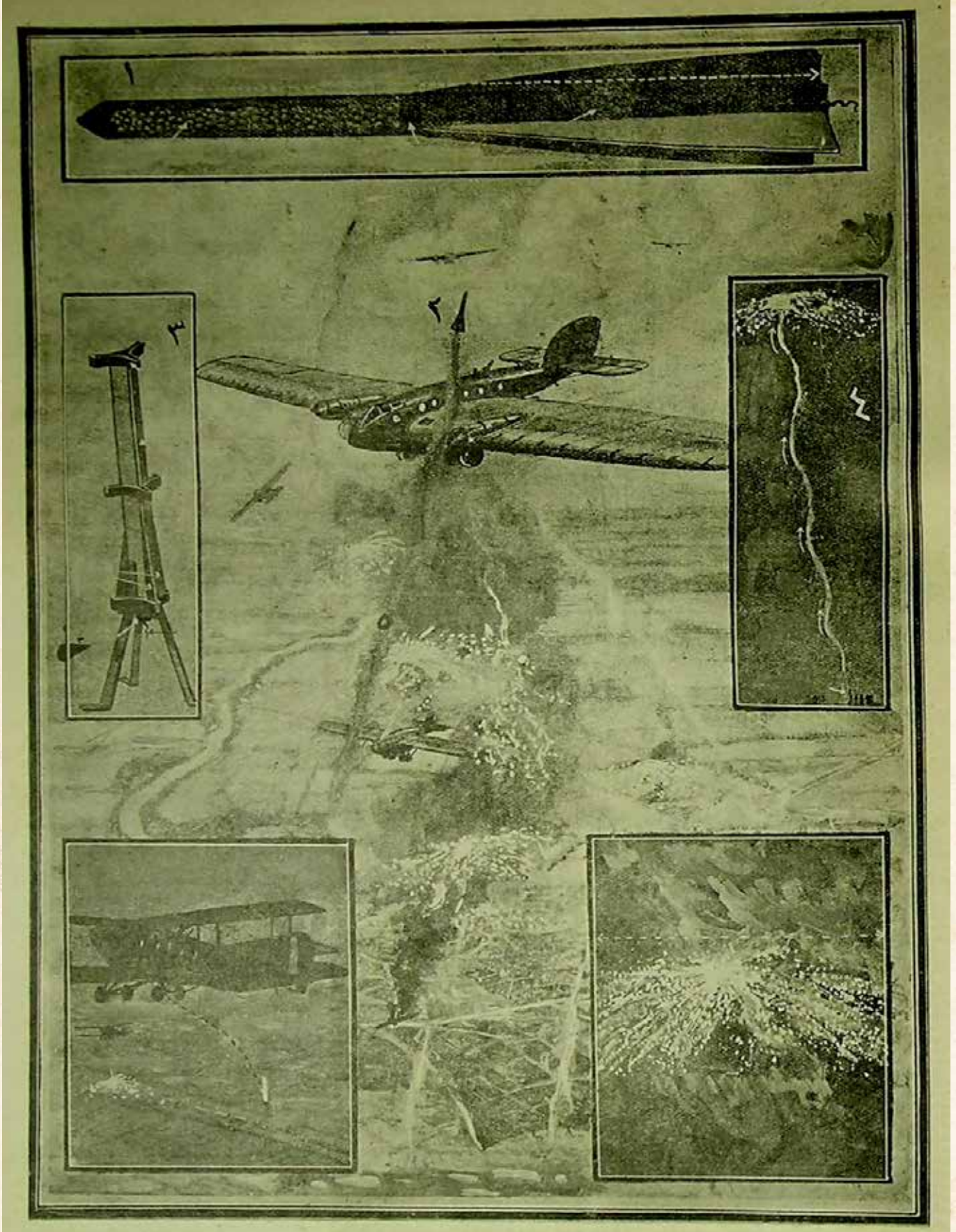
Dünyanın bu iki muazzam devleti karşı karşıya geldikleri zaman donanmalarıyla muharebe edeceklerdir. Japonya ile Amerika’yı ayıran hudut koca Bahr-i Muhit-i Kebir’den (Büyük Okyanus’tan) ibarettir.

Onun için Amerika bütün kuvvetini donanmaları mahvedecek tahrip vasıtaları taharrisine (araştırmalarına) vermiştir. Bir Amerikan mühendisi tayyareden atılacak bir bomba ile denizdeki sefaini (gemileri) mahvedecek fosfatlı bir bomba keşfetti. Bu bomba sefinenin (geminin) üst ve civarına düşünce gemiyi mürettebatıyla birlikte mahvedecek kadar kuvvetlidir. Bu yeni bomba son zamanlarda müteaddit defalar (tekrar tekrar) tecrübe edildi ve muvaffakiyetli neticeler (başarılı sonuçlar) verdi. Bu sayfada bu tecrübelerden bir tanesinin resmi vardır. Gemi tayyareden atılan fosfatlı bir bomba ile gark edilmiştir (batırılmıştır). Şimdi bu bombanın ıslahına (kusurlarının giderilmesine) çalışılmaktadır. Deniz üzerinde seyreden bir donanmanın bu bombalar vasıtasıyla imhası imkânı suret-i katiyede (kesin olarak) tahakkuk ettiği (gerçekleştiği) zaman artık donanmanın hükmü kalmayacaktır.

Şimdi de bir İngiliz, tayyarelerle bir donanmaya hücum için yeni bir alet ihtira etmiştir (icat etmiştir). Diğer sayfamızda resmi ve teferruatı görülecek olan bu alet, yeni sistem bir fişekten ibarettir. Bu fişeğin içeriğinde yedi yüz küçük bomba vardır. Bu fişeklik bir tayyareden kendisine mahsus aletle atıldığı zaman nişan alınan yere gelince patlıyor ve havai fişeklerinin havada patladığı zaman etrafa saldıkları rengarenk yıldızlar gibi patladığı yeri ateş ve kıvılcıma boğuyor. Patladığı yerde adeta havadan bir kazan mayı (sıvı) halinde kızgın ateş dökülmüş gibi oluyor ve bittabii bu mayı



Tayyareden atılan bir roketle zırhlıları nasıl batırıyorlar.



1920'li yıllarda gazetelerde yayınlanan bir sosyal sorumluluk reklamında havacılığın sadece sivil amaçlarla kullanılması gerektiği savunuluyor: "Geleceğin Taşımacılığı... Ne için? Ölüm ve Yıkım veya Dostluk ve Barış Tüm Savaş Uçaklarını Ortadan Kaldırın!"



düştüğü yeri yakıyor ve mahvediyor. Bir fişğin yüz yarda merbaa (yüz yarda kare) bir mintıkayı tahribe kafi geliyor.

Bu alet aynı zamanda bir şehri veya bir donanmayı tayyare hücumuna karşı müdafa için de kullanılabiliyor, havaya atıldığı zaman fişek beş mil irtifaya çıkabiliyor. Mamafih (bununla

beraber) muhteviyatı takviye edilmek suretiyle daha yüksek bir irtifaya da çıkarmak mümkündür. Fişek yerden atılıyor ve havada yine aynı cesamette (büyüklükte) bir mintıkada rast geldiği bütün ecsamı (cisimleri) mahvediyor.

Bu fişğin bir iyiliği de havaya attığınız zaman patlar patlamaz tesirini yapması ve yere yakıcı bir şey dökmemesidir. Aynı zamanda yere atıldığı zaman yere düşünceye kadar patlamaması ve bu suretle tayyareleri tehlikeye ilka etmemesidir (tehlikeye terk

etmemesidir). Bu fişeğe İngilizler roket diyorlar ve bundan mühim neticeler bekliyorlar. İngilizleri en ziyade düşündüren mesele İngiltere ve Londra'yı harici bir hücumu karşı müdafa olduğu için, müdafa vesaitini takviye eden bu kabil ihtiralar İngiltere'de büyük hüsnü kabul görmektedir. Bu roketlerle yapılacak bir müdafa hattı vasıtasıyla İngiltere'nin müdafaasını temin mümkün olacağı zan ve tahmin edilmektedir.

Diğer sayfamızda resmi (Fotoğraf 1) görülen bu roketin şekil ve evsafı (özellikleri) ber-vech-i atidir (aşağıdaki gibidir):

1. Tetrîye (akışkan) roketi. İçerisi madeni fişekle doludur. Patlayınca bu madenler eriyerek akıyor ve düştüğü yeri yakıyor.
2. Bu roketler beş mil irtifaya (yüksekliğe) kadar yükseliyor ve havadaki tayyareyi parçalıyor.
3. Roketi atan top.
4. Patlayan bir roketin havaya çıkışı
5. Tayyarenin üstünde patlayan bir roket
6. Roket kullanan bir tayyare, düşman üstünde dolaşarak attığı bir roketle bütün bir orduyu mahvedebiliyor.
7. Patlayan bir roketin şehir üzerine akıttığı mayı (sıvı) halinde ateş."



Popular Mechanics dergisinin Aralık 1930 sayısında, sık sık yapıldığı gibi uçak tehlikesi kapağa taşınmış.



Popular Mechanics dergisinin Eylül 1940 tarihli sayısında ise, artık gelecek gelmiş ve uçaklarla donanmaların bitimsiz savaşı başlamıştır.



Onurair
Aklin havayolu



90 MİLYON YOLCUMUZLA 25 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

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

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair



YEREL VE GLOBAL HAVACILIK SEKTÖRÜNDE 147 TEMEL EĞİTİMİN ÖNEMİ

Dünyada bir noktadan bir noktaya ulaşım araçları açısından yapılan araştırmalar göstermektedir ki havayolları ilgili alandaki birinciliğini koruyup güvenilirliğini daha da artırarak sürdürmektedir.



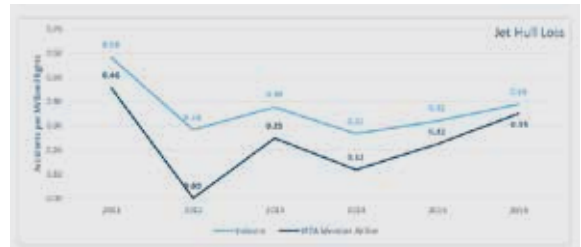
DENİZ GÜNTAY Teknik Öğretmen 147 Temel Eğitim



IATA'nın yıllık olarak duyurduğu 'Havayolları Güvenlik Performansı Raporu'na göre dünyada 2016 yılı içerisinde 40.4 milyon kez uçak yolculuğu gerçekleştirilmiş, toplam 3.8 milyar insan taşınmıştır. 2016 yılında IATA üyesi havayolları açısından her 2.86 milyon uçuştan birine denk gelen kaza oranı 0.35'tir. Bu kaza oranı, deniz ve karayolları ulaşımında karşılaşılan kaza oranlarıyla kıyaslanamayacak kadar düşüklük arz etmektedir.

Güncel istatistiksel verinin yanı sıra önümüzdeki 20 yıl içerisinde iş jetleri, tek koridorlu dar gövdeli ticari uçaklar ve geniş gövdeli uçakların, havacılık sektöründe faaliyet gösteren şirketlerin global filolarına katılmasıyla şu andaki aktif mevcut uçak sayısı 22.000'lerden 2035'li yıllarda 45.000'lere ulaşacaktır.

Global filolardaki uçak sayılarının artışı, piyasadaki rekabet koşulları, arz-talep ilişkisi, kar-zarar baskısı operasyonları yürüten havacılık şirketleri açısından yeterli sayıda uçak bakım teknisyeni, pilot ve kabin ekibi istihdam edilmesi, uçakların bakım ve onarım faaliyetlerinin vaktinde yapılması, uçakların efektif bir şekilde işletilmesi vb. faktörlerin hesaba katılmasına sebebiyet verecektir.



Boeing'in Pilot, Kabin Ekibi ve Teknisyen ihtiyaç tahmin raporuna göre, 2016-2035 yılları arasında dünyadaki tüm havayollarının küresel filosuna yaklaşık 45.000 havaaracı dâhil olmasıyla birlikte dünya çapında 679.000 uçak bakım teknisyeni, 617.000 pilot ve 814.000 kabin ekibi açığı ortaya çıkacak. Böyle devasa bir boşluğu doldurmak için şirketlerin çığır açan çözümlere; yeni nesil pilot, teknisyen ve kabin ekiplerini yetiştirmek için yenilikçi teknolojiler, araçlar ve öğretim metotlarıyla zenginleştirilmiş eğitim stratejilerine ihtiyacı olacaktır.

New Technicians by Region: 2016-2035



Türkiye'deki havacılık sektörüne yapılan yatırımlar sonucu sektörün büyümesi ve ivmelenmesi, üçüncü havalimanının hâlihazırda yapılıyor olması, İstanbul'un Kafkasya, Balkanlar, Avrupa, Asya ve Afrika açısından hub olarak konumlandırılması sektördeki tüm kariyer alanlarında yetişmiş personel ihtiyacını doğuruyor.

"İhtiyaç, keşfin anasıdır" şiarı yol gösterici bir nitelik taşır. Stratejik planlamaların gerçekleşmesi için icra edilen projelerle söylem, ete kemiğe bürünür. Havacılık şirketleri açısından günümüzde güncel bilgilerle donanımlı teknisyenlerin yetişmesi sektördeki en uzun soluklu insana yatırım projelerinden biridir. Bu noktada devreye temel eğitim girmekte; teknisyen yetiştirme, lisanslandırma ve özel eğitimlerle bilgilerin güncel kılınması açısından projenin zeminini 147 Temel Eğitim oluşturmaktadır.

147 Temel Eğitim, bireye hem eğitim hem de öğretim verilen, mesleki ve hayati deneyimlerin aktarıldığı, alınan eğitimin içselleştirilmesiyle bireyin sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel açıdan kendini gerçekleştirdiği, iş hayatına ilk adımın atıldığı bir okul gibi düşünülebilir. Havacılık şirketlerinin insan kaynakları departmanları tarafından yetişmiş insan gücünün hazır olarak istihdam edilebileceği bir başucu başvuru merkezleridir.

Temel eğitimin en önemli fonksiyonu, teknisyen adayı öğrenciyi gerçek bakım ortamına mental olarak hazırlamak, belli başlı alışkanlıkları kazandırmaktır. AMM, IPC, TS MEL, SRM, WDM vb. gibi uçak bakım dökümanlarına bağlı çalışmak, iş sağlığı ve güvenliği anlamında ortaya konulan kurallara uyma bilincini aşılamak, öğrenciyi el melekeli kazandırmak,

çalışma ortamında bir problemle karşılaştığında basitten karmaşığa doğru çözüm basamaklarını kafasında canlandırmasını ve uygulamaya geçmesini sağlamak, bakım ortamında çalışırken karar verilmesi gereken durumlarda bilgiye ve tecrübeye dayanarak hiçbir açık kapı bırakmadan kesin duruş sergileme becerisini göstermek, kazandırılması gereken kalıcı davranış değişiklikleridir.

Yaşam boyu bireyin geçimini sağlamasına imkan veren sanat ve meslekler için Anadolu'da "altın bilezik" kavramı kullanılır ve "şimdiden bir altın bilezik sahibi ol ki yarın rahat edesin" sözleri sarfedilir. Havacılık bakım-onarım iş kolunda altın bileziğin, uçak bakım lisansı olduğu su götürmez bir gerçekliktir.

Part-66 kapsamında uçak bakım onarım teknisyeni, lisans alabilmek için A, B1 ve B2 vb. kategorilerden kariyer planına göre uygun birini seçerek ilgili modül sınavlarını başarılı bir şekilde vermesi gerekir. Modül sınavlarının üzerine Part-145 kapsamında hangar ortamında tecrübe kaydını doldurup ilgili otoriteye sunduktan ve başvurusu onaylandıktan sonra lisansını alabilmektedir. Eğer uçak bakım-onarım teknisyen adayı öğrenci, Part-147 onaylı bir kurumdan Kategori A, B1 ve B2 full eğitimi alırsa deneyim süresi, ilgili eğitimi almayanlara göre düşüş gösterir.

Yetkili-onaylayıcı personel olabilmek için boş lisansına Part-147 kapsamında aldığı uçak tipini işletmesi ve kalite açısından gerekli değerlendirme sürecinden geçmesi gerekir. Aslında sektörde gerçek bir teknisyen olabilmek için; en az beş yıllık bir süreci kapsayan modül sınavları, lisans alma süreci, ilgili süreçte hangarda bilgi birikimi ve deneyimini arttırmak için yapılan emek-yoğun çalışmalar, yetkili-onaylayıcı personel olmak için gereken tip eğitimi almak, tipi lisansa işletmek, kalite değerlendirme ve yetki sürecini başarıyla bitirmek vb. gibi uzun soluklu bir yoldan geçmek gerekir.

Ülkemiz, jeostratejik olarak Kafkasya, Balkanlar, Avrupa, Asya ve Afrika'ya yakın bir konumdadır. Önümüzdeki 20 yıl içerisinde dünyadaki teknisyen ihtiyacının 600.000 civarında olduğunu, bu sayının 1/5'ine bölgesel yakınlık ve erişim açısından sıkıntı çekilmeyeceği düşünülürse 120.000 kişi, yıllık olarak da 6000 kişi hedef kitle olarak düşünülebilir. Hedef kitleye ulaşmak için her yönden ciddi bir organizasyon gerekir. Eğitim Başkanlığı için oluşturulan görsel, etkili, içerik olarak dolu ve bir o kadar da kullanıcı dostu, sade ve amaca dönük bir web sayfası, önemli bir işlevi yerine getirir. Eğitim başkanlığı web sayfası açıldığında başkanlığın ve temel eğitimin faaliyetlerini yansıtan tanıtıcı videoların oynaması artı hamlelerdir. Bütününle faaliyet düşünüldüğünde, organizasyon bölgesel öğrenciler için bir çekim merkezi oluşturacaktır.

