

UTED

41. YIL

www.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

SAFETY
COMES FIRSTÖNCE
EMNİYET

İSTANBUL'DA 'TEKNOFEST' COŞKUSU

HAVAYOLU İŞLETMELERİNDE
PAZARLAMA KAVRAMI-I

ESKİLERDEN KALMA BİR HİKAYE...

B707 MOTOR STARTER ARIZASI

TÜRK HAVACILIĞININ PANORAMASI...

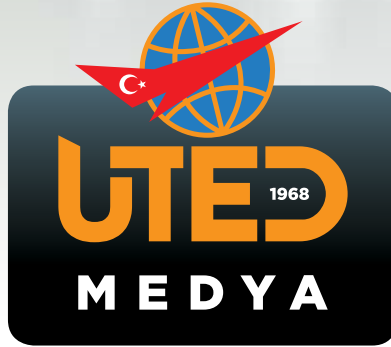
İSTANBUL HAVA KUVVETLERİ MÜZESİ



İSTANBUL AIRSHOW' DA
YERİMİZİ ALDIK



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



www.uteddergi.com
www.uted.org



Değerli meslektaşlarım,

Hepimizin bildiği üzere, havacılık sektörü gelişmiş teknolojinin kullanıldığı bir sektördür. Gelişmiş teknoloji kullanılırken yapılan hizmetinde emniyetli bir şekilde yerine gelmesi için, teknisyen, pilot, kabin ekibi, dispeçer, hava trafik kontrolörü ve yer operasyon personeli görev almaktadır. Uçuş operasyon zincirinin birer halkası olduğumuz herkes tarafından ifade edilmektedir. **‘Zincir en zayıf halkası kadar güçlüdür’** sözünü bir kere daha ifade etmeyi uygun buluyorum. Teknoloji ne kadar gelişmiş olursa olsun, **emniyet temelinde hizmet üretilen sektörümüzde ‘insan faktörleri’ yönetiminin de doğru yapılması esastır** ve havacılık sektöründeki **yasal mevzuatlarla da bu yönetim yapısının oluşturulması istenmektedir.**

Ayrıca, yaptığımız işin sürekliliği, ürettiğimiz emeğin anlam kazanması ve hepimize katma değer sağlaması için yolcu hizmetlerinin ve kargo hizmetlerinde görev alan personelin de emeğinin göz ardı edilmemesi gerekiyor. Biz uçağın emniyetli olarak sefere verilmesini sağlarken, pilotlar da uçuş operasyonunun emniyetli olarak gerçekleşmesini sağlıyor. Bizim dışımızda görev alan personel de var ve onların çalışmalarının sonucunda ortaya çıkan artı değerleri de kullanıyoruz.

Yeteri kadar pilotumuz olmayabilir, bunun giderilmesi için çalışmalar yapılıyor olabilir. Küresel pazarlarda mücadelenin zorluğunu yaşıyor olabiliriz. Bu nedenle pilot maaşlarında iyileştirmeler yapılıyor olabilir. Ama çalışanları temsil eden sendika temsilcilerinin bu yapılan iyileştirmeleri açıklarken kullandıkları dile de dikkat etmeleri gerekir. Bir kesime yapılan iyileştirmeleri yapılırken, açıklama içeriğinin diğer çalışanları incitecek nitelikte olmamasına dikkat edilmesi gerektiğini düşünüyorum. **Emeğin ve ekmeğin hepimiz için kutsal olduğu aşîkar.** Pilotlara yapılan ücret iyileştirmesini ‘ekmeğin bekası’ için yapıldığını açıklayan işçi temsilcilerinin **‘kimin ekmeğinin bekası için yapıldığı’**nı da hepimize açıklaması gerekir.

Bizleri temsilen yetki alanların bu sektörün gerçeklerini bilerek hak ve özlük konularında bizleri temsil edebilmelerini bekliyoruz. Çalışanlarla iletişim kuramayan temsilcilerin veya adaletli davranmayan yöneticilerin; vizyonu ve büyük hedefleri olan kuruluşlara büyük zararlar verdiğini ifade etmek yerinde olur.

Değerli meslektaşlarım,

Eylül ayı havacılık alanında adeta fuar ve festival ayı oldu. Yeni İstanbul Havalimanı’nda gerçekleştirilen ve teknoloji alanında geleceğimize yön verecek çalışmaların sergilendiği **‘Teknofest İstanbul’**, dört gün boyunca yüz binlerce ziyaretçiye **essiz güzellikte bir görsel şölen yaşattı.** Ülkemizdeki teknolojinin gelişimi için yapılan çalışmaların sunulduğu, ihtiyaçların konuşulduğu bir etkinlik oldu. Savunma sanayi için üretilen **yerli ve milli teçhizat ve araçlar hepimizin göğsünü kabarttı.** Gelecek için umudumuzu artırarak daha güçlü **hissetmemizi sağladı.** Devlet kurumlarımızın, teknolojide rekabetin içinde olacak; her zaman daha iyisini üretmek ve gelişmek için çabalayan gençlerimize destek olacağını görmekten mutlu olduğumu ifade etmek isterim.

‘İstanbul Airshow’ havacılık fuarına da katılım sağladık. Dernek olarak bu yıl katıldığımız üçüncü fuar organizasyonu olan İstanbul Airshow’da, standımızı ziyaret eden havacılık bakım alanında eğitim alan öğrenciler, havacılık tutkunları ve profesyonellerine derneğimizin yaptığı çalışmalar, gerçekleştirilen faaliyetler ve etkinliklere ilişkin bilgi aktarımı yaptık. Özellikle genç uçak teknisyeni adaylarına mesleğimizin püf noktaları, zorlukları ve sektörün beklentileri ile ilgili deneyimlerimizi aktardık. Dernek çalışmalarımızda gençlerimizi bizlere katılmaya davet ediyoruz.

Değerli meslektaşlarım,

Bu yıl, Cumhuriyetimizin 95’inci yılını kutlayacağız ve şanlı bayrağımızı daha da yukarıya çekeceğiz. Cumhuriyetimizin kuruluşundan beri vatanımızın birliği ve bölünmez bütünlüğü için canını ortaya koyan başta Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK olmak üzere tüm şehitlerimizi ve gazilerimizi rahmetle ve minnetle anıyoruz. Mekanları cennet olur inşallah.

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

Saygılarımla...



Necdet Aksoy
Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



14 İSTANBUL'DA 'TEKNOFEST' COŞKUSU

Türkiye'nin ilk havacılık, uzay ve teknoloji festivali olan ve gençlerde havacılık, uzay ve teknoloji konularına ilgi uyandırmak ve farkındalık oluşturmak amacıyla düzenlenen TEKNOFEST İstanbul, 550 bine yakın ziyaretçiyi İstanbul'un üçüncü havalimanında bir araya getirdi.



18 İSTANBUL AIRSHOW' DA YERİMİZİ ALDIK

Atatürk Havalimanında gerçekleşen son fuar organizasyonu olan İstanbul Airshow 2018, yerli yabancı bir çok kamu kurum ve kuruluşu, sivil toplum örgütü ve havacılık firmasını bir araya getirirken; SHGM, THY, THY Teknik, Savunma Sanayi kurumlarının da renk kattığı fuarda Uçak Teknisyenleri Derneği standı yoğun ilgi gördü.



38 TEKNİSYENLİKTEN AYRILAMAYAN İÇİMİZDEN BİRİ ... İHSAN GÜRELİ

Her geçen gün artan uçak, yolcu sayısı ve gelişen teknoloji ile yoğun tempoya ayak uyduruyoruz, kendimizi güncelliyoruz. Çözüm üreten, sorunu bulan ve gideren stratejik bir görevdeyiz. Uçağın arızasına çözüm bulmak, tekrar uçuşabilirliğini sağlamak ve servise vermek büyük bir haz ve bambaşka bir duygudur. Bu mutluluğu yaşamak güncel teknolojiyi kullanmak ile başanılır."



50 TÜRK HAVACILIĞININ PANORAMASI... İSTANBUL HAVA KUVVETLERİ MÜZESİ

Modern müzecilik anlayışı ile yeniden yapılandırılan İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi, içinde sergilenen pervaneli uçaklar, jet uçakları, helikopterler, uçaksavar ve füzeleri ile Türk havacılık tarihinin bir panoramasını ortaya koyuyor.

06	HAVACILIK TARİHİNDE EKİM	44	BİLİM
08	GÜNDEM	48	ANALİZ
12	HABER	50	GEZİ
14	TEKNOFEST İSTANBUL	54	EĞİTİM
20	İSTANBUL AIRSHOW 2018	55	ETKİNLİK
22	GEÇMİŞ ZAMAN OLUR Kİ...	56	GENÇ UTED
24	TÜRK HAVACILIK TARİHİ	58	SAĞLIK
30	PAZAR	60	SANAT
34	KRİTİK	62	KÜLTÜR SANAT
38	İÇİMİZDEN BİRİ	66	BİL BAKALIM

UTED

41. YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 2146-6380 EKİM 2018 www.uted.com.tr

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, Handan DİKER,
Fatih YURTSEVEN, Sevim BAKİ,
İsmet Şahin, Alişan DEĞİRMENCİLER

Adres
İstanbul Cad. Üstöğlü 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, Ekim 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 EKİM

➔ 1 EKİM 1951



☞ Türk Silahlı Kuvvetleri'ne bağlı 'Hava Harp Okulu' açıldı.

➔ 2 EKİM 1996

☞ Merceklerle uğraşırken uzaktaki cismin yakında görüldüğünü bulan Hans Lippershey, modern teleskobun keşfini gerçekleştirdi.

➔ 2 EKİM 2001

☞ Nakit sıkıntısı çeken İsviçre'nin ulusal havayolu şirketi Swissair, tüm uçuşlarını süresiz olarak durdurdu.

➔ 4 EKİM 1957



☞ Sovyetler Birliği, ABD ile arasındaki uzay yarışını başlatacak ilk yapay uydusu olan Sputnik'i uzaya fırlattı.

➔ 4 EKİM 1958

☞ Turbojet-güçlü yolcu uçağı ile ilk transatlantik jet yolcu seferi, Londra ve New York arasında gerçekleştirildi.

➔ 4 EKİM 1905



☞ Dünyada ilk motorlu uçağı yapan ünlü kardeşlerden Orville Wright, havada 33 dakika kalarak, ilk uçan adam olarak tarihe geçti.

➔ 4 EKİM 1959

☞ Sovyetler Birliği tarafından Baykonur Uzay Üssü'nden Vostok roketiyle uzaya fırlatılan Luna 3, ilk kez Ay'ın dünyadan görünmeyen yüzünün fotoğraflarını çekti.

➔ 6 EKİM 1923

☞ Amerikalı gökbilimci bilim insanı Edwin Hubble, takım yıldızı olan 'Andromeda Galaksisi'ni keşfetti.

➔ 6 EKİM 1926

☞ Cumhuriyetin kurulmasının ardından Türkiye'nin ilk uçak fabrikası 'Kayseri Tayyare Fabrikası' kuruldu.

➔ 9 EKİM 2004



☞ Türk Hava Kurumu paraşütçüsü Hakan Zengin, '3'üncü Türkiye Hava Oyunları'nda 433.5 metre karelik bayrak ile atlayış yaparak, Guinness Rekorlar Kitabı'na girmeyi başardı.

➔ 10 EKİM 1952

☞ Amerika Birleşik Devletleri, ilk Ay uydusu olan Orbiter'i uzaya fırlattı.

➔ 10 EKİM 1994

☞ Uzaya fırlatılan 1780 kilogram ağırlığındaki haberleşme uydusu 'TÜRKSAT 1-B', yörünge testlerinin ardından hizmete girdi.

➔ 11 EKİM 1910

☞ ABD Başkanı Theodore Roosevelt, Wright Kardeşler'in yaptığı uçakla Missouri'de dört dakika uçarak, uçakla uçan ilk ABD başkanı oldu.

➔ 11 EKİM 1968



☞ NASA, astronot Wally Schirra, Donn Fulton Eisele ve R. Walter Cunningham komutasındaki ilk insanlı uzay uçuşunu Apollo 7 ile gerçekleştirdi.

➔ 11 EKİM 1980

☞ Uzay istasyonu Salyut 6'da 185 gün kalarak rekor kıran Sovyet kozmonotları Valery V. Ryumin ve Leonid I. Popov, dünyaya döndü.



11 EKİM 1984

NASA'nın uzay mekiği Challenger ile uzaya çıkan astronot Kathryn D. Sullivan, uzayda yürüyen ilk Amerikalı kadın oldu.

14 EKİM 1947



ABD'li test pilotu Chuck Yeager, roketlerle takviye edilmiş Bell X-1 uçağını test ederken, ses hızını aşan ilk insan unvanını kazandı.

15 EKİM 1783

Dünyada ilk kez balonla uçuş gerçekleştirildi.

15 EKİM 1928

Dünyanın en büyük hava gemisi Graf Zeppelin, Almanya'dan Amerika'ya 11 saat uçarak New Jersey'e ulaştı.

21 EKİM 1965

Japon astronom Kaoru Ikeya'dan ismini alan İkeya seki kuyruklu yıldızı, Güneş'in 450 bin kilometre yakınından geçti.

21 EKİM 1987

Türkiye'de montajı yapılan Amerikan yapımı çok amaçlı, tek motorlu av-bombardıman jet savaş uçağı F-16 'Savaşan Şahin' resmi törenle uçuruldu.

22 EKİM 1909

Dünyanın ilk tayyare pilot lisansını alan kadın pilotu Fransız Raymonde de Laroche, ilk uçuş denemesini gerçekleştirdi.

22 EKİM 1967



NASA uzay mekiği Apollo 7, dünya yörüngesinde 163 kez döndükten sonra Atlantik Okyanusu'na indi.

23 EKİM 1911

İtalyan asker yüzbaşı Carlo Piazza, Trablusgarp Savaşı sırasında Bingazi'deki Osmanlı siperlerinin üstünde tarihin ilk askeri keşif uçuşunu gerçekleştirdi.

24 EKİM 1911

Orville Wright, Kuzey Carolina'da yaptığı uçuş denemesinde 9 dakika 45 saniye havada kalarak 10 yıl süresince kırılmayacak yeni bir dünya rekoru kırdı.

24 EKİM 1992

İstanbul Büyükçekmece'de Türkiye'nin ilk özel hava alanı olan 'Hezarfen' hizmete açıldı.

24 EKİM 2003



Sesten bile hızlı uçan Concorde uçağı, son uçuşunu ABD'nin New York kenti ile İngiltere'nin başkenti Londra arasında yaptı.

26 EKİM 1958

Pan American havayolları şirketi, Boeing 707'nin ilk ticari uçuşunu New York'tan Paris'e gerçekleştirdi.

27 EKİM 2008



Türkiye'nin haberleşme uydularından Türksat 3A uydusu devreye girdi.

28 EKİM 1998

Esenboğa Havalimanı, Cumhuriyetin 75'inci yılı törenleri için ilk kez 13 cumhurbaşkanını aynı gün ağırladı.

29 EKİM 1998

77 yaşındaki Amerikalı astronot John Glenn, 36 yıl aradan sonra Discovery uzay mekiğiyle yeniden uzaya çıktı.

30 EKİM 1936

Vecihi Hürkuş'un kardeşi Remziye Hanım'ın kızı olarak 30 Ekim 1918 tarihinde doğan Eribe Kartal (Hürkuş), yaptığı paraşüt atlayışı sırasında paraşütünün açılmaması sonucunda ilk hava şehidi Türk kızı olarak tarihe geçti.

31 EKİM 2006

Vatikan, dünyanın güneşin çevresinde döndüğünü söyleyen Galileo'nun haklılığını 359 yıl sonra teslim etti.

SHGM VE THY EĞİTİM ALANINDA İŞBİRLİĞİ PROTOKOLÜ İMZALADI



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SHGM) AB desteği ile hayata geçirilen projesi kapsamında nisan ayında hizmete açılan Türk Sivil Havacılık Akademisi'nin Türk Hava Yolları'nın eğitim faaliyetlerinde kullanılabilmesi için SHGM ile THY arasında protokol imzalandı. SHGM Genel Müdür Vekili Bahri Kesici ve THY Genel Müdürü Bilal Ekşi tarafından imzalanan işbirliği protokolü ile THY'nin havacılık alanında vereceği eğitimlerin akademi bünyesinde verilmesine imkan sağlandı. İmzalanan

protokol ile belirlenen sınıf ve ofisler iki yıl süreyle THY'nin kullanımına tahsis edildi. Akademi'nin diğer havacılık işletmeleri ve kurumları ile imzalanan işbirliği protokolleri ile sivil havacılığın hizmetine sunulması hedefleniyor. Ülkemizdeki sivil havacılık eğitimleri için önemli bir merkez haline gelmesi planlanan Türk Sivil Havacılık Akademisi'nin ilerleyen süreçte bölgesel ve küresel ölçekte eğitimlere de ev sahipliği yapması amaçlanıyor. shgm.gov.tr

YERLİ SİMÜLATÖR EASA VE SHGM'DEN SERTİFİKAYI ALDI



Türk Hava Yolları Genel Müdürü Bilal Ekşi, Türkiye'de ilk kez üretilen yerli simülâtör EASA ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından sertifikalandırıldığı bilgisini paylaştı. Ekşi, twitter hesabından yaptığı paylaşımda, yerli simülâtör üretiminin serüveni edildiğini belirtti. Bilal Ekşi, Havelsan tarafından Türk Hava Yolları için üretilen ve ilk kez Türkiye'de imalatı tamamlanan Boeing 737-800NG simülâtörünün EASA ve SHGM tarafından sertifikasyonu

tamamlanarak ticari eğitim hizmetine alındığına dikkat çekerek, bu çalışmada emeği geçen tüm paydaşlara teşekkür etti. SHGM'nin twitterdan yaptığı açıklamada ise, "Sertifikaşyon sürecinde içinde bulunduğumuz Boeing 737-800NG simülâtörünün ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyoruz. Bu önemli projenin hayata geçirilmesine katkı sağlayan, emeği geçen herkesi tebrik ederiz" mesajı iletildi.

twitter.com/BilalEksiTHY



95 MİLYON YOLCUMUZLA 26 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

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

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair



/onurair_

HAVA ARAÇLARININ SERTİFİKASYONU KONUSUNDA MUTABAKAT



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve TUSAŞ arasında hava araçlarının sertifikasyonu konusunda mutabakat zaptı imzalandı. 'T625 Genel Maksat Helikopteri Sertifikasyonu' öncelikli olmak üzere gelecekte özgün tasarımı ve üretimi yapılacak hava araçlarının sertifikasyon faaliyetlerinin etkinleştirilmesi konularının ele alındığı toplantıda, SHGM Genel Müdür Vekili Bahri Kesici ve

TUSAŞ Genel Müdürü Dr. Temel Kotil arasında ele alınan konuları içeren bir mutabakat zaptı imzalandı. Yapılan mutabakata göre Türkiye'nin hava araçlarının uçuşa elverişlilik sertifikasyonu ile ilgili özgün iş ve çalışma modellerinin belirlenmesi ve hayata geçirilmesi konusunda işbirliği içinde hareket edilecek.

shgm.gov.tr

TÜRKİYE İLE TAYLAND ARASINDA YENİ HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMASI



Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Tayland Sivil Havacılık Otoritesi'ni temsil eden heyetler arasında 5 Eylül 2018 tarihinde Bangkok'ta ikili Sivil Havacılık Müzakereleri gerçekleştirildi. Sivil Havacılık Genel Müdür Vekili Bahri Kesici ve Tayland Sivil Havacılık Otoritesi Genel Müdürü Chula Sukmanop başkanlıklarındaki heyetler arasında gerçekleşen görüşmelerde iki ülke arasında yeni Hava Ulaştırma Anlaşması'nın yapılması ile mevcut trafik haklarının artırılması hususları ele alındı. Müzakerelerde 10 Kasım 1987 tarihli mevcut Hava Ulaştırma Anlaşması'nın yerine geçecek yeni

anlaşmanın metni üzerinde müzakereler gerçekleştirilerek yeni Hava Ulaştırma Anlaşması parafe edildi. Trafik haklarıyla ilgili görüşmeler neticesinde imzalanan mutabakatla ülkemizden Tayland'a yapılan tarifeli uçuşların sayısı 21 frekanstan 35 frekansa çıkarıldı. Mutabakat zaptına göre; yolcu uçuşları haftalık 28 frekans, kargo uçuşları haftalık 7 frekans olarak belirlenirken, Yeni Delhi noktası Türk taşıyıcıları için ara ve ileri nokta olarak belirlendi ve beşinci trafik haklı kargo uçuşları yapılmasına imkan tanındı.

shgm.gov.tr



TÜRKİYE’NİN T-625 ÖZGÜN HELİKOPTERİ’NE ‘ÖZEL UÇUŞ İZNI’

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Eylül 2013 tarihinde start verilen ‘Özgün Helikopteri Projesi’ kapsamında T- 625 Özgün Helikopteri’ne yönelik yaptığı denetlemeler sonucunda TC-HLP kuyruk numaralı ilk prototip helikopter için deneysel amaçlı özel uçuş izni verdi. SHGM tarafından TC-HLP kuyruk numaralı ilk prototip helikoptere deneysel amaçlı “Özel Uçuş İzni” yayımlamasının ardından SHGM’ye Tıp Sertifikası başvurusunu Mart 2016 tarihinde yapan TUSAŞ, özgün tasarıma dayalı geliştirmekte olduğu helikopteri için uçuş testlerinin en önemli aşamalarından biri olan ‘Havada Asılı Kalma’ (hover) uçuşunu 6 Eylül’de gerçekleştirdi. Tasarımı ve üretimi TUSAŞ tarafından gerçekleştirilen, uçuşa elverişlilik ve sertifikasyon denetimi ve gözetimi ise SHGM tarafından yapılan Özgün Helikopter Projesi’ne yönelik SHT-

