



**AYRICALIK DEĞİL,
ADALET İSTİYORUZ!**



BAYRAKTAR AKINCI TİHA ENVANTERE GİRDİ

20 KURUMLARIMIZIN
HAFIZASI YOK

38 30 AĞUSTOS 1922
BÜYÜK ZAFERİN
99. YILDÖNÜMÜ

48 YÖNETİCİLERDE
ÇOKLUKLA GÖRÜLEN
HATALAR

GELECEĐİNE GÜÇ KAT



MMU

MİLLİ MUHARİP UÇAK

Değerli Meslektaşlarım,

Ülkemizde havacılık sektörünün gelir düzeyinin yüksek olduğu bilinir. Gençlerimiz de bu ve diğer destekleyici nedenlerden dolayı havacı olmak için sektörümüzü tercih ediyorlar. **Refah içinde yaşamak hepimizin hakkı.**

Ücret ile ilgili alanda ise belirleyici olan Türk Hava Yolları ve ona bağlı iştirak şirketlerindeki ücret politikaları. Bilindiği üzere havacılık alanında yalnızca THY ve iştirak şirketlerinde toplu sözleşme yapılmakta ve diğer kuruluşlar da bu sözleşmelerin sonuçlarına göre ücret politikalarını belirlemektedir.

Çalışma hayatım boyunca hükümetlerimizin ücret politikalarına göre TİS süreçlerinin de etkilendiğine tanıklık ettim. Hayallerinin peşinden koşan gençlerimizin havacılık sektörünü tercih etmesinde sektörün refah seviyesinin yüksek olduğu algısı da en önemli etkenlerden birisi.

Aslında, bu algı 1997 yılında rahmetli **Prof. Dr. Necmettin Erbakan** Hocanın Başbakanlığını yaptığı “Refah-Yol” hükümeti ile yapılan ve “**eşelmobil**” olarak adlandırılan ücret politikası ile oluştu. Her ay enflasyon oranında zam alınıyor ve alım gücümüzün sürekliliği sağlanıyordu. **28 Şubat süreci ile refah düzeyimizin gelişiminin de önü kesilmişti.**

Rahmetli **Prof. Dr. Necmettin Erbakan Hocanın oluşturduğu ve gençlerimizin de bu sektörü seçmesine neden olan refah düzeyi**, uçak bakım alanında **hayata geçirilen ücret politikaları ile yerle bir edilmiştir.**

Çalışma hayatım boyunca ücret, çalışma şartları ve sosyal haklar nedeniyle uçuş ekiplerinin Türk Hava Yollarına, çoğunluğu uçak teknisyeni olan teknik personeline özel sektöre geçişlerine tanıklık ettim.

Maalesef aynı çalışma ortamında aynı işi yapan kişilere yasalarımızda yer alan “eşit işe eşit ücret” prensibine aykırı olarak farklı ücretler ödenebilmektedir.

Daha önce de defalarca kez ifade ettiğim üzere bizler ayrıcalık değil “Adalet” istiyoruz.

Sahada çalışanlara bir yıl önce “**pandemi**” döneminde ücret kesintisine gidilmeyeceğini ve işveren tarafından bu yönde gelen taleplerin kabul edilmeyeceğini beyan eden, havacılığa hakim olamayan metal iş kolundaki sendika temsilcileri çalışanlara beyan ettikleri sözlerinin tersini yapmış ve adil olmayan ücret kesintilerine imza atmıştı.

Üyelerine cenazelerle ilgili insani bilgilendirmeler yapan sendika, Havacılık şubesi delege seçimleri için herhangi bir bilgilendirme yapmayı uygun görmemişti.

Cumhurbaşkanının halk tarafından seçildiği bir ülkede, Sendika Havacılık Şube Başkanı ve yönetiminin üyeler tarafından değil de delegeler tarafından seçilmesi de demokrasimiz için büyük bir ayıptır.

Burada asıl görev yine şirket yönetimlerine düşüyor. Özlük haklarının adaletli olarak sağlandığını gören çalışanların şirketlerine olan bağlılığının arttığı ile ilgili bilimsel çalışmalar bulunmaktadır. **Şirketlerimiz çalışan bağlılığını artırmak istiyorsa bunun sağlanması için tavır almak zorunda.**

Sektörümüzün ve şirketlerimizin zorlu bir dönemden geçtiğinin bilincindeyiz. Son dönemde uçak bakım sektöründe çalışan ve asgari geçim düzeyinin altında geliri olan çalışanlar için acil olarak iyileştirmeler yapılmasını bekliyoruz. Bu tüm sektörün geleceği için önem arz etmektedir.

Değerli Meslektaşlarım,

Eylül ayı ile yeni bir eğitim ve öğretim yılına daha başlıyoruz. Eğitim sürecinde olan tüm çocuklarımızın zihni ve yolu açık olsun.

Bu arada, uçak bakım alanında eğitim alacak yükseköğretim kurumlarını tercih eden gençlerimize, kazanım elde edebilmeleri için tercih ettikleri okullarının SHGM tarafından onaylarını ve yetkilerini sorgulamalarını öneriyorum.

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

Saygılarımla...



Necdet Aksoy
Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı





18 BAYRAKTAR AKINCI TİHA ENVANTERE GİRDİ

Türk savunma sanayisinin güvenlik güçlerinin envanterine kazandırdığı insansız hava araçlarına Bayraktar AKINCI Taarruzi İnsansız Hava Aracı (TİHA) da ekleniyor. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın katıldığı törende Akıncı TİHA ilk uçuşunu gerçekleştirdi.

20 KURUMLARIMIZIN HAFIZASI YOK

Yapılan toplantıların ve alınan kararların kurumlarımızın hafızalarına yansımadağı görülmektedir. Vergilerimizle ödeneğı sağlanan kurumlarımız tarafından gençlerimiz mağdur edilmeye devam edilmektedir.



28 HAVACILIKTA EKLEMELİ İMALAT (AEROSPACE ADDITIVE MANUFACTURING)

Eklemeli üretim, bir 3B CAD modelinin, malzemenin tabakalar halinde birleştirilerek fiziksel bir parçaya dönüştürüldüğü üretim işlemidir. Eklemeli üretim son yıllarda oldukça önem kazanmış ve gelecekte daha çok hayatımızda rol alması beklenen son derece önemli bir teknolojidir. Eklemeli üretim, günümüzde otomotiv, havacılık, uzay, sağlık-inşaat sektörleri, enerji gibi alanlarda devrim yaratmış bir yöntemdir.

İÇİNDEKİLER



60 İSTANBUL TÜNELİ

Yıl 1869, Fransız mühendis Eugene Henri Gavand bir turist olarak geldiği İstanbul'da dönemin bankacılık ve ticaret merkezi olan Galata semti ile daha çok sosyal yaşamın merkezi olan Pera (Beyoğlu) arasındaki hareketliliği gözlemleyerek Yüksek kaldırım ile Galip dede caddesine alternatif bir yol düşünür. Bu bir demiryolu projesidir ve asansör tipinde tasarlanmıştır. Çünkü o dönemde Galata ile Pera arasında günde 40.000 kişinin gidip gelmekte olduğunu hesaplayan Gavand bu yolun özellikle de yokuş olması nedeniyle buraya asansör benzeri bir yapının uygun olacağını düşünmüştür.

06	HAVACILIK TARİHİNDE	38	TARİHİ ZAFER
	EYLÜL	44	DEĞERLENDİRME
08	GÜNDEM	46	TEKNOLOJİ
10	HABER	50	İLETİŞİM
18	AKTÜEL	54	YAŞAM
20	KRİTİK	58	SAĞLIK
26	BİR KAZA ANALİZİ	60	GEZİ
28	ANALİZ	64	AJANDA
32	İNCELEME	66	BİL BAKALIM
36	YORUM		

UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 216-638 EYLÜL 2021 www.uted.org

**Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi**
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Celal BATUR

Editörler:
Nihat ÇELİK
Oya KOTAN
Kâmile ÇAKIR

Grafik Tasarım:
C.Kaan ÖZKAN

Yazı Kurulu
Erhan İNANÇ, Devrim GÜN, Cemil AKGÜL,
Yüksel BOZKURT, Handan DİKER,
Alişan DEĞİRMENCİLER, Selim KONA,
Beytullah AKKAYA, Aslıhan AYDEMİR,
Ersan YÜKSEL, Salih BOZKURT, Nuray KABUT,
Emine AKIN, Özcan UZUNOĞLU, Kadir BALCI.

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

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

İstanbul, Eylül 2021

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



UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarında web sitemizden ulaşabilirsiniz.

HAVACILIK TARİHİNDE EYLÜL

→ 4 EYLÜL 1682



İngiliz astronom Edmund Halley, sonrasında 'Halley' adı verilen kuyruklu yıldızı keşfetti.

→ 6 EYLÜL 1966



Uzay Yolu (Star Trek) dizisi, ABD'de NBC televizyon kanalında gösterilmeye başlandı.

→ 6 EYLÜL 1980

Sovyetler Birliği'nin düşürdüğü Güney Kore Havayolları'na ait Boeing 747 uçağında 249 kişi öldü.

→ 9 EYLÜL 1985

Türk Hava Yolları'nın Frankfurt-İstanbul seferini yapan uçağını yangın söndürme cihazıyla kaçırmaya çalışan Yusuf Örer'e 8 yıl 4 ay hapis cezası verildi.

→ 10 EYLÜL 1942



İkinci Dünya Savaşı'nda İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri Almanya'nın Düsseldorf kentine 100 bin bomba attı.

→ 11 EYLÜL 2001

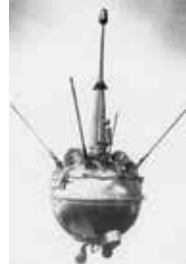


ABD'nin New York kentinde bulunan Dünya Ticaret Merkezi'ne ait İkiz Kuleler'e ve Pentagon'a yolcu uçaklarıyla terör saldırısı düzenlendi.

→ 11 EYLÜL 2004

Ortodoks Hristiyanlığın kutsal bölgesi olan Aynoraz yakınlarında düşen helikopterde aralarında Mısır İskenderiye Patriği Petros'un da bulunduğu 9 kişi öldü.

→ 12 EYLÜL 1959



Sovyetler Birliği, uzay yarışındaki önemli basamaklardan biri olan Luna II roketini Baykonur Uzay Üssü'nden Vostok roketiyle Ay'a fırlattı.

→ 12 EYLÜL 1970

Amerika Birleşik Devletleri, İsviçre, İngiltere ve Almanya'ya ait dört uçağı kaçırarak Filistinli hava korsanları, uçaklardan üçünü Ürdün çölünde havaya uçurdu, yolcuları rehin aldı.

→ 13 EYLÜL 1971

Çinli devrimci Mao Zedong'un halefi ilan edilen Lin Piao, Moğolistan'da geçirdiği uçak kazasında yaşamını yitirdi.

→ 14 EYLÜL 1997

Van'da gerilim hattına takılan askeri helikopter düştü. 10 asker şehit oldu.

→ 15 EYLÜL 1944

İkinci Dünya Savaşı sırasında, İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri 185 Alman uçağını düşürdü.

17 EYLÜL 1908



Havacı Orville Wright'ın birlikte uçtuğu arkadaşı Thomas E. Selfridge ile geçirdikleri uçak kazası sonucunda Selfridge, uçak kazasında yaşamını yitiren ilk insan olarak tarihe geçti.

18 EYLÜL 1961

Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri İsveçli diplomat Dag Hammarskjöld, Zambiya'da geçirdiği uçak kazasında yaşamını yitirdi.

19 EYLÜL 1970



'Antalya' isimli Türk Hava Yolları'na ait yolcu uçağı, Isparta yakınlarında düştü ve 154 kişi öldü.

22 EYLÜL 1980

Irak Devrim Komuta Konseyi, Tahran'ın Mehrabad Havaalanı dahil 7 İran havaalanını bombalaması üzerine, Irak-İran Savaşı başladı.

23 EYLÜL 1846



Alman gökbilimci Johann Gottfried, güneş sisteminde bulunan sekizinci gezegen olan Neptün'ü keşfetti.

23 EYLÜL 1961

Kıbrıs-Adana-Ankara seferini yapan 'Tay' adlı Türk Hava Yolları uçağı, Etimesgut Havaalanı yakınlarında bulunan Karanlıktepe'ye çarparak düştü.

23 EYLÜL 1987

Irak savaş uçakları tarafından bombalanan Hakkari'nin Çukurca ilçesi Narlı köyünde 3 kişi öldü.

25 EYLÜL 1953

Van'a gitmekte olan Ege uçağı alev alarak düştü, 4 kişi yaşamını yitirdi.

27 EYLÜL 2003



Türkiye'nin ilk yer gözlem ve uzaktan algılama uydusu olan BİLSAT, Rusya'nın Plesetsk Rampası'ndan Cosmos-3 fırlatma aracıyla uzaya gönderildi.

30 EYLÜL 1930



İlk sivil tayyarecilerimizden Vecihi Hürkuş, kendi yaptığı uçakla Göztepe'den Yeşilköy'e uçtu.

EYLÜL 1911



Osmanlı Devleti, Yüzbaşı Fesa (Evrensev) Bey ve Teğmen Yusuf Kenan Bey'i pilotluk eğitimi için Fransa'ya gönderdi.

2023 YILINDA MİLLİ MUHARİP UÇAK'I GÖKLERDE GÖRECEĞİZ



Türk Havacılık ve Uzay
Sanayii (TUSAŞ)
Genel Müdürü Temel Kotil

Milli savaş uçağı da havacılıktaki en önemli eserlerden olacak. Geliştirme aşamasındaki Milli Muharip Uçak, 2023 yılına gelindiğinde hangardan çıkacak. Prototipiyle kendisini gösterecek, 2030'dan sonra ise aktif olarak kullanılacak. 14 metre kanat açıklığı ve 21 metre uzunlukta olması planlanan yerli savaş uçağı, 2 bin 200 kilometre hıza ulaşabilecek. Yapay zeka ile donatılacak uçak, hassas vuruş ve düşük gözlenebilirlik özelliklerini taşıyacak. 15'inci Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı (IDEF 2021) kapsamında açıklamalarda bulunan Türk Havacılık ve Uzay Sanayii (TUSAŞ) Genel Müdürü Temel Kotil, "Türkiye 5'inci nesil savaş uçağı alanında devrim yapacak, üzerinde çalıştığımız 5'inci nesil savaş uçağımız olan Milli Muharip Uçak'ı (MMU) 2023 Mart ayında hangardan çıkarmayı hedefliyoruz, Türkiye 5'inci nesil savaş uçağı alanında devrim yapacak, üzerinde çalıştığımız 5'inci nesil savaş uçağımız olan Milli Muharip Uçak'ı (MMU) 2023 Mart ayında hangardan çıkarmayı

hedefliyoruz, Türkiye'nin savunma sanayiinde dışa bağımlılığını azaltmak amacıyla kurulan TUSAŞ projelerine hız kesmeden devam ediyor. Tamamlanan projeler kapsamında ANKA, AKSUNGUR, ATAK, GÖKBAY, HÜRKUŞ gibi projeleri alt yüklenici firmalarında desteğiyle Türk Hava Kuvvetleri'ne kazandıran TUSAŞ 5'inci nesil Milli Muharip Uçak'ın da üretimini tamamlamak için tüm hızıyla çalışıyor. TUSAŞ bunların yanında ATAK 2 ve HÜRJET'i de 2023'te uçurmayı planlıyor. Türk Havacılık ve Uzay Sanayii (TUSAŞ) 15'inci Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı (IDEF) kapsamında basın toplantısı düzenledi. Toplantıda basın mensuplarının sorularını yanıtlayan TUSAŞ Genel Müdürü Temel Kotil Türkiye'nin savunma sanayiinde dışa bağımlılığını azaltmak için çalışmalarını sürdürdüklerini söyledi. Kotil, ayrıca üzerinde çalıştıkları Milli Muharip Uçak hakkında da bilgi vererek 18 Mart 2023'te hangardan çıkarmayı hedeflediklerini söyledi.

hurriyet.com.tr

AFYONKARAHİSAR SEMALARINDA BALON FESTİVALİ

Afyonkarahisar'da Büyük Taarruz'un 99. yıl dönümü ve Zafer Haftası etkinlikleri kapsamında 3 bin yıllık geçmişe sahip Frig Vadisi Emre Gölü'nde balon uçuşu gerçekleştirildi. Afyonkarahisar Valiliği ve Afyonkarahisar Belediyesi iş birliğinde Emre Gölü'nde Afyonkarahisar'ın ilk Frigya Balon Festivali düzenlendi. Sabah erken saatlerde, gün doğumu ile başlayan etkinlikte 5'i gösteri balonu olmak üzere 20 sıcak hava balonu havalandı. Rengarenk balonlar Emre Gölü üstünde güzel manzara oluşturdu. Afyonkarahisar Vali Yardımcısı Mehmet Boztepe, bölgenin en önemli turizm rotalarından Frigya Vadisi için sıcak hava balonlarının kentin en büyük hayallerinden biri olduğunu söyledi. Sıcak hava balonlarının 2 ay önce uçuşlarına başladığını anlatan Boztepe, "Balon festivalinin bu çerçevedeki en temel amacı da ilde başlayan balon uçuşlarının ulusal ve uluslararası kamuoyuna tanıtılması. Bu çerçevede ilk etap da 20 balonla Afyonkarahisar'ın gökyüzü donatıldı." dedi.

sabah.com.tr





BLUESKY
AWARDS

excellence
AVIATION ACHIEVEMENT
AWARDS



01

BLUESKY AWARDS 2021

HAVACILIK BAŞARI ÖDÜLLERİ SAHİPLERİNİ BEKLİYOR.

Bluesky Awards ve Jury Awards olarak 2 alanda ödül yarışması gerçekleştirilecek olup, Bluesky Awards (Havacılık Başarı Ödülleri) kazananlar halk oylaması ile belirlenecek. Jury Awards (Jüri Özel Ödülleri) sonuçları ise jüri üyeleri değerlendirmeleri neticesinde belirlenecek. Bluesky Awards ve Jury Awards sonuçları eş zamanlı olarak aynı tarihte açıklanacak.

ORGANİZASYON TAKVİMİ:

Başvuru Dönemi: 25 Mayıs – 5 Ağustos

Jüri Değerlendirmesi: 10 Ağustos – 15 Ağustos

Finalistlerin Açıklanması: 25 Ağustos

Halk Oylaması: 25 Ağustos – 14 Ekim

Sonuçların Açıklanması: 25 Ekim

Ödül Töreni ve Takdimi: 25 Kasım

BLUESKY AWARDS (HAVACILIK BAŞARI ÖDÜLLERİ):

- Yılın Uçuş Akademisi
- Yılın Pilotaj Üniversitesi
- Yılın Havacılık Lisesi
- Yılın Dijital Havayolu
- Yılın Havayolu Kabin Ekibi
- Yılın Dijital Havaalanı
- Yılın Hava Balon Kuruluşu
- Yılın Hava Taksi Kuruluşu
- Yılın Business Jet Kuruluşu
- Yılın Havacılık Yazılım (Bilişim) Kuruluşu
- Yılın Havacılık Tasarım (Dizayn) Kuruluşu
- Yılın Havacılık Teknoloji Kuruluşu
- Yılın Hava Kargo Kuruluşu – (A GURUBU)
- Yılın İHA-DRONE Hava Aracı Akademisi

- Yılın PIC (SOLO) Uçuş Akademisi
- Yılın Uçuş Simülatör Akademisi
- Yılın Güvenli Online Uçak Bilet Sitesi
- Yılın Sportif Havacılık Kulübü
- Yılın Sivil Havacılık Topluluğu
- Yılın Havacılık Tedarikçi Kuruluşu
- Yılın Havacılık Üretici Kuruluşu
- Yılın Havacılık ve Uzay Bilimleri Fak. – (Üniversite)
- Yılın Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri Böl. – (Üniversite)
- Yılın Uçak Teknolojisi Böl. – (Üniversite)
- Yılın Uçak Mühendisliği Böl. – (Üniversite)
- Yılın Uçak-Gövde Motor Bakım Böl. – (Üniversite)
- Yılın Yer Hizmeti Kuruluşu – (A GURUBU)
- Yılın Hava Aracı Bakım Kuruluşu – (MRO 145 ONAYLI)
- Yılın Hava Aracı Bakım Eğitim Kuruluşu – (MTO 147 ONAYLI)
- Yılın İngilizce Dil Yeterliliği Sınav Merkezi (PİLOT)
- Yılın İngilizce Dil Yeterliliği Sınav Merkezi (TEKNİSYEN)
- Yılın Uçuş Harekat Uzmanı Eğitim Kuruluşu (DISPATCHER)

JURY AWARDS (JÜRİ ÖZEL ÖDÜLLERİ):

Yılın en iyi havacılık projelerini değerlendirilir ve ödüllendirir. Jüri Özel Ödülleri, kurumsal ve bireysel olmak üzere iki ana başlık altında ve 8 farklı kategori de değerlendirilecek.

