

UTED



2146-6394

www.uteddergi.com

IDEF'17 İLE DAHA
GÜÇLÜ TÜRKİYE

HAVA ARACI BAKIM
TEKNİSYENLER GÜNÜ

UÇAK TEKNİSYENİ
EĞİTİMİ VE İSTİHDAMI

DİKME KISALTMA MEKANİZMASI SHORTENING MECHANISM



Youtube kanalı **UTED TV**
yayında



UTED Dergi'nin Android
uygulaması Google Play'de!



SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA

UTED
TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Son zamanlarda lisanslandırma sürecinin iyileştirilmesi için yapılan çalışmalarla ilgili birçok gerçek olmayan spekülasyon yapılmıştır.

Bu konuda derneğimizin yaptığı çalışmalarla ve yaklaşımımızla ilgili kısaca bilgi vereceğim.

SHY 66 lisansı alım sürecinin önündeki engellerin kaldırılması ve ülkemizdeki lisanslandırma sürecinin **iyileştirilmesi için** SHGM yetkilileri ile yaptığımız görüşmelerde **SHY 66 Çalışma Grubunda yer aldık**. Ülkemizdeki lisans alım sürecinin önündeki en önemli engel olan Temel Eğitim Deneyim Kayıt Listelerinin yeniden düzenlenmesine katkıda bulunduk.

Yıllarca bu mesleği yapan ve emekli olan birçok meslek büyüğümüzün çalışma hayatları boyunca yapıldığına tanık olmadıkları bakım işlemlerinin, henüz lisans alım aşamasında olan genç meslektaşlarımızdan "Temel Eğitim Deneyim Kayıt Listesi" ile talep edilmesinin doğru olmadığını ifade ettik. Ve en çok tercih edilen lisans kategorileri olan

- A1
- B1.1
- B2

Temel Eğitim Deneyim Kayıt listelerini yeniden düzenledik ve SHY 66 Lisanslandırma Çalışma Grubunun onayına sunduk. **Meslektaşlarımız, A bakım kapsamında gerçekleşen bakım işlemlerinde bu listeleri doldurulabilecek.**

Ayrıca, **genç meslektaşlarımızın** Avrupa Birliği ülkelerindeki kuruluşlar aracılığıyla **EASA lisansını tercih etmek zorunda kaldıklarını** ve **bunun ülkemiz havacılığının gelişmesinin önünde bir tehlike oluşturabileceğini** her ortamda ifade ettik.

İlk yapılan SHY 66 Lisanslandırma toplantılarında, SHGM yetkililerinden EASA lisansına sahip meslektaşlarımızın Yunanistan, Bulgaristan gibi ülke otoritelerine mahkûm edildiğini dile getirdik ve EASA lisanslarının SHY 66 Lisanslarına dönüşümünü talep ettik. Ancak, hepimizin bildiği gibi, HATA Eğitim kuruluşunun başka bir ülkede gerçekleştirdiği bir sınav organizasyonunda tespit edilen kopya nedeniyle, bu sınavların SHGM kontrolünde olmadığı ifade edilmiş ve bu talebimiz uygun bulunmamıştı.

Ayrıca, 19 Ocak 2017 tarihinde Ankara'da yapılan toplantıda, SHGM tarafından bakım kuruluşlarından, SHY 66 dışındaki lisans sahibi çalışanlar için **"validasyon sınavı"** talep edileceği ilk defa bu toplantıda ifade edilmiş ve kapsamı ile ilgili henüz bir karar verilmediği belirtilmişti.

11 Nisan 2017 tarihinde İstanbul'da yapılan toplantıda ise, Teknik içerikli Modüller ve Modül 10'dan SHGM tarafından yetkili SHY 147 kuruluşlarından sınav talep edileceğinin bilgisi verildi.

3 Mayıs 2017 tarihinde yapılan son toplantıda da, "validasyon" tekrar gündeme geldi. Haziran ayı içerisinde bu yönde bir düzenleme yapılacağı ile ilgili bilgi verildi. Biz de bu bilgileri meslektaşlarımızla paylaştık.

Yukarıdaki akışın dışında doğru olmayan beyanlar üreterek, insanları veya kurumları karalamaya kimsenin hakkı yoktur. Haddi de değildir.

Bugün, turistik gezilerle **"parayı getir, EASA lisansını götür"** algısının oluşmasına neden olanlar, bu mesleği hakkıyla yapan meslektaşlarımızı da zan altında bırakmakta ve **mesleğimize itibar kaybettirmektedir.**

Bu süreçte, yalnızca SHGM ve EASA lisans sahibi olan meslektaşlarımız mağdur edilmemiştir. Hepimizin vergileri ile kurulan lise ve yükseköğretim okullarında, **havacılık bakım eğitimi alan gençlerimizde**, lisanslandırma sürecindeki çarpıklıktan dolayı **hak kaybına uğramaktadır.**

Bu çözümsüz ortamda, **yaklaşık 10 milyon "Euro" ülke kaynağının heba olduğu ifade edilmektedir.** Kurumların buna odaklanması ve çözümü için irade göstermesi gerekir.

Öncelikle bataklık kurutulmalıdır. Bu EASA lisans organizasyonlarının son bulması için sorumluların bir an önce gerekli önlemleri almasını bekliyoruz. **Uçak Bakım Lisansı gerekliliklerine sahip olmayan SHGM veya EASA lisans sahiplerini ayırtacak bir yöntem zaman içerisinde mutlaka bulunacaktır.**

Burada en büyük sorumluluk, SHGM ve Bakım Kuruluşlarına düşmektedir.

Değerli Meslektaşlarım,

Hoşgörü ve Rahmet ayı Ramazan'ın tüm insanlığa barış ve huzur getirmesini dilerim.

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

Saygılarımla...



NECDET AKŞAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

14

TÜRK HAVACILIK TARİHİ



6

İÇİMİZDEN BİRİ

1993'TE MESLEĞE GİREN UÇAK TEKNİSYENİ ZİYA GÜLER:
“BU SEKTÖRDE TECRÜBE ESASTIR”



28

TEKNİK

IDEF'17 İLE DAHA
GÜÇLÜ TÜRKİYE

06 İÇİMİZDEN BİRİ

12 SAFETY FIRST

14 TÜRK HAVACILIK TARİHİ

22 ANI

28 TEKNİK

32 TEKNİK

34 POPÜLER BİLİM

38 HAVACILIK

40 TEKNİK

42 SOSYAL SORUMLULUK

46 KÜLTÜR

48 GEZİ

54 UÇAN ÇOCUK

58 HABER

62 AJANDA

64 SİNEMA

65 KİTAP

66 BİL BAKALIM

DİKME KISALTMA MEKANİZMASI SHORTENING MECHANISM

TEKNİK

32



HAVA ARACI BAKIM TEKNİSYENLER GÜNÜ

TEKNİK

40



BİR MAVİ SÜRGÜN: RODOS

GEZİ

48



Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Editör
İsmail ŞEN

Basın-Yayın Sekreterliği
Ersin ADIYAMAN / İlker FURAT

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

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

YAPIM
Sarnıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM
Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

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

YAYIN TÜRÜ
Aylık, süreli, yaygın

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



1993'TE MESLEĞE GİREN
UÇAK TEKNİSYENİ ZİYA GÜLER:

“BU SEKTÖRDE TECRÜBE ESASTIR”

Genç teknisyenlerin daha bilinçli, bilgili, altyapı olarak donanımlı olduğunu belirten Ziya Güler, “İş hayatında, özellikle bu sektörde tecrübe esastır. Gençlerin her zaman en iyi olmanın gayreti içinde olmalarını, sürekli dokümanları incelemelerini, zincirin halkası olarak mesleki gereklilikleri elde etmelerini, hala üye olmayan arkadaşların UTED çatısı altında birleşmelerini tavsiye ederim” diyor.



İSMAİL ŞEN

UTED: Mesleğe girişiniz nasıl oldu?

Ziya Güler: Meslek lisesinde son 6 ay staj dönemi idi, o yıllarda THY’de staj yapmak istedim ancak kısmet olmadı. Uzel traktör fabrikasında stajı tamamladım. Lise bitince bir süre sonra İETT’de Bağlarbaşı’nda işe başladım. Motor topluyorduk... Ardından askerliğimi Bilecik Jandarma Eğitim Alayında tamamladım. Askerlik dönüşü İETT’de İkitelli’de





otobüs revizyonda çalıştıktan sonra 1993 yılında gönlümüzden geçen ufku geniş olan uçak teknisyenliğine adım atmak kısmet oldu. Güzide şirketimize yararlı, ekip çalışmasına uygun beklentileri karşılamaya gayretli ve azimli bir teknisyen olmanın gayreti içindeydim. 1993-2004 yılları arasında uçak revizyonda çalıştım. 2004-2011 yılları arası TLV istasyonunda THY ve diğer yabancı hava yollarına teknisyen arkadaşlarım ile sorunsuz hizmet vermeye gayret ettik. Başarılı olduk sanırım; bu bizde büyük bir tecrübe oldu. Gemi krizinden sonra İsrail 5 yılı dolduranlara çalışma vizesi vermedi. Zorunlu olarak ayrılmak zorunda kaldık. Akabinde Pekin'e tayin oldum. 23 Eylül 2014 yılında elim bir kaza geçirdikten sonra 22 ay şirketten ve meslekten uzak kaldım.

UTED: Mesleğe ilk başladığınızda neler hissettiniz? Sizi şaşırtan yönleri var mıydı?

Ziya Güler: Uluslararası bir şirkette işe başlamak gurur kaynağıydı. İlk günler özellikle hiyerarşi

Uluslararası bir şirkette işe başlamak gurur kaynağıydı. İlk günler özellikle hiyerarşi dokümantasyon, prosedür takibi kayıtların 3 yıl tutulması vs oldukça ilginç geldi. Bu da işin ciddiyetini gösteriyordu. Demek ki otobüs - uçak çok farklı imiş, diye düşündüm...

dokümantasyon, prosedür takibi kayıtların 3 yıl tutulması vs oldukça ilginç geldi. Bu da işin ciddiyetini gösteriyordu. Demek ki otobüs - uçak çok farklı imiş, diye düşündüm...

UTED: Başınızdan ilginç olaylar geçti mi?

Ziya Güler: Böyle bir soru geleceğini bilseydim günlük tutardım. Başımdan geçen üç olayı kısaca anlatabirim. TLV istasyonunda OLYMPIC hava yollarında gece 03 civarı teknisyen arkadaşım





beni aradı ve sol main landing gear indikasyonun disagree olduğunu ve indikasyonun kırmızı yandığını söylediler. Yardım için meydana intikal ettim. Beraber fım uyguladık. Bu arada Atina'dan sürekli arıyoruz; ne oldu, ne yaptınız, sonuç nedir, diye... İstasyona denetlemeye gelen Vasilis isimli hat istasyonlarından sorumlu beyin de haberi olmuş, uçağa geldi. Bu

uçığa modifikasyon uygulanmış, bir çok işlem yaptık. Burun compartamında soket ve kabloları kontrol ederken bir ses duyduk. Vasilis Bey "dont touch, indication turned green" diye seslendi. Tabii ki bu süreç yaklaşık iki saat sürdü ancak 3-5 satırda anlatıldığı gibi olmuyor realite.

Diğeri gene Olympic uçağında sabah 07'de push back için headset'te beklerken kaptan push back izni aldı ve parking brake released dedi. Araç uçağı itiyor ancak hareket yok. Kaptana, park freninin serbest olup olmadığını ve herhangi bir ikaz olup olmadığını tekrar sordum. O da her şey normal dedi. Tekrar frenleri set etti araç ayrıldı. İlk on dakikada telefon yağdı. Hareket kaptan bir taraftan ne kadar süre alır yolcu indirilim mi gibi... Ben de yolcu beklesin dedim. Bu gibi durumlarda tek olmak sıkıntı ve birçok arkadaşım aynı şeyi yaşıyor... İnş takımındaki hydraulic fuse'ları hareket ettirdim. Daha

Bu uçağa modifikasyon uygulanmış, bir çok işlem yaptık. Burun compartamında soket ve kabloları kontrol ederken bir ses duyduk. Vasilis Bey "dont touch, indication turned green" diye seslendi. Tabii ki bu süreç yaklaşık iki saat sürdü ancak 3-5 satırda anlatıldığı gibi olmuyor realite.



sonra mahalli İsraili personele brake unit pistonlarını takip etmesini hareket etmeyenleri tespit etmesini söyledim. Kaptana frenlere basıp bırakmasını ikaz ettim, böylece hareket etmeyen sol brake unit pistonlarını tespit ettik. Bleeding işlemi sonunda normale döndü uçak.

Son olarak ALİTALİA A321 uçağına oncall olarak gittik. Sol lastik patlak brake unit ateş kırmızısı halde uçak AOG olmuş durumda... Resim çekip ALİTALİA MCC'ye gönderdik. Kaptana elimizde lastik olduğunu ve uçağı brake unit olmadan bütün kontrolleri yaptıktan sonra sefere verebileceğimizi söyledik. AZ MCC ONAY verirse. Ancak M.E.L brake unit olmadan müsaade etmiyordu. Kaptana İTALYA sivil havacılığından 1 defaya mahsus izin alınmasının mümkün olabileceğini söyledik ama dikkate alınmadı veya mümkün olmadı. Velhasıl Alitalia M.C.C TSM prosedür gönderdi, kendilerine THY hariç 14 şirkete hizmet verdiğimiz ve yeteri kadar personelimiz olmadığını 1 teknisyen 1 teknik kontrol

göndermesini biz de gerekli vereceğimizi söyledik. Bir sonraki sefer ile teknik ekip ve malzemeler geldi ancak ekip direk otele gitti saat 16 civarı burada biz ile onların çalışma prensiplerinin farkını gördüm. Biz pert olan uçak için direk işe koyulurken onlar aog olmuş uçağı bırakıp otele gidiyor, hangisinin doğru

Kaptana elimizde lastik olduğunu ve uçağı brake unit olmadan bütün kontrolleri yaptıktan sonra sefere verebileceğimizi söyledik. AZ MCC ONAY verirse. Ancak M.E.L brake unit olmadan müsaade etmiyordu. Kaptana İTALYA sivil havacılığından 1 defaya mahsus izin alınmasının mümkün olabileceğini söyledik ama dikkate alınmadı veya mümkün olmadı.

Şimdiki genç arkadaşlar daha bilinçli, bilgili altyapı olarak donanımlı, ancak iş hayatında özellikle bu sektörde tecrübe esastır. Zincirin bütün halkalarını kavramak meslek hayatında başarın esası derim. Mevlana'nın dediği gibi: "Aklın varsa bir başka akılla dost ol da işlerini danışarak yap." Ben demiyorum Mevlana demiş.

olduğu konusunu size bırakıyorum... Farklı görüşler olabilir... Konumuza dönersek 1 gün sonra teknik ekip işe koyuldu tsm uyguladı birçok valve parça değişti. Ertesi sabah 07 civarı vardiyaya gelme hazırlı yaparken Roma'dan AZ, MCC aradı bizim uçağımıza ne oldu diye... Ben de kendilerine 5 dakika sonra aramalarını söyledim. Meydandaki arkadaşima soracağım dedim. İskender Bey meydanda idi. Uçağın ferry flight uçuşa giderken aynı brake unit'in tekrar kazıkladığını taksiden geri döndüğünü söyledi. Sonuç bizim dediğimiz gibi oldu ve uçak sol mlg brake unitsiz olarak ferry flight olarak sefere gitti.

Bu olayda kendimizi şanslı gördük tsm uygulamasını biz yapsaydık mesleki olarak sorgu odasında olurduk belki.

UTED: Genç teknisyenlere önerileriniz neler?

Ziya Güler: Bu soruya cevap verirken ben daha neler yapabilirim diye aklımdan geçti. Şimdiki genç arkadaşlar daha bilinçli, bilgili altyapı olarak donanımlı, ancak iş hayatında özellikle bu sektörde tecrübe esastır. Zincirin bütün halkalarını kavramak meslek hayatında başarın esası derim. Mevlana'nın dediği gibi: "Aklın varsa bir başka akılla dost ol da işlerini danışarak yap." Ben demiyorum Mevlana demiş. Bunun yanında her zaman en iyi olmanın gayreti içinde olmalarını, sürekli dokümanları incelemelerini, zincirin halkası olarak mesleki gereklilikleri elde etmelerini, hala üye olmayan arkadaşların UTED çatısı altında birleşmelerini tavsiye ederim. UTED'i çok daha güçlü bir mesleki dernek haline getirmeleri özellikle gençlerin yararınadır. Bu vesileyle Ramazan Bayramınızı tebrik ederim...



ZİYA GÜLER

08.02.1969 Azdavay - Kastamonu doğumlu. İlkokulu Kurtuluş Kuvayı Milliye okulunda, Ortaokulu Kurtuluş Ortaokulunda, liseyi de Şişli End. Meslek Lisesi Motor bölümünde okudu. Halen açık öğretim fakültesi iktisat bölümünde öğrenci... 1993 yılında başladığı mesleği THY çatısı altında sürdürüyor. 1993-2004 yılları arasında uçak revizyonda, 2004-2011 yılları arası TLV istasyonunda çalıştı. Pekin'e tayin olduktan sonra 23 Eylül 2014 yılında geçirdiği bir kaza sonrası 22 ay şirketten ve meslekten uzak kaldı. Halen THY'deki görevini sürdürüyor.

HAVACILIKTA YÖNETİM İKİLEMİ THE MANAGEMENT DILEMMA



Emniyet yönetim süreçleri, emniyeti olumsuz etkileyecek potansiyele sahip tehlikelerin belirlenmesini ve önlenmesini içerir. Emniyet, havacılık alanında yer alan hiçbir kurumun ve kişinin göz ardı edemeyeceği bir öneme sahiptir. Ancak birincil önceliğin havacılık emniyeti olduğu kabulü evrensel anlamda bir klişedir. Havacılık emniyeti, havacılık faaliyetlerini yerine getirerek kuruluş amaçlarına (kâr, örgüt sürekliliği, büyüme vs.) ulaşmayı sağlayan hedeflerden biridir



HAMDİ FİDAN Uçak Bakım Mühendisi

Havacılık alanında hizmet sunumunda görev alan herhangi bir organizasyonda, üretim ve emniyet riskleri birbirine bağlıdır. İşletmelerin kar amacı ile emniyet hedefi, bir ikilem oluşturmaktadır. Bu ikileme 'İki P İkilemi' denilmektedir. Üst yönetimin elde bulunan kıt kaynakları değerlendirme anlamında yaşadığı bu ikilemde, kuruluşlar üretim ve koruma hedefleri arasında kaynak dağılımı açısından bir denge oluşturmaktadır. Aksi takdirde, ya korumaya aşırı kaynak aktarımından dolayı iflas durumu ortaya çıkabilecek ya da kaynakların devamlı olarak

üretime yönlendirilmesinden dolayı emniyet göz ardı edilebilecektir. Böyle bir durum kaynakların dengesiz dağıtıldığını gösterecektir. Bu nedenle kaynak dağılımının rasyonel bir biçimde yapılması, etkin bir emniyet yönetimi ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır.

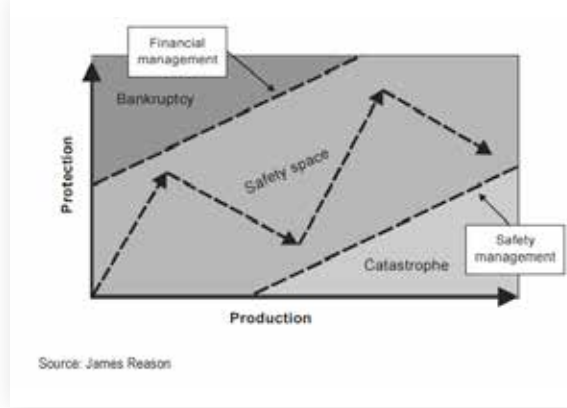
Etkin emniyet yönetiminin başarısı kaza istatistiklerine yansımış, en genç taşıma sistemi "ticari havacılık" aynı zamanda da en emniyetli taşıma sistemi olmuştur. Özellikle 1990'lardan sonra havacılık faaliyetlerinde meydana gelen olaylarda (incident) da büyük ölçüde azalma görülmüştür.

Yönetim ikilemi

Etkin emniyet anlayışı uyarınca, operasyonel personelin raporlarında yer alan veriler rutin olarak toplanıp analiz edilir. Üst yönetim bu analiz ve değerlendirmeler doğrultusunda, üretim (production) ve koruma (protection) hedeflerini dengede tutmaya yönelik bir “emniyet sınırı” belirlemeli ve bu sınır doğrultusunda emniyet yönetim sistemi (SMS) oluşturmaktadır. Kaynak aktarımları bu emniyet sınırına yaklaştığında erken uyarı sisteminin devreye gireceği etkin bir emniyet yönetim sistemi oluşturulmalıdır.