21 Talimatı (Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyon Talimatı) kapsamında yapılan denetimler olumlu geçti. Testler, SHGM koordine ve izni diğer uçuş zarf noktalarını da kapsayacak şekilde, adım adım sürdürülecek. Proje kapsamında 12 farklı disiplinde yaklaşık 30 uzmandan oluşturulan sertifikasyon grubunun çalışmaları SHY-21’de belirlenen çalışma usul ve esaslarına göre yürütülüyor. Helikopterin sertifikasyon gereksinimleri için büyük helikopterlerin tasarım ve üretiminde referans olarak kullanılan CS-29 baz alındı. CS-29 kapsamında TUSAŞ’ın 1956 emniyet gereksinime uyum göstermesi ve 100’ün üzerinde helikopter ve sistem seviyesi testi başarı ile icra etmesi gerekiyor.

shgm.gov.tr

KAZAKİSTAN’DAN HİNDİSTAN VE ÇİN VATANDAŞLARINA 72 SAATLİK VİZE MUAFİYETİ

Kazakistan, ülkelerini ziyaret edecek olan Hindistan ve Çin Halk Cumhuriyeti vatandaşlarına yıl sonuna kadar 72 saatlik vize muafiyeti getirdi. Kazakistan Ankara Büyükelçiliği’nden alınan bilgiye göre Kazakistan’a ait havayolu şirketlerine ait uçaklarla Astana ve Almatı Uluslararası Havalimanları üzerinden transit geçiş yapacak olan Hindistan ve Çin Halk Cumhuriyeti vatandaşlarının 31 Aralık 2018 tarihi saat 23:59’a kadar Kazakistan’ı 72 saati aşmamak kaydıyla vizeden muaf olarak ziyaret edebileceği öğrenildi.

shgm.gov.tr



YENİ HAVALİMANINDA HAZIRLIKLAR TAM GAZ SÜRÜYOR



Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) ve İGA yetkilileri, 29 Ekim'de gerçekleştirilecek İstanbul Yeni Havalimanı'nın açılışı için hazırlıklarını tüm hızıyla sürdürüyor. İlk uçuşun THY tarafından 31 Ekim 2018 tarihinde saat 14.00'da İstanbul-Ankara arasında yapılacağı havaalanında sistemsel test çalışmaları gerçekleştiriliyor. Yüzde 95'i tamamlanan havaalanı inşaatında terminal ve uçak köprüleri küçük eksikler dışında operasyona hazır durumda. Operasyonun kusursuz olması için her konuyu ince eleyip sık dokuyan DHMİ ve İGA yetkilileri, 15

Eylül'de de Operational Readiness and Airport Transfer-ORAT (İşletmeye Hazırlık ve Havalimanı Transferi) kapsamında 5 bin üniversite öğrencisinin katılımıyla üç gün boyunca sistemsel testler gerçekleştirdi. Böylece üniversiteli öğrencilerin uçak yolcusuymuş gibi hareket ederek, salonları kolaylıkla bulup bulmadıkları, mesafeleri ne kadar zamanda kat ettikleri, bagaj konveyörlerin düzgün çalışıp çalışmadığı, kısaca yolculara yönelik tüm sistemleri test edildi.

aksam.com.tr

UÇAN ARABALAR GERÇEK OLUYOR



Japonya, 2020 yılında üretmeyi planladığı uçan araba projesinin çalışmalarına başladığının basında yer alması heyecan yarattı. Japon basınındaki haberlere göre, Japonya'nın uçan araba projesi için Uber, Japonya Hava Yolları, Airbus, Boeing, NEC, Toyota, ANA ve Yamato firmalarının da aralarında olduğu 20 şirket, yol haritası hazırlayacak.

Japonya Ekonomi, Ticaret ve Sanayi Bakanlığı'nın, uçan araba projesi için gelecek yıl performanslı akü, motor ve diğer ekipmanların üretilmesine destek amacıyla özel sektöre 40,4 milyon dolarlık bütçe ayırdığı açıklandı. Proje kapsamında, uçan arabanın 2020 yılında piyasaya sürülmesi hedefleniyor.

aa.com.tr

45 Ülke
145 Havalimanından
yaptığı uçuşlar ile
Türkiye turizminin
hizmetinde





İSTANBUL'DA 'TEKNOFEST' COŞKUSU

“ Türkiye'nin ilk havacılık, uzay ve teknoloji festivali olan ve gençlerde havacılık, uzay ve teknoloji konularına ilgi uyandırmak ve farkındalık oluşturmak amacıyla düzenlenen TEKNOFEST İstanbul, 550 bine yakın ziyaretçiyi İstanbul'un üçüncü havalimanında bir araya getirdi. ”

Türkiye Teknoloji Takımı (T3) Vakfı ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından organize edilen İstanbul Havacılık, Uzay ve Teknoloji Festivali (TEKNOFEST), 20-23 Eylül tarihleri arasında binlerce teknoloji-severi İstanbul'un yeni havaalanında buluşturdu. İstanbul Yeni Havalimanı Hava Kontrol Kulesi önüne kurulan ana sahnede; festivalin son gününe kadar birbirinden farklı birçok özel etkinlik düzenlendi, katılımcı firmaların stantlarında da havacılığa dair birçok deneyim fırsatı sunuldu. Teknoloji alanında geleceğin gelişme ve ihtiyaçlarının konuşulduğu seminerler, uçuş deneyimi yaşatan dikey rüzgar tüneli gibi etkinlikler ve yerli üretim araçların sergilendiği TEKNOFEST İstanbul, dört gün boyunca binlerce ziyaretçiye eşsiz güzellikte bir görsel şölen sundu.

Türkiye'nin devlerinden TEKNOFEST'e destek

Türkiye Teknoloji Takımı Vakfı öncülüğünde, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın destekleriyle düzenlenen yarışmaların destekçileri arasında, Türkiye'nin millî teknoloji hamlesi hedefinde önemli rol oynayan Aselsan, Baykar, BMC, İGA, İSBK, Roketsan, TAI, TÜBİTAK ve TÜRKSAT yer aldı. Festivalin diğer paydaşları arasında AA, Boğaziçi Üniversitesi, Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, Demirören Medya, Gebze Teknik Üniversitesi, Gençlik ve Spor Bakanlığı, Türk Silahlı Kuvvetleri Genel Kurmay Başkanlığı, HAVELSAN, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Milli Eğitim Bakanlığı, İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü, İstanbul Teknik Üniversitesi, Milli Savunma Üniversitesi, Savunma Sanayii Başkanlığı, Turkuva Medya Grubu, TRT, Türk Havacılık Uzay Sanayi, Türk Medya ve Yıldız Teknik Üniversitesi yer aldı.





Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan: 'BAĞIMSIZLIĞIN İLK ŞARTI TEKNOLOJİ ÜRETMEKTEN GEÇİYOR'

İstanbul Üçüncü Havalimanı'nda düzenlenen TEKNOFEST'in üçüncü gününde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan da üzerinde cumhurbaşkanlığı forsu bulunan özel dikilmiş pilot kıyafetiyle F-16'ların eşlik ettiği 'ATA' uçağıyla katılım gösterdi. TEKNOFEST'in Hezarfen'in, Ali Kuşçu'nun, Uluğ Bey'in başlattıkları hamlenin geldiği seviyeyi gösterdiğini belirten Cumhurbaşkanı Erdoğan, günümüz dünyasında gerçek anlamda bağımsız

bir ülke olmanın ilk şartının teknolojiden geçtiğini söyledi ve "Asıl olan hazır teknolojiyi almak ve onun kullanımını öğrenmek değil, teknolojiyi tasarlamak, geliştirmek ve öğretmektir. Teknoloji konusunda sadece kullanıcı olarak kaldığımız sürece hiçbir alanda özgürlüğümüzü garanti altına alamayız. Bu nedenle teknolojiyi tasarlayan, geliştiren, üreten ve ihraç eden ülke konumuna ulaşmak, bağımsızlığımızın ilk şartıdır" mesajı verdi.



Havacılık sevdalıları TEKNOFEST'te hünerlerini sergiledi

Yarışmalar, konserler, bilgilendirici seminerler, sunumlar ve uçak sergileri gibi birçok etkinliği içerisinde barındıran TEKNOFEST'te, farklı üniversitelerin havacılık ve uzay teknolojileri öğrencilerinin yapmış olduğu teknoloji çalışmaları da ziyaretçilerden tam not aldı.

Dört gün süren TEKNOFEST İstanbul etkinliği çerçevesinde World Drone Cup, Hack İstanbul Siber Güvenlik Yarışması, Take Off Uluslararası Girişim Zirvesi, Redbull'un yer aldığı Dünyanın En Heyecan Verici Yarışı, Nefes Kesen Jet Uçak, Helikopter ve Akrobasi Gösterileri, Dikey Rüzgar Tüneli, Dünya Drone Şampiyonası, THY Seyahat Hackatonu, planetaryum ve paraşüt atlayışları, konserler, teknoloji ve eğitim atölyeleri, seminerler, Hava Araçları Sergisi, simülasyon uygulamaları ve 14 farklı kategoride teknoloji yarışmaları gibi birçok organizasyon gerçekleştirildi. Katılımcı firmaların stantlarının

yer aldığı fuar alanı da etkinlik süresince ziyaretçilere bir birinden ilginç deneyimler yaşattı. TEKNOFEST İstanbul'da birbirinden renkli, çocuklar ve gençler başta olmak üzere her yaş grubundan ziyaretçiye keyifli deneyimler sunan etkinlikler düzenlendi.

Milli teknolojilere sanal gerçeklik ile yolculuk

Etkinlikte en çok dikkat çeken kurumlardan biri de Türk Havacılık ve Uzay Sanayisi oldu. Türk Havacılık ve Uzay Sanayisi, bir süredir üzerinde çalıştığı sanal gerçeklik uygulamasını festivale katılanların kullanımına sundu. Uygulamayla şirketin ürettiği ve geliştirme çalışmaları yürüttüğü uçak ve helikopterler bire bir ölçülerinde ziyaretçilerin beğenisine sunuldu. Gözlüğü takanlar, kendilerini içinde insansız hava aracı ANKA, Milli Muharip Uçak, T625 helikopteri, Göktürk-2 uydusu, jet eğitim ve yakın destek uçağı Hürjet, yeni nesil



TÜBİTAK Başkanı Hasan Mandal, Teknofest'te insansız hava aracı tasarımı yarışmasında birinci olan Anatolia Aero Design ekibinin standını ziyaret etti ve ekibi kutladı.

temel eğitim uçağı Hürkuş ve Atak helikopterinin yer aldığı bir 'sanal hangar'da bulma fırsatı yakaladı. Ziyaretçiler, ellerindeki kontrol cihazını kullanarak hangar içinde bulunan hava araçları arasında ve etrafında dolaşarak, hava araçlarını yakın mesafelerden inceledi.

Erdoğan'dan teknoloji ödülleri

İstanbul Havacılık, Uzay ve Teknoloji Festivali TEKNOFEST, dört gün boyunca teknolojiye yönelik 14 kategoride düzenlenen birçok yarışmaya ev sahipliği yaptı. Yarışmalara Türkiye genelinde 2 binin üzerinde başvuru yapılırken, festival süresince teknoloji takımları geliştirdikleri teknolojik araçları ile birbirleriyle yarışma fırsatı buldu. Etkinlik sonunda, yüksek ve alçak irtifa kategorilerinde, model uydur, robotaksi ve diğer yarışmalarda derece alan yarışmacılara ödülleri Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan verdi. Konya Teknik Üniversitesi Uzay Teknolojileri Topluluğu'na bağlı Selçuk Roket Takımı, Yüksek ve Alçak İrtifa kategorilerinde SUR ve Ro-Ta 1500 adlı iki roketiyle birincilik elde etti. 'Otonom Araçlar Temel Kategori' yarışmasında ise Şehit Ragip AİHL'nin Fevz-i Âsım takımı birinci oldu.

Türkiye'nin ilk kapsamlı robot simülasyonu yarışması Simülasyon yarışmaları yapay zeka araştırmaları için oldukça yoğun kullanılıyor. Bunların en çok bilinenlerini DARPA'nın düzenlediği DARPA Robotics Challenge (DRC) ve NASA'nın düzenlediği Space Robotics Challenge oluşturuyor. İki yarışmada da kullanılan açık kaynak simülasyon ortamı (Gazebo robotik simülatörü) TEKNOFEST'te ziyaretçilerle buluştu. Bu yarışmalarda tek robot için geliştirilen beceriler test edilirken, TEKNOFEST'teki kullanım bir ilk olarak kayda geçti. Yarışma aynı zamanda Türkiye'de yapılan ilk kapsamlı robot simülasyonu yarışması olarak da kayıtlara geçti

Birbirinden ilginç ve teknolojik gelişmenin sunulduğu, yerli yapım ATAK helikopterlerinin de 'harmandalı' gösterisi yaptığı TEKNOFEST, dört gün boyunca ziyaretçilerin akınına uğradı ve 23 Eylül'de sona erdi.

Hedefimiz havacılık gönüllüleri yetiştirmek



Prof. Dr. Hikmet Karakoç

Eskişehir Teknik Üniversitesi
Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi
Öğretim Üyesi

Anatolia Aero Design Takımı
Danışmanı

Anatolia Aero Design Takımı 8 yıl önce laboratuvar çalışmalarını başlattık. 1.5 yıl içinde atölye donanımlarımızı tamamladık ve ilk tasarımlarımıza başladık. Birkaç kez ABD'de yapılan SAE Aero Design yarışmalarına katıldık, birincilik aldık. TÜBİTAK'ın Hava Kuvvetleri ile ortak düzenlediği uluslararası yarışmada ikinci olduk. Bu yıl ise sponsor desteği bulamadığımız için ABD'deki yarışmaya katılamadık. TEKNOFEST'te ise 'Savaşan İnsansız Hava Araçları' ve 'Sabit Kanat İnsansız Hava Araçları' kategorilerinde yarıştık. TÜBİTAK UAV insansız hava aracı tasarımı yarışmasında uçuşlara kalan 41 sabit kanatlı ekip arasında birinci olduk. Tabi burada bizim hedefimiz, yarışmalarda birinci olmaktan çok; havacılığa gönül veren, İHA tasarımı öğrenen, elektronik donanımdan tasarıma kadar, sanayiye ve araştırmaya yatkın öğrenci yetiştirmek. Anatolia Aero Design takımında 30'a yakın öğrenci ile özverili bir çalışma yürütürken, sanayinin sponsorluk desteğine de ihtiyacımız var.

Genç beyinlerin zihnindeki projeler teşvik bekliyor



Büşra Boğa

Eskişehir Teknik Üniversitesi
Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi
Havacılık Elektrik Elektronik Bölümü
4. Sınıf Öğrencisi

Beş ayrı ekipten oluşan Anatolia Aero Design ekibinde iki yıldır görev alıyorum. Sosyal medya sponsorluk kaptanlığı yapıyorum. TEKNOFEST etkinliğine deneyimli kaptan, pilot ve danışmanların yanı sıra malzeme mühendisi, elektrik elektronik mühendisi, kimya mühendisi, havacılık ve uzay bilimleri öğrencilerinin yer aldığı 24 kişilik tecrübeli bir ekiple katıldık. Dünya şampiyonluğu olan bir ekibiz. 3 ay boyunca gece gündüz büyük bir özveriyle çalıştık ve TEKNOFEST'e hazırlandık. Kanat açıklığı 1.3 metre, uzunluğu 1.1 metre, kalkış ağırlığı 1.6 kilogram, saniyede 8.5 metre hızla ilerleyen, otonom uçuş yapabilen 'harpy' isimli güzel bir uçak yaptık. Projemize bilim ve teknoloji adına destek veren sponsorlarımıza teşekkür ediyoruz. Genç beyinlerin zihninde çok güzel projeler var. Bu projelere teşvik verilirse çok önemli işler yapılabileceğine inanıyorum.



ISTANBUL
AIRSHOW

September 27-30 2018 Ataturk Airport



İSTANBUL AIRSHOW'DA YERİMİZİ ALDIK



İlker Furat
UTED Basın Yayın Sekreteri

Atatürk Havalimanında gerçekleşen son fuar organizasyonu olan İstanbul Airshow 2018, yerli yabancı bir çok kamu kurum ve kuruluşu, sivil toplum örgütü ve havacılık firmasını bir araya getirirken; SHGM, THY, THY Teknik, Savunma Sanayi kurumlarının da renk kattığı fuarda Uçak Teknisyenleri Derneği standı yoğun ilgi gördü.



Halil Tokel



Bilal Karaman, Birkan Gunalp, İrfan Demir



Funda Ocak



T.C. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Sayın Fuat Oktay standımızı ziyaret etti ve meslektaşlarımıza iyi dileklerini ilettiler. Güncel sorunlarımızla ilgili kendisine bilgi aktardık.

T.C. Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Cahit Turhan



Ahmet Karaman



Özcan Uzunoğlu, Yusuf Bolayırılı



Temel Kotil



Bilal Ekşi

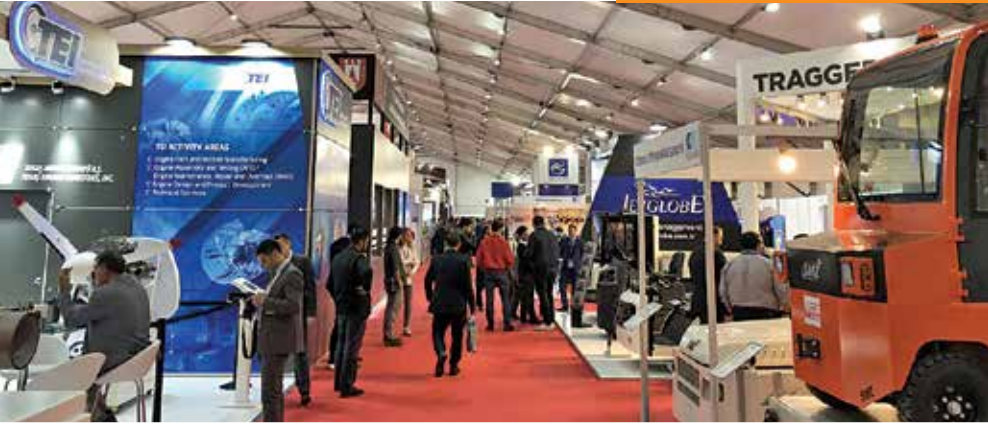
Standımızı ziyaret edenler arasında DHMİ Genel Müdürü Funda Ocak, Türk Hava Yolları Genel Müdürü Bilal Ekşi, TUSAŞ Genel Müdürü Temel Kotil, THY Teknik Genel Müdürü Ahmet Karaman, THY Teknik Genel Müdür Danışmanı Halil Tokel, THY Teknik Genel Müdür Yrd. İrfan Demir, THY Teknik Uçak Bakım Başkanı Bilal Karaman, THY Teknik Kalite Güvence Başkanı Birkan Güneralp, THY eski Genel Müdürü Yusuf Bolayırılı yer alırken uçak bakım ve havacılık sektörünün gelişimi ile ilgili istişareler yaptık.



İSTANBUL AIRSHOW 2018



Uluslararası Sivil Havacılık ve Havalimanları Fuarı ve Havacılık Endüstrisi Tedarik Zinciri Platformu'nun bu yıl 12'ncisini düzenlediği İstanbul Airshow 2018, havacılık alanında faaliyet gösteren 150 firmayı ziyaretçileriyle bir araya getirdi. Atatürk Havalimanı Genel Havacılık Terminali'nde 27-30 Eylül tarihleri arasında yapılan etkinlikte, 40'ın üzerinde hava aracı sergilendi.



Doğu Avrupa'dan Çin'e 'sivil havacılık'

THY, THY Teknik AŞ, TUSAŞ ve TAV Havalimanları Holding'in sponsorlukla destek verdiği fuar, Doğu Avrupa'dan Çin'e kadar uzanan coğrafyadaki 'sivil havacılık' içerikli tek fuar olma özelliğine sahip. Fuarda, ultralight, gyrocopter gibi sportif araçlardan eğitim, haritalama, takip, arama, keşif, istihbarat gibi özel maksatlı hava araçlarına, genel maksatlı ve insansız hava araçlarından iş jetleri ve helikopterlere, ticari uçaklara kadar geniş bir hava araçları yelpazesi sergilendi.

Airbus, Beechcraft, Bell, Bombardier, Cessna, Dassault Falcon, Diamond, Eclipse, Gulfstream, HondaJet, Innoaviation, JMB Aircraft, Leonardo, Piaggio, Pilatus, Pipistrel, Sikorsky, Tecnam ve TUSAŞ gibi hava aracı üreticisi firmaların katılımcı olduğu fuarda, sürekli gelişen teknolojiye bağlı olarak tüm hava araçlarının yeni ve farklı özelliklere sahip versiyonları yer aldı.

Cessna'nın geniş gövdeli ve uzun menzilli yeni modeli Citation Longitude, Piaggio EVO ve HondaJet Elite gibi hava araçlarının da yer aldığı fuarda; Türkiye'nin savunma sanayisinin güçlendirilmesi ve hava araçlarının üretilmesi amacıyla kurulan Türk Havacılık ve Uzay Sanayi AŞ (TUSAŞ) bünyesinde geliştirilen yüksek teknolojlili hava araçları olan T-625 genel maksatlı helikopter, insansız hava aracı Anka ve savaş uçağı Hürjet de etkinlik boyunca sergilendi.