- Yılın Havacılık Yeşil İnovasyon Projesi
- Yılın Havacılık Erişilebilirlik Projesi
- Yılın Havacılık Yolcu Memnuniyeti Projesi
- Yılın Havacılık Sosyal Sorumluluk Projesi
- Yılın Havacılık AR-GE Projesi
- Yılın Havacılık-Uzay Projesi
- Yılın Havacılık Sağlık Hizm. Sunum Projesi

HEAŞ İLE EXPRESS UÇAK BAKIM VE EĞİTİM SÖZLEŞMESİ



Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. (HEAŞ) ile Express Uçak Bakım ve Eğitim Hizmetleri Tic. Ltd. şirketi arasında uçak bakım hangarı ile hangar apronu yapımı ve işletilmesi konusunda 20 yıllık arazi kiralama sözleşmesi imzalandı. HEAŞ ile Express Uçak Bakım ve Eğitim Hizmetleri Tic. Ltd. şirketi arasında imzalanan sözleşme kapsamında; mevcut HABOM bölgesinde yaklaşık 28 bin metrekare büyüklüğünde arazi, 20 yılına Express Uçak Bakım ve Eğitim Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.'ye kiralandı. Konuyla ilgili açıklamada bulunan HEAŞ Genel Müdürü Hüseyin Sağlam, “İmzalanan bu sözleşmeyle, pandeminin oluşturduğu krizin devam ettiği bir dönemde, havalimanımızda mevcut bulunan

paydaşlarımıza ilave olarak yeni bir MRO merkezinin yapımına ilişkin iş birliğimizden memnuniyet duyduğumu ifade etmek isterim ve bu iş birliğimizin de uzun soluklu olmasını temenni ederim. Bu yatırımı, Express Havacılık Grubu’nun havalimanımızın sürdürülebilir büyüme potansiyeline olan inanç ve desteğinin bir göstergesi olarak değerlendirmekteyim. Kendilerine çok teşekkür ederim. Hayırlı olsun” dedi. Express Uçak Bakım ve Eğitim Hizmetleri Tic. Ltd. Şti. Genel Müdürü Sefa Tuncer ise yapılan iş birliğinin Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı ve Express Uçak Bakım adına hayırlı olması temennilerinde bulundu.

ntv.com.tr

SABİHA GÖKÇEN’DE YOLCU SAYISINDA YÜZDE 34 ARTIŞ



Sabiha Gökçen Havalimanı’ndan bu yılın ilk 7 ayında 11,8 milyon yolcunun geçiş yaptığı ve yolcu sayısının da geçen yıla göre yüzde 34 artış gösterdiği kaydedildi. Ülkede alınan pandemi önlemleri ve aşılama oranlarının hızla yükselmesi ile Türkiye’deki havalimanlarında yolcu sayıları hızla artıyor. Sabiha Gökçen Havalimanı’ndan bu yılın ilk 7 ayında 11,8 milyon yolcu geçiş yaparken, yolcu sayısı da geçen yıla göre yüzde 34 artış gösterdi. Sabiha Gökçen Havalimanı terminal işletmecisi İSG şirketi de özellikle artan iç hat yolcu trafiğinde yolcularına terminal içinde zaman kazandıran hizmetler ile birçok kolaylık sunuyor. Terminal içinde hem ana girişte hem de iç hat ve dış hat ikinci güvenlik noktalarında bulunan fast track hızlı geçiş noktaları, özellikle yoğun saatlerde yolculara önemli oranda zaman kazandırıyor. Yine terminal içinde bulunan check-in cihazları sayesinde yolcular, sıraya girmeden uçuş işlemlerini online olarak gerçekleştirebiliyor. Ayrıca terminaldeki self bagaj cihazları

ile de yolcular yine sıraya girmeden kendi bagajını uçağa kendileri veriyorlar. Sabiha Gökçen Havalimanı terminal işletmecisi İSG’ye ait web sitesi ve mobil aplikasyon da hem terminale gelmeden önce hem de terminal içinde yolculara zaman kazandıracak birçok yolcu dostu uygulama içeriyor. Özellikle terminal içinde uçağa hızlı bir şekilde gitmeyi sağlayan navigasyon uygulaması yolculardan yoğun ilgi görüyor. Uçuş durumunu takip etmek isteyen yolcular uçuşa kaydolarak uçağı kaçırma stresini yaşamıyor. Dış hat pasaport kontrolü noktasında bulunan e-pasaport hizmeti ise sıra beklemeden, dijital bir şekilde pasaport kontrolünden hızlıca geçilmesine olanak sağlıyor. Öte yandan İSG tarafından bu yıl başında hizmete sokulan e-ticaret platformu shop@saw (shopatsaw.com) üzerinden online alışveriş yapma imkanına sahip olan yolcular, daha terminale gelmeden siparişlerini vererek zaman kazanıyorlar.

cnntürk.com.tr

İSTANBUL HAVALİMANI'NDAN "SIFIR EMİSYON" TAAHHÜTÜ



İstanbul Havalimanı, Uluslararası Havalimanları Konseyi'nin (ACI) başlatmış olduğu ve 238 havalimanının yer aldığı "2050 yılına kadar "Net Sıfır CO2 Emisyonu" taahhüdüne katıldı. İGA, sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda çalışmalarını sürdürüyor. İGA, İstanbul Havalimanı'nın en geç 2050 yılına kadar sıfır emisyon taahhüt ettiğini açıkladı. Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) tarafından ilk olarak Haziran 2019'da başlatılan "ACI Net Zero 2050", iklim sorununa karşı havalimanlarını eyleme geçirme ve karbondan arındırma hedefi doğrultusunda oluşturuldu. İstanbul Havalimanı, çevre ve sürdürülebilirlik programı kapsamında yürüttüğü karbon ayak izlerini yönetme ve azaltma çalışmaları neticesinde "Net Sıfır CO2 emisyonu" taahhütü veren 238 havalimanı arasına dahil oldu. İstanbul Havalimanı'nda karbon emisyonlarının azaltılması çalışmaları kapsamında;

ISO 50001 Enerji Yönetim Sistemi Kurulumu, Enerji Verimlilik Faaliyetleri, Enerji Etütleri ile Sistem İyileştirmeleri, ISO 14064 Sera Gazı Yönetim Sistemi kurulumu ile Sera Gazı Hesaplamaları, Ağaçlandırma Çalışmaları, Elektrikli Araç Kullanımları ve Araç Şarj İstasyonu Kurulumları gerçekleştirildi. 2050 yılına kadar sıfır emisyon hedefine ilişkin çalışmalarını sürdürecektir olan İstanbul Havalimanı, Güneş Santrali Kurulumları, Elektrik Şebekesinden Yenilenebilir Enerji Satın Alınması, Elektrikli Araç Dönüşümleri ve Araç Şarj İstasyonu Kurulumları, Ağır Taşıtlarda Bio Dizel Kullanımı, Enerji Verimlilik Faaliyetleri, Ağaçlandırma Çalışmaları ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda Hidrojen Yakıtının Isınma ve Ulaşım Amaçlı Kullanımı, Baca Gazından Karbon Yakalama Teknolojilerinin yapılmasını taahhüt edeceğini bildirdi.

haberturk.com

TÜBİTAK SAGE IDEF'TE YENİ ÜRÜNLERİNİ SERGİLEDİ



İSTANBUL - Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK), 15'inci Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı IDEF 2021'de SAGE, BİLGEM, MAM, ve UZAY ile yer alarak en yeni yerli ve milli projelerini ilgilileriyle buluşturdu. Savunma ve güvenlik alanlarında uluslararası ölçekte önemli bir tanıtım, pazarlama ve iş birliği platformu olarak iki yılda bir düzenlenen Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı IDEF 2021, ziyaretçilerini ağırladı. Yerli ve yabancı

çok sayıda savunma sanayi şirketlerinin katıldığı fuarda TÜBİTAK, Savunma Sanayii Araştırma ve Geliştirme Enstitüsü (SAGE), Bilişim ve Bilgi Güvenliği İleri Teknolojiler Araştırma Merkezi (BİLGEM), Marmara Araştırma Merkezi ve Uzak Teknolojileri Araştırma Enstitüsü ile yer aldı. Fuarda yerli firmaların sergilediği ürünler Türk savunma sanayinin ulaştığı noktayı da gözler önüne serdi.

sondakika.com

AIRBUS HİDROJENLE ÇALIŞAN SIFIR EMİSYONLU YOLCU UÇAĞININ 2035'TE HAVADA OLMASINI HEDEFLİYOR



THY Genel Müdürü Bilal Ekşi “Yabancı sivil havacılık otoritelerince yurt dışında son 1 yıl içinde, 31 ülkede, 46 meydana, 64 emniyet (SAFA) denetlemesi yapılmıştır. 0.175 bulgusuzluk oranı ile Avrupa’da en iyiler arasındayız” dedi. Türk Hava Yollarının (THY), emniyet denetimlerinde Avrupa’nın en iyileri arasında yer aldığı bildirildi. THY Genel Müdürü Bilal Ekşi, Twitter hesabından konuyla ilgili yaptığı açıklamada, her zaman emniyetli uçtuklarını belirtti. Ekşi, “Yabancı sivil havacılık otoritelerince yurt dışında son 1 yıl içinde, 31 ülkede, 46 meydana, 64 emniyet (SAFA) denetlemesi yapılmıştır. 0.175 bulgusuzluk oranı ile Avrupa’da en iyiler arasındayız. Emniyet ve konfor ile uçuyoruz.” ifadelerini kullandı. The Safety Assessment of Foreign

Aircraft Programme (SAFA) yabancı uçaklara yapılan güvenlik değerlendirmesi anlamına geliyor. SAFA denetimleri, yabancı hava yolu işletmelerinin Avrupa Birliği (AB) ülkeleri arasında yaptıkları operasyonlarda diğer ülkeler tarafından uçağın kalkışından önce gerçekleştirilen denetimleri kapsıyor. Bu işlemlerde, bakım ve uçuşa elverişlilik denetimlerinden farklı olarak hava araçlarının uçuş emniyeti konusunda uluslararası gereklilikleri yerine getirip getirmediğine bakılıyor. Uçağın fiziksel durumu, kokpit ve kabinde uyulması gereken gerekliliklerin kontrol edildiği denetimlerde, uçakla seyahat esnasında yolcuların uçuş güvenliğini sağlayacak kuralların en üst düzeyde uygulanması amaçlanıyor.

hurriyet.com.tr

RUSYA’DA SU-24 DÜŞTÜ



Rusya’nın Perm bölgesinde Su-24 tipi savaş uçağının düştüğü, uçağı kullanan iki pilotun fırlatma sistemiyle uçaktan çıkmayı başardığı bildirildi. Rusya Merkezi Askeri Bölgesi’nin basın servisinden yapılan açıklamada, Su-24 savaş uçağının Perm Bölgesi’nde düştüğü belirtildi. Uçakta mühimmatın bulunmadığı kaydedilen açıklamada, “Su-24, tamir edilmek üzere bakım

merkezine yaptığı uçuş esnasında Perm kentinden 95 kilometre uzaklıkta kaza yaptı. Gelen bilgiye göre pilotlar, fırlatma sistemiyle canını kurtardı” ifadelerine yer verildi. Açıklamada iki Rus pilotun iniş yaptıkları yerin tespit edildiğinin ve hayati tehlikeleri bulunmadığının altı çizildi.

airturkhaber.com



Dünyaya açılan kapınız

Kurumsal ve Bireysel İş Jeti Kiralama Hizmeti



sales@vatanjet.com

+90 531 337 7777

vatanjet.com

SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI'NDA DİJİTAL UYGULAMALARA YOĞUN İLĞİ



Istanbul Sabiha Gökçen Havalimanı terminal işletmecisi İSG'nin artan trafikte misafirlerine zaman kazandırmak için geliştirdiği uygulamalar yolcular tarafından ilgiyle kullanılıyor. İSG'den yapılan açıklamaya göre, Türkiye'deki havalimanlarında, aşılama oranlarının yükselmesi ve alınan salgın önlemleriyle yolcu sayıları hızla artıyor. İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan da 7 ayda 11,8 milyon yolcu geçiş yaparken, yolcu sayısı da geçen yıla göre yüzde 34 arttı. Artan yolcu sayısına bağlı havalimanında sağlıklı ve hızlı seyahat için yeni uygulamalar geliştirilmesi ve var olan uygulamaların iyileştirilmesi için çalışmalar devam ediyor. Havalimanı terminal içinde hem ana girişte hem de iç hat ve dış hat ikinci güvenlik noktalarında bulunan fast track hızlı geçiş noktaları, özellikle yoğun saatlerde yolculara önemli oranda zaman kazandırıyor. Yine terminal içindeki check-in cihazları sayesinde yolcular, sıraya girmeden uçuş işlemlerini çevrim içi gerçekleştirebiliyor. Ayrıca terminaldeki self bagaj

cihazları ile yolcular yine sıraya girmeden kendi bagajını uçağa kendileri veriyor. İSG'ye ait web sitesi ve mobil aplikasyon da hem terminale gelmeden önce hem de terminal içinde yolculara zaman kazandıracak birçok yolcu dostu uygulama içeriyor. Özellikle terminal içinde uçağa hızlı bir şekilde gitmeyi sağlayan navigasyon uygulaması yolculardan yoğun ilgi görüyor. Uçuş durumunu takip etmek isteyen yolcular uçuşa kaydolarak uçağı kaçırma stresini yaşamıyor. Dış hat pasaport kontrolü noktasında bulunan e-pasaport hizmeti sıra beklemeden, dijital bir şekilde pasaport kontrolünden hızlıca geçilmesine olanak sağlıyor. Bu arada İSG tarafından bu yıl başında hizmete sokulan e-ticaret platformu shop@saw (shopatsaw.com) üzerinden çevrim içi alışveriş yapma imkanına sahip olan yolcular, daha terminale gelmeden siparişlerini vererek zaman kazanıyor.

haberturk.com

DELTA AIR 30 ADET AIRBUS A321NEO UÇAĞI SİPARİŞ ETTİ



Delta Air Lines, gelecekteki filo gereksinimlerini karşılamak için ek 30 adet Airbus A321neo uçağı sipariş etti. Mevcut 125 adetlik siparişe ilave olarak verilen yeni siparişler, Delta'nın toplam A321neo sipariş adetini 155'e çıkarıyor. Delta'nın yeni A321neo'ları, havayolunun filosundaki mevcut verimli A321 uçaklarına kıyasla kayda değer ölçüde verimlilik artışı sağlayacak yeni nesil Pratt & Whitney PW1100G turbofan motorları ile güçlendirilecek. First Class'ta 20, Comfort+'da 42 ve ana kabinde 132 olmak üzere toplamda 194 adet koltuk kapasitesine sahip

olan Delta'nın A321neo uçakları, öncelikle havayolunun geniş iç hat uçuş ağına dağıtılacak ve Delta'nın 120'den fazla uçaktan oluşan mevcut A321 filosunu tamamlayacak. Havayolunun 155 adetlik A321neo siparişinin ilkinin gelecek yılın başlarında teslim edilmesi planlanıyor. Delta'nın A321neo uçaklarının çoğu Mobile, Alabama'daki Airbus'ın ABD üretim tesisinden teslim edilecek. Havayolu, 2016 yılından bu yana ABD'de üretilen 87 adet Airbus uçağını teslim aldı.

hurriyet.com.tr

TUSAŞ YILIN TEDARİKÇİSİ ÖDÜLÜNE LAYIK GÖRÜLDÜ



Türk Havacılık ve Uzay Sanayii (TUSAŞ), gerçekleştirdiği zamanında ve kusursuz üretim neticesinde 'Yılın Tedarikçisi' ödülüne layık görüldü. Hava aracı yapısalı için ana imalatçı firmaların başında gelen Spirit tarafından yılın tedarikçisi ödülüne layık görülen TUSAŞ, 2002 yılından bugüne Spirit ile olan iş hacmini geliştirerek faaliyetlerine devam ediyor. Türkiye'nin 2002 yılında Boeing'ten aldığı 5 NATO AWACS uçağı karşılığında offset anlaşması yapan iki şirket 400 kalem yarı montaj parçasının TUSAŞ'ta üretilmesi konusunda iş birliğine imza attı. Rekabetçi

şartları karşılayan TUSAŞ'ın yüksek kalite ve teslimat performansı sayesinde sözleşmesi uzatıldı ve iş hacimleri de sürekli olarak artırıldı. 2002 yılından bugüne kadar 5 milyona yakın parçayı Spirit firmasına teslim eden TUSAŞ, kalite ve teslimatta yüzde 99,8 ve üzerinde bir performans sergiledi. Pandeminin hemen öncesinde 1 yıl içinde 600 bine yakın parçayı Spirit'e teslim eden TUSAŞ, önümüzdeki dönemde iş hacmini daha da büyütürken faaliyetlerini sürdürmeyi hedefliyor.

airlinehaber.com



TÜRK LİSE ÖĞRENCİSİNİN MAKALESİ NASA'NIN WEB SİTESİNDE YAYIMLANDI

Kocaeli'nde Fen Lisesi öğrencisi Derya Karadeniz, NASA'nın liseler arası düzenlemiş olduğu Bir Günlük Bilim İnsanı makale yarışmasına katıldı. Derya Karadeniz'in 'Oberon' isimli makalesi NASA'nın web sitesinde yayınlandı. Derya Karadeniz'in makalesine NASA'nın sitesinden ulaşılabilir. Karadeniz süreci şu sözlerle anlattı: "Yarışmanın adı 'Bir Günlük Bilim İnsanı'. Uluslararası olarak bütün dünyada düzenleniyor. Ben de bu yarışmayı okulumuz aracılığıyla gördüm ve bu yarışmaya bir makale yazıp göndermeyi istedim. Yarışmanın sonucunda makalem NASA'ya gönderilecek makaleler arasında seçildi. NASA'nın web sitesinde yayınlandı. Bu hepimizi çok mutlu etti. Benim için çok sevindirici bir haber oldu." Lise öğrencisi Karadeniz, Oberon isimli makaleyi

yazma gerekçesini bilim dünyasında da sıkça tartışılan ve günlük hayatımıza etkileri görülen iklim değişikliğini gerekçe gösteriyor. Karadeniz konu hakkında "Makalem Uranüs'ün ikinci en büyük uydusu Oberon hakkındaydı. Oberon'a neden daha çok gidilmeli konulu bir makale yazdım. Biliyorsunuz şu anda dünyada küresel ısınma ve iklim değişikliği tartışılıyor. Bazı yerler aşırı soğuyor, bazı yerler aşırı ısınıyor. Bunun sonucunda ben de başka gezegenlerden belki bir şeyler bulabilirim diye düşündüm. Mesela Oberon çok soğuk. Eğer orada bir yaşam varsa örneğin bir bakteri türü yaşıyorsa bu bize iklim değişikliği ile baş etmemiz için bir yol gösterebilir" dedi.

posta.com.tr



EMIRATES İLE AZUL ORTAK UÇUŞ ANLAŞMASI İMZALADI

Emirates ve Azul Linhas Aereas Brasileiras S.A (Azul) ile, yolcuların, Brezilya'daki sekiz şehir ile Emirates'in küresel ağındaki noktaları arasında, Sao Paulo üzerinden gerçekleştirilecek gidiş-dönüş uçuşlarıyla kusursuz bir şekilde seyahat etmelerini sağlayacak bir ortak uçuş anlaşması imzaladı. Bu ortak uçuş anlaşması, Brezilya Federal Havacılık Kurumu (Agência Nacional de Aviação Civil) tarafından da onaylandı. Ortak uçuşlar kapsamında yolcular, Rio de Janeiro Santos Dumont (SDU), Belem (BEL) Belo Horizonte (CNF), Cuiaba (CGB), Curitiba (CWB), Juazeiro Do Norte (JDO), Porto Alegre (POA) ve Recife (REC) havalimanları üzerinden Azul tarafından gerçekleştirilen gidiş-geliş uçuşlarıyla, Emirates'in Sao Paulo'dan (GRU) Dubai'ye ve diğer birçok noktaya gerçekleştirdiği uçuşlar ile tek bir biletle kolaylıkla seyahat edebilecekler. Biletler, 25 Ağustos 2021 tarihinden itibaren gerçekleştirilecek seyahatler için 18 Ağustos 2021'den başlayarak,

Emirates'in web sitesinden veya Emirates'in yerel satış ofisleri ve seyahat acentelerinden satın alınabilecek. Emirates Ticari İşler Direktörü Adnan Kazım konuya ilişkin şu açıklamalarda bulundu: "Emirates olarak, yolcularımıza, Brezilya'daki sekiz şehir ile Dubai ve küresel ağıımızdaki diğer noktalar arasında Sao Paulo üzerinden gidiş-geliş bağlantı uçuşlarıyla, gelişmiş, kusursuz ve kolay seyahat imkânı sunmak üzere Azul ile bir ortak uçuş anlaşması yapmış olmaktan mutluluk duyuyoruz. Azul ile olan iş birliğimiz, Emirates için önemli bir pazar olan Brezilya'da bağlantı noktalarımızı artırma ve yolcularımıza daha fazla seçenek sunma konusundaki kararlılığımızın bir göstergesidir. Yolcularımız tek bir biletle, yolculuklarının her aşamasında check-in, bagaj kontrolü ve uçağa binişlerde kusursuz bir deneyim yaşayacak. Azul ile çalışmayı ve ortaklığımızı güçlendirmeyi arzu ediyoruz."

webtekno.com

UZAY YÜRÜYÜŞÜ ERTELENDİ

NASA, Uluslararası Uzay İstasyonu'ndaki (ISS) Astronotlardan birinin sağlık durumu nedeniyle uzay yürüyüşünü ertelediklerini belirtti. Yetkililer kararı pazartesi günü, astronot Mark Vande Hei'nin uzaya çıkmasına 24 saatten az bir süre kalmışken yaptı. ABD'li haber ajanslarının aktardığına göre NASA yetkilileri, Vande Hei'nin "minör bir sağlık problemi" olduğunu ve ortada acil bir durum olmadığını belirtirken daha fazla detay sunmadı. Nisan ayında ISS'e varan emekli albay Vande Hei'nin 2022'nin bahar aylarına kadar orada kalması bekleniyor. Bu Vande Hei'nin ISS'de ikinci kalışı. Normal şartlarda Vande Hei, Japon astronot Akihiko Hoshide ile birlikte ISS'e yeni güneş panelleri takacaktı. NASA'nın yaptığı açıklamaya göre uzay yürüyüşü, Space X'in kargo uçuşu ve Rus astronotların eylüldeki uzay yürüyüşlerinden sonra gerçekleşecek.

hurriyet.com.tr





MNG
JET



commercial@mngjet.com

Line & Base Maintenance
Aircraft Painting
AOG Services
Aircraft Management



BAYRAKTAR AKINCI TİHA ENVANTERE GİRDİ

“

Türk savunma sanayisinin güvenlik güçlerinin envanterine kazandırdığı insansız hava araçlarına Bayraktar AKINCI Taarruzi İnsansız Hava Aracı (TİHA) da ekleniyor. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın katıldığı törende Akıncı TİHA ilk uçuşunu gerçekleştirdi.

”

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Çorlu Hava Meydanı Komutanlığı Akıncı Uçuş Eğitim ve Test Merkezi'nde, Bayraktar Akıncı Taarruzi İnsansız Hava Aracı (TİHA) Teslimat ve Kurs Bitirme Törenine katıldı. Törende, Baykar Teknik Müdürü Selçuk Bayraktar ve Baykar Genel Müdürü Haluk Bayraktar da yer aldı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Çorlu'da Baykar Akıncı Taarruzi İnsansız Hava Aracı (TİHA) Teslimat ve Kurs Bitirme Töreni'nde önemli açıklamalarda bulundu. Erdoğan "Taarruzi insansız hava aracımız Akıncı ile birlikte Türkiye bu teknolojiye dünyanın en ileri 3 ülkesinden biri olmuştur. Yüzde 20'lerde yerlilik oranına sahip savunma sanayini bu kadar kısa sürede yüzde 80 yerliliğe yaklaştırmak Cumhuriyet tarihinin en büyük başarılarından biridir." dedi.