Öte yandan, koruma pahasına üretim için kaynakların aşırı tahsisi, ürünün veya hizmetin emniyet performansı üzerinde bir etkisi olabilir ve sonuçta bir kazaya neden olabilir. Bu nedenle dengesiz bir kaynak tahsisinin var olduğunu veya gelişmekte olduğunu zamanında farketmeyi sağlayacak bir güvenlik sınırının tanımlanması esastır. Bu nedenle güvenlik alanı ve sınırları organizasyonun yönetimi

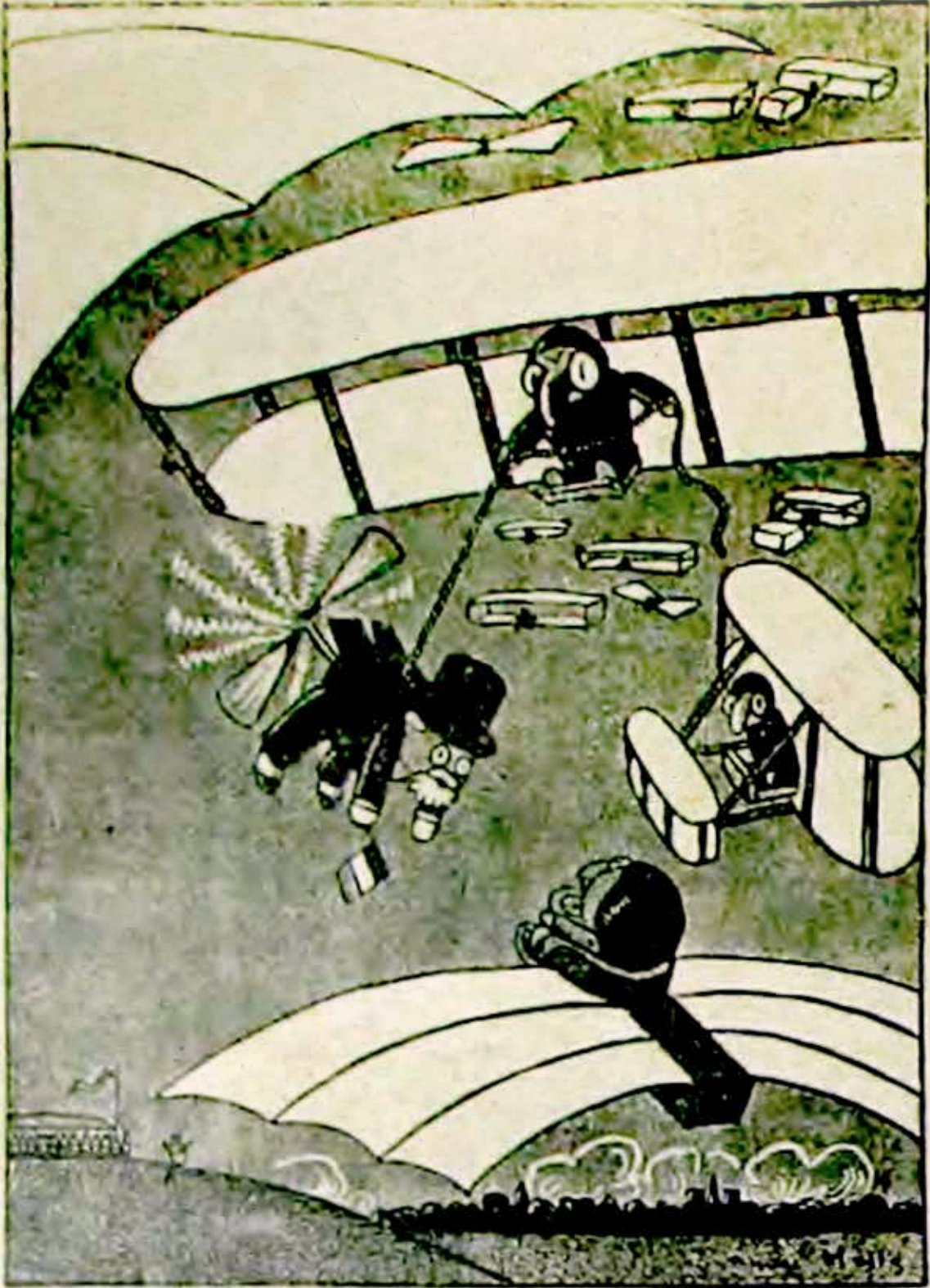
tarafından tanımlanmalı ve mevcut durumu doğru bir şekilde yansıtmalarını sağlamak için sürekli gözden geçirilmelidir.



Emniyet ve Üretim Arasında Bulunması Gereken Emniyet Alanı

Kaynaklar:
ICAO Doc 9859 AN/474
www.shgm.gov.tr





بەتەمى مىلارەلىرى مۇناسىبتىلە رەئىس جەھور ك قورقۇلى رۇيالارنىڭ

Les Cauchemars Pr sidentiels.

La grande semaine d'aviation de Bethemy.

(Le Sourire).

Karikatür 1

"Betemi (Bethemy) tayyareleri m nasebetiyl  Reisi Cumhuriyetin korkulu rüyalarından."

Kalem Dergisi, 15 Teşrin Evvel 1325

MEŞRUTİYETTEN CUMHURİYETE KARİKATÜRLERDE HAVACILIK (3):

TAYYARE MEDENİYET GÖSTERGESİ OLUYOR...

1909 ile 1911 yılları arasında 130 sayı yayınlanan Kalem dergisindeki havacılık karikatürlerini incelemeyi bu sayı tamamlıyoruz. Kalem’de yayınlanan havacılık karikatürlerinin önemli kısmının siyasi olayları yansıtırken havacılığı kullanan karikatürler olarak tanımlamak yanlış olmaz. Ancak bu sayı da göreceğiniz bazıları doğrudan havacılıkla ilgili... Üstelik bu karikatürlerin bir kısmı havacılığın öneminin oldukça erken bir dönemde anlaşıldığını gösteriyor.



İSMAİL ŞEN

Geçen ay, yazımızı tamamlarken, II. Meşrutiyet dönemi havacılık karikatürlerine devam edeceğimizi belirtmiştik. Bu dönemin en önemli dergilerinden Kalem’de havacılığa dikkat çeken karikatürlere de rastlıyoruz. Bu karikatürlerin birkaçını geçen sayılarda incelemiştik. Bu sayımızdaki yazımıza havacılığın öneminin fark edildiğini gösteren karikatürlerle başlıyoruz.

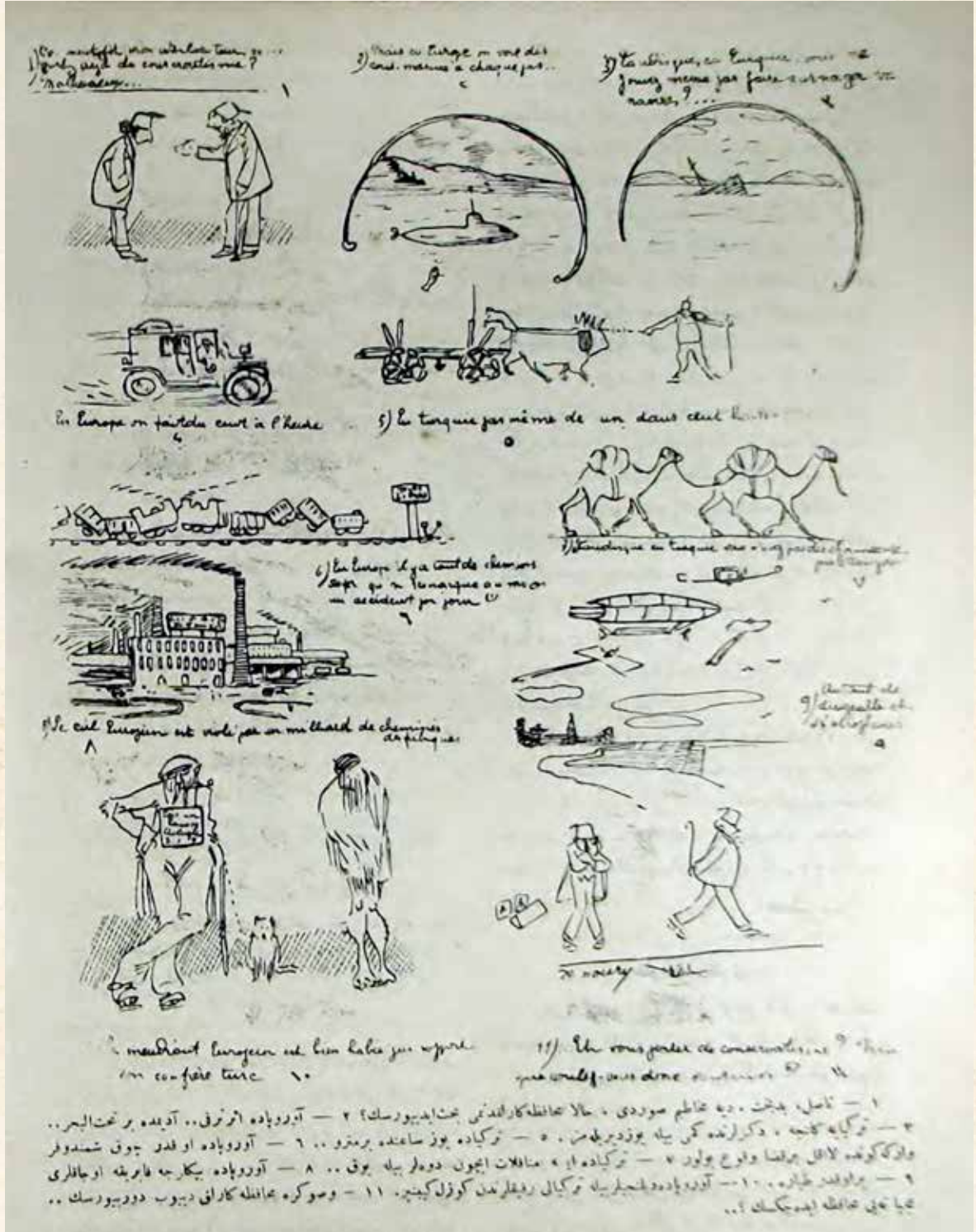
Tayyare Uyku Kaçırıyor...

Kalem dergisinin 15 Teşrini Evvel 1325 (28 Ekim 1909) tarihli sayısının 3. sayfasında yer alan ve yabancı bir yayından (Le Sourire) iktibas edildiği anlaşılan karikatürde (Karikatür 1), giyiminden Avrupalı bir politikacı olduğu anlaşılan, muhtemelen Fransa Cumhurbaşkanı’nın “kâbusu” tasvir edilmiş. Göz bebekleri dik bir çizgiden oluşan ve motorsuz uçakları idare eden, böceği andıran pilotlar, ardına pervane takılı, elinde muhtemelen ülkesinin bayrağını tutan politikacıyı bağladıkları iple boşlukta sallıyorlar. Yerde ön planda bir havaalanı, arka planda da bir şehrin silüeti görünüyor. İki tip uçak tasvir edilmiş. Bir kısmı dönem tayyarelerine benzeyen ancak motorsuz, diğerleri de kuş kanadına benzeyen, yine motorsuz uçaklar. Türkçe ve Fransızca altyazıda ise, “Betemi (Bethemy) tayyareleri münasebetiyle Reisi Cumhurun korkulu rüyalarından” cümlesi okunuyor. Karikatür muhtemelen 25 Ağustos 1909’da Fransa’nın Bethany

kentindeki havacılık gösterilerine ve burada kırılan hız rekoruna gönderme yapıyor. Önemi ise, havacılığın devlet başkanlarının uykularını kaçırarak öneme sahip olduğunu iddia etmesi. Uçağın icadından çok kısa bir süre sonra savunmayla ilgili önemi anlaşılmış ve bu alanda kullanılmaya başlamıştır. İşte bu ve benzeri karikatürler uçağın savaşlarda kullanılmasından hemen önce değerinin fark edildiğinin göstergesidir.



Karikatür 2
"Bir sene daha
sabretsem de yol
yaptıracağıma
balonlar (mı)
yaptırısam..."
Kalem Dergisi, 4
Teşrini Sani 1326



Karikatür 3

- 1- Nasıl, Bedbaht (?), diye muhabatım sordu. Hala muhafazakârlıktan mı bahsediyorsun?
- 2- Avrupa'da eser-i terakki... Adımda bir taht-el bahir...
- 3- Türkiye'ye gelince, denizlerde gemi bile yüzdürülemez.
- (4. Madde Türkçeye çevrilmemiş, Fransızcası: "Avrupa'da saatte yüz kilometre hızla gidilir")
- 5- Türkiye'de yüz saatte bir metre...
- 6- Avrupa'da o kadar çok şimendifer var ki günde laalak (en az) bir kaza vuku bulur.
- 7- Türkiye'de ise münakalat için develer bile yok...
- 8- Avrupa'da binlerce fabrika ocakları
- 9- Bir o kadar tayyare.
- 10- Avrupa'da dilencilik bile Türkiyeli refiklerinden güzel giyinir.
- 11- Ve sonra muhafazakârlık deyip duruyorsun... Acaba neyi muhafaza edeceksin?...

Kalem Dergisi, 19 Haziran 1327



Karikatür 4
"Baronun Tayyaresi Münasebetiyle: Efendiler! Hatırınız için üç defa havalandım yine muvaffakiyetimi takdir etmiyorsunuz. Berhayat oluşumdan fazla maharet mi arıyorsunuz."
Kalem Dergisi, 3 Kanuni Evvel 1325

Şose Yerine Zeplin

4 Teşrinî Sani 1326 (17 Kasım 1910) tarihli Kalem'in 7. sayfasında yayınlanan bir karikatürde (Karikatür 2) ise havada bir zeplinin görüldüğü pencere kenarında oturan bir politikacı "Bir sene daha sabretsem de yol yaptıracağıma balonlar (mı) yaptırısam..." diye

"Kirpi" imzalı yazı, muhtemelen bu mahlası uzun süre kullanan Refik Halit (Karay) tarafından yazılmış. Yazıda Meclisi Mebusanda memleketin sorunlarına üretilen çözüm önerileriyle ince ince alay ediliyor. Bu önerilerden biri olan karayolu için masraf etmeden nehirlerin kullanılması düşüncesi yerine de karikatürde hava taşımacılığı öneriliyor. Karikatürün altında yer alan ilgili paragraf şöyle: "Anadolu'da şose imalindense küçük büyük nehirlerin teshiriyle daima kayıklarla seyir ve seyahat olunması ve masrafının Darülaceze bütçesinden sarfı..."

düşünüyor. Derginin 3. sayfasından 9. sayfasına kadar süren "İstanbul'un İmar ve Tezyini" başlıklı bir yazının içine gömülen karikatürde, yazıdaki ifadeler de göz önünde bulundurulursa havacılık taşıması bir "fantezi" olarak görülüyor. "Kirpi" imzalı yazı, muhtemelen bu mahlası uzun süre kullanan Refik Halit (Karay) tarafından yazılmış. Yazıda Meclisi Mebusanda memleketin sorunlarına üretilen çözüm önerileriyle ince ince alay ediliyor. Bu önerilerden biri olan karayolu için masraf etmeden nehirlerin kullanılması düşüncesi yerine de karikatürde hava taşımacılığı öneriliyor. Karikatürün altında yer alan ilgili paragraf şöyle: "Anadolu'da şose imalindense küçük büyük nehirlerin teshiriyle daima kayıklarla seyir ve seyahat olunması ve masrafının Darülaceze bütçesinden sarfı..."

Avrupa'da Şöyle, Bizdeyse Böyle...

Muasır Avrupa ile muhafazakâr Osmanlıyı çeşitli alanlarda karşılaştırıp, "bizi" acımasızca eleştiren karikatürlerin ilk örneklerinden birinde havacılık konusu da geçiyor. 19 Haziran 1327 (2 Temmuz 1911) tarihli Kalem'in 12. sayfasında yer alan büyük karikatürde (Karikatür 3) madde madde şu yazılar var: "1- Nasıl, Bedbaht (?), diye muhabatım sordu. Hala



Karikatür 5
"İstanbul'da Tayyare
Müsabakaları:
Kıskançlık..."
Kalem Dergisi, 26
Teşrinî Sani 1325
9 Aralık 1909

muhafazakârlıktan mı bahsediyorsun? 2- Avrupa'da eser-i terakki... Adımda bir taht-el bahir... 3- Türkiye'ye gelince, denizlerde gemi bile yüzdürülemez. (4. Madde Türkçeye çevrilmemiş, Fransızcası: "Avrupa'da saatte yüz kilometre hızla gidilir") 5- Türkiye'de yüz saatte bir metre... 6- Avrupa'da o kadar çok şimendifer var ki günde laakal (en az) bir kaza vuku bulur. 7- Türkiye'de ise münakalat için develer bile yok... 8- Avrupa'da binlerce fabrika ocakları 9- Bir o kadar tayyare. 10- Avrupa'da dilenciler bile Türkiyeli refiklerinden güzel giyinir. 11- Ve sonra muhafazakârlık deyip duruyorsun... Acaba neyi muhafaza edeceksin?..."

Karikatürün (Karikatür 3) bizim için önemli olan tarafı ise havacılığı bir medeniyet göstergesi olarak yansıtmasıdır. 1911 yılında yayınlanan bir karikatür, bayındırlık gibi, sanayi gibi havacılığında bir medeniyet göstergesi olduğunu söylüyor ve havacılığın teknolojik üstünlük için zorunluluğuna işaret ediyor.

Bu karikatür aslında en az bir asırdır, Osmanlı münevverinin Avrupa karşısındaki ruh halatinin göstergesi sayılabilir. İlginç tarafı ise yaşam tarzı veya sanat eserleri gibi genellikle yapılan kıyas konularına hiç yer vermemesi. Bu yanıyla daha çok "Batının teknolojisini alalım, kendi değer yargılarımıza sahip çıkalım" cümlesiyle özetlenebilecek bir tavrı yansıttığı söylenebilir de karikatürdeki üslup oldukça güçlü bir "Batıcılık" görüşünün yansıması.

Karikatürün bizim için önemli olan tarafı ise havacılığı bir medeniyet göstergesi olarak yansıtmasıdır. 1911 yılında yayınlanan bir karikatür, bayındırlık gibi, sanayi gibi havacılığın da bir medeniyet göstergesi olduğunu söylüyor ve havacılığın teknolojik üstünlük için zorunluluğuna işaret ediyor.

İstanbul'da Tayyare Müsabakaları

Kalem'de yayınlanan bir karikatür, 1909 sonbaharında İstanbul'da bir havacılık etkinliği yapıldığını gösteriyor. Prof. Dr. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Prof. Dr. Mustafa Kaçar'ın Osmanlı bilim ve teknoloji tarihiyle ilgili kitabı Çağın Yakalayan Osmanlı'da etkinlikle ilgili şunlar yazar: "... Osmanlı Devleti'ne havacılığın girmesine önayak olan Mahmud Şevket Paşa'nın aynı zamanda askerî havacılığın gelişmesini de temin etmesinde Baronla yaptığı bu görüşmenin etkili olduğu muhakkaktır. Baron, ilk uçuşunu 30 Kasım 1909'da yapmayı planlamaktaydı. Hürriyet-i Ebediye tepesini uçuş için seçen Baron de Catters, buraya baraka şeklinde bir hangar yaptırmaya başlamış ancak inşaat bitmediğinden ve hava muhalefetinden dolayı bu uçuşu gerçekleştirememiştir. İstanbul ahalişi tayyare uçuşunu izleyebilmek için birkaç gün daha bekleyecektir. 1 Aralık 1909'da havanın uçuşa müsait olması ve barakanın inşasının kısmen bitirilmesi, ilk

tecrübenin yapılabilmesine imkân sağlamıştır. Baron de Catters, sabahleyin erkenden uçağın tanzim ve tertibine başlamış ise de, vaadettiği gibi öğleden sonra saat 2'de hazırlıklar tamamlanamamıştır. Uçak ancak akşamüzeri hazır olmuş, uçuş için geç kalınmış olmasına rağmen Baron yeni motorunu denemek arzusuyla alacakaranlıkta uçağını iki defa hareket ettirmiştir. Birkaç yüz metre yerde gidip gelmiş ve tecrübeyi bir gün sonra 2 Aralık'ta saat ikide yine aynı yerde yapmak üzere erteleyerek, uçağı barakasına sokmuştur. 2 Aralık'ta, akşamüstü çıkan sert rüzgâra rağmen Baron ilk uçuşunu gerçekleştirmiş ve biriken ahalinin önünde yükselmiştir. Birkaç manevradan sonra sert bir şekilde Bulgar hastanesinin yakınlarına inmiştir. Uçakta bir hasar meydana gelmemiş ise de

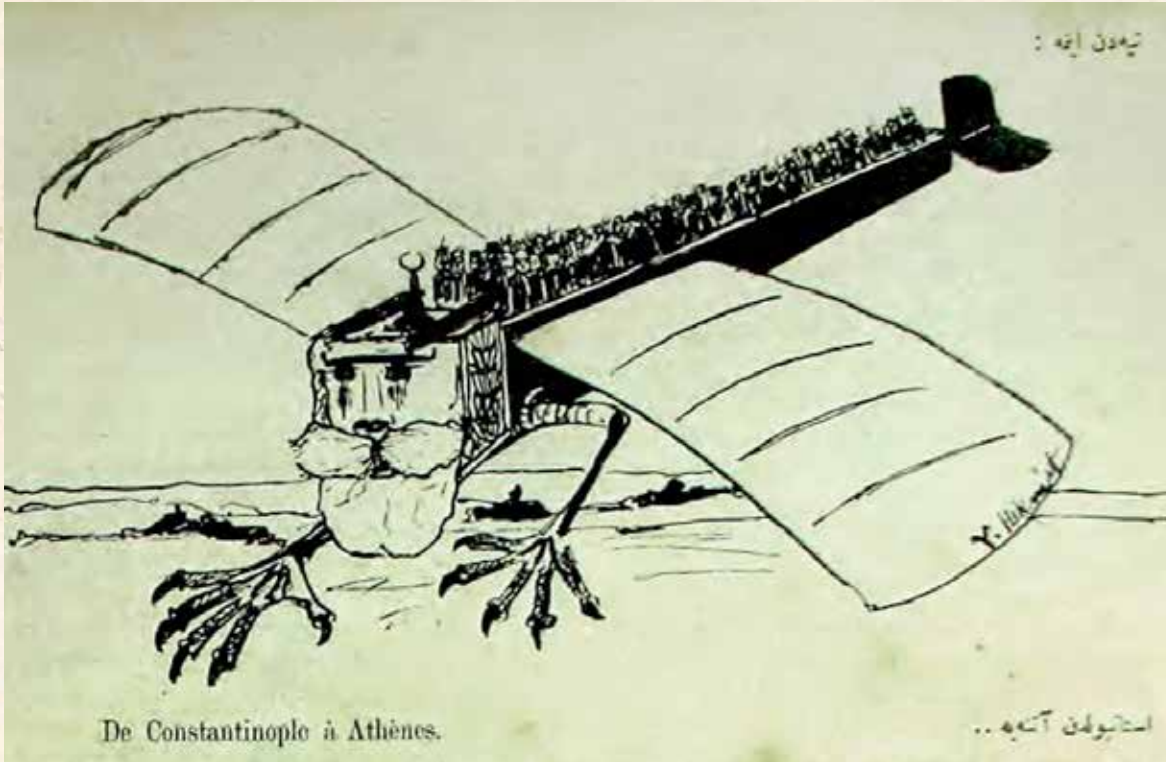
tekerlekleri biraz eğilmiştir. Baron bu ilk uçuşunda kısmen başarılı olmuş sayılabilir. Yarışlar kazanmış bu ünlü pilotun İstanbul'da bir türlü tam anlamıyla uçuş gerçekleştirememesi İstanbul yabancı basını tarafından tenkid edilmiştir. Bu uçuşu, ikibine yakın kişi seyretmiştir.

