



UTED

41. YIL

www.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ



UÇAK TEKNİSYENLERİ UTED İFTARLARINDA BULUŞTU

HAVAYOLU
İŞLETMELERİNDE
ORGANİZASYON YAPISI

VECİHİ TAYYARE
MEKTEBİ'NİN NAFİLE
YAŞAMA ÇABALARI



**B727 UÇAĞINDA
FLAPLAR NEDEN
AÇILMIYOR?**



Türkiye, Avrupa, Asya, Afrika ve Ortadoğu'dan

30 farklı ülke

150 den fazla

havayoluna

her seviyede

uçak bakım ve



verilen Teknik
hizmet ile

10
yıldır

Havacılığa Değer Katıyor!



Değerli Meslektaşlarım,

Bilindiği üzere; günümüz havacılığında hava araçlarının bakımları ve onarımları çok daha önemli hale gelmiştir. **“Uçuş Emniyeti”** için uçak bakımında **hatasız iş yapmaya çalışıyoruz.**

İşin mutfağında canla-başla, gece-gündüz, soğuk-sıcak demeden uçakların emniyetli ve sorunsuz uçmalarını sağlamak ve Sivil Havacılığımızı daha ileriye taşımak için **büyük fedakârlıklarla, “% 100 Uçuş Emniyeti” ve “0 hata” hedefiyle** özverili bir şekilde çalışıyoruz.

“Sihirli Ellerimizle” insanlığın en büyük buluşlarından biri olan **hava araçlarına hayat veriyoruz.**

“Uçuş Emniyetinin ilk halkası ve en büyük güvencesiyiz.”

Bu yıl ilk defa kutladığımız ve kurumsal olarak duyurduğumuz **“24 Mayıs Hava Aracı Bakım Teknisyenler Günü”** dolayısıyla yayınladığımız mesajımıza ilgi gösteren **tüm sektör paydaşlarımıza buradan bir kez daha teşekkür ederim.**

Değerli Meslektaşlarım,

İstanbul'daki geleneksel iftarlarımızı bu yıl yine Florya **“Şazeli Restaurant”**ta gerçekleştirdik.

Bu yılda üç nesil Uçak Teknisyenleri ve uçak bakım çalışanları UTED iftarlarında buluştu...

Emekli abilerimizin eski günlerdeki zor şartlardaki çalışma ortamlarını yâd etmesi ve **genç kardeşlerimizle sohbetleri** iftar organizasyonlarımızın **eşsiz iftariyelikleri oldu.**

Organizasyonlarımıza katılan veya mazeret bildirerek katılamayan tüm meslektaşlarımıza, sektör çalışanlarına ve dostlarımıza ilgilerinden dolayı teşekkür ederiz.

Bu organizasyonların birlikteliğimizle güzel ve anlamlı olduğunu bir kez daha ifade etmek isterim.

Değerli Meslektaşlarım,

Hoşgörü ve Rahmetin sembolü olan bir Ramazan ayını daha geride bırakıyoruz.

Rabbim, hepimizi bu mübarek ayın manevi doyumuna erİştİrsin, arınmış gönüllerle bayrama kavuştursun İnşallah.

Savaşların son bulduğu veya yalnızca mazlumların kazandığı, **tüm insanlığa huzur ve bereketin geldiği bir bayram olmasını Yüce Allah'tan niyaz ederim.**

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

Saygılarımla...



NECDET AKSAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER



6

TARİHİN TANIKLARI

MESLEĞE 1956'DA BAŞLAYAN DURSUN AKGÜN;
MESLEĞİMİZE EN BÜYÜK KATKIYI ÖRGÜTLENME
YAPTI"

12

HAVACILIK
HAVAYOLU
İŞLETMELERİNDE
ORGANİZASYON YAPISI



24

TEKNİK
B727 UÇAĞINDA
FLAPLAR NEDEN
AÇILMIYOR?



32

SAĞLIK
RAMAZAN'DA
NASIL
BESLENMELİYİZ





36

İFTAR UÇAK TEKNİSYENLERİ UTED İFTARLARINDA BULUŞTU

50

GEZİ İSTANBUL'DA BİR TARİH: AYASOFYA



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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Editör
İsmail ŞEN

Basın-Yayın Sekreterliği
İlker FURAT / Utku UZUN

Yazı Kurulu
Erhan İNANÇ, Murat KÖSE,
Beytullah AKKAYA, Cemil AKGÜL,
Gonca DEMİRÖZ, İsmail ŞEN,
Handan DIKER, Şebnem BAYEZİT, Hamdi
FİDAN, Nihan YAVAŞ,
Nusret Bülent TOPCU,
Utku UZUN, Devrim GÜN,
Fatih YURTSEVEN, Mümin BALKAN

Adres
İstanbul Cad. Üstüoğlu 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

06 TARİHİN TANIKLARI

12 HAVACILIK

16 TÜRK HAVACILIK
TARİHİ

24 TEKNİK

26 HAVACILIK

32 SAĞLIK

36 İFTAR

44 KİTAP

50 GEZİ

56 HABER

60 HAVACILIK TARİHİNDE
HAZİRAN

62 AJANDA

64 SİNEMA

66 BİL BAKALIM

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 faksmanız yeterli. UTED dergisi her ay adresinize gönderilecektir. Lütfen ayrıntılı bilgi için derneğimizle irtibata geçiniz.

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.





MESLEĞE 1956'DA BAŞLAYAN DURSUN AKGÜN;

“MESLEĞİMİZE EN BÜYÜK KATKIYI ÖRGÜTLENME YAPTI”

Meslek hayatı boyunca sosyal çalışmalara da aktif olarak katılan Dursun Akgün, gençlere mesleki örgütlerin önemini hatırlatıyor ve “dernek çalışmalarına katılın, bugün hakkınız olan her şey mücadelelerle kazanıldı” diyor.



İSMAİL ŞEN

Yaşından beklenmeyen bir dinç görünümüyle Kocamustafapaşa'daki çatı katında bizi karşılayan 85 yaşındaki Dursun Akgün'le sıcak bir sohbet gerçekleştirdik. Mesleğe nasıl başladığından, neler yaşadığına... Marmara denizine bakan terastaki çiçeklerin ve tepemizdeki bahar güneşinin ısıttığı sohbetimize buyurun...

UTED: Uçaklara mesleğe girmeden önce bir ilginiz var mıydı?

Dursun Akgün: Ben sanat okulu mezunu olduğum için motorlara çok ilgim vardı. İşimi de çok seviyordum. Ancak Türk Hava Yollarına girdikten sonra uçaklar ve uçak motorlarıyla tanışınca bunlar benim hayatım oldu diyebilirim. Hiç mesai kavramım yoktu, büyük bir zevkle çalışırdım ve mesai saatinin bittiğini bile fark etmezdim.





UTED: 1950'li, 1960'lı yıllarda çalışma şartlarınız bugünkü gibi değildi herhalde...

Dursun Akgün: Tabii canım, kıyas edilemez... O zamanlar iş giysimizi bile kendimiz tedarik ederdik. Şayak elbiselerimiz vardı. Ulaşım, yoktu, yemek yoktu. Anlatılır gibi değil... Bugün çalışanların elindeki birçok hakkın nasıl elde edildiğinin unutulmaması lazım... Bunlar hep örgütlü çalışmalarla oldu. Özellikle UTED'in katkısı unutulmamalı. Bu nedenle gençlere renhek çalışmalarına katılmalarını tavsiye ediyorum. Nasıl ki haklarımız örgütümüzle kazanıldı, yine örgütlü bir biçimde korunabilir ve geliştirilebilir.



O zamanlar iş giysimizi bile kendimiz tedarik ederdik. Şayak elbiselerimiz vardı. Ulaşım, yoktu, yemek yoktu. Anlatılır gibi değil... Bugün çalışanların elindeki birçok hakkın nasıl elde edildiğinin unutulmaması lazım... Bunlar hep örgütlü çalışmalarla oldu. Özellikle UTED'in katkısı unutulmamalı.





UTED: Meslek hayatınız çok uzun, 35 yıl uçak teknisyenliği yapmışsınız. Bu sürede sizi en çok etkileyen olay neydi?

Dursun Akgün: En çok etkileyen olmasa bile, siz sorunca ilk aklıma gelen şu ilginç olay... Yolcuları almış bir DC-9 uçağı apronda duruyor ve pilot arıza bildiriminde bulunuyor. Ben gittim ve ne olduğunu sordum. Motorun çalışmadığını söyledi. Pilotun daha önce ne yaptığını bilemem tabii, ben de çalıştırdım. Meğer o daha önce çalıştırmayı denemiş ve yağ biriktirmiş. Bu biriken yağ alev aldı ve motorun egzozundan alev çıkışı oldu. İtfaiye de yakındı, hemen gelip söndürdüler.

Bu işin sorumlusu pilot ama anlatamazsın. Ben çalıştırdığımda alev aldı. Rapor yazmamı söylediler. O yıllarda motorların bakımı da İsviçre’de yapılıyor. Raporu yazdım: Altı numaralı yatakta yağ kaçağından dokuzuncu kartelde birikmiştir. Biriken bu yağ motor çalışınca alev

Yolcuları almış bir DC-9 uçağı apronda duruyor ve pilot arıza bildiriminde bulunuyor. Ben gittim ve ne olduğunu sordum. Motorun çalışmadığını söyledi. Pilotun daha önce ne yaptığını bilemem tabii, ben de çalıştırdım. Meğer o daha önce çalıştırmayı denemiş ve yağ biriktirmiş. Bu biriken yağ alev aldı ve motorun egzozundan alev çıkışı oldu. İtfaiye de yakındı, hemen gelip söndürdüler. Bu işin sorumlusu pilot ama anlatamazsın. Ben çalıştırdığımda alev aldı.





almıştır, dedim. Motoru çok iyi bildiğim için tam doğru terimleriyle alev çıkışını anlattım. Neyse benim rapor İsviçre'ye gitti. Bu arada çevremde arkadaşlar bana üzülen ve “motoru yaktın, sen yandın”, diyorlar... Üç ay geçtikten sonra sigortadan cevap geldi, benim raporu aynen kabul etmişler. Yusuf Bolayır da o zaman Bakım Müdürüydü, raporunun aynen kabul edilmesi üzerine, bana helal olsun, demişti.



UTED: Yusuf Bey’le uzun süre çalışmışsınızdır.

Dursun Akgün: Tabii... Yusuf Bey’in bir özelliği vardır. Hem çok bilgili, hem çok çalışkan, hem de insan ilişkileri çok iyi biridir. Ben meslek hayatımda onun kadar iyi bir uçak mühendisi ve yönetici tanımadım. Tulumla gezer, teknisyen gibi çalışırdı, aynı zamanda da işin teorik kısmını çok iyi bilen bir yöneticiydi.

UTED: Yaşanan her olaydan ders almak, mesleki tecrübeyi artırıyor ve paha biçilemez birikimler sağlıyor değil mi?

Dursun Akgün: Elbette... Bu nedenle yaşadığımız her olayı diğer arkadaşlara da anlatırdık ki o tecrübeden onlar da faydalansın.

Yusuf Bey’in bir özelliği vardır. Hem çok bilgili, hem çok çalışkan, hem de insan ilişkileri çok iyi biridir. Ben meslek hayatımda onun kadar iyi bir uçak mühendisi ve yönetici tanımadım. Tulumla gezer, teknisyen gibi çalışırdı, aynı zamanda da işin teorik kısmını çok iyi bilen bir yöneticiydi.

UTED: Siz 1981’de Almanya görevinden döndünüz. Siz Almanya’dayken 12 Eylül darbesi olmuştu. Döndüğünüzde neler yaşadınız, havaalanında neler değişmişti.

Dursun Akgün: Tabii her askeri müdahaleden sonra yaşananlar oluyordu. Havaalanının içinde uzman olmayan askerler güvenliği sağlamak için bulunuyor ve bu zaman zaman işimizi aksatıyordu. Hatta bir defasında bir binbaşy bize karşı tutumu dolayısıyla şikayet etmişim. Bir uçakta arıza vardı. Gittik, inceledik ve hidrolik kaçağı olduğunu tespit ettik. Uçak da uçuşa gidecek bir kargo uçağıydı. Tabii uçuşu mümkün değil, boşaltılması ve bir başka uçağın uçuşu gerekiyor. O sırada güvenliği sağlayan binbaşı bizi işi yavaşlatmakla suçlamıştı. Tabii arızanın ne olduğunu anlamıyor, çözümün ne kadar süreceğini bilmiyor, işi yavaşlatma, diyor... Ben çok bozuldum ve işletme müdürüne gidip durumu anlattım ve “biz burada silahların gölgesinde uçuş güvenliği sağlayamayız” dedim. Uçuş emniyeti için herkesin görevini yapması gerektiğini söyledim. Her yere emniyet güçlerinin ve askerlerin sürekli girmesinin ve işimize müdahale etmesinin uçuş emniyetini tehdit ettiğini ekledim. Şimdi adını hatırlayamadım ama işletme müdürümüz ordudan gelmeydi ve tabii bizim sistemimizi biliyordu. O dönemin Hava Harp Okulu Komutanı Ahmet Çörekçi paşayı arayıp sorunumuzu çözmüştü. O olaydan sonra askerler sadece güvenlikle ilgili konulara bakmaya başladılar.



DURSUN AKGÜN

1933 yılında Bostancı’da doğdu. İlk ve orta öğrenimi sonrası girdiği Gölcük Deniz Fabrikaları Sanat Okulu Motor Bölümünden 1950 yılında mezun oldu. 1954’de kadar Gölcük Deniz Fabrikasında çalıştı. 1954 - 1956 yılları arasında askerliğini İskenderun ve Konya Ağır Bakım’da Harp Sanayi Eri olarak yaptı. Bu arada dönemin en önemli takımlarından Konya Karagücü futbol takımında da lisanslı olarak oynadı. 1956 yılında Türk Hava Yollarına müracaat etti ve aynı yıl Motorhane’de çalışmaya başladı. Gayrı faal DC-3 motorlarının sökülerek işe yarar parçalarının belirlenmesi ile başladığı çalışma hayatı, üç ay sonra parça kontrol, bir yıl sonra Bremze Test Cihazı ile sürdü. 1958’de Uçak Atölyesi’ne geçti. Yurtiçi ve yurtdışında DC-9, F21, DC-10 gibi birçok kursa katıldı. 1977-1981 tarihleri arasında Duesseldorf’ta görev yapan Dursun Akgün, teknisyen olarak başladığı meslekte, teknik kontrol, teknik kontrol şefi görevlerinde bulunduktan sonra 1988’de Uçak Atölyesi Nöbetçi Müdür Yardımcılığına getirildi. Bu görevdeyken 1991’de emekli oldu.



HAVAYOLU İŞLETMELERİNDE ORGANİZASYON YAPISI

İşletme yönetiminde planlamadan sonra en önemli aşamalardan biri olan organizasyon, amaçlara kısa zamanda, verimli olarak ve en az giderle ulaşmak amacıyla yapılan faaliyetler bütünüdür. Belirli bir işin gerçekleştirilmesi, kişinin yeteneklerini aştığı andan itibaren, uyumlu bir grup çalışmasının ve organizasyonun gereği ortaya çıkmaktadır. Burada amaç, ortak çaba ile güçleri artırmak ve yapılan işi verimli kılmaktır. Bir organizasyonun varlık nedeni, belirli amaçların birden fazla kişi ile ve bir grup olarak gerçekleştirilebilmesidir. Organizasyonlar, kişilerin tek başlarına gerçekleştiremeyecekleri faaliyetleri sağlamak için ortaya çıkarlar.



DR. DEVRİM GÜN



Literatürde genellikle yönetim ve organizasyon kavramlarının aralarındaki çok yakın ilişki nedeniyle birlikte kullanıldığı görülmektedir. Bunun en önemli nedeni, yönetimin birden fazla kişinin beraber çalışma esasına dayanması ve işbirliği yapılarak ortak bir çalışma ile amaçlara ulaşma işi olmasıdır. Yani organizasyon, yöneticinin işletmenin amaçlarını gerçekleştirmek için kullandığı bir araçtır. Unutulmaması gereken

nokta, organizasyonun bir yönetim fonksiyonu olduğudur. Bir işletmenin başarısı için planlar yapmak yeterli olmamaktadır. Planların başarısı uygulanmasına, uygulama ise plandaki sistemin kurulmasına bağlı olmaktadır.