AKINCI TİHA, TSK Envanterinde

Baykar tarafından yerli ve milli imkanlarla geliştirilen Bayraktar AKINCI, 29 Ağustos'da düzenlenen törenle güvenlik güçlerinin kullanımına sunuldu. İnsansız hava araçlarını yurt içinde ve dışında etkin şekilde kullanan güvenlik güçleri, AKINCI ile yeni operasyonel kabiliyetler kazanacak. Bayraktar AKINCI'yı geliştirme sürecinde 3 prototip üretildi. AKINCI ilk uçuşunu 6 Aralık 2019'da gerçekleştirdi. Prototip araçların ardından ilk uçakların seri üretimine başlandı. Test faaliyetleri, Çorlu Hava Meydanı Komutanlığındaki Bayraktar AKINCI Uçuş Eğitim ve Test Merkezi'nde prototip araçlarla yürütüldü. AKINCI, geliştirilme sürecinde önemli başarılarla imza attı. Milli olarak geliştirilen bir hava aracıyla ulaşılan en yüksek irtifaya çıkan



Bayraktar AKINCI, Türk havacılık tarihinin irtifa rekorunu kırdı. Gökyüzünde 38 bin 39 feet (11 bin 594 metre) yüksekliğe çıkan Bayraktar AKINCI, 25 saat 46 dakika havada kaldı. Bayraktar AKINCI, test ve eğitim uçuşlarında 1000'den fazla sorti yaptı.

Bayraktar AKINCI, 22 Nisan'da yapılan ilk atış testinde milli olarak geliştirilen akıllı mühimmatlar MAM-C, MAM-L ve ilk kez kullanılan MAM-T ile hedefleri başarıyla vurdu, 5 Temmuz'da yapılan atış testinde de ilk defa harp başlıklı mühimmatlar kullanıldı. Canlı mühimmatlarla yapılan atış testinde de AKINCI'dan atılan mühimmatlar hedefleri tam isabetle vurdu.

Yapay zeka ve çok sayıda gelişmiş faydalı yük

Bayraktar AKINCI, yüksek faydalı yük kapasitesiyle envanterdeki Bayraktar TB2 ve Anka'dan daha etkin ateş gücü ve daha gelişmiş ekipmanla Türk Silahlı Kuvvetlerinin göklerdeki güç çarpanı olacak.

AKINCI, 40 bin feet irtifaya kadar yükselebilen, 24 saat uçuş gerçekleştirebilen, 6 ton kalkış ağırlığına ve 1,5 ton faydalı yük taşıma kapasitesine sahip olarak geliştirildi.

Taarruzi İHA sistemi, taşıdığı elektronik destek podu, uydu haberleşme sistemleri, hava-hava radarları, engel tespit radarı, sentetik açıklıklı radar gibi çok daha gelişmiş faydalı yüklerle görev yapacak.

Bayraktar AKINCI TİHA, çok çekirdekli yapay zeka bilgisayarıyla sensörlerden aldığı verileri işleyerek karar verme kabiliyetine de sahip olacak.

Baykar mühendislerince geliştirilen yapay zeka bilgisayarları sayesinde AKINCI TİHA, gelişmiş rota ve görev planlama fonksiyonlarını yürütebilecek. Yapay zeka sistemi sayesinde hedefler daha etkin şekilde tespit edilebilecek.

Gücünü yerli mühimmatlardan alacak

Savaş uçaklarının yükünü azaltacak Bayraktar AKINCI TİHA ile hava bombardımanı da icra edilebilecek. Türkiye'de milli olarak geliştirilen hava-hava füzeleriyle donatılacak AKINCI TİHA, böylece hava hedeflerini de etkisiz hale getirebilecek.



F-16'nın taşıyabildiği mühimmatları taşıyabilen Akıncı TİHA, törenle TSK'ya teslim edildi. Törene katılan Cumhurbaşkanı Erdoğan yaptığı konuşmada Türkiye'nin SİHA alanında üst sıralarda olduğunu vurguladı ve "AKINCI'nın ülkemize hayırlı olmasını diliyorum. Bu teknoloji ile İHA liginde ilk 3 ülke arasına girmiş olmamız yeter mi? Yetmez. Şimdi hedefimiz kendi inşa ettiğimiz kısa pistli uçak gemilerimize inip kalkabilen SİHA'lar geliştirmektir." ifadelerine yer verdi.

Kendi sınıfında dünyanın en ileri teknolojik özelliklerine sahip Bayraktar AKINCI TİHA, yerli ve milli olarak üretilen MAM-L, MAM-C, MAM-T, Nüfuz Edici Bomba, Cirit, L-UMTAS, Bozok, MK-81, MK-82, MK-83, Kanatlı Güzüm Kiti (KGK)-MK-82, Gökdoğan, Bozdoğan, SOM-A, Hassas Güzüm Kiti (HGK), Lazer Güzüm Kiti (LGK) gibi mühimmat, füze, bomba ve güzüm kitleriyle donatılacak. Tam Otomatik Uçuş Kontrol ve 3 Yedekli Otopilot Sistemi'yle yer sistemlerine bağımlı olmaksızın otomatik iniş kalkış yapabilen Bayraktar AKINCI TİHA, Çift Yedekli SATCOM ile haberleşme menzili bulunmaksızın uydu vasıtasıyla komuta edilebilecek.



Necdet AKSAÇ
UTED Başkanı
necdetaksac@uted.org

KURUMLARIMIZIN HAFIZASI YOK

“Yapılan toplantıların ve alınan kararların kurumlarımızın hafızalarına yansımadağı görülmektedir. Vergilerimizle ödeneğı sağlanan kurumlarımız tarafından gençlerimiz mağdur edilmeye devam edilmektedir.”

hava trafik kontrolörü yetiştirmek üzere 1986 yılında Anadolu Üniversitesi'ne bağılı Sivil Havacılık Meslek Yüksek Okulu kurulmuş ve sektörün nitelikli insan kaynağı temin edilmeye çalışılmıştı. Özellikle teknik bölümlerden mezun olanlar, okuldan “SHDT-35” ICAO standartlarında geçerli olan ‘Uçak Bakım Lisansı’ ile mezun olmakta ve sektör tarafından tercih edilmekteydi. 1990’ların ortalarından itibaren, ülkemizdeki havacılık sektörünün gelişimi ile ilgili hafızalarımızı biraz zorlavalım. Bilindiğı üzere ve havacılık alanında ihtiyaç duyulan pilot, uçak teknisyeni, yer operasyon personeli ve bayraklı 1993 yılında teknik nitelikte olan ‘Uçak Gövde / Motor Bölümü’ ve ‘Uçak Elektrik ve Elektronik’ Bölümü’nde yeniden

düzenlenen eğitim müfredatı ile 4 yıllık eğitime başlanmıştır. Bu müfredat ile mezun arkadaşlarımızın ‘unvan’ sorunlarının çözümü için de çalışıyoruz. **Ayrıcalık değil adalet istiyoruz!**

1996 yılında da Kayseri’de Erciyes Üniversitesi’nde aynı nitelikte eğitim vermeye başlanmıştır. Daha sonra Kocaeli Üniversitesi de eğitim vermeye başlamış ve bu okulların mezunları ile ‘Havayolu halkın yolu!’ sloganı ile havacılık bakım sektörü hedeflerini gerçekleştirmeye başladı. **Bu okulların ödenekleri bizim vergilerimizle karşılanmaktadır.** Ancak, bu okulların bağılı olduğu Yüksek Öğretim Kurumu (YÖK), özellikle vakıf

SHGM tarafından bakım eğitim kapsamında '147 Yetkili' ve 'Tanınan Okullar'ın listeleri aşağıda listelenmiştir

SHY-147 KAPSAMINDA TANINAN OKUL OLARAK YETKİLENDİRİLMİŞ EĞİTİM KURULUŞLARI

KURULUŞUN ADI	ONAY NO	YETKİ KAPSAMI	İLETİŞİM
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ - MESLEK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.003	- A1 Türbinli Uçaklar - A2 Pistonlu Uçaklar - A3 Türbinli Helikopterler - A4 Pistonlu Helikopterler	Marmara Eğitim Köyü 34857 Maltepe / İSTANBUL
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ - UYGULAMALI BİLİMLER YÜKSEKOKULU	TR.147RS.004	- A1 Türbinli Uçaklar - B2 Aviyonik	Cihangir Mahallesi Şehit Jandarma Komando Er Hakan Öner Sk. No:1 Avcılar / İSTANBUL
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ - GELİŞİM MESLEK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.005	A1 Türbinli Uçaklar	Cihangir Mahallesi Şehit Jandarma Komando Er Hakan Öner Sk. No:1 Avcılar / İSTANBUL
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ - ANADOLU BİL MESLEK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.006	A1 Türbinli Uçaklar	Beşyol Mah. İnönü Cad. No:38 Sefaköy, 34295 Küçükçekmece / İSTANBUL
TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ - İZMİR HAVACILIK MESLEK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.007	A2 Pistonlu Uçaklar	Atatürk Mah. Kızılay Cad. No:15 Selçuk / İZMİR
UŞAK ÜNİVERSİTESİ - SİVİL HAVACILIK MESLEK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.008	A1 Türbinli Uçaklar	Ankara İzmir Yolu 8.Km Bir Eylül Kampüsü Merkez / Uşak
TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ - ANKARA HAVACILIK MESLEK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.009	A2 Pistonlu Uçaklar	Bahçekapı Mahallesi Okul Sokak No:11 06790 Etimesgut / ANKARA
EGE ÜNİVERSİTESİ - HAVACILIK MESLEK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.0010	- A1 Türbinli Uçaklar - A2 Pistonlu Uçaklar - A3 Türbinli Helikopterler - A4 Pistonlu Helikopterler	Ahmet Eroğlu Eğitim Tesisi 1099. Sokak, No: 114 Sarnıç-Gazimur / İZMİR
FIRAT ÜNİVERSİTESİ - SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.0011	- B1.1 Türbinli Uçaklar - B2 Aviyonik	Ali Şengez Caddesi Yazıkonak / ELAZIĞ
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ - CERRAHPAŞA TEKNİK BİLİMLER MESLEK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.0012	A1 Türbinli Uçaklar	Alkent 2000 Mah. Yiğittürk Cad. No:5/9/1 34500 Büyükçekmece / İSTANBUL
ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ MESLEK YÜKSEKOKULU	TR.147RS.0013	A1 Türbinli Uçaklar	Yalnızbağ Yerleşkesi 24000 ERZİNCAN

üniversitelerinin ülkemizde eğitim alanına girişi ile birlikte; uçak bakım alanında tecrübesiz eğitim kadroları ve yeterli olmayan altyapıları nedeniyle, uçak bakım alanında verdikleri eğitimlerle gençlerimizin umutlarının istismar edilmesine neden olmuştur.

2018 yılında yüksek öğrenim kapsamında 2 bin 700 kontenjan olduğunu, 2 bin 200 kontenjanın dolu ve yalnızca 235 gencimizin aldığı eğitim sonrasında fayda sağladığını ifade ettik ve UTED

olarak YÖK-SHGM toplantılarında bu konunun gündeme alınmasını sağladık.

Yukarıda istelenen ve SHGM tarafından bakım eğitim kapsamında '147 Yetkili' ve 'Tanınan Okullar'ın listelerine ulaşmak mümkün.

27 Ekim 2017 tarihinde yapılan Sivil Havacılık Komisyonu Toplantısı 10'uncu oturumunda, Komisyon Başkanı Sn. Prof. Dr.

SHY-147 ONAYLI HAVA ARACI BAKIM EĞİTİM KURULUŞLARI

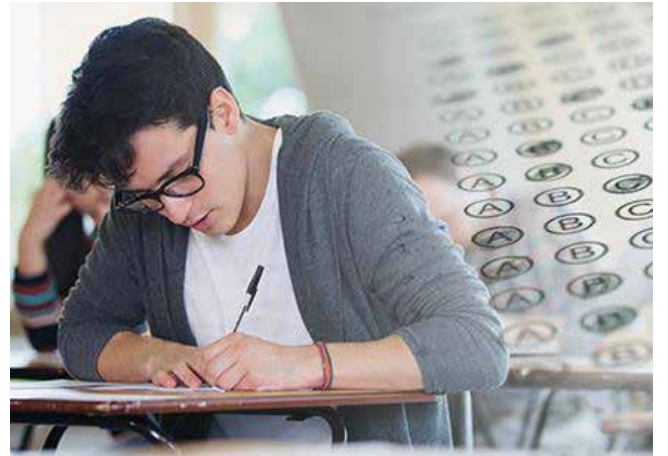
#	İŞLETME / Organisation	ONAY NO Approval Ref.	KATEGORİ Category	SINIRLAMA Limitation		İLETİŞİM Contacts
1.	TÜRK HAVA YOLLARI TEKNİK A.Ş.	TR.147.0002	TEMEL Basic A, B1, B2	TA1 TB1.1 TB2	- TÜRBİN MOTORLU UÇAK - AVİYONİK	Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı E Kapısı, 34912 Pendik İSTANBUL
2.	ESKİŞEHİR TEKNİK ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK VE UZAY BİLİMLERİ FAKÜLTESİ	TR.147.0004	TEMEL Basic A, B1, B2	TA1 TA2 TA3 TA4 TB1.1 TB1.2 TB1.3 TB1.4 TB2	- TÜRBİN MOTORLU UÇAK - PİSTON MOTORLU UÇAK - TÜRBİN MOTORLU HELİKOPTER - PİSTON MOTORLU HELİKOPTER - AVİYONİK	Eskişehir Teknik Üniversitesi Havacılık Ve Uzay Bilimleri Fakültesi İki Eylül Kampüsü 26470 ESKİŞEHİR
3.	ERCIYES ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK VE UZAY BİLİMLERİ FAKÜLTESİ	TR.147.0005	TEMEL Basic B1, B2	TB1.1 TB1.2 TB2	- TÜRBİN MOTORLU UÇAK - PİSTON MOTORLU HELİKOPTER - AVİYONİK	Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Fehmi Özlhan Melikgazi 38039 Kayseri
4.	KAPADOKYA ÜNİVERSİTESİ	TR.147.0009	TEMEL Basic A, B1, B2	TA1 TA2 TB1.1 TB2	- TÜRBİN MOTORLU UÇAK - PİSTON MOTORLU HELİKOPTER - AVİYONİK	Üniversite Caddesi No:1 Mustafapaşa Kasabası Ürgüp / Nevşehir
5.	ATILIM ÜNİVERSİTESİ SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU	TR.147.00012	TEMEL Basic B1, B2	TB1.1 TB1.2 TB2	- TÜRBİN MOTORLU UÇAK - PİSTON MOTORLU HELİKOPTER - AVİYONİK	Kızılcaşar Mahallesi, 06830 İncek / ANKARA
6	SAMSUN ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK VE UZAY BİLİMLERİ FAKÜLTESİ	TR.147.00013	TEMEL Basic B1	TB1.1 TB1.2	- TÜRBİN MOTORLU UÇAK - PİSTON MOTORLU HELİKOPTER	İstiklal Mahallesi, Tekel Caddesi NO:2 Balıca Kampüsü Ondokuzmayıs / SAMSUN

Hasan MANDAL tarafından konuyla ilgili olarak **“Bir yıl içerisinde lisanslandırma gereken alanlarda yetkilendirilmeyen okullara/programlara kontenjan verilmeyeceği, takip eden yıl gelişme olmaz ise programın kapatılacağı”** şeklinde bir açıklama yapıldı.

16 Nisan 2018 tarihinde yapılan Sivil Havacılık Komisyonu Toplantısı 11’inci oturumunda ise **“Yetkili bölümlerin teşvik edilmesi konusunda fikir birliğine varıldığı ve yine YÖK’ün önceki toplantıda alınan karar gereği SHGM tarafından yetkilendirilmeyen bir bölüme kontenjan veremeyeceği”** hatırlatılmıştı.

Sivil Havacılık Komisyonu Toplantısı 11. oturumunda okul kontenjanlarının sektörümüzün gelecek planlarını gerçekleştirilmesi için arz-talep dengesinin nasıl oluşturulacağı ile ilgili ne tür bir çalışma yapılacağı sorulmuş; SHGM tarafından, Komisyonun bu konu ile ilgili bir çalışma yapmasının daha doğru olacağı ve yetkisi olmayan okullara, üniversitelere kontenjan verilmemesinin bu meselenin çözümüne yönelik olumlu katkı sağlayacağı ifade edilmişti.

Bu alanda yapılan çalışma var mı bilmiyoruz. **2601 kontenjan bu çalışma doğrultusunda oluşturulduysa çok güzel bir**



2021 yılında yeni ÖSYM kitapçığında aşağıda bilgileri bulunan 2 yıllık önlisans seviyesinde yüksek öğrenim kapsamında; ‘uçak bakım’ eğitimi veren okullarımıza 1508 kontenjan ayrıldığı, 570 kontenjanın aldıkları eğitim karşılığı uçak bakım lisansı alanında fayda sağlayacağı, bu alanda eğitim alan 938 gencimizin de yine mağdur edileceği görülmektedir.

SHGM tarafından '147 Yetkili' ve 'Tanınan Okullar' aşağıdaki listelerde mavi renkle tanımlanmıştır.

4 YILLIK EĞİTİM VEREN KURUMLAR			
ERCİYES ÜNİVERSİTESİ (KAYSERİ) (Devlet Üniversitesi)			
Havacılık Elektrik ve Elektronik	4	SAY	60
Havacılık Elektrik ve Elektronik (İÖ)	4	SAY	40
Uçak Gövde ve Motor Bakımı	4	SAY	60
Uçak Gövde ve Motor Bakımı (İÖ)	4	SAY	40
ESKİŞEHİR TEKNİK ÜNİVERSİTESİ (Devlet Üniversitesi)			
Havacılık Elektrik ve Elektronik	4	SAY	60
Uçak Gövde ve Motor Bakımı	4	SAY	60
Uçak Gövde ve Motor Bakımı (KKTC Uyraklu)	4	SAY	1
FIRAT ÜNİVERSİTESİ (ELAZIĞ) (Devlet Üniversitesi)			
Havacılık Elektrik ve Elektronik	4	SAY	50
Uçak Bakım ve Onarım	4	SAY	50
İSKENDERUN TEKNİK ÜNİVERSİTESİ (HATAY) (Devlet Üniversitesi)			
Havacılık Elektrik ve Elektronik	4	SAY	40
Uçak Bakım ve Onarım	4	SAY	40
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ (Devlet Üniversitesi)			
Havacılık Elektrik ve Elektronik	4	SAY	50
Uçak Gövde ve Motor Bakımı	4	SAY	40
SAMSUN ÜNİVERSİTESİ (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Bakım ve Onarım	4	SAY	40
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ (KONYA) (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Gövde ve Motor Bakımı	4	SAY	40
ATILIM ÜNİVERSİTESİ (ANKARA) (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Elektrik ve Elektronik (İngilizce) (Burslu)	4	SAY	6
Uçak Elektrik ve Elektronik (İngilizce) (%25 İndirimli)	4	SAY	36
Uçak Gövde ve Motor Bakımı (İngilizce) (Burslu)	4	SAY	5
Uçak Gövde ve Motor Bakımı (İngilizce) (%25 İndirimli)	4	SAY	25
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Bakım ve Onarım (Ücretli)	4	SAY	36
Uçak Bakım ve Onarım (Burslu)	4	SAY	8
Uçak Bakım ve Onarım (%25 İndirimli)	4	SAY	6
Havacılık Elektrik ve Elektronik (Ücretli)	4	SAY	14
Havacılık Elektrik ve Elektronik (Burslu)	4	SAY	6
Havacılık Elektrik ve Elektronik (%25 İndirimli)	4	SAY	20
KAPADOKYA ÜNİVERSİTESİ (NEVŞEHİR) (Vakıf Üniversitesi)			
Havacılık Elektrik ve Elektronik (Burslu)	4	SAY	7
Havacılık Elektrik ve Elektronik (%25 İndirimli)	4	SAY	38
Uçak Gövde ve Motor Bakımı (Burslu)	4	SAY	7
Uçak Gövde ve Motor Bakımı (%25 İndirimli)	4	SAY	38
NİŞANTAŞI ÜNİVERSİTESİ (İSTANBUL) (Vakıf Üniversitesi)			
Havacılık Elektrik ve Elektronik (Ücretli)	4	SAY	1
Havacılık Elektrik ve Elektronik (Burslu)	4	SAY	9
Havacılık Elektrik ve Elektronik (%50 İndirimli)	4	SAY	50
Uçak Bakım ve Onarım (Ücretli)	4	SAY	1
Uçak Bakım ve Onarım (Burslu)	4	SAY	9
Uçak Bakım ve Onarım (%50 İndirimli)	4	SAY	50
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ (İSTANBUL) (Devlet Üniversitesi)			
Havacılık Elektrik ve Elektronik (İngilizce)	4	SAY	50
		Toplam	1093



2 YILLIK EĞİTİM VEREN KURUMLAR

ANKARA YILDIRIM BEYAZIT ÜNİVERSİTESİ (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi	2	TYT	65
Uçak Teknolojisi (KKTC Uyraklu)	2	TYT	1
EGE ÜNİVERSİTESİ (İZMİR) (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi	2	TYT	45
ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi	2	TYT	60
ESKİŞEHİR OSMANGAZİ ÜNİVERSİTESİ (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi	2	TYT	40
GAZİ ÜNİVERSİTESİ (ANKARA) (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi	2	TYT	180
ISPARTA UYGULAMALI BİLİMLER ÜNİVERSİTESİ (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi	2	TYT	40
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ-CERRAHPAŞA (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi	2	TYT	50
TRAKYA ÜNİVERSİTESİ (EDİRNE) (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi	2	TYT	50
UŞAK ÜNİVERSİTESİ (Devlet Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi	2	TYT	40
İSTANBUL AREL ÜNİVERSİTESİ (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Ücretli)	2	TYT	14
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	11
Uçak Teknolojisi (%50 İndirimli)	2	TYT	42
İSTANBUL AYDIN ÜNİVERSİTESİ (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	10
Uçak Teknolojisi (%50 İndirimli)	2	TYT	60
İSTANBUL AYVANSARAY ÜNİVERSİTESİ (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	10
Uçak Teknolojisi (%50 İndirimli)	2	TYT	60
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Ücretli)	2	TYT	35
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	12
Uçak Teknolojisi (%25 İndirimli)	2	TYT	33
Uçak Teknolojisi (İÖ) (Ücretli)	2	TYT	22
Uçak Teknolojisi (İÖ) (Burslu)	2	TYT	8
Uçak Teknolojisi (İÖ) (%25 İndirimli)	2	TYT	20
İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	10
Uçak Teknolojisi (%50 İndirimli)	2	TYT	55
İSTANBUL OKAN ÜNİVERSİTESİ (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	8
Uçak Teknolojisi (%50 İndirimli)	2	TYT	47
İSTANBUL RUMELİ ÜNİVERSİTESİ (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Ücretli)	2	TYT	17
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	10
Uçak Teknolojisi (%50 İndirimli)	2	TYT	38

İSTİNYE ÜNİVERSİTESİ (İSTANBUL) (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	10
Uçak Teknolojisi (%50 İndirimli)	2	TYT	55
KAPADOKYA ÜNİVERSİTESİ (NEVŞEHİR) (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Ücretli)	2	TYT	26
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	10
Uçak Teknolojisi (%25 İndirimli)	2	TYT	29
Kapadokya Meslek Yüksekokulu (İstanbul)			
Uçak Teknolojisi (İstanbul) (Ücretli)	2	TYT	20
Uçak Teknolojisi (İstanbul) (Burslu)	2	TYT	7
Uçak Teknolojisi (İstanbul) (%25 İndirimli)	2	TYT	18
MALTEPE ÜNİVERSİTESİ (İSTANBUL) (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Ücretli)	2	TYT	12
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	8
Uçak Teknolojisi (%25 İndirimli)	2	TYT	35
NİŞANTAŞI ÜNİVERSİTESİ (İSTANBUL) (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Ücretli)	2	TYT	1
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	9
Uçak Teknolojisi (%50 İndirimli)	2	TYT	55
TÜRK HAVA KURUMU ÜNİVERSİTESİ (ANKARA) (Vakıf Üniversitesi)			
Uçak Teknolojisi (Ücretli)	2	TYT	51
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	9
İZMİR HAVACILIK MESLEK YÜKSEKOKULU			
Uçak Teknolojisi (Ücretli)	2	TYT	51
Uçak Teknolojisi (Burslu)	2	TYT	9
		Toplam	1508

gelişme olarak nitelendirebiliriz. Aşağıdaki veriler bu çalışma yapılmadan okul kontenjanlarının eski düzen belirlenmeye devam ettiğini göstermektedir...