3 Aralık 1909'da yeni bir uçuş yapılacağı ilan edilmiş ise de havanın müsait olmaması sebebiyle bu uçuş da iptal edilmiştir. Bu gösteriyi izlemek için gelenler arasında Dâhiliye Nazırı Tala't Beyefendi, Nafia Nazırı Hallacyan Efendi ve daha birçok zevat bulunuyordu.

İki gün sonra, 5 Aralık saat 3'de Baron tekrar yaklaşık onbin seyirci önünde havalanmış ve bir iki defa ahali üzerinde döndükten sonra Kağıthane deresine mecburi iniş yapmıştır. Halk önce bunu bir manevra zannederek önemsememiş ise de aradan yarım saat geçince merak ve heyecanla araştırılmış ve uçağın Kağıthane deresine düştüğü anlaşılmıştır.

Baron de Catters, Osmanlı kamuoyundan ümit ettiği takdiri görememiş ve İstanbul'u terk etmiştir. Ancak, İstanbul ahali kısmen de olsa uçağın ne olduğuna ve nasıl uçtuğuna şahit olmuşlardır. Bu hadisenin menfi bir tesiri, havada seyahatin düşme tehlikesini de beraberinde getirdiğini göstermesi olmuştur." (S.528-29)

3 Aralık 1909'da yeni bir uçuş yapılacağı ilan edilmiş ise de havanın müsait olmaması sebebiyle bu uçuş da iptal edilmiştir. Bu gösteriyi izlemek için gelenler arasında Dâhiliye Nazırı Tala't Beyefendi, Nafia Nazırı Hallacyan Efendi ve daha birçok zevat bulunuyordu.



"Tepeden İtme: İstanbul'dan Atina'ya..."
Kalem Dergisi, 23 Eylül 1326 (6 Ekim 1910)
Bu karikatürde, muhtemelen Mahmut Şevket Paşa bir uçak şeklinde çizilmiş...

Kalem'in, 26 Teşrini Sani 1325 (9 Aralık 1909) tarihli sayısının kapağındaki karikatür de (Karikatür 5) bunlardan biridir. "İstanbul'da Tayyare Müsabakaları" başlıklı karikatürün altında "Kıskançlık..." yazar ve bir kaleye mahkûm edilip, zincirlenmiş "kara" bir kuş olarak çizilen II. Abdülhamit, havada uçan bir kuş ve tayyareye "haset ve hasretle" bakmaktadır. Özgürlüğe ve eski güzel günlerindeki gücüne özlem duymaktadır.

Üç Defa Havalanan Baron

Bu yazıda sözü edilen Baron de Catters'in yaptığı uçuş İstanbul'daki ilk tayyare uçuşudur. Kalem dergisinin 3 Kanuni Evvel 1325 (16 Aralık 1909) tarihli sayısının 12. sayfasında yatay olarak yayınlanan karikatürde (Karikatür 4), pilot ve seyircileriyle uçağının bir kısmı görülüyor. Uçak ya Hürriyet-i Ebediye tepesinde ya da son uçuşunda düştüğü Kağıthane deresinde resmedilmiş. Bir tepede bulunması kalkış yerinde olduğunu düşündürse de, hem o dönemde çizilen tüm Hürriyet-i Ebediye karikatürlerinde Abide-i Hürriyet anıtının yer alması, hem de karikatürün alt yazısında Baron'un söyledikleri, uçuş sonrasının tasvir edildiğini ve bu nedenle Kağıthane deresinin gösterildiğini düşündürüyor. Seyirci olarak çizilen tiplerin dağılımı aslında bu tip etkinliklere İstanbulluların hangi sınıfından ilgi gösterdiğini de yansıtıyor diyebiliriz. Karikatürde seyirci olarak çizilen dört erkeğin ikisi fesli ikisi fotr şapkalyken iki kadın da azınlık ya da Avrupalı olduğunu düşündürecek kıyafetlerle görülüyor.

Karikatürün üstünde Türkçe "Baron'un Tayyaresi münasebetiyle" başlığı var. Altyazıda ise, Baron'un ağzından şunlar yazılı: "Efendiler! Hatırınız için üç defa havalandım yine muvaffakiyetimi takdir etmiyorsunuz. Berhayat oluşumdan fazla maharet mi arıyorsunuz."

Bu karikatürde Baron'un ağzından "üç defa" havalandığı ifade edilse de Çağın Yakalayan Osmanlı'dan yaptığımız alıntıda 2 ve 5 Aralık 1909 tarihlerinde iki kez havalandığı belirtiliyor. Karikatürde, 1 Aralık'taki ilk deneme de sayılarak üç defa denendiği düşüncesiyle bu rakam verilmiş olabilir.

Kitapta, Baron de Catters'in, Osmanlı kamuoyundan ümit ettiği takdiri göremeyerek İstanbul'u terk etmesini doğrular biçimde karikatürde de başarısının takdir edilmediğinden bahsetmesi dikkat çekicidir.

Abdülhamit ve Tayyare Müsabakaları

Osmanlı karikatüristleri bu hava etkinliklerini de Abdülhamit hakkında karikatür çizmek için fırsat kabul etmişler. Daha önce de belirttiğim gibi, özellikle hallinden sonra, Abdülhamit karikatürleri ilgili ilgisiz her konuda ve her fırsatta yayınlanır, "düşmüş padişaha" hakaret için fırsat kollanırdı.

Kalem'in, 26 Teşrini Sani 1325 (9 Aralık 1909) tarihli sayısının kapağındaki karikatür de (Karikatür 5) bunlardan biridir. "İstanbul'da Tayyare Müsabakaları" başlıklı karikatürün altında "Kıskançlık..." yazar ve bir kaleye mahkûm edilip, zincirlenmiş "kara" bir kuş olarak çizilen II. Abdülhamit, havada uçan bir kuş ve tayyareye "haset ve hasretle" bakmaktadır. Özgürlüğe ve eski güzel günlerindeki gücüne özlem duymaktadır.

Tayyareden Bilet İsteyen Köprü Bekçileri

Galata köprüsünden ilk hizmete girdiği zamanlarda parayla geçilirdi. Bekçiler işlerini öyle ciddiye alır ve biletsiz geçmek isteyenlerle aralarında öyle kovalamacalar olurdu ki bu konu dönem karikatürlerinde bol bol işlenmiştir. Bekçiler ile biletsiz geçmek isteyenler arasındaki mücadele ancak "zabıta seyyar satıcı kovalamacası" ile kıyaslanabilir. Tüm bu karikatürlerde de bekçiler, aman vermeyen, kül yutmayan ve "zavallı" bedavacılara göz açtırmayan acımasız tipler olarak tasvir edilirdi. İşte bekçilerin bu tipolojisini en güzel gösteren karikatürlerden biri de havada uçan uçaktan bilet isteyen bekçiye tasvir eden bir karikatürdür.

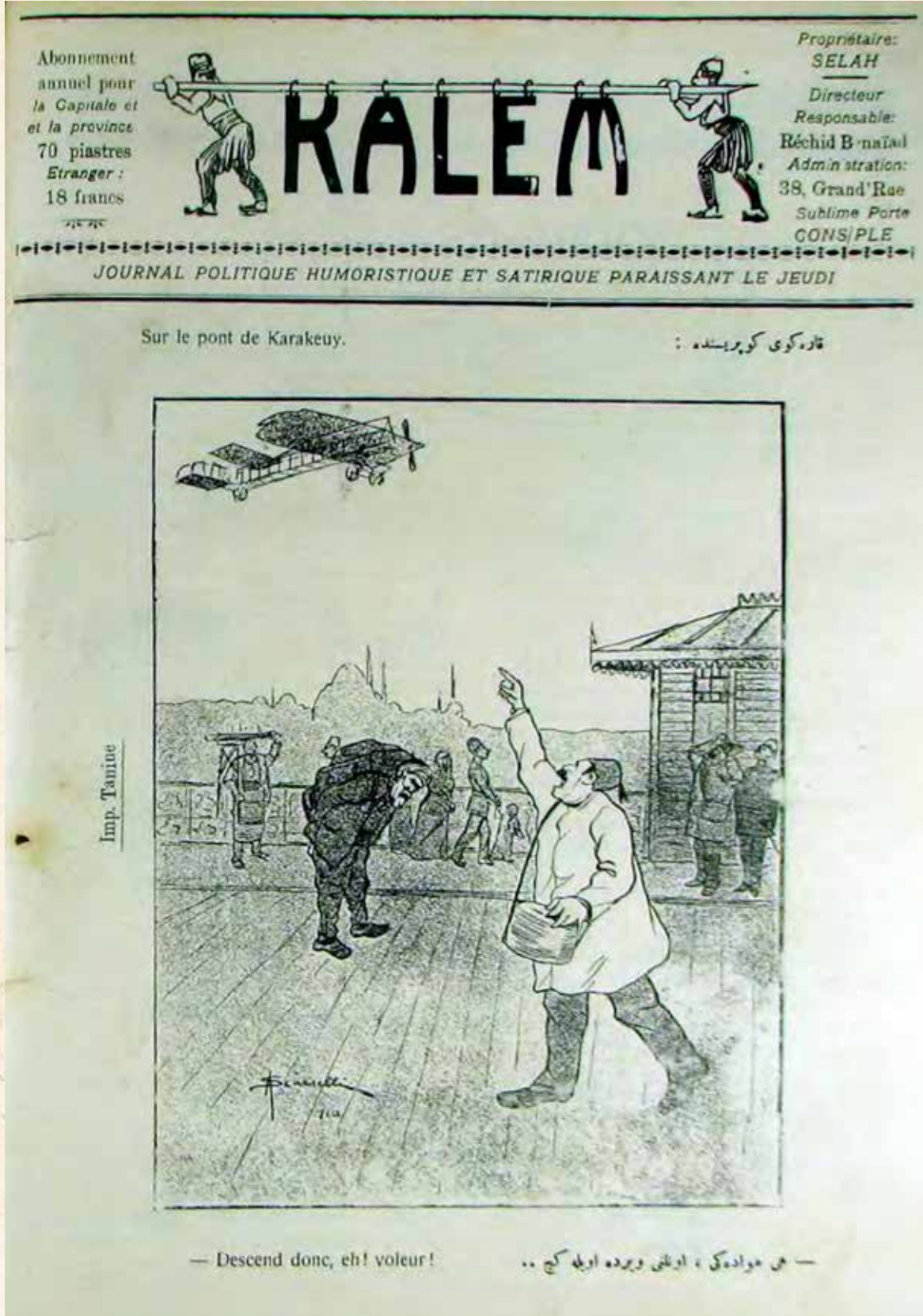
Kalem'in, 23 Kanuni Evvel 1325 (5 Ocak 1910) tarihli sayısındaki karikatürde (Karikatür 6), havadaki tayyareye bağırarak bilet parasını istemektedir:

"Karaköy Köprüsünde:

Hey havadaki, onluğu ver de öyle geç..."

Muhtemelen bu karikatür de İstanbul'da ilk uçuşun gerçekleştiği şenliklerden sonra çizilmiş karikatürlerden biri...

Kalem dergisini bu üç sayılık seri ile tamamladık. "Meşrutiyetten Cumhuriyete Karikatürlerde Havacılık" yazı dizimize diğer dergilerle devam edeceğiz...



Karikatür 6

"Karaköy Köprüsünde: Hey havadaki, onluğunu ver de öyle geç..."

Kalem Dergisi, 23 Kanuni Evvel 1325

5 Ocak 1910



SUUDİ ARABİSTAN'IN RİYAD HAVALİMANINDA B727 MOTOR DEĞİŞİMİ

THY Teknik'te, 1988 yılı sonbaharında 2,5 yıl süren, 2 adet AWACS Training&Cargo uçağının büyük (overhaul) bakımları tamamlandığında THY Teknik'te, biriken büyük bakımları yapmak için Uçak Revizyon Müdürlüğü (Üs Bakım Müdürlüğü-Base Maintenance Management) ile Teknik Kontrol Üs Bakım Şefliği kurulması kararlaştırıldı. O zamana kadar uçakların hat ve üs bakımların tamamı Uçak Bakım Müdürlüğü tarafından yerine getiriliyor, SHGM'nin SHD-T35 sayılı talimatı gereği uçak üzerinde yapılan istisnasız her işlem yapan teknisyen ve Tek. Kontrol mühürleri ile (çift imza/mühür) kapatılıyordu. Hat bakım teknisyenlerinin geçici olarak üs bakımda görevlendirilmelerinde yaşanan adaptasyon zorlukları ve performans düşüklüğü bu değişikliği gerekli kılıyordu. Üs Bakıma müdür atanması yapılmadan, Uçak Bakım Vardiya Şefleri olan Kadir Ural ve Fahrettin Uçarlar Şef unvanlarıyla Üs Bakım'ın yönetim görevini üstlendiler. Ben de, Teknik Kontrol Üs Bakım biriminin şefliğini üstlenmiştim. Üs Bakım'ın kadrosundaki teknisyen ve teknik kontrolörlerin tamamı AWACS bakımlarında yüksek deneyim kazanmış arkadaşlarımızdı.



ERHAN İNANÇ UTED Kurucu Üyesi

Bu gelişmeler sırasında THY Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Cem Kozlu, Genel Müdür Teknik Yardımcısı da Yusuf Bolayırılı idi. Yeni kurulan ve 2 vardiya sistemiyle çalışan Üs Bakım'ın ilk görevi TC-JBL tescil isimli DC-9 uçağına D bakım ve kabin içi modernizasyonu uygulamak oldu. TC-JBL uçağının bakım süresince Yusuf Bey yakından ilgileniyor, mod S/B ve malzemeler için ödenen yüksek ücret nedeniyle haklı olarak kabin içi modernizasyonunun nasıl şekilleneceğini merak ediyordu. Bakım tamamlandığında uçağı çok beğendi. Bu beğenisini, DC-9 uçaklarına kabin içi modernizasyon uygulanmasına onay veren Cem Kozlu Bey'e de

aktarmış, Cem Bey de "bu Cumartesi günü boş zamanım var, hangara gelip uçağı, yenilenmiş kabini göreceğim, uçakta çalışan teknisyen arkadaşlarla da tanışmak isterim" demiş.

Cuma günü büyük bakım sonrası tecrübe uçuşunu yapmış, uçuşta tespit edilen arızaların giderilmesi için hangara alınmıştı. Bazı teknisyenler de bu nedenle Cumartesi günü işe gelip çalışacaklardı. THY'nin tepe yöneticisi misafirimiz olacağı için, Üs Bakım yöneticileri olarak o gün biz de işe geldik. Öğleye yakın Cem ve Yusuf Beyler uçağına geldiler, Cem Bey uçağı, özellikle modernleştirilen kabin içini dikkatli bir şekilde

inceledi, aklına takılan soruları sordu, cevapladık. Uçaktan indikten sonra, uçağı çok beğendiğini söyleyip hepimizin tek-tek elini sıktı. Yirmi yaşını geçmiş DC-9 uçağının pırıl-pırıl yenilenmiş olduğunu, bu güzel sonuç nedeniyle çok memnun kaldığını söyleyerek bizleri tebrik etti. Bir Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürün hangara gelip D bakımı yapılan uçağı görmesi, çalışanların tek-tek ellerini sıkması, teşekkür ve tebrik etmesi, THY Teknik tarihinde bir ilk idi. Doğrusu hepimizin morali yükselmiş, mutlu olmuştuk. Yusuf Bey de, THY Teknik'in en büyük yöneticisi olarak yapılan iş ve güzel sonuç nedeniyle gururlanmıştı.

Tebrik-teşekkür faslından sonra Cem Bey'e "efendim vaktiniz varsa sizi, teknisyen odasında oturup bir kahvemizi içmeye davet ediyoruz" dediğimizde "Aaa, çok güzel olur, bu başarıyı kahve içerek kutlayalım" diyerek mütevazı Üs Bakım Teknisyen dinlenme odamıza girdi. Misafir ikramında kullanacağımız porselen fincanlarımız olmadığı için, utanarak/sıkılarak plastik bardakta ikram ettiğimiz Nescafe'yi içtikten sonra "Arkadaşlar emin olun, ben bu güne kadar bu kadar lezzetli bir kahve içmemiştim, fırsat buldukça haberli/habersiz gelip burada sizlerle oturup kahvenizi içeceğim" diyerek bizi plastik bardak sıkıntısından kurtardı. Bu ziyaret esnasında yaptığımız sohbetten, anlattığımız sorunlarımıza aldığımız cevaplardan edindiğim kanaate göre, Cem Kozlu Bey, alçak gönüllü, tevazu sahibi, insana değer veren, "adam gibi adam"dı. Bu ilk izlenimim bu gün için de değişmemiştir. Nitekim daha sonra, THY



personelinin tümünün yurtdışı kaynaklı "Önce İnsan" eğitimi almasını sağlamıştı. Elbette, Cem Bey'i hangar ziyaretine yönlendiren, biz teknisyenleri ve yaptığımız işi anlatan, lanse eden Yusuf Bey'in rolünün çok önemli olduğunu biliyoruz.

Ben size Riyad'da B727 motorunun değiştirilmesi hikâyemi anlatacaktım, yazıya başlayınca konu başka yerlere gitti. Ama olsun, THY tarihinde böyle yöneticilerimizin de olduğunu genç meslektaşlarımızın bilmesinde yarar olduğunu inanıyorum. Onlar, sadece masada oturan değil, çalışanlarıyla bütünleşen yöneticilerdi.

Yıl 1989 veya 1990 olabilir, tam hatırlamıyorum, Riyad-Istanbul seferini yapan THY B727 uçağı Riyad kalkış sonrası tırmanma aşamasında 1 Nolu motoru, aniden limit dışı yükselen EGT nedeniyle motor durdurulmuş (IFSD-In Flight Shut Down), geriye dönülerek (IFTB-In Flight Turn Back), kalkış meydanına indiğinin haberi geldi. Motorun türbin kısmında ağır hasar görüldüğünden, değiştirilmesi





gerekiyordu. Motor atölyesi uçak için yedek motoru (P&W JT8D-15) hazırlarken biz de 7-8 kişilik bir onarım ekibi yaptık. Ekibin tamamı geçerli pasaport ve landing kartı olanlardan seçilmişti. Onarım ekibinin tamamını hatırlamıyorum ama ekip şefi olarak ben (Teknik Kontrolör ve Üs Bakım Tek. Kont. Şefi), Ersan Aktaş (Baş Teknisyen), Mustafa Şekercioğlu (Motor Atl. Tek. Kont. Şefi) ve 4 teknisyen. Ertesi gün sabah, Riyad'da kalan yolcuları da İstanbul'a getirmek üzere bir B727 uçağı yolcusuz İstanbul-Riyad uçuşu planlanmıştı. Takımlar, malzemeler, AMM'ler, motor söküm/takım teçhizatı ve görev çantalarımızla(*) yola çıktık. Rahat bir yolculuktan sonra Riyad'a vasil olduk. THY İstasyon yetkilisi bizi karşılayıp doğrudan Airport Security'ye götürdü. İki saat kadar bekledikten sonra her birimize, tamamı Arapça yazılı, apronda 8 saat çalışma izin kağıtları verdiler. Sekiz saat dolunca aprondan çıkmazsak başımıza sıkıntılar gelebileceğini de tebliğ ettiler. THY Riyad yetkilisi, "bu Arapların şakası yok, 8 saat süre şu saatte doluyor, siz süre bitimine yarım saat kala hazır olun, bir minibüsle gelip sizi uçak başından alacağız" dedi. Bir minibüse doluştuk, yanımızda getirdiğimiz her şeyi alarak arızalı uçağımızın başına geldik. Uçağı apronda ıssız ve loş bir yere çekmişler. Arap yetkililerle İngilizce anlaşılamayacağımız için, THY yetkilisinden İngilizce ve Arapça bilen birisinin sürekli bizim yanımızda bulunmasını istedik. Arkadaş gitti, 1 saat sonra 18-20 yaşlarında beyaz tulumlu birisiyle geldi. Delikanlı SAUDIA'nın (Saudi Arabia Airlines) hat bakım teknisyeni imiş. Anlaşılabileceğimiz seviyede İngilizcesi vardı ve sempatik bir çocuktuk. Security'de gözümüzü korkuttukları için, delikanlıya "biz buradan ayrılincaya kadar asla yanımızdan ayrılmayacaksınız, uçak başına gelen her görevli ile sen konuşacak ve bize tercüme edeceksin" dedim, "merak etme, sizi hiç yalnız bırakmayacağım" dedi.

SAUDIA'dan temin edilen 2 adet sehpa yardımı ve el fenerleri ışığında önce motorun durumunu kontrol

ettik. Yaşanan yüksek EGT nedeniyle Low ve High Pressure Türbin pallerinin tümü erimiş, motor kovan olmuştu. Eriyen türbin pallerinin bir kısmı egzoz içine, kurşun dökülmüş gibi, yapışmış kalmıştı. Onu tornavida yardımı ile yerinden çıkarıp aldım, halâ saklarım. El fenerlerimizin ışığında, elimizden geldiğince hızlı çalışıp motoru, sadece 3 adet ana bağlantıları kalacak duruma getirdik. Bu sırada uçağın arkasına bir jeep geldi, içinden asker kıyafetli, 1.60 boylarında, kara-kuru birisi indi, belinde neredeyse kendi boyuna yakın kocaman bir tabanca vardı. Doğrudan bana gelip, emir verir tonda, Arapça bir şeyler söyledi, anlamadığım için Saudia teknisyeni Muhammed'e seslendim. Muhammed gelip askerle konuştu. Güvenliğin verdiği apron izin kağıtlarımızı görmek istiyormuş. Uçağın içerisinde, dosyaladığım izin kağıtlarımızın tamamını alıp kendisine verdim. 1-2 tanesine baktı ve "apronda çalışma izniniz şu saatte bitiyor, ben o saatte buraya tekrar geleceğim, ayrılmadan önce çevrenizi temizleyeceksiniz, geldiğimde sizi burada görürsem alıp giderim" demiş. Kendi küçük tabancası büyük asker Jeep'ine binip gitti. Vay anasını, biz buraya motor değiştirmeye geldik, bir de hapse gireceğiz din kardeşlerimizin memleketinde.