Hava taşımacılığı sektörü, faaliyetlerin yayıldığı alan açısından uluslararası ilişkilerin en yoğun yaşandığı ve her geçen gün daha çok küreselleşen bir sektördür. Hava taşımacılığı

Havayolu işletmelerinde organizasyonun amacı, işletmedeki değişik bölümlerin görevlerini tanımlamaktır. Özellikle rekabet yoğun bir ortamda faaliyet gösteren havayolu işletmeleri eğer etkili bir organizasyon yapısına sahip olurlarsa, bu durum rakiplerine karşı bir avantaj sağlayacaktır. Bu yüzden havayolu işletmeleri, hava taşımacılığı hizmeti için ürettikleri genel bir organizasyonel yapısına sahiptir.

sektöründe faaliyet gösteren havayolu işletmeleri, hizmet sunan organizasyonlardır. Havayolu işletmeleri tarafından verilen hizmet yolcu ve kargo taşımacılığıdır. Hizmet organizasyonu olma özelliği nedeniyle havayolu işletmelerinde hizmet geliştirme ve çeşitlemeye yönelik araştırma, geliştirme ve pazarlama faaliyetleri ağırlıklı şekilde yer almaktadır. Bir havayolu işletmesinin sunacağı havacılık hizmetini gerçekleştirmesinde izleyeceği yol kendi organizasyonu ile olmaktadır. Havayolu işletmeleri arasında taşıma hizmetinden başka hizmet üretmelerinden dolayı pek çok ortak yön bulunmaktadır. Bu ortak yönler onların hem hat hem de kurmay departman yapısında görülür. Kurmay bölüm finansman, danışma servisi, personel, halkla ilişkiler, reklam, ekonomik planlama, hukuki işler ve sağlık bölümlerinden oluşmaktadır. Bu bölümler dolaylı olarak havayolu hizmetinin üretim ve satışıyla ilgilidir. Kurmay bölümünden sonra gelen hat bölümü ise uçuş operasyonları, mühendislik ve bakım ile pazarlama bölümlerinden oluşmaktadır. Havayolu işletmelerinin organizasyonu bir bütünlük içerisinde olmalıdır. Bazı temel bölümlerin olmaması veya kaldırılması yapı içerisinde bütünlüğün bozulmasına neden olmaktadır. Havayolu işletmelerinde organizasyon karakteristikleri; işletme süreçleri, işletmenin yapısı ve kültüründen oluşmaktadır. Havayolu organizasyon yapısı genelde, havayolunun büyüklüğüne ve halka açık bir şirket olup olmadığına bağlıdır. Genel olarak büyük (geleneksel) havayolları, iş yükü sorumluluklarını ve hesap verebilirliği çeşitli departmanlara yüklemektedir (uçuş operasyonları ve bakım gibi). Genellikle bir havayolu işletmesi operasyon süreçlerini bir yönetim kurulu ve bu süreçleri denetleyen bir genel müdür (CEO) tarafından yönetmektedir. Bir başkanı bulunan bu yönetim kurulu çoğunlukla CEO ve astları ile

düzenli olarak toplanmaktadır. Genel müdürün kendisine yardımcı olması için bir finansal ve operasyon müdürü bulunmaktadır. Büyük ölçekli havayolu şirketleri havayolu işletmesinin süreçlerinin karmaşık ve teknik olmasından dolayı sorumlulukları birkaç departman arasında bölüştürür. Bu karmaşıklığa örnek olarak, uçuş operasyonları ve uçak bakım faaliyetleri gösterilebilir. Bir havayolu işletmesi, devletler tarafından da sıkı düzenlemelere tabidir. Havayolu işletmeleri genellikle hesap verebilirliği ön hat yöneticilerine kaydırarak hepsini yönetir.

Havayolu İşletmelerinde Organizasyonu İlgilendiren Unsurlar

- Uçak,
- Müşteri (yolcu-kargo), binalar, tesis,
- Malzeme,
- Yakıt,
- Yedek parça,
- İkram malzemesi,
- Bilgi akışı,
- İnsan faktörü,
- Finans,
- Zaman,
- Uluslararası olma.

Havayolu İşletmelerinde Organizasyon Yapısının Önemi

Havayolu işletmelerinde organizasyonun amacı, işletmedeki değişik bölümlerin görevlerini tanımlamaktır. Özellikle rekabet yoğun bir ortamda faaliyet gösteren havayolu işletmeleri eğer etkili bir organizasyon yapısına sahip olurlarsa, bu durum rakiplerine karşı bir avantaj sağlayacaktır. Bu yüzden havayolu işletmeleri,





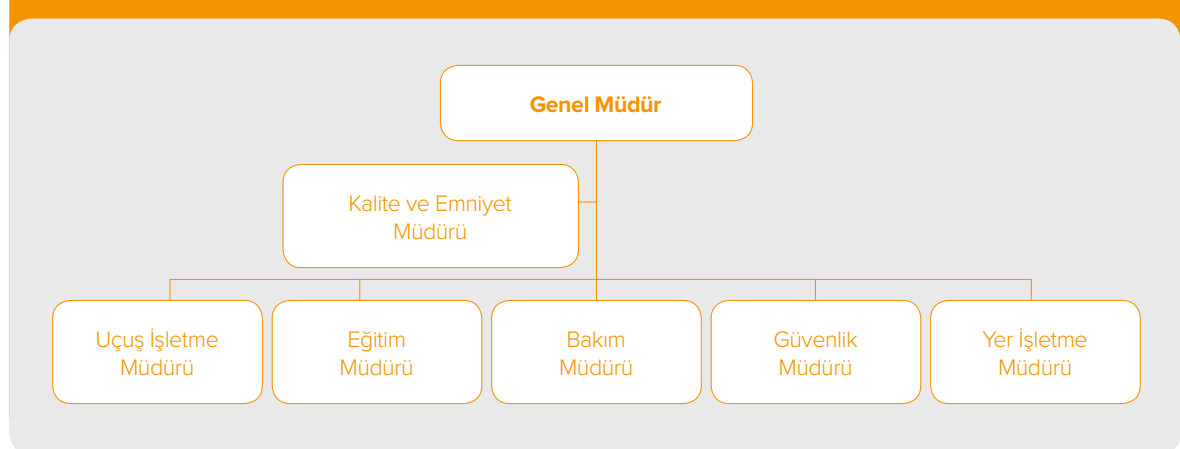
hava taşımacılığı hizmeti için ürettikleri genel bir organizasyonel yapısına sahiptir. Temelde aynı olmalarına rağmen, havayolu işletme organizasyonları birinden diğerine farklılık gösterebilir. Bunun nedenleri; büyüme süreçleri, ekonomik düzenlemeler, kuvvetli yönetimlerin etkisi, havayolu işletmelerinin sınıflandırılması (geleneksel, düşük maliyetli, charter, bölgesel) ve havayolu işletmesinin büyüklüğü, faaliyetleri, hukuki yapısı, mali gücü, insan gücü ve çevresel faktörlerdir. Ayrıca, havayolu işletmesinin uçuş hatları da önemli bir etkidir. Günümüzde, ürün ve hizmetlerin giderek karmaşılaşması ile birlikte giderek daha fazla küreselleşen bir dünyada rekabet etmek zorunda kalan işletmeler, insan sermayesini ve en son teknolojiyi içeren uyumlu iş süreçlerini organizasyonlarında kullanmak zorundadır.

Havayolu işletmelerinde planlama ve strateji yapılırken; genel ekonomik büyümedeki azalma, kapasitenin üstüne çıkılması ile sonuçlanan

trafikteki kısıtlamalar, rekabet nedeniyle kazanç miktarlarındaki azalmalar, insan gücünün kısıtlamasıyla oluşan maliyetler, kapasitenin azaltılması ve çevresel faktörler havayollarının planlamalarında önemli ölçüde rol oynamaktadır. Uçak filosu oluşturulurken; uçağın büyüklüğü, tipi, yaşı ve güvenilirlik durumları göz önüne alınarak oluşturulmalıdır. Uçuş noktaları planlanırken, trafik akışı, sektör uzunluğu, yurtiçi, uluslararası, kıtalar arası dengeler göz önünde tutulmalıdır. Havayolu işletmeleri taşımacılıktaki rekabet ortamından karlı çıkabilmek için stratejik büyüme hedefleri ve müşteri memnuniyetini sağladığında, diğer rakipleri ile mücadele edebilecektir. Organizasyonel verimliliğin belirlenmesine yardımcı olan faktörler; pazar gücü, uçak filosu, uçuş noktaları, pazarlama stratejileri ve üst yönetim şekilleridir. Bütün bunlarla birlikte bir havayolu işletmesinin organizasyon yapısı ne kadar iyi olursa olsun iyi bir şekilde motive edilmiş insan kaynaklarına ve finans kaynaklarına sahip olmadıkça ömrünü devam ettiremeyecektir. Havayolu işletmelerinin organizasyon yapısı dört bölümde toplanmalıdır. Bunlar;

- Operasyonlar (Uçuş operasyonları, rezervasyonlar, trafik, ikram, kargo, mühendislik ve bakım).
- Strateji ve planlama (Planlama, teknolojik gelişmeler, bilişim teknolojisi, pazar araştırması, finans, dış ilişkiler, insan kaynakları).
- Müşteri hizmetleri (İç ve dış hat uçuş hattı hizmetleri, yer hizmetleri, halkla ilişkiler, pazarlama ve satış).
- Destek hizmetleri (Hukuk, personel, eğitim, sağlık, bilgi işlem hizmetleri, mali işler).

SHY - 6A Yönetmeliğine göre bir havayolu firmasının temel ve zorunlu organizasyon şeması





95 MİLYON YOLCUMUZLA 26 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

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

onurair.com



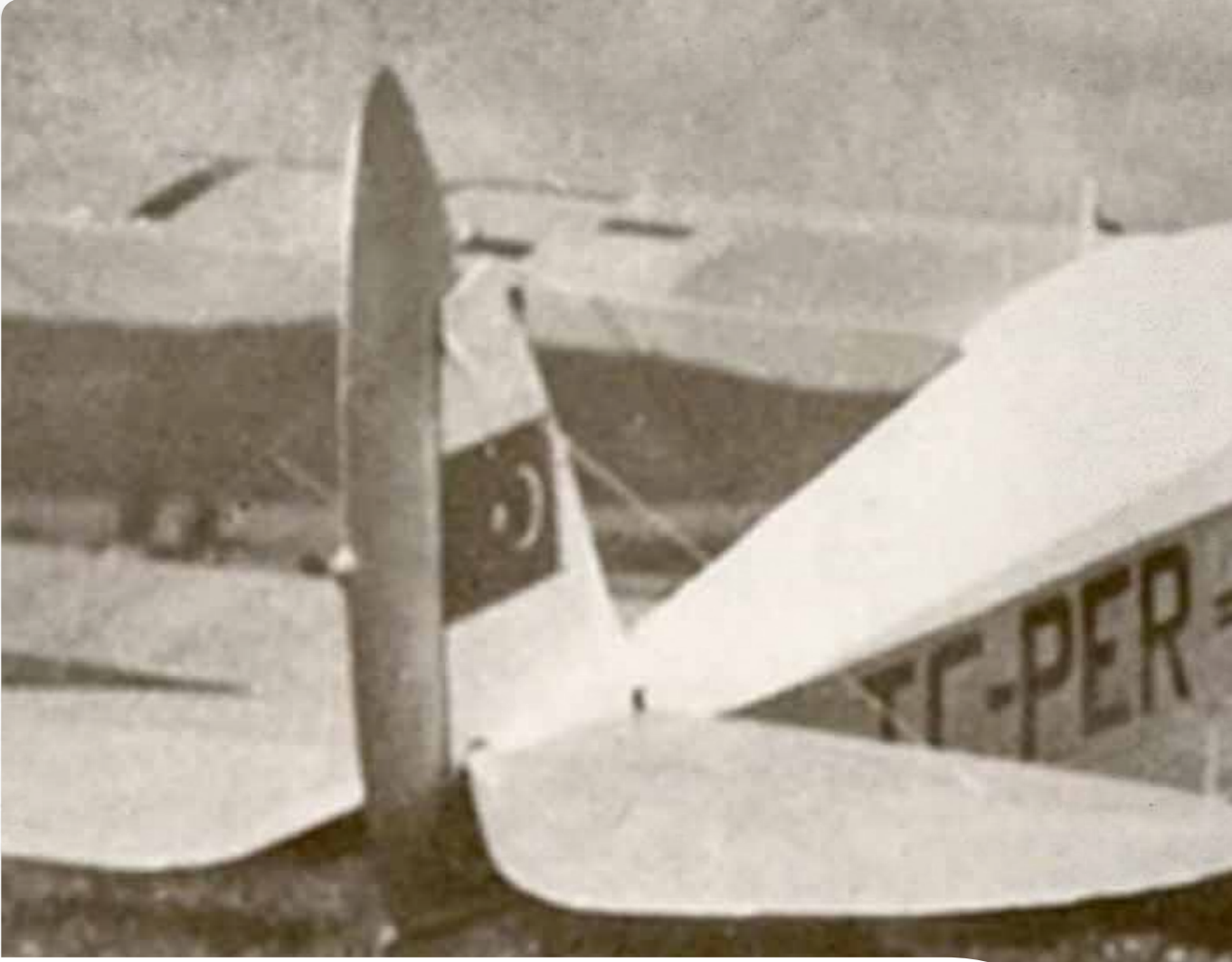
App Store
Google Play



/onurair



/onurair_



VECİHİ HÜRKUŞ HAKKINDA BİLİNMEYEN BİRKAÇ BELGE...

VECİHİ TAYYARE MEKTEBİ'NİN NAFİLE YAŞAMA ÇABALARI

Bugünlerde sinemalarda hayatıyla ilgili bir film olan Vecihi Hürkuş'un açtığı sivil uçuş okuluyla ilgili birkaç ilginç belge o günlerin havacılık eğitimini aydınlatacak bilgiler içeriyor... Vecihi Bey'in en önemli sorununun yüksek benzin fiyatları olduğunu biliyor muydunuz? Öte yandan okulun kapanma nedenlerinden biri olan mezunların diplomalarına denklik verilmemesi, bugünün lisans sorununa benzemiyor mu?



İSMAİL ŞEN

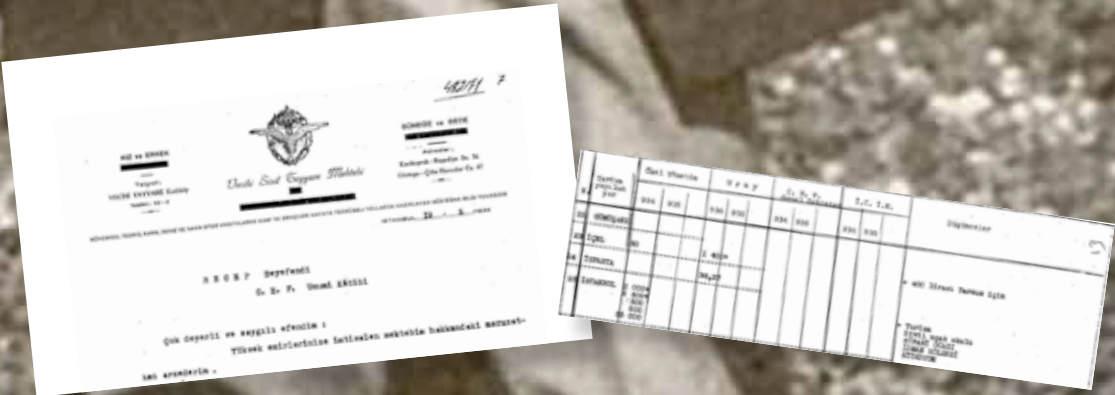
ismailsen@sarnic.com.tr



Vecihi Hürkuş, şüphesiz havacılık tarihimizin en önemli simalarından biri. Türk havacılığının birçok ilkinde imza atan Vecihi Hürkuş Türkiye'nin ilk uçak teknisyenlerinden biridir.

Vecihi Bey, henüz 16 yaşındayken eniştesi Kurmay Albay Kemal Bey'in yanında Balkan Harbi'ne

gönüllü olarak katılıp, Edirne'ye giren kuvvetler içinde yer alır. Daha o yıllarda tayyareci olmak isteyen Vecihi yaşı küçük olduğu için uçuş okuluna alınmaz ama makinist mektebine girmeyi başarır. Tayyare Makinist Mektebi'nden astsubay olarak mezun olur ve Birinci Dünya Savaşı'nda Bağdat cephesine gönderilir.





1916'da bir uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a dönen Vecihi Bey, artık yaşı uygun olduğundan Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girer ve tayyareci olmayı başarır.

Uçağı düşen ve Ruslara esir olan Vecihi kaçmayı başarır ve İstanbul'a döner. Kurtuluş Savaşı yıllarında da pilot olarak hizmet veren Hürkuş'un havacılık tarihimizdeki ilkleri saymakla bitecek gibi değildir.

