

UTED

41. YILwww.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

**UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ**

50 YAŞINDA

Hep Birlikte Nice Senelere

TÜRKİYE, AVRUPA, ASYA, AFRİKA VE ORTADOĞU'DAN

30 FARKLI
ÜLKE

150'DEN FAZLA
HAVAYOLU

TEKNİK
HİZMET

HER SEVİYEDE
UÇAK BAKIMI





Değerli Meslektaşlarım,

Kasım ayı içerisinde **Sabiha Gökçen Havalimanı**’nda çalışan meslektaşlarımıza yönetimde bulunduğumuz süreç içerisindeki tutumumuz ve mevcut sorunların çözümü için yaptığımız çalışmalarla ilgili bilgilendirmeler yaptık. **Özellikle lisanslandırma konusunda** yaptığımız çalışmalar ve yaklaşımımızla ilgili **art niyetli çıkar çevreleri tarafından yanlış bilgiler aktarıldığını gördük.**

Genç meslektaşlarımızla yaptığımız toplantılarda dilimizin döndüğünce, yönetimimizin görev süresi içerisinde **yapılan çalışmalara sağladığımız katkılar ile ilgili bilgi paylaşımı yaptık ve yanlış anlaşılmalara giderdik.**

Yaptığımız **çalışmalarımızı gençlerimizin de desteklediğini** ve mevcut sorunlarımıza dernek yönetimi ile benzer yaklaşımlarda olduklarını **görmekten gelecek adına umutlu olduğumu** ifade etmekten mutluluk duyuyorum.

Yönetim olarak hedeflediğimiz üye sayısına da yaklaştığımızı belirtmek isterim. Derneğimizi ve mesleğimizi **ne ürettiğini ve ne istediğini bilen donanımlı gençlerimizle çok daha büyük başarılarla taşıyacağız.**

Yeni üyelerimizi buradan tebrik ediyorum ve bir kez daha aramıza hoş geldiniz diyorum.

Değerli Meslektaşlarım,

Uçak Bakım Lisansı alımı sürecini, teorik sınavlar ve temel eğitim tecrübe kayıtları olmak üzere iki ana başlıkta sınıflandırabiliriz. Geçtiğimiz Ağustos ayında, SHT-66 Hava Aracı Bakım Personeli Lisanslandırma Talimatı güncellenmişti. Kasım ayı dergi içeriğimizde de SHT 66 Talimatı içeriğindeki “Temel Eğitim Tecrübe Kayıt Listeleri”nin güncellenmesi ile ilgili yapılan çalışmaları içeren bilgilendirme yapmıştık.

Yeni tecrübe kayıt listelerini dolduran genç meslektaşlarımızdan olumlu geri dönüşler aldık. Bu olumlu geri bildirimlerin yarattığı sinerji ile teorik sınavlarında iyileştirilmesi için girişimlerde bulunacağız.

2019 yılında da teorik sınav sorularının gözden geçirilmesi için çalışacağız.

Değerli Meslektaşlarım,

1968 yılının Aralık ayında, bir araya gelen **10 koca yüreğin** öncülüğünde **“THY Uçak Teknisyenleri Cemiyeti”** adını alan serüvenimiz başlayalı yarım asır oldu. Daha sonra, ‘THY Uçak Teknisyenleri Derneği’ ve son olarak da **“Uçak Teknisyenleri Derneği”** olarak serüvenimize devam ediyoruz.

Derneğimizin kuruluşunun 50. yılını gururla yaşıyoruz. Mesleğimizi ve derneğimizi **“geleneğimizden kopmadan, geleceğe taşıyacağız”** abilerimizle ve genç arkadaşlarımızla dayanışma içerisinde olacağız.

Yarım asırlık bir çınar olan **“UTED - Uçak Teknisyenleri Derneği”**, o günden bugüne elini taşın altına koyan, havacılık bakım alanında yapılan çalışmalara katkı sağlayan, uçak bakım alanındaki tüm paydaşlarımızla Aralık ayı içinde düzenleyeceğimiz **‘50. Yıl Gala Yemeği’**imizde bir araya geleceğiz.

Tüm meslektaşlarımıza ve sivil havacılığımızın tüm çalışanlarına görevlerinde kolaylıklar ve emniyetli çalışmalar dilerim.

Saygılarımla...

Necdet Aksoy
Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President





18 VE 'İSTANBUL HAVALİMANI' AÇILDI

Toplam 10,2 milyar euroluk yatırım bedeli ile yapımına 2014 yılında başlanan ve Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından adı 'İstanbul Havalimanı' olarak ilan edilen İstanbul'un yeni havalimanının ilk fazı, Cumhuriyetin 95'inci yılı olan 29 Ekim 2018'de binlerce kişinin katıldığı bir törenle hizmete açıldı.



20 HAVACILIKTA 45 YILI GERİDE BIRAKAN BİR DUAYEN HÜSEYİN OFLAZ

Türk Hava Yolları, İstanbul Hava Yolları, Sky Hava Yolları'nda 40 yıllık çalışma hayatının ardından son beş yıldır bilgi birikimini, tecrübesini My Technic için kullanan Hüseyin Oflaz, havacılık sektörünün aykırı isimlerinden olmasına karşın, sevgi ve saygı duyulan biri olmasını mesleğin hakkını vermesine ve mesleğine duyduğu saygı ile ilintilendiriyor "Bu meslek, yurt dışına açılan bir pencere. Her yönüyle saygı duyulması gereken evrensel bir meslek" diye ekliyor.



30 HAVACILIKTA STRATEJİK YÖNETİM-2

Bir önceki yazımızda 'strateji'yi tanıtmış, SWOT analizi, stratejik plan ve hedeflerden bahsetmiştik. Bu ay yazımızda stratejik yayılım hakkında bilgi vereceğiz.

İÇİNDEKİLER



50 İSTANBUL'UN DOĞAL, DİNGİN VE GÜZEL BİR İLÇESİ... ŞİLE

İstanbul'un tarihi ilçesi Şile, Antik Miletoslu kavimlerden bugüne gelen tarihi, doğası, kıyısı, sığ ve dalgalı denizi, dinginliği ile tarih ve doğaseverleri çağırıyor.

06	HAVACILIK TARİHİNDE	36	BİLİM TEKNİK
	ARALIK		
08	GÜNDEM	40	TÜRK HAVACILIK TARİHİ
12	HABER	46	EĞİTİM
18	GÜNCEL	48	BULUŞMALAR
20	İÇİMİZDEN BİRİ	50	GEZİ
26	PAZAR	54	SPORTİF
30	ANALİZ	58	SAĞLIK
32	BİLİM	60	SOSYAL SORUMLULUK
34	İNCELEME	62	AJANDA
		66	BİL BAKALIM

UTED

41. YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 2146-6348 ARALIK 2018 www.uted.org

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Utku UZUN

Editörler:
Nihat ÇELİK
Oya KOTAN
Kâmile ÇAKIR

Grafik Tasarım:
C.Kaan ÖZKAN

Yazı Kurulu
Erhan İNANÇ, Devrim GÜN, Cemil AKGÜN,
Yüksel BOZKURT, Handan DİKER, Sevim BAKİ,
İsmet ŞAHİN, Alişan DEĞİRMENCİLER
Selim KONA, Beytullah AKKAYA

Adres
İstanbul Cad. Üstoğlu Apt. No: 24, Kat: 5 Daire: 8
Bakırköy - İstanbul
Tel: 0212 542 13 00
Gsm: 0549 542 13 00
Faks: 0212 542 13 71

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

Baskı
EKİNOKS BASIM
Davutpaşa Caddesi Besler İş Merkezi
No 20/91-99 Topkapı / Zeytinburnu
Tel: 0850 441 22 09
www.ekinoksbasim.com

İstanbul, Aralık 2018

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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



UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarına
web sitemizden ulaşabilirsiniz.

HAVACILIK TARİHİNDE ARALIK

1 ARALIK 1981

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

2 ARALIK 1909

✈️ Fransız Baron Cathers, Osmanlı'daki ilk uçak gösterisini yaptı. Uçak, Şişli Hürriyeti Ebediye Tepesi'nden Bulgar Hastanesi'ne indi.

5 ARALIK 1945

✈️ Bermuda Şeytan Üçgeni'nde bir uçak kayboldu.

5 ARALIK 1879

✈️ Amerikalı uçak üreticisi Clyde Vernon Cessna doğdu.

6 ARALIK 1997

✈️ Antonov tipi bir Rus kargo uçağı, Irkutsk-Sibiry'a evlerin arasına düştü: 67 kişi öldü.

7 ARALIK



✈️ Dünya Sivil Havacılık Günü

7 ARALIK 1941



✈️ Pearl Harbor Saldırısı: Japon uçakları Amerikan deniz üssü Pearl Harbor'u bombaladı. 5 savaş gemisi, 14 gemi, 200 uçak yok edildi, 2 bin 400 kişi öldü.

7 ARALIK 1972



✈️ Apollo 17, Ay görevine doğru yola çıktı.

7 ARALIK 1983

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

7 ARALIK 1987

✈️ Kaliforniya'nın Paso Robles şehrinde, bir yolcu uçağı düştü: 43 kişi öldü.

9 ARALIK 2002

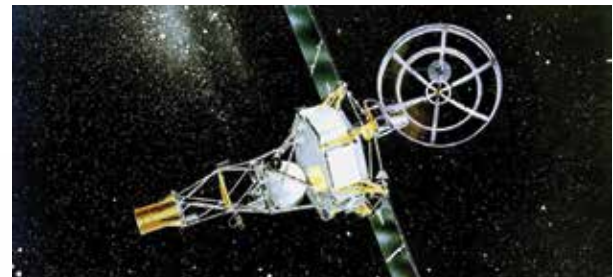


✈️ ABD'nin ve dünyanın ikinci büyük havacılık şirketi United Airlines, konkordato başvurusunda bulundu.

10 ARALIK 1941

✈️ Malaya açıklarında Prince of Wales ve Repulse olmak üzere Kraliyet Donanması'na ait iki zırhlı, Japon İmparatorluk Deniz Kuvvetleri'ne bağlı torpido bombardıman uçakları tarafından batırıldı.

14 ARALIK 1962



✈️ NASA'nın Mariner-2 adlı uzay aracı, Venüs gezegeninin yakınından geçti. Mariner-2 dünyaya Venüs hakkında bilgi yolladı.

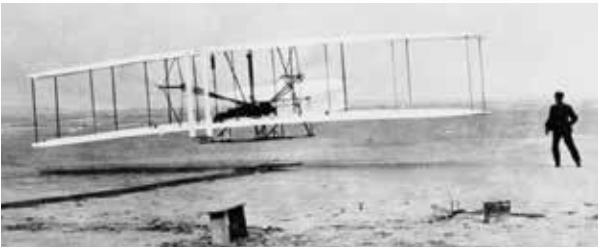


16 ARALIK 1474



☞ Türk gök bilimci, matematikçi ve dil bilimci Ali Kuşçu öldü.

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.

18 ARALIK 1973



☞ SSCB, Soyuz 13'ü uzaya yolladı.

20 ARALIK 1995

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

21 ARALIK 1961

☞ Londra'dan Tel Aviv'e giden İngiliz Havayolları British Airways'a ait yolcu uçağı, Esenboğa Havaalanı'ndan ayrılışından bir dakika sonra düşerek parçalandı: 26 ölü, 8 yaralı.

22 ARALIK 1964



☞ Casus uçak Lockheed SR-71 Blackbird (kara kuş) ilk uçuşunu yaptı.

23 ARALIK 1979

☞ Türk Hava Yolları'nın Trabzon adlı uçağı Samsun-Ankara seferini yaparken yoğun sis nedeniyle düştü; 39 kişi öldü.

24 ARALIK 1931

☞ Türkiye'nin ilk sivil havacılık kulübü Aero Kulüp, İstanbul'da kuruldu.

26 ARALIK 1975



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

27 ARALIK 1985

☞ İsrail Hava Yolları El Al'ın Roma Fiumicino - Leonardo da Vinci Havalimanı ve Viyana Uluslararası Havalimanı'ndaki bürolarına, Ebu Nidal örgütü tarafından saldırı düzenlendi. Saldırılarda 19 kişi öldü, 138 kişi yaralandı.

28 ARALIK 1785



☞ NGC 2022 Avcı takımyıldızı yönünde bulunan en parlak gezegenimsi bulutsu, Frederick William Herschel tarafından keşfedildi.

29 ARALIK 1994

☞ Türk Hava Yolları'nın 'Mersin' adlı uçağı, Van seferini yaparken düştü; 59 kişi öldü, 22 kişi yaralandı.

31 ARALIK 1939

☞ İstanbul-Berlin arası düzenli uçak seferleri başladı.



YABANCI KABİN PERSONELİ GÖREVLENDİRMESİNDE REVİZYON

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), yabancı uyruklu kabin personeli görevlendirme esaslarına dair genelgeyi revize etti. Revize edilen Havayolu İşletmelerinde Görev Yapacak Yabancı Uyruklu Kabin Ekibi Personelinin görevlendirme usul ve esaslarının yer aldığı 'UOD 2017/02' sayılı genelge, 9 Kasım 2018 tarihi itibarıyla yürürlüğe girdi. Havayolu işletmelerinde Ticari Hava Taşıma İşletmeleri

Yönetmeliği (SHY-6A) kapsamında görev yapacak yabancı kabin memurlarının görevlendirilmesine ilişkin usul ve esasları belirleyen genelge; SHY-6A kapsamında, 20 ve üzeri yolcu koltuk kapasitesine sahip hava araçları ile tarifeli ve tarifesiz seferlerle yolcu taşımacılığı yapmak üzere ruhsatlandırılmış havayolu işletmelerini kapsıyor.

shgm.gov.tr



SHT-HES TALİMATINDA DEĞİŞİKLİK

Sivil hava trafiğine açık havaalanlarına yönelik uluslararası güncellemelerden kaynaklanan revizyon ihtiyacını karşılamak amacıyla, Havaalanı Emniyet Standartları Talimatı'nda (SHT-HES) değişiklik yapıldı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yapılan talimat değişikliği, sivil hava ulaşımına açık havaalanlarında uygulanması gereken emniyet standartları

ile ilgili usul ve esasları belirliyor. SHT-HES Talimatı, sivil hava ulaşımına açık havaalanlarında ve çevresinde uygulanması gereken emniyet standartları ile bu standartları sağlamakla sorumlu havaalanı işletmecilerini ve engel teşkil eden yapıların mülkiyetine sahip gerçek ve tüzel kişileri kapsıyor.

shgm.gov.tr



95 MİLYON YOLCUMUZLA 26 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

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

onurair.com



App Store
Google Play



You
Tube

/onurair



/onurair_



TOKYO SÖZLEŞMESİ'NDE TADİLAT

Kanada'nın Montreal kentinde 4 Nisan 2014 tarihinde imzalanan ve 26 Ekim 2017 tarihinde TBMM'de 7057 sayılı kanunla onaylanan 'Hava araçlarında işlenen suçlar ve diğer bazı eylemlere ilişkin Tokyo sözleşmesini tadil eden protokol' T.C. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 2 Kasım 2018 tarihinde onaylandı. 310 numaralı kararname ile onaylanarak 3 Kasım 2018'de Resmi Gazete'de yayımlanan protokol, Tokyo Sözleşmesi'nde yargılama yetkisi, kaptan

pilotun yetkileri, hava araçlarında işlenen suçlar, hava polisi yetki ve sorumlulukları, hava aracının inişine neden olan yolcudan zararların tazmini gibi konularda değişiklik ve eklemeleri içeriyor. Protokolün 18'inci maddesi uyarınca yapılan düzenlemeler, bu tadilatı onaylayacak ICAO üyesi 22 devletin onaylamasının ardından yürürlüğe girerek uluslararası hukukta geçerli hale gelecek.

shgm.gov.tr

HAVALİMANLARI YER HİZMETLERİ'NDE BAKANLIK ONAYI ARANACAK

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından hazırlanan Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nde (SHY-22) değişiklik yapılmasına dair yönetmelik, 3 Kasım 2018 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği'nde, havalimanlarının çevresindeki iller ve ilçeler, şehir terminali ve/veya terminalleri ile havalimanının kara tarafı arasındaki gidiş ve geliş taşıma işletmeciliği konusunda yapılan değişiklikleri içeriyor. Yönetmelikteki değişikliğe göre, taşıma hizmetini vermek isteyen gerçek ve/veya tüzel kişilerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na başvurarak onay alması gerekecek. Resmi Gazete'de yayımlanan yönetmeliğin 11'inci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde; "Havalimanının çevresindeki iller ve ilçeler, şehir terminali ve/veya terminalleri ile havalimanının kara tarafı arasındaki gidiş ve geliş taşıma işletmeciliği, bu konuda talepte bulunan gerçek ve/veya tüzel kişiler tarafından Bakanlıktan onay alınması kaydıyla yapılabilir" ifadesi yer alıyor.

shgm.gov.tr



'GÖKYÜZÜNÜN GİZLİ KAHRAMANLARI'NIN 50'NCİ YIL BULUŞMASI

Onlar gökyüzünün gizli kahramanları... Havacılığın güvenli olmasını sağlayan, milyon dolarlık hava araçlarına bakım yapan, canlarımızı emanet ettiğimiz, görünmez kahramanlar...

Uçakların sorunsuz, zamanında ve emniyetli uçmalarını sağlayan, uzakları yakın eden, insanların hayatlarına direkt ya da dolaylı olarak dokunanlar...

Yani uçak teknisyenleri...

1968 yılının aralık ayında, Türk Hava Yolları Uçak Bakım Merkezi'nde görev yapan, Türk Hava Yolları uçak teknisyenlerinden oluşan 10 koca yürek, 1967 yılında hazırlıklarına başladıkları 'THY Uçak Teknisyenleri Cemiyeti' adını verdikleri, daha sonra adı 'THY Uçak Teknisyenleri Derneği' olan sivil toplum örgütünü kurmak için bir araya geldiler...

Dernek, hem uçak teknisyenlerini bir çatı altında toplayacak, hem tüm meslek mensuplarının ortak aklını kullanarak yaşanan sorunların üstesinden gelecek, hem de sosyalleşmek adına kültürel faaliyetler düzenleyecekti.

Gerekli tüm yasal gereklilikler yerine getirildi, dernek kuruldu ve hiç beklemeksizin o zamanki adıyla Yeşilköy Hava Alanı THY hangarına yakın bir yerde bulunan 4 metrekarelik küçücük bir odada çalışmalarına başladı...

Uçak bakım teknisyenlerinin havacılık alanına yönelik attıkları bu ilk adımın üzerinden tam 50 yıl geçti.

O günün mütevazı koşullarında sorumluluk alan ve yola koyulanlar, bugün bu büyük camianın öncüleridir...

50 yıl – Yarım asırlık bir çınar olan 'UTED - Uçak Teknisyenleri Derneği', o günden bugüne elini taşın altına koyan, havacılık bakım alanında yapılan çalışmalara katkı sağlayan, uçak bakım alanındaki tüm paydaşlarıyla aralık ayı içinde düzenlenecek '50. Yıl Gala Yemeği'nde bir araya geliyor.

Yarım asırlık tarihin onurunu hep birlikte yaşamak için tüm havacılık camiasının bir arada olacağı bu anlamlı gece, hem geçmişimizle iftihar etme, hem de bu beraberliği gelecekte daha da ileri noktalara taşıma kararlılığının mesajı olacaktır...

'50. Yıl Gala Yemeği'mizde tüm dostlarımızla bir arada olma dileklerimizle...



PILOTAJ EĞİTİMİNDE THY-HAVELSAN İŞBİRLİĞİ



Türk Hava Yolları, HAVELSAN ile pilotaj eğitimlerini destekleyecek simülator alımı için imza attı. İstanbul Yeşilköy'de bulunan Genel Müdürlük binasında gerçekleştirilen imza törenine THY Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, HAVELSAN Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Hacı Ali Mantar, THY Genel Müdürü Bilal Ekşi, HAVELSAN Genel Müdürü Ahmet Hamdi Atalay'ın yanı sıra havacılık sektörü temsilcileri katıldı.

Dışa bağımlılığı azaltacak işbirliği anlaşması kapsamında HAVELSAN, THY'nin Boeing 737MAX ve Airbus A320CEO/NEO tipi uçakları için uluslararası D seviye sertifikasyona sahip tam uçuş simülatorleri üretecek. Filosunda 14 simülatorü bulunan THY, 2020 ve 2021 yıllarında işletmeye alınmak üzere, 2 Boeing 737MAX ve 3 Airbus A320CEO/NEO uluslararası D seviye sertifikasyona sahip toplam 5 'Tam Uçuş Simülatorü' ve 6 'Uçuş

Eğitim Yardımcısı'nı HAVELSAN'dan teslim alacak. 2021 yılında THY Uçuş Eğitim Merkezi'ndeki tam uçuş simülatorü sayısı, teslim alınacak diğer simülatorlerle birlikte 28'e ulaşmış olacak.

HAVELSAN'ın şimdiye kadar ilk defa imal ettiği ve bu yıl THY'ye teslim ettiği sivil uçak simülatorü (B737 NG), HAVELSAN'ın ilk level D simülatorü oldu. THY, siparişi verilen simülatorlerde yerli sanayi katkısının ek olarak yüzde 20 daha artırılmasını hedefleyerek anlaşmaya imza koydu. THY Yönetim Kurulu Başkanlığı'nın ve THY Genel Müdürlüğü'nün çabaları sonucunda gerçekleşen ve şu anda gerek THY envanterinde bulunan gerekse siparişi verilen 5 simülatorün anlaşmaları, HAVELSAN'ı dünyada simülator imal eden ilk 5 şirket içinde olmasını sağladı.

aa.com.tr

CORENDON'A TÜRKİYE'NİN EN İYİ TUR OPERATÖRÜ ÖDÜLÜ

Corendon Turizm Grubu'nun tur operatörlüğü şirketi Corendon Travel, Belçika'nın prestijli turizm sektörü ödülleri olan TM Travel Awards'ta 'En İyi Türkiye Özel Tur Operatörü' (Special Tour Operator Award Turkey 2018) ödülüne layık görüldü. Belçika'da her yıl kasım ayında düzenlenen ve turizm sektörünün profesyonellerini bir araya getiren 'Seyahat Ödülleri 2018'de, 42 kategoride ödül dağıtıldı. Ödül gecesinde 'En İyi Türkiye Özel Tur Operatörü' ödülü verilen Corendon'un ödülünü Corendon Turizm Grubu Kurucu Ortağı Atılay Uslu aldı. Uslu, Corendon'un 2018 yılında 100 bin Belçikalı

turisti ağırladığını belirterek, ödül sundukları hizmet kalitesinin bir karşılığı olarak nitelendirdi.

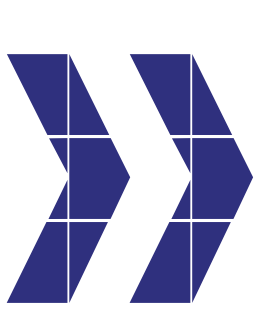
Corendon'un 2000'li yılların başından itibaren Belçika pazarında faaliyet gösteren Corendon'un, Türkiye haricinde 16 destinasyona tur düzenlediğini kaydeden Corendon Turizm Grubu Kurucu Ortağı Yıldırım Karaer ise, önceki yıllarda 'En İyi Incoming Şirketi' ve 'Yılın Adamı' kategorilerinde ödül alan Corendon'un 'En İyi Tur Operatörlüğü' ödülünü de eklemiş olmasından onur duyduklarını kaydetti ve bunu şirketin çalışma ekibinin bir başarısı olarak nitelendirdi.

hurriyet.com.tr



45 Ülke
145 Havalimanından
yaptığı uçuşlar ile
Türkiye turizminin
hizmetinde





ISATECH

HAVACILIK BAKIM VE ONARIM UZMANLARINI BİR ARAYA GETİRDİ



22 ülkeden yaklaşık 100 akademisyen, sektör temsilcisi ve mühendisi buluşturan ISATECH'te, Türkiye'de son yılların büyüyen sektörü olan havacılık ve buna bağlı olarak giderek önem kazanan havacılıkta bakım-onarım konusu masaya yatırıldı.



