

UTED



2146-6394

www.uteddergi.com

HAVACILIKTA İNSAN HATALARI
VE **HUKUKİ SÜREÇ**

BAKIM SİMİLASYON
EĞİTİM ARAÇLARI

UÇAK TEKNİSYENLERİ
UTED BASKETBOL TURNUVASI YAPILDI



HAVACILIKTA SİVİL TOPLUM KURULUŞLARI



Youtube kanalı **UTED TV**
yayında



UTED Dergi'nin Android
uygulaması Google Play'de!



SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA

UTED
TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

UTED olarak mesleğimiz ve meslektaşlarımızla ilgili değişiklikleri yakından takip ettiğimizi ifade etmek isterim. SHGM yetkilileri ile iletişim halindeyiz.

Özellikle Temel Eğitim Tecrübe Kayıt Listesinin yeniden düzenlenmesi için gerekli girişimleri, bilgilendirmeleri yapıyoruz, yapmaya da devam edeceğiz...

Ağustos ayının başında Genel Sekreterimizle birlikte SHGM yetkilileri ile verimli bir görüşme daha gerçekleştirdik. UTED ve sektör çalışanlarının katkıları ile hazırlanan taslak Temel Eğitim Tecrübe Kayıt Listelerinin gözden geçirilmesi ve yayınlanmasını isteyen ve lisans alım sürecinde olan meslektaşlarımızın taleplerini SHGM yetkililerine ilettik.

Söz konusu listelerin biran önce yayınlanmasını bekliyoruz.

Değerli Meslektaşlarım,

Eylül ayı ile yeni bir eğitim ve öğretim yılına daha başlıyoruz. Eğitim sürecinde olan tüm çocuklarımızın zihnini ve yolu açık olsun. Geleceğimiz, bugün eğitim alan gençlerimizin verimli çalışmaları ile şekillenecektir.

Burada, özellikle uçak bakım alanında eğitim alacak yükseköğretim kurumlarını tercih eden gençlerimize, tercih ettikleri okullarının SHGM tarafından yetki durumlarını sorgulamalarını şiddetle öneriyorum.

SHGM tarafından yetkisi olmayan okullarda alınan eğitimin, bu mesleğin en büyük kazanımı olan Uçak Bakım Lisansı edinimi sürecine bir katkısı olmayacağını bir kez daha hatırlatmanın uygun olacağını belirtmek yerinde olacaktır.

Değerli Meslektaşlarım,

Son bir yıl içerisinde yaşananlara millet olarak, birlik ve ortak değerler merkezinden ayrılmadan hareket etmemiz, toplum olarak büyük hedefleri başarmaya olan umutlarımızın yeniden parlamasına neden olmuştur.

Bu ruh hali ile Mübarek Kurban Bayramınızı kutlar, Milli birlik ve kardeşliğimizin güçlenerek devam etmesini Yüce Allah'tan dilerim.

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

Saygılarımla...



NECDET AKSAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

LİSANS KATEGORİ
TEMEL EĞİTİM KAPSAMINI GENİŞLETTİ

20

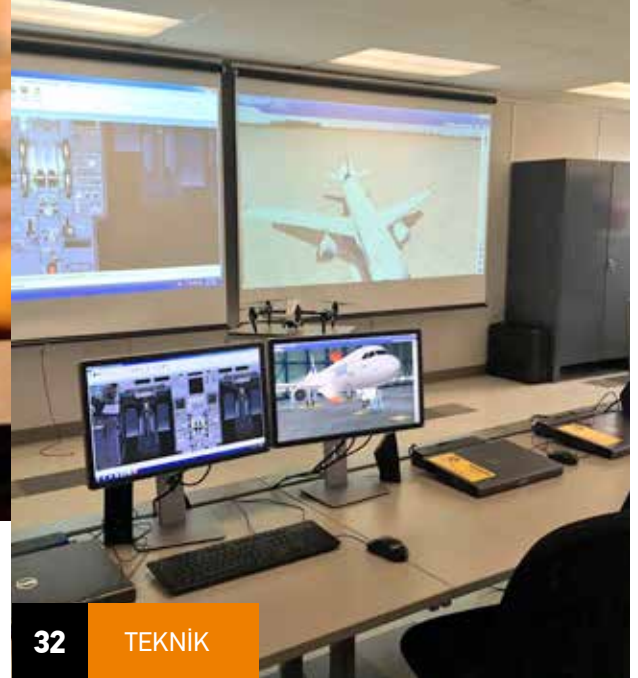
AKADEMİ



12

SAFETY FIRST

HAVACILIKTA
İNSAN HATALARI VE HUKUKİ SÜREÇ



32

TEKNİK

BAKIM SİMÜLASYON EĞİTİM ARAÇLARI
MAINTENANCE SIMULATION TRAINING DEVICE (MSTD)

06 UNUTULMAYAN ANILAR
12 SAFETY FIRST
14 TÜRK HAVACILIK TARİHİ
20 TANITIM
26 POPÜLER BİLİM
30 HAVACILIK

32 TEKNİK
34 HAVACILIK
40 SPOR
42 GEZİ
48 HAVACILIK TARİHİNDE EYLÜL
50 UÇAN ÇOCUK

56 HABER
62 AJANDA
64 SİNEMA
66 BİL BAKALIM

HAVACILIK KİTAPLARI

HAVACILIK

34



UÇAK TEKNİSYENLERİ UTED BASKETBOL TURNUVASI YAPILDI

SPOR

40



KARADENİZDE BİR YEŞİL CENNET: GİRESUN

GEZİ

42



Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Editör
İsmail ŞEN

Basın-Yayın Sekreterliği
İlker FURAT / Utku UZUN

Yazı Kurulu

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

Adres

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

İnternet Sitesi

www.uteddergi.com
www.uted.org

Sosyal Medya

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

YAPIM

Sarıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM

Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

BASKI

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

YAYIN TÜRÜ

Aylık, süreli, yaygın

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.





ÖZGÜR YUMAKOĞULLARI

Meğer yanlış motoru söküyorlarmış”

Bizim “Arıza Teşhis Grubu” adında bir grubumuz vardı. Bir gün iş planları geldi, arkadaşlara dağıttık, çalışıyorlar. Ben de işimi bitirdim eve gitmek üzere hazırlanıyorum. Çıkmak üzere giderken gözüme ilişti arkadaşlar iki numaralı motorda çalışıyorlar. Ancak benim aklımda bir numaralı motor olarak kalmıştı. Hemen koşarak yanlarına “durun, durun” diyerek gittim. Ters motoru söküyorlarmış. Tabii zaman kaybettikleri için ben de eve gitmedim ve onlara yardımcı oldum, önce sağlam motoru topladık sonra sorunu çözdük.



ALİ VE NİHAL TOPALOĞLU

“Uçaktan indik, bizi bir limuzin bekliyordu...”

Nihal Topaloğlu: En güzel ortak anımız evliliğimizle ilgili zaten. O zamanki çalışma arkadaşlarımız düğünümüzde bize çok güzel bir sürpriz yapmışlardı. Düğünümüze bütün çalışma arkadaşlarımız katıldılar. Sonrasında bizi çok duygulandıran ve sevindiren sürprizlerini öğrendik. Uçak biletlerimiz hazırlanmıştı, havada özel anons yapıldı, pastamız geldi. İndikten sonra da bir baktık bizi bir limuzin bekliyor... Önce bizi beklediğini hiç düşünmemiştik. Çok güzel bir organizasyon yapmışlardı.

“Asiye teyze, bugün sen hangi uçağı tamir ettin?”

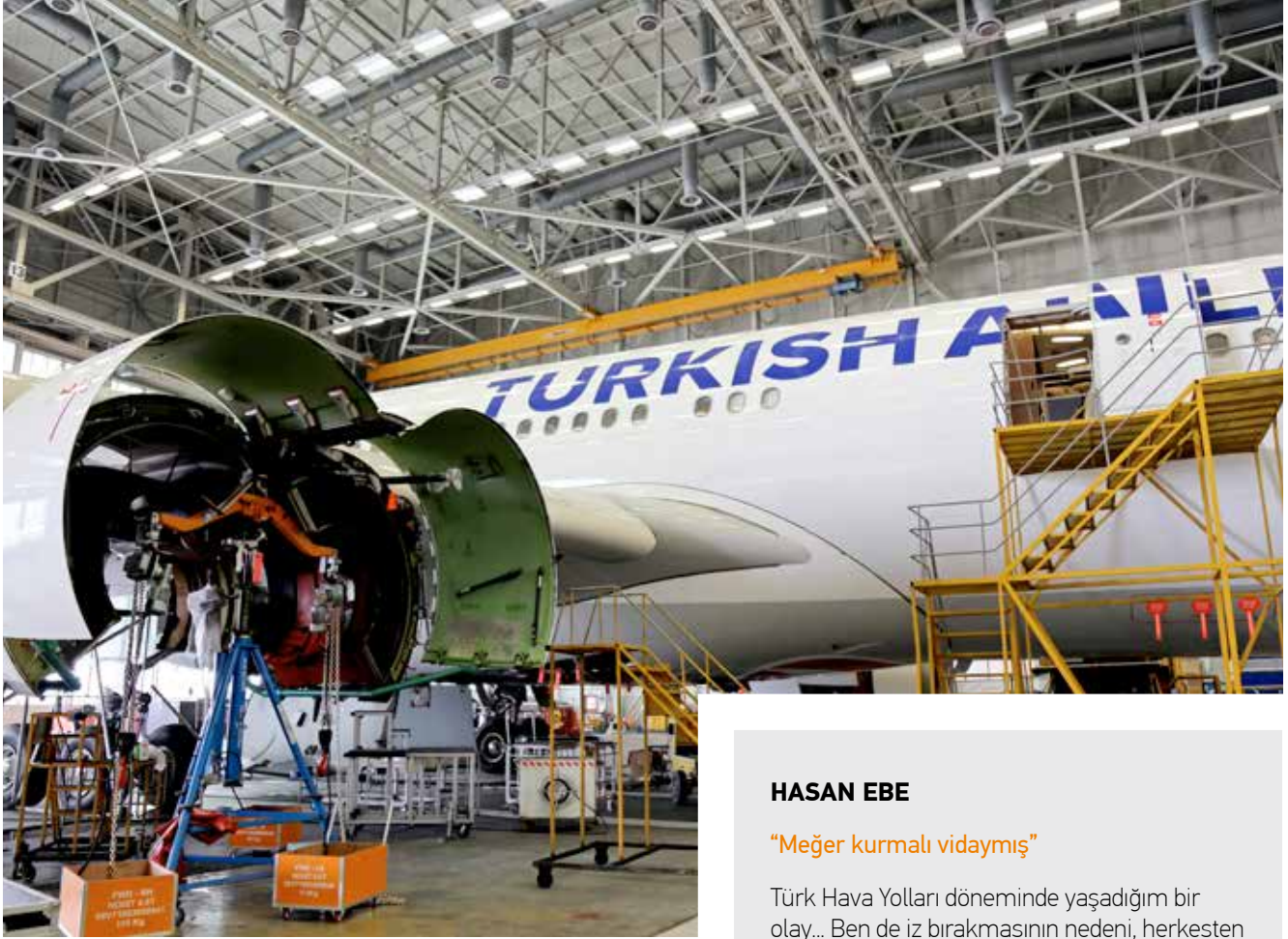
Ali Topaloğlu: Okulda çocuklara büyüdüklerinde ne olmak istediklerini sormuşlar, oğlumuz Burak uçak teknisyeni olmak istediğini söyleyince öğretmenleri şaşırmış. Daha önce hiç duymamışlar. Burak konuşmayı öğrenirken bile bizim teknik terimleri ilk kez dillendirmişti. Radom, flap, spoiler... demeye başlamıştı. Kokpitteki göstergeleri çok küçük yaşlarda tanıyordu. Hatta bir gün bir pilot arkadaş kokpitte Burak’a “büyüyünce ne olmak istiyorsun” diye sordu. Burak tereddütsüz uçak teknisyeni dedi... “Kaptan olmak istemez misin” deyince de ısrarla “ben uçak teknisyeni olacağım” demişti.

Nihal Topaloğlu: Eşimle aynı bölümde çalıştığımız için günlük konuşmalarımızda

işimizle ilgili değerlendirmelerimize çocuklar da tanık oluyorlardı. Uçaktaki bir arıza ve nasıl çözüldüğü gibi... Hatta Burak merak eder “uçakta sonra ne oldu” diye sorardı. Bir gün komşumuz Asiye Hanım, o gün işlerin onu ne kadar çok yorduğundan bahsediyordu. O zamanlar 3-4 yaşlarında olan Burak bize dönmüş ve “Asiye teyze, bugün sen hangi uçağı tamir ettin” demişti. Çocuğun gözünde bütün insanlar uçak teknisyeniymiş...

“Eksi 16 derecede kargo kapısı açılmıyordu...”

Ali Topaloğlu: Bir gün Kazakistan’a görevli uçuş teknisyeni olarak gitmiştim. Gece ve çok soğuk bir havada uçaktaki bir sorunu çözmüştüm. “Thrust Reverser”lar (motor frenleri) açıkta kalmıştı. Uçağın o şekilde uçuşması mümkün değildi. Hava soğuk, tek başımayım, manuel olarak toplamak zorunda kalmıştım. Bir saate yakın sürdü ve o hava şartlarında çok zor olmuştum. Çok soğuk olmasına rağmen bu arızadan dolayı terlemiş hatta üzerimdeki montu bile çıkarmıştım. Geçen yıllarda da bir kargo uçuşuna gitmiştim. Kırgızistan’ın başkenti Bişkek’te hava eksi 16 derece ve kargo kapısı açılmıyordu. Onu da manuel olarak açmak gerekiyordu. Görevli teknisyen olmasa o uçuşların tamamlanması mümkün olmayacaktı... Bu tür olaylarla her an karşılaşabiliyoruz. Daha pek çok anım var böyle saymakla bitmez. Logos’ta motor jeneratörü devreden çıkıyor... Karaçi’de uçak yakıt almıyor... Cezayir’de flap arızası...

**HASAN EBE****“Meğer kurmalı vidaymış”**

Türk Hava Yolları döneminde yaşadığım bir olay... Ben de iz bırakmasının nedeni, herkesten mutlaka bir şeyler öğrenebileceğimi anladığım bir olay olmasıdır. O zaman Boeing 727 uçakları vardı. Kuyrukta bir parça değişimi yapmamız gerekiyor. Yukarı çıktık, kapağını açtık ve değiştirdik. Testlerimizi yaptık, arızayı kapattık. Sıra kapağı kapatmaya geldi. Kapağın yaklaşık kırk vidası var. Vidayı sıkıyorum ama tutmuyor. Yarım saat kadar uğraştım. Diğer arkadaşlar vidaların tutmadığını ve kapağı kapatamadığını söyledim. Onunla beraber kırk beş dakika daha uğraştık. Yine kapatamadık. Bu uçak üzerinde mekanik olarak çalışan birine ihtiyacımız olduğu için böyle birini aradık. Bulabildiğimiz kişi de fazla deneyimi olmayan bir arkadaştı. Pek umudumuz olmasa da onu çağırdık. Gelip yukarı çıktı. Dertimizi anlattık. “Ver tornavidayı” dedi. Meğer kurmalı vidaymış. Sol tarafa on, on beş tur kurdu. Vidalardan birini kolaylıkla takıp, “bu şekilde yapacaksınız” dedi ve gitti. Yanımdaki Osman abi ile birbirimizin yüzüne baktık ve bir şey söylemeden kapağı kapatmaya başladık. O olaydan beri, iyi kötü demeden herkesten bir şey öğrenilebileceğine inanırım.





HİLMİ GÜNEŞ

"Söktüğümüz kabloyu takmışız..."

Yıllar önce bir gün, gece vardiyasında bir gaz kablosu değişimi yapmamız gerekiyordu. Gaz kablosu hareket etmiyordu. Eski vardiya müdürüm Gürkan Özkan'la beraber çalışıyorduk. Gaz kablosunun yenisini aldık yanına koyduk. Eskisini söktük, yan yana getirdik ve denedik; eskisi çalışmıyor, yenisini çalışıyor. Yemek sonrası gelip takmaya başladık. Birkaç saat sonra takımın belirli yerlerini bağladıktan sonra bir denedik ki çalışmıyor. Birçok kontrolden sonra anladık ki söktüğümüz kabloyu takmışız. Kabloyu yeniden değiştirdik.



İSMAİL AVCIOĞLU

"Birden burun iniş takımı dolly üzerine çöktü!"

1990'lı yılların başında yaşadığımız bir olay benim mesleğe bakış açımı değiştirdi. Prosedürlerin önemini kavramama ve yaptığımız işe daha bir ciddiyetle eğilmeme neden olan bu tecrübemi anlatayım.

A310 Airbus uçağının bakımının son aşamasına gelinmişti ve yakıt almak için uçağı dışarı çıkaracaktık. Yakıt kaçaklarıyla oldukça fazla zaman harcadığımızdan uçakta yakıt kaçacağı olup olmayacağının önceden tespit edilmesi isteniyordu.

Bakım eski hangardaydı. Uçak yerde ve iniş takım emniyet pimleri takılı durumdaydı. Uçağı burun iniş takımından dolly vasıtasıyla bir miktar yukarı kaldırıp, kuyruk hangar dışına çıkana kadar çıkaracaktık.

Herşey hazırlandı ve uçağı traktör ile geri itmeye başladık. Yaklaşık 10 metre kadar hareket ettikten sonra burun iniş takımı öne doğru toplanarak dolly üzerine çöktü. Önce müthiş bir sessizlik oldu. Sonra bağırış, çağırış... Herkes çok korktu. Ben de kokpitte bulunuyordum. Korku ve endişemiz had safhadaydı. Allahaan hiç kimseye bir şey olmadı. Yapısal hasara ramak kala bu olayı atlattık.

UTED: Uçak neden çöktü?



İsmail Avcioğlu: Burun iniş takımında telescopicstrut değişimi sonrası alver testi yapılmamış. Aslında uçak yerde iken iniş takımlarının emniyet pimleri takılı olması, bizlere iniş takımlarının açıkta kilitli olduğunu gösterir. Bizlerin farkında olmadığı şey; burun iniş takımı açıkta kilitli olmadan da emniyet piminin takılabiliyor olmasıydı. Bu uçaklardaki burun iniş takımını açıkta kilitleme sistemi hidrolik basıncıyla telescopicstrut içindeki mekanizmanın mekanik kilitlemesini sağlıyor. Telescopicstrut içindeki mekanik kilitleme aynı zamanda uçak tekerleri yerden kesildiğinde burun iniş takımını geriye doğru vereceğiniz belirli bir kuvvet ile kilitleme sesini duyabilirsiniz. Emniyet pimini dışarıdan takarak ikinci bir emniyet yapmış oluyorsunuz.

UTED: Kissadan hisse...

İsmail Avcioğlu: Sonuç olarak bizler AMM takım prosedürünü sonuna kadar uygulamış olsaydık böyle bir kaza yaşanmayacaktı. Hasar tamiri bir ay gibi sürede yapıp uçak sefere verilebildi. Bizlerde maliyeti yüksek bir tecrübe kaldı.

YUSUF PEKCAN

“Sorunun çözümünü rüyamda gördüm”

Bir A321 uçağının ‘c check’ sonrası gideremediğimiz bir arızası vardı. Bir sürü uğraş ve parça değişimine rağmen arızayı gideremedik. Bir numaralı motorda bleed sistem çalışmıyor. Arızayla çok fazla haşır neşir olduğumuzdan olacak o gece rüyamda gördüm. Rüyamda arızayla uğraşıyordum ve pylon’da transducer’a gelen sense borusunun kırık olduğunu gördüm. Bu bir rüya tabii... Pek de önemsemedim ama sabah iş başı yaptığımızda çay odasında konuşurken arkadaşım Süleyman Balaban’a anlattım. Arkadaş da kalkar kalkmaz gitmiş, o kapağı açmış. Benim anlattığım yerdeki aynı borunun rekorun sıkarken dışı kaptrıldığı için tam oturmadığını ve hava kaçırarak sistemin çalışmasını engellediğini görmüş. Rekoru tamir edilip güzelce sıktıktan sonra arıza düzeldi.





HAVACILIKTA İNSAN HATALARI VE HUKUKİ SÜREÇ



HAMDİ FİDAN Uçak Bakım Mühendisi

Havacılıkta İnsan Hatası

İnsan hatası, çeşitli şekillerde uçak kazalarının, önemli olayların ve emniyet ile ilgili olaylarının çoğunda nedensel bir faktördür. Hataların çoğu, eğitilmiş ve lisanslı personelin (Uçuş Ekibi, Hava Trafik Denetleyicileri ve Uçak / ATC Bakım Teknisyenleri vb.) standart operasyon prosedürlerini amaçlanan şekilde kullanmamasından veya yanlış yorumlamasından kaynaklanmaktadır.

Hukuki Süreç ve İnsan Hataları

Hava taşımacılığının diğer herhangi bir faaliyetle aynı yasal sürece tabi tutulması gerekir.

Fakat bu tür yasal işlemlerin, kaza araştırmalarından tamamen ayrılması ve günlük operasyonlar sırasında emniyeti etkileyecek konuların tamamen açık ve dürüst bir şekilde raporlamasının talep edilmesi kuruluşlardan beklenmektedir.

Havacılık operasyonlarının emniyetinden sorumlu olan personelin, yani uçak üzerinde çalışan ve geri planda bu operasyona lojistik ve doküman desteği sağlayan tüm çalışanların yaptığı işlerin sorumluluğunu ve hesap verilebilirliğini bilmesi emniyet açısından önemlidir. Bununla birlikte, eylemleri kazaya neden olmuş olanların davranış ve eylemlerinin, özellikle kurum kültürü ve sosyal kültür açısından daha geniş bağlamda tam olarak anlaşılması ve bunun için alınan tedbirlerin öğrenilmesi gelecekte benzeri olayların yaşanmaması için en önemli faktördür.