Ancak bugün bizim konumuz Vecihi Tayyare Mektebi... Okulla ilgili Vecihi Bey hakkındaki en geniş web sitesi olan tayyarecivechi.com'da şu bilgiler var:

"(Türk Hava Kurumu için gerçekleştirdiği yurt) Gezileri sırasında gençlikte oluşturduğu uçma sevgisi ile bir havacılık okulu açmayı düşünür. 21

Nisan 1932'de İlk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu kurar. İki kız olmak üzere 12 öğrenci kaydolur. 27 Eylül 1932'de eğitim ve öğretime başlanır. Okulun gayesi Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci kuşaklar yetiştirerek Türkiye Cumhuriyeti hava ordusunun yedek gücü olmaktır.

Okulun motorlu ve motorsuz iki şubesi vardı. Eğitim teorik ve uygulamalı olarak yapılıyordu. Büyük bir atölyesi vardı. Kalamış'ta bir hangar ve uçuş alanı olarak kullandıkları küçük bir sahası, bir de Fikirtepesi'nde uçuş alanları vardı.

İlk 12 öğrenci Sait, Tevfik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan, Eribe ve Türkiye'nin ilk kadın pilotu olan Bedriye (Gökmen) idi. Öğrencilerin eğitim sırasında hiçbir kazası olmamıştır. Zor koşullarda eğitim yaparken bazı kurumların, örneğin Tekel İdaresi'nin ve İş Bankası'nın reklâmlarını yapmış, bazı vatansever yetkili kuruluşların da yardımları olmuştur.

Nuri Demirağ Bey, bir tayyare yapımı için 5.000 TL vermiş, böylece 1933'de adı "Nuri Bey" olan "Vecihi XVI" kapalı kabin uçağı yapılmıştır.

Aynı yıl tek satırlı "Vecihi XV" uçağını da inşa etmişler ve 30 Ağustos 1933'de iki Vecihi XIV, iki tane Vecihi XV ve Nuri Bey Vecihi XVI uçakları ile öğrencileri, İstanbul göklerinde gösteri uçuşu yapmışlar. Okulda, bir de "Vecihi SK-X" adlı, uçak motoru ile çalışan deniz botu yapılmıştır.

Vecihi Hürkuş'un Recep Peker'e gönderdiği dilekçesine eklediği ve el yazısıyla "Mektebimiz talebeleri tarafından ve yalnız motorları Avrupa'dan getirilerek müceddet (yenilenerek) meydana getirilen üç tayyarelik ilk sivil Türk filomuzun fotoğrafını ilâştirerek arz ederim ef." Notunu yazdığı fotoğraf...

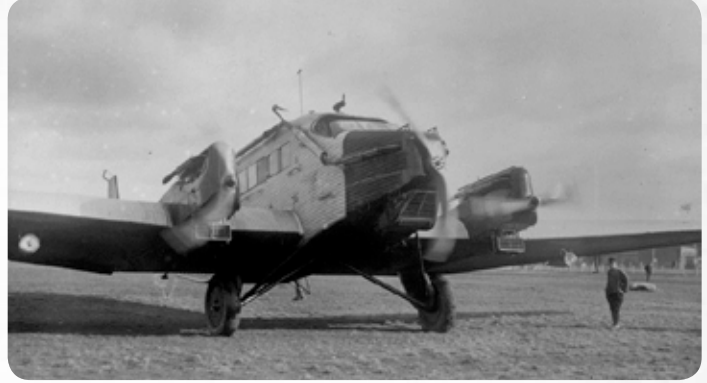


Öğrencilerinden Sait Bayav, Tevfik Artan, Muammer Öniz, Osman Kandemir, ilk kadın tayyarecimiz Bedriye Gökmen ve kızı (yeğeni) Eribe yalnız uçmayı başarmışlardır. Vecihi Sivil Tayyare Okulu parasal sorunlardan ve yetiştirdiği öğrencilerin diplomalarına denklik verdirememiş olmasından kapanmıştır.”

Okulun tam olarak hangi tarihte kapandığı ile ilgili bir bilgiye ulaşamadım ama Başbakanlık Arşivindeki “1542 - 271 - 1” numaralı ve 29.12.1936 tarihli klasördeki belgeler Vecihi Sivil Tayyare Okulu’nun kapanmasının en önemli nedeninin aşamadığı maddi sorunları olduğunu gösteriyor. Üstelik Cumhuriyet Halk Fırkasından yaptığı yardım taleplerinin karşılık bulmasına rağmen...

Recep Peker’den Bir Rica...

1932’de okulunu açan Vecihi Hürkuş, masrafları karşılayamamaktan, özellikle de yıllık 15 tonu bulan “dış memleketlere göre beş kat pahalı olan” benzin masrafından şikayet etmekte ve bu konuda dönemin Cumhuriyet Halk Fırkası Umumi Katibi Recep Peker’den yardım talep etmektedir. 19 Mayıs 1934 tarihli iki sayfalık belge (Belge 1 A ve Belge 1 B) Vecihi Sivil Tayyare Mektebi antetli bir kağıda, Recep Peker’e hitaben yazılmış. Belgede yazılanlar aynen şöyle:



“Recep Beyefendi

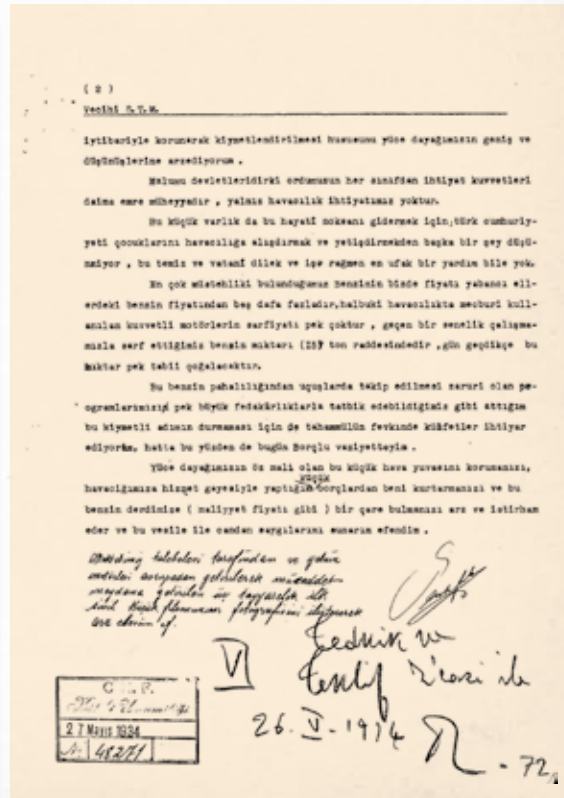
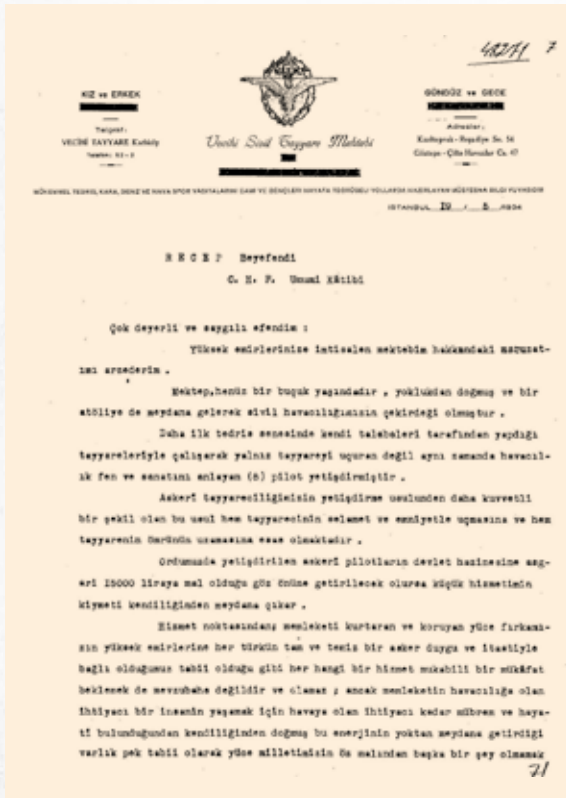
C.H.F. Umumi Katibi

Çok değerli ve saygılı efendim:

Yüksek emirlerinize imtisalen (uyarak) mektebim hakkındaki maruzatımı arz ederim.

Mektep, henüz bir buçuk yaşındadır, yokluktan doğmuş bir atölyede meydana gelerek sivil havacılığımızın çekirdeği olmuştur.

Daha ilk tedris senesinde kendi talebeleri tarafından yaptığı tayyareleriyle çalışarak yalnız tayyareyi uçuran değil aynı zamanda havacılık fen ve sanatını anlayan 8 pilot yetiştirmiştir.





Askeri tayyareciliğimizin yetiştirme usulünden daha kuvvetli bir şekil olan bu usul hem tayyarecinin selamet ve emniyetle uçuşmasına ve hem tayyarenin ömrünün uzamasına esas olmaktadır.

Ordumuzda yetiştirilen askeri pilotların devlet hazinesine asgari 15.000 liraya mal olduğu göz önüne getirilecek olursa küçük hizmetimin kıymeti kendiliğinden meydana çıkar.

Hizmet noktasından; memleketi kurtaran ve koruyan yüce fırkamızın emirlerine her Türkün tam ve temiz bir asker duygu ve itaatiyle bağlı olduğumuz tabii olduğu gibi herhangi bir hizmet

mukabili bir mükâfat beklemek de mevzubahis değildir ve olamaz; ancak memleketin havacılığa olan ihtiyacı bir insanın yaşamak için havaya olan ihtiyacı kadar mübrem (gerekli) ve hayati bulunduğundan kendiliğinden doğmuş bu enerjinin yoktan meydana getirdiği varlık pek tabii olarak yüce milletimizin öz malından başka bir şey olmamak itibarıyla korunarak kıymetlendirilmesi hususunu yüce dayağımızın (desteğimizin) geniş düşüncülerine arz ediyorum.

Malumu devletleridir ki ordumuzun her sınıftan ihtiyat kuvvetleri daima emre müheyyadır (hazırlanmıştır), yalnız havacılık ihtiyatımız yoktur.

Bu küçük varlık da bu hayati noksanı gidermek için; Türk Cumhuriyeti çocuklarını havacılığa alıştırmak ve yetiştirmekten başka bir şey düşünmüyor, bu temiz ve vatani dilek ve işe rağmen en ufak bir yardım bile yok.

En çok müstehlîği (tüketicisi) bulunduğumuz benzinin bizde fiyatı yabancı ellerdeki benzin fiyatından beş defa fazladır, hâlbuki havacılıkta mecburi kullanılan kuvvetli motorların sarfiyatı pek çoktur, geçen bir senelik çalışmamızla sarf ettiğimiz benzin miktarı 15 ton raddesindedir, gün geçtikçe bu miktar pek tabii çoğalacaktır.



Vecihi Bey,
öğrencileriyle
bir tayyare
dersinde...



Bu benzin pahalılığından uçuşlarda takip edilmesi zaruri olan programlarımızı pek büyük fedakarlıklarla tatbik edebildiğimiz gibi attığım bu kıymetli adımın durmamamı için de tahammülün fevkinde külfetler ihtiyar ediyorum, hatta bu yüzden de bugün borçlu vaziyetteyim.

Yüce dayağımızın (desteğimizin) öz malı olan bu küçük hava yuvasını korumanızı, havacılığımıza hizmet gayesiyle yaptığım küçük borçlardan beni kurtarmanızı ve bu benzin derdimize (maliyet fiyatı gibi) bir çare bulmanızı arz ve istirham eder ve bu vesile ile candan saygılarımı sunarım efendim.”

Belgenin altında muhtemelen Vecihi Beyin el yazısıyla şu not düşülmüş:

“Mektebimiz talebeleri tarafından ve yalnız motorları Avrupa’dan getirilerek müceddet (yenilenerek) meydana getirilen üç tayyarelik ilk sivil Türk filomuzun fotoğrafını ilâştirerek arz ederim ef.”

Cumhuriyet Halk Fırkası Katibi Umumiliği damgasıyla, 48271 nolu ve 27 Mayıs 1934 tarihiyle kayda giren dilekçe, 26 Mayıs 1934 tarihinde Recep Beyin “VI.” (Büroya) sevgiyle işlenmiş.

Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakı

Halkevleri spor şubelerinde ve Türkiye İdman Cemiyetleri İttifakında yetkili olduğu anlaşılan, dönemin Tekirdağ Milletvekili Rahmi Apak’a yazılan ikinci bir belge, Recep Peker’in sevkinden sonra Rahmi Beyin de Vecihi Beyden bilgi istediğini gösteriyor. Yine Vecihi Sivil Tayyare Mektebi antetli ve 2 Haziran 1934 tarihli belgede (Belge 2 A ve Belge 2 B) Vecihi Beyin yazdıkları önceki belgenin tekrarı gibi ve Rahmi Beyin talebiyle yazıldığı anlaşıyor:

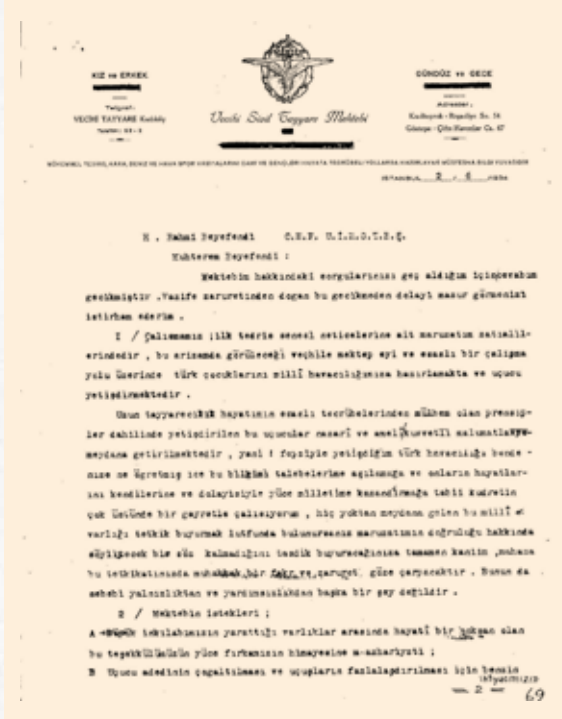
“H. Rahmi Beyefendi C.H.F. U.İ.H.G.T.B.Ş.

Muhterem Beyefendi:

Mektebim hakkındaki sorgularınızı geç aldığım için cevabım gecikmiştir. Vazife zaruretinden doğan bu gecikmeden dolayı mazur görmenizi istirham ederim.

I / Çalışmamız; ilk tedris senesi neticelerine ait maruzatım zatiâtilerindedir, bu arızamda görüleceği veçhile mektep iyi ve esaslı bir çalışma yolu üzerinde Türk çocuklarını milli havacılığımıza hazırlamakta ve uçucu yetiştirmektedir.

Vecihi Sivil
Tayyare Mektebi
uçaklarının bir
başka fotoğrafı...



Uzun tayyarecilik hayatımın esaslı tecrübelerinden mülhem olan prensipler dahilinde yetiştirilen bu uçucular nazari ve ameli kuvvetli malumatla meydana getirilmektedir, yani feyziyle yetiştirdiğim Türk havacılığı bendenize ne öğretmiş ise bu bilgimi talebelerime aşılamaya ve onların hayatlarını kendilerine ve dolayısıyla yüce milletime kazandırmaya tabii kudretin çok üstünde bir gayretle çalışıyorum, hiç yoktan meydana gelen bu milli varlığı tetkik buyurmak lütfunda bulunursanız maruzatımın doğruluğu hakkında söyleyecek bir söz kalmadığını tasdik buyuracağınıza tamamen kaniyim, mahaza bu

tetkikatınızda muhakkak bir fakr ve zaruret göze çarpacaktır. Bunun da sebebi yalnızlıktan ve yardımsızlıktan başka bir şey değildir.

2 / Mektebin istekleri;

A - Büyük inkılabımızın yarattığı varlıklar arasında hayati bir noksan olan bu teşekkülümüzün yüce firkanızın himayesine mazhariyeti;

B - Uçucu adedinin çoğaltılması ve uçuşların fazlaştırılması için benzin ihtiyacımızın maliyet üzerinden temini çaresi.



C - Yetişen gençlerimizin dayanamadıkları benzin masrafını bizzat kapatmak için yaptığım küçük borçlarımdan kurtatmak (kurtulmam) üzere bir yardım temini.