147 Temel Eğitimi tanıtıcı ilanlar, hedef kitleyi oluşturan bölgesel öğrencilerin bulunduğu ülkelerdeki ilgili gazetelere, dergilere, görsel-yazılı basına, ilgili kurumlara; hatta THY'nin Avrupa, Asya, Balkanlar, Kafkasya gibi ülkelere sefer düzenleyen uçaklarına, iç ilan olarak verilebilir. Yürütülen tüm işlere-faaliyetlere hem temel eğitim içerisinden olaya hakim, hem de dışarıdan profesyonel bir şekilde satış ve pazarlama tekniklerini bilen karma bir ekip oluşturulabilir; tüm mesaisini tanıtım yapmaya, satış bazlı taktik-stratejiler bulmaya ve etkili pazarlama yöntemlerini geliştirmeye harcar.

A/B1/B2 kapsamında regülasyon gereği yapılacak full eğitimlerin yanısıra, hem içeriye hem dışarıya açık Part-66 modül sınavlarına hazırlık eğitimleri ve sınavları gerçekleştirilirken EWIS, EFIS, Hydraulic/ Landing Gear, Measurement Technics gibi kişilerin ihtisasını geliştirmesine dönük özel eğitimler de tasarlanıp uygulanabilmelidir. Ayrıca yapısal, motor ve run-up, komponent ve tahribatsız muayene teknikleri üzerine müşteri odaklı eğitimler tasarlanarak kapasiteye eklenebilir ve geniş bir eğitim yelpazesi sunulabilir. Dünyadaki 147 Temel Eğitim anlayışı bu konudaki örneklerle doludur.

Dünyadaki uygulamalar irdelendiğinde temel eğitim birimlerinin genel olarak gerçek bakım ortamından bağımsız, kendine ait hangarları, sınıfları, atelyeleri olan günümüz teknolojisi ile donatılmış altyapı, üstyapı ve dökümanlar, kitaplar, sunumlar, sorular, temel eğitim amacıyla kullanılabilecek yazılım, bilgisayar tabanlı eğitim programları, interaktif online eğitim platformları ve simülasyon sistemleriyle çağrı yakalayan; parça parça ayrılan bir yapı değil, her ihtiyaca karşılık veren tümleşik bir kurulumu içeren tesislerdir.



Uçak üzeri pratik eğitim esnasında gerçekleştirilen taskların içeriği, üzerinde çalıştığınız uçağın üreticisinin yayımlamış olduğu dökümanlara dayanır. Örneğin burun iniş takımları söküm takımında iş sıralaması, kullanılan araç ve gereçler, kimyasal malzemeler, uçak bakım dökümanlarında yer alır.

Atelye bazındaki pratik eğitimlerde ise otoritelerin yayımlamış olduğu listeye ek olarak tasarımı olan task kartlar, verilmek istenen eğitime göre oluşturulur, ancak esneklik içerir. Sektörel gereksinime uygun ve pratikte olmazsa olmaz denilen özgün bir task kart, tasarlanıp var olan onaylı task kartlar listesine ekletilebilir. Örneğin aviyonik atelyesinde genel geçer voltaj, akım, direnç, frekans ölçümleri yanı sıra öğrenci, seviyesine uygun bir elektrik devresi kurulumu yaparak üzerinde ölçümler yapabilir, sinyal çıkışlarını osiloskop üzerinden gözlemleyebilir.

Teorik eğitimin kaynağını oluşturan ise modüler bazdaki kitaplardır. Modül kitapları, dışarıdan para karşılığı alınıyor ve sisteme monte ediliyor. Belirli bir deneyim seviyesine gelindikten sonra okullaşma yönünde ilerleyen temel eğitim kurumunun hayata geçirmesi gereken proje, kendine ait modül kitaplarının yazılmasıdır. Modül kitaplarının metinleri, ilgili dersi veren hocalar tarafından ortak bir çalışmayla kaleme alınırken; çizimleri, profesyonel bir yazılımla bilgisayar ortamına aktarılmalı ve modellenmelidir.

Geleneksel eğitim yöntemlerinin yanına yeni eğitim metodlarının ve teknolojilerinin havacılık sektörüne uygulanması hususunda avantaj ve dezavantajlarını iyice hesaba katmak gerekir. Pedagogik, didaktik ve teknik açıdan kaliteli olması, varolan standartı yükselten ve öğrencide istendik davranış değişikliklerini meydana getiren eğitimler olmasına özen gösterilmelidir.

Part-66 ve Part-147 regülasyonlarına uygun hale getirilen ve ilgili otoritelerin onaylamasından sonra uygulamaya geçilen; uzaktan off-line ve on-line eğitim, web tabanlı eğitim, multimedya tabanlı eğitim, bilgisayar tabanlı eğitim, simülasyon tabanlı digital eğitim (MTD&MSTD), gerçek uçak üzerinde verilen pratik eğitimler, ihtiyaca özgü tasarlanan mock-up yapıları, task kart veya chapter'e dayanan sanal gerçeklik eğitimleri, eğitim ihtiyaç analizi-TNA ve sürece yenilikçi bir anlayış getirme hedefindeki yaklaşımlar, ihtiyaçlar geleceğe dönük temellenen vizyon kapsamında ele alınıp hayata geçirilmelidir.

Dijital çağda genç nesil teknolojik bir ortamda büyürken eğitim anlamında tercih, geleneksel yöntemlerin yanı sıra bilgisayar tabanlı eğitimler olmalıdır. Varolandan farklı, dikkat çekici ve etkileyici eğitim metotları; sosyal, ekonomik, çevresel ve

emniyet yönetim sistemi açısından öğrenci üzerinde olumlu bir izlenim bırakır ve kalıcı öğrenme gerçekleşir.

İnsan sosyal bir varlıktır ve çevresindeki canlılar ve nesnelerle iletişim-etkileşim halindedir. Klasik öğrenim metodlarının yanısıra bilgisayar tabanlı öğrenim metodları uçak bakım teknisyeni olmak isteyen dijital yeni nesil için biçilmiş bir kaptandır. Dijitalize öğretim yöntemleri sayesinde öğrenci ile uçak arasında direk etkileşim kurulur. Dikkat çekici, motivasyon artırıcı bir öğrenim için her bir öğrenciye teorik veya pratik eğitim kursunun başında tablet veya taşınabilir bilgisayar verilebilir. Eski ve yeni yöntemlerin harmanlanması, yeni teknolojilerin kullanımının artış göstermesi, eğiticinin yerini almak için değil, eğiticiyi teknolojik dünyaya adapte etmek ve öğrenciler için eğitimin kalitesini, etkisini arttırmak içindir.

Yeni eğitim metodlarının ve teknolojilerinin kullanılması, klasik yöntemlerle eğitim-öğretimde harcanan vaktin kısılmasına, kaynakların ve zamanın daha efektif bir şekilde kullanılmasına imkân verir. Sınıf ortamında verilen eğitimin; uzaktan eğitim, web tabanlı eğitim ve elektronik öğrenme ortamında verilmesi genel geçer eğitimler açısından ekonomik olarak daha az masraflı olacaktır. Kısa vadede teknolojik yöntemlerin kurulması amacıyla yapılan yatırımlar masraflı gibi görülse de orta ve uzun vadede eğitimlerin çeşitliliği, dokunduğu insan sayısı ve pazar erişilebilirliği açısından yatırımcısına hatırı sayılır bir geri dönüşü mümkündür.

Geleneksel-klasik eğitim öğretim metodları incelendiğinde öğretmen ve öğrenci için ayrı ayrı materyal, döküman vb. basımı, organizasyonlar açısından maliyeti yüksek bir durum ortaya çıkarır. Dijital sistemlerin kullanımı maliyetleri ciddi bir şekilde azaltır.

Emniyet yönetim sistemi açısından öğrenime gelen bireylerin iş sağlığı ve güvenliği yönünden yetiştirilmesi, olayı bir kültür gibi algılayıp içselleştirmesi kişisel ve çalışılan kurum açısından önem arz etmektedir. Bilinçle yoğrulan birey, uçaakta çalışırken uçak bakım dökümanlarında yer alan ilgili dikkat çekici noktaları ve uyarıları gözetir. Yanı sıra şirketin kalite sistemleri tarafından yayımlanan güncel konulara ilişkin genel veya özel duyurulara kulak verir. Uçak bakımı esnasında sadece kendi işinin çeperlediği alanla değil, uçağın diğer yerlerinde çalışan personelle uyum ve iletişim içerisinde çalışır. İş yaparken uygun ekipman-arac gereç kullanımı, ilgili bakım dökümanın çizdiği sınırlar içerisinde kalma, eğitimler esnasında edindiği iş sağlığı ve güvenliği kültürünü işe yansıtma elzemdir.



Temel eğitim tesisleri gerçek bakım ortamında bağımsız bir şekilde kurgulanmalı, temel eğitim tesislerine giriş ve çıkışlar apron kartına gerek duyulmaksızın, gümrüksüz bir ortamda gerçekleştirilmelidir. Böylece ilerleyen zamanlarda gelişim düzeyine bağlı olarak dışarıya açılım sonucu gelecek yabancı öğrenciler kolaylıkla tesise erişim sağlayabilecektir. Yabancı ülkelerden gelecek öğrenciler için farklı paket eğitimler sunulabilir. Sadece sınavlar, sınavlara hazırlık seminerleri ve sınavlar, teorik eğitim, pratik eğitim, teorik + pratik eğitim, konaklama, ulaşım, yemek vs. tüm faktörler göz önünde bulundurularak paket programlar hazırlanabilir.

Temel eğitimin nitelikli ve kaliteli yapısı başka diyalara kapı açar ve dünyada varolan uçak bakım teknisyen eğitimi pastasından pay almamıza sebep olur. Yabancı ülkelere gelen teknisyen aday öğrencilere eğitim verilebilmesi için eğitim kadrosunun amaca yürüyen bir şekilde yapılandırılması, konusunda uzman sağlam bir kadronun kurulması gerekir. Eğitimcilerimizin kendi alanında yeni gelişmeleri takip etmesi, kendini güncellemesi mesleki açıdan zaruridir. Teorik ve pratik anlamda İngilizce seviyelerinin yeterli düzeyde bulunması, bulunmayanlar için gerekli eğitimlerin planlanması hayati bir öneme sahiptir.

Hangar ve Atelye Yapısı

Hangar yapısı incelendiğinde sadece ticari uçak örnekleriyle değil, aynı zamanda askeri uçak ve helikopterlerle içerik çeşitlendirilebilir, öğrencilerin farklı hava aracı tasarımlarını, işleyiş mantığını görmeleri sağlanabilir. Temel eğitim uçakları üzerinde A/B1/B2 kategori kapsamında task tabanlı pratik eğitimlerin verilmesi, öğrencilerin gerçek ortamda uçağa dokunması ve üzerinde işlem yapması kinestetik öğrenme açısından kritik önemdedir.



Öğrenci, mekanik atelyesinde bir hidrolik temelli plançete üzerinde, numaralandırılmış hidrolik boruları birbirine bağlar, sisteme hidrolik basar, hidroliğin akışını kontrol eder; eğer sistemde varsa hidrolik kaçağın neden kaynaklandığına dair fikir yürütür ve çözüm üretir. Öğrenci temel anlamda bir hidrolik actuator, pompa veya valf sisteminin nasıl çalıştığını canlı denemelerle pratik olarak kavrayabilir.

Öğrenci, iniş takımlarının genel çalışma prensiplerini teorik açıdan derste işledikten sonra teorik dersin tamamlayıcısı olarak mekanik atelyesinde özel olarak tasarlanmış sabit veya hareketli bir ön-ana iniş takımları mekanizması üzerinde öğrendiklerini pekiştirebilir, salma-toplama hareketini deneyimleyebilir.

Öğrenci yapısal atelyesinde parça ölçüm, işaretleme, kesim, büküm, delme vb. gibi el melesini geliştirici işler yaparak mesleki hayatına doğru ön adımları atar. Aynı zamanda özel olarak tasarlanmış boş uçak gövdesi üzerinde bakım ortamında karşısına çıkacak SRM veya üretici firmanın talimatları doğrultusunda uçak üzerindeki gerekli onarım işlemlerine yakın örnek çalışmaları gerçekleştirebilir.



Öğrenci, aviyonik atelyesinde kablo nasıl oluşturulur, nasıl bağlantılar yapılır, nasıl montajlanır, bunun pratiklerini gerçekleştirir. Özel olarak tasarlanmış bir kokpit bölgesinde veya boş bir uçak gövdesi içerisinde kablo çekme, line replacable unitlere bağlama gibi task bazlı veya kendini geliştirme amaçlı işleri yapabilir.

Plançete veya sert bir yapı üzerine monteli ana ve yardımcı uçuş kumanda yüzey hareketleri kurgulanabilir. Bununla beraber set olarak bir platform üzerine yerleştirilip öğrenciye bütünlüklü sistemsel bilgiler verilebilir.



dB seviyesi yüksek çalışma gerektiren yapısal tamir, motor-apu test cell, mekanik kesim, büküm vs. işler için duvarları ses izoleli odalar yapılabilir. Öğrenci yapısal, mekanik ve elektrik atelyelerinde kazandığı bilgi, beceri ve iş yapabilme kabiliyetini tüm dalları içeren bir bütünlüklük proje ile taçlandırabilir.

Sonuç olarak yerel ve global özel sektörde rekabetçi anlayışa sahip havacılık bakım şirketleri, mali açıdan kâr etmek ister. Uçak bakım şirketlerinin temel girdisi adam/saatir. Adam/saat girdisini gerçekleştiren ise teknisyenlerdir. Girdinin yüksek ve sürekli olması için yapılan işin kaliteli olması gerekir. Kaliteli işi, vasatı aşmayan eğitimlerin ürünü olan teknik personel gerçekleştiremez. Uçak bakım teknisyenin öngörülü, çözüm odaklı ve kaliteli iş yapması için nitelikli, teknolojik yöntemlerle donatılmış, çağı yakalayan bir temel eğitim alması paha biçilmez değerdedir.

Paha biçilmez değerdeki temel eğitim sisteminin kurulumu veya mevcut sistemin geliştirilmesi amacına yönelik somut durumun somut tahlili yapılır. Geleceği kucaklayan dinamik temel eğitim planı oluşturulur. Nitelikli, çağı yakalayan temel eğitim sistemi hayata geçirilir. Kısa, orta ve uzun vadeli taktik-stratejik plan ve programlara uygun olarak yatırımlar devreye alınır. Temel eğitim organizasyonu olarak şirket içi ve şirket için yapılan çalışmalar sonucu yetiştirilen bireyler, şirketin artı değer üretim sistemine direkt olarak katkı verir. Sadece şirket

için yetiştirilen uçak bakım personeline değil; aynı zamanda dışarıdan gelen (şirket dışı veya ülke dışı) öğrencilere eğitimler verilir.

Temel eğitim organizasyonu tarafından oluşturulan ürün yelpazesi geniş portföy, eğitim faaliyetleri kapsamında şirkete ekonomik açıdan önemli bir girdi sağlar.

KAYNAKÇA

1- http://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/commercial/about-our-market/assets/downloads/cmo_print_2016_final_updated.pdf

2- https://www.faa.gov/about/initiatives/maintenance_hf/library/documents/media/human_factors_maintenance/aviation_maintenance_technician_training_training_requirements_for_the_21st_century.pdf

3- <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/easy-access-rules-continuing-airworthiness-regulation-eu-no>

4- <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-03-10-01.aspx>

5- <https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/NPA%202014-22.pdf>





Uçakta bulunan küçük bir program sayesinde; uçağın yer verileri, havadaki performans bilgileri, motor parametreleri, yakıt miktarı ve uçakta meydana gelen arızaları otomatik olarak mesaj şeklinde ilgili bakım birimlerine ve üretici firmalara gerçek zamanlı raporlama yapılabilmektedir. Ayrıca bu program; uçuş ekibine MCDU üzerinden manuel olarak yer bakım ekibine arıza bilgisi gönderme olanağı da sunmaktadır. Bütün bu işlemleri yapan sistemin adı ACARS'tır. ACARS'ın bize sağladığı faydaları göz önünde bulundurursak, buna uçağın bir çeşit çevrimiçi kara kutusu diyebiliriz. Çünkü (Flight Data Recorder) FDR'dan alabileceğimiz bilgilerin birçoğunu gerçek zamanlı olarak ACARS'tan sağlayabilmekteyiz. Buradaki ironi ise bu kara kutu diğerinden farklı olarak anlık verdiği bilgiler sayesinde kara haberleri engelliyor!

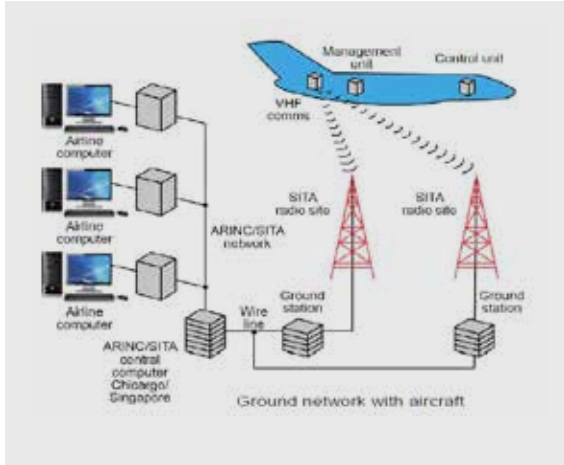


ERDOĞAN KAYA Teknik Öğretmen (Aviyonik)

ACARS (Aircraft Communications Addressing and Reporting System - Uçak İletişimi Adresleme ve Raporlama Sistemi) yer istasyonu ve uçak arasında VHF (Very High Frequency) radyo veya SATCOM (Satellite Communication) aracılığı ile otomatik veya manuel olarak mesaj iletimini sağlayan bir dijital veri bağlantı sistemidir. Bakım, operasyon ve ticari amaçlar için kullanılır. Yerden havaya ya da havadan yere iletimini sağlamak için öncelikli olarak VHF kullanılır. Eğer VHF uygun değilse SATCOM kullanılır.