Saran Havacılık'a ait standta ise dünya çapında tercih edilen en gelişmiş çift motorlu hafif helikopterlerden olan Bell 429; Amerikalı iş jeti üreticisi Gulfstream'in yeni modeli G500; Kaan Air'in üstlendiği Gulfstream'in yeni nesil özel jetleri havacılık profesyonelleri ile iş adamlarına tanıtıldı.



İş dünyasının önemli isimlerinden Saadettin Saran da, fuarı yakından takip eden isimler arasındaydı.

UTED STANDINA BÜYÜK İLGİ

İstanbul Airshow 2018, sadece havacılık alanında üretim yapan firmaları değil, Savunma Sanayii Başkanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi gibi devlet kurumlarının yanı sıra Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED) gibi sivil toplum örgütlerini de bir araya getirdi. Stant açarak etkinliğe katılım sağlayan UTED, 2018 yılında katıldığı üçüncü fuar organizasyonu olan İstanbul Airshow'da, havacılık aktörleriyle bir araya gelme fırsatı yakaladı. UTED standını fuar süresince Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay başta olmak üzere çok sayıda üst düzey yetkili ziyaret etti. UTED yetkilileri, etkinlik süresince standı ziyarete gelen havacılık tutkunları ve profesyonellerine dernek bünyesinde yapılan çalışmalar, gerçekleştirilen faaliyetler ve etkinliklere ilişkin bilgi aktardı. UTED yöneticileri, genç uçak teknisyenlerine deneyimlerini aktararak derneğin çalışmalarına aktif olarak katılmaları konusunda da istişareler gerçekleştirdi.





Erhan İNANÇ
UTED Kurucu Üyesi
erhaninanc@uted.org

ESKİLERDEN KALMA BİR HİKAYE... B707 MOTOR STARTER ARIZASI



Bizim mesleğimizde yaşanan her olaydan ders çıkarmak deneyime katkı yapar, bilgi birikimi sağlar. İki adet olan B707 kargo uçağımızdan birisinin 2 no'lu motor starteri ikide bir starter şaftı kesiyordu. O akşam Frankfurt'a gelen uçak işte bu netameli uçaktı...



1 981-1986 yılları arasında Frankfurt Havalimanı'nda THY uçak teknisyenliği görevimde birçok olay yaşadım. Bu yıllarda THY filosunda DC-9, DC-10, B707, B727 ve son yılında A310 uçakları bulunuyordu. Bu görevim sırasında okuyucularımın ilginç bulacağına inandığım bazı olaylarımı anlatmak istedim. Hat istasyonlarında, özellikle yurt dışında, tek başına teknisyen olarak görev yapan meslektaşlarım da benzer olayları yaşamışlardır muhakkak. Bizim mesleğimizde yaşanan her olaydan ders çıkarmak deneyime katkı yapar, bilgi birikimi sağlar. Ben kurucusu olmaktan gurur duyduğum derneğimin dergisinde, 52 yıllık meslek hayatında yaşadıklarımı anlatıyorum. Beğenen alır kullanır, beğenmeyen bırakır gider.

B707 kargo uçağımız 1980'li yıllarda haftada 3 defa İstanbul-Frankfurt-İstanbul seferi yapardı. FRA varış saati 19:30 olmasına karşın, uçuş programındaki saatlere kesinlikle uymaz, devamlı tehir yapardı. O tarihlerde Frankfurt

Havalimanı'nda, çevre sakinlerinin aşırı gürültü şikayeti nedeniyle, saat 24:00-06:00 arasında kalkış yasağı vardı. Her geç geldiğinde saat 24:00'dan evvel kalkış yapılabilmesi için yırtınır dururduk.

İki adet olan B707 kargo uçağımızdan birisinin (TC-JCC) 2 no'lu motor starteri ikide bir starter şaftı kesiyordu (Starter Quill Shaft). O akşam Frankfurt'a gelen uçak işte bu netameli uçaktı. Uçak saat 21:30 gibi kargo alanına park ettikten sonra, pilotlar ve FEO (Flight Engineer Officer) alışveriş yapmak için yolcu terminaline gittiler. Uçakla gelen teknisyen arkadaşım (Rahmetli Ali İhsan Buluç) ile açık kalan reverserleri kapattık, yakıt ikmali yaptık, transit bakımı tamamladık ve İstanbul'a gidecek paletler uçağa yüklendi. Saat 23:00 gibi pilotlar geldi. Motorlar 3, 4, 2 ve 1 sırasıyla çalıştırılırken 2 no'lu motor start edilemedi. Netameli uçaktan bunu bekliyorduk, ne olduğunu da biliyorduk; starter şaft kesmişti.

B707 FEO PANEL



Zaman Saati



Rahmetli İhsan'ın nikah şahidi olduğum için kendisine 'damat' diye hitap ederdim.

“ Maksadımız THY'yi binlerce dolara mal olacak uçağın ve ekibin konaklama masrafından ve seferi 8-10 saat tehir yapmaktan kurtarmaktı ve başarılı olmuştuk. ”

Pilotlara interphone'dan çalışan motorları durdurmalarını söyledim. Merdiveni ön kapiya yanaştırıp hemen kokpite girdim, pilotlara 2 no'lumotorun starterini söküp şaftını değiştireceğimizi söyledim. Yaş nedeniyle kaptanlıktan FEO'liğe geçen kişi, 4 sırmalı kaptan üniformasını kullanıyordu, pilotlara dönerek “Bu iş en az 2 saat alır, kalkış yasağına yakalanırsınız. Hadi toparlanıp otele gidelim, bu gece burada yatıyoruz” dedi. Adam FEO ama, pilotlardan yaşça büyük. Kıdemi de onlardan yüksek ve üzerinde kaptan üniforması ile FEO görevi yaptığı için olacak, talimat verir gibi konuşabiliyordu. Ben, “Hemen ayrılmayın, daha 45 dakikamız var, biz 2 teknisyen hemen starter şaftını hızlı bir şekilde değiştirmeye başlıyoruz” dedim.

Ali İhsan çantasını kapıp aşağı indi, motorun kaportalarını açtık, starteri söktük, şaft 'shear point' değimiz yerinden kesilmiş. Ama aksilik bu ya, şaftın kopan ön yarısı dişli kutusunun içinde kalmıştı. Ali İhsan, “Eyvah, şaftın içeride kalan yarısını çıkarmak zor, saat 24'ten evvel bitiremeyiz. Uçak

galiba yatacak Erhan Abi!” dedi. Rahmetli İhsan'ın nikah şahidi olduğum için kendisine 'damat' diye hitap ederdim. “Damat, hemen moralini bozma, bende çaresi var” dedim. Arabamdan bu iş için kullandığım özel 3/8 uzun vidayı (B707'deki adı Cankurtaran'dır) alıp geldim. Şaftın merkezindeki dişlere cırcır'la vira ederek çekirme gibi şaftın kopan ön kısmını dişli kutusundan çekip çıkardım. Yeni şaftı ve starteri monte ettik, 23:45'te uçağı sefere hazır hale getirdik. Motorlar çalıştırıldı, kalkış için taxi'ye başladı. Kalkış yasağına yakalanmadan TO yapıldı. Biz iki teknisyen, ekip çalışmasına küçük bir örnek yapmıştık.

Rahmetli damat, daha sonraki karşılaşmamızda “Abi! O, FEO var ya (adı bende saklı) dönüş yolunda pilotlara, ‘Ulan B707'nin sadece motor kaportaları 20 dakikada açılıp kapatılmaz, starter şaftı mı değiştirilirmiş. Bu Frankfurt teknisyeni var ya, herif sırf bizim yatı yapmamıza kan doğramak için hızlı çalışıp rekor sürede arızayı giderdi” dediğini anlatmıştı.

Halbuki bizim ekip çalışması yapmaktan maksadımız onların yatı yapmasını önlemek değil, THY'yi binlerce dolara mal olacak uçağın ve ekibin konaklama masrafından ve seferi 8-10 saat tehir yapmaktan kurtarmaktı ve başarılı olmuştuk. Bu fırsattan yararlanarak sevgili meslektaşım Ali İhsan Buluç'u rahmetle anıyorum.





DÜNYANIN İLK SİYAHİ HAVACI PİLOTU...

AHMET ALİ ÇELİK TEN

Dünyada cinsiyet eşitsizliğinin had safhada olduğu, insanların ırklarına göre ötekileştirildiği, insan ayırımının yapıldığı, köleliğin tüm sıcaklığıyla hissedildiği bir dönemde; Ahmet Ali Çelikten, gerek Osmanlı ordusu, gerek Türkiye Cumhuriyeti ordusunda oynadığı rolle dünya havacılık tarihinde izler bırakmış Afrika kökenli bir Türk...

 Oya KOTAN

Ahmet Ali Çelikten, 1915 yılında Blériot XI-2 tipi uçağın yanında, Osmanlı ordusunda yer alan pilot arkadaşlarıyla birlikte.

“

Ahmet Ali Çelikten, hem Osmanlı İmparatorluğu ordusunda, hem de Mustafa Kemal Atatürk'ün kurduğu Türkiye Cumhuriyeti'nde havacı yüzbaşı olarak görev yaptı.

”

Çok çeşitli etnisiteye sahip olan Osmanlı İmparatorluğu'nda Afrika kökenli insanlar, diğer milletlerde olduğu gibi, Osmanlı'yı oluşturan asli unsurlar olarak varlıklarını o dönemden bugüne değin sürdürmüşlerdir. Yoğunluklu olarak İzmir, Aydın, Muğla ve Antalya gibi Ege Bölgesi'nde yaşamlarını sürdürmüş olan Afro Türkler'in, dünden bugüne toplumumuz içinde her türlü meslek grubunda etkin olarak varlıklarını ortaya koydukları söylenebilir. Oyuncu, müzisyen, heykeltıraş, balerin, sunucu, akademisyen, futbolcu, gazeteci, sporcu, yazar, siyasetçi, asker gibi kendini birçok alanda ortaya koymuş Afro Türkler. Esmeray, Mansur Ark, Safiye Ayla, Defne Joy Foster, Melis Sökmen, Ahmet Kostarika, Hadi Türkmen, Fercan Şener, Mustafa Yıldız (Arap Mustafa), Mine Söğüt, Arap Davud, Vahap Özaltay, Zenci Musa, Tuğçe Güder'in yanı sıra ismini duymadığımız binlerce Afrika kökenli Türk... Bunlar içinde ise biri var ki, havacılık alanına meraklı olanlar bu ismi yakından tanıyor. Dünyada cinsiyet eşitsizliğinin had safhada olduğu, insanların ırklarına göre ötekileştirildiği, insan ayırımının yapıldığı, köleliğin tüm sıcaklığıyla hissedildiği bir dönemde; o, Osmanlı Devleti'nde yüzbaşı rütbesiyle neler yapabileceğini kanıtlamış bir isim. O, sadece Türk havacılık tarihine değil, dünya havacılık tarihine de adını altın harflerle yazdırmış, medarı iftiharımız bir isim. Ahmet Ali Çelikten, Osmanlı ordusu saflarında yer alan binlerce askerden

biriydi. Bugün Türkiye'de pek çoğumuz tarafından bilinmese de, onu Osmanlı ordusunda bulunan Afro Türkler'den ayıran en önemli özelliği, tarihe dünyanın ilk siyahi havacı pilotu olarak geçmiş olması...

Ahmet Ali Çelikten'in savaş pilotu olduğu dönemde, dünyada farklı ülkeler için savaşan başka siyahi pilotlar da vardı. Eugene Jacques Bullard, Çelikten'den birkaç ay sonra Birinci Dünya Savaşı'nda Fransız ordusu saflarında savaşmış bir Afrika kökenli Amerikalı, eşitsizliğin yoğunluklu olduğu ABD'de pilotluk yapması engellenince, dünya havacılık tarihine Amerika'daki ilk Afro-Amerikan askeri pilot olarak geçen Bullard, 1917 yılında Fransız Lafayette Filosu'nda görev almıştı. Yine bir başka Afrika kökenli William Robinson Clarke ise, İngiltere ordusunda yer almış Jamaikalı bir savaş pilotu idi. Aynı şekilde Karayip kökenli Pierre Rejon da Fransa için uçan Martinikli bir savaş pilotuydu. Domenico Mondelli ise, İtalyan ordusu için savaşmış Eritre kökenli bir savaş pilotu idi. Tüm bu isimler Çelikten ile aynı dönemde farklı ülke orduları için uçak kullanmış siyahi pilotlardı. Ancak hiçbiri Osmanlı'da yaşayan binlerce siyahi asker gibi vatandaşlık bağına sahip değillerdi.

Her şeyden önce tüm dünyaya verilmiş önemli bir mesajdır Ahmet Ali Çelikten. Dünyada kölelik düzeninin hüküm sürdüğü bir

**Dünyadaki ilk siyahi pilot olan Ahmet Ali
Çelikten I. Dünya Savaşı sırasında Alman ve Türk
pilotları arasında arka sırada duruyor.**



**ABD’de siyahi pilotların uçuşuna izin
verilmezken, Ahmet Ali Efendi, Kasım
1916’da savaş pilotu olarak görev
yapmaya başlamıştı bile.**

dönemde; Osmanlı Devleti’nin vatandaşlarına olan yaklaşımının, din, dil, ırk farkı gözetmeden, ayırım yapmadan insanlar arasında eşitliği sonuna kadar savunan en güzel kanıtıdır o. Dünyada ilk Afrika kökenli havacı kabul edilen Ahmet Ali Çelikten, hem Osmanlı İmparatorluğu döneminde, hem de Mustafa Kemal Atatürk’ün kurduğu Türkiye Cumhuriyeti’nde havacı yüzbaşı olarak görev yaptı.

Nijerya’dan İzmir’e giden bir yolculuk...

Ahmet Ali Çelikten’in ataları, Afrika’dan Osmanlı Devleti’ne getirilen ve çoğunluğu Ege Bölgesi’ne yerleşen binlerce siyahi arasında yer alıyor. Ahmet Ali Çelikten, 19’uncu yüzyılın ortalarında Afrika’da en büyük köle devşirilen bölgelerden biri olan Nijerya’nın Bornu Emirliği’nden alınıp köle tacirleri tarafından İstanbul’a getirilen Nijeryalı bir kadının torunu. ‘Arap Ahmet’ olarak da bilinen Ahmet Ali’nin Osmanlı Devleti’ndeki hikayesi anneannesinin İstanbul’a getirilmesiyle başlar. Ailesinin Afrikalı Türkler’in yoğun olarak yaşadığı İzmir’e geliş hikayeleri 19’uncu yüzyıla uzanır.

Ahmet Ali, Osmanlı’da özgür olarak yaşayan annesi ‘Zenciye Emine’ Hanım ile yine siyahi olan babası Ali Bey’in ‘Ahmet’, ‘Ali’, ‘Saniye’ isimli üç çocuklarından en büyükleri olarak 1883 yılında o dönem İzmir’e bağlı olan Aydın vilayetinde bulunan padişah çiftliklerinin birinde dünyaya gelir. Babası Ali Bey, 1889’da doğan kız kardeşi ‘Zenciye Saniye’nin doğumundan hemen önce vefat etti. Babası vefat ettiğinde kendisi henüz 6 yaşındaydı. Bu durum Ahmet Ali Çelikten için, çok erken yaşlarda büyümek, bir sorumluluk üstlenmek anlamı da taşıyordu.

Deniz subaylığından tayyareciliğe

O dönemde havacılığa dair hiç kimse nasıl bir gelişme olacağını bilmiyordu. Ahmet Ali’nin hayali ise denizci olmaktı. Wright kardeşlerin ilk uçuş denemelerini yaptıkları 1904 yılında, o, bir teknisyen okulu olan Haddehane Mektebi’ne girmişti. Osmanlı donanması için makine subaylarının (Çarkçı Subayları) yetiştirildiği mektepte aldığı dört yıllık eğitimin ardından 1908 yılında mülâzım-ı evvel, yani bugünün deyimiyle üsteğmen olarak mezun oldu.

Osmanlı ordusunda havacılık adımları

Wright Kardeşler’in başarılı uçuş denemelerinin ardından havacılık askeri alanda büyük önem kazanmıştı. Dünyada Amerikan, İtalyan, Fransız, Alman ve İngiliz orduları, havacılığa dair modernizasyon çalışmalarını askeri alanda hızlıca hayata geçiriyorlardı. Bu gelişmeleri yakından takip eden Osmanlı Devleti için de, havacılığa yönelik adımlar atmak artık kaçınılmaz bir durumdu. Osmanlı ordusunun havacılık alanındaki adımları, dönemin güçlü devletleri olan ABD, İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya, Rusya, Avusturya orduları ile neredeyse eş zamanda, Harbiye Bakanlığı bünyesinde kurulan ‘Havacılık Komisyonu’ ile başlar. 1910 yılında Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa’nın girişimleri ile Fen Kıtaları ve Müstahkem Mevkiler Umumi Müfettişliği’ne bir yazı gönderilerek askeri havacılığın kuruluşu için adımlar atılması sağlandı. Bunun için öncelikle ilk tayyareler alındı, ardından gemi makine sistemini bilen bahriyelilerden seçilen bazı gençler Fransa’da havacılık alanında eğitim veren ‘Ecole Bleriot’, İngiltere’de ise ‘Bristol Flying School’ gibi okullara gönderilerek pilotluk eğitimi almaları sağlandı. 1912 yılında kurulan Tayyare Komisyonu’nun çalışmalarıyla İstanbul Yeşilköy’de bir uçuş pisti ve iki hangar yapıldı. Aynı zamanda



havacılık eğitimi vermek üzere de ilk tayyare mektebi burada açıldı. Ardından 25 Haziran 1914'te Bahri Tayyare Mektebi hemen bu okulun yanında kuruldu.

Bahri tayyareci çarkçı mülazım-ı evvel

Haddane Mektebi'nde makine subayı olarak eğitim alan Ahmet Ali Efendi, yönünü havacılığa çevirir. İstanbul'a gider ve havacılık alanında açılan Bahri Tayyare Mektebi'ne deniz subayı olarak atanır. 1914 yılında deniz subaylığından bahri tayyareciliğe geçiş yapan Ahmet Ali, I. Dünya Savaşı'nın patlak verdiği dönemde bu okulda 11 Kasım 1916 yılına kadar uçuş eğitimleri alır. 'Bahri tayyareci çarkçı mülazım-ı evvel' ünvanı ise ona uçuş eğitimlerini başarıyla tamamlamasının ardından verilir. 11 Kasım 1916'da bir hava müfettişinin, başkumandanlığa yazdığı yazıda; Ahmet Ali Efendi'nin, tayyarecilik alanındaki sınavlarını başarıyla tamamladığı ve künyesinin 'tayyareci' olarak düzeltilmesi gerektiği notu düşülmüştü. Osmanlı Devleti'nin yurtdışına pilotluk eğitimi için 1912 yılında gönderdiği Fesa ve Yusuf Kenan Bey'in yurda dönmesinin ardından yurtdışına gönderilen ikinci 8 kişilik kafilede Ahmet Ali Efendi de vardı. Ahmet Ali, kara tayyareciliği sınavlarını vermiş olsa da 'bahri tayyareciliği' sıfatını da alması gerekiyordu. Bunun için 18 Aralık 1917'de Almanya'ya gönderildi ve orada deniz tayyareleriyle uçuşlar gerçekleştirdi. Berlin'deki eğitiminin ardından Temmuz 1918'de yurda geri döndü ve İzmir

Bahri Tayyare Bölüğü'ne atandı. Birinci Dünya Savaşı'nın bittiği ve Yunan işgalinin yaşandığı dönemde, geçici olarak merkeze alınan bahri tayyareci yüzbaşı Ahmet Ali Efendi'ye çok hayati bir görev düşmüştü. 1. Dünya Savaşı'ndan kalan Haliç'teki bazı uçakların Anadolu'ya kaçırılması gerekiyordu. Kaçırılan beş uçaktan üçü, Amasra Deniz Tayyare İstasyonu'na gönderilmişti. Bunu yapabilecek donanımlı pilotlar arasında o sırada direnişe destek olmak için işinden ve maaşından olma pahasına Konya Tayyare İstasyonu'na gelen ve burada gönüllü çalışmalar yürüten Ahmet Ali Efendi de vardı. Yüzbaşı Ahmet Ali, Amasra'ya kaçırılan uçaklarla İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e geçiş yapan düşman gemilerinin takip edilmesi görevine bizzat katıldı. Kurtuluş Savaşı'nda aktif rol alan ve Bahri Tayyare Madalyası'yla ödüllendirilen yüzbaşı Ahmet Ali, savaşın ardından 1924 yılında havacılık faaliyetlerinin tek elde toplanması amacıyla kurulan İzmir Güzelyalı'daki tayyare bölümünde görevlendirildi, 4 yıl sonra da Hava Müsteşarı olarak atandı.

Uçmaya tutkulu bir aile

'Arap Ahmet' lakaplı dünyanın ilk siyahi pilotu yüzbaşı Ahmet Ali, Soyadı Kanunu ile birlikte 'Çelikten' soy ismini alır. Çelikten'in seçtiği meslek, kendisinden sonraki aile üyelerini de etkiledi. Eşi Hatice Hanım, Prevezeli bir göçmendi. Evlendiklerinde henüz savaş sona ermemişti. Evliliklerinden beş çocuğu olan Ahmet



Yeşilköy'de (Aya Stefanos) bulunan Deniz Tayyare Mektebi'nde eğitim gören Osmanlı deniz pilotları. Soldan sağa pilot Ahmet Ali (Çelikten), Sami (Uçan), İhsan ve gözlemci Hüseyin Kâmil (Görgün).

