

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ KASIM 2015 · YIL: 24

UTED

2146-6394

www.uteddergi.com



288



**ASSERTIVE
MİSİN?**

**NOBEL KİMYA ÖDÜLÜ
AZİZ SANCAR'IN**

**PERFORMANSI
ETKİLEYEN FAKTÖRLER-1**

SHT-66 TALİMATINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER



**SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA**

UTED
TAKİP EDİN



uted_dergi



uted.dergi



uted.dergi

**haberdar
olun!**

www.uteddergi.com

www.uted.org

www.uteddergi.com
yayında



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

THY Teknik A.Ş. Bakım Organizasyonunda, iş kolu belirleme davası sonucunda ortaya çıkan yeni durum sonrası, sendika çoğunluğu tespiti yapılmış ve Çelik-İş sendikası, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığından (ÇSGB), Toplu İş Sözleşmesi (TİS) yapmak için onay aldığını açıklamıştı.

Sendika yönetimi, çalışanların ısrarlı taleplerine rağmen, ÇSGB'dan alınan onayı kendileri ile paylaşmamıştır. Bu nedenle, sendikanın TİS yapabileceğine sahip olduğuna inanmayan çalışanlar bulunmaktadır.

Çelik-İş sendikasının daha önce HABOM A.Ş. Bakım Organizasyonunda yetkili sendika olduğunu hatırlayalım. THY Teknik A.Ş. çalışanları tarafından bizlere iletilen, HABOM A.Ş. döneminde, çalışanları yeteri kadar temsil etmediği bilgisini sendika yönetimi ile paylaştık. Sendika yönetimine, öncelikle kendilerini çalışanlara anlatmaları ve sendikanın güven kazanması gerektiğini, sonrasında çalışan beklentilerini ve problemlerin çözümü için elimizi taşın altına koyarak destek olacağımızı kendilerine aktardık. Maalesef, önerilerimizin sendika yönetimi tarafından ciddiye alınmadığını gördük.

Uçak bakımının, metal sektöründe üretim yapılan bir torna atölyesi ile aynı nitelikteki çalışanlardan oluşmadığını herkesin, özellikle de sendika yönetiminin bilmesi gerekir.

Çelik-İş Sendikası Başkanı havacılık haber sitelerine açıklamalar yaparken, aynı özeni temsil ettiği çalışanları ziyaret ederek de gösterebilmeliydi. Hava-İş Sendikası Başkanı da seçildikten sonra THY Teknik A.Ş. çalışanlarını ihmal etmişti. Sendika yönetimlerinin çalışanlara yaklaşımlarında maalesef bir değişme, bir gelişme bulunmamaktadır.

Değerli Meslektaşlarım,

THY Teknik A.Ş.'deki üyelerimizi etkileyen TİS görüşmelerinin başlamasından sonra, üyelerimizin talepleri üzerine, şirket yöneticilerine ve sendika yetkililerine, şirket birleşmelerinden ortaya çıkan ücret adaletsizliklerini ve çalışanların bu durumdan mutlu olmadığını bir kez daha ilettik. Bu görüşmeler sonrasında, gündemde olan problemleri belirlemek için bir çalışma grubu oluşturulmasının uygun olacağı değerlendirildi. Bu süreçte, sendika yetkilileri tarafından sorunların tespit edilmesi için çalışma yapılmamış, bizimle de iletişime geçilmemiştir.

Hava-İş sendikası önceki yönetimi, her ne kadar Uçak Teknisyenlerini ihmal etse de, 24 yıllık yönetimleri süresince, TİS görüşmeleri öncesinde ciddi anket çalışmaları yaparak çalışan taleplerini alır, analiz eder ve TİS içeriğini bu doğrultuda hazırlardı. Mevcut sendika yönetimi, havacılık sektörüne hakim olduğu veya THY Teknik A.Ş. çalışanlarını yıllardır temsil ettiği ve sorunlarını bildiği için! ek bir çalışma yapmayı uygun bulmamıştır.

TİS süresince, sendika yönetiminin THY Teknik A.Ş. çalışanlarına süreç ile ilgili açıklayıcı bilgi vermediğine ve bu süreçte samimi davranmadığına şahit olduk. Bu yaklaşımla, sendika yönetimine güven duygusunun tesis edilmesi olası görünmemektedir.

Bu sözleşmeden memnun olan çalışanlar mevcuttur. Ancak, uçak bakım lisansına sahip, uçak üzerinde yetkili teknisyen olarak çalışan personelin beklentilerini karşılamamış ve aidiyet duygusunu zedeleyecek yeni adaletsizliklerin de ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Saygılarımla,

MY ESTEEMED COLLEAGUES,

In the THY Teknik A.Ş. event, after the new situation revealed as a result of sector determination case, the majority of the union was determined and Çelik-İş union had announced that they had got confirmation to make a Collective Labor Agreement (TİS) from the Ministry of Labor and Social Security (ÇSGB).

The union management, regardless of the insistent demands of the employees, has not shared the confirmation taken from ÇSGB with them. Therefore, there exist employees who do not believe that the union does not have the ability to make a collective labor agreement. (TİS)

We shall remember that Çelik-İş union, previously, was the authorized union in HABOM A.Ş. Maintenance Organization. We shared the information that the union did not represent the workers enough during HABOM A.Ş. term with the union management. We told the union management, firstly they should tell the workers about themselves and the union should gain trust, then we would be of support by doing what is our part for the solution of the demands of the workers and the problems. Unfortunately, we have seen that our recommendations were not taken seriously by the union management.

Everybody, especially the union management, must know that aircraft maintenance is not formed by the same quality workers who work in a lathe workshop in metal industry.

As the president of Çelik-İş union giving interviews to aviation news websites, he should have taken the same care by visiting the workers that he represents. The president of Hava-İş union had also ignored the workers once he was elected. Unfortunately, there is not any change or improvement in the attitudes of union managements towards the workers.

My valuable colleagues,

After the start of Collective Labor Agreement meetings which affects our members in THY Teknik A.Ş., due to the demands of our workers, we have once again told the company managers and the union authorities the injustice in salaries and the unhappiness of the workers caused out of the incorporation of the companies. At the end of these meetings, the proposal of forming a work group in order to determine the recent problems would be suitable was evaluated. During this period, there had been no effort to determine the problems by the union authorities and we had not been contacted either.

Although the previous management of Hava-İş union ignored the aircraft technicians, they used to collect workers demands and analyze them by making a serious surveys, within the 24 years of management time, before the collective labor agreement meetings, and prepare the collective labor agreement content in this perspective. Current union management did not see making an additional work suitable because of being in control of aviation industry or knowing the problems and representing the workers of THY Teknik A.Ş. for many years.

We have witnessed, within the collective labor agreement period, that union management has not given an explanatory information to THY Teknik A.Ş. workers and they have not behaved sincere about the period. By this kind of attitude, it does not seem possible to establish a sense of trust with the union management.

There exists workers who are pleased with the agreement. However, it has not met the expectations of the staff with license of aircraft maintenance working as a technician on the aircraft and caused new injustice to emerge which will harm the sense of belongingness. We will continue to do our best in order to eliminate injustice.

Best regards,



NECDET AKŞAC

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

SHT-66 TALİMATINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER

20

MEVZUAT



16

İÇİMİZDEN BİRİ

30 YILLIK UÇAK TEKNİSYENİ
İSMAİL AVCIOĞLU'NUN GENÇLERE TAVSİYESİ:
“YAPTIĞINI YAZ, YAZDIĞINI MÜHÜRLE!”



24

SAFETY FIRST

ASSERTIVE MİSİN?

- 06 HABERLER
- 16 İÇİMİZDEN BİRİ
- 20 MEVZUAT
- 24 SAFETY FIRST
- 28 SAFETY FIRST
- 30 HAVACILIK

- 34 HAVACILIK - HOBİ
- 38 PORTRİ
- 42 TÜRK HAVACILIK TARİHİ
- 46 TEKNİK
- 52 TEKNİK
- 54 GEZİ

- 58 UÇAN ÇOCUK
- 60 SOSYAL MEDYA
- 62 AJANDA
- 64 SİNEMA
- 65 KİTAP
- 66 BİL BAKALIM

UÇUŞTA VERİLEN ÖZEL YEMEKLER

HAVACILIK

30



HAVADA KARADA HAVACI OLUNUR MU ?

HAVACILIK - HOBİ

34



DAMAGE ASSESSMENT YAPISAL HASAR DEĞERLENDİRMESİ

TEKNİK

46



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

Uçak Teknisyenleri Derneği
Adına İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Genel Yayın Yönetmeni ve
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Sefa İNAN

Basın-Yayın Sekreterliği
Celal BATUR celalbatur@uted.org
Ersin ADIYAMAN ersinadiyaman@uted.org

Editör
İsmail ŞEN editor@uted.org

Yayın Koordinatörü
Hüseyin GÜMÜŞ huseyingumus@uted.org

Yazı Kurulu
Celal BATUR, İsmail ŞEN, Murat KÖSE,
Hüseyin GÜMÜŞ, Şebnem BAYEZİT,
Gonca DEMİRÖZ, Handan DİKER, Nihan YAVAŞ

Adres İstanbul Cad. Üstüoğlu Apt. No: 24, Kat: 5
Daire: 8 Bakırköy - İstanbul
Tel 0212 542 13 00 / 543 29 74
Faks 0212 542 13 71
uted@uted.org

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

Sosyal Medya
www.twitter.com/uted_dergi
www.facebook.com/uted.dergi

YAPIM
Sarıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM
Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

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

YAYIN TÜRÜ
Aylık, süreli, yaygın

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

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



HIGH TECH PORT QATAR FUARI SAVUNMA SANAYİSİNİN DEVLERİNİ BULUŞTURDU

Katar'ın Başkenti Doha'da 6-8 Ekim tarihleri arasında gerçekleştirilen High Tech Port by MÜSIAD Qatar fuarı Türk ve Katar savunma sanayisinin devlerini buluşturdu. Fuar katılan Türk şirketler, 600 iş birliği görüşmesi sonucu 500 milyon dolarlık iş hacmiyle fuardan ayrıldı.

600 iş birliği görüşmesinin gerçekleştiği fuarda THY Teknik, Katar Airways ile yaptığı mutabakatta 50 milyon dolarlık iş hacmi oluştururken, Katar'ın Bilim ve Teknoloji Bakanlığı ICT Katar, özellikle siber güvenlik, akıllı şehir uygulamaları konusunda kısa dönemde Türkiye ile 200 milyon dolarlık iş hacmi oluşturacağını sinyallerini verdi.

THY Teknik, Katar Airways Uçak Mutfaklarında Mutabakata Vardı: "İş Hacmi 50 milyon Dolar"

THY Teknik A.Ş. ve iştiraki Turkish Cabin Interior (TCI) Katar Airways ile iki saati aşkın bir çalışma toplantısı gerçekleştirdi. TCI, uzun zamandır THY'nin birçok uçağının mutfaklarını yüzde yüz yerli olarak Türkiye'de ürettiyordu.

Gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda Katar Airways'ın yeni dönem uçaklarında dünya standartlarına göre daha hafif ve daha verimli olan TCI mutfaklarının kullanılması yönünde çalışmalar başlatıldı. Bu iş flörtünün 5 yıl içinde 50 milyon dolarlık iş hacmi oluşturması bekleniyor.



HIGH TECH PORT KATAR FAIR MEETS THE GIANTS OF DEFENSE INDUSTRY

The High Tech Port by MUSIAD Qatar fair which was held in Doha the capital of Qatar between 6-8 October, meets the giants of in defense industry. Turkish companies which attended the fair, left the fair with a business volume of 500 million US dollars as a result of making 600 cooperation talk.

In the fair where 600 cooperation interview were made, THY Teknik agreed to form a business volume of \$50million with Qatar Airways, The Ministry of Science and Technology ICT QATAR of Qatar gave the signals of forming a business volume of \$200Million with Turkey, especially cyber defense, about the smart city applications.

THY Teknik has reached agreement on Plane Kitchens of Qatar Airways: "Business volume is \$50Milion"

THY Teknik A.Ş. and its affiliate Turkish Cabin Interior (TCI) has made a workshop meeting with Qatar Airways which took more than two hours. TCI, for a long time, was manufacturing the kitchens of many THY aircrafts in Turkey by 100%.

As a result of the meetings held, preparations of applying TCI kitchens, which is more efficient and lighter according to world's standards, to the new generation aircrafts of Qatar Airways has started. It is expected that this job agreement will form a business volume of \$50Milion in 5 years.



CORENDON HOLLANDA'NIN 3. EN BÜYÜK TURİZM ŞİRKETİ!

Son yıllarda hem tur operatörü, hem havayolu, hem de otel zinciri olarak yaptığı başarılı yatırımlarla sektörde adından sıkça söz ettiren Corendon Turizm Grubu' na bu kez de Hollanda'dan bir ödül geldi.

Corendon, Hollanda'nın en büyük gezi-seyahat dergisi TRAV Magazine'in açıkladığı "En Büyük 50 Turizm Şirketi" listesine 3. sıradan girerek büyük bir başarı gösterdi. 2014 mali yılında kaydettiği 450 milyon Euro ciroyla, geçtiğimiz yıl 9.cu olduğu listeye bu sene büyük bir yükselişle giren Corendon, Thomas Cook, D-Reizen ve Sundio gibi turizm devlerini gerisinde bıraktı. Corendon Turizm Grubu çatısı altındaki Tur Operatörü Corendon Travel ise; aynı araştırmanın "Tur Operatörleri" sıralamasına 4. sıradan girdi.

CORENDON, 3rd BIGGEST TURISM COMPANY OF HOLLAND

Another award from Holland has been given to Corendon Tourism Group which is well known with its successful investments as tour operator, airline company and also hotel chain lately.

Corendon has shown a huge success by entering the "50 Biggest Tourism Company list" from 3rd rank that the biggest travel-tour magazine of Holland TRAV Magazine had announced. With its 450 million Euro giro recorded in 2014 fiscal year, Corendon the tourism giants such as Thomas Cook, d-Reizen and Sundio behind by entering the list with a rise in which it was 9th last year. Corendon Travel which acts as the Tour Operator under Corendon Tourism Group has entered the list of the same research on "Tour Operators" rankings from 4th rank.

Top 50 POWERED BY UNIGARANT

REISONDERNEMINGEN 2014

		Omzet 2014 (€ mln)	Stijger/ daler
1	TUI Nederland (1)	1.275	✓
2	BCD NV (2)	868	-
3	Corendon (9)	425	✓
4	D-reizen (4)	407	✓
5	Sundio Group (5)	346	-
6	VakantieExperts (6)	321	-
7	ATP The Advanced Travel Partner (7)	289	✓
8	Corendon Dierpark Travel (8)	289	-



MH17 AKRABALARLA GÖSTERİLEN YENİDEN UÇAK İNŞAASI

MH17 sefer sayılı uçuşun kurbanlarından bir tanesinin babası, beraberinde yüzlerce diğer yakınlarıyla, 2014 yılında Ukrayna'nın doğusunda düşen Boeing 777 uçağının kalıntılarının büyük bir titizlikle tekrar inşa edildiğini izledi.

Newcastle United taraftarları olan Liam Sweeney ve John Alder da 298 kurban arasındaydı. Hollanda Güvenlik Kurulu raporuna göre uçak Rus yapımı füze ile vurulmuştu.

Hollanda Hava Kazası Araştırmacıları aileleri, olayların üzerinden geçmek için Gilze-Rijen Hava Üssü'nde topladı.

Bay Sweeney baştan inşa etme sürecinin oldukça duygusal olduğunu ancak bunun onu biraz olsun rahatlatıldığını söyledi.

MH17 RELATIVES SHOWN PLANE RECONSTRUCTION

The father of one of the victims of flight MH17, along with hundreds of other relatives, has been shown a meticulous reconstruction of the remains of the Boeing 777 which came down over eastern Ukraine in July 2014.

Newcastle United fans Liam Sweeney and John Alder were among the 298 victims. The Dutch Safety Board's report found the plane was hit by a Russian-made missile.

Dutch Air Accident investigators gathered the families together at the Gilze-Rijen Air Base to take them through the events.

Mr Sweeney said the reconstruction process was deeply emotional but it did provide some comfort for him

UNITE'IN ROLLS-ROYCE İÇİN DERBY SANTRALİ KORKUSU

Bir Unite organizatörü, eğer Rolls-Royce araştırma ve geliştirme işlerini Derby 'nin dışına taşıma kararı alsaydı, yüzlerce iş kaybedilmiş olacaktı, dedi

Tony Tinley, The Sunday Times raporunu, eğer hükümet yenilikçilik için verdiği desteği kesseydi firma araştırma bütçesini deniz aşırı ülkelerde harcayabilirdi olarak yanıtladı.

Bay Tinley firmanın kendisini şehre adanmasını istediğini söyledi.

Rolls-Royce, araştırma ve geliştirmedeki yatırımlarını "çevre koşullarının destekleyici olduğu yerlere" yaptığını söyledi.

UNITE FEARS OVER ROLLS-ROYCE JOBS AT DERBY PLANT

Hundreds of jobs could be lost if Rolls-Royce moves its research and development work out of Derby, a Unite union organiser has said.

Tony Tinley responded to The Sunday Times report that the company may spend research budgets overseas if government support for innovation is cut.

Mr Tinley said he wanted the firm to commit itself to the city.

Rolls-Royce said it invests in research and development "where the environment is supportive".



PEGASUS 2016 YAZ SEZONU AÇILDI!

BİLETLERİNİ ERKENDEN AL, PEGASUS'LA
ÖNÜMÜZDEKİ YAZI DAHA UZUN YAŞA!

YURT İÇİ
29,99 TL'den
YURT DIŞI
45,99 \$'dan
BASLAYAN FİYATLARLA!



Belirtilen ücretler 27 Mart - 29 Ekim 2016 arasında gerçekleşecek yurt içi ve yurt dışı uçuşlarda geçerli, tek yön tüm vergiler dahil, flypgs.com'da bulunan kampanya sınıfı ücretlerin en düşük seviyesidir. Tüm kampanya sınıfı ücretler için toplam kontenjan 1.100.000 koltuktur. Detaylar www.flypgs.com'da.

flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS

MALEZYA HAVAYOLLARI MH17 BUK SAVAŞ BAŞLIĞI TARAFINDAN DÜŞÜRÜLDÜ: ARAŞTIRMACILAR

Hollandalı araştırmacılar son raporlarında Malezya Havayolları MH17 uçağının, Ukrayna'nın doğusundan ateşlenen ve Jetin kokpitinin dışında patlayan Rus yapımı savaş başlığı ile düşürüldüğü sonucuna vardı.

Hollanda Güvenlik Kurulu bulgularını - ölümcül kaza için suç yüklemese de - kısmen yeniden inşa edilen Boeing 777 ana gövdesinin dramatik perde arkasına karşı yapılan bir basın toplantısında duyurdu.

Hollanda Güvenlik Kurulu başkanı, Tjibbe Joustra, toplanan ailelere kazanın kokpitin sol tarafında patlayan bir "savaş başlığının patlamasından" kaynaklandığını söyledi.

Bu savaş başlığı, Rusya menşeli, BUK türü yerden-havaya gönderilen bir füzeydi.

Jetin son anlarıyla ilgili olarak şuana kadar en detaylı açıklamayı yapan Joustra, patlamanın kabin ekibinden üç kişiyi kabin içindeyken öldürdüğünü ve araştırmacıların ölümlerin bedenleri üzerinde yüksek enerji kalıntıları bulunduğunu söyledi.