2021 yılında yayınlanan yeni ÖSYM kitapçığında; aşağıda bilgileri bulunan 4 yıllık lisans seviyesinde yüksek öğrenim kapsamında, ‘uçak bakım’ eğitimi veren okullarımıza 1093 kontenjan ayrıldığı, 623 kontenjanın aldıkları eğitim karşılığı ‘uçak bakım lisansı’ alanında fayda sağlayacağı, bu alanda eğitim alan 470 gencimizin de yine mağdur edileceği görülmektedir.

2021 yılında yeni ÖSYM kitapçığında aşağıda bilgileri bulunan 2 yıllık önlisans seviyesinde yüksek öğrenim kapsamında; ‘uçak bakım’ eğitimi veren okullarımıza 1508 kontenjan ayrıldığı, 570 kontenjanın aldıkları eğitim karşılığı uçak bakım lisansı alanında fayda sağlayacağı bu alanda eğitim alan 938 gencimizin de yine mağdur edileceği görülmektedir.

Yapılan toplantıların ve alınan kararların kurumlarımızın hafızalarına yansımadağı görülmektedir. Vergilerimizle ödeneği sağlanan kurumlarımız tarafından gençlerimiz mağdur edilmeye devam edilmektedir.



Yüksek Öğrenim Kurumu (YÖK), özellikle vakıf üniversitelerinin ülkemizde eğitim alanına girişi ile birlikte; uçak bakım alanında tecrübesiz eğitim kadroları ve yeterli olmayan altyapıları nedeniyle, uçak bakım alanında verdikleri eğitimlerle gençlerimizin umutlarının istismar edilmesine neden olmuştu. Vergilerimizle ödeneği sağlanan kurumlarımız tarafından gençlerimiz mağdur edilmeye devam edilmektedir.



Erhan İNANÇ
UTED Kurucu Üyesi
erhaninanc@uted.org

A350 UÇAKLARINDA KOKPİT MERKEZ PEDESTALA SIVI DÖKÜLMESİ NE KADAR TEHLİKELİ?

Aşağıda okuyacağınız 2 olayda, A350 uçakların kokpitinde Merkez Pedestala dökülen sıvı nedeniyle havada motor durması (IFSD) yaşandı.

1. Olay

Bir Güney Kore Havayolu olan Asiana Air'e ait HL7579 tescil isimli, A350-900 (A359) uçağı 9 Kasım 2019 tarihinde OZ-751 sefer sayısı ile Seul'den Singapur'a uçuyordu. İçinde toplam 310 kişi olan uçak, Güney Çin Denizi üzerinde Manila yakınlarında 32.000 feet (FL320) de uçuyordu. Sağ motor (R&R Trent XWB) kontrol dışı durunca (uncommended IFSD) tek motora kaldı ve FL230'a alçalarak en yakın ve uygun havalimanı olan Manila'ya divert kararı verdi. Uçak tek motorla 80 dakika sonra Manila havalimanı 06 pistine sağlıklı bir iniş gerçekleştirdi.

Asiana Air yaptığı açıklamada bir yakıt problemi nedeni ile sağ motorun havada durduğu bilgisi verdi. Manila'da yolcular ve ekip otele alındı ve arızalı uçağın yerine verilecek bir diğer uçağın gelmesini beklediler. Seferle tahsis edilen bir diğer uçakla yolcular 18 saatlik gecikme ile Singapur'a vardılar.

2. Olay

ABD Delta Havayolları'na ait N508DN tescil isimli A350-900 uçağı 20 Ocak 2020 tarihinde DL-159 sefer sayısı ile Detroit'ten Seul'e uçuyordu. İçinde toplam 189 kişi olan uçak, Kanada'nın

kuzey-batısındaki Atlantik Okyanusu Beaufort Denizi üzerinde FL380 (38.000 feet) irtifada uçuyordu. Kokpit ekibi, sağ motor (R&R Trent XWB) kontrol dışı durunca (uncommended IFSD) FL220'ye alçalarak tek motorla en yakın ve uygun havalimanı olan Alaska Fairbanks'a divert kararı verdi. Uçak tek motorlu olarak 2 saat sonra Fairbanks'ın 20R pistine sağlıklı bir iniş gerçekleştirdi.

Yolcular ve ekip Fairbanks'da otele alındı ve arızalı uçağın yerine verilecek uçağın gelmesini beklediler. Yolcular Detroit'ten gelen bir başka A359 uçağı ile 21 saat gecikme ile Seul'e vardılar.

Bu iki A350-900 uçağı neden tek motora kalıp divert etmek zorunda kalmışlardı? Yapılan ön incelemelerde kokpitte Merkez Pedestalin üzerine istem dışı sıvı döküldüğü, dökülen sıvının bir süre sonra ECAM Control Panel (ECP) ile ENG START Panel'in içine nüfus ettiği ve bunun sonucunda kontrol dışı yakıt kesildiği için motorları havada durmuştu (uncommanded IFSD) İşin kötüsü, pedestala sıvı dökülmesi nedeniyle duran motorların havada tekrar çalıştırılmasının da sistem tasarımı olarak mümkün olmadığı anlaşıldı.



İkinci olay üzerine üzerine EASA bir Emergency AD (2020-0020E) yayınlayarak A350 uçaklarının kokpitinin belirlenmiş bölgelerinde sıvı bulundurulmasını yasakladı (Liquid Free Zone):

“Two in-service occurrences were reported involving inadvertent liquid spillage on the ENG START panel or ECAM Control Panel (ECP) on the centre pedestal in the flight deck on A350 aeroplanes. In both cases, the aeroplane experienced an un-commanded engine in-flight shut-down (IFSD) of an engine some time after the liquid spillage. Subsequent engine relight attempts were not successful”

Olayın en önemli tarafı ise, yapılan değerlendirmelere göre, pedestala sıvı dökülmesi halinde uçağın sadece tek motorunun değil, her iki motorunun da havada durabileceği ve motorsuz kalan uçağın düşebileceği bildirildi. Üretici Airbus, benzer olayların önlenmesi amacıyla merkez pedestaldaki yukarıda anılan iki panele 116038 nolu Mod uygulayarak sıvı geçirmez hale getirdi. (Anti-Spill Cover) Bunun üzerine EASA tekrar bir AD (2020-90R1) daha yayınlayarak 116038 nolu modlu sıvı geçirmez cover takılan uçaklarda kokpite sıvı yasağı getiren ilk AD'nin (2020-0020E) uygulanmasına gerek kalmadığını bildirdi. Anılan Mod henüz uygulanmamış uçakların kokpitlerinin belirlenmiş bölgelerinde AD 2020-0020E gereği sıvı bulundurulması yasağı devam etmektedir.

20 Eylül 2020 tarihinde The Aviation Herald'da yayınlanan bu haber üzerine bir okuyucusu şu yorumu yapmış :

“Kokpitte özellikle pedestal üzerine sıvı dökülmesi yeni bir olay değil. Geçen hafta laptop bilgisayarımın klavyesine kahve döküldü, ama hala eskisi gibi güçlü olarak çalışmaya devam ediyor. Laptop'un fiyatı 1.200 \$, bir Airbus A350 uçağının fiyatı kaç milyon dolar?” Kokpitte pedestal üzerine istem dışı kahve vb sıvı dökülmesi, yukarıdaki yorumu yazanın da belirttiği gibi, çok eskilerden bu yana yaşandığı hem havayolları ve hem de üreticiler



“Kokpitte özellikle pedestal üzerine sıvı dökülmesi yeni bir olay değil. Geçen hafta laptop bilgisayarımın klavyesine kahve döküldü, ama hala eskisi gibi güçlü olarak çalışmaya devam ediyor. Laptop'un fiyatı 1.200 \$, bir Airbus A350 uçağının fiyatı kaç milyon dolar?”

tarafından bilinen bir olay. Bu bilgi üzerine, son teknoloji ürünü olan A350 uçaklarında pedestalda bulunan cihazların, daha üretim aşamasında, sıvı geçirmez olarak üretilmesi gerekirdi. Hele pedestala dökülen sıvının havada motor durmasına ve tekrar çalıştırılmamasına neden olması kabul edilebilir bir durum değil. Emergency AD'de belirtildiği gibi pedestala sıvı dökülmesi yani, bir fincan kahve veya çayın, 2 motorlu uçağın her iki motorunun da durmasına neden olması durumunda uçağın motorsuz kalıp düşmesine, bir faciaya neden olacağı muhakkaktır.

A350 uçağı, A330 gövdesi esas alınarak uzun mesafe, geniş gövdeli, kompozit kanatlı ve yeni tip bir motorlu (R&R Trent XWB) yolcu uçağı olarak ve Boeing 787 Dreamliner karşısında olacak bir uçak olarak 2004 yılında tasarlanmaya başlandı. A350 uçağına yeterli pazar desteği bulunmadığı için, tip adı A350 XWB (eXtra Wide Body) olarak değiştirildi, motor olarak Rolls-Royce Trent XWB seçildi. Prototip 14 Haziran 2013 tarihinde Toulouse'da ilk uçuşunu yaptı, EASA Tip Sertifikasını Eylül 2014 tarihinde, ondan iki ay sonra da FAA'den aldı.

Görüldüğü gibi, son teknoloji ürünü bir uçağın havacılık camiası tarafından yıllardan beri yaşanan/bilinen pedestala sıvı dökülmesi olayında motor veya motorlarının havada durmasına ve tekrar çalıştırılması mümkün olmayan üretim, özüllü tasarım sayılmaz mı?



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

HAVACILIKTA EKLEMELİ İMALAT (AEROSPACE ADDITIVE MANUFACTURING)



Eklemeli üretim, bir 3B CAD modelinin, malzemenin tabakalar halinde birleştirilerek fiziksel bir parçaya dönüştürüldüğü üretim işlemidir. Eklemeli üretim son yıllarda oldukça önem kazanmış ve gelecekte daha çok hayatımızda rol alması beklenen son derece önemli bir teknolojidir. Eklemeli üretim, günümüzde otomotiv, havacılık, uzay, sağlık-inşaat sektörleri, enerji gibi alanlarda devrim yaratmış bir yöntemdir.



McKinsey nin bildirimine göre:

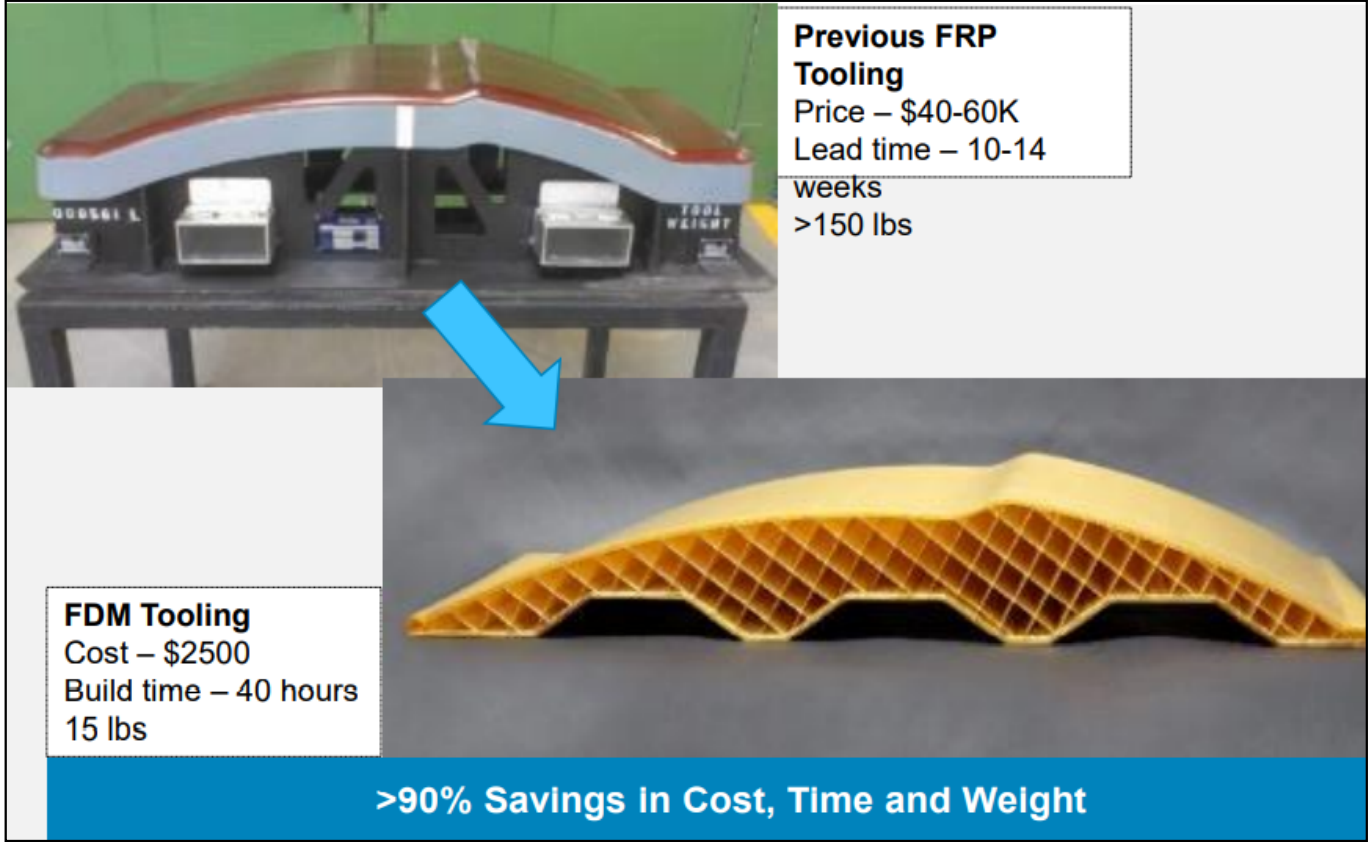
“Dijitalleşmenin bir sonraki aşaması aşağıda verilen konular tarafından yönlendirilen imalat sektörü olacaktır.

- 1) veri hacimlerindeki şaşırtıcı artış, hesaplama gücü, bağlantı ve yeni düşük güçlü geniş alan ağlar
- 2) analitiklerin ortaya çıkışı ve iş zekası yetenekleri;

3) yeni insan-makine, etkileşim biçimleri, dokunmatik arayüzler ve artırılmış gerçeklik sistemleri;

4) dijital aktarımda iyileştirmeler, gelişmiş robotik ve 3 boyutlu baskı.

Günümüzde hızla gelişen dünyada McKinsey in analizlerini destekleyecek şekilde eklemeli imalat konusunda gelişmeler yaşanmaktadır.



Şekil1- Maliyet,zaman ve ağırlık kazanımı

NCAMP: Ulusal Gelişmiş Malzeme Performansı Merkezi

- Malzeme sistemlerini nitelendirmek için FAA ve endüstri ortaklarıyla birlikte çalışarak bir malzeme veritabanı oluşturmaktadır.
- Hedef, maliyetleri ve ürün geliştirme süresini azaltmaktır

Hem Federal Havacılık İdaresi (FAA) hem de Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA)

NCAMP süreci kullanılarak geliştirilen spesifikasyon ve tasarım değerlerini kabul etmektedir.

- FAA Memorandumu AIR100-2010-120-003
- EASA Sertifikasyon Memorandumu CM-S-004

Bu durumun Uçak üreticilerine faydası nedir?

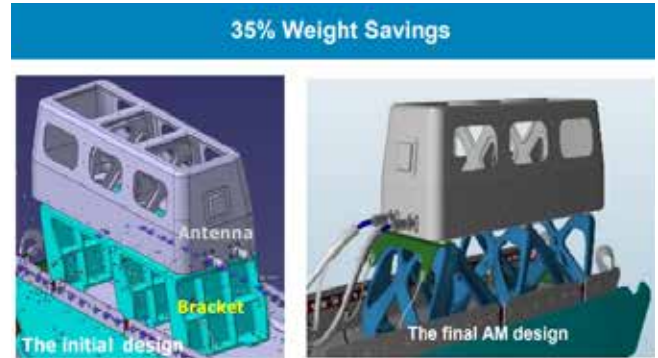
Eşdeğerliği kanıtlayarak tipik bir yeterlilik için daha hızlı ve daha ucuz FAA sertifikası kazanımıdır. Şekil1' de verilen parçalar da görüldüğü üzere eklemeli imalat konusunda büyük kazanımlar söz konusudur.

Airbus A350 XWB

İçin geleneksel üretim metodu kullanmak yerine 1.000'den fazla FDM metodu ile parça üretmiştir.

Etihad, kabin iç bileşenleri sertifikasyonunun eklemeli imalat teknikleri ile gerçekleştirdiğini duyurmuştur.

Sogeti Şekil2- de verilen A350XWB Antenna Bracket I FDM ile ürettiğini duyurmuştur.

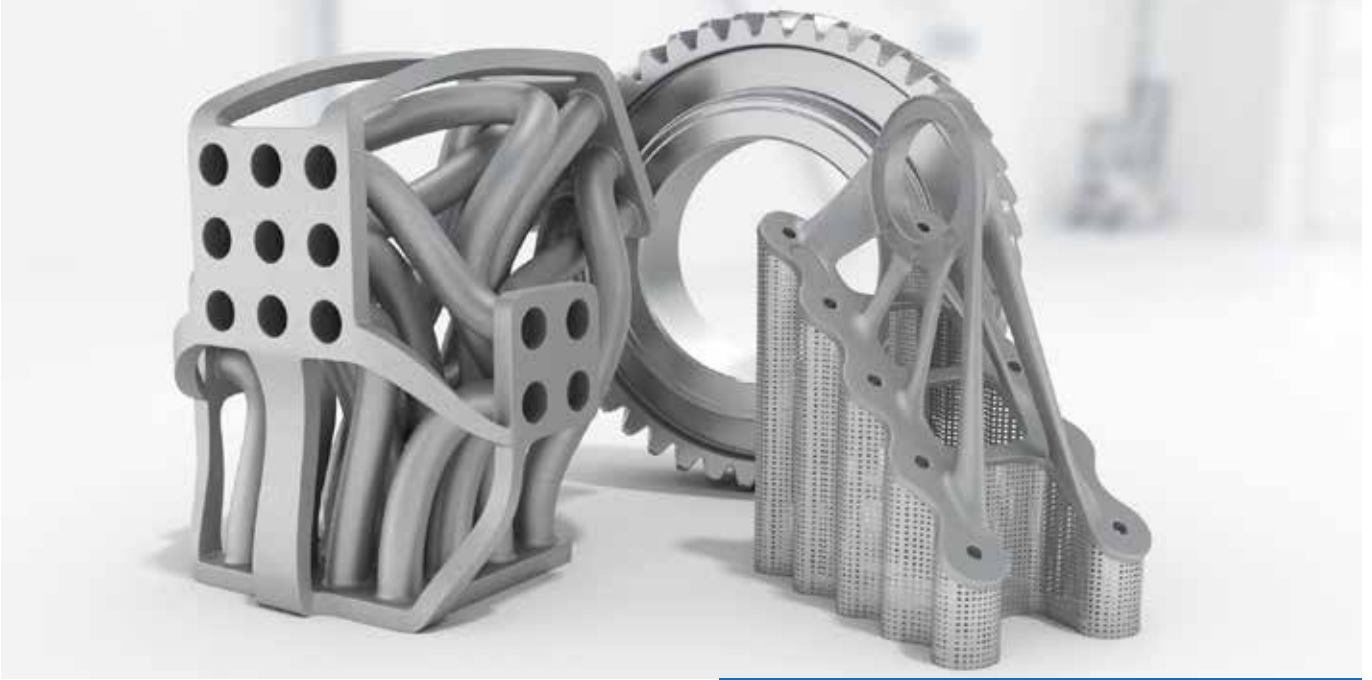


Şekil-2

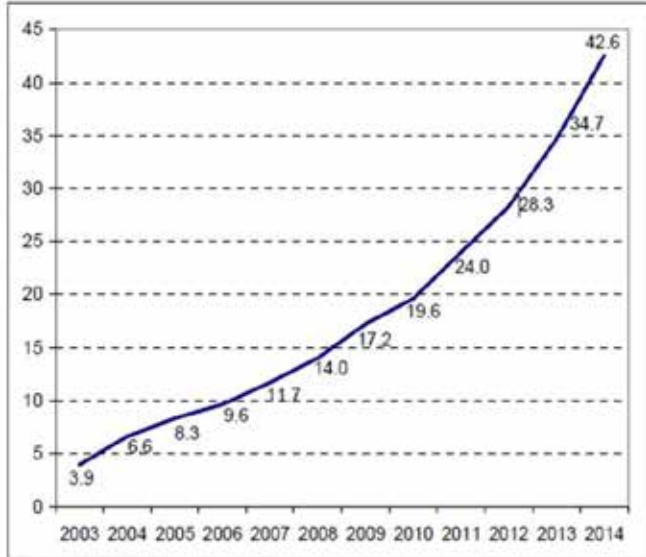
Atlas V roketleri Şekil3 de görülen 3D baskılı parçaların seri üretimi ile lansmanını yapmaktadır. %57 maliyet kazanımı sağlanmıştır.



Şekil-3



Şekil 4 de eklemeli imalat tekniklerinin yıllara göre kullanım değişimi verilmektedir.



Source: Wohlers Associates, Inc.

Şekil4

Alüminyum ve titanyum alaşımları, uçuş yapısının %85'ini bileşenler oluşturur.

EBM (Arcam) işlemi ile üretilen Ti-6Al-4V, uçuş kullanımı için temeldir. NASA Jet Propulsion Library birincil alüminyum alaşımları Al 2024, 6061, 7050, 7075'tir. Mevcut eklemeli imalat teklifi, alüminyum alaşımları yerine geçecek olan AlSi10Mg (SAE 4032) malzemesinin kullanılmasıdır.