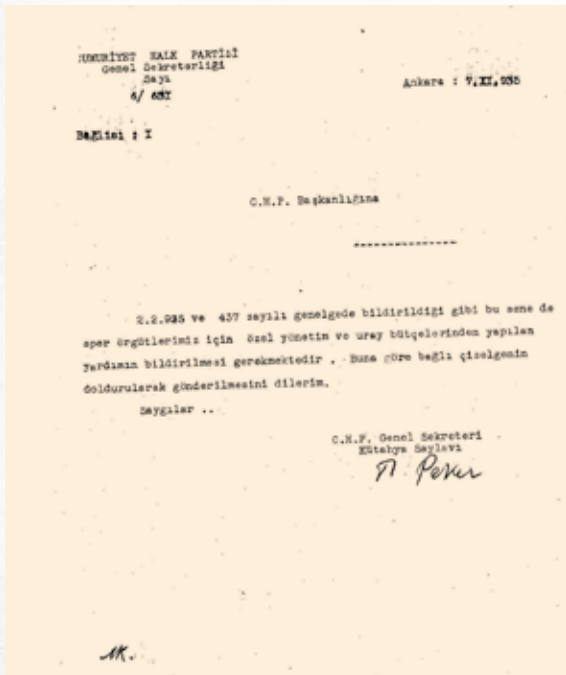
3 / Niyetlerimiz;

Mektebimiz talimatnamesinden bir sayı ilişik olarak taktim ediyorum. Burada görüleceği veçhile mektep iki şube halinde olmak üzere açılmıştı, geçen tedris devresinde yalnız motorlu tayyare şubelerini faaliyete getirebildim bu seneden itibaren ikinci yani motorsuz tayyare şubemizi de faaliyete getireceğim.

Birinci devre pilotlarımız pek yakında motorsuz tayyare teşkilatına muallim yardımcısı hazırlanmış olacaklardır.

Motorsuz tayyare teşkilatı az masraflı olmak itibarıyla memleketimizin her tarafında tatbiki kabil olacağı gibi bu sayede milli havacılığımıza bir çok kıymetli unsurlar hazırlamak mümkün olacaktır.

Milli havacılığımız yolu üzerinde meydana gelen bu ateş, her terakkiye teşne yüce milletimizin kahraman ruhlu çocuklarını içten sarsmıştır. Yurdumuzun her köşesinden uçmak sevgi ve aşkıyla vuku bulan müracaatlar tahminin çok üstünde olduğu gibi havacılığımızın atisi için ehemmiyetle sevgiye değer bir haldedir. Bu yüksek milli enerjinin memleket nam ve menfaatine kazanılmasını derin görüşlerinize arz ederim.



Kıymetli teveccühlerinize arzı teşekküratla sonsuz saygılarımı sunarım efendim.”

Tayyare Mektebi Desteğe Rağmen Kapanır

İlgili klasörde bulunan yazılardan biri Vecihi Beyin uğraşlarının sonucu verdiğini ve muhtemelen bir yardım aldığını gösteriyor. Recep Peker imzalı, 7 Kasım 1935 tarihli ve 6/631 sayılı Cumhuriyet Halk Fırkası antetli dokümanda (Belge 3) spor örgütleri için yapılan yardımların listesini talep ediyor. Bu talep karşılığı hazırlandığı anlaşılan çizelgenin İstanbul’u içeren sayfasında (Belge 4) Sivil Uçak Okulu için İl Hususi İdaresinden 1.500 lira yardım yapıldığı görülüyor.

Bu yardım büyük ihtimalle Vecihi Sivil Tayyare Mektebi için yapılan bir yardım olsa da ya yardımın yetersiz olması ya da okul mezunlarına denklik verilmemesi nedeniyle okulun kapandığı anlaşıyor.

Vecihi Bey, Türk havacılık tarihinde önemli isimlerden biri... Özellikle bu sivil havacılık okulunun yaşaması yetişmiş havacı ihtiyacımıza yapacağı destek açısından oldukça önemli bir girişim olabilirdi. Ancak ne yazık ki yarım kalmış...

Denklik Meselesi

İlginç olan okulun kapanma nedenlerinden biri olarak çeşitli kaynaklarda okul mezunlarına denklik verilmemesinin gösterilmesidir. Bugün de ülkemizde eğitim veren birçok okulun teknisyenlerin belge almalarıyla ilgili herhangi bir katkılarının bulunmamasını hatırlatan bir olay değil mi? Eğer bir okuldaki mezun olan kişiler, yetkili kurumlar tarafından “yeterli” görülüyorlarsa o okulların ömürlerinin pek de uzun olmayacağını tarihi bir örneği değil mi Vecihi Sivil Tayyare Mektebi?...

	Yarım yapılan yer	Özel Yönetim	U.F.A.Y.	C. H. F. Genel Sekreteri	S.C. T.M.	Diğerler
N.		934 935	934 935	934 935	934 935	
22	SEKİNGERİ					
23	İÇEL	80	1.400*			+ 400 lirası Tercüme için
24	İLAHİYE		36,37			
25	İSTANBUL	1.000* 2.000* 800 2.000				+ Tercüme için 400 lirası Tercüme için STANBUL İSTANBUL STANBUL
26	İZMİR		800		1.000*	+ Tercüme için 400 lirası Tercüme için 3.000 lirası
27	İZMİR		800			
28	KASTAMONU	1.000	850			+ 400 lirası Tercüme için
29	KAYMAK	3.000				
30	KAYMAK	1.000				
31	KAYMAK	800	800	180		
32	KAYMAK	1.000				
33	KAYMAK	1.000	300	300		
34	KAYMAK	1.000	300	300		



B727 UÇAĞINDA FLAPLAR NEDEN AÇILMIYOR?

İstanbul'dan arızasız olarak gelen B727 uçağımızı Brüksel'e gitmek üzere sefere verdim. Uçak taxiye başladıktan sonra aprondaki FRA teknik ofise geldim. 10 dakika sonra kuleden gelen telefon uçağımızın arıza nedeniyle taxi'den geri döndüğünü, açık pozisyona park ettiğini, teknisyen bekledikleri haberini verdi.



ERHAN İNANÇ
UTED KURUCU ÜYESİ



Apron aracım ile belirtilen park pozisyonuna gittim. Uçağın motorları durmuş, APU çalışıyor, ön yolcu kapısı açık, yolcu merdiveni yanaştırılmış ama yolcu indirilmemişti. Doğrudan kokpite girdim. Pilotlar, taxi esnasında, kapalı olan flapları açmak için kumanda verdiklerinde flapların hareket etmediğini, UP pozisyonunda kaldığını söylediler. Elektrikli (Alternate) pompalarla hidrolik basıncı varken flaplara kumanda verdiğimde gerçekten

flapların hiç hareket etmediğini gördüm. Acaba asimetri mi oldular diye Flap Position Indicator'e baktım, L&R ibrelerin her ikisi de 0° (UP) yani asimetri olmadığını gösteriyordu. Dışarıdan fiziki olarak kontrol ettiğimde de flaplarda bir asimetri durumu yoktu, hepsi tam yukarıda (sıfır) pozisyonunda idiler. Gerçek bir asimetri olmadığına göre, geriye tek sebep kalıyordu, o da flap indikatörünün içindeki sol-sağ flaplar



arasında belli bir açı farkını hissedip flapları kilitleyen Asymmetry Protection System'in yanlış indikasyon arızası olabilirdi (False Indication).

Yaptığım bu kontroller sonucu arızalı olduğuna kanaat getirdiğim 'Flap Pozisyon İndikatörü' bordo panelinden söküp Lufthansa Teknik Depodaki AOG Desk'e gittim. THY ile Lufthansa arasında (o tarihlerde Lufthansa ve Lufthansa Teknik henüz ayrılmamış, tek şirket halinde) arasında imzalanmış yedek parça anlaşması mevcuttu, karşılıklı alış-veriş ücretleri Clearing House vasıtasıyla hesaplaşarak ödeniyordu. Arıza yapıp taxiden dönen B727 uçağım için şu parça numaralı Flap Position Indicator'e acilen ihtiyacım olduğunu söyledim. Allahtan depoda varmış, faal indikatörü alıp uçağa döndüm, bordo panelindeki yerine taktım. Elektrikli Alternate Hyd. Pompa

basıncı ile çalışma testi yaptım, arıza kalkmış, Flaplar her yöne hareket ediyorlardı. Log Page'e arızayı ve uyguladığım düzeltici işlemi yazdım, release uçağı ederek bir saat gecikmeyle seferine verdim. FRA havalimanında, ağır trafiği nedeniyle, tehir yapan uçak slot kaçırrı ve birkaç saat yeni slot verilmesini beklemek zorunda kalır. Bu defa şanslıydık kule, yeni bir slot vermek yerine hemen taxi izni vermişti.

Arıza nedeni, Flap Position Indicator içindeki Flaps Asymmetry Protection Sensor'un arızalanarak, gerçek asimetri varmış gibi (false indication) flapları bulunduğu pozisyonunda kilitlemesi idi.

NOT: Bu arıza AMM/TSM gibi dokümanlarda bulunmaktadır.





HÜRKUŞ'UMUZ

Değerli UTED dergisi okuyucuları, sizlerle bu sayıda Türk Sivil Havacılığının önemli bir değeri olan Vecihi Hürkuş'tan bahsedip, katılmış olduğum "Hürkuş, Göklerdeki Kahraman" filminin galasına ilişkin paylaşımında bulunmak istiyorum.



ALİŞAN DEĞİRMENCİLER

UÇAK BAKIM TEKNİSYENİ

"Hürkuş, Göklerdeki Kahraman" filmi son döneme damga vurması bekleniyor. Senaryosunu Savaş Korkmaz'ın kaleme aldığı, yönetmenliğini Kudret Sabancı'nın üstlendiği, filmin oyuncu kadrosunda ise Hilmicem İntepe, Gizem Karaca, Miray Daner, Bora Akkaş, Zeyno Eracar, Murat Arkin, Bahadır Yenişehirlioğlu gibi isimler yer alıyor. Filmde Vecihi Hürkuş'un 16 yaşındayken asumana (gökyüzüne) nasıl âşık olduğundan, dönem koşulları ile birlikte o dönemlerde bulunulan savaş ortamındaki durumu ve birçok olay beyaz perdeye yansıtılmış. Hürkuş, Göklerdeki Kahraman filmi vizyona 25 Mayıs 2018 tarihinde girdi.

Filmin galasına birçok ünlü isim katılırken en çok dikkat çeken kısım ise Vecihi Hürkuş'un torunlarının gelip, galada yer almasıydı. Kendileri ile tanışma şerefine nail olurken çok kısa süreli bir sohbet etme fırsatını da yakaladım.

Filmin galasına birçok ünlü isim katılırken en çok dikkat çeken kısım ise Vecihi Hürkuş'un torunlarının gelip, galada yer almasıydı. Kendileri ile tanışma şerefine nail olurken çok kısa süreli bir sohbet etme fırsatını da yakaladım.

Fotoğraftakiler soldan sağa: Tül Sayım (Gönül Hanım'ın kızı), Lorraine Jacobs (Sevim Hanım'ın kızı), Lisa Meral Guedes (Sevim Hanım'ın kızı), Sandy Ülgen (Perran Hanım'ın kızı), Lee Vecihi Maxson (Sevim Hanım'ın oğlu), Alp Şarman (Gönül Hanım'ın oğlu) ve Bahadır Gürer (Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Başkanı).

Lee Vecihi Maxson ve Lisa Meral Guedes ile yapmış olduğum kısa görüşmeden bir kesiti sizlerle paylaşmak istiyorum:

Alişan Değirmenciler: Öncelikle sizleri tanımak benim için bir gurur. Sizinle beraber bu ortamı paylaştığım için çok mutluyum.

Lee Vecihi ve Lisa Meral: Bizler de sizler gibi insanlar ile tanıştığımız için çok mutluyuz. Büyük babamız ile onur ve gurur duyduğumuz bu günde bizi yalnız bırakmadığınız için sizlere minnettarız.

Alişan Değirmenciler: Büyük babanız Türk milleti adına bir kahramandan öte olmakla beraber milletimiz için bir idol, yol gösterici olduğunu sizlere ifade etmek isterim.

Lee Vecihi ve Lisa Meral: Evet. Eski filmlerden, sosyal medya üzerinden veya birçok kanal aracılığı ile bunları duymuştuk, Gurur verici...

Alişan Değirmenciler: Vecihi Hürkuş ismini duyduğumda 15-16 yaşlarındaydım. Kendisinin kurucusu olduğu Türk Hava Kurumu'nda adından birçok kez söz edilirken yapmış olduğu çalışmalar



ile havacılık tutkumu arttırdığını söyleyebilirim. Bununla beraber 21 yaşındayken Tayyareci Vecihi Hürkuş Derneği Müzesi ile tanıştım. Dernek, Vecihi Bey'in yapmış olduğu çalışmaları, başından geçen olayları, dönem koşullarını biz gençlere aktararak günümüz Türk Sivil Havacılığının temellerinin nasıl oluştuğunu düzenlenen organizasyonlar ve havacılık fuarlarında bizlerle paylaşıyor.





Lee Vecihi ve Lisa Meral: Bahadır Bey iyi bir araştırmacı. Büyükbabamız Vecihi Hürkuş ile ilgili her bilgiyi, her detayı, fotoğrafı en ince ayrıntısına kadar inceliyor ve araştırıyor. Tarihsel bir konuda yapılan çalışmada bu durum oldukça önemli. Kendisine bu konuda minnettarız.

Alişan Değirmenciler: Son olarak, Türk Sivil Havacılığının gelişimi için paylaşmak istediğiniz bir düşünceniz var mı?

Lee Vecihi ve Lisa Meral: Büyük babam Vecihi Hürkuş'u iyi bir şekilde okuyup, araştırıp ve analiz etmelerini tavsiye ediyorum. Büyük babam hakkında buldukları her bilgi kendilerine yol göstereceğinden kesinlikle eminim.

Vecihi Hürkuş Kimdir?

"Vecihi Hürkuş, 1895 (1311) yılında İstanbul'da doğdu. Babası gümrük müfettişi Feham Bey, annesi Zeliha Niyir Hanım'dır. Hürkuş 3 kardeşin ortancasıdır. Sanata oldukça ilgisi vardı. 1912'de

8 Ekim 1917 günü bir hava savaşında yaralanarak düşünce, Ruslara esir olmadan önce uçağını teslim etmemek için yakıtı. Esir olarak Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'na gönderildi. Azeri Türklerinin yardımı ile adadan yüzerek kaçtı.

Balkan Harbi'ne eniştesi Kurmay Albay Kemal Bey'in yanında gönüllü olarak katıldı.

Makinist olarak Birinci Dünya Savaşı'nda Bağdat cephesine gönderildi. Orada 2 Şubat 1916 tarihinde bir uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a döndü.

Yeşilköy'deki Tayyare Mektebi'ne girerek tayyareci oldu. Pilot olarak ilk uçuşu 21 Mayıs 1916 tarihindedir. 15 Kasım 1916 tarihinde tayyarecilik tahsilini bitirerek pilot diplomasını aldı.

8 Ekim 1917 günü bir hava savaşında yaralanarak düşünce, Ruslara esir olmadan önce uçağını teslim etmemek için yakıtı. Esir olarak Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'na gönderildi. Azeri Türklerinin yardımı ile adadan yüzerek kaçtı.

Kurtuluş Savaşı içinde Akşehir'de Jandarma Komutanı Ratıp Bey'in kızı Hadiye Hanım'la evlendi. İzmir'de Gönül, İstanbul'a döndüklerinde de Sevim isimli iki kızı olmuştur.

1923 yılında Binbaşı Fazıl'ın eğitim uçuşu sırasında düşüp ölmesiyle yeniden İzmir'e çağırılmış, kara ve deniz okulunda öğretmenliğinden başka fen işleri ile de uğraşmış. Savaşta çekilen yoklukların giderilmesi amacıyla havacılığı millileştirme düşünceleri başlamıştı.