Sürdürülebilir Havacılık Araştırmaları Derneği ve Gebze Teknik Üniversitesi'nin düzenlediği 'Uluslararası Uçak Teknolojileri, Bakım, Onarım, Revizyon ve Havacılık Operasyonları Sempozyumu - ISATECH', 26-28 Kasım tarihlerinde İstanbul'da Mövenpick Goldenhorn Hotel'de gerçekleştirildi. Çin'den HNA Grup, MyTechnic, Türk Hava Yolları (THY), THY Teknik, GE Havacılık, TEI, Esri Türkiye, Başarsoft, Heliplat, TAV, Air ACT gibi havacılık alanında çalışma yürüten firmaların üst düzey yöneticilerinin katılım gösterdiği etkinlik, 22 ülkeden yaklaşık 100 akademisyen, sektör temsilcisi

ve mühendisi buluştu. Etkinlik, Sempozyum Kurucu Başkanı ve Uluslararası Sürdürülebilir Havacılık Derneği (SARES) Başkanı Prof. Dr. Hikmet Karakoç, Türkiye-Ukrayna İş Adamları Derneği (TUID) Başkanı Burak Pehlivan, Gebze Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Hasan Aslan ve Savunma Sanayi Başkanı Prof. Dr. İsmail Demir'in konuşmaları ile başladı. Açılış konuşmalarının ardından HNA Group'tan Yupeng Lu, General Electric Aviation'dan Orkun Tuncer, TEI'den Murat İlker Çelik ve Turkish Technic'den Yasin Birinci, MRO (Maintenance, Repair and Overhaul) çalışmaları ve bakım optimizasyonu üzerine keynote konuşmalarını





Savunma Sanayi Başkanı
Prof. Dr. İsmail Demir



Sempozyum Kurucu Başkanı ve Uluslararası
Sürdürülebilir Havacılık Derneği (SARES) Başkanı
Prof. Dr. Hikmet Karakoç



Türkiye-Ukrayna İş Adamları Derneği (TUID) Başkanı
Burak Pehlivan



gerçekleştirdiler. Günün ikinci oturumunda ise uçak teknolojileri alanında uzman akademisyen ve araştırmacılar, Prof. Dr. Birol Kılış, Dr. Ravi Rajamani, Prof. Dr. John Ekaterinaris ve Dr. Barış Uz sunum yaptı. Konuşmalarda sürdürülebilir havacılık teknolojileri, havacılık standartlarının gelişimi, akış çözücülerin kanat ve rotor palleri tasarımında kullanımı ve coğrafi bilgi sistemlerinin havacılıkta kullanımına yönelik paylaşımda bulundular.

Sempozyumun ikinci gününde bir keynote ve üç paralel teknik oturum yapıldı. Günün ilk oturumu olan keynote oturumunda Ukrayna Ulusal Havacılık Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Oleksandr Zaporozhets, Bradford Üniversitesi'nden Prof. Dr. Andrew Carruthers, ülkemizde MRO sektörünün bayrak taşıyıcı firmalarından myTechnic'ten Dr. Ümit Kuş ve Güney Galler Üniversitesi'nden Dr. John Olsen sunum gerçekleştirdi. Sunumların ardından çeşitli ülkelerden etkinliğe katılan akademisyenler sempozyum başlıklarına uygun olarak bildirilerini sundular.

Üç gün süren etkinlik boyunca, Türkiye'de son yılların büyüyen sektörü olan havacılık ve buna bağlı olarak giderek önem kazanan havacılıkta bakım-onarım konusu ele alındı. İstanbul Havalimanı'nın açılışıyla Türkiye'nin havacılık bakım-onarım merkezi olma yolunda önemli bir rol üstleneceğine dikkat çekildi.

Etkinlikte ayrıca 13.üncü Teknoloji Ödülleri kapsamında TÜBİTAK, Türkiye Teknoloji Geliştirme Vakfı ile Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği tarafından ödüllendirilen ArgosAI firmasının hava alanlarında uçaklara ciddi zararlar verebilen yabancı cisimlerin tespiti için Türkiye'de geliştirdiği akıllı sistem olan 'A-FOD'un da tanıtımı yapıldı.

Etkinliğin son gününde sempozyum katılımcıları, Turkish Technic MRO Merkezi'ne teknik bir ziyaret yaptı ve burada gerçekleştirilen çalışmaları yakından inceleme fırsatı buldu.



SESTEN HIZLI SESSİZ UÇAK ÜRETİMİ BAŞLADI



ABD Ulusal Havacılık ve Uzay Ajansı (NASA), Lockheed Martin şirketi ile birlikte ses hızını aşabilen ticari uçularda kullanılması planlanan 'X-59 Sessiz Süpersonik Teknoloji' (QueSST) adlı uçağın üretimine başladı. NASA ile iş birliği yapılarak hazırlanan QueSST'in amacı, insanların yaşadığı bölgelerin üzerinde uçabilecek kadar sessiz süpersonik uçak teknolojilerini test etmek olacak. Uçağın ulaşabileceği maksimum hız Mach 1,5 yani yaklaşık 1.512 km/saat. Bu alanda bir ilk olan ve X-59'un babası olarak lanse edilen Concorde'un hızı Mach 2'ydi.

X-59 QueSST uçağı kullanıma girdiğinde, kıtalararası seyahat süresi de ciddi bir oranda düşecek. Örneğin ortalama 9 saat süren New York, Londra uçuşu bu uçakla 3 saate yapılabilecek. Test için hazırlanan uçağın ilk parçalarını üreten şirketin ilk uçuşunu 2021'de gerçekleştirmesi planlanıyor. Daha önce Fransız-İngiliz ortak yapımı Concorde uçaklarıyla yapılan süpersonik uçuşlar, 2000 yılında yaşanan uçak kazasının ardından iptal edilmişti.

milliyet.com

BİLİM İNSANLARI, KİLOGRAMIN TANIMINI DEĞİŞTİRDİ

Fransa'nın Versailles kasabasında yapılan 'Ağırlık ve Ölçüler Üzerine Genel Konferans'ta bir araya gelen bilim insanları, aralarında kilogram, amper, kelvin ve mol biriminin olduğu kilogramın da bulunduğu Uluslararası Birimler Sistemi'ndeki dört ölçü biriminin tanımını oybirliğiyle değiştirdi. 50'den fazla ülkeden katılım gösteren bilim insanının 'evet' oyu verdiği konferansta alınan karara göre, kilogram artık fiziksel değişmezler üzerinden, kuantum mekaniğine dayanan Planck sabiti (h) üzerinden, matematiksel formüle göre tanımlanacak.

Bilim insanlarının aldığı karar bilimsel ilerlemede bir dönüm noktası olarak nitelendiriliyor. Yeni kararlar birlikte Paris'teki külçenin ağırlığında yıllar içinde meydana gelen

değişimler nedeniyle ölçü biriminde de sapma yaşanmasının önüne geçilecek. Ölçümde nesnelerin sınırlamalarına bağlı kalınmadan, bilimsel ilerlemeyi hızlandırabilecek doğru ve evrensel birimler ortaya konacak. Gelecekte kilogram, kelvin ısı ölçüsü, elektrik akımı ölçüsü amper ve mol biriminde istikrar sağlanacak ve tanımları uygulamak için kuantum teknolojileri de dahil olmak üzere yeni teknolojilerin kullanımına fırsat tanıyacak. 20 Mayıs 2019'da yürürlüğe girecek olan yeni değişiklikler, ölçüm birimlerini tanımlamak için fiziksel nesnelerin kullanımına son verecek ve bilim, teknoloji, ticaret, sağlık, çevre ve birçok alanda geniş kapsamlı etkiler yaratacak.



npl.co.uk

TOTAL HAVACILIK YAĞLARI

Havacılık İçin Geliştirilmiş Yeni Nesil
Külsüz Dispersan Mineral Yağlar



total.com.tr



TOTAL

Committed to Better Energy

VE 'İSTANBUL HAVALİMANI' AÇILDI



Toplam 10,2 milyar euroluk yatırım bedeli ile yapımına 2014 yılında başlanan ve Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından adı 'İstanbul Havalimanı' olarak ilan edilen İstanbul'un yeni havalimanının ilk fazı, Cumhuriyetin 95'inci yılı olan 29 Ekim 2018'de binlerce kişinin katıldığı bir törenle hizmete açıldı.



Türkiye'nin hayata geçirdiği en önemli projelerden biri olan ve Türkiye'yi hava trafiğinde merkezi bir noktaya taşıması beklenen İstanbul üçüncü havalimanı, 'İstanbul Havalimanı' ismiyle Cumhuriyetimizin 95'inci yılında 29 Ekim 2018'de hizmete girdi. İlk fazının açılışı Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla gerçekleştirilen programa, TBMM Başkanı Binali Yıldırım, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, Cumhurbaşkanı Sözcüsü İbrahim Kalın, 11. Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, Genelkurmay Başkanı Yaşar Güler, Hazine ve Maliye Bakanı Berat Albayrak, İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Ersoy, Milli Eğitim Bakanı Ziya Selçuk, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Sağlık Bakanı Fahrettin Koca, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli, Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turan, Adalet Bakanı Abdulhamit Gül, Çalışma, Sosyal Hizmetler ve Aile Bakanı Zehra Zümrüt Selçuk, Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum, Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, Gençlik ve Spor Bakanı Mehmet Kasapoğlu'nun yanı

sıra; aralarında Arnavutluk, Kırgızistan, Kosova, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Moldova Cumhuriyeti, Pakistan İslam Cumhuriyeti, Sırbistan, Sudan, Azerbaycan, Bosna Hersek, Bulgaristan, Moldova Cumhuriyeti Gagauz Özerk Bölgesi gibi 50'nin üzerinde ülkenin cumhurbaşkanı, başbakanı, meclis başkanı, ulaştırma bakanı, devlet ve hükümet başkanları katılım gösterdi.

Dünya ekonomisinde ilk 10 hedefinin göstergesi

Törende konuşan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, konumu ve özellikleriyle tarihe damga vuracak büyük bir eserin Cumhuriyetin 95'inci yılında açılışını gerçekleştirmekten duyduğu memnuniyeti dile getirerek, İstanbul Havalimanı'nın Türkiye'nin dünyanın en büyük 10 ekonomisinden biri olmaya, bölgesinde ve dünyada barışın, huzurun, güvenliğin, refahın sembolü haline gelme kararlılığının bir göstergesi olduğuna vurgu yaptı.

"Paha biçilmez bu şehre yaptığımız bu büyük eserin adını 'İstanbul' verdik, hayırlı olsun" diyen Erdoğan, "İstanbul Havalimanı hem mimarisi hem inşası hem işletmesi hem finansmanı ile gerçekten ülkemizin yüz akı, dünyada da örnek

olacak bir projedir. İstanbul Havalimanı'nın hizmete girmesiyle Avrupa hava sahasının yeniden yapılandırılması gerekecektir. Artık en önemli transfer noktası İstanbul olacağı için kıtalar arası uçuşların güzergahları da büyük ölçüde değişecektir" şeklinde konuştu.

Erdoğan, Atatürk Havalimanı'nın da havalimanı vasfını koruyacağını ve gerek havacılık fuarları gerekse başka bir takım faaliyetler için Atatürk Havalimanı'nın aynı isimle hizmet vermeyi sürdüreceğini söyledi.

'Türkiye' temalı özgün mimari

Airbus A380 ve Boeing 747-8 gibi süper jumbo uçakların rahatlıkla yanaşabileceği 1.4 milyon metrekarelik bir terminale sahip İstanbul Havalimanı, Türk-İslam sanat ve mimarisini yansıtan tasarım figürleriyle dolu. Tasarımı Pininfarina ve AECOM şirketi tarafından yapılan İstanbul Havalimanı'nın 90 metre uzunluğundaki hava trafik kontrol kulesi, yüzyıllardır İstanbul'un simgesi haline gelen ve Türk-İslam tarihinde kültürel öneme sahip lale figüründen esinlenerek tasarlandı.

Tamamı 2028'de tamamlanacak

Tüm etapların 2028'e kadar tamamlanması öngörülen projenin ikinci etabında doğu-batı paralel pisti ve taksi yolları, üçüncü etabında ikinci terminal binası, ilave apron, paralel pist ve taksi yolu, son etabında ise ek terminal binası, paralel pist, taksi yolları ve ilave apronlar yer alıyor.

Atatürk Havalimanı'ndan ISL koduyla hizmete giren İstanbul Havalimanı'na yapılacak büyük taşınma ise 30 Aralık 2018'de başlayacak ve 31 Aralık 2018 tarihinde sona erecek.



4.5 milyar euroluk yatırımla hizmete giren ilk fazda; 1,4 milyon metrekarelik ana terminal binası, 3 pist, Hava Trafik Kontrol Kulesi ve destek binaları bulunuyor.

Rakamlarla İstanbul Havalimanı

- 10 milyar 247 milyon euroluk yatırım bedeli
- 76,5 milyon metrekarelik alanıyla dünyanın sıfırdan yapılan en büyük havalimanı
- Tamamı bittiğinde dünyanın en büyük havalimanı olan 23 milyon metrekarelik Pekin Havalimanı'ndan yaklaşık 3,5 kat daha büyük olacak.
- 90 metre uzunluğunda hava trafik kontrol kulesi
- Terminal binasının büyüklüğü 1,4 milyon metrekare
- Açılışı yapılan ilk faz yılda 90 milyon yolcuya hizmet verecek
- 2028 yılından sonra yılda 200 milyon yolcuya hizmet verecek
- Havalimanından günde 3 bin 500 uçak inip kalkacak
- 2028 yılında yaratacağı ekonomik değer, GSMH'nin yüzde 4,89'u olacak.
- 3 bin 500 güvenlik personeli görev yapacak
- En son teknolojiye sahip 9 bin kamera
- Saatte 10 bin 800 bagaj işleme kapasitesi
- 42 kilometre uzunluğunda bagaj sistemi ve 13 check-in adası
- 55 bin metrekareden fazla perakende mağaza
- 32 bin metrekareden fazla yiyecek içecek alanı





İÇİMİZDEN BİRİ



Bu sayımızın konuğu gerçek anlamıyla bir duayen, her uçak teknisyenin gururla örnek gösterebileceği bir isim: Hüseyin Oflaz. Sabiha Gökçen Merkezli uçak bakım ve onarım şirketi My Technic'te Genel Müdür koltuğunda oturan Oflaz, havacılık alanında 45 yılını geride bırakmış bir meslek büyüğü. Sektörü merdiven basamağı olarak addedersek, her basamağa bileğinin hakkıyla, bilgi ve becerisi ve sosyal konulara duyarlılığıyla gelmiş kendini ispatlamış, takdir görmüş ve her oluşumun birlikte çalışmak istediği bir isim. Sektör tecrübesini heybesine alarak başına geçtiği My Technic'te başarılı çalışmalara imza atarak, sinerjisiyle şirketin başarısı için kolları sıvayan Oflaz, kısa sürede doğru isim olduğunu göstermiş. Daha dinamik ve daha hırslı bir şekilde My Technic'i daha iyi noktalara taşıyan Oflaz, yetmiş yaşına gelmiş olmasına rağmen hala işini büyük bir heyecan ve coşkuyla yapıyor. Teknisyen kökenli Oflaz, 1973 yılında THY'de işe başlamış. 1986 yılında geçtiği İstanbul Havayolları'nda 16 yıl görev yapmış. Daha sonra Sky Hava Yolları'nda genel müdür yardımcısı olarak 12 yıl çalıştıktan sonra, 2013 yılında geldiği My Technic'te önce genel müdür yardımcılığı, 6 ay sonra da genel müdürlük görevine getiriliyor. Peki daha sonra...? Gelin sonrasını ondan dinleyelim. Gerçi çoğunuz onu çok iyi tanıyorsunuzdur ama söyleyecekleri çok önemli. Uçak teknisyenliğinden gerçek bir başarı hikâyesi ortaya koyan Hüseyin Oflaz, her teknisyenin, her mühendisin can kulağıyla dinlemesi gereken noktalara dikkat çekiyor. Buyurun...!



HAVACILIKTA 45 YILI GERİDE BIRAKAN BİR DUAYEN

HÜSEYİN OFLAZ

“

Türk Hava Yolları, İstanbul Hava Yolları, Sky Hava Yolları'nda 40 yıllık çalışma hayatının ardından son beş yıldır bilgi birikimini, tecrübesini My Technic için kullanan Hüseyin Oflaz, havacılık sektörünün aykırı isimlerinden olmasına karşın, sevgi ve saygı duyulan biri olmasını mesleğin hakkını vermesine ve mesleğine duyduğu saygı ile ilintilendiriyor “Bu meslek, yurt dışına açılan bir pencere. Her yönüyle saygı duyulması gereken evrensel bir meslek” diye ekliyor.

”

 Nihat ÇELİK



4 5 yıldır sektörün içindesiniz, eskiler sizi iyi tanıyor olsa da yenileri için Hüseyin Oflaz kimdir sizden dinleyerek başlamak isterim?

1949 yılında Çankırı'nın Atkaracalar ilçesinde dünyaya gelmişim. 1950'lerin başında İstanbul'a göç etmişiz. Dolayısıyla ben İstanbul Bakırköylü'yüm diyebilirim. İlkokulu 'Taş Mektep' diye anılan, rahmetli Tarık Akan'ın sonradan sahibi olduğu okulda okudum. Ortaokul'dan sonra ailemin de zorlamasıyla askeri okul sınavlarına girdim. Sınavı kazandım, ancak kurayı kazanamadım. İyi ki de kazanmamışım. Daha sonra Maçka Sanat Enstitüsü'nün imtihanlarına girdim. Aslında Bakırköy Lisesi'ne gitmeyi çok istiyordum. Babam elektrik teknisyeniydi bizim de meslek sahibi olmamızı, hayata kısa yoldan atılmamızı istiyordu. Bu vesileyle Maçka Sanat Enstitüsü Elektrik Bölümü'ne girmiş olduk. 1964-1965 yılında oradan mezun oldum. Yıldız Teknik Üniversitesi eleme sınavına girdim kazandım, giriş sınavlarına katılmadım. Sonra Teknik Öğretmen Okulu'nu kazandım oraya da gitmedim, öğretmenliği pek istemiyordum. Ve kısa yoldan hayata atıldık. Kısa bir dönem Tommiks ve Teksas kitaplarını çıkaran Ceylan Yayınları'nda görev yaptım. Daha sonra Zeytinburnu'ndaki Sümerbank fabrikasının elektrik bobinaj atölyesinde işe başladım. 3 yıl sonra askere gittim. Askerlik sonrası Efes Pilsen'de elektrik supervisor olarak başladım. Buradaki iki yıllık süre

zarfında sendikal faaliyetlerde de bulundum. Burada gelecek görmediğimden ayrıldım. Vita Yağ Fabrikası'na başvurduğum dönem THY'nin de imtihanlarına girdim ve kazandım. Vita Yağ Fabrikası başvurumu kabul etti ve iyi bir ücret teklif etmesine karşın; ben geleceği havacılık alanında gördüm ve THY'yi tercih ettim. Bazı ağabeylerimin de önerisiyle 1973 yılında THY'de Elektrik Radyo Atölyesi'nde işe başlamış oldum. O dönem THY gözde bir kuruluştur ki, halen de öyledir. Yaklaşık bir buçuk yıl orada görev yaptıktan sonra ön bakıma geçmiş oldum. Benim girdiğim iş yerlerinde ekip çalışmasına uygun bir karakterim var, çok çabuk uyum sağlıyorum. Dolayısıyla lehime olabilecek kararları almamda, beraber çalıştığım kişiler tarafından desteklenmem, doğru kararı almam konusunda hep destek görmüşümdür, yönlendirilmişimdir. THY'nin o dönemlerinde mesleki beceri, kabiliyet, ekip çalışmasına uyum çok ön plandaydı. Günümüzde de ekip çalışması, vazgeçilmez bir durum. Bunu her vesileyle de vurgularım.

THY'de başladığınız 1973 yılının bir panoramasını çizmek isterseniz neler söylersiniz?

THY'nin yanlış hatırlamıyorsam 26 uçağı vardı. İlk tip eğitimimi Boeing 727 üzerine aldım. Bu eğitim için ABD'ye Seattle'a gittim. 40 gün Seattle'da Boeing 727 eğitimi aldım. THY, meslek



liselerinden ve enstitülerden gelenler için bir okul işlevi de görüyordu. O zaman şimdiki gibi eğitim veren okullar yoktu. İşe girdikten sonra yaklaşık iki yıl boyunca uçak eğitimi aldık. Sistemlerin, genel bakımların, alet edevatların eğitimini aldık. Başarılı bir eğitimdi. Bu eğitimler sonunda çok başarılı arkadaşlarımız ortaya çıktı.

Usta çırak ilişkisinin ortaya koyduğu bir eğitimden geçmişsiniz. Teknisyen hayatınızda sizde iz bırakan isimleri anmak istersek neler söylersiniz?

Tayyar Baba ve Salih Hoca vardı vardiya şefleri; Yücel Aksoy ve Ahmet Kaya Müdürlerimdi. Bu isimlerin üzerimde büyük etkileri olmuştur. Bilhassa rahmetli Salih Hoca, bende iz bırakan biridir. Çok yürekli, çok cesaretli, konusuna hakim, pratik çözümleri olan, çok seri üretebilen bir şef, ağabeyimizdi. Uçak teknisyenleriyle uçuş ekipleri arasında yaşanan sıkıntılarda hep arkamızda olurdu.

Sosyal kişiliğiniz her yerde ve her koşulda devreye giriyor ve sizleri bir yerlere taşımış görünüyor, başarılı çalışma hayatınızda bunun da etkisi var sanırım...

Teknisyen olarak başarılı bir çalışma hayatım oldu. Sosyal konulara da hep duyarlı olmuşumdur. Sosyal olaylara karşı duyarlılığım sebebiyle 'sakıncalı piyade' olarak bilindim. Haksızlığa hiç tahammülüm olmadı. Teknisyenlerin vizyonu ve misyonu için mücadele etmiş bir insanım. Ama buna rağmen sevilen sayılan bir insan oldum. Sosyal duyarlılığım mesleğimde geri kalmama hiçbir zaman engel olmadı. Mesleğimde de başarılı olmam benim çevremde ve üst düzeyde saygınlığımı artırmıştır. İşinizi iyi yaptığınız zaman sosyal konulardaki mücadeleniz de olumlu etkileniyor. Efes Pilsen'de başlayan sendikal harekette bulunma bilinci, yaşamımın her alanında bir şekilde süre gelmiştir. Duruşum, çevreyle olan iletişimim, olaylara yaklaşımım nedeniyle insanlar her zaman beni bir yerlere aday gösterdiler. İnsanların taleplerine de her zaman duyarlı oldum.

THY Spor Kulübü başkanlığı da bunun sonucu olsa gerek...

THY Spor Kulübü'nü kurduktan sonra, kulüpte önce genel sekreter

olarak görev yaptım. Daha sonra 1982 - 1986 yılları arasında THY Spor Kulübü başkanlığı yaptım. Futbol kulübü büyük başarılar elde etti, 3'üncü Lig'e kadar yükselmişti. Bu bir ekip çalışmasıydı tabii. Rifat Kolak, Halim Tuna, Gündüz Peşinci, Nuran Toy, Ahmet Tekin, Tuğrul Yalçın gibi arkadaşların ciddi katkıları oldu. Çalışmalarımız her zaman başarıyla sonuçlandı.

Kulüp başkanlığınız dönemiyle ilgili ilginç anılarınız da olmalı...

O zamanlar transfer ücretleri yüksek olduğundan, başarılı futbolcuları resimde görülen birkaç futbolcunun dışında tamamı THY'nin çeşitli departmanlarında göreve başlatıldı. THY'ye transfer ettiğimiz arkadaşların çocuklarının bile şu anda bu alanda çalışıyor olması da geçmişteki bu sürecin sonucu olsa gerek.