JPL tarafından kullanılan mevcut alaşım sınıfları

Aşınalık eksikliği nedeniyle entegrasyon zorluğu yaşamaktadır. AlSi10Mg veri tabanı herkese açık değildir ve pahalıdır. Sınırlı parça seti bulunmaktadır. Bu malzemenin kalifikasyonu için:

3D baskılı nesneler oluşturmak için bir çok farklı malzeme kullanmak artık mümkündür. AM teknolojisi, gelişmiş metal alaşımlarından jet motoru parçaları imal eder ve ayrıca çikolata ikramları ve diğer gıda maddeleri de oluşturabilir

1. Mekanik özelliklerin organik gelişimi

- 1.1. Tüm projelerin standart geometri örnekleri oluşturma ve test gereksinimlerini belirleme
- 1.2. Ortak ihtiyaçları belirleme (örneğin, termal iletkenlik, stres, zorlanma vb.)

2. Sınırlı sayıda alaşıma odaklanılması.

- 2.1. AlSi10Mg, bazı Al alaşımları için potansiyel bir yeni malzemedir.
- 2.2. Ti-6Al-4V bir giriş malzemesi olarak kullanılabilir (özel ihtiyaçlar için ELI versiyonu).

3. Malzemeler ve Süreçler, eklemeli imalat için bilinçli kararlara odaklanma

- 3.1. Uygunsuz kullanımdan kaçınmak
- 3.2. Oluşturma sonrası zorluklar için tam süreç akışını anlamak
- 3.3. İstenen bileşenin doğasını anlamak

Gerekmektedir.

Emniyetli günler dileği ile...

Referanslar:

- 1-Jeff Hanson Director of Global Manufacturing Network Stratays Cloud Solutions Eden Prairie, MN
- 2-Additive Manufacturing Qualification Methodology for Spaceflight Bryan W. Mc Enerney, R. Peter Dillon, J.P. Borgonia, Andrew A. Shapiro-Scharlotta



DENİZLİ ÖZEL
KOKPİT
Havacılık Lisesi



GÖKYÜZÜNÜN YENİ YILDIZI OLMAYA **HAZIR MIYIZ?**

Yüz Yüze Eğitimle Yine Birlikteyiz :)



☎ 0258 282 10 80 - 0507 400 33 22

📍 Irlıganlı Mh.1057.Sk.N:3 Pamukkale/DENİZLİ



Ersan YÜKSEL
Kıdemli Aviyonik Mühendisi
İstinye Üniversitesi
ersan.yuksel@uted.org

YETMİŞ YILLIK YOLCULUK

“

Airbus firması, jet motorlu yolcu uçaklarının, otomasyon seviyelerinde, yetmiş yıl süresinde yaşanan gelişmeleri, bu uçakları dört ayrı nesile ayırarak göstermiş. Ayrıca, yeni nesil uçaklara ilave edilen teknolojinin, uçuş emniyetinin artmasındaki olumlu katkısı, başka bir yazının konusu olacak.

”

Birinci nesil yolcu uçakları, 1952 yılından itibaren, üretildiler. Birleşik Krallık imalatı Comet, BAC-111, Trident, VC-10, Fransız imalatı Caravelle ve ABD imalatı B707, B720, DC-8, Convair 880/990, birinci nesilin örnekleriydi. Birinci nesil uçakların kokpitinde, ibreli göstergeler ve mekanik selektörler vardı. Birinci nesilde, henüz tam gelişmemiş olan, otopilot sistemleri de kullanılıyordu. Birleşik Krallık Yapımı Comet Uçağı, dünyada üretilmiş ilk Jet Motorlu Yolcu Uçağıdır.

İkinci nesil yolcu uçakları, 1964 yılından itibaren üretildiler. Birleşik Krallık imalatı Concorde, BAe146, BAC-111, Fransız imalatı Mercure, Airbus'un ilk uçağı A300, Hollanda imalatı Fokker F28, VFW 614, ve ABD imalatı B727, B737-100/-200, B747-100/-200/ -300/SP, L-1011, DC-9, DC-10, ikinci nesilin örnekleriydi. İkinci nesil yolcu uçaklarında, daha gelişmiş olan, oto pilot ve otomatik gaz verme sistemleri kullanılıyordu. İkinci nesil yolcu uçaklarının günümüzde kullanımları çok azalmıştır.



Birinci nesil yolcu uçakları

Üçüncü nesil yolcu uçakları, 1980 yılından itibaren, üretildiler. Birleşik Krallık imalatı Avro RJ, Airbus imalatı A300-600, A310, Hollanda Fokker imalatı F70, F100, ABD imalatı B717, B737 Klasik, B737 NG, B737 MAX, B757, B767, B747- 400/-8, MD-11, MD-80, MD-90, Kanada imalatı Bombardier CRJ ve Brezilya imalatı Embraer ERJ, üçüncü neslin örnekleriydi. Üçüncü nesil uçakların kokpiti, gösterge bilgilerinin yer aldığı elektronik ekranlarından dolayı, cam kokpit diye isimlendirildi. Bu uçaklarda kullanılan, Elektronik Ekranlar, Uçuş Yönetim Sistemi- Flight Management System (FMS), ve Arazi Farkındalığını Arttırma ve Uyarı Sistemi- Terrain Awareness and Warning System (TAWS), Araziye Kontrollü Çarpma- Controlled Flight Into Terrain (CFIT) Kazalarının azaltılmasında, çok etkili olmuştur. Ayrıca, Trafik, Çarpışma, Kaçınma Sistemi- Traffic Collision Avoidance System (TCAS)

adı verilen sistem, Havada Çarpışma kazalarını önlemekte etkili olmuştur.

Dördüncü nesil yolcu uçakları, 1988 yılından itibaren, üretildiler. Airbus imalatı A320 ailesi uçakları, Fly by Wire adı verilen teknolojinin öncüsü oldu. Airbus imalatı A220, A318/ A319/A320/A321, A330, A340, A350, A380, ABD imalatı, B777, B787, Brezilya imalatı Embraer E-Jet ve Rusya imalatı Sukhoi Superjet, dördüncü neslin örnekleridir. Elektrik kablосundan kumanda ile Uçurma, diyebileceğimiz fly-by-wire (FBW) teknolojisi, uçuş zarfını bilgisayarlar aracılığı ile kontrol altında tutarak, uçağın tehlikeli olabilecek hareketlerini önlemektedir. FBW teknolojisi, dördüncü nesil uçaklarda, Uçuşta Hava Aracının Kontrolünü Kaybetme- Loss of Control In Flight (LOC-I) kazalarını, önlemekte başarılı olmuştur.

Airbus, jet motorlu yolcu uçakları için yaptığı nesil sıralamasını, uçuş otomasyonu seviyesini göz önünde tutarak yapmıştır.



İkinci nesil yolcu uçakları



Üçüncü nesil yolcu uçakları



Dördüncü nesil yolcu uçakları

Türkiye'nin bayrak taşıyıcı havayolu firması olan Türk Hava Yolları'nda Jet Motorlu Yolcu Uçakları Çağı ise, 1967 yılında, Airbus'dan satın alınan Douglas imalatı DC-9 uçakları ile başlamıştır. Türk Hava Yolları filosunda, geçmişten bugüne görev yapmış, aşağıdaki jet motorlu yolcu uçaklarının, Airbus tanımına göre, hangi nesil sıralamasında yer aldıklarını bulmayı, size bırakıyorum:

Hollanda Yapımı: Fokker F-28

Birleşik Krallık Yapımı: Avro RJ-70/100

ABD Yapımı: Douglas DC-9, DC-10, Mc Donnell Douglas MD-90, Boeing B707, B-727, B737-400/500, B737-700/800/900, B737 Max-8/9, B777, B787

Avrupa Yapımı: Airbus A310, A319/320/321, A330, A340, A350

Yazımızı özetlersek, Airbus, jet motorlu yolcu uçakları için yaptığı nesil sıralamasını, uçuş otomasyonu seviyesini göz önünde tutarak yapmıştır. Bu nedenle, uçuş zarfı adı verilen emniyetli uçuş sınırlarının, sürekli olarak bilgisayar tarafından denetlendiği ve emniyetsiz manevralara izin verilmeyen Fly by Wire sisteminin kullanıldığı uçaklar, Dördüncü Nesil olarak tanımlanmıştır.

Üçüncü nesil uçaklarda Elektronik Ekranlı Göstergeler-Glass Cockpit kullanılıyor olsa da, Fly by Wire sistemi kullanılmamaktadır.

İkinci nesil uçaklarda, hem autopilot hem autothrottle, birinci nesil uçaklarda ise, sadece autopilot bulunmaktadır. Yolcu uçaklarını, otomasyon seviyesinde bir adım ileriye taşıyacak olan, beşinci nesilde, hangi özelliklerin bulunacağını merakla bekliyoruz.

Your one stop
shop aftermarket
solution for
aviation spare
parts



TURKEY

AP&S Headquarters

Nish Istanbul, D119 34196 Bahçelievler
Istanbul - Turkey

T +90 212 5594415

F +90 212 5594416

LATVIA

Branch Office

Lestenes 5, Riga
LV-1002 - Latvia

lv@aviationps.com



ÜNİVERSİTE TERCİHİ



YKS sonuçları açıklanmasının ardından her üniversite öğrencisi adaylarının kafasında ya hayalindeki mesleği yapma durumu ya da puanına göre tercih yapıp hayatını şekillendirme durumunu her yıl temmuz – ağustos aylarında milyonlarca genç bu durumu yaşıyor. 21. Yüzyılın en ilgi çeken ve en gelişmiş meslekleri arasında da Uçak Bakım Teknisyenliği yer alıyor.



Uçak Bakım Teknisyeni Kimdir?

Bir hava aracının planlı ya da plansız, periyodik bakımlarını yapan, kontrollerini sağlayan kişidir.

Uçak Bakım Teknisyeninde Olmazsa Olmaz 5 Önemli Kriterler Nedir?

- 3 boyutlu düşünebilen ve olaylar karşısında çözümler üretebilen
- Analitik düşünce sahibi
- Öğrenmekten ve sorgulamaktan asla çekinmeyen / çekincesi olmayan
- Yabancı dil öğrenme ve aktif olarak kullanma konusunda istekli
- Ekip içi çalışmaya elverişli olmak

Nasıl Uçak Bakım Teknisyeni Olurum?

TYT veya AYT sınav sonucunuz, puan sıralamanız ile yapacağınız tercihler sonucunda üniversitelerin ön lisans programı olan uçak teknolojisi bölümünü, lisans programlarından da uçak gövde – motor ya da uçak elektrik – elektronik bölümlerinde öğrenim görüp, mezun olmanız halinde uçak bakım teknisyeni olabilirsiniz.

Üniversite Tercih Yaparken Nelere Dikkat Etmeliyim?

- İlk olarak SHGM (Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü) tarafından tercih edeceğiniz okulun SHY - 147 kapsamında tanınmış bir okul olmasına ve/veya alacağınız dersleri kredilendirebileceğinizi kontrol edin.
- ÖSYM kılavuzunda yer alan özel koşulları okumayı asla ihmal etmeyin.



- Devlet okulları ile özel okullar arasında okulun prestijinden daha ziyade sektör – okul ilişkisinin ne durumda olduğunu araştırın.
- Uygulama laboratuvarları, hangarı, uçağı olan bir okul mu değil mi yada uygulama sınıfları var mı yok mu araştırın ve gerekirse okulları ziyaret edin.
- ÖSYM kılavuzunda yer alan sağlık koşullarını kesinlikle okuyun. Eğer herhangi bir rahatsızlığınız var ise ve uçak bakım teknisyenliğini yapma konusunda sizin adınıza bir engel oluşturuyor ise durumu tekrardan değerlendirin.
- Tercih etmek istediğiniz okulda hazırlık sınıfı var mı yok mu ÖSYM kılavuzundan kontrol edin.

Uçak bakım teknisyenliği mesleğini yapan kişiler ile irtibata geçmekte asla çekinmeyin. Soru veya aklınıza takılan mesleki konularınız mevcut ise [instagram.com/gencuted](https://www.instagram.com/gencuted) veya [instagram.com/utedmedya](https://www.instagram.com/utedmedya) adreslerinden ulaşabilirsiniz.

Ön lisans ve lisans bölümlerinden mezun olduğunuzda arada bazı farkların olacaktır. Bunlar;

- Eğitim süresi
- Okulun uçak bakım teknisyenliği alanındaki eğitim tecrübesi
- Modül kredilendirmesindeki muafiyetler

Yorum

Uçak bakım teknisyenliği mesleğini yapmak isteyen kişiler için ilk olarak bu mesleğin %40 ı eğitim yani teorik kısmı %60 ı ise uygulama kısmı olduğunu söylemek istiyorum. Gelişen ve değişen dünyamızda özellikle dijitalleşmenin artışı ile otonom sistemler, mekanik sistemler ve farklı üretim metotları daima insan gücüne ve komutasına ihtiyacı olacağını söyleyebilirim. Bunların bakımını, üretimini üstlenecek uçak bakım teknisyenlerine ihtiyaç olacak. Ayrıca uluslararası bir meslek olduğunu belirtmek istiyorum.

Notlar

Bakmanızda faydalı olacak linkleri sizlerle paylaşıyorum.

- http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/duyuru/KREDILENDIRME_TABLOSU.pdf
- http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/havacilik-isletmeleri/SHY_147_Taninan_Okul_Statusu_Kap._Egitim_Kuruluslari_150421.pdf
- http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/saglik_birimi/yetkili_saglik_kuruluslari.pdf
- <https://www.osym.gov.tr/TR,1654/tablo-3a-tablo-3b-ve-tablo-4te-yer-alan-yuksekogretim-programlarinin-kosul-ve-aciklamalari.html>
- <https://www.osym.gov.tr/TR,21247/2021-yuksekogretim-kurumlari-sinavi-yks-yuksekogretim-programlari-ve-kontenjanlari-kilavuzu.html>
- <https://www.instagram.com/gencuted/>
- <https://www.instagram.com/utedmedya/>

Soru, görüş ve önerileriniz için alisandegirmenciler@uted.org adresinden ulaşabilirsiniz.

Sağlıcakla kalın!



30 AĞUSTOS 1922 BÜYÜK ZAFERİN 99. YILDÖNÜMÜ

“ 26 Ağustos gece sabaha karşı,
Topların çelik ağı çaldı bir hücum marşı ”

Çağları şekillendiren bir ulusun tarihin derinliklerinden gelen gür ve güven veren sesi türlü entrikalarla kısılmış, varlığı politika borsasının fırsatçı ve sömürücü güçlerine kolay yutulur bir lokma görülmüş, bu suretle İmparatorluk, basit nedenlerle parçalanmak amacıyla savaşa sürüklenmiştir. Bu süreç içinde gösterilen insanüstü çaba ve fedakârlıklara rağmen, millet bunların hemen hemen hepsinden yaralı, yorgun ve bitkin çıktı.

İşte; Birinci Dünya Savaşı'nda böylesine bahtsız biten ve Türk bağımsızlığının son bulduğu görünümünü veren bir ortamda Osmanlı İmparatorluğu'nun göçmesine yol açtı.

Yüzyıllar boyunca; üç kıtada egemenliğini sürdürmüş milletimize Anadolu Yarımadası çok gördü. Uygarlığın temsilciliğini kendi tekellerinde gören emperyalist işgalci güçler, Ortaçağ işlemlerini aratmayan yöntem ve tutumları ile halkın gururunu yaraladılar. Halk, tarihi değerinden aldığı güçle ve güvenle direnme gücünü her gün biraz daha arttırıyordu.

Herkes kendini Mustafa Kemal Paşa'nın saflarında hissediyordu. Yedisinden yetmişine kadar kadınlı-erkekli, başı hiç öne eğilmemiş onurlu insanlar bu tek umut ışığının etrafında toplandılar. Fırtınalar koparacakları günlerin sabırsızlığı içinde bir sessizliğe büründüler...





Bu, işgalci güçlerin başına kıyamet yağdıracak insanların sessizliği idi. Tarihsel gelişmelerini hepimizin bildiği; 19 Mayıs 1919... Milli Mücadele'nin başlaması, Amasya Bağımsızlık Bildirisi, Erzurum, Sivas Kongrelerinin toplanması, milli iradenin ülkenin kaderine egemen olmasının simgesi olan, Büyük Millet Meclisi'nin toplanması ve ülkenin kaderine el koyması, Birinci, İkinci İnönü, Sakarya, Afyon-Kütahya-Eskişehir savaşları ile kurtuluş yolu açıldı...

Biz şimdi bizi Büyük Taarruza götüren aşamaları ana hatları ile hatırlatmaya çalışalım... İkinci İnönü Savaşı'ndan (31 Mart 1921) üç ay kadar sonra, yeni takviye alan Yunan güçleri Afyon'u yeniden işgal ettiler. Hızla ilerleyerek, Kütahya ve Eskişehir'i de işgal edip, taktik gereği Sakarya Nehri'nin doğusuna çekilen Türk ordusunu bozguna uğrattıklarını büyük zafer kazandıklarını dünya haber ajanslarına duyurdular...

Cepheyi ziyaret eden Mustafa Kemal, sınırlı olanaklarla sonuç alınamayacağını gördü ve ordunun Sakarya Nehri'nin doğusuna çekilmesini emretti. Yunanlılar, hızlı ilerleyişini sürdürerek, Afyon'dan Konya yönüne yürüyerek, Haymana'ya kadar geldiler. İzmir de karargâhta bulunan Yunan Kralı Konstantin, Milli Mücadele'nin merkezi Ankara'yı kuşatmayı planlıyordu.

Bu hızlı başarısızlık, TBMM'nin bir gizli oturumunda ele alındı. Hatta TBMM'nin resmi arşivinin Kayseri'ye taşınması kararlaştırıldı. Ordunun moralini yükseltmek için bir TBMM Heyeti 'nin Batı Cephesine gönderilmesi uygun görüldü.

Sakarya Nehri'nin doğusuna çekilen Türk Ordusu, hızla toparlanmaya başladı. Üssünden uzaklaşıp, geniş bir alana



yayılan Yunan ordusu gittikçe zayıflıyordu. Genel Kurmay Başkanı Fevzi(Çakmak) Paşa, Erzurum da XV.Kolorduya bağlı bir tümenin Batı cephesine katılmasını istedi..

Türk Ordusunun işgalci Yunan ordusuna son bir darbe vurması için Sakarya'nın gerisine çekilmesi, Mecliste ve kamu oyunda bir takım tedirginciklere yol açtı.Bunun sorumluluğunu Meclis başkan sıfatı ile Mustafa Kemal Paşa üslendi.Bu savaşta orduyu taktik gereği ve zamanında Sakarya'nın gerisine almak karar ve sorumluluğu üzerine aldı."...Vaziyeti muhakeme ederken,önlemler düşünürken, acı dahi olsa; gerçeği görmekten bir an geri kalmamalıdır.." diyen Mustafa Kemal, sonradan yapılan bu ölüm,kalım mücadelesinde ülkeyi kurtarmak olanağını sağlamıştı.



**Tarihsel gelişmelerini hepimizin bildiği;
19 Mayıs 1919... Milli Mücadele'nin
başlaması, Amasya Bağımsızlık
Bildirisi, Erzurum, Sivas Kongrelerinin
toplanması, milî iradenin ülkenin
kaderine egemen olmasının simgesi
olan, Büyük Millet Meclisi'nin
toplanması ve ülkenin kaderine el
koyması, Birinci, İkinci İnönü, Sakarya,
Afyon-Kütahya-Eskişehir savaşları ile
kurtuluş yolu açıldı...**

Mustafa Kemal, Büyük Taarruzun, milleti ve orduyu hazırlamakla olası olduğuna inanmıştı. Sakarya Savaşı sonrası yaptığı bütün çalışmalarda bunu görmekteyiz... TBMM'ndeki gizli oturumlarda yaptığı konuşmalar, mütareke ve barış ümidinin kırılması, meclisin ve halkın büyük taarruza hazırlanmasında önemli kilometre taşlarıdır. Ancak genel gelişmeler başka yönde idi.

Türk ordusunun Sakarya'nın doğusuna çekilmesi, TBMM'in de ciddi tartışmalara yol açtı. Mustafa Kemal'e Muhalif (II. Grup) milletvekilleri, "... Ordu nereye gidiyor, millet nereye götürülüyor? Bu harekâtın bir sorumlusu vardır. O nerededir? O'nu göremiyoruz. Bu günkü üzücü durumun gerçek sorulusunu ordunun başına görmek isteriz..." şeklinde eleştiriler yaptılar. Birçok milletvekili, Mustafa Kemal Paşa'nın ordunun başına geçmesini istedi. Bu düşüncede olanların bir kısmı, artık ordunun tamamen yenildiğine; durumun düzeltilmesine olanak kalmadığına, güdülen millî davanın kaybedildiğine inanmışlardı. Bundan dolayı duydukları tepkiyi, Mustafa Kemal'den çıkarmak istiyorlardı. Bir kısmı da samimi olarak ülkenin kurtuluşu ulaşması için Mustafa Kemal'in ordunun başına geçmesini istiyorlardı.

Bu gelişmeler üzerine Mustafa Kemal, ünlü eseri Nutuk'ta şunları dile getirir: "...Efendiler! Bu kadar anlamsız ve mantıksız olan düşüncelere iltifat etmedik. Koskoca bir millet, belirsiz, karanlık hedeflere akılsızca sürüklenebilir mi? Bu propaganda, meclis binasından, Ankara çevresinden ordu saflarına kadar yaydırıldı. Orduya her vasıta ile karıştırıcı propaganda yapılmaya çalışılıyordu...." Rauf (Orbay) Bey sık sık gizlice diyordu ki: "Hiç olmazsa gerçek durumu bana söyle, ordu ne durumdadır? Gerçekten taarruz edemeyecek mi?"

Mustafa Kemal Paşa Konuşmasını daha sonra şöyle sürdürür: "...4 Mart 1922 akşamı, cepheyi teftiş etmek üzere Ankara'dan ayrılmaya karar verdim. Dolayısıyla da, o gün Meclisteki gizli oturumda, bazı açıklamalara ve ricalarda bulundum. Kendilerine anlattım ki, Sakarya Meydan Savaşından sonra, düşman ordusunu Eskişehir- Seyitgazi-Afyonkara hisar kesimsine kadar kovalayan kuvvetlerimiz, bütün ordu olmayıp, yalnız süvarilerimiz ve süvari birliklerimize destek olmak üzere ileri sürülen bazı tümenlerimizdi.

Ordumuzun kararı taarruzdur. Ama taarruzu erteliyoruz. Sebebi, hazırlığımızı iyi tamamlamak için biraz daha zaman gerekmektedir. Bu son vatan parçasını kurtarıırken olsun, hırslarımızı, hislerimizi bir yana bırakarak ihtiyatlı olalım. Kurtuluş için... İstiklal için, eninde sonunda düşmanla bütün varlığımızla vuruşarak onu yenmekten başka karar ve çare yoktur ve olamaz" diyerek sözlerini tamamlar.