Ana gövdeye bir yarıdan daha yakın mesafede gerçekleşen patlamanın etkisinin, aynı zamanda jetin ön kısmının yırtılmasıyla sonuçlanan yapısal hasar verdiğini, uçağın havadayken parçalanarak 20 mil karelik alana dağıldığını söyledi.

MALAYSIA AIRLINES MH17 WAS DOWNED BY BUK 'WARHEAD': INVESTIGATORS

Malaysia Airlines flight MH17 was downed by a Russian-made "warhead" fired from eastern Ukraine that detonated outside the jet's cockpit, Dutch investigators concluded in their final report Tuesday.

The findings of the Dutch Safety Board - which did not assign blame for the deadly crash - were announced at a press conference against the dramatic backdrop of the Boeing 777's partially reconstructed fuselage.

Tjibbe Joustra, chairman of the Dutch Safety Board, told those gathered that the crash was caused by "the detonation of a warhead" to the left of the cockpit.

The warhead was a BUK surface-to-air missile - which is made in Russia.

Giving what was the most detailed description of the jet's final moments to date, Joustra said the explosion killed the plane's three crew members in the cockpit and that investigators had found "high energy fragments" in their bodies.

The blast — less than one yard from the plane's fuselage — also caused "structural damage," which resulted in the jet's "forward part" tearing off. The plane broke up in midair and scattered over a 20-square-mile area, he said.





**40 Ülkeden 160 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde**



BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines.com

ABD HÜKÜMETİ KUMANDALI HAVA ARAÇLARINA ULUSAL SİCİL KAYDI YARATACAK

Obama yönetimi sivillerin sahibi olduğu insansız hava araçlarına, hava trafiği güvenliği adına ulusal sicil kaydı yaratmayı planlıyor.

Federal havacılık Yönetimi (FAA) hükümet ve sanayi yetkilileri bünyesinde hangi hava araçlarının sicil kaydının yapılacağına dair karar vermek için çalışma grupları kuracak kuracak.

Küçük oyuncak hava araçları güvenlik açısından tehdit oluşturmadığı için AP'ye göre bu durumdan muaf tutulabilirler.

FAA'nın hali hazırdaki kuralları doğrultusunda insansız hava araçlarının havaalanı yakınlarında kullanımını kısıtlamasına rağmen, WWMT, pilotların 2015'in ilk yedi ayı içinde 600'den fazla hava aracı gördüğünü rapor etti. Bu sayı önceki yıl görülmüş olanların ortalamasının, FAA rakamlarına göre dört mislidir.

Kaliforniya'nın vahşi yangın ile savaştığı kuraklığa kapılmış eyalette, hava araçları, Temmuz ayında başlıklarda yer aldı. Bölgede uçan sivil hava araçları-güvenli olacak mesafeden heyecan verici bir görüntü elde edilebilir - itfaiye uçaklarının işlerini yapmasını engelledi ve bazıları, yangının büyümesine rağmen zorunlu iniş yaptı.

San Bernardino İlçesi vahşi yangın sürecindeki yargılamada hava araçlarını kullananların tutuklanmasına yol açacak her bilgi başına \$25.000 ödül koydu.

US GOVERNMENT TO CREATE NATIONAL REGISTRY OF DRONES

The Obama administration is planning to create a national registry of civilian-owned unmanned aerial vehicles in the name of airline safety.

The Federal Aviation Administration (FAA) will set up working groups of government and industry officials to decide which drones will have to be registered.

Small toy drones are not considered threats to safety, so they are likely to be exempt, according to AP.

Despite the FAA having rules already in place that restrict the use of unmanned aerial vehicles (UAVs) near airports, pilots sighted more than 600 drones in just the first seven months of 2015, WWMT reported. This number is quadruple the average number seen in previous years, according to FAA figures.

Drones made headlines in July during California's battle against wildfires that raged across the drought-stricken state. Civilian drones flying around the areas – perhaps to catch a thrilling view from a safe distance – restricted the ability of firefighting aircraft to do their job and forced some to land as the fire spread.

San Bernardino County offered bounties of \$25,000 each for information leading to the arrest and conviction of drone operators who flew UAVs during wildfires in the jurisdiction.





**VE ŞİMDİ AVRUPA'YA
BAĞLANIYORUZ.**

Anadolu'nun 13 şehrinden
11 destinasyona bağlantılı
uçuşlar Onur Air'de.



ADANA
ANTALYA
*BODRUM
*DALAMAN
DİYARBAKIR
ELAZIĞ
GAZİANTEP
İZMİR
KAYSERİ
MALATYA
SAMSUN
ŞANLIURFA
TRABZON

**İSTANBUL
ATATÜRK HAVALİMANI**

AMSTERDAM
BERLİN
DÜSSELDORF
FRANKFURT
ODESSA
PARİS
STUTTGART
VİYANA
LEFKOŞA
NALÇIK
ERBİL

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair

*Sadece yaz tarifesinde uçuşumuz bulunmaktadır.



AIR BERLIN OCAK AYINDA RUSYA UÇUŞLARINI DURDURACAK

Almanya'nın en büyük ikinci havayolu olan Berlin Havayolu şirketi Ocak ayından başlamak üzere bütün Rusya uçuşlarını, taleplerin düşmesi üzerine askıya alıyor.

Berlin havayolu firması mevcut yılın başından beri düşüşte olan taleplerden dolayı bir çok kez Rusya uçuş programlarını değiştirdi. Maalesef, talepler beklentileri karşılamadı ve Dusseldorf ile Moskova, Berlin ile Moskova, ve Berlin ile Kaliningrad arasındaki Rusya uçuşların iptal edilme kararı alındığı belirtildi.

Havayollarının bölge müdürü Yulia Vorotnikova, Russian daily Vedomosti haberlerini teyit etti.

Vorotnikova, Vedomosti'ye Berlin Havayollarının rota ağı geliştirme stratejisini tekrar gözden geçirip yeniden yapılandırıldığını, Taşıyıcının kar getirmeyen güzergahları kestğini ama eğer Rusya piyasası gelişmeye başlarsa, havayolunun ülkeye geri döneceğini söyledi.

Moskova ve Berlin arasındaki son uçuş 18 Ocak tarihinde olacak. Firma "Dusseldoft ve Moskova da Berlin ve Kaliningrad gibi adım adım önümüzdeki birkaç ay içinde iptal edilecek" dedi.

Moskova ve Alman şehirleri arasındaki uçuşlar Rusya'nın S7 havayolu ile hala yapılıyor olacak.

AIR BERLIN TO STOP FLIGHTS TO RUSSIA IN JANUARY

Germany's second largest airline Air Berlin is suspending all flights to Russia, starting from January due to falling demand, the company said in a statement.

"Due to the declining demand for flights from the beginning of this year, Air Berlin has changed its flight program to Russia several times. Unfortunately, the demand did not manage to match the expectations, so it was decided to cancel flights to Russia, namely, flights between Dusseldorf and Moscow, Berlin and Moscow, as well between Berlin and Kaliningrad," the statement said.

The airline's regional manager Yulia Vorotnikova confirmed the news to Russian daily Vedomosti.

Air Berlin is restructuring and reviewing its route network development strategy. The carrier is cutting unprofitable destinations, but if the Russian market starts improving, the airline might return to the country, Vorotnikova told Vedomosti.

The last flight between Moscow and Berlin will be on January 18. "Flights between Dusseldorf and Moscow, as well as between Berlin and Kaliningrad will be cancelled step by step during the next few months," the company said.

Flights between Moscow and German cities will still be available with Russia's S7 airline.

KALE HAVACILIK İLK YERLİ JET MOTORUNU ÜRETECEK

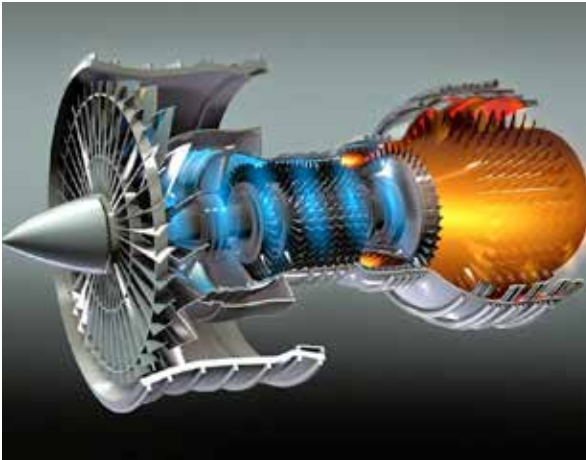
Yerli projelerin bir bir açıklanmasının ardından şimdi de Kale Havacılık'dan yerli jet motoru üreteceği açıklaması geldi. Kale Grubu ilk milli jet motorunu da üretecek. İzmir'deki fabrika 6 Haziran'da üretime başlayacak.

Kale Grubu, Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK) ile üretimine başladığı milli piyade tüfeğinin ardından şimdi de ilk jet motorunu üretecek. Üstelik dünyanın en gelişmiş savaş jeti olan F35'e. Amerikalı Pratt&Whitney ile İzmir'de bir fabrika açtıklarını söyleyen Kale Teknik Grubu Başkanı Osman Okyay, "Fabrikanın birinci etap yatırımını tamamladık. Bu fabrika sayesinde dünyanın en gelişmiş savaş uçağı olan F35'lerin çok kritik motor parçaları artık İzmir'de üretilecek. Yüzde 51 Kale Grubu yüzde 49 Pratt&Whitney ortaklığı olacak" ifadelerini kullandı. İlk yıl 12 milyon dolar ciro hedeflediklerini belirten Okyay, "Ciro 100 milyon dolara çıktığında 700 kişiye istihdam sağlamış olacağız" dedi.

Füze İçin Yerli Motor

Türkiye'nin ilk yerli jet motorunu da ürettiklerini belirten Okyay, bu motorun halihazırda 180 kilometre menzilli Hassas Gündümlü Standoff Mühimmat (SOM) füzelerinde kullanılacağını belirtti. Sektöre 1989'da girdiklerini söyleyen Okyay hedeflerini şöyle açıkladı: "Havacılık ve savunma alanında 2013'ü 109 milyon lira ile noktalandık.

Bu yıl için 200 milyon lira ciro hedefimiz var. 2018 hedefimiz, 400 milyona ulaşarak, stratejik oyuncusu olduğumuz sektörün, ekonomi ölçeğinde de liderleri arasına girmek. Gelecek 5 yıl içinde de, bu alanda 70 milyon dolarlık yatırım planlıyoruz."



KALE AVIATION TO PRODUCE THE FIRST DOMESTIC JET ENGINE

After the announcements of the domestic projects one by one, now, another announcement was made by Kale Aviation that the first domestic jet engine is going to be produced. Kale Aviation is going to produce the first national jet engine. The factory starts production on 6th of June in İzmir.

Kale Group, after starting the production of national rifle with Makine ve Kimya Endüstrisi Kurumu (MKEK), will now produce first jet engine. Moreover, it will be for the most developed jet fighter F35. The president of Kale Teknik Group Osman Okyay, who says that they had opened a factory with the American Pratt & Whitney in İzmir, indicated that "We have completed the first stage investment. By this factory, the very critical engine parts of the world's most developed jet fighter F35s will be produced in this İzmir. The partnership will be 51% Kale Group and 49% Pratt & Whitney". Okyay, indicating that they expect to make a giro of 12 million in the first year, also said "once the giro has risen to 100 million, we would be providing employment to 700 people".

Domestic Engine for the Missile

Okyay, indicating that they produce Turkey's first domestic jet engine also said that this engine will be used on the present 180km ranged Precision Guided Stand-Off Missiles (SOM). Okyay, who entered the industry in 1989, has announced their goals as: "We have ended 2013 with 109million TL in Aviation and Defense. For this year, we have a goal of 200million TL giro. Our goal for 2018 is to become one of the leaders of the industry on an economical scale by reaching 400million, in which we are the strategic player. We are planning to invest \$70 million for this sector in 5 years".





30 YILLIK UÇAK TEKNİSYENİ
İSMAİL AVCIOĞLU'NUN GENÇLERE TAVSİYESİ:

“YAPTIĞINI YAZ, YAZDIĞINI MÜHÜRLE!”

1985 yılından beri Türk Hava Yollarında çalışan İsmail Avcioğlu uçak teknisyenliğinde prosedürlerin her zaman ciddiye alınmasının gereğini vurguluyor ve kazanılan tecrübelerin maliyetlerinin yüksekliğini hatırlatıyor.

İSMAİL ŞEN



UTED: Havacılık, hatta uçak teknisyenliği mesleğini nasıl seçtiniz? Hedefleriniz arasında mıydı?

İsmail Avcioğlu: Aslında hayır. Ben lisede okuduğum motor bölümü gereği, araç teknisyeni olarak çalışmayı düşünüyordum. Hatta stajımı da bir otomobil servisinde yapmıştım. O dönemlerde ufukum otomobille sınırlıydı. Uzak hedeflerim

arasında da bir gün bir teknik servis açmak vardı. Havacılık ilgi alanıma girmiyordu. Ancak tevafuklar yönümüzü değiştirdi.

UTED: Nasıl havacılığa yöneldiniz?

İsmail Avcioğlu: Askerliğimi havacı olarak yaptım. Bu sırada dikkatimi çekti. İlk bindiğim uçak askeri bir uçaktı ve uçaktan paraşütle indim. Kayseri'deki askerliğim sonrası İstanbul'da Man



Fabrikası'nda çalışmaya başladım. Man'da çalışırken Türk Hava Yolları'nın elaman almak için sınav açtığını öğrendim ve sınavı kazanarak burada çalışmaya başladım. Hiç aklımda olmayan bir işe girmiş oldum.

UTED: 30 yıldır yaşanan birçok ilginç olay vardır. Sizi en çok etkileyen, en çok tecrübe kazandıran olay hangisidir?

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

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

Bakım eski hangardaydı. Uçak yerde ve iniş takım emniyet pimleri takılı durumdaydı. Uçağı

burun iniş takımından dolly vasıtasıyla bir miktar yukarı kaldırıp,kuyruk hangar dışına çıkana kadar çıkaracaktık.

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

UTED: Uçak neden çöktü?

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

UTED: Kıssadan hisse...

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





UTED: İşiniz aile hayatınızı etkiledi mi?

İsmail Avcıoğlu: Bizim birimimizin hafta sonu tatili bir gün olsun vardır. Bu nedenle vardiya sistemi dolayısıyla hafta içi kaçırdığımız birlikte olma fırsatlarını hafta sonu bulabiliyoruz. Aslında benim revizyonda kalmamın sebeplerinden biri de bu özelliğidir.

UTED: Sizin hafta sonu bir gününüz varsa belki hobi için de fırsatınız olmuştur...

İsmail Avcıoğlu: Zaman zaman balık tutarım. Fırsat buldukça arkadaşlarla Boğaz'da, Saray Burnu'nda ve Galata Köprüsü'nde balık tutmaya gidiyor ve günün stresi atıyorduk. Oltayı atıp balık gelmesini beklemek tüm stresinizi alır. "Balık geldi, kaçtı" derken güzel vakit geçiriyorsun... Ancak uzun bir süredir zaman ayırıp gidemiyorum. Benim için ikinci bir meşgalem var. Yazlıkta bahçede kendime bir uğraş bulup birşeyler yapmaya çalışıyorum. Bahardan başlayıp yaz sonuna kadar meyve ve sebze ile uğraşıyorum. Yapacak birşeyler mutlaka çıkıyor.

UTED: Sizin uçak teknisyeni tanımınız nedir?

İsmail Avcıoğlu: Çok kısaca; "yaptığını yazan, yazdığını mühürleyen adamdır..." İşimiz gereği yaptığımız her işlemi yazmamız ve yazdığımızı da mühürlememiz gerekir. İş yaptığımıza dair imzamızı atmalıyız. Bu



işlemi de yaparken zamanlamaya dikkat ederek "anında" yapmalıyız. Çünkü özellikle uzun süren ve birden fazla vardiya alan işlerde hangi adımda kalındığı ancak bu sayede bilinebilir.

UTED: Peki az önce anlattığınız hatıranızdan da hareketle genç arkadaşlara tavsiyeleriniz nelerdir?

İsmail Avcıoğlu: Mesleğe yeni girmiş teknisyen arkadaşlara tavsiyem sorumluluk almakta kaçınmamaları... Çünkü sorumluluk insanları başarıya götürür. Gerekli emniyet tedbirlerini almaları da çok önemli... Unutulmasın ki çalışırken "birşey olmaz" diye düşündüğünüz herşey, "sorun" potansiyeli taşıyor ve büyük ihtimalle istenmeyen "birçok şeyler" olur.



İSMAİL AVCIOĞLU

1961 yılında Tekirdağ'da doğdu. İlkokulu Tekirdağ'da bitirdikten sonra orta öğrenimine İstanbul'da devam etti. Bayrampaşa Oğuzhan Ortaokulu'ndan sonra Tekirdağ'a dönerek Tekirdağ Endüstri Meslek Lisesi Motor Bölümü'nden mezun oldu. 1981 yılında başlayan Kayseri'deki askerliği sırasına havacılıkla tanışan İsmail Avcıoğlu Hava İndirme Tugayı'nda paraşüt atlayışı da gerçekleştirdi. 1983'te biten askerlik görevi sonrası İstanbul Topkapı'daki Man Fabrikası'nda çalışmaya başladı. 1985 yılında Türk Hava Yolları'nın açtığı sınavı kazanarak burada çalışmaya başladı. Yer tesisat atölyesinde başladığı görevi kısa süre sonra uçak teknisyenliğine yöneldi. Aldığı eğitimler sonucu uçak teknisyeni oldu. Uçak Bakım Revizyon Bölümünde başladığı görevinde uçak teknisyenliği, teknik kontrolörlük ve baş teknisyenlik pozisyonlarından sonra üç yıldır BAY 2 Müdürlüğünde vardiya şefi olarak çalışıyor. İsmail Avcıoğlu evli ve iki çocuğu var...

SHT-66

TALİMATINDAKİ DEĞİŞİKLİKLER



Bu yazımızda 01.09.2015 tarihinde yeni revizyonu yayımlanan SHT-66 Talimatında ne gibi değişiklikler yapıldığını inceleyeceğiz.

mevzuat@uted.org

MADDE	SHT 66 MADDE 6 LİSANS KATEGORİLERİ
ESKİ	(4) Sınırlamaları kaldırılmamış lisanslara kategori ilavesi yapılmaz.
YENİ	(4) Lisansına yeni bir kategori ilave ettirmek isteyen lisans sahipleri, ilave edilecek kategoriye geçiş için kullanacakları kategorideki sınırlamaları kaldırmak zorundadır.
AÇIKLAMA	Bu madde ile lisansındaki sınırlamaları kaldırmak isteyen teknik personele şöyle bir kolaylık sağlanmıştır; lisansında birden fazla kategorisi olan ve bu kategorilerde sınırlamaları olan teknisyen yeni kategori ilavesi yapmak için bütün sınırlamaları kaldırmak zorunda idi. Ancak yeni madde ile mesela hem B1.1 hem de B1.2 kategorisinde sınırlama olan bir teknisyen B1.3 kategori ilavesi için B1.1'den B1.3'e geçiş yapacaksa B1.1'deki sınırlamaları kaldırması yeterli olacaktır.