SAUDIA'dan temin edilen 2 adet sehpa yardımı ve el fenerleri ışığında önce motorun durumunu kontrol ettik. Yaşanan yüksek EGT nedeniyle Low ve High Pressure Türbin pallerinin tümü erimiş, motor kovan olmuştu. Eriyen türbin pallerinin bir kısmı egzoz içine, kurşun dökülmüş gibi, yapışmış kalmıştı. Onu tornavida yardımı ile yerinden çıkarıp aldım, halâ saklarım.

Apronda 7 saatimiz dolunca çevre düzeltme ve temizleme çalışması yaptık, uçağın içinde iş elbiselerimizi çıkarıp sivil giysilerimizi giyerken, Muhammed'e yanındaki Walkie-Talkie telsiz cihazı ile kendi merkezini aramasını, onların da THY yetkilisine telefon edip bizim hazır olduğumuzu, gelip almalarını söylemesini istedim.

Apronda 7 saatimiz dolunca çevre düzeltme ve temizleme çalışması yaptık, uçağın içinde iş elbiselerimizi çıkarıp sivil giysilerimizi giyerken, Muhammed'e yanındaki Walkie-Talkie telsiz cihazı ile kendi merkezini aramasını, onların da THY yetkilisine telefon edip bizim hazır olduğumuzu, gelip almalarını söylemesini istedim. Az sonra minibüs geldi, bizi alıp Pasaport polisine götürdü. Yanımızdaki Arap asıllı THY yetkilisi pasaport polisine Arapça bir şeyler anlattı. Polis hepimizin pasaportlarını aldı, bir yere telefon etti ve bir süre sonra omuzu kalabalık bir başka polis geldi, iki polis kendi aralarında konuştuktan sonra pasaportlarımızı verip geçirdiler. Elimizdeki çantaları X-Ray'den geçirdikten sonra terminalden sokağa adımımızı attık. Bir minibüsle yola çıkıp kalacağımız otele saat 24'ü geçtikten sonra geldik, odalarımıza

yerleştikten sonra otelin restoranında, saatin geç olması nedeniyle, bulabildiğimiz peynir-ekmek benzeri şeylerle akşam yemeğimizi yedik, çok yorgunduk, duş alıp hemen yattık. Sabah erkenden kalkıp kahvaltıya indik. Bir gece daha Riyad'da kalacağımız kesin olduğu için şahsi eşyalarımızı otelde bırakıp havalimanına doğru yola çıktık.

Havalimanında önce Airport Security'ye gittik, bir gün önceki gibi, yeni güne ait apron çalışma izin kağıtlarımızı aldık ve aprona çıktık. İstanbul'da hazırlanan yedek motor gece Riyad'a gelmiş, THY yetkilileri sehpası ile dolly üzerinde uçak başına çektiler. Yedek motorun gerekli kabul kontrolünü Mustafa Şekercioğlu arkadaşımız yaptı, üzerinde eksik olan LRU komponentleri tespit etti. Tespit edilen eksiklere göre G/F motor üzerindeki faal komponentlerin sökümüne ve yedek motora montajına başladık. 8 saatimiz dolmadan işimizi bitirmeliydik. İyi bir organizasyon ve arkadaşlarımızın uyumlu çalışması ile motorun söküm-takım işlemleri 5 saatte bitti. Elimizde başka boş motor sahpası (Engine Stand) olmadığı için, eski uçak lastikleri üzerine koyduğumuz motoru vinç yardımı ile faal motordan boşalan sehpaye yerleştirip bağladık.

Muhammed'den kuleden kaçak kontrolleri için IDLE'da motor çalıştırma izni almasını istedik. Kule, arkamız serbest ise, sorumluluk bizde olmak üzere, sadece 10 dakika için izin verdi. Motoru çalıştırıp idle kontrollerimizi tamamlayıp motor kaportalarını



kapattık, Part-Power ve Full Power takat kontrolü için uçağın motor çalıştırma yerine çekilmesine gerek vardı, B727 towbar ve traktör istedik. Aldığımız cevap: "uçağın bulunduğu yerden motor çalıştırma alanına traktör ile çekilmesi yasak, taxi yaparak gidip döneceksiniz, bunun için kuleden izin alacaksınız" oldu. Pilotlarımız şehirde kimbilir neredeydiler. Benim Pan-American Havayollarından eğitim ve sınav sonrası aldığım B707 uçak taxi yetki belgem vardı. Uçağın faal edilmesinin ertesi güne kalmaması için uçağa taxi yaparak motor çalıştırma alanına götürüp getirme işi bana kalmıştı. Önce kokpitteki Jeppesen'i açarak Riyad havalimanı haritasını çıkarıp bulunduğumuz pozisyonu buldum, Muhammed, harita üzerinde motor çalıştırma alanının nerede olduğunu gösterdi. Buna göre kullanacağımız taxi yollarını tespit ettim. Kule Yer Kontrolün izni ile taxiye başlayıp uçağı motor çalıştırma alanına getirdim, yerdeki teknisyen arkadaşımız, havaya bez tutarak tespit ettiği rüzgâr yatağına oturup tekerlekleri takozladık ve takat kontrollerine başladık. Part Power, Full Power kontrol, ayar ve değerleri kayıt işlemlerinden sonra thrust reverser operational ve functional test ve ayarlarını tamamladıktan sonra tekrar taxi yaparak uçağı eski pozisyonuna park ettim. THY istasyon yetkilisine uçağı faal olarak teslim ettikten sonra iş kıyafetlerimizi çıkarıp sivilleri giyindik.

Terminale geldiğimizde 8 saatlik apron çalışma iznimiz dolmuştu. Tutuklanmaktan kurtulmuştuk ama Araplardan daha çok çekeceğimiz vardı. Terminalde beklerken istasyon yetkilimiz uçağın yarın sabah lokal saat ile 11:00'de İstanbul seferine bağlandığını, yarın sabah saat 08:00'de otele alınacağımızı bildirdi. Arap asıllı THY yetkilisi bizi pasaport polisine götürüp otele gitmek üzere, havalimanından çıkış işlemlerine başlamak için apron çalışma izin kağıtlarımızı ve pasaportlarımızı toplayıp polise verdi.

2 saat kadar bekledikten sonra Arap THY personeli yanımıza gelip "Suudi Arabistan vizeniz olmadığı için,

Muhammed'den kuleden kaçak kontrolleri için IDLE'da motor çalıştırma izni almasını istedik. Kule, arkamız serbest ise, sorumluluk bizde olmak üzere, sadece 10 dakika için izin verdi. Motoru çalıştırıp idle kontrollerimizi tamamlayıp motor kaportalarını kapattık, Part-Power ve Full Power takat kontrolü için uçağın motor çalıştırma yerine çekilmesine gerek vardı, B727 towbar ve traktör istedik. Aldığımız cevap: "uçağın bulunduğu yerden motor çalıştırma alanına traktör ile çekilmesi yasak, taxi yaparak gidip döneceksiniz, bunun için kuleden izin alacaksınız" oldu.

polis otele gitmenize izin vermiyor, pasaportlarınızı da alıkoydular, ilk seferle sizi deporte edeceklermiş" demesin mi. Haydaaa, bu nereden çıktı, dün akşam ne güzel izin vermişler otelde yatmıştık. Ama anladık ki, burada her devlet görevlisi ayrı bir kralmış. Pasaport amiri bizim Suudi Arabistan'a vizesiz geldiğimiz için terminalden dışarıya çıkmamıza izin vermiyordu. Uçuş ekibine dâhil olduğumuzu anlatarak Landing Kartlarımızla geçmeyi denedik, "biz landing kartı tanımıyoruz, burada geçmez" dediler. Bir üst amir, iki üst amir derken mümkün değil, izin vermediler, Arap'ın "lâ" duvarına toslamıştık. O zaman Arap "lâ" dediyse hiçbir şeyin olmayacağını deneyerek görmüş olduk. Peki, otelde bıraktığımız eşyalarımız ne olacaktı? Allahtan Arap THY görevlisi polislere bir süre dil döktükten sonra sadece 1 arkadaşımızın otele gidip odalardan tüm şahsi eşyalarımızı, çantalarımızı toplayıp tekrar havalimanına gelmesine izin alabildi. En genç arkadaşımız, pasaportu





olmadan, Arap THY görevlisine teslim edilmiş olarak, otele gidip çok hızlı bir şekilde aynı görevli ile dönmesi gerekiyordu. Hani "gâvur eziyeti" deriz ya, bu da Müslümanın Müslümana eziyeti idi. Biz bu Suud Araplarını çok sevmiştik. Zamanında check-out yapmadığımız için yatamayacağımız son gecenin ücreti de otele ödenecekti tabii. Uzun lâfın kisası; sevgili Arap kardeşlerimiz tarafından Riyad havalimanı yolcu terminalinde tam 20 saat koltukların üzerinde oturmak/uyuklamak zorunda bırakıldık. Allah'a şükürler olsun ki, ertesi sabah lokâl saat ile 11:30 gibi havalandık. Ohh, çok şükür, hem uçağımızı hem de kendimizi Arapların elinden kurtarmıştık. Uçağımız İstanbul'da hangar önüne park etti. Uçaktan malzemelerimizi indirirken bir arkadaş "Cem Kozlu ve Yusuf Bolayırılı Beyler seni Vardiya Şefliğinde bekliyorlar" dedi. Yanlarına gittiğimde beni çok samimi, candan karşıladılar, "bu kadar çabuk uçağı faal edip dönebileceğinizi hesaplamamıştık, çok hızlı çalıştığınız için teşekkür ederiz" dediler. Riyad'da başımıza gelenleri kısaca kendilerine anlattım. Ertesi gün detaylı bir görev rapor yazarak verdim.

İki hafta sonra Yönetim Kurulu'nun, Riyad'da B727 motor değişimine giden teknik ekibin tamamına yarımlaşan maaş ikramiye verilmesine karar verildiğini, aldığımız yazılı bildiri ile, öğrendik. Yönetim Kurulu'nun bu kararı elbette hepimizi memnun etti, Arapların açtığı yaranın üzerine iyileştirici merhem gibi geldi. THY'na verdiğim 37 yıl hizmetim süresinde ve 2000 yılında emekli olduktan sonra da, çalışanın değerini bilen, motive eden, teşekkür eden bir başka yönetim/yönetici görmedim. Sevgili meslektaşlarım, eğer siz gördüyseniz, lütfen yazın, o yöneticileri de tanıyalım, öğrenelim.

Bu fırsattan yararlanarak Cem Kozlu ve Yusuf Bolayırılı Beylere, Riyad'da beraber çalıştığımız tüm ekip

arkadaşlarıma ki, artık hepsi emekli, teşekkürlerimi iletir, sağlıklı ömürler dilerim.

(*)Uçak Teknisyeninin Görev Çantası

Biz uçak teknisyenleri, içerisinde iç çamaşırı, gömlek, çorap, diş fırça ve macunu, sakal tıraşı için sabun, fırça, jilet, dikiş iğnesi, iplik v.b. bulunan bir görev çantasını soyunma dolabımızda hazır tutardık. Çoğumuz, Amsterdam havalimanındaki KLM Shop'dan 10,-DM'a aldığımız mavi renkli, sert mukavva kapaklı, küçük ebatlı KLM kabin memuru çantasını görev çantası olarak kullanırdık. Aniden bir yerlerde arızalanıp kalmış uçağa müdahale etme görevi çıkarsa ki, bu olasılık çok yüksekti, çantamızı alıp göreve öyle giderdik. O tarihlerde çoğumuzun evlerinde telefon olmadığı için, göreve giderken, evimizin yakınında oturan bir arkadaşımızdan, işten çıkınca evimize giderek İstanbul dışı göreve gittiğimizi bildirmesini isterdik. Sanırım sizler artık öyle yapmıyor, cep telefonuyla eşinizi/annenizi arıyor, ben İstanbul dışına göreve gidiyorum, merak etmeyin diyorsunuzdur.





IDEF'17 İLE DAHA GÜÇLÜ TÜRKİYE

Milli (Yerli) Savunma Sanayii gücümüz ile dünyaya duruşumuzu hissettirmiş olduk... IDEF'17 ile Tüm dünyayı ülkemizde misafir ettik. 13. düzenlenen Uluslararası Savunma Sanayii Fuar'ında var olan gücümüzü bir kez daha göstermiş olduk. Milli projelerimiz ile yerli firmalarımız adeta göz doldurup, gururlandırdılar...



ERSİN ADIYAMAN *Uçak Teknisyeni*

Türkiye'nin en büyük uluslararası etkinliklerinden biri olan Uluslararası Savunma Sanayii Fuarlarının 13'üncüsü IDEF '17, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı himayelerinde, Milli Savunma Bakanlığı ev sahipliğinde, Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı (TSKGV) yönetim ve sorumluluğunda gerçekleşmiştir.

1993 yılından itibaren iki senede bir tekli yıllarda icra edilmekte olan IDEF Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı, katılımcı ülkeler arasında dostluk ve işbirliğinin geliştirilmesinde büyük bir rol oynamaktadır.

Savunma sanayii ile doğrudan ve dolaylı ilişkili tüm sanayi dallarını kapsamakta olan IDEF, ülkemiz için olduğu kadar, diğer katılımcı ülkeler ile savunma

sanayii şirketleri için de önemli bir tanıtım merkezi ve uluslararası pazar durumundadır. Katılımcı ülke, heyet ve firma sayısını yıllar itibarıyla artıran IDEF, bölgemizin birinci fuaridir ve dünyanın en büyük dört savunma sanayii fuarından biri konumundadır.

2015 yılında hazırlanan fuara; 53 ülkeden 781 firma ve firma temsilcisi, 76 ülke ve 1 uluslararası kuruluşun aralarında 18 Bakan, 19 Bakan Yardımcısı, 6 Genelkurmay Başkanı, 3 Genelkurmay İl'nci Başkanı, 8 Kuvvet Komutanı ve 15 Müsteşar olmak üzere ülkelerinin savunma ihtiyaçlarının tedarikinden sorumlu makamlardan oluşan 493 üst düzey yabancı delegasyon katılmıştır. Fuar, toplam 110 ülkeden 59.715 profesyonel tarafından ziyaret edilmiştir.

MSB, TSK ve Emniyet Genel Müdürlüğünden; Tedarik, Plan ve Prensipler Dairelerinden sorumlu 23 üst düzey tedarik makamı ile katılımcı firmalar, yabancı heyetler, üst düzey askeri ve sivil yetkililer arasında, 2.230 randevulu görüşme yapılmıştır.

Mayıs 9-12 tarihleri arasında İstanbul Büyükçekmece TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezinde yer almış olan IDEF, son dönemlerde büyük bir ivme kazanan Türk Savunma Sanayii etkinliklerinin dünyaya açılan penceresi olarak her seferinde daha büyük bir ilgi odağına dönüşmektedir. 13'üncüsü düzenlenen bu yıllık etkinlik için de, bugün itibari ile 156 ülke Milli Savunma Bakanı, 105 ülke Savunma Sanayii Müsteşarı, 14 ülke Milli Savunma Bakan Yardımcısı, 7 ülke MSB Müsteşarı, 23 ülke Genelkurmay Başkanı, 11 ülke Kara Kuvvetleri Komutanı, 29 ülke Hava Kuvvetleri Komutanı ve 8 ülke Jandarma Genel Komutanı olmak üzere 156 ülkeden toplam 353 heyet daveti gerçekleştirilmiştir.

IDEF '17, son yıllardaki atılımlarıyla Türk Savunma Sanayinin de aralarına girdiği dünyanın önde gelen ve savunma sanayii ihracatı gerçekleştiren başta ABD, Almanya, Rusya, Fransa, İngiltere ve İtalya olmak üzere toplam 61 ülkenin katılımına yer vererek tüm gözleri buraya odaklamıştır.



IDEF organizasyonları ile özdeşleşen heyetler ve katılımcılar arası görüşmeler bu yıl da aynen sürdürülecek olup, bu görüşmelerin yanı sıra bir yenilik olarak IDEF'17, katılımcılar ile katılımcılar arası görüşmelerin de organize edildiği bir platform haline gelmiştir.

Bu kapsamda toplam 43 adet tedarikten sorumlu ve karar verici makam ile gerek heyetler arası, gerekse katılımcı firmalar arası randevulu görüşmeler organizatörün eşgüdümü ile icra edilmiştir.





IDEF '17, bütün bir yelpazeye yayılmış savunma ve güvenlik çözümleri kapsamındaki artık gelenekselleşen kara, hava-uzay ve deniz araçları ve bunlarla ilgili tüm sensör ve silah sistemleri; balistik zırh çözümleri ve en küçük kalibreden en büyük kalibreye kadar silahlar; uzaktan kumandalı platformlar ve sensörleri, tüm bunlarla ilgili yer destek ve lojistik destek hizmetlerini; aynı şekilde geniş bir yelpazeye yayılmış her türlü elektronik sistem ve bileşenleri; karadan-karaya, karadan-havaya, havadan-havaya ve havadan-karaya füze ve roket sistemleri ile hava savunma çözümleri, erken uyarı ve uzaktan algılama sistemleri; her türlü gerek entegre, gerekse 'stand-alone' elektronik harp çözümleri; her türlü platform ve sisteme yönelik eğitim ve simulasyon çözümleri; uzay çalışmaları ile ilgili fırlatma kabiliyetleri, çeşitli uydu sistemleri; tüm bu çözümlerle ilgili yazılım kabiliyetleri ve günümüzün giderek artan önemdeki Siber Savunma çalışmalarını;

beka kabiliyeti ve gerek kişisel, gerekse platformlar bazında öz-savunma çözümleri ve askeri tıp teçhizatı gibi birçok konuda en son teknolojileri ziyaretçilerle buluşturacaktır. IDEF '17, bir kez daha küresel boyutta en son teknolojilerin buluşma noktası konumunu korumaya büyüyük devam etmiştir.

Bu bilgiler çerçevesinde IDEF Fuarının, Savunma Sanayii sektöründe, uluslararası platformda gerçekleştirilen en başarılı ve dikkat çeken organizasyonlar arasında yer aldığı bir kez daha kanıtlanmıştır.

Bu kadar önemli bir fuarın ev sahipliğinin önemini vurgulayarak, yapılan anlaşma ve ticaretlerin ülkemize hayırlı olmasını, Savunma Sanayii için çalışan ve bayrağımızı ileriye taşıyan tüm kurum ve firmalarımıza ve değerli çalışanlarına, bizlere yaşatmış oldukları milli gurur ve onurdan dolayı teşekkür ederim...





GELECEĞİN HAVACILARI; İSTİKBALİNİZ YİNE BİZİMLE, YİNE YÜKSEKLERDE OLSUN...

Gökjet Havacılık Lisesi, sektördeki 28 yıllık bir tecrübenin kuruluşudur. Okulumuz; Uçak Bakım Gövde-Motor, Uçak Bakım Elektrik-Elektronik, Yer Hizmetleri, Kabin Hizmetleri bölümlerinin yanı sıra; Teknik ve Pilotaj İngilizcesi, terminolojisi ve havacılık eğitimleri ile sizlerle... Siz de Gökjet Havacılık Lisesinde ki yerinizi alın meslekteki yol haritanızı birlikte çizelim. **İSTİKBAL GÖKJET'TEDİR!**



DİKME KISALTMA MEKANİZMASI SHORTENING MECHANISM

Bu yazımızda geçen ay A330 uçağında vuku bulan adjustable link kırılması olayı üzerine, uçak dikmelerinde kullanılan kısaltma mekanizmalarından kısaca bahsedeceğiz.



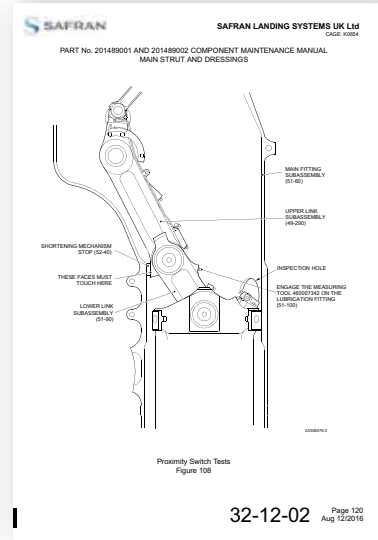
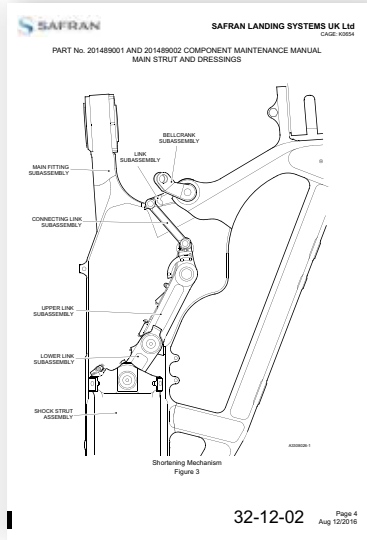
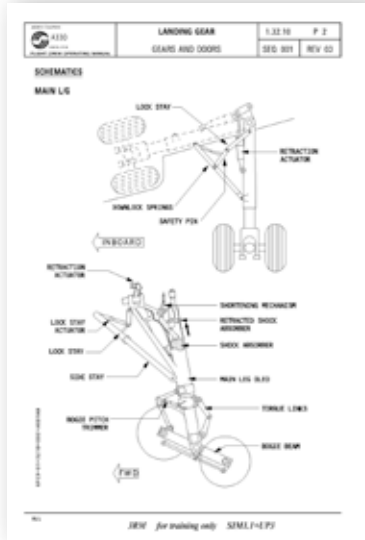
MÜKERREM CEMİL AKGÜL Teknik Eğitmen

Kısaltma mekanizması (Shortening Mechanism) ana iniş takımının (Main Landing Gear- MLG) boyunu, ana iniş takımı toplama esnasında kısaltmaya yarayan mekanizmadır. İniş takımının (camiamızdaki yaygın tabirle dikme diye isimlendirilir) boyu, iniş takım yuvasına (MLG bay) kısaltmadan giremeyecek kadar uzun olan uçaklarda böyle bir işleme ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca A330 uçaklarında bogie beam in açısını da ayarlamak gereklidir.