Sakarya Savaşı aşamasında Başkomutan Mustafa Kemal Paşa'nın çıkardığı Yüklülükler (Tekali-i Milliye) Yasası ile halk, elinde bulundurduğu nakit paranın ve malın yüzde 40'ını ordunun emrine verdi. Sakarya Savaşı'nı kazanan Türk ordusu cephanesini azlığı ve elinde yeterli araç-gereç olmadığı için işgalci Yunan kuvvetlerini izleyemedi.



Mustafa Kemal Paşa; Ağustos 1922'de Yunanlılara taarruz edileceğini bildirdi. 20 ağustosta gizlice cepheye gelerek, durumu kumandanlarla değerlendirmiş, 26 Ağustos sabahı erken 5.30 saatlerinde bir baskın şeklinde başlayan taarruz, üstün Yunan güçlerine karşı taarruzun daha ilk gününde Yunan cephesi yarıldı.



Ordunun hazırlıkları hızla devam ediyordu. Bu arada TBMM'si eleştirilere rağmen Mustafa Kemal Paşa'nın Başkumandanlık görevini ikinci defa üç aylık bir süre için yeniden uzattı.

Misak-ı Milli'yi ana hedef olarak belirlemiş olan TBMM itilaf devletlerinin Yunanlıların lehine zaman kazanmaya dönük her türlü önerilerini reddetti, Ankara'dan ayrılarak cepheye gelen Mustafa Kemal Paşa; burada gerekli denetimleri yaptı.Fevzi ve İsmet Paşalarla birlikte saldırı ve imha planını yeniden değerlendirdiler..

Mustafa Kemal Paşa; Ağustos 1922'de Yunanlılara taarruz edileceğini bildirdi. 20 ağustosta gizlice cepheye gelerek, durumu kumandanlarla değerlendirmiş, 26 Ağustos sabahı erken 5.30 saatlerinde bir baskın şeklinde başlayan taarruz, üstün Yunan güçlerine karşı taarruzun daha ilk gününde Yunan cephesi yarıldı. 30 ağustos 1922'ye kadar devam eden savaşta; Yunan ordusu, güneyden ve doğudan I. Ve II. Ordu, kuzeyden ve batıdan da süvari birlikleri tarafından kuşatıldı.

30 Ağustos günü, Yunan ordusu Dumlupınar da kuşatılmış durumdaydı. O günkü savaşı doğrudan doğruya Mustafa Kemal Paşa yönetti. Yunan ordusunun ana kuvvetleri bu bölgede imha

edildi. Tarihimizde "Başkumandanlık Meydan Savaşı" adıyla geçen bu savaşın ertesi günü, Eskişehir bölgesindeki Yunan güçleri de bozguna uğratıldı. Dağılan Yunan güçleri, bozgun halinde kaçmaya, İzmir, Bandırma ve Yalova gibi sahil kentlerine ulaşmaya çalışıyordu. Son karar yine Mustafa Kemal Paşa tarafından verilir." Ordular... İlk hedefiniz Ak Denizdir. İleri..

İzlemenin büyük bir süratle yapılması, Yunan ordusunda büyük paniğe neden oldu. İzmir'e bir sel gibi akan askeri birliklerimiz, 9 Eylül 1922 günü İzmir'e girdi. Bu mücadele Türk halkının ve ordusunun subay ve komuta heyetinin kahramanlığını tarihte bir defa daha doğrulayan önemli bir zaferdir. Bu zafer, Türk halkının özgürlük ve bağımsızlık fikrinin ölmez anıtidir. Türk halkı ve onun bağrından çıkan ordusu burada zafere şans eseri olarak ulaşmamıştır. Milli Mücadelenin beyni Mustafa Kemal, büyük tehlikeleri göze alarak, göze aldığı tehlikelerin bilincinde binlerce yıllık geçmiş bulunan bir milletin son ümidi olduğunu bilerek, büyük komutanlara vergi bir taarruz planı ile gerçekleştirdi.

Büyük tehlikeleri göze alamayan, milletler büyük zaferler kazanamaz... Büyük Taarruzun başarısı gizliliğe, stratejik ve baskın taktiğine dayandırılmıştır.

Büyük Zafer Sonrası Mustafa Kemal
Şu " Zafer Bildirgesi"ni yayınlamıştır:

Büyük Türk Milleti!

Ordularımızın kabiliyet ve kudreti düşmanlarımıza dehşet, dostlarımıza emniyet verecek bir yetkinlik ile kendini gösterdi. Millet orduları on dört gün zarfında büyük bir düşman ordusunu imha ettiler. Dört yüz kilometrelik aralıksız bir takip yaptılar. Anadolu'muzun istila edilmiş topraklarımızı geri aldılar.. Büyük zafer özellikle senin eserindir. Çünkü İzmir'imizi ancak imparatorluğun askeri örgütü ile emel birliği ve hareket birliği hareket ederek başarılı olmuşlardı. Vatanın kurtuluşu milletin rey ve idaresi kendi geleceği üzerinde kayıtsız-şartsız egemen olduğu zaman başlamış ve ancak milletin vicdanından doğan ordularla olumlu ve kat'i neticelere ermiştir.

Büyük soylu (necip) Türk milleti, Anadolu'nun kurtuluş zaferini kutlarken, sana İzmir'den Bursa'dan, Ak Deniz topraklarından ordularının selamını takdim ediyorum..."

İşte Büyük Türk Zaferi'nin öyküsüdür bu... Çünkü, milletlerin varlıklarını etkileyen, onların yaşantılarında büyük ve köklü sosyo-ekonomik değişiklikler yapan askeri zaferler, kesin sonuçlu meydan savaşlarının ürünleridir..

Sonsuzluğa akan zaman sürecinde bu eşsiz zaferin 90.yılında bize bu mutluluğu yaşatan kahraman asker, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ünlü devlet adam Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere; özgürlük mücadelesinde canlarını veren aziz şehitlerimiz ile, kahraman gazilerimizi içten saygı ile anar, İstanbul Aydın üniversitesi olarak tüm varlığımızla; Büyük Atatürk'ün yolunda ve izinde milletimizin uygar ve ileri bir millet olma yolunda var gücümüzle çalışacağımız inanç ve azmimizin eksilmeyeceğini bildirmekten büyük mutluluk ve kıvanç duymaktayız...



ORMAN YANGINLARI VE BÜTÜNLEŞİK AFET YÖNETİMİ



Serhat YILMAZ

İstanbul Aydın Üniversitesi Afet Eğitim Araştırma ve Uygulama Merkezi Koordinatörü

Son günlerde dünyanın gündemindeki en önemli olaylardan birisini, özellikle Akdeniz Bölgesinin merkezinde olduğu ve ülke olarak bizim de büyük oranda etkilendiğimiz, orman yangınları oluşturmaktadır. Ülkemizde Temmuz ayı sonunda birçok farklı noktada eş zamanlı başlayarak özellikle güney bölgelerimizde önemli kayıplara neden olan orman yangınları büyük oranda kontrol altına alınmasına rağmen 9 Ağustos itibarıyla hala devam etmektedir. Akdeniz Bölgesinde veya ülkemize yakın coğrafyalarda yer alan İtalya, Yunanistan, Bulgaristan, Kuzey Makedonya, Kosova gibi ülkelerde binlerce hektarlık ormanlık alanların yok olduğu benzer bir durum söz konusudur.

Aslında orman yangınları sadece bugünlerde değil uzun zamandır hem ülkemiz hem de dünya için önemli bir tehdittir. Tarım ve Orman Bakanlığı verilerine göre Türkiye’de orman yangınlarının kaydının tutulmaya başlandığı 1937 yılından 2019 yılına kadar gerçekleşen toplam 106 bin 603 orman yangınında 1 milyon 667 bin 676 hektarlık ormanlık alanın yandığı belirtilmektedir. Dünyada ise son

yüz yılda yaklaşık 2 milyar hektarlık ormanlık alanın yangın veya insan kaynaklı tahribatlar nedeniyle yok olduğu birçok uluslararası kuruluşun raporunda belirtilmektedir.

Günümüzde her ne kadar iklim değişikliğinin bir sonucu olarak mevsim normalleri üzerinde devam eden aşırı sıcak hava hareketlerinin orman yangınlarında önemli bir unsur olduğu bilinse de soruna sadece bu çerçevede bakmak maalesef sorunu ötekileştirmeye de katkı sağlamaktadır. Çünkü 1950’lerin sonundan itibaren kavram olarak dikkat çeken iklim değişikliği ile ilgili özellikle 1980’li yıllardan itibaren aralarında Birleşmiş Milletler gibi büyük uluslararası organizasyonların da yer aldığı yapılanmalar tarafından çok fazla çalışmalar yapılmıştır. Ancak bu çalışmalar uygulamada çok az karşılık bulabilmiştir.

Örneğin Toronto Konferansı (1988), Dünya İklim Konferansı (1990), Rio Zirvesi (1992), Birleşmiş Milletler İklim Konferansı (1996), Kyoto Protokolü (1997), Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi (2002), Birleşmiş Milletler İklim



Tarım ve Orman Bakanlığı verilerine göre Türkiye'de orman yangınlarının kaydının tutulmaya başlandığı 1937 yılından 2019 yılına kadar gerçekleşen toplam 106 bin 603 orman yangınında 1 milyon 667 bin 676 hektarlık ormanlık alanın yandığı belirtilmektedir. Dünyada ise son yüz yılda yaklaşık 2 milyar hektarlık ormanlık alanın yangın veya insan kaynaklı tahribatlar nedeniyle yok olduğu birçok uluslararası kuruluşun raporunda belirtilmektedir.



Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (2005), COP21 (2015) gibi onlarca uluslararası işbirliğinde alınan kararların ne kadarının uygulanamadığına bakıldığında bu durum açıkça görülecektir. Sorunun ötekileşmesinde her ne kadar alınan kararların uygulanamaması önemli bir yer edinse de bugüne kadar dikkatten kaçan bir diğer unsur yerel çabaları tetikleyecek çözümlerin geliştirilememesidir. Çünkü sorunun temelinde

bugünün dünyasında nüfusun ve ekonomik birikimin kısıtlı alanlar olan kentlerde yoğunlaşması, teknolojik kazalar, fosil temelli yakıtların aşırı tüketimi, atmosfere salınan sera gazları, yanlış arazi kullanımları, ormansızlaştırılan alanlar, atıkların neden olduğu çevre kirlilikleri ve diğer insan kaynaklı tahribatlar yer almaktadır. Bu nedenle sorunun temelinden çözülmesi için soruna en tepeden bakan uluslararası zirveler yerine yerel



düzyeyde hareketliliği sağlayacak ve bu hareketlilikte belirlenen amaçlar doğrultusunda verimliliğin yükseltilmesi ve bunun sürekliliğinin sağlanması hedeflenmelidir. Alman sosyolog Ulrich Beck'in "Bavyera Ormanında türü tehlike altındaki bir otun canlı kalması uluslararası anlaşmaların yapılmasına ve bu anlaşma kurallarının uygulanmasına bağlı olabilmektedir" sözü bu durumu açıklamak için iyi bir örnektir. Soruna yönelik orman yangınları özelinde değerlendirildiğinde nasıl çözüm üretilebileceği veya yerel düzeyde nasıl bir hareketliliğin sağlanacağını cevabını ise aslında günümüzün modern dünyasının afet yönetimi anlayışının temelini oluşturan Modern, Bütünleşik Afet Yönetimi Yaklaşımı vermektedir. Bu

yaklaşım, yakın tarihe kadar devam eden afet sonrası oluşan zararların azaltılmasına dayanan kriz yönetimi temelli afet yönetimi anlayışının yerine, kaynağı her ne olursa olsun afet gerçekleşmeden önce olası bir afette zarar görebilecek alanlar belirlenerek bunlara yönelik sistemli ve kapsamlı çalışmaların gerçekleştirilmesini gerektiren risk yönetimi temelli bir anlayışa dayanmaktadır.

Yani bugüne kadar orman yangınlarının önlenmesi açısından gözetleme kuleleri, devriye sistemi gibi farklı sistemler geliştirilmiş olsa da bu sistemlerin temelde soruna hızlı müdahaleyi içerdiği amaçladığı görülmektedir. Her ne kadar



hızlı müdahaleyi amaçlayan çözümler zorunlu olsa da yeterli değildir. Çünkü bu sistemler sadece afet yönetim yaklaşımı içerisinde kriz yönetiminin birer gerekliliğini oluşturmaktadır. Yeterliliği ise kriz yönetiminde gerçekleştirilecek kötü durumları en aza indirgeyebilecek risk yönetimi çalışmaları sağlamaktadır.

Örneğin ülkemizde orman yangın risklerinin belirlendiği ve bu risklerin önceliklendirildiği Türkiye Orman Yangın Risk Haritası çıkarılması gerekmektedir. Türkiye'deki tüm ormanlık alanlarda bulunan flora ve fauna bilgisini içermesi gereken bu nitelikte bir harita belirlenen riskler doğrultusunda olası bir orman yangını vakasının oluşmasını engelleyecek stratejiler geliştirilebilme olanağı sağlayacaktır. Ancak bu haritaların oluşturulmasında üç önemli husus dikkate alınmalıdır.

Bunlardan birincisi haritalar hazırlanırken ki durumdur. Eğer bir orman yangın risk haritası hazırlanacaksa konunun hem ormanlık alanın florasına hem faunasına yönelik kapsayıcı olma zorunluluğu, sistemin işlerliğinde insan faktörünün sağlıklı olarak dâhil edilebilmesi gibi birçok bilimsel alanı ilgilendiren çalışmaların yürütülmesi gerekliliği bulunmaktadır. Bu nedenle botanik, zooloji, jeoloji, sosyoloji gibi birçok bilim dalından yararlanmak gerekmektedir.

İkinci durumu ise yazının başında belirttiğimiz yerel düzeyde hareketliliği sağlayacak bir yaklaşımın benimsenmesi gerekliliğidir. Çünkü sorun kaynağı ve sonuçları itibarıyla küresel sebepleri içerse de çözümü yerel müdahalelerden geçmektedir. Örneğin 1992 yılında Brezilya'nın Rio de Janeiro kentinde 108'i devlet başkanı olmak üzere 172 ülkenin katılımı ile gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansında "biyolojik çeşitlilik, iklim değişikliği ve çölleşme ile mücadele" konusundaki sözleşmelere imza atan her bir ülke sözleşmede vaat edilenleri yerine getirebilseydi iklim

değişikliğinin bir sonucu olarak kabul edilen aşırı sıcaklıkların orman yangınlarının büyümesine etkisi diye bir durum söz konusu olmayacaktı. Ulrich Beck'i bir kez daha haklı çıkaran bu durumun ise ancak yerel müdahale kapasitesinin artırılması ile önlenilebileceği bir kez daha gözler önüne serilmektedir. Yani her bir ülke kendi yerel riskleri özelinde geliştireceği risk azaltma stratejileri ile riskin açığa çıkmasını ve bir afet yaratma potansiyelini engellemeye katkı sağlayacaktır. Özetle 2011 yılında Japonya eğer Tōhoku Nükleer Santrali için bir tsunami dalgasının soğutma jeneratörlerine zarar verebilme riskini hesaplayabilmiş olsaydı; nükleer bir kaza olmayacak, binlerce insan hayatını kaybetmeyecek ve doğrudan dünya ekonomisine 200 milyar doların üzerinde bir zarar oluşmayacaktı.



Üçüncü ve son durum olarak olası bir afetin gerçekleştirilebileceği bölgenin savunmasızlık düzeyini toplum lehine çevirebilmek ve afet etkisini azaltabilmek için sosyal, ekonomik, teknik ve siyasal unsurlar arasında gerçekleştirilecek güç birliği etkili olmaktadır. Bu unsurlar arasında gerçekleştirilecek güç birliğinin, toplumun tüm kesimlerini kapsayacak bütünlüklü bir sistemde tasarlanması ve ortak amaç doğrultusunda hareketi gerekmektedir.

Sonuç olarak orman yangınları gibi olası bir afetin neden olabileceği kayıpların azaltılması için mikro düzeyde işlerliğin sağlanacağı planlamalar ile güç birliği oluşturacak unsurların ortak amaç doğrultusunda bütünlüklü bir sistem içerisinde hareket edilmesini gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda 'Modern, Bütünlüklü Afet Yönetimi' afet öncesi ve sonrasına yönelik gerçekleştirilecek tüm çalışmaların bütüncül bir planlama yaklaşımında ve ilgili tüm kurum ve kuruluşlar ile bireylerinin bu bütüncül planlama yaklaşımı içerisinde üzerine düşen görev ve sorumluluklarını ciddiyetle yerine getirmesini gerektiren bir yaklaşım olarak önemli bir çözüm fırsatı sunmaktadır.



Kamile ÇAKIR

SIRTA TAKILAN JET ROKETİYLE UÇUŞ NİHAYET GÜNLÜK HAYATIMIZA GİRİYOR MU?



Leigh Coates, sırt roketi ile havada sürat yaptığınızda, kendinizi bir süper kahraman gibi uçuyor sandığınızı söylüyor. Emekli helikopter pilotu Coates "İnanılmaz bir duygu. Gerçekten uçuyormuş gibi hissediyorsunuz. Ama başlangıçta kullanımı gerçekten zor" diyor.



Sırt roketiyle uçuş fikri insanlığın zihnine ilk kez 1965 yapımı James Bond filmi Thunderball ile girdi. O yıllarda Sean Connery'nin oynadığı süper casus James Bond, silahlı iki adam tarafından kovalanırken tırmadığı bir Fransız şatosunun çatısından, sırtına roketi kuşanıp uçarak kaçıyordu. Filmin girişindeki bu dramatik sahnede kullanılan sırt roketi, ABD ordusu için Bell-Textron tarafından üretilen "insan roketi" idi.

ABD ordusu sonunda roketi kullanmanın çok tehlikeli olduğuna karar vermişti ama 007'de Sean Connery ya da en azından dublörü tarafından başarıyla kullanıldı. 56 yıl sonra sırt roketi teknolojisi epey ilerledi ve cihaz, acil durumlarda kurtarma personeli göndermek ya da askeri savunma gibi bir dizi farklı senaryoda kullanılmak üzere denendi. Geçen ay ortaya çıkan etkileyici bir videoda Deniz Piyadeleri'nin sırt roketini indirme hareketinde kullandığı görülüyor. Bu, helikopterlerden iniş için ip kullanılmasını gereksiz hale

getiriyor. Fakat sırt roketlerinin zevk için kişisel amaçlarla kullanılması konusu pek konuşulmuyor. Gözlemciler sıkça güvenlikten çevre kaygılarına kadar uzanan potansiyel sorunlara dikkat çekiyorlar. Nihayetinde sırtınıza yerleştirilmiş bir jet roketiyle uçuyorsunuz. Bunun kullanımının ne tür kurallara tabi olması gerektiği, hava trafiğinin nasıl kontrol edileceği gibi bir çok soru zihinleri meşgul ediyor. Ancak biri ABD'de biri İngiltere'de iki şirket, sıradan insanların sırt roketini bir ücret karşılığında denemesine olanak tanıyor, ama bir önlemle birlikte. Bu kişiler, kontrolsüz bir şekilde uzaklaşmalarını önlemek için yerdeki büyük bir metal yapıya tellerle bağlı olarak uçuyorlar.

Popülerleşebilir mi?

New York'daki Syracuse Üniversitesi'nden, uzay mühendisliği dalında doçent Benjamin Akih, "Bu teknolojinin daha geniş bir şekilde benimsenmeden önce özel bazı durumlarda



kullanılacağı kanısındayım" diyor. "İtfaiyeciler, ilk yardım ve kurtarma personeli veya muhtemelen kolluk güçleri kullanabilir. Sırt roketlerinin bu tür özel durumlarda kullanılması, onların kişisel seyahat ya da eğlence amaçlı kullanılmasını da teşvik edecektir."

New York merkezli bir seyahat ve tüketici eğilimleri danışmanlık firması olan Avant-Guide Enstitüsü uzmanlarından Daniel Levine, sırt roketlerinin kitlesel üretimine geçilmesinin pek olası olmadığını daha çok kişiye özel üretilmiş, müthiş pahalı "sırt roketi deneyimi" tarzı şeylerin artacağını ve bir süre sonra kullanıcıların yere kablolarla bağlanmasından da vazgeçileceğini düşünüyor.

"Önümüzdeki beş yıl içerisinde cebi dolu macera meraklıları, sigorta şirketlerinin engel çıkarmadığı bazı ülkelerde sırt roketleri kiralayıp gezebilecekler bence. Dubai'de olabilir mesela diye düşünüyorum. Teknoloji sıradan insanların kullanabileceği kadar basitleştiğinde, kişisel uçuş araçlarının kullanımı da, en çok da macera amaçlı kullanımı artacaktır."

Sırt roketleri konusunda artık yerleşik bir şirket olan California merkezli Jetpack Aviation 2015 yılında kuruldu. Şirket "JB" serisi sırt roketlerinin bir dizi farklı modelini üretti. Askeri ve acil yardım amaçlı kullanım imkânlarının yanı sıra şirket sıradan insanların yetkili federal mercilerin onayından geçen JB10 modelini kullanma eğitimi görmelerine olanak tanıyor. Bu gaz yağı ve mazotla çalışan ikiz turbojet motorlu bir sırt roketi. Şirketin kurucusu ve CEO'su David Mayman iki günlük kablolu uçuş eğitim



programına gösterilen ilgiyle başa çıkamadıklarını söylüyor.

"Alabileceğimiz insan sayısını çok aştık. Çılgınca bir ilgi var" diyor. Mayman'a göre şirketinin "gökyüzünde yalnız yolculuk" diye sunduğu sırt roketi ile uçmak çok kolay. Pilot hareket ve hızı sağ eliyle yönü sol eliyle idare ediyor. O arada bir bilgisayar ekranı kullanıcıya yakıt düzeyi, motor, egzoz ısı ve akünün durumu hakkında bilgi sunuyor.

Mayman "Sağlık ve cüsse bakımından ortalama herhangi bir insan hiçbir sorunla karşılaşmadan uçabilir. Bunu şu ana kadar eğittiğimiz insanlara bakarak söylüyorum.

Kesinlikle havacı eğitimi görmüş olmanız ya da pilot olmanız gerekmiyor. Hatta bazen bu özellikler, bir sürü şeyi farklı yapması gerektiği için engel teşkil edebiliyor" diyor. Jetpack Aviation şimdiye kadar 80 kişiyi eğitmiş. Mayman, Japonya ve Avustralya gibi ülkelerde macera uçuşları düzenlemek isteyen birçok girişimcinin kendisiyle temasa geçtiğini söylüyor.