Son yıllarda, havacılık uzmanları, havacılık güvenliğini ilgilendiren olaylarda yasal yollara başvurunun arttığını görmekte ve daha fazla endişe duymaktadır. Bu korkunun sebebi cezai yaptırımla karşılaşma korkusuyla personelin doğru bilgiyi paylaşmaması ve bunun sonucunda oluşacak emniyet açığıdır.

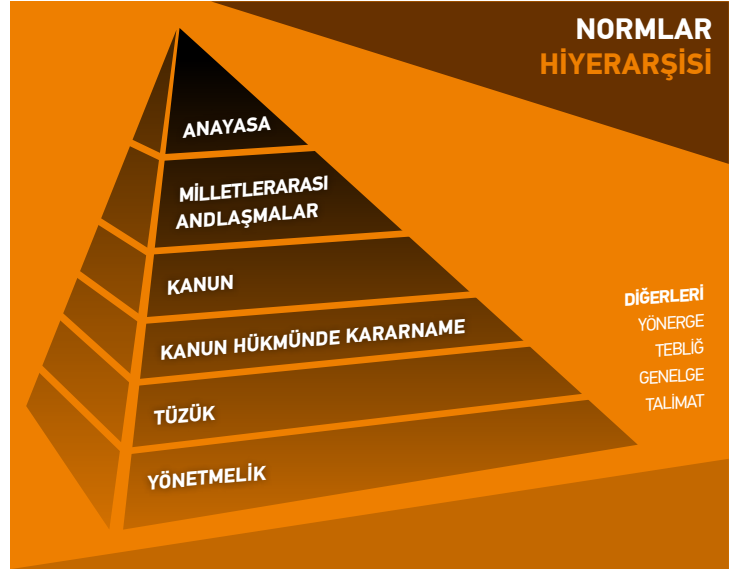
Yukarda anlattığımız çıkmaz daha önceki yazılarda da değindiğimiz "Just Culture" kavramının gelişimine yol açıyor. "Just Culture" argümanının kalbinde, doğrudan veya dolaylı olarak, hava taşıtı kazaları ve olaylarına karışan profesyonel personelin ihmalkâr niyetinin çok nadiren olduğu yatmaktadır.

Uluslararası Seviyede Kanunlar

Uçak Kazaları ve Ciddi Olayların Devlet Soruşturması için standart referans ve dokümanlar Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesinin Ek 13 (Chicago Sözleşmesi) tarafından sağlanmaktadır. Ek 13, Devletlerin havacılık güvenliğini ve adaletin uygulanmasını sağlamakla yükümlü oldukları yükümlülükleri arasında akılcı denge sağlamaya davet etmektedir. Güvenlik verilerinin toplanması ve işlenmesi sistemlerine ait bilgilerin korunmasıyla ilgili yasal yol gösterici yönergeler, Ek 13'ün Ek E'sinde bulunabilir.

Avrupa Seviyesinde Kanunlar

AB yasalarına göre, soruşturma ve raporlama ile ilgili düzenlemeler bulunmaktadır. Tarihsel olarak, 21 Kasım 1994 tarihli Konsey Direktifi 94/56 / EC, sivil havacılık kazalarının ve olaylarının soruşturulmasına ilişkin temel ilkeleri belirlemiştir. Bunu Haziran 2003'te Avrupa Parlamentosu ve Konseyin 2003/42 / EC sayılı Sivil Havacılıkta Occurrence Raporlaması Hakkında Direktifi takip etmiştir. 94/56 Konsey Direktifinin amacı, AB hukuku uyarınca ICAO Ek 13'in standartlarını değiştirmek olmuştur. Sivil havacılıkta kaza ve olayların soruşturulması ve önlenmesi hakkında 996/2010 Sayılı Tüzüğün yasaya geçişi ile 94/56 sayılı Direktif yürürlükten kaldırılmış ve yeni mevzuatla değiştirilmiştir. 20 Nisan 2014'te sivil havacılık olaylarının raporlanması, analizi ve takibi ile ilgili 376/2014 sayılı Tüzük yürürlüğe girmiştir.



Mevcut AB Hukuk ve Rehberlik Dokümanları:

- Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council of 20 April 2014 on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation;
- Commission Implementing Regulation (EU) 2015/1018 laying down a list classifying occurrences in civil aviation to be mandatorily reported.
- Guidance material for Regulation (EU) 376/2014 and Regulation (EU) 2015/1018

Son olarak belirtmek gerekir ki; kuralları bilmemek normal hukuk sisteminde mazeret olarak kabul edilmediği gibi sonuçları çok daha vahim olabilecek bu sektör için kuralları öğrenmek gereklidir.

Kaynak: <http://www.skybrary.aero>



MEŞRUTİYETTEN CUMHURİYETE KARİKATÜRLERDE HAVACILIK (6):

HER KONU İÇİN BİR HAVACILIK KARİKATÜRÜ...

Karagöz dergisinde yayınlanan havacılıkla ilgili karikatürler hemen her konuyla havacılığın ilgisi kurulup yayınlanır. Kimi hükümet sorunları, kimi dış politika, kimi de askeri konulardır.



İSMAİL ŞEN

Harbiye Nazırı balonda

Osmanlının son dönemimin önemli şahsiyetlerinden Mahmut Şevket Paşa, 31 Mart sonrasında önce Harbiye Nazırı, sonra da Sadrazam olur. Sadrazamlığı sırasında 1913 yılında uğradığı bir suikast sonucu öldürülünceye kadar da, ince uzun boyu ve dönemine göre farklı sakalları ile karikatürcüler için iyi bir "malzeme" olarak görülerek bol bol çizilir.

29 Teşrinievvel 1327 (11 Kasım 1911) tarihli Karagöz'ün kapağında yer alan karikatürde (Karikatür

1) benzerlerine daha önce rastladığımız biçimde bir balonda çizilen ve "muhalifleri" safra olarak görüp balondan atarken çizilir. Safraların düşmesiyle yükselen balondaki Mahmut Şevket Paşa'nın elindeki bayrakta "İttihat ve Terakki" ibaresi görülür.

Bir evden Mahmut Şevket Paşa'ya mendil sallayan Karagöz şöyle seslenir:

"- Ayol o böyle çürük iplerle durdurulmaz. Zapt olunmaz. Haydi Paşam sen onlara bakma, Allah selamet versin!..."

Karikatürden anlaşıldığı kadarıyla Mahmut Şevket Paşa 1911 sonlarında İttihat ve Terakki'nin en önemli şahsiyetlerinden biri olarak görülüyordu. Mecliste İttihat ve Terakki'ye karşı olan güçlü muhalefet 1913 yılında susturuluncaya kadar, partiyi destekleyen yayınlarda bu tip karikatürlere sık sık rastlanacaktır.

Yeni Matbuat Kanunu ve gökyüzü matbaaları

Karagöz gibi İttihat ve Terakki'yi destekleyen yayınlarda bile kendi özgürlüklerini kısıtlayan durumlar ortaya

Karikatürden anlaşıldığı kadarıyla Mahmut Şevket Paşa 1911 sonlarında İttihat ve Terakki'nin en önemli şahsiyetlerinden biri olarak görülüyordu. Mecliste İttihat ve Terakki'ye karşı olan güçlü muhalefet 1913 yılında susturuluncaya kadar, partiyi destekleyen yayınlarda bu tip karikatürlere sık sık rastlanacaktır.

- Ayol o böyle çürük iplerle durdurulmaz. Zapt olunmaz. Haydi Paşam sen onlara bakma, Allah selamet versin!...

Mahmut Şevket Paşa'nın elindeki flamada: İttihat ve Terakki.

Karagöz, 29 Teşrinievvel 1327 (11 Kasım 1911)



بەك تەجرەبە مەدرى:
علی حیدر

تەلەك، دەرستەدوللا
پوت ابرئە (۶۵)
فروشەر .

آلى آلىق آتە تەول
اولتاز .

تەلەك ائەبە تەلەك
(۸۰) فروشەر .

Journal Illustré
Kara-Gueuz



صاحب امتیاز و مەدرى:
علی فواد

پوت ابرئە ویرەشت
مکتوبلەر قبول اولتاز .
دوج اولتاز و راق ائادە
ایدلەر .

مەر نوع اولتاز صاحب
امتیاز تەلەك ابرئە
چادە سەندە ۱۶ نوسرول
ادارە تەلەك کۆدەرلەر

Administration
Rue Ebous-
suoude 16

شەبەكە جەمە ابرئە و چەارشەبە كوتلری نشر اولتاز مزاح غزە سیدر .

سەنە ۴

نەخمەسى ۲۰ پەرە

۲ تەشرینانی
۱۳۲۷

۲۳ دى التەمە
۱۳۲۹

چەارشەبە

نوسرول ۳۵۷



— حاجیود آلیشملی برادر آلیشملی ۱ بوندن سکرە طیارەلەك موقع تطبیق یالکوز اردولر دکل . بکی مطبوعات قانونی موقع تطبیقە چیقارسە
بزم فزەنە چیقارمەز بزدە بوراسیدر . هایدی کاغدی مردانەك التە سور . طورمە ۱ . .

تجدید علمی و فلسفی کتبخانە سەك ۹ نەجی عددی تەشکیل ایدن بو کتاب یارین نشر ایدلە جکدر .
مؤلی آرئەست هەکل ، مترجمی احمد نەیل بکدر . کتابەك مندوجانی : پرماتلر ، پرماتلرک نسب
تەجرەمە ، انسانک نسی ، لامارک و داروین ، انسان تەکملەك تاریخی ، تفکر عضولرەك کشفی .
مادەك ابدی قانونی ، انسان ایلە مایعون ارانندەکی کذرکە . جاوادەکی کشف ، ارض طبقة لیرە
عائد دورلرک امتدادی — نتیجە . فئانی پش فروشەر . محل توزیعی قرە کوز اداره خاناسی .

انسانک نەسای
سەل بکدر

هیت تحریر و مدیری
علی حیدر

ستلکی، درساعت و دلاپه
پوسته ابریل (۶۰)
غروشدو، آتی آتی بولدر.

ملاک اجنبیه ستلکی
(۸۰) غروشدو.

غزیه سزک یازی و دسلرلک
حوق « حق تألیف »
قانونی موجبه محفوظلدو.

Journal Illustré
Kara-Gueuz



صاحب امتیاز و معروری:
علی قواد

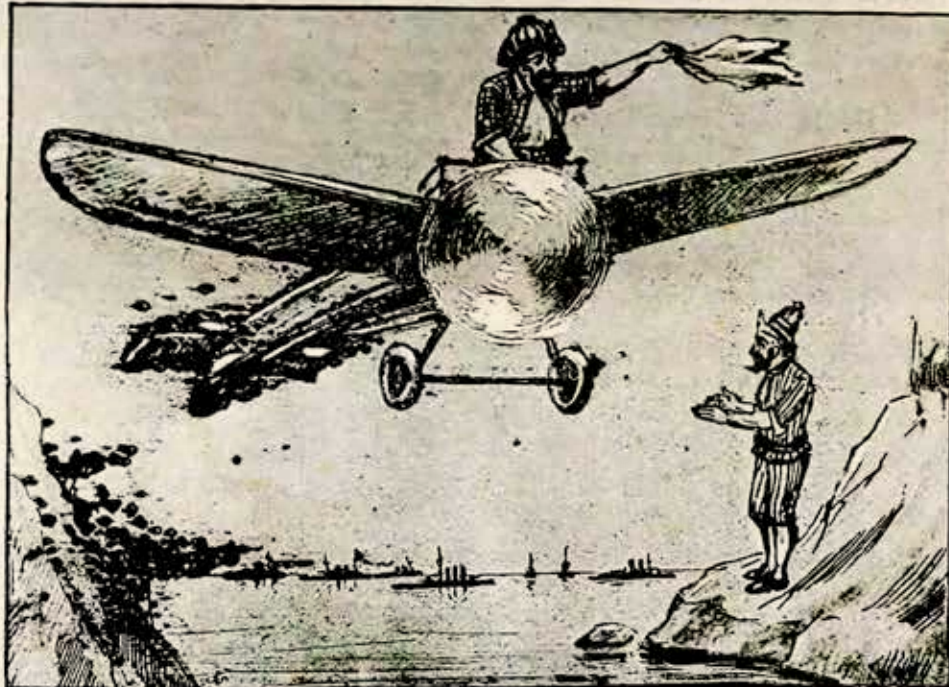
پوست ابرق و رله دیش
مکتوبلر قبول اولماز .
درج اولمایان اوراق ائاده
ایدلر .

هر نوع اوراق صاحب
امتیاز نالنه اواللمود
جاده سنده ۵۹ نومرولی
اداره ناله بکرنه دلیلدو.

Administration
Rue Ebous-
suode 59

شمیلت جمعه ایرسی و چهارشنبه نویری نشر اولتور مناج غزیه سیدر

نومرو ۴۰۵ چهارشنبه ۱۴ جادی الاول ۱۳۳۰ ۱۸ نisan ۱۳۳۱ نسخه سی ۳۰ باره سنه ۴



حاجیواد — خبر اوله قره کوز، اوزرلرینه بومای صالیور، حکک !

قره کوز — سن مراق ایله حاجیواد، بن چالجه کتیریمده اولنلک اوزرلرینه راقه-حم شئی بیلیم.

قره کوزک رومانی : — قره کوز هیت تحریریه سی بیشل زده واقونک [مارکیز دویمپادور] نامده کی تاریخی و مکمل رومانی ترجمه ایچیکه باشلامشدر.

پوردومان الک خیم واک اسرارانکیز واقع حقیقه سی و سرائ حایلرلی عتوبدر . ایات قومسی جمه کولی نشر ایده لککدر . قره کوز بورومانی پهرکه توبه ایدر . هر فورمانک قشانی بکرم باره در .

بیرهنجی عصرده « ذکا » نلک اونجی نومروسی غایت ظریف برقاب دروتنده فوق العاده اوله رق نشر ایده لککدر.

قره کوزک سالنامه سی — موقع انتشاره جیتدی . نسخه لری آزالق اوزرمدو . آیونه وایدلریندن آرزو ایدنلرک سریمه مراجعت ایقمری لزومی اخطار اولتور . قشانی یدی یقین غروشدو . ساحله بر غروش، داخله آلتش باره پوسته اجرتی ضم اولتور .

Havacılığın ilk yıllarında, hem uçakların ve pistlerin ilkeliliği, hem de “uçmak” kavramının yeniliği dolayısıyla olacak, tayyareye binmek bile bir cesaret göstergesi sayılıyordu. Önceki sayılarımızda bir örneğini yayınladığımız gibi, gazeteciler, yaptıkları tayyare yolculuklarını uzun uzun tasvir eden ve dönemin havacılık algısını yansıtan yazılar kaleme alıyorlardı.

çıktığında partiye cephe alabiliyor, en azından “uyarıyorlardı”. O sırada hazırlanan yeni bir basın kanunu taslağı Karagöz tarafından beğenilmemiş olacak ki, 2 Teşrinisani 1327 (15 Kasım 1911) tarihli Karagöz’de yayınlanan karikatürle (Karikatür 2) bu taslak eleştirilir. İstanbul semalarında uçmakta olan bir tayyare üstüne kurdukları matbaa ile baskı yapmaya çalışan Karagöz ve Hacivat, “aşağıdaki” kanunlardan uzak kalabilmektedirler. Üstünde “Karagöz Matbaası” yazan uçakta, Karagöz Hacivat’a şunları söyler:

“- Hacivat alışmalı birader alışmalı! Bundan sonra tayyarelerin mevki-i tatbiki yalnız ordular değil, yeni matbuat kanunu mevki-i tatbiki çıkarsa bizim gazete çıkaracağımız yerde burasıdır. Haydi kağıdı merdanenin altına sür, durma!...”

Deniz Muharebesinde tayyare

Birinci Balkan Savaşı sırasında 16 Aralık 1912 tarihinde Seddülbahir Burnu ve Imroz Adası açıklarında Osmanlı ve Yunan deniz güçleri arasında meydana gelecek ve Yunan donanmasının üstünlüğüyle sonuçlanan deniz muharebesi öncesi yayınlanan bir karikatür (Karikatür 3), havacılığın savaşlardaki önemiyle ilgilidir. Balkan Savaşları sırasında yaşanan bu en büyük deniz savaşı öncesi bölgeye yığınak yapan Yunan donanması üzerinde tayyare ile uçan Karagöz ile Hacivat arasında şu diyalog geçer:

“Hacivat – Hayrola Karagöz, üzerlerine bomba mı salıvereceksin!...”

Karagöz – Sen merak etme Hacivat, ben çalımına getireyim de onların üzerlerine bırakacağım şeyi bilirim.”

Bu dönemde hava kuvvetleri henüz kurulmamış ve tabii ki bu savaşta da kullanılmamıştır. Imroz Deniz Muharebesi olarak bilinen savaş, savaş tarihçilerinin görüşlerine göre; Osmanlı donanmasının bakımsız



gemileri, eğitim eksikliği ve ordudaki “alaylı – mektepli” sürtüşmesinin etkisiyle kaybedilmiştir.

Tayyareye binmek yürek ister

Havacılığın ilk yıllarında, hem uçakların ve pistlerin ilkeliliği, hem de “uçmak” kavramının yeniliği dolayısıyla olacak, tayyareye binmek bile bir cesaret göstergesi sayılıyordu. Önceki sayılarımızda bir örneğini yayınladığımız gibi, gazeteciler, yaptıkları tayyare yolculuklarını uzun uzun tasvir eden ve dönemin havacılık algısını yansıtan yazılar kaleme alıyorlardı.

30 Teşrin Evvel 1329 (12 Kasım 1913) tarihli Karagöz’de yayınlanan karikatür de (Karikatür 4) uçuş korkusu ile ilgili. Uçmayı ve dolayısıyla uçuş

Karagöz – (Rüyasında sayılıyor) Aman başım dönüyor, kendimi tutamıyorum, korkuyorum düşeceğim, şimdi düşeceğim, mutlaka düşeceğim...
Hacivat – (Kendi kendine) Zavallı Karagöz, galiba rüyasında tayyareye bindi olmalı... Korkma gözüm, sen binemezsin... Sende o yürek ne gezer...
Karagöz, 30 Teşrin Evvel 1329 (12 Kasım 1913)

korkusunu ancak rüyasında görebilen bir "yüreksiz" olarak çizilen Karagöz, uykusunda sayıklarken, Hacivat konuyu yorumlar:

"Karagöz – (Rüyasında sayıklıyor) Aman başım dönüyor, kendimi tutamıyorum, korkuyorum düşeceğim, şimdi düşeceğim, mutlaka düşeceğim..."

Hacivat – (Kendi kendine) Zavallı Karagöz, galiba rüyasında tayyareye bindi olmalı... Korkma gözüm, sen binemezsin... Sende o yürek ne gezer..."

Arnavutluk'ta olanlar...

Daha önce iç politikada birçok örneğini gördüğümüz siyasi bir "hal" aracı olarak tasvir edilen balondan atmanın bir örneği de dış politikayla ilgilidir. 24 Mayıs 1330 (6 Haziran 1914) tarihli Karagöz dergisinde yayınlanan bir karikatürde (Karikatür 5) Arnavutluk'un askeri ve siyasi figürlerinden biri olan Esat Paşa Toptani hakkındadır. Arnavutluk 1910'lu yılların başından itibaren karışık bir dönem yaşıyordu. Bu karışıklık sırasında, 16 Ekim 1913'de Esat Paşa Toptani özellikle Sırbistan yardımıyla orta Arnavutluk'ta Dıraç merkezli Merkezi Arnavutluk Cumhuriyeti adı verilen bir devlet kurduğunu ilan etmiş, sonra uluslararası güçler tarafından vazgeçirilerek, bir Alman Prens'in idaresindeki ülkede bazı bakanlık görevleri yürütmüştü. Alman Prens'in idaresinden rahatsız olan orta Arnavutluk'taki Müslümanların isyanı sırasında Prens Wilhem ile Esad Paşa'nın arası açılmış, Esad Paşa Toptani'nin bu isyanları desteklediği ve hatta bir

Daha önce iç politikada birçok örneğini gördüğümüz siyasi bir "hal" aracı olarak tasvir edilen balondan atmanın bir örneği de dış politikayla ilgilidir. 24 Mayıs 1330 (6 Haziran 1914) tarihli Karagöz dergisinde yayınlanan bir karikatürde (Karikatür 5) Arnavutluk'un askeri ve siyasi figürlerinden biri olan Esat Paşa Toptani hakkındadır. Arnavutluk 1910'lu yılların başından itibaren karışık bir dönem yaşıyordu.

komplota bile hazırladığı ortaya çıkmıştı. Mayıs 1914'de Esad Paşa komplota hazırlama suçu ile tutuklanmış; yargılanıp idama mahkûm edilmişti. Fakat İtalyan Hükûmeti'nin müdahalesi ve ısrarı üzerine idam edilmeyip ülkesinden sürülmüştü. İşte bu günlerde çizilen karikatürde Ellerinde Türk bayrakları olan Müslüman Arnavutlar, bulundukları balondan Esat Paşa'yı atıyor ve bu "safra"dan kurtuluyorlardı. Karikatürde bu durumu yorumlayan Karagöz de Hacivat'a şunları söylüyor:

"Karagöz – Bak Hacivat, balon iyice yükselmek için safrasını nasıl attı."

Karagöz – Bak Hacivat, balon iyice yükselmek için safrasını nasıl attı.
Karagöz, 24 Mayıs 1330 (6 Haziran 1914)



نرم گوز - باق حاجیواد: بالون ایچه یوکسلک ایمون صفراسی ناسل آتدی.