Ganimet olarak Yunanlılardan ellerine geçen pek çok motordan yararlanarak projesini hazırlayıp ilk uçağı Vecihi K VI'yı imal etmiştir. Uçağı için

Hürkuş 1925’de Kurtuluş Savaşı öncesi İstanbul’da iken sevdiği, Mustafa Kemal’in yanına Anadolu’ya geçtiği için ailesi tarafından kendisine verilmeyen İhsan Hanım’la anlaşmış, eşinden ayrılarak onunla evlenmiş ve 1927’de Perran isimli bir kızı daha doğmuştur.

uçuş müsaadesi istemiş, uçabilirlik sertifikası için bir teknik heyet oluşturulmuş, ancak teknik heyetin içerisinde tayyareyi uçuracak ve kontrol edecek personel bulunmadığından gecikmiştir. Sonunda teknik heyetten birinin “Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz, uçağına güveniyorsan atla, uç, bizi de kurtar” sözü üzerine Hürkuş, 28 Ocak 1925’de uçağı Vecihi K VI ile ilk uçuşunu yapar. İzin almadan uçtuğu için cezalandırılınca, istifa ederek hava kuvvetlerinden ayrılıp Ankara’ya gider ve kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti’ne (T.T.C.) katılır. T.T.C. Fen şubesini organize etmekle görevlendirilir. Gazi Mustafa Kemal’in “İstikbal göklerde dir...” yönermesiyle havacı bir kuşak yetiştirmek için kurulan Türk Tayyare Cemiyeti, halkın bağışları ile yaşayan bir kuruluş olacaktı. Bunun için bir okul açmak, milli bir hava sanayi kurmak amacındaydı. Hürkuş, yaptığı uçağını geri alıp, T.T.C.’nin bağış toplama faaliyetlerinde kullanarak halka havacılık sevgisini aşılama istiyordu ama uçağını geri almayı başaramadı.

Hürkuş 1925’de Kurtuluş Savaşı öncesi İstanbul’da iken sevdiği, Mustafa Kemal’in yanına Anadolu’ya geçtiği için ailesi tarafından kendisine verilmeyen



İhsan Hanım’la anlaşmış, eşinden ayrılarak onunla evlenmiş ve 1927’de Perran isimli bir kızı daha doğmuştur.

1930 yılı yıllık iznini iki ay ücretsiz olarak uzatıp Kadıköy’de bir keresteci dükkânını kiralayarak, üç ay içinde ilk Türk sivil uçağını, aslında ikinci uçağı Vecihi XIV uçağını inşa etmiştir. İlk uçuşunu 27 Eylül 1930’da Kadıköy Fikirtepe’de büyük bir kalabalık ve basın topluluğu karşısında yapmıştır. Uçak iki kişilik, tek motorlu spor ve eğitim uçağıdır. 14 Ekim 1930’da, “Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir” cevabını almış. Hürkuş, bunun üzerine bakanlık nezdinde yapılan girişimler sonucu uçağı istenen belgenin alınması





amacıyla Çekoslovakya'ya gönderilmesi için müsaade almıştır. Uçak Ankara'da sökülmüş, Demiryolu vagonları ile Haydarpaşa'ya, Sirkeci'den de Prag'a gönderilmiştir.

23 Nisan 1931'de Çekoslovakyalı yetkililer tarafından civardaki bir gazinoda düzenlenen bir törenle, başköşesinde "Yaşasın Türk Tayyareciliği" yazılı bir pankartla onurlandırılarak uçuş müsaadesini almıştır.

Gezileri sırasında gençlikte oluşturduğu uçuş sevgisi ile bir havacılık okulu açmayı düşünür. 21 Nisan 1932'de İlk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu kurar. İki kız olmak üzere 12 öğrenci kaydolur. 27 Eylül 1932'de eğitim ve öğretime başlanır. Okulun gayesi Türk gençliğini havacılığa alıştırmak, tayyareci kuşaklar yetiştirerek Türkiye Cumhuriyeti hava ordusunun yedek gücü olmaktır.

İlk 12 öğrenci Sait, Tevfik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan, Eribe ve Türkiye'nin ilk kadın pilotu olan Bedriye (Gökmen) idi. Öğrencilerin eğitim sırasında hiçbir kazası olmamıştır. Zor koşullarda eğitim yaparken bazı kurumların, örneğin Tekel İdaresi'nin ve İş Bankası'nın reklâmlarını yapmış,

1935 yılı başlarında Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, çağrılı olarak Rusya'ya gider. Orada sivil havacılığın durumunu görür ve dönüşünde Atatürk'e anlatır.

Atatürk, gezdiği her yerde kendisini havadan saygıyla izleyen, gazetelerdeki yazılardan izlediği Hürkuş hakkında da Fuat Bey'den bilgi ister. Aldığı cevaplar karşısında Büyük Atamız: "Ya, öyle mi? O halde Türk Kuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den faydalanın!" emrini verir.

bazı vatansever yetkili kuruluşların da yardımları olmuştur. Öğrencilerinden Sait Bayav, Tevfik Artan, Muammer Öniz, Osman Kandemir, ilk kadın tayyarecimiz Bedriye Gökmen ve kızı (yeğeni) Eribe yalnız uçmayı başarmışlardır. Vecihi Sivil Tayyare Okulu parasal sorunlardan ve yetiştirdiği öğrencilerin diplomalarına denklik verdirememiş olmasından kapanmıştır.

1935 yılı başlarında Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca, çağrılı olarak Rusya'ya gider. Orada sivil havacılığın durumunu görür ve dönüşünde Atatürk'e anlatır. Atatürk, gezdiği her yerde kendisini havadan saygıyla izleyen, gazetelerdeki yazılardan izlediği Hürkuş hakkında da Fuat Bey'den bilgi ister. Aldığı cevaplar karşısında Büyük Atamız: "Ya, öyle mi? O halde Türk Kuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den faydalanın!" emrini verir.

Hayatının sonlarında çok sıkıntı çekmiş, borçlandırılmış, uçamayacak duruma düşürülen uçaklarının sigorta giderleri ve bunların faizleri borcuna eklenmiş, icra takipleri, davalar neden ile vatana hizmet tertibinden kendisine bağlanan çok yetersiz maaşına bile haciz konmuştur.

Ankara'da anılarını yazarken, beyin kanamasından komaya girdi. Vecihi Hürkuş, insanların aya ayak basmak üzere dünyadan ayrıldığı gün olan 16 Temmuz 1969 tarihinde Gülhane Askeri Tıp Akademisi Hastanesi'nde hayata gözlerini yumdu.

Son olarak bu ay ki yazımda sizler Hürkuş, Göklerdeki Kahramanı filmi ile ilgili genel bilgi ve Vecihi Hürkuş hakkında ise bilgim, araştırmalarım doğrultusunda paylaşımda bulunmak istedim. Film galasına nazik daveti için Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği Başkanı Sn. Bahadır Güler'e teşekkür ediyorum. Önümüzdeki sayıda görüşme ümidiyle, Allah'a emanet olun.

45 Ülke
145 Havalimanından
yaptığı uçuşlar ile
Türkiye turizminin
hizmetinde





RAMAZAN'DA NASIL BESLENMELİYİZ

Ramazan ayı vücudumuzu dinlendirmemiz nefsimizi terbiye etmemiz için çok önemli ve güzel bir aydır. Ancak bu ayda nasıl besleneceğimizi, neler tüketmemiz gerektiğini biliyor olmamız gerekiyor. Çünkü vücut tüm gün büyük bir açlık savaşı veriyor ve iftar vakti gelince de her şeye saldırıyor.



NURAY KABUT
SAĞLIKLI YAŞAM KOÇU

Sahur öğünü asla atlanmamalıdır

İlk dikkat etmemiz gereken sahur öğünü asla atlanmamalıdır. Sahur öğünü atlandığında ramazan ayı boyunca zaten yavaş çalışan metabolizmanın daha da yavaş çalışmasına, kan şekerinin daha erken saatlerde düşmesine, gününüzün verimsiz geçmesine neden olur. Sahurda özellikle bol sıvı tüketmeli, acıkmanızı geciktirecek yumurta, süt, yoğurt, peynir gibi proteinler tüketilmeli, vücut direncini artıracak domates, salatalık, yeşil yapraklı sebzeler ve özellikle tam buğdaydan yapılmış tahıllar mutlaka tüketilmelidir.

Sahurda tuzlu baharatlı gıdalar susuzluğunuzu artıracığı için tüketilmemesinde fayda var. Yine şeker, beyaz undan yapılmış ve şeker içeren besinler çok hızlı sindirildiği için çabuk açlık hissi oluşturmaktan dolayı tüketilmemelidir.

İftar öğünü mutlaka ikiye bölünmelidir

Potasyum, magnezyum, posa, karbonhidrat kaynağı olduğu için ve kan şekerini dengeleyeceği için iftarınızı birkaç adet hurma ve suyla açmanızı tavsiye ediyorum.

Sonrasında sıvı tüketimini artırmak için çorba ile başlanması, sonrasında etli sebze yemeği veya ızgara et ve zeytinyağlı sebze yemeği yanında yoğurt veya ayran tercih edilebilir.

Yemekten birkaç saat sonra meyve, komposto veya hafif sütlü tatlılar tercih edilmelidir.

En önemli nokta tüm gün aç kalan vücudumuzu iftarda hızlı ve fazla yemek tüketerek eziyet etmememizdir. Yavaş yavaş ve küçük porsiyonlar halinde yenmeli ve uyumadan en az iki saat önce besin tüketimine son verilmelidir.

Ramazan ayı boyunca nasıl yemekler tercih edilmelidir?

Bu güzel ayda besinlerimizin pişirilme yöntemlerine dikkat etmemiz sağlığımız açısından önemlidir. Aslında her zaman önemli ancak ramazan ayında vücudumuz zaten tüm gün bir açlık savaşı verdiğinden dolayı onu yormamak için ayrıca dikkat etmemiz gerekir.

Çok yağlı ve kızartma çeşitleri yerine ızgara, fırında haşlanmış veya buğulama usulü pişirilen yemekler tercih edilmeli ve en önemlisi yavaş iyi çiğneyerek besinleri tüketmeliyiz. İyi ve yavaş çiğnemediğimiz zaman iftar sonrası ciddi hazımsızlık sorunlarıyla karşılaşabilirsiniz.

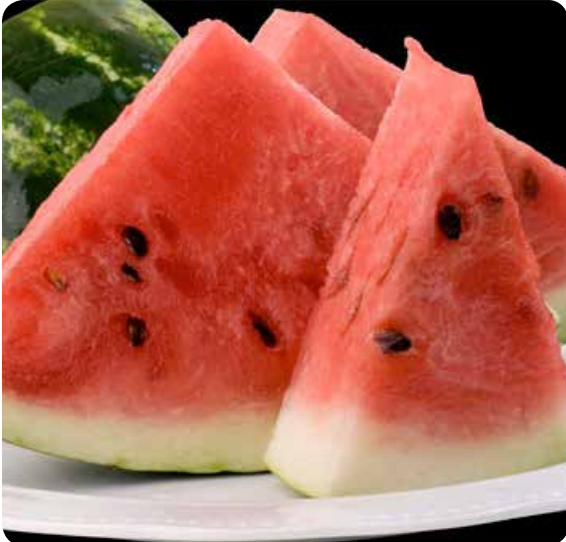
İftar ve sahur arasında mutlaka en az 8-10 bardak su tüketilmesine dikkat edilmesi gerekir. Taze sıkılmış meyve suyu veya az şekerli komposto seçenekleriyle de sıvı alımını destekleyebilirsiniz.

İftar arasında kısa mesafeli yürüyüş yaparak tüm gün yavaş çalışan metabolizmanızı destekleyebilir ve tüm gün açlıktan sonra yediğiniz yemeğin vereceği olumsuzlukları engelleyebilirsiniz.

Oruç nedeniyle tüm gün kan şekerinde düşüş olduğundan dolayı iftarda hızlı ve fazla yemek tüketilmektedir.

Biliyorsunuz ilk lokmamızın beynimize sinyali 20 dakika sonra ulaşır. Bu nedenle yavaş yemek ve iyi çiğnemek çok önemlidir.

Hızlı yemek tüketildiğinde enerjisi yüksek besinler yenir ve bu da kilo alımınıza zemin hazırlar. Bu nedenle de besinler yavaş ve iyi çiğneyerek tüketilmelidir.



Sahur İçin Örnek Menü

- 1 bardak süt
- 1-2 dilim peynir
- 1 adet haşlanmış yumurta
- 2 dilim karpuz
- Domates, salatalık, yeşillik
- 3 dilim tam buğday ya da çavdar ekmeği

Bu menü sayesinde hem uzun süre tok kalmış hem de sağlıklı beslenmiş olursunuz.

İftar İçin Örnek Menü

- 1 su bardağı su ve 2 adet hurma
- 1 kâse çorba
- 1 küçük tabak etli veya kıymalı sebze yemeği
- 1 su bardağı ayran veya yarım kâse yoğurt veya 1 kâse cacık
- 2 ince dilim tam buğday veya çavdar veya yulaf ekmeği

Meyve olarak susuzluğunuzu giderecek olan karpuzu tercih edebilirsiniz.



Sahurda bu besinleri tüketmek neden önemli?

Tam buğday ekmeği; Karbonhidrat grubu en hızlı sindirilen grup olduğu için siz sahurunuzu yaparken tokluk sinyallerini beyine gönderir, çabuk doymanızı sağlar ve uzun süre tok kalmanıza yardımcı olur.

Yumurta; Düşük kalorisi, yüksek protein kaynağı, uzun süre tok tutması ve anne sütünden sonra en kaliteli proteine sahip olması açısından sahurda 1 adet haşlanmış yumurta veya menemen veya omlet tokluk sürenizi uzatmanıza yardım edecektir.

Süt / Yoğurt; İçerdiği yüksek protein bakımından çabuk acıkmanızı engeller ve tokluk sürenizi uzatır. İçerdiği kalsiyumun da yağ yakıcı etkisinden faydalanmış olursunuz.

Salata; İçerisine kullandığımız sirke ve limon sindirimin uzamasına neden olduğu için aç kalmadan oruç tutmanıza yardımcı olur. Kilo almak istemeyen ve uzun süre tok kalmak isteyenlerin sahur öğününde mutlaka bulunması gerekir.

Tarçın; Ramazan ayı boyunca bol tarçın tüketmek tokluk süremizi uzattığı gibi, metabolizmamızı

da hızlandırır ayrıca kan şekerimizi düzenler. Bu nedenle aslında her zaman ama ramazan ayında süt, yoğurt, çay, su her şeyin içinde tüketmeniz çok faydalıdır.

Ramazana rağmen kilo almak istemiyorum diyenler sahurda;

- Şekersiz bitki çayı veya açık çay,
- 1 adet haşlanmış yumurta veya yumurta sarısı veya 2 yumurta beyazı ile yapılmış menemen veya sebzeli omlet,
- Küçük bir parça az yağlı beyaz peynir,
- Birkaç adet taze ceviz,
- Bol söğüş salata,
- 1 dilim karpuz veya şeftali,
- 1 çay kaşığı tarçın eklenmiş 1 kâse yoğurt,
- 2 ince dilim tam buğday veya çavdar ekmeği yemeyi unutmasınlar.

Keyifli bir ramazan geçirmeniz dileğiyle...





JOIN US
FOR
AVIATION



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



UÇAK TEKNİSYENLERİ UTED İFTARLARINDA BULUŞTU

Geleneksel UTED iftarları bu yıl Florya Şazeli Restaurant'ta gerçekleştirildi. UTED'in geleneksel iftarları üç nesil Uçak Teknisyenleri ve uçak bakım çalışanlarını bir araya getirdi. UTED iftarlarına uçak teknisyenleriyle birlikte uçak bakım sektörü yöneticileri ve dernek temsilcileri katıldı.

24 ve 29 Mayıs'ta gerçekleşen iftarlarda, emekli teknisyenler eski günlerdeki keyifli çalışma ortamlarını anarken, genç teknisyenler de sohbetleri ile iftar organizasyonuna renk kattılar.











TOTAL HAVACILIK YAĞLARI

Havacılık İçin Geliştirilmiş Yeni Nesil
Külsüz Dispersan Mineral Yağlar



total.com.tr



TOTAL

Committed to Better Energy





GELECEĞİN FIRSATI BUGÜNDEN

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



HAVACILIK KİTAPLARI



MÜMİN BALKAN

AIRCRAFT PROPULSION

SAEED FAROKHI

New edition of the successful textbook updated to include new material on UAVs, design guidelines in aircraft engine component systems and additional end of chapter problems Aircraft Propulsion, Second Edition follows the successful first edition textbook with comprehensive treatment of the subjects in airbreathing propulsion, from the basic principles to more advanced treatments in engine components and system integration.

This new edition has been extensively updated to include a number of new and important topics. A chapter is now included on General Aviation and Uninhabited Aerial Vehicle (UAV) Propulsion Systems that includes a discussion on electric and hybrid propulsion. Propeller theory is added to the presentation of turboprop engines. A new section in cycle analysis treats Ultra-High Bypass (UHB) and Geared Turbofan engines. New material on drop-in biofuels and design for sustainability is added to reflect the FAA's 2025 Vision. In addition, the design guidelines in aircraft engine components are expanded to make the book user friendly for engine designers. Extensive review material and derivations are included to help the reader navigate through the subject with ease.