“

Siyahilerin ikinci sınıf olarak görüldüğü bir dönemde, Ahmet Ali Çelikten, dünyanın ilk siyahi pilotu olarak Osmanlı ordusunda görev yapıyordu.

”

Ali Çelikten'in çok iyi eğitim alan iki oğlu da (Muammer ve Yılmaz) babalarının yolundan ilerlemiş ve pilotluk mesleğini seçmişlerdi. Pilotluk artık aile mesleğiymiş onlar için. 1949 yılında emekli olan Ahmet Ali Çelikten, vefat ettiği 1969 yılına kadar kendini havacılığa adanmıştı. Aile üyelerinin pilotluk mesleğine kazandırılmasında büyük etkisi oldu. Çocuklarının dışında, Çelikten'in kız kardeşi Zenciye Saniye'nin eşi İsmail Bey ve çocukları Muzaffer Ali (Çelikten) de havacı olmayı seçtiler. İsmail Bey'in 1930 yılında uçağı düşerek şehit olmasından sonra Ahmet Ali Çelikten, yeğeni Muzaffer Ali'yi sahiplendi ve kendi soyadını almasını sağladı. Muzaffer Ali, 18 yaşına geldiğinde ise tıpkı babası ve dayısı gibi pilot olmayı seçti. 1941 yılında ise Hava Okulu'nu bitirerek uçuş öğretmeni oldu. Muzaffer Ali, dayısından aldığı mesleki mirası uçuş eğitmeni olduğu süre zarfında yetiştirdiği yüzlerce pilota aktardı. 1993 yılında öldüğünde arkasında yüzlerce yetişmiş pilot vardı.

Siyahilerin havadaki temsilcisi

Siyahilerin ikinci sınıf olarak görüldüğü bir dönemde, Ahmet Ali Çelikten, dünyanın ilk siyahi pilotu olarak Osmanlı ordusunda görev yapıyordu. O yıllarda dünyada pilotluk yapan Afrika kökenli siyahi pilotların sayısı bir elin parmakları kadardı. Ancak ABD'de siyahi pilotların uçuşuna izin verilmezken, Ahmet Ali Efendi, Kasım 1916'da savaş pilotu olarak görev yapmaya başlamıştı bile.

İlk Afrika kökenli havacı olarak kabul edilen Ahmet Ali Çelikten, hem Osmanlı İmparatorluğu döneminde, hem de Kurtuluş Savaşı sonrasında yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin ordusunda da askeri pilot olarak görev yaptı. Kardeşi Ali, Çanakkale Savaşı sırasında şehit olurken; kendisi ise hem Birinci Dünya Savaşı, hem de Kurtuluş Savaşı sonunda gazilik sıfatı aldı.

'The Ottoman Army' kitabının yazarı David Nicole'un nitelmesiyle 'kanatlanan ilk siyahi kaptan' olan Ahmet Ali Çelikten, Türk havacılık tarihinin yanı sıra dünya havacılık tarihinde hiçbir zaman kaybolmayacak izler bıraktı. Hem de bir zamanlar Nijerya'dan köle olarak gelen ve özgürlüğüne Osmanlı'da kavuşan anneannesini ve dünyadaki tüm Afrikalıları gururlandıracak izlerdi bunlar...



Afrika kökenli Amerikalı Eugene-Bullard, Ahmet Ali Çelikten'in savaş pilotu olarak görev yaptığı yıllarda, ABD'nin uçuşuna izin vermemesi sonucunda Fransız ordusu için savaş pilotu olarak görev yapmış çağdaşlarından biridir.



HAVAYOLU İŞLETMELERİNDE PAZARLAMA KAVRAMI-I



“ Her sektörde olduğu gibi, hava taşımacılığı sektöründe de temel amaç, işletmenin karlılığını artırma ve varlığını sürdürme çabasıdır. Havayolu işletmesinin imaj sahibi olması ve marka bağlılığı yaratması için de rakiplerine karşı hizmetlerini farklılaştırması ve bu farklılığı potansiyel müşterilerine duyurması önemli. ”



Devrim GÜN

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

Pazarlama, müşteri istek ve arzularının neler olduğunun belirlenmesi, bu ihtiyaçların önceden tahmin edilmesi ile etkin bir şekilde karşılanmasına yönelik bir yönetim sürecidir. Bir havayolu işletmesinin pazarlama faaliyetlerini yönettiği örgütler ve müşteriler, o havayolu işletmesinin pazarını oluşturmaktadır.

Havayolu işletmelerinin en önemli faaliyetlerinden birisi olan pazarlama, işletmenin amaçlarına uygun ve müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak, ürün/hizmet bileşiminin yaratılması, fiyatlandırılması, dağıtımı ve satış çabalarının planlanması ile uygulanmasını içeren geniş kapsamlı faaliyetlerdir. Pazarlama satıştan daha fazlasıdır. Geleceğe yönelik tahminler, pazar araştırması ve analizleri, hizmet/ürün araştırması ve

geliştirmesi, fiyatlama, bilet satış, finansal etkinlikler, reklam ve tutundurma faaliyetleri, bir havayolu işletmesinin pazarlama faaliyetleri içinde yer almaktadır.

Bir işletmenin en önemli faaliyetlerinden birisi pazarlamadır. Havayolu işletmeleri için de durum farklı değildir. Havayollarında çalışan personelin çoğunluğu pazarlama faaliyetlerinde hizmet vermektedir. Rezervasyon personeli, bilet satış ofisleri, seyahat acentaları, müşteri temsilcileri, yer hizmeti personeli, uçuş görevlileri, yolcu ve kargo satış temsilcileri, fiyatlama ve pazar araştırma analizcileri havayolu hizmetlerinin pazarlanmasında yer almaktadır.

Pazarlama, müşteri ihtiyaçlarının sürekli olarak değiştiği ve geliştiği dinamik bir disiplindir. Bu durum havayolu işletmeleri

“

Havayolu ürünü; temel olarak yolcunun, yükün ya da postanın iki nokta arasında bir hava aracı aracılığıyla havadan yer değiştirmesidir.

”



için de geçerlidir. Bu değişimi önceden görerek koşullarını hazırlayan havayolu işletmeleri başarılı, değişimin olmasını bekleyenler ise başarısız olacaklardır. Havayolu ürünü; temel olarak yolcunun, yükün ya da postanın iki nokta arasında bir hava aracı aracılığıyla havadan yer değiştirmesidir. Havayolu ürününün en belirgin özelliklerinden birisi, bunun bir hizmet süreci içinde gerçekleşmesidir. Satın alınan sadece fiziksel özellikleri olan ve iki nokta arasında yolcu taşıyan bir koltuk değil, dokunulmaz özellikleri olan bir hizmet sürecidir. Havayolu pazarlaması bir hizmet pazarlamasıdır ve müşteri odaklıdır.

Fiyat, tarife ve konfor

Havayolu işletmeleri hizmet sunumlarını müşterilerin istek ve ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde düzenlemelidir. Ters durumda, algılanan hizmet kalitesi ve buna bağlı olarak hizmet kalitesi ve gelirler düşebilir. Günümüzde giderek küreselleşen ve artan rekabet, havayolu ürünü üzerinden yapılmaktadır. Havayolu ürününün bileşenleri ve bunların özellikleri, talebi etkilemenin önemli bir araçtır. Havayolu işletmelerinin çıktısı olan ürün, gelir ve giderleri etkileyen en önemli faktördür. Bu yüzden, havayolu ürününü etkili bir şekilde tasarlamak havayolu işletmeleri açısından çok önemlidir. Bu kapsamda fiyat, tarife ve konfor ile ilgili bileşenler öne çıkmaktadır.

Fiyat ile ilgili bileşenler: Hizmet sunumunun tüketicilere olan maliyeti ve ücrete ilişkin diğer koşullar.

Havayolu hizmetinin kendine has özellikleri

- Hizmet, talepteki değişimleri karşılamak üzere stoklanamaz, boş koltuklar havayolu işletmeleri için bir kayıptır,
- Hizmetler genellikle kişiseldir, aynı uçuşta yer alan iki kişi, hizmetle ilgili farklı deneyimler taşır,
- Kötü hizmetin telafisi imkansızdır,
- Son satıştan önce hizmet kalitesinin kontrolü ve test edilmesi mümkün değildir,
- Hizmetin müşteriye ulaştırılması her zaman garanti değildir, teknik problemler ve hava koşullarının olumsuz etkileri yaşanabilmektedir,
- Hizmet tek tek değil, büyük miktarlarda sunulmaktadır.

Tarife ile ilgili bileşenler: Uçuş sıklığı, mevsimi, ayı, günü, kalkış ve varış saatleri, uçuş ağının büyüklüğü ve genişliği, uçuşun direkt ya da bağlantılı olması, bağlantılı uçuşlarda tarifenin uygunluğu, zamanında kalkış başarısı gibi özelliklerdir. Bu gruptaki diğer bileşenler; kalkış ve varış havaalanlarının özellikleri, seyahat başlangıç ve bitiş noktaları ile kalkış ve varış havaalanları arasındaki ulaşım olanaklarıdır.

Konfor ile ilgili bileşenler: Bunlardan ilki, koltukların şekli, koltuklar arası mesafe, tuvaletlerin ve kabin içinde yer alacak sınıfların sayısı, kabinin ferahlığı ve görüntüsü gibi uçakların kabin içi tasarımına ilişkin bileşenlerdir. İkinci bileşen grubu, uçuş sırasında gerçekleşen kabin içi hizmetleri kapsar. Bunlar; ikramın niteliği, niceliği ve sunumu, kabin görevlilerinin sayısı, tutum ve davranışları, eğlence

Havayolu işletmelerinin yolcuya sunduğu yan hizmetler

1. Yolcuya uçuş öncesi verilen hizmetler

- Rezervasyon,
- Dakiklik,
- Yolcu-bagaj kabul (check-in).

2. Yolcuya uçuş sırasında verilen hizmetler

- Yiyecek-içecek sunumu (ikram),
- Kabin içi eğlence sistemleri,
- Kabin görevlileri.

3. Yolcuya uçuş sonrası verilen hizmetler

4. Diğer yolcu hizmetleri



sistemleri gibi unsurlardır. Konfora ilişkin bir diğer bileşen grubu ise, gidiş ve varış havaalanlarında yerde verilen hizmetlerle ilgilidir. Bunların başında, gidiş havaalanındaki bagaj teslim ve check-in işlemleri gelmektedir.

Daha kaliteli hizmet ile, müşteriye gösterilen ilgi ve sunulan lüks hizmet kastedilmektedir. Nitelikli hizmet ise, uçaktaki basılı yayınların çeşitliliği, yolcu ağırlama, koltukların rahatlığı, kabin içi eğlence gibi hizmetleri kapsamaktadır.

Her sektörde olduğu gibi, hava taşımacılığı sektöründe de temel amaç, işletmenin karlılığını artırma ve varlığını sürdürme çabasıdır. Ayrıca havayolu işletmesinin özel misyonu olarak bir imaj sahibi olması ve marka bağlılığı yaratması önemlidir. Bunun için de havayolu işletmesi rakiplerine karşı hizmetlerini farklılaştırmalı ve bu farklılığı potansiyel müşterilerine duyurmalıdır.

Uçağa ve müşteriye bağlı hizmetler

Havayolu işletmelerinde uçağa ve müşteriye bağlı olmak üzere 2 tip hizmet söz konusu olmaktadır:

Uçağa bağlı hizmetler: Havayolu hizmetlerinin bazıları uçağın tipiyle ilgilidir. Uçağın tipi; hattaki uçuş süratini ve dolayısıyla

uçuş süresini, ayrıca kabin gürültüsünü de etkilemektedir. Kabin düzeni (koltuk arası genişliği ve koridorların genişliği) de uçağın tipine bağlı olarak değişen faktörlerdir.

Müşteriye bağlı hizmetler: Bir havayolunun uçuş programı, müşterileri için hizmete bağlı önemli bir faktör konumundadır. Yol ağı, uçuş frekansları, uçuş zamanlaması ve aktarma yapma olanakları, uçuş programına bağlı bir havayolu işletmesinin tercih edilip edilmemesinde etkilidir. Özellikle iş amaçlı yolcular için havayolu işletmesinin dakiklığı ve istenilen zamanda koltuk bulabilme, son derece önemli bir hizmet özelliğidir. Havayolu işletmesi uçuş sırasındaki hizmetin kalitesini yükseltebilmek için sunulan yiyecek ve içeceğin çeşitliliğini, kalitesini ve sunuluş biçimini, yolcunun karşılanması ve uğurlanmasını, kabin dekorunu ve uçuş öncesi bekleme sırasında sunulan hizmetleri de ayrıca planlamak durumundadır.

Tüm bu özellikler havayolu işletmelerini günümüz rekabet ortamında iki alan üzerinde yoğunlaşmaya yöneltmiştir:

- ✓ Yolcuya daha kaliteli (nitelikli) ve daha nicelikli hizmet sunmak,
- ✓ Havayolu işletmesinin imajını yükseltmek.

TOTAL HAVACILIK YAĞLARI

Havacılık İçin Geliştirilmiş Yeni Nesil
Külsüz Dispersan Mineral Yağlar



total.com.tr



TOTAL

Committed to Better Energy



Doç.Dr. Ferhan Kuyucak Şengür
Eskişehir Teknik Üniversitesi
Havacılık ve Uzun Bilimleri Fakültesi
Havacılık Yönetimi Bölümü Öğr. Üyesi

KADIN YÜKSELSİN!

HAVACILIKTA TOPLUMSAL CİNSİYET DENGESİ GELİŞTİRME ÇABALARI



Dünyaya birbirinden çok da farklı olmayan bebekler olarak geliriz, ancak sonrasında içinde yaşadığımız toplum bizi bir 'kız' ya da 'erkek' çocuğu olarak 'yetiştirir'. Bu kalıplarla bizler kadın ya da erkek olmayı 'öğreniriz'.



Cinsiyet, her bireyin dünyaya gelirken beraberinde getirdiği özelliklerinden biridir: Kız ya da oğlan bebekler olarak doğarız. Cinsiyet özelliklerimiz biyolojik birer nitelik olarak bizimle ilgili ilk belirleyiciler arasındadır. Bu, bizim biyolojik cinsiyetimizdir. Peki, toplumsal cinsiyet nedir? Aslında bu temel biyolojik farklılıklarımızı bir yana bırakırsak, dünyaya birbirinden çok da farklı olmayan bebekler olarak geliriz, ancak sonrasında içinde yaşadığımız toplum bizi bir 'kız' ya da 'erkek' çocuğu olarak 'yetiştirir'. Bu kalıplarla bizler kadın ya da erkek olmayı 'öğreniriz'. Toplumun, ailemizin, bireylerin, kadın ve erkekler olarak bizlerden beklentileri farklıdır ve bu farklılığa göre davranmamız beklenir. Bir başka deyişle, toplumsal cinsiyetten söz edildiğinde, kadın ve erkek kavramlarının oluşumunda biyolojik ve doğuştan gelen farklılıklar yerine bu kavramların sosyo-kültürel kökenleri dikkate alınır. Cinsiyet bizlere biyolojik olarak verilmiş iken, toplumsal cinsiyet sosyal ve kültürel olarak inşa edilir.

Temelde toplumsal cinsiyet tıpkı biyolojik cinsiyet gibi bizi basitçe birbirimizden farklılaştırır. Bu bağlamda farklı rolleri, sorumlulukları yerine getiren eşit bireyler olarak toplumsal cinsiyetin bir sorun yaratmaması beklenir. Sorun buradaki farklılıkta değil, bu farklılığın ayrımcılığa temel teşkil etmesi durumunda başlar. Genellikle toplumdaki olanakların, fırsatların,

kaynakların dağılımının da bireysel farklılıklar yerine temel olarak toplumsal cinsiyet göstergesine göre dağıtıldığını görürüz. Bu dağıtım da büyük ölçüde kadınlar için eşitsiz bir özellik arz eder. Ankara Üniversitesi İletişim Fakültesi Kadın Sorunları Araştırma ve Uygulama Merkezi'nden (KASAUM) Aksu Bora, sivil toplum kuruluşları için hazırlamış olduğu 'Toplumsal Cinsiyet Rehberi'nde bu konuyu şu şekilde özetliyor: "Kadınlık ve erkeklik kalıpları, bizi basitçe birbirimizden farklılaştırmakla kalmaz, aynı zamanda toplumsal kaynaklara erişimimizi de büyük ölçüde etkiler. Yani, kaynakların bölüşümünde cinsiyet, önemli bir faktördür. Bu faktörün etkisini rakamlarda açık biçimde görürüz."

Toplumsal cinsiyet dengesizliğinin çoğunlukla kadınlar aleyhine işlediği yüzyıllardır süregelen bir olgudur. Kadınların çalışmaları ve ekonomiye katkıları resmi verilere yansımadağı gibi işgücüne katılım sağladıkları birçok alanda da almış oldukları ücret aynı işi yapan erkeklere göre daha düşüktür. Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından ekonomi, sağlık, eğitim ve politika göstergeleri temel alınarak yapılan hesaplamalara göre bugünkü koşullar aynı şekilde devam ederse dünyada kadın-erkek ücret eşitliği 217 yıl sonra ancak sağlanabilecektir. 144 ülke arasında yapılan bu araştırma istihdam ve ücret konusundaki cinsiyet eşitsizliği uçurumunun boyutlarını ortaya koymaktadır.



“Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından ekonomi, sağlık, eğitim ve politika göstergeleri temel alınarak yapılan hesaplamalara göre bugünkü koşullar aynı şekilde devam ederse dünyada kadın-erkek ücret eşitliği 217 yıl sonra ancak sağlanabilecektir.”

Toplumsal cinsiyetten ve cinsiyet ilişkilerinden söz edildiğinde, genellikle kadınlar ve ‘kadın sorunları’ aklımıza gelir. Yine Bora’nın ifadesiyle, “Böyle olması anlaşılır bir şeydir, çünkü cinsiyetin toplumsal ve politik bir olgu olarak kavranması, ancak kadınların uzun mücadeleleri sonucu mümkün olabilmiştir. Siyasal ve sosyal haklarını talep eden kadınlar, cinsiyete dayalı ayrımcılığı görmezden gelinemeyecek kadar açık ve güçlü biçimde ortaya koyduklarında, toplumsal, ekonomik, siyasal ilişkilerin nasıl aynı zamanda cinsiyet ilişkileri olarak da anlaşılabilirliğini gösterdiler... Ancak, cinsiyet ilişkileri yalnızca ‘kadın sorunları’ denilen sorunlardan ibaret olmadığı gibi, ‘kadın sorunları’ olarak görülen sorunlar da aslında yalnızca kadınların sorunları değildir.”

Cinsler arasındaki toplumsal ayrımcılığa karşı, yalnızca kültürel değişim yoluyla mücadele edilebilir. ‘Cinsiyet eşitliği (gender equality)’ kavramı, Birleşmiş Milletler tarafından kadınlar ve erkekler, kız çocukları ve erkek çocukları arasında eşit haklar, sorumluluklar ve fırsatlara erişebilmek olarak ifade ediliyor. Cinsiyet eşitliği ile kastedilen esasen niceliksel bir eşitlikten çok bunlara erişim olanaklarındaki eşitliğin ifadesidir. Bundan dolayı cinsiyet konusunda bir ‘denge’den söz etmek daha anlamlı olacaktır (gender balance). Kadın ve erkeğin biyolojik olarak getirmiş oldukları avantajlı ve dezavantajlı yönlerinden yararlanarak istihdamda, sosyal ve kültürel hayatta toplum olarak faydamızı ençoklayacak bir toplumsal düzene erişmek toplumsal cinsiyet çalışmalarının hedefidir.

Havacılıkta cinsiyet dengesizliği

Havacılık, teknoloji yoğun, uluslararası ve ekip çalışmasına dayalı emniyet kritik endüstrilerden biridir. Kadınların da en başından itibaren havacılıkta önemli roller üstlendikleri görülmektedir. Dünya ve Türk tarihine baktığımızda kadın havacıların

birçok alana göre havacılıkta son derece aktif olduğunu görmekteyiz. Bununla birlikte havacılık açısından da yukarıda bahsettiğimiz cinsiyet dengesizliği yadsınamaz bir gerçektir. Ekonomik ve sosyal yaşama etkisi bu denli yüksek olan küresel bir endüstride toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesi de yaşamsal gereklilik olarak ortaya çıkmaktadır.

SHGM’nin cinsiyeti dengeleme çabaları

Ülkemizde bu dengeyi geliştirmek adına şu günlerde çok olumlu gelişmeler yaşanmaktadır. Bu konuda ilk olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), sivil havacılık sektöründe çalışanlar arasındaki cinsiyet dengesini sağlamak, havacılık meslekleri seçiminde cinsler için fırsat eşitliği sağlamak ve kadınları havacılıkla ilgili alanlarda eğitim ve öğretime teşvik etmek amacıyla 2018 yılında Sivil Havacılıkta Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Talimatı (SHT-TCDD) yayımlanmıştır. Bunu takiben SHGM bünyesinde, Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Komisyonu (TCDGK) kurulmuştur. TCDGK, Türk sivil havacılık sektöründe, toplumsal cinsiyet dengesini geliştirmek için toplumsal cinsiyet dengesini izlemek ve gelişimini sağlayacak öneriler geliştirmek, havacılık meslekleri seçiminde cinsler için fırsat eşitliği yaratılmasına yönelik çalışmalar yapmak, özellikle kadınları havacılıkla ilgili alanlarda eğitim ve öğretime teşvik etmek üzere kurulmuştur.

Havacılıkta ‘8 Mart’

Bu alanda SHGM olarak düzenlenmiş ilk ve geniş kapsamlı etkinlik 8 Mart 2018 günü Ankara’da düzenlenen ‘Havacılık Alanında Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirilmesi’ konulu sempozyumdur.