Onurair
Aklın havayolu



90 MİLYON YOLCUMUZLA 25 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

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

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair



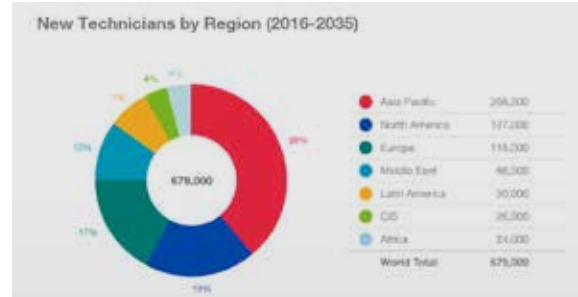
LİSANS KATEGORİ TEMEL EĞİTİM KAPSAMINI GENİŞLETTİ

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., Uçak Tip ve Şirket İçi Eğitimleriyle kazandığı 30 yılı aşkın eğitim tecrübesine ilaveten 2015 yılından itibaren “Kategori A1, B1.1 ve B2 Hava Aracı Bakım Eğitimi ve Sınav Kuruluşa Yetkisi”ni alarak yeni bir kabiliyeti daha bünyesine katmış bulunuyor.

Hem Türk Sivil Havacılık Otoritesi (SHGM) hem de Avrupa Havacılık Emniyet Ajansından (EASA) A1, B1.1 ve B2 Kategorilerinde almış olduğu eğitim verme ve sınav yapma yetkisiyle Türkiye’de alanındaki ilk ve tek yetkili kuruluş olmayı da başarmış durumda.

Dünyada ve ülkemizde havacılığın oldukça yüksek bir ivmeyle geliyor ve uçak sayılarının gün geçtikçe artıyor olması sektörün kalifiye personel ihtiyacının da o denli artmasına sebebiyet vermektedir.

Dünyanın önde gelen uçak üreticileri Airbus ve Boeing firmaları tarafından (havayolu firmaları, bakım merkezi sayıları ve verilen uçak siparişleri de göz önüne alınarak) havacılık sektöründeki uçak teknisyeni ihtiyacının ortaya konulduğu çalışmalar yapılmakta ve ihtiyaç, rakamlarla gözler önüne serilmektedir.



<http://www.boeing.com/commercial/market/long-term-market/pilot-and-technician-outlook/>

Bu veriler ışığında ülkemizde 2035 yılına kadar teknisyen ihtiyacının 5.000 civarında olacağı, etkileşim alanı içerisinde bulunabileceğimiz yakın çevremizde ise (Doğu Avrupa, Orta Doğu, Türkiye Cumhuriyetler vs.) ihtiyacın 20.000 – 30.000 arasında olacağı tahmin edilmektedir.

Ülkemizde uçak bakım alanında faaliyet gösteren ve bu ihtiyaca cevap vereceği düşünülen SHT-147 yetkili okulların sayılarının yetersizliği ve havacılık alanında eğitim veren diğer okulların da gerek nitelik gerekse nicelik olarak eksiklikleri ve yetkilerinin olmayışı, sektörün içinde faaliyet gösteren büyük şirketlerin harekete geçmesini gerekli kılmıştır. Bu çerçevede Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. de harekete geçerek başta gerekli tecrübelerini tamamlamış fakat temel eğitim modül sınavları için dört bir tarafta sınav kuruluşu arayan teknisyen adaylarının taleplerine cevap verebilecek noktaya gelmiş, hem de ülkemizdeki havacılık sektörünün ihtiyacı olan donanımlı teknisyen adaylarını yetiştirmeye başlamıştır.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. Eğitim Başkanlığı bünyesinde bu faaliyetleri yürüten birim olan Temel Eğitim Md.'lüğü, 2014 yılında kurulmuş ve gereken çalışmaların tamamlanmasının ardından gerçekleştirilen SHGM ve EASA denetlemeleriyle 2015 yılında haberini duyurduğumuz Kategori A1 Hava Aracı Bakım Eğitimi ve Sınav Kuruluşu Yetkisi'ni almıştır. Bu yetkiyle beraber aynı yıl içinde her biri yaklaşık 800 saat (6 ay) süren Kategori A1 Temel Eğitimlerine başlamış, sürecin sonunda da 80 Uçak Bakım Teknisyeni adayını kendi bünyesine ve sektöre kazandırmıştır.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. Eğitim Başkanlığı bünyesinde bu faaliyetleri yürüten birim olan Temel Eğitim Md.'lüğü, 2014 yılında kurulmuş ve gereken çalışmaların tamamlanmasının ardından gerçekleştirilen SHGM ve EASA denetlemeleriyle 2015 yılında haberini duyurduğumuz Kategori A1 Hava Aracı Bakım Eğitimi ve Sınav Kuruluşu Yetkisi'ni almıştır.

Bu eğitimlerde edinilen tecrübe, bilgi ve birikim ile de bir yıl sonra Kategori B1.1 ve B2 için yetki başvurusunda bulunmuş, çok geçmeden B1.1 ve B2 Kategorilerinde de yine aynı otoritelerden Temel Eğitim yetkilerini almıştır.

Bu yetkileri alabilmek ve Temel Eğitim alanında da hem SHGM hem de EASA'dan onaylı bir bakım eğitimi ve sınav kuruluşu olabilmek için, THY Teknik A.Ş. bünyesinde;

Eğitim Sınıfları



- Ortalama tecrübeleri 16 yıllık olan yaklaşık 20 kişilik bir eğitmen kadrosu kurulmuş,
- SHY/Part-66 onaylı eğitim dokümanları tedarik edilmiş,
- Bu dokümanlar kullanılarak 6.000'den fazla modül sorusu oluşturulmuş,
- Eğitimde önemli bir yer tutan "Eğitim İhtiyaçları Analizi" çalışması yapılarak eğitimde ihtiyaç olarak belirlenen tüm kalemler analiz edilmiş,
- Otoritelerin zorunlu kıldığı ya da tavsiye ettiği pratik eğitim tasklarını yapabilecek düzeye gelinmekle birlikte, teknisyenlerin gerçek bakım ortamında ihtiyaç duydukları konular da eğitimlere eklenmiş,
- Yapılması ve görülmesi zor veya mümkün olmayan bazı taskları icra edebilmek için, Airbus A320 ve A330 Bakım Eğitim Simülatörleri Temel Eğitime tahsis edilmiş,

- Her sistemiyle operasyonel durumda olan gerçek bir Boeing B737-300 uçağı Temel Eğitim için tahsis edilmiş,
- İlave olarak da ilgili tüm taskların gerçekleştirilebileceği atölyeler oluşturulmuştur.

THY Teknik A.Ş.'nin Temel Eğitim Kabiliyetleri

THY Teknik A.Ş., Kategori A1, B1.1 ve B2 Hava Aracı Bakım Lisansı Bakım Eğitimi ve Sınav Kuruluşu Yetkisi ile aşağıdaki eğitim ve sınavları gerçekleştirebilmektedir:

Kategori A1 Sertifika Programı

- Teorik Eğitim (48 iş günü) + Pratik Eğitim (72 iş günü) = 120 iş günü (6 Ay) sürmektedir.
- Bu eğitim programını başarıyla tamamlayan öğrenci, EASA Part-147 / SHY-147 Onaylı Yeterlilik Sertifikasını alarak, 1 yıllık bakım deneyimiyle birlikte Kategori A1 Lisansı için EASA ve SHGM'ye başvuru yapabilecektir.

Aviyonik Atölyesi





Kategori B1.1 / B2 Sertifika Programı

- Teorik Eğitim (207 iş günü) + Pratik Eğitim (154 iş günü) = 361 iş günü (1,5 Yıl) sürmektedir.
- Bu eğitim programını başarıyla tamamlayan öğrenci, EASA Part-147 / SHY-147 Onaylı Yeterlilik Sertifikasını alarak, 2 yıllık bakım deneyimiyle Kategori B1.1 ve/veya B2 Lisansı için EASA ve SHGM'ye başvuru yapabilecektir.

Temel Modül Sınavları Hazırlık Programı

- Kategori A1 için 23 iş günü sürmektedir.
- Kategori B1.1 için 30 iş günü sürmektedir.
- Kategori B2 için 28 iş günü sürmektedir.
- Bu programın amacı; kısa bir eğitim programının ardından uygulanacak olan teorik modül sınavlarında başarı oranını artırmaktır.

Temel Modül Sınavları

- Kategori A1 Modül Sınavları,
- Kategori B1.1 Modül Sınavları,
- Kategori B2 Modül Sınavları icra edilmektedir.

Kategori İlavesi Sınavları

- A1'den B1.1'e Kategori İlavesi Sınavları,
- A1'den B2'ye Kategori İlavesi Sınavları,
- B1.1'den B2'ye Kategori İlavesi Sınavları,
- B2'den B1.1'e Kategori İlavesi Sınavları,
- B2'den B1.1'e Kategori İlavesi Sınavları gerçekleştirilmektedir.

Boeing B737 –
300 Eğitim Uçağı



Mekanik Atölyesi



Mekanik Eğitim
Atölyesinden
pratik eğitim
görüntüsü

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., Kategori A1 yetkisine ilaveten Kategori B1.1 ve B2 yetkisinin de alınmasıyla birlikte yaklaşık 1.500 personeline, gerek modül sınavlarına hazırlık programları açarak, gerekse de modül sınavı açığına cevap verebilecek düzeyde sınav planlamaları oluşturarak lisans alım süreçlerinde teknisyen adaylarının en önemli ihtiyaç kalemlerini karşılamaya başlamıştır. Halihazırda da Temel Eğitim Kursu açarak, Modül Hazırlık Eğitimleri vererek ve Temel Modül Sınavlarını gerçekleştirerek bu ihtiyaçları karşılamaya devam etmektedir.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. Eğitim Başkanlığı şu anda hazırlamakta olduğu eğitime uygun altyapı, web sitesi ve yazılımlarla birlikte, şu ana kadar kendi personeline hizmet verdiği kategori modül sınavları

alanında, Ekim Ayı içerisinde şirket dışına açılarak tüm sektöre de hizmet vermeye başlayacaktır.

2015 yılında Kategori A1 Sertifika Programlarını hayata geçiren THY Teknik A.Ş., Eylül sonu itibariyle de Türkiye'de yetkili okullar haricinde ilk defa açılacak olan 2.400 saatlik Kategori B1.1 Sertifika Programını başlatacaktır.

Üniversitelerin Uçak Teknolojisi Bölümlerinden mezun olan adaylar arasından yapılacak mülakatlar sonucunda eğitime katılmaya hak kazanan öğrenciler, Kategori B1.1 Sertifika Programına dâhil edilecekler ve sonucunda adaylar SHGM ve EASA onaylı sertifikalarını alabileceklerdir.

Ücreti maliyetine denk olan ve yaklaşık 50.000 TL olarak belirlenen sertifika programı, 1200 saati teorik eğitim 1200 saati de pratik eğitim olmak üzere toplamda 2 yıla yakın bir sürede icra edilecektir. Sertifika programının öncesinde öğrencilere 2 ay boyunca yoğunlaştırılmış Teknik İngilizce Eğitimi



Bakım
Eğitimleri
Simülasyonları

Üniversitelerin Uçak Teknolojisi Bölümlerinden mezun olan adaylar arasından yapılacak mülakatlar sonucunda eğitime katılmaya hak kazanan öğrenciler, Kategori B1.1 Sertifika Programına dâhil edilecekler ve sonucunda adaylar SHGM ve EASA onaylı sertifikalarını alabileceklerdir.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. yetkileri dâhilinde, Eğitim Başkanlığı eliyle eğitimler ve modül sınavları icra ederek ülkemizde hem donanımlı personel yetişmesine, hem de teknisyenlerin mesleki yaşamlarında etkili ve verimli bir kariyer planı yapmalarına katkı sağlamaktadır.

verilecektir. Teorik eğitimler sınıf ortamları ve bakım eğitim simülatörlerinde; pratik eğitimler ise pratik eğitim tasklarına göre eğitim uçağı, elektrik/aviyonik, kompozit, motor, mekanik ve yapısal atölyelerinde ve bakım eğitim simülatörlerinde gerçekleştirilecektir.

Bu program ile beraber, 1200 saat sürecektir olan pratik eğitimlerin yaklaşık 2 aylık bir bölümü gerçek bakım ortamında gerçekleştirilecek olup, bu süre öğrencilerin hem eğitimlerinden hem de tecrübelerinden sayılacaktır.

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. yetkileri dâhilinde, Eğitim Başkanlığı eliyle eğitimler ve modül sınavları icra ederek ülkemizde hem donanımlı personel

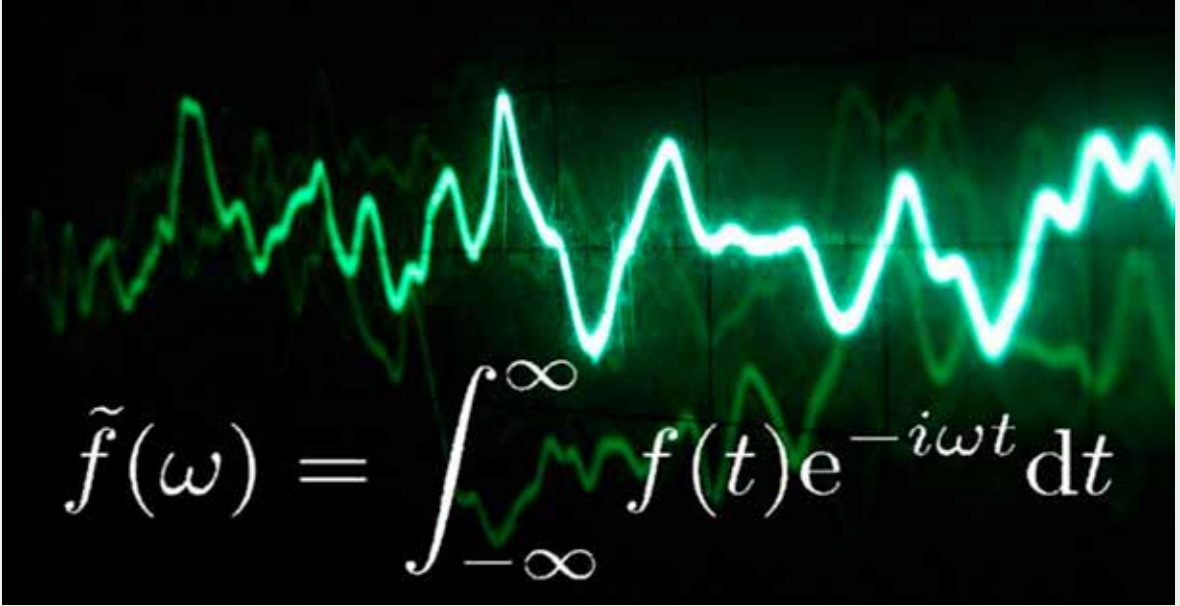


Yapısal Bakım Atölyesi

yetişmesine, hem de teknisyenlerin mesleki yaşamlarında etkili ve verimli bir kariyer planı yapmalarına katkı sağlamaktadır. Bunun dışında, aynı amaca hizmet eden ülkemiz okullarıyla da iş birliği yaparak komponent ve malzeme yardımları, eğitmen ve bilgi paylaşımlarıyla da sektöre desteğini sürdürmektedir.



Motor Atölyemiz'den eğitim görüntüsü



FOURIER DÖNÜŞÜMÜ

Son iki yüz yılın, bilimin pek çok alanındaki olağanüstü ilerlemelerine şahitlik ettiğini kuşkusuz kimse inkar edemez. Özellikle fizikte, 19. yüzyıl sonlarının aydınları tam teorikteki her şeyin ortaya konduğunu ilan ettikleri sırada; Einstein bizlere uzay ve zamanın geçmiş dünya görüşümüze göre kıyaslandığında son derece bilinmedik olduğunu gösterdi; Heisenberg de atomla ilgili olarak en temel neden-sonuç kavramlarımızın bile çöktüğüne işaret etti. Şaşkınlığımızı üzerimizden atar atmaz, kara delikler ve kuantum dolanıklık teorisinin açığa çıkması gibi ileri fiziğin keşfi ile gelecek yüzyıllar boyunca merak duygumuzu körükleyecek yüzlerce farklı gizemle ödüllendirildik. Benzer listeler diğer alanlardaki buluşlar için de yapılabilir. Kozmoloji bize genişleyen evreni, karanlık maddeyi ve sayıları sonsuza giden milyarlarca galaksinin hayretler uyandıran manzarasından bahsetti. Kimya periyodik cetveli kullanarak dünyayı açıklarken plastik maddeyi ve mucizevi bir ilaç bolluğunu da sundu.

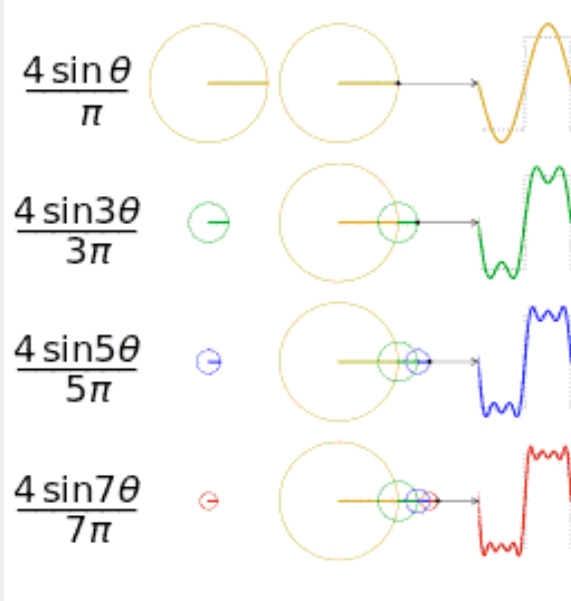


UTKU UZUN Teknik Eğitmen

Matematikse, yaşamımızı son 50 yılda bambaşka bir platforma aktaran bilgisayar, dolayısıyla akıllı cihazları ve interneti sundu. Eskiler “matematiği iyi olanın bütün dersleri iyi olur” derlerdi, pek de yanılmış sayılmazlar aslında. Karmaşık işlemleri büyük hızlarda yapabilen bu işlemciler sayesinde yüksek güvenilirlikteki seyahat araçlarımıza kavuşmuş, dünyanın diğer ucundaki rezervasyon işlemlerini kolaylaştırmış, görüntü, ses ve ticari ilişkilerimizi arttırmış durumdayız.

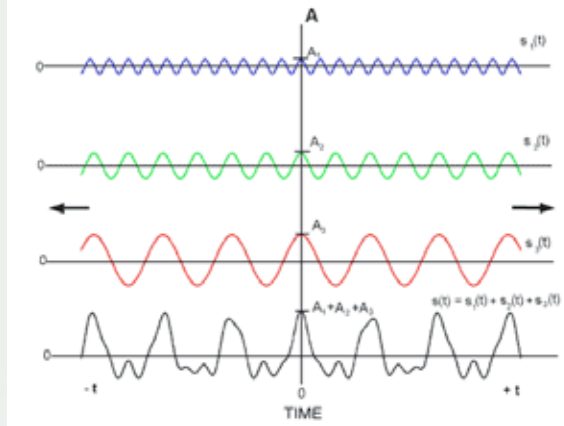
Tüm bu donanım Apollo 11 ile Ay’a adım atmaya,

cerrahi ve farmakoloji alanlarında gerçekleşen devrimlerle, gelişmiş ülkelerdeki insan ömrünü sadece dört beş nesil içerisinde iki kat artmasına yardımcı oldu. Daha güçlü ve büyük mimarilerin - köprülerin hesaplanmasına da yardım etti. Örneğin bugün boğaz köprüsünden her geçişte hissettiğimiz güven ve ilerledikçe aracımıza tık tık diye hafifçe bir yunuslama yaptıran aslında integralin ta kendisi. İşte tüm bu matematik içerisinde işlemi yapılan fonksiyonların örnekleme ve analizde kullanılan bir hesaplama yönteminden bahsedeceğiz bu yazımızda; yani Fourier’dan.



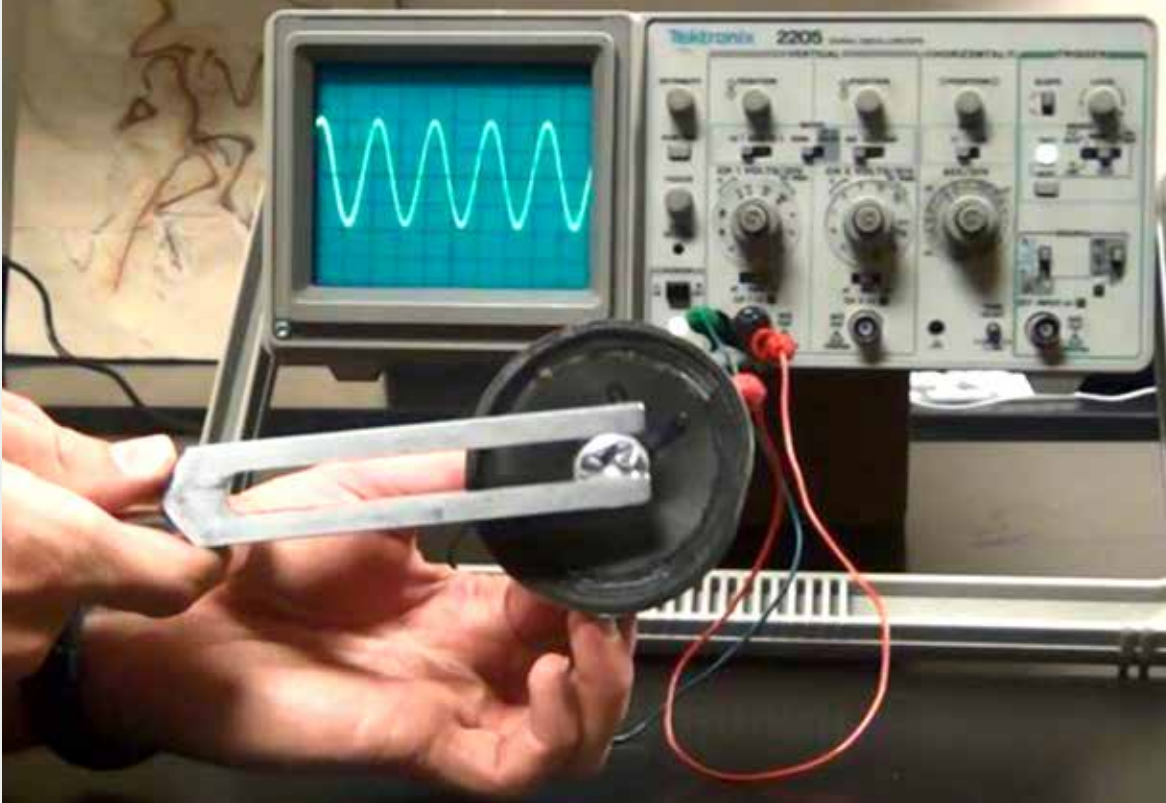
Fourier Dönüşümü bilimsel literatürde zaman domaini (dt) bazındaki fonksiyonların frekans domaini (dw) bazındaki fonksiyonlara dönüşmesini sağlayan bir integral transformasyonu.