Bunun sebebi SATCOM'un ücrete tabi olmasıdır. Uçak yer istasyonundan çok uzaktaysa (örneğin okyanus üzerinde) SATCOM kullanılması zorunlu hale gelir. Çünkü VHF ile haberleşme kısa mesafe için uygundur ancak uzun mesafede yeterli değildir.

Uçaktan gelen bilgiler yer istasyonları aracılığıyla bu bilgiyi havayolu mesajlarına çeviren bir merkezi bilgisayara iletilir. İki tane merkezi bilgisayar vardır; SITA (Bulunduğu yer Singapur) ve ARINC (Bulunduğu



yer Şikago). Mesaj haline getirilen bilgiler yer network'ü aracılığı ile (Avrupa için SITA, Amerika için ARINC) ilgili havayolu ana üssüne iletilir.

- ARINC (Aeronautical Radio Incorporated)
- SITA (Société Internationale de Télécommunication Aérienne)

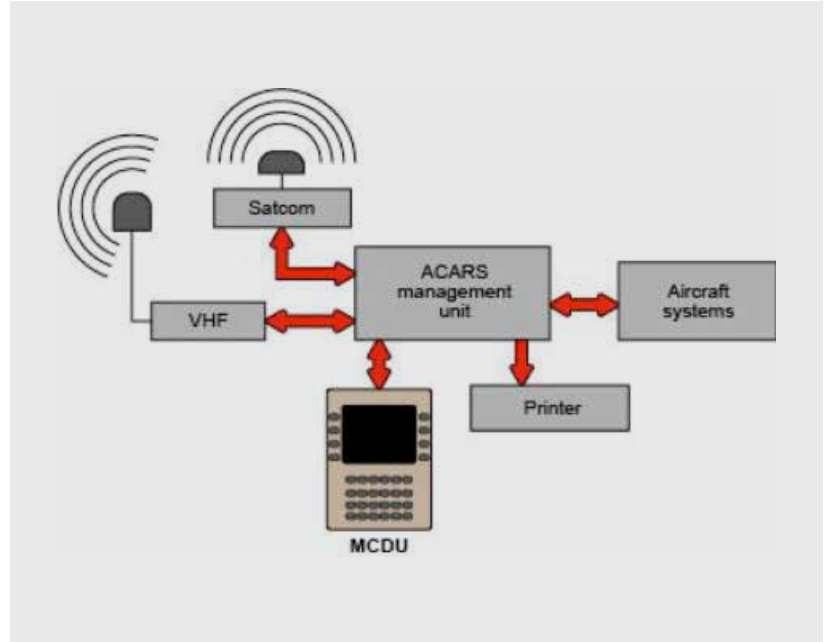
ACARS'ın Tarihçesi

Havacılıkta veri bağlantı sisteminin kullanımına başlamadan önce, uçak ile yer personeli arasındaki bütün iletişim kokpit ekibi tarafından HF ya da VHF aracılığıyla sözlü olarak yapılıyordu. 0001 {Out of the gate (Pushback), Off the ground (Take off), On the ground (Landing), ve Into the gate (Parking)} durumlarının hepsinde uçuş ekibi ve kabin ekibi yer birimi ile iletişim halindeydi. Bundan dolayı uçaktaki ekibinin üzerindeki iş yükü artıyordu ve ekip tarafından verilen bilgi gerçek zamanlı olmayabiliyordu ya da bilginin doğruluğu kesin değildi. Hem uçuş ve kabin ekibinin iş yükünü azaltmak hem de bilgi doğruluğunu artırmak için 1978 yılının nisan ayında ARINC firması tarafından ACARS sistemi geliştirildi. İlk geliştirildiği zamanda adı 'ARINC Communications Addressing and Reporting System'di. Daha sonra ARINC kısmı Aircraft olarak değiştirildi. Bu sistemi kullanan ilk şirket Piedmont Havayollarıdır.

İlerleyen yıllarda; ACARS dijital databus arayüzü, FMS (Flight Management System) ve yazıcı (Printer) ile birlikte uçağa destek sağlamak için geliştirildi.

ACARS Mesaj Tipleri

- Hava trafik kontrol mesajları
- Uçuşa elverişliliği ilgilendiren operasyon kontrol mesajları
- Havayolu yönetimi kontrol mesajları



Bu mesajlar; 0001 durumları, uçuş planları, hava durumu, uçak ekipmanının durumu ve uçuşun durumu ile ilgili bilgileri içerir.

0001 durumları; uçağın ana uçuş fazlarıdır. 0001 (Out of the gate, Off the ground, On the ground, ve Into the gate) durumları uçağın kapılarına, park frenlerine ve iniş takımlarına takılı sensörler vasıtasıyla ACARS tarafından otomatik olarak algılanır ve rapor edilir. Yer operasyon birimlerine uçağın ve ekibin durumuyla ilgili mesaj gönderilir.

ACARS FMS (Flight Management System) ile ara yüz oluşturarak yerden uçuş planı ve hava bilgilerini FMS'e iletir. Uçuş esnasında FMS güncellenir, böylelikle uçuş ekibine yeni hava durumunu ya da alternatif uçuş planını değerlendirmesine olanak sağlanır.

ACARS sistemi uçağın çeşitli sistemlerinin durumları ilgili yer istasyonlarına gerçek zamanlı bilgi gönderir. Uçağın uçuşa elverişliliğini etkileyecek herhangi bir arıza ya da anormal durumu; örneğin motorun uçuş esnasında arızalanması ya da sert iniş, yer ekibine detaylı mesajlar şeklinde otomatik olarak iletilir. Yer ekibi, ACARS'tan aldığı bilgiler sayesinde uçak inmeden ve bakıma alınmadan önce onarım ve bakım planını hazırlayabilir.

Ping mesajları; ping mesajları uçak ile yer istasyonu arasında ACARS sistemini test etmek için kullanılır.

Manuel mesajlar; uçuş ekibi tarafından MCDU (Multipurpose Control Display Unit) üzerinden gönderilebilir ve alınabilirler. Bu mesajlar uçağın uçuşu ile ilgilidir. Örneğin pilot, yer istasyonundan hava durumu bilgisini ACARS vasıtasıyla isteyebilir.

UÇAKLARDA KOROZYON HASARI-2

Uçaklarda Korozyon Hasarı yazı dizimizin ilk bölümünde; Korozyon tanımını, oluşum sebeplerini ve çeşitlerini anlatmıştık. İkinci bölümde ise kısaca korozyonun uzaklaştırılması, dereceleri, koruma ve korunma yöntemleri, korozyonun renk görünümleri, korozyon hasarında yapılması/yapılmaması gerekenler ve kontrol yöntemlerini anlatacağız.



ERGÜN KARCI



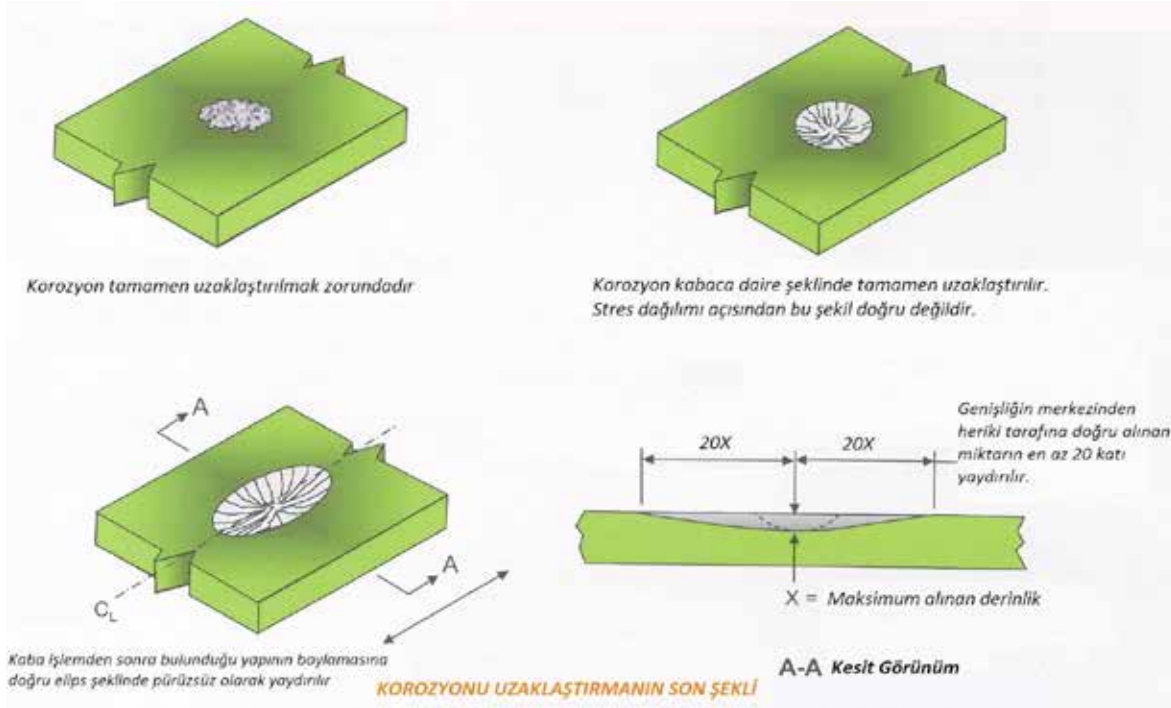
Korozyonun Uzaklaştırılması (Blending Out):

Tespit edilen korozyonun tamamı tekrar oluşmasını önlemek için uzaklaştırılmak zorundadır. Korozyon uzaklaştırıldıktan sonra, düzlenen bölgedeki stres birikimi en az düzeyde olmalıdır. Korozyonu uzaklaştırırken önemli gereksinimler ve şekildeki adımlar aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Korozyon uzaklaştırılırken:

- Bütün pürüzlü ve keskin yüzeyler yok edilmeli. Düzleme şekli uçak gövdesinin (fuselage) boylamasına, kanat ve yatay stablizer boyunca (spanwise) yapılmalı ve elips şeklinde olmalı.
- Elipsin yüzeyi pürüzsüz ve dalgasız olmalı, genişliği derinliğin en az 40 katı olmalı.
- Korozyonlu bölgedeki etkilenmiş bütün bağlantı elemanları (fasteners) sökülmelidir.

- Alüminyum alaşımlı yapılarda korozyonlu bölgede farklı metal (çelik, titanyum gibi) bağlantı elemanları var ise kesinlikle sökölmeden korozyon temizliğine başlanmamalıdır aksi takdirde temizleme esnasında çıkan farklı metal parçacıkları yüzeye yapışarak ileride tekrar korozyon oluşumuna neden olur.
- Korozyon uzaklaştırma işleminde prosedürlere uygun aşındırıcılar ve metodlar kullanılmalıdır. Örnek referans olarak; Boeing: CPM (Corrosion Prevention Manual), Airbus 320 SRM (Structural Repair Manual) 51-22-00 ve 51-74-00
- Korozyon uzaklaştırıldıktan sonra malzemenin yüzey düzgünlük ve pürüzsüzlük hassasiyeti mümkün olduğunca hassas değerlerde olmalıdır. RA (Roughness Average) Yüzey Düzgünlük değerlerine Boeing 737-800 SRM 51-20-13, Airbus A320 SRM 51-73-00'den ulaşabilirsiniz.



- Korozyon uzaklaştırıldıktan sonra güncel prosedürlere göre limitler değerlendirilmelidir.

Korozyonun Derecesi (Degree of Corrosion):

Malzemede oluşan korozyonun derinlik miktarı derecesini belirler. Malzeme yüzeyinde oluşan korozyonun derinlik miktarını belirlemek için önce korozyon hasarını tamamen uzaklaştırmak (blend out) gereklidir. Alınan miktar korozyonun derecesini belirler. Üç gruba ayrılır; Şekil: 13



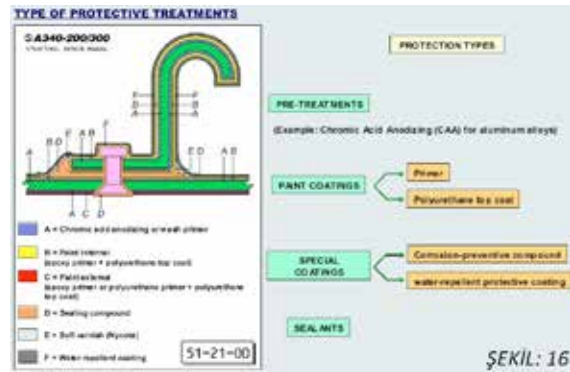
1- Hafif (Light-Mild) korozyon: Malzeme yüzeyinin renk değiştirmesi veya küçük çukurların (pitting) oluşması. Hafif korozyonda en fazla derinlik 0,001 inç (0,025 mm) dir.

2- Orta (Moderate) korozyon: Malzeme yüzeyinin kabarması, pullanması veya derin çukurların oluşması. Orta korozyonda en fazla derinlik 0,010 inç (0,25 mm) ye kadardır.

3- Ağır (Severe) korozyon: Malzemede ağır kabarmalar, pullanmalar ve yapraklanmalar oluşur. Ağır korozyonda derinlik 0,010 inç (0,25 mm) nin çok daha üzerindedir.

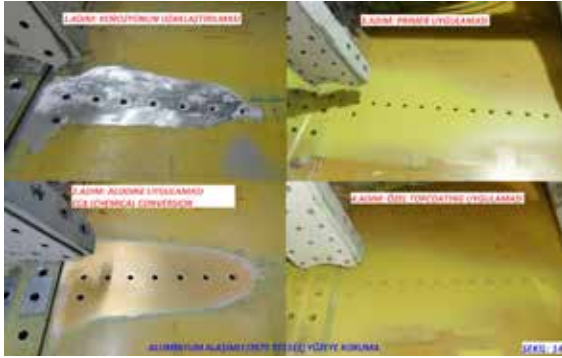
Korozyondan Korunma Yöntemleri (Surface Protection):

Uçaklarda kullanılan metal malzemelerdeki hasarları (corrosion, scratch, nick, gouge, fretting... vb) uzaklaştırdıktan sonra güncel dökümanlara ve prosedürlere uygun olarak koruma yapmak çok önemlidir. Şekil: 16

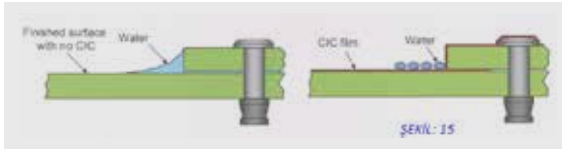


1- İnorganik Koruma (Pretreatment): CAA (Chromic Asidic Anodizing), SAA (Sulfuric Asidic Anodizing), CCA (Chemical Conversion Coating veya Alodine), Electro plating (Cadmium Plate, Chrome Plate, Nickel Sulfamate Plate, Zinc-Nickel Plate,... gibi). Ön işlem korumalar Primer uygulamadan önce uygulanır. Amacı: Metal malzemenin yüzey tanecik yapısında yaklaşık 0.00001-0.0005 inç kadar tabaka oluşturarak havayla temasını engeller ayrıca uygulanacak olan organik korumaların yüzeye daha iyi yapışmasını sağlar.

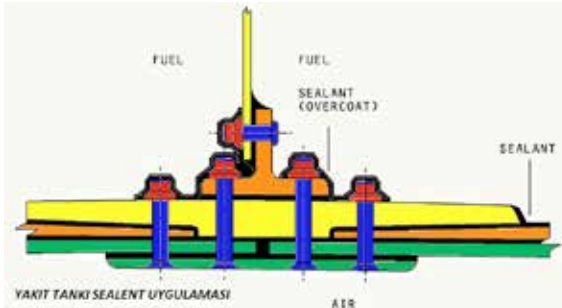
2- Organik Koruma: Primer, Wash Primer, Polyurethan Topcoating,... gibi. Pretreatment tan sonra uygulanır malzemeye yapışarak iyi bir koruma sağlar. Şekil: 14



3- Corrosion Inhibiting Compound veya Water Repellent Coating: Dinitrol, LPS,.. gibi. Pretreatment ve Primer den sonra uçakların iç yapılarına uygulanır (Cabin ,Cargo, İniş takım yuvası, kuyruk konisi,.. gibi). Malzeme yüzeyindeki boşlukları doldurarak havayla ve suyla temasını engeller. Çok etkili bir korozyon engelleyici özelliğe sahiptir. **Şekil:15**



4- Sealant: Sealantlar çok önemli korozyon önleme ve korozyondan koruma özelliklerine sahiptirler. Örneğin: Sızdırmazlık, Aerodinamik düzgünlük, Athesive (yapıştırma), Leveling (seviyeleme), Filling (dolgu), Protection (koruma), Isıya karşı dayanıklılık,..



Metal Malzemelerde Korozyonun Renk Görünümleri:

- 1- **Aluminyum Alaşımlar:** Beyaz veya Gri toz birikimleri
- 2- **Magnezyum Alaşımlar:** Beyaz toz birikimleri
- 3- **Çelik Alaşımlar:** Kırmızımsı, Kahverengi veya Siyahımsı toz birikimleri
- 4- **Nikel Alaşımlar:** Yeşil tortular.
- 5- **Bakır Alaşımlar:** Mavi veya Mavi-Yeşilimsi toz birikimleri
- 6- **Titanyum:** Yüksek korozyon dayanım özelliğine sahiptir.