1986 yılına geldiğimizde THY Spor Kulübü başkanlığınız devam ediyordu... Oradan devam edelim mi?

Başarılı bir teknisyen seviyesine ulaşmıştım. Airbus eğitimi için Toulouse'a gitmeden önce Avionic Atölyesinde Ağabeyimiz Sedat Demir, "Yeni bir şirket kurulacak, oraya gelir misin?" diye sordu. Hiç düşünmeden, "Olur gelirim!" dedim. Sonra öyle kaldı. İki aylığına Fransa Toulouse'a gittim.

Sonra döndünüz ve verdiğiniz söz karşınıza çıkmış oldu?

Dönünce "Hadi gel bakalım!" dediler. İstanbul Hava Yolları yeni kuruluyor, 'Caravelle' uçakları var. Ben 3,5 yıllık iken lisans almıştım. THY'nin envanterinde bulunan birçok uçağın tip eğitimi aldım. Fakat Airbus ve Concorde'un dedesi olan 'Caravelle' uçaklarını ne yerde ne de havada görmüştüm. Tabii karar vermek zor oldu. Hatırı sayılı kişiler "Yeni kurulan bir şirket, riskleri var, nereye gidiyorsun?" dediler. THY, Türkiye'nin en gözde markası. Dilekçem bir müddet işleme alınmadı, "Bir düşün!" dediler. Uzun bir süre topu taca attım. O zaman THY'de 195 TL maaş alıyordum. Oranın teknik müdürü Mehmet Demiruz Bey'in arabuluculuğuyla THY'deki 13 yıllık hizmetimi bırakıp İstanbul Hava Yolları'nda 575 lira maaşla başlamış oldum.



Sosyal olaylara karşı duyarlılığım sebebiyle 'sakıncalı piyade' olarak bilindim. Haksızlığa hiç tahammülüm olmadı. Teknisyenlerin vizyonu ve misyonu için mücadele etmiş bir insanım. Ama buna rağmen sevilen sayılan bir insan oldum. Sosyal duyarlılığım mesleğimde geri kalmama hiçbir zaman engel olmadı. Mesleğimde de başarılı olmam benim çevremde ve üst düzeyde saygınlığımı artırmıştır. İşinizi iyi yaptığınız zaman sosyal konulardaki mücadeleniz de olumlu etkileniyor.



Zor olmuştur, THY gibi bir kurumdan ayrılmış olmak?

Evet kolay olmadı. Hatta bir anımı anlatmak isterim. Beraber işe başladığımız ve genç yaşta hayatını kaybeden arkadaşlarımdan rahmetli Hayri Özkaraman, “Gerçekten gidiyor musun?” diye sordu. “Evet, söz verdim, artık cayamam, ayıp olur” dedim. O zaman durdu ve aynen şunu söyledi “Sen gidiyorsan o zaman ben de geleyim” dedi. Benim çok zor verdiğim kararı, o arkadaş, iki dakikada verdi. “Ciddi misin?” dedim, “Evet!” dedi. Bu benim için, arkadaşlığın, samimiyetin ve çevremdeki arkadaşların verdiğim kararlar konusunda da benimle birlikte olması noktasında önemli bir anıdır. Konuştum ve ikimiz beraber İstanbul Hava Yolları’na geçtik.

Sonra?

Şirket, bir süre sonra faaliyetlerini Kıbrıs’ta sürdürme kararı aldı. Geçici ve dönüşümlü bir görevlendirme olması kaydıyla Bakırköy’den çıktım ve Kıbrıs’a gittim. İstanbul’dan sonra Kıbrıs gerçekten zor oldu. Hem ekip çalışmasına uyum, hem de mesleki seviyedeki yeterliliğim çabuk kabul edildiği için, Kıbrıs’ta sürekli kalmam konusunda ısrar ettiler. Ben de “Beni burada tutamazsınız. Asla kalmam. Gerekirse Akdeniz’i yüzerek geçer yine durmam!” dedim. Ama sonra ‘Uçak Bakım Müdürü’ olarak 16 yıl Kıbrıs’ta görev yaptım.

1993-1994 yıllarında Eskişehir’den yeni mezun olmuş 70 öğrencinin 52’sini işe aldım. Bu arkadaşlarla çok iyi seviyelere geldik. Bu insanlar Ercan Havaalanı’ndaki hangarımızda çok iyi eğitim aldılar ve çok iyi yerlere geldiler. Burada yetişen personel, bugün dahi çeşitli kurumlarda görevlerini başarıyla yapmaktadır. Mesleğe katkılarından dolayı İstanbul Hava Yolları, saygıyla anılmayı hak ediyor.

İstanbul Hava Yolları ile yollarınız nasıl ayrıldı?

Sektörde önemli bir boşluğu dolduran seviyelere geldi İstanbul Hava Yolları. Büyüme sonrası farklı sektörlerle yöneliş, şirketi büyük bir krize soktu. Bütün personel çıkarılmasına rağmen benim ayrılmamı istemediler. Üç defa istifa ettim, kabul etmediler. Bir süre sonra artık kaçınılmaz bir durum olduktan sonra da ayrılmak zorunda kaldım.

Ayrılık sonrası sizi neler bekliyordu?

Kıbrıs’tan İstanbul’a gelme hazırlıkları yaparken, daha önce beraber çalıştığım arkadaşım Mehmet Çeçen, “Antalya’da yeni bir şirket kuruluyor, gel beraber çalışalım” diye teklifte bulundu. Ben “Yok, İstanbul’a gidiyorum” dedim. O ısrar etti. Sonra hanımla konuştuktan sonra, taşınmak için hazırladığımız eşyaların üzerindeki etiketi İstanbul yerine Antalya olarak değiştirdik. Antalya’da Sky Hava Yolu şirketine girdim. Ekip oluşturduk ve burada da 12 yıl çalıştım. Genel Müdür Yardımcılığı görevinde bulundum. Güzel günlerimiz geçti. Bir uçaktan 20’nin üzerinde uçağa çıktık. Turizm alanına yatırım yapan Sky Hava Yolu, bu alanda başarılı olmayınca, şirket Haziran 2013’te faaliyetlerini durdurdu.

Sanırım My Technic’teki hikayeniz de bundan sonra başlıyor...

2013 yılında My Technic’in Genel Müdürü Cem İpek Bey, “Ağabey gel beraber çalışalım, hatta lütfen gel Genel Müdür ol” şeklinde çok özverili bir davette bulundu ve şirketin kurucusu ve sahibi Sayın Yavuz Çizmeci Bey ile görüşmemizi sağladı. Yavuz Bey ile yapmış olduğumuz görüşmeler sonrası 12 Ağustos 2013 tarihinde genel müdür yardımcısı olarak göreve başladım. Birkaç ay sonra da genel müdürlük görevine getirildim. Başlarda sıkıntılı süreçlerden geçildi belki, ama bugün Sayın Yavuz Çizmeci’nin de desteğiyle çok farklı bir noktaya gelindi. Yavuz Bey saygıyla andığım bir şahsiyet. Çünkü giderlerin iki kat arttığı, karlılıkların yarı yarıya düştüğü bir ortamda havacılığa yatırım yaparak ciddi istihdamlar yaratan nadir bir yatırımcı. Yine MRO ve Havacılık sektöründe daima var olan çeşitli risklere rağmen yatırım yaparak istihdam sağlayan Sayın Sümer Akad ve Sayın Özcan Toplar Beyleri de saygı ile anmak gerekir. Bu organizasyonların başarılı olması, rekabet edebilecek koşulları yaratması kolay olmuyor. Bu tür oluşumlara destek olmak gerekir. Tabi burada da ekip çalışması sonucu yaptığımız değişiklikler, kısa sürede aldığımız kritik kararların olumlu sonuçlarını görmeye başladık. Kısa sürede çok büyük mesafeler kat ettik. 360 kişilik kadroya yeni takviyeler yaptık. Alanında başarılı arkadaşları bünyemize kattık. Bugün geldiğimiz noktada 640 kişilik bir ekip ve gelirini 4-5 katına çıkarmış bir My Technic var. Açık yüreklilikle





A310 Avionic tip eğitimi Toulouse / Fransa



Alitalia Hava Yolları'ndan alınan B727 uçağı'nda mode uygulaması



Seattle'dan alınan Boeing uçağı'nın Türkiye uçuşu

söyleyebilirim ki bugün My Technic olarak sadece teknisyene ve mühendise değil, beyaz yaka dahil, hizmet seviyesinde çalışan arkadaşlar dahil, Avrupa standartlarında ücretlerin verildiği bir organizasyona sahibiz. Bugün Avrupa, Asya, Afrika, Orta Doğu, hatta Uzak Doğu'dan müşterilerimiz oluştu. Kıvanç verici bir noktadayız. Bu ivme genç ve dinamik kadromuzla artarak devam edecek.

Sizi bu meslekte şevkle çalışmaya motive eden şey neydi?

Uçak teknolojisine olan saygım. Bizim işimiz, dünyada meslek olarak ön planda olan, çok saygın bir iş. Her geçen gün teknoloji gelişen ve büyüyen bir sektör.

Bu mesleğin size kazandırdıkları ve sizin bu mesleğe verdikleriniz... Havacılık alanını nasıl değerlendirirsiniz?

Bu meslekte 30 yılı yöneticilik olmak üzere 45 yılım geçti. Tabiri caizse merdivenin ilk basamağından son basamağına kadar her basamağı yaşamış biriyim. Havacılık alanında çalışanların diğer sektörlerle oranla çok şanslı olduğunu düşünüyorum. Dolayısıyla bu sektöre giren kişilerin, bu mesleğin saygınlığının gereğini yapması gerekiyor. Küçük detaylara takılıp bu şansı hırpalamamaları, sektöre zarar vermemeleri gerekir. Her şeyden önce bu meslek, yurt dışına açılan bir pencere niteliğine sahip. Her yönüyle saygı duyulması gereken evrensel bir meslekten bahsediyoruz. Ben 25 yaşında Amerika'ya gönderildim. Bu kolay kolay yaşanabilecek bir deneyim değil. Dünyanın her yerine gidebilme imkanlarının sunulduğu, 5 yıldızlı otellerde konaklamaların sağlandığı, son derece cazip bir meslek. Tabi bu mesleğin kendilerine sağladığı argümanları hak edenleri ve şımaranları da ayırt etmek lazım.

Anlaşılan bugün bulunduğunuz genel müdürlük seviyesinde de hak ve hukuk konusundaki duyarlılığınız devam ediyor desenize...

Emeğe, adalet duygusuna sonuna kadar saygı duyan biriyim. Emek olmadan, iş olmuyor. Duyduğum bu saygının gereği olarak mesai

arkadaşlarıma elinde adalet terazisi bulunan heykelciği üç yıldır hediye veriyorum. Bu mesleğe saygı duymak gerekiyor. Saygı sadece şekilsel olmamalı, kendini iyi yetiştirerek, mesleğin hakkını vererek saygı duyulmalı. Ki My Technic'in bugün her geçen gün marka değeri yükselen bir kurum olmasında bunun da payı var muhakkak.

Bu bir başarı hikayesi... Teknisyen olarak başladığınız meslekte, bugün üst düzey bir yöneticisiniz... Mesleğe yeni başlayacak olanlara, çalışmakta olanlara neler söylemek istersiniz?

Özellikle şunu vurgulamak gerekir, eskiden meslek liselerinden ve enstitülerden istihdam sağlanan bir meslekti bizimkisi. Bugün kıvanç duyulacak gelişmeler yaşanıyor. Ancak nicelik artışının yanında nitelikte aynı başarıyı yakalayamadığımızı görüyorum. Okullar çok arttı ama nitelikli eğitim konusunda gerekli hassasiyetin gösterilmediğini görüyorum. İnsanların olaya sadece maddi boyutuyla yaklaştıklarını görüyorum, bu doğru değil. Üretmeden, emek vermeden bir beklentinin oluşması doğru değil. İşe başladıktan 5-6 ay sonra karşınıza gelip "Ben başka firmaya gideceğim" demenin doğru olmadığını söylemek durumundayım. Nasıl bir eğitim alırsanız alın, içinde bulunduğunuz organizasyona ciddi katkı yapabilmemiz için en az üç yıl tecrübe edinmeniz gerekir.

Eğitimdeki nitelik eksikliğini nerede görüyorsunuz?

Öncelikle verilen eğitimlerin pratikle desteklenmesi gerekiyor. Dünyadaki eğitim alanındaki gelişmelerin bizim havacılık okullarında da uygulanması ve standartların yükseltmesi önemli. Bu sektörde yetişen gençlerin, vizyon, misyon ve sosyalleşme alanındaki eğitimlerine ciddi anlamda katkı vermek gerekiyor. Eğitim kurumları temsilcileriyle bir araya geldiğimizde onlara, "Öğrencilere sadece uçakçılığı öğretmeyin. Sadakat, ekip çalışması, kişisel paylaşım, iletişim konularını da öğretin" diyorum. Patronumuz Yavuz Çizmeci, 10'uncu Yıl yemeğimizde "Buraya yapılan milyon dolarlık yatırımlar önemli değil. Sarf edilen



emeğinizin karşılığı yok. O emeğe saygı duymak gerekir” demişti. Ben de aynı düşüncedeyim. Emeğin değerine, yüceliğine inanıyorum. Uçak teknisyenleri, uçak mühendisleri bu sektörün olmazsa olmazlarıdır. Yaptıkları işin önemini, dünya standartlarını yaşasınlar isterim. O saygıyı hissetsinler ve işlerini de ona göre yapsınlar isterim. Her zaman da onların bu mesleğin gerekliliklerini hissetmeleri konusunda çaba gösteririm.

Evet, biz şu an Avrupa ile rekabet ediyoruz. Tesislerimiz var. Buna ilaveten İstanbul Havalimanı’nda yapılan yeni yatırımlar var. Başka firmaların büyük projeleri var. Kıvanç duyacağımız gelişmeler bunlar. Ancak İstanbul’un bir bakım üssü olması gerekiyor. Bu alanda çalışacak arkadaşların da bu potansiyeli görmeleri ve kaliteli işler çıkarmak için kendilerini buna göre yetiştirmeleri gerekiyor. Daha iyi hizmet için, daha iyi işler ortaya çıkarmak için çaba sarf etmek gerekiyor.

Geçmişle bugünü kıyasladığımızda teknisyenliğin daha da kolaylaştığını söyleyebilir miyiz?

Teknolojinin gelişimini, ivmesini değerlendirdiğinizde çalışan insanlara rehberlik eden, teknik gelişimler bugün çok artmış vaziyette. O gün siz kendi yönteminizle arızayı çözerdiniz. Kitaplar, menüler yardımcı olurdu ama neticede, sisteme girdiğinizde size arızanın nereden kaynaklandığını gösteren alet edevat, cihazlar, uçaklar üzerinde çok da fazla yoktu. Şimdi var. Nereye bakılması gerektiğini, neyin değişmesi gerektiğini söylüyor sistem. Bugün teknisyenlik kendini iyi yetiştiren için çok kolaylaştı. Ancak yine de bu işte el becerisi önemini halen koruyor.

Teknisyenlikten gelen biri olarak, sizler teknisyen alımlarında nasıl bir yol izliyorsunuz?

Atölyeye alınan personelin havacılık lisesinden olmasını, hangara alınacak olanların da havacılık yüksek okulu ve üniversite mezunu olmalarını tercih ediyorum. İnsan kaynakları bir ön mülakat yapıyor, İngilizce ve diğer eğitim biriminin hazırlamış olduğu sınavlara tabi tutuyor. Buraya alınacak vasıflı tüm personelin istihdamını ben görmek isterim. Bazen beş on dakika, bazen bir saat kişiyle sohbet ederim. Bazen görüşmeler uzun sürse de, bunların önemli olduğunu düşünüyorum.

Bu meslekte özgüven çok önemli. Kişi beli bir seviyeye geldikten sonra, özgüveni yoksa her zaman birilerine bağımlı olarak çalışmak zorunda kalır. Karar verme yeteneği eksik kalır. Bu alanda çalışmak isteyenlerin, bu mesleğin hassasiyetlerini içine sindirerek işe başlaması gerekiyor. Bu işi önemseyerek de kendilerini yetiştirmeleri gerekiyor. Sadakatli olmaları gerekiyor, iş yerlerini korumaları gerekiyor. Sosyalleşmenin önemli olduğuna inanıyorum. Sosyal olmayan bir insan, ekip çalışmasına, paylaşmaya ayak uyduramaz. Hiçbir konuda başarılı olamaz. İnsan mesleğine saygı duyacak, ekip çalışmasına saygı duyacak, sosyalleşecek ve gerek mesleki gerek diğer konulardaki bilgisini, birikimini paylaşacak, kendine saklamayacak.

Geçmişte UTED’de de görev yaptınız, neler söyleyeceksiniz.

78-80 yıllarında yönetim kurulunda bulundum. Mali ve genel sekreterlik görevi yaptım. Dernekler, rehber organizasyonlardır. Herkesin sahip çıkması, büyütmesi, yer alması gereken bir organizasyondur. Sektörde yanlış giden uygulamalara yönelik itirazı yapacak olan bireyler değil, kurumlardır. Kurum güçlü olursa, kuruma sahip çıkılırsa, güç birliği oluşturulursa, o zaman



Her şeyden önce bu sektörde çalışanların diğer sektörlere oranla şanslı olduklarını düşünüyorum. Bu meslek, yurt dışına açılan bir pencere niteliğine sahip. Saygı duyulması gereken evrensel bir meslek. Bu sektöre giren kişilerin, bu mesleğin saygınlığının gereğini yapması gerekiyor. Küçük detaylara takılıp bu şans hırpalamamaları, sektöre zarar vermemeleri gerekir.



sesiniz gür çıkar ve bir yerlerde kendinizi dinletebilir, dikkate alınırsınız. Dernek yönetiminde bulunan arkadaşlarımızın üyelerden gelen talepleri doğru değerlendirmeleri ve rehberlik görevini yerine getirmeleri gerektiğine inanıyorum. Tabanı sürekli genişletmek gerekiyor.

Sektörde 45 yılınız geçti... Ne dersiniz, kaç yıl daha deneyiminizden istifade etmiş olacağız?

Tarih gibiyiz tabii. Patronum Yavuz Çizmeci, geçmişten de tanıdığım, çok saygı duyduğum biridir. “10 yıl daha götürür müyüz?” diye soruyor. “Yerimize birilerini yetiştirip, bırakmamız lazım” diyorum. “Sen öyle şeyler düşünme” diyor. Bilemiyorum tabii, 70 yaşına geldim. Allah sağlık verirse neden olmasın...



HAVAYOLU İŞLETMELERİNDE PAZARLAMA KAVRAMI-II

“

Havayolu işletmelerinin verdiği hizmetler, paket halinde sunulan bir pazarlama sürecidir. Havayolu hizmeti kendi başına bir amaç olmaktan ziyade, çoğunlukla diğer amaçlardan türetilmiş bir talep durumundadır. Bu da, havayolu işletmelerinin iş dünyasındaki gelişmeleri ve rakip hizmetleri yakından takip etmeleri gerektiğini ifade eder. Hava taşımacılığı sektörü ekonominin genel durumundan bütünüyle etkilendiğinden, müşterilere sunulan hizmetlerin kalitesinde farklılıklar ortaya çıkmaktadır.

”

Günümüzde havayolu işletmeleri yolcularına benzer uçaklarla hizmet verdiğinden, pek çok havayolu işletmesi sunduğu hizmeti farklılaştırma yoluna gitmektedir. Havayolu hizmetinin farklılaştırılmasının nedeni hizmet için bir değer yaratmak ve marka imajı/kimliğı oluşturmaktır. Bu anlamda Singapur, Emirates, British Airways, THY gibi küresel ölçekli havayolları farklılıklarıyla ortaya çıkmaktadır. Hava

taşımacılığı sektöründe temel amaç, işletmenin karlılığını artırma ve varlığını sürdürme çabasıdır. Ayrıca havayolu işletmesinin özel misyonu olarak bir imaj sahibi olması ve marka bağlılığını yaratması da önemlidir. Her iki boyut da birbiriyle etkileşim halindedir. Eğer bir havayolu işletmesi kötü bir şöhrete sahipse ve müşterilerini olumlu olarak etkileyemiyorsa iyi bir imaj yaratamamakta ve müşteri bağlılığı (customer loyalty) oluşturamamaktadır.

Bir işletmenin ilk görevi gireceği pazarı seçmek, yani ürün ve hizmetlerini pazarlayacağı hedef pazarı belirlemektir. Daha sonra sıra, hedef pazara uygun pazarlama karmasının geliştirilmesine gelir.

Pazar Bölümleme Yönteminin Yararları

- Yeni pazar fırsatları ele geçirilir, pazar bölümünün istek ve ihtiyaçları daha iyi saptanır
- Daha uygun ve etkili pazarlama karması ya da karmaları geliştirilir
- Şiddetli rekabetten kaçınılır
- İşletme, kaynaklarını seçtiği pazar bölümüne uygun olacak biçimde geliştirebilir

Havayolu işletmeleri de diğer işletmeler gibi hizmet verdikleri pazarı bölümlemektedir. Buna göre havayolu pazarı; 'yolcu' ve 'kargo' pazarı olmak üzere ikiye ayrılmakta; yolcu pazarı da 'iş amaçlı', 'eğlence/tatil amaçlı' ve 'diğer' olmak üzere 3 bölümde incelenmektedir. Havayolu pazarının bölümlenmesinde taşıma mesafesi de önemli bir kriterdir. Buna göre uçuşlar; kısa, orta ve uzun mesafeli olarak 3'e ayrılmaktadır. Uçuş mesafesi; uçuş frekanslarını, uçuş zamanlamasını ve uçuşta verilecek hizmetin biçimini etkilemektedir.

Seyahat Amacı Dışında Farklı Pazar Bölümlendirme Ölçütleri

Fiyata duyarlılık: Talebin fiyat elastikiyeti yüksek ya da düşük olan yolcular

Zamana duyarlılık: Toplam uçuş ve seyahat süresini önemseyenler ya da yeterince önemsemeyen yolcular

Seyahat sıklığı: Düzensiz aralıklarla ve çok az sıklıkla seyahat edenler, düzenli aralıklarla fakat az sıklıkla seyahat edenler, düzenli aralıklarla ve sık seyahat edenler

Ulusal/uluslararası uçuşlar: İç ya da dış hat uçuşlarında seyahat edenler

Kişisel özellikler: Yaş, cinsiyet, gelir seviyesi, belirli bölgelerden ya da ırklardan kaynaklanan kültürel ve kişisel özellikler, sosyo-kültürel seviye

Varış noktasındaki kalış süresi: Günübirlik, kısa süreli ya da uzun süreli

Dünya ortalamalarına göre, tarifeli havayolu taşımacılığında iş amaçlı yolcu oranının yüzde 20-30, eğlence amaçlı yolcu oranının ise yüzde 70-80 olduğu belirtilmektedir. Eğlence amaçlı yolcuların sayısı giderek artmaktadır. Her ne kadar iş amaçlı yolcular küçük bir bölümü oluştursa da, havayolu gelirlerinin önemli bir bölümü iş amaçlı yolculardan gelmektedir.

İş amaçlı pazar bölümünün istek ve ihtiyaçları tatil amaçlı pazar bölümündeki yolculara göre farklılıklar göstermektedir. İş amaçlı yolcu için, havayolu işletmesinin dakiklığı önemli bir yer tutmaktadır. Dakiklık konusuna gereken önemi vermeyen havayollarının rekabetçi ortamda iş amaçlı yolcuları kendilerine çekmeleri oldukça zordur. Yine, uygun uçuş zamanları ve uçuş sıklığı da iş amaçlı yolcuların beklentileri arasındadır. Bu yolcular ayrıca havayolunun en yeni ve modern uçakları kullanmasını da istemektedir. Uçuş sırasında verilen hizmetin kalitesi de önemlidir. Bunlara ek olarak; bagaj işlemlerinde kolaylık, ayrı check-in imkanı, sınıf ayrımı, havayolu işletmesinin imajı, biletleme konusunda esnek davranılması gibi unsurlar da iş amaçlı yolcular için önemlidir.