Key features:

General Aviation and UAV Propulsion Systems are presented in a new chapter

Discusses Ultra-High Bypass and Geared Turbofan engines

Presents alternative drop-in jet fuels

Expands on engine components' design guidelines

The end-of-chapter problem sets have been increased by nearly 50% and solutions are available on a companion website

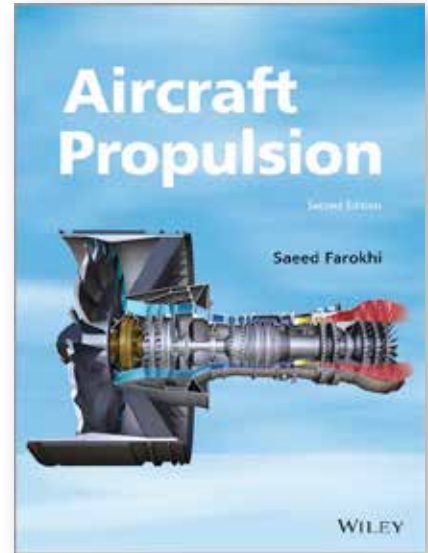
Presents a new section on engine performance testing and instrumentation

Includes a new 10-Minute Quiz appendix (with 45 quizzes) that can be used as a continuous assessment and improvement tool in teaching/learning propulsion principles and concepts

Includes a new appendix on Rules of Thumb and Trends in aircraft propulsion

Aircraft Propulsion, Second Edition is a must-have textbook for graduate and undergraduate students, and is also an excellent source of information for researchers and practitioners in the aerospace and power industry.

Yayınevi : Wiley



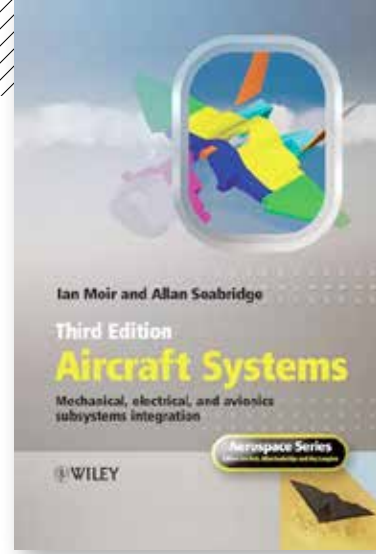
AIRCRAFT SYSTEMS

IAN MOIR, ALLAN SEABRIDGE

This third edition of Aircraft Systems represents a timely update of the Aerospace Series' successful and widely acclaimed flagship title. Moir and Seabridge present an in-depth study of the general systems of an aircraft - electronics, hydraulics, pneumatics, emergency systems and flight control to name but a few - that transform an aircraft shell into a living, functioning and communicating flying machine. Advances in systems technology continue to alloy systems and avionics, with aircraft support and flight systems increasingly controlled and monitored by electronics; the authors handle the complexities of these overlaps and interactions in a straightforward and accessible manner that also enhances synergy with the book's two sister volumes, Civil Avionics Systems and Military Avionics Systems.

Aircraft Systems, 3rd Edition is thoroughly revised and expanded from the last edition in 2001, reflecting the significant technological and procedural changes that have occurred in the interim - new aircraft types, increased electronic implementation, developing markets, increased environmental pressures and the emergence of UAVs. Every chapter is updated, and the latest technologies depicted. It offers an essential reference tool for aerospace industry researchers and practitioners such as aircraft designers, fuel specialists, engine specialists, and ground crew maintenance providers, as well as a textbook for senior undergraduate and postgraduate students in systems engineering, aerospace and engineering avionics.

Yayınevi: Willey



TÜRK HAVACILIĞINDA İLKLER

SİNEMİS OĞUZ

Genç arkadaş yaklaş, sana ülkenin yükseğe çıkma ideallerinin nasıl hayat bulduğunu, bir ayağın ilklerden olup dünyayı dolaşırken, bir ayağının toprağa sınıksız basmasının önemini anlatıyorum. Sana en zor zamanlarda bile hayallerine inananları, ufuk çizgisinde yaşayanları gösteriyorum. Gücüyle, hızıyla, tarihiyle ve yetiştirdiği, dünyanın en iyileriyle, en yüksekte gücüne kılavuz olan doğruluk, mertlik ve şeref andıyla...

Yayınevi: Uluslararası İlişkiler Kütüphanesi

Sayfa Sayısı: 282



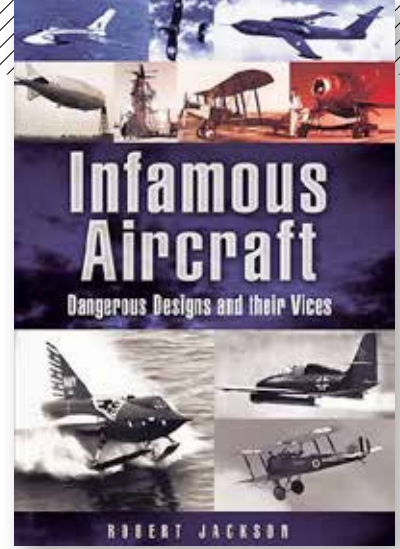
INFAMOUS AIRCRAFT

ROBERT JACKSON

Many aircraft, some famous and some rare, gained a reputation for being difficult to fly and sometimes downright dangerous. This book looks at some of the worst culprits over a period spanning World War One to the age of supersonic flight. The following aircraft are included.

BE.2 - The RFC went to war in it in 1914. The BE was easy to fly and very stable - but it was difficult to maneuver and very easy to shoot down. Tarrant Tabor - The Tabor was grotesque, a massive misfit of an experimental bomber that predictably came to grief on its first flight. Avro Manchester - The twin-engined Manchester would fly all the way to Berlin and back - only to burst into flames over its own base. Messerschmitt Me 210 - The Me 210 was developed as a successor to Goering's Destroyer, the Bf110. It was a disaster with a phenomenal accident rate. Martin B-26 Marauder - They called the B-26 the Widow-maker, fast and powerful, with some savage characteristics. Reichenberg IV - a manned version of the V-1 flying bomb, was a desperation weapon, its pilots intended to fly suicide missions against Allied shipping. Tu-144 - Rushed prematurely into its test program to beat the Anglo-French Concorde, the TU-144 was intended to be Russia's supersonic dream.

Yayınevi: Pen and Sword



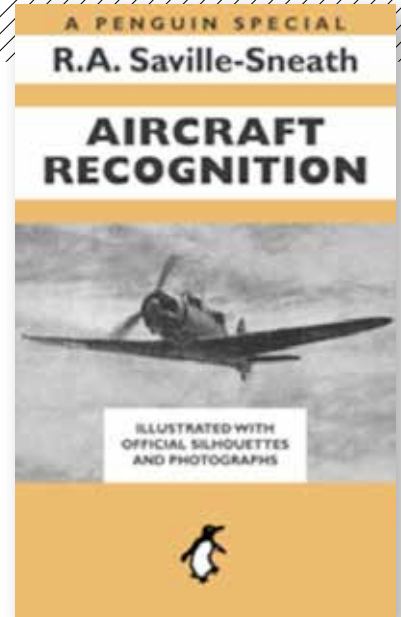
AIRCRAFT RECOGNITION

R.A. SAVILLE-SNEATH

When this book was first published in 1941, aircraft recognition was far more than just a pleasant pastime; it was often a matter of life and death...

This classic text provides a definitive catalogue of the aeroplanes, enemy and friendly, seen over British skies during the Second World War. R.A. Saville-Sneath set out to produce a handy classification guide, with many diagrams, a full glossary and some useful mnemonics, showing how each type of aircraft could be identified quickly and easily. The basic structures, tail units, positions of the wings and engines, and even the sounds made by the different planes, form part of the essential 'vocabulary' for distinguishing Albacores and Ansons, Beauforts and Blenheims, Heinkels, Hurricanes and Junkers, Messerschmitts and Moths, Spitfires and Wellingtons. For anyone interested in aviation the book provides a mine of information about a golden age. For those who lived through one of the most glorious episodes in the history of combat it will prove vividly evocative of those extraordinary days.

Yayınevi: Penguin Books Ltd



**Tüm “Kabin Memurları”nın
31 Mayıs Kabin Memurları Gününü Kutlarız
Nice Emniyetli ve Keyifli Uçuşlar...**



**TÜRKİYE’NİN EN BÜYÜK
ÖZEL HAVACILIK LİSESİNE
ERKEN KAYIT VE NAKİL
FİRSATLARINI KAÇIRMAYIN**

SHGM
ve
EASA
Sınavlarına
Hazırlık

Kabin
Hizmetleri
Uygulama
Simülatörü

Uçak
Üstünde
Uygulamalı
Eğitim

SHGM
Tanınan
Okul
Şartlarına
Uygun
Atölyeler

Anaokulu

İlk-Orta Okul

0212 **855 59 51**
www.durakokullari.com

Anadolu Lisesi

Havacılık Lisesi

AIRCRAFT DESIGN

MOHAMMAD H. SADRAEY

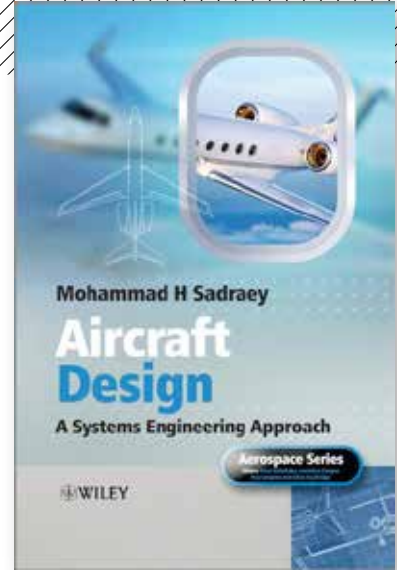
A comprehensive approach to the air vehicle design process using the principles of systems engineering

Due to the high cost and the risks associated with development, complex aircraft systems have become a prime candidate for the adoption of systems engineering methodologies. This book presents the entire process of aircraft design based on a systems engineering approach from conceptual design phase, through to preliminary design phase and to detail design phase.

Presenting in one volume the methodologies behind aircraft design, this book covers the components and the issues affected by design procedures. The basic topics that are essential to the process, such as aerodynamics, flight stability and control, aero-structure, and aircraft performance are reviewed in various chapters where required. Based on these fundamentals and design requirements, the author explains the design process in a holistic manner to emphasise the integration of the individual components into the overall design. Throughout the book the various design options are considered and weighed against each other, to give readers a practical understanding of the process overall.

Readers with knowledge of the fundamental concepts of aerodynamics, propulsion, aero-structure, and flight dynamics will find this book ideal to progress towards the next stage in their understanding of the topic. Furthermore, the broad variety of design techniques covered ensures that readers have the freedom and flexibility to satisfy the design requirements when approaching real-world projects.

Yayınevi: Wiley



AVIATION SECURITY

HUGUES DUMONT

Approximately 300 foreign airports offer last point of departure flights to the United States. TSA is the federal agency with primary responsibility for securing the nation's civil aviation system and assesses foreign airports and inspects air carriers to ensure they have in place effective security measures. While TSA is authorized under U.S. law to conduct foreign airport assessments, it does not have authority to impose or otherwise enforce security requirements at foreign airports. TSA is authorized to impose and enforce requirements on air carriers. The Aviation Security Act of 2016 includes a provision for GAO to review TSA's effort to enhance security at foreign airports...





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



www.uteddergi.com
www.uted.org

İSTANBUL'DA BİR TARİH: AYASOFYA

Doğu Roma İmparatorluğu'nun İstanbul'da yapmış olduğu en büyük kilisedir Ayasofya. Üç kez yapıldığı bilinen kilisenin ilk yapılışı Megale Ekklesia (Büyük Kilise) olarak adlandırılmıştır. 5. yüzyıldan itibaren de "Kutsal Bilgelik" olarak tanımlanmıştır. Birinci Kilise 360 yılında imparator Konstantios tarafından yapılmıştır. Ancak 404 yılında çıkan halk ayaklanması sonucunda yıkılmıştır.



DR. HANDAN DİKER

ÖĞRETİM GÖREVLİSİ, YEDİTEPE ÜNİVERSİTESİ

İkinci kilise, imparator İkinci Teodosios tarafından 415 yılında yeniden inşa ettirilmiştir. Ancak 13 Ocak 532 yılında çıkan Nika isyanı sonucunda yıkılmıştır. Nika İsyanı, İmparator Justinianus zamanında Aristokrat kesimi temsil eden Maviler ile esnaf ve tüccarları temsil eden Yeşillerin imparatorluğa karşı birleşmesi ile çıkan isyandır.

Günümüzdeki Ayasofya ise, İmparator Justinianus tarafından, Miletos'lu Milet İsidoros ile, Tralles'li (Aydın) Anthemios'a yaptırılmıştır. Anthemius matematikçi ve fizikçi. Isidore ise geometri ve matematik profesörü idi. Onların mekanik bilimi ustası anlamına gelen mekanikoi olarak





adlandırılmaları işte bu nedenledir. Aslında Ayasofya'dan önce her ikisinin de inşaat deneyimi olmamıştı. Yapımının 5 yıl sürdüğü söylenen Ayasofya 27 Aralık 537 de törenle açılmıştır.

İmparator Justinianus'un mabedin açıldığı gün şu sözleri söylemiştir: "Tanrım bana böyle bir ibadet yeri yapabilme fırsatı sağladığın için şükürler olsun." Sonra da Kudüs'teki Hazreti Süleyman mabedini kastederek şöyle devam etmiştir: "Ey Süleyman seni geçtim."

İmparator Justinianus, görkemli bir yapı olması için Ayasofya'nın yapımında kullanılan tüm sütun ve mermerleri, Aspendos, Ephesos, Baalbek,

İmparator Justinianus'un mabedin açıldığı gün şu sözleri söylemiştir: "Tanrım bana böyle bir ibadet yeri yapabilme fırsatı sağladığın için şükürler olsun." Sonra da Kudüs'teki Hazreti Süleyman mabedini kastederek şöyle devam etmiştir: "Ey Süleyman seni geçtim."

Tarsus ve Suriye'deki antik şehir kalıntılarından getirilmiştir. Sarı taşlar Suriye'den, Porfir taşı Mısır'dan, Helen tarzı sütunlar Efes'in Artemis tapınağından getirildi. Yapının inşasında ise 10 binden fazla işçinin çalıştığı söyleniyor.

Ayasofya'da tüm yüzeyler (mermer kaplı duvarların dışında) mozaiklerle süslenmiştir. Bitkisel ve geometrik mozaikler 6. yy'a aittir. Tasvirli olanlar ise 730-842 sonrasına aittir.

Doğu Roma döneminde burası imparatorluk kilisesi olduğu için aynı zamanda imparatorların taç giyme törenleri de burada yapılırdı.

Ayasofya 4. Haçlı seferi sırasında (1204-1261) bir hayli zarar görmüş ve yağmalanmıştır. 1453 yılında Osmanlıların eline geçene kadar 900 yıl boyunca Ortodoks Hristiyanlığının merkezi olmuştur. Fatih İstanbul'u alınca Ayasofya'yı da camiye çevirmiştir. Minareleri de Mimar





Sinan'a yaptırılmıştır. Kanuni Sultan Süleyman ise Macaristan'dan mihrabın iki yanına konulması için iki adet gösterişli kandil getirtmiştir. Padişah İkinci Selim ise, yapının dışına çelik destekler ekleyerek yapıyı güçlendirmiştir. Hatta İkinci Selim'in türbesi de yapının güneydoğusuna konulmuştur.



Daha sonra bu türbenin yanına 3. Murad ve 3. Mehmet'in de türbeleri eklenmiştir.

Fatih döneminde Ayasofya'nın kuzeyine bir medrese yaptırılmıştır. 1869-1870 yılları arasında medrese yıkılmış ancak 1874'de yeniden yapılmıştır. 1936 yılında yıkılmış olan kilisenin kalıntıları 1982 yılındaki kazılar sonucu ortaya çıkarılmıştır.

Ayasofya'nın girişinde sağda herkesi kendisine hayran bırakan bir mermer küp var. Bu küp Bergama'dan getirtilmiştir ve Sultan 3. Murad'ın hediyesidir.

Ayasofya daha sonraki yıllarda iki restorasyon daha geçirmiştir. 1739 yılında Sultan Birinci Mahmut zamanında medrese, fakirlere yardım için mutfak, kütüphane, 1740'da ise bu yapıya ilave olmak üzere bir de çeşme eklenmiştir.