Fourier'i ilk defa duyanlar ya da "üniversitede çok çektirmişti" diyenler için matematiksel dönüşüm örnekleri ile değil hayatımızdaki "gizli özne" kısmıyla ilgileneceğiz.



Örneğin sabah işe giderken servisi kaçırdığımızı ve toplu taşıma ile devam edeceğimizi düşünelim. Bulduğumuz nokta ile iş yeri arasındaki mesafeyi izafi bir şekilde aklımızda rotalarken hangi toplu taşımanın daha hızlı veya aktarma sayısına bağlı olarak daha ucuz olduğunu düşündüğümüz an aslında bir yandan da yolu daha küçük ve ulaşılması kolay hedef parçalarına ayırmış oluyoruz.

Bir vektörü nasıl bileşenlerine ayırıp birim x, y ve z koordinatlarının toplamı şeklinde yazabiliyorsak, aynı şeyi dalgalar/sinyaller için yapmamıza yarar Fourier Dönüşümü. Herhangi bir dalgayı bileşenlerine ayırıp farklı frekanstaki sinüs fonksiyonlarının toplamı şeklinde gösterebilmemize olanak verir.



Fransız matematikçi ve fizikçi Jean Baptiste Joseph Fourier tarihteki bazı bilimciler kadar meşhur değildir, ama çalışmaları fotoğraftan deprem analizine kadar çeşitli alanlarda uygulanma olanağı bulmuştur. Napolyon'un Mısır gezisine eşlik etmekle ödüllendirildikten kısa bir sonra Fransa'ya dönüp ısı nakli üzerinde çalışmalarına devam ederek kendi adını verdiği analizleme yönteminin de temellerini oluşturdu.

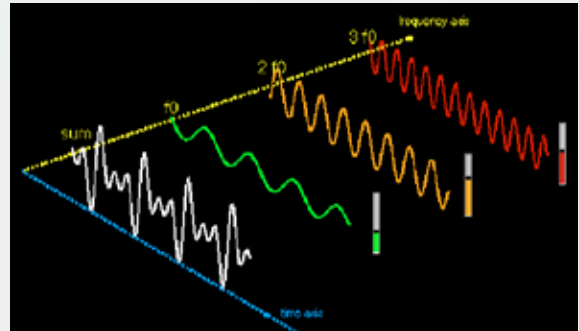


Nesnelerde ısı akımıyla ilgili bazı sorunlarla ilgilenirken, aklına karmaşık yollarla değişen nicelikleri, dalgalardan oluşan çok basit bileşenlere ayırma fikri geldi.

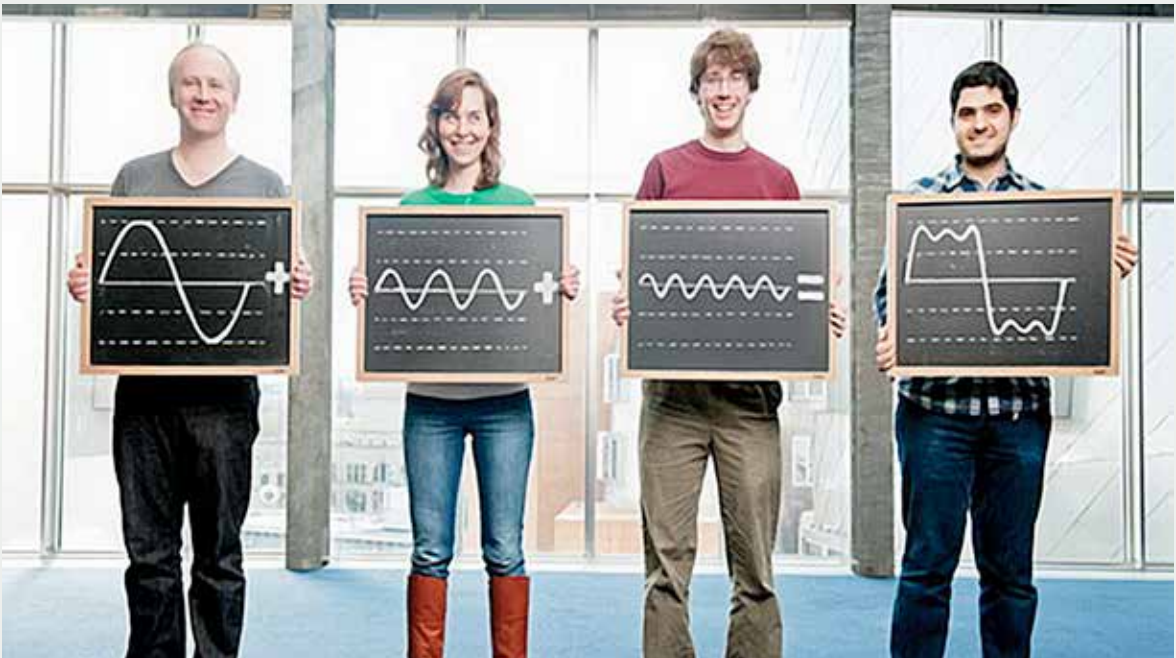
İlk olarak metal çubuk veya levhadaki ısı denklemlerinin çözümü için kullanmıştır. Isı denklemi diferansiyel bir denklemdir ve çözümü zordur. Fourier bu denklemi basitleştirerek sinüs ve kosinüsleri katsayılarla birbirine ekleyerek karmaşık bir ısı kaynağı oluşturmak hedefindeydi. Bu denklemlerin belli katsayılarla sonsuz toplamına da Fourier Serisi denilmektedir.

Ancak J. Fourier bu teoremi ısı denklemlerine uyguladıktan sonra görülmüş ki teorem, daha geniş periyodik fonksiyonlara uygulanabilmekte.

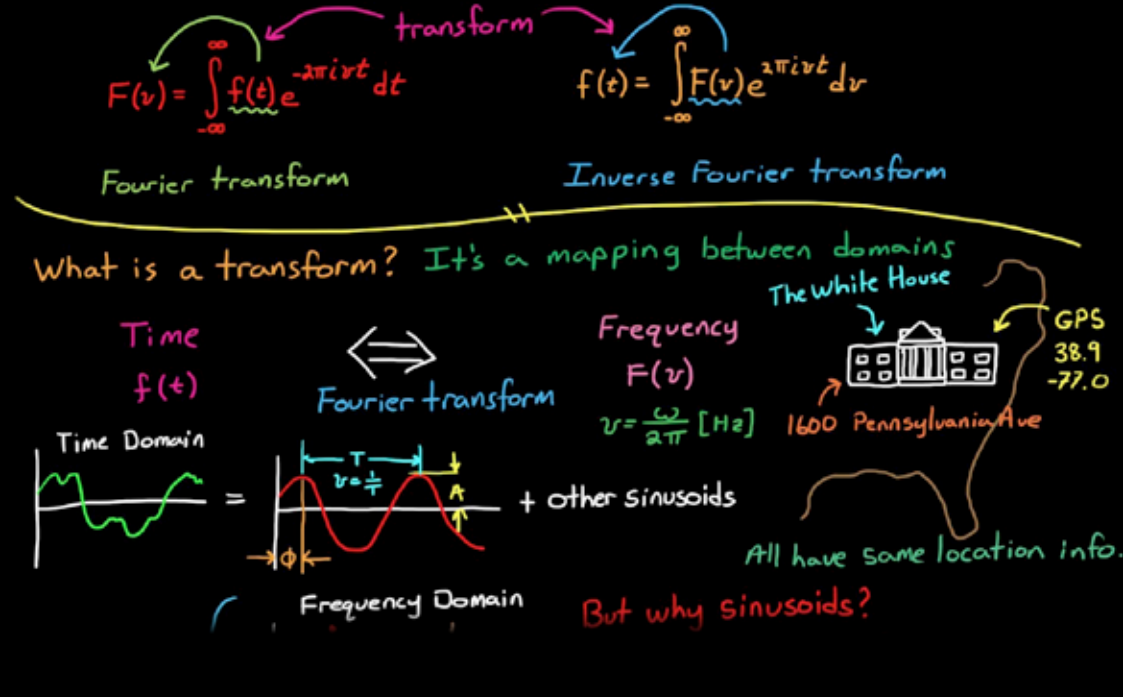
Daniel Bernoulli de bu teoremi daha da geliştirerek Fourier serilerinin modern halini almasını sağlamıştır. Evet tahmin ettiğiniz gibi sektörümüzde de adıyla bolca karşılaştığımız akışkanların hız ve basıncı arasındaki teoremi oluşturan Bernoulli'den bahsediyoruz.



Fourier serisi elektrik ve elektronik mühendisliğinin yanında makine mühendisliğinde, haberleşme alanında, titreşim analizinde, akustiklerde, sinyal işleminde, tıpta ve hatta fizikte kuantum



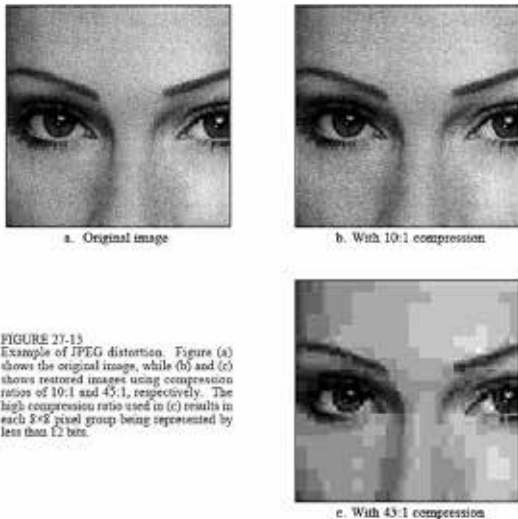
Control System Lectures - The Fourier Transform (Part 1)



mekaniği gibi geniş bir bilim-teknoloji yelpazesinde kullanılmaktadır. "Fourier analizi" dediğimiz analiz uzay veya zamanda her ikisinde de değişen nicelikleri, sinüs ve kosinüs bileşimlerine ayırarak, zor problemlerin çözülmesine katkıda bulundu.

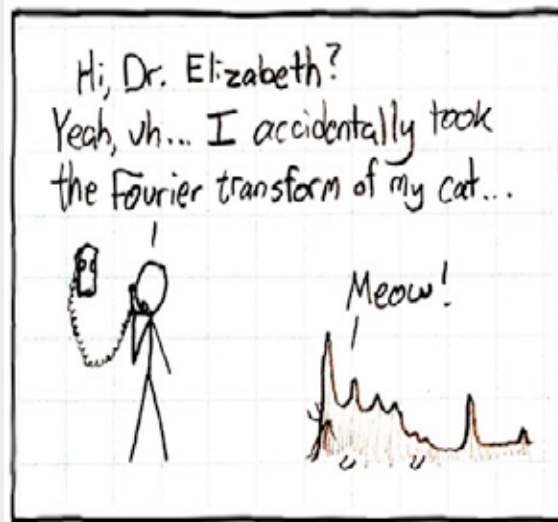
Biyolojideki moleküllerin yapısını X-ışını kırınımını kullanarak bulmamızı sağladı.

Ayrıca dijital fotoğrafta görüntü verilerini sıkıştırmak, belli kapasitedeki bir kartın üzerine daha fazla görüntü depolamak mümkün oldu.



Eski ya da hasarlı ses kayıtlarını silmemize ve daha büyük çapta, deprem verilerini analiz etmemize olanak tanıdı.

Her insanın sesi de parmak izi gibidir Eğer sesimizin sinyalini örnekler, örnekleri işler, her kişinin sesine ait özelliklerini (sinüs ve kosinüslerin genliklerinin frekans fazını) kaydederseniz; sesimizle ilgili işlemlerde yerimize birisi konuşursa doğru kişi olup olmadığı kanıtlanabilir.



Referanslar;
 Prof Dr. Ian Stewart, Warwick - Professor Stewart's Cabinet of Mathematical Curiosities



HAVACILIKTA SİVİL TOPLUM KURULUŞLARI

Kıymetli UTED Dergisi okuyucuları... Yapmış olduğum çalışmamın UTED Dergisi'ndeki 2. sayısını sizlerle paylaşabilmenin mutluluğu içerisindeyim Çalışmayı yaparken her zaman hedef ilkem farkındalık yaratmak oldu. Lise talebeliğim sırasında biyoloji dersi öğretmenim Sn. Emine EŞTÜRK'ün şu sözü hayatıma ciddi manada etkilemiştir; "FARKLI OLUN FARKINDA OLUN" Çalışmamın 2. ve son sayısında sizlere havacılıkta sivil toplum kuruluşlarından beklenenler ve talepler ile ilgili bazı bilgiler paylaşmak istiyorum.



ALİŞAN DEĞİRMENCİLER

Havacılıkta sivil toplum kuruluşlarının geçmiş yıllara göre bir çok değişim ve gelişimini gözlemlemekteyiz. Bununla beraber gelişmekte olan havacılık sektörümüzün işin içine gençlerin de girmesiyle yıllardır aranan taze kanın bulunduğunu yapılan bir çok çalışma ile görmekteyiz. Eski dönemlerde gençlerin sivil toplum kuruluşlarına ilgisi dönemin eğitim seviyesi ile o dönemlerde havacılık sektörüne gösterilen önem ve değerin eş değer seviyelerde yer aldığını ifade edebiliriz. 1. Sayımda da ifade ettiğim gibi

"Biz Türk milleti olarak yerli otomobilden önce uçak yapan bir milletiz." Lakin o dönem havacılık sektörüne gösterilmeyen ilgi 2002'li yıllardan sonra gösterilmeye başlanmış, takvimlerin ise mart ayının 2006 yılını gösterdiğinde ülkemiz adına havacılık sektörünün gelişimine devletimizin maddi ve manevi desteğiyle en önemli katkı sağlayan TAI-TUSAŞ, üretimini ve geliştirilme sürecini üstlenerek yeni nesil temel eğitim uçağı olan HÜRKUŞ ile ülkemiz havacılık sektörüne çok ama çok önemli bir adım atmıştır.

Üretim ve geliştirme anlamındaki yetkinliklerimizi, azim ve başarımızı sivil toplum kuruluşları için düşündüğümüzde durumun iyi olmadığını görebilmekteyiz. Lakin bu durumun tersine sayısı her gün artan havacılık derneklerinin, akademilerinin, kulüplerinin iyileştirme politikalarında olmazsa olmaz diyebileceğimiz bazı noktalar ise şunlardır;

- Havacılık sektöründe gelişim sağlamak,
- Yenilikler için alt yapı oluşturarak sektöre farklı bakış açıları kazandırmak,
- Farklı illerden, ülkelerden, dilden, dinden, ırktan kişilerin yer alacağı portallar sosyal ağ bağlantısı oluşturmak,
- Sektör ile genç kuşak arasında köprü oluşturup 1. ağızdan doğru bilgi kaynağın edinilmesinde köprü görevi kurmak,
- Havacılık mesleklerini icra edecek / eden kişilere bu işin "tevazu" ile yapılmasında olumlu sonuçlar doğuracağı inancını aşılayıp ve bunun uygulanmasında ön ayak olmak,
- Çalışmalarda kar hedefleri ve köşeyi dönme hayalleri yerine millet ve toplum yararında olan çalışmalara öncülük etmek ve gelişiminde önemli rol oynamak,
- Bilinçlendirme ve imkanlar çerçevesinde bilgi paylaşımında bulunmak,
- Havacılık mesleklerini icra edecek olan genç neslin gelecekte çalışacağı alanı, ortamı görmesini sağlamak ve şartları daha öğrenciyken tanımalarına ön ayak olmak,
- Havacılık mesleklerini icra edecek ya da icra etmek isteyen bireylerin tercih etmek istedikleri mesleklerde yeterlilikler, yetkinlikler, lisanslar vb konular hakkında bilgilendirme çalışması yapmak ve bu bilginin doğru şekilde yayılmasını sağlamak,

şeklinde sıralayabilir ve bunları arttırabiliriz.

Çalışmamın ilham kaynağı olan ve çalışmamın deneylerini gerçekleştirdiğim Herkes İçin Havacılık Derneği'ni örneği ile devam etmek istiyorum.

Herkes İçin Havacılık Derneği 2015 yılının ekim ayında kuruldu. Türkiye Cumhuriyeti'nde öğrenciler tarafından yönetilen ve çalışmalarının tümünde öğrencilerin görev aldığı bir dernek... Eskişehir merkezli olan Herkes İçin Havacılık Derneği'nin Ankara, Antalya, Konya, Kocaeli, Kayseri ve İstanbul'da temsilcilikleri bulunuyor.

Sivil toplum kuruluşları içerisinde havacılık meslek branşı alanında faaliyet gösteren derneğin tek amacı havacılık kültürünü tanıtmak, sevdirmek ve farkındalık sağlamak... Derneğin en çok dikkat çektiği nokta ise doğru bilginin izinden gitmesi, kar yapma gibi bir düşüncelerinin olmaması ve Türk sivil havacılığının gelişiminde bayraktar bir dernek olma yolunda ilerliyor.

Yönetiminde ve üyelerinde mezun ve sektöre adım atan ya da sektörden kişilerin olduğu dernekte edinilen tecrübe ve bilgi birikimleri üyeler ile dostane şekilde paylaşılıp tabir-i caiz ise bilgi zinciri oluşturuyorlar.

Son olarak şunları söylemek istiyorum. Sahip olmuş olduğumuz havacılık değerlerimize, kültürlerimize ve bunlar için zemin hazırlığı içerisinde ve hazırlamak isteyen sivil toplum kuruluşlarına gereken önem ve hassasiyeti, emek ve çabayı, en önemlisi olarak nitelendirebileceğimiz maddi – manevi desteği asla esirgememeliyiz.

Sizleri saygı, sevgi, muhabbet ile selamlıyorum. Bir başka yazımda tekrardan görüşmek ümidiyle...

Soru ve görüşleriniz için; alisandegirmenciler@herkesicinhavacilik.com





BAKIM SİMÜLASYON EĞİTİM ARAÇLARI

MAINTENANCE SIMULATION TRAINING DEVICE (MSTD)

Uçak tip eğitimleri her geçen gün yeni aşamalar kaydetmektedir. Önceleri yeterli doküman desteği olmadan kısıtlı imkânlarla verilen eğitimler, bilgisayarların eğitimde aktif kullanımı ile büyük aşama kaydetmiştir. Günümüzde yaygın olarak kullanılan; konsept bilgisayar aracılığı ile sağlanan sunumlar, animasyonlu şemalar ve videolar aracılığı ile eğitimlerin gerçekleştirilmesidir.



M. CEMİL AKGÜL Teknik Eğitimci

Ülkemizde devam eden uçak tip eğitimlerinde eğitim süreci teorik ve pratik olarak iki kısımdan oluşmaktadır. Teorik eğitimin tamamı sınıf ortamında gerçekleştirilmekte, pratik eğitim ise simülasyon sınıflarında ve uçak üzerinde icra edilmektedir. Simülasyon sınıfı "maintenance simulation training device (MSTD)" olarak isimlendirilmektedir. Bu sınıflarda uçak kokpitinde ve uçak üzerinde yapılan işlemler simüle edilmektedir. Hatta uçak üzerinde yapılması sakıncalı olan arızaların da oluşumu gerçekleştirilebilmektedir. Bu sınıfların kullanımı ile teknisyenler tecrübe bakımından ekstra yetkinlik kazanmaktadır.

Bu yazımızda dünyadaki önde gelen uçak üreticilerinden biri olan Airbus firması tarafından üretilen ACT suite yeni eğitim modülleri ile ilgili bilgileri verilecektir. ACT suite sınıflarının kullanılması ile uçak tip eğitimlerinde yeni bir dönem başlamıştır. Airbus tarafından üretilen yeni simülasyon programı ise teorik eğitim ile entegre olarak kullanılmaktadır. Airbus Competence Training Suite, Airbus Yetkinlik Eğitim Seti anlamına gelir. Kısaca ACT suite olarak isimlendirilmektedir. ACT suite A320 ve A330 uçakları ile ilgili eğitim programı, el kitapları ve araçları bakım eğitimleri ve ilgili yazılımları içeren en son eğitim materyali anlamına gelmektedir. AKM (Aircraft Knowledge Module), interaktif bakım eğitim seti,

uçak sistemleri de dahil olmak üzere eğitim yazılımı ve belgeler, bilgi içeriği ve simülasyon senaryosu, eğitimi desteklemek için listelenen egzersizlerden oluşmaktadır. Kanıtlanmış bir bakım çözümü olan Airbus Yetkinlik Eğitimi (ACT), son yıllarda Airbus tarafından başarılı bir şekilde kullanılmaktadır.

Bakım Simülasyon Sınıflarının Avantajları

ACT eğitimcisi sanal uçaklarla birleştirerek, havayollarının gerçek bir uçak üzerindeki pratik eğitim sürelerini yüzde 50 oranında azaltması, arıza sürelerinin ve buna bağlı maliyetlerin azaltılmasına katkıda bulunabilir.