Eğlence amaçlı pazarda ise yolcular bilet ücretlerini kendi kişisel gelirlerinden ödedikleri için bu pazar bölümü fiyata karşı duyarlıdır, yani bu yolcuların talepleri fiyata karşı elastik bir tutum sergilemekte ve pazar fiyat indirimlerinden etkilenmektedir. Uçuş frekanslarının sıklığı ya da dakiklık gibi konular bu pazar bölümü için daha az

Tarifeli havayolu taşımacılığında iş amaçlı yolcu oranının yüzde 20-30, eğlence amaçlı yolcu oranının ise yüzde 70-80 olduğu belirtilmektedir.



Havayolu yolcu pazarı; iş ve seyahat amaçlı pazar olarak ikiye ayrılmakla birlikte, bu iki pazar bölümü tam olarak tüm talebi karşılayamamaktadır.

önemlidir. Havayolu yolcu pazarı; iş ve seyahat amaçlı pazar olarak ikiye ayrılmakla birlikte, bu iki pazar bölümü tam olarak tüm talebi karşılayamamaktadır. Üçüncü pazar bölümü olan 'kişisel amaçlı pazar' bölümü, kendi kişisel nedenleriyle yolculuk edenlerden oluşmaktadır. Bu nedenler arasında; acil ailesel nedenler, hastalık, ölüm, evlilik gibi nedenler vardır. Bu bölümde yolcu bilet ücretini kendi gelirinden ödemektedir. Bu yönüyle eğlence amaçlı pazara benzerlik göstermektedir. Ancak bu pazar bölümü için uçuş frekansları ve istenilen zamanda koltuk bulunabilmesi de önemlidir. Bu yönüyle de pazar iş amaçlı seyahat edenlere benzemektedir.

Pazarlama Karması

Pazarlama karması (4P) pazara sunulacak ürün hakkında verilecek kararlarda pazarlama ilkelerinin uygulanması hakkında bilgi sağlamaktadır. Ürün; havayolu ürün fiziksel bir mal değil, müşterilerin yararlı bulduğu hizmetler topluluğudur. Bu kapsamda; uçuş ağı, uçak tipi, sıklık ve zamanlama, biletleme, bagaj ve yer hizmetleri, havayolunun imajı ve uçuş sırasındaki hizmetlerdir. Fiyat; fiyatlandırma, pazarlama karmasının anahtar elemanlarından birisidir. Havayolu işletmeleri yolculara first/business/ekonomi olmak üzere 3 farklı sınıfta, farklı fiyatlar ile hizmet sunmaktadır. Fiyatın belirlenmesinde müşteri talebi en önemli unsurdur. Hizmetin fiyatı ne kadar düşerse, müşterinin de bu hizmete olan talebi o oranda artmaktadır. Tutundurma; bu karmanın temel amacı, hedef pazardaki müşterilerin havayolunun hizmetlerinden doğru zamanda, doğru yerde ve uygun fiyat ile haberdar olmasını sağlamaktır. Yer karması



Havayolu pazarı; 'yolcu' ve 'kargo' pazarı olmak üzere ikiye ayrılmakta; yolcu pazarı da 'iş amaçlı', 'eğlence/tatil amaçlı' ve 'diğer' olmak üzere üç bölümde incelenmektedir.

ise bazen karışıklık yaratmakla birlikte, havayolu sektöründe dağıtım kanalları olarak adlandırılmaktadır. Bu karma, hizmetlerin istenilen yer ve zamanda yolculara sunulmasıdır. Bu kapsamda havayollarının kullandığı çeşitli dağıtım kanalları bulunmaktadır.

Geleneksel olarak 4P olarak adlandırılan pazarlama karmasının, zaman içerisinde hizmetler söz konusu olduğunda yetersiz olduğu ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda pazarlama karmasına İnsan (People), Fiziksel Kanıtlar (Physical Evidences) ve Süreç (Process) olmak üzere 3P daha eklenerek karma 7P'ye çıkmıştır.

Siz istediniz, biz geliyoruz!

Antalya Havalimanı'nda da hizmetinizdeyiz.

Galley Equipment Shop

Oxygen Shop

Wheel&Brake Shop

Fire Extinguisher Shop

Slide Shop

Battery Shop

NDT Shop

Başka bir arzunuz?





Dr. Yüksel BOZKURT
İş Mükemmelliği Danışmanı
yuksebozkurt@uted.org

HAVACILIKTA STRATEJİK YÖNETİM-2



Bir önceki yazımızda 'strateji'yi tanıtmış, SWOT analizi, stratejik plan ve hedeflerden bahsetmiştik. Bu ay yazımızda stratejik yayılım hakkında bilgi vereceğiz.



Stratejik yayılım için neler gereklidir?

- Kültürel değişim
- Çalışanlara yetkinlik ve yetke verilmesi
- Sürekli gelişim araçları kullanımı
- Global rekabet için yaratıcı düşünce TRIZ, 3P araçları kullanılması

Kültür

Stratejik yayılımı sağlamak hedeflere ulaşabilmek için;

- Çalışanlar kararlara dahil edilirler
- Kalite ve akış için süreç iyileştirmeler yapılır
- Problemler öğrenme fırsatı olarak görülür, problem ortaya çıktığında kişiler değil süreçler sorgulanır.
- Süreç iyileştirmeye basit bir şekilde yaklaşılr

- Problem tespiti için geribildirimler alınır, çözümler için destek verilir geliştirmeler doğrulanır.
- Esnek hedefler seçilir

Stratejik yayılım sağlanması için gerekli kültürel değişim yaşanmış şirketlerde;

- Tüm seviyelerde liderlik vardır.
- Gerekli olduğunda tüm kaynaklar mevcuttur.
- Eğitimli çalışanlar sürekli gelişim felsefesini anlamakta ve uygulamaktadır.
- Çalışan herkes gelişim süreçlerine dahildir.
- Çalışanlar gelişim fırsatları bulduğunda heyecanlanırlar.
- Kuruluş değişim ve önerileri olumlu karşılar.
- Çalışan memnuniyeti ölçülür ve dikkate alınır.



**Stratejik yayılım
gerçekleştğinde
rekabetçi ve
mükemmellik yolunda
ilerlemeler başlar.**



Yetkinlik ve yetkelendirme

- Farkındalık eğitimleri verilmektedir.
- Lider yetiştirme programı mevcuttur.
- Rehberlik edilen çalıştaylar mevcuttur.
- Yapararak öğrenme, gelişim çalışmalarına katılım sağlanır.
- En iyi uygulamalar paylaşılır.
- Hataları dikkatlice inceleyerek maliyet, zaman, kalite kayıpları paylaşılır.
- Çalışanlara yetkelendirme yapılır.

Sürekli gelişim araçları kullanımı

Sürekli gelişim araçları olarak;

- Müşteri ve piyasa geribildirimleri toplamak
- Problem çözme, karar alma
- Süreç sertifikasyonu
- Proje yönetimi
- Yalın-sürekli gelişim-aracıları
- Tedarikçi geliştirme programları kullanılır.

Yalın-sürekli gelişim-aracıları

1. Süreç yönetimi ve sertifikasyonu
2. Müşteri geri bildirim analizi
3. Tekrarlar için veri toplama ve analiz
4. Kök neden analizi ve hata önleme
5. Kıyaslama
6. 5S
7. TPM
8. VSM
9. 3P
10. Standart işlem
11. Hazırlık süresi azaltımı

Global rekabet için yaratıcı düşünce TRIZ, 3P araçları kullanılması

Globalde rekabetçi bir şirket olmak için sürekli inovasyon yapmak gerekmektedir. İnovasyon için yalın yönetim metodlarından 3P ve/veya TRIZ kullanılarak süreç, ürün inovasyonu gerçekleştirilir.

Stratejik yayılım gerçekleştiğinde rekabetçi ve mükemmellik yolunda ilerlemeler başlar. Sürdürülebilir rekabetçi mükemmel şirketlerin en göze çarpan özellikleri:

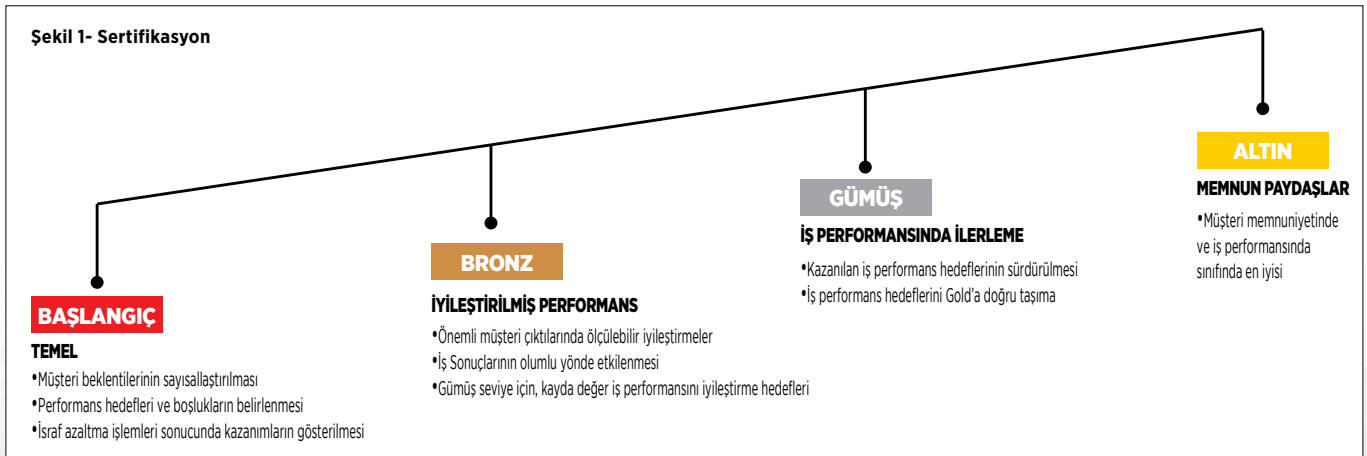
- Süreç yönelimlidir.
- Datalar ile yönlendirilir.
- Müşteri odaklıdır.
- Hedefler ve sonuçlar arasında boşlukları kapamak için yapılması gerekli işlemleri acımasızca talep eder.
- İş metrikleri iyileştirme için kullanılır.
- Aktivite ve çabalar değil, sonuçlar ölçülür.

Stratejik yayılımda başarılı olmak için tüm şirket genelinde, tüm yalın-sürekli gelişim araçlarında aynı anda aşağıda Şekil-1'de verilen seviyelerde olmak önem arz etmektedir. Örnek olarak tüm yalın araçlarında (5S, VSM vb.), tüm şirkette öncelikle temeller atılarak, bronz, gümüş ve altın seviyelerine ilerlenebilir. Altın seviyesine ulaşım için uzman görüşü olarak en az 3 yıl gereklidir. Bu süre şirketin büyüklüğüne ve liderlerin katılım durumuna göre artabilir. (Şekil 1)

En iyi dileklerimle...

Referanslar: UTC-ACE Introduction lecture notes.

Şekil 1- Sertifikasyon





UZAY ZAMAN İÇİNDE BİR GEÇİT... SOLUCAN DELİĞİ



İsmet ŞAHİN
Teknik Eğitmen
ismetsahin@uted.org



1935’lerde Einstein ve Rosen ile söz konusu olan ve ‘Genel Görelilik’ kuramına göre vücut bulan ‘Solucan Deliği’, basit açıklamayla uzayda iki noktayı doğrusal düzlem yerine aradaki bir geçitle daha kısa yol haline getiren tünellerdir.



Daha önceki yazılarda nötron yıldızlarından ve kara deliklerden söz etmiştik. Tesadüf ki European Southern Observatory (Avrupa Güney Gözlemevi) bilim insanları, iki hafta önce Samanyolu’nun merkezindeki karadeliği gözlemlediler. Karadeliğin kendisini görmek mümkün olmadığından çevresinde dönen yıldızlardan kopardığı maddeleri yutuşu gözlemleniyor. Kütle çekiminin büyüklüğünden, madde çekim hızını ışık hızının yüzde 30’larına kadar çıkarıyor ve girdaplar oluşturarak bu maddeleri doyumsuz midesine indiriyor. Bu maymun iştahlı canavarın çok uzak kollarında, kendi halimizde dönüyor olmamız bizi şanslı kılıyor.

Karadeliklerle ilgili bir diğer teori de ‘Solucan deliği’dir. Bu hikaye 1935’lerde Einstein ve Rosen ile söz konusu oldu ve ‘Genel Görelilik’ kuramına göre vücut buldu. Basit açıklamayla uzayda iki noktayı doğrusal düzlem yerine aradaki bir geçitle daha kısa yol haline getiren tünellerdir. Elbette bunun oluşabilmesi için ender vuku bulabilecek gereklilikler var. Doğrusal düzlemi ortadan ikiye

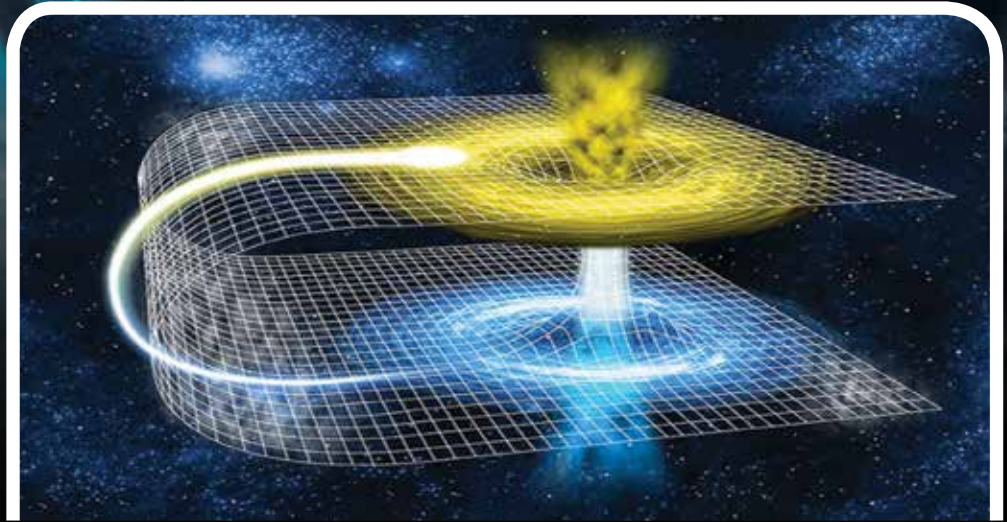
katlamamız, ilgili iki noktayı altı üstü denk getirmemiz gerekiyor. Ayrıca iki karadeliğin olmazsa olmazı.

Interstellar filmini izleyenler hatırlayacaktır, Güneş sisteminde Satürn’ün yakınlarında bir solucan deliği girişi belirdiyordu. Kahramanımız bu deliğin içine girerken bazı garip deneyimler yaşıyor ve girişten geçtikten sonra önünde yeni bir uzay haritası belirdiyordu. Doğrusal düzlemle insanoğlunun o güne kadar göremediği kadar uzaklıklara bu solucan deliği sayesinde gidilebiliyordu. Teorinin amacı tam da bu: Uzağı yakın etmek.

Peki bu nasıl yapıyor dersek iki karadeliğin ağırlığına ve uzaydaki çöküntülerine ihtiyacımız var. Uzay boş bir sahne gibi düşünülse de aslında tam olarak öyle değil. Nötron yıldızları gibi Gökadaları oluşturan büyük kütleli cisimlerin hükmü altında şekilleniyor. Kütle çekimiyle kendine bağladığı Gökadaları çarşafa serilmişler gibi bir sisteme yerleştiriyor. Ağırlığı olan cisimlerin bu hayali çarşafı bir çöküntü meydana getirdiği de kanıtlanmış fiziki bir gerçektir. Bu

Solucan deliğinin uzay yolculuğunu kısaltmasının yanı sıra zaman yolculuğunu da mümkün kılma fikri bazı karşıtlıklarla beraber bilim çevrelerinde oldukça kabul görüyor.

Kara deliklerin kütle çekim büyüklüğü, madde çekim hızını ışık hızının yüzde 30'larına kadar çıkarıyor ve girdaplar oluşturarak bu maddeleri doyumsuz midesine indiriyor.

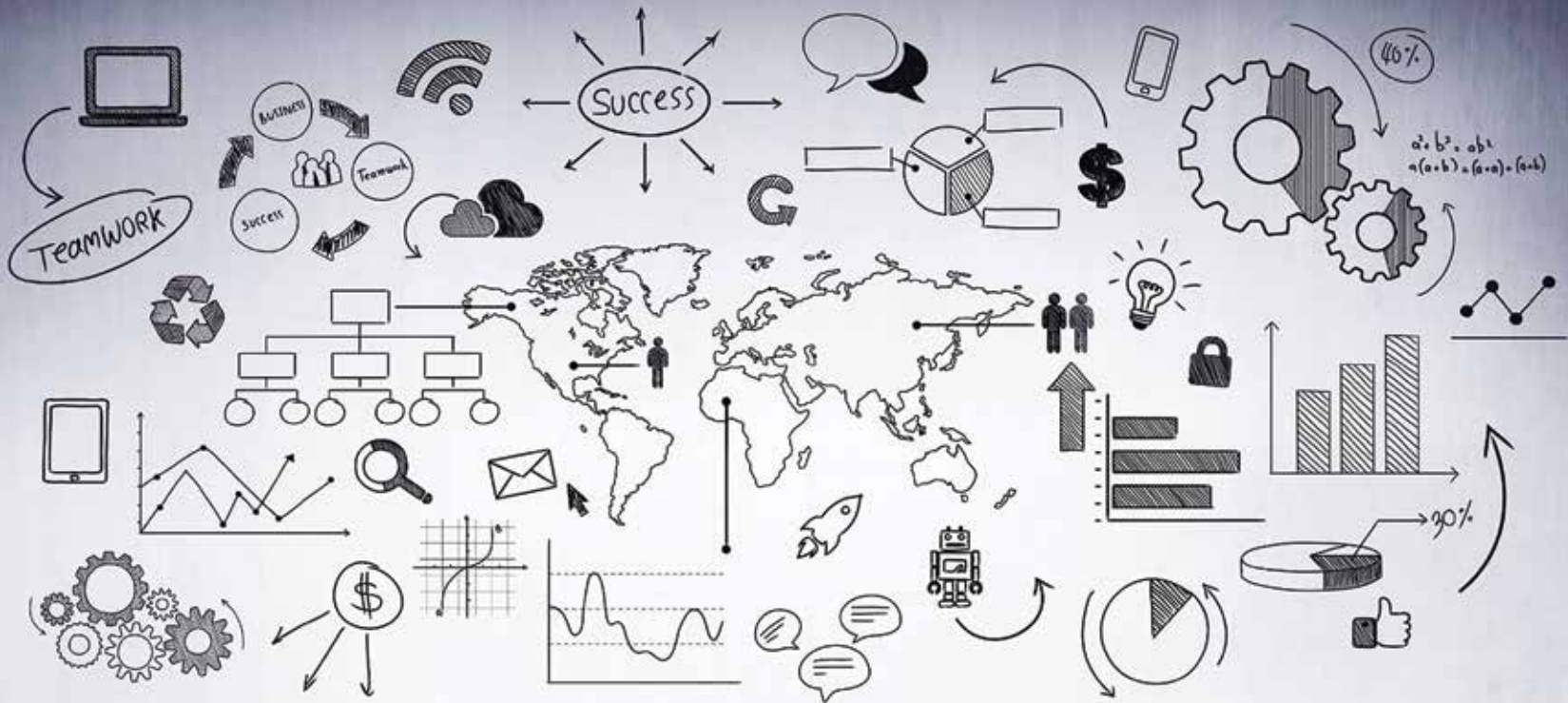


çöküntü kütle ve yoğunluğa göre değişmekte, yoğunluk arttıkça derinleşmektedir. Evrendeki en yoğun cisimler olan karadelikler çok sivri ve derin çöküntüler oluştururlar. Şimdi bir sayfayı ikiye katlayın. Üst yüzüne ve alt yüzüne aynı hızda birer yuvarlak çizim ve ortalarından kalem geçirip delin. O delik bizim solucan deliğimiz oldu. İki delik arasında kağıdın yüzey alanının uzunluğu yanında çok kısa bir yol edinmiş olduk. Teoriye göre uzayda bu delikleri oluşturan ve çarşafı delenler karadeliklerdir. Henüz kanıtlanmış ya da gözlemlenmiş bir örneği olmasa da Einstein'ın bugüne kadar haklı çıkan öngörülerini teoriyi güçlü kılıyor.

Solucan deliğinin uzay yolculuğunu kısaltmasının yanı sıra zaman yolculuğunu da mümkün kılma fikri bazı karşıtlıklarla beraber bilim çevrelerinde oldukça kabul görüyor. Çünkü astrofizikteki eski anlayışla uzay ve zaman ayrı ayrı düşünülürken, zaman konusunda genel görelilik kuramı ile kütle çekimin etkililiği kanıtlanmış ve artık uzay-zaman olarak düşünülmektedir. Yine Interstellar filminde yer çekimi ve zaman ilişkisi ustaca işleniyor.

Bugün gözümüzün önünde bir solucan deliği belirse içine girer miyiz sorusu ise devasa bir duvar olarak karşımızda duruyor. Bilim kurgu filmleri bu konuya yüksek ilgi gösterse de uzayda hiçbir şey masum değil. Hele ki iki kara deliğin ortasında olmak demek radyasyon sağanağında yol almak demektir. Başınızı bir karadelik ayağınıza diğer karadelik çekecek ve atomlarınıza bölünene kadar uzayacaksınız demektir. Solucan deliğinin karadelikten ne kadar uzakta oluştuğuyla ve kütle çekimine kapılmamak için ne kadar uzaktan, ne kadar hızla geçtiğinizle yakından ilgili bu durum. Hızı ayarlamak ve olay ufkuna yanaşmadan kütle çekiminden kaçmak mümkün olsa da yaydığı radyasyona ve kutuplarından ışık hızlarına yakın hızlarda fırlattığı maddelere maruz kalmak bugünün teknolojisiyle baş edilebilir bir durum değil.

O kadar sözünü ettim, Interstellar'ı da izlemediyseniz izleyin artık. Sözü yine geleceğin teknolojilerine bırakıyor ve iyi günler diliyorum.



Alişan DEĞİRMENCİLER
Uçak Bakım Teknisyeni
alisandegirmenciler@uted.org



BAK ŞİMDİ ARKADAŞIM!...

İletişim kurmak insanlığın var oluşundan bu zamana kadar en çok dikkat ettiği, önemseydiği ve her an kullandığı bir sistemdir. Bu ay havacılıkta iletişim konusunu sizlerle birlikte incelemek istiyorum.