Daha kapsamlı diyebileceğimiz restorasyon ise 1847- 1849 yıllarında Sultan Abdülmecid döneminde İsviçreli Fossatti kardeşlere yaptırılan onarım olmuştur. Bu onarım 2 yıl sürmüş ve 800'den fazla işçi çalıştırılmıştır. Bu restorede öncelikle kubbedeki çatlaklar onarılmıştır. Bir de sultanın locası kuzey kapısının karşısında inşa edilmiştir. Böylelikle Sultanın suikastçılar tarafından kolaylıkla görülmesi önlenmiş oluyordu.



Bu dönemde hat sanatının popüler olması nedeni ile Fossatti kardeşler dönemin ünlü hattatı Kazasker Mustafa Efendi'den Ayasofya'daki sütunların üstüne asmak için dev boyutlu, daire şeklinde ve ahşap panolar yapılmasını istediler. Sekiz adet yaptırılan panolarda Allah, Muhammed, ilk dört halife olan Ebubekir, Ömer,

Osman, Ali ve Hz Muhammed'in iki torunu Hasan ve Hüseyin'in isimleri yazılıyordu. Restoreden sonra cami 13 Temmuz 1849'da törenle açılmıştır.

Ayasofya sözcüğünün Türkçe anlamına gelince, Sofya, Yunancada bilgelik demektir. Ayasofya'nın Türkçe karşılığı ise Kutsal Bilgelik tapınağı anlamına gelmektedir.

Fatih Sultan Mehmet Ayasofya'nın korunması ve kalkınması için bir vakıf kurar ve her yıl buraya çeşitli kaynaklardan 14.000 altın ayırır.

Ayasofya, Mustafa Kemal Atatürk'ün emri ve Bakanlar Kurulunun kararı ile müzeye çevrilmiştir. 1 Şubat 1935'te de müze olarak açılmıştır.

Ayasofya ile ilgili çok sayıda rivayet var. Bunların içinde en ünlüsü ise şöyle: Ayasofya'ya girince solda bir sütun var. Sütunun üzerinde de bir delik.



Fatih Sultan Mehmet Ayasofya'nın korunması ve kalkınması için bir vakıf kurar ve her yıl buraya çeşitli kaynaklardan 14.000 altın ayırır.

Ayasofya, Mustafa Kemal Atatürk'ün emri ve Bakanlar Kurulunun kararı ile müzeye çevrilmiştir. 1 Şubat 1935'te de müze olarak açılmıştır.

Müzeyi gezmeye gelenler parmaklarını bu deliğe sokuyorlar. İşte bu rivayet de bu deliğin öyküsü. Ayasofya inşaatı yapılırken İmparator Justinianus inşaatı kontrol etmek için sık sık Ayasofya'ya gelirmiş. Bir gün çok şiddetli bir baş ağrısına tutulmuş. O sırada bir direğe başını dayayınca da baş ağrısı hemen geçmiş. İmparator sütuna bakınca burada ufak bir delik olduğunu ve bu delikten bir yaşın süzüldüğünü görmüş. Bu yaşın Meryem Ana'nın gözyaşı olduğunu ve kendisini iyileştirmesi için Tanrı tarafından gönderildiğini düşünmüş. Halk bu hikâyeyi duyunca da, sütun kutsal kabul edilmiş. İşte günümüzde de insanlar parmaklarını bu deliğe sokarak şifa diliyorlar.

Bir başka rivayet de Ayasofya'nın orta kapısı ile ilgili. Bu kapının Nuh Peygamberin gemisinin tahtalarından yapıldığını söylüyorlar.

Gelelim bu harika yapının konumuna, Burası İstanbul'un Avrupa yakasında Sultanahmet semtinde bulunuyor. Beni en çok etkileyen yeri

tavanları oldu. Öğrendiğime göre o görkemli kubbesi, yerden 56.60 m yüksek, çapı da 32.37 m. Bir de Padişah Birinci Mahmut'un Kütüphanesi tam anlamı ile bir sanat şaheseri. İnce bir işçilikle yapılmış ve baştanbaşa altın yaldızla süslenmiş bir şaheser burası.

Ayasofya 1985 yılında ise UNESCO tarafından dünya mirası olarak seçilmiştir.

916 yıl kilise, 481 yıl da cami olarak hizmet vermiş bir görkemli, etkileyici yapıda idim bu ay. O güzelim Ayasofya'da. İhtişam desem, görkem desem, gizem desem hepsi mevcut burada... Adeta "erişilmez bir sınırsızlığı" simgeleyen o görkemli kubbesi ile adeta yıllara meydan okurcasına dimdik ayakta duruyor Ayasofya. Defalarca da gitsem her seferinde mutlaka keşfedecek bir şey bulduğum bir yer burası. Ayasofya'yı mutlaka görün, yaşayın, gezin, dolaşın. Buradaki görkemi hissedin. Çok hoşlanacaksınız.



Gelelim bu harika yapının konumuna, Burası İstanbul'un Avrupa yakasında Sultanahmet semtinde bulunuyor. Beni en çok etkileyen yeri tavanları oldu. Öğrendiğime göre o görkemli kubbesi, yerden 56.60 m yüksek, çapı da 32.37 m. Bir de Padişah Birinci Mahmut'un Kütüphanesi tam anlamı ile bir sanat şaheseri. İnce bir işçilikle yapılmış ve baştanbaşa altın yaldızla süslenmiş bir şaheser burası.



TAI İLE BOEİNG ARASINDA YENİ ANLAŞMA



Boeing ve Türk Havacılık ve Uzay Sanayii AŞ (TUSAŞ/TAI) arasında 737 MAX uçakları irtifa dümeni üretimi için anlaşma imzalandı. Anlaşma için TAI'nin Kahramankazan'daki tesislerinde tören düzenlendi.

Savunma Sanayii Müsteşarı İsmail Demir, burada yaptığı konuşmada, Türkiye'nin Boeing ile uzun yıllara dayanan bir geçmişi olduğunu söyledi.

Havacılık yapısal parçalarını üretmenin TAI açısından mükemmellik sağlanan bir iş olduğunu vurgulayan Demir, bu kabiliyetlerin F35 orta gövdede olduğu gibi daha sofistike kompozitlerin üretildiği, yüksek teknolojinin olduğu bir yere doğru gitmesi gerektiğini belirtti.

Demir, "Bundan sonra yapısal parça üretmeyi başarmış bir hedef olarak alıp, burada üstümüze rakip tanımadan devam edip, kazan-kazan durumunu sürdürmek gerekiyor. Artık kanada, belki de uçağa talip olmak, Boeing'in bundan sonra tasarlayacağı uçaklarda tasarımcı olarak yer almak, ortak olmak değerlendirilebilir. Artık TAI'nin uluslararası alanda yapılanması konusu da var. TAI'nin ABD ve Avrupa'da ayağının olmasını, şirketler kurması veya almasını, bu şirketler vasıtasıyla teknoloji ve mühendislik boyutunda havacılıkta global bir oyuncu olmaya devam etmesini bekliyoruz." diye konuştu.

İsmail Demir, Boeing ile yapısal parça üretimi, çeşitli komponentlerde alt yüklenici olma yanında mühendislik ve tasarım boyutuna geçme, teknoloji üretimi, çeşitli Ar-Ge faaliyetleri, TAI'nin dışında da Türkiye'de geniş bir tedarikçi zinciri oluşturmayı değerlendirdiklerini ifade etti.

Bu konularının hızla hayata geçirilmesini umduklarını dile getiren Demir, bu şekilde yeni iş birliklerinin de önünün açılacağını kaydetti.

Demir, "Boeing, Türkiye'ye güvendiği buradan alacağı sonuçların kendilerini de şaşırtacak derecede olumlu olacağını söyleyebilirim." dedi.

www.haber7.com

UÇAĞIN KANATLARI ARTIK KATLANABİLECEK

Boeing 777X model uçağı ile yeni bir teknolojiye imza atmaya hazırlanıyor. Kanatlarını baştan aşağıya yeniden dizayn etmek için kolları sıvaya Boeing, yeni uçakların katlanabilir kanat teknolojisi ekleyecek.

Havacılık sektörünün devlerinden biri olan Boeing, yeni bir teknolojiyi uçaklarında kullanmak için hazırlanıyor. Uçak kanatlarında yapacağı bu değişiklik sayesinde uçakların kanatları artık katlanabilecek.

Boeing 777X model uçaklarına bu teknolojiyi ekleyerek işe koyulacak olan Boeing, kanatları yeniden dizayn etmeyi planlıyor. Sıradan



kanatların aksine yeni kanatları, hafif olan karbon fiber kompozitlerden üretmeyi planlayan şirket, kanatların daha güçlü olmasını sağlayacak.

www.haber7.com

CORENDON'UN MAX'I ANTALYA'YA İNDİ

Corendon Airlines, Türkiye'nin ilk Boeing 737 MAX 8'ini teslim aldı. Tüm dünyanın gözünün üstünde olduğu Boeing'in yeni serisi 737 MAX 8, Corendon yöneticilerinden ve misafirlerinden oluşan bir ekip tarafından 16 Mayıs'ta Boeing'in Seattle'daki merkezinden seremoniler eşliğinde teslim alındı ve Corendon filosundaki ilk uçuşunu, Antalya'ya iniş yaparak tamamladı.

Antalya Havalimanı'nda bir havacılık geleneği olan su takı ile karşılanan 737 MAX 8, bu teslimat uçuşu ile aynı zamanda Türkiye semalarındaki ilk uçuşunu da Corendon Airlines renkleri ile gerçekleştirmiş oldu. 737 MAX 8'in ilk ticari uçuşu da 19 Mayıs tarihinde Hollanda'ya yapılacak.

Türk sivil havacılığında birçok ilke imza atan Corendon Airlines, 17 Mayıs'ta Türkiye'nin ve Hollanda'nın ilk Boeing 737 MAX 8'ini Antalya Havalimanına getirdi. Amerika'nın Seattle şehrindeki Boeing'in Renton Fabrikasından 737 MAX 8'i teslim alan Corendon, tüm dünyanın gözünün üstünde olan uçağın Türkiye'deki ilk uçuşunu da gerçekleştirmiş oldu. 16 Mayıs



akşamüzeri Seattle'dan uçuşuna başlayan TC-MKS kuyruk kodlu 737 MAX 8, ilk olarak Corendon Airlines'ın Avrupa'daki üssü Amsterdam'a indi. Corendon Hollanda çalışanları tarafından çiçeklerle karşılanan MAX 8 yolcuları, Amsterdam'da 2 saat kaldıktan sonra Türkiye yolculuğuna devam etti. 737 MAX 8, Türkiye'deki ilk uçuşunu 17 Mayıs'ta Antalya'da tamamlarken havalimanında bir havacılık geleneği olan su takıyla karşılandı.

Corendon Airlines filosunun yeni gözdesi Boeing 737 MAX 8, ilk ticari uçuşunu 19 Mayıs tarihinde Antalya'dan Hollanda'nın Eindhoven şehrine yapacak.

www.airporthaber.com

HAVACILIKTA PARÇA VE CİHAZ SERTİFİKASYONU REHBER DOKÜMANI VE PACE KAYIT MODÜLÜ HAKKINDA ÖNEMLİ DUYURU

Bilindiği üzere Hava araçlarında kullanılmak üzere, parça/cihaz tasarım ve üretim faaliyetlerinde bulunmak isteyen organizasyonlar ile onaylı tasarım ve/veya üretim kuruluşlarına alt yüklenici olarak hizmet sağlamak isteyen firmalara yönelik hazırlanan "Havacılıkta Parça ve Cihaz Sertifikasyonu Rehber Dokümanı" 23 Mart 2018 tarihinde yayımlanmıştı.

Ayrıca bu alanda faaliyet gösteren firmaların kayıt altına alınması maksadıyla, web sitemizde e-hizmetler altında yer alacak PACE (Parça ve Cihaz Üreticisi Envanteri) Kayıt Modülü için ön kayıt başvuru formu da yine aynı tarihte yayımlanmış, 15 Mayıs 2018 tarihine kadar ön kayıt başvurularının alınacağı duyurulmuştur.

Bununla ilgili olarak, ülkemizde bu alanda faaliyet göstermek isteyen firmaların en geç 15 Mayıs 2018 tarihinde kadar PACE (Parça ve Cihaz Üreticisi Envanteri) kayıt modülüne ön kayıt gerçekleştirmeleri gerekmektedir.

web.shgm.gov.tr



SHT-FCL TALİMATINDA DEĞİŞİKLİK YAPILMIŞTIR

Ülkemizde görev alacak olan yabancı ülkeler tarafından lisanslandırılan pilotlar ile ilgili düzenlemelerin ilave edilmesi amacıyla Uçuş Ekibi Lisanslandırma Talimatında (SHT-FCL) değişiklik yapılmış, ayrıca UOD-2014/9 Sayılı ve ICAO ve JAA/EASA Lisanslı Pilot Çalıştırma Usulleri konulu Genelge yürürlükten kaldırılmıştır.

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2018/SHT-FCL.pdf>

web.shgm.gov.tr



HAVAALANI ACİL DURUM PLANI HAZIRLANMASINA İLİŞKİN TALİMAT (SHT-ADP) TASLAĞI HAZIRLANMIŞTIR.

Sivil hava trafiğine açık havaalanlarına yönelik havaalanı acil durum planlarının hazırlanması, onaylanması ve yürürlüğe konmasına ilişkin usul ve esasları belirleyen “Havaalanı Acil Durum Planı Hazırlanmasına İlişkin Talimat (SHT-ADP)” taslağı çalışmaları tamamlanmış çalışmaları tamamlanmıştır. Taslak Talimat ile ilgili görüşler, 4 Haziran 2018 tarihi mesai bitimine kadar “Görüş Bildirme Formu”nu doldurmak suretiyle mevzuat(at)shgm.gov.tr adresine iletebilmektedir.

web.shgm.gov.tr

BRUNEİ VİZELERİN KARŞILIKLI OLARAK KALDIRILMASINA DAİR ANLAŞMA

10 Nisan 2012 tarihinde Ankara’da imzalanan “Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Brunei Darussalam Sultanlığı Hükümeti Arasında Vizelerin Karşılıklı Olarak Kaldırılmasına Dair Anlaşma” 06.06.2013 tarih ve 2013 / 4922 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmış olup söz konusu karar 25.07.2013 tarihinde 28718 sayılı Resmi Gazete’ de yayınlanmış ve Anlaşma 01.06.2016 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bahse konu Anlaşma uyarınca, Türkiye Cumhuriyeti’nin geçerli diplomatik, hususi, hizmet ve umuma mahsus pasaport hamili vatandaşları ile Brunei Darussalam Sultanlığı’nın geçerli diplomatik, resmi ve umuma mahsus pasaport hamili vatandaşları ilk giriş tarihinden itibaren otuz (30) günü geçmeyecek şekilde, diğer tarafın ülkesine

girmek, ülkesinden transit geçmek, çıkmak ve ülkesinde geçici olarak kalmak için vize yükümlülüğünden muaf tutulacaklardır.

web.shgm.gov.tr



D-8 ÜLKELERİ İHA VE SAFA ÇALIŞTAYLARI İÇİN KAPADOKYA'DA BULUŞTU...

D-8 Örgütü Sivil Havacılık Çalışma Grubu kapsamında 'Eğitim ve Kapasite Geliştirme Görev Gücü' başkanlığını yürüten Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu kapsamda 10-11 Mayıs 2018 tarihlerinde Kapadokya'da D-8 üye ülkelerinden ilgili yönetici, uzman ve mühendislerin katılımı ile sivil ve askeri havacılığın gelecekteki en önemli ayağını oluşturacağı düşünülen İnsansız Hava Araçları Sistemleri ve SAFA (Yabancı Hava Araçlarına Yapılan Emniyet Denetlemeleri) çalıştaylarına ev sahipliği yaptı.

web.shgm.gov.tr



SHY-22 DEĞİŞİKLİK YÖNETMELİĞİ TASLAĞI HAZIRLANMIŞTIR...

Havalimanları yer hizmetlerinin uluslararası seviyede yapılmasını sağlamak için uygulanacak usul ve esasları düzenleyen ve bu hizmetlerle ilgili yetkilendirme ve denetleme esasları ile yer hizmetlerine ilişkin ücretleri belirleyen "Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22)" nde değişiklik yapmak üzere Yönetmelik Değişiklik Taslağı hazırlanmıştır.

Taslak Yönetmelik ile ilgili görüşlerinizi 28.05.2018 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/2018/SHY-22.pdf>

web.shgm.gov.tr

HAVA KARGO VE POSTA GÜVENLİĞİ TALİMATI (SHT-17.6) YAYIMLANMIŞTIR...