Pek çok uçakta farklı farklı dizayna sahip kısaltma mekanizmaları vardır. Her ne kadar pek göze çarpmamış olsa da, ülkemizde geçmişte kullanılan BAE Avro 146-RJ uçaklarında dahi ana iniş takımlarında bahse konu sistemden mevcuttu. Bu uçakta dikmenin hareketi ile shock absorber un üst ucunun bağlı olduğu bir krank hareket ederek kısaltma işlemini gerçekleştiriyordu. Benzer şekilde A340/A330 uçaklarının dikmelerinde bulunan kısaltma mekanizması, kayar boruyu (sliding tube) dikme ana yapısının (main dressing) içinden yukarı doğru çekerek dikmenin boyunu kısaltır. Kısaltılma mekanizması, ayarlanabilir bir bağlantı (adjustable link) ve bir mekanik bağlantı sisteminden (system of mechanical links) oluşur.

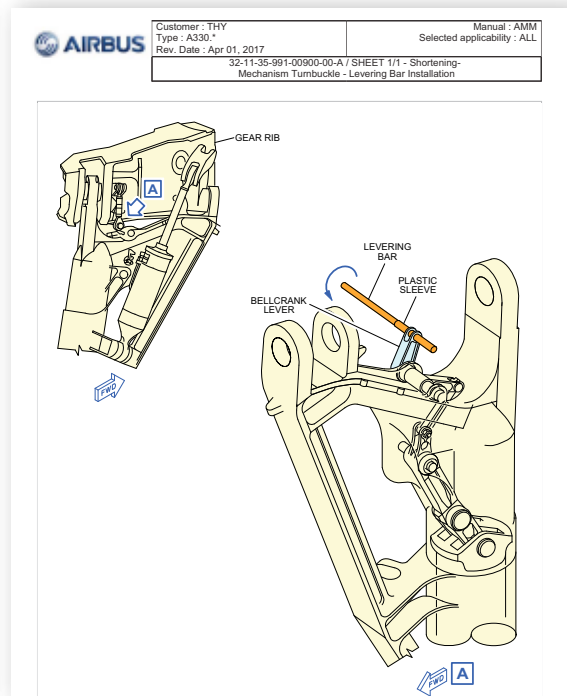
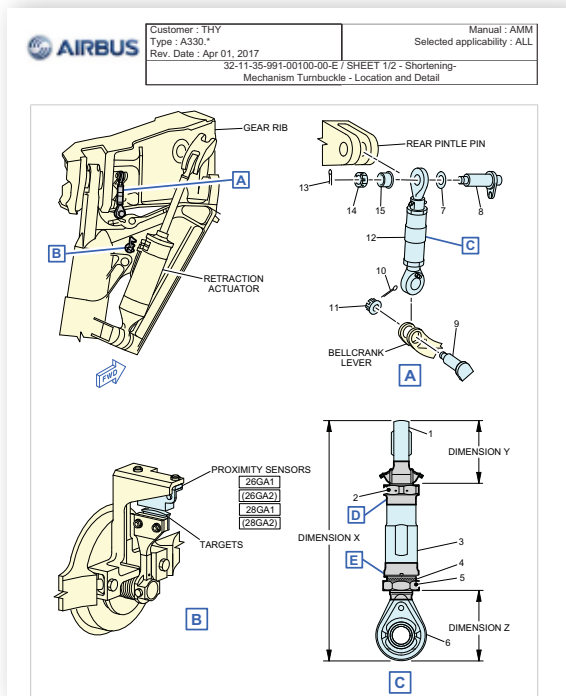
Dikmeler toplanırken, yani iniş takım kolu yukarı (up) pozisyona alındığında, büyük gövdeli uçaklarda lastikleri taşıyan ve ismine bogie beam dediğimiz yapının da açısı ayarlanır. Böylece dikmelerin iniş takımları yuvasına düzgün bir şekilde sığması temin edilir. Bu işlem için bogie beam açısını hidrolik güç vasıtasıyla değiştiren "pitch trimmer" veya "MLG Truck Positioner Actuator" ismi verilen komponentler kullanılır.

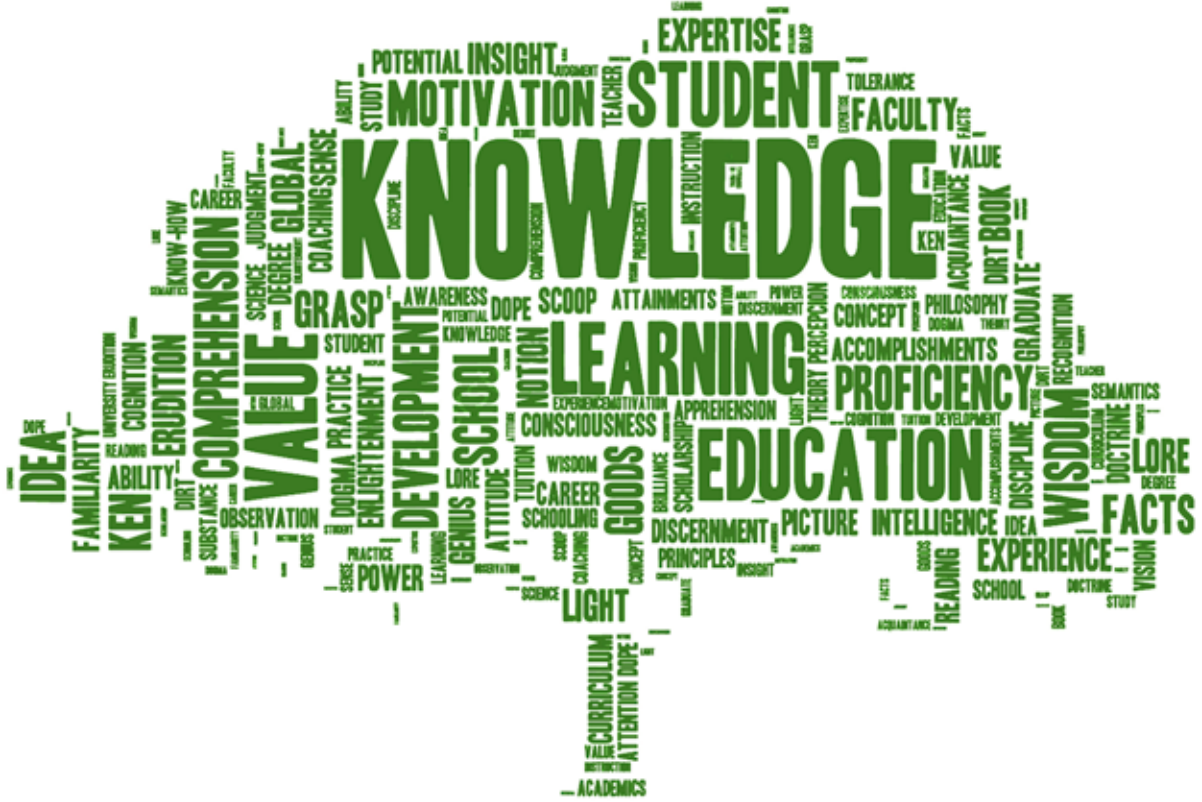
Şekillerde Airbus uçağının dikmesinin üst tarafının içerisi gösterilmektedir. Shock absorber (amortisör) üst ucunun bağlantılarına baktığımızda pek çok link görürüz. Bunlar; lower link, upper link, connecting link, link, bellcrank ve adjustable link tir. Uçak piste doğru alçalırken dikmelerini açtığında, ana yapı (main dressing) içerisinde bulunan amortisör (shock absorber) maksimum uzunluğa erişir (full extend). Bu esnada kısaltma mekanizmasının alt ve üst bağlantı (upper ve lower link) parçaları merkezden kaçık (overcenter) bir doğru oluşturacak konuma erişir. Bu şekilde iken shock absorber a gelen tüm yük üst bağlantı pimi ile ana yapıya iletilir. Üst bağlantıdan sonra bulunan diğer kısaltma sistemi parçalarına iniş, kalkış ve taksideki yükler gelmez.



Uçak kalktıktan sonra dikme toplama işlemi esnasında, iniş takım yuvasında sabit yapıya bağlı bulunan ayarlanabilir bağlantı parçası (adjustable link veya turnbuckle link) hareketi bellcrank a iletilir. Ayarlanabilir linkin itmesi ile dönmeye başlayan bellcrank kendisine bağlı küçük bağlantı vasıtasıyla connecting link i ittirir. Bu hareket upper linkin yukarı doğru hareket etmesine ve kendisine bağlı lower link vasıtasıyla shock absorber in yukarı doğru çekilmesine sebep olur. Tüm bu işlemler mekanik olarak ve dikmenin yukarı doğru hareketi esnasında gerçekleşir. Bu sırada "pitch trimmer" da "bogie beam" i hidrolik güç vasıtasıyla uygun açığa getirmiştir. Dikme, boyu kısalmış ve bogie beam uygun pozisyonda iken iniş takım yuvasına toplanır.

Airbus A330/A340 uçaklarında kullanılan kısaltma mekanizması adjustable link kırılması olayı uçağın inişi için herhangi bir risk oluşturmamaktadır. Fakat bu pozisyonda dikmeler toplanamadığından uçuşun devam ettirilmesi uygun olmamaktadır. Konuyla ilgili yayınlanmış servis bültenler mevcuttur. Kırılma ile ilgili yorumlar, ayarlanabilir bağlantının ayar dişleri etrafına yapılan sızdırmazlık macununun (sealant, bostik) uygun yapılmaması neticesinde, dişlerde oluşan korozyonun linkin kırılmasına sebep olduğu yönündedir. Sealant tatbik edilmeden önce yüzeyin temizlenmesi ve sealant ın düzgün bir şekilde yapılması önemlidir. Nitekim sealant ta çok ufak dahi olsa bir boşluğun kalması, buradan nem ve suyun sirayet etmesine ve korozyona sebep olmaktadır.





BİLGİ VE BİLİNÇ

Ufkumuz nereye kadar gidebilir? İdrak haznemizi bir büyüklüğe; mesela standart bir tenis topu kadar bilince benzetirsek, bir kitap okuduğumuzda da tenis topu kadar anlayışa sahip olabiliriz. Sabah uyandığımızda ve etrafı gözlemlediğimiz her an da tenis topu büyüklüğündeki farkındalıkla hayatımıza devam ederiz. Fakat eğer o bilinç genişletilebilirse bu durumda o okuduğumuz kitabı daha fazla anlar, daha fazla farkındalıkla dışarı bakar ve uyandığımızda da daha fazla uyanıklık içinde oluruz.



UTKU UZUN Teknik Eğitimci

Her birimizin içerisinde saf, titreşim halinde bir bilinç okyanusu var. Beynimizi fiziksel bir donanım gibi ele alırsak, bu donanımın algoritmasını işletmekte olan zihnin kaynağında ve düşüncenin temelinde bu bilinçten bahsedebiliriz.

İşte tam buradan bakıldığında aslında maddenin kaynağında da “bilinç” olduğunu söylemek kuşkusuz hiç yanlış olmaz.

Öyleyse madde nerede ?

Madde işe başlamak için doğru bir nokta.

Tüm fiziksel madde, etrafımızdaki her şey bir frekansın

sonucudur. Bu sonuç şu manaya da gelmektedir; eğer frekansı arttırırsanız maddenin yapısı da değişecektir.

Einstein'dan başlayarak modern fizik bize tüm bu madde dünyasının aslında bir illüzyon olabildiğini vadetti.

"Tüm madde kaynağını bir atomun parçacığının titreşimine neden olan ve bu küçük güneş sistemini bir arada tutan bir kuvvetten alır.

Bu gücün arkasında bilinçli ve akıllı bir zihnin varlığını varsaymalıyız.

Bu zihin tüm maddenin matrisidir. “

Max Planck

Tasvir edilen bu matris o kadar bağıl ki bir küçük ölçeğine baktığımızda diğer parçaları ve onları kapsayan bütünü görüyoruz.

Bunun anlamı aslında gerçekliği bölemiyor oluşumuz, çünkü bir hologramı böldüğümüzde ortaya çıkan parça, diğer tüm parçacıkların dışı yansımasıdır.

Sabun köpüklerinin içerisinde bir örnek aldığımızda içerisindeki daha küçük köpüklerin benzeşmesi gibi.

Bu küçük hologramın herhangi bir yerinde küçük bir görünüşü değiştirecek olursak bu değişim tüm sistem boyunca yansiyacaktır.



Yirminci yüzyılda bu kuramın bilimsel olarak da netleştirilmesinde rol oynayan kuantum fiziği, önceki yüzyıllarda yaşayan bilgelerin felsefesine destek verdi ve bilimin madde görüşü geldi;

'Evrenin aslı bilinçtir'.

Bilgi anahtardır, gerçek olarak düşündüğümüz bu illüzyonun realite matrisi bilginin ta kendisidir. Bilgi fraktallar oluşturur. Bilgi aktıkça ve matematiksel olarak konuşursak birkaç fraktali oluşturdukça bu etki alanı artar. Fraktallar tahmin edilemeyen fonksiyonlardır, böylece artarak bizi daha da tahmin edilemez fonksiyonlara ulaştırırlar



Atom altı boyutta gerçeklik onu gözleyen beklentisi yönünde hareket eder. (Bu konu ile ilgili detayları uteddergi.com Mart 2017 - "Heisenberg ve Belirsizliğin doğası" adlı yazımızdan okuyabilirsiniz)

Dünyanın yapısına nasıl işlediğine bakmaya başladığımızda birden bu yapısının neden böyle olduğu tüm berraklığı ile açığa çıkıyor, çünkü gözlerimizle bakıyoruz ve bunun madde-dünya olduğunu düşünüyoruz. Fakat o sınırsız enerjinin sınırsız frekans aralıklarının içerisindeki ufak ufak bir frekans aralığıdır aslında. Tıpkı holografik bir video kanalı gibi.



Evreni atom altı kuvvetlerin dengesinde olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz.

Atom parçaları kendi ölçülerine göre muazzam bir boşlukta, ışık hızında hareket ederek enerjinin ve bilginin muazzam bir boşlukta dalgalanmasıdır. Bizim görevimiz ise tamamen gözleme dayalı. Ki bu içinde yaşadığımız algıladığımız evreni oluşturmaktadır; evrenimizin neye benzediğini araştırmamıza rağmen hiçbir zaman fraktalların düzenli artarak oluşturduğu bu genişleyen tekrar dahilinde evrenin sınırlarını bulabileceğimiz söylenemez.

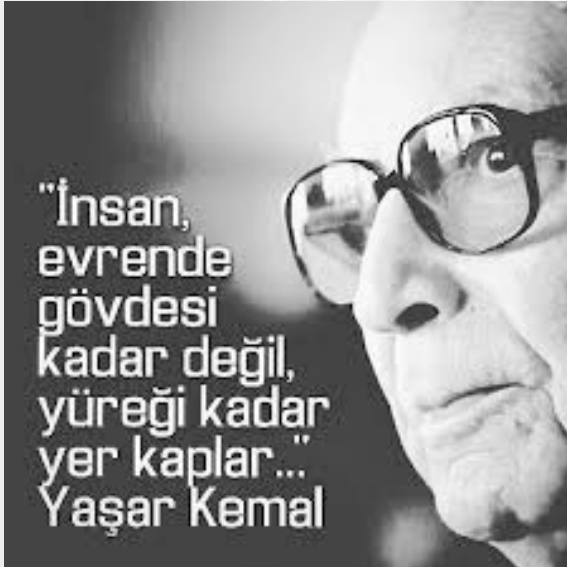
Kuantum dünyada görülen bizim neyden olduğumuzdur çünkü baktığımız her yerde bilinç bir şeyin orada olacağı ümidiyle keşif yapmaktadır.

Bu keşif, bakma, gözlemlene hareketi görmek için yapılan baskıyla bir şeyler oluşturabilme rolüdür. Yaşadığımız her an evreni var ediyoruz.

Bilinç evrenin programlama dilidir.

Bizlerse bilincin orkestra şefleri. Ne yaparsak biz oyuz. Bilinç bizden ortaya çıkanla başlayarak, belirli bir şekilde ayarlanmış bir surette ve belirli bir şekilde hareketle, hedeflenen realiteyi oluşturuyor.

Evrenin aslında madde olduğu inancı korku-hırs-açgözlülük ayrımlarına yol açmaya muktedir. Evrenin aslı bilinç ise önem konusunu davranışlar devralıyor.



Kayıtlara geçmiş bir hafıza kaybı üzerinden bilinci örnekleyecek olursak; 1988 yılında, John adındaki altmış yaşında bir adamın bacaklarındaki ufak bir kan pıhtısının kanına karışıp beyin ana damarlarından birini tıkayarak felce yol açmasıyla eşinin yüzünü tanımadığı anı düşünelim. Konuştuğu kişinin kim olduğunu aslında biliyor olmasının tek nedeni



hâlâ sesini tanıyabiliyor olmasıydı. Artık ne başka kişilerin yüzlerini ne de aynada gördüğü kendi yüzünü tanıyabiliyordu. "Bunun ben olduğumun farkındayım" diyordu. "Gözümü kırınca o da göz kırıyor, ben hareket ettiğimde o da ediyor". Bunun ayna olduğu ortada ama karşımdaki bana benzemiyor. John görme yeteneğinde herhangi bir sorun olmadığını tekrar tekrar vurguluyordu. "Görmemde bir sorun yok, doktor. Nesneler gözlerimin değil zihnimin odağı dışında kalıyor." Daha da önemlisi, alşılmış nesneleri de tanıyamıyor olmasıydı. Kendisine bir havuç gösterildiğinde, "Ucunda püskülü olan uzun bir şey. Resim fırçası mı?" diye soruyordu.

Dünyaya dair algımız normalde öyle basit görünür ki bu yetinin her daim cepte olduğunu sanırız. Bakar, görür ve anlarız. Bu durum, suyun yokuş aşağı akması kadar doğal gelir. Yalnızca John gibi hastalarda görüldüğü üzere bir şeyler yolunda gitmediğinde aslında ne kadar olağanüstü incelikte bir yetiye sahip olduğumuzu fark ederiz. Dünyamızın resmi her ne kadar kolay anlaşılır ve bir bütünlük içerisinde gibi görünse de, aslında bilincimizdeki her biri birden fazla ayrıntılı işleve aracılık eden otuz (belki de daha fazla) farklı görme alanının etkinliğinden meydana gelir.

Konumuzun başında da değindiğimiz gibi; idrak, eğer realite holografik matris ise onun oluşumuna yardım ediyoruz.

Her bir düşüncemiz o düşünceden inşa edilmiş bir gerçekliktir ve her bir düşüncemiz o bağlantılı gerçekliği örmeye başlar.

Kaynak;
- V.S.Ramachandran- Öykücü Beyin
- <http://www.experiencer.org/the-brain-consciousness-and-science-hints-of-immortality-by-bob-davis-ph-d/>

“

YANLIŞ İLETİŞİM, KENDİ GELECEĞİNİZE VE BAŞKALARININ HAYATLARINA MÂL OLABİLİR... HAVACILIK KARIYERİNİZE DÜNYADAKİ HAVACILIK DİLİ, PİLOTAJ VE TEKNİSYENLERİN TEKNİK TERMİNOLOJİ DİLİ ÜZERİNE İNGİLİZCE İLE BAŞLAYIN VE YAPTIĞINIZ TERCİHLERİNİZLE HER ZAMAN BİR ADIM ÖNDE OLUN...

”

➤ **Aviation English & Terminological Courses for Aircraft Maintenance and Engineers**

SHGM ve **ICAO** tarafından belirtilen standartlara ulaşabilmeniz için, sizlere ihtiyacınız olan en iyi performansı göstermenizi amaçlamış ve Havacılık İngilizcesi deneyimi ile sizlere özel Uçak Bakım Teknisyenleri için İngilizce Programı geliştirmiştir. Uzman eğitim kadromuzla İngilizce gelişiminizi sürekli takip ederek başarıya ulaşmanızı sağlamak için tüm bilgi ve deneyimimizi sizlerle paylaşıyoruz.

➤ **Aviation English & Terminological Courses for Pilots**

Havacılık personelinin olağan ve olağan üstü durumlarla başa çıkabilmesi için dinleme, anlaşılır bir telaffuzla konuşma ve iletişim kurma yeterliliğine sahip olması şarttır. İngilizcenin doğru ve etkin kullanılması, iletişimde doğacak aksaklıkları ortadan kaldıracak ve havada herhangi bir hayati problem yaşanmasına engel olacaktır.

Kariyerinizde yükselmeyi amaçlıyorsanız, **ICAO Level 4** ve üzerine çıkabilmeniz için sizleri **ICAO İngilizce** testinde ihtiyacınız olan en iyi performansı göstermenizi amaçlamış ve özel program geliştirmiştir.

Aviation English For Pilots And Aircraft Maintenance Technicians (Terminology)
BEGINNER / INTERMEDIATE / ADVANCED



UÇAK TEKNİSYENİ EĞİTİMİ VE İSTİHDAMI

Değerli okurlar, ilk yazımızda Uçak Teknisyenliği mesleğinin önemini ve zaman içinde değişen durumunu, ikinci yazımızda Uçak Teknisyeni yetiştirmekte olan okulların değerlendirilmesini yapmıştık. Bu serinin son yazısında Uçak Teknisyen adaylarının bilgi eksikliğini giderilmesi ve Uçak Teknisyeni istihdamının tamamına yakınını Uçak Teknisyeni yetiştirmekte olan okulların mezunlarından sağlanmasına yönelik önerilerimizi açıklamaya çalışacağız.