MADDE	SHT 66 MADDE 26 İDARİ YAPTIRIMLAR
ESKİ	-
YENİ	(2) Birden fazla lisansı olan personele uygulanacak yaptırım sonuçları bütün lisanslar için geçerlidir ve bu durum ilgili kuruluşlara bildirilir.
AÇIKLAMA	Yaptırımların bütün lisanslar için geçerli olduğu belirtilmiştir. Örneğin bir teknisyen hem SHY-66 lisansına hem de EASA Part-66 lisansına sahipse ve cezaî işlem olarak lisansı askıya alınmışsa, bu durum EASA'daki ilgili otoriteye de bildirilir. Ayrıca bu teknisyen Türkiye sınırları içindeki bir 145 tarafından EASA lisansına dayandırılarak da yetkilendirilemez.

MADDE	AMC 66.A.20 (b)2
ESKİ	Onaylı bakım kuruluşunda bulunmak koşuluyla: 1) Aynı kuruluş bünyesinde 6 ay çalışma veya 2) Aynı kuruluş veya farklı kuruluşlar bünyesinde gerçekleştirilen farklı bloklara bölünmüş toplamda 6 aylık çalışma anlaşılmalıdır. Söz konusu 6 aylık süre yerine, 1) Farklı günlerde yapılan minimum 180 işlem kayıt sayısı veya 2) İster onaylı kuruluş bünyesinde ister SHY-M Yönetmeliği Tablo 52 IR M.A.801 (b) 2 kapsamında bağımsız onaylayıcı personel olarak veya bunların kombinasyonu ile icra edilmiş olsun, imtiyazlar doğrultusunda gerçekleştirilen 100 günlük bakım tecrübesi esas alınabilir.
YENİ	Onaylı bakım kuruluşunda bulunmak koşuluyla: 1) Aynı kuruluş bünyesinde kesintisiz 6 ay bakım tecrübesi veya 2) Aynı kuruluş veya farklı kuruluşlar bünyesinde gerçekleştirilen farklı bloklara bölünmüş toplamda 6 ay bakım tecrübesi şeklinde anlaşılmalıdır. Söz konusu 6 aylık süre; imtiyazlar doğrultusunda gerçekleştirilen 100 günlük bakım tecrübesi esas alınarak kazanılabilir. Bu tecrübe; onaylı kuruluş bünyesinde, SHY-M Yönetmeliği Tablo 52 IR M.A.801 (b) 2 kapsamında bağımsız onaylayıcı personel olarak veya bunların kombinasyonu ile kazanılabilir.
AÇIKLAMA	"Çalışma" ifadesi; ana maddede geçen ve olması gereken "bakım tecrübesi" ifadesi ile değiştirilmiştir. Part-66 mevzuatında direkt olarak geçmeyen 180 işlem kayıt seçeneği kaldırılmıştır. Bu konu daha sonra ayrıca User Guide'lar ile tanımlanabilecektir.

MADDE	AMC 66.A.20 (b)3
ESKİ	3) Üzerinde bakım faaliyeti yapılan hava aracına ait teknik dizayn ve bakım teknikleri, tip/işbaşı eğitiminde verilen orijinal modelden belirgin bir şekilde farklılık arz ediyorsa; Örneğin; Airbus A330 tip kursunda klasik model anlatılmış olmasına rağmen, bakım faaliyetinin gelişmiş (enhanced) model üzerinde gerçekleştirilmesi.
YENİ	(3) Üzerinde bakım faaliyeti yapılan hava aracına ait teknik dizayn ve bakım teknikleri, tip/işbaşı eğitiminde verilen orijinal modelden belirgin bir şekilde farklılık arz ediyorsa; Örneğin; Airbus A330 tip kursunda klasik model anlatılmış olmasına rağmen, bakım faaliyetinin gelişmiş (enhanced) model üzerinde gerçekleştirilmesi veya A330 tip kursunun yolcu uçaklarına göre anlatılması durumunda kargo uçaklarında yetkilendirilmek istenmesi. (8) SHY-147 Tip kursu sertifikaları ekinde veya arkasında APU 'nun (yardımcı güç kaynağı) açık ismi, klasik veya gelişmiş model olması, yolcu veya kargo uçağına yönelik olup olmadığı, ilave yakıt tankı bilgisi içerip içermediği gibi açıklamaların yazılması.
AÇIKLAMA	Fark eğitimi gerektiren durumlara ilave örnekler verilmiştir. Ayrıca tip kursunun ardından verilen Yeterlilik Sertifikası (Certificate of Recognition)'a ek olarak bir belge daha verilerek o kursta anlatılan uçağın özelliklerinin belirtilmesi gerektiği belirtilmiştir. Buna göre alacağınız tip kurslarının belgelerinde o uçağın kargo mu, yolcu versiyonu mu, APU'sunun modelinin ne olduğu, ilave yakıt tankı anlatıp anlatılmadığı, klasik mi "enhanced" mi olduğu da belirtilecektir. Size verilecek C/S veya S/S belgeleri hazırlanırken buradaki bilgiler dikkate alınacaktır.

MADDE	66.A.30(a)1
ESKİ	(iii) Başvurulan kategorinin alınan eğitime paralel olması durumunda (aksi hallerde (ii) maddesi uygulanır) SHY-147 Yönetmeliği gereğince onaylanmış bir temel eğitim kursunu tamamlamış ve operasyondaki hava aracı üzerinde 1 yıllık bakım deneyimi olması.
YENİ	(iii) Başvurulan kategorinin alınan eğitime paralel olması durumunda (aksi hallerde (i) maddesindeki deneyim süresi uygulanır) SHY/PART-147 Yönetmeliği gereğince onaylanmış bir temel eğitim kursunu tamamlamış ve operasyondaki hava aracı üzerinde 1 yıllık bakım deneyimi olması.
AÇIKLAMA	SHY-147 ifadesi SHY/PART-147 şeklinde değiştirilmiştir. Böylece EASA Part-147'den temel eğitim almış olan adaylara SHY-66 lisansı verilebilecektir.

MADDE	AMC 66.A.30(a)
ESKİ	(2) Kategori B1 veya B2 onaylayıcı personel olarak 3 yıllık tecrübesini sadece hat bakımında çalışarak tamamlayan bir kişi, Kategori C lisansına başvurduğunda B1 veya B2 destek personeli olarak en az 12 aylık ilave üs bakım tecrübesine sahip olması tavsiye edilir.
YENİ	(2) Kategori B1 veya B2 onaylayıcı personel olarak tecrübesini sadece hat bakımında çalışarak tamamlayan bir kişi, Kategori C lisansına başvurduğunda B1 veya B2 destek personeli olarak en az 12 aylık ilave üs bakım tecrübesine sahip olmalıdır. 12 aylık ilave üs bakım tecrübe şartını sağlayamayanlar, Genel Müdürlüğün ayrıca belirleyeceği bir prosedür ve task listesini gerçekleştirerek de C kategorisi ilavesi yapabilir.
AÇIKLAMA	Mevzuattaki "tavsiye edilir" ifadesi net ve bağlayıcı olmayan bir ifade olduğu için söz konusu şart zorunluluk haline getirilmiştir. Bununla beraber her C kategoride yetkilenmek isteyen teknisyen bir üs bakımında çalışma imkânına sahip olmayabilir diye SHMG üs bakım haricindeki bir ortamda da gerekli tecrübenin sağlanması kaydıyla C kategorisi lisans alma imkânı sağlamıştır. Örneğin hat bakımdaki 3 yıllık tecrübesi boyunca hiçbir uçağı krika ile kaldırmamış bir teknisyenden herhangi bir ortamda (üs bakım olması şart değil) bu tecrübeyi kazanması istenebilir.

MADDE	66.A.45(d)
ESKİ	(2) B1 veya B2 kategorisi için, hava aracı tipi üzerinde Ek-1.E'ye göre pratik tecrübe gösterilmesi.
YENİ	(2) B1 veya B2 kategorisi için, hava aracı tipi üzerinde Ek-1.F'ye göre pratik tecrübe gösterilmesi
AÇIKLAMA	Bilindiği gibi Grup 2 ve 3 uçakların lisansa işlenmesi için tam tip kursu alınmadan da işlem yaptırabilmektedir. Bu hava araçlarının lisansa işlenebilmesi için pratik tecrübe ve tip sınavı yeterlidir. Bu maddede bu pratik tecrübenin içeriği anlatılmıştır. E maddesinde bu tecrübe için gerekli mevzuat F maddesinde ise gerekli işlemler listesi verilmiştir. Yeni mevzuatta işlemler listesine referans verilmiştir.

MADDE	66.A.45(g)
ESKİ	B3 lisansı için: 1. "Azami Kalkış Ağırlığı (MTOM) 2.000 kg ve altında olan kabini basınçlandırılmayan piston motorlu uçaklar" yetkisinin lisansa işlenebilmesi için B3 kategorisine uygun pratik tecrübe belgelenmelidir.
YENİ	B3 lisansı için: 1. "Azami Kalkış Ağırlığı (MTOM) 2.000 kg ve altında olan kabini basınçlandırılmayan piston motorlu uçaklar" yetkisinin lisansa işlenebilmesi için B3 kategorisine uygun Genel Müdürlük tarafından yayınlanan Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde bulunan işlemlere göre pratik tecrübe kayıtlarının gösterilmesi gerekir. Buna ilave olarak ilgili gruba ait hava araçları için; motor, pervane, gövde ve aviyonik sistemlerdeki teknik ayrıntılar üzerinde grup farklılığını yansıtmak üzere Ek-6 Tam Grup-3 Farklılık Tablosuna göre işlem yapılması gerekmektedir.
AÇIKLAMA	B3 lisansına 3. Grup uçakların işlenebilmesi için gerekli tecrübe kriterleri netleştirilmiştir. Ayrıca bu grupta farklı teknik niteliklere sahip hava araçları olduğu dikkate alınarak tam grup yetkisi alınabilmesi için gerekli çeşitlilik Ek-6'da anlatılmıştır. Örneğin; sadece sabit hatveli pervanede tecrübe kazanmış bir teknisyen bütün Grup 3'ü lisansına işletmek istediğinde ondan değişken hatveli pervanede de tecrübe yapması istenecektir. Aksi takdirde lisansında bu konu tahditli olacaktır.

MADDE	AMC 66.A.45(d), (e)3, (f)1 ve (g)1
ESKİ	Söz konusu tecrübe Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde yer alan listenin her bir bölümündeki (chapter) işlemlerin en az %50'sini içermelidir.
YENİ	Söz konusu tecrübe; Pratik ve İşbaşı Eğitimi Task Listesinde yer alan listede her bölümden (chapter'dan) en az bir işlem olmak kaydıyla toplam listenin en az %50'si yapılarak sağlanmalıdır.
AÇIKLAMA	Bu madde yine Grup 2 ve 3 uçakların pratik tecrübe ile lisansa işlenmesi durumuna aittir. Bu madde ile şöyle bir kolaylık getirilmiştir: eskiden her chapter'daki taskların en az %50'sini yapmak gerekirken şimdi toplam taskların %50'sini yapmak yeterlidir. Ancak her chapterdan en az bir task yapılması gerekir. W

MADDE	66.B.405(b)
ESKİ	Genel Müdürlük sadece Türkiye Cumhuriyeti'ndeki bir eğitim kurumundan alınan teknik eğitim için kredilendirme yapabilir.
YENİ	Genel Müdürlük başvuru tarihi itibarıyla son 10 yıl içerisinde aşağıda belirtilen kurumlardan alınan eğitim için kredilendirme yapabilir: 1. Türkiye Cumhuriyeti'ndeki bir eğitim kurumu, 2. Genel Müdürlüğün kredilendirmeye ilgili ikili anlaşma yaptığı bir ülkedeki eğitim kurumu, 3. EASA üye ülkelerindeki bir eğitim kurumu, Ayrıca 2 nci ve 3 üncü maddeler için ilgili otoritenin kredilendirme raporu da istenir.
AÇIKLAMA	Modül sınavlarında kredilendirme için Türkiye Cumhuriyeti dışındaki eğitim kurumlarından alınan eğitimler de kapsama dâhil edilmiştir. Örneğin; Almanya'daki bir meslek lisesinden mezun adayın orada aldığı eğitim kredilendirmeye konu olabilir ancak bunun için Alman Sivil Havacılık Otoritesi'nin de böyle bir kredilendirme yapıyor olması beklenmektedir.

MADDE	EK1-E HAVA ARACI TİP EĞİTİMİ VE SINAV STANDARTI İLE İŞBAŞI EĞİTİMİ
ESKİ	(c) Fark Eğitimi 1) Fark eğitimi, Genel Müdürlük tarafından belirlendiği şekilde, aynı imalatçının iki farklı hava aracı tip yetkisi arasındaki farklılıkları kapsamak üzere gerekli görülen eğitimidir.
YENİ	Fark Eğitimi Fark eğitimi, aynı imalatçının iki farklı hava aracı tip yetkisi arasındaki farklılıkları kapsayan bir eğitimidir. Fark eğitimi; aynı kategoride olmak üzere üreticisi aynı olan hava araçları için geçerli olup farklı kategoriler arasında tip fark kursu verilmez.
AÇIKLAMA	Bu madde ile B1'den B2'ye veya tersi fark kursunun verilmeyeceği belirtilmiştir. Ancak EASA bu konuda olumlu bir düzenleme yapmıştır ve SHGM de bu konudaki sınırlandırmayı kaldıracaktır.

MADDE	EK1-E HAVA ARACI TİP EĞİTİMİ VE SINAV STANDARTI İLE İŞBAŞI EĞİTİMİ
ESKİ	-
YENİ	6. İşbaşı Eğitimi (OJT) İşbaşı eğitimi, tip işletme başvurusundan önceki 3 yıl içerisinde başlamalı ve bu süre zarfında bitirilmelidir. Bununla beraber OJT işlemi SHT-66 talimatının ilk yayın tarihi olan 13 Mayıs 2014 tarihinden önce bitirilmiş ise OJT'nin onaylı BKEK'te belirtilen prosedüre göre yapılmış olması gerekmektedir. 13 Mayıs 2014 tarihinden önce başlanmış ve bu tarihten sonra bitirilecek OJT'lerin tamamlanması bu Talimata göre yapılmalıdır.
AÇIKLAMA	Bilindiği gibi tip kursunun başlangıç tarihi ile lisansa işlenmesi için SHGM'ye başvurulduğu tarih arası en fazla 3 yıl olmalıdır. Bu madde ile bu 3 yıl içerisinde OJT'nin de dahil edildiği belirtilmiştir. Yeni OJT kriterleri 13 Mayıs 2014'te geçerli olduğu için eski OJT'lerde bu yeni kriterlere uyum şartının aranmadığı ifade edilmiştir. Eski OJT'lerin firmanın iç mevzuatına uygun olması yeterli kabul edilmektedir.

MADDE	EK1-G TEMEL MODUL SINAV STANDARTI
ESKİ	D.2. Yazılı Sınavlar (b) Yazılı sınavlar, yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere Modül 7A, 7B, 9A, 9B ve 10 için Ek-1.C'de verilen bilgi seviyelerine uygun olarak hazırlanmalı ve değerlendirilmelidir.
YENİ	D.2. Yazılı Sınavlar (b) Yazılı sınavlar, Modül Sınavları soru sayı ve süreleri tablosundan da görüldüğü üzere Modül 7A, 7B, 9A, 9B ve 10 için Ek-1.C'de verilen bilgi seviyelerine uygun olarak hazırlanmalı ve değerlendirilmelidir. Kategori ilavesi yaptırmak isteyen bir kişinin, gireceği modül fark sınavı aynı zamanda yazılı sınavı da gerektiriyorsa bu yazılı sınava girmesine gerek yoktur.
AÇIKLAMA	Kategori ilavesi durumunda modül fark sınavında ayrıca yazılı sınava girme zorunluluğu olmadığı belirtilmiştir.

ASSERTIVE MİSİN?

Türkçe’de girişkenlik, atılganlık, iddiacılık, güvenli davranış gibi birbirinden farklı ifadelerle anlamlandırılmaya çalışılan assertiveness kavramını aslında bunlardan herhangi biri tam olarak karşılamamaktadır. Assertivenes kelimesini tam karşılayan Türkçe bir kelime olmadığından bu yazıda şimdilerde dilimize girmeye de başlayan “asertiflik” kelimesini kullanacağız.



MEHMET EMİN YILDIZ Teknik Eğitmen

Asertifliğin tanımını yapmaya aşağıdaki kısa hikayeciği paylaşarak başlayalım:

Sezar bir kır gezintisi sırasında gökteki bulutlara bakarak söylenir:

-“Şu bulutu görüyor musun Brütüs? Tıpkı bir papatyaya benziyor.”

Brütüs destekler:

-“Haklısınız yüce Sezar! Aynen bir papatya. Üstelik, neredeyse yaprakları sayılacak.”

Kısa bir süre sonra Sezar yine aynı buluta bakarak seslenir Brütüs’e:

-“Yok canım ne papatyası? Tıpkı bir tavşana benziyor.”

Brütüs buluta bakar ve;

-“Gerçekten de öyle yüce Sezar! Tıpkı bir tavşan. Ne kadarda koca kulakları var!” der.

Kısa süre sonra Sezar yine aynı buluta bakarak;

-“Bana bak Brütüs! O bulutun tavşanla ilgisi yok. İyice bakarsan gelinliğe benzediğini fark edersin!” diye söylenir.

Bunun üzerine buluta bakan Brütüs der ki:

-“Hakikaten çok ilginç, ancak dikkatli bakılınca tıpkı bir gelinliğe benziyor. Baksanıza ulu Sezar! Tacı bile belli oluyor.”

Sezar dayanamaz ellerini göğse açar ve haykırır:

-“Neredesin ey şahsiyet”



Asertiflik, bireyin kendi duygu ve düşüncelerini, muhatabını baskı altına almadan ama iletişim esnasında kaygı, çekingenlik gibi nedenlerden ötürü muhatabına karşı pasif de kalmadan ifade edebilme becerisidir. Daha kısa ifadesiyle asertiflik, agresif ve pasif uçlara gitmeden iletişim kurma becerisidir. Asertiflik, özgüven kavramıyla çok karıştırılmakla beraber aslında ondan farklıdır. Ancak iki kavramın birbiriyle ilişkili olduğu söylenebilir. Örneğin özgüven duygusuna sahip kişi karşılaştığı durum ya da kişi karşısında kendisini ifade etmekte, duygu ve düşüncelerini paylaşmakta zorlanmayabilir. Ancak asertiflik yalnızca duygularını ifade etmeyi değil, ifade şeklini ve zamanını da kapsamaktadır. Dolayısıyla bu ilişkiden yola çıkarak asertiflik sadece "özgüven" kavramına indirgenemez. Asertiflik çok daha geniş ve hayatın bir çok alanına nüfuz eden bir konudur. Özgüven burada ancak yardımcı öge olarak değerlendirilebilir.

Asertiflik kavramının daha iyi anlaşılması için agresif, pasif ve pasif-agresif davranış modellerini incelememiz gerekir.

Agresif Davranış

Agresif davranışa sahip bir kişi öncelikle kendi ihtiyaçlarına odaklıdır. Ne istediğini bilir ve ifade edebilir fakat başkalarının ihtiyaçlarını görmez. Kendisi ile ilgili bir sorun yoksa olayların geri kalan kısmıyla ilgilenmez. Başkalarının haklarını göz



ardı eder, onların duygularına aldırmaz, çoğu kez suçlayıcıdır ve "Sen" dilini kullanır. Olumsuz bir durumla karşılaşınca genelde karşı tarafı suçlama eğilimindedir. Başkalarının sözünü keser, alaycıdır, kınayıcıdır. Başkalarını kullanarak amaçlarına ulaşır. Sıklıkla ve kolaylıkla başkalarında hata bulabilir. Bu kişiler istediklerini elde eder ama sevilmezler. (Kron ve Grey, Hartly 1999)

Agresif davranışın kök sebeplerini bulmak oldukça komplekstir. Kişinin çocukluk dönemi kısmen ipucu verebilir. Agresif davranışın sloganı "Kendimden memnunum, senden memnun değilim." olarak ifade edilebilir.