Uçakları Korozyondan Koruma, Önleme ve Control Altında Almak İçin Yapılması ve Yapılmaması Gerekenler:

Yapılması Gerekenler (Be Sure to Do):

- İyi bir eğitim ve tecrübeye sahip olmak.
- Planlı bakımlarda kontrolleri (Inspections) gerektiği gibi yapmak.
- Planlı bakımlarda uçakların düzenli olarak yıkanması.
- Drain portların ve kanallarının temiz tutulması.
- Kimyasal dökülmeler ve kaçaklar (civa, asit, sirke, hidrolik vb gibi...) derhal temizlenmeli.
- Planlı bakımlarda korozyon engelleyicilerin (dinitrol, LPS gibi) kontrol edilip tekrar uygulanması.
- Hasarlanmış yüzey korumalarının (surface protection) tespit edilip tamir edilmesi.
- Planlı bakımlarda yağlamaların, temizliklerin düzenli yapılması.
- Korozyon tespit edildiğinde hemen müdahale edilmesi.
- Uygun malzeme, ekipman ve teknik dökümanların kullanılması.
- Tespit edilen korozyonun tamamen uzaklaştırılması.

Yapılmaması Gerekenler (Be Sure not to Do):

- Korozyon tespit edildiğinde korkuya ve endişeye kapılması.
- Limit dışına çıkarmak endişesiyle korozyonun tamamen temizliğinin yapılmaması.
- Tespit edilen korozyonun üzeri boya ile kapatılması.
- Orjinal Üretici Ekipmanlarının (OEM) kullanılmaması.
- Tespit edilen korozyonun görmezden gelinmesi.

Kontrol Yöntemleri (Inspection Methods)

Bu Kontrol metodları Genel görsel kontrol (GVI General Visual Inspection), Detaylı görsel kontrol (DVI Detail Visual Inspection) ve Özel kontrol (NDT Nondesrective Test) olarak 3'e ayrılır.

* GVI (General Visual Inspection); uçağın, parçanın veya bir bölgenin görsel olarak dokunma mesafesinde kontrol edilmesidir. Bu yöntemde gün ışığı veya hangar aydınlatması yeterlidir ayrıca kolaylık amaçlı ayna, elfeneri ve ulaşım için merdiven, sehpa gibi araçlar kullanılabilir. Kontrol yaparken temas mesafesinde hasar veya hasarlar gözle açık bir şekilde tespit edilebiliyorsa detaylı temizliğe gerek yoktur aksi durumda temizlik şarttır.

* DVI (Detail Visual Inspection); Detaylı kontrol yöntemidir. Kontrol bölgesi için aydınlatma çok iyi olmalıdır, çok iyi temizlik gereklidir, gerekli ulaşım için sehpa, merdiven, platform kullanır, yardım amaçlı mercek, baraskop, ölçüm aleti, el feneri, video kamera vb kullanılabilir.

* NDT (Nondesrective Test); bu muayene metoduyla; yüzey ve yüzeyaltı çatlakların, korozyonların,

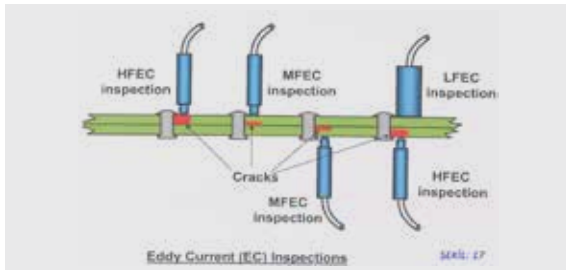
malzemelerin katmanlarının veya yapışma ayrılmalarının tespitinde, malzeme kalınlıklarının tespitinde kullanılır. Başlıca NDT çeşitleri:

1- EDDY CURRENT: Yüzey ve yüzeyaltı çatlakların tespiti ve metallerin iletkenliklerini belirlemede. Eddy Current 3 e ayrılır;

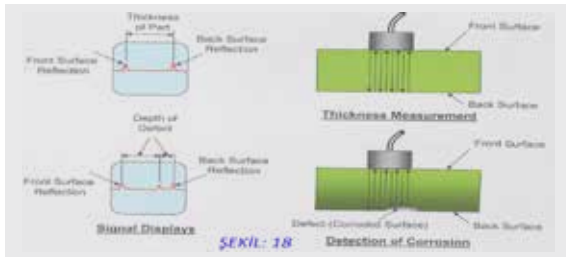
A) HFEC (High Frequency Eddy Current): Yüzey çatlaklarının tespitinde.

B) MFEC (Medium Frequency Eddy Current): Yüzeyaltı ilk katmandaki çatlakların tespitinde.

C) LFEC (Low Frequency Eddy Current): Yüzeyaltı çatlaklarının ve korozyonların tespitinde.

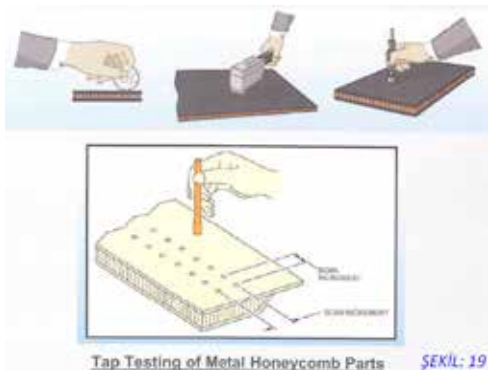


2- ULTRASONIC: Yüksek akımlı ses dalgalarıyla Metal ve Kompozit malzemelerdeki yüzey ve yüzeyaltı hasarların (cracks, porosity, delamination veya disbonds, corrosion vb) tespitinde. Metal malzemelerde kalınlık ölçmede. Şekil:18



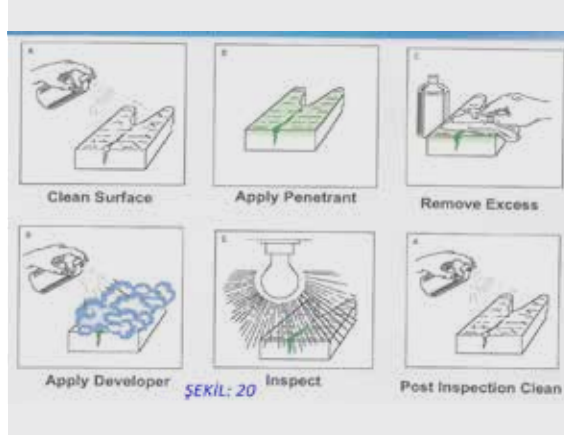
3- RADIOGRAPHY (X-Ray): Geniş alanlı Metal ve Kompozit malzemelerdeki çatlak, korozyon, ayrılma, sıvı birikiminin tespitinde kullanılır.

4- TAP TEST: Kompozit yapılar da Delamination veya Disbondinglerin tespitinde kullanılır. Şekil: 19

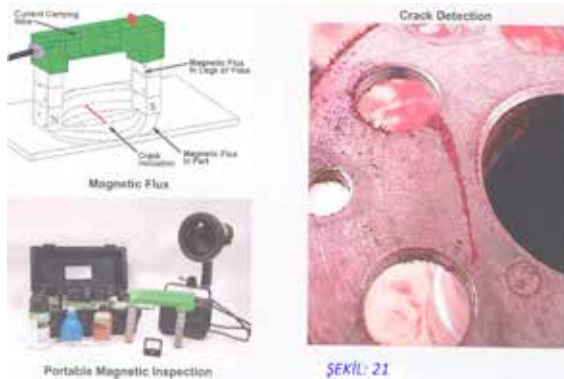


5- PENETRANT: Özel bir sıvı yöntemiyle metal malzemelerde Yüzey çatlaklarının tespitinde kullanılır.

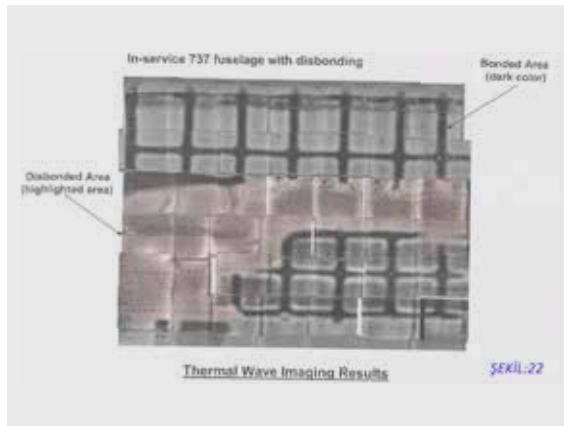
Şekil: 20



6- MAGNETIC PARTICLE: Manyetik (mıknatıslanma) özellikli metallerin yüzey çatlaklarının tespitinde kullanılır. Şekil: 21



7- THERMOGRAPHY: Kızılötesi kamera yardımıyla Metal ve Kompozit malzemelerdeki korozyon, ayrılma, sıvı birikiminin tespitinde kullanılır. Şekil: 22



Bilgi: UTED dergisinin Kasım 2015 sayısında Uçaklardaki hasar çeşitleri anlatılmıştır.



ÖĞRETMEN VE ÖĞRENCİ GÖZÜ İLE UÇAK BAKIM ALANI

Değerli UTED okuyucuları sizlere bu sayıda UÇAK BAKIM ALANI'NIN ne kadar önemli bir alan olduğu, havacılığın kurallarının neden çok önemli olduğunu ve hataya yer olamadığını alanda okuyan öğrenci ve bu alanda çalışan öğretmenlerimiz ile yaptığımız röportaj ile anlatmaya çalışacağız.



İSMET İLHAN *Model Uçak Öğretmeni*



UTED: Kendinizi tanıtır mısınız?

Furkan Didim: Merhaba ben Furkan DİDİM 17 yaşındayım. Uçak Bakım Alanı Gövde Motor Dalı son sınıf öğrencisiyim.

UTED: Bu bölümü seçmeye nasıl karar verdiniz?

Furkan Didim: Çocukluğumdan beri havacılığa duyduğum ilgi ve sevgiden dolayı bu alanı seçmeye karar verdim. Bununla birlikte ailemin ve tanıdıklarımın tavsiyeli ile bu alanda okumak istedim. Havacılık evrenseldir. Havacılık milletleri, kıtaları birbirine bağlayan bir unsurdur. Havacılığın gelişmesi ilerlemesi asla durdurulamayacak bir alandır.

UTED: Genel olarak bu derste hangi dersler alınır?

Furkan Didim: Uçak Bakım Alanında, uçak malzemeleri, uçak sistemleri, gaz türbinli motor, aerodinamik gibi dersler alınır.

UTED: Bu Alanda mezun olan öğrenciler nerede çalışabilir?

Furkan Didim: Uçak Bakım Alanından mezun olan öğrenciler; özel teknik bakım şirketlerinde ve sivil havacılık kuruluşlarında çalışabilirler.

UTED: Bu Alanda mezun olan öğrencilerin kazandıkları ünvanlar nelerdir?

Furkan Didim: Uçak Bakım Alanında mezun olan öğrenciler öncelikle teknik destek, teknisyen, başteknisyen, şef ve idari kadroda çalışabilirler.

Şimdi de bu alanda tecrübeli öğretmenlerimizin deneyimlerini dinleyelim.

UTED: Kendinizi tanıtır mısınız?

İbrahim Şahin: 1977 yılında Samsun'da doğdum. 1994-1998 yılları arasında 'Egzoz Emisyonlarının İyileştirilmesi ve Çevreye Etkileri' tez çalışması ile lisansımı Marmara Üniversitesinde tamamladım. 1998-2001 yılları arasında 'Taşıt Motorlarının Dinamik Analizi' adlı tez çalışmam ile Marmara Üniversitesi'nde Yüksek Lisansı bitirdim. 1998 yılından itibaren Bağcılar Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde Uçak Gövde-Motor Öğretmeni olarak çalışmaktayım. Yaklaşık 1,5 yıldır Uçak Bakım Alan Şefliği görevini yürütmekteyim.

UTED: Bu alanı tanıtır mısınız? Hangi dallara ayrılır?

İbrahim Şahin: Uçak Bakım Alanı uçak ve diğer hava araçlarının bakım, onarım, servis ve montaj işlemlerinin yapılabilmesi amacı ile kurulmuş bir alandır. Eğitim

süresi 4 yıldır. Uçak Gövde-Motor ve Uçak Elektroniği dallarında eğitim verilmektedir. Matematik, Fizik, Kimya gibi Genel kültür derslerinin yanında Uçak Malzeme ve Yapıları, Aerodinamik, Gaz Türbinli Motorlar, Uçak Elektronik Sistemleri, Analog, Dijital gibi Meslek dersleri verilmektedir. Meslek derslerinin Uygulamaları Atölye ortamlarında ve staj esnasında verilmektedir.

UTED: Staj ve beceri sınavı/mezuniyet hakkına sahip olma nasıl olur?

İbrahim Şahin: Anadolu Teknik Lisesi öğrencileri 10. sınıf ve 11. sınıf sonunda yaz stajı 20+20 toplam 40 iş günü işletme stajını havacılık şirketlerinde tamamlanmaktadır. Anadolu Mesleki Lisesi öğrencileri 12. sınıfta yıl içerisinde haftada üç gün 24 saat olmak üzere bir yıl boyunca işletmelerde stajını tamamlayarak mezun olurlar. Mezuniyet sonrası havacılık sektöründe teknisyen yardımcısı, üniversitelerin elektrik-elektronik, makina, mekatronik mühendislikleri ve TBMYO uçak bakım teknolojileri bölümüne geçiş yapabilirler. Sivil havacılık ile ilgili tüm bölümler ve mühendislik bölümlerini tercih edebilirler.

UTED: Sektör bu alanda hangi nitelikte öğrenciler bekliyor?

İbrahim Şahin: Teknik eğitim altyapısı olan gençler İngilizce seviyesi olarak kendini yazılı ve sözlü olarak ifade edebilme becerisine sahip olmalıdırlar. Ağır ve tehlikeli işlerde çalışmaya engeli olmayan, adli ve sicil kaydı olmayan, takım çalışmasına yatkın, öğrenmeye ve çalışmaya hevesli, vardiya düzeninde çalışabilecek, birden fazla işi üstlenebilecek sonuç odaklı, gerektiğinde ikametgâhi dışındaki lokasyonlarda görev yapabilecek nitelikteki gençleri mezuniyet sonrası istihdam etmek istemektedir.

UTED: Gelecekte bu alanı tercih edecek öğrencilere tavsiyelerimiz nelerdir?

İbrahim Şahin: Gelecekte bu alanı tercih edecek öğrenciler analitik düşünebilen, sebep sonuç ilişkisi kurabilen kişiler olmalı. Arıza çözme yeteneklerinin gelişmesi için bol bol kitap okumalarını tavsiye ediyorum. Uçak bakım alanı teknolojisi yüksek bir iş olduğu için bilgisayar bilgilerini (Office programları, teknik çizim programları ve bilgisayar dilleri) geliştirmeleri oldukça faydalı olacaktır. Uçak bakım kitaplarının dili İngilizce olduğu için yabancı dil bilgisi bu iş kolunda önemli bir yer tutmaktadır. Ben şimdiden bu alanı tercih edecek gençlere başarılar diliyorum.

UTED: Kendinizi tanıtır mısınız?

İsmet İlhan: Ben 25.06. 1969 İstanbul Fatih'te doğdum. İstanbul Teknik Üniversitesi Jeofizik Mühendisliği bölümünden mezun oldum. Uzun yıllar Türk Hava

Kurumu Bakırköy şube Model Uçak Öğretmenliği, Hava Harp Okulu havacılık kulübü ve dekanlıkta uzun süredir uluslararası yarışmalar giden takımlara danışmanlık yapmaktayım. Halen resmi ve özel liselerin yanı sıra Üniversitelerde Model Uçak Öğretmenliği yapıyorum.

UTED: Model Uçak Öğretmeni olmaya nasıl karar verdiniz?

İsmet İlhan: 1983 yılında Laleli'de bulunan kısa adı (İMUK) İstanbul Model Uçak kulübünde eğitim aldım ve evde model uçak yapımı ile uğraşırken rahmetli dayım Celal İşlekel vesilesiyle 1994 yılında Türk Hava Kurumu Bakırköy şube ile tanıştım. Model uçak yapmaya devam ettim. Bugünkü duruma geldim. Hobi olarak başladığım bu ulvi yolda kendimi geliştirerek şimdilerde çeşitli okullarda model uçak öğretmenliği yapıyorum.

UTED: Model uçak yapımında dikkat edilmesi gereken en önemli şeyler sizce nedir?

İsmet İlhan: Bizler model uçak yapımında ya da tasarımında iki kurala çok dikkat ederiz; birincisi airfoil (kanat yapısal) ve statik ağırlık merkezi... Bunlardan birisinde hata yapar isek uçağımız kesinlikle uçamaz. Yani uçak yapımında kurallara çok dikkat ederiz. Diğer bir kural ise hazır model uçak topluyor isek satın aldığınız ürünün içinde mutlaka bir kitapçık vardır kitapta anlatılan her şey adım adım anlatılmıştır. Siz de hazır uçak topluyorken adım adım gitmek durumundasınız. Yapacağınız tek hata ile emeklerinizi heba etmiş olursunuz... Bu da toplayacağınız uçağın uçmayacağı anlamına gelir. Dolayısıyla havacılık ile ilgili yapacağınız her çalışmada kesinlikle disiplinli olmak ve kurallara bağlı kalmak durumundasınız. Çünkü bulunduğunuz alan ya da model uçak çalışmasında kurallar kesin ve katidir. Havacılık veya model uçak asla hata kaldırmaz.