Kolay olabilir ama sırt roketiyle uçuş eğitimi ucuz bir şey değil. Şirket iki günlük eğitim için yaklaşık 5 bin dolar alıyor. Jetpack Aviation'un patronu Mayman "Bu bizler açısından maliyeti yüksek bir iş çünkü teknoloji pahalı. Fakat sanıyorum zamanla teknolojik ilerlemelerle ucuzlayabilir diye düşünüyorum" diyor. İngiltere'de ise bu işi rakip bir firma olan Gravity Industries yürütüyor. Onlar da aynı şekilde ücret karşılığında herhangi birine sırt roketiyle uçuş yaptırıyor. Tabi, güvenlik kabloları ile.



Özcay UZUNOĞLU
ozcayuzunoglu@uted.org

YÖNETİCİLERDE ÇOKLUKLA GÖRÜLEN HATALAR



İlk yazımızda yöneticiliğin mevcut girdilerden maksimum çıktıları alma sanatı olduğuna değinmiş ve yöneticilik tiplerini açıklamıştık. Şirketlerde ne kadar fazla Lider Yönetici mevcut ise hem varlığını devam ettirme hem de yeni gelişmelere reaksiyon gösterme hususunda o kadar avantajlı olacaktır. Hal böyle iken şirketlerin olabildiğince doğru şekilde Lider Yönetici adaylarını saptayıp gelişimlerini desteklemesi önem arz etmektedir.



Bu yazımızda ise İdareci Yöneticilerde çoğunlukla ve Standart Yöneticilerde ise zaman zaman yapılan hatalara değineceğiz. Bu hataların birçoğu ayrı bir yazıya konu olacak seviyededir. Yapılan hatalar ve kısa açıklamaları yapılacak olup, iş yaşamınızda ve/veya iş çevrenizde birçoğunu ya yaşadığınızı ya da gözlemlediğinizi göreceksiniz.

İcra mercii- Şikayetçi olamaz

İcradan sorumlu yönetici sorumluluk alanındaki herhangi bir konu ile ilgili ortaya çıkan aksaklıktan şikayetçi olamaz.

Asıl görevi o aksaklıkların çözülmesini sağlamak ve/veya çözmektir. Maalesef sorunları çözmeye uğraşmak yerine sürekli şikâyet ederek sorumluluktan kurtulmaya çalışan yöneticiler (idareci tip) mevcuttur.

Hata kimde; Yönetici-Çalışan

Görevlerin yerine getirilmesi sırasında birçok hatanın ortaya çıkması son derece doğaldır. Bu hatalar karşısında yöneticinin tavrı çok ama çok önemlidir. Burada Hata Toleranslı Yöneticilik Konseptinin uygulanması çok önemlidir. Bu



konsept ayrı bir yazımıza konu olacak. Yöneticiler, çalışanların hata yaptıklarında rahatlıkla bu hatayı gündeme getirmelerini sağlayacak ortam yaratmalılar şüphesiz. Aksi takdirde küçük bir hatanın gizlenmesi ve göz ardı edilmesi çok daha büyük hatalara ve kayıplara yol açacaktır.

Peki hata kimde? Yöneticide mi – Çalışanda mı?

Şüphesiz yanıt çok net: YÖNETİCİ

Neden mi?

Görevi tanımlayan, görevin icrası için gerekli malzeme, teçhizat vb. ihtiyaçları belirleyen ve sağlayan, görevi yerine getirecek çalışanı bu görevi başarıp başaramayacağı bilgisine sahip olarak seçen ve görevin icrası için gerekli zamanı belirleyerek planlayan kişi YÖNETİCİ olduğuna göre bu gerekliliklerin bir veya birkaçını gözünden kaçırdığı için (örneğin görevi başaracağından emin olmadığı çalışana bu görevi vermek) suçlu niçin ÇALIŞAN olsun ki. Kasıt olmadığı sürece %99 YÖNETİCİ suçludur.

Konjektürel Yönetici

Bu hatayı, Orta öğretim sınıflarında okuduğumuz zamanlardaki ‘iyi not aldığım da ben aldım ama kötü not aldığım da öğretmen kafayı taktı kötü verdi’ vakasına benzetebiliriz. Şirketin iş yaptığı alanda piyasadaki doğal iyileşme ve gelişmelere uygun olarak şirketinde yükselmesini kendi başarıları olarak yansıtan ancak işler kötüye gittiğinde piyasaları suçlayan yöneticilere mutlaka ki şahit olmuştunuzdur. Havacılık sektörü gibi piyasa şartlarından oldukça etkilenen bir sektörde bu salınımlar sırasında birçok şirket kapanmak zorunda kalmıştır. Krizler iyi yönetilememiş olamaz mı? Krizleri iyi yönetmiş olanların ayakta durdukları ortada iken bunu sorgulamak gerekmez mi?



Yöneticilerin, bir görev için çalışan atayacakları zaman söz konusu çalışanın görevi tam olarak yerine getirebileceğinden emin olmaları gerekmektedir. Bu sebeple yöneticiler çalışanların yetkinlik ve beceri düzeylerini çok iyi bilmeleri ve eksiklikleri varsa tamamlamaları bir zorunluluktur.



Personel Seçimi-Yönetici Seçimi

Şirketlerin asla yapmaması gereken hatalardan bir tanesi personel ve/veya yönetici seçimidir. Her şirketin istihdam edeceği personelin sorumluluk alanındaki görevleri tam olarak yapabileceğinden (gerektiğinde şüphesiz ki tecrübe ve eğitim ihtiyacı karşılandığında) emin olması çok önemlidir. Hatalı bir seçim süreçlerde tıkanıklığa ve ürün ve/veya hizmet üretiminde aksaklıklara yol açacak ve tüm şirket bundan zarar görecektir. Yönetici seçimi ise çok daha fazla önem arz etmektedir doğal olarak. Personel seçimindeki hata şirkete 1 birim zarar veriyorsa yönetici seçimindeki hata 100 birim zarar verir. Bu sebeple şirketlerin en önemli fonksiyonlarından birisidir İnsan Kaynakları.

Eğitim ihtiyacının saptanması

Yöneticilerin, bir görev için çalışan atayacakları zaman söz konusu çalışanın görevi tam olarak yerine getirebileceğinden emin olmaları gerekmektedir. Bu sebeple yöneticiler



SANAL DÜNYADA VE SOSYAL MEDYADA UTED'İ TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org



Nuray Kabut
Sağlıklı Yaşam Uzmanı, Yaşam Koçu
nuraykabut@uted.org

SINAV KAYGISI

“ Unutmayın motivasyon düşüren, moral bozan, öfkeliendirerek kaygılanmasına yol açan anne-baba davranışları öğrencilerin başarısız olmasını sağlar. Bazı ebeveynler maalesef “bu gidişle sen asla kazanamazsın” – “bu kafayla gidersen zor kazanırsın” – “bu kadar çalışmayla kazanamazsın” gibi cümlelerle olumsuz söylemlerle aşırı sorumluluk duygusu yükleyerek paniğe yol açtırır. ”

Merhaba

Okulların açılması haberi ile birlikte tüm öğrencilerde birçok kaygı başlıyor yada başlayacak. Özellikle sınav kaygısı...

Heyecan duygusu aslında keyifli duyarlı bir duygudur. Bu duygu bizi uyarak birşeyleri yapma isteğimizi artırır, belirli bir ölçüde olursa kişinin daha dikkatli olup yaptığı işten zevk almasını sağlar ancak aşırı heyecan kişilerde psikolojik problemler yaratarak davranışlarını kontrol etmesine engel olarak hata yapmasına neden olur. Günlük hayatını olumsuz etkiler. Bu nedenle bu noktada bazı tedbirler almak gerekir.

Heyecanlanmaktan Korkmayın

Bu duygudan korkmak, kaçmak, rahatsız olmak “heyecanlanıyorum galiba” diyerek korkuya kapılmak bize her zaman hata yaptırır. Ailesi tarafından aşağılanan veya

aile tarafından beklentilerin yüksek olması, mükemmelliyetçi aileler öğrencilerin heyecanlanma duygusunu arttırarak hata yapmalarına neden olmaktadır. Ailelerimize söylemek istiyorum eğer bu özelliklerden birine sahipseniz daha dikkatli olmanız gerekiyor. Çünkü bu durumdaki öğrenciler hata yapma endişesi ile heyecanlarını yitirterek KAYGI, KORKU VE PANİK yaratır. Yani öğrenciye hata yaptıran heyecan değil bu duygulardır.

KAYGI; Çoğu zaman nedeni belli olmayan bir korku durumudur. Kişilerin karşılaştığı durumlar karşısında duyduğu ve engellemekte zorlandığı aşırı endişe ve korku halidir. Kaygı gelecekte olan bir olayı korku içinde beklemektir. Korku ve kaygı her ne kadar birbirinin yerine kullanılsada ikisi farklı şeylerdir.

KORKU; Bir tehdit anında bedensel tepkiler yanında hissedilen

duygusal tepkilerdir.Tehdite bağılı olarak azalıp çoğalabilir.

KAYGI ise bununla orantılı değildir. Tehditten bağımsız olarak da devam edebilir.

Örnek vermek gerekirse; Bir kişinin Sınav kaygısını yaratan başarısız olup bu başarısızlığın sonunda bazı değerlerin son bulacağı korkusudur. Kişinin sınav için duyduğu korku sınavdan çıkınca biter fakat kaygısı sınavdan sonrada devam eder.

Kaygı solunum hızının değişmesi ile beraber kalp ritminin hızının artmasını, benzinimizin sararmasını, ağız kuruluğunu, fiziksel gerginliği titremeyi içeren karakteristik bir otonom sinir sistemi faaliyetidir.

Kaygı Bozukluğunda Yaşanan Fizyolojik Belirtileri

- Çarpıntı
- Düzensiz kalp atışı
- Göğüs ağrısı
- Düzensiz solunum bayılma hissi
- Ağrı ,Sızı ,Ürperme
- Yorgunluk ,Halsizlik
- Baş dönmesi ,uyuşma
- Yutkunma güçlüğü
- İshal yada sık idrara çıkma veya sıkışma hissi
- Vücutta ateş basma
- Ağız kuruluğu
- Terleme, ellerin buz gibi olması yada titremesi
- Nefes alamama v.b.....

Sınav Kaygısı

Uzun bir süre sınav bekleyen kişilerde sınavın yaklaşması ile beraber gözle görülür bir endişe hali oluşur.

Yemek yiyemez, uykuya zor dalar, iştahı azalır, hayattan aldığı zevklerde azalma olur yada hiç zevk alamaz.

Peki nedir bunları yaşatan duygu ? KAYGI

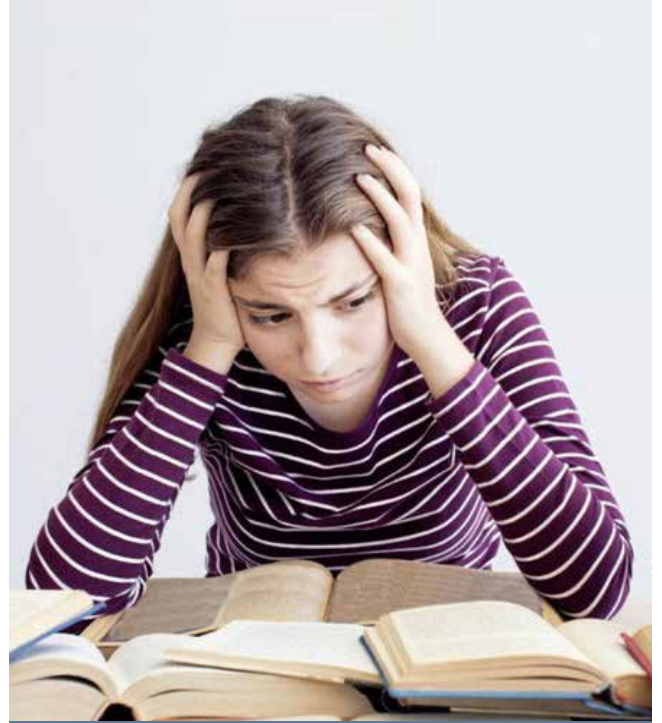
Kaygı temelde rahatsızlık veren olay değil kişinin o olaya yüklediği anlam yani bakış açısından kaynaklanır. Aşırı olmayan kaygıya her zaman ihtiyaç var neden mi çünkü bu duygu kişileri tehlikelere karşı uyararak korumaya ve harekete geçirmeye yardımcı olur.

Örneğin; az miktarda kaygı duymuyorsanız, sınav sizi heyecanlandırmıyorsa onu yeteri kadar istemiyorsunuz demektir.Öğrenmeye bir amaç edinmeye motive değildir. Çünkü bize gerekli itici gücü ve hırsı veren kaygıdır.

Kısacası kaygı belirli oranda olduğunda bize fayda sağlayan bizi başarılı olmamız için kamçılayan bir olgudur.

Sınava girmeden günler önce sınavı başarıp başaramayacağınız düşüncesi beyninizi aşırı meşgul ediyorsa ,gündelik hayatınızı olumsuz etkiliyorsa, yeme içme düzeninizi uyku düzeninizi bozuyorsa neredeyse başka bir şey düşünmüyorsanız sınav kaygısı sizin sorunuzdur.

SINAV KAYGISININ KİŞİDEN KAYNAKLANAN NEDENLERİ :



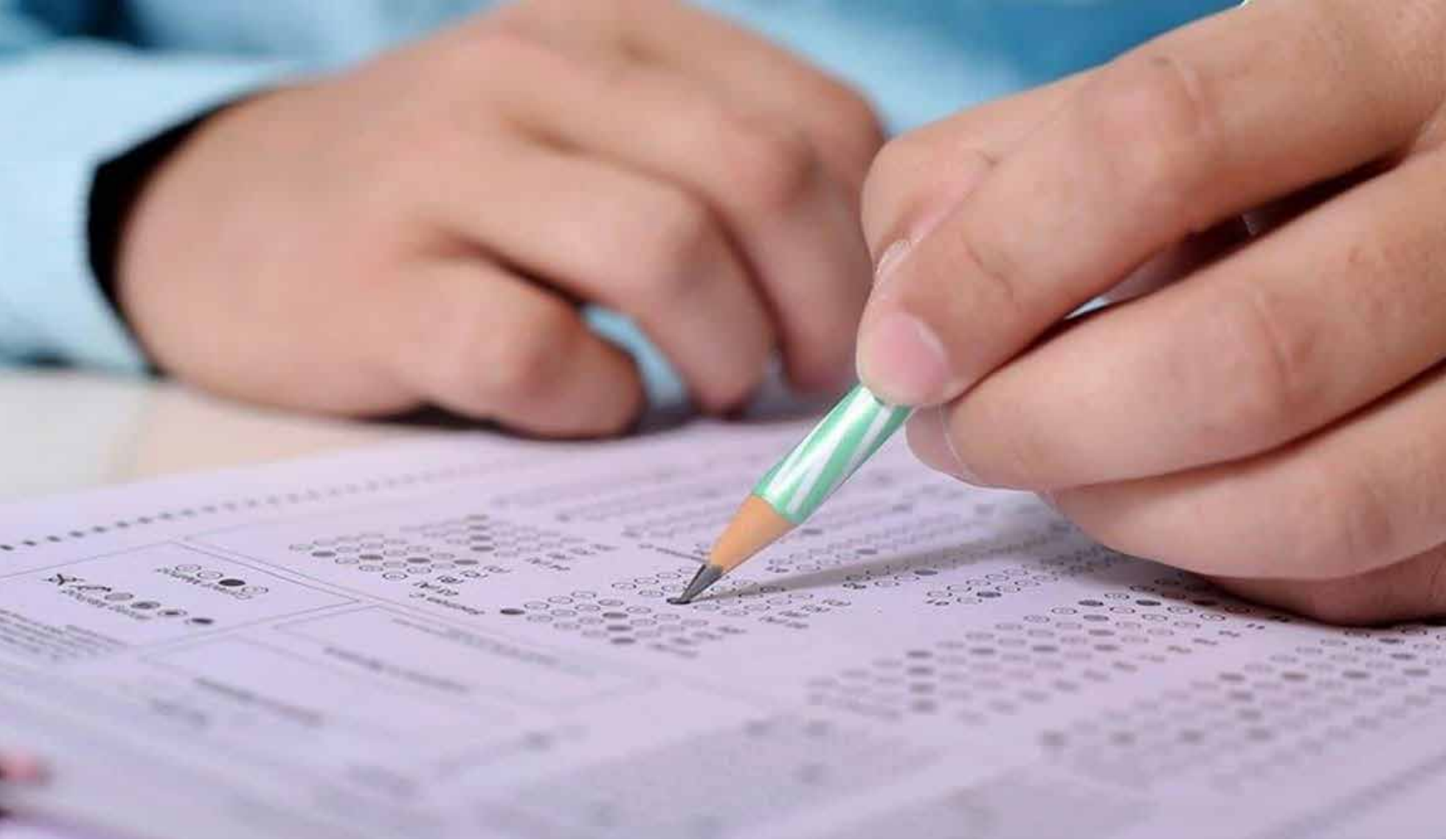
Sınava girmeden günler önce sınavı başarıp başaramayacağınız düşüncesi beyninizi aşırı meşgul ediyorsa ,gündelik hayatınızı olumsuz etkiliyorsa, yeme içme düzeninizi uyku düzeninizi bozuyorsa neredeyse başka bir şey düşünmüyorsanız sınav kaygısı sizin sorunuzdur.



- Uyku düzeninde bozukluk
- Yetersiz dinlenme
- Dengesiz beslenme
- Zamanını verimli kullanamama
- Test tekniğini tanımama
- Verimli ders çalışma tekniklerini bilmeme yada uygulamama
- Başarısızlık korkusu
- Yeterince çalışmadığı için kendini suçlama
- Performans ve yeteneğine güvenmeme, özgüven eksikliği
- Sık sık alacağı notu ve başarısızlığın sonucunu düşünme
- Aile ve yakınlarını hayal kırıklığına uğrattığını düşünme
- Gerçekçi olmayan istek ve beklentiler

Sınav Kaygısının Kendi Dışında Çevreden Kaynaklanan Nedenleri

- Çevrenin birey üzerindeki baskısı
- Ailenin ekonomik durumu
- Anne – baba mesleği
- Yaşanan yer
- Arkadaş çevresi

**Sınav Kaygısı ile Başetmek :**

Sınav kaygısının en büyük ve başlıca sebebi kişinin kendini tanınamasından ve özgüven eksikliğinden kaynaklanır. Özgüvenimizi sağlayan en önemli duygu elimizden geleni yaptığımız duygusudur. Kendimize verdiğimiz değer ve elimizden geleni yaptığımız duygusu bize özgüven kazandırarak korku ve kaygımızı önler.

Böyle Düşünürsek Başarılı Oluruz ;

- Ben alabileceğim en iyi sonucu almak için yeterince çalıştım.
- Yapabileceğimi biliyorum.
- Şimid yapmam gereken olabildiğince sakin olup başarmaktır.
- Bu bir yarışma sınavıdır ve herşey bana bağlı değildir.
- Heyecanım normaldir,korkuya ve kaygıya kapılmam için hiçbir neden yoktur.
- Sınavlar benim kişiliğimi ve varlığımı değerlendirmiyor.

Sınav Kaygisini Yenmek İçin Öneriler

Sınavlar ölüm-kalım meselesi değil sadece yararlanılması gereken bir fırsattır. Bu fırsat kaçsa bile bizi hayatta başka fırsatlar bekler.Beklentileriniz ile yapabileceğiniz birbiriyle uyumlu olsun. Sözel yeteneğiniz varsa sayısal alanda bir bölüm kazanmayı beklemeyin.Kısacası bir kapı kapanır diğeri açılır gereğinden fazla anlam yüklemek hata olur.

Aileye Düşen Görevler

Unutmayın motivasyon düşüren, moral bozan, öfkelenirerek kaygılanmasına yol açan anne-baba davranışları öğrencilerin başarısız olmasını sağlar. Bazı ebeveynler maalesef "bu gidişle sen asla kazanamazsın" - "bu kafayla gidersen zor kazanırsın"- "bu kadar çalışmayla kazanamazsın" gibi cümlelerle olumsuz söylemlerle aşırı sorumluluk duygusu yükleyerek paniğe yol açtırır.

Maddi manevi çok emek harcadığınız için karşılığını beklemeniz doğal ancak gayret sarf ettiği halde sonuç beklediğiniz gibi değilse elinden gelenin o olduğunu kabullenin. Çünkü beklentilerinizin yüksek olması ve çocuğunuzun bunu gerçekleştirememesi korkusu kaygı düzeyini yükseltir.

Beklentilerinizle çocuğunuzun yapabilecekleri birbiriyle uyumlu olsun.

Hiçbir zaman çocuğunuzu başka çocuklarla kıyaslamayın. Sık sık eleştirmek yerine başarılarını onaylayın. Olumlu yanlarını ve çabalarını övün, takdir edin.

- Sınav gününe yakın alışkanlıklarınızı değiştirmeyin.
- Her zaman çocuklarınızın yanında olduğunuzu hissettirin.
- Sınavlar sadece fırsattır ve bir şekilde telafisi vardır.

Huzurla kalın

Sorularınızı her zaman sevgiyle yanıtlarım.

Yenilikçi fikirlerle geleceğe yön vereceğiz



Hey sen, genç havacı! Evet evet sana sesleniyorum, doğru duydun. Sen de sadece havacılık alanında çalışmayıp, okumayıp ya da sadece ilgi duymayıp bu alanda bir şeyler üretmek, etkinlikler düzenleyip katılmak, çevre edinmek mi istiyorsun? Cevabın 'evet' ise, seni bize katılmaman için tutan ne?

GENÇUTED oluşumu tıpkı senin benim gibi düşünen arkadaşları bir araya getiriyor. Beraber eğlenmek, öğrenmek ve paylaşmak için...

GENÇUTED ile gün gelecek konferanslarda bilgilenecek, gün gelecek gezilerde, konserlerde eğlenecek ve gün gelecek yardım etmenin, paylaşmanın tadına varacaksın. Ama en önemlisi bunları tek başına yapmayacaksın.

Yanında GENÇUTED gibi kocaman bir aile olacak.

Sen de benim gibi heyecanlandın farkındayım.

O zaman ailemize katıl ve bizi takip etmeye devam et!