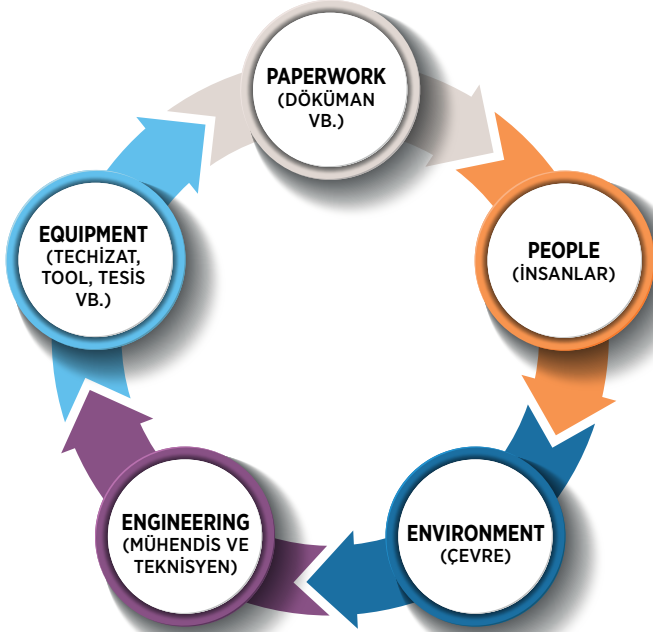
Her çağın en büyük sorunlarından birisi aslında. Hepimizin günlük hayatta yüz yüze, kameralar aracılığıyla, yazıyla, resimle, şarkıyla, atasözü ve daha birçok şey ile ima ettiğimiz, belirttiğimiz kavrama 'iletişim' deriz. İletişim; kişiler arasında, duygu, düşünce, bilgi - haber alışverişi, akla gelebilecek her türlü biçim ve yolla kişiden kişiye karşılıklı olarak aktarılmasıdır. İletişim kurmak insanoğlunun var oluşundan bu zamana kadar en çok dikkat ettiği, önemseydiği ve her an kullandığı bir sistemdir. Bu ay sizlerle havacılıkta iletişim konusunu sizlerle birlikte incelemek istiyorum.

Havacılık sektöründe çalışan kişilerin diğer meslek branşlarına nazaran zamana endeksli çalışma periyodu, stres, hataya sebebiyet verecek olan eylemler gibi sonuçlar doğurabilmektedir. Hatta ve hatta ekipler arası iletişim bu işleyişin en önemlilerinden birisidir. Ekiplerin her vardiya öncesi kendinden önceki vardiyadan kalan iş var mı ya da yapılacak bir şey var mı sorgulaması ile başlayan bu akış bir kişinin diğerine eksik ya da yanlış tariflemesi ‘adam x saat’ açısından zaman kaybına neden olmakla birlikte maddi açıdan da bir zarara sebebiyet verebilmektedir.

Bu iletişim akışını modelleyecek olursak;

PEEP Modeli

PEEP modelinde ana faktör uçak bakım teknisyeninin ve onun performansını olumsuz etkileyebilen unsurlar ile ilgili ilişkilere yer verilmektedir.



Örnek

Bir uçak bakım teknisyeninin çalışma esnasında birçok doküman ve tool kullanırken buna etki eden en büyük etken People (insanlar) ve Environment (çevre)'dir. Şimdi bunun iletişim ile olan boyutuna bakalım.

POZİTİF AÇI

- Dökümanın Güncel Olması
- İlgili Tool'un İşlevini Yerine Getirmesi
- Baskı ve Stres Altında Kalmadan Çalışma
- Tesisin Gerekliklikleri
- İlgili ve Diğer Birimler Arasında Bilgi ve Akış Transferinde Sorun Yaşanmaması
- Yetki ve Sorumlulukların Doğru Yönde Kullanılması
- Yapılan İşin Severek Yapılması

NEGATİF AÇI

- Dökümanın Güncel Olmaması
- İlgili Tool Un İşlevini Yerine Getirmemesi
- Baskı ve Stres Altında Kalan Çalışma Ortamı
- Tesisin Yetersiz Oluşu
- İlgili ve Diğer Birimler Arasında Bilgi ve Akış Transferinde Sorun Yaşamak
- Yetki ve Sorumlulukların Doğru Yönde Kullanılması
- Yapılan İşte Bezdirme Politikası



Havacılık sektöründe çalışan kişilerin diğer meslek branşlarına nazaran zamana endeksli çalışma periyodu, stres, hataya sebebiyet verecek olan eylemler gibi sonuçlar doğurabilmektedir.



Kısa Yorum

Pozitif ve negatif açılardan durumu değerlendirdiğimiz zaman aslında olayların oldukça basit ve ufak hamleler ile çözümleneceği oldukça net olduğu gözlenmektedir. Kişiler karşısındaki kişilere bir hususta bir şeyi ifade ederken kanıtlanabilir ifadeler ile karşısındaki kişiye bunları aktardığı zaman ortada belirli bir oranda sorunun azlığını gözlemlemek son derece mümkündür.

Kişiler arasında iletişimin altında yatan unsurlar da;

İşleyişin Fiziksel Tarafı: İş ortamının ve donanımın tasarlanması/ hazırlanışı aşamasında insanın yaşı, ırkı, cinsiyeti gibi etkenlere bağlı vücut boyutlarının ve hareketlerinin de dikkate alınması

İşleyişte Fiziksel İhtiyaçlar: Yiyecek, su, oksijen, vb.

Etken Noktalar: İnsanların, olaylara tepki vermesini ve gerekli görevleri yerine getirmesini mümkün kılan birtakım duyu sistemleri

Çevresel Detaylar: Sıcaklık, titreşim/sarsıntı, basınç, nem, gürültü, aydınlatma, günün saati ve G (savrulma) kuvvetleri şeklinde ifade edebiliriz.

Bişey Yapmalı?

- İletişim kopukluğunu önleme adına yazılı ve sözlü bir şekilde iş devri sağlamak.
- Sorunların anlaşılması için söküm esnasında her açıyı ve her anı fotoğraflamak ve takım esnasında zorluğu azaltmak, zaman kazanmak.
- Emniyeti ve SMS kavramını hiçe sayacak oranda iletişim kopukluğu var ise bunu engellemek.
- Her zaman yıkıcı değil yapıcı olmaya özen göstermek.
- Sabırlı olmak ve karşımızdaki kişinin de bir insan olduğunu unutmamak.
- Farklı etnik köken, dil, din ve ırktan gelen kişilerin olduğunu bilerek davranışlarımıza özen göstermek.

Tutum ve tavırlarda karşımızdaki kişinin insan olduğunu hatırlayarak bir işi yapma kapasitesinin üstünde performans beklemek şeklinde ifade edebilir, bunu arttırabiliriz.

Son olarak 2018 yılını bu ay ile birlikte geride bırakıyoruz. Bu yıl da çeşitli etkinlikler, çalışmalar, çalıştaylar ve inovasyon adımları atıldı, anlaşmaları yapıldı. 2019 yılında da bunların daha da artmasını, vatanımıza, necip milletimize ve dünyamıza 2019 yılının hayırlara vesile olmasını Cenab-ı Allah'tan niyaz ederim. Ocak 2019'da tekrardan görüşme ümidiyle, Allah'a emanet olun.



Selim KONA
Basic and Aircraft Type
Maintenance Instructor
selimkona@uted.org

RADYO DALGALARI MUCİZESİ



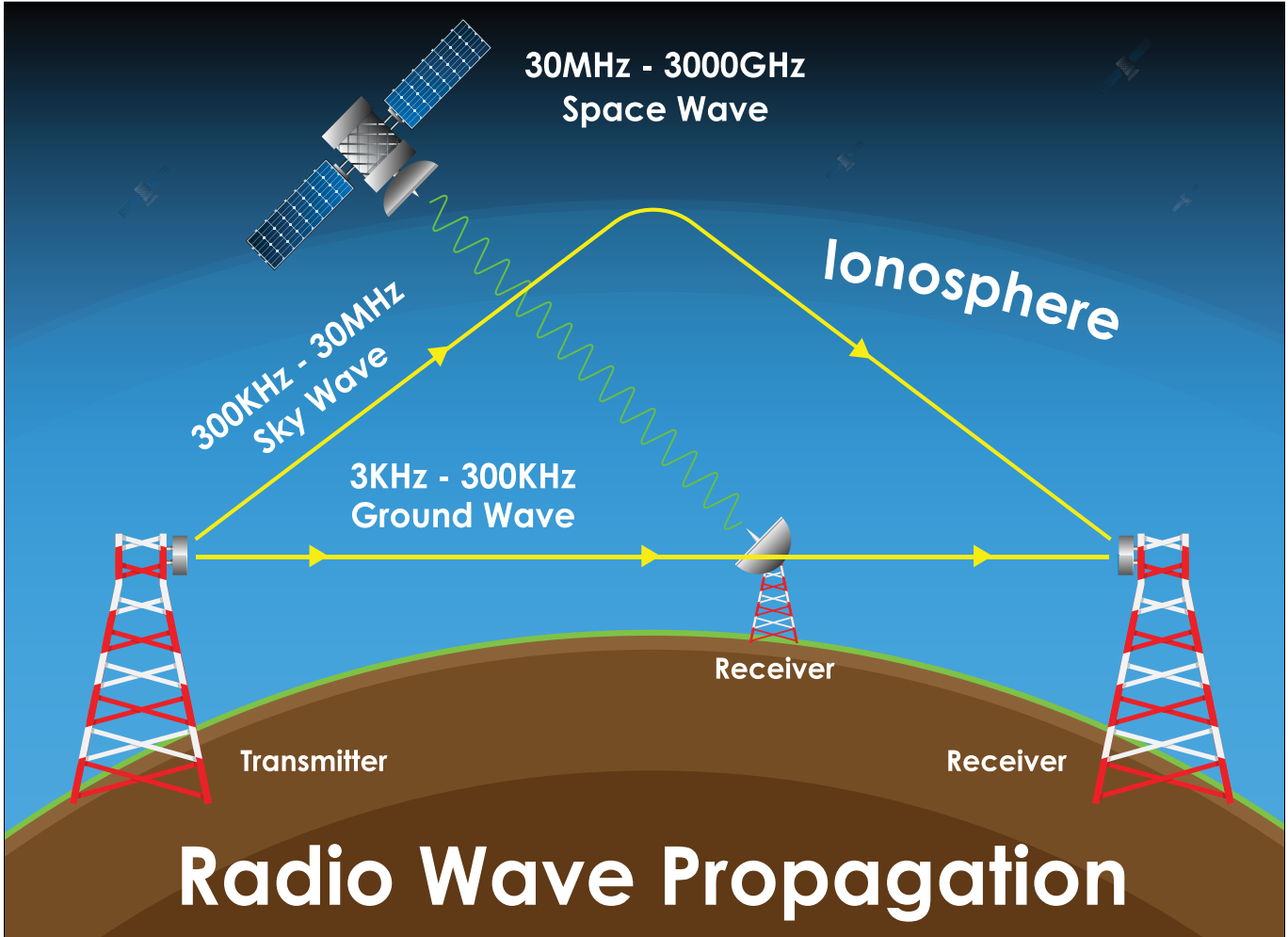
Radyo, televizyon, wireless modem internet, mikrodalga fırınlar, uzaktan kumandalar, x-ray (röntgen) cihazları, cep telefonları gibi radyo frekansı ile kullandığımız cihazlar artık hayatımızın vazgeçilmez bir parçası...
Gelin bunların kaynağını teşkil eden RF'ye birlikte bir göz atalım...



Sevgili okuyucularım,

Bugün sizlerle, RF (radio frequency) yayınları hakkında bilgiler paylaşmak istiyorum. Öncelikle işin temelinden başlayalım. Günümüzde RF sistemi ile o kadar çeşitli cihazlar kullanıyoruz ki bunlar; radyo, televizyon, wireless modem internet, mikrodalga fırınlar, uzaktan kumandalar, sağlık sektöründe kullanılan x-ray (röntgen) cihazlar, cep telefonları, çeşitli radarlar gibi günlük hayatımızın bir parçası oldular. Öncelikle şunu belirtmeden geçmeyeyim. RF elektromanyetik dalgalar, radyoaktif maddeler dediğimiz insan sağlığını tehdit eden sinyaller kapsamında değildir. RF nedir peki? Taşıyıcı ve

taşıyıcının içindeki bilgilerden oluşan elektromanyetik dalgalara verilen isimdir ve alternatif akımda kullanılır. Peki frekans nedir dersek; bir saniyedeki elektromanyetik sayısına verilen isimdir. Ayrıca dalga uzunluğu hakkında bilgi verirsek; elektromanyetik sinyallerinin, kullanıcılara ulaşabildiği mesafeye verilen isimdir. RF dalga uzunluğu 'lambda' olarak da ifade edilir. Bir de yayın yapılan dalga genişliği hakkında konuşursak o da 'KHz-MHz-GHz' gibi frekans bant aralığındaki dalga ne kadar genişler ise o kadar çok bilgi taşıyabiliriz. RF gücü için de şunu söyleyebiliriz: Elektromanyetik dalgaların enerjisine verilen isimdir ve bu da sinyallerin ne kadar uzağa gidebileceğini ifade eder.



RF, taşıyıcı ve taşıyıcının içindeki bilgilerden oluşan elektromanyetik dalgalara verilen isimdir ve alternatif akımda kullanılır. Uçaklardaki avionic sistemlerin çalışma frekansları; 1030-1090 MHz arasındadır. Uçaklarda kullandığımız HF (high frequency) için örnek verirsek; 3-30MHz arasında frekans seçimi yapılır ve elektromanyetik dalganın boyu ise 100 cm-10 metredir.

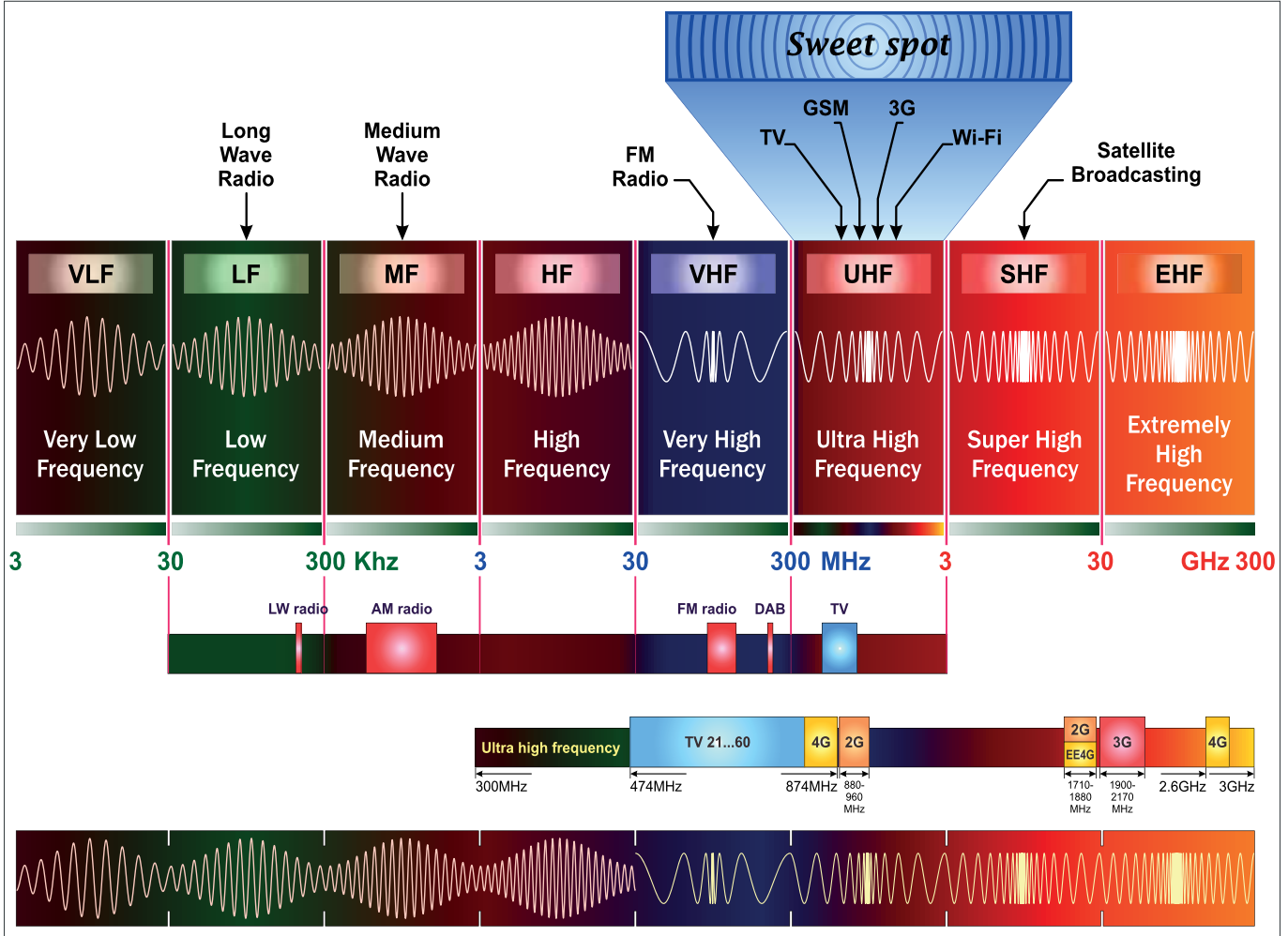
Taşıyıcı frekansın içine yerleştirilen bilgiler için bir elektrik ve bir de manyetik sinyaller kullanılır. Başka bir deyiş ile elektrik sinyalleri ve manyetik alan sinyalleri beraber çalışırlar ki, bu da RF'nin uzaklığı ve zamanı ile enerjisini bizlere verir.

Günlük hayatta kullandığımız RF için örnekler verirsek; mikrodalga fırınlar, 3-30 Ghz arası çalışırlar. Cep telefonları, eski tip dediğimiz sadece konuşma için kullanılanlar 900 MHz; fakat günümüzde kullanılan akıllı telefonlar (bilgi taşıyan) dediğimiz özellikleri olanlar 1.8GHz bandında çalışırlar. Yeni tip dediğimiz akıllı telefonlarda 4 adet anten kullanılır. Bunlar; konuşma, wifi GPS, video aktarımı içindir. Akıllı telefonlar da en son gelinen teknoloji 5G ile ifade edilen 5 GHz yayınları alabilen özellikle video kalitesini UHD özelliği için kullanırız. Wifi dediğimiz evlerde, iş yerlerinde kullandığımız internet modemler 2.4 GHz ile çalışırlar. FM yayını yapan radyolar; 88-108 MHz arası çalışırlar. 20-500 MHz askeri amaçlı kullanılan alıcı-vericiler, ticari uçaklar ile jammer'in frekans bant aralığıdır. GPS (global position system) 1.5 GHz kullanır. Uçaklardaki avionic sistemlerin çalışma frekansları;

1030-1090MHz arasındadır. Uçaklarda kullandığımız HF (high frequency) için örnek verirsek; 3-30MHz arasında frekans seçimi yapılır ve elektromanyetik dalganın boyu ise 100 cm-10 metredir. Yine uçaklarda kullandığımız VHF (very high frequency) 30-300MHz frekans bant aralığında çalışırlar. Elektromanyetik dalga boyu yüksekliği ise 10cm-1 metre arası kullanılır. UHF (ultra high frequency) yayınlar ise 300MHz-3GHz arası bant aralığında kullanılıp dalga boyu yükseklikleri; 1cm-10 cm arası yayın yaparlar. Bu da video sinyallerini taşırlar.

Dalgalar ile bilgi aktarımı

Bir de bu yayınları yapan antenler konusunda konuşalım. Antenleri iki ana gruba ayırabiliriz; sadece sinyal gönderen (transmit), hem sinyal gönderen ve alanlar (transceivers). RF elektromanyetik dalgalar ile ne kadar çok bilgi aktarabildiğimizi 'gain' ile ifade ederiz ve gain + frekans bandı ile beraber çalışırlar ve de sadece alıcı antenler tarafında kullanabiliriz. Gain bir ölçü birimdir ve onu da dB ile ifade ederiz. Örnekleme yaparsak; 3dB=2 times power, 10dB=10 times power.



Verici antenlerin mesafesi hakkında da birkaç cümle ilave etmek gerekirse, analog ve digital olarak yayın yaparlar. Analog sinyallere örnek olarak; kısa, orta ve uzun dalga yayını yapan radyoları örnek verebiliriz. Digital yayınlara ise bunlar bilgi (data) taşıyanlar için kullanılır. Örnek verecek olursak; internet, uydu yayınları üzerinden kablolu ya da kablosuz gönderdiğimiz bilgiler video sinyalleri gibi söyleyebiliriz. Analog yayınlarda vericinin gücünü ne kadar çok artırırsak yayının uzaklığı doğru oranda artar. Digital yayınlarda vericinin gücünün artırılması mesafeyi daha da uzatır anlamında kullanılmaz. Sadece yayının daha kaliteli olmasını sağlar.

Alıcı antenleri gruplara ayırırsak; monopole tek çubuk vardır ve tek yönden yayınları alırlar ve kısa mesafe için radyo yayınlarını almak için kullanılır. Başka alıcı anten tipi; simple dipole. Bu antenlerde iki çubuk vardır ve her ikisi farklı yönlerden gelen sinyalleri almak için kullanılır. Bu antenler karasal yayın yapan televizyon yayınları için kullanılır. Ayrıca loop antenleri de kullanılır. Bunlar coil (içinde bobin) anten tipidir. Frekans bant genişliği anlamında kullanılan yayını daha iyi alırlar. KHz ve MHz yayınlarda o da uçaklarda kullandığımız seyrüsefer ve haberleşme sistemlerindeki antenleri örnek verebiliriz. Başka tip anten ise BOWTIE 'dir ve UHF frekans bandında yayın yapan ve genelde televizyon yayınlarında da kullandığımız antendir. İki farklı açıda yerleştirilmiş DIPOLE antenden meydana gelir.

“

Taşıyıcı frekansın içine yerleştirilen bilgiler için kullanılan elektrik sinyalleri ve manyetik alan sinyalleri beraber çalışırlar ki, bu da RF'nin uzaklığı ve zamanı ile enerjisini bizlere verir.

”

Son olarak da; DISH tip antenler vardır ki bunlara, uydu anteni deriz. Yüksek frekans ile yayınlar için dizayn edilmiştir. Yaklaşık 20000 Nmil mesafedeki uydu yayınlarını alabiliriz. Geniş reflektör yani çanak ile LNB kullanılır. Bunlara örnek, uydu televizyon, internet, radyo yayınlarını gösterebiliriz.

Beni okuduğunuz için teşekkür ederim. Ayrıca havacılığa yeni başlayanlar ile havacılığa ilgisi olanlar için; Youtube'da eğitim kanalı açtım. Dilerseniz aşağıda verdiğim link'ten girerek daha çok bilgilere ulaşabilirsiniz.



<http://www.youtube.com/user/slmkona64>

JOIN US FOR AVIATION





KIBRIS BARIŞININ İLK HAVA ŞEHİDİ...

Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel

“

Yıl 1964... Kıbrıs'ta Türkler'e karşı başlatılan saldırıları sonlandırmak için Eskişehir'deki Birinci Hava Üs Komutanlığı'ndan havalanan Pilot Yüzbaşı Cengiz Topel'in F-100 jet uçağı, Kıbrıs semalarında iken Rum uçaksavar ateşi ile vurulur. Ve o, Kıbrıs'ta ve Türkiye'nin her yerinde sonsuza kadar ölümsüzleşecek bir kahramandır artık...

”



1957 yılında
T-6 savaş uçağının kanadında

Kanada Lisan Okulu'nda öğretmeni ve sınıf arkadaşlarıyla
birlikte, Cengiz Topel sağdan üçüncü.

***“Biz aslında savaş için değil barış için ve yalnız
Türklerle değil Rumlara da barış getirmek için
Ada’ya gidiyoruz”***

Bülent Ecevit / TC. Başbakanı, 1974

Bülent Ecevit’in bu sözleri, Türk Silahlı Kuvvetleri’nin yaptığı Kıbrıs Barış Harekâtı’nı dünyaya duyuran tarihe geçmiş sözleri. Kıbrıs’a indirme ve çıkarma harekâtı yapan Türk Silahlı Kuvvetleri’nin 20 Temmuz 1974’te başlattığı Kıbrıs Barış Harekâtı, Yunanistan’ın Kıbrıs’ı ilhakını engellemek, Kıbrıs’ta Türkler’e karşı başlatılan saldırıları sonlandırmak ve Kıbrıs Türkleri’ne sahip çıkmak için yapılan cesurca bir adımdır. Elbette bu harekâtı mümkün kılan her bir unsur kadar, barış uğrunda canını feda eden 498 Türk askeri, 70 Kıbrıslı mücahit ve 270 Kıbrıslı Türk de hepimizin kalbinde yer etmiştir.