‘Dünya Havacı Kadınlar Haftası’ ve 8 Mart Dünya Kadınlar Günü dolayısıyla SHGM TCDGK tarafından düzenlenen sempozyum, havacılık sektöründe pay ve emek sahibi havacı kadınların katılımıyla ‘Kadın Yükselsin!’ sloganıyla gerçekleştirilmiştir. 8 Mart, Dünya Kadınlar Günü olarak anılmakta/kutlanmaktadır. Bununla birlikte 8 Mart 1910 tarihinde dünyada ilk





Sivil havacılık sektöründe çalışanlar arasındaki cinsiyet dengesini sağlamak, havacılık meslekleri seçiminde cinsler için fırsat eşitliği sağlamak ve kadınları havacılıkla ilgili alanlarda eğitim ve öğretime teşvik etmek amacıyla 2018 yılında Sivil Havacılıkta Toplumsal Cinsiyet Dengesi Geliştirme Talimatı (SHT-TCD) yayımlanmıştır.



defa bir kadın, Baronesse Raymonde de LaRoch, pilot sertifikasını almıştır. Dolayısıyla havacılıkta 8 Mart ayrıca önemlidir ve Dünya Havacı Kadınlar Enstitüsü tarafından da kutlanmaktadır. Bundan dolayı SHGM-TCDGK ilk toplantısında, 8 Mart Havacı Kadınlar Günü'nün Havacı Kadınlar Günü ile çıkışması nedeniyle, 8 Mart'ı içine alan haftanın tamamının (Pazartesi gününden Pazar gününe kadar) Türk Sivil Havacılığı'nda 'Havacı Kadınlar Haftası' olarak belirlenmesine karar verilmiştir. Düzenlenecek etkinliklerin bu haftaya yayılı olarak planlanmasının uygun olacağı belirtilerek, böylece düzenlenecek faaliyetlerin etkinliğinde azalma olmaması hedeflenmiştir. Ayrıca, 2019 yılı TCDGK faaliyet temasının, Türkiye'de bu yılın en büyük havacılık projesinin İstanbul Yeni Havalimanı projesi olduğu da dikkate alınarak 'Kadın Yükselsin-Havaalanında Kadın' olarak belirlenmesine karar verilmiştir. 2019 yılı içerisinde 4 - 10 Mart haftası, 'Havacı Kadınlar Haftası' olarak bu tema ile kutlanacaktır.

SHGM-TCDGK onayı ile havacılıkta 'toplumsal cinsiyet' temalı etkinlikler düzenlenmeye devam edilmektedir. 26 Nisan 2018 günü Antalya'da; Eurasia Airshow 2018 kapsamında 'Havacılık & Uzayda Kadın Sempozyumu' yapılmıştır.

Ülkemizde havacılıkta toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesi alanında böyle güzel gelişmeler olurken ICAO da cinsiyet konularına özel önem vermeye başlamıştır. 08 - 10 Ağustos 2018 tarihlerinde UNESCO desteğiyle Güney Afrika'nın CapeTown kentinde '1. Küresel Havacılık Toplumsal Cinsiyet Zirvesi - Global Aviation Gender Summit' düzenlenmiştir. TCDGK ve Türk sivil havacılık kuruluşları bu zirvede TCDGK sekreteri Gonca Kürüm tarafından temsil edilmiş ve ülkemiz faaliyetlerinin anlatıldığı bir sunum gerçekleştirilmiştir. Bu sunum son derece ilgi çekmiş olup çabalarımız ve deneyimlerimiz başka ülkelere de yol gösterici olarak nitelenmiştir. Yine bu yıl içerisinde 2'ncisi yapılacak olan zirve, 'havacılıkta toplumsal cinsiyet' ile ilgili çabaların küreselleşmesi açısından son derece önemlidir.

Benim de üyesi bulunduğum SHGM-TCDGK, çalışmalarına devam etmekte olup geçtiğimiz günlerde ikinci toplantımızı danışma kurulu üyelerimizin de katılımı ile İstanbul'da TAV ev sahipliğinde gerçekleştirmiş bulunuyoruz. Komisyonumuz ve danışma kurulumuz, havacılık sektörümüzün hepsi birbirinden değerli üst düzey yöneticilerinden oluşmakta. Bu başlangıcın sonraki yıllarda artacak katkılarla daha da genişleyeceği düşüncesindeyiz. Komisyonumuzun kurulmasında olduğu gibi, toplumsal cinsiyet dengesini geliştirme konusunda yıllardır emek veren komisyon başkanımız SHGM Genel Müdür Yardımcısı Sayın Can Erel'in çabalarını da burada anmak ve kadın havacılar olarak teşekkürlerimizi sunmak isteriz.

Türkiye'de eşitsizlik artıyor mu?

WEF raporuna göre geçen yıla göre 82 ülkede cinsiyet eşitsizliği azalırken tam 60 ülkede artmaktadır. Eşitsizliğin arttığı ülkelere biri de maalesef Türkiye. Geçtiğimiz yıl cinsiyet eşitsizliği sıralamasında 130'uncu sırada yer alan ülkemiz bu yıl 131'inci sıraya düşmüş durumda. Açıkça görülüyor ki bu konuda bir şeyler yapılmalı, bir şeyler yapmalıyız! Havacılık birçok endüstriye göre yoğun kadın istihdamına olanak sağlayan bir alan. Bu alandaki toplumsal cinsiyet dengesinin geliştirilmesi yönünde atılacak adımlar toplumumuzu dönüştürme konusunda da büyük etkiler yaratabilir.

Bu konuda hep birlikte çalışalım! Dediğimiz gibi bu bir 'kadın sorunu' değil hepimizin sorunu. Zaten esasen 'kadın havacı' yok, 'havacı' var! Bunu, ayrıca belirtmemiz gerekeceği zaman gerçek eşitliğe ve dengeye ulaşmış olacağız.

SHGM - TCDGK Çalışmaları:

<http://web.shgm.gov.tr/tr/shgm-calisma-gruplari/5771-sivil-havacilik-genel-mudurlugu-toplumsal-cinsiyet-dengesi-gelistirme-komisyonu>

SHGM-TCDGK E-posta adresi: shgm-tcdgk@shgm.gov.tr

JOIN US FOR AVIATION



Gültepe Mh. Şehit Özgür Güven Cd. No: 31 Kat: 1/2/3
Küçükçekmece - İstanbul T:0850 888 01 01 www.skyjetavia.com

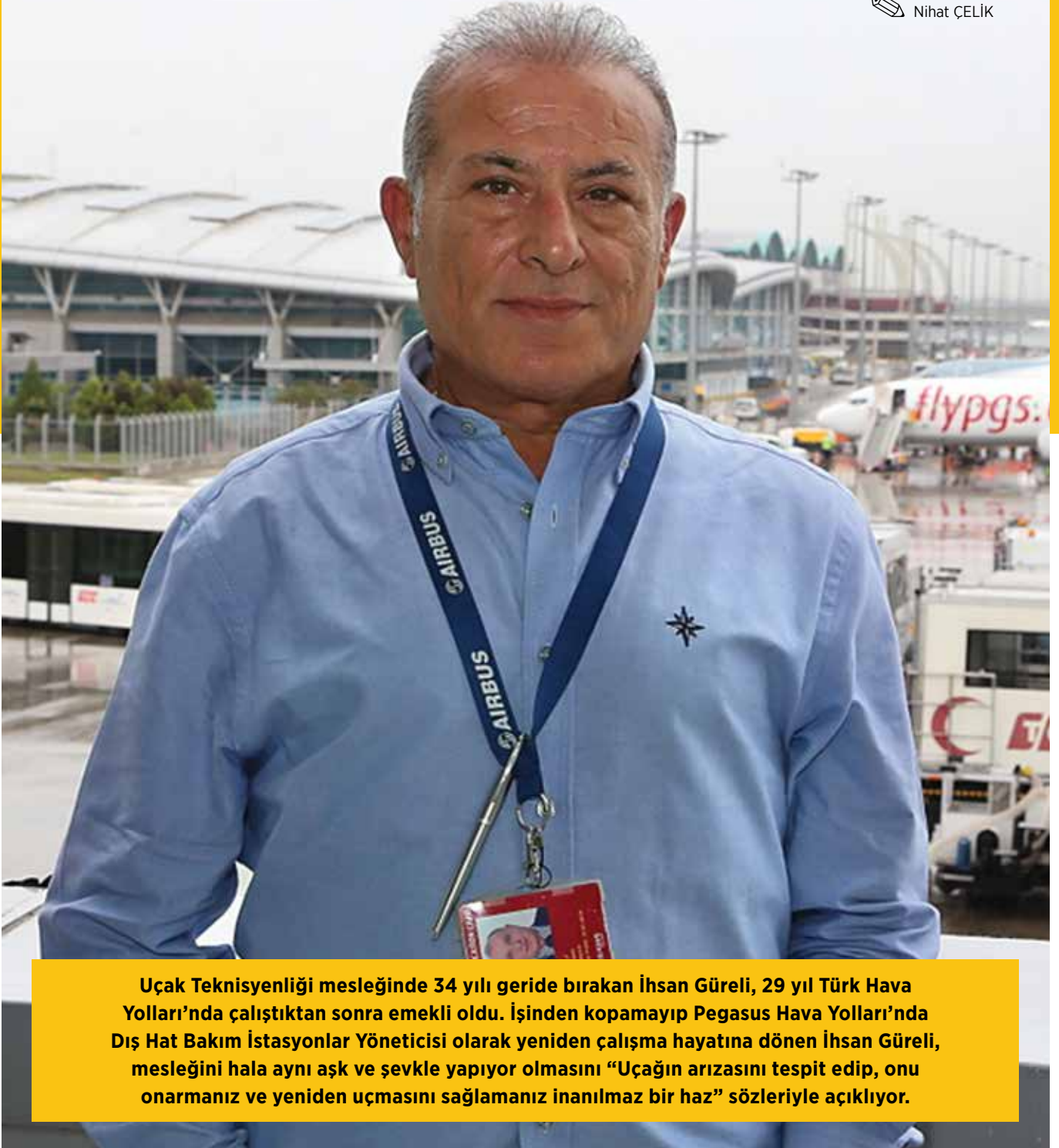




TEKNİSYENLİKTEN AYRILAMAYAN İÇİMİZDEN BİRİ ...

İHSAN GÜRELİ

 Nihat ÇELİK



Uçak Teknisyenliği mesleğinde 34 yılı geride bırakan İhsan Gürel, 29 yıl Türk Hava Yolları'nda çalıştıktan sonra emekli oldu. İşinden kopamayıp Pegasus Hava Yolları'nda Dış Hat Bakım İstasyonlar Yöneticisi olarak yeniden çalışma hayatına dönen İhsan Gürel, mesleğini hala aynı aşk ve şevkle yapıyor olmasını "Uçağın arızasını tespit edip, onu onarmanız ve yeniden uçmasını sağlamanız inanılmaz bir haz" sözleriyle açıklıyor.

“

Her geçen gün artan uçak, yolcu sayısı ve gelişen teknoloji ile yoğun tempoya ayak uyduruyoruz, kendimizi güncelliyoruz. Çözüm üreten, sorunu bulan ve gideren stratejik bir görevdeyiz. Uçağın arızasına çözüm bulmak, tekrar uçabilirliğini sağlamak ve servise vermek büyük bir haz ve bambaşka bir duygudur. Bu mutluluğu yaşamak güncel teknolojiyi kullanmak ile başarılır.

”



Hayat bir tesadüfse İhsan Güreli'nin hayatı da bu tesadüflerin bir ürünü dersek abartmış olmayız. 1960 yılında, Batman'da Türkiye Petrolleri'nde çalışan bir babanın ve ev hanımı bir annenin altı çocuğundan en küçüğü olarak dünyaya geliyor. 1974 yılında İstanbul'a geliyor. Meslek lisesi motor bölümünü okuyup bitiriyor. Farklı iş kollarında çalıştıktan sonra askere gidiyor. Askerden döndükten sonra da İstanbul kazan o kepçe farklı iş kollarında çalışma hayatına devam ediyor. Ta ki gazetede çıkan bir ilanı görene kadar. İşte o ilan hayatının gidişatını değiştiriyor ve bir dünya insanı olmanın kapıları sonuna kadar açılıyor. O kapıyı aralayan Türk Hava Yolları (THY), kapıyı sonuna kadar açan ve başarıyla ayağına gelen bu fırsatı değerlendiren de İhsan Güreli oluyor. İlginç hayat hikayesini 'içimizden biri' olarak o anlattı biz dinledik.

İhsan Bey öncelikle bizi kabul ettiğiniz için teşekkür ederiz, ilk sorum "İhsan Güreli kimdir?" olsun, sizi tanımak isteriz...

1960 yılında Batman'da dünyaya geldim. Babam Türkiye Petrolleri'nde çalışıyordu. 1974 yılında İstanbul'a geldik. Meslek

lisesi motor bölümü mezunuyum. İstanbul'a geldikten sonra farklı sektörlerin farklı departmanlarında çalıştım. 6 kardeşin en küçüğüyüm. Havacılık alanında çalışmak için uçak teknisyenliği mesleğini bilmiyordum ve duymamıştım da. Biz meslek liselerinin havacılık alanındaki son jenerasyonu sayılırız çünkü sonraki zamanlarda havacılık liseleri, üniversiteleri kuruldu. Bu okullar havacılık mesleği için çok faydalı kurumlardır. Okuldan mezun olduktan sonra bir süre Dinarsu'da, askerden geldikten sonra Anadolu Endüstri Holding, Çelik Motor'da Jawa-Puch motorlarının Teknik Servis Müfettişliği'ni yaptım. 4 teknik personel ile Türkiye'deki yaklaşık 200 yetkili servis ağından bölgesel paylaşım şeklinde sorumluyduk. Çelik Motor'da çalışırken gazetede THY'nin Uçak Teknisyeni iş ilanını gördüm, 1985 yılıydı. 400'ün üzerinde uçak teknisyeni alınacaktı. O dönem THY AIRBUS A 310 uçaklarının alımı ile büyük bir atılım kararı almıştı. İş başvurumunu yaptım, sınav, mülakat derken bir gün posta kutusunda işbaşı için hazırlanmam gereken evrakları gördüm. Aynı hafta istenen belgeleri tamamlayıp 25 Mart 1985 yılında yaklaşık 30 yıl sürecek olan Türk Hava Yolları teknisyenliği serüvenim başlamış oldu.



İÇİMİZDEN BİRİ



“

Mesleğimizin en önemli kuralı, uçuş güvenliğidir. Bu kuraldan asla taviz vermez, göz ardı etmeyiz. Bizler, uçakların bu bilinç ile uçması için çalışırız.

”

Motosiklet dünyasından uçak teknisyenliğine geçmiş olmak ilginç olsa gerek?

Evet, havacılık bambaşka bir dünya ve uçak teknisyenliği çok özel bir meslek. Havacılığa başlayana kadar uçağa dahi binmemiştim. Uçakları sadece havada görmüştüm! THY'de 1985 yılında başlayan uçak teknisyenliği yolculuğum 31 Ocak 2014 tarihine kadar devam etti.

Sınavdan sonra ne tür eğitimlerden geçtiniz?

Uçak teknisyeni adayı olarak işbaşı yapan arkadaşlarım ile belirlenen sayıda sırayla Teknik Temel eğitimlerine başladık. Daha sonra uçak tip eğitimlerine devam ettim. Bu arada tip eğitimlerine başlamadan ücretsiz izne ayrıldım ve ABD'ye İngilizce öğrenmeye gittim çünkü işe başladığımızda bize “Çocuklar İngilizce'yi öğrenin, havacılığın olmazsa olmazıdır” diyorlardı. Gerçekten bu meslekte her şey İngilizce'dir. Tüm bakım kitapları, parça isimleri, terimleri vs. her şey İngilizce. Ben de işimi daha iyi yapabilmek, kendimi geliştirmek için ABD'ye gitmeye karar verdim. Yaklaşık bir buçuk yıl New York'ta kaldım. Akşam saatlerinde dil eğitimine gittim, gündüz saatlerinde de geçimi sağlayabilmek adına bir işyerinde çalıştım.

İlk uçağa ne zaman bindiniz?

İşte bu çok güzel bir soru! Belki enteresan olacak ama hayatımda ilk uçağa THY'de işe başladıktan iki sene sonra ABD'ye dil eğitimi

için gittiğimde bindim. O tarihlerde New York'a direkt uçuş yoktu. Londra bağlantılı uçuş ile seyahat etmiştim. THY ile Londra'ya, oradan da British Airways ile New York'a maceram başlamıştı.

ABD'deki eğitiminiz bitti, yurda döndünüz, kaldığınız yerden devam mı ettiniz?

Evet, döndüm ve kaldığım yerden devam ettim. 1991 yılının sonuna doğru Teknik Kontrol Teknisyeni oldum. Böylece mesleğimde ilk aşamayı kaydetmiştim. Mesleğimizde teknik kontrollük çok önemli bir fonksiyondur. 1996 yılına kadar Teknik Kontrol olarak devam ettim. Ekim 1995 tarihinde Teknik Kontrol Başkanı Fikret Geçkili, Fransa'nın başkenti Paris'e gitmemi önerdi. O tarihlerde uzun süreli yurtdışı görev yerleri ve sayıları çok sınırlıydı, görevler oldukça cazipti. Bu görev aynı zamanda mesleki ve kişisel gelişimim için de bir fırsattı. Eşimle konuştum ve kabul ettik... Paris'te Uçak Teknisyeni olarak göreve başladım. Paris'te 2002 yılına kadar THY Uçak Teknisyeni olarak görevimi sürdürdüm.

Paris'teki yaşamınızı biraz anlatır mısınız? Nasıl geçti uzun bir süre kalmışsınız...

Bambaşka bir ülkede-şehirden yaşamaya başlamıştım. Yaşam kolaylığı için her şey düşünülmüş. Çok düzenli bir hayat yaşıyorsunuz. Sosyal imkânlarıyla, okuluyla her şeyiyle düzenli modern bir ülkeye gitmiş olduk. Paris'e tayin olduğumda 2 çocuğum vardı.

Oğlum Salih Gürel 4 yaşında, Sena ise henüz 2-3 aylıktı. Oğlumu ilköğretim öncesi “École primaire du Petit-Chambord (maternelle et élémentaire)” anaokuluna verdik. Orada okula başlamış oldu. Paris'te Orly Havalimanı'nda 6 gün çalışıp 1 gün izin yapıyordum. İzinli olduğum çarşamba gününü ailem ile değerlendiriyordum. Uçaklarda meydana gelen arızalar ve gece yatı uçaklarına bakıyordum. Bu süre içerisinde bir gün A310 uçağı kalkıştan sonra motor arızası ile tek motorla Orly'ye geri dönmüştü. İstanbul'dan gelen ekibimiz ile beraber motor değişimini gerçekleştirmiştik. 2002 yılı sonlarında İstanbul'a geri döndüm ve teknik kontrol olarak Atatürk Havalimanı'nda yeniden çalışmaya devam ettim.

Peki çocuklar için zor oldu mu dönmeniz?

Elbette zor oldu. Anaokuluna giden oğlum, artık ilkokulu bitirmiş ortaokula başlamıştı, kızım ise ilkokul ikinci sınıfa geçmişti. Eğitime anaokulundan başladıkları için Fransız eğitim sistemine alışıp, çok çabuk adapte olmuşlardı. İstanbul'a dönünce oğlumu aynı standart ve aynı sistemde eğitim veren 'Lycée Pierre Loti d'Istanbul' Fransız Koleji'ne gönderdik. Oğlum Galatasaray Üniversitesi Fransız Dili ve Edebiyatı Bölümü'nü bitirdi. Kızımı da Işık Lisesi'ne gönderdik, o da eğitimini mimar olarak tamamladı.

Görev icabı yurtdışına çok gittiğiniz oldu mu?

Görevimiz veya teknik eğitimimiz gereği birçok değişik ülkelerde bulundum. Avrupa ve Asya'da farklı birçok şehir görme, tanıma fırsatım oldu.

Yurda dönünce THY ile çalışmaya devam ettiniz, sonra?

THY bizim okulumuz, bizi yetiştiren ve bugünlere getiren en önemli kurumumuz. THY bana çok şey kattı, ben de memnuniyet ile bir ömür denebilecek 29 yılımı onurla verdim. Dolayısıyla başka arayışlarım olmadı. Yurda döner dönmez kaldığım yerden yeniden kolları sıvayarak çalışmaya devam ettim.

Bir süre sonra Nöbetçi Vardiya Şefliği'ne atandım. Daha sonra yeni organizasyon yapılanması ile şeflik kadrolarımız 'Nöbetçi Vardiya Müdürü' olarak güncellendi. THY Teknik her geçen gün büyümekteydi. Teknik personel sayısı, iş hacmi de aynı oranda ve hızla artmaktaydı. Hızlı gelişme ve büyüme sürecinde teknik operasyonun devamlılığını sağlamak gerçekten çok zor bir görevdi. Ama işinizi, mesleğinizi sevince, içindeki iş aşkı olunca bütün zorlukların üstesinden gelebiliyorsunuz. Gerçekten işimizin çok zor olmasının yanında, çok zevkli ve inanılmaz keyiflidir.

34 yıldır içinde bulunduğunuz bu mesleği hala aynı aşk ve şevkle yapıyor olmanızın sebebini nasıl açıklarsınız?

Uçağın arızasını tespit edip, onu onarmanız ve yeniden uymasını sağlamanız inanılmaz bir haz verir insana. Teknisyenin en büyük hazzı odur.

Daha çok hangi tip uçaklara bakıyordunuz?