Whatsapp İletişim Grubumuza
Link veya QR Kod ile Katılabilirsiniz.
<https://chat.whatsapp.com/laJHW31FvHpGqAkfcGdYBH>





Dr. Emine AKIN
Klinik Biyokimya Uzmanı



GÜNLÜK YAŞAMI ZORLAŞTIRAN EKLEM AĞRILARI

“ Eklem ağrıları osteoartrit, obezite veya aşırı kilo, gut hastalığı, romatoid artrit, viral enfeksiyon sebebiyle eklem iltihabı, bazı ilaçların yan etkisi ve benzeri birçok sebepten kaynaklanabilir. Bu ağrılar hafif ağrılar olabildiği gibi , kişinin yaşam kalitesini olumsuz yönde etkileyen ciddi kısıtlayıcı türde eklem ağrıları şeklinde de olabilir. ”

Vücudumuzdaki hareket sistemi

Genel bir ifadeyle tanımlayacak olursak vücudumuzdaki hareket sistemi, kemikler, kaslar ve kemikleri birbirine bağlayan eklemlerden oluşur. Eklemler, vücudun hareketlerinde büyük destek sağlayan yapılardır. Kemiklerin birbirine bağlantı noktalarında eklem kapsülü ve içindeki sıvıyla birlikte eklemler, özel bir yapı oluşturur. Eklem sıvısı, kemiklerin uçlarında bulunan kıkırdak yapıların birbirine sürtünmesini önler. Eklem sıvısı, eklem iç yüzeyindeki özel

hücreler tarafından üretilir ve eklem boşluğuna salgılanır. Bu sıvı, yumurta akı kıvamında kaygan bir sıvıdır ve içeriğinde özel proteinler vardır. Hareket esnasında kıkırdak yapıları koruyan eklem sıvısı, aynı zamanda bir filtre görevi yapar. Kıkırdak hücrelerine oksijen ve besleyici maddeleri iletirken bir yandan da bu hücrelerin oluşturduğu atık ürünleri ve karbon dioksiti ortamdaki uzaklaştırır. Ayrıca eklemlerin maruz kaldığı basıncı emerek, kıkırdak yapıların ve kemik uçlarının zedelenmesini önler.



Eklem sıvısında bulunan bağışıklık sistemi hücreleri de mikroplara karşı bir savunma ve koruma oluşturur. Normalde berrak ve renksiz olan eklem sıvısının, eklemlerle ilgili hastalıklarda hacmi, rengi ve berraklığı değişebilir. Eklem sıvısının içeriği dolaylı olarak kanın sıvı kısmının içeriğiyle bağlantılıdır ve etkileşim halindedir. Yani kanı ve muhtevasını etkileyen her şey dolaylı olarak eklem sıvısına da yansıtılır.

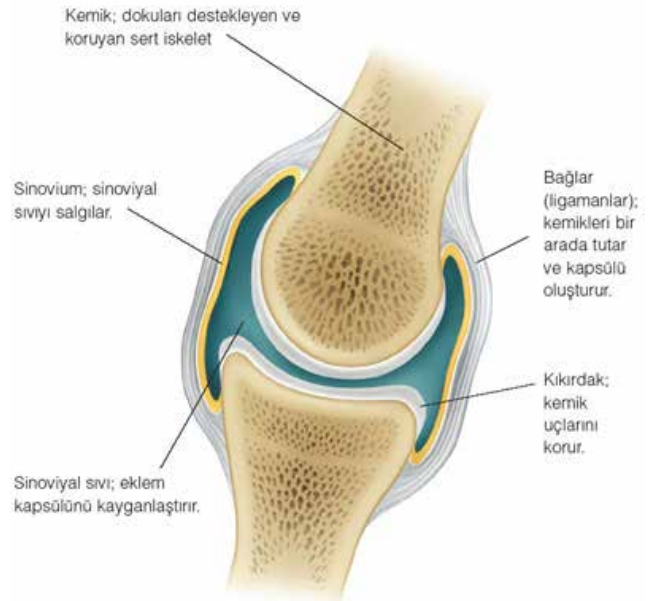
Eklem ağrılarının sebepleri

Eklemlerle ilgili ağrılar temel olarak, iltihaptan (Artrit) kaynaklanan ve bunun dışındaki sebeplerden (Artralji) kaynaklanan ağrılar şeklinde bir ayırım yapılmaktadır. Sebebi her ne olursa olsun, eklemlerdeki ağrı vücudun hareketini ciddi derecede kısıtlar ve hareketi azaltır.

Eklem ağrıları osteoartrit, obezite veya aşırı kilo, gut hastalığı, romatoid artrit, viral enfeksiyon sebebiyle eklem iltihabı, bazı ilaçların yan etkisi ve benzeri birçok sebepten kaynaklanabilir. Bu ağrılar hafif ağrılar olabildiği gibi, kişinin yaşam kalitesini olumsuz yönde etkileyen ciddi kısıtlayıcı türde eklem ağrıları şeklinde de olabilir. Bazen birkaç hafta sürebilen bu ağrılar, bazen de kronik şekilde aylarca sürebilir. Kısa süreli bir eklem ağrısı da olsa eğer eklemden şişme ve iltihaplanma varsa, öncelikle bunun sebeplerinin belirlenmesi gerekir.

Vücutta asitleşme ve toksik birikim ağrıları tetikler

Beslenmedeki yanlış seçimler, vücutta asitleşme ve toksik madde düzeyinin artması, vücudun hücresel düzeyde susuz kalması, vücuttaki iltihap oluşumunu hızlandıran etkenler olarak eklem ağrılarıyla ciddi derecede bağlantılıdır. Mevcut



tedavi metotlarında her ne kadar antibiyotik, kortizon, antidepresan ve ağrı kesiciler kullanılsa da, eklem ağrısına yol açan temel sebepler ortadan kaldırılmadığı sürece bu tür ilaçların kullanılması hem yalnızca geçici iyileşme sağlar, hem de problemin ilerleyen zamanlarda daha da ciddileşmesine sebep olabilir.

Kısaca, vücudun bir bütün olduğu her zaman hatırdan tutulmalı, hücresel sağlığı destekleyen ve iltihabın oluşumunu azaltan bir beslenme ve yaşam tarzı benimsenerek hastalıklara karşı temelden bir korunma sağlanmalıdır.



Yıl 1869, Fransız mühendis Eugene Henri Gavand bir turist olarak geldiği İstanbul'da dönemin bankacılık ve ticaret merkezi olan Galata semti ile daha çok sosyal yaşamın merkezi olan Pera (Beyoğlu) arasındaki hareketliliği gözlemleyerek Yüksek kaldırım ile Galip dede caddesine alternatif bir yol düşünür. Bu bir demiryolu projesidir ve asansör tipinde tasarlanmıştır. Çünkü o dönemde Galata ile Pera arasında günde 40.000 kişinin gidip gelmekte olduğunu hesaplayan Gavand bu yolun özellikle de yokuş olması nedeniyle buraya asansör benzeri bir yapının uygun olacağını düşünmüştür.

İSTANBUL TÜNELİ



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



Zamanın Osmanlı Padişahı olan Sultan Abdülaziz Han'ın huzuruna çıkarak 10 Haziran 1869 da Tünelin yapım imtiyazını almıştır. Tünel 42 yıl için ve yap-işlet-devret modeli ile yapılacaktır. Devlet bu işlemler için bir şey ödemeyecek, gelirleri de 42 yıl Gavand'ın olacaktı.

İstanbul Tüneli, Londra metrosundan sonra dünyanın en eski ikinci metrosu olarak bilinir. Londra metrosu 1863 yılında hizmete girmiştir. Ve dünyanın ilk metrosudur. Burada trenler buharlı makineler ile çalışıyordu. Gavand'ın hazırladığı İstanbul Tünel'inde de buhar gücü ile çalışan, raylar üzerinde hareket eden iki istasyonlu bir yeraltı demiryolu projesi idi.

30 Haziran 1871 yılında Tünel yapım çalışmaları başlamıştır.1872 yılında İngiliz 'The Metropolitan Railway of Constantinople From Galata to Pera' adlı şirketin tescili yapılmıştır. İnşaatta kazılar elle yapılmıştır. Çıkan topraklar ise katırlarla taşınmıştır. Çalışmalar İtalyan ustanın kontrolünde, Osmanlı işçilerce yapılırken, taş işçiliğini İtalyanlar, Marangozluk işini de Fransız ve Rumlar yapmıştır. İnşaat 1874 de bitmiştir. Buradan çıkan hafriyat o kadar



büyüktü ki bugünkü Tepebaşı semti adını işte buradan almıştır. Deneme seferlerinde hayvan taşımacılığı yapılmıştır. Daha sonra insanlar taşınmıştır.

17 Ocak 1875 de resmi açılış töreni yapılmıştır. Başlangıçta elektrik yoktu. İstasyon ve araç gaz lambaları ile aydınlanıyordu. Vagonlar ise ahşaptandı. Yolcular 1.Mevkii (Minderli),2.Mevkii



Tünel, Fransız Electro Enterprise firması tarafından yenilenerek elektrikli hale getirilmiş 2 Kasım 1971 de yeniden açılmıştır. Tünel 16 metre boyunda ve 170 yolcu kapasitelidir. 350 beygir gücünde elektrikli bir sisteme sahiptir.



18 Ocak 1875 de yani tünelin açıldığının ertesi günü resmen yolcu taşımacılığına başlanmıştır. Bilet ücreti kişi başı 10 para idi. 10 para ise 4 tanesi 1 kuruş etmekte idi. Böylelikle, şubat ayında 111. bin kişi, Nisan ayında 127 bin kişi, mayıs ayında da 225 bin kişi tüneli kullanmıştır. İlk kaza 28 Ağustos 1875 de kayış kopması nedeni ile olur. Can kaybı yoktur.

1910 yılında elektrikli tramvaylar çalışmaya başlar. Şirket 1911 de Osmanlı uyuşuna geçer ve adı da ,’Dersaadet Mülhakından Galata ve Beyoğlu Beyninde Tahtel’arz Demiryolu’ olur.

İlk yapım maliyeti 180 bin Osmanlı Lirasıdır. Sonraları devlet tarafından 175 bin Türk Lirasına satın alınmıştır. 1 Mart 1939 da millileştirilmiştir. 16 Haziran 1939 da İETT Umum Müdürlüğüne devredilmiştir. Sonraları Tünel, Fransız Electro Enterprise firması

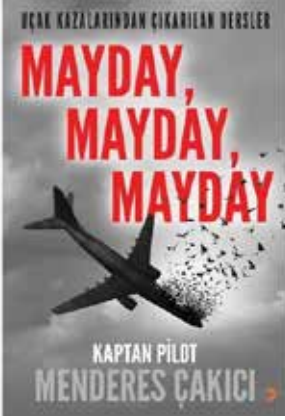
tarafından yenilenerek elektrikli hale getirilmiş 2 Kasım 1971 de yeniden açılmıştır. Tünel 16 metre boyunda ve 170 yolcu kapasitelidir. 350 beygir gücünde elektrikli bir sisteme sahiptir.

1876 yılında Eugene Henri Gavand Paris’te Tünel’in yapım hikayesini ve Osmanlı hükümeti ile yürüttüğü görüşmeleri anlattığı ‘Tunnel de Constantinople-İstanbul Tüneli’ isimli kitabını yayımlamıştır. Bu eser daha sonra çevrilerek, 17 Ocak 2011 de Tünel’in 136.yılı etkinliği çerçevesinde tanıtılmıştır.

Günümüzde 573 metrelik mesafeyi 90 saniyede alan tünel, günde ortalama 12 bin yolcuya hizmet vermektedir. Dünyanın en kısa metrosu ile bir yolculuk yapmaya hazır mısınız? Hazırlanın çünkü bu yolculuk çok keyifli, çok tarihi, çok nostaljik ve çok gizemli deneyin! İşte o zaman bana hak vereceksiniz.

A J A N D A

KİTAP

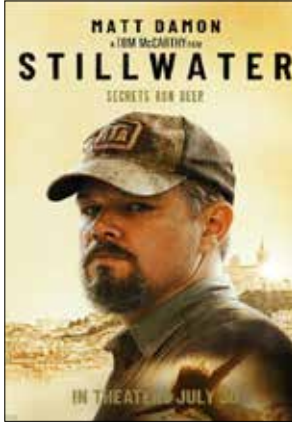


MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY

Yazar: Menderes Çakıcı
Yayınevi: Cinius Yayınları

Günümüzde modern ve bir o kadar da emniyetli uçaklarda uçuyoruz. Dünya havacılık tarihine yön veren birçok uçak kazası var. İşte, bu kitapta yolcu uçaklarının emniyetini artıran ve

teknolojik olarak kazaları engelleyen önemli sistemlerin hikayesini okuyacaksınız. Kitapta uçak kazalarının oluş anına kadar kokpitteki havayı soluyacak; kokpitteki konuşmalara son salisesine kadar birebir şahit olacaksınız. Bu bilgiler resmi rapor ve ses kayıtlarından alındı. Kaza raporları ve kaza ile ilgili tüm dokümanlar sizin için araştırıldı ve incelendi. Benzer kazaların engellenmesini sağlayacak yeni sistemlerin ne olduğunu ve nasıl uyarı verdiğine kadar tüm detayları okuyacaksınız.



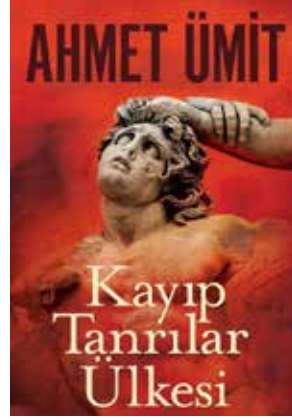
DURGUN SU

Dram, Gerilim

Yönetmen: Tom McGrath
Oyuncular: Matt Damon, Camille Cottin, Abigail Breslin

Stillwater, işlemediği bir cinayetten dolayı tutuklanan kızını kurtarmaya çalışan bir babanın hikayesini konu ediyor. Kızının hapse girmesi ile büyük bir yıkıma uğrayan Bill, kızının yanında olabilmek için Oklahoma'dan

Marsilya'ya gider. İşlemediğini iddia ettiği bir cinayet vakasından dolayı hapiste bulunan kızını içine düştüğü durumdan kurtarmak isteyen Bill, kendisini zorlu bir mücadelenin içine atar. Ancak onun işi hiç de kolay değildir. Bill, kültürel farklılıklar, anlayamadığı bir dilin önüne çıkardığı engeller ve karmaşık bir hukuk sistemi ile karşı karşıya kalsa da, kızını kurtarmak için her şeyi yapmaya hazırdır. Kızını temize çıkarmaya çalışırken Marsilya'da tanıştığı bir kadın ve kızından da yardım alan Bill, bu süreçte kendini keşfetme yolculuğuna çıkar.



KAYIP TANRILAR ÜLKESİ

Yazar: Ahmet Ümit
Yayınevi: Yapi Kredi Yayınları

Ahmet Ümit'ten polisiye ve Arkeoloji ve mitolojiyle harmanlayan bir roman. Berlin Emniyet Müdürlüğü'nün cevval başkomiseri Yıldız Karasu ve yardımcısı Tobias, göçmenlerin, işgal evlerinin

ve sokak sanatçıların renklendirdiği Berlin sokaklarından Bergama'ya uzanan bir macerada, hayatı ve insanları yok etmeye muktedir sırların peşinde bir seri cinayetler dizisini çözmeye çalışıyor. Soruşturmanın Türkiye ayağında sürpriz bir ismin olaya dahil olmasıyla heyecanın dozu gitgide artıyor. Kayıp Tanrılar Ülkesi, Zeus Altarı ve Pergamon Tapınağı'nın gölgesinde mitlere günümüzde yeniden hayat verirken, suçun çağlar ve kültürler boyu değişmeyen doğasını bir tokat gibi yüzümüze çarpıyor.



AKİF

Biyografi

Yönetmen: Sadullah Şentürk
Oyuncular: Murat Han, Fikret Kuşkan, Yavuz Bingöl

İstanbul işgal altındadır, Ankara merkezli bir direniş başlatan Mustafa Kemal kurtuluş için halkı bir araya getirir. Bu sırada işgal devletleri, Anadolu halkını Ankara yönetimine karşı kıskırtmak için İslam

üzerinden propaganda yapar. Savaşta işlerini şansa bırakmak istemeyen işgal devletleri, Mustafa Kemal'i öldürme kararı alır ve bunun için Hintli Müslüman Mustafa Sagir görevlendirilir. Mustafa Kemal, işgal devletlerinin propagandasını engellemek ve halkın kurtuluş mücadelesine katılmasını artırmak için Mehmet Akif'i Ankara'ya çağırır. 13 yaşındaki oğluyla birlikte yola çıkan Mehmet Akif, Ankara'ya doğru ilerlerken başına birçok olay gelir. Yaşadıklarından, şahit olduklarında derinden etkilene Mehmet Akif bu süreçte İstiklal Marşı'nı yazmaya çalışır.



FIŞEKHANE'DE DENİZ KONSERLERİ SERİSİ

Tarih: Eylül ayı boyunca

Yer: Fişekhane Etkilik Sahnesi

Saat: 21:00

Fişekhane'de çok yakında bir İstanbul klasiği haline gelmesi beklenen «Fişekhane Deniz Konserleri» serisi müzikseverleri bekliyor. 27 Ağustos – 1 Ekim tarihleri arasında daha önce kimsenin deneyimlemediği bir konser tecrübesi sunan, Fişekhane'de, deniz manzarasına en sevilen sanatçıların favori şarkıları eşlik edecek. Pandemi şartlarına uygun şekilde, deniz esintisi ile sahilde gerçekleştirilecek konserlerde Ajda Pekkan, Edis, Selami Şahin, Berkay, Şevval Sam, Serdar Ortaç, Buray, Mor ve Ötesi, Sertab Erener ve Erol Evrim gibi önemli isimler sahne alacak.



ÜÇÜ BİR ARADA

Yazan: Yunus Emre Gümüş

Yönetmen: Engin Alkan

Oyuncular: Cem Davran, Celil Nalçakan, Onur Özyayın

Yer: KüçükÇiftlik Park

Tarih: 23 Eylül 2021

Saat: 18:30

Hiç yaşanmamış aşkların düşüyle mahvolmuş hayatların, unuttukça kabuk bağlayan yaraları

hatırladıkça kanatanların, babasını sevmenin yollarını ararken yolda helak olan oğulların, bitiş çizgisini göğüsleyemeyenlerin, mutsuzluğa abone kaybetmeye yazgılı doğanların Erkeklikle sinanan erkeklerin hazine, anlatılmayan mütevacı hikayesi... Bu oyunda dikkatli bakarsanız kadınları, zaferleri, kayıpları, aşkları, aileleri, ölümleri, platonik sevdaları, futbolu ve hatta akıllı bir çocuk olursanız şirinleri bile görebilirsiniz... Üçü Bir Arada kapı önünde zifiri karanlıkta kalanların karanlıktan başka kaybedecek bir şeyi kalmayanların yaşamak için hep bir bahane bulanların hikayesi.



İSTANBUL FRİNGE FESTİVAL 2021

Tarih: 18-26 Eylül 2021

Yer: Dijital Platformlar

Saat: 13:00 - 17:00

İstanbul Fringe Festival 2021 - Hybrid Internal, Fringe Kısalar, Gaia Baba, Between Us, Voliant, Masal Masal İçinde, Mutante, Çalgıcı Gül Ali Masalı, Köpek Kalbi ve Yüzyirmi Metrekare gibi fiziksel, dijital ve online etkinlikleriyle 18 - 26 Eylül 2021 tarihleri arasında bir kez daha İstanbul'a yayılıyor! Şehrin farklı mekanlarında fiziksel olarak gerçekleşecek gösterilerin yanı sıra festival haftası boyunca gösterilerin online olarak izlenebilecek profesyonel kayıtları ile dijital mecralar için üretilen işler programında yer alıyor. Mekanlarda fiziksel olarak gerçekleşecek toplam 9 etkinliğin yanı sıra, online platformlarda da 21 gösteri katılımcılarla buluşacak.



TAMAMLA BİZİ EY AŞK

Yazan/Yönetmen:

Ali Poyrazoğlu

Oyuncular: Ali Poyrazoğlu, Güneş Berberoğlu, Melih Ekener

Yer: Trump Towers Gösteri ve Kültür Merkezi

Tarih: 8 Eylül 2021

Saat: 20:30

Evlenmişsiniz, nişanlanmışsınız, boşanmak üzeremisiniz, evlenmek üzeremisiniz, "Tamamla Bizi Ey Aşk"ı görmeden kara vermeyin. Dünyanın en tehlikeli iş ne? Politika. Aşk Politikadan da tehlikeli bir iş. Politikada genellemeler yapabilirsiniz; Aşkın herkese göre farklı bir tanımlaması olduğu için genellemeden kaçmak, her birlikteliğe farklı bakmak gerekir. Kolay kolay ele avuca gelen bir şey olmadığı için de ille de bir şeye benzetmek gerekirse cıvaya benzetebiliriz aşkı... Zıp zıp zıplayan. Bir evliliğe ve bütün evliliklere terapi yolculuğu; "Tamamla Bizi Ey Aşk" Bir Ali Poyrazoğlu gösterisi..."

Bil Bakalım



EŞİTLİK

İlk iki işleme göre üçüncü işlemin sonucu ne olur?

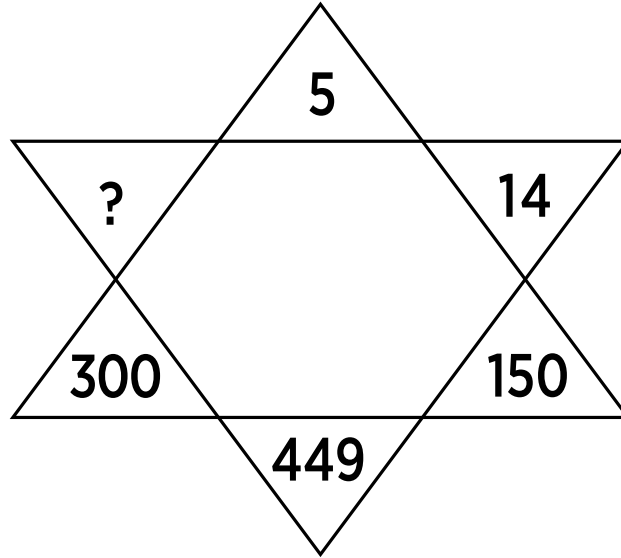
$$\text{LABİRENT} + \text{EKONOMİ} = 11$$

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

$$\text{GÜÇLÜ} + \text{KABİNE} = ?$$

SONUÇ NE OLUR?

Aşağıdaki şekilde boş bırakılan alana hangi sayı gelmelidir?



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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI

Ağustos ayı bulmaca sorularımıza doğru cevap veren olmamıştır.

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

YANIT 1

$$12 \times 12 = 144 \rightarrow 1+1+4 = 9$$

$$23 \times 23 = 529 \rightarrow 5+2+9 = 16$$

$$34 \times 34 = 1156 \rightarrow 1+1+5+6 = 13$$

Doğru yanıt 13 tür.

2

YANIT



Her zaman
Yanınızdayız
Her yerde



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

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



www.turkishtechnic.com



TurkishTechnic



Turkish_Technic

TURKISHTECHNIC.COM



**TURKISH
TECHNIC**

YENİ UÇUŞ NOKTAMIZ: DALLAS

Yeni uçuş noktamıza, sizin için aldığımız geniş kapsamlı önlemlerle 24 Eylül'den itibaren seyahat edebilirsiniz.



TURKISH AIRLINES

ABD