Kuşkusuz bu harekâtın akılda bıraktığı çok hikaye var. Ancak havacılık tarihimiz açısından Kıbrıs Barış Harekâtı’nın anlamını katbekat artıran kahramanlar da var bu hikayeler içinde. İşte Cengiz Topel, Kıbrıs denilince akılda kalan en önemli şahsiyetler arasında yerini alır. Türkiye’nin barış götürmek için düzenlediği hava harekâtından tam 10 yıl önce, 1964 yılında Kıbrıs’ta yapılan harekata katılan ve ‘yavru vatan’da

şehit olan ilk havacıdır Cengiz Topel. Türkiye’nin her yerinde adı yaşatılan ölümsüz bir kahraman...

Asker ve havacılık hayalleri...

Türkiye’nin ilk hava harp şehidi pilotu olan Cengiz Topel’in hikayesinin en başına gidelim önce. Tütün eksperisi olarak Tekel’de çalışan Trabzonlu Hakkı Bey ile ev hanımı olan annesi Mebuse Hanım’ın dört çocuğundan üçüncüsü olarak 2 Eylül 1934 tarihinde babasının görevli olarak bulundukları İzmit’te dünyaya gelir. Çocukluğunun bir kısmı Balıkesir’de Bandırma ve Gönen’de geçer. İlkokula Bandırma’da başlar, sonra babasının görevi dolayısıyla Gönen’e taşınırlar. Gönen’de Ömer Seyfettin İlkokulu’nda öğrenimine devam ederken babasının vefatının ardından annesiyle birlikte İstanbul’a taşınırlar. İlk ve orta okulu Kadıköy Haydarpaşa’da bulunan Yeldeğirmeni İlkokulu’nda 1940 yılında bitirir. Liseye Haydarpaşa Lisesi’nde başlayan Topel’in hayali Türk Silahlı Kuvvetleri’nin bir mensubu olmaktır ve bunu gerçekleştirmek için Haydarpaşa Lisesi’nden ayrılarak Kuleli Askeri Lisesi’ne gider. Topel, askeri lisede aldığı başarılı dereceler sonunda 1953 yılında liseyi bitirir. Daha sonra aynı yıl içinde yüksek öğrenim için Kara Harp Okulu’na gider ve buradan da Türk ordusunun bir mensubu olarak 1955 yılında asteğmen rütbesiyle mezun olur. Cengiz Topel, böylece ilk hayalini gerçekleştirmiştir. Ancak onun gözü çocukluğundan beri gökyüzündedir. Çocukken gördüğü



Cengiz Topel, T-86 SABRE
Uçağının önünde uçuş kıyafetleri ile

“ Topel'in Türk Hava Kuvvetleri'nde pilotluk yapma arzusu, onu Kanada'ya kadar götürür. Pilotluk eğitimi için gittiği Kanada'da eğitimini başarılı bir şekilde tamamlar ve 1957 yılında yurda döner. ”

uçaklar onu çok etkiler ve bu hülyasını gerçekleştirmek için askeri okul sonrasında havacı sınıfına yönelmesine neden olur. 1956 yılında teğmen olan Topel'in Türk Hava Kuvvetleri'nde pilotluk yapma arzusu, onu Kanada'ya kadar götürür. Pilotluk eğitimi için gittiği Kanada'da eğitimini başarılı bir şekilde tamamlar ve 1957 yılında yurda döner. Türkiye'ye döndüğünde ilk görev yeri Samsun'dur. Samsun'da bulunan Merzifon Hava Üssü'nde hava pilotu olarak göreve başlar. Samsun'da görev yaptığı yıllarda üsteğmenliğe yükselir. Burada gerçekleştirdiği başarılı çalışmaların ardından 1961 yılında ikinci görev yeri olan Eskişehir'de bulunan Birinci Ana Jet Üssü'ne atanır. Burada da iki yıl görev yaptıktan sonra yüzbaşı olarak terfi alır.

Kıbrıs'ta 'Enosis' gerilimi

1964 yılına gelindiğinde Türkiye'nin Yunanistan ile arasında Kıbrıs gerilimi yaşanmaktadır. Kıbrıslı Rumlar'ın kurduğu 'EOKA' isimli örgütün, Kıbrıs'ı Yunanistan'a bağlama girişimi olan 'Enosis'i gerçekleştirmek için Ada'da yaşayan Türk köylerine baskınlar düzenlemesi, Türkiye tarafında büyük bir rahatsızlık yaratır. Taraflar arasındaki diplomatik girişimler de sonuçsuz kalınca, hem Ada'da yaşayan Türkler'in güvenliğinin inşası hem de Ada'da bir oldu bitti yaratılmasından duyulan rahatsızlık karşısında Türk Hava Kuvvetleri'nin Kıbrıs'taki Rum hedeflerini imha etmesi kaçınılmaz bir hal alır. İşte çok genç bir havacı subay olan Cengiz Topel de, Türk Hava Kuvvetleri'nin Erenköy ve Gemikonağı Limanı'nı kısıp alan Rum hedeflerini vurmak için görevlendirdiği ve Eskişehir'de hareket için hazır bekleyen 112'nci filoda yer alan pilotlardan biriydi. Saat 16.30 dolaylarında Yüzbaşı Cengiz Topel liderliğinde üsteğmen İzzet Öztarhan, Yüzbaşı Mehmet Koneduralı, Üsteğmen Ethem Sancar'dan oluşan dörtlü kuvvetler, Birinci Hava Kuvveti

Komutanı Tümgeneral Muhsin Batur tarafından brifinge alınır. Hedefleri, Gemikonağı Limanı bölgesinde olan hücumbotlara ikinci dalga olarak taarruz gerçekleştirmektir. O gün yedek isim olarak birifinge katılım gösteren üsteğmen Şevket Yavuz, daha sonra kendisiyle yapılan bir mülakatta Cengiz Topel'in o gün hiç olmadığı kadar sessiz olduğunu ifade eder.

EOKA'nın bitmek bilmeyen saldırılarına son vermek için Eskişehir'den havalanan F-100D ve F-100F savaş uçaklarından birini kullanan 112'nci filonun lideri Topel, aynı koldaki üç arkadaşıyla birlikte aldığı emirleri yerine getirmek üzere Kıbrıs'a doğru Rum hücumbotlarına uyarı uçuşu gerçekleştirmek ve Erenköy ve Gemikonağı'nda yaşayan Türkler'e umut ışığı olmak için Rum hücumbotlarına uyarı uçuşu gerçekleştirmek için saat 17.00-18.00 dolaylarında yola koyulmuştu.

Kıbrıs semalarında

Tarih 8 Ağustos 1964 yılını gösteriyordu. Ve bir kahraman belirir semada. Eskişehir'den kalkan ve Antalya üzerinden Akdeniz'e bir yay çizerek oradan da Kıbrıs'a doğru yol alan Dörtlü Kol Komutanı olarak Kıbrıs Harekati'na gönderilen Topel'in uçağı, akşam saatlerine doğru Kıbrıs semalarında görülür. Adana'dan kalkan 113'üncü Filo dörtlü kolunun Rum hücumbotlarına yaptığı taarruz sona ermiştir, ortalık mahşer yeridir. Gemikonağı Limanı'nı olası bir Türk çıkarma bölgesi olarak gören Rumlar, bölgeye çok sayıda silah sevkiyatı gerçekleştirmiş uçaksavar silahları ile taarruz yapan Türk savaş uçaklarını hedef almaktadır. O gün Adana'dan, Eskişehir'den havalanan Türk savaş pilotları, daha önce hiç görmedikleri kadar uçaksavar ateşine şahit olmuşlardı.

Denizdeki hücumbot hedeflerine yaptığı ilk dalış başarısız olan pilot yüzbaşı Cengiz Topel, ikinci dalışı yaptığı sırada



“Cengiz Topel, Türk Hava Kuvvetleri'nin Erenköy ve Gemikonağı Limanı'nı kısıpaca alan Rum hedeflerini vurmak için görevlendirdiği ve Eskişehir'de hareket için hazır bekleyen 112'nci filoda yer alan pilotlardan biriydi.”

verde bulunan Rum uçaksavarlardan biri tarafından vurulmuştur. Yara alan uçak, yanmaya başlar. Uçak hızla irtifa kaybetmektedir. O esnada Eskişehir'den havalanıp Erenköy'e giden binbaşı Basri Yurdakul'un uçağının telsizinde 113'üncü Filo arasında geçen konuşmalar yankılanır...

*Üsteğmen İzzet Öztarhan -
“Cengiz Yüzbaşım! Uçağından dumanlar çıkıyor, atla!”*

Yüzbaşı Cengiz Topel: - “....”

*Üsteğmen İzzet Öztarhan -
“Yüzbaşım!... cayır cayır yanıyorsun, atla!”*

Yüzbaşı Cengiz Topel: - “....”

Bunun üzerine yüzbaşı Cengiz Topel, uçak yere düşmeden kendini uçağın dışına atmak zorunda kalmıştır. Paraşütüyle göklerde beliren Topel'in yeryüzüne iniş yaptığı yer ise Türk yerleşim birimleri olan Lefke, Gaziveren; Elye ve Çamlıköy arasında bulunan Rum köyü Peristeronori'den geçen asfalt bir yol yakınındadır. Rum mevzilerinin yanı başında yer alan bu mevkide Rum askerleri tarafından esir alınır. Önce Güzelyurt Hastanesi'ne (ki o dönemde Rumlar'ın elinde olan bu hastane, 1974 yılındaki Kıbrıs Barış Harekati'nin ardından Kıbrıs Türkleri tarafından adı 'Cengiz Topel Hastanesi' olarak değiştirilecektir), ardından Güzelyurt Rum Manastırı'na götürülür. Topel'in esir alındığı haberi yurda ulaştığında Türkiye, Cengiz Topel'in derhal iade edilmesini ister. Türkiye'nin daha büyük çaplı bir askeri operasyon yapmasından endişe duyulmaktadır. Bunun üzerine BM Barış Gücü devreye girer ve Cengiz Topel'i

hastanede ziyaret edeceğini duyurur. Ancak aynı gün Cengiz Topel'in şehit olduğu haberi Rum radyoları tarafından 9 Ağustos'ta tüm dünyaya duyurulur...

Uluslararası Savaş Hukuku'na göre Cengiz Topel Rumlar'ın eline esir düşmüştür. Ancak işler uluslararası hukuk kurallarına göre gitmez. Yere sapasağlam inen kahraman pilotumuz, ertesi gün şehit olur. Lefkoşa Rum Hastanesi raporlarında paraşütle atlarken ayağının kırıldığı ve çene kemiğinin zedelendiği ve bunun sonucunda oluşan travma sonucunda öldüğü ifade edilse de, bu Türkiye tarafında inandırıcı bulunmaz. Ölümü kuşkuludur. O dönem onun yere sağlam bir şekilde indiği ve yere indikten sonra Lefke yönüne doğru koştuğunu görenler var. Onu esir alan Rum askerleri tarafından yapılan işkence sonucunda hayatını kaybeden Topel'in naaşı, ısrarlı girişimler sonucunda Türkiye'ye iade edilir. Lefkoşa'da cenaze töreninin yapılmasına izin verilmesine de, 13 Ağustos 1964 tarihinde naaşı Lefkoşa Türk Genel Hastanesi'nden alınarak Atatürk Alanı, Dikilitaş, Girne Meydanı, Atatürk Anıtı, Şehitler Anıtı boyunca uzanan binlerce kişinin katıldığı uzun bir kortej eşliğinde Lefkoşa Türk Lisesi'nde bekleyen Birleşmiş Milletler Barış Gücü'ne ait bir helikopter ile Kıbrıs semalarında iki İngiliz uçağının, Akdeniz semalarında ise Türk jetlerinin refakatinde Adana İncirlik Hava Üssü'ne getirilir. Adana'da yapılan kısa bir törenin ardından da Ankara'ya götürülür...

Türkiye yasta

Ve havacı pilot yüzbaşı Cengiz Topel, 8 Ağustos 1964 tarihinde şehitlik mertebesiyle ödüllendirilir. Topel için yurdun her yerinde yas tutulur. İstanbul'da, Ankara'da, Adana'da, Kıbrıs'ta

Cengiz Topel için yüksek rütbeli subayın aralarında olduğu 100 binleri aşan büyük bir kalabalıkla cenaze töreni yapılmıştır.

Birçok şehirde olduğu gibi Bursa'da da heykeliyle adı yaşatılan ölümsüz bir kahramandır o.

törenler yapılır. 14 Ağustos'ta Ankara'da Cumhurbaşkanı adına Yaver Yzb. Talat Tekin, Başbakan İsmet İnönü, bakanlar, kuvvet komutanları, milletvekilleri, askeri ve mülki erkanın yanı sıra silah arkadaşlarının katıldığı büyük bir tören yapılır. Gülhane Askeri Hastanesi'nden arkadaşlarının omzunda alınan naaşı Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda bir top arabasına yerleştirilir. Genelkurmay Başkanlığı ve Sıhhiye'den geçerek Orduevi önüne gelir ve top arabasından alınarak bir ambulansa bindirilerek İstanbul'da bulunan ailesiyle buluşmak ve ebediyete uğurlanmak üzere Esenboğa Havaalanı'na doğru yola koyulur. Uçak İstanbul'a geldiğinde, naaşı Vali Niyazi Akı, Belediye Başkanı Haşim İşcan, Hava Kuvvetleri Komutanı Org. İrfan Tansel, 1'inci Ordu Komutanı Selami Pekin ve Emniyet Genel Müdürü Haydar Özkin, öğrencisi olduğu Eskişehir Ticari ve İlimler Akademisi Öğrencisi Cemiyeti temsilcileri ve silah arkadaşları tarafından karşılanır. Önce Kasımpaşa Deniz Hastanesi'ne götürülür, ardından ikindi ezanından sonra kılınacak cenaze namazı için Sultanahmet Camii'ne götürülür. Sultanahmet'te Topel'in annesi Mebuse Hanım, abisi Tuğrul Topel ve ablası Mürüvvet Topel başta olmak üzere Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Fuat Sirmen, Meclisi Üyeleri, Hava Kuvvetleri Komutanı, Org.İrfan Tansel, İstanbul Valisi Niyazi Akı, Belediye Başkanı Haşim İşcan'ın yanı sıra yüzlerce yüksek rütbeli subayın aralarında olduğu 100 binleri aşan büyük bir kalabalıkla cenaze töreni yapılır. Sultanahmet'ten kortej eşliğinde Çarşıkapı, Ordu ve Vatan Caddesi'nden geçerek Edirnekapı Şehitliği'nde bulunan Hava Şehitliği'ndeki kabrine binlerce kişinin gözyaşları arasında, askeri manganın üç el ateşi eşliğinde konulur. Cengiz Topel, artık ebedi istirahatini için Sakızağacı Hava Şehitliği'ndeki kabrine, uğruna canını feda ettiği Kıbrıs'tan getirilen bir avuç toprakla birlikte toprağa verilmiştir.

Kıbrıs'ın simge ismi...

Türk tarihine Kıbrıs'taki ilk hava şehidi olarak geçen Cengiz Topel, Kıbrıs'ın simge ismi olarak yurdun her tarafında

yaşadı. Bugün Kadıköy Fenerbahçe'de, Ankara Mamak'ta, Eskişehir'de, Mersin'de, Tekirdağ'da, İzmir'de, Ağrı'da, Lefkoşa'da, Balıkesir'de, Gaziantep'te, Kayseri'de, Kocaeli'de, Adana'da, Sinop'ta ve Türkiye'nin hemen hemen her yerinde bir sokakta, bir caddede, bir okulda, bir askeri kışlada, bir camide, bir parkta, bir müzede, bir havaalanında veya bir otobüs durağında adı yaşatılan ölümsüz bir kahramandır o. Türk havacılık tarihinin unutulmaz kahramanlarından biridir. Türkiye'nin hemen hemen her yerinde Kıbrıs'ın ölümsüz neferi olarak kalplerdeki yerini koruyor.

“ Türkiye'nin hemen hemen her yerinde bir sokakta, bir caddede, bir okulda, bir askeri kışlada, bir camide, bir parkta, bir müzede, bir havaalanında veya bir otobüs durağında adı yaşatılan ölümsüz bir kahramandır o. ”

Kıbrıs'ta Cengiz Topel için yapılan anıt mezar



Beytullah AKKAYA
beytullahakkaya@uted.org

BAKIM TEKNİSYENLİK EĞİTİMİNİN ÇIKMAZLARI

“ Lisede B1-B2 müfredatla eğitim alıp 8-9 modülden muafiyet kazanıp tekrar üniversiteye aynı müfredatla eğitim almaya, aynı modüllerden muaf olmaya gidiyorsunuz... Birisi lise, diğeri fakülte... Sizce de bir tutarsızlık yok mu? ”

İstanbul Havalimanı'nın faaliyete geçmesi sonrasında ülkemiz sivil havacılığı da yeni bir çağa doğru evrilecek ve hiçbir şey eskisi gibi olmayacak gözüküyor. Peki, bizler sivil havacılığın teknik ayağı olarak bu duruma ne kadar hazırız? Altyapı dönüşüm geçirirken biz bakım teknisyenlerinin de sorunlarından sıyrılıp en az aynı oranda dönüşüm geçirme zorunluluğumuz var.

Öncelikle ülkemizde başta Mesleki Yeterlilik Kurumu ve Devlet Personel Başkanlığı olmak



üzere ilgili kurum, kuruluşlarla birlikte 'uçak bakım teknisyenliği' tanımı tekrar gözden geçirilmeli ve yeniden tanımlama yapılmalıdır.

İlave olarak 'havacılık meslek lisesi' mezunu da, 2 yıllık 'meslek yüksekokulu' mezunu da (Uçak Teknolojileri), 4 yıllık yüksekokul/fakülte mezunları da 'bakım teknisyeni' olarak mevcut eğitim sistemi tarafından tanımlanmaktadır. Kamu kuruluşlarında da işe yerleşirken; bu farklı okulların mezunlarının 'bakım teknisyeni' olarak tek bir karşılığı bulunmaktadır. Hatta



“ Siv il havacılık eğitimi veren 4 farklı okul türü bulunmakta olup hepsi de ‘bakım teknisyeni’ ünvanıyla insan kaynağı yetiştirmektedirler. Ortada bir sorun olduğu kesin, sistem dizayn hatası olduğu çok açıktır. ”

üniversite diplomalarında “..... programından mezun olmuştur” ifadesinden başka bir şey yoktur. Adil ve mantıklı gözükmemektedir. Bu sorun hızla büyüyen sektör için gelecekte daha büyük ve karmaşık problem olarak karşımıza çıkacaktır. Başka hiçbir iş kolunda böylesi kargaşa bulunmamaktadır. Bu özel işkolunun adını ve okullara göre ünvanlarını belirlemek için acil bir çalışmaya ihtiyaç duyulmaktadır.

Ayrıca SHGM, YÖK ve MEB üst üste binmiş ve tamamen karmakarışık hale gelen ‘bakım teknisyenliği eğitim sistemi’ni yeniden dizayn etmelidirler. Çünkü Havacılık Meslek Liseleri de, 2 yıllık ‘Havacılık Meslek Yüksekokulları’ da (MYO), 4 yıllık ‘Havacılık Yüksekokulları’ da (YO), 4 yıllık ‘Havacılık ve Uzak Fakülteleri’ de bakım teknisyenliği eğitimi verdiklerini ifade etmektedirler. Havacılık eğitimi dışında diğer meslek dallarının eğitimlerinde üst üste koyarak, birinin bıraktığı yerden diğer okul devam ederek giden bir eğitim mantığı bulunmaktadır. Örneğin; meslek lisesinde ‘Makine Teknolojisi Bölümü’nde okuyan öğrenci mezun olduğunda ‘teknisyen’ ünvanı alarak bu bölümden mezun olup Meslek Yüksekokulu (2 yıllık MYO) Makine Bölümüne gidip lisede aldıklarının üstüne koyarak ‘makine teknikeri’ ünvanıyla mezun olabilmektedir. Ya da mühendislik fakültelerinin (4 yıllık eğitim) ‘Makine Mühendisliği Bölümü’ne gidip yine aldığı eğitimin üstüne koyarak ‘makine mühendisi’ ünvanıyla mezun olup iş hayatına atılabilmektedir.

Havacılık eğitim sisteminde ise; özel ya da devlet liselerinin ‘bakım teknisyenliği bölümleri’ne girdiğinizde SHY-66 B1-B2 lisans kategorisi için gerekli olan eğitim müfredatı uygulanarak ‘bakım teknisyeni’ ünvanıyla mezun oluyorsunuz. Lise mezuniyeti sonrasında 2 yıllık meslek yüksekokulunu ya da 4 yıllık yüksekokulların ya da havacılık ve uzay fakültelerinin ilgili bölümlerine gidebilir ve B1-B2 lisans kategorisi için gerekli olan eğitim müfredatı uygulanarak ‘bakım teknisyeni’ ünvanıyla hepsinden mezun olabilirsiniz. Neredeyse tüm okullarda eğitim müfredatı olarak SHY-66 B1-B2 lisans kategorisi gerekliliklerinin uygulandığı gözlemlenmektedir (istisnalar bulunuyor). Bu süreci en iyi şekilde görüp analiz edebileceğiniz belge SHGM’nin sitesinde yayında olan ‘SHY-66 Modül Kredilendirmesi Yapılan

Okullar Listesi’dir. Özellikle de bu listede havacılık liseleri ile havacılık ve uzay fakültelerinin müfredatlarına baktığınızda her ikisinin de SHY-66, B1-B2 lisans kategorisi için aynı müfredatı takip ettiklerini ve aynı modüllerden muafiyet sağladıklarını görebilirsiniz. (Hatta havacılık liselerinin bazı üniversitelere nazaran daha çok modülden muaf olduklarını da görebilirsiniz). Lisede B1-B2 müfredatla eğitim alıp 8-9 modülden muafiyet kazanıp tekrar üniversiteye aynı müfredatla eğitim almaya, aynı modüllerden muaf olmaya gidiyorsunuz gibi bir sonuçla karşı karşıyayız. Birisi lise, diğeri fakülte; garip değil mi? Sizce de bir tutarsızlık yok mu? Bu arada birisi iyi ya da diğeri kötü olarak kesinlikle sorgulama yapmıyorum, hepsi bizim okullarımız ve bizim değerlerimizdir. Ama sonuç olarak sivil havacılık eğitimi veren 4 farklı okul türü bulunmakta olup hepsi de bakım teknisyeni ünvanıyla insan kaynağı yetiştirmektedirler. Ortada bir sorun olduğu kesin, sistem dizayn hatası olduğu çok açıktır. Bu sorun maalesef kimse ya da hiçbir kurum tarafından görülmek istenmemektedir. Bu sorun ne kadar erken çözülürse o kadar az insan kaynağı ve emek israf edilmiş olacaktır. Ülkemizin bu tür kaynaklarını israf etme lüksü yoktur.

Sayısı çok fazla açılan ‘Hava Aracı Bakım Teknisyeni’ yetiştiren okullardaki kalitenin artırılması için gereken önlemleri kısa sürede almak zorundayız. Sayısı çok olan okulların eğitim kalitelerindeki sorunlar mezunlarının da niteliklerinde zayıflıkları beraberinde getirmektedir. Yakın zamanda SHGM ve YÖK’ün işbirliği ile ilgili alınan kararlar doğrultusunda yeni okullar SHGM’nin istediği gereklilikler sağlanmadan açılmayacak. Mevcut okullar da kendilerini bu gerekliliklere göre güncelleyeceklerdir. Bu, havacılık eğitim sistemi için atılmış çok olumlu bir adımdır. Uzun vadede uçuş emniyetini direkt etkileyen bu konuda daha agresif bir tutum takınarak okul sayılarını sabit tutup, kaliteyi iyileştirecek politikalar geliştirilmelidir.