EURASIA AIRSHOW CEO'SU FERHAT YENİBERTİZ

“ÇOK İDDİALİ BAŞLADIK VE ÇOK BÜYÜK DÜŞÜNÜYORUZ”

Eurasia Airshow CEO'su Ferhat Yenibertiz, Eurasia Airshow'un nasıl ortaya çıktığından hedeflerine kadar ayrıntılı bir röportaj yaptık. İşte, yaklaşık 40 milyar dolarlık iş hacmi oluşturması beklenen Eurasia Airshow hakkında Ferhat Yenibertiz'in söyledikleri:



UTED: Projeye nasıl başladınız ve böyle bir ihtiyaç olduğunu sizlere ne düşündürdü?

Ferhat Yenibertiz: Eurasia Air Show, 2016'nın ilk çeyreğinde adını koyduğumuz bir proje. Havacılık konusunda dünyadaki birçok etkinliğe katıldıktan sonra artık tüketen değil üreten taraf olmamız gerektiğini düşünerek bu adımı attık. Havacılık konusunda ülkemizde bir birikimin yanında son zamanlarda büyük gelişmeler de var. Vecihi Hürkuş'tan Nuri Demirağ'dan bugüne kadar gelen bir serüven. Zaman zaman bazı engellerle yavaşlatılsa da bugün baktığımızda dünyanın sayılı havayolu şirketlerinden birisine sahibiz. Üretim ayağında da bugün bir TAI'mız var, ortaya yeni yeni çıkan platformlar var. İnşallah ihracatla bunlar farklı bir boyut da kazanacak.

Ülke olarak çok zor bir konjonktür ve lokasyundayız. Bu nedenle sadece üretmek yetmiyor. Politik ve diplomatik açıdan diğer ülkelerle aramızdaki ilişkiler de bu süreçleri belirleyen faktörler.

Bu ve benzeri birçok etkileyen var ama biz üzerimize düşeni yapmak için Eurasia Air Show'u düzenliyoruz. Bu tip büyük organizasyonları devletin himayesine girmeden yapmanız mümkün değil. Londra, Paris

ve Berlin'de düzenlenen asırlık airshowlara da baksak, Dubai, Moskova, Singapur airshowlarına da baksak hepsinin arkasında devlet var. Yani devletin himayesi ve patronajı altında yürüyor sistem... Bu gerçekten hareketle biz de Cumhurbaşkanlığının himayesine başvurduk ve proje, yaklaşık üç aylık bir değerlendirme sürecinin arkasından Nisan ayında Cumhurbaşkanının himayesine girdi. Tabii bu çok anlamlı ve değerli bir şey... Bu sorumluluğumuzu artırdı ve kalite konusundaki çıtımızı yükseltti.

Hem askeri hem sivil bir proje... Askeri ayağında Milli Savunma Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı ve bağlı bulunan kuvvetlerle birebir çalışıyoruz. Ayrıca Ekonomi Bakanlığından, Kültür ve Turizm Bakanlığına kadar birçok bakanlıkla birlikte çalışıyoruz.

Ülke olarak çok zor bir konjonktür ve lokasyodayız. Bu nedenle sadece üretmek yetmiyor. Politik ve diplomatik açıdan diğer ülkelerle aramızdaki ilişkiler de bu süreçleri belirleyen faktörler.

UTED: Neden Antalya?

Ferhat Yenibertiz: Bu çok önemli bir soru. Benim ilk hayalim projeyi Sabiha Gökçen Havalimanı'nda yapmaktı. Ancak İstanbul'un hava trafiği gerçek bir airshow yapılmasına engel. Çünkü bu trafikte gökyüzünde akrobasi gösterilerinin gerçekleşmesi mümkün değil... Bunları yapmadığınız zaman da zaten yapılan airshow olmuyor. Çünkü airshowlara hareketi katan yerdeki bussiness kadar gökteki hareket...

Sonra Airshow Farnborough'un CEO'su Shaun Ormrod bir ay önce emekli oldu. Benim de arkadaşım ve davetimi kirmayarak Türkiye'ye geldi. İki gün Antalya'da kaldı ve bu tip organizasyonlar için hazırladığı bir checkliсті uyguladı. 13 maddelik checkliсті ile bir denetleme yapıyorlar ve görüşlerini sunuyorlar. Sadece teknik altyapı, havaalanı şartları değil, şehre ulaşım, iklim, eğlence merkezleri, otel ve konaklama kapasitesi gibi çok yönlü bir değerlendirme yapıyorlar. Çünkü gelen insanlar hem iş için geliyorlar, hem de şehri yaşamaya geliyorlar. Shan Antalya'yı gördükten sonra bana, "Antalya bu coğrafyanın Las Vegas'ı" dedi. O kadar etkilendi ki, "Keşke Londra da bu imkanları sunabilse" diye ekledi. Özellikle beş yıldız ve üstü oteller, çok büyük konforu Avrupa ve Amerika'ya göre çok makul fiyatlara sunuyorlar. İşte tüm bu nedenlerden dolayı Antalya'ya karar verdik. Bu kararı verdiğimiz için bugün kendimizi daha da mutlu hissediyoruz. Biz Antalya'yı havacılık ve uzay teknolojileri ve yüksek teknolojilerle ilgili bir hat haline getirmeyi istiyoruz. Bu fuar zaten iki yılda bir tekrarlanacak. Aradaki tek yıllar için de kafamızda bazı projeler var.



Antalya Havaalanında 300 bin metrekare, yaklaşık 41 futbol sahası büyüklüğünde yer tahsisi yapıldı. Bunun yaklaşık yarısı 50-60 uçağın sergilenmesi için kullanılacak. Bunun dışında 35-40 bin metrekarelik bir kapalı alanımız olacak. Burada da yaklaşık 400 yerli ve yabancı firmaya ev sahipliği yapmak istiyoruz. 30'a yakın ülke katılımı da gerçekleşecek.

UTED: Yabancı firma katılımı nasıl?

Ferhat Yenibertiz: Yabancıların bulunması fuarın etkisini artırıyor. Bu uluslararası bir fuar... Orayı yerli firmalarla doldurmak çok rasyonel bir yaklaşım değil. Zaten bizim hedefimiz bu fuarı birinci ligdeki airshowların yanına konumlandırmak... Şimdiye kadar gördüğümüz bütün fuarların iyi taraflarını buraya adapte etmeye çalışıyoruz.

THY ile anlaşmamızı imzaladık, ana partnerimiz oldular. Çok kapsamlı bir partnerlik anlaşması imzaladık. Yakında THY bir basın bülteni ile bu konudaki açıklamasını yapacak.

Ayrıca Star Alliance üyesi havayollarının CEO'larının katılımıyla bir Airline CEO zirvesi gerçekleştireceğiz. Bu ilk kez gerçekleştirilecek. Çok seçkin konukların, kaliteli başlıklarla konuşmacı olacağı bir zirve bu...

UTED: Üreticilerden katılım nasıl?

Ferhat Yenibertiz: Bu yıl 11 ülke dolaştık. Önümüzde Dubai var. Farkındalığın oluşması ve etkinliğin tanınması için çok güçlü bir maraton gerçekleştiriyoruz. Dünyada 12 temsilciliğimiz var. Bu 12 temsilci 62 ülkeyi yönetiyorlar. Tüm pazarlama ve satış faaliyetlerimiz bu yabancı temsilciler üzerinden yürüyor. Burada en tepedeki Airbus, Boeing'ten tutun, havalimanı aydınlatma üreticilerine kadar çok kapsamlı bir yelpazeye sahibiz. Savunma Sanayi Müsteşarlığı vasıtasıyla yaklaşık 90 ülkeye davet çıkıyor. 240 küsur VIP delegasyon not edildi. Yarısını buraya getirmeyi başarı olarak görüyoruz. Karar verici pozisyonunda, bakan, müsteşar veya kuvvet komutanları seviyesinde delegasyonlar bunlar...

Mesela Irkut MC-21'in lansmanı Paris Airshow'da yapılacaktı, yetiştiremediler. Bunun dünya lansmanının bizim fuarda yapılması için çalışıyoruz. F 35'i Türkiye'ye getirmeye çalışıyoruz. Bunlar çok önemli...

Şu ana kadar yerli ve yabancı, yaklaşık 600 firmayla, birebir görüştük. Anons kısmını çok önemsiyoruz. Yani yeni yatırımlar, yeni gelişmeler, yeni haberler çok önemli ve hepsi yüksek haber değeri taşıyor. Çünkü 60'a yakın A sınıfı yabancı dergi ve gazeteler gelecek o gün oraya... Bu açıdan, değer yaratma anlamında kıymetli bir süreç olacak fuarımız...

**UTED: Ziyaretçi katılımı beklentileriniz nasıl?**

Ferhat Yenibertiz: Beş günlük fuarın üç günü profesyoneller için, son iki günü halk günü. 100 bini profesyonel, yaklaşık 400 bin ziyaretçi bu fuarımız için kötümser bir tahmin. Çünkü 2011 yılında Çiğli'deki hava gösterilerine yaklaşık 500 bin ziyaretçi gelmişti ki bu sadece hava gösterisiydi... Biz kötümser 400 bin rakamını veriyoruz. Zaten çok yakında Türkiye çapında bir tanıtım kampanyası başlayacak.

UTED: Zorluklar yaşadınız mı?

Ferhat Yenibertiz: Airshowlar dünyada gerçekleşen en prestijli fuarlar. Çok kaliteli bir networke hitap ediyorsunuz. Ülkemizde de bunu anlatmak kolay olmadı, çünkü insanların airshow tecrübesi yok. Aslında bir şehir yaratıyorsunuz o süreçte. A plus bir insan kitlesi getiriyorsunuz ve bu insanları etkilemek kolay da değil. Bu insanlar dünyanın her yerini gezip görmüşler. Bu insanlardan o "woow" efekti almak da kolay değil...

Dubai aslında güzel bir örnek... Dubai ne yaptı? Burj el Halife'yi dikti. Dünyanın en yüksek gökdeleni, 800 küsur metre... Yanına dünyanın en büyük alışveriş merkezini yaptı. Onun yanında da dünyanın en büyük su gösterisini yaptı ve Dubai Airshow'u yaptı... Turizm açısından baktığınızda çölün ortasına kurulmuş bir ülke şehircik aslında, ama Youtube'a Dubai yazdığınız zaman sadece bu saydıklarımı görürsünüz. Etkinliklerini de çeşitli eklerle zenginleştiriyorlar. Mesela drone Show yaptılar ve bu dünyada ilk oldu.

Biz de çok iddialı başladık ve çok büyük düşünüyoruz. Amacımız THY'den sonra Eurasia Airshow'u bir global marka haline getirmek ve insanların ajandalarına konumlandırmak...

Bu zorlu bir süreç... Her şeyin ilki çok zordur. Çok zorluklar yaşıyoruz ama biliyorum ki ikincisinde bu zorlukların birçoğunu yaşamayacağız. Şunu rahatlıkla söyleyebilirim: Bugün dünyada havacılıkla ilgili bir şey üreten, marka olan şirketlerden bizi duymayan kalmadı. Herkese ulaştık... Çok ciddi bir bütçe ayırdık ve hep profesyonel ajanslarla çalıştık.

Çok güçlü bir ekibimiz var. Her biri en az bendeki enerjiyi taşıyor. Her biri olaya işin ötesinde bakan arkadaşlar. Beş ayımız kaldı ve bu çok uzun bir süreç değil... Ama çok iyi olacağına inancım tam...

Her şeyin ilki çok zordur. Çok zorluklar yaşıyoruz ama biliyorum ki ikincisinde bu zorlukların birçoğunu yaşamayacağız. Şunu rahatlıkla söyleyebilirim: Bugün dünyada havacılıkla ilgili bir şey üreten, marka olan şirketlerden bizi duymayan kalmadı. Herkese ulaştık... Çok ciddi bir bütçe ayırdık ve hep profesyonel ajanslarla çalıştık.



ÜLKEMİZDE MÜCADELE SPORLARINI YAYGINLAŞTIRAN BİROL TOPUZ:

“MÜCADELE SPORLARI FİZİK VE MENTAL OLARAK GÜÇLENDİRİR”

Birol Topuz mücadele sporları konusunda dünyaca ünlü bir sporcuyken başarılı bir menajer ve organizatör olarak çalışmalarını sürdürüyor. Ülkemizde Kick Box bilinmezken Ülker Spor Arenayı tamamen dolduracak büyüklükte organizasyonlar gerçekleştirmesiyle tanınan Birol Topuz, UTED dergiye verdiği röportajda, genç sporcuların profesyonelleşmelerindeki zorluklardan, sponsorluk sorunlarına kadar birçok konuda görüşlerini paylaştı.



İLKER FURAT



GÖKHAN YILDIRIM

UTED: Spor camiası ve takipçileri sizi yakından tanıyor biz de kısaca “Birol Topuz” kimdir tanıyabilir miyiz?

Birol Topuz: 1969 yılında Tunceli’nin Ovacık ilçesinde doğdum. 1970 yılında işçi ailesi çocuğu olarak Almanya’ya gittik. 2-3 yıl sonra İstanbul’a dönüş yaptık. 1973 yılında İstanbul Karagömrük’te ikamet etmeye başladım ve sırası ile önce Karagömrük İlkokulu ve Ortaokulu ile Kartal Ticaret Lisesi ve Trakya Üniversitesi Gümrük İşletme bölümlerini

bitirdim. Üniversiteyi bitirdikten sonra önce Kung Fu sporu ile tanıştım, akabinde Türkiye’de yeni yeni tanınmaya başlayan Kick Boks ile tanıştım ve amatör olarak bu spora başladım. 1995 yılında Federasyon kurulunca Türkiye Şampiyonu oldum. Ardından resmi Dünya ve Avrupa Şampiyonluk unvanlarını aldım. Avrupa ve Dünya Şampiyonası Finallerinde birçok kez oynadım. 1995 yılında 2. Askeri Olimpiyat Oyunlarında Boks branşında Olimpiyat 3.’lük madalyası aldım. Kick Boksun Şampiyonlar Ligi K-1 organizasyonlarında Türkiye’yi temsil eden ilk Türk

sporcu unvanını aldım. 2006 yılına kadar Türkiye'yi gerek amatör branşlarda ve akabinde profesyonel arenada en iyi şekilde temsil ederken bir konunun farkına vardım. Sporcularımız amatördeki başarılarını sürdüremiyorlardı. Çünkü gerek organizatör ve gerekse menajerlik anlamında sporcularımıza destek verecek yerli ve milli organizatör ve menajerler yoktu. Benim bu ülkeden müsabık olarak çıkmamın, sporcularımızın duygu ve hayallerine ışık olacağı düşüncesi oluştu. 2006 yılında Topuz Sports Management şirketini kurarak K-1'i Türkiye'ye getirdim ve sporcularımızın K-1 organizasyonlarında yurtdışında mücadele etmelerini sağladım. Glory Kick Boks organizasyonunu 2013 ve 2014 yıllarında Ülker Spor ve Etkinlik Salonunda tribünlerinin tamamını doldurarak organize ettim. Şu anda Profesyonel Boksta RMOBoxing organizasyonları ile sporcularımızı Dünya Şampiyonluğuna taşıma misyonu ile çalışmalarına devam etmekteyim.

UTED: Başarılı bir sporculuk kariyerinden sonra şimdi Menajer/Promoter olarak yer alıyorsunuz bir organizasyon düzenlemek ülke koşullarında çok zor mu?

Biröl Topuz: Öncelikle şunu dile getirmek isterim bizler özel teşebbüs olarak hareket eden bireyleriz dolayısı ile yapmış olduğumuz her organizasyonda



kendi çabamız ve geçmişteki tecrübe ve birikimlerimiz ile bütçelerimizi oluşturuyoruz. Türkiye'de özellikle özel teşebbüsler hali hazırda belli sporlara reklam ve sponsorluk vermektedirler, dolayısı ile Boks ve Kick Boksun Dünyadaki popülerliğinin ve TV'deki izleme oranlarının farkına daha varmış olduklarını düşünmüyorum. Bundan dolayı reklam ve sponsor bulmada biraz zorlanıyoruz. Ama bu konuları aşacağımızı düşünüyoruz. Bundan dolayı çalışmalarımıza aralıksız devam ederek sporcularımızı dünya arenasında birer marka yapmaya çalışıyoruz.

Glory organizasyonunda Biröl Topuz,



Gökhan Saki,
Bilgehan Demir



UTED: Yakında RMO 2 organizasyonu ile tekrar İstanbullu boks severlerle buluşacaksınız. Bu organizasyon ve benzer etkinliklerle ilgili planlarınız nelerdir?

Birol Topuz: Öncelikle RMO (Ring Masters Olympia) organizasyonlarının isim hakkı bize yani Topuz Sports Management'e ait olup 2007 yılında Kick Boks ile başladığımız organizatör ve menajerlik kariyerimize 18 Mart 2017 tarihinde Boks ile devam etme kararı aldık. RMOBoxing_1 olarak ilk boks gecemizi yaptık. 23 Aralık Cumartesi gecesi Silence İstanbul Hotel Ataşehir'de RMOBoxing_2 olarak uluslararası alanda kabul edilen boks gecemiz, gerek ülkemiz ve gerekse sporcularımız için çok önemli bir gece olacaktır. Ülkemiz için uluslararası organizasyonlara ev sahipliği, boksörlerimizin de tanınma ve sıralamada yükselme ve altın kemere ulaşma fırsatları olacaktır.

UTED: Gökhan Saki UFC'de çok iyi bir başlangıç yaptı ve oldukça ses getirdi. Türk seyircisi bir gün canlı izleyebilecek mi Gökhan Saki'yi?

Birol Topuz: Gökhan Saki Kick Boks'ta Türkiye'nin Dünya çapındaki en önemli markasıdır. Fakat bu başarıların farkına varıldı mı emin değilim. Farklı spor branşlarında yüksek başarıları olmadığı halde daha çok değer verilen sporculara bakılırsa Gökhan Saki gibi sporculara biraz haksızlık yapıldığını düşünüyorum. Umarım devlet büyüklerimiz bir gün, bizim ve Gökhan Saki'nin hiçbir karşılık gözetmeden ülkemizin tanınmada yapmış olduğumuz katkıların farkına varırlar.