Bakım Simülasyon Sınıflarının Kullanılması

Yeni konseptte kurs yine sınıf ve uçak üzeri eğitimi olarak iki kısımdan oluşmaktadır. Fakat sınıf eğitimi "teorik + pratik eğitimin bir kısmı" şeklindedir. Yeni sistemde pratik eğitim P1 ve P2 olarak iki kısımdan oluşmaktadır. Bunlardan P1 sınıfta teorik eğitimin tamamlayıcısı olarak her bir teorik seansın akabinde tatbik edilecektir. Pratik eğitimin geri kalan kısmı yani P2 ise uçak üzerinde tamamlanacaktır.

P1 pratik eğitimi, ACT süite simülasyon desteği ile AMM de geçen taskların tatbiki şeklinde kurgulanmıştır. Kursiyerler teorik dersin devamında kendilerine verilen taskı AMM de verilen işlem



adımlarını birebir uygulayarak tamamlayacaklardır. Bu şekilde teorik dersi tamamlayan bir yaklaşımla, aktif doküman kullanımı ile desteklenen simülasyon kullanımı ile öğrenme süreci çok daha etkin hale gelecektir. İlgili P1 taskını AMM e uygun olarak yapmayan, örneğin işlem adımlarını eksik veya hatalı uygulayan kursiyer ilgili taskı tamamlayamayacaktır. ACT süite simülasyon programı kursiyerlerin pratik taskları eksiksiz yapıp yapmadığını takip etmekte hatta log kayıtları oluşturmaktadır. Bu şekilde kursiyerlerin gelişimi takip edilebilmektedir.



HAVACILIK KİTAPLARI

Türkçede ne yazık ki pek yayınlanmayan havacılık kitaplarının İngilizcede sayısız örneği var. Sizlerden gelen istekler doğrultusunda bundan sonra havacılık kitaplarının tanıtımlarına da yer vermeye çalışacağız. Tanıttığımız kitapların tamamını Amazon ya da İdefiks gibi kitap satış sitelerinden indirebilirsiniz. Türkçe kitaplar ise Kitapyurdu ve İdefiks gibi sitelerde ya da kitapçılarda bulunabilir.



MÜMİN BALKAN

Green Aviation

Richard Blockley (Series Editor), Ramesh Agarwal (Editor), Fayette Collier (Editor), Andreas Schaefer (Editor), Allan Seabridge (Editor)

Green Aviation, havacılığın çevresel etkilerinin azaltılması için yazılmış önemli kitaplardan biri. Kitapta bu amaçla havacılığın geçirmesi gereken dönüşüm, teknolojik çalışmalardan hava trafiğine, hatta gürültü kirliliği politikalarına kadar ayrıntısıyla incelenmiş.

Kitabın tanıtım yazısı:

"Green Aviation is the first authoritative overview of both engineering and operational measures to mitigate the environmental impact of aviation.

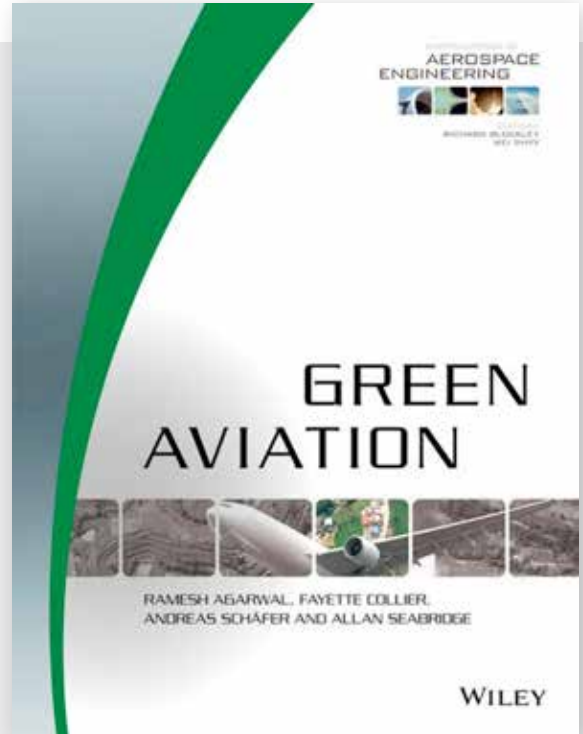
It addresses the current status of measures to reduce the environmental impact of air travel. The chapters cover such items as:

Engineering and technology-related subjects (aerodynamics, engines, fuels, structures, etc.),

Operations (air traffic management and infrastructure)

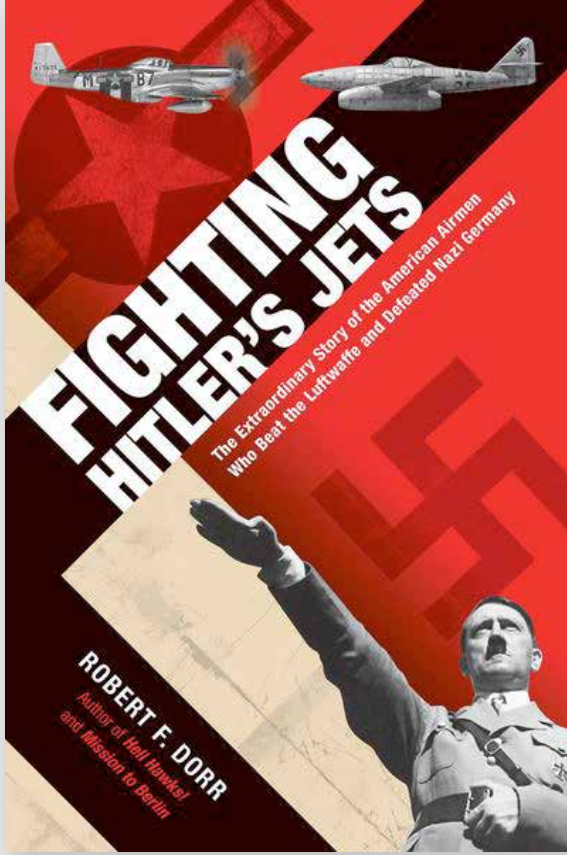
Policy and regulatory aspects regarding atmospheric and noise pollution.

With contributions from leading experts, this volume



is intended to be a valuable addition, and useful resource, for aerospace manufacturers and suppliers, governmental and industrial aerospace research establishments, airline and aviation industries, university engineering and science departments, and industry analysts, consultants, and researchers."

Yayınevi: Wiley
e-kitap



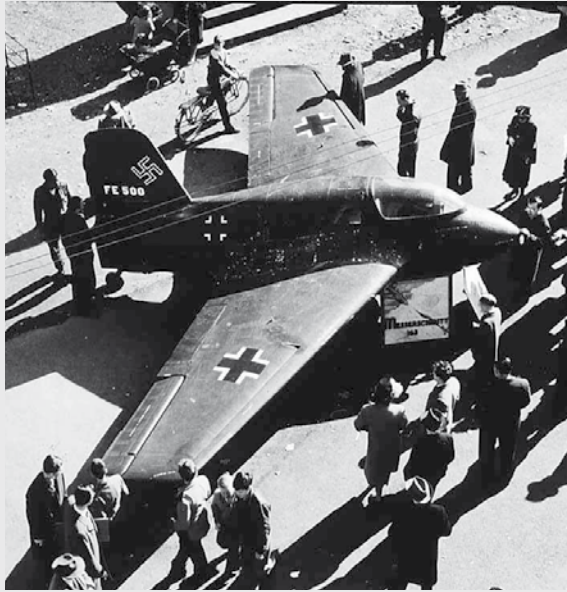
Fighting Hitler's Jets

Robert F. Dorr

Hitler'in Jetleriyle Mücadele, savaşın gidişatını değiştirmesi umulan gizemli ve dehşetli savaş makinalarının Almanlar tarafından üretilmeye çalışıldığı dönemde geçen ilginç bir savaş ve teknoloji tarihi çalışması. Benzer çalışmalarıyla tanınan başarılı yazar Robert F. Dorr, İkinci Dünya Savaşının sonlarında gökyüzünde görülmeye başlayan savaş jetlerinden, Hitler'in intihar etmeyi bir uçakla kaçtığına dair komplo teorilerine kadar birçok açıdan konuyu inceliyor. Bu arada Adolf Hitler'in intihar etmeyi Arjantine kaçmayı başardığına dair bir teoriyi inceleyen ve Türk yapımcı yönetmen Emre Şahin tarafından hazırlanan Hitler'in Peşinde adlı belgeseli Youtube ve benzeri kanallarla History Channel'de izleyebilirsiniz.

Kitabın tanıtımı ise şöyle:

"Fighting Hitler's Jets brings together in a single, character-driven narrative two groups of men at war: on one side, American fighter pilots and others who battled the secret "wonder weapons" with which Adolf Hitler hoped to turn the tide; on the other, the German scientists, engineers, and pilots who created and



used these machines of war on the cutting edge of technology. Written by Robert F. Dorr, renowned author of Zenith Press titles Hell Hawks!, Mission to Berlin, and Mission to Tokyo, the story begins with a display of high-tech secret weapons arranged for Hitler at a time when Germany still had prospects of winning the war. It concludes with Berlin in rubble and the Allies seeking German technology in order to jumpstart their own jet-powered aviation programs. Along the way, Dorr expertly describes the battles in the sky over the Third Reich that made it possible for the Allies to mount the D-Day invasion and advance toward Berlin. Finally, the book addresses both facts and speculation about German weaponry and leaders, including conspiracy theorists' view that Hitler escaped in a secret aircraft at the war's end. Where history and controversy collide with riveting narrative, Fighting Hitler's Jets furthers a repertoire that comprises some of the United States' most exceptional military writing."

Yayınevi: MBI Publishing Company

e-kitap

From Balloon to Boxkite

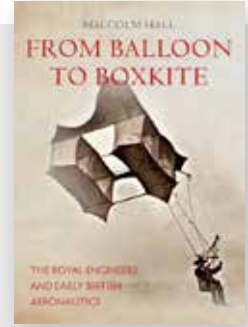
Malcolm M. Hall

1888'de İngiliz ordusunun kurduğu balon okulu ve bu okulda deneme yanılma metoduyla yaşananların uçaklara kadar uzanan hikayesi. İngiliz Hava Kuvvetleri RAF'tan yaklaşık 40 yıl önce kurulan balon okulu, İngiliz havacılığının başlangıcı sayılır. Malcolm Hall, havacılık alanında hafif balonlardan ağır uçan makinelere geçişin hikayesini, daha önce yayınlanmamış bazı fotoğraflarla destekleyerek aktarıyor:

"The story of early British military aviation is one of trial and error, of triumph and adversity and it all began with a detachment of the Royal Engineers called the Air Battalion, which had previously been called the Balloon School. Created some forty years before the RAF, the Balloon School commenced a long history of British aeronautics. Initially, spotting for artillery, the Balloon School grew to encompass kites and gliders and early aircraft also. This new history of this little-known army detachment presents the tale of these daring aviators and the balloons, airship, kites and pioneer aircraft during a time of much change in military design and thinking. It shows the development of military aviation in its formative years, and the use of these new weapons in time of war. Malcolm Hall brings together a thoroughly researched history of military aviation in the pioneer years with a selection of images, some previously unpublished, showing the development of the flying machines, both lighter and heavier than air."

Yayınevi: Amberley Publishing

e-kitap



At the Edge of Space

Milton O. Thompson

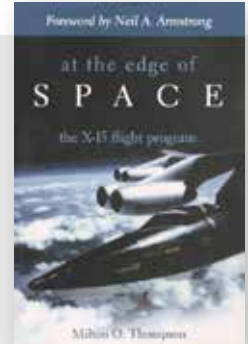
Milton O. Thompson, At the Edge of Space'de, American X-Vehicles'te ilk elli tanesinin hikayesi aktarılan deneysel uçaklardan 15.sini ayrıntısıyla incelemiş. X-15'in Neil Armstrong, Joe Engle, Scott Crossfield gibi önemli pilotlarla birlikte 12 deneysel pilotundan biri olan yazar, tarihin en başarılı araştırma uçaklarından birinin öyküsünü "içeriden" anlatıyor:



"In At the Edge of Space, Milton O. Thompson tells the dramatic story of one of the most successful research aircraft ever flown. The first full-length account of the X-15 program, the book profiles the twelve test pilots (Neil Armstrong, Joe Engle, Scott Crossfield, and the author among them) chosen for the program. Thompson has translated a highly technical subject into readable accounts of each pilot's participation, including many heroic and humorous anecdotes and highlighting the pilots' careers after the program ended in 1968."

Yayınevi: Smithsonian

e-kitap



Kokpitteki Sır

Adnan Koşcağız

Bunca İngilizce kitaptan sonra 2017’de yayınlanmış, yeni bir Türkçe havacılık kitabı tanıtalım:

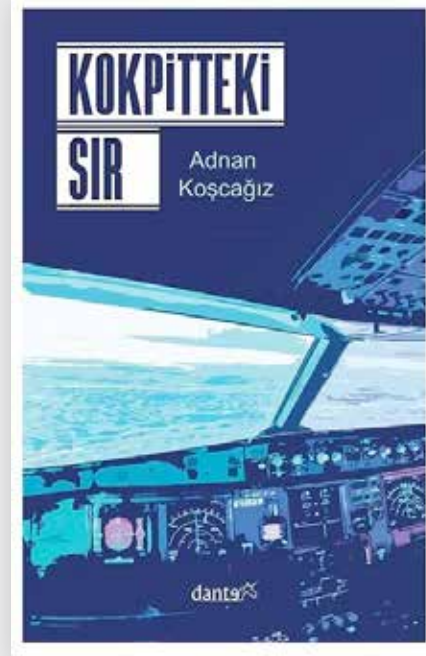
“Uçarken dünya size ait.

Yerden yüzlerce metre yukarıda. Gökyüzünün tam ortasında. Bulutların arasında. Çelikten kanatlarınızla biraz daha yükseleceksiniz. Yeryüzünden biraz daha uzaklaşacaksınız. Huzurun kucağında. Dünyadan uzaklaştıkça dünya daha çok size ait. Yaşamın en büyük deneyimlerinden birisi bu olsa gerek.

Yıllarını gökyüzünde geçiren Adnan Koşcağız bu kitabıyla, Gökyüzü İmparatorluğunun sırlarını okuruyla ikinci kez paylaşıyor. Yılların deneyimini ve heyecanını içinde tutan bu kitabı okurken ayaklarınız yerden kesilecek!”

Yayınevi: Dante Kitap

Sayfa: 215



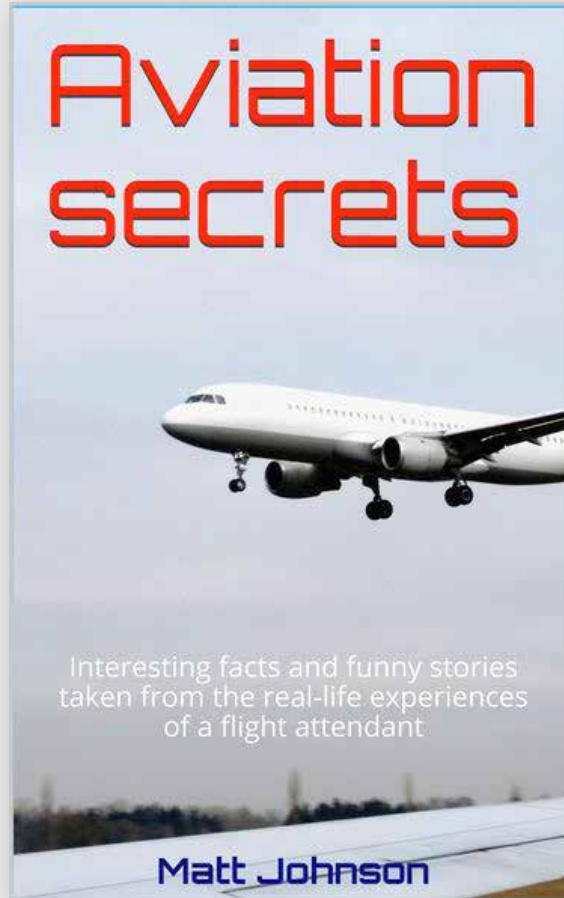
Aviation Secrets

Matt Johnson

Havacılık Sırları. Bir uçuş görevlisinin yaşadığı komik öyküler ve havacılıkla ilgili ilginç gerçekleri yansıtan güzel bir kitap. Keşke gerçek hayat deneyimlerinden alınan ilginç gerçekler ve komik öyküler. Keşke benzerleri bizde de daha fazla yayınlansa. Gelirinin bir kısmı UNISEF’e bağışlanacak kitabın tanıtımı:

“Aviation secrets. Interesting facts and funny short stories taken from the real-life experiences of a flight attendant.

The best book to devour on a flight. Each page presents a single curiosity or funny/scary story in the field of aviation. Do you wonder how the pilots’ and flight attendants’ work really looks like and how an airplane works? This book is a perfect choice for inquiring minds who want to explore aviation!”



Yayınevi: Matt Johnson

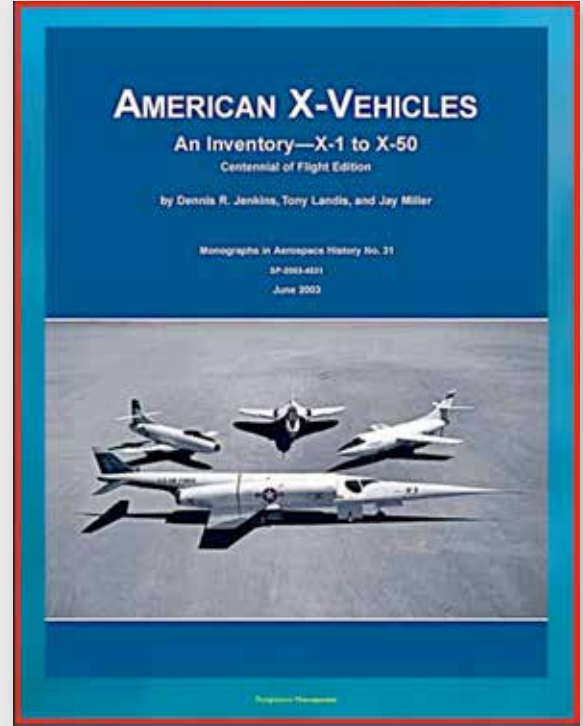
e-kitap

American X-Vehicles

Dennis R. Jenkins, Tony Landis, Jay Miller

Amerikan Hava Kuvvetleri'nin deneysel uçakları ve NASA'nın uzay aracı denemelerinin ayrıntılı bir hikayesini aktaran bu çalışma tam bir envanter... X-1'den X-50'ye kadar tüm deneysel uçakların kapsamlı araştırmasını bulabileceğiniz kitabın tanıtım yazısı şöyle:

"This official NASA history document - converted for accurate flowing-text e-book format reproduction - is a comprehensive survey of America's experimental aircraft from the pathfinding supersonic X-1 to the X-50. The introduction states: For a while, it seemed the series of experimental aircraft sponsored by the U. S. government had run its course. Between the late 1910s and the late 1970s, almost thirty designations had been allocated to aircraft meant to explore new flight regimes or untried technologies. Then, largely, it ended. But there was a resurgence in the mid- to late-1990s, and as we enter the fourth year of the new millennia, the designations are up to X-50. Many have a misconception that X-vehicles have always explored the high-speed and high-altitude flight regimes— something popularized by Chuck Yeager in the original X-1 and the exploits of the twelve men



that flew the X-15. Although these flight regimes have always been in the spotlight, many others have been explored by X-vehicles. The little Bensen X-25 never exceeded 85 mph, and others were limited to





speeds of several hundred mph. There has been some criticism that the use of X designations has been corrupted somewhat by including what are essentially prototypes of future operational aircraft, especially the two JSF demonstrators. But this is not new—the X-11 and X-12 from the 1950s were going to be prototypes of the Atlas intercontinental ballistic missile, and the still-born Lockheed X-27 was always intended as a prototype of a production aircraft. So although this practice does not represent the best use of "X" designations, it is not without precedent.

Vehicles covered in the collection are: Bell X-1 (First Generation) * Bell X-1 (Second Generation) * Bell X-1E * Bell X-2 * Douglas X-3 * Northrop X-4 * Bell X-5 * Consolidated-Vultee X-6 * Lockheed X-7 * Aerojet General X-8 * Bell X-9 * North American X-10 * Consolidated-Vultee X-11 * Consolidated-Vultee X-12 * Ryan X-13 * Bell X-14 * North American X-15 * North American X-15 A-2 * Bell X-16 * Lockheed X-17 * Hiller X-18 * Curtiss-Wright X-19 * Boeing X-20 * Northrop X-21A * Bell X-22 * Martin Marietta X-23 * Martin Marietta X-24A * Martin Marietta X-24B * Bensen X-25 * Lockheed / Schweizer X-26 * Lockheed X-27 Lancer * Pereira / Osprey X-28 * Grumman X-29

* National Team X-30 * Rockwell International / MBB X-31 * Boeing X-32 * Lockheed Martin X-33 * Orbital Sciences X-34 * Lockheed Martin X-35 * Boeing X-36 * Boeing X-37 * NASA X-38 * AFRL X-39 * Boeing X-40A * X-41 * X-42 * Microcraft X-43 * Lockheed Martin X-44 * Boeing X-45 * Boeing X-46 * Northrop Grumman X-47 * Boeing X-48 * X-49 * Boeing X-50 * Lifting Bodies * Douglas D-558"



UÇAK TEKNİSYENLERİ UTED BASKETBOL TURNUVASI YAPILDI

Üyeler arasında ilişkileri güçlendirmek amacıyla sosyal faaliyetler de gerçekleştirmeye başlayan derneğimizin UTED 1x1 Sokak Basketbolu Turnuvası 6-7 Eylül 2017 tarihlerinde yapıldı. 1x1 maç ve üç sayı yarışması dallarında düzenlenen turnuvaya uçak teknisyenleri yoğun ilgi gösterdi.



MERYEM KURTULDU



İlk gün belirlenen finalistler, ikinci gün şampiyonların belirlenmesi için sahaya çıktı.