Asla unutulmamalıdır: “Doğru sonuca....” ancak nitelikli insanlarla ulaşırsınız’.

Sevgi ve selamlarımla...

SABİHA GÖKÇEN'DE YENİ ÜYELERLE BULUŞMA



Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED), Sabiha Gökçen Havalimanı'nda görev yapan ve derneğe üye olan uçak teknisyenleriyle 15 Kasım'da bir araya geldi. Derneğin yürüttüğü çalışmalar ve gerçekleştirilen faaliyetler hakkında bilgilendirilen yeni üyeler, UTED tarafından yürütülen çalışmalar için dernek yöneticilerine teşekkür ettiler. Yeni üyelerle yapılan buluşmalara yönelik değerlendirme yapan UTED Başkanı Necdet Aksaç, yeni üyelere lisanslandırma süreci hakkında bilgi verildiğini bildirirken, çalışmalarda alınan sonuçların da üyelerle paylaşıldığını kaydetti. Aksaç, Sabiha Gökçen Havalimanı'nda görev yapan teknisyenlerin UTED'e katılımı için çalışmalarına hız verdiklerinin altını çizdi. UTED ailesine yeni katılım gösteren uçak teknisyenleri de, UTED'le birlikte olmaktan duydukları memnuniyeti dile getirdiler ve derneğin yapacağı çalışmalara her türlü desteği sunacaklarının sözünü verdiler.





AVANTAJLI *ERKEN KAYIT VE NAKİL* FIRSATLARIMIZ DEVAM EDİYOR!

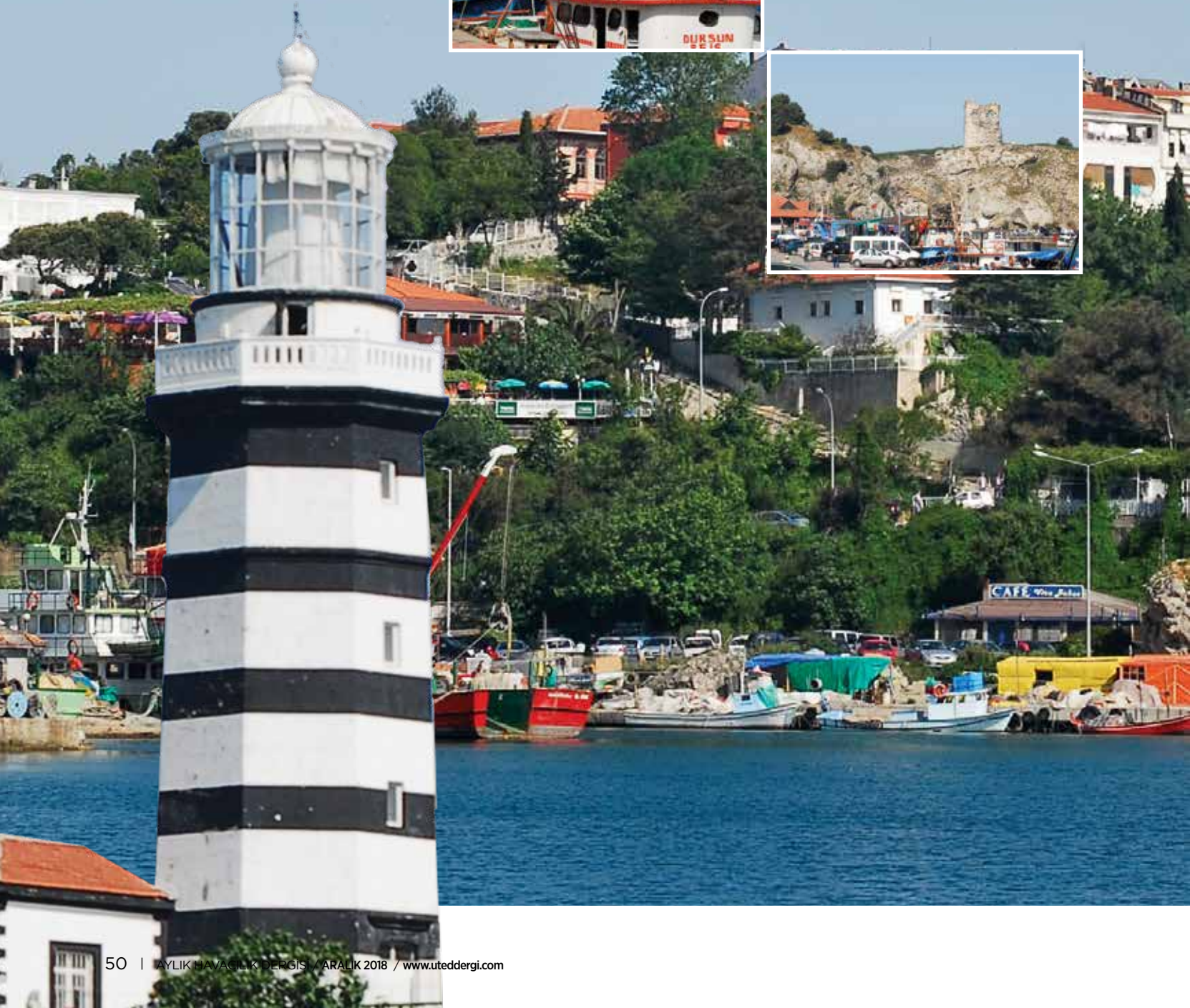
Geleceğin havacılarını yetiştiren Türkiye'nin en havalı özel lisesi Gökjet'te erken kayıt dönemi başladı. Özel ödeme seçenekleri ve fiyat avantajlarını kaçırmayın.

HAVACILIK
SENİ
BEKLİYOR

**ERKEN KAYIT
FIRSATLARINI
KAÇIRMAYIN**



İstanbul'un tarihi ilçesi Şile, Antik Miletoslu kavimlerden bugüne gelen tarihi, doğası, kıyısı, sığ ve dalgalı denizi, dinginliği ile tarih ve doğaseverleri çağırıyor.



İstanbul'un doğal, dingin ve güzel bir ilçesi...

ŞİLE



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



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



Istanbul'un, Karadeniz kıyısındaki belki de en güzel ilçesi diyebileceğimiz bir beldedeyim bu ay... Şile'de... Şile, Yunanca bir sözcük. Anlamı ise 'yaban çileği' demek. Şile'nin İstanbul merkezine olan uzaklığı araba ile yaklaşık 1 saat sürüyor. Özellikle, İstanbul'a bu kadar yakın oluşu burayı daha da cazip kılıyor. Kıyısı, plajları, sığ ve dalgalı denizi ile öyle ünlü ki Şile.

Tarihine bakacak olursak buraya ilk yerleşenler Grekler. Şile'nin adı Antik Miletos'lu kavimlerden ve onların güzele, doğaya olan tutkularından geldiği bilinir. Bu ilk yerleşimciler, tepeleri renklendiren ve çevreye mis gibi kokular saçan mor çiçekleri görünce kendi dillerinde buraya 'Mercan Köşk' adını vermişlerdir. Şile, tarih içinde Hitit, Frigya, Lidya, Pers, Bithynia, Roma, Bizans egemenliğinde kalmış; Kurtuluş Savaşı'nın sonunda da Türk topraklarına dahil olmuştur. Şile'nin yer aldığı topraklar, Sakarya nehri, İstanbul Boğazı, Karadeniz ve Marmara Denizi arasında yer alır ki, bu bölgeye tarihçiler Bithynia (Bitinya) memleketi olarak isim vermişlerdir. Bitinler aslında Trakya kökenli olup, İ.Ö. 8'inci yüzyılda Anadolu'ya göç etmişlerdir.

Philee'den Şile'ye

Şile, çok engebeli bir yapıya sahip olduğu için özellikle ilk çağlarda bölgeye sadece deniz yolu ile ulaşımın mümkün olabileceği düşünülmüştür. Şile'ye yerleşen ilk topluluklar da

denizci bir kavim olan Miletoslular'dır. Şile'nin ilk ismi Philee. Şehrin kurulma nedeni ise tamamen ticarete dayalıdır. Türkler ise bu bölgeye Osmanlılar zamanında yerleşmişlerdir. 1350 yılında Orhan Bey zamanında Şile'nin civarına, Yıldırım Beyazıt zamanında ise 1450 yılında Şile merkeze yerleşmişlerdir. Tam 500 yıl Osmanlı hükümdarlığında kalan Şile, 1918'de yapılan Mondros Antlaşması ile İngilizler'e bırakılmıştır. 7 Ekim 1922'de ise yeniden Türklerin egemenliğine geçmiştir. Cumhuriyetin ilanı ile belediye yapılmıştır. 1924 yılında tüm sancaklar vilayet yapılmış, Şile idari olarak Üsküdar'a bağlı kalmıştır. Ancak, 1926'da Üsküdar kaza haline gelip, İstanbul iline bağlanınca, dolayısı ile Şile de 2004 yılında İstanbul Büyükşehir sınırları içine girmiş olur.

Tarihi zenginlikler

Gelelim Şile'deki tarihi eserlere. Şile'de tam 4 tane kale var. En ünlüsü Cenevizlilerden kalan limanda Ocaklı Ada üzerinde yer alan Şile Kalesi. Ya da diğer adı ile Ocaklı Kalesi'dir. İşte Şile'nin en ünlü simgesi de bu kaledir. 12 metre yüksekliği olan kale, denizden gelecek saldırılara karşı yapılmıştır. Bizans İmparatoru Andronikas tarafından yaptırılmıştır. Şile'de bulunan diğer kaleler ise, Kalem Kalesi, Heciz Kalesi, Sarıkavak Kalesi'dir.

Şile ile özdeşleşmiş bir diğer tarihi yapı da Şile Feneri'dir. Bu da Şile'nin simgelerinden birisidir. Şile Feneri, dünyanın aktif en büyük feneridir. Deniz seviyesinden 60 metre yükseklikte

Şile'nin simgelerinden birisi olan ve Şile ile özdeşleşmiş Şile Feneri, dünyanın aktif en büyük feneridir.



Kalem Kalesi, Heciz Kalesi, Sarıkavak Kalesi'nin yanı sıra Şile'de en ünlüsü Cenevizlilerden kalan limanda Ocaklı Ada üzerinde yer alan Şile Kalesi'dir.



yer alan fenerin kulesi ise 19 metre yüksekliktedir. Işığını 35 mil uzağa gönderebilmektedir. Fenerin yapılma nedeni ise, Kırım Harbi sırasında Karadeniz'den İstanbul Boğazı'na girecek gemilerin yollarını bulmaları içindir. Sultan Abdülaziz tarafından 1858-1859 yılları arasında yaptırılmıştır. Kule, sekizgen şeklinde ve 110 santimetre kalınlığında taştan yapılmıştır. Gündüz iyi görünsün diye de siyah-beyaz enine bantlar çizilerek boyanmıştır. Şile Feneri, şimşekli deniz feneri olup, dakikada 4 defa çıkmaktadır. 1000 mumluk bir elektrik lambası ile de aydınlanmaktadır.

Şile'nin bir diğer ünlü yönü de tarihi ahşap evleridir. Genellikle iki katlı olan bu evlerin bazıları 100-150 yıllıktır. Halen 138 tane bu tarihi evlerden kaldığı söyleniyor. Bunlardan bir kısmı kullanılırken bir kısmı da koruma altında tutuluyor.

Karadeniz mutfağının batı köşesi

Şimdi gelelim Şile'nin mutfağına. Karadeniz ve Marmara balıklarının olduğu Şile'de özellikle ünlü olan bir balık var: Palamut. Ayrıca mezigit, istavrit, çinekop ve zargana da bulunuyor. Ayrıca Şile'de her derde deva olan bir bal çeşidi var ki o da, kestane balı. Burada çok sayıda kestane ağacı olduğu için kestane balı, Şile'de çok ünlü.



Şile'nin adını taşıyan ve ünü dünyaya yayılmış bir de ünlü Şile bezinden söz etmek istiyorum. Şile'nin tanıtımında önemli bir kültürel tema, gerçekten de bu güzelim bez olmuştur. Şile bezi ahşap tezgâhlarda dokunmaktadır. Dokunan bez önce deniz suyu ile yıkanır. Sonra da kumda serilip kurutulur. Ardından rengârenk iplerle elde işlemesi yapılır. Üzeri renkli nakışlarla bezelidir ve tamamen el işi ile yapılmıştır hem de birçok üründe kullanılmaktadır. Hiç terletmemesi nedeni ile özellikle yazlık giysilerde tercih edilmektedir.

İşte size Şile... Doğayı, denizi, dinginliği, hele de palamudu seviyorsanız mutlaka yolunuzu Şile'ye düşüreceksiniz. Ve bu güzelim beldeyi çok beğeneceksiniz.





SPORTİF



PİLOTLUĞUN 'ULTRALIGHT' HALİ

“

Her sayımızda hobi mahiyetinde nasıl uçabiliriz konuları ile karşınıza çıkmaya devam ediyoruz. Bu sayımızın konusu Ultralight (Çok Hafif Hava Aracı). Wright kardeşlerin heyecanını yaşamak isteyenlerin, bu alanda alacakları kısa süreli kurslarla bulutların maviliklerine yaklaşabileceğini, kuşların şarkılarına eşlik edebileceğini belirtmiş olalım ve buyurun başlayalım neymiş bu 'Ultralight' hep beraber görmüş olalım...

”

 Kamile ÇAKIR



İnsanlığın uçma hayalinin çok eski dönemlere M.Ö. 1000 yıllarına kadar dayandığını biliyor muydunuz? Tarihin en eski çağlarından beri uçabilmek insanoğlunun en büyük hayallerinden biri olmuştur. İnsanoğlu ilk olarak uçurtmayı insan ve malzeme nakli için kullanmaya çalıştı. Uçurtmanın ana vatanı kesin olarak bilinmemekle birlikte 3000 yıl önce Çin’de yaygın olarak kullanılmaktaydı. İlk kullanılabilir/işe yarar hava taşıtı ise, 1783’te icat edilen sıcak hava hidrojen balonu oldu. Aslında Leonardo da Vinci’nin yaklaşık 1487-1490 yılları arasında yapılmış olan kanat makinesi çizimleri, Leonardo’nun uçan bir makine yapma amacında olduğunu gösteriyor. Yine ‘Çadır Paraşütü’ ve ‘Helikopter’ çizimleri de bu yolda atılan adımlardan birkaçı olarak sayılabilir. Günümüzde önemli bir ulaşım aracı olan helikopterlerin ilk tasarımlarının Leonardo’ya ait olduğunu da buradan belirtmiş olalım.

4 Haziran 1908 senesinde ABD’nin ilk ‘resmi’ uçuşunu gerçekleştiren Kanadalı Glenn H. Curtis, June Bug adını verdiği dışarıdan yardım almadan kalkabilen bir uçak ile yaptığından bu yana insanlık çok ama çok yol kat etti. Bu uçuş Amerika’nın ilk resmi havadan ağır bir cismin uçuşu olarak kayıtlara geçmesidir. Curtis, 1 numaralı pilot lisansı sahibiyken uçağı yapan Wright Kardeşler ise 4 ve 5 nolu lisansları alabilmişlerdir. İnsanın uçma serüveni ile ilgili bu küçük girizgahtan sonra, asıl konumuza gelelim.

Motorlu çok hafif hava araçları

Havacılık yüzyıllar boyunca insanların hayali ve Wright kardeşlerin icadından sonra da birçok insanın tutkusu olageldi. Ancak günümüzde yalnızca profesyonel bir meslek olarak algılanan havacılık bu amatör ruhtan ve tutku anlayışından pek de vazgeçmiş değil. İşte ‘Ultralight Havacılık’ (Çok Hafif Hava Aracı) buna bir alternatif olarak karışımıza çıkıyor. Kanadalı Glenn H. Curtis ilk pilot olarak tarih sayfalarında yerini almış olabilir ama kendi kişisel tarihini yazmak isteyenler için; havacılığı profesyonel olarak değil de amatör olarak yapmak isteyen kişiler için en ideal seçenek



Ortalama hızları 300 km. uçuş mesafesi 1500 km.’yi bulan bu araçlar, otomobillerin de kullandığı 95 oktan benzinle çalışırlar ve saatlik benzin tüketimleri 13-18 litredir.



olarak ‘ultralight havacılık’ doğru tercih olacaktır. Ultralight havacılık, motorlu çok hafif hava araçlarıyla yapılan havacılık çeşididir. Ultralight, belirli bir model veya şekilden çok belirli bir tür hava aracını ifade eden havacılık terimi olarak açıklanıyor.

Boş zamanlarınıza uygun kurslar

Bilindiği üzere çok pahalı bir uğraş olan uçma hevesinizi tatmin etmek için hem satın alma, kiralama, bakım ve uçuş ve



Ultralight eğitiminin 42 saat yer dersi ve 25 saat uçuş olmak üzere 68 saatte verildiğini çeşitli eğitim kurumlarının web sitelerinde bulabiliyorsunuz.

maliyetlerinin düşük olması hem de eğitim süreleri uçak hususi pilot lisansına göre daha düşük olması 'ultralight'ı cazip hale getiriyor. Öte yandan hava araçlarının uçak sınıfındaki araçlara göre hafif olmasının da getirdiği bir takım avantajlar da yok değil.

Bu sınıfın bir diğer avantajı da herhangi bir kursun açılması için kontenjan ya da minimum kayıt sayısına ihtiyaç yok. Uçuşlarınız tamamen sizin boş zamanlarınıza ve uygunluğunuza göre planlanıp uygulanabiliyor. Türkiye'de bu alanda kurs veren çeşitli kurumlar mevcut ve belli kuralları var. Bu kurallar çerçevesinde bu lisansı alabilmek mümkün. Uçuşlar ve yer dersleri daha verimli olması sebebiyle özel ders şeklinde verildiğini de not düşmüş olalım.

Konuyla ilgili başlığı googleize ettiğimizde ultralight eğitiminin 42 saat yer dersi ve 25 saat uçuş olmak üzere 68 saatte verildiğini çeşitli eğitim kurumlarının web sitelerinde bulabiliyorsunuz. Eğitiminiz tamamlandığında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından görevlendirilen bir kontrol pilotu bir saatlik bir sınavla uçuşunuzu kontrol ediyor ve yeterli görürse adınıza UPL (Ultralight Pilot License) belgesi düzenleyebiliyor. Bu belgeye sahip bir pilot olduktan sonra da dünyanın her yerinde bütün Ultralight Sınıfı uçaklarla uçuş yapabilirsiniz. Kendi uçağınızı satın alabilir, kiralayabilir veya bunu bir iş fikrine dönüştürüp kazanç bile sağlamanız için önünüzde bir engel yok!

Hatta burada bir de parantez açalım uçak teknisyeni arkadaşlar bu işi çok daha iyi yapabilirler diye düşünüyorum, çünkü bakım ve onarım konusunda tecrübeli oldukları için ekstra masraflardan da yırtmış olursunuz...

Ultralight pilotluğu eğitimi

Ultralight lisans sahibi Talip Bölükbaşı konuyla ilgili bu alanda ilerlemek isteyenlere konuyu kısaca özetlemiş olsun: "Üç eksende



hareket edebilen, lövyeye kontrollü en fazla kalkış ağırlığı 600 kg., 1+1 kişinin uçabildiği, karbon fiber veya alüminyum gövdeli, üstten ya da alttan kanatlı modelleri olduğu gibi, klasik uçak kanatları bulunmayan, bu görevi tıpkı bir helikopter rotoru görünümündeki kanatların yaptığı modelleri de vardır. Bu değişik dizayndaki çok hafif hava araçları 'gyroplane' olarak adlandırılmaktadır ve bu araçlarda helikopterlerden farklı olarak aktif rotasyon yani rotorun (üst pal) motora bağlı olarak dönmesi söz konusu değildir. Ortalama hızları 300 km.

uçuş mesafesi 1500 km.'yi bulan bu araçlar, otomobillerin de kullandığı 95 oktan benzinle çalışırlar ve saatlik benzin tüketimleri 13-18 Lt.dir. Herhangi bir olağanüstü durumda, hem pilot ve yolcuyu, hem de uçağı güvenli yere indirme yeteneğine sahip özel paraşüt donanımı da bulunmaktadır. Ultralight Pilotluğu Eğitimi; tıpkı Microlight Pilotluğu eğitimi gibi, çok sayıda özel havacılık kuruluşu tarafından verilmektedir. 18 yaşını bitirmiş ve lise mezunu olmak, 95 kilodan ağır, 55 kilodan hafif olmamak bu eğitim için temel koşuldur. Eğitime başlamak için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş hastanelerden 2. sınıf pilotaja uygun raporu almak gerekmektedir. Eğitimin süresi 25 gündür ve 50 saat yer eğitimi ile 25 saat uçuş eğitimi bu süre içinde verilir. Eğitim sonunda Ultralight Pilotluğu lisansı ülkemizin havacılık otoritesi olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce verilmektedir."

Ultralight pilotu olarak gökyüzünde süzülme isteyenler için elbette bu yazdıklarımızın yeterli olmadığını biliyoruz. Biz, sizlerde bir kıvılcım yaratabilmenin peşindeyiz! Uçmak herkesin harcı diyoruz ve tüm gökyüzü sevdalılarına bir gün bu özlemlerine kavuşmalarını dileyerek sözü bitirmiş olalım.

İlgili Yönetmelikler:

www.shgm.gov.tr/doc3/shy6c.doc
www.shgm.gov.tr/doc/2920shk.doc



"Gelecek Eğitimde"

**TÜRKİYE'NİN EN BÜYÜK
ÖZEL HAVACILIK LİSESİNE**

**%15 NAKİL
İNDİRİMİ**

FIRSATINI KAÇIRMAYIN

444 4 335



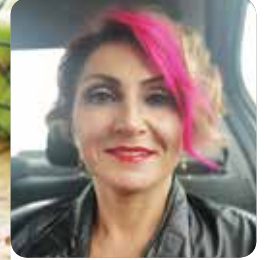
KABİN HİZMETLERİ



YER HİZMETLERİ



UÇAK BAKIM



Nuray Kabut
Sağlıklı Yaşam Uzmanı,
nuraykabut@uted.org

AB Rh'ta BESLENME NASIL OLMALI?



Kan grubuna beslenmemize AB Kan Grubu'na sahip olan kişilerle devam ediyoruz. Burada kritik olan nokta, A ve B'lere zararlı olan besin gruplarının AB grubuna da zararlı olduğudur, ancak yararlı olanların her daim yararlı olduğunu söylemek zor.



AB

Kan Grubu evlilik yoluyla meydana gelmiş aynı zamanda insan ırklarının karışmasını melezliği ifade eden bir gruptur.

Bu gruptakilerin neyin yarayıp yaramadığını kendileri tecrübe etmelerinde fayda vardır. Çünkü A ve B'lere zararlı olanlar AB grubuna da zararlıdır ancak yararlı olanlar her daim yararlı olmayabilir. Örneğin eti az sindirebildikleri için yağ olarak depolanır. Kuru fasulye ve mısır metabolizmalarını yavaşlatıp insülin verimliliklerini engeller.

Aksine süt ürünleri insülin üretimini artırıyor. Sebzeler ve ananas sindirime yardımcı oluyor, deniz ürünleri metabolizmayı destekliyor.

Etler

Kuzu eti, koyun eti, hindi eti ve ciğer dışında kalanlar genelde yaramazlar.

Deniz Ürünleri

Uskumru, levrek, sardalya, som balığı, alabalık, tatlı su levreği, midye, havyar, kalamar, yayın balığı yiyebilirler.

Hamsi, istiridyeye, istakoz, fūme, somon, karides, mezgıt, dil balığı yememeleri önerilir.

Süt Ürünleri

Yağsız olduğu sürece süt ürünleri yararlıdır. Bu grup herhangi bir süt ürünü kullandığında boğazını temizleme ihtiyacı duyuyorsa o ürün kendilerine uygun değildir. Yumurtanın da beyazı yararlıdır.

Amerikan peyniri, dondurma, tereyağı, şerit peynir, karışık süt ve yayık ayran dışında olanlar tüketilebilir.