Gökhan Saki It's Show Time, K-1 ve Glory Kick Boks Dünya Şampiyonluğundan sonra UFC (MMA)'da kontrat yaparak ilk maçını kazandı. Bu yıl içinde 3 maç daha yapacak. Belki UFC organizasyonunu Türkiye'de yapmayı başarırız ve sizler de canlı olarak seyretme imkânını bulabilirsiniz.

UTED: Amatörde birçok sporcu altyapından bir şekilde geliyor ancak profesyonel hayata adım atma konusunda zorluklarla karşılaşılıyor. Bu süreci ve nedenlerini biraz anlatır mısınız?

Birol Topuz: Bunun tek nedeni sporcuların amatör ile profesyonellik arasında mücadele edecek alanlar bulamamaları... Bu nedenle bir süre sonra kayboluyorlar. Türkiye'de uluslararası anlamda menajer ve organizatör bulunmadığından, ya sporu bırakıyorlar ya da yurtdışına gidince doğru çalışma ortaklarını bulamadıkları için kaybolup gidiyorlar. Bizim amacımız ülkemizde istihdam açarak, kontrol ederek yurtdışına göçü önlemek ve değerlerimize sahip çıkmak. İşte o zaman çok başarılı sporculara sahip olacağımızı düşünüyorum.

UTED: Sporculuk hayatınıza biraz daha değinelim. Kariyerinizde en unutamadığınız anı anlatır mısınız?

Birol Topuz: 1997 Yılında İngiltere'de Dünya Şampiyonasında ilk maçında ayağım sakatlandı. Fakat o kadar istekli ve arzuluymdum ki sakat bacakla 3 maça daha çıktım ve kazandım. Türk Milli Takımı adına Ağır Sıklette ilk Dünya Kick Boks şampiyonu olmam benim için unutulmaz bir anıdır.

UTED: Müsabakalar gereği çok seyahat ettiniz uçak yolculuğunu sever misiniz? Seyahatlerinizde ilginç bir olayla karşılaştınız mı?

Birol Topuz: Evet çok seyahat ettim; hemen hemen dünyanın her kıtasında müsabakalara çıktım. Seyahat etmeyi çok severim çünkü değişik kültürler ile tanışıp arkadaşlık kurmak insanın dünya görüşünü genişletiyor. Hayata daha geniş gözle bakma algısına sahip oluyorsunuz. Unutamadığım anım ise bir gün Dünya Şampiyonasında final oynayıp kazandığımda Amerika Federasyon Başkanın benim kendi ülkeleri adına dövüşmemi ve gerekirse vatandaşlık vereceklerini söylemesi ama benim ona hayır dememdir.

UTED: Son yıllarda dövüş sporları görsel ve yazılı medyada konuşulur hale geldi. Bu camianın önemli bir figürü olarak bu sportlara başlamak isteyen genç arkadaşlara neler önerirsiniz?

Birol Topuz: Mücadele sporu yapmaları onlara iş hayatında da katkı sağlayacaktır. Gerek fizik ve gerekse mental olarak güçlenecekler. İyi araştırarak eğitim belgesine sahip antrenörler ile antrenman yapacaklar.

UTED: Evet dünyada futbolun bir egemenliği var ancak dövüş sporları ile alakalı büyük organizasyonlar da oluyor. Türkiye’de dövüş sporları hak ettiği yerde mi?

Birol Topuz: Bence değil ama yakın zamanda gerçek



Milli Takım
Kampından
Birol Topuz,
Rahmetli
Sinan Şamil
Sam

değerine ulaşacağını düşünüyorum. Bunun için biz elimizden geleni yapacağız... Zaman her şeyin göstergesidir.

UTED: Tarzını, stilini ve başarılarını düşündüğünüzde Birol Topuz’un beğendiği sporcular kimlerdir?

Birol Topuz: Benim çocukluktan itibaren saygı ve rahmet ile andığım sporcu Muhammed Ali olmuştur. Muhammed Ali, tüm dünyada ezilenlerin yanında olmuştur ve ezilenlerin dini Müslümanlığı en iyi şekilde özümseyen bir karaktere sahiptir. Yaşamının özü kısaca “Dürüstçe yaşamış bir hayat”tır ve bana örnektir. Kaliteli, dürüst ve tüm dünyanın saygı duyduğu bir karakter; işte benim örnek aldığım kişi “Muhammed Ali Clay”...





UTED MASA TENİSİ TURNUVASI DÜZENLEDİ

UTED Masa Tenisi Turnuvası 02 Kasım 2017 tarihinde gerçekleşti. Turnuvada Kamil Budak birinciliği elde ederken, Mehmet Ergün ikinci oldu. UTED Yönetim Kurulu Başkanı Necdet Aksaç, katılım gösteren ve emeği geçen herkese teşekkür etti ve katılımın bu tip organizasyonlar için cesaret verici olduğunu belirtti.



MERYEM KURTULDU



Kamil Budak

Turnuvanın şampiyonu Kamil Budak, çok iyi mücadeleler yaşandığını belirterek, katılan tüm sporcuları tebrik etti. Budak, "Kazandığım için çok mutluyum. Özellikle belirtmek isterim ki oyunda kendimi geliştirmem için bana yardımcı olan İmdat Yılmaz Bey'e canı gönülden minnettarlığımı arz ederim. Spor iyidir, güzeldir... UTED dernek olarak çok yerinde ve önemli bir destekçimiz herkese ayrı ayrı teşekkür ederim" dedi.







Turnuvaya katılan sporculardan Cengiz Bozkurt da turnuvaya emeği geçenlere teşekkür etti: "Öncelikle UTED başkanı Necdet Bey'e ve emeği geçen bütün arkadaşlara teşekkür ederiz. Sporun ve sporcunun yanında olduklarını her fırsatta gösteriyorlar. Bu tarz etkinliklerin devamının gelmesini temenni

ediyoruz. İnsanları spora yönlendirme adına güzel ve faydalı aktiviteler bunlar. Organizasyonda emeği geçen diğer arkadaşların güler yüzlü ve samimi davranışları bizleri bu tarz turnuvalara katılmayı ve çevremizdekilere önermeye teşvik ediyor. Tekrar başka bir organizasyonda görüşmek üzere..."

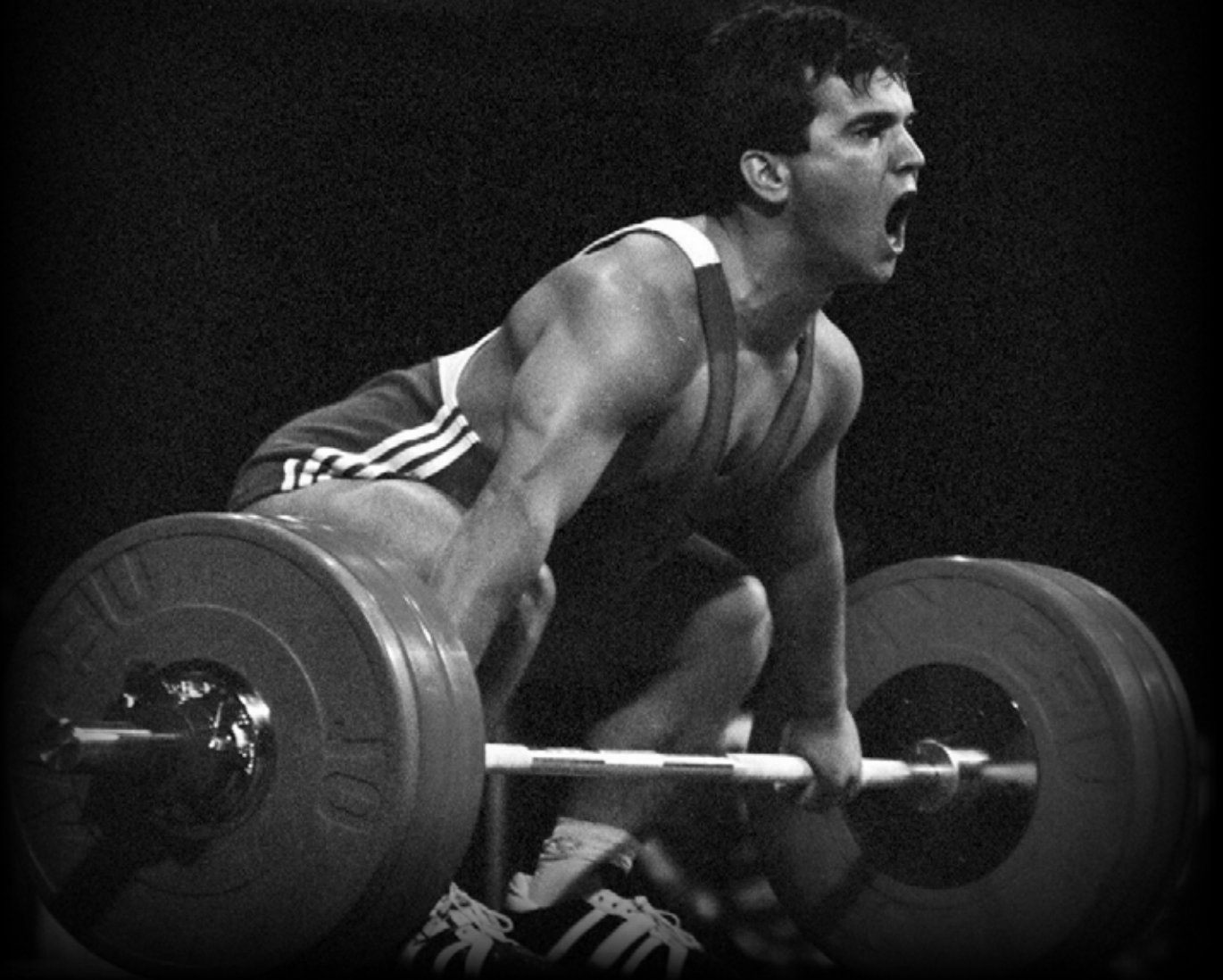




RAHAT UYU KÜÇÜK DEV ADAM...

Kısa hayatına 46 Dünya Rekoru, 7 Dünya Şampiyonluğu, 6 Avrupa Şampiyonluğu, 3 Olimpiyat Şampiyonluğu sığdırdın ve bir milletin kalbine gömüldün...

Allah rahmet eylesin...



Bizi Aydınlık Yarınlara
Hazırlayan Tüm
Öğretmenlerimizin
Öğretmenler Günü
Kutlu Olsun!



SEVİM BAKİ Havaçılık Yönetimi Öğrencisi

YOK ÖYLE KARARLI ŞEYLER



Kesin kararlarla yaptığımız planlara inat “Yok Öyle Kararlı Şeyler” diye girdiler hayatımıza. Çok da iyi yaptılar. Türk müziğinin değişik bir kana ihtiyacı vardı, onlar da bunu fazlasıyla karşıladılar. Gerek şarkıları, gerek şarkıları ile görsel sanatı birleştirmeleri olsun, herkese “YÖKŞ ARTIK” dedirttiler.



Armut Şarkısının illüstrasyonu

Kendileri 2011 yılında YÖKŞ olarak girdi hayatımıza. İstanbullunun dertlerine, dert dediğimde baya baya metrobüse şarkı yazmışlıkları var. Şanssızların dilinden anlayıp “Ben Niye Şanssızım?” dedirtmişlikleri var. Anlayacağınız var da var. Ama benim için onları diğer gruplardan ayıran en belirgin özellikleri, hayranları ile olan ilişkileri. Kendim de hayranları olduğum için biliyorum, hayranları ile arkadaş gibiler. Ne zaman mesaj atsanız o mesaj asla cevapsız bırakılmaz. Hayranlarının doğum gününü kutlayıp, halı saha maçı yaparlar. Öyle candan bir grup anlayacağınız.

Gruplarının ürünlerini sattıkları bir mecra da bulunmakta: www.basmatik.com Burada grubun adıyla ya da şarkı sözleriyle alakalı çok güzel ürünler bulmak mümkün.

Diğer gruplardan bir diğer farkı da, şarkıları için sergi açmaları. Kendilerini “Şarkı çizip resim çalan topluluk” olarak adlandıran grup, şarkılarının illüstrasyonlarını 2016 yılında Zorlu PSM’de sergilemiştir. Hem farklı hem de çok güzel bir etkinlikti. 2017 yılının kasım ayında da yine farklı bir etkinliğe imza attılar. Grup akustik konser verirken, dinleyiciler de masalarında resim çizdi. Sonra o resimler bir sergiye dönüştü, çok da güzel oldu.

Şarkılarının isimleri de farklıdır: “Nefret Söylemi, Bir Sherlock Değilsin, Çektir Git”... Sadece birkaç örnek.

Ve son olarak buraya en çok sevdiğim sözlerini bırakmak istiyorum. “Bir sarılsa bütün gücüyle, geçer bir günde”...



YÖKŞ Şarkı Sergisi

SKYJET TRAINING

ARALIK

EĞİTİM PROGRAMI

COURSE TITLE	DURATION	START	FINISH	LOCATION
HUMAN FACTORS IN AVIATION (INITIAL)	16 HRS	04.12.2017 09:00	05.12.2017 18:00	ATA AIRPORT
PART M (INITIAL)	5 HRS	06.12.2017 09:00	06.12.2017 15:00	ATA AIRPORT
PART 145 (INITIAL)	6 HRS	07.12.2017 09:00	07.12.2017 16:00	ATA AIRPORT
EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1 AND 2 (INITIAL)	12 HRS	11.12.2017 09:00	12.12.2017 16:00	ATA AIRPORT
MINIMUM EQUIPMENT LIST (MEL)	6 HRS	13.12.2017 09:00	13.12.2017 16:00	ATA AIRPORT
SMS (MANAGERS)	6 HRS	14.12.2017 09:00	14.12.2017 16:00	ATA AIRPORT
FUEL TANK SAFETY COURSE PHASE II (INITIAL)	9 HRS	18.12.2017 09:00	19.12.2017 12:00	ATA AIRPORT
FOREIGN OBJECT DAMAGE	3 HRS	19.12.2017 13:00	19.12.2017 16:00	ATA AIRPORT
SHY-SHT-EASA PART 66 / 147 TRAINING (INITIAL)	6 HRS	20.12.2017 13:00	20.12.2017 16:00	ATA AIRPORT
SHGM DİL SINAV HAZIRLIK SEMİNERİ	24 HRS	01.01.2018 13:00	04.01.2018 17:00	ATA AIRPORT
SHT-66L: HS İNGİLİZCE DİL YETERLİLİK SINAVI (YETKİ NO: TR-66L-HS-0003)		06.01.2018 10:30	06.01.2018 13:30	ATA AIRPORT
FUEL TANK SAFETY (CONTINUATION)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
PART 145 (CONT)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
PART M (CONT)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1,2,3,4,5,6,7,8 (CONT)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
HUMAN FACTOR (CONTINUATION)	6 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
INCOMING INSPECTION	6 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AIRCRAFT DOCUMENTATION FOR AIRBUS / BOEING	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) ADVANCED	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) BEGINNER	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) INTERMEDIATE	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION LEGISLATIONS (MODULE 10)	18 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
HIDDEN DAMAGE	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT

HAVACILIK KİTAPLARI



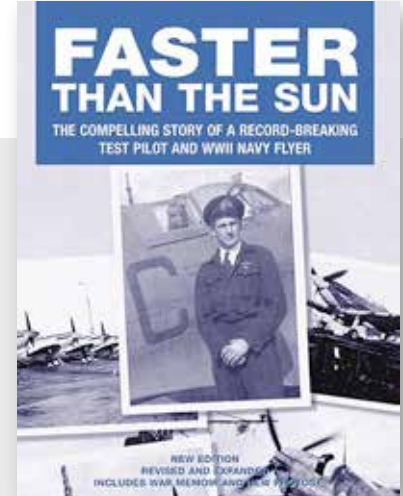
MÜMİN BALKAN

Faster Than The Sun

Peter Twiss

This autobiography of Peter Twiss, the man who flew 1000mph for the first time in history, tells the story of the record-breaking Fairey Delta. It describes the vast organization necessary for the record bid, the political lobbying and the almost intolerable tension when the flights failed.

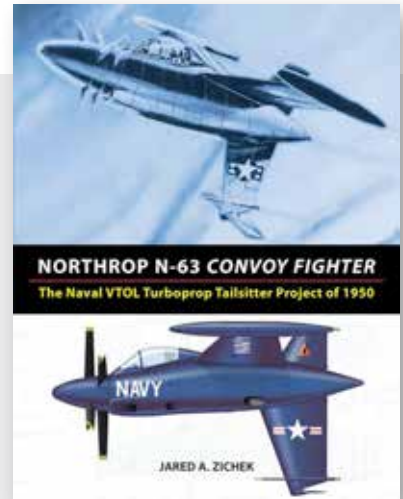
Yayınevi: Grub Street Publishing



Northrop N-63 Convoy Fighter: The Naval VTOL Turboprop Tailsitter Project of 1950

Jared A. Zichek

The Northrop N-63 was an unconventional VTOL turboprop tailsitter aircraft proposal submitted to the US Navy's convoy fighter competition of 1950, which ultimately produced the Convair XFY-1 Pogo and Lockheed XFY-1 Salmon. It was a single-seat high performance fighter designed to protect convoy vessels from attack by enemy aircraft, and for vertical unassisted takeoff from, and landings on, small platform areas afloat or ashore. The N-63 featured a straight wing with pronounced dihedral and a very large ventral T-tail; armament consisted of four 20 mm cannon mounted in large pods on the wing tips. The aircraft was powered by an Allison XT-40-A-8 turboprop engine driving 15.5 ft six-blade dual-rotation propellers. The Northrop convoy fighter was designed to land vertically on a robust central landing strut in a collapsible tailcone as well as small shock absorbers located on the aft ends of the wing pods and vertical stabilizer; these landing support points were spread far apart to enhance stability on the deck. In addition to the N-63, Northrop also submitted the N-63A scale prototype airplane design, a small technology demonstrator powered by an Armstrong Siddeley Double Mamba turboprop. It featured a swappable tail section and auxiliary landing gear which permitted it to take off and land either conventionally or vertically, depending on the proficiency of the pilot. This ebook features 66 illustrations, including detailed schematics, artist's impressions, photos, and speculative color profiles of these remarkable secret aircraft projects, which are sure to appeal to historical aviation enthusiasts and scale modellers alike. This is the publisher's third book covering the convoy fighter competition, the first two being devoted to the Goodyear GA-28A/B and Martin Model 262, both of which are still available in print and digital formats.