Türk Hava Yolları'nda Boeing 707, 737-400, 737-800, A310, A340, A330 ve A320 tip eğitimlerini aldım ve her birinde aktif olarak çalıştım. Teknisyen olarak yalnızca B777 uçağında çalışmadım. O da THY'deki yöneticilik dönemime denk gelmişti. THY'deki görevim ve sorumluluğum gereği teknik operasyon ve koordinasyonunu

sağlamak, genç arkadaşlarımızın, meslektaşlarımızın yetkinliklerini geliştirmek, yardımcı olmaktı. Mesleğimizin bir bayrak yarışı olduğu bilinci ile bayrağı gelene aynı heyecan ve sorumlulukla devretmek gerekiyordu.

1985 yılında işe başladınız, 2014 yılı sonuna kadar çalıştınız. Gelişen teknolojiye adapte olmak, o hızı takip etmek ve üstesinden gelmek zor olmuyor mu?

Olmuyor, mesleğinizi ve işinizi severek yapıyorsanız kendinizi geliştirip güncellenmeniz gerekiyor. Teknoloji gelişimine adapte olmak sadece iş hayatı ile sınırlı değildir. Sosyal yaşam alanının da bir gereksinimidir. Bizler Uçak Teknisyeni olarak yeni teknolojileri takip etmek, öğrenmek ve mesleğimize gerekli takviyeyi yapmak zorundayız. Aldığımız eğitimler adaptasyon farkını ortadan kaldırmaya yöneliktir. Dolayısı ile uçak teknisyenliği, sürekli öğrenme ve kendini geliştirme sürecidir. Her geçen gün artan uçak, yolcu sayısı ve gelişen teknoloji ile yoğun tempoya ayak uyduruyoruz, daha önce belirttiğim gibi kendimizi güncelliyoruz. Çözüm üreten, sorunu bulan ve gideren stratejik bir görevdeyiz. Uçağın arızasına çözüm bulmak, tekrar uçabilirliğini sağlamak ve servise vermek büyük bir haz ve bambaşka bir duygudur. Bu mutluluğu yaşamak güncel teknolojiyi kullanmak ile başarılır.

Anladığım kadarıyla gelişen teknoloji ile birlikte teknisyenliğin bir anlamda işi kolaylaşıyor da, değil mi?

Bir bakıma doğru, günümüz havacılığında gelişen teknoloji teknisyenin dostu olmaya başladı. Yeni nesil uçaklarda eski kablo makara sisteminden vazgeçilmiş, tüm uçuş kumanda yüzeyleri geliştirilmiş “Fly by wire” dediğimiz elektrikli sistemler ile kontrol ve kumanda edilmeleri üzerine tasarlanmıştır. Kompüterler ve sistem sensörlerinin verileri, arızaların kaynağını bulup düzeltici işlem yapmamızda oldukça yardımcı olmaktadır. Birçok arızayı görsel olarak monitörlerden görebiliyoruz, takip edebiliyoruz.

“

Hayatımda ilk uçağa THY'de işe başladıktan iki sene sonra ABD'ye dil eğitimi için gittiğimde bindim...

O tarihlerde New York'a direkt uçuş yoktu. Londra bağlantılı uçuş ile seyahat etmiştim.

”





“ Tecrübe ve bilgiyi bir araya getirdiğinizde, verileri değerlendirmek ve kısa sürede çözüm üretmek çok daha kolay olabiliyor. ”

Arızaları siz sorunca mı söylüyor, yoksa kendiliğinden söyleyebiliyor mu?

Yeni nesil uçaklar arızaları görsel indikasyon ve yazılı olarak verir. Bizlerin bu aşamadan sonra adım adım yapmamız gereken işlemler süreci başlar. Bu veriler işlerimizi kolaylaştırmakta ve doğru sonuçlara ulaştırmaktadır. Bu durum Boeing 777'lerde daha da ileri geliştirilmiş, muhtemel arızanın parça numarasını, lokasyonunu dahi bildiriyor. Değişmesi gereken komponentte çoğunlukla isabetli sonuç alınabiliyor. Bunun yanında sizin tecrübeniz tabii ki çok önemli. Tecrübeyle bilgiyi harmanladığınızda, verileri değerlendirmek ve kısa sürede çözüme gitmek çok daha kolay olabiliyor. Airbus uçaklarında Airman web, Boeing uçaklarında Airplane Health Management (AHM) benzer elektronik sistemler sayesinde uçakların havada ve yerde arızalarını canlı olarak görmek mümkündür.

Bu işin bir diğer olmazsa olması da ekip çalışması gerektirmesi değil mi?

Bu iş tam bir ekip çalışmasıdır. Tüm teknik departmanların işin içinde aktif rol alması takım çalışmasına çok güzel bir örnektir. O kadar çok veri akışı var ki, puzzle'ın parçaları gibi, ancak bir araya gelince resmin tamamını görebilirsiniz. Yoksa tek başınıza hiçbir anlamı olmaz. Çok heyecanlı ve coşkulu bir iş gerçekten...

Arıza bulmakta zorlandığınız, çözümü geciken durumlarda ne oluyor?

Uçuş güvenliğini etkileyecek bir arıza ise çözüm bulununcaya kadar uçak yerde kalır. Zaman zaman sonuca geç ulaştığımız arızalar olabiliyor. Önemli olan uçuş güvenliğini riske atmadan, arızayı tam giderdikten sonra servise vermektir. Biz uçuş emniyetini sağlamak için çalışırız.

2014 yılında emekli oldunuz ve emekliliğin tadını çıkarmadan Pegasus'a geçtiniz, neden?

Aslına bakarsanız havacılık sektöründe emekli olmak piyasadaki iş kolları gibi değildir. Dinç ve enerjiniz yerindeyse, tecrübelerinizle

yapacağınız birçok şey varsa çalışmak çok daha iyidir. Benim güncel hayatımdaki görüşüm, aktif olarak çalışmak hem mesleki hem de ekonomik anlamda değerli bir husustur.

O zaman genç ve dinamik bir marka olan Pegasus'ta aradığınız heyecanı sürdürüyorsunuz diyebiliriz?

Kesinlikle, şirketime faydalı olabilmek için aynı dinamizm ve heyecanla çalışıyorum. Pegasus Hava Yolları, Türkiye'nin yüz akı markalarından bir tanesi. Kurulduğundan bu yana sistemli istikrarlı büyüyen büyük bir firma. Bu genç ve dinamik yapının içinde olmak, aile bireylerinin bir üyesi olmaktan gurur duyuyorum.

Pegasus'a geçişiniz nasıl oldu?

Pegasus'un Teknik Birimi'nde arkadaşlarım vardı, görüştük, uygun bulundu. İçimde çalışma enerjisi ve isteği devam ediyordu. O an karar vermek hiç de kolay olmadı. THY'de yetişmiş, yaklaşık 30 yıl hizmet vermiştim. Bugün yine Türkiye'nin en seçkin kurumlarından biri olan Pegasus Hava Yolları'nda çalışmaya devam etmekten çok mutluyum.

Pegasus'taki göreviniz nedir?

Pegasus Teknik'te Dış Hat Bakım İstasyonlar Yöneticiliği yapıyorum. Kıbrıs, Ankara, Adana, Kayseri, Trabzon istasyonlarından sorumluyum. Bu saydığım istasyonlarda uçaklarımıza kendi personellerimiz ile 145 bakım hizmeti vermekteyiz.

Yaklaşık 35 yıldır sektörün içindesiniz, gençlere tavsiyeniz ne olur?

Genç meslektaşlarım dil eğitimini sivil havacılık okullarında alıyorlar. Lisanslarını almak ve yetkili uçak teknisyeni olmaları ilk hedefleri olmalı. Uçak üzerinde çalışma yaparken sistemci olmalarını, ayrıca kendilerinde mesleki heyecanı görmelerini tavsiye ederim.

Son olarak işinizin güzelliğini bir cümleyle anlatmanızı istersem ne söylersiniz?

Biz teknik ekip olarak uçakların uçmasını sağladıkça onlara değer katarız.



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**



BİR YILDIZ HİKAYESİ (2)



Demirden daha ağır elementler, gerektirdiği enerji ve sıcaklık nedeniyle yıldızların merkezlerinde sentezlenemez. O halde demirden daha ağır elementler nasıl var oldu?



Bir önceki sayıda, kütle çekim etkisiyle atomları toplayıp yıldız yapmıştık. Yıldızın merkezinde de basınç ve sıcaklığın yardımıyla nükleer füzyon başlatmış, elementleri sentezleyerek daha ağır elementler üretmiştik. Hidrojen, helyum, karbon derken Güneşimiz daha ağır elementleri sentezleyemeyerek bizi yarı yolda bırakmıştı ve 'Beyaz Cüce' olarak emekliliğini vermişti. Kütleli ve hacimsel olarak daha büyük olan yıldızlar demir sentezlemeye kadar gidebiliyordu. Demirden daha ağır elementler, gerektirdiği enerji ve sıcaklık nedeniyle yıldızların merkezlerinde sentezlenemiyordu. "O halde demirden daha ağır elementler nasıl var oldu?" sorusuyla baş başa kaldık.

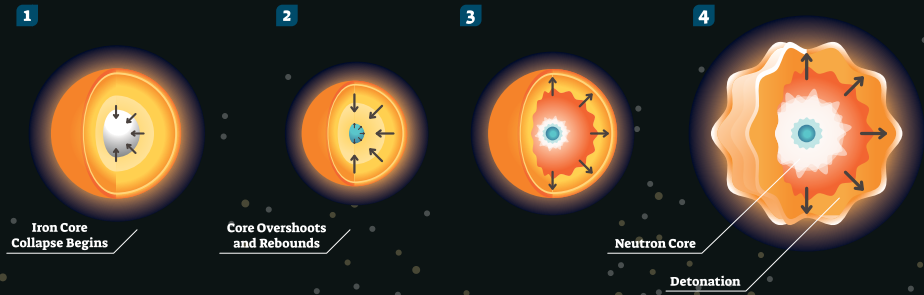
Kütleli olarak Güneş'ten küçük ve Güneş'in 8 katı aralığındaki yıldızlar ömrünün sonunda Beyaz Cüce olarak soğumaya yüz tutsa da gözlemlenebilen evrende çok daha büyük yıldızlar da var. Bu yıldızların merkezindeki füzyon çok daha karmaşıktır. Güneşin çekirdeğinde iki hidrojen bir olup helyuma dönüşürken,

büyük yıldızın çok daha sıcak çekirdeğinde içerden dışarı doğru sıralı bir tepkime meydana gelir. En sıcak bölgede yani çekirdeğin merkezinde silisyum atomları sentezlenip demire dönüşürken, çekirdeğin üst katmanlarına doğru (basınç ve sıcaklık düştükçe) sırasıyla magnezyum, neon, oksijen, karbon, helyum sentezlenir. Maddeler bir üst maddeye sentezlendikçe reaksiyon sıralı olarak tükenmeye başlar. Çekirdekteki maddeler büyük oranda demire döndüğünde nükleer reaksiyon durur. Nükleer reaksiyonun çekirdeği ve yıldız ayakta tutma etkisini kaldırırsak yıldız kendi içine çökmeye başlar. Tam burada atomun yapısına girmemiz gerekiyor.

Atomun kütleliğini belirleyen çekirdek, hacmini belirleyense elektronlardır. Elektronlar bize okulda öğretilen 'Bohr modeli' gibi sıkıcı bir yörünge izlemezler. Üç boyutta, müthiş bir küçüklükte müthiş bir hızla hareket eder ve çekirdeğin etrafında bir yörünge çizgisi değil, eksi yüklü bir bulut oluştururlar. Bu bulut diğer atomun eksi yüklü bulutunu manyetik olarak iterek

**En sıcak bölgede
yani çekirdeğin
merkezinde silisyum
atomları sentezlenip
demire dönüşürken,
çekirdeğin üst
katmanlarına doğru
(basınç ve sıcaklık
düştüğçe) sırasıyla
magnezyum, neon,
oksijen, karbon,
helyum sentezlenir.**

**Patlama esnasında açığa çıkan enerji, Güneş'in ömrü boyunca (9 milyar yıl)
yayacağı enerjinin toplamı kadardır. Bu enerjiyle periyodik tablodaki tüm
elementler sentezlenebilir. Tek fark, sentezlenme artık yıldızın çekirdeğinde değil,
Süpernova'nın kollarında gerçekleşir.**



çekirdekleri bağımsız kılar ve atomun yapısını belirler. Aynı zamanda atomun hacmini çekirdeğe göre mükemmel büyük kılar. Sık kullanılan anonim bir betimleme: "Çekirdeği fındık tanesi büyüklüğünde hayal edersek, elektron bir futbol sahasının etrafında döner." Özetle, elektron kendi ördüğü bulutla çekirdek arasında, çekirdeğin milyonlarca katı bir boşluk meydana getirir.

Çekirdeğinde nükleer füzyon yapamayan yıldızımıza geri dönelim. Demir, yıldızın çekirdeğini o kadar yoğunlaştırır ki kütle çekim müthiş boyutlardadır. Çöküş başlar ve bu çöküş atomun boşluklu yapısına da etki eder. Eğer bu yıldızın çekirdeğinin kütlesi 'Chandrasekhar limiti'nden (yaklaşık 1.5 Güneş kütlesi) büyükse bildiğimiz, gündelik fizik kurallarının ötesine geçiyoruz. Elektronların sınır belirleyiciliği aşırı kütle çekim etkisi altında ezilir. Birbirlerini çılgınlar gibi arzulayan atomlar, kendi sınırlarının daralmasına neden olur. Atomun hacmi küçülür, küçülür ve elektron, artı yüklü proton tarafından yutulur. Düşününce bu durum evliliğe benziyor. Artık ne proton vardır ne de elektron;

her şey nötrondur. Sabit kütlede hacim, birkaç saniye içinde milyonlarca kat küçülürken şok dalgası meydana gelir ve yıldızın dış katmanlarını evrene saçır. Bu patlama esnasında açığa çıkan enerji, en popüler deyişle Güneş'in ömrü boyunca (9 milyar yıl) yayacağı enerjinin toplamı kadardır. Bu enerjiyle periyodik tablodaki tüm elementler sentezlenebilir. Tek fark, sentezlenme artık yıldızın çekirdeğinde değil, Süpernova'nın kollarında gerçekleşir. Büyük bir yıldız ölürken, son canıyla sentezlediği elementlere göre renklere bürünerek evrene son gösterisini sunar.

Bilimsel açıklamayla evrene madde yayılımı bu şekilde gerçekleşir ve vücudumuzdaki atomlar, içtiğimiz su, tapındığımız altın, ölü yıldızların armağanlarıdır. "Hepimiz uzaylıyız." derken Mustafa Topaloğlu fiziksel anlamda doğru söylüyordu. Evrene saçılan kalıntılar başka yıldızlar doğurmak için Nebula oluşturabilir, başka gezegenlerin ya da yıldızların yer çekimine kapılıp sığınabilir veya evrende yörüngesiz bir divane olarak yol almaya



“

Büyük bir yıldız ölürken, son canıyla sentezlediği elementlere göre renklere bürünerek evrene son gösterisini sunar.

”

Evrene saçılan kalıntılar başka yıldızlar doğurmak için Nebula oluşturabilir, başka gezegenlerin ya da yıldızların yer çekimine kapılıp sığınabilir veya evrende yörüngesiz bir divane olarak yol almaya devam edebilir.

Süpernovamıza geri dönecek olursak evrene saçtığı maddelerden sonra yıldızımızda sadece çekirdek kalmıştır. Bu çekirdek artık bir yıldız çekirdeği değil, tamamı nötronlardan oluşmuş dev bir atom çekirdeğidir. Hacminin milyonlarca kat küçülmesiyle yoğunluk müthiş derecede artmıştır. Popüler deyişle nötron yıldızından bir çay kaşığı madde almak demek, milyarlarca ton ağırlık kaldırmak demektir ve burada hiç abartı yok.

‘Chandrasekhar limiti’ gereği Güneş’in en az 1.5 katı kütleli olması gerekirken çapı 4-5 km olabilir ve kendi etrafında yüzbinlerce kilometre hızla döner. Kütle bu limitten küçükse Beyaz Cüce olarak kalacak ve nötron yıldızına dönüşemeyecektir. Bu yüksek hızlarda dönüşü kutuplarından uzaya sürgit radyasyon yaymasına neden olur. Bu durumda adı Pulsar (Atarca) oluyor. Kütle çekimin şiddeti nedeniyle ışık fotonları yüzeyinden kaçarken yavaşlayacak, dolaylarından geçen fotonlarsa

devam edebilir. Güneş de kendi üretemediği ama içerdiği demir, kalsiyum, magnezyum gibi atalarının kalıntıları elementlerle oluşmuş üçüncü nesil bir yıldızdır. Bu arada Güneş’in ürettiği enerjinin 2.2 milyarda 1’i Dünya’ya ulaşır ve rengi aslında beyazdır. Atmosferimizde mavi tayfların kırılması nedeniyle rengi sarı gibi görünür. Bu aynı zamanda gökyüzünün neden mavi görüldüğünün de açıklamasıdır.

“

**Kara deliğin
kütle çekiminden
kaçabilmek,
şanlı ışık hızının
da ötesinde bir
hız gerektirir.
Sözün özü ışık
bile kaçamaz ve
kara deliğin içini
görmek mümkün
değildir.**

”

bozuntuya uğrayacak ve sapacaktır. Saptırılsa, yavaşlatılsa dahi ışığın kaçabilmesi de nimettir çünkü evrende ışığın kaçma lüksünün olmadığı yerler de mevcut; galaksimizin merkezi gibi.

Kütlenin Güneş'in 3 katından daha büyük olması durumunda nötronlar da ayakta durmayı beceremez ve küçülmeye başlarlar. Çöküşün nerede durabildiğine dair bir bilgi yok çünkü artık adı 'Kara Delik' oldu. Kara deliğin kütle çekiminden kaçabilmek, şanlı ışık hızının da ötesinde bir hız gerektirir. Sözün özü ışık bile kaçamaz ve kara deliğin içini görmek mümkün değildir. Kendi yapısından değil ama etkilerinden söz edecek olursak etrafında milyarlarca yıldız pervane edip 'Gökada' (Galaksi) oluştururlar. Önlerine çıkan her şeyi paramparça edip yutarlar ve arkalarında iz bırakmazlar. Aslında son cümle doğru olmadı çünkü tam 'Olay Ufku' denilen yuvarlakta -kara delik tarafında ışığın kaçamadığı ama aksi tarafta kaçabildiği kritik çizgi- kurbanının son görüntüsü yani son yaydığı ışık donup

kalacaktır, kaçamayacak ama yutulmayacaktır da. İşin zor yanı, vukuatı milyarlarca diğer görüntünün içinden seçmek, ciddi ustalık gerektirir. Bizim Gökadamız Samanyolu'nun merkezinde bir 'kara delik' olduğunu tekrar hatırlatmak isterim. Bizim Güneş'imiz de çok uzak saçakların birinde, sıradan, bu girdaba kapılmış, kendi halinde dönen bir yıldız.

Anlattıklarımı evde denemeyiniz lütfen. Evren denemiş ve sonuçlar malumunuz. Gerçi Güneş'in kütlesinin 1.5 katı kadar madde bulmanız durumunda tehlikeli olabilir. Güneş'in kütlesi tüm Güneş sisteminin kütlesinin 99.8'i kadar ama amaca inanmış insan ne yapmaz? Geceleri gökyüzüne bakınca evren karşısında ne kadar narin olduğumuz ve kendini çok güçlü sanan insanların arasındaki çelişkinin bir 'kara delik' peyda edeceğinden korkuyorum.

Saygılarımla.



Alişan DEĞİRMENCİLER
Uçak Bakım Teknisyeni
alisandegirmenciler@uted.org

EMNİYETTE EĞİTİM SEVİYESİ ÖNEMLİ Mİ?



Uçak bakım sektörünün vazgeçilmez atasözlerinden birisidir 'Safety Comes First'... Nedir peki bu? Neden herkes bunu söyleyip duruyor? Kim bu Emniyet Yönetim Sistemi? İşte şimdi bu sayıda bunu sizlere aktaracağım.



Emniyet kavramı kişilerin, mülkün zarar görme olasılığının, sürekli bir tehlike tanımlama ve emniyet riski yönetimi süreci aracılığıyla kabul edilebilir bir seviyeye indirildiği, bu seviyede veya daha da altında tutulmasıdır. Emniyet kavramında ana karakter insandır. Ve sonrasında da makine, donanım, yazılım ve çevre gelmektedir.

İnsan kavramı emniyet kavramının içerisine dahil olduğu andan itibaren işleyişin seyrini doğrudan değiştirmektedir. Yapılacak olan her çalışma adımında emniyet kavramının sistemleşmesi bu hususta bir işleyişin ihtiyaç duyulduğunu ve bu ihtiyaç neticesince kurulacak olan sisteme 'Emniyet Yönetim Sistemi' adı verilmiştir.



Emniyet kavramı eğitim seviyesi ile ilişkili mi?

Toplumsal bir klişe olsa da eğitimin hiçbir zaman yaşı, yeri ve zamanı asla yoktur. Bu durum eğitim seviyesi için de geçerlidir. Mesela eli sobadan yanan bir çocuk elini tekrardan sobaya uzatmaz örneğini verebilirim. Yani bir bireye eğitim verirken mümkün mertebe görmesini sağlamak, durumu mümkünse canlandırabilmek ve anlamasını sağlayacak açık ve akıcı şekilde ifade etmek hata veya ihlal yapma oranının minimum seviyeye indirgenmesinde sağlanan pozitif kazanç olacaktır.