ÖZCAN UZUNOĞLU *Pusula Havacılık*

Sektörel bilgi eksikliğinin giderilmesi için hem aday fazlalığı hem de zaman darlığından dolayı staj dönemlerinin yetersiz olduğu aşikârdır. Bu sebeple sektör oyuncularının bu eksikliği giderilmesine yönelik çalışmaların bizzat içerisinde olması gerekmektedir.

Öncelikle büyük bakım yapma yetkisine sahip EASA PART-145/SHY-145 Onaylı Uçak Bakım Merkezi'nin yeni bir oluşum içerisinde rol alarak kendi Yetkili Uçak Bakım teknisyenlerine vermiş olduğu eğitimleri bir şekilde öğrencilerin kullanımına açmasını ve takibini sağlayacak bir proje geliştirmesi gerekmektedir.

Projeye niçin gerek var?

Uçak Teknisyeni yetiştirmekte olan okullardan mezun olan "Uçak Teknisyeni" adaylarının çoğunluğunun iş yaşamına başladıklarında başlangıç teorik bilgiye kısmen de olsa sahip olabilmektedir. Ancak, söz konusu mezunların gerçek bakım ve bakım merkezi uygulamalarından, havacılıkla ilgili güncel mevzuat ve uygulamalarından, ekosistem birimlerinden yeterli derecede bilgi (information) ve bilite (knowledge) sahip olmadıkları genelde sektörün her seviyesinde mutabık kalınmış bir tespittir.

Proje neleri içermeli

Bu proje ile 2016-2017 akademik yılı başlangıcında, "Uçak Teknisyeni" adayı yetiştirme programlarına sahip,

- Lisans ve ön lisans seviyesindeki 20+1 yükseköğretim,
- Lise seviyesindeki 24 ortaöğretim,

bölümlerindeki binlerce öğrenci, öğrenim programının ilk gününden itibaren, bakım işlevinde en üst seviyedeki Uçak Bakım Merkezlerinde çalışan meslektaşlarından bizzat eğitim alabilme olanağına kavuşmuş olmalıdırlar. Tamamlanan eğitim sonunda bir Sertifika almalı ve öğrencinin "Eğitim Kayıtları" da sektördeki "Uçak Bakım Merkezleri" ve "Havayolları" şirketlerindeki teknik yöneticileri ile paylaşılmalıdır.

Sertifika içeriğinde alınmış olan tüm eğitimler ayrıca belirtilmektedir. Bu sebeple bu proje sadece eğitim projesi olmayıp aynı zamanda bir "İnsan Kaynakları" destek projesi olmalıdır.

Proje kapsamında 10'ar öğrenciden oluşan KOÇLUK sistemi devreye sokulmalıdır. Her bir 10 öğrenci grubu, tecrübeli bir yönetici ve/veya Uçak Bakım Teknisyeni'ne bağlanmalı ve okul yaşamları boyunca ve işe girme



aşamasına kadar Koçluk hizmeti almalıdırlar. İşe girme aşamasında Eğitim Sertifikasına ilave olarak Koçluk raporu oluşturulmalıdır.

Sonuç olarak, böyle bir proje üretildiğinde bundan en kazançlı çıkacak olan havacılık bakım sektörü olacaktır. İstihdam edecekleri Uçak Teknisyeni adayları daha hazır olarak geleceklelerinden dolayı hem adaptasyon süreci hem de yetkilendirme süreci kısılacak ve aynı zamanda bilgi eksikliğinden oluşabilecek hata oranı minimuma düşeceğinden maddi kazanç sağlayacaklardır.



HAVA ARACI BAKIM TEKNİSYENLER GÜNÜ

Wright kardeşlerin ilk uçuşunu mümkün kılmak için yaptığı katkılardan dolayı Charles E. Taylor'ın doğum günü 24 Mayıs; Amerika Birleşik Devletleri'nin pek çok eyaletinde Ulusal Hava Aracı Bakım Teknisyeni Günü olarak kutlanmaktadır. FAA tarafından da onaylanan 24 Mayıs'ın yakın gelecekte Uluslararası boyut kazanacağı düşünülmektedir. Taylor'a, sivil ve askeri havacılıkta çalışan, hava araçlarının uçuş emniyetini sağlayan on binlerce Havacılık Bakım Teknisyenine, teşekkür etmek ve onları takdir etmek için böylece özel bir gün atfedilmiştir.



BEYTULLAH AKKAYA

Orville ve Wilbur Wright kardeşler dünyanın ilk başarılı uçak keşfi, inşaatı ve uçuşu için övgülerin çoğunluğunu alıyorlar ve bunu da kesinlikle hak ediyorlar. Ancak 1903 yılının Aralık ayında gerçekleşen ilk uçuşun arkasında, aynı derecede önemli ama çok daha az bilinen ve kutlanan bir havacılık öncüsü vardır. Bu kişi ilk uçak mekanikçisi Charles E. Taylor'dır. Bay Taylor, Wright Kardeşlerin mekanikçisidir. Maalesef tarih, Taylor'ın havacılığa yaptığı katkıları neredeyse unutmuştur. Orville ve Wilbur, Wright Planörünü çalıştırmak için bir motora ihtiyaç duyduklarında, isteklerine göre üretim yapan bir tane üretici bulamadılar. Sonunda Wright Flyer için bir sürü parçanın yapımında ve montajında yardımcı olan Taylor'dan gerekli olan motoru yapmaları konusunda yardım istediler.

Tamamı metal bir bloktan başlayıp; bir matkap, torna tezgahı ve bazı basit el aletleri gibi temel araçları kullanan Taylor, ilk uçak motorunu yapmıştır. Wright kardeşler, 180 libreden fazla ağırlığa sahip olmayan ve 8-9 beygir gücü üreten bir motora ihtiyaç duyduklarını hesaplamışlardır. Taylor sahip olduğu beceri ve bilgiyi kullanarak Wright kardeşlere 150 libre ağırlığa sahip dört stroklu, dört silindirli ve 12-13 beygir gücünde bir motor üretmiştir. Tüm bunlar Aralık 1903'te sadece altı hafta içinde gerçekleştirilmiştir. Taylor, Wright kardeşlerin kullandığı planörü, motorla birleştirip ilk kontrollü güç haline getiren, pilotla birlikte ve sürekli uçuş yapmak için inşa eden adam olarak tarihteki yerini almıştır.

Fakat tarih, Wright Glider'ı Wright Flyer'a çeviren kişiyi neredeyse unutmıştır. Charles E. Taylor bu işi yaparak dünyada yeni bir işin, yeni bir mesleğin ortaya çıkışını sağlamıştır. Sayesinde Hava Aracı Bakım Teknisyenliği adında yeni bir meslek doğmuştur. İşte bu süreç Taylor'ı, dünyanın ilk Hava Aracı bakım teknisyeni yapmıştır. Günümüzde Taylor'ın ayak izlerini binlerce erkek ve kadın Hava Aracı Bakım Teknisyeni takip etmektedir.

Charles E. Taylor gibi bu meslekte çalışanlar inanılmaz bir yükün altındadırlar. Bu yük ise Uçuş Emniyeti'dir!... Daha emniyetli bir gökyüzü için hava araçlarının bakım ve onarımları çok önemli hale gelmiştir. "Eski ya da yeni hava aracı yok, bakımlı ya da bakımsız hava aracı vardır" sözü işin özetidir aslında. Aldıkları her karar, yaptıkları her iş; mükemmel ve hatasız olmak zorundadır. Günümüzün Bakım Teknisyenleri, üretimden revizyona, hat bakımından üs bakımına kadar aynı prensipler doğrultusunda işlerini ciddiyetle ve gururla yapmaktadırlar. Günümüzde de Taylor gibi vitrinde olmayan, işin mutfağında canla başla, gece gündüz, soğuk sıcak demeden uçakların emniyetli ve sorunsuz uçmalarını sağlamak için çok büyük fedakârlıklarla, % 100 uçuş emniyeti hedefiyle başarılı ve özverili bir şekilde arka planda görünmeyen kahramanlar olarak çalışmaktadırlar.



Gelecek sefer uçarken ya da uçmayı planlıyorken veya gökyüzünde bir uçak izi gördüğünüzde, sahne arkasında görünenin ötesinde her zaman fedakârca ve gururla işini yapan uçağın her sistemine hakim, her vidasına, somununa dokunmuş, onların düzgün çalışmalarını sağlayan sayısız bakım teknisyenini de düşünün.

Sonuç olarak; Ülkemiz Sivil Havacılık Sektörü 2016 yılı sonunda toplam 1417 sivil hava aracına ulaşmış olup sadece iç hatlarda 100 milyondan fazla yolcu uçmuştur. Bu hava araçlarının sorunsuz, zamanında ve emniyetli uçmalarını sağlayarak bu yolcuların hayatlarına direk ya da dolaylı olarak bir şekilde dokunan Hava Aracı Bakım Teknisyenleri, kendilerini motive edecek ve teşekkür anlamına gelecek özel bir günü hak etmektedirler.

24 Mayıs'ın ülkemizde "Hava Aracı Bakım Teknisyenler Günü" olarak kutlanması ve bugüne sahip çıkılması biz görünmez kahramanların hedefi olmalıdır. Ulusal anlamda yapılması gerekli tüm girişimleri yaparak bugünün ülkemizde kutlanması için başta UTED, SİMED ve TALTA vb. sivil toplum kuruluşlarının konuya sahip çıkmaları çok önemli olacaktır.





OSEO PROJESİ

Esenler Kazım Karabekir İlkokulu ile Pendik Ayazma İlkokulu öğretmenlerinin birlikte yürüttüğü OSEO (Odamız Sınıf, Evimiz Okul) Projesi Eğitimde Yenilikçilik Ödülleri Eğitim ve Öğretime Erişim ve Yönlendirme Kategorisinde İstanbul Bölgesinde saha ziyaretlerine kalmayı başaran iki projeden biri olmuştur.



ZEYNEP ÇINAR / BAŞAK SEYMEN Sınıf Öğretmeni

Ülkemizde birden çok engeli olan çocukların eğitimi ile ilgili kamu/özel kurum ve program hazırlıkları başlangıç seviyesindedir. Bu çocuklar için sınıf oluşturma çalışması kısıtlıdır. Bu bireylerin eğitimleri, öncelikle ailelerinin bilgilendirilmesi ve desteklenmesi temeline dayalı olarak, gezerek özel eğitim görevi verilen öğretmenler tarafından kurumlarda ve evlerde sürdürülmektedir.

Birden çok engele sahip çocuklar genellikle daha ağır olan engeline göre sınıflandırılmakta ve o engel için açılmış okullara yerleştirilmektedir. Ancak son yıllarda özellikle Amerika ve Avrupa'da birden çok engele sahip olan çocuklar için okullar ve enstitüler açılmış olup bireyin problemlerinin bütünü ve yetenekli olduğu özelliklerinin göz önünde bulunduran bireyselleştirilmiş eğitim ve rehabilitasyon programları desteklenmektedir.

Çok engellilik, eğitimsel açıdan değerlendirildiğinde, duyuşsal (görme, işitme vb.), zihinsel ya da başka türlü bir fiziksel işlev bozukluğunu değil, bu durumun yol açtığı karmaşık eğitim sorununu ifade eder. Bu tanıma dikkate aldığımızda çok engelli çocukların gereksinim duyduğu hizmetlerin ve eğitimin sağlanacağı yerin yeni bir tip okul olması gerektiği anlaşılır.

Birden çok engele sahip çocuğun eğitimindeki amaç tüm gelişim alanlarındaki mevcut yeteneklerini geliştirmek ve topluma uyumunu sağlamaktır. Bu eğitimde ekip yaklaşımı ve aile ile iş birliğine yönelik takım çalışması önemlidir. Çok engelli çocuğun diğer çocuklar gibi güven, sevgi gibi temel gereksinimleri vardır ve bunlar karşılanmalıdır. İlk yaşlardan başlayarak grup etkinliklerine katılması desteklenmelidir. Bu çocukların genel eğitim sınıflarına yerleştirilmesi önemlidir. Eğitim programı

hazırlanırken tüm testler ve değerlendirmeler göz önüne alınmalı ve program hem çocuğun bireysel ihtiyaçlarını karşılamalı hem de diğer çocukların eğitim programına uyum sağlanmalıdır. Esnek, çekici, yaratıcı faaliyetler olmalı ve çocuğun motor gelişim düzeyine uygun tutulmalıdır.

Ağır derecede çoklu engeli olan bireylerin okulda eğitime katılamamaları, akranlarıyla birlikte paylaşımlarda bulunamamaları, topluma uyum sağlamakta zorlanmaları, destek eğitim ortamının (evde veya okulda) sadece öğretmen ile sınırlı oluşu ile öğrenmenin sıkıcı ve yorucu hale gelişi bu projenin ortaya çıkışında etkili olmuştur.

Ağır derecede çoklu engeli olan ve yaşlarına göre hızlı bir büyüme gösteren serebral palsili öğrencinin okuluna getirilip götürülemedesinden dolayı evde destek eğitimine başlandı. Görevli öğretmeniyle birebir eğitim alan öğrencinin okul ortamından soyutlanması anlamına gelen bu durum öğrencinin akranlarından uzak kalmasına, sosyalleşememesine, okula özleminin artmasına ve mevcut yeteneklerini geliştirmesinde zorluklar ortaya çıkmasına neden oldu.

Bu proje ile evde destek eğitimi alan çoklu engeli olan serebral palsili bu öğrencinin tüm gelişim alanlarındaki mevcut yeteneklerini geliştirmek ve topluma uyumunu sağlamak için ona özel yeni bir okul tipi oluşturuldu. Bu okulda engelsiz bireyler ile aynı ortamı paylaşması sağlandı. Hazırlanan eğitim



programı ile hem çoklu engeli olan öğrencinin hem de diğer öğrencilerin aynı eğitim durumlarını paylaşması amaçlandı. Çoklu engeli olan öğrenci kendini geliştirerek topluma uyum sağlarken diğer öğrenciler de toplum hizmeti yapmış oldu.

İlk derslere başlanmadan önce öğrencilerin ve ailelerin, engelli öğrenci ve ailesiyle tanıştırılması sağlandı. Her tanışma özel olarak gerçekleştirildi. Böylece ailelerin ve çocukların ilk tepkileri izlendi ve projedeki olası risk durumları için tedbirler alındı.

Uygulama aşamasında engelli öğrencinin evindeki bir oda sınıfa dönüştürülmüştür. Fiziki açıdan rahat





edebileceği, grup arkadaşlarıyla rahat iletişim kurabileceği bir oda sınıf olarak düzenlenmiş, okul projesindeki 5 öğrenci ile güvenli bir ortamda eğitim öğretim yapılabilmesi sağlanmıştır. İlk dersler uyum dersleri olarak düşünülmüştür. Çoklu engeli olan serebral palsili öğrencinin fiziksel engel oranı %92'dir, öğrencinin kaslarını kontrol edemediğini düşündüğümüzde ani hareketler yapması olağandı. Bu durumla ilgili herhangi bir sorun çıkabilme olasılığından dolayı ilk uyum derslerinde sınıfa materyaller yerleştirilmedi.

Çoklu engeli olan öğrencinin kendisini okuldaymış gibi hissedebilmesi için gerekli materyaller sonraki derslerde sınıfa getirildi ve öğrencilerle beraber eve yerleştirildi, mutlu olabilecekleri bir uygulama ortamı hazırlandı.

Engelli öğrencinin oturmasına uygun sandalyesi olmadığı için engelli öğrencinin talebiyle ilk derslerde çocukların sıraları ile engelli öğrenci arasında seviye farkı olmaması için öğrenciler geleneksel sınıf

ortamındaki gibi sıralara oturtulmadı. Öğrenciler yere oturarak ve engelli öğrencinin görebileceği şekilde derslere katıldı. Bu uygulama projeye katılan hiçbir öğrencide olumsuz bir etki yaratmamıştır. Yakın temas halinde bulunmaları aralarındaki bağı kuvvetlendirmiştir. Daha sonra engelli öğrencinin gönüllü insanların çabalarıyla alınan destekli sandalyesine kavuşmasıyla öğrenciler normal bir şekilde öğrenim görmeye başlamışlardır.

Sınıfa dönüştürülen oda ve okula dönüştürülen evde haftanın bir günü yapılan derslerde çoklu engeli olan öğrencinin seviyesine uygun belirlenen kazanımlar, 5 öğrenci ile düzeylerine uygun bir şekilde oyunlar, dramalar, şarkılar, hikayeler kullanılarak işlenmiştir.

Amaç çoklu engeli olan öğrencinin sosyal gelişimini desteklemek ve çocukların sürekli iletişim halinde olmasını sağlamak olmuştur. Öğrencilerin herhangi birinin devamsızlığında, çoklu engeli olan öğrencinin devamsızlık yapan arkadaşını merak ettiği, özlediği, sorular sorduğu gözlemlenmiştir. Sınıfa gelen her öğrenciye günlükler yazdırılmış ara ara bunlar okunup değerlendirilmiştir.

Bu günlüklerde projeye gelen öğrencilerin duygusal farkındalıklarının geliştiği, empati duygularının üst seviyelere ulaştığı ve çoklu engeli olan öğrencinin hem akademik hem sosyal hem de psikolojik gelişiminde hızla ilerleme kaydedildiği görülmüştür.

Yarı yıl tatilinden hemen önce yapılan derste öğrenciler pasta kesip birbirlerine hediyeler vermiştir. Aynı zamanda engelli öğrenciye okul idaresi ve öğretmenin düzenlediği karne okula getirilerek okul ortamında verilmiştir. Böylece oluşturulan destek okul modeli mevcut sistem ile birleştirilmiştir.

OSEO (Odamız Sınıf, Evimiz Okul) projesinde eve gelen öğrencilerin aileleriyle ve okuldaki sınıf öğretmenleriyle yapılan görüşmelerden, uygulama esnasında tutulan gözlem formlarından ve öğrencilerin her ders için tuttuğu günlüklerden yararlanılarak her bir öğrencinin engelli bireylerle ilgili duyarlılıklarının arttığı, öğrenme-öğretme isteklerinin çoğaldığı görülmüştür.

Engelli öğrencinin elleri kalemi tutamadığı için onunla beraber kalem tutmaya çalışmışlar, tam olarak konuşma becerisi gelişmemiş olduğu için onun her yarım cümlesini tamamlama eğilimi göstermişlerdir. Öğrenciler eğitim sırasında gönüllü olarak toplum hizmeti de yaparak kendi bilgi ve birikimlerini başka ortamlarda diğer insanlara aktarabilecek duruma ulaşmışlardır. Derslerde anahtar rol üstlenmişler, yaparak yaşayarak öğrenme ortamının aktif bileşeni olmuşlardır.

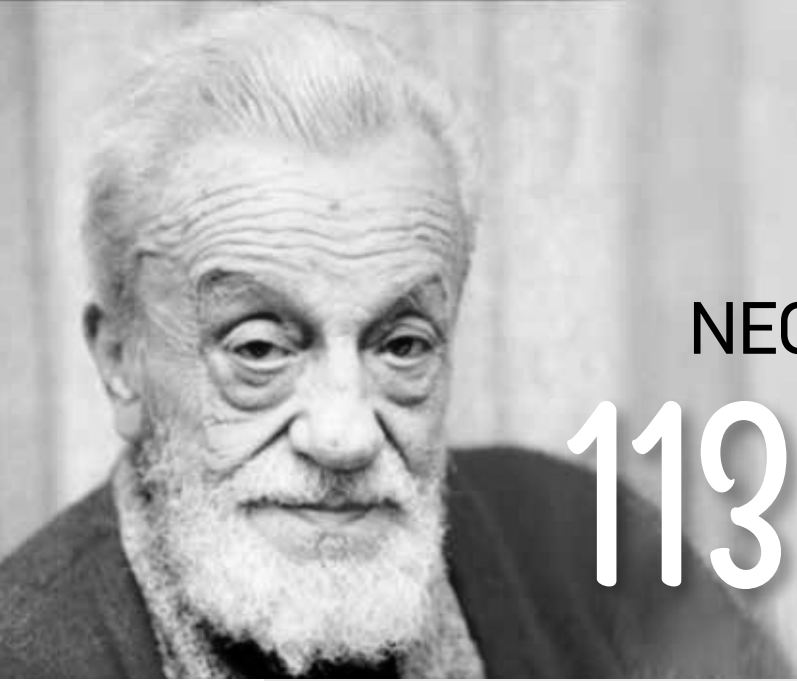


41 Ülkeden 170 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde

BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines  **com**



NECİP FAZIL KISAKÜREK

113 Yaşında

1904'ün 26 Mayıs'ında dünyaya gelen Necip Fazıl Kısakürek'in hareketli bir eğitim hayatı olmuş. İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesinde Felsefe eğitimi almış ancak yarıda bırakarak Paris'e gitmiş. Burada ise boş durmamış ve Sarbonne Üniversitesi'nde Felsefe eğitimine devam etmiş. Fakat yine bu okulu da yarıda bırakarak yurda dönmüş. Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi'nde, Devlet Konservatuarı'nda ve İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi'nde çeşitli dersler vermiş.