A'dan Z'ye Dünya Uçakları Helikopterleri ve İnsansız Hava Araçları

Melih Cemal Kuşhan, Selim Gürgen

A'dan Z'ye Dünya Uçakları Helikopterleri ve İnsansız Hava Araçları hakkında ayrıntılı bir rehber kitap.

Yayınevi: Nisan Kitabevi Yayınları

Sayfa Sayısı: 258

Sanal Pilot

Cevdet Acarsoy

Uçmayı Öğrenmenin En Keyifli ve En Kolay Yolu

Uçmayı seviyor ya da öğrenmekten hoşlanıyorsanız, Cevdet Acarsoy'un yazdığı bu muhteşem kitap çok işinize yarayacak demektir. Sanal Pilot, hem gerçek hem de sanal havacılık dünyasında yer almak isteyenler için oldukça eğitici ve heyecan verici bir kaynak.

1973'ten beri uçuş eğitmenliği yaptığım için, uçmayı öğrenmenin ne kadar masraflı bir süreç olabileceğini biliyorum. İşte bu yüzden, yıllar içinde uçuş simülatörlerinin büyük bir hayranı oldum. Uçuş simülatörleri, size pratik uçuş yetenekleri kazandırarak hem eğitim maliyetlerinizi düşürür hem de eğitim sürecinizi hızlandırır. Microsoft Flight Simulator'un gerçek uçuş derslerine çok katkı sağladığını öğrenci pilotlardan sıkça duyuyorum. Bu öğrencilerin çoğu, uçuş tecrübelerinin az olmasına karşın, eğitmenleri onların havacılık bilgilerinden çok etkilendiklerini söylüyorlar. Dolayısıyla, eğer uçmayı öğrenmek istiyorsanız, Microsoft Flight Simulator'u kullanarak havacılık dünyasını keşfe başlamak kesinlikle iyi bir seçenek olacaktır.

Sana Pilot size bu keşif sırasında çok yardımcı olacak. Pilotlar ve Eğitimci Pilotlar tarafından kullanılan karmaşık terimleri, kavramları ve fikirleri anlamanızı kolaylaştıracak.

(Tanıtım Bülteninden)

Yayınevi: Pusula Yayıncılık

Sayfa Sayısı: 264





İZMİR, GÜZEL İZMİR

'Ama İzmir... İzmir'de hayat beklenmez, kovalanmaz da. O zaten sizinle beraberdir. Ufkun ötesini muştulayan bir deniz vardır. Mutlulukla dolu... Ne varsa bu şehirde, bayatlamış vapur çayı bile nektar olur.'



DR. HANDAN DİKER Öğretim Görevlisi, Yeditepe Üniversitesi



Bir İzmir aşığı şair yazar Cemal Süreyya'nın İzmir sevdasına ilişkin düşünceleri ile yazıma başlamak istedim. Gördüğünüz gibi bu ay İzmir'deyim. Ege'nin incisi güzel İzmir'de... Burası Türkiye'nin en kalabalık üçüncü şehri ve gerçekten lakabına yakışır bir şekilde dünya güzeli bir liman kenti. Yolumun sık sık düştüğü İzmir'e gitmeyi yaklaşık 1 yıl olmuştu. O kadar özlemişim ki size anlatamam. Gerçekten de o güzelim ikliminin de etkisi ile İzmir aslında herkesin yolunu düşürmesi gereken önemli bir kent.

İzmir'in günümüzden 8-9 bin yıl öncesinde bilimsel olarak Neolitik dönem olarak adlandırılan tarih diliminde Bornova'daki Yeşilova denilen yerde kurulduğu kabul edilir. Kentin ikinci yerleşim yeri Bayraklı'daki Tepekule'de... Buradaki bulgular bize antik yerleşim izlerinin 5000 yıl öncesine gittiğini gösteriyor. 1426 yılında Osmanlı Devletinin yönetimine giren İzmir 500 yıla yakın süre Osmanlı Devletinin idaresinde kalmıştır. 15 Mayıs 1919'da Yunanlılar tarafından işgal edilmiş, 9 Eylül 1922'de işgalden kurtulmuş, Cumhuriyetin ilanından sonra da il olmuştur.

Yazar Victor Hugo kenti hiç görmeden adına şiir yazmış ve "İzmir bir prenestir" diye övgüler yağdırmıştır.





İzmir'in kuzeyinde Madra dağları, güneyinde Kuşadası körfezi, batıda Tekne burnu, doğuda ise Aydın ve Manisa ile sınırı çizilidir. Gümüldür, Özdere, Foça, Karaburun ve Çeşme sahil ve plajları İzmir için turizm açısından çok önemlidir.



Gelelim tarihi yapılarına, İzmir denince akla ilk, kent ile özdeşleşmiş bir yapı gelir: Saat Kulesi. Gerçekten de kentin simgesi bu kuledir. Konak meydanında yer alan kulenin yapım yılı 1901. Sultan II. Abdülhamit'in tahta çıkışının 25. yıldönümü nedeni ile Sadrazam Küçük Sait Paşa tarafından yaptırılmıştır. Taştan yapılmış olan kule adeta dantel gibi işlenmiş. Kulenin saati Alman İmparatoru 2. Wilhelm tarafından hediye edilmiş. Saat kulesinin altındaki odanın dört köşesinde ise çeşmeler bulunuyor. Ben de İzmir'e gelir gelmez önce bu kuleyi ziyaret ederek gezime başladım. 25 metre boyundaki kulenin en büyük özelliği yapıldığı tarihten günümüze kadar saatinin hiç durmamış olmasıdır.

Ve şimdi de sıra geldi İzmir'in o güzelim Kemeraltı'na... Tarihte bir iç liman olan Kemeraltı bölgesi zamanla bir ticaret merkezine dönüşmüş ve halen de bu çarşı geleneğini devam ettirmektedir. Kızlarağası Hanı ise İzmir'in bir diğer ünlü yapısı. 1745'de yapımının bittiği sanılan han, Kızlarağası Hacı Beşir Ağa tarafından yaptırılmıştır. Han limana yakındır. Bu nedenle de hep canlılığını korumuştur. 1993'de bir restore geçirerek günümüzde turistik bir çarşı olarak hizmet veriyor. Burada el sanatları, halı, deri işleri bulunmaktadır. Hanın tam ortasında da açık bir çay bahçesi vardır.

İzmir'in bir diğer simgesi, Alsancak ya da eski adı ile Punto'dur. Benim için İzmir'in olmazsa olmazı Kordon boyudur. Her saat kalabalık ama her zaman dinlendirici denizle iç içe bir piyasa yeri ve dinlenme alanıdır burası.





Gelelim Bornova'ya, bilinen diğer adı ise Birun-u Abad'dır. Burası çoğunlukla Levantenlerin yaşadığı bir yerdir.

İzmir Körfezinin kuzeyinde ise Karşıyaka bulunur. Karşıyaka'nın tarihi yalıları ve muhteşem sahili görür görmez sizi etkileyecektir.

Zengin tarihi ve doğal güzellikleri ile hemen hemen herkesi kendine hayran bırakan İzmir kenti, Hitit, Frigya, İon, Lidya, Pers, Roma, Bizans, Moğol ve Osmanlı gibi birçok uygarlığa ev sahibi olmuştur.

İzmir'in, İzmir ile adeta ile özdeşleşmiş, bir de dünyaca ünlü fuarı var. İzmir Enternasyonal Fuarı, 1936 yılında, 421 bin metrekarelik alanda kurulmuştur. Kültür park içinde yer alan fuar İzmir'in kültür sanat yaşamına katkıda bulunan önemli bir kompleks. Burası tiyatrolar, kültür merkezleri, sergi alanı ve konferans salonları ile de oldukça etkileyici bir yer.

İzmir'i hep çok sevmişimdir. Tarih, kültür, şehircilik, doğa, müzeler, kafeler yani ne arasanız vardır bu güzelim kentte. Her an yaşayan cıvı cıvı bir kenttir burası. İzmir işte böyledir. Yaşamak gerekir. Görmek gerekir. Onun için de İzmir'e gitmek gerekir.





THY TEKNİK A.Ş. TÜRKİYE'NİN “SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK YÖNETİMİ KURULUŞU” YETKİSİ ALAN İLK KURUMU OLDU

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. (TURKISH TECHNIC) sivil havacılık faaliyetleri kapsamında uçak ve komponent bakımı yapmaya yetkili SHY-145 bakım kuruluşu olmasının yanında, SHGM'den Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşu yetkisini alarak Türkiye'nin bu alanda yetkilendirilmiş ilk MRO şirketi olmuştur.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., SHY-M'de belirtilen şartlar çerçevesinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK YÖNETİMİ KURULUŞU olarak TR.MG.101 (AOC:N/A) numarası ile sertifikalandırılmıştır.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. onaylanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi El Kitabı'nda (SEK) belirtilmiş olan hava aracı tiplerinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimini ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerini SHGM adına yapmaya yetkilendirilmiştir.

AKROBATİK UÇUŞ YETKİLENDİRME ESASLARINA İLİŞKİN TALİMAT TASLAĞI HAZIRLANMIŞTIR...

Pilotların ve hava gösterisi organize eden kişi ya da kuruluşların, herhangi bir hava aracı ile yapacakları akrobatik uçuş ve eğitimlerinin, akrobatik ve akrobatik olmayan gösteri uçuşları, eğitimleri ve gösteri organizasyonlarının sınıflandırılması, standartlarının belirlenmesi ve yetkilendirilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlenmesi amacıyla Akrobatik Uçuş Yetkilendirme Esaslarına Talimatı (SHT-AKRO) Taslağı hazırlanmıştır.

Genel Müdürlüğümüz tarafından akrobasi eğitimi veren Onaylı Eğitim Organizasyonlarını, gerekli eğitimlerini vermek üzere yetkilendirilmiş akrobasi öğretmenlerini, akrobasi/gösteri kontrol pilotlarını, akrobasi/gösteri pilotlarını, gösteri organizatörlerini, direktörlerini ve görevlilerini kapsayan Taslak Talimat ile ilgili görüşlerinizi, 20.12.2017 tarihi mesai bitimine kadar “Görüş Bildirme Formunu” doldurmak suretiyle mevzuat@shgm.gov.tr adresine iletebilirsiniz.

web.shgm.gov.tr



SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ “HİZMET TARİFE ÖDEME SİSTEMİ” (<https://takas.shgm.gov.tr>) UYGULAMAYA GİRMİŞTİR

5431 sayılı “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun”un 26 ncı maddesi hükümlerine göre Genel Müdürlük Hizmet Tarifesinde yer alan bedeller 01.12.2017 tarihinden itibaren Genel Müdürlük “Hizmet Tarife Ödeme Sisteminden” (<https://takas.shgm.gov.tr>) öncelikle tahakkuk fişi oluşturularak ödeme işlemi yapılacaktır.

Ödeme işlemi sırasında açıklama bölümüne Tahakkuk No eklenmesi zorunlu olup bu şekilde yapılmayan ödemeler için hizmet verilemeyecektir. Kurum olarak yapılan ödemelerden önce kayıt yapılması için muhasabe@shgm.gov.tr adresine Ticaret Sicil Belgesi, İmza Sirküleri, Kurumsal eposta adresi, iletişim bilgileri ve yetkili personel bilgilerini gönderilmesi gerekmektedir. Uygulama ile ilgili soru, görüş ve önerilerinizi muhasabe@shgm.gov.tr adresine iletebilirsiniz.

web.shgm.gov.tr

TAI İLE RUS IRKUT FİRMASI DUBAİ’DE STRATEJİK ORTAKLIĞA İMZA ATTI

Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş. (TAI), Tayland fuarının ardından katıldığı Dubai’de önemli atılımlar gerçekleştirmeye devam ediyor. Ortadoğu pazarlarına yönelik iddiasını sürdüren TAI, Dubai’de Rus firması IRKUT ile stratejik ortaklığa imza attı.

6-9 Kasım’da Tayland’da Savunma ve Güvenlik Fuarı’na katılımın ardından, 12-16 Kasım’da da Dubai Airshow’a iddialı gösterileriyle katılan TAI, Ortadoğu’da pazar etkinliğini artırmaya devam ediyor. Pakistan Genel Kurmay Başkan Yardımcısı’nın yanı sıra Abu Dabi Türkiye Büyükelçisi’nin de ziyaret ettiği TAI şalesine yüksek ilgi ve katılım gerçekleşti. TAI Genel Müdürü Temel Kotil, Dubai Airshow’a gerçekleştirilen katılımın önemine vurgu yaparak körfez ülkeleri nezdinde de savunma ve havacılık sektörü için iddialı olduklarını yineledi. T129 ATAK helikopterin ilk defa gösteri uçuşu yaptığı Dubai Airshow’da TAI bir ilke daha imza atarak, işbirliklerinin devam ettiğini gösterdi.

www.tai.com.tr



SHY-147 TANINAN OKUL STATÜSÜ İÇİN REHBER DOKÜMAN YAYIMLANDI....

Hava Aracı Bakım Eğitim Kuruluşları Yönetmeliği(SHY-147) kapsamında Tanınan Okul yetkisi almanın gereklilikleri ile ilgili Rehber Doküman hazırlanmıştır.

SHY-147 Kapsamında Tanınan Okul Statüsü Genelgesi'nin gerekliliklerine ilişkin takip edilecek usul ve esasları içeren rehber dokümanda, başvuruların nasıl yapılacağı, denetlemelerin kapsamı ve yetkilendirme sürecinin nasıl işleyeceğine ilişkin bilgiler yer almaktadır. Tanınan Okul yetkisi almak isteyen veya almış olan kuruluşlara yol gösterici nitelikteki rehbera aşağıdaki linkten ulaşılabilir.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/duyuru/okul_rehber.pdf

web.shgm.gov.tr

DHİMİ GENEL MÜDÜRÜ OCAK: "HEDEFİMİZ ÖNCELİKLE TÜRK SİVİL HAVACILIĞINI DÜNYA SİVİL HAVACILIĞININ ZİRVESİNE TAŞIMAK"

Türkiye havalimanlarında Hava Trafik Kontrol (ATC) ünitelerinde çalıştırılmak üzere atamaları yapılan ve 05.12.2016 tarihinde kursları başlayan personelin temel eğitimleri tamamlandı. Kursiyerler, düzenlenen törenle diplomalarını aldı. 118 ve 119. Dönem Temel ATC Kurs birincilerine diplomaları Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürümüz Funda Ocak tarafından verildi.

Eğitimlerini tamamlayarak diplomaya hak kazanan 37 personelle birlikte kurumun Hava Trafik Kontrolörü sayısı 1507'ye yükseldi.

Diploma töreninde konuşan Genel Müdürümüz Funda Ocak, " Sevgili gençler, çok iyi bir kurumun çok güzide bir mesleğine adım atıyorsunuz. Bundan sonra Türk hava sahasını kontrol eden ve bu hava sahasının emniyetinden sorumlu olan abilerinizin ablalarının arasına taze bir kan olarak akacaksınız. Yolunuz açık olsun, hayırlı uğurlu olsun" dedi.

DHİMİ'nin öncelikli hedefinin Türk sivil havacılığını dünya sivil havacılığının zirvesine taşımak olduğunu söyleyen Ocak konuşmasını şöyle sürdürdü:

"DHİMİ Genel Müdürlüğü bugün Türkiye genelinde 55 havalimanının 49'unu bir fil işleten, 1 milyon m2'lik hava sahasını yöneten, verdiği bu hizmetler nedeniyle geçtiğimiz sene itibarıyla 174 milyon yolcuya ve 1

milyon 830 bin uçağa hizmet veren bir kurum. Bu hizmetleri direkt ve dolaylı 16 bin personel ile yürüten; sadece kendi bünyesinde değil sektörün diğer paydaşlarının, havayolu şirketlerinin, yer hizmetleri kuruluşlarının, kargonun, nakliye kuruluşlarının, yakıt ikmal kuruluşlarının ve pek çok paydaşın 100 bin kişilik istihdamın oluşmasında gerekli zemini hazırlayan bir kurum. Yaptığı faaliyetler neticesinde geçen sene rakamlarıyla 4 milyar lira ciro elde eden ve ortalama her yıl 1.5 milyar kar payı, gelirler vergisi, bütçe katkı payı olarak Türk ekonomisine katma değer üreten böyle bir kuruluşa mensup olduk.

www.dhmi.gov.tr



HAVACILIK TARİHİNDE ARALIK

1 ARALIK 1981

Yugoslavya Hava Yollarına ait DC-9 tipi bir yolcu uçağı Korsika'da düştü: 178 kişi öldü.