Pasif Davranış

Pasif davranış modelindeki bir birey kendinden önce başkalarının ihtiyaçlarına odaklıdır. Kendilerine ait bir hayatları yoktur ve pek çoğu bu durumun farkında değildir. Pasif davranışa sahip bir kişi duygu ve düşüncelerini ifade etmekten korkar. Başkaları tarafından kullanıldığını düşünür. Aldığı bir hizmetten memnun değilse hakkını aramaktan kaçınır. Kendinden talep edilen herşeyi karşılama eğilimindedir. Kendi istekleri yüzünden başkalarını rahatsız edeceğini düşünür. Sık sık özür diler. Kendini inkar eder. Konuşurken başkasının gözüne bakamaz. Kendisi söylemeden başkası onu anlasın ister. Bu özellikleri nedeniyle amaçlarına ulaşamazlar, çabuk incinirler, engellenme ve kaygı yaşarlar. Pasif davranışın sloganı "Kendimden memnun değilim, senden memnunum." şeklinde ifade edilebilir.

Pasif-Agresif Davranış

Pasif-agresif davranış, kendi ihtiyaçlarına odaklı olma yönüyle agresif, fakat bunu doğru yoldan ifade etmeme yönüyle pasif bir davranış modelidir. Manipülatif davranış olarak da bilinir. Bu davranış modelini gösteren kişilerde gerçek niyeti her zaman gizleme eğilimi olmaktadır. Kasıtlı olarak gecikmek, kasıtlı olarak hata yapmak, kendince hata yaptığını düşündüğü insanları dolaylı yollardan cezalandırmak, planını gizleyerek insanları yönlendirmek, düşmanca hisler yaşadığı halde bunu gizleyerek güler yüz göstermek, tuzak kurarak dinlemek, surat asmak, imalarda bulunmak, hataları affetmemek gibi olumsuz motivasyon tekniklerini kullanmak bu davranış modelinde sıklıkla görülür.

Pasif-agresif davranış modelini gösteren kimsenin dışardan anlaşılması zor değildir fakat kişinin

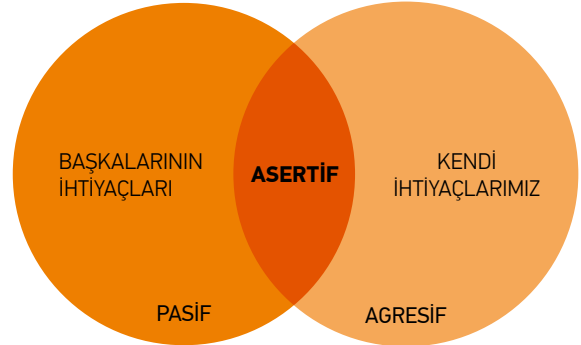
kendisinde bu davranışı görebilmesi oldukça zordur. Bu sebeple, bu davranış modelinin kişide kalıplaşmış olması, uzun süreli olması ve davranış paterni haline gelmesi durumu zaman zaman psikoloji literatüründe bir kişilik bozukluğu spektrumunu içerisinde değerlendirilir. Bu davranış modelini gösteren, kendisinin ve çevresinin işlevselliğini bozan bu kişilerin davranış paternini değiştirmeye odaklı bir terapi alması gerekmektedir.

Pasif-agresif davranış görülen kimselerin, geçmiş hayat örüntülerinde duygu ve düşüncelerinin dikkate alınmamış olması, duygularını ifade ettiğinde kendisiyle alay edilmiş ve kendisine inanılmamış olması gibi olayların etkili olduğu düşünülmektedir.

Pasif-agresif davranış modelinin sloganı "Kendimden memnun değilim, senden de memnun değilim." diye ifade edilebilir.

Asertif Davranış

Asertif davranış, agresif ve pasif davranış modellerinin sadece iyi yönlerinden oluşan bir davranış modelidir. Bu nedenle bir küme düzeninde gösterilmesi gerekirse asertif davranış agresif ve pasif davranış özelliklerinin kesişim kümesini temsil eder.



Asertif davranış modelindeki bir birey duygu ve düşüncelerini kaygı duymadan aktarabilir, her hiyerarşiden iş arkadaşlarıyla uyumlu olarak çalışabilir, kendi ihtiyaçları ile diğerlerinin ihtiyaçları arasındaki dengeyi bulur, insanları iyice dinler ve kendi fikri ile karşılaştırarak yeni bir fikre doğru yol alabilir, zor şartlar altında duygularının kontrolünü kaybetmez, suçluluk veya mecburiyet duygularına kapılmadan çalışabilir, isteklerini çekinmeden ifade edebilir, her zaman kazanmak zorunda olmadığını düşünür, beraber çalıştığı insanları etkileyebilir ve onlardan etkilenebilecek şekilde onları dikkate alır.



ASERTİFLİK TESTİ

Asertifliğin ölçülebilmesi için çok sayıda çalışma yapılmıştır. Başlangıçta yapılan çalışmalar sadece pasif davranış modelini ölçmekteyken agresif olanları ölçmekte yetersiz kalıyordu. Sonraları geliştirilen testlerde düzeltmeler yapıldı. Aşağıdaki sorular çeşitli ölçeklerden alınarak hazırlanmıştır.

1. Öfke ve yetersizlik hislerini çokça yaşar mısınız?
2. Karar vermekte güçlük yaşar mısınız?
3. Başkalarını yetersiz görüp dinlemek bile gerekli olmadığını düşünür müsünüz?
4. İşyerinde biri sizi izlediğinde rahatsız olur musunuz?
5. Başkalarının sözünü keser misiniz?
6. Biriyle konuşurken göz teması kurmaktan kaçınır mısınız?
7. Başkalarının işlerine çokça müdahil olur ve onların yerine karar alır mısınız?
8. Bir arkadaşınızla aynı düşünmediğinizde kendi düşüncenizi ifade edebilir misiniz?
9. Her zaman doğru cevabın sizde olduğunu düşünür müsünüz?
10. Bir sinema salonunda koltuğunuzu arkadan sarsan birini ikaz edebilir misiniz?
11. Tanımadığınız biriyle kavga edebilir misiniz?
12. Çalıştığınız şirkete yeni dahil olanlar hakkında olumsuz hisler besler misiniz?
13. Başkalarının davranışını baskı kurarak değiştirmeye yönelir misiniz?

Asertiflikte 8. ve 10. sorular için "Evet" diğer sorular için "Hayır" cevabı vermeniz beklenmektedir. İstenilenin dışında cevap verdiğiniz madde üzerinde düşünerek geliştirebilirsiniz.

UÇAK BAKIM ORTAMINDA ASERTİFLİK

Uçak bakım personelinin sağlıklı karar verebilmesi ve her şart altında kurallara uygun işlem yapması da kendisinden beklenen gerekliliklerden bazılarıdır. Personelin bu kuralları uygulamasının önünde kendine ve çevresine bağlı engeller olabilir. İşte asertif bir iletişim, bireyleri birbirlerini etkileyen durumuna getirdiği için kurallı iş yapma sistemini de inşa eder. Pasif ve agresif iletişim modellerinde karar mekanizması tek kişiye iner ve yanlışlar peşi sıra gelir. Onun için bir kokpit iletişim dinamiği de olan bu kavram artık tüm iş dünyasında istenilen bir beceri halini almıştır.

Asertiflik kavramı, EAMTC (European Aviation Maintenance Training Committee) grup çalışmalarında detaylıca ele alınmış ve uçak üzerinde çalışan teknik personelin pratik eğitim sonrası yapılan pratik değerlendirme kriterlerine dahil edilmiştir. Dolayısıyla pratik değerlendirme sürecinde başarılı olmak isteyen bir C/S adayından asertif davranış sergilemesi beklenmektedir.

Asertiflik, öğrenilebilir bir davranış modelidir. İlk kez asertif olmaya çalıştığınızda bu korkutucu olabilir. Fakat tekrar tekrar uyguladığınızda gelişme kaydettiğinizi göreceksiniz. Asertif olduğunuzu gördükçe güveniniz artacak ve bu davranış doğanın bir parçası haline gelecektir.

PERFORMANSI ETKİLEYEN FAKTÖRLER-1

Bir önceki yazımızda “bir çalışanın ortaya koyabileceği maksimum performans için, işine ne kadar hâkim olduğu, mesleki alanda ne kadar yeterli olduğu önemli olmakla birlikte kendi performansını etkileyen ve sınırlayan faktörlerin farkında olması, daha sağlıklı, nitelikli ve doğru bir şekilde çalışmasına neden olur” diyerek insan performansını etkileyen ve sınırlayan konuların bir kısmından bahsetmiştik. Bu yazımızda ise performansı etkileyen faktörler üzerinde durmak istiyoruz.



HÜSEYİN GÜMÜŞ Teknik Eğitmen



Fiziksel form ve sağlık

Etkin ve verimli çalışma kişinin sağlıklı ve formda olmasıyla doğrudan ilgilidir. Hasta ve zayıf bir bünyenin performansı düşer ve yapılan işin kalitesini olumsuz etkiler. Üstelik böyle bir durumda hata yapma olasılığı da fazla olacaktır. Çalışanın kendisini hasta veya iş yapamaz derecede bitkin hissettiği durumlarda nasıl davranması gerektiğini bilmesi önemlidir. Bu durumlarda, daha basit bir görevi üstlenmeli ve yaptığı işi başka bir yetkili kişiye kontrol ettirmelidir. **En önemli nokta ise çalışanın bu durumunu amirine rahatça ifade edebileceği çalışma ortamının oluşturulmasıdır.**

Fiziksel olarak formda kalmak ve sağlıklı olmak, işteki performansı da olumlu yönde etkilemektedir.

Bunun için yapılması gerekenleri sadece fiziksel olarak yapılan spor aktiviteleri ile sınırlamadan, iş ortamındaki bedensel ve zihinsel yorgunlukla başa çıkmamıza katkı sağlayacak aktivitelerde de bulunmak gerekir. Yürüyüş yapmak, bahçe ile uğraşmak, satranç oynamak, bulmaca çözmek, zeka oyunları ile ilgilenmek gibi kendi ilgi duyduğu konularda aktiviteler yapması ve bunu düzenli olarak gerçekleştirebilmesi bedenin zinde kalmasına faydalı olacağı gibi zihnin dinlenmesine de yardımcı olacaktır. Özellikle vardiyalı olarak çalışanlarda balık tutma, yürüyüş yapma gibi açık hava aktiviteleri uyku problemlerini kontrol altına almada çok faydalıdır.

Stres

Stres yaşamın vazgeçilmezlerinden biridir. Her ne kadar stresin varlığı zihinlerimizde olumsuz bir çağrışım yapsa da tamamen ortadan kalkması



halinde, hemen hemen ölüm ile eşdeğer biyolojik ve psikolojik sonuçlar doğurabilmektedir. Öyleyse öncelikle yaşamda strese olumsuz gözle bakmayı bir kenara bırakarak, onun ile yaşamayı ve o bizi kontrol altına almadan biz onu nasıl kontrol edebilirizi öğrenmemiz gerekir.

Stresin ilk belirtileri fiziksel olup bedenın cevabı 'alarm' şeklinde olur. Alarm önce göz bebeklerinde başlar, zihinsel olarak uyanıklık artar, kalp atışları değişir, mide salgısı artar, kanda şeker oranı değişir, kan basıncı (tansiyon) artabilir, iştah ve uyku bozuklukları, kas ağrıları, sırt ve göğüs ağrıları gibi gözlemlenebilecek belirtiler başlar.

İnsanın strese karşı pozitif veya negatif adaptasyonu söz konusudur. Pozitif adaptasyon, direnişe geçip, stresle mücadele etmemizdir. Negatif adaptasyon ise, belirtileri hiçe sayıp yukarıda saydığımız alarm belirtilerinin tekrar tekrar yaşanmasına izin verip, bir çok hastalığa zemin hazırlamamızdır.

Ayrıca stres psikolojik olarak da kişiyi etkilemektedir. Özellikle iş yaşamında konsantrasyon bozukluğuna yol açan stres, kesinlikle kontrol altına alınmalıdır. Sakarlık, isteksizlik, ani duygusal patlamalar, öfke nöbetleri gibi haller, stresin ruhsal etkilerinin sonuçları olarak ortaya çıkarlar.

Zaman Baskısı

Zaman baskısı, çalışanların en çok rahatsızlık duyduğu konulardan biridir. Özellikle Hat Bakım gibi birimlerde, işlerin aksaması tüm operasyonu olumsuz etkilediğinden çalışanlar üzerinde yoğun bir zaman baskısı vardır. **Zaman baskısı bizi gerilime, huzursuzluğa, aceleciliğe, paniklemeye sevk edecek sonunda davranışımızı da, alacağımız kararları da olumsuz yönde etkileyecektir.**

Zaman baskısının sebepleri hakkında bir çok şey söylenebilir. Zaman yönetimini doğru yapamamak bu sebeplerden biridir. Zamanı verimli kullanamama, gün sonunda 'zaman baskısı' meydana getirir. Bir işi zamanında yetiştiremem, işleri biriktirerek sürenin bitmesine yakın hızla yapmaya kalkışma gibi durumlarda zaman baskısı

yaşarız. Örneğin, elimizdeki bakım kartı ile ilgili bir işlemi gerçekleştirirken işe ayrılan süre iyi kullanılamamış ve zaman daralmaya başlamış ise, kartın tamamlanamayacak olması endişesi bu sonucu meydana getirebilir. **Şunuda unutmamak gerekir ki, uçak teknisyeninin işe ayrılan süreyi iyi kullanabilmesi için yapılacak iş ile ilgili tüm gerekli ekipmanlara(sehpa, tool vb.) ulaşmak için harciyacağı zamanın planlama aşamasında göz önünde bulundurulması ve bu işlemlerin kolaylaştırılması gerekmektedir.** Bu açıdan, etkili ve verimli çalışmak ve çalışana bu ortamı hazırlamak çok önemlidir.

Çalışanın zamanı verimli kullanamaması zaman baskısının oluşmasına sebep olduğu gibi iş planı yapanların görevlendirmeleri yeterli 'adam-saat' hesabına göre yapmaması da zaman baskısının en önemli sebeplerindendir. **Bu açıdan yönetenlere düşen en önemli görev, planlamayı düzgün yapmak ve iş yükünü paylaşabilecek yeterli personel istihdam edebilmektir.**

İş yükü yönetimi performansı etkileyen önemli bir faktördür. Çalışanların üzerindeki iş yükünün çok fazla olması da, az olması da performansı olumsuz etkiler. Çok uzun çalışma saatleri, dinlenme için yeterli zaman olmaması, dikkatin

yoğunlaşması gereken önemli işlerin gece vardiyasına planlanması, çalışan üzerinde

zaman baskısı oluşturur ve hata yapma ihtimalini artırır. Buna karşın iş yükünün az olması durumunda da amaçsız boş zamanlar ortaya çıkar ve çalışanda iş harici alışkanlıklar doğurur. Bu durum, işe bağlılık, başarıyı ortaya koyma, mücadele etme isteğini engellediğinden umursamazlık ve iş huzurunu bozmaya kadar uzanan sonuçları beraberinde getirir.

Uçak bakımında zaman önemlidir ancak bu işin doğru ve kaliteli yapılmasının önüne geçmemelidir. Aksi halde, işin kalitesinin düşmesi ve hataların artması gibi sonuçlar doğuracaktır. **Hızlı ve doğru yapmak değil; doğru ve hızlı yapmak önemlidir. Uçak bakımında çalışan bir teknisyene 'acele et ve işi bitir!' diye baskı yapılması hatalara davetiye çıkarılması anlamına gelir.**





UÇUŞTA VERİLEN ÖZEL YEMEKLER

İdil hanım kendisi, eşi, annesi, babası ve çocukları ile yıllardır hayal ettikleri kıtalar arası uzun bir yolculuk için hazırlık yapmaktadır. Bilet satın almadan önce yolculuk yapacağı havayolu hakkında aradığı pek çok kriterin yanında ailesi ve kendisi için özel yemek taleplerine de uygun hizmet verecek havayolunun hangisi olduğunu araştırmaya başlamıştır. İdil hanım annesi için düşük miktarda tuz içeren yemek, babası için düşük yağ içeren yemek, çocuğu için çocuk yemeği, bebeği için bebek yemeği ayrıca eşinin patlıcan sebzesine olan alerjisinin dikkate alınacağı özel bir yemek çeşidi ve kendisinin de gluten alerjisi olması nedeniyle buğday proteini içermeyen yemekleri uçuşları sırasında verebilecek havayolunun hangisi olduğunu ilgili havayollarının yetkililerine sorarak bilgi almaktadır.



ŞEBNEM BAYEZİT Yolcu Hizmetleri ve Biletleme Eğitmeni

İdil hanım ve aile bireylerinden bir kısmının yaşadığı sağlık sorunu gibi son yıllarda bazı gıdalara karşı duyarlılığı olan kişiler bazı yemekleri yerlerse ciddi sağlık sorunları yaşamaktadırlar. Bu tür rahatsızlığı olan kişiler uzun seyahatlerinde belki hiç yemek

yemeden yolculuk yapmak zorunda kalabilmektedir. Özellikle bazı rahatsızlıklar için olan özel yemekler hazırlanırken diğer yemeklerin hazırlandığı ortamdan tamamen ayrı, özenle hazırlanmaları gerekmektedir.





Özel yemek talebi hizmetini sunmak havayolu şirketleri arasında farklı kurallarla uygulanabilmektedir. Bazı havayolu şirketleri sadece yurt dışı uçuşlarında bu hizmeti verebilirken bir başka taşıyıcı para karşılığında yemek hizmeti verebilir.

İdil hanım gibi uçakla seyahat eden yolcular yaşadıkları sağlık sorunlarının dışında dini inançlarından dolayı da özel yemek talebinde bulunabilmektedirler.

Özel yemek talebi hizmetini sunmak havayolu şirketleri arasında farklı kurallarla uygulanabilmektedir. Bazı havayolu şirketleri sadece yurt dışı uçuşlarında bu hizmeti verebilirken bir başka taşıyıcı para karşılığında yemek hizmeti verebilir.

Bazı havayolları ise sadece İdil hanımın talepleri gibi özel yemek taleplerinin tamamına ya da bir kısmına ek ücret talep edebilmektedirler. Havayollarının bu konuda hizmetleri aynı olmak zorunda değildir.

Yolcular talepleri ile ilgili bilgiyi henüz uçuşları için rezervasyon yaptırırken almalı ve taleplerini rezervasyon aşamasında uçuşlarının kalkış saatine belli süreden önce belirtmelidirler.

Havayolu şirketinin sorumluluğu bu tarz özel yemek hizmeti vermeyi taahhüt ettiğinde başlar. Bu yemek hizmetlerini vermeyi taahhüt eden havayolları bu hizmeti hazırlayacak ortamın hazırlanması, bu yemeklerin zamanında uçağa yüklemesi gibi arka plandaki işleyişe dikkat etmeli ve hizmetini eksiksiz vermelidir. Yolculara bu tür hizmet verileceğinin ilan edilmesi ve bu hizmetin verilmesi kısmında bir hata ya





da kusur olmaması oldukça önemlidir.