UTED 1x1 Sokak Basketbolu ve 3 Sayı Turnuvasının finalinde Burak DEMİRCİ, iki turnuvada da birincilik elde ederken Mehmet SAFİ, 1x1 Sokak Basketbolunda ikincilik elde etti.

İşte UTED 1x1 Sokak Basketbolu Turnuvası ve 3 Sayı Yarışmasında finale kalan isimler:

1x1 Sokak Basketbolu Turnuvası Final

- Burak DEMİRCİ
- Eren Mert KABACIOĞLU
- Reha ERKAN
- Eyüp YILDIZ
- Mehmet SAFİ
- Serdar ÜLKÜBAŞ
- Burak COŞGUN

3 Sayı Yarışması Final

- Burak DEMİRCİ
- Mehmet SAFİ
- Erhan KUŞ
- Burak COŞGUN





TÜRKİYE’NİN İLKLERİNİ GERÇEKLEŞTİREN GÖKJET HAVACILIK LİSESİNDE YERİNİZ HAZIR

Okulumuz; Uçak Bakım Gövde-Motor, Uçak Bakım Elektrik-Elektronik, Yer Hizmetleri, Kabin Hizmetleri bölümlerinin yanı sıra; Teknik ve Pilotaj İngilizcesi, terminolojisi ve havacılık eğitimleri ile sizlerle... Siz de Gökjet Havacılık Lisesinde ki yerinizi alın meslekteki yol haritanızı birlikte çizelim. **İSTİKBAL GÖKJET’TEDİR!**

www.gokjetlisesi.com

İSTANBUL/MERSİN 0850 888 01 01



[gokjethavaciliklisesi](https://www.instagram.com/gokjethavaciliklisesi)

UÇAK BAKIM Gövde/Motor - **UÇAK BAKIM** Avionic (Elektrik/Elektronik) - **KABİN HİZMETLERİ** - **YER HİZMETLERİ YÖNETİMİ**

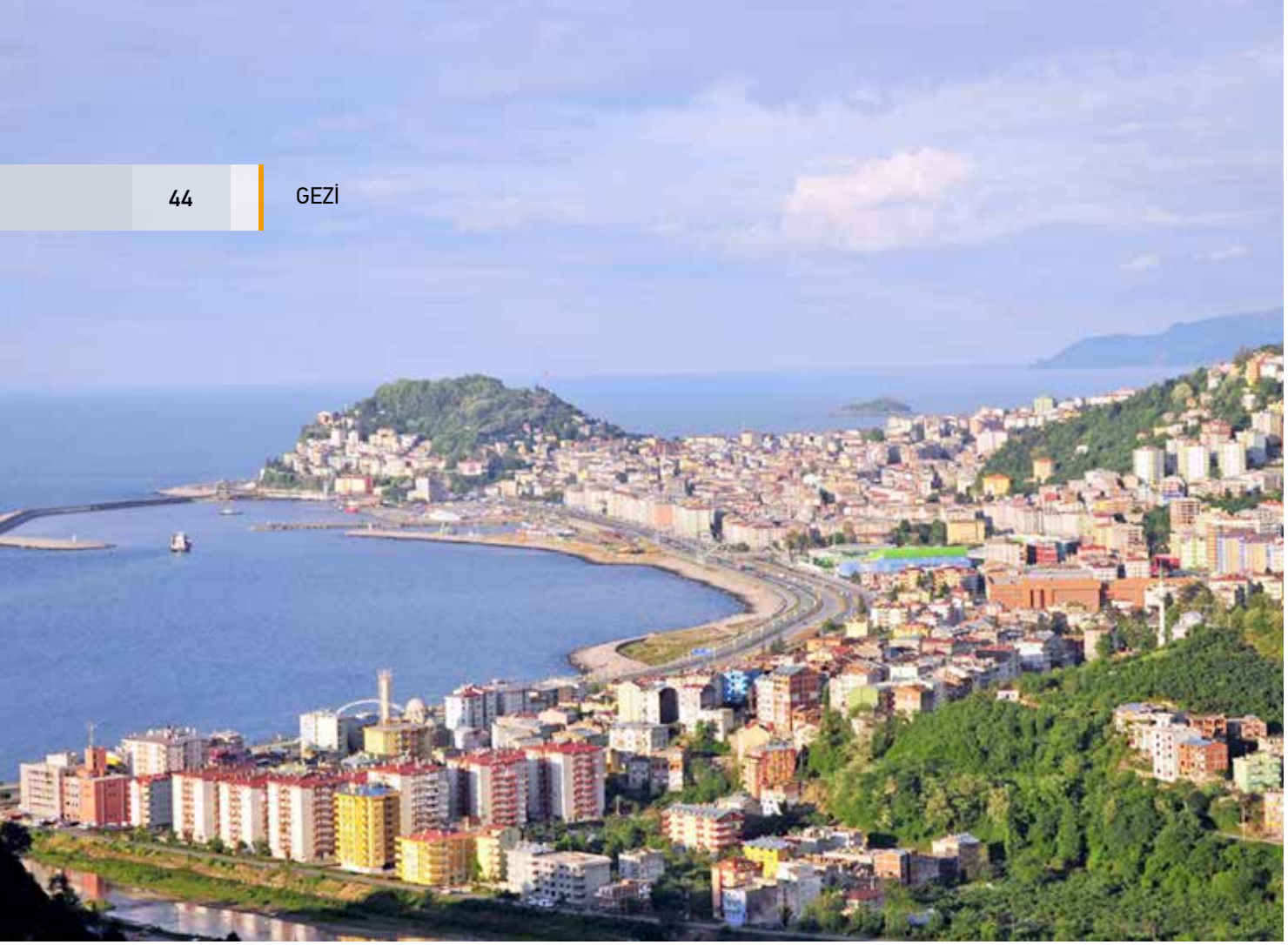
KARADENİZDE BİR YEŞİL CENNET: GİRESUN

Yağmuru sever misiniz? Ya yeşili, doğayı, fındığı, kirazı, tarihi, kısaca Karadeniz'i? Bu soruya yanıtınız evet ise işte o zaman tüm bunları içinde barındıran dünya cenneti bir kente yani Giresun'a gideceksiniz.



DR. HANDAN DİKER Öğretim Görevlisi, Yeditepe Üniversitesi





Giresun, Doğu Karadeniz bölgesinde gerçekten de efsane bir kent. Çok klasik bir deyim olacak ama inanın yeşil ile mavinin birbirine en çok yakıştığı yerlerden biri burası. Bir yarım ada üzerinde yer alan hem doğal, hem de tarihi güzellikleri ile ünlü yemyeşil Giresun'dayım bu ay. Burası öyle dolu dolu ve kültür yüklü bir şehir ki anlatamam. Yaylaları, akarsuları, denizi, cennet sahilleri, dağları, ovaları ile bir doğa cenneti. Kısacası yaşanılacak ve görülecek bir kent Giresun.

Ben Giresun'a gitmek için karayolunu seçtim. İstanbul-Giresun arası yaklaşık 10 saatlik bir uzun yol. Yolda vereceğiniz molaları da göz önüne alırsanız bu süre zaman zaman 12 saate bile çıkabiliyor. Son derecede keyifli, yemyeşil bir yolculuk bu... Inanın bitmesini hiç istemiyorsunuz. Ulaşım için bir başka seçenek de uçak. O da yeni açılan Giresun-Ordu Havalimanı kullanılarak gerçekleştiriliyor. Ya da yine uçakla Trabzon'a gidip oradan da Giresun'a gidebiliyorsunuz.

Şehrin adı eski adı, Yunanca Kerasounta'dan geliyor. Daha sonraları Bizans ve Roma döneminde Kerasous olarak değiştirilmiş. Yunancada anlamı boynuz demek... Buradaki yarımada'yı tasvir amacı ile kullanılmış. Gerçekten de il merkezi, Aksu ve Batlama vadileri arasında denize doğru uzanan bir yarımada





üzerine kurulmuş. İşte bu yarımada'nın 2 km açığında Giresun adası bulunuyor. Şehir aslında oldukça dağlık... Dağların adı Giresun dağları... Zirvesi ise 3331 metre ile Abdal Musa Tepesi. Burada birçok şarkıya, türküye isim olmuş akarsular da mevcut. Örneğin, Gelevera Deresi, Kelkit Çayı, Hurşit Çayı, Yağlıdere Deresi. En ünlü gölü Karagöl... Gelelim yaylalarına, Kulakkaya, Tamdere, Karagöl, Kümbet, Sisdağı, Sagrat ve Bektaş.

Giresun Doğu Karadeniz bölgesinin başlangıcında yer alan bir kent. Daha kente girerken sizi şehrin o ünlü kalesi karşılıyor. Ben de ilk önce kaleyi ziyaret ederek Giresun'u keşfe başladım. Pontus Kralı tarafından yaptırılan ve Bronz Duvarlı Kale denilen kale burası.

Burada ayrıca Topal Osman'ın anıt mezarı da bulunuyor.

Giresun'un bir de müzesi var. Gogora Kilisesi olarak da biliniyor burası. Ortodoks kilisesi olarak inşa edilmiş. 1923 yılında boşaltılmış daha sonra cezaevi olarak kullanılmış. 1982 yılında ise burası yeniden restore edilerek 1988'de müze olarak kullanılmaya başlanmış. İçeride ise giysiler, silahlar ve paralar sergileniyor.

Giresun şehrinin tarihi İ.Ö. 2000 yılına kadar dayanıyor. Kentte İskitler, Miletos'lular, Persler ve Kapadokyalılar Roma döneminden önce hâkimiyet kurmuşlar.





Romalılardan sonra ise Bizanslılar hâkimiyet kurmuş. 1200'lü yıllardan sonra da Trabzon Rum İmparatorluğu dönemi başlamış. Ancak bu devlet önce Selçuklu Devletinin, sonra da Moğolların bir eyaleti olmuş. Böylece Giresun'da Türk egemenliği başlamış. 1461 yılında ise Fatih Sultan Mehmet'in Trabzon'u fethetmesi ile yönetimi Osmanlılara geçmiş. Tanzimat döneminde ise Trabzon iline bağlı bir kaza olmuş. Kent, Kurtuluş Savaşı sırasında Topal Osman'ın gayreti ile işgal görmemiş.

Giresun'da tarihi evlerin korunduğu bir de semt var, adı: Zeytinlik. Burası sit alanı ilan edilerek korumaya alınmış.

Parkları (Hacı Hüseyin, Hacı Mikdat, Kale, Kapu, Çekek), Kiliseleri (Gogora, Kaya) ile bu kent çok renkli ve çok yönlü...

Ben Giresun'da bilmediğim çok şey öğrendim. Bunlardan birisi kirazın ana yurdunun Giresun olması... Kerasus, bir iddiaya göre de Yunanca kiraz anlamına geliyormuş. Giresun'dan kiraz ilk defa Romalı Komutan Lukullus tarafından İtalya'ya götürülmüş. Buradan da tüm dünyaya yayılmış.

Giresun ile özdeşleşmiş bir başka ürün de Fındık. Giresunlular fındıkları ile ne kadar övünseler haklılar. Yağ oranı yüksek ve tombul bir fındık türü buradaki, ama inanın çok lezzetli. Ayrıca burada çay, elma, armut, dut, karayemiş, dağ çileği, böğürtlen ve mantar da yetişiyor.

Gerçekten de Giresun'u gezmek çok keyifli. Ya yemek, o da hepsinden keyifli. Hele bir de zengin bir mutfak söz konusu ise. Karalahana Çorbası, Fasulye Turşusu ve kavurması, menemen, Pide, Et döneri ve tabi ki nefis balıkları. İşte size nefis Karadeniz mutfağı...

Giresun'da en az şehir kadar ünlü, adı türkülere isim olmuş bir de dere var: Gelevera Deresi. Balaban dağlarından doğup Espiye ilçesinden denize dökülen bu akarsu çok ünlü... Türkünün sözlerine baktığınızda bir ayrılığı, bir sevdâyı dile getirdiğini görüyorsunuz. Karadeniz insanının yürekliliğini gurunu anlatan acıklı bir türkü bu...

Ve yazının sonu... Görüyorsunuz, adına türküler söylenmiş, dereleri ile yeşili ile zengin mutfağı, yüklü tarihi, sevecen insanları ile Giresun orada sizi bekliyor. Mutlaka görün. Giresun'u ve de tabii ki yaylalarını.



SKYJET TRAINING

— EYLÜL AYI —

EĞİTİM PROGRAMI

COURSE TITLE	DURATION	START	FINISH	LOCATION
PART 145 (INITIAL)	6 HRS	11.09.2017 09:00	11.09.2017 16:00	ATA AIRPORT
PART M (INITIAL)	5 HRS	12.09.2017 09:00	12.09.2017 15:00	ATA AIRPORT
HUMAN FACTORS IN AVIATION (INITIAL)	16 HRS	13.09.2017 09:00	14.09.2017 18:00	ATA AIRPORT
EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1 AND 2 (INITIAL)	12 HRS	18.09.2017 13:00	20.09.2017 16:00	ATA AIRPORT
MINIMUM EQUIPMENT LIST (MEL)	6 HRS	20.09.2017 09:00	20.09.2017 16:00	ATA AIRPORT
SMS (MANAGERS)	6 HRS	21.09.2017 09:00	21.09.2017 16:00	ATA AIRPORT
FUEL TANK SAFETY COURSE PHASE II (INITIAL)	9 HRS	25.09.2017 09:00	26.09.2017 12:00	ATA AIRPORT
FOREIGN OBJECT DAMAGE	3 HRS	26.09.2017 13:00	26.09.2017 16:00	ATA AIRPORT
SHY-SHT-EASA PART 66 / 147 TRAINING (INITIAL)	6 HRS	27.09.2017 13:00	27.09.2017 16:00	ATA AIRPORT
FUEL TANK SAFETY (CONTINUATION)	3 HRS	28.09.2017 09:00	28.09.2017 12:00	ATA AIRPORT
PART 145 (CONT)	3 HRS	28.09.2017 13:00	28.09.2017 16:00	ATA AIRPORT
PART M (CONT)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
SHGM DİL SINAV HAZIRLIK SEMİNERİ	24 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1,2,3,4,5,6,7,8 (CONT)	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
HUMAN FACTOR (CONTINUATION)	6 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
INCOMING INSPECTION	6 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AIRCRAFT DOCUMENTATION FOR AIRBUS / BOEING	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) ADVANCED	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) BEGINNER	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) INTERMEDIATE	30 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
AVIATION LEGISLATIONS (MODULE 10)	18 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT
HIDDEN DAMAGE	3 HRS	ON REQUEST	ON REQUEST	ATA AIRPORT

► HAVACILIK TARİHİNDE EYLÜL

1 EYLÜL 2006

İran'da bir yolcu uçağının ülkenin kuzey doğusundaki Meşhed kenti havaalanına inişi sırasında alev alması sonucu 29 kişi öldü.

2 EYLÜL 1998

İsviçre havayollarına ait bir yolcu uçağı Peggys Cove - Yeni İskoçya'da düştü; 229 kişi öldü.



2 EYLÜL 1934

Şehit pilot Yüzbaşı Cengiz Topel doğdu. (ö. 1964)



3 EYLÜL 1997

Vietnam havayollarına ait Tupolev TU-134 tipi bir yolcu uçağı Phnom Penh havalimanına yaklaşmakta olduğu sırada düştü. 64 kişi öldü.

4 EYLÜL 1963

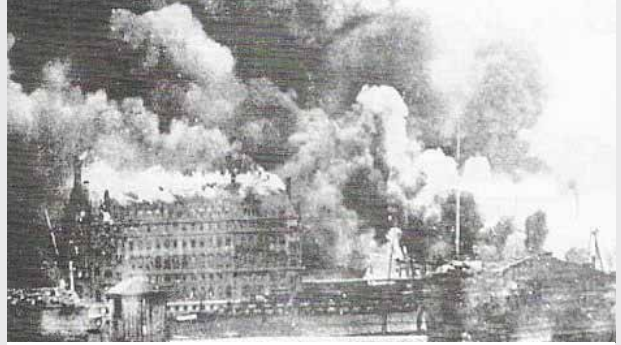
İsviçre havayollarına ait bir yolcu uçağı Dürrenäsch, İsviçre yakınlarında düştü; 80 kişi öldü.

4 EYLÜL 1971

Alaska havayollarına ait Boeing 727 tipi bir yolcu uçağı Juneau, Alaska yakınlarında düştü. 111 kişi öldü.

6 EYLÜL 1980

Sovyetler Birliği, Kore Havayolları'na ait 007 sefer sayılı Boeing 747 tipi uçağını düşürdü, 249 kişi öldü.



7 EYLÜL 1916

İngiliz uçakları Haydarpasha Garı'nı bombaladı.



7 EYLÜL 2011

Lokomotiv Yaroslavl buz hokeyi takımını taşıyan Yak-Servis 9634 sefer sayılı Yakovlev Yak-42 tipi uçak Yaroslavl havalimanından kalkışının ardından Volga Nehri'ne düştü. Uçakta bulunan 45 kişiden 44'ü öldü.



10 EYLÜL 1942

İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri Almanya'nın Düsseldorf şehrine 100 bin bomba attı.

HAVACILIK TARİHİNDE EYLÜL ◀

**12 EYLÜL 1970**

Filistinli gerillalar ABD, İsviçre, Birleşik Krallık ve Almanya'ya ait dört uçağı kaçırdılar. Gerillalar uçaklardan üçünü Ürdün çölünde havaya uçurdular; yolcuları rehin aldılar.

**18 EYLÜL 1961**

İsveçli iktisatçı, devlet adamı ve BM Genel Sekreteri Dag Hammarskjöld uçak kazasında öldü. (d. 1905)

**23 EYLÜL 1961**

THY'nin Kıbrıs-Adana-Ankara seferini yapan Tay uçağı, Etimesgut Havaalanı yakınlarında Karanlıktepe'ye çarparak düştü, 28 kişi öldü.

24 EYLÜL 1940

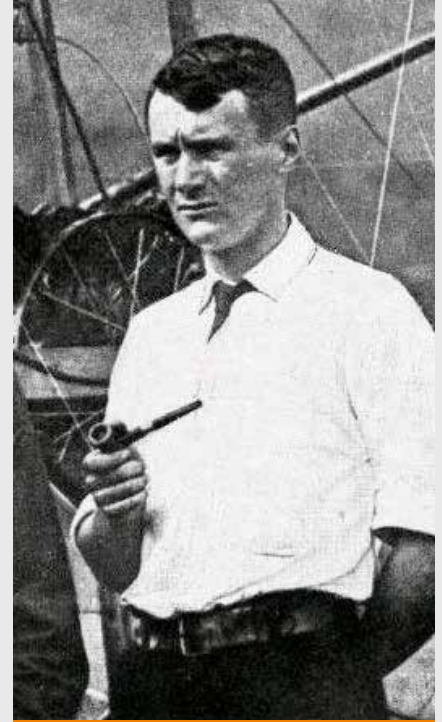
II. Dünya Savaşı içinde 129 İngiliz bombardıman uçağı Berlin'deki endüstriyel hedefleri bombaladı, ama sis sebebiyle bombaların 6'sı dışında hepsi boşa gitti.

15 EYLÜL 1944

II. Dünya Savaşı sırasında, Britanya savaşının en önemli gününde Kraliyet Hava Kuvvetleri 185 Alman uçağını düşürdüler.

**15 EYLÜL 1978**

Alman uçak tasarımcısı Willy Messerschmitt öldü. (d. 1898)

**17 EYLÜL 1908**

Havacı Orwill Wright ve beraber uçuğu arkadaşı Thomas E. Selfridge, uçak kazası geçirdiler. Kazada yaşamını kaybeden Selfridge, uçak kazasında yaşamını yitiren ilk insan oldu.

BİZ BU YÜKSEK KABİLİYETLİ GENÇİ İSTANBUL-NEVYORK HAVA SEYAHETİNE DAVET EDİYORUZ..

de sanatların İstanbul'un üstünde uçuşu.

Yeni gazetelerimiz hermatat Kler Boy'un günde kaç mektup aldım, Moris Sövalyenin seçimin rengini, Douglas'ın yaz mevsimini nevede geçirdiği taktik ile meşgul bulunduklarından birtaki bu büyük hatıraya lano gelen ehemmiyeti veremediler, ve bir polis vakarı kadar muaf geçtiler.

Vecihi, istiklâl muharebesinden sonraki devrin büyük kahramanlarından biridir. Bu ateşli genç dışinden tenaşından artırdığı üç bey kurayla meydana getirdiği tayyare ile insan kabiliyetinin nebere kadar olduğunu ispat etti.

En son sinema abetleri müesseselerine fabrikalardan çıkan tayyare ile Bahremüşkü geçen Lindberghler, Kostlar ve Belantlar, bizim Vecihi'.

Bravo VECİHİ SANA

son hafta içinde Türk fen' âlemi bir dinün noktasına vardı. Kıymetli Tayyaresinin Vecihi bey bizzat inşa ettiği bir tayyare

Vecihi Bey Tayyaresi başında

mizden daha büyük kahramanbâlar göstermediler.

Vecihi her türlü tayyare ve yardımı laydır.

Vecihi XIV

30 EYLÜL 1930

İlk Türk sivil pilotlardan Vecihi Bey, kendi yaptığı uçağıyla Göztepe'den Yeşilköy'e uçtu.



Okula iyi bir başlangıç için miniklere ve büyüklerine tavsiyeler

Okul ayı Eylül başladı. Özellikle okula ilk kez gidecek minikleri ve belki de onlardan çok büyüklerini heyecan sardı. Okula ilk adım, çocukların okulla ilişkilerinin nasıl olacağına çok önemli. Hatta tüm hayatları boyunca eğitime ve okula bakışlarını, dolayısıyla da başarılarını etkileyebilir. Bu nedenle konuyla ilgili uzman tavsiyelerini derledik.