Konu ile ilgili yapmış olduğum bağımsız bir araştırmaya göre katılımcılara “Emniyet ve Emniyet Yönetim Sisteminde eğitim seviyesi önemli mi?” sorusunu yönelttim ve aşağıdaki tabloda görülen bir analiz sonucu elde ettim:

Katılımcıların eğitim durumları ile ‘Emniyet ve Emniyet Yönetim Sisteminde Eğitim Seviyesinin Önemi’ arasındaki ilişkiyi incelemek için SPSS 18 programı aracılığı ile ‘ki-kare analizi’ yapılmıştır. Yapılan ki-kare analizi sonucuna göre eğitim seviyesi ile emniyet ve emniyet yönetimi sistemi hakkında eğitim alma durumu arasındaki ilişki istatistiksel olarak yüzde 95 güven seviyesinde anlamlı değildir ($p < 0,05$). Aynı zamanda bireyin eğitim seviyesi her ne olursa olsun emniyet kavramının birer farkındalık olduğu gözlemlenmiştir. Bu farkındalığın bireyin yapmış olduğu işin gerekliliği anlamını da çıkarabilmekteyiz. Son olarak yapmış olduğum çalışmada elde etmiş olduğum verileri sizlerle paylaşmak, emniyet ve emniyet yönetim sisteminde eğitim seviyesinin ilişkili olup olmadığı hususunda analiz ve yorum çalışmamı sizlerle paylaşmak istedim. Kasım ayında tekrardan görüşmek üzere, Allah’a emanet olun.

Eğitim Durumu	Emniyet ve Emniyet Yönetim Sisteminde Eğitim Seviyesinin Önemi		X ²	X ²
	Evet	Hayır		
Ön lisans	n 32	7	0,155	0,926
	% 48,50	50,00		
Lisans	n 27	6		
	% 40,90	42,90		
Yüksek lisans	n 7	1		
	% 10,60	7,10		

Not: Anket çalışmasına 80 kişi katılmıştır.



Modern müzecilik anlayışı ile yeniden yapılandırılan İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi, içinde sergilenen pervaneli uçaklar, jet uçakları, helikopterler, uçaksavar ve füzeleri ile Türk havacılık tarihinin bir panoramasını ortaya koyuyor.



Türk havacılığının panoraması...

İSTANBUL HAVA KUVVETLERİ MÜZESİ



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



Ne zamandır önünden geçer dururdum. Bir türlü gitmeye fırsat bulamamıştım. Sonunda hem merakımı gidermek hem de bilgilenmek amacı ile İstanbul Yeşilköy'de bulunan Hava Kuvvetleri Müzesi'ne gitmeye karar verdim. Burası Florya sahil yolu üzerinde, Yeşilköy tren istasyonunun tam karşısında yer alan ve Türk Hava Kuvvetleri'ne ait uçakların sergilendiği bir müze.

Önce müzenin tarihçesine bakacak olursak; bir havacılık müzesi kurulması düşüncesi şöyle oluşmuş: Birinci Dünya Savaşı sonunda en eskisi 1912 yılına ait olan çeşitli uçaklar ile Almanlar tarafından yapılan her tür uçaktan 1 ya da 2 ya da 3 adet bulunması üzerine Hava Kuvvetleri Müfettişliği bir hava müzesi kurulması kararı alıyor. İlk kez 15



Mayıs 1971'de İzmir Cuma Ovası Sivil Havaalanı'nda Türkiye'nin ilk hava müzesi açılmıştır. Ancak şehir merkezine uzak olduğu için ziyaretçilerin ilgisini çekmemiş ve İstanbul Yeşilköy'de bulunan askeri havaalanının yanında açılması uygun görülmüştür.

1983 yılında inşaatı tamamlanan müze binasının modern müzecilik anlayışı ile yeniden yapılandırılarak açılışı 16 Ekim 1985 günü olmuştur. Burası 2 bin 500 metrekare kapalı ve 20 bin metrekare açık sergileme alanına sahip bir yer. Burası Türk Hava Kuvvetleri'ne bağlı bir komutanlık olarak 'Hava Kuvvetleri Müzesi' adı altında hizmet veriyor.

Kapalı sergileme binası 9 salondan oluşuyor. Kapıdan girer girmez sağda sinema salonu mevcut. Burada havacılık ile ilgili filmler ücretsiz olarak gösteriliyor. Müzede bulunan sergi salonlarında ve eser deposunda 20 binin üzerinde eser bulunmaktadır. Kütüphanede de 32 binin üzerinde fotoğrafın yer aldığı bir arşiv mevcut. Müzenin salonlarında dokümanlar, fotoğraf ve malzemelerle zenginleştirilmiş dünyada ve Türkiye'de havacılık tarihinin gelişimini gösteren vitrinler mevcut. Selçuklular zamanında yapılan ilk roket çalışmalarına ait plan ve krokiler ile Kurtuluş Savaşı'nda kullanılan uçak maketleri çok ilginç. Müzenin bir de bahçesi var. Burada Türk pilotları tarafından kullanılmış uçaklar yer alıyor. 1958-1977 yılları arasında kullanılan Skorsky UH19B Chikasaw tipi helikopter ilk dikkatimi çeken oluyor. 1936-1940 yılları arasında çalışmış ve Kayseri Tayyare Fabrikası'nda yapılmış tek pervaneli uçak da burada sergilenmekte. 1914-1918 yılları arasında Rus ordusunda kullanılmış ve Birinci Dünya Savaşı'nda esir alınmış Grigorovitch M-5 tipi bir de deniz uçağı sergileniyor. Ayrıca





kapalı kısımda anıların yer aldığı bir anılar salonu mevcut. Bir diğer ilgi çekici bölüm de uçuşta giyilen kıyafetlerin sergilendiği bölüm.

Açık alanda ise, pervaneli uçaklar, jet uçakları, helikopterler, uçaksavar ve füzeler sergileniyor.

Müzeden çıkınca bahçede küçük bir binada bulunan kafeteryanın içinde yer alan hediyelik eşya bölümüne değinmeden geçemeyeceğim. Burası çok çeşitli ve zengin hediyelik eşyaları barındırıyor. Kendinize ve sevdiklerinize buradan bir şeyler satın alabiliyorsunuz.

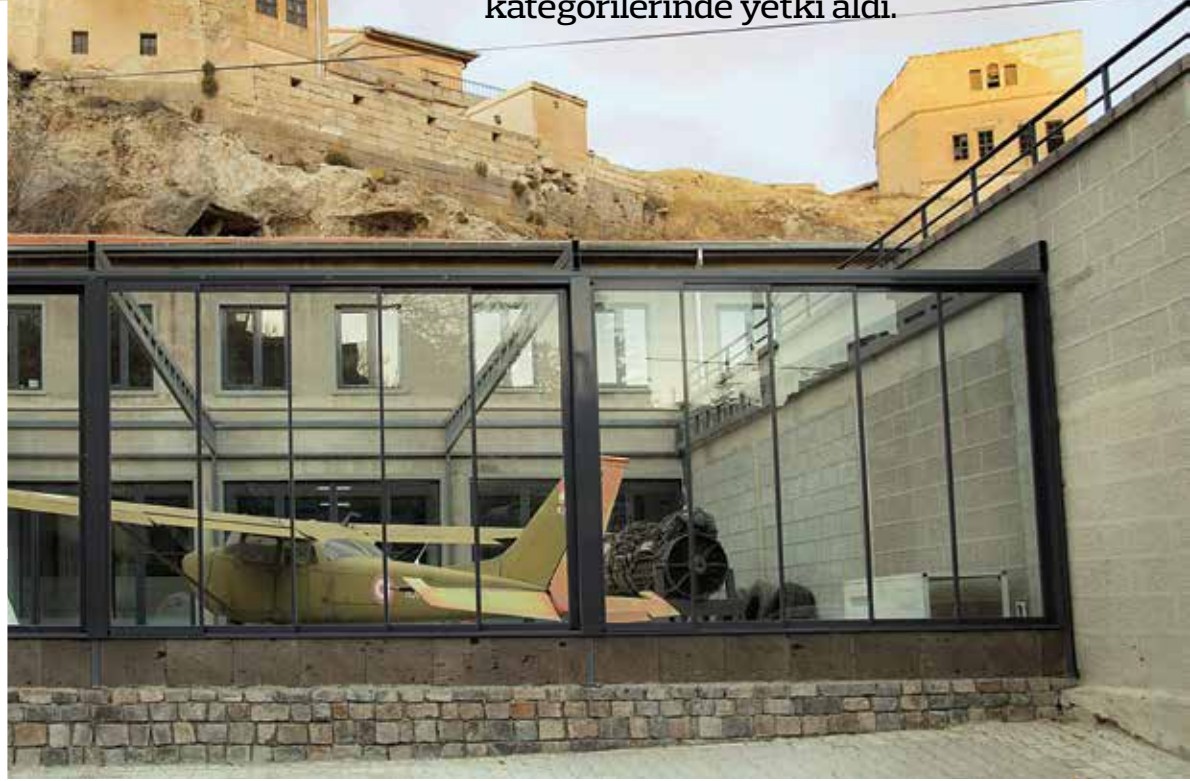
Ben uçmaya gönül verdim. Uçakları ve uçak yolculuklarını çok seviyorum. Yolculuk yapacağım kente gidene kadar uçak içini yaşamayı çok seviyorum. Bu nedenle de uzun uçuşlar tam da bana göre. Sizler de benim gibi uçaklara meraklı iseniz ve havacılığa gönül vermişseniz geç kalmadan yolunuzu bu güzelim müzeye düşünün. İşte tam da burada ayaklarınız yerden kesilecek buna eminim.

HAVA
KUVVETLERİ
MÜZESİ



KAPADOKYA ÜNİVERSİTESİ B1.1 VE B2 KATEGORİDE YETKİ ALDI

Eğitim ve sınav hizmetlerinin niteliğinin artırılmasına yönelik 'evrensel' ve 'milli' bir eğitim sistemi benimseyen Kapadokya Üniversitesi, 2012'de aldığı A1-A2 kategori yetkilendirmesinin ardından B1.1 ve B2 kategorilerinde yetki aldı.



Hızla gelişen ve dünya ile rekabet eden sivil havacılık sektörümüzün ihtiyaç duyduğu nitelikli işgücünü karşılayan Kapadokya Üniversitesi, SHY-147 Bakım Eğitimi ve Sınav Kuruluşu yetki kapsamını B1.1 ve B2 kategorilerini içerecek şekilde genişletti.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından A1-A2 kategoride yetkilendirildiği 2012 yılından bu yana verdiği eğitim olarak sektör işbirliğini ön planda tutan; çıkış noktası itibarıyla 'evrensel', uygulamasıyla 'milli' bir öğretim yöntemini benimseyen Kapadokya Üniversitesi, 2018-2019 Eğitim Öğretim Yılı itibarıyla gerek Uçak Gövde Motor Bakım ve Uçak Elektrik Elektronik Bölümü öğrencilerinin gerekse diğer teknisyen adaylarının eğitim ve SHY-66 sınav taleplerini karşılayabilmektedir.

Kapadokya Üniversitesi'nin Uçak Teknolojisi, Uçak Gövde-Motor Bakım ve Uçak Elektrik Elektronik bölümlerinde yılda

üç dönem (trimester) olarak kurgulanan eğitim sistemi ile SHT- 66L-HS uyumlu mesleki - teknik İngilizce öğretim programı, eğitim ve araştırma amaçlı kullanılan tam donanımlı atölyeler ve uygulama eğitimlerinin gerçek bakım ortamında düzenlenmesi ile benzerlerinden çok farklı bir eğitim verilmektedir.

Temel Modül Sınavları ve Hazırlık Kursları

Nevşehir ve İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı olmak üzere iki kampüsünde hava aracı bakım sektörüne SHY-147 Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği gerekliliklerine uygun bir eğitim ve öğretim hizmeti sunan Kapadokya Üniversitesi, Uçak Gövde Motor Bakım ve Uçak Elektrik Elektronik bölümü öğrencilerine Nevşehir Mustafapaşa yerleşkesinde hizmet verirken, diğer teknisyen adaylarına 3 aylık periyotlarda yapılacak SHY-66 Temel Modül Sınavı hizmetini ve hazırlık kurslarını İstanbul Sabiha Gökçen yerleşkesi'nde vermeyi planlıyor.

MY TECHNIC'TE 10'UNCU YIL KUTLAMASI



My Technic, Türkiye'de faaliyete başladığı 10'uncu yılını, havacılık alanındaki iş ortaklarıyla 10'uncu yıl yemeğinde birlikte kutladı.

Modern servis endüstrisindeki operasyonlarıyla Çin'in önde gelen hava taşımacılığı, lojistik ve modern finans servis firmalarından birisi olan HNA Grubu'na bağlı olan uçak bakım şirketi My Technic MRO, Türkiye'de faaliyete başladığı 10'uncu yılını, havacılık alanındaki iş ortaklarıyla birlikte kutladı.

Dünyanın sıfırdan yalın olarak inşa edilen ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından SHY/ JAR 145/EASA sertifikaları eş zamanlı olarak verilen ilk bakım merkezi olarak 2008 yılında Sabiha Gökçen Havalimanı'nda faaliyete başlayan My Technic'in ev sahipliğinde gerçekleşen 10'uncu yıl yemeğine, My Technic Genel Müdürü Hüseyin Oflaz ve firma çalışanlarının yanı sıra Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED) yetkilileri ve havacılık sektörü davetlileri de katılım gösterdi.

Zorlu ve dalgalı bir sektörün içinde çalışmasına hız kesmeden devam eden ve havacılık alanına yönelik yaptığı katkılardan ötürü tüm sektör mensupları tarafından takdir gören My Technic'in onuncu yıl gecesine, Türk müziğinin önemli müzisyenlerinden Fatih Erkoç da güzel şarkılarıyla eşlik etti. Gecede, My Technic'de 10'uncu yılını dolduran personele katkılarından ötürü plaket verilirken, gecenin sonunda kesilen My Technic Hangar görünümü pasta konukların ilgisini çekti.

Yerli, yabancı bir çok operatörün anlaşmalı bakım kuruluşu olarak çalışma yürüten My Technic, geniş ve dar gövdeli uçakların bakımından motor revizyonlarına ve uçak boyamasına kadar geniş çapta servis sağlıyor.



My Technic Genel Müdürü Hüseyin Oflaz'ın davetlisi olarak 10'uncu yıl etkinliğine katılan UTED yetkilileri, firmaya sivil havacılığa kattığı değerden dolayı teşekkür etti ve bol kazançlar diledi.



Mehmet Nuri Gürsoy'a 10 yıl süresince yaptığı başarılı çalışmalar ve katkılar için teşekkür plaketi verildi.

GENÇ HAVACILARIN EĞLENCE, SOHBET VE PAYLAŞIM BULUŞMALARI

“

Merhaba genç havacı! Yine biz geldik. Hatırlarsan geçen ay tanışmıştık seninle. Sana yapacağımız etkinliklerimizden bahsetmiştik. Yardımlaşmanın tadına varacağını, konferanslarla bilgileneceğini söylemiştik ve dediklerimizi yapmaya başladık da. Katılmayan, katılamayan arkadaşlar için biraz yaptığımız etkinliklerden bahsetmek istiyoruz.

”

MEZUNLAR PANAYIRI EĞLENCESİ



Sizlerle öncelikle 22 Eylül'de Atılım Üniversitesi Mezunlar Panayiri'nda buluştuk. Standımızda sizlere bilgi vermek için, sohbet etmek için beklemedeydik. Bizi merak eden genç havacı arkadaşlarımızla sohbet edip güzel vakit geçirdik. Necati & Saykolar konseri ile hep beraber eğlendik. Bizi takipte kalın derken çok ciddiydik... :)

DARÜLACEZE'DE DUYGU YÜKLÜ BİR BULUŞMA



Bir etkinlik yapıp ara vereceğimizi sandıysanız, çok yanlışsınız. Hiç ara vermeden, hız kesmeden Atılım Üniversitesi'ndeki etkinliğimizden bir gün sonra yani 23 Eylül'de hep beraber Darülaceze'ye gidip Darülaceze sakinleriyle sohbet edip, onlara hediyelerimizi takdim edip, o güzel unutamadıkları anılarını dinledik. Hem bizim için hem de onlar için duygu yüklü bir buluşma oldu. Oradan ayrılırken hepimiz bir şeyler öğrenip ayrıldık.

Eylül ayını dolu dolu; eğlenerek, öğrenerek ve tanışarak tamamladık. Bizi takip etmeye devam edin! Ekim ayında gerçekleşecek diğer etkinliklerimizde görüşmek dileğiyle...





SAĞLIK



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

A Rh+ta BESLENME NASIL OLMALI?



A Grubu ilk vejeteryan kan grubu olduğu için sindirim sistemleri çok hassastır. Asit içeren her şeyi hazmetmekte zorlanırlar. Bu kan grubu biyolojik yapısı gereği kanser, kalp ve şeker hastalığına oldukça yatkın bir bünyeye sahiptir.



Merhaba sevgili UTED Dergisi okuyucuları! Geçen ay 'O kan grubu' beslenmesiyle başladığımız yazı dizisine 'A Grubu' ile devam etmeden önce size kan grupları nasıl oluştu ve neden gruba göre beslenmek önemli kısaca anlatmak istiyorum.

Aslında dünya üzerine herkes O kan grubuyla geldi. Sonrasında insanlar tarım yapmayı keşfederek ettikleri toprağın mahsulünü yemeye başladılar. Dünya geliştikçe yaşadıkları iklim ve bölge şartlarına göre de beslenme şekilleri ve kan grupları oluştu.

A Grubu ilk vejeteryan kan grubu olduğu için sindirim sistemleri çok hassastır. Asit içeren her şeyi hazmetmekte zorlanırlar. Bu kan grubu biyolojik yapısı gereği kanser, kalp ve şeker hastalığına oldukça yatkın bir bünyeye sahiptir.

Gelelim bu grup için dikkat edilmesi gereken beslenme düzenine...

Et ürünleri

Maalesef A Grubu için et sakıncalıdır, ancak bu kan grubunda olanlar illaki yemek istiyorlarsa yanında bol yeşillik ve sebze tüketmelerini öneririm. Beyaz et ve balık çok yaramasa da en azından yenilebilir. Dünya üzerinde yapılan araştırmalarda; kanser vakasının en çok A Grubu'nda görülmesinin nedeni fazla et tüketiminden kaynaklandığı gösteriliyor.

Deniz ürünleri

Deniz ürünleri A Grubu'ndaki kişilerin rahat yiyebileceği et grubuna giriyor. Sazan, morina, uskumru, levrek, somon, alabalık, mezgit, sardalya, istavrit, barbun, tekir, ton balığı, palamut yenilebilir.

Ancak hamsi, lüfer, çupra, füme somon, kalamar, midye, karides, istakoz, ahtapot maalesef yaramayan gruptadır.

Süt ürünleri

A Grubu için maalesef süt ürünleri de biraz sıkıntılıdır. Bu kan grubunda olanların süt ürünlerinin kendilerine yarayıp yaramadığını anlamaları ise çok basit. Süt ürünü tükettikleri anda boğazlarını temizleme ihtiyacı doğuyorsa o süt ürünü kendilerine yaramıyordur.

Çiğ keçi sütü, soya sütü ve yağsız kefir, hellim, yoğurt ve beyaz köy peyniri, dil peyniri ve suyu tamamen alınmış tereyağı bu grup için yararlıdır.

Ancak pastörize süt, renkli peynirler, eski ve yeni kaşar, yayık ayranı, süzme peynir, parmesan zararlıdır.

Bakliyatlar

Et yerine geçebilecek bitkisel protein grubudur. Hakiki soya fasulyesi bu grup için tam bir protein kaynağıdır. Yeşil mercimek, kırmızı mercimek, kırmızı soya fasulyesi, börülce, taze fasulye, bakla, nohut, bezelye dışındaki baklagiller yendiğinde şişkinlik hissi oluşuyorsa uzak durulmasında fayda var.

Sebzeler

Sarımsak, bamya, brokoli, enginar, yerelması, havuç, ıspanak, kereviz ve suyu, maydanoz, pancar yaprağı, pazı, pırasa, rezene, tüm yeşil yapraklı sebzeler, sarımsak, soğan, şalgam ve zencefil tam bir şifa kaynağıdır.

Lahana, patlıcan, kültür mantarı, patates, karnabahar, domates, acur, yeşil biber, kırmızı biber, siyah zeytin zararlı olan grupta yer alır.

Meyveler

Eğer şeker hastası değilseniz kayısı, böğürtlen, onun dışında yabanmersini, kızılcık, vişne, kiraz, incir, ananas, greylift, limon, erik, kuru üzüm, ananas ve kavun dokulardaki asitleri dengeleyen meyvelerdir.

Bunun dışında elma, armut, karpuz, şeftali, ahududu, kivi, yeşil limon, yeşil üzüm yenilebilir ancak muz, mango, hindistancevizi, portakal, mandalina zararlıdır.

Çaylar

Bu grubun sindirim sistemi ağır işlediği için tüketilecek çayların sindirime yardımcı olması önemlidir. Kahve, yeşil çay, papatya, zencefil, ginseng, kediotu, kuşburnu tam bir şifa kaynağıdır.

Mısırpüskülü ve arnavut biberi dışındaki diğer çayları da tüketebilirler.

Kuruyemişler

Yer fıstığı bu grubun doku tamirine yardımcı bir yemistir. Ancak safra kesesi sorunu olanların kuruyemişi ezerek yemelerini tavsiye ederim.

Kabak çekirdeği, yerfıstığı, kestane, fındık, çamfıstığı, susam, haşhaş tohumu, ayçiçeği çekirdeği, kavrulmamış badem ve ceviz dışındaki kuruyemişlerin çok yararlı olduğunu söyleyemeyeceğim.