Havayollarının ikram hizmeti vermesindeki farklılıkların dışında IATA tarafından yayınlanan özel yemek çeşitlerinin bir kısmı şunlardır;

Sağlık ile ilgili yemek çeşitleri; Gluten İntolerans yemeği, Laktozsuz Yemek, Diabet Yemeği, Sindirim rahatsızlığı olan kişiler için sindirimi kolay yemek hatta az yağlı ve az kalorili yemekler. Son yıllarda bazı gıdalara alerjik reaksiyon gösteren kişilerin sayısındaki artış nedeniyle kişinin rahatsızlanmasına neden olan ürünün yolcuya verilmemesi hatta uçağa yüklenmemesi gibi hizmetleri de vermektedirler. Tabi bu gibi sağlık durumlarında ilgili havayolunun sağlık

raporu isteme hakkı bulunmaktadır.

Dini Yemek Çeşitleri; Müslüman Yemeği, Hindu Yemeği, Kosher Yemeği.

Vejeteryan Yemek Çeşitleri; Asya Tipi Vejeteryan Yemeği, Çiğ Sebzeli Vejeteryan Yemeği, Katı Vejeteryan Yemeği (Hiçbir şekilde içinde hayvansal ürünü barındırmamaktadır,) Oryantal Vejeteryan Yemeği.

Bunların dışında Bebek Yemeği, Çocuk Yemeği gibi yemekler de verilebilecek yemek çeşitleri içinde yer almaktadır.

Mutlu uçuşlar...

Havayolu şirketinin sorumluluğu bu tarz özel yemek hizmeti vermeyi taahhüt ettiğinde başlar. Bu yemek hizmetlerini vermeyi taahhüt eden havayolları bu hizmeti hazırlayacak ortamın hazırlanması, bu yemeklerin zamanında uçağa yüklemesi gibi arka plandaki işleyişe dikkat etmeli ve hizmetini eksiksiz vermelidir. Yolculara bu tür hizmet verileceğinin ilan edilmesi ve bu hizmetin verilmesi kısmında bir hata ya da kusur olmaması oldukça önemlidir.





HAVADA KARADA HAVACI OLUNUR MU ?

Havacılık, bana göre baş edilmesi en zor tutkulardan biridir, sadece adrenalin hormonuna kabahat bulmak büyük haksızlık olur. Uçmaya alışmış insanı, karada tutamazsınız. O, artık kendini gökyüzüne ait hisseder. Ne farkedebilir ki bulutların altında veya üstünde olmak ? Ne pilotu olursanız olun, bu tutkunun formülasyonu değişir, ama katkı maddeleri aynıdır. Şu da başka bir gerçek; biz planörçüler, yamaç paraşütçüler, serbest paraşütçüler ya da yelken kanatlar için bu durum havayolları ya da savaş pilotlarından ayrıdır.



NİHAN YAVAŞ *Planör Pilotu*

Bizim yaptıklarımız, sportif havacılık faaliyetleridir. Bir aşk ilişkisindeki flört aşamasıdır. Ancak savaş pilotları ya da havayolları pilotları için, bu ilişkinin adı evlilik. Görev ve sorumlulukların çemberi çoktan çizilmiştir. Düzenli olarak farklı yerlere gitse de, yaptıkları iş aynıdır. Bugün, şuraya uçmak istiyorum diye bir seçeneği yoktur. Eşi yani şirketi, ne derse o olur. Nöbetleri vardır tıpkı yeni doğmuş bebek yüzünden tutulan. Gel derlerse, gitmelidir. Keyfi değildir uçmak

artık onun için, zorunluluktur. Üstelik bu zorunlu görevde, başkalarının can güvenliği de onlara teslim edilir. Tüm bu zorlu şartlara rağmen, bizleri aşkla gökyüzüne taşırlar. Ama bir de bize bakın; Kendi canımızdan ve güvenliğimizden biz sorumluyuz. Canımız ne zaman isterse o zaman, canımızın istediği nirengiye doğru uçarız. Evlilik, aşkı öldürür derler ya! Umurumuzda olmaz! Biz hep bekar kaldığımız için, ne tutkumuz ne de özlemimiz tükenmez!



İşte bu sebeplerle, havacılık bir yaşam tarzıdır. Uçma sıklığınız, uçtuğunuz yerler sizin hayatınızı adeta ele geçirir ve uyku düzeninizden, beslenme düzeninize kadar gönüllü bir şekilde katlanılan başka bir hükümdarlık kurar üstünüzde. Yoldan gönüllü çıkan, kara gözlü insanlardır onlar. Bizim gibi özgür havacılarla diğer bağımlı havacıların tarzlarında da farklılıklar söz konusu elbette. Biz biraz daha asi, biraz daha maceraperest insanlarız. Yine de tüm havacıların bazı ortak özellikleri vardır;

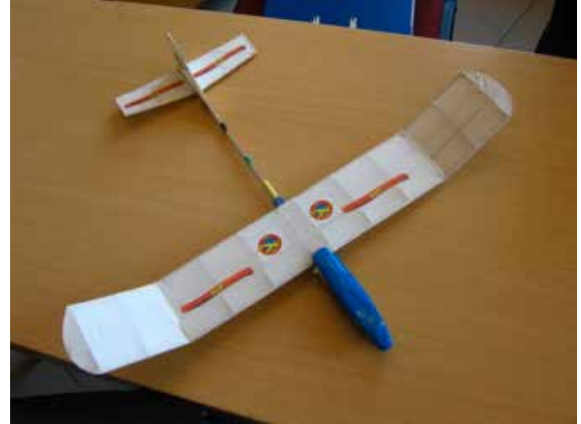
- Bizim aklımız hep havadadır.
- Diğer insanlara havadan bakmayız ama havamızı da atarız.
- En çok havadan sudan konuşuruz ama uçma zamanı geldiğinde havadan sudan bahanelerle hiç işimiz olmaz.
- Hava civa işlerle pek uğraşmayız.
- Yalnız bazen hava fena çarpar, bütün havamız söner.
- "Havada karada uçarım" demeden önce havayı koklarız.
- Havalanmasını bilmemiz kadar, alçalmasını da biliriz.

Hepimizin birbirinden farklı bir yaşam tarzı vardır. Önemli olan şayet havacı olacaksanız, bir profesyonel olarak mı yoksa sportif bir faaliyet olarak mı hayatınıza dahil etmek istediğinizdir. Eğer profesyonel olacağım ve bu işi yapmak bana iş gibi gelmeyecek dersiniz, o zaman rotanız belli ; yaşıyorsunuz Hava Harp Okulu'na, tren kaçtıysa da Uçuş Okulları'na pilotaj eğitimi almaya gidebilirsiniz. Ancak, "ben uçak uçurmak istiyorum ama havayolunda çalışmak istemiyorum"

Nasıl bir yaşam tarzınız olursa olsun, havacı olmak istediğiniz anda akan suları durdurabilecek nitelikte ve nicelikte alternatifler mevcut. Evde, oturduğunuz yerde bile havacılıkla ilgilenebilirsiniz. Siz uçmasanız da, uçurabilirsiniz. Türk Hava Kurumu'nun ve birçok uçuş okulunun model uçak kursları var, bu kurslar sayesinde öncelikle uçak tiplerini tanıma fırsatınız olur, sonrasında da uygulama yaparak bir adet model uçağınız.

derseniz, o zaman da PPL (Private Pilot Licence) eğitimlerine yönlendirebilirim. Alırsınız lisansı, kiralarsınız uçağınızı, tek başınıza özgürce oradan oraya uçarsınız.

Nasıl bir yaşam tarzınız olursa olsun, havacı olmak istediğiniz anda akan suları durdurabilecek nitelikte ve nicelikte alternatifler mevcut. Evde, oturduğunuz yerde bile havacılıkla ilgilenebilirsiniz. Siz uçmasanız da, uçurabilirsiniz. Türk Hava Kurumu'nun ve birçok uçuş okulunun model uçak kursları var, bu kurslar





sayesinde öncelikle uçak tiplerini tanıma fırsatınız olur, sonrasında da uygulama yaparak bir adet model uçağınız. Bana kalırsa puzzle'dan daha zevkli, birinin sonunda ancak çerçeveletip duvara asma imkanınız varken, model uçak size uçmayı vaad eder. Üstelik kendinizi geliştirirseniz, yarışlarına katılıp ülke ve dünya çapında dereceler de elde edebilirsiniz. Sportif bir faaliyet olduğundan, uçağınızı sürekli daha ileriye fırlatma çalışmaları yaparken kollarınızı, ileriye düşen uçağınıza bir şey olmasın diye düştüğü yere doğru koşarken de bacaklarınızı çalıştırırsınız. "Fırlatmak da istemiyorum" dersanız, gerçek jet motor yakıtı ve radyo kontrol sistemi sayesinde uçurabilecekleriniz de var. Tıpkı bir uzaktan kumandalı yarış arabası tadında. Ahşap olan model uçakların malzemelerinin hammaddesi ıhlamur ağacı iken, havada turlayanların ki daha çok beyaz eşyaların hasar görmesini engellemek için ambalajın içine yerleştirdikleri köpüktür. Haliyle ne kadar hafif, o kadar hızlı kuralı işliyor.

İnsanoğlu hangi yaşta olursa olsun, oyuncakları sever. Eline almayı kendine yakıştıramayanlar bile mutlaka yüz ifadesindeki gülümseme ile ele verir kendini.

İnsanoğlu hangi yaşta olursa olsun, oyuncakları sever. Eline almayı kendine yakıştıramayanlar bile mutlaka yüz ifadesindeki gülümseme ile ele verir kendini. Pek tabii ki, bu cümlelerde havacılıkla ilgilenmenin yüzümüzü güldürdüğü sonucunu da çıkarabiliriz.

Pek tabii ki, bu cümlelerde havacılıkla ilgilenmenin yüzümüzü güldürdüğü sonucunu da çıkarabiliriz.

Gökyüzünü seven insan, havacılığın da her dalını sever. Gökyüzü, öyle bir dünya ki, tepenizde ne dolaplar çevirir, ruhunuz duymaz!

Gökyüzü güzelse yeryüzü de güzeldir. Her gününün başka bir manzarası var, renkleri değiştiğinde altında dönen Dünya'yı da değiştirir. Hiçbir şey yapamasanız da bol bol gökyüzü fotoğrafı biriktirin, çünkü dün çekemediğinizi bugün çekme şansınız olmayacak. Her güne özel bir şov bu! Kimsenin asla gücünün yetmeyeceği kadar büyüleyici olanından.

Gönlünüzü havaya kaptırmanız dileklerle...



BİLİMDE NOBEL ALAN İLK TÜRK



Prof. Dr.Aziz Sancar, Tomas Lindahl ve Paul Modrich ile beraber Nobel Kimya Ödülünü kazanan gerçek bir bilim insanı. Bu ödülle beraber, ilk kez bir Türk bilim insanı fen bilimlerinde Nobel Ödülü almış oldu. Peki, Aziz Sancar bu büyük başarıya giden yolda hangi aşamalardan geçti? Şimdi gelin, bu değerli bilim insanının hikayesini ve ödülü almasını sağlayan projelerine bir bakalım:



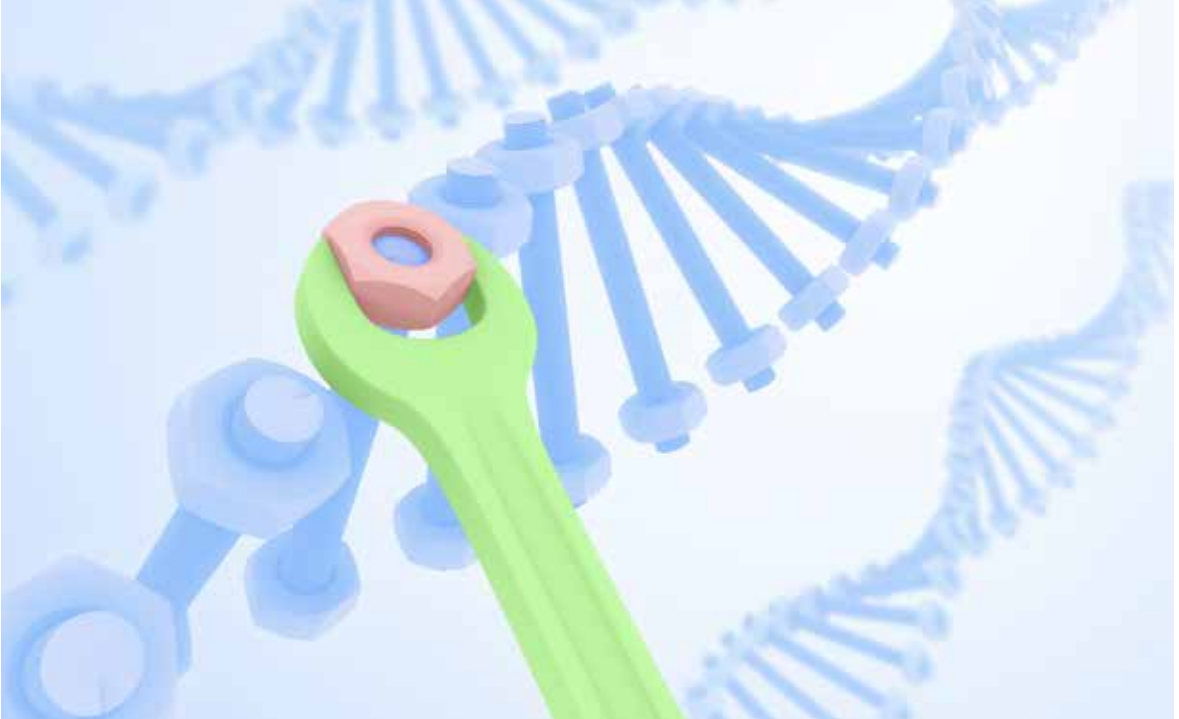
EMRAH YENER Teknik Eğitimci

Aziz Sancar, Mardin'in Savur İlçesinde, okuma yazma bilmeyen ancak eğitime önem veren sekiz çocuklu bir anne - babanın çocuğu olarak doğdu. İstanbul Tıp Fakültesi'ni bitirdi. Yurtdışında yaptığı çalışmalarla Amerikan Ulusal Bilimler Akademisi'ne kabul edilen üç Türk'ten biri oldu. Kuzey Carolina Üniversitesi Biyokimya ve Biyofizik Bölümü Başkanı Sancar, "Türkiye'de ne ödül olursa benim için çok onur verici" dedi, "Kendi memleketimdir, çok sevindirir beni. İTÜ, Koç ve Boğaziçi üniversitelerinde konuştum. Öğrencilere güç veriyoruz. Onlara da söyledim. İnşallah bizden daha iyisini yaparlar."

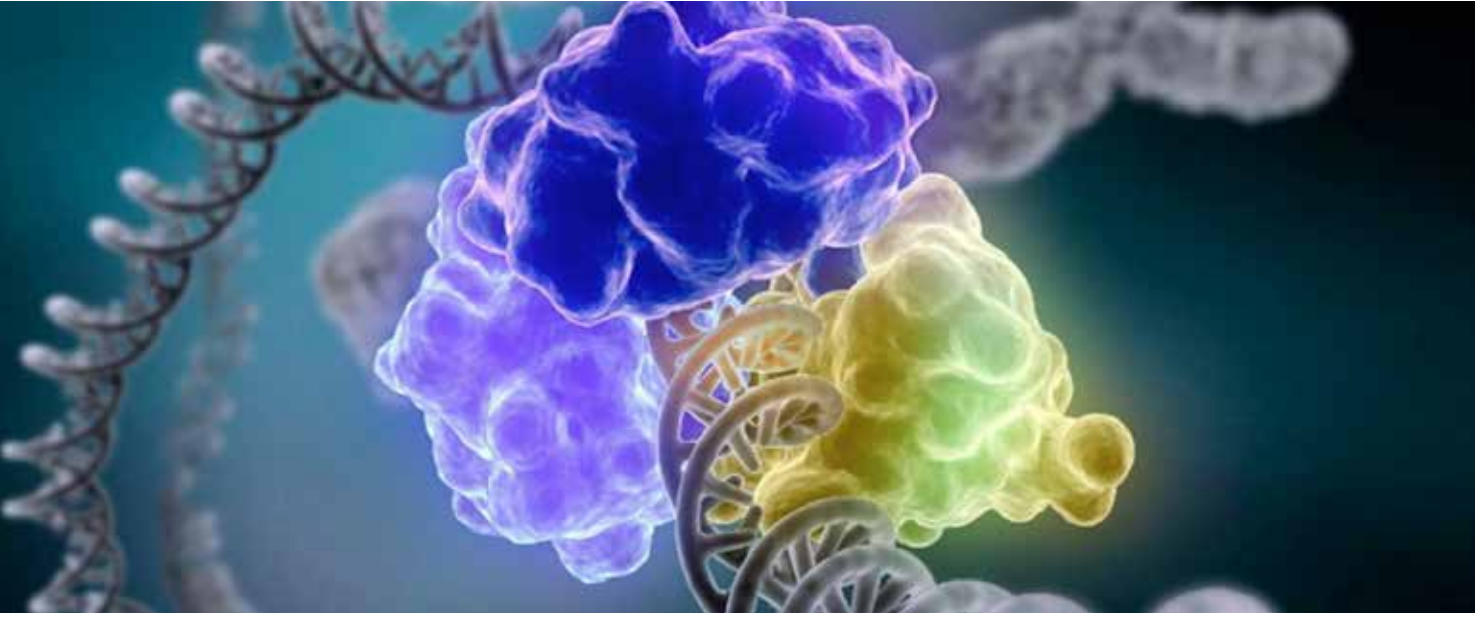
Nobel Ödüllü Çalışması: DNA Onarımı

Sancar, WOS 2014 Eylül verilerine göre 410 yayın yaparak en yüksek h-indeksi' ne sahip bilim insanıydı. (H-indeksi: Bilim adamlarının üretkenliğini ve o üretkenliğin niteliğini ölçen bir indeks.) Aslında o dönemde bile yapmış olduğu bu çalışmalarla, Nobel Ödülüne göz kırpmıştı demek çok da yanlış olmaz sanırım.

41 yıldır hücrelerin DNA tahribatına nasıl tepki verdiğini aydınlatmaya çalışan bilim insanı, 2007 yılında DNA







onarımını yapan enzimleri ayırtırmayı başardı.