5 ARALIK 1945

Bir zamanlar dünya kamuoyunu sürekli meşgul eden Bermuda Şeytan Üçgeni'nde 5 bombardıman uçağı birden kayboldu. Bu olay sonrasında Bermuda Şeytan Üçgeni gündemden hiç düşmeyecekti



9 ARALIK 2002

Amerika Birleşik Devletleri'nin ve Dünyanın ikinci büyük havacılık şirketi United Airlines, konkordato başvurusunda bulundu.

2 ARALIK 1909

Fransız Baron Cathers, Osmanlı'daki ilk uçak gösterisini yaptı. Uçak, Şişli Hürriyeti Ebediye Tepesinden, Bulgar Hastanesine indi.



5 ARALIK 1879

Amerikalı uçak üreticisi Clyde Vernon Cessna doğdu. (ö. 1954)

7 ARALIK 1983

İber Hava Yollarına ait bir Boeing 727 ile bir DC-9 yoğun siste Madrid Havaalanının pistinde çarpıştı: 93 kişi öldü.



10 ARALIK 1941

Malaya açıklarında Prince of Wales ve Repulse isimli İngiliz Kraliyet Donanmasına ait iki zırhlı, Japon İmparatorluk Deniz Kuvvetleri'ne bağlı torpido bombardıman uçakları tarafından batırıldı.



3 ARALIK 1902

Pearl Harbor'a ilk bombayı atan pilot Mitsuo Fuchida doğdu. (ö. 1976)



6 ARALIK 1997

Antonov tipi bir Rus kargo uçağı, Irkutsk-Sibirya'da evlerin arasına düştü: 67 kişi öldü.



13 ARALIK 1919

Alman Luftwaffe pilotu Hans-Joachim Marseille doğdu. (ö. 1942)

HAVACILIK TARİHİNDE **ARALIK** ◀**17 ARALIK 1903**

Wright Kardeşler, benzin motorlu uçakları Wright Flyer ile Kitty Hawk'ta (Kuzey Karolina) ilk uçuşu gerçekleştirdi: Uçuş mesafesi 37 m, uçuş süresi 12 saniye.

**24 ARALIK 1905**

Amerikalı havacı ve iş adamı Howard Hughes doğdu. (ö. 1976)

**27 ARALIK 1985**

Roma ve Viyana Havaalanlarına eş zamanlı olarak düzenlenen terörist saldırılarda 16 kişi öldü, 100 den fazla kişi yaralandı.

**18 ARALIK 1919**

Atlas Okyanusu'nu ilk kez geçen İngiliz havacı John Alcock öldü. (d. 1892)

**22 ARALIK 2004**

Türkiye'nin ilk kadın pilotlarından Nezihe Viranyalı öldü. (d. 1925)

**25 ARALIK 1963**

Kıbrıs'ta Kıbrıs Mücadelesi Ulusal Örgütü EOKA, Ada'nın her yanında Türklere karşı saldırılar düzenledi. Çok sayıda Kıbrıslı Türk öldü. Türkiye savaş uçakları, Kıbrıs üzerinde uçuşlar yaptı.

20 ARALIK 1995

Bir Amerikan yolcu uçağı, Cali'nin (Kolombiya) 50 km kuzeyinde dağa çarptı: 160 kişi öldü.

**23 ARALIK 1939**

Hollandalı uçak üreticisi Anthony Fokker öldü. (d. 1890)

**26 ARALIK 1975**

Sovyetler Birliği, Dünyanın ilk süpersonik taşıma uçağı olan Tupolev Tu-144'ü hizmete soktu.

29 ARALIK 1994

Türk Hava Yolları'nın "Mersin" adlı uçağı, Van seferini yaparken düştü: 59 kişi öldü, 22 kişi yaralı.

A J A N D A

“NERİMAN VE NİDA TÜFEKÇİ'YE SAYGI KONSERİ”

Şef: Zafer Gündoğdu

Muzaffer Sarısözen'den devraldıkları bayrağı, şanla şerefle taşımış iki büyük usta, türkü dünyamızın iki büyük efsanesi... Yetiştirdiği öğrencileriyle çok önemli sanatçılarla Türk Müziği Devlet Konservatuvarı'nın kurulmasında büyük emekleriyle Türk dünyasına ve kültür hayatımıza çok büyük hizmetlerde bulunmuş iki türkü sevdalısı...



Neriman Tüfekçi

Tüm yörelere ait türküleri, özellikle uzun havaları aslına ve yöre üslubuna en uygun şekilde yorumlayan solist olarak büyük başarı ve ün kazanmıştır. Ankara Radyosu'nda oluşturulan büyük jürilerce yapılan sınavları üstün başarı ile kazanarak ilk kadın öğretmen, ilk kadın şef ve bugün kadar halk müziği dalında verilen ilk ve tek kadın artist öğretmen unvanlarına layık görülmüştür. Hançere özelliği ve sesinin genişliği yani sıra çok titiz çalışması onun gerek uzun havalar gerekse kırık havalar konusunda en geniş repertuvara sahip sanatçı olma unvanı sağlamıştır. Nida Tüfekçi ile birlikte yazdıkları “Memleket Türküleri” adlı bir kitabı vardır.

Nida Tüfekçi

Bir ömrü türkülere adanmış ve bu uğurda her şeyi göze almıştır. Türkülerin geleceğini kendi geleceğinden daha çok düşünmüş bir büyük sanatçı, hoca, derlemeci, şef. Yöresel tezene tavrının korunması, geliştirilmesi ve toplu icralara taşınması konusunda büyük bir emek vermiştir ve bu anlayışla yeni icracıların yetişmesinin önünü açmıştır. Binden fazla ezgiyi derlemiş, notalandırmış, özellikle sürmeli tavrının ve muhteşem çalış tekniğinin kaynak kişisidir. Birçok ezgide onun hüznü, acısı, sevgisi vardır.

25 Aralık 2017 Saat: 20:00 Cemal Reşit Rey Konser Salonu

YAVUZ BİNGÖL İLE BİN YILIN OZANLARI

“Davut Sulari”

Şef: Turan Sağır

Halk ozanları, toplumun değerlerini kuşaklar boyu tanıtmakta önemli aracı olmuş ve bunları kalıcı kılmışlardır. Halk ozanlarının doğaçlama saz çalıp türkü söyleme yetenekleri vardır. Toplumdaki olumlu ya da olumsuz gelişmeler, ozanın sazına, sözüne ve sesine konu olur. Ozanlar toplumun sorunlarını dile getirmek, olup biteni daha erken görmek ve gelecek nesillere mesaj vermek özellikleriyle de tanınmıştır. Böylece halka mal olmuşlardır. Ozanlık geleneğinde doğa sevgisi vardır, halk sevgisi vardır, vatan sevgisi vardır, hak sevgisi vardır. Halkın bağrından kopar ve temsil ettiği toplumun sorunlarını, mesajlarını saziyle anlatır. Halk ozanlığı, değişen yaşam koşulları ve değer yargıları karşısında gerileme yaşasa da kültürün vazgeçilmez simgelerinden biri olma özelliğini korumuştur.

Davut Sulari (1925-1985)

Türk Halk Müziği Sanatçısı. Gerçek İsmi Davut Ağbaba 'dır.

28 Aralık 2017 Saat: 20:00 Cemal Reşit Rey Konser Salonu



ALTAN ERKEKLİ’NİN SUNUMUYLA SIR: ŞEB-İ ARÛS TÖRENİ

Uğur Işık’ın sanat yönetmenliğindeki Alaturka Records ile geçen üç sezonda yoğun ilgi gören “Sir” projesi, bu sezonda da sanatseverlerle buluşuyor.

Altan Erkekli’nin sesinden Mevlânâ’nın hiç eskimeyen sözleri, sûfî dünyasının müziği, Mevlevî ayini ve semâ töreni ile Zorlu Performans Sanatları Merkezi’nde...

İki bölümlük performansın ilk kısmı, geleneksel cami ve tekke müziğinin özel beste biçimlerinden oluşacak ve ilahi, kaside, salâ, şugl, zikir ve perde kaldırma gibi beste ve icra şekilleri örneklenecek.

Performansın ikinci bölümü ise Hazreti Mevlânâ’nın 744’üncü vuslat yıldönümü anısına hazırlandı. Ölüm değil, “Şeb-i Arûs”; yani düşün gecesi... “Sevgili”ye kavuşma ânı... 744 yıl öncesinin Anadolu topraklarından, 21. yüzyılın dünya küresine aralıksız esen, hep taze kalmış, daima tazeleyen ve diriltten bir rüzgâr: Mevlânâ Celâleddin Rûmî’nin sesi...

18 Aralık 2017 20:30 Zorlu PSM



ACIYI GÜZELLEŞTİREN KADIN ‘YASMIN LEVY’ İSTANBUL’DA

Ladino müziğinin sıra dışı yorumcusu Yasmin Levy, Latin ve Sefarad müziğinden İspanyol flamenkosuna, Arjantin tangosundan Portekiz fadosuna kadar dünyanın farklı coğrafyalarında müzikleri harmanlayarak, Türk ezgileriyle de dinleyicilerini farklı bir müzikal yolculuğa çıkarmaya hazırlanıyor! 6 yaşındayken piyano çalmayı öğrenen ve 21 yaşında ilk kez izleyici karşısına çıkan Yasmin Levy, WOMEX 2002’de ilk kez uluslararası arenada boy gösterdi. İlk albümü Romance & Yasmin, Manisalı bir Sefarad olan ve hayatını Sefarad müziğini korumaya adanmış babası Yitzhak Levy’ye bir saygı duruşu niteliğindedir. Türk yaylı çalgılarının zengin tonları ile flamenko gitarının tutkulu sesini buluşturan Yasmin Levy, viyolonsel, piyano gibi batı müziği enstrümanlarıyla doğunun ritimlerini harmanlayarak benzersiz tarzını oluşturuyor.

23 Aralık 2017 21:00 Zorlu PSM

ARALIK'TA UNUTMA!

3 Aralık
Dünya Engelliler Günü

3-9 Aralık
Vakıflar Haftası

5 Aralık
Kadın Hakları Günü

7 Aralık
Uluslararası Sivil Havacılık Günü

10 Aralık
Dünya İnsan Halkları günü

İnsan Hakları Haftası 10 Aralık’ı içine alan hafta

12 -18 Aralık
Tutum, Yatırım ve Türk Malları Haftası

12 -18 Aralık
Yoksullarla Dayanışma Haftası

21 Aralık
Dünya Kooperatifçilik Günü

ARALIK'TA SİNEMA

Aralık ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



1 ARALIK 2017 CUMA

ÇİZGİ ÖTESİ

Gerilim, Korku, Bilimkurgu

Oyuncular: Ellen Page, Diego Luna, Nina Dobrev

Beş tıp öğrencisi ölümden sonrasında saplantılı hale gelmiştir. Ölümün ardından yaşamın devam edip etmediğini öğrenmeye kararlı olan öğrenciler tehlikeli bir deneye girerler. Her biri kısa periyotlarda kalp atışlarını durdurur. Böylece hepsi ölüm deneyimi yaşar. Ancak yaptıkları deney giderek tehlikeli bir hal almaya başlayacaktır. Öğrenciler öteki tarafa geçerek doğaüstü varlıkların dikkatini çekmiştir ve artık her biri geçmişteki hataları ile acı bir biçimde yüzleşecektir.



8 ARALIK 2017 CUMA

SUBURBICON

Polisiye, Dram, Komedi

Oyuncular: Matt Damon, Julianne Moore, Oscar Isaac

Lodge ailesi, sakin ve sıradan insanların yaşadığı, huzurlu bir banliyö mahallesinde yaşamaktadır. Bölge aile kurmak için uygun bir yer gibi görünse de ardında rahatsızlık verici gerçekler vardır. İyi bir eş ve baba olan Gardner Lodge, mahallenin ihanet, aldatma ve şiddet dolu gizemli bölgelerini keşfe çıkar.



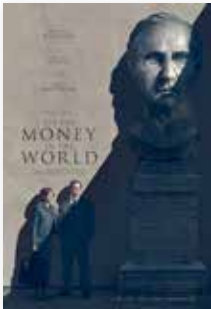
15 ARALIK 2017 CUMA

POYRAZ KARAYEL KÜRESEL SERMAYE

Komedi

Oyuncular: Musa Uzunlar, Celil Nalçakan, Ali İl

Yasemin, mafya babalarından Kulaksız Adnan'ın kızıdır ve kirliliğiyle uğraşan Makber'in oğlu Semih ile birlikte. Fakat babası bu ilişkiyi onaylamaz. Kulaksız Adnan, kızını Semih'ten ayırması için Bahri Umman'dan yardım ister. Bahri Umman bu görevi Sadrettin ve adamlarına vermesiyle tehlikeli ama bir o kadar da komik ve heyecanlı maceranın pimi çekilmiş olur.



22 ARALIK 2017 CUMA

ALL THE MONEY IN THE WORLD POSTER

Gerilim, Dram

Oyuncular: Christopher Plummer, Mark Wahlberg, Michelle Williams

16 yaşındaki John Paul Getty'nin kaçırılması ile başlayan olaylar, anne Gail'in zengin büyükbabasından fidye parasını istemesi ve Spacey'nin canlandırdığı büyükbabanın bunu reddetmesi ile gelişir. Umutsuzca çırpınan Gail bundan sonra oldukça öfkeli ve saldırgan bir tutum içerisine girer. Gerçek sevginin karşısında zamana karşı bir yarış başlamaktadır...

Ridley Scott'ın yönettiği filmin başrollerinde Michelle Williams, Mark Wahlberg ve Kevin Spacey yer alıyor. Filmin senaryosunu ise David Scarpa kaleme aldı.



STAR WARS: SON JEDİ

Yönetmen: Rian Johnson

Oyuncular: Daisy Ridley, John Boyega, Oscar Isaac

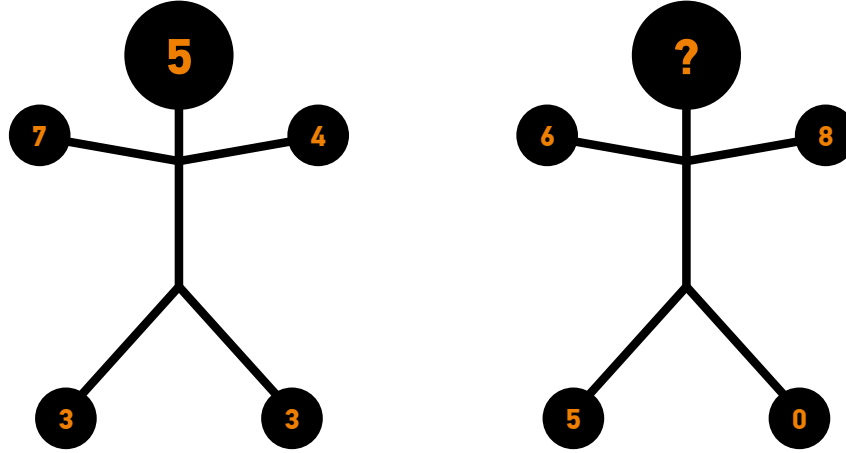
Türkiye'de vizyon tarihi: 13 Aralık 2017

Tür: Bilimkurgu, Aksiyon

Rey, efsanenin ikinci bölümünde de Finn, Poe ve Luke Skywalker ile destansı yolculuğuna devam ediyor.

Filmde Daisy Ridley, John Boyega, Mark Hamill, Domhnall Gleeson, Carrie Fisher, Laura Dern, Oscar Isaac, Gwendoline Christie ve Lupita Nyong'o gibi birbirinden ünlü isimler yer alıyor. Yönetmen koltuğunda ise Rian Johnson oturuyor.

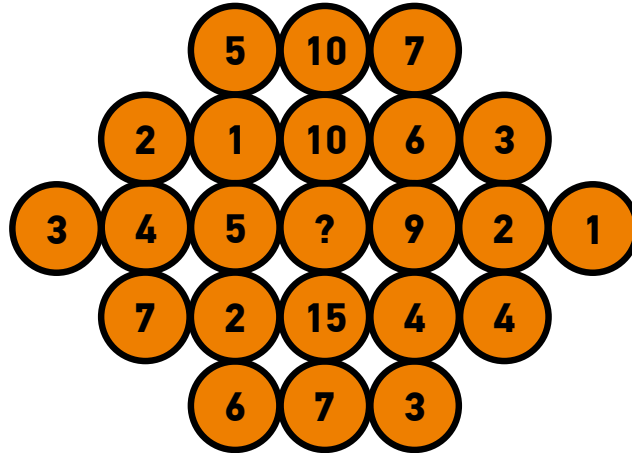
1



ÇÖP ADAMIN KAFASINA HANGİ SAYI GELMELİ?

Soru işareti yerine ne gelmeli?

2



ORTADAKİ SAYI KAÇ OLMALI?

Soru işareti yerine ne gelmeli?

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

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Emir İpşir, İlayda Acarkorkmaz, Fatih Ünal

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

Cevap: 14

Her yıldızın üst ve altındaki sayıların toplamından sağ ve soldaki sayının çıkarılmasıyla merkezdeki rakam bulunur...

2

Cevap: Çapa

Dümbün: 1 Çapa: 3 Dümen: 5

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

Keyword of the MRO

TURKISH
AIRLINES



BİZİ SEÇTİĞİNİZ İÇİN TEŞEKKÜRLER

2017 SKYTRAX PASSENGERS CHOICE ÖDÜLLERİ'NDE ÜST ÜSTE ÜÇÜNCÜ KEZ
“EN İYİ BUSINESS CLASS LOUNGE İKRAMI” ÖDÜLÜNE,
ÜST ÜSTE İKİNCİ KEZ “EN İYİ BUSINESS CLASS İKRAMI” ÖDÜLÜNE VE
“EN İYİ BUSINESS CLASS LOUNGE” ÖDÜLÜNE LAYIK GÖRÜLDÜK.