Bakliyatlar

Bakliyat tüketimi konusunda A grubuna benzerler. Örneğin B'ler için zararlı olan mercimek AB grubu için yararlıdır. Fakat A'larda insülin verimliliğini engelleyen kuru fasulye, AB'lerde de aynı sıkıntıyı yaratabiliyor.

Sebzeler

Pancar, havuç, brokoli, salatalık, lahana, karnabahar, patlıcan, maydanoz, patates, kereviz, yeşil soğan, sarımsak, zencefil, havuç, bamya, pırasa, ıspanak, soğan, balkabağı, pazı rahatlıkla tüketilebilir. Mısır, siyah ve yeşil zeytin, biber, turp, ananas, erik, kırmızı üzüm, domates tüketmeleri önerilmez.

Meyveler

Kiraz, yeşil üzüm, greyfurt, limon, kivi, incir, elma, kayısı, böğürtlen, yaban mersini, kuşüzümü, hurma, karpuz, kavun, şeftali, armut, ahududu, çilek, mandalina dışındaki meyvelerin yenilmesi önerilmez.

Çaylar

Öksürük otu, mısır püskülü, ıhlamur, sinameki, sarısabır çayı dışında kalan tüm çaylar içilebilir.

Kuruyemişler

Çekirdek, fındık, antepfıstığı, kanı ağdalaştırdığı ve kalori kullanımını engellediği için kesinlikle tüketilmemesi gerekir. Kuruyemiş konusunda en şanssız grup diyebiliriz.

Sadece kestane, ceviz, yerfıstığı, badem, Amerikan cevizi, kaju yenilebilir.



AB Grubu için dikkat edilmesi gerekenler

- Tavuk, mısır, soda, gazoz, tüm karbondioksitli içecekler, glikoz ve früktoz içeren hazır yiyecek ve içecekler bu grup için resmen düşman ve hastalıktır.
- Et ve balığın yanında süt ürünü, fasulyenin yanında yoğurt tüketmeyin. Karışık et (salam, sucuk, sosis v.b) yemeyin.
- Haftada en az 2 kez hindi veya koyun eti, en az 2 defa balık tüketin



DAHA İYİ BİR DÜNYA İÇİN 'GÖNÜL'DEN ÇALIŞANLAR



Türkiye dahil 123 ülkede kutlanan ve dünyanın farklı coğrafyalarında yaşayan insanları aynı duyguda buluşturan 5 Aralık Dünya Gönüllüler Günü, doğa, çevre ve insanlık adına yapılan çalışmalarla daha iyi bir dünyanın olabileceğine olan umudu güçlendiriyor.



Gönüllülük insana özgü, dinamik, felsefi bir değerdir. İçinde yaşadığımız toplumu, doğayı ve dünyayı güzelleştirmek, ancak gönüllü çabalarla mümkün. Gönüllülük her bir idealistin, bilinçli ve aktif bir şekilde kamu yararına çalışma sorumluluğu olarak kabul ettiği, topluma hizmet ve cömertliğin doğal bir ifadesi olarak kabul görüyor.

Birleşmiş Milletler (BM), 1985 yılında, gönüllü çalışmaları ve faydalarını dünya çapında duyurmak ve gönüllü programlara katılımı arttırmak amacıyla '5 Aralık' tarihinin her yıl 'Dünya Gönüllüler Günü' olarak kutlanmasına karar verdi.

Dünya Gönüllüler Günü; gönüllülük kavramının toplumumuzda daha geniş kitlelere yayılması, günlük hayatımızın doğal bir parçası haline gelmesi ve gönüllü çalışmaların, yerel, ulusal ve uluslararası platformlarda tanıtılması için çok önemli bir fırsat olarak kabul ediliyor. Bu amaçla, Dünya Gönüllüler Günü'nde; gönüllülüğün tanıtılması, yaygınlaştırılması, desteklenmesi, teşvik edilmesi ve böylece; bireyleri, yaşadıkları topluma karşı daha sorumlu olmaya, bir arada hareket etmeye ve gönüllü olmaya yönlendirmek için; bilgi ve deneyimlerin paylaşıldığı,

gönüllü çalışmaların teşvik ve takdir edildiği çeşitli etkinlikler ve kutlamalar yapılıyor.

Dünya Gönüllüler Günü, her yıl dünyada ve Türkiye'de çeşitli etkinlikler aracılığıyla 'Toplum Hizmeti' ve 'Sosyal Sorumluluk' anlayışının gelişmesine ve tecrübe edilmesine büyük katkılarda bulunuluyor. Bu çalışmaların hedeflerinden birisi de gönüllü kadrolar ile çalışmak, gönüllülük kavramının tanıtılması, benimsetilmesi, yaygınlaştırılması ve süreklilik kazanmasını sağlamak.

Gönüllülük, karşılıksız eylemin hayata geçtiği en net hareket tarzıdır ve doğru düşünceleri ellerle hayata geçirmek için, yürekten geçen kanaldır. Bizler de UTED olarak daha iyi bir dünyanın, ancak daha iyi bireylerle ve karşılık beklemeyen gönülleri zengin insanların eylemleriyle mümkün olduğuna inanıyoruz. Dünya Gönüllüler Günü vesilesiyle, 'gönüllülük' kavramının toplumumuzda daha geniş kitlelere yayılmasını, yaşamımızın doğal bir parçası haline gelmesini ve gönüllü çalışmaların, yerel, ulusal ve uluslararası platformlarda tanınmasını dileriz.



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



www.uteddergi.com
www.uted.org

A J A N D A

KİTAP



Hazırlayan:
Bahadır Güner ve
Hakan Demirbağ

Yayınevi:
Tayyareci Vecihi
Hürkuş Müzesi
Derneği Yayınları

HAVADA VECİHİ HÜRKUŞ (1915-1925 ANILARI)

İlk kez 1942 yılında Vecihi Hürkuş tarafından yayınlanan ve uzun süre Hava Harp Okulu'nda İstiklal Savaşı'nın öğrenilmesinde ders kitabı olarak değerlendirilen 'Havada', Vecihi Hürkuş'un 1915-1925 yılları arasını kapsayan anılarından oluşuyor. Vecihi Bey'in kızları Gönül Hürkuş Şarman ve Sevim Hürkuş Maxson ilk kitabı, Vecihi Bey'in ölümüne kadar süreyi özetleyen bir bölümle 'Bir Tayyarecinin Anıları' adlı kitabı yayınladılar. Yeni basımı Bahadır Güner ve Hakan Demirbağ tarafından, TAI / TUSAŞ - Türk Havacılık ve Uzay Sanayi A.Ş.'nin katkılarıyla yayına hazırlanan 1. Kitap 'Havada', Türk havacılık tarihinde çok sayıda ilke imza atan bu kahraman havacının 1915-1925 yılları arasındaki anılarını kapsıyor. Bu çalışmada bir kısmı ilk kez yayınlanan 39 dönem fotoğrafı eklendi. Ayrıca Vecihi Bey'in anılarının tarihsel kaynaklarla bağlantısı 177 dipnotu ile kuruldu. 'Kafkas Cephesi', 'İlk Savaş Uçuşum', 'Türk Tayyareciliğinde İlk Hava Zaferi', 'Payitaht Hava Müdafaası', 'İstiklal Savaşı'nda İlk Uçuş', 'Birinci İnönü Muharebesi', 'İsmet Tayyaresi', 'Sakarya Muharebesi', 'Büyük Taarruz', 'Avrupa Milletlerinin Havacılıklarına Bir Bakış', kitapta yer alan bölümlerden bazıları. Türk havacılık tarihine ışık tutan kitap, 'Vecihi Hürkuş' kitapları 9 adetten oluşan serinin ilk kitabı.



Yazar:
Can Erel

Yayınevi:
İYİ Yayınlar

İZ BIRAKANLAR

Cumhuriyet tarihi boyunca ulusal endüstrimizin gelişiminde bazı kuruluş ve kişiler, aldıkları görev ve taşıdıkları sorumluluklarla, iz bırakıp fark yaratarak ulusal endüstrimizin bugünlere ulaşmasında daha fazla pay sahibi olmuşlar... Havacı Can Erel'in havacılık, uzay ve savunma alanındaki deneyimlerini aktardığı 'Can'Ca - Türkiye'de, Endüstri'nin Gelişiminde İz Bırakanlar' adlı kitap, işte bu hikayeye odaklanıyor. Her anı ayrı bir heyecana sahip bu endüstriyel gelişim sürecine, iz bırakan endüstri dönüştürücülerine ilgi duyarak tanımak ve yaşananlardan ders çıkarmak da çağdaş bir gereklilik ve bu kitabın çıkış noktası. Erel'in aşına olduğu havacılık, uzay, savunma alanı açısından Türkiye'nin endüstriyel gelişiminde farklı önem taşıdığını öngördüğü, Şakir Zümre, Tayyareci Vecihi Hürkuş, Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirağ, Türk Tayyare Cemiyeti'nin Avrupa'ya gönderdiği ilk tayyare mühendisliği öğrencileri ve makinist stajyerler, Necmüzzafer Orbay, İstanbul teknik Üniversitesi hakkında karşılaştırmalı incelemeler sunularak, dün, bugün ve yarına dair sonuçlar ortaya konuyor.



CEM ADRIYAN

Tarih: 6 Aralık 2018

Saat: 20.00

Yer: Gebze Osman Hamdi Bey Kültür Merkezi, Kocaeli

Müzikte sınırları, tarzları, kuralları dışlayan, kendini sadece "özgür bir müzisyen" olarak tanımlayan Cem Adrian, sevenleriyle buluşmaya hazırlanıyor. Türkiye müzik endüstrisinin bilindik kuralları dışında, kendi çizdiği çizgilerde yürüyen sanatçı, 10 yıldır, sadece çok renkli sesi değil, çok renkli müziği ile yorumcu, besteci ve söz yazarı olarak müziğin çok farklı dallarında çok farklı eserlere imza atıyor. Başarılı müzisyen aynı zamanda, bölge ayırt etmeksizin Türkiye'nin her şehrinde, en fazla konser veren canlı performans sanatçıları arasında ön sıralarda yer alıyor.



FEDERICO ALBANESE

Tarih: 13 Aralık 2018

Saat: 21.30

Yer: Salon İKSV, İstanbul

İlk solo albümü 'The Houseboat and the Moon'u 2014'te yayımlayan Alto Riot tarafından 'saf altın' olarak yorumlanan ve daha önce 'By the Deep Sea' albümü turnesi kapsamında Türkiye'ye gelen İtalyan klasik müzik bestecisi Federico Albanese, yeniden Türkiye'deki müzikseverlerle buluşuyor. Çocuk yaşta piyano ve klarnetle tanıştı, bir ergenlik klasiği olarak ilk gençliğini rock gruplarında çalarak geçiren sanatçı, kış soğuşuna yakışır karanlıkta olduğu kadar bahar yaklaşırken yüzünü gösteren güneş gibi umut dolu olabilen müziği ve besteleriyle Salon İKSV'ye konuk oluyor.



MOĞOLLAR

Tarih: 14 Aralık 2018

Saat: 22.30

Yer: KadıköySahne, İstanbul

Türk müziğinin 45 yıllık çınarı bu yıllara 23 adet 45'lik ve 11 adet stüdyo albümü sığdırdı. 1971 yılında Fransa'da yayımladıkları albüm ile Charles Cros Academy Ödülü'nü alan grup, müzik kariyerinin bir bölümünü de yurt dışında geçirdi. Tarihi boyunca Cem Karaca, Barış Manço, Selda gibi dönemin önemli vokalistiyle çalışan Moğollar, 1970'lerin sonlarına doğru dağılmak durumunda kaldı. 1993 yılında başlatılan bir imza kampanyası sonucu yeniden bir araya gedi. Türkiye'de rock müzik tarihinin en önemli grubu olan Moğollar, 14 Aralık'ta KadıköySahne'de!



CNR SENFONİ ORKESTRASI BİR MİLLET İKİ DEVLET

Tarih: 7 Aralık 2018

Saat: 20.00

Yer: CRR Konser Salonu, İstanbul

1991-1993 yıllarında Aras nehri üzerinde Dilucu ve Sederek'i bağlayan 'Hasret Köprüsü' ve ya 'Umut Köprüsü' olarak bilinen köprü'nün açılışını yaptığında söylediği 'Tek millet iki devlet' cümlesi iki devletin tarihsel ve kültürel ayrılmaz bağlarının olduğunu bir daha hatırlamamızı sağlayan Haydar Aliyev'in ölümünün 15'inci yılında Azerbaycan türküleri, ezgileri ve makamlarla zengin klasik eserlerle anılıyor. Konserde Haydar Aliyev'in çok sevdiği parçalar, iki devletin ortak sevgisini kazanmış eserler seslendirilecek. Ezgilerin yanı sıra Azerbaycan müziğinin öncü bestecileri -Üzeyir Hacıbeyli, F.Amirov, K. Karaev, Soltan Hacıbeyli gibi bestecilerin eserleri de dinleyiciyle buluşacak.

A J A N D A

SİNEMA

ŞAMPIYON



Dram

Yönetmen:

Ahmet Katıksız

Oyuncular: Ekin Koç, Farah Zeynep Abdullah, Fikret Kuşkan, Sibel Taşcıoğlu, Ali Seçkiner Alici

Şampiyon yarış atı Bold Pilot, jokeyi Halis Karataş, sahibi Özdemir Atman ve Bold Pilot'ın en sevdiği insan Begüm Atman'ın gerçek yaşamından yola çıkılarak

yazılmış sevgi, umut ve yaşam dolu bir hikaye 'Şampiyon'. Türkiye'nin siyasal kararsızlık, enflasyon ve umutsuzlukla bunaldığı yıllar. Umutların neredeyse tükendiği o yıllarda halk katıldığı tüm yarışları en sondan gelerek kazanmayı başaran bu ata ve jokeyine yürekten bağlanır.

SON ÇIKIŞ



Komedi

Yönetmen:

Ramin Matin

Oyuncular: Deniz Celiloğlu, Ezgi Çelik, Kerem Fırtına, İbrahim Selim, Tevfik Erman Kutlu

Tahsin, İstanbul'da bir mimarlık firmasında çalışmaktadır. Bir gece, organik tarım işi yapan eski arkadaşı Siren'le karşılaşır ve onunla birlikte güneye gitmeye karar verir. Ertesi gün, işinden istifa eder ve havalimanına

yola çıkar. Ancak üst üste aksiliklerle kendini bir anda sancılı kentsel dönüşüm geçiren bir semtte, meteliksiz ve telefonsuz bulur. Üstelik burası, Tahsin'in dünya kadar parçası olduğu inşaat projesinin yapıldığı bölgedir... Tahsin İstanbul'dan kurtulmak istese de, İstanbul onu bırakmaya hazır değildir!

YEŞİL REHBER



Dram, Biyografi

Yönetmen:

Peter Farrelly
Oyuncular: Mahershala Ali, Viggo Mortensen, Linda

Ünlü Afro-Amerikalı piyanist Dr. Don Shirley ise konser turu için hazırlanmaktadır. Ünlü müzisyen tur kapsamında Manhattan'dan güneye doğru birçok yere gidecektir. Kendisi ile şehir şehir gezecek bir şoför arayışında olan Shirley,

bir süredir işsiz olan Tony'yi işe alır. Tony, yolculuk sırasında Afro-Amerikalılar için güvenli olan güzergahları kullanabilmek için "The Green Book" isimli kılavuzdan yardım alır. Dr Shirley ve Tony çıktıkları bu yolculukta ırkçılıkla, tehlikeyle ve beklenmedik nezaketle karşılaşır. İkili bu zorlu yolculuklarında farklılıklarını bir kenara bırakmak zorundadır.

DOKUNMA BANA!



Dram

Yönetmen:

Adina Pintilie
Oyuncular: Laura Benson, Tómas Lemarquis, Christian Bayerlein, Adina Pintilie, Seani Love

Romen yönetmen Adina Pintilie'nin çektiği ilk uzun metrajlı filminde, bir insanın beden algılarını gereğinden fazla zorlamak ve önyargıların yıkıcılığına dair deneysel bir dram ortaya koyuyor. Yakınlık ihtiyacı,

cinsel fetişler ve estetik güzelliğin farklı tanımları, Berlin'de Altın Ayı'ya layık görülen bu Romen filminin ana temaları. Kurmaca film, psikoterapi seansı, rol oyunları ile belgesel arasında tanımsız bir noktada duran Dokunma Bana, filmin yönetmeninin de dahil olduğu ilginç karakterlerini felsefe tartışması, beden egzersizi ve ruhsal sağaltım seansları arasında gözlemliyor.



FOTOĞRAF 51

Tarih: 10 Aralık 2018 / **Saat:** 20.30 / **Yer:** Craft Kadıköy, İstanbul
Yazar: Anna Ziegler, **Çevirmen:** Hira Tekindor
Yönetmen: Çağ Çalışkur
Oyuncular: Funda Eryiğit, Cem Avnayim, Barış Arman, Bahadır Efe, Orçun Soytürk, Selahattin Paşalı, Korhan Soydan

Fotoğraf 51, DNA, x-ışınları, fosfatlar ve hırslı bir yarışın ortasında 'yaşamın sırrını' bulmaya çalışan bir grup bilim insanını anlatıyor. Bunu yaparken de insanı kusurlu kılan özellikleri, denklemin parçası haline getiriyor. Mesela, bilim insanlarının çok iyi bildikleri bir şey var: Bilim ne kadar kesin değerler üzerine kurulu olsa da, onu yapan kişilerin seçimlerinden, yeteneklerinden, karakterlerinden, korkularından, hatta aşklarından bağımsız düşünülemez.



CAN YELEĞİ

Tarih: 1 Aralık 2018 / **Saat:** 20.30
Yer: İstanbul Şehir Tiyatroları - Gaziosmanpaşa Sahnesi, İstanbul
Yazar: Gönül Kıvılcım / **Yönetmen:** Nihat Alpteki
Oyuncular: Elçin Atamgüz

"Gerçekler; gerçekleri görmezsen çarpar insanı, alır duvara çarpar" Hayat kendi akışında gündelik beklenti ve hayallerle devam ederken yola düşenlerin ve yeni bir hayat için yıllarca yolculuk yapanların hikayesi; Mülteci bir Anne yaşamaya mecbur kaldığı bir düzenin içinde, yeterince tanımadığı bir coğrafyada, eski hayatına tutunup yeni olanla baş etmeye çabalar. Aynı kaderi paylaştığı komşusu da savaşın sürüklediği ve eşitlediği diğer kadındır. Anladığımızı sandığımız, anlamak istemediğimiz, zaman zaman öfkelendiğimiz durumlarla ilk defa yüzleşebileceğimiz bir öykü. Hepimiz aynı dünyada yaşıyoruz, nasıl oluyor da ötekine dönüştürüyoruz?



BİR İNSANI SEVMEKLE BAŞLAR HERŞEY

Tarih: 2 Aralık 2018 / **Saat:** 19.00
Yer: Tatavla Sahnesi, İstanbul
Yazar: Sait Faik Abasıyanık / **Yönetmen:** Egemen Sancak
Oyuncular: Egemen Sancak, Ozan Elaltunlerin, Emir Baran Sezginer

Sivriada gecelerinden Burgazada'nın lodoslu sabahlarına, oradan yağmurlu bir gecede Atikali'ye, oradan şehrin yüreği Beyoğlu'na, efsanevi Haliç'e, hayatın hızlı yaşandığı Yorgiya'nın mahallesine, oradan Galata köprüsüne buram buram deniz ve edebiyat kokan bir İstanbul ve öykü yolculuğu... Sait'in peşinde Sotiri, kalbinde Eleni, yanı başında Orhan Veli, düşlerinde Panço, bir elinde kalem kâğıt, bir elinde rakı kadehi, ayaklarının dibinde kum, balık, martı ve gözlerinde insan sevgisi...



BİR MEŞRUTİYET FACİASI YAHUT GÜNDÜZLERİMİZ

Tarih: 18 Aralık 2018 / **Saat:** 20.30
Yer: Kumbaracı50, İstanbul
Yazar: Volkan Çıkıntoğlu / **Yönetmen:** Celal Mordeniz
Oyuncular: Doğu Can, Hakan Emre Ünal, Volkan Çıkıntoğlu

'Ben kimim?' sorusunu en az bir kere gerçekten yanıtlayabilmek umuduyla sorarız. Bir süre sonra fark ederiz ki bu soru yanıtsızdır çünkü sonsuz yanıtı olabilir. Sorunun yanıtsız olması nafile olduğu anlamına gelmez. Bu soru hem neredeyse bütün felsefi ve teolojik soruların kaynağıdır hem de bizi aynı soruyu soran diğerlerinden ayırmaya yarar. Peki, ya bir an yanı başımızda 'ben senim' ya da 'sen bensin' diyen birilerini fark etsek ve bu 'rüya-kabus'tan uyanmayı bir türlü başaramasak bu sorunun bizi götüreceği yerler nereler olur?



EŞİTLİK

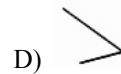
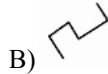
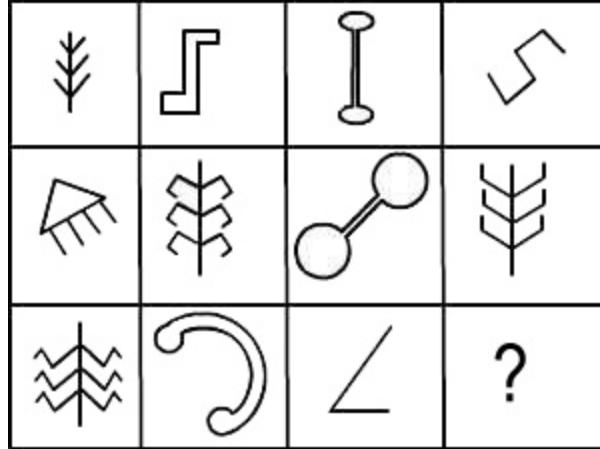
$$9+2=711 \text{ ise}$$

Yukarıdaki eşitliği dikkate alarak, aşağıdaki işlemde x ve y, hangi sayıları ifade eder?

$$X+Y= 123$$

SONUÇ NE OLUR?

Aşağıdaki şekilde boş bırakılan alana hangi işaret gelmelidir?



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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI

Sefa Sevinç, Hasan Yılmaz, Enes Büyüksan

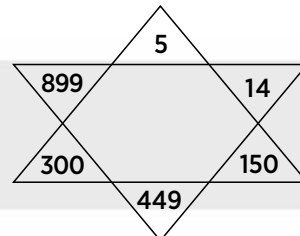
GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

YANIT 1

$$7+8 \Rightarrow 7-1=6 \quad 6+8=14$$
$$7 \times 14=98$$

2



Her zaman
Yanınızdayız
Her yerde



Uzman kadromuz ve güçlü envanterimizle AOG ekiplerimiz müşterilerimize komponent, yedek parça, sarf malzeme satışı, kiralama ve takas ihtiyaçları için 7/24 kaliteli ve hızlı hizmet vermekte.

Dünyanın dört bir yanında yüksek güvenilirlik ve hizmet anlayışımızla komponent yedek destek hizmeti vermekteyiz. Uygulamada olan web portalımız, müşterilerimizin ihtiyaç duyabileceği tüm gerekli bilgi ve desteğe 7/24 ulaşımını mümkün kılmaktadır.

 www.turkishtechnic.com

 Turkish_Technic

 Turkish_Technic

TURKISHTECHNIC.COM



**TURKISH
TECHNIC**



**TURKISH
AIRLINES**

DÜNYANIN YENİ HAVACILIK MERKEZİNE YOLCULUK

DÜNYANIN EN FAZLA ÜLKESİNE UÇAN HAVAYOLU,
DÜNYANIN YENİ HAVACILIK MERKEZİNDE SİZİ BEKLİYOR.



TURKISHAIRLINES.COM

A STAR ALLIANCE MEMBER