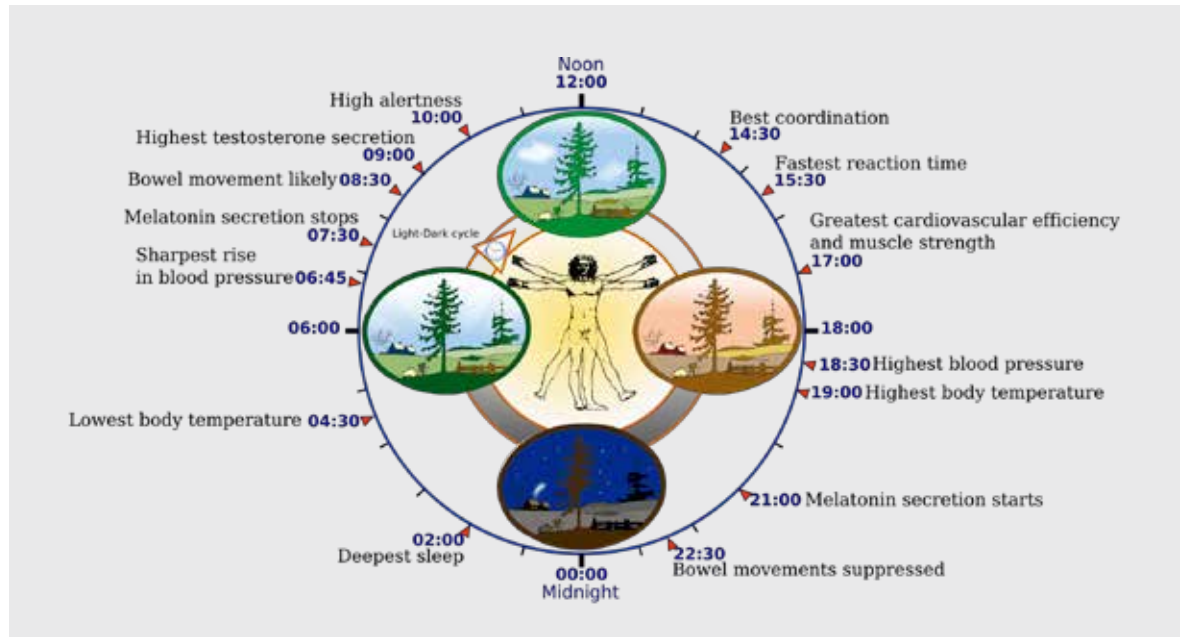
Nobel Ödülünü almasını sağlayan projeye göre DNA onarımı, hem kanserin önlenmesi için hem de kanser tedavisi için hayati önem taşıyor. Bilim çevreleri, DNA'nın kendisini nasıl onardığının anlaşılmasının, hem vücutta hiç kanser oluşmaması hem de oluşmuş olan kanserlerin tedavisi konusunda yeni yöntemler geliştirilmesinde son derece önemli olduğu konusunda hem fikir.

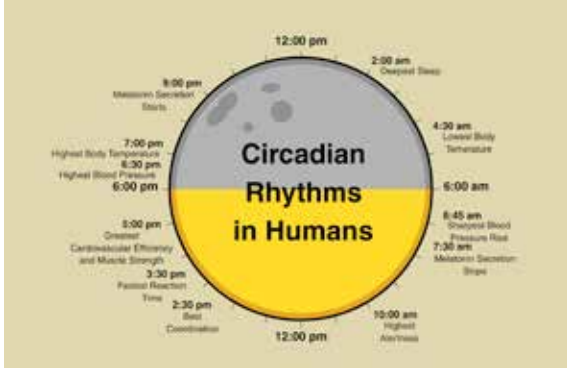
Sancar'ın Bir Diğer Önemli Çalışması: Biyolojik Saat

Aziz Sancar, Circadian Clock diye tabir edilen biyolojik

saat ve DNA tamiri hakkında yaptığı çalışmalarla dönem dönem ülkemizde de gündeme gelse de, asla hak ettiği değeri ve önemi görememiş bilim insanlarımızdan.

Sancar, yaklaşık olarak 19 yıldır biyolojik saat üzerine çalışmalarını sürdürüyordu. Bu fikrin çıkış noktasında ise bakteriler üzerinde yapılan çalışmalar var. Şöyle ki; bakteride bulunan ve ışığa tepki veren proteinlerden biri, UV ışığının DNA üzerindeki hasarını gidermeye yarar. Sancar'ın yaptığı çalışmalar sonucunda da görüldü ki, bu proteinin yapısal olarak bir benzeri de, insan hücrelerinde bulunmakta.





Bu keşfin üzerine giden Sancar, bu proteinin işlevi ile biyolojik saat arasında bir bağ olduğunu, hatta insanın biyolojik saatini ayarladığını görmüştür.

Sirkadiyen saat DNA onarımını kontrol ediyor. DNA onarımı günün belli saatlerinde artıp, belli saatlerde de minimum seviyeye iniyor.

Aziz Sancar: "Amacımız vücuttaki DNA onarımının minimum olduğu zamanı tespit edip, kanser hücrelerine ilaç verip, bu hücrelerin ölmesini sağlamak. Bu kapsamda çalışmayı öncelikle kalın bağırsak kanseri üzerinden başlatacağız. Kalın bağırsağın biyolojisi ve DNA onarımı saatleri konusunda daha çok bilgi sahibi olmamız nedeniyle bu kanser çeşidinden çalışmalarımızı başlatacağız."

Mütevazı Kişiliği ve Hakkındaki İlginç Anekdotlar

Aziz Sancar, küçüklükten beri Milli Takımda kaleci olmak istiyormuş, lise takımında da kaleciymiş fakat sonradan milli takım hayalinden vazgeçmiş. Türk Milli

takımının formasını giymekten ise hiç vazgeçmemiş anlaşılan.

Memleketi Mardin Savur'da gönüllü doktor olarak çalışırken, ilçeye gelen Sağlık Bakanı ile tanışmış ve daha sonrasında oraya ataması yapılmış ve kadrolu olarak bir süre çalışmıştır.

Öğrencilerle yaptığı konuşmalardan bir tanesinde, sayısız ödül ve başarıdan sonra bile hayatının en mutlu yıllarının zorunlu hizmetle Mardin'de ve köyünde doktorluk yaptığı zaman olduğunu söylemiştir.

Bir süre Savur'da doktorluk yapan Sancar, ülkemizin verdiği imkanlar yetersiz gelince, TÜBİTAK bursu ile ABD'ye gitmiş. Adeta çalışmaya aşık olan Sancar; ABD'de günde 16-18 saat çalışıyormuş ve sonrasında şikayet edilmiş, yasalar bu kadar uzun çalışmaya izin vermiyor diye.

Yaptığı çalışmalar nedeniyle Amerikan Bilimler Akademisi'ne kabul edilen ilk Amerikalı Türk olmuş.

Soyadı olan Sancar, Hint dilindeki sankar kelimesiyle karıştığı için Hint zannediliyormuş. Bunu engellemek için "First American Turkish Member" şeklinde tanıtıyormuş kendini.

2007 senesinde aldığı Vehbi Koç Ödülü'nü, Türk Nobeli olarak gördüğünü ve ABD'de böyle anlattığını söylemiş. Vehbi Koç ödülü ile aldığı 100 bin dolara, kendi de cebinden 100 bin dolar ekleyerek ABD'de bir Türk evi açmış. Bu ev, ABD'ye yeni gelen Türk öğrencilerin, halen ikamet ettikleri bir ev olarak durmakta.



Carp Cephesi
tayyare bölümüne ait
bir av (Albatros D-III)
tayyaresi. Tayyare
önünde bulunalar:
(sağdan) Sakarya
üzerinde yanarak
şehit olan Birinci
Mülazım rasit Sırrı,
yanındakiler Küçük
Zabit Pilot Halil ve
Yüzbaşı Muhsin
Alpagot'tur.



AVNİ OKAR'IN ANILARINDA TAYYARE MAKİNİSTLİĞİ - 2

UÇAK TEKNİSYENLİĞİ KURUMSALLAŞIYOR...

Türk havacılık tarihinin önemli isimlerinden Yeşilköy Tayyare Makinist Mektebi Müdürlerinden Avni Okar'ın 1910 ile 1924 yıllarını kapsayan havacılık anılarından uçak bakımı ile ilgili kısımları aktarmaya devam ediyoruz. Avni Okar'ın 1917 yılında kurulan Tayyare İstasyon Komutanlığı ile ilgili yazdıkları, uçak teknisyenliğinin kurumsallaşmasıyla ve bu süreçteki Alman etkisiyle ilgili ipuçları barındırıyor.



İSMAİL ŞEN

Avni Okar kitabının Tayyare İstasyon Komutanlığı başlıklı bölümünde, uçak tamir ve bakımının gelişmesiyle ilgili önemli bir aşama hakkında bilgiler veriyor. Okar'ın vurguladığı önemli noktalardan biri de Tayyare Mektebi'nin Birinci Dünya Savaşı'ndaki gelişme süreci:

"Tayyare Mektebi'nin bütün Hava Kuvvetleri'ne ait tamir ve ikmal işleri ile de tanzif edildiği göz önünde

tutularak mektep unvanı 1333 (1917) senesinde Tayyare İstasyon Komutanlığı ismini almıştır.

Tayyare Mektebi Birinci Umumi Harp esnasında oldukça genişlemiştir:

- 1- İdare
 - 2- Yetiştirme
 - 3- Tamir
- Şubelerine ayrılmıştır." (s. 19)

Personel Kimlerdi?

Aynı sayfalarda Tayyare Mektebi'nin gelişiminde, o dönem Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan Almanya'nın etkisini de vurgulayan Avni Okar, okul komutanının bir Türk subayı olmasının nedeninin, ilgili subayın vasıflarıyla ilgili olduğunu söyler:

"Her ne kadar mektebin komutanı bir Türk ise de atölyelerde ve tedris gruplarında öğretmenlerin hemen ekserisi Alman'dı.

Türk Ordusu'nun bu zamanda diğer teknik kısımlarına ekseriyetle Almanlar komuta ettiği halde teknik bir birliğin bir Türk yüzbaşı (Mehmet Ali Okar) emrine verilmesi bu Türk yüzbaşısının disiplin ve enerjide kabiliyetli olmasından ileri gelmiştir."

Avni Okar, Tayyare Mektebi'nin "tamir şubesi"nin atölye ve depolarında çalışan personelle ilgili ise şunları aktarıyor:

"Bu kısma bağlı olarak tayyare, motor, tamir atölyeleri, bremze, teknik malzeme deposu bulunuyordu.

Bunların başında işletme amiri vaziyetinde bir Alman mühendis subayı emrinde mütehassis olarak Türk ve Alman subay ve gedikli çavuşları ve erleri vardı. Tamir atölyelerinde Türk ve Alman işçileri karışık çalıştırılıyordu." (s. 21)



Birinci Büyük Dünya Harbi'nde Tayyare İstasyonu ve Tayyare Mektebi Komutanlığını yapan Yüzbaşı Mehmet Ali Okar (Merhum Çoruh Meb'usu)

Atölyelerde yapılan tamirlerin niteliği ile ilgili yazılardan anlaşıldığı kadarıyla, atölyeler dönemin uçakları için yetkindi...

"Büyük Harp esnasında Safraköy Tayyare İstasyonu'nda hemen hemen bütün kırım ve revizyonları, o zamanın tayyarelerinin hemen hepsi ahşap olduğundan (en büyük kırılmaları dahi) yapmak



Yeşilköy Tyy. İstasyonu fenni malzeme deposu

mümkündü. Hatta pervane imali de başlamıştı. Motorlar tamir edildikten sonra muhakkak "bremze" edilir ve ancak ondan sonra tayyarelere takılırdı." (s. 21)

Makinist Kuvveti...

Tüm bu tamir ve bakımları yapan uçak teknisyenleri çeşitli kurumlardan getirilip eğitiliyordu. Deniz Kuvvetleri'nin çarkçıların yanı sıra İmalatı Harbiye Sanat Okulu mezunları ve bazı gönüllülerin de uçak teknisyeni olarak yetiştirildiğini belirten Avni Okar, eğitim süreciyle ilgili de şunları yazıyor:

"Bunlar bidayette eski ustaların veya Alman mütehassısların yanlarında çırak olarak veya usta muavini sıfatı ile yetiştiriliyorlardı. Bilahare de Alman tayyare ve motor fabrikalarında yetişmek üzere hevesli ve gönüllü Türk gençleri Almanya'ya gönderilmişlerdir. Bu gençler harp sonu memlekete avdet etmişlerdir. Bilhassa İstiklal Harbi sırasında bunlardan çok istifade edilmiştir." (s. 22)

Almanların Tutumu...

Birinci Dünya Savaşı boyunca eğitim ve teknik konularda ordunun Almanlardan çok yararlandığını belirten Avni Okar, bunun olumsuz yönlerine de dikkat çeker:

"Büyük Harp esnasında talimü terbiye ve tamir hususlarında Almanlardan istifade edilmişse de ekseri bölüklerde muhtelif eşhasın bulunması yüzünden daima itilaflar peyda olmuş ve küçük bir şerefi bile Almanlar kendilerine hasretmişler, fakat en küçük bir muvaffakiyetsizliği dahi Türklere yüklemişlerdir." (s. 29)

Bu durumun daha çok havacı yetişmesini engellediğini de belirten Okar, özellikle pilot konusunda Almanların "kıskançlıkla hareket ettiklerini" söyler.

Bunlar bidayette eski ustaların veya Alman mütehassısların yanlarında çırak olarak veya usta muavini sıfatı ile yetiştiriliyorlardı. Bilahare de Alman tayyare ve motor fabrikalarında yetişmek üzere hevesli ve gönüllü Türk gençleri Almanya'ya gönderilmişlerdir. Bu gençler harp sonu memlekete avdet etmişlerdir. Bilhassa İstiklal Harbi sırasında bunlardan çok istifade edilmiştir.

İşgal İstanbul'unda Tayyare İstasyonu...

Birinci Dünya Savaşı'nın sonrasında İstanbul'un işgal edilmesi Tayyare İstasyonu'nu da etkiler. İngiliz ve Fransızların uçaklarını Safraköy mektebine getirerek, kendilerine ayrı ayrı hangar ve atölyeler tahsis edilmesini istediklerini belirten Avni Okar, önceleri serbest bırakılan Türk uçaklarının uçuşlarının kısa sürede durdurulduğunu anlatır:

"Bu esnada Tayyare İstasyon Komutanı Mehmet Ali Bey kalp hastalığından tekaüde sevk edildi. Ve yerine vekaleten Rasit Yüzbaşı Nüzhet tayin edildi. Bu yüzbaşının tayininden birkaç gün sonra da evvela İngilizlerle ve badehu Fransızlarla ihtilaf çıktı. Ve ilk iş olarak Türk uçuşlarını durdurdular. Ve birkaç gün sonra da bütün istasyonu tahliye emrini verdiler. Tahliye müddeti çok kısa idi. İstasyon için münasip bir yer arandı. Anadolu sahilinde Kartal Maltepe'si intihap olundu. Kurtarılabilen bir kısım tayyareler ve tezgahlar ve bazı malzeme deniz yolu ile araba vapurlarına



Birinci Dünya Harbi esnasında Yeşilköy Tyy. Mektebi rasit telsiz tatbikatı



Birinci Dünya Harbi esnasında Yeşilköy Tyy. Mektebi'nde müptedi talebe uçuşu

bindirilerek bir hafta zarfından senelerden beri yerleşmiş olan istasyon Maltepe'ye nakledildi. Maltepe iskelesi civarında birkaç küçük barakaya bu malzeme üst üste yığıldı." (s. 44)

Eski Tayyare Mektebi Müdürü İşgal Subayı...

Bu süreçte ilginç olaylar ve tesadüfler de yaşanıyor. Daha önce Türkiye'de Tayyare Mektebi yöneticiliği yapan bir Fransız subayı, Türklerin deposundaki malzemelerin yolmasını engelliyor:

"Yeşilköy İstasyonu'nun yanında bulunan Umum Kuvvayı Havaiye Deposu da Fransızlar tarafından işgal edileceğinden bahisle, deponun yirmi dört saat zarfında tahliye edilmesi işgalciler tarafından tebliğ olundu. Oldukça mühim miktarda olan bu malzemenin yirmi dört saatte tahliyesine ve Maltepe'ye nakline imkan yoktu. Bu sebeple Yeşilköy Camii ve caminin arkasındaki düzlüğe nakline karar verildi. Bu esnada depoyu ziyarete gelen ve

Türkiye'de Fransız Hava Yolları'nın tanzim ve teşkil işi de kendisine verilen ve albay rütbesine çıkmış olan Türklerin eski Tayyare Mektebi müdür ve mütehassısı Degoist, eski Türk meslektaşlarına bir lütfu mahsus olmak üzere, yirmi dört saat tahliye müddetini bir haftaya iblağ etti. Ve bir hafta zarfında oldukça muazzam bir şekilde, Fransızlara burada bir çöp bile bırakılmamak şartı ile, depo kısmen Yeşilköy Camii'ne ve kısmen de arkasındaki düzlüğe nakledildi." (s. 45)

İşte bu Fransız işgal subayının lütfetmesi ile kurtarılan malzemeler daha sonra Anadolu'ya kaçırılarak, İstiklal Savaşı'nda hava kuvvetlerinin tamir ve bakımında kullanılacaktır.



Birinci Dünya Harbi'nde Safraköy'deki Tyy. Mektebi'nde müptedi talebenin sabah talim uçuşu

Yeşilköy İstasyonu'nun yanında bulunan Umum Kuvvayı Havaiye Deposu da Fransızlar tarafından işgal edileceğinden bahisle, deponun yirmi dört saat zarfında tahliye edilmesi işgalciler tarafından tebliğ olundu. Oldukça mühim miktarda olan bu malzemenin yirmi dört saatte tahliyesine ve Maltepe'ye nakline imkan yoktu. Bu sebeple Yeşilköy Camii ve caminin arkasındaki düzlüğe nakline karar verildi.



Birinci Dünya Harbi'nde Almanya'nın Garp Cephesi'nde ve Kalmar şehri civarında, Alman dokuzuncu sahra grubunda rasitlik ve staj için gönderilen bir Türk yüzbaşısı ve Alman Tayyare Bölüğü subayları



DAMAGE ASSESSMENT 1

YAPISAL HASAR DEĞERLENDİRMESİ

Uçak teknisyenliği; son derece sorumluluk, güvenlik, bilgi, tecrübe, doğruluk, hassasiyet ve ekip ruhu gerektiren çok önemli bir meslektir. Mesleğimize olan saygımız ve sevgimiz bizim iş kalitemizi ortaya koyar. Her geçen gün sürekli gelişen havacılık ve uçak teknolojisi bilgilerimizi ve tecrübelerimizi her daim güncel (update) tutmamızı zorunlu kılmaktadır.

Uçuş sonrası Hat Bakım'ın sıklıkla karşılaştığı uçak yapısal hasarları uçağın ground time'ini olumsuz olarak etkiler. Uçaklar uçmak için tasarlandığından uçamayan her uçak hem ticari olarak ekomiye zarar verir hem de sistem ve yapısal olarak zarar görür. Uçakta yapısal bir hasarla karşılaşıldığında bunun değerlendirilip en kısa sürede ve Airworthiness'ini (uçuş elverişliliğini) etkilemeden sefere verilmesi çok önemlidir. Bu açıdan bu yazı dizisinde "DAMAGE ASSESSMENT" konusunda farkındalık ve bilginizin daha üst düzeye taşınması amaçlanmıştır.



ERGÜN KARCI

Uçak tiplerine göre yapısal hasarlar ve oluşum sebepleri temelde aynıdır. Fakat hasarların değerlendirilmesi her uçak tipi için farklılık gösterir. Bunun sebebi, uçaklar dizayn edilirken yapısal elemanlarının her 'inch' karesine gelen yüklerin, Hasar Tolerans Değerlendirilmesinde (DTE) analiz edilip uçağın yaşlanma ömrünün (Fatigue life) belirlenmesidir. Bu analiz sonuçları her uçak tipi için farklı değerlerdedir, bundan dolayı uygulanacak tamirler ve allowable limitler de her uçak tipi için farklıdır.

Uçaklar, emniyet(safety), uzun ömür (long life), minimum ağırlık (minumum weight) ve bakım kolaylığı (maintainability) dikkate alınarak dizayn edilir. Eğer uçaklar, son derece güçlü (strength) ve dirençli (resistant) dizayn edilseydi çok daha az bakıma ihtiyaç duyulacaktı. Ancak bu şekilde bir dizayn yapıldığında da uçak ağırlığının çok fazla olmasına neden olacaktı. Bu durum ise uçağın uçuş maliyetlerinin çok fazla artmasına sebep olacaktı.