A Grubu için dikkat edilmesi gerekenler

Bu grubun özellikle hazımsızlığa ve kabızlığa neden olacak gıdalardan uzak durması gerekiyor. (Kırmızı et, süt, soda, gazoz, aromalı ve tatlandırıcı içeren yiyecek ve içecekler gibi)

Haftada 1-2 kez hindi veya tavuk eti, 1-3 kez balık, 1-2 kez taze yumurta, 1-2 kez peynir, her gün kefir veya ev yoğurdu tüketmeleri çok faydalıdır.

Yoğurda dikkat!

Et, balık, mercimek, nohut, fasulye, taze fasulye gibi yiyeceklerin yanında lütfen yoğurt tüketmeyin! Maalesef bizim geleneğimizde bu yiyeceklerin yanında ayran, cacık gibi geleneksel bir sunumumuz var, ancak bu besinlerin yanında süt ürünü tükettiğimiz zaman içindeki demirin kandaki emilimini durdurduğu için tüketilmemesi gerekiyor.

Her gün en azından bir diş sarımsak yutmaya çalışın. Kanser, alerji ve enfeksiyonlara bire bir.

Bol bol yeşil sebze tüketin!

Bu grup için demir deposu kepekli hububatlar, fasulye ve özellikle kuru inciridir.

B vitamini eksikliği için kepekli tahıllar, soya sosu, yumurta ve balık yağı, C vitamini eksikliği için çilek, böğürtlen, ahududu, yabanmersini, greylift, ananas bol bol tüketilmelidir.

Egzersiz olarak da her gün 20-40 dakika yürüyüş, 30-45 dakika egzersiz, 15-20 dakika esneme hareketleri bu grubun günlük aktivite ihtiyacını karşılamaktadır.

Şifa olması dileğiyle...

Sorularınızı mail adresime iletebilirsiniz.

Sevgiyle yanıtlarım.



Sevim BAKI
Harekat Memuru
sevimbaki@uted.org



EZGİLERİYLE COŞKU UYANDIRAN MÜZİSYEN...

EVGENY GRINKO

“

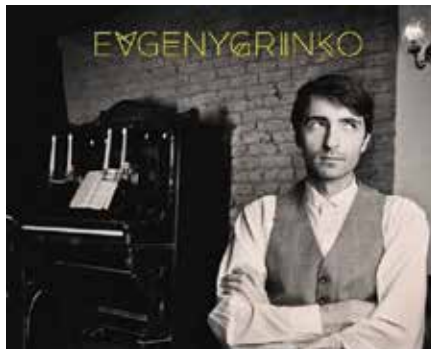
Evgeny Grinko dinlediğinizde içiniz mutluluk ile dolar. Kendinizi bir sanat filminin başrolünde gibi hissedip, uzaklara dalarsınız...

”

Üniversite zamanı arkadaşım vesilesiyle keşfettiğim ünlü Rus müzisyen, piyanist, davulcu... Kendisinin on parmağında on marifet var dersem hiç de yalan söylemiş olmam. Besteleri insanı bambaşka yerlere götüren, düşünmeye sevk ettiren tarzda olan Evgeny Grinko'nun en çok bilinen bestesi, 'Valse' bestesidir. Daha önceden Evgeny Grinko dinlemeyip, Mabel Matiz'in 'Vals' şarkısını dinleyenler aslında farkında olmadan Evgeny Grinko da dinlemiş olmuşlardır.

Bilenler bilir kendisi çok sık Türkiye'ye gelip konser vermektedir. Benim de kendisini tam anlamıyla severek dinlemeye

başlamam 2016'daki İstanbul konserinde olmuştur. Sanırım o gün konserde çalmadığı enstrüman kalmamıştır.



Evgeny Grinko dinlediğinizde kendinizi sanki bir sanat filminin başrolünde gibi hissedip, uzaklara dalaabilirsiniz. Bazı bestelerinde ise içiniz mutluluk ile dolar ve baharın gelişini iliklerinize kadar hissedebilirsiniz.

Maalesef yazım ile Evgeny Grinko'nun hissettirebileceklerini size aktaramıyorum. Ama eminim ki müziğe ilgili arkadaşlar bu yazıyı okuduktan sonra merak edip Evgeny dinleyeceklerdir.

SHGM Okul Başvurumuzu Yapmış Bulunmaktayız

İlk Denetlemeler Yapılmış Olup Ekim Sonu İtibariyle
Sertifikamızı Almayı Hedefliyoruz.

SHGM
ve
EASA
Sınavlarına
Hazırlık

Kabin
Hizmetleri
Uygulama
Simülatörü

Uçak
Üstünde
Uygulamalı
Eğitim

SHGM
Tanınan
Okul
Şartlarına
Uygun
Atölyeler

AJANDA

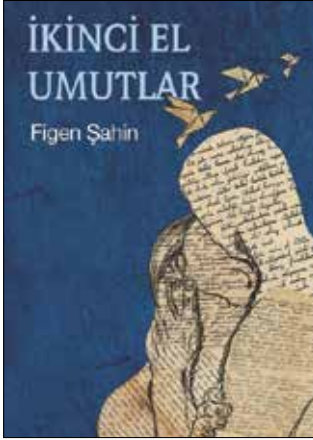


Yazar:
Dr. Cüneyt Mengü
Yayınevi:
Detay Yayıncılık

TURİZM ENDÜSTRİSİNDE HAVACILIK GELİŞİM - SİSTEMLER - UYGULAMALAR

'Turizm Endüstrisinde Havacılık Gelişim-Sistemler-Uygulamalar' kitabı, havacılık sektöründe makro ve mikro boyutta ele alınmış olup 11 bölüm ihtiva etmektedir. Kitabın hedef kitlesi havayollarında çalışan değerli elemanlar, ön lisans ve lisans düzeyinde turizm eğitimi gören öğrenciler ve havacılığa özel ilgi gösteren bireylerdir. Elbette her çalışma gibi bu çalışmamızın da içeriği konusunda gözden kaçan veya ihmal edilmiş konular olabilir. Tüm bunlar okuyuculardan gelecek eleştiri ve katkılar çerçevesinde bir sonraki baskıda giderilmeye çalışılacaktır.

KİTAP



Yazar:
Figen Şahin
Yayınevi:
Epsilon Yayınevi

İKİNCİ EL UMUTLAR

Bazen geçmişin hikâyeleri hayatlarına nesnelerde devam ederler. Dedenin anısı cep saatinde yaşar. Vefat eden bir eşin askerlik mektupları gençlik aşkının rüzgârını tekrar estirir. Aslında hayat hiçbir zaman geçmişten kopmaz, yalnızca insanlar dünle olan bağlarını unuturlar. Figen Şahin tarihe eski kitapların, mektupların sayfalarından bakarak sürükleyici, dokunaklı ve şaşırtıcı bir hikâye kuruyor. Okurken hem gelecek, hem hüzünlenecek hem de büyük keyif alacaksınız. Kendi geçmişini bilmeyen yirmi iki yaşındaki Ada, sahaflarda bulunduğu kitapların arasında sıkışmış kalmış notlarla mektupların peşine düşmeyi, onların sahiplerine ulaşip hikâyelerini öğrenmeyi çok seviyor. Biraz da olsa, kendi hayatındaki boşluğu doldurmuş, yalnızlığını perçinlemiş oluyor böylece.



Yazar:
Sarah Jo
Çevirmen:
Fatma Zeynep Öztürk
Yayınevi:
Pena Yayınları

PARİS'TEN ÇİÇEKLERLE

Bu hikâye, çikolatalı kruvasanlardan ve bir bahar günündeki Eyfel Kulesi'nden daha derinlere iniyor. Bu hikâyenin sayfaları, 1940'lı yılların savaşla yıpranmış Paris'inde, gönül yaralarını ve travmaları ele alıyor. Günümüzde ise direnmeyi, affetmeyi ve sevmeyi becerebilen veya beceremeyen karakterleri. 1940'ların işgal altındaki Paris'inde Paris'in tüm çiçeklerini beklerken Paris'in tüm acılarını kendinde bulan bir kadın... 2000'lerde Işığın Şehri Paris'in nostaljik havasında ve aydınlığında kendi acılarıyla ve geçmişleriyle yüzleşebilmek için başka bir kadının geçmişinin peşinde iz süren başka bir kadın... Kendine özgü sürükleyici tarzıyla Sarah Jio bu romanında bulanık sularda derinlere batmış iki nilüfer olan güçlü kadın karakterlerle geçmiş ve bugün arasında köprü kurarak hayatta önemli olan şeyleri hatırlatıyor.



MANUŞ BABA

Tarih: 19 Ekim 2018

Yer: Mall of İstanbul MOİ Sahne, İstanbul

Saat: 20:30

Çok yönlü müziğinde geleneksel seslerden ilham alan Manuş Baba, Mall of İstanbul MOİ Sahnesi'nde dinleyicileriyle buluşuyor. Antalya'dan İstanbul'a uzanan müzik yolculuğu birçok yeniliği de beraberinde getirdi. 2016'nın başlarında 'Albümsüz Türkiye Turnesi' kapsamında birçok şehirde dinleyenleriyle buluşan sanatçı, 'Birbirimize İyi Gelelim' diyerek sevginin gücüne dikkat çekti. 'Dönersen Islık Çal' adlı ilk albümüyle ses getiren Manuş Baba'nın kendi söz ve müziğinin bulunduğu şarkıların yanı sıra aynı zamanda Ülkü Aker, Cemal Süreya ve Ahmed Arif dokunuşlarına da yer verdiği eserlerini seslendirecek.



GRİPİN

Tarih: 13 Ekim 2018

Yer: Mori Performance, İstanbul

Saat: 21:30

5 yıl aradan sonra 2017 yılının son günlerinde yayınladıkları 'Nasılım Biliyor musun?' albümü ile büyük beğeni toplayan Gripin, 13 Ekim'de Mori Performance sahnesinde dinleyicileriyle buluşuyor. 'Böyle Kahpedir Dünya', 'Aşk Nerden Nereye', 'Beş', 'Durma Yağmur Durma', 'Yalnızlığın Çaresini Bulmuşlar', 'Gidenin Dostu Olmaz', 'Beni Boş Yere Yorma', 'Vazgeçtim Ben Bugün' gibi hit olmuş şarkılarının yanı sıra yeni albümlerinden şarkıları seslendirecek.



AYŞE DENİZ İSTANBUL RESİTALİ: BEETHOVEN'DAN ROCK'A

Tarih: 6 Ekim 2018

Yer: Grand Pera Emek Sahnesi, İstanbul

Saat: 20:30

Beethoven'dan Pink Floyd'a, Bach'tan Coldplay'e klasik ve rock piyano düzenlemeleri ile klasik müzik dünyasına yeni hayal gücü kazandıran Türk piyanist Ayşe Deniz Gökçin, İstanbul'a geliyor. Moskova'da Kremlin Sarayı ve Christ The Saviour Katedrali; Verbier'de L'Eglise; Londra'da Duke's Hall, Steinway Hall ve Kings Place; Kiev Açık Hava Tiyatrosu ve Lysenko Hall; Fort Worth PepsiCo Hall; Santa Barbara Lehmann Hall ve Kuzey Kıbrıs Bellapais Antik Manastır'ı gibi birçok yerde konser verdi.



SUZAN KARDEŞ

Tarih: 11 Ekim 2018

Yer: Trump Kültür ve Gösteri Merkezi, İstanbul

Saat: 20:30

Türk kökenli Kosova doğumlu Balkan şarkılarının sevilen yorumcusu Suzan Kardeş, sevilen şarkılarını müzikseverlerle buluşturuyor. 'Bekriya', 'Bekriya Balkaniya', 'Makyaj Odası Şarkıları', 'Nino', 'Bal' ve 'Kan ve Bekriya 6' albümlerini çıkaran sanatçının repertuarında Türk sanat müziği ve Türkçe sözlü popüler bilinen şarkılar dışında Boşnakça, Arnavutça, Hırvatça Makedonca, Sırpça ve Roman şarkılar bulunuyor.

A J A N D A

SİNEMA

VENOM



5 Ekim 2018

Aksiyon, Bilimkurgu

Yönetmen:

Ruben Fleischer

Oyuncular: Tom Hardy, Michelle Williams, Jenny Slate

Marvel Comics'in aynı madli karakterinden sinemaya uyarlanan, bir çalışma olan Marvel çizgi roman evreninin ezeli kötülerinden Venom'un beyaz perde uyarlaması olan süper kahraman filmi. Eddie, Örümcek-Adam'inkine benzer yetenekler kazanan uzaylı bir organizmanın firma tarafından keşfedildiğini ve insan deneklerle birleştirilmeye çalışıldığını öğrenir. Ancak Eddie, Venom adı verilen bu organizmanın sıradaki taşıyıcısı olur.

UZUN KABUS



12 Ekim 2018

Dram

Yönetmen: Sylvain White

Oyuncular:

Joey King, Julia Goldani Telles, Jaz Sinclair, Annalise Basso

İnsanları takip eden, kaçıran ve travmatize eden doğaüstü karakter Slender Man'e odaklanan filmde, 4 genç kızdan oluşan bir arkadaş grubu, Slender Man efsanesinin gerçek olmadığını teyit etmek için bir ritüel gerçekleştirir. 1 hafta sonra içlerinden Katie (Annalise Basso) ortadan kaybolur. Olayı araştıran arkadaşları, Slender Man'in gerçekten var olduğuna inanmaya başlamışlardır. Artık onu akıllarından atmaları, gözlerinin önünden silmeleri mümkün değildir.

MİRASÇILAR



12 Ekim 2018

Dram

Yönetmen: Marcelo Martinessi

Oyuncular: Ana Brun, Margarita Irun, Ana Ivanova, Nilda Gonzalez, María Martins

Mirasçılar, iki kadının 30 yıllık birlikteliklerinin ekonomik sorunlarla nasıl yıprandığını, mücadelelerini ve nasıl yeni bir niteliğe büründüklerini anlatıyor.

Ailelerinden kalan mirasın son kırıntılarını da satınca, Chela ve Chiquita çaresiz kalır; Chiquita hapse düşer, Chela ise korsan taksicilik yapmaya başlar. Hayatın zorluklarının boylarını aştığını düşündükleri anda Chela yeni bir aşka düşer. Mirasçılar, sınıf farklılıkları ve kadın özgürleşmesine yakın bir mercekten bakıyor.

MOWGLI



19 Ekim 2018

Aksiyon

Yönetmen: Andy Serkis

Seslendirme: Benedict Cumberbatch, Christian Bale, Andy Serkis, Cate Blanchett, Naomie Harris, Eddie Marsan, Jack Reynor, Rohan Chand, Tom Hollander ve Peter Mullan

Yetim kalan bir oğlan çocuğunun bir ormanın vahşi ve tehlikeli yaşamına ayak uydurarak doğa tarafından büyütülmesini konu alan klasikleşmiş çocuk romanı Mowgli, Hindistan'ın ormanlarındaki bir kurt sürüsü tarafından yetiştirilen Mowgli büyüme sürecinde ormanın sert kurallarını öğrenirken, ayı Baloo ve panter Bagheera'nın koruması altındadır. Ancak Mowgli insan kökeni ile yüz yüze geldiğinde, ormanda gizlenen daha büyük tehlikeler olabilir...



BAHAR NOKTASI OPERETİ

Tarih: 6 Ekim 2018

Saat: 20:30

Yer: Tatavla Sahnesi, İstanbul

Yazan: William Shakespeare

Yöneten: Eraslan Sağlam

Oyuncular: Sadık Seven, Ürün Can Keskin, Tuba Sağlam, Utku Çetin, Utku Çetin, Yiğit Emrah Gümrah, Atahan Keskin

Tatavla Sahne yepyeni oyunu 'Bahar Noktası' adlı operet ile sezonu açıyor. William Shakespeare'in yazdığı 'Bir Yaz Dönümü Gecesi Rüyası' adlı oyunundan Can Yücel tarafından "Bahar Noktası" olarak uyarlanan oyununu sahnelerine taşıyor. Komedi oyunu, bir masal atmosferinde geçiyor. Oyunun başrolünde ise 'aşk' var. Birbirlerine kavuşmaya çalışan aşıkların çabasına, bir de cinler ve perilerin renkli dünyaları eklenince işler iyice karışıyor.



İYİ GECELER ANNE

Tarih: 9 Ekim 2018

Saat: 20:00

Yer: Artıshahne Mecidiyeköy, İstanbul

Yazar: Marsha Norman

Yöneten: Yeşim Özsoy

Oyuncular: Lale Mansur, Gizem Aldemir

Marsha Norman tarafından yazılmış Pulitzer Ödüllü oyun 'İyi Gece Anne', gündelik işlere dalmış olan anne (Thelma) - kız (Jessie) ilişkisi üzerinden hayat, umut, umutsuzluk, ölüm meselelerine derinlemesine iniyor. İki kadının, evde ve birbirlerinde sıkışmış hayatları, tansiyonu yüksek bir psikodrama yoluyla seyirciyi özel bir oyunculuk yolculuğuna çıkarıyor.



KUL

Tarih: 8 Ekim 2018

Saat: 20:30

Yer: Zorlu PSM - Studio, İstanbul

Yazar: Seray Şahiner

Yöneten: Mert Öner

Oyuncu: Dolunay Soysert

Seray Şahiner'in son romanı Kul'dan uyarlanan oyunda, İstanbul'u bir umut haritası eşliğinde yeniden keşfediyoruz. Arnavut kaldırımlarından havalanıp, cemevlerine, camilere, kiliselere varan; dilek ağaçlarına bağlanmış çaputlarla rüzgara salınmış umutlar... İnsan eliyle kurulmuş çelişkilerin ancak Tanrı eliyle değişebileceğine inananlar, dayanacak kimsesi olmayınca ayakta duramayanlar, dünyaya gölgesinden başka kök salamayanlar, ölümlerden başka can yoldaşı bulamayanlar konuşuyor Kul'da. Görülmeden yaşayan bir insanın, gördüklerinden bir yaşam kurma özlemi...



İKİNCİ BAHAR

Tarih: 13 Ekim 2018

Saat: 20:30

Yer: Profilo Kültür Merkezi Büyük Salon, İstanbul

Yöneten: Serkan Budak

Oyuncular: Cihat Tamer, Bedia Ener, Buket Dereoglu, Emre Törün, Serkan Budak

İki kuşak var, idealleri, hayalleri çok çalışmak, çok çok para kazanmak üzerine kuran bir genç kuşak ve solmuş çiçeklerin kendine özgü kokuları olduğunu geç de olsa fark etmiş olan diğer kuşak. Yaşamımız anlamını yitirmeye başlayınca, gerçekten ölmeye başlarız ve bunun kaç yaşında olduğumuzla alakası yoktur. Aşk, romantizm, komedinin bir arada olduğu 'İkinci Bahar' oyunu, usta oyuncu Cihat Tamer'in 50'nci sanat yılını kutladığı bir oyun olarak seyirci ile buluşuyor.

Bil Bakalım



EŞİTLİK

İlk iki işleme göre üçüncü işlemin sonucu ne olur?

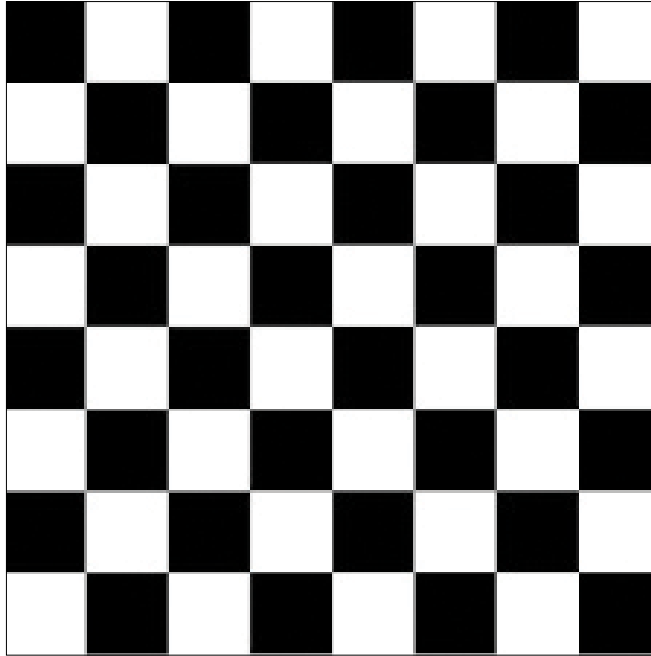
$$\text{LABİRENT} + \text{EKONOMİ} = 11$$

$$\text{BUNALTICI} + \text{GÜZELLİK} = 56$$

$$\text{GÜÇLÜ} + \text{KABİNE} = ?$$

SONUÇ NE OLUR?

Satranç tahtasında kaç adet kare vardır?



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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI

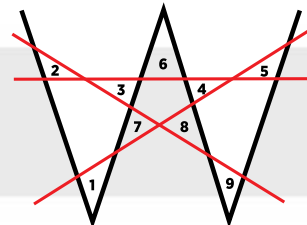
Yusuf Engin, Gökhan Turgut, Fatih Yıldız

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

$$\begin{aligned} 0!0!0! &= 6 \\ 0! &= 1 \\ (0!+0!+0!)! &= 6 \end{aligned}$$

2



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

Keyword of the MRO



ZANZİBAR

DÜNYANIN EN FAZLA ÜLKESİNE
UÇAN HAVAYOLUYLA KEŞFET



TANZANYA

[TURKISHAIRLINES.COM](https://www.turkishairlines.com)

A STAR ALLIANCE MEMBER