MÜMİN BALKAN

Okula başladığım ilk günden aklımda kalan tek görüntü, daha sonra aynı sınıfta olduğumuzu öğreneceğim Ercan'ın, annesi tarafından yerlerde sürüklenerek okul bahçesine sokulmaya çalışılmasıdır. Ercan salya sümük ağlıyor, hiç kapanmayan kocaman ağzından çıkan böğürtüyle ve dinmeyen gözyaşlarıyla yalvarıyor, okul bahçesinin demir kapısının zincirlerine tutunmaya çalışıyordu. Bu durum benim de okul için endişelenmem gerektiğini düşünmeme yol açmış, ama ağlasam da okula gönderileceğimi kesin olarak bildiğimden gereksiz bir direniş macerasına girmemiştım. Belki de bu günlerin etkisiyle, ta üniversiteye kadar okulu pek sevmemiş, yaz tatillerinde Temmuz ayından itibaren Eylül sıkıntısını duymaya başlamıştım.

O günlerde okul korkusunu çözmenin yolu sürüklenerek okula götürülmek, bu arada büyük ihtimalle birkaç tokat yemek ve öğretmene "eti senin kemiği benim" teslim edilmektir. En çok direnen birkaç hafta sorun çıkarıyor, sonra yeni ortama alışlıyordu. Merak edenler için not, Ercan tüm okul hayatı boyunca çok başarılı bir öğrenci oldu ve şimdi de iyi bir makine mühendisi.

Günümüzde ise durum değişti. Okul korkusu veya ilk kez okula başlayacak çocukların sorunlarıyla ilgili uzmanlaşmış kişiler var. Bu uzmanların tavsiyeleri ise bizim eskiden yaşadığımız sorunların benzerlerini şimdiki çocukların yaşamalarını engelleyecek, en azından azaltacak nitelikte.

İşte derlediğimiz uzman tavsiyeleri:

İyi bir başlangıç için önce sağlık...

Memorial Şişli Hastanesi Çocuk Sağlığı ve Hastalıkları Bölümü'nden Pedagog Dr. Melda Alantar, çocukların okula sağlıklı bir başlangıç yapmaları için önerilerine "sağlıkla" başlıyor.

Okul zamanı gelmeden tatilin son günlerinde çocuğun fiziksel ve ruhsal sağlığının yerinde olduğundan emin olunması gerektiğini belirten Dr. Melda Alantar, "Bunun için diş, göz gibi genel sağlık kontrolleri yaptırılmalıdır. Çocuğun duygusal veya psikolojik gelişimiyle ilgili endişeler varsa uzmanlarla paylaşılmalıdır. Uzmanlar kaygıların yaşa uygun konulardan mı ya da ayrıntılı olarak değerlendirilmesi gereken gelişmelerden mi kaynaklandığını belirlemenize yardımcı olurlar. Okul başlamadan önce var olan sorunu saptayarak çözüm aramak çocuğa da yarar sağlar" diyor.

Okullar açılmadan en az bir hafta önce uyku ve yemek düzeni, özellikle de kahvaltı saatlerinin yeniden planlanmasının önemine dikkat çeken Alantar, okulun başlamasıyla yaşanacak değişikliklere çocuğu hazırlamak, ödev ve etkinlikler nedeniyle aşırı yorgunluk hissetmemesi için düzen oluşturma'nın yararları üzerine çocukla konuşulması gerektiğini de belirtiyor. Melda Alantar, "Çocuklar sabah kalkabilmek



için çalar saatlerini kendileri kurabilirler. Sabah okul için hazırlanmak, kahvaltı etmek için çocuğa yeterli zaman tanınmalıdır. Düzene uyum sağladıkları, servise yetiştikleri zaman çocukları övmek ve takdir etmek önemlidir. Eve döndüğünde sizi bulamadığı zaman neler yapması gerektiği de çocukla ayrıca konuşulmalıdır" diyor.

Ebeveynlerin okulun ilk haftası için iş programlarını hafifletmeleri gerektiğini belirten Pedagog Dr. Melda Alantar, okul alışverişinin çocuklarla birlikte yapılmasını, okul çantasının düzenlenme sorumluluğunun çocuğa verilmesini ve ilk zamanlarda çocukla birlikte okula gidilmesini de öneriyor.





Okulla işbirliği içinde bulunun

Çocuk ve Ergen Psikiyatrisi Uzmanı Yrd. Doç. Dr. Arzu Önal Sönmez, "20 Soruda Okula Başlarken Dikkat Edilmesi Gerekenler" başlıklı yazısında ayrıntılı önerilerde bulunuyor.

İşte Yrd. Doç. Dr. Arzu Önal Sönmez'in önerileri:

Çocuklar okula başlamadan bir gün önce erkenden uyutulmalı mı?

Uyku bir çeşit alışkanlıktır ve alışkanlıkları bir gün içerisinde değiştirmek neredeyse imkansızdır. Okulların açılacağı tarih belli olduğundan en az 4-5 gün önce uyku ritüeli istenilen şekle dönüştürülmeye başlanmalıdır. Okul açılmadan önceki gece erkenden yatırmak çocuğu stres altında hissetmesine, ebeveynleri ile gerginlik yaşamasına, uyuyamadığı

için ertesi günü tedirgin olarak geçirmesine ve okulla ilgili olumsuz düşünceler oluşmasına neden olabilmektedir.

Bir gün öncesi okul bahçesine, hatta sınıf gezilmeli mi?

Çocuğa daha küçük yaşlardan itibaren farkında olmadan okulla ilgili fikir vermeye başlarız. "Korkma", "okula gitmek ister misin?", "acaba yapabilecek misin?" gibi mesajlar çocuğun okulla ilgili endişe verici fikirlere kapılmasına, kendini yalnız ve ne yapacağını bilemez bir halde hissetmesine neden olabilir. Okulla ilgili özendirici cümleler çok daha küçük yaşlardan itibaren söylenmeye başlanmalıdır. Yapı olarak daha endişeli olan çocukların okulu daha önceden görmesi, öğretmeni ile tanışması okula adaptasyonu açısından olumlu etki yapabilir.

Okula gideceği sabah kaçta uyandırılmalı?

Uyku-uyanıklık döngüsü bir ritm olduğundan son güne bırakmadan bu döngü istenilen saatlere çekilmeye başlanmalıdır. Birlikte kahvaltı yapabilmeli, giyinme, diş fırçalama gibi öz bakım becerilerini rahatça yerine getirebilecek kadar zamanı olması ve okula sakince gidebilmesi için uygun bir zaman diliminde uyanması daha doğrudur. Aceleyle gelmeden rahat ve huzurlu bir şekilde okula hazırlanması okuldaki performansına da katkı sağlayacaktır.

Kıyafetleri aile mi giydirmeli, yoksa çocuğa mı bırakmalı?

Gelişim basamaklarında çocuklar öncelikle soyunmayı, daha sonra giyinmeyi öğrenirler. İlkokul çocuğunun yavaş yavaş tek başına giyinmeye başlaması beklenir. En azından anneye yardımcı olması sağlanmalıdır.

Okula başlayacağı sabah özel bir kahvaltı, sofraya mı? Yoksa sıradan bir gün gibi mi hareket etmeli?

Bir gece önce kahvaltıda ne yemek istediğini sormak, ertesi gün için kendini hazırlamasına yardımcı olacaktır. Ne kadar sıradan bir gün gibi davranılmaya çalışılsa da sıradan olmadığı ortadadır. Bu nedenle haftanın son günü yapılacak kahvaltı bir kutlama şekline çevirilebilir ve tüm aile haftanın nasıl geçtiği ile ilgili sohbet edebilir.

Servisle mi gitmeli, aile mi götürmeli?

Çocuğun okula servisle gitmesi ya da ailenin bırakması şartlara bağlı belirlenmelidir. Bundan sonraki okula gidişleri de belirleyecek olduğundan aileyi zora düşürmeyecek ve sürekli uygulanabilecek bir yöntem seçilmelidir. Bir gün özel araç, başka bir





gün servis bazen taksi gibi farklı seçenekler okula yeni başlayan çocuklar için endişeye neden olabilir. Olabildiğince rutine oturtmak çocuk için rahatlatıcı olacaktır.

İlk gün çocuğun yanına kitap, defter almalı mı?

Okul alışverişinin bir kısmına çocuk da dahil edilmelidir. Okul açılmadan önce yapılan okul ziyaretinde okula giderken gerekli gereçler öğrenilmeli, fazladan veya eksik herhangi birşey götürülmemelidir. Eksik ya da fazla götürülen gereçler çocuğun kendini eksik hissetmesine veya dalga konusu olmasına neden olabilir. Daha önce birlikte alınan beslenme, suluk, kalem, silgi vs gibi gereçler bir gün önceden birlikte hazırlanmalıdır.

En sevdiği bir oyuncakı götürmek isterse izin vermeli mi?

Okulla görüşükten sonra buna karar vermek daha doğrudur. Okul izin verirse götürmesine mutlaka izin verilmelidir. Okulun evden oyuncak getirilmesine izni yok ise, okula gidene kadar oyuncakı ile arabada gidebileceğini, okuldan almaya geldiğinizde oyuncakının ve sizin onu arabada bekleyeceğinizi söyleyebilirsiniz.

Kız çocuğu küpeli ve ojeli okula gitmek istiyorsa, nasıl davranmalı?

Evde olan kurallar gibi okulun da bazı kuralları olduğu konuşulması gereken okulla ilgili önemli konulardan bir tanesidir. Evde kurallara uymadığı zaman aldığı küçük cezalara benzer cezaların, okulun kurallarına uyulmadığında benzer cezaların olabileceği anlatılmalıdır. Bazı özel günlerde (doğumgünü, yılbaşı, vs gibi) öğretmenden izin alınarak bunları bazen yapabileceği de eklenebilir.





Sevmediği bir arkadaşıyla aynı sınıfa düşmüşse ne yapmalı?

Daha çok küçük yaşlarda çocuklar hoşlanmadıkları durumlarla başa çıkmayı öğrenmeye başlarlar. Bunu öğrenmeleri biraz da ebeveynlerinin izin vermesine bağlıdır. Sıkıntı duyduğu her durumdan onu kurtaran ebeveynler, çocuğun hayatla başa çıkma mekanizmaları geliştirmesine istemeden engel olmuş olur. "Arkadaşımı sevmiyorum, istemiyorum..." cümlesinin nedenlerini onunla konuşmak ve bir çözüm yolu arayışına girmek, izleyebileceği bir kaç alternatif yol göstermek arkadaş ilişkilerinin olumlu gelişimine katkıda bulunmaktadır. Aksi takdirde en ufak bir sorunda hiç kafasını yormadan sizden yardım talep edebilir ve bağımlı mutsuz bir kişilik yapısı geliştirebilir.

Çocuğunuzu ilk gün beklerken dışarda kaygınızı azaltmak için neler önerilebilir?

Çocuk kadar anne-babalar için de ayrılık zordur ve her iki taraf için de önemli bir sınavdır. Çocuğun ayrılık kaygısı yaşama olasılığını büyük ölçüde ebeveynlerin

tutumu belirler. onlar, yansıtmadıklarını söylerler fakat çocuklar hissederler... Kendi kendilerine çocuklarının güvenilir ve olması gereken bir ortamda olduğunu telkin etmeleri ve okula başlamasının onlardan koptuğu anlamına gelmediğini düşünmelerini önerebilirim.

Diğer anneler kaygılı ise onlarla birlikte kaygıları paylaşmalı mı, yoksa oradan uzaklaşmalı mı?

Aynı kaygıları hisseden başkalarını görmek bir çok insanı rahatlatır. Grup terapilerinde de kullanılan bir yöntemdir esasında. Bazense yalnız kalmak başa çıkmayı kolaylaştırabilir.

Teneffüs aralarında çocuğun yanına koşmalı mı?

Ayrılık kaygısı duyan çocukları teneffüslerde annelerinin orada olduğunu görmek rahatlatır. Her teneffüs çocuğun yanında olunması arkadaş edinmesini ve eğlence ile geçirilecek zamanı kaçırmamasına neden olur. Çocuğun zihninde okulu görüş saatleri olan bir cezaevine benzetmeye gerek yoktur. Bireyselleşmeye başlayacağı bu en önemli adımı atmasına ve başarmasına izin verin.

Tuvalete nasıl gideceği endişesi taşıyorsanız, öğretmenle bunu paylaşmalı mı?

Gelişim açısından yaştlarının gerisinde bir durum söz konusu ise öğretmenle paylaşılması gereklidir. Birçok öğretmen okula yeni başlayan çocuklara tuvaletleri geldiği zaman izin alarak gidebilecekleri gibi bazı kuralları ilk gün anlatmaktadırlar. Okul açılmadan önce çocuğu okula götürerek okulun yerini, sınıfını, kafeterya ve tuvaletlerinin nerde olduğunu göstermekte yarar vardır.

Alerjisi varsa bu durumda kimlere bilgi verilmeli?

Alerji veya başka bir kronik hastalığı olan çocukların öncelikli olarak sınıf öğretmeni, varsa okul hemşiresi bilgilendirilmelidir. Acil durum olursa nasıl yaklaşacakları ve hangi noktada aileye haber vermeleri gerektiği anlatılmalı gerekirse yazılı olarak da verilmelidir.

Yemek konusunda titizsiniz, çocuğunuz da herşeyi yemiyor, bir beslenme çantası ile mi gitmeli? Yoksa okulda mı yemesine izin vermelisiniz?

Gıda alerjisi yok ise okulda yemesine izin verilmesi daha uygun olur. Farklı beslenme ile okula giden çocuk arkadaşlarından izole gibi hissedebilir. Uyumu ve eşitliği bozan davranışlardan kaçınmakta fayda vardır. Ayrıca evde yemeyen birçok çocuk, okulda arkadaşları ile birlikte oldukça rahat yemek yiyerek ailesini şaşırtabilir.





“Öğretmenini sevdin mi?” sorusunu sormalı mıyız?

Sıklıkla sorulan bir sorudur. “Sevmedim!” derse B planı var mı? Yok! Hoşlanmadığı ilk durumda “Ben öğretmenimi sevmiyorum” diyebilmesine yol açılmasından başka bir işlevi olmayan bir sorudur. Bunun yerine öğretmenin olumlu özelliklerinden bahsetmek çocuğun öğretmenine karşı olan ilgi ve sevgisinin desteklenmesine yardımcı olacaktır.

Öğretmen konusunda çocuğu bilgilendirmeli mi?

Öğretmenin adı, fiziksel özellikleri, çocuklarla arasının ne kadar iyi olduğu ve ondan bir sürü yeni şey öğrenebileceği anlatılabilir. Eğer mümkünse önceden tanışması, okul açılana kadar kendi içinde öğretmeni kabullenmesine yardımcı olacaktır.

Ertesi gün öğretmenler okula gelmenizi istemedi. Siz de merakınıza yenik düşüyorsunuz. Çocuğun çantasına telefon mu sıkıştıracaksınız, yoksa sürekli öğretmeni mi arayacaksınız? Ya da hiçbirini yapmayıp, akşamı mı bekleyeceksiniz?

Okul ve öğretmenin kurallarına siz uymaz iseniz çocuğunuz da sizin yolunuzu takip edecektir! Çocuğunuzu okula teslim ettikten sonra emin ellerde olduğunda inanın ve bırakın bireyselleşme ve okul hayatı resmi olarak başlasın. Okula başlaması çocuğunuzun sizden koptuğu anlamını taşımaz, sadece iletişim biçiminiz değişir.

Okuldan çocuğunuzla ilgili her gün sizi bilgilendirmenizi istemek doğru mu? Özellikle ilk günler ne yedi, ne yaptı, ne içti vs.

Ebeveynlerin merak etmesi doğaldır. İlk günlerde bu bilgileri almak isteyebilir. Çocuğun bunu öğrenmesi, ebeveynlerinin tedirgin olduğunu düşünmesine neden olabilir. Bu da okulun endişe verici bir yer olabileceği düşüncesini doğurabilir. Eğer çocuğunuzla daha önceden kurulan güçlü bir iletişim varsa tüm bunları çocukla sohbet ederek öğrenebilirsiniz. Bazı çocuklar okulda yaptıklarını anlatmayı sevmez. Zorlamamalı ve okuldan herşeyin yolunda gittiği geri bildirimi alınca bu rahatlamak için yeterli olmalıdır.



TÜRKİYE, HAVAARACI EMNİYET DENETİMLERİNDE BULGU ORTALAMASI EN DÜŞÜK 4. AVRUPA ÜLKESİ OLDU...

Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) tarafından yürütülen Hava Aracı Emniyet Denetlemeleri (SAFA) kapsamında Türkiye, bulgu ortalaması en düşük 4. ülke konumuna yükseldi.

Avrupa'ya yaptıkları uçuşlarda gittikleri ülkelerin Sivil Havacılık otoriteleri tarafından denetlenen Türk havayolu işletmeleri, önemli bir başarıya daha imza attı. 2016 yılında Türk uçaklarına Avrupa'da yapılan Hava Aracı Emniyet Denetimlerinde bulgu ortalaması 0.38'e gerileyen Türkiye, Avrupa'nın en düşük ortalama bulgu ortalamasına sahip 5. ülkesi olmuştu. 2017 yılının ilk yarısında ise havayolu işletmelerimiz bulgu ortalamasını 0.34'e düşürerek 4. sıraya yükseldi.

Bu oran ile havayollarımız, Avrupa hava taşıyıcılarının ilk yarı yıl bulgu ortalaması olan 0.51'dan çok daha başarılı bir emniyet performansı sergiledi. Hava

araçları emniyet denetimlerinde en düşük bulgu ortalamasına sahip ülke 0.26 ile Avusturya olurken, Lüksemburg ve İrlanda ikinciliği paylaştı ve üçüncü sırada Macaristan yer aldı.

Ülkemize uçan yabancı havayolu işletmelerinin uçaklarına ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından 2017 yılı başından bu yana toplam 320 hava aracı emniyet denetimi gerçekleştirildi. Bu denetlemelerde en sık rastlanan bulgu, kargonun doğru yerleştirilmemesi ve sabitlenmemiş olması olarak görüldü.

Son 5 yıldır SAFA denetlemelerinde hızla yükselen bu başarı grafiğini korumak için SHGM tarafından havayolu işletmeleri ile sık sık koordinasyon toplantıları düzenlenerek, bulguların azaltılması ve alınması gereken önlemler konusunda yakın işbirliği içinde hareket ediliyor.

web.shgm.gov.tr

TÜRKİYE'NİN UÇUŞ AĞINA SEMARKAND DA DAHİL OLUYOR...

Türkiye ve Özbekistan arasında gerçekleştirilen sivil havacılık müzakerelerinde uçuş ağımıza Semarkand'ın eklenmesi konusunda mutabakat sağlandı.

Özbekistan'ın başkenti Taşkent'te 9 Ağustos 2017 tarihinde yapılan müzakerelerde iki ülke arasındaki sivil havacılık ilişkileri, havayolu taşıyıcılarının uçuş noktaları ve frekans sayıları ele alındı. Sivil Havacılık Genel Müdür Vekili Bahri KESİCİ ve Özbekistan Sivil Havacılık Denetleme ve Kontrol Başkanı Tolib ULJAEV'un başkanlık ettiği heyetler arası görüşmede, mevcut Hava Ulaştırma Anlaşması operasyonel ve teknik işbirliği konularını da içerecek şekilde revize edilerek Mutabakat Zaptı imzalandı.

İmzalanan Anlaşmaya göre; Türk-İslam tarihinin önemli kentlerinden Samarkand, Türk taşıyıcıları için yeni varış noktalarından biri olarak belirlendi. Böylece İstanbul-Taşkent arasında kullanılan mevcut 7 frekansın yanı sıra yeni sefer noktası olarak belirlenen

Semarkand'a Türk taşıyıcıların 2017-2018 kış döneminde karşılıklı bir sefer 2018 yılı yaz sezonunda karşılıklı iki sefer düzenlemesi hususu karara bağlandı.

Müzakerelerde ayrıca Türk taşıyıcıları için Seul, Hongkong ve Bişkek noktalarının öte nokta olması konusunda da mutabık kalındı.

web.shgm.gov.tr



SHGM “ÖNERİ VERME” MODÜLÜ DEVREDE...

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü “Öneri Verme” sistemi kurumsal web sayfası üzerinden hizmete girmiştir.

Sivil havacılık alanında hayata geçirilecek düzenlemelerin ve mevzuat çalışmalarının havacılık sektörümüzle görüş alışverişi ve işbirliği içinde gerçekleştirilmesi amacıyla Genel Müdürlüğümüz elektronik ortamda “öneri verme” modülünü hizmete açmıştır. Sektörümüzün sorunlarına çözüm üretme sürecinin hızlandırılması, ihtiyaç ve beklentilerinin en uygun şekilde karşılanması ve sürdürülebilir büyüme için gerekli adımların atılması tüm paydaşların

koordineli çalışmasıyla mümkündür. Bilgi ve deneyimlerin paylaşarak eşgüdüm içinde çalışmaların yürütülmesi amacıyla hizmete sunulan bu platform, havacılık uzmanlarının, akademisyenlerimizin, ilgili kurum ve kuruluşların yanısıra tüm birey ve sektör çalışanlarının görüş ve önerilerine de açıktır.