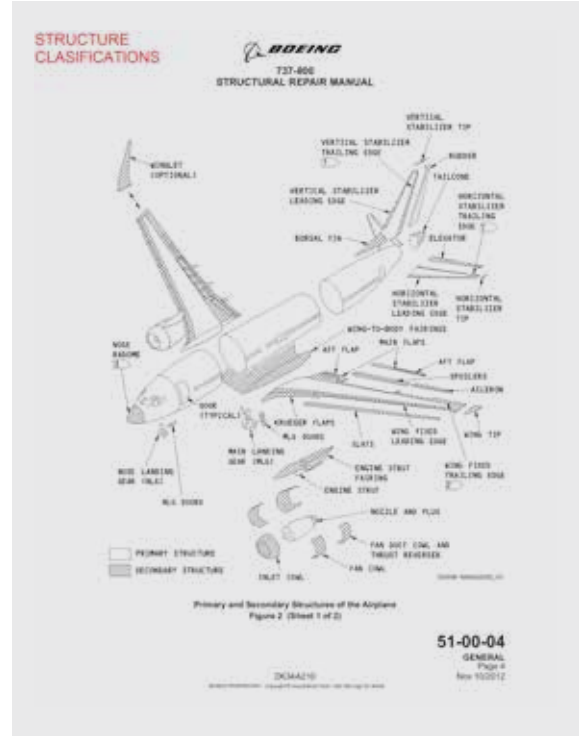
Uçakları etkileyen harici ve dahili yükler (external-

internal loads) vardır. Harici yükler; uçuş veya manevra, yer (ground), motor (Power Plant), basınçlandırma (Pressurization). Dahili yükler; gerilme (tension), basma (compression), eğilme (bending), burulma (torsion) ve kesme (shear) dir. Harici yüklerin etkisiyle tüm yapısal elemanlarda dahili yükler meydana gelir. Uçaklarda meydana gelen her hasar, yapısal parçaların yaşlanma ve dayanım ömrünü (Fatigue life) azaltacağından ve uçuş güvenliğini etkileyeceğinden dolayı limitler dahilinde olup olmadığı mutlaka ilgili prosedürlere göre (AMM,SRM,...) değerlendirilmek zorundadır.

Kısaca uçak yapısından da bahsedecek olursak, uçak yapısı birincil ve ikincil yapı (Primary and Secondary structure) olarak ikiye ayrılır. Primary structure: flight, ground ve pressure yükleri taşır bu elemanlar skin, frame, stringer, bulkhead, keel beam, floor beam, seat track, cross beam vb. Secondary structure: air veya inertial (atalet) yüklerini taşır. Aerodynamic performansı etkileyen bu yapılar: radom, fairing, leading edge, engine cowl vb. Daha detaylı bilgiler SRM Ch-51 de bulunmaktadır.

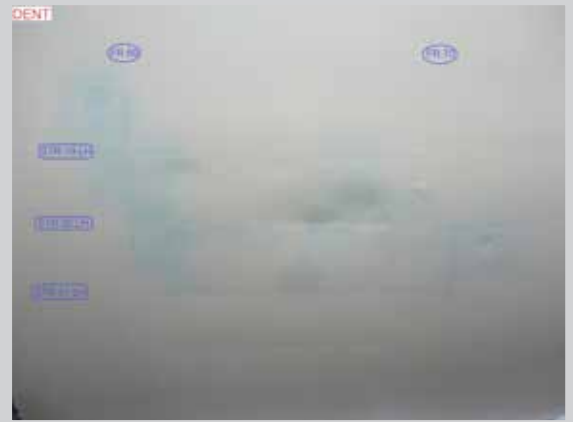
HASAR ÇEŞİTLERİ

Hasarlar, mekanik etkiyle, kimyasal veya elektro kimyasal etkiyle, termal (ısı) etkisiyle ve malzemelerin kendi iç yapısının (inherent) özelliklerinin bozulmasıyla meydana gelirler. Uçak yapısında meydana gelebilecek otuz beşten fazla hasar çeşidi sayabiliriz. Bunlar arasında en çok karşılaşılan ve bilinmesi gerekli olanlar şöyledir:



1 SCRATCH (ÇİZİK)

Sivri ve keskin bir cismin etkisiyle meydana gelen ve malzemenin kesit kalınlığını değiştiren derin ve keskin oyuk. Malzeme kaybı vardır.



2 DENT (GÖÇÜK)

Pürüzsüz düzgün bir cisim darbesiyle oluşan, malzemenin kesit kalınlığını değiştirmeyen, pürüzsüz göçük-vuruktur. Malzeme kaybı yoktur.

3 GOUGE (OYUK):

Keskin (sivri olmayan) bir cismin etkisiyle oluşan, malzemenin kesit kalınlığını değiştiren, derin, sivri olmayan oyuk. Malzeme kaybı vardır.



4 CREASE (KIRIŞMA)

Keskin bir cismin çarpmasıyla oluşan katlanma. Malzeme kaybı yoktur.



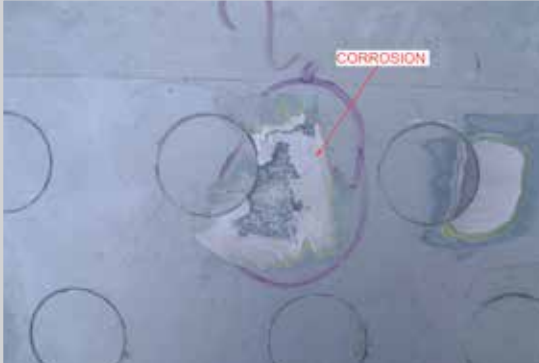
5 NICK (ÇENTİK)

Malzemelerin kenarlarında oluşan küçük parça kayıplardır. Malzeme kaybı vardır.



6 CORROSION

Malzemelerin kimyasal veya elektro-kimyasal olarak tahribata uğramasıdır (bozulmasıdır). Malzemenin kesit kalınlığında değişime ve malzeme kaybına neden olur.



7 CRACK (ÇATLAK)

Malzemelerin kısmen veya tamamen kırılmasıdır.





8 FRETING (AŞINMA)

Malzemelerin birbirleriyle sürtünmesi sonucu oluşan malzeme kaybıyla sonuçlanan hasar çeşididir.

9 DISBONDING (AYRILMA)

İki veya daha fazla plyların(katlı) arasındaki yapışkanın bozulmasıyla oluşan ayrılma hasarıdır (genellikle kompozit malzemelerde görülür).



10 LIGHTNING STRIKE (YILDIRIM ÇARPMASI)

Yüzeyde renk değişimi , küçük yanıklar veya metal erimesi şeklinde görülür. Erime sonucu Malzeme kaybı oluşur.

Dent & Bucle and Repair Chart

Uçağın Dış Gövde (external), Kanat, Nacelle/ Pylon ve Stablizer'da meydana gelmiş bütün limit içi hasarların ve tamirlerin güncel olarak kayıt altında tutulduğu Chart (defter) tir. Her bulunan yeni limit içi hasar ve uygulanan tamir bu Chart'a kayıt edilmek zorundadır.

Allowable Damage (Müsade edilebilir hasar) değerleri 3 grupta tanımlanır;

CATEGORY A- Kalıcıdır (Permanent). Limitler içerisinde (within limits) herhangi bir yapısal tamir gerektirmez ve ek inspection'a (supplemental) gerek yoktur.

CATEGORY B- Kalıcıdır (Permanent). Limitler içerisinde (within limits) herhangi bir yapısal tamir gerektirmez ancak ek inspection'a gerek vardır.

CATEGORY C- Geçicidir (Temporary). Sınırlı zaman içerisinde müsadesi vardır (Time Limited). Uçak üreticisi tarafından belirlenen süre içerisinde mutlaka tamir edilmek zorundadır. Kalıcı olarak tamir edilene kadar üreticinin belirlediği aralıklarda ek inspection gerektirir (Repetitive Inspection).

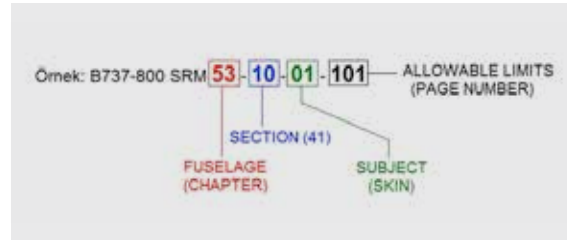
- Uçaktaki Yapısal Hasarları değerlendirirken Önemli olan gereklilikler;
- SRM'den Hasarın konumu (Location) belirlenir.
- Hasar çeşidi (damage type) tespit edilir.
- Hasarın boyutları (Damage Dimentions) tespit edilir.
- Hasarın en yakın ana yapıya olan uzaklığı (Proximity to Primary structure) tespit edilir.
- Hasarın mevcut bir tamire olan uzaklığı (Proximity to existing repair) tespit edilir.
- Hasarın, mevcut başka bir limit içi veya zaman sınırlı (time limited) kayıtlı hasara olan uzaklığı (Proximity to existing in limit damage) tespit edilir.
- Hasarın içeriden ve dışarıdan gizli hasar kontrolü (Hidden damage Inspection) yapılır.
- Hasarın diğer kritik bölgelere yakınlığı (Static port, pito tube, AOA Sensor vb.) tespit edilir.
- SRM'den ilgili yapının özelliklerinin belirlenmesi (Structure Identification) yapılır.
- SRM'den hasar limitlerine ulaşılması (Allowable Limits) ve değerlendirilmesi yapılır.

Yapısal hasarları değerlendirirken hasar lokasyonlarını belirlemek çok önemlidir.

Uçakları tek parça halinde üretmek çok zor olduğundan 'section section' (bölüm bölüm) üretilip sonra da üretim bantlarında bu bölümler birleştirilirler. Dolayısıyla hasar hangi 'section'da meydana geldiyse öncelikle o bölgenin allowable limitlerine bakılır. Eğer orası genel limitlere gönderiyorsa o zaman genel limitlere göre değerlendirme yapılır.

Structure Repaire Manual (SRM)'i Tanıyalım:

SRM, ATA Chapter 51: standard practise, Ch-52: doors, Ch-53: fuselage, Ch-54: nacelles, Ch-55: stabilizer, Ch-56: windows, Ch-57: wings konularını ilgilendiren manualdir. SRM' den parçaların tanımlamalarına (identification), allowable limitlerine, repair ve standart practice'lere ulaşılır. SRM'deki standart numaralanma şu şekilde tanımlanmıştır:



Bu numaralandırmaya göre, sondaki basamaklar ilgili sayfaları tanımlar, bu sayfa numaraları:

1-99 Identification (parça tanımları)

100-199 Allowable Limit'ler

200-299 Repair

Uçaklarda meydana gelebilecek özel (special) ve olağandışı (unusual) hasar durumlarında gerekli kontroller (checks) ve incelemeler (inspections) için kesinlikle ilgili uçak tipinin AMM CH-5'ine bakılması gerekir. Olağan dışı hasarlar; Hard Landing, Lightning Strike, Severe Turbulance, Brake Seizure, Bird Strike, Mercury Spillage, Volcanic Ash, Tail Drag... vb gibidir. Detaylı bilgi için AMM 05-51-00 bakınız.

Uçaklarda meydana gelen yapısal hasarların en kısa sürede değerlendirilip ve uçağın Airworthiness'ini (uçuş elverişliliğini) etkilemeden sefere verilmesinin önemlidir. Bu düşünce ile başladığımız yazı dizisinin ilk bölümünde "DAMAGE ASSESSMENT" konusunda farkındalık ve bilginizin daha üst düzeye taşınması amaçlanmıştır. Bir sonraki sayıda Airbus uçakları için hasar değerlendirmesinin nasıl yapılacağı konusu üzerinde durulacak.



UÇAK PERFORMANSLARI VE HAVA TRAFİK

Yoğun bir trafik akışı içinde görev yapan hava trafik kontrolörlerinin hizmet verirken dikkat etmesi gereken birçok unsur vardır. Bunlardan biri de uçakların performanslarıdır. Uçakların performans kategorilerinin birbirlerinden farklı olması beraberinde ayırmaların farklılaştırılmasını gerektirmektedir. Uçakların tiplerine göre kategorilere ayrılmasının yanı sıra her uçuş aşamasına ait performanslarına da hava trafik kontrolörleri tarafından hakim olunması gerekmektedir. Uçakların yol boyu, kalkış ve iniş aşamalarındaki performansları, ayırmaların belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.



GONCA DEMİRÖZ Hava Trafik Kontrolörü

Günümüzdeki uçaklar ICAO Annex 8 (Airworthiness) ile uyumlu olacak şekilde ulusal ve uluslararası otoritelerin standartlarına bağlı kalınarak tasarlanmakta. Uçak dizayları Avrupa'da ise EASA (European Aviation Safety Agency- Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı) ile uyumlu olmak zorundadır. Kalkış ve iniş performansları açısından uçaklar kalkış ağırlıklarına göre kategorize edilir. Aletli Yaklaşma dizaynında da dikkat edilen en önemli unsurlardan uçak hızları olup hızlarına göre uçaklar sınıflandırılarak her bir sınıf için ayrı ayrı hesaplamalar yapılmaktadır. Söz konusu sınıflandırma yapılırken uçakların sertifikaya edilmiş ağırlıklarıyla iniş aşamasındaki stall hızları (yani havada kalabilmek için gerekli minimum hızları) 1.3 ile çarpılmış ve aşağıdaki şu kategoriler oluşturulmuştur:

Kalkış aşamasında ise MTOW yani Maksimum Kalkış Ağırlığı dikkate alınır. MTOW; uçakların tipleri, kullanılan pistin rakımı, uzunluğu, eğimi, frenleme ve hava durumu gibi unsurlar dikkate alınarak hesaplanmış maksimum ağırlığıdır. Hesaplanmış maksimum kalkış ağırlığı dikkate alınarak uçağın tam güç ile kalkışta ya da tek motor devre dışı iken gerçekleştirilen kalkışta minimum tırmanma oranını koruyabilmesi beklenir. Kalkış sırasında motorlar veya diğer güç ünitelerinden birinin arızası durumunda maksimum kalkış ağırlığı kalkışın iptal edilerek, pist uzunluğu içerisinde durabilmeye, kalkışa devam edilerek tırmanış rotası boyunca mâniyalardan arınmaya yeterli olmalıdır. Bu kalkış ağırlığı tek motor arızası durumunda, yol boyunca manialardan arınarak kalkış yapabilmeye uygun olmalıdır. Hava

Kategori A	169 km/h (91 kt)'den daha az (IAS) (Indicated Air Speed)
Kategori B	169 km/h (91 kt) yada 224 km/h (121 kt)'den daha az (IAS)
Kategori C	224 km/h (121 kt) yada 261 km/h (141 kt)'den daha az
Kategori D	261 km/h (141 kt) yada 307 km/h (166 kt)'den daha az (IAS)
Kategori E	307 km/h (166 kt) yada 391 km/h (211 kt)'den daha az (IAS)





aracının kalkış, tırmanma, yaklaşma ve iniş sırasında mevcut ağırlığıyla uyumlu konfigürasyonda ve hızda uçuşu beklenir. Bu nedenle uçak üreticileri, hava aracı tam güç ile çalışırken ya da bir veya daha fazla motorun arızası durumunda uçulabilecek maksimum irtifayı belirler. Ayrıca üretici, tüm onaylanmış irtifa ve sıcaklık değerleri için tırmanma, düz uçuş ve alçalma verilerini yayınlar. Bu veriler, güç ayarları, gösterge sürati(IAS-Indicated Air Speed), Mach sürati, gerçek hava sürati(TAS- True Air Speed)ve yakıt tüketimi verilerinden oluşur.

Uçuşun her aşamasında olduğu gibi son yaklaşımda da uçak performansını etkileyen faktörler vardır. Son yaklaşımdaki hız faktörünün uçağın iniş mesafesine büyük ölçüde etkisi vardır. Bu sebepten dolayı uçaklar rüzgar içine doğru iniş yaparak olabildiğince düşük hava sürati ile teker koyarlar. Son yaklaşma süratini etkileyen faktörlerden ilki uçağın ağırlığıdır. Uçağın ağırlığı arttıkça bu ağırlığı dengelemek için gerekli olan kaldırma gücü artar. Buna bağlı olarak da gerekli kaldırma gücünü elde edebilecek minimum sürat artar. Uçak ne kadar ağırsa son yaklaşımdaki sürati de o kadar fazla olacaktır.

Son yaklaşma sırasında flaplar kademeli olarak açılır ve sürtünme artar. İniş takımları açıldığında ise sürtünme daha da fazlalaşır. Alçalma oranını değiştirmeden hız düşürmek mümkündür. Bu daha düşük bir süratle daha dik bir son yaklaşma anlamına gelmektedir. Hava trafik kontrolörlerince ayrımlar

uçak kategorilerine göre değişen bu süratler dikkate alınarak yapılır. Bazı unsurlar iniş mesafesine direkt etkide bulunur. Bunlar; yayınlanmış alçalma derecesinden sapma, hesaplanmış yaklaşma hızından sapma, son yaklaşma ya da teker koyma anında rüzgâr etkisi ve pistin durumudur. Rüzgarın hızı ve yönündeki ani değişiklikler uçağın yer süratini de etkiler. Bu gibi değişken hava koşullarında emniyet payı artırılır ve uçak normalde olduğundan biraz daha fazla bir son yaklaşma sürati tutabilir.

Bazı hava trafik kontrol uygulamalarının uçakların son yaklaşma süratlerine ve iniş mesafelerine olumsuz etkisi olabilir. Hava trafik kontrolörlerince zamanında verilmeyen alçalma talimatları, gecikmiş pist ve ya yaklaşma çeşidi değişikliği, son yaklaşımda uçakların kısa vektör edilmesi, uçakların Glide Path'in üzerinde kalması yaklaşma ve inişte performansı ve uçakların stabil olmalarını olumsuz etkileyen unsurlardır. Ya da birbiri ardına aynı pistten kaldırılan trafikler kategorilerine dikkat edilmediği durumda kalkış aşamasında birbirlerine problem teşkil ederler. Aynı şekilde bir uçağın performansı diğer bir başka uçağı olumsuz yönde etkileyebilir. Böyle durumlarda trafikler birbirlerinden ayırma yöntemleriyle ayrılmalı, performansı daha iyi olan uçağın olumsuz yönde etkilenmesi engellenmelidir. Hava trafik hizmetinin en başta emniyetli, sonra düzenli ve hızlı bir akış içinde verilebilmesi için uçak kategori ve performanslarına dikkat edilmesi gerekmektedir.



AMSTERDAM KUZEYİN VENEDİK 'İ

Hollandalı ressam Rembrandt beni çok etkileyen ve en beğendiğim ressamların başında gelir. Babası bir değirmenci olan Rembrandt, Amsterdam'da uzun yıllar yaşamıştır. Yaptığı resimler gerçeği yansıtırken somut ifadeler de eserlerinde yer alır. Bu da onun rasyonel bir bakış açısı ile resimlerini yaptığını gözler önüne serer. Hollandalılar onu o kadar çok seviyorlar ki Amsterdam'da bir de müzesi bulunuyor.



DR. HANDAN DİKER Yeditepe Üniversitesi





Rembrandt'ın beni çok etkileyen bir sözü var: 'Düşünmediğim zaman yaşamadığım zamandır' der. Gerçekten de bu kez Hollanda'ya doğru yola çıkarken Rembrandt'ı düşünerek hayatı yaşamaya çalışıyordum.