Havayolu ile kargo ve posta taşımacılığının ICAO, ECAC ve IATA tarafından belirlenen uluslararası standartlarda yapılmasını ve güvenliğini sağlamak üzere; havayolu işletmelerinin, yer hizmetleri kuruluşlarının, taşıma işleri organizatörlerinin, güvenlik kontrollerini uygulayan entegre depolama ve nakil hizmetlerinden sorumlu lojistik sağlayıcıların, göndericilerin ve tedarik zincirinde yer alan diğer kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları ile güvenli tedarik zincirinde yer alan personelin işe alımı, nitelikleri ve eğitimleri hakkında uygulanacak usul ve esasları düzenleyen ve 04/09/2015 tarihinde yayımlanan Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (SHT-17.6) ile 11/11/2010 tarihinde yayımlanan Hava Kargo İç Hat Geçiş Talimatını yürürlükten kaldıran "Hava Kargo ve Posta Güvenliği Talimatı (SHT-17.6) " 22.05.2018 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

web.shgm.gov.tr



1 HAZİRAN 1911

Türk Hava Kuvvetleri Mahmut Şevket Paşa öncülüğünde kuruldu.


5 HAZİRAN 1783

İlk defa balonla uçuş gerçekleştirildi.


9 HAZİRAN 1928

Avustralyalı pilot Charles Kingsford Smith, uçağıyla ilk kez Büyük Okyanus'u aştı.

12 HAZİRAN 2000

Türkiye'nin ilk uzay kampı Uzay Kampı Türkiye açıldı.

12 HAZİRAN 2008

Şener Koltuk, Türk deneme pilotu (d. 1951)


3 HAZİRAN 1965

Edward Higgins White uzayda yürüyen ilk Amerikan oldu.

6 HAZİRAN 1976

Kozmonotlar Boris Volinov ve Vitali Jolobov ekibinden oluşan Soyuz 21 uzay aracı yolculuğuna başladı.

10 HAZİRAN 1987

Eskişehir F-16 uçak motor fabrikası, Cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından açıldı.


12 HAZİRAN 1967

Sovyetler Birliği, uzay aracı Venera 4 Venüs gezegenine yolladı.


4 HAZİRAN 1783

Montgolfier Kardeşler, sıcak hava balonlarını halka tanıttılar.


7 HAZİRAN 1942

Etimesgut fabrikasında yapılan ilk Türk uçağı havalandı.


13 HAZİRAN 1918

Gece Avcısı olarak bilinen Nazi Almanyası pilotu Helmut Lent doğdu. (ö. 1944)



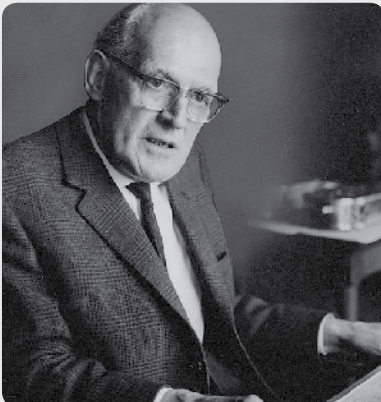
14 HAZİRAN 1951

İlk ticari bilgisayar olan UNIVAC I tanıtıldı ve ilk makine "ABD Nüfus Müdürlüğü" ne tahsis edildi. (İkincisini Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetleri alacaktır)



18 HAZİRAN 1928

Havacı Amelia Earhart bir uçak ile Atlantik Okyanusu'nu geçen ilk kadın oldu.



26 HAZİRAN 1898

Alman uçak tasarımcısı Willy Messerschmitt doğdu. (ö. 1978)



15 HAZİRAN 1975

Soyuz 19 Baykonur Uzay Üssü'nden havalandı.



19 HAZİRAN 1910

Almanya'da "Deutschland" adlı ilk Zeplin balonu, ilk havalanışını başarıyla gerçekleştirdi.



22 HAZİRAN 1892

Nazi Almanyası Hava Kuvvetleri (Luftwaffe) Komutanı Robert Ritter von Greim doğdu. (ö. 1945)

27 HAZİRAN 1923

Çift kanatlı bir uçağa ilk kez havadayken yakıt ikmali yapıldı.



16 HAZİRAN 1963

Vostok 6 ile dünya yörüngesine fırlatılan Rus kozmonot Valentina Tereshkova, uzaya seyahat eden ilk kadın oldu.

20 HAZİRAN 1938

2 Temmuz 1937'de kaybolan Amerikalı havacı ve yazar Amelia Earhart'ın öldüğü ilan edildi. (d. 1897)



24 HAZİRAN 1983

Amerika Birleşik Devletleri uzay mekiği Challenger, uzaydaki görevini tamamlayarak, Amerika Birleşik Devletleri'nin uzaya gönderdiği ilk kadın astronot olan Sally Ride ile dünyaya döndü.

30 HAZİRAN 1971

Rus uzay aracı Soyuz 11 hava depolarında meydana gelen arıza sebebiyle infilâk etti.

A J A N D A



“YÂR İLE”

Ahmet Özhan, Berk Özbek

“Senfoni Orkestrası Eşliğinde”

Şef: Eser Taşkiran

Tasavvuf müziğinin asırlar boyu gönüllüleri teskin eden eserleri, senfoni orkestrası ve Türk müziği sazları eşliğinde yepyeni bir tarz ile vücut bulacak.

Türk müziğinin usta ismi Ahmet Özhan ve başarılı tenör Berk Özbek’in muhteşem yorumları, “Yâr İle” de buluşacak.

Dini musikimizin seçilmiş eserlerini, Batı müziğinin coşkusu ve Türk müziğinin derin

duygusu ile sunacak olan “Yâr İle”, Türkiye’nin seçkin kompozitörlerinden ve sayısız müzik ödülleri ile ülkemizi temsil etmiş başarılı müzisyenlerden oluşuyor. Eser Taşkiran’ın orkestra şefliğini üstleneceği projede, 51 kişilik dev bir orkestra yer alacak.

Cemal Reşit Rey Konser Salonu’nda ilk sahnesini alacak olan “Yâr İle”, İBB’nin düzenleyeceği Ramazan etkinlikleri kapsamında; Yenikapı, Maltepe ve Beylikdüzü sahnelerinde de İstanbullular ile buluşacak.

8 Haziran 2018, Saat: 21:45 Cemal Reşit Rey Konser Salonu

MÜZİK ROTASI MÜZİK VE TARİHİN İZİNDE...

Müzik Rotası müzik ve tarihin izinde bu kez Galata’dan Karaköy’e İstanbul’un saklı güzelliklerini keşfetmek üzere yola çıkıyor.

Profesyonel turist rehberleri rota boyunca dinleyicilere Galata ve Karaköy ile Müzik Rotası mekânlarının geçmişi ve bugünü hakkında bilgi verecekler. Rehberli gezi infoport sistemi ile gerçekleştirilecektir. Dinleyicilerimiz ücretsiz kulaklıkları ilk konser mekânında kimlikleri karşılığında teslim alabilirler. Kimliklerini, son konser mekânı çıkışında kulaklıkları teslim ettiklerinde geri alacaklardır. (Türkçe) Müzik Rotası yürüyerek yapılacaktır. Mekânlara araçla ulaşım sağlanmayacaktır. Rota üzerinde yokuş ve merdivenler bulunduğundan dinleyicilerimizin rahat ayakkabılar giymesi tavsiye olunur.

10 Haziran 2018, Saat: 12:30 Çeşitli mekanlar



RAMAZAN'DA ALTIN KIZLAR EŞLİĞİNDE FASILLI İFTAR

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

Sıcacık Ramazan pidesi eşliğinde leziz iftariyeliklerle başlayan iftar menüsünde çeşminigar çorbası ve Kayseri mantısından sonra hünkar beğendi geliyor. Dondurma yanında elmalı kadayıf topu da kahve eşliğinde sohbetleri tatlandırıyor.

Altın Kızlar

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.



ABD Eski Başkanı Barack Obama'ya da olmak üzere İngiltere, Macaristan, Almanya, İsrail, Manaco, İtalya ve Kazakistan gibi farklı ülkelerde verdiği çeşitli konserler ile müziğin ve çağdaş Türk kadının tanıtılmasına katkıda bulunmaktadır.

Program

25 Mayıs Cuma

6 Haziran Çarşamba

12 Haziran Salı

25. İSTANBUL CAZ FESTİVALİ'YLE YAZ GELİYOR.

"Bu yıl 25. yaşını kutlayan İstanbul Caz Festivali, 26 Haziran - 17 Temmuz arasında caz, funk, dünya müziği ve rock'ın en hayranlık uyandıran seslerini Cemil Topuzlu Açık Hava Sahnesi'nden Zorlu PSM'ye, Beykoz Kundura'dan Esma Sultan Yalısı'na, KüçükÇiftlik'ten Sakıp Sabancı Müzesi'ne şehrin dört bir yanındaki çok çeşitli mekânlarda müzikseverlerle buluşturuyor. Festival, bu yıl dördüncü kez düzenleyeceği Gece Gezmesi'yle, Kadıköy-Moda eksenindeki 9 sahneyi genç nesil müzisyen ve gruplara açarak yeniden festival içinde festival havası yaşıyor."



HAZİRAN'DA UNUTMA !

Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluşu
1 Haziran

Orman Genel Müdürlüğü kuruldu
4 Haziran

Dünya Çevre Günü
5 Haziran

Çevre Koruma Haftası
Haziran ayının ikinci Pazartesi günü

Kızılay'ın kuruluşu
11 Haziran

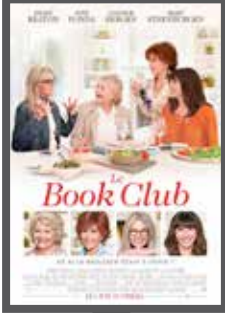
Dünya Çölleşme ve Kuraklıkla Mücadele Haftası
17 Haziran

Dünya Mülteciler Günü
20 Haziran

Uyuşturucu Kullanımı ve Trafik ile Mücadele Günü
26 Haziran

HAZİRAN'DA SİNEMA

Haziran ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



1 HAZİRAN 2018 CUMA

KİTAP KULÜBÜ

Komedi

Oyuncular: Diane Keaton, Jane Fonda, Andy Garcia

Yakın arkadaş olan Diane, Vivian, Sharon ve Carol aşka tövbe etmiştir. Hayatları yolunda gitmeyen bu dört kadın birlikte bir kitap kulübü kurar.



8 HAZİRAN 2018 CUMA

DURUMUNU GÜNCELLE

Komedi, Fantastik, Romantik

Oyuncular: Ross Lynch, Courtney Eaton, Olivia Holt

Yeni bir okula başlayan Kyle için işler pek de yolunda değildir. Okulda diğer öğrenciler tarafından pek de sevilmemiştir fakat telefonuna yüklediği büyülü bir uygulama her şeyi değiştirir. Artık okulun gözde öğrencisi olmuştur ancak bir süre yarattığı bu hayatın pek de mükemmel olmadığını anlar.



15 HAZİRAN 2018 CUMA

OCEAN'S 8

Komedi, Polisiye

Oyuncular: Sandra Bullock, Cate Blanchett, Anne Hathaway

Ocean's üçlemesinden Ocean's Eleven adlı filmin kadın oyuncularından oluşan tekrar çekimi... Bir grup kadın suçlunun MET Ball galasını soyma planlarını aktaracak filmde Helena Bonham Carter, Anne Hathaway, Sandra Bullock, Cate Blanchett, Mindy Kaling, Rihanna ve Awkwafina gibi isimler yer alıyor.



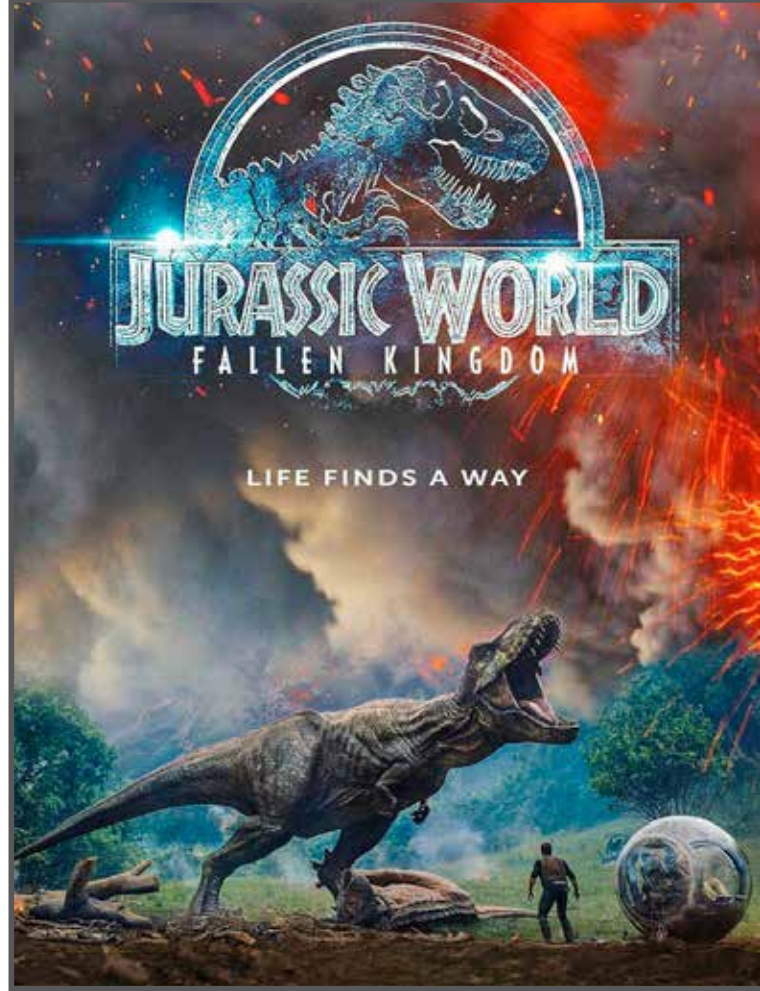
22 HAZİRAN 2018 CUMA

LOS ANGELES'TA GİZLİ GÖREV

Aksiyon, Komedi

Oyuncular: Bruce Willis, Jason Momoa, Famke Janssen

Orijinal adı "Bir Zamanlar Venedik'te" olan filmde, özel bir dedektif olan Steve Ford'un Jack Russell cinsi köpeği Buddy uyuşturucu çetesi tarafından çalınır. Köpeğini çetenin elinden almak için yola koyulan Steve, çete lideri Spider ile ittifak yapmak zorunda kalır.



JURASSIC WORLD: YIKILMIŞ KRALLIK

Yönetmen: Juan Antonio Bayona

Oyuncular: Chris Pratt, Bryce Dallas Howard, Jeff Goldblum

Vizyon tarihi: 8 Haziran 2018

Tür: Macera, Aksiyon, Bilimkurgu

İlk film "Jurassic World"ün birkaç yıl sonrasında geçen devam filmi, artık parkı istila etmiş olan dinozorları tehdit eden Isla Nublar adasındaki yanardağı konu alıyor. Dinozor eğitmeni Owen Grady (Chris Pratt) ve parkın eski müdürü Claire Dearing (Bryce Dallas Howard) dinozorları güvenli bir şekilde adadan nasıl götürebileceklerini bulmaya çalışıyor.

1

DİZİNİN DEVAMI NE OLUR?

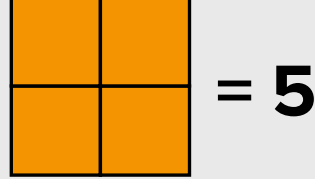
Dizinin devamı ne olur,
neden?

1, 11, 21, 1211, 111221, ?

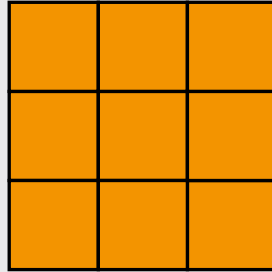
2

KAÇA EŞİTTİR?

Eğer üstteki şekil 5'e eşitse
alttaki kaç'a eşittir?



= 5



= ?

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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI: Kemal Orak, Ali Daim, Osman Şabanfakioğlu

GEÇEN AYIN
CEVAPLARI

1

Cevap: 19
Asal sayılar sıralanmıştır...

2

Cevap: 6
Her bölümün merkezindeki sayı,
karşısındaki dilimin dışındaki
sayıların toplamına eşittir.

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

Keyword of the MRO



TURKISH
AIRLINES

KEŞFETMEDİĞİN YER KALMASIN

TURKISHAIRLINES.COM

A STAR ALLIANCE MEMBER