ORHAN ŞEKERCİ Uçak Teknisyeni

Ancak asıl eğitim hayatı bu değil. Onun için hayatı tanıma, gerçekleri ayırt etme yetisi kazandıran eğitim ise Seyyid Abdülhakim Arvasî ile tanıştıktan sonra başlıyor. Bu tanışmadan sonra siyasî, fikrî, felsefî ve dinî bakımdan bambaşka biri haline gelen Necip Fazıl, önceki hayatının ona artık ne kadar boş geldiğini şu mısralarla anlatmış:

"Tam otuz yıl saatim işlemiş ben durmuşum
Gökyüzünden habersiz uçurtma uçurmuşum
Diyorlar bana, kalsın şiir de söz de yerde
Sen araştırsın, göklere çıkan merdiven nerde
Anladım işi; san'at Allah'ı aramakmış
Marifet bu! Gerisi yalnız çelik çomakmış"

Artık Necip Fazıl Kısakürek'in hayatı gibi edebî eserleri de bambaşka bir şekle bürünmüştür. Şiirlerinin bu dönemden sonra en baskın yanı Allah'ı aramak teması üzerindedir. Özellikle bu dönem 1943 yılları sonrasına denk düştüğü için Necip Fazıl Kısakürek hayatını yeniden düzenleyen bu fikirleri dile getirdiğinde sık sık yasaklarla ve baskılarla karşılaşmıştır. Allah demenin bile yasak olduğu o dönemlerde Necip Fazıl Kısakürek "Büyük Doğu"

fikrini yani Anadolu İslam tecrübesinin yeniden diriltilmesi fikrini öne sürmüştü ve arkasında durmaktan hiç vazgeçmemiş. "Büyük Doğu Nesli"ni diriltmeye ömrünü adayan Üstat bu konudaki duygu ve fikirlerini şu şekilde dile getirmiş:

"En ulvî tecrid ve mânâlandırmalara, çok defa en süflî teşhis ve maksatlandırmalar musallattır. Kendimi bunlardan korumak için, sadece yavan bir isim delaleti yüzünden davaların en çıkmazı, en kabasıyla aramızda benzerlik arayacak vehimleri şimdiden kovalım. 'Büyük Doğu'nun kucakladığı ve bütünleştirdiği Şark, vatan sınırları dışında herhangi bir ırk ve coğrafya planına bağlı değildir. Biz 'Büyük Doğu'yu, öz vatanımızdan başlayarak güneşin doğduğu istikameti kurcalayan bir madde ve kemiyet zemininde aramıyoruz. Biz 'Büyük Doğu'yu, vatanımızın bugünkü ve yarınki sınırlarıyla çevrili bir ruh ve keyfiyet planında arıyoruz. O, kendini mekân çerçevesinde değil, zaman çerçevesinde gerçekleştirmeye talip..."

1943-1978 yılları arasında 512 sayı yayımlanan "Büyük Doğu Dergisi" fikirlerini yaymada önemli bir zemin olmuş. Dergi çok defa durdurulsa da toplatılsa da

Necip Fazıl yazılarına başka gazete ve dergilerde de ara vermeden devam etmiş. Necip Fazıl'ın sevilmesinin, büyük bir kitleye hitap edebilmesinin en büyük sebeplerinden biri azmi ve yılmayışı, ne olursa olsun davasının ardında durabilmesidir. Nitekim fikirlerinin sonraki nesillere aktarılması hususundaki vasiyeti şöyledir:

"Fikir ve duyguda vasiyete lüzum görmüyorum. Bu bahiste bütün eserlerim, her kelime, cümle, mısra ve topyekûn ifade tarzım vasiyettir. Eğer bu kamusluk bütününü tek ve minicik bir daire içinde toplamak gerekirse söylenecek söz Allah ve Resulü'nden başka her şey, hiç ve bâtil demekten ibarettir."

"Son günüm olmasın çelengim, top arabam

Beni alıp götürsün tam dört inanmış adam"

Bir ömre sığmayan buhranlı ve mistik düşünce yapısı ve fikrî mücadele, birkaç cümle ve sayfayla ifade edilemeyecek kadar yoğun ve derindir. Bu sebeple Necip Fazıl Kısakürek'i, sevenlerinin deyişiyle 'Üstad'ı ya da diğer bir deyişle 'Şairlerin Sultanı'nı gerçekten anlamak için, onun da istediği ve vasiyet ettiği üzere topyekûn eserlerini, idrak ederek okumak gerekecektir.

Son olarak Yahya Düzenli'nin Necip Fazıl Kısakürek'in düşünce yapısı ve fikrî hayatı ile ilgili özet mahiyetindeki şu sözleri paylaşmak isterim.



"Necip Fazıl'ın doğrudan radikal olarak 1943'te başlayan hareketli hayatını, mücadele hayatını, kavgalı hayatını ve 83'te sona eren hayatını; yani kırk yıllık mücadele hayatını bir cümleyle anlatacak olursak; Necip Fazıl'ın hayatı bir hesaplaşmanın tarihidir. Köklerinden, medeniyetinden kopmuş; ne kendisi kalabilmiş ne de başka dünyalara ait olabilmiş, zorlama aidiyetlere oturmayan, bloklaşmış, katılaşmış bir sisteme, düşüncelere ve bunun yücesel heykeller halinde bir mücadele verenlere karşı bir mücadele hayatından ibarettir."



BİR MAVİ SÜRGÜN: RODOS

Rodos, Ege denizinde bulunan en ünlü, en tarihi, en turistik, en güzel adalardan birisi. 12 adaların en büyüğü olarak biliniyor. Evliya Çelebi'nin "Çok memleketler gördüm, böylesine rastlamadım" dediği ada. Rodos, hep merak ettiğim ancak bir türlü gitmeye fırsat bulamadığım bir yerd.



DR. HANDAN DİKER Öğretim Görevlisi, Yeditepe Üniversitesi







Eski dönemlerde bir sürgün yeri olan Rodos günümüzde cennetle özdeş bir mekân. Bir hava alanı olan ve uçak ile de gidilebilen Rodos'a deniz yolu ile gittim ve tam da beklediğim gibi, beni Rodos Kalesi karşıladı. Kaleye verilen isim şu: Rodos Şövalyelerinin Büyük Sarayı. Burası o kadar görkemli ki anlatamam. Ancak insanda uyandırdığı ilk etki adeta bir kalkan gibi adayı koruyor olması. Çok sağlam, güçlü ve görkemli bir görünümü var. Kalenin yapılışı İÖ 7. yüzyıla ve Bizanslılar zamanına kadar gidiyor. İlk yapıldığı zaman hisar olarak yapılmış. Ancak Rodos

Şövalyeleri, Rodos'u işgal edince burayı saraya çevirmişlerdir. Rodos Şövalyelerinin adaya gelmesi ise, 1309 yılında Kudüs kentinin Müslümanların eline geçmesi nedeniyle. 1522 yılında ada bu kez Osmanlı İmparatorluğu tarafından ele geçirilmiştir. Ve tamı tamına 400 yıl Osmanlıların himayesinde kalmıştır. Bu süre içerisinde Osmanlılar çok sayıda okul, medrese ve yol yaptırmıştır. Bunlar günümüze kadar gelmiştir. Örneğin bunlardan 11 cami, 18 mescit, 12 çeşme, 3 hamam ve saat kulesi kalmış durumdadır.

Sıralayacak olursak, Romalılar, Saint Jean Şövalyeleri, Osmanlılar ve İtalyanlar. İşte Rodos'un tarihi bunlarla şekillenmiştir. 1947 yılında ise Yunanistan'a katılmıştır.

Adanın kalbi Eski kent (Old Town) adı verilen yer. Burası, etrafı yüksek surlarla çevrili 6 tane kapıdan oluşan ve Rodos Şövalyeleri tarafından inşa edilmiş bir turistik bölge. Kale surları 4 km boyunca uzanıyor.





Old Town'da gezerken şövalyelerin evlerine, camilere ve kiliselere rastlıyorsunuz. Burası, Şövalyeler, Türk ve Musevi Mahalleri olmak üzere 3 bölgeye ayrılıyor. Tarih, yeme içme, alışveriş kısaca her şey burada iç içe geçmiş durumda. Bu bölge aynı zamanda, Unesco dünya mirası listesinde bulunuyor. Şövalyelerin konakladığı ünlü Şövalyeler sokağında ise iki sıralı hanlar bulunuyor. Bu sokak oldukça uzun ve etkileyici...

Şövalye denince aklımıza hemen korsanlık geliyor. Aslında Rodos şövalyeleri hasta ve yoksullara bakmak amacı ile kurulmuş bir tarikat yapılanmasından ortaya çıkmıştır. Kudüs'te bu şövalyelere hasta bakıcı deniliyordu. Bu şövalyeler Rodos'u ele geçirdikten

sonra kutsal amaçlarından tamamen uzaklaşarak korsanlığa başlamışlardır.

Old Town'da, bir de Osmanlı döneminden kalma Kanuni Sultan Süleyman Camii bulunuyor. Bu bölgenin en merkezi noktası, Hipokrat Meydanı... Bütün adresler, tarifler, bu meydana göre veriliyor. Old Town'un dışında bir de "Yeni Kent" var adada. Burası sıra sıra lüks otellerin çevrelediği uzun bir sahil şeridine sahip olan bir bölge...

Rodos'a gitmek oldukça kolay... Marmaris'ten haftanın her günü, birkaç kez, Bodrum ve Fethiye'den de haftanın belli günleri Feribotla adaya ulaşabiliyorsunuz. Ayrıca uçakla da gelebiliyorsunuz.





Rodos' ta çok sayıda Türk yaşıyor. Adanın ünlü limanının adı Mandraki. Burası yat limanı olarak hizmet veriyor. Limandan sahil boyunca yürüdüğünüzde çok sayıda kafe, plaj sizi karşılıyor. Plajları, hele denizi çok güzel... Rodos'a kadar gidip de denize girmeden dönmek olmazdı. Ben de kısa bir deniz molası ile kendimi ödüllendirdim. Adanın en



ünlü koyu ise merkeze yaklaşık 25 dakika uzaklıktaki Anthony Quinn koyu. İsminden de anlaşılacağı gibi ünlü artistin gelip yüzüğü koya onun ismini vermişler. Burası kayalık ve yeşillik bir alan...

Rodos' la özdeşleşmiş bir simge var. O da ünlü Rodos heykeli. Günümüzde artık mevcut olmayan bu heykelle ilgili çeşitli rivayetler dolaşıyor. İÖ 3. Yüzyılda meydana gelen bir depremde yıkıldığı söyleniyor. Şu anda heykelin durduğu yerde (Mandraki Limanı) heykelin dev ayaklarının bastığı yer olarak düşünülen yerde Elefos ve Elafina isimli iki geyik heykeli yer alıyor.

Rodos büyük ama gezmesi oldukça keyifli bir ada. Limandan kalkan turist otobüsleri ile adayı baştanbaşa gezebiliyorsunuz. Ya da araba





kiralayabiliyorsunuz. Adayı dolaşırken zemin taşlarına ister istemez gözünüz takılıyor. O kadar güzel ve etkileyici ki anlatamam. Adeta bir sanat eseri olarak adlandırabileceğimiz, ünlü Khoklakia Mozaikleri imiş bunlar. Adada çok güzel restoran ve kafeler var. Deniz ürünleri hem çok bol hem de lezzetli. Fiyatı da oldukça ucuz. Yunan mutfağını hep çok sevmişimdir. Nedeni de bizim mutfağımıza çok benzemesinden olsa gerek.

Rodos adası için iki sıfat kullanılıyor: Güneş ve gül adası. Bu benzetmeyi çok sevdim. Rodos'tan ayrılırken limandan uzun uzun kaleyi seyrettim. Turkuaz renkli denizini selamladım ve şövalyelere el salladım. Beni ortaçağa götüren bu kocaman adayı inanin bırakmak istemedim. Mutlaka gidin, görün gezin ve ortaçağı yaşayın. Çok seveceksiniz ve dinleneceksiniz.



Uçurtma Festivali'nde Rengârenk Gökyüzü

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen, 5. İstanbul Uluslararası Uçurtma Festivali renkli görüntülere sahne oldu.

Maltepe Sahili'nde 20 Mayıs Cumartesi günü başlayan festivalin ilk gününde, yabancı konuklar birbirinden ilginç uçurtmalarını sergiledi. Gökyüzünde süzülen, vatoz balığı, uçak, ahtapot, Sünger Bob, gibi birbirinden değişik karakterlerden yapılmış uçurtmalarla İstanbullulara görsel bir şölen sundu.

İstanbul'un çeşitli semtlerinden festival alanına gelen binlerce kişi, bir yandan uçurtmalarını uçururken,

diğer yandan güzel havanın tadını çıkardı. Festivalde vatandaşlara etkinlikte 15 bin ücretsiz uçurtma dağıtıldı.

5. İstanbul Uluslararası Uçurtma Festivali 'ne dünyanın 6 kıtasından, 15 ülkesinden, yaklaşık 40 kadar uçurtma otoritesi ve uçurtmayla ilgili STK'ların yöneticileri katıldı. Katılımcı ülkeler, ilginç uçurtmalarını gökyüzünde uçurarak, İstanbulluların beğenisine sundu.





Türkiye adına festivale katılan ve aynı zamanda festivalin teknik desteğini de veren İstanbul Uçurtmacılar Derneği Türk Uçurtma takımına ait 60 m2'lik Türk Bayrağı şeklindeki uçurtmadan alanda bulunanlara küçük oyuncaklar, şekerleme ve çikolatalar atıldı. Vatandaşlar gökyüzünden gelen hediyeleri kapmaya çalışırken ortaya ilginç görüntüler çıktı.

Festivalin açılış töreninde, katılımcı ülkelerin temsilcileri sahnede toplanarak, tek tek vatandaşlara tanıtıldı. Törende bir konuşma yapan İstanbul Uçurtmacılar Derneği Başkanı Mehmet Naci



Aküz; festivalin Türkiye'nin tanıtımına büyük katkıda bulunacağını söyleyerek, detaylar hakkında vatandaşlara bilgiler verdi. Aküz, festival kapsamında çok renkli görüntülerin oluştuğunu söyledikten sonra bütün katılımcı ülkelerin temsilcileri birlikte hatıra fotoğrafı çekti.

Maltepe sahilinde Cumartesi günü yapılan gösterilerle başlayan festivalin ikinci gününde de keyifli aktiviteler gerçekleşti. Düzenlenen uçurtma atölyelerine





katılan çocuklar ve uçurtma severler tüm ülkelerin stantlarında kurulan uçurtma atölyelerinde ücretsiz olarak verilen malzemelerle kendi uçurtmalarını kendileri yaptı. Yapılan uçurtmalar daha sonra gökyüzüyle buluştu.

Yağmurun dinmesinin ardından, günün ikinci ve en önemli etkinliği olan uçurtma yarışmalarına geçildi. Yerli ve yabancı konuklar için ayrı ayrı gerçekleştirilen yarışmalar üç kategoride yapıldı.

Türkler arasında yapılan yarışmada Uçurtma severler 'En Yüksek Çıkan Uçurtma', 'En İlginç Uçurtma' ve 'En Güzel Uçurtma' dallarında yarıştı.

Profesyoneller arasındaki yarışmalar ise 'En Büyük Uçurtma', 'En Küçük Uçurtma', 'En Sanatsal Uçurtma' ve 'En Sportif Uçurtma' olmak üzere 4 ayrı kategoride yapıldı. Yarışmalar oldukça heyecanlı ve çekişmeli geçti. Jüri üyeleri, yarışmaya katılan birbirinden ilginç ve görkemli uçurtmalar arasında seçim yapmakta zorlandı.

Profesyoneller arasında düzenlenen yarışmalarda dereceye girenlerin isimleri şöyle;

En büyük Uçurtma Kategorisi:

1. Pizan Singkasane (Tayland),
2. Guilherme Linares Palak (Brezilya),
3. İsmail Mat Faib (Malezya)

En Küçük Uçurtma Kategorisi:

1. Liu Zhi Ping (Çin),
2. Mekul Pathak (Hindistan),
3. Hans Boehme (Almanya)

En Sanatsal Uçurtma Kategorisi:

1. Çuan Hang Cao (Vietnam),
2. Nik Arif (Malezya),
3. Cheang Yarin ve Sim Sarak (Malezya)

En Sportif Uçurtma:

1. Spencer Watson (ABD),
2. Nasri Ahmed (Malezya),
3. Lin Zhi Ping (Çin)





90 MİLYON YOLCUMUZLA 25 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

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

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair

RİZE-ARTVIN HAVALİMANI 2020`DE UÇUŞA HAZIR OLACAK

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, Rize-Artvin Havalimanı'nın 29 Ekim 2020'de bitirileceğini bildirdi. Arslan, yaptığı açıklamada, Rize-Artvin Havalimanı'nı bölgesel hava taşımacılığı açısından çok önemsediklerini söyledi.

Bu havalimanının, dünyanın denizde yapılmış üçüncü ve Türkiye'nin ikinci havalimanı olacağını ifade eden Arslan, "25 metre derinliğinde ve 85 milyon ton taş dolgu yapacağız. Havalimanının önemini ve özelliğini vurgulaması adına çok önemli. Konvansiyonel boyut dediğimiz 3 bin metreye 45 metrelik bir pist olacak. Dünyanın her yerine uçabilecek uçakların gelebileceği ve inebileceği bir pistten bahsediyoruz." diye konuştu.

Arslan, havalimanının yılda 3 milyon yolcuya hizmet edebileceğini belirterek, şunları kaydetti:

"25 bin metrekare kapalı alana sahip olan bir terminal yapacağız. Onun da proje süreçleri devam ediyor. Sözleşmesine göre 2021 yılında bitmesi öngörülüyor. Sayın Cumhurbaşkanı'mızın talimatları ile arkadaşlarımızla tekrar görüştük. Rize-Artvin Havalimanı 29 Ekim 2020 yılında bitirilecek. Yani 3,5 yıl sonra biz bu havalimanını bitirmiş olacağız. Bölge insanının hizmetine sunmuş olacağız. Yeter ki amacınız, iş yapmak ve eser üretmek olsun. Bu bölge taşta da, doğal güzelliklere de sahip. Biz taşı bulacağız ve bu havalimanını yapıp gerçekleştireceğiz. Bundan da Rizeliler ve Artvinliler mutlu olacak. Rize-Artvin Havalimanı ile hem bölgeye, bölge insanına ve bu kadar değerli turizm merkezi olan bir yere misafirlerimizi ağırlayacak bir havalimanı kazandırmış olacağız."

Rize-Artvin Havalimanı'nın Türkiye'de havacılık sektörünün geldiği noktayı gösterdiğini kaydeden Arslan, 2002 yılında 25 havalimanı varken bugün 55

aktif havalimanı bulunduğunu söyledi. Yılda yaklaşık 35 milyon yolcuya iç ve dış hat olarak hizmet veriyorken bugün yılda 180 milyonun üzerinde yolcuya hizmet edildiğini anımsatan Arslan, "Daha da önemlisi Dünyanın en büyük ve en fazla yolcuya hizmet edecek havalimanını İstanbul'a yapıyoruz. Bu da yılda 200 milyon yolcuya hizmet edecek. Ülkemizi dünyanın havacılık merkezi haline getirecek bir havalimanı." değerlendirmesinde bulundu.

Arslan, bununla da yetinmediklerini belirterek, "Şu an aktif olarak 6 havalimanının yapılması ile ilgili süreçleri devam ettiriyoruz. İstanbul, Rize-Artvin, Çukurova Bölgesel Havalimanı, Yozgat, Karaman, Gümüşhane-Bayburt arasına hizmet edebilecek bir havalimanı, İzmir Çeşme'de de yeni bir havalimanı..." dedi.

Türk havacılık sektörünün, dünyanın havacılık merkezi olmasına uygun bir şekilde daha da gelişerek hizmet eder hale geleceğini ifade eden Arslan, şöyle konuştu:

"Çünkü havacılık yatırımın yapılması, yatırım erbabının hızlı bir şekilde gelmesi, dünyadaki ticaret olan her yere kolaylıkla erişebilmeniz anlamına geliyor. Adeta ticaretin, ekonominin, sanayinin ve endüstrinin büyümesinin önündeki en büyük engelken, şimdi tam tersine ülkemizin havacılık alanında geldiği noktayı düşünürseniz engel olmaktan ziyade bunların hepsinin büyümesi adına bir lokomotif haline geldi. İnşallah daha da büyüyecek ve artacak."





BAKAN ARSLAN'IN HAVACILIK ŞEHİTLERİ ANMA GÜNÜ MESAJI

15 Mayıs Havacılık Şehitlerini Anma Günü dolayısıyla bir mesaj yayınlayan Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, mesajında şunları kaydetti:

“İstikbal göklerde” ve “Göklerine sahip çıkamayan uluslar bağımsız olamazlar” sözleriyle havacılığın gelişmesine verdiği önemi gösteren Mustafa Kemal Atatürk’ün açtığı yolda emin adımlarla ilerliyoruz.

Barışta ve savaşta vatanımıza ve milletimize havadan gelebilecek her türlü tehdit ve tehlikeden korumak için gökyüzünde güçlü olmak gerekiyor. Havacılığın

her alanında geliştirebilen ve ilerleyebilen ülkeler hem askeri hem de ekonomik manada güçlü olurlar.

Havacılığımızın güçlenmesi ve yurt savunması için hayatını feda eden çok sayıda hava şehidimiz var.

Başta ilk Türk pilotlarımızdan, Tabariye Gölü’ne düşen Fethi Bey, onu aramak isterlerken şehit olan Sadık ve Nuri Beyler, Kurtuluş Savaşı’nda görev yaparken uçağı düşen Fazıl Bey ve Kıbrıs Harekati’nde şehit düşen Cengiz Topel olmak üzere, görevlerini başarıyla yerine getirmek, çok daha önemlisi vatanımızı savunmak için canlarını veren tüm hava şehitlerimizi, 15 Mayıs vesilesiyle bir kez daha saygıyla, minnetle ve şükranla anıyoruz.

HELİPORT YAPIM VE İŞLETİM YÖNETMELİĞİ YAYIMLANMIŞTIR...



Sivil hava ulaşımına açık heliportların yapımı ve işletimi ile ilgili heliportların yapımcılarını ve işletmecilerini, heliport kullanıcılarını, heliport yöneticilerini, acil iniş alanı ve/veya heliport ile ilgili görüş verecek kamu kurum ve kuruluşlarını ve acil iniş alanı yapmak ve/veya işletmek isteyen kamu kurum ve kuruluşlarının uyması gereken usul ve esasları belirleyen Heliport Yapım ve İşletim Yönetmeliği 3 Mayıs 2017 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yapım izni ve ruhsatlandırma gerekliliklerini, Heliport emniyet standartlarını, Acil iniş alanlarının gereklilikleri, havaalanlarında yapılan kalkış ve inişleri, başvuruların yapılması, incelenmesi gibi esasları düzenleyen yönetmelik ile 3/1/2009 tarihli Heliport Yapım ve İşletim Yönetmeliği (SHY-14B) yürürlükten kaldırılmıştır. Daha önce Genel Müdürlüğümüz tarafından verilen heliport yapım izni ya da heliport işletme ruhsatları, geçerlilik tarihine kadar devam edecektir. Bununla birlikte ruhsat geçerlilikleri halihazırda devam eden heliport işletmecilerinin, bu yönetmeliğinin yürürlüğe girmesinden itibaren en geç 6 ay içerisinde 15. Maddede belirtilen Heliport yöneticisi tayini ve nitelikleri ile ilgili yükümlülükleri yerine getirmesi gerekmektedir. Geçerlilik tarihinden sonra ise mevzuatta yer alan hükümler uygulanacaktır.