Bu çerçevede sektörü ve havacılığımızı daha ileriye taşıyacak tüm görüş ve önerinizi Genel Müdürlüğümüz web sitesinde bulunan “Öneri Verme” modülünden, <https://oneri.shgm.gov.tr> adresi üzerinden iletebilirsiniz.

web.shgm.gov.tr

SHT-IDERA TALİMATINDA DEĞİŞİKLİK YAPILMIŞTIR

Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşme” ve “Taşınır Donanım Üzerindeki Uluslararası Teminatlar Hakkında Sözleşmeye İlişkin Hava Aracı Donanımına Özgü Konulara Dair Protokol” kapsamında Gayrikabil-i Rücü Sicilden Terkin ve İhraç Talebi Yetki Formu’nun (IDERA) kayda alınmasına, iptal edilmesine ve icrasına ilişkin usul ve esasları düzenleyen Gayrikabil-i Rücü Sicilden Terkin Ve İhraç Talebi Yetki Formu’nun (Idera) Kayda Alınmasına, İptal Edilmesine Ve İcrasına İlişkin Talimat (SHT-IDERA) talimatında değişiklik yapılarak yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu değişiklikte;

- Hava aracının maliki ile IDERA’da yetkilendirilen tarafın farklı kişiler olması durumunda nasıl başvuru yapılacağı
- Yetkili tarafın ticari unvanının değişmesi veya başka bir şirketle birleşmesi durumunda IDERA’nın akıbeti ne olacağı
- Hava aracı IDERA’ya dayalı olarak terkin edilmek istendiğinde uçuşa elverişlilik açısından nasıl bir prosedür izleneceği

Konuları netleştirilmiştir.

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2017/SHT-IDERA.pdf>

web.shgm.gov.tr



HAVA TAKSİ VE GENEL HAVACILIK İŞLETMELERİ UÇUŞ VE GÖREV SÜRELERİ TALİMAT TASLAĞI HAZIRLANMIŞTIR...

Uçuş emniyetinin sağlanması için uçuş ve kabin ekibi üyeleri ile işleticinin uyması zorunlu olan uçuş ve kabin ekibi üyelerine yönelik uçuş ve görev süresi sınırlamaları ile dinlenme gerekliliklerine ilişkin esas ve usulleri belirleyen Hava Taksi Ve Genel Havacılık İşletmeleri İçin Uçuş Ve Görev Süresi Sınırlamaları İle Dinlenme Gereklilikleri Talimatı (SHT – FTL_HG) taslağı hazırlanmıştır.

Taslak Talimat ile ilgili görüşlerinizi 21.08.2017 tarihi mesai bitimine kadar "Görüş Bildirme Formu"nu doldurmak suretiyle mevzuat(at)shgm.gov.tr adresine iletebilirsiniz.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/SHT_FTL.pdf

web.shgm.gov.tr



HAVAALANLARI VE ÇEVRESİNDE YAPILACAK HAVACILIK ÇALIŞMASI VE GÖLGELEME TALİMATI TASLAĞI HAZIRLANMIŞTIR...

Sivil hava ulaşımına açık havaalanlarında uygulanması gereken emniyet standartları kapsamında yapılacak olan havacılık çalışmaları ile gölgeleme çalışmalarına ilişkin usul ve esasları düzenleyen "Havaalanları ve Çevresinde Yapılacak Havacılık Çalışması ve Gölgeleme Talimatı (SHT-HÇG)" taslağı hazırlanmıştır.

Bu talimat ile uygulamalardaki aksaklıkların giderilmesi, zaman tasarrufu sağlanması ve havacılık çalışması talep eden kurum / kuruluşların sağlıklı bir şekilde yönlendirilmesi amaçlanmıştır.

Yeni talimatın yürürlüğe girmesiyle birlikte 04/04/2014 tarihli Havaalanları ve Çevresinde Yapılacak Havacılık Çalışması ve Gölgeleme Talimatı yürürlükten kaldırılacak olup, 15 Eylül 2017 tarihine kadar Taslak Talimat ile ilgili görüşlerinizi "Görüş Bildirme Formu"nu doldurmak suretiyle mevzuat(at)shgm.gov.tr adresine iletebilirsiniz.

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

web.shgm.gov.tr



SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK VE BAKIM SORUMLULUĞU TALİMATI DEĞİŞİKLİK TASLAĞI HAZIRLANMIŞTIR

20/12/2012 tarih ve 28503 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği (SHY-M)’nin uygulanmasına ilişkin usul ve esasları düzenleyen Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M) değişikliği taslağı hazırlanmıştır. Taslak Talimat ile

ilgili görüşlerinizi 18.09.2017 tarihi mesai bitimine kadar “Görüş Bildirme Formu”nu doldurmak suretiyle mevzuat(at)shgm.gov.tr adresine iletebilirsiniz.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/SHT-M_Rev.03.pdf

web.shgm.gov.tr

HAVAALANLARINDA KURTARMA VE YANGINLA MÜCADELE HİZMETLERİNE ERİŞİM KONULU EASA EMNİYET BÜLTENİ YAYIMLANMIŞTIR



Uçuş emniyetinin artırılması ve yaşanan olayların incelenerek gerçekleşmesi muhtemel hadiselerin önlenmesi amacıyla, EASA tarafından yayınlanan Emniyet Bültenlerinin havaalanı işletmeleri tarafından takip edilmesi ve alınan tavsiye kararları ile ilgili tedbir alınması amacıyla Havaalanları Daire Başkanlığımız tarafından Emniyet Bülteni hazırlanmıştır. Havaalanlarında Kurtarma ve Yangınla Mücadele Hizmetlerine Erişim konulu bir EASA Emniyet Bülteni için <https://ad.easa.europa.eu/ad/2017-08> adresini tıklayınız.

web.shgm.gov.tr



UÇUŞ İZİNİ İŞLEMLERİNDE GÖNDERİLEN SİGORTA BELGELERİ İLE İLGİLİ GENELGE YAYIMLANMIŞTIR

Uçuş izni işlemlerinin tesis edilmesinde havayolu ve üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortalarının Genel Müdürlüğümüze gönderilmesi sürecinde uyulması gereken esaslara ilişkin Genel Müdürlüğümüz tarafından genelge yayımlanmıştır.

Asgari sigorta teminat tutarlarının güncellemesini, sigorta belgelerinde yetkili sigortacı tarafından imzalanma gerekliliği ve kurallara riayet edilmemesi halinde işletmelere uygulanacak yaptırımların düzenlendiği 27 Temmuz 2017 tarihli Yönetmelik kapsamında uçuş izinlerinin etkin ve verimli yürütülmesini sağlamak amacıyla yayımlanan genelgeye aşağıdaki linkten ulaşılabilir.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/2017/HUD_2017_1.pdf

İşletmelerimize Genelge hükümlerine uyum için 15 Eylül 2017 tarihine kadar süre verilmiş olup, bu tarihe kadar gerekliliklerin yerine getirilmesi önem arz etmektedir.

web.shgm.gov.tr



TUSAŞ İLK TÜRK JSF/F-35 UÇAĞI'NIN ORTA GÖVDESİ'Nİ TESLİM ETTİ

TUSAŞ - Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş., üretimini tamamladığı ilk Türk JSF/F-35 Uçağı'nın "Orta Gövde"sini 12 Temmuz 2017 tarihinde tesislerinde düzenlediği tören ile müşterileri Northrop Grumman (ABD) ve Lockheed Martin (ABD) firmalarına teslim etti.

TUSAŞ'ın tamamlayarak teslim ettiği ilk Orta Gövde, Lockheed Martin tarafından ilk Türk JSF/F-35 uçağında kullanılacak. Uçağın 2018 yılında Türk Hava Kuvvetleri'ne teslim edilmesi planlanıyor. Törende konuşan TUSAŞ Genel Müdürü Doç. Dr. Temel Kotil, İlk Türk JSF/F-35 Uçağı AT-1'in Orta Gövde'sinin başarıyla tamamlanmasının önemli bir adım olduğunu vurguladı. Dr. Kotil, "5'inci nesil JSF/F-35 uçaklarının son derece karmaşık, gelişmiş ve ileri teknoloji ürünü yapısal bölümlerinin üretiminde görev alan TUSAŞ'ın, uluslararası platformda saygın bir kuruluş olarak kabul gördüğünü ve takdir edildiğini" ifade etti. Dr.



Kotil, "TUSAŞ üstün kalite ürünlerini, tam zamanında vermeye devam edecek" diyerek, ekibine duyduğu güveni dile getirdi. Northrop Grumman Başkan Yardımcısı ve JSF/F-35 Program Müdürü Frank Carus; TUSAŞ'ın on yılı aşkın bir süredir programı başarıyla desteklediğini ifade ederek, İlk Türk Uçağı'nın Orta Gövdesi'nin TUSAŞ tarafından üretilmesini kutladı ve "Program ve ekip açısından gurur duyulacak bir başarı" dedi.

www.tai.com.tr

TÜRKİYE VE ENDONEZYA’NIN HAVACILIK ŞİRKETLERİNDEN BÜYÜK İŞBİRLİĞİ

Türkiye’nin en büyük havacılık ve uzay şirketi TUSAŞ – Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. ile Endonezya’nın en büyük havacılık şirketi PTDI – “PT Dirgantara Indonesia” arasındaki iş birliği güçlenerek devam ediyor.

TUSAŞ ve PTDI arasından IDEF 2017 Fuarı esnasında havacılık alanında ortak çalışmalar yapmak üzere imzalanan Mutabakat Muhtırasını takiben, devam eden çalışmaların sonucunda 6 Temmuz 2017 tarihinde “Çerçeve Anlaşması” imzalandı.

İmzalanan Çerçeve Anlaşması ile TUSAŞ, 50 koltuklu N245 uçağının PTDI tarafından yürütülen konsept geliştirme çalışmasına katılım sağlayacak. PTDI ve TUSAŞ N219 uçağı ile ilgili ortak pazarlama faaliyetleri yürütecek ve pazardaki talebe göre iş modelini



belirleyecek. İnsansız hava araçları ve hava aracı yapılarında ortak çalışmalar yapmak konusunda karar alan TUSAŞ ve PTDI, imzalanan anlaşma ile birlikte güç birliği yaparken, ülkeler arasında havacılık alanındaki işbirliğinin gelişmesine de katkı sağlanacak.

www.tai.com.tr

3713 SAYILI KANUN GEREĞİ DPB YERLEŞTİRME SONUÇLARINA GÖRE SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KADROLARINA ATANMAYA HAK KAZANAN ADAYLAR

3713 Sayılı Kanun gereği yerleştirme sonuçlarına göre Genel Müdürlüğümüz kadrolarına, DPB tarafından yerleştirilen adaylardan istenecek belgeler aşağıda yer almaktadır. Adayların, atama işlemlerinin yapılabilmesi için aşağıda belirtilen belgeleri hazırlayarak, 15 Eylül 2017 Cuma günü mesai bitimine kadar, “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Evrak Birimi, GMK Bulvarı 128/A Maltepe / ANKARA” adresine şahsen veya gönderi (APS/Kargo/Posta olarak yapılacak müracaatlarda doğabilecek gecikmelerden Genel Müdürlüğümüz sorumlu olmayacaktır) yolu ile müracaat etmeleri gerekmektedir.

İstenilen Belgeler

- Diploma veya mezuniyet belgesinin (yurt dışındaki üniversitelerden mezun olan adaylar için YÖK tarafından denkliliği onaylanmış belge) noter ya da mezun olduğu okul tarafından onaylanmış örneği ya da şahsen yapılacak müracaatlarda aslı gösterilmek kaydıyla fotokopisi İnsan Kaynakları Müdürlüğüne onaylanacaktır,
- T.C. Kimlik Numarasının bulunduğu Nüfus Cüzdanının fotokopisi,
- DPB yerleştirme belgesinin bilgisayar çıktısı,
- Erkek adaylar için yetkili askerlik şubelerince düzenlenmiş veya e-devlet kapısı üzerinden çıktısı alınmış barkodlu askerlik durum belgesi (Askerliğini yapmış olan adaylar için terhis belgesi),

- Son üç ay içerisinde alınmış sabıka kaydının olmadığına dair Cumhuriyet Savcılığından belge veya e-devlet kapısı üzerinden çıktısı alınmış barkodlu Adli Sicil Kaydı belgesi,
- 8 adet vesikalık fotoğraf (4,5x6 ebadında, Kamu Kurum ve Kuruluşlarında Çalışan Personelin Kılık ve Kıyafetine Dair Yönetmelik hükümlerine uygun olarak son 6 ay içerisinde çekilmiş),
- 3628 sayılı Kanunun ve Mal Bildiriminde Bulunulması Hakkında Yönetmelik hükümlerince doldurulması gereken Mal bildirim beyannamesi (Duyuru ekinde yer alıyor olup, önlü-arkalı doldurularak kapalı zarfa konulmuş ve zarf üzerinde T.C. numarası ile Ad Soyad belirtilmiş olacaktır),
- Her türlü iklim koşullarında görevini sürekli yapmasına engel olabilecek hastalık veya sakatlığının bulunmadığının belirtildiği Sağlık Beyanı,
- Adres beyanı,
- Halen bir kamu kurumunda veya daha önce 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu’na tabi olarak çalışan adayların muvafakat işlemlerinin başlatılabilmesi için çalışılan kamu kurumu, derece-kademesi, unvanı ve sicil numarasının belirtildiği bir dilekçe,
- Güvenlik Soruşturması ve Arşiv Araştırması Formu (2 nüsha olarak elektronik ortamda düzenlenip imzalanacaktır),

Atanmaya hak kazanan adaylar, yukarıda belirtilen belgeleri tam ve eksiksiz olarak temin ederek başvuruda bulunmaları gerekmektedir.

web.shgm.gov.tr

A J A N D A

GÜLBEN ERGEN ŞARKILARI HAYAT BEKLEYENLERE UMUT OLACAK!

Gülben Ergen, 26 Eylül'de Zorlu Performans Sanatları Merkezi'nde, Organ Nakillerini Destekleme Derneği (ORDES) yararına gerçekleştireceği konserde sizlerle buluşacak.

26 Eylül 2017, 20:30

Zorlu PSM İstanbul



HOCAPAŞA MEVLEVİLERİ - SEMA AYINI

Galata Mevlevileri'nin sunduğu Sema Gösterisi ve Semazen Dünyası Sergisi, Hocapaşa Kültür Merkezi'nde gerçekleşiyor.

Canlı tasavvuf müziği eşliğinde enfes sema gösterisi ve Sema geleneğinin spiritüel bakış açısı ile sunulduğu eşsiz sergi deneyimi büyüleyici bir atmosferde bir arada...

Derviş aksesuarlarından heykellere, kıyafetlerden müzik aletlerine kadar sema kültürü ile ilgili her şeyi bulabileceğiniz bu sergi ile Sema ayini daha anlamlı ve daha kapsamlı...

30 Eylül 2017, 19:00

Hodjapasha Gösteri ve Etkinlik Merkezi, İstanbul

İSTANBUL'UN YERALTI ARKEOLOJİSİ

İstanbul Antik Yunan ve Roma dönemini keşfedeceğiniz bir geziye davetlisiniz.

Güzergâh: Bizans Sarıları, Antik Yunan ve Roma dönemi sivil yaşam kalıntıları, Bizans Eski Sarayları, Kilise kalıntıları, Augustaion Meydanı, Artemis Lisizonos Tapınak Kalıntıları, Yeni Bulunan Khalke Kapısı, Theodosius Forumu, Roma dönemi mezar yapıları

• İlgili yapılar Tarihi yapıların içerisinde yer almakta olup. 1998-2010 seneleri arasında Doç. Dr. Ferudun Özgümlü'nün İstanbul Üniversitesi adına yapmış olduğu arkeolojik yüzey araştırmalarında bulunmuştur. Özel yapı kalıntılarıdır. Gezi sırasında fotoğraf çekimi sınırlıdır.

30 Eylül 2017

Buluşma yeri: Taksim AKM önü saat 09.00



ULUSLARARASI KISAKES FİLM FESTİVALI

"Öğrenciler için öğrenciler tarafından düzenlenen KısaKes Kısa Film Festivali, eylül ayında dünyanın farklı köşelerinden gelen sinemaseverleri festival çatısı altında topluyor. 100 farklı ülkeden katılan 1415 film arasından seçilen genç yönetmenler İstanbul'da buluşuyor. Sinemaseverler hem bu genç yetenekleri keşfediyor hem de katılımcılar için hazırlanan diğer pek çok özel ve eğlenceli seçkiyi izliyor, Yarışma Seçkisi'ni izlemekle yetinmeyip filmlere oy vererek ödüle ortak oluyor.

Feriye Sineması, İstanbul

25-29 Eylül 2017

EYLÜL'DE UNUTMA!

1 Eylül
Dünya Barış Günü

3 - 9 Eylül
Halk Sağlığı Haftası

Eylül 3. hafta
İlköğretim Haftası

19 Eylül
Şehitler ve Gaziler Günü ve Haftası

25 Eylül-1 Ekim
İtfaiyecilik Haftası

26 Eylül
Dil Bayramı

27 Eylül
Dünya Turizm Günü

EYLÜL'DE SİNEMA

Eylül ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



1 EYLÜL 2017 CUMA

İLK KURŞUN

Aksiyon, Gerilim

Oyuncular: Bruce Willis, Hayden Christensen, Ty Shelton

Başarılı Wall Street brokerı olan Will, oğlu Danny ile bağlarını yeniden sağlamlaştırabilmek için ailesini büyüdüğü yere tatile götürür. Will ve Danny avlanmaya çıktıkları sırada, ters giden bir banka soygunu sonucu bir polis memurunun öldürülmesine tanık olurlar.



8 EYLÜL 2017 CUMA

AYLA

Dram, Savaş

Oyuncular: Çetin Tekindor, İsmail Hacıoğlu, Lee Kyung-Jin

1950 yılında savaşta yer alan Süleyman Astsubay savaş meydanında küçük bir kız bulur. 5 yaşındaki bu Koreli kız yetimdir ve nereye gideceğini bilmemektedir. Astsubay kızı yanına alır ve Ayla ismini verir.



15 EYLÜL 2017 CUMA

O

Dram, Gerilim, Korku

Oyuncular: Bill Skarsgård, Jaeden Lieberher, Finn Wolfhard

Stephen King'in romanından tekrar beyazperdeye uyarlanan film, Maine'in küçük bir kasabasında yaşayan 7 çocuğu ele alıyor. Dışlanan bu arkadaş grubu bir yandan hayatın getirdiği sorunlarla, bir yandan da ergenlikle uğraşırken, başlarına bir de bir palyaço kılığında dehşet saçan Pennywise bela oluyor.



22 EYLÜL 2017 CUMA

ATÇALI KEL MEHMET

Dram, Tarihi, Aksiyon

Oyuncular: Gökhan Keser, Cemal Hünel, Ceren Kaplakarlan

Atçalı Kel Mehmet, Osmanlı Padişahı II. Mahmut döneminde yaşamış Ege bölgesinin ilk efelerinden biridir. Zenginden alıp fakire vererek bölgesinde adaleti sağlar ama çıkarları zedelenen ağalar, beyler ve voyvodalar tarafından da hain ilan edilir.



YEDİNCİ HAYAT

Yönetmen: Tommy Wirkola

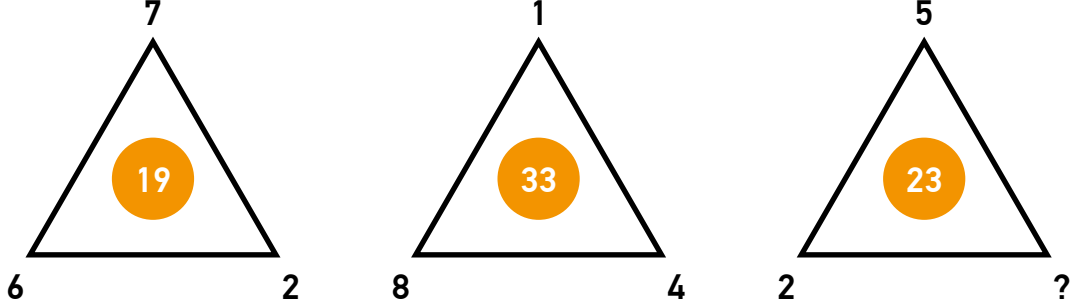
Oyuncular: Noomi Rapace, Glenn Close, Willem Dafoe

Türkiye'de vizyon tarihi: 1 Eylül 2017

Tür: Bilimkurgu, Gerilim

Dünyanın nüfus artışı sebebiyle yeni bir yasa getirilmiştir ve aileler artık sadece birer çocuk sahibi olabilecektir. Ancak birbirinin birebir aynı olan yediz kız kardeşler hükümetin konuyla ilgilenen ve acımasız Nicolette Cayman tarafından yönetilen kolu Çocuk Tahsis Bürosu'yla tehlikeli bir saklambaç oynamaktadır.

1



HANGİ SAYI GELMELİ?

Soru işareti yerine hangi sayı gelmeli?

2



HANGİ SAYI GELMELİ?

Soru işareti yerine hangi sayı gelmeli?

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

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Melisa Gündoğdu, Gülşen Gümüş, Nasır Şahin

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

Cevap: 9

Dikey ve yatay olarak sıralanan beş rakamın toplamı 25 olmalı...

2

Cevap: 6

Her dilimin ortasındaki sayı, karşısındaki dilimin kenarındaki iki sayının toplamına eşittir.

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

Keyword of the MRO



TURKISH AIRLINES

Miles & Smiles

Garanti



TÜRK HAVA YOLLARI'NIN TEK RESMİ KREDİ KARTI



watsons

TEKNO SA



01 Ağustos-31 Aralık 2017 tarihleri arasında Opet, CarrefourSA, Arçelik, Beko, TeknoSA, Watsons, Enterprise üye işyerlerinde 1 TL harcama karşılığında 2 Mil, Rixos'ta 4 Mil kazanımı gerçekleşecektir. Mil kazanımı sadece Garanti Bankası POS'larından Miles&Smiles programı üyesi işyerlerinde Miles&Smiles Kredi Kartı ile yapılacak işlemlerde geçerlidir. Kampanya müşteri bazındadır ve bir müşteri 1 ayda Opet, CarrefourSA, Watsons ve Enterprise harcamalarından en fazla 5.000'er Mil, Arçelik, Beko ve TeknoSA'dan 10.000'er Mil kazanabilir. Rixos otellerinde yapılacak harcamalarda Mil kazanımında sınır yoktur. Firmalardan yapılan alışverişlerden kazanılan Mil'ler harcamaların yapıldığı ayı takip eden ayın 5'ine kadar yüklenecektir.