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/yonetmelikler/2017/SHY-14B.pdf>

web.shgm.gov.tr



SHY-YDK YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK YAPILMIŞTIR

14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun kapsamında Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü adına, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yetkilendirilen yeterlik belgesi gerektiren personel ve işletmelerin iş ve işlemleri ile inceleme ve denetimlerini yapmak üzere bağımsız denetim kuruluşlarının yetkilendirilmesine, faaliyetlerine ve

yetkilerinin iptaline ilişkin usul ve esasları düzenleyen Sivil Havacılık İşletmeleri Yetkili Denetim Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-YDK)’nde değişiklik yapılmış ve 05/05/2017 tarihinde Resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/yonetmelikler/2017/SHY-YDK_3.pdf

web.shgm.gov.tr



SHT- KOKPİT YOL BOYU TALİMAT TASLAĞI HAZIRLANMIŞTIR

14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununa göre tutulan uçak siciline kayıtlı hava araçlarının yol boyu uçuş denetimlerinin standart şekilde yapılmasını sağlayacak denetleme formlarını oluşturmak ve yapılacak denetlemelere ilişkin genel esas ve usulleri düzenleyen Türk Tesciline Kayıtlı Hava Araçları ve Pilotların Yol Boyu Denetleme ve Değerlendirilmelerine Dair Talimat (SHT- KOKPİT

YOL BOYU) Taslağı hazırlanmıştır. Taslak Talimat ile ilgili görüşlerinizi 09.06.2017 tarihi mesai bitimine kadar "Görüş Bildirme Formu"nu doldurmak suretiyle mevzuat(at)shgm.gov.tr adresine iletebilirsiniz.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/SHT-KOKPIT_YOL_BOYU_Rev01.pdf

web.shgm.gov.tr

HAVALİMANLARI YER HİZMET TÜRLERİ VE DETAYLARI TALİMATI (SHT-YHT) YAYINLANMIŞTIR...

Yer hizmet türlerinin detayları ile ilgili uygulama esaslarını belirleyen Havalimanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları Talimatı (SHT-YHT) 16.05.2017 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu Talimat ile, 22.03.1999 tarihli Havalimanları Yer Hizmet Türleri ve Detayları (SHY-150.10A) Talimatı yürürlükten kaldırılmıştır.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2017/EK-1_TASLAK_TALIMAT_16052017.pdf

web.shgm.gov.tr



A J A N D A



ALATURKA RECORDS-DİREKLERARASI

Karagöz musikişi, kantolar, ilk konservatuvarımız Dârülelhan'ın Direklerarası'na temas eden izleri, Fevziye Kiraathanesi'ndeki Musiki-i Osmani'nin fasılları, Kemani Tatyos ve Kemençeci Vasilaki gibi dönemin büyük ustalarının sesleri, Kavuklu Hamdi'lerin Ramazan mânileri... "Direklerarası", hepsi ve daha fazlasını günümüze taşıırken meddah rolünde karşımıza sinema ve tiyatromuzun usta oyuncusu Altan Erkekli ve modern yorumunu çıkarıyor.

Zorlu PSM, İstanbul

13 Haziran 2017, 21:30



PUMEZA MATSHIKIZA & İLKER ARCAYÜREK

Sihirli Flüt, Aşk İksiri, La Bohème, La Traviata, Turandot, Rusalka, Mefistofele, Ölü Şehir, La Wally operalarından düetler ve arylar...

Bu sene 25. yılını tamamlayan Tekfen Filarmoni Orkestrası, La Scala Tiyatrosu'ndan BBC Proms'a çıktığı her sahnede "herkesin kalbini çalan" (Financial Times) Güney Afrikalı lirik soprano Pumeza Matshikiza ve 2016 Hugo Wolf Akademisi Şan Yarışması birincisi tenor İlker Arcayürek ile kutlama tadında bir konserde buluşuyor.

Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium,
İstanbul

18 Haziran 2017, 20:00

ALTIN KIZLAR'LA YALI'DA İFTAR

Boğaz'ın en güzel yapılarından Sait Halim Paşa Yalısı Ramazan'da Altın Kızlar eşliğinde fasıllı iftar gecelerine ev sahipliği yapıyor.

Sıcacık Ramazan pidesi eşliğinde leziz iftariyeliklerle başlayan iftar menüsünde çeşminigar çorbası ve fıstıklı Kayseri mantısından sonra kuzu tandır ya da hünkar beğendi ana yemek seçenekleri sunuluyor. Kesme maraş dondurması yanında elmalı kadayıf topu da kahve eşliğinde sohbetleri tatlandırıyor.

1993 yılında kurulan Altın Kızlar Fasil Grubu üyelerinin tümü İTÜ Devlet Konservatuarı mezunudur. Altın Kızlar grubu, devlet protokolünde görevler almakta, radyo ve televizyon konserlerinin yanı sıra üniversite ve akademi gibi eğitim kurumlarında uluslararası kongre, sempozyum ve etkinliklerde, çeşitli uluslararası festivallerde konserler vermektedir.

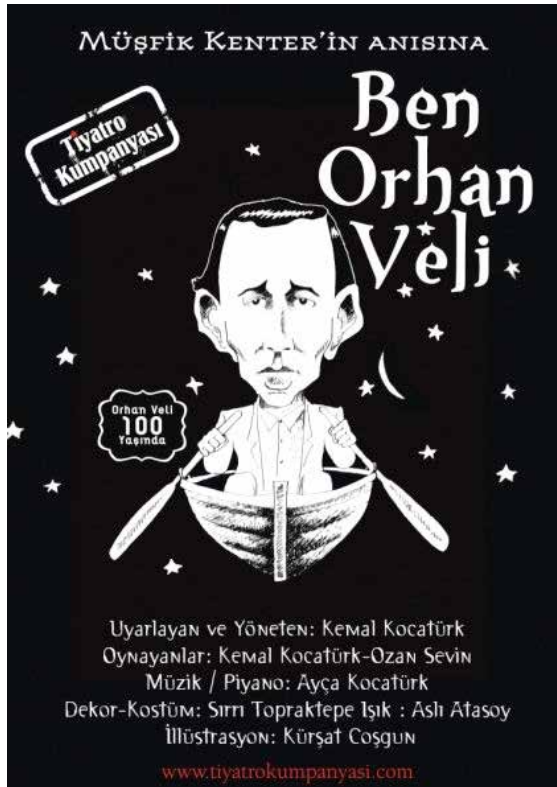


Sait halim Paşa Yalısı, İstanbul

6 Haziran Salı

14 Haziran Çarşamba

16 Haziran Cuma



BEN ORHAN VELİ

Usta oyuncu Kemal Kocatürk'ten bir unutulmaz portre daha. "Ben Orhan Veli"; Orhan Veli Kanık'ın kısıtlı yaşamına sığdırdığı unutulmaz şiirlere, dünya görüşüne, yazılarına, öykülerine, aşklarına, dostluklarına ve çile dolu hayatına bir ağıt niteliğinde. Oyunda, Orhan Veli'nin hiç bilinmeyen yanlarını ortaya çıkarırken fikirlerinin bugünü nasıl kuckladığına şaşkınlıkla şahit olacaksınız.

16 Haziran 2017, Akasya Kültür Sanat, İstanbul

20:30

HAZİRAN'DA UNUTMA!

Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluşu (1911).

1 Haziran

Dünya Çevre Günü

5 Haziran

Çevre Koruma Haftası

Haziran ayının ikinci Pazartesi günü

Dünya Mülteciler Günü

20 Haziran

Uyuşturucu Kullanımı ve Trafik ile Mücadele Günü

26 Haziran

Türk Kara Kuvvetleri'nin kuruluşu (MÖ. 209).

28 Haziran

Balkan Savaşı'nın başlaması (1913).

29 Haziran

HAZİRAN'DA SİNEMA

Haziran ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



2 HAZİRAN 2017 CUMA WONDER WOMAN

Aksiyon, Macera, Fantastik

Oyuncular: Gal Gadot, Chris Pine, Connie Nielsen

Amazon prensesi Diana Price, nam-ı diğer Wonder Woman dünyayı keşfetmek için tropik topraklarını geride bırakıp demir ve camın hüküm sürdüğü dünyamıza dalar. Birçok inanüstü yetenek ve kıvrak bir zekayla donatılmış olan güzel kahraman Cennet Adası'nın medeniyete açılan kapısı olacaktır.



9 HAZİRAN 2017 CUMA MUMYA

Fantastik, Macera, Korku

Oyuncular: Tom Cruise, Sofia Boutella, Annabelle Wallis

Sıkıca mühürlenmiş olan antik bir mezar yüzyıllardır unutulmuş bir çölde yatmaktadır. Ancak askeri bir operasyon sonucu keşfedilir ve açılır. Zamansız bir şekilde hayatı elinden alınan antik kraliçenin ruhu da uyanmış olur. Yüzyıllar boyunca büyüyen öfkesiyle günümüze uyanan kraliçe insanlığa boyun eğdirmeye ve kendisine yapılanları ödetmeye kararlıdır.



6 HAZİRAN 2017 CUMA ARABALAR 3

Animasyon

Pixar'ın sevilen serisi Arabalar'ın 3. devam halkası Arabalar 3'te yönetmen koltuğunda tekrar Brian Fee oturuyor. Şimşek McQueen'in yeni maceralarını göreceğimiz filmde sevimli arabayı kendisinden genç ve hızlı arabalar tarafından bozguna uğratılmış olarak görüyoruz.



30 HAZİRAN 2017 CUMA UNLOCKED

Gerilim, Casusluk, Aksiyon

Oyuncular: Noomi Rapace, Orlando Bloom, Michael Douglas

Alice Racine (Noomi Rapace) CIA'nın gizli operatörüdür. Londra'da gerçekleşecek büyük bir saldırıyı önlemek için bir MI5 ajanı (Orlando Bloom) ile takım kurmak zorunda kalır. Fakat istemeden saldırıya dahil olur. Artık Alice kimseye güvenmemeli ve hayatta kalmak için mücadele etmelidir.



TRANSFORMERS 5

Yönetmen: Michael Bay

Oyuncular: Mark Wahlberg, Isabela Moner, Anthony Hopkins

Türkiye'de vizyon tarihi: 23 Haziran 2017

Tür: Bilimkurgu, Aksiyon

Son Şövalye, Transformers bu sefer serinin özündeki efsaneleri paramparça etme hedefini taşıyor. İnsanlar ve Transformerlar savaşta, Optimus Prime ise gitmiş. Geleceğimizi kurtarmanın yegane çıkar yolu geçmişin sırlarında ve Transformerların dünyadaki gizli geçmişinde yatıyor. Dünyayı kurtarma görevi Cade Yeager Bumblebee; bir İngiliz lordu ve bir Oxford profesöründen oluşan sıradışı bir birliğe kalıyor.

EN İYİLERDEN SEÇMELER



MÜMİN BALKAN

Yaz geldi. Tatil boyunca okunacak sayısız kitaptan seçmekte zorlananlar için birkaç öneri...

ASLAN ASKER ŞVAYK - JAROSLAV HAŠEK

"Aslan Asker Şvayk, insanlık tarihinin en acımasız savaşlarından birini, tüm anlamsızlıkları, gülünçlükleriyle yerden yere vuran bir yergi başyapıtı. Çek yazar Jaroslav Hašek'in, savaş çığırtkanlığını, militarizmi, devlet buyurganlığını gözünün yaşına bakmadan eleştirdiği bir mizah klasiği. Şvayk ise dünya edebiyatının en unutulmaz karakterlerinden biri. İşte, Hašek'in kahramanı Şvayk, Prag'da bir yandan soysuz hilkat garibelerini millete soylu köpekler diye yutturmakla, bir yandan da dizlerindeki romatizma ağrılarıyla uğraşırken, kendini birden böylesi bir boğazlaşmanın içinde bulur. Ama Aslan Asker Şvayk romanında, bu uluslararası kapışmanın yanı sıra, Çek ulusunun Avusturya İmparatorluğu'na, Habsburgların egemen kılmaya çalıştığı Alman dili ve kültürüne karşı gösterdikleri direnişin, verdikleri bağımsızlık savaşımının gündelik yaşamdaki yansımalarını da izleriz; kuşkusuz, Hašek'in her zamanki ince alaycılığıyla. O yüzden, Aslan Asker Şvayk, savaşa karşı apaçık bir edebî manifesto olmasının yanı sıra, Avusturya ve Alman buyurganlığına karşı Çek kültürünün benzersiz bir kafa tutuşudur."

Can Yayınları, 880 sayfa



DRİNA KÖPRÜSÜ - İVO ANDRIÇ

Drina Köprüsü, şüphe yok ki, geçtiğimiz yüzyılın en büyük romanlarından biri. 1961'de İvo Andriç'e layık görülen Nobel Ödülü, edebiyat dünyasında, özel olarak bu kitaba verilmiş gibi kabul edildi; kitap o yıllarda Türkiye'de de büyük ilgi gördü. Drina Köprüsü, hiç eskimeyecek değerinin ötesinde, kırk-elli yıl sonra 1990'ların Yugoslavyası'nda yeniden güncellik kazandı. Acı bir vesileyle: ülkedeki çok milletli, dinli, çok kültürlü hayatı tahrip eden iç savaşlar silsilesiyle... Bu eseri savaşın hemen bütün tarafları bir şekilde sahiplendiler. Kimileri de, Sırların, Hırvatların, Müslümanların birarada olamazlığının belgesi gibi 'okuttular' bu romanı. Drina Köprüsü, eski Bosna'nın, orada yaşayan herkesin paydaş olduğu hayatınadair, bu hayatın milliyetçilikler çağında nasıl değiştiğine dair bir roman. Belki de bir romans demek lazım - bir millete, cemaate değil de bir ülkeye, bir vatana adanmış bir aşk romanı. Diğer eserlerini de yayıma hazırladığımız İvo Andriç'in bu başyapıtı, Osmanlı'da farklı toplulukların nasıl birarada yaşadığını geniş bir görüşle ve incelikte tasvir ediyor. Anlatılan ne müthiş bir uyum hikayesi, ne de mutlak bir zulüm hikayesi. Kimliklerin, dinlerin, devletlerin ve de her şeyin ötesinde, içinde insanların olduğu, karmamış, zengin bir hayat tablosu. Zaten Drina Köprüsü'nü büyük roman yapan da bu: Osmanlı, Bosna, Sırlar, Müslümanlar vs. meselelerini okura tamamen unutturabilen bir büyük roman.

İletişim Yayınları, 354 sayfa



KÜÇÜK AĞA - TARIK BUĞRA

Küçük Ağa, Kurtuluş Savaşı yıllarında, siyasal karar ve tartışma merkezlerinin uzağında, Kuvvacı/Millici denilen, ama ne oldukları, neyi temsil ettikleri pek bilinmeyen birilerinin açtığı savaşa katılıp katılmamanın vebalini tartarak bir karar verme durumunda kalan insanları anlatır. Asırların sadece "halife-i ruyi zemin" in, padişahın açtığı sancağın altında savaşılacağı bilgi ve inancıyla yaşamış taşra insanlarının, halife-padişah çağının yokluğunda ve işgal haberleri yayılırken yaşadıkları ikilemlerin, açmaz ve iç çalkantıların, kendileri ve kaderlerine sahip çıkma hakkında yeniden düşünmek zorunda kalışlarının hikayesidir. Tarık Buğra'nın kendi deyişiyle Küçük Ağa, destanlara yakışır bir konuyu ele almasına rağmen, destan değil, gerçekliği anlatan bir romandır. İttihatçıların ve Kuvvacıların değil, inanç ve gelenek kalıtlarıyla başbaşa, ilk kez kendisi ve kendi adına geleceği için karar vermeye çalışan bir ahalinin "kahraman" ı olduğu bir roman. Şimdilerde Küçük Ağa'yı okumak, güncelliğini bir kez daha kazanmış bir öyküyü, sorunsalı yeniden okumak demektir.

İletişim yayınları, 479 sayfa



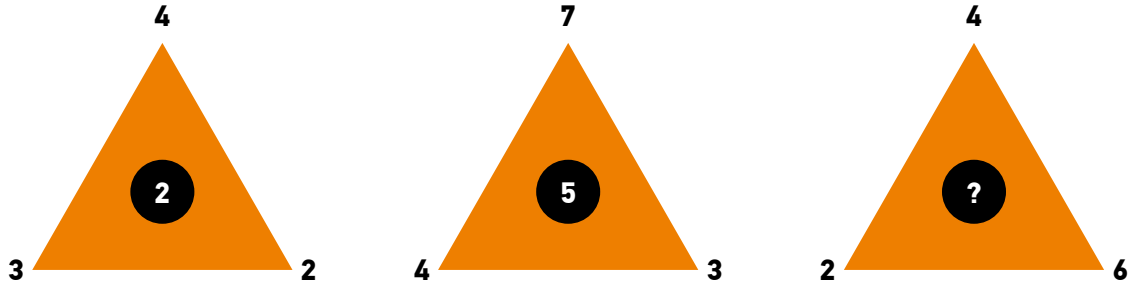
ÜÇ İSTANBUL - MİTHAT CEMAL KUNTAY

Yirmiyi aşkın, önde gelen roman kahramanı, bir romanı roman yapan bütün ruh çözümlemeleriyle karşınızda. Bir o kadar sayıda gerçek tarihi kişilikler ile başka yardımcı unutulmaz tipler romana ustaca yedirilmiş...Simsimyah ve 33 yıl sürmüş Abdülhamit dönemi baskısıyla "istibdat İstanbul'u"... Özgürlük adına iktidara gelenlerin yönetimde olduğu ama Abdülhamit'e rahmet okutturan "Meşrutiyet İstanbul'u"... Batan bir imparatorluğun bütün sefaleti ile ülkeyi işgal edenlere yaltaklanmada birinci olanların "işgal İstanbul'u"..... ve bütün bu İstanbul'ları dikey olarak kesen bir yazar hayatı: Muharir Adnan Bey. Bugüne kadar yapılmış bütün sıralamalarda daima ilk 10'a girmiş efsanevi roman Üç İstanbul'u okumuş olanlara katılın.

Oğlak Yayıncılık, 575 sayfa



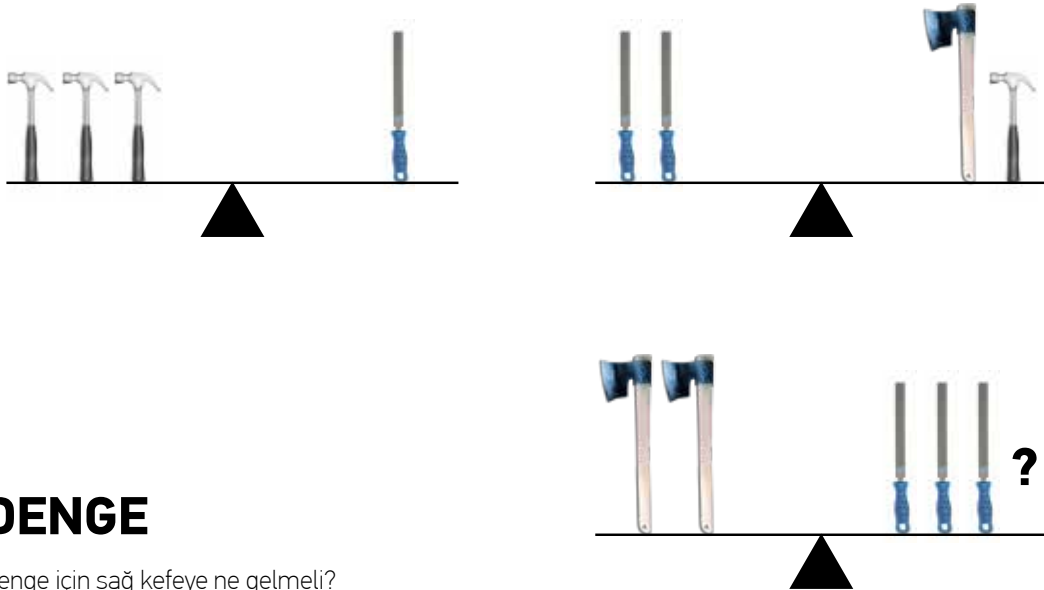
1



HANGİ SAYI GELMELİ?

Soru işareti yerine hangi sayı gelmeli?

2



DENGE

Denge için sağ kefeye ne gelmeli?

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

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Sait Akın Karaçay, Harun Yılmaz, Taha Yasin Veli

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

3

Soldan sağa sırasıyla 3 artıp
1 eksilen bir sıralama var.

2

6

Ortadaki her sayı, sol ve sağ sütunların
toplamlarının arasındaki farkı gösteriyor.

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

Keyword of the MRO

Ramazanda Tüm Türkiye Her Şey Dahil

Atatürk
Havalimanı'ndan

99⁹⁹ TL
başlangıç fiyatları

Sabiha
Gökçen'den

69⁹⁹ TL
başlangıç fiyatları

**TURKISH
AIRLINES**



HER ŞEY DAHİL TEK YÖN BAŞLANGIÇ ÜCRETİDİR. SEYAHAT DEĞİŞİKLİĞİNE VE İADEYE İZİN VERİLMEZ. THY KAMPANYA ŞARTLARINI DEĞİŞTİRME HAKKINI SAKLI TUTAR. KAMPANYA BİLETLEME TARİHİ 18 HAZİRAN 2017'YE KADAR. SEYAHAT TARİHİ 23 MAYIS - 21 HAZİRAN 2017 TARİHLERİ ARASINDADIR. DİĞER TÜM KURAL VE DETAYLAR İÇİN THY.COM ADRESİNİ ZİYARET EDİNİZ.
TURKISHAIRLINES.COM