Amsterdam benim en sevdiğim kuzey kentlerinden biridir. Aynı zamanda Hollanda'nın da başkenti olan şehir bir finans, kültür, sanat ve turizm merkezi durumundadır. Nedense bu aralar yolum hep liman kentlerine düşüyor. Gerçekten de evleri ile kanalları ve köprüleri ile ünlü olan bu kent öylesine dingin, durgun ve sakin ki ister istemez sizi etkisi altına alıyor.

Şehrin tarihi 12. yy a dayanıyor. Amstel ırmağının kıyısında bir balıkçı köyü olarak kurulan şehir günümüzde Avrupa'nın en önemli kentlerinden biri durumunda bulunuyor. Kentin sözcük anlamı Amstel ırmağı üzerinde su bendi demektir. Burada 'dam ' sözcüğü su bendi anlamındadır. Ve adı Amsteldamme, zamanla Amsterdam olarak anılır olmuş.

Belki çok klasik olacak ama ben öncelikle Amsterdam'daki evlerden, köprülerden, bisikletlerin bolluğundan, lale bahçelerinden. Yel değirmenlerinden ve kentin dinginliğinden çok ama çok etkilendim. Avrupa'nın hemen hemen hiçbir kentinde bisiklet bu kadar yaygın olarak kullanılmıyor. Belki bir sıralama yapacak olursak Paris ikinci sırada yer alabilir.

Amsterdamın kalbi ruhu 'Dam meydanında' atıyor. O kadar geniş bir yer ki özellikle kutlamaların, konserlerin yapıldığı bir yer olarak biliniyor. Etrafı mimari esreler, dükkânlar, kafeler ve müzelerle (özellikle Madame Tousseaut=bal mumu müzesi) çevrili bir meydan.

Gelelim o güzelim Hollanda evlerine sanki kendinizi

bir anda Hansel ve Gratel Masalının kahramanı gibi hissetmenize neden olacak bu evler gerçekten de herkesi büyüleyecek kadar güzel, fantastik ve masalsı. İnanın seyretmeye doyamıyorsunuz.

Amsterdam bir yandan da bir müzeler kenti sayıyorum:

- Rijksmuseum, Rembrandt'ın eserlerinin sergilendiği ve toplam 8.000 eseri içinde barındıran bir müze,
- Van Gogh Museum,
- Stedelijk Museum: Modern sanat Müzesi,
- Diamond Museum: Pırlantanın öyküsünün anlatıldığı müze,
- Madame Tussauds: Ünlülerin Balmumu heykellerinin sergilendiği müze,

Toplam 53 müze olduğu söylenen Amsterdam'da bir de Lale Müzesi olduğunu son anda öğrendim.



Amsterdamın kalbi ruhu 'Dam meydanında' atıyor. O kadar geniş bir yer ki özellikle kutlamaların, konserlerin yapıldığı bir yer olarak biliniyor. Etrafı mimari esreler, dükkânlar, kafeler ve müzelerle (özellikle Madame Tousseaut=bal mumu müzesi) çevrili bir meydan.



Amsterdam öyle etkileyici, öyle dingin öyle güzel ki tam da bir kuzeyli kenti. Asil ve dik duruşunu hiç bozmayan ama daha kente adım atar atmaz sizi hemen sarıp sarmalayan bir kent burası. Ya da başka bir deyişle kuzeyin Venedik'i. Uyuşturucunun'serbestçe satıldığı kente özgürlükler kenti denmesi bundanmış.

Hollandalıların kullandığı bir söz var, diyorlar ki; 'Tanrı Dünyayı, Hollandalılar ise Hollanda'yı yarattı.'

Şehirde bilindiği gibi çok kanal ve köprü var. Her ne kadar kanal ve köprü sayısı en fazla olan Avrupa kenti Hamburg ise de bunu ikinci sırada Venedik izliyor.

Ve yazının sonu.. ne bisiklete bindim, nede kanal turu yaptım. Sadece Amsterdam'ı dolaşım. Müzeleri ile Dom Meydanı ile ben bu kenti hep çok sevdim. Dom Meydanından tren istasyonuna yürüyerek Amsterdam'dan Frankfurt'a döneceğim treni beklemeye başladım. Düşündüm de Amsterdam'a ayırdığım 2 gün çok azmış. Beni dinlerseniz en az 5 gününüzü bu kente ayırın burada yapacak o kadar çok şey var ki. Özgürlüğün, dinginliğin ve yaşamın tadını bu kentte çıkartın.



OKUL BAŞARISINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Benlik algısı...

Eğitim uzmanları, öğrencilerin okul başarılarını etkileyen faktörlerle ilgili çalışmalarında birçok noktaya değinirler. Geçen hafta uzmanların “istek”le ilgili söylediklerinden yaptığımız derlemeyi aktarmıştık. Bu hafta da “benlik algısı” hakkında birkaç bilgi aktarmak istiyoruz...

**MÜMİN BALKAN****Benlik...**

Türk Dil Kurumu'nun Türkçe Sözlüğünden “benlik” maddesindeki ilk anlam şöyle: “Bir kimsenin öz varlığı, kişiliği, onu kendisi yapan şey, kendilik, şahsiyet...” Yani aslında konumuz kişilik veya şahsiyet oluşumu.

Çocuğun dünyaya gelişinde belirgin bir benlik kavramı yoktur. Kişilik, ilk yaşlardan itibaren yaşadığı tecrübelerle oluşmaya başlar. Benlik algısının gelişimi her çocukta farklılık gösterir. Kimi diğerlerine göre hızlı ya da yavaş oluşabilir.

Benlik arayışı ergenlik döneminde tam olarak başlar. Kişi bu süreçte kendini ne kadar doğru tanırsa o kadar kolay atlatır ve o derece sağlam bir benlik algısı oluşturabilir.

Benlik algısı ve başarı...

Benlik algısının başarıyla ilişkisine gelince... Araştırmalar, benlik algısı gelişmiş çocukların duygusal açıdan daha olgun, kendilerine güvenlerinin ve sorumluluklarının daha



fazla olduğunu gösteriyor. Tüm bu özellikler de okul başarısına doğrudan etki ediyor. Ayrıca benlik algısının oluştuğu ergenlik çağının sorunlu geçmesinin de okul başarısına olumsuz etkilerini hatırlatmakta fayda var.

Uzmanlar, başarılı öğrencilerin, diğerlerine göre, kendi yetenek, ilgi ve kapasitelerinin daha fazla farkında olduklarını belirtiyorlar. Başarısız öğrenciler ise kendilerini tam olarak değerlendiremedikleri için sürekli sorun yaşarlar.

Peki, nasıl?

Peki, benlik algısının oluşmasına katkıda bulunmak mümkün müdür? Öğrencilere ebeveynlerinin yardımcı olması mümkün mü?

Kişilik oluşmasını etkileyen faktörlerin başında kalıtsal faktörler geliyor. Fiziksel özellikler gibi zeka gibi özellikleri de kalıtım etkiler. Bu nedenle kişiliğin oluşmasında kalıtsal faktörler etkilidir.

Kalıtsal faktörler, diğer faktörlerle kıyaslandığında "müdahale" edilmesi mümkün olmayan faktörlerdendir. Diğer faktörlerin genel başlığı ise "çevresel faktörlerdir". Çevresel faktörleri ise iki başlıkta incelemek mümkün: Aile ve kültürel faktör...

Öncelikle anne ve baba ilişkisi ve bu ilişkinin dayandığı temeller, çocukların kişiliğinin oluşmasında etkili oluyor. Tüm araştırmacılar tutarlı, dengeli ve saygı temelli bir ilişkiler yumağının olduğu aile ortamlarının kişilik gelişimine olumlu katkısı olduğunu ifade ediyorlar. Örneğin yapılan araştırmalar demokratik tutuma sahip anne ve babaların çocuklarının tarafsız, akılcı, sosyalleşmesi sağlıklı ve duygusal açıdan dengeli bireyler olduklarını gösteriyor. Öte yandan aşırı korumacı ve çocuğa sorumluluk vermeyen ailelerin

çocuklarının pasif, nazlı, güvensiz, beceriksiz, tek başına karar veremeyen bireyler olduklarını gösteriyor.

Benzeri etkilerin ailenin içinde bulunduğu toplumun kültürel kodları tarafından da yapıldığını belirten uzmanlar, ailenin etkisinin daha fazla olduğu konusunda ise hemfikir.

Sonuçta çocukların benlik algısının oluşmasında aile ortamının yüksek etkisini gözönünde bulundurarak dikkatli davranmak, çocuğun sadece okulda değil hayattaki başarısını ve mutluluğunu da doğrudan etkileyecektir.

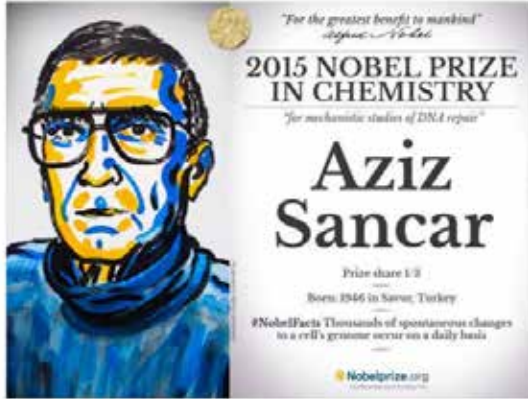




Her gün 1Yeni Bilgi

@HergunYeniBilgi

Nobel Kimya Ödülü, okuma-yazma bilmeyen ama eğitime önem veren 8 çocuklu anne-babanın çocuğu Aziz Sancar'ın oldu!



İlker Furat. Üted Halkla İlişkiler ve Üted Basın Yayın Sekreterliği ile birlikte

13 Ekim, 18:35 · İstanbul

Acı Kaybımız (Hakan Kamil TUĞHAN)
Yaklaşık son 3 yılda camiamız içinden çok değerli arkadaşları abileri kaybetmenin burukluğu içindeyken bugün sabah Hakan Abinin vefat haberinde duyduktan sonra gün içinde nasıl bir aksiyonun içinde bulunduğumun pek bir önemi yoktu. Kendisini kısa süreli THY çatısı altında Hat Bakım Avyonik ekibinden tanıdığım kadariyle hoş sohbeti olan beyfendi kişiliği ile güler yüze sahip bir uçak teknisyeni idi. Yüce Allahım kederli ailesine sabır versin toprağı bol mekanı cennet olsun.
Sözüm o ki : Hepimiz bu mesleği ama sevecek , ama ekonomik , ama mecburiyetten dolayı yapsakta hayatta hiçbirşey ne sevdiklerimizden , nede geride bıraktıklarımızdan , nede hayallerimizden önemli değil Pegasus Tekniğin , THY Tekniğin ve bütün camiamızın başı sağolsun...



Her gün 1Yeni Bilgi

@HergunYeniBilgi

3ay önce bebeğini kaybeden Kenan Sofuoğlu, tüm acılarını geride bırakarak bugün Dünya Şampiyonu oldu!Tebrikler Kenan



Nihan Yavaş

20 Ekim, 10:03 · Instagram

Gününüz kutlu olsun, enerjisi ve dikkati hiç eksilmeyen insanlar topluluğu... İyi ki varsınız...Sayenizde güvenle havalanıp,güvenle iniyoruz..Dünya Hava Trafik Kontrolörleri Günüünüz Kutlu Olsun! #Atc #Airtrafficcontrollersday #Havatafikkontrolörlerigünüünüzkutluolsun #happyairtrafficcontrollersday



Her gün 1Yeni Bilgi

@HergunYeniBilgi

İsveç, günlük çalışma saatini altıya düşürdü.



SHGM

@SHGM

ICAN2015 etkinliği kapsamında 52 ülke ile görüşen Türkiye, bunların 36'sı ile ikili havacılık anlaşması imzaladı....





HostesBeyOglum, Kamer Gezer ile birlikte
19 Ekim, 17:40 · 🌐



HBO

UÇUYORSUN MUTLUSUN
SANIYORLAR



HostesBeyOglum
@HostesBeyOglum

kesin böyle olurdu kesinn...!!!



Titanic günümüzde batsaydı :)



ICAN 2015 toplantısında aldığımız 280 ilave yeni dış hat frekansı ile sektörümüze 560milyon doların üzerinde ilave ciro imkanı sağladık.



Uçuş güvenliğini sağlamak hepimizin görevi. Lütfen Gönüllü Raporlama ile SOMUT bilgiler ile buna katkıda bulununuz. web.shgm.gov.tr/form/shgm-form/



Ülkemizden yurt dışına (orta mesafede) yapılan hâftalık bir sefer, havayoluna yıllık yaklaşık 2 Milyon USD ciro üretme imkanı vermektedir.



UTED Dergi

Utcd Basın Yayın Sekreterliği tarafından paylaşıldı 19 Ekim, 22:26 · 🌐

UTED Dergi'nin internet sitesi www.uteddergi.com yayında!

Dergi içeriğine bu adresten ulaşabilir isterseniz pdf olarak okuyabilirsiniz.

UTED Dergi olarak, Türkiye'deki ve dünyanın dört bir yanına dağılmış olan uçak teknolojiye, tüm havacılık çalışanlarına ve havacılığa gönül veren herkese ulaşabilmenin mutluluğunu yaşıyoruz.

287. sayısına ulaşan ve her ay kesintisiz yayınlanan UTED Dergi, havacılığa emek verenlerin olduğu kadar bütün havacılık sevdalılarının da 'sevi' olmaya devam ediyor..



Döneminde dünyanın en gelişmiş hava tüneli tesisinde Messerschmitt BF-109'u test eden Alman mühendisleri - 1940



Open Culture
@openculture



How French Artists in 1899
Envisioned Life in the Year 2000:
Drawing the Future goo.gl/LiADxR



Aviation Police



SOSYAL MEDYADAN SEÇMELER

A J A N D A



EMEL SAYIN'DAN DOĞUM GÜNÜ KONSERİ...

Türk müziğinin efsane isimlerinden Emel Sayın, doğum gününde sevenleriyle buluşuyor. Bostancı Gösteri Merkezi'ndeki konserde Emel Sayın'ın 1962'den bu yana seslendirdiği şarkılardan seçmeleri izlemek mümkün. Bu müthiş müzik ziyafetini kaçırmayın.

21 Kasım 2015, 22:00, Bostancı Gösteri Merkezi, İstanbul



AMİR ATEŞ CRR'DE...

Türk musikisinin bestekarlarından Amir Ateş, Yıldırım Bekçi'nin şefliğindeki Üsküdar Musiki Cemiyeti'nin kendisine eşlik edeceği konserle 11 Kasım'da CRR Konser Salonu'nda... Türk musikisinin kıymetli bestekar hocası Amir Ateş'in İstanbul üzerine yazılmış şiirlerden bestelediği eserlerinin de seslendirileceği konserde Amir Ateş'e, Yıldırım Bekçi'nin şefliğinde Üsküdar Musiki Cemiyeti eşlik edecek.

11 Kasım 2015, 21:00, CRR Konser Salonu, İstanbul



MONICA MOLINA TÜRKİYE'DEKİ HAYRANLARIYLA BULUŞUYOR.

Monica Molina, "Tu Despedida (Your Farewell)", "Vuelo (I Fly)", "De Cal y Arena (Of Lime and Sand)", "A Vida (To Life)", "Autorretrato (Selfpotrait)", "Mar Blanca (White Sea)" albümlerinin en iyi ve yeni şarkıları ile sizlerle...

Daha önce de Türkiye'de konserler veren Monica Molina'nın şu ana kadar gerçekleştirdiği onlarca röportajda sürekli sorulan "Neden Türkiye sizin için önemli?" sorusuna verdiği cevap çok açık: "Ben Türkiye'yi, Türkler beni çok seviyor. İstanbul dünyanın en güzel şehirlerinden biri. Orada olmak nefes almak ayrıcalık..."

Daha önce Türkiye'de de büyük satış rakamlarına ulaşan CD'leri ve de biletleri haftalar öncesi tükenen konserleri ile hep gündemde olan Monica Molina, Autorretrato'nun ön ve arka kapak fotoğraflarını İstanbul'da çekerek Boğaz'ın ve Türkiye'nin güzelliklerini böylece tüm dünyaya taşımış oldu.

15 Kasım 2015, 21:00, CRR Konser Salonu, İstanbul



"KESİŞEN DÜNYALAR: ELÇİLER VE RESSAMLAR" KOLEKSİYON SERGİSİ

Sadece resim sanatıyla ilgili bir macera değil, aynı zamanda bir kültür ve tarih turu için de görülmesi gereken bir sergi... Serginin tanıtım bülteninden:

"Suna ve İnan Kıraç Vakfı Oryantalist Resim Koleksiyonu'ndan yapılan bu seçki bizleri sanatın rehberliğinde diplomasi tarihinin dolambaçlı yollarında gezdirirken ilgi çekici kişiliklerle tanıştıyor. Elçiler ve ressam, resimlerin sessiz ama bir o kadar da zengin ve renkli diliyle bizlerle konuşmaya; raporlarını, mektuplarını sunmaya, kendi çağlarını, dünya görüşlerini, gezip gördüklerini, katıldıkları törenleri anlatmaya devam ediyorlar. Onların bu olağanüstü öykülerini dinlerken kaybolmuş bir çağın güzellikleri kadar görkemine de kapılmamak elde değil..."

31 Aralık 2015 tarihine kadar İstanbul Pera Müzesi'nde görülebilir...

KASIM'DA UNUTMA!

3 - 9 KASIM

Organ Nakli Haftası

8 KASIM

Dünya Şehircilik Günü

10 KASIM

Atatürk'ü Anma Günü

10 - 16 KASIM

Atatürk Haftası

14 KASIM

Dünya Diyabet Günü

20 KASIM

Dünya Çocuk Hakları Günü

24 KASIM

Öğretmenler Günü

25 KASIM

Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Mücadele Günü

Paris'te, Jean-François Pilâtre de Rozier ve Marquis d'Arlandes sıcak hava balonuyla ilk uçuşu gerçekleştirdiler. **1783**

KASIM SİNEMA

Kasım'da vizyonda...

Box Office Türkiye verilerine göre Kasım ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



6 KASIM CUMA

PAY THE GHOST

Gerilim, Korku, Fantastik

Oyuncular: Nicolas Cage, Sarah Wayne Callies, Veronica Ferres... IMDB: 5,1



13 KASIM CUMA

ALİ BABA VE 7 CÜCELER

Komedi

Oyuncular:

Cem Yılmaz, Çetin Altay, Zafer Algöz



20 KASIM CUMA

AÇLIK OYUNLARI:

ALAYCI KUŞ BÖLÜM 2

Macera, Bilimkurgu, Aksiyon

Oyuncular: Jennifer Lawrence, Josh Hutcherson, Liam Hemsworth

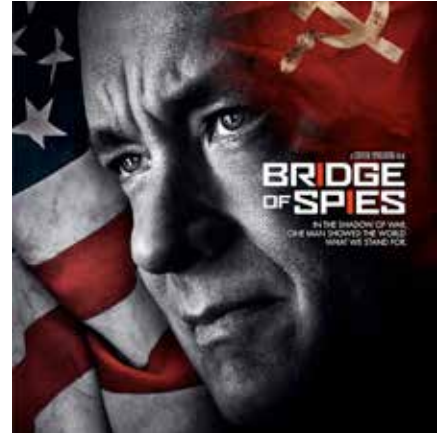


27 KASIM CUMA

GOOSEBUMPS

3 Boyutlu, Aksiyon, Macera, Komedi, Korku

Oyuncular: Jack Black, Halston Sage, Odeya Rush. IMDB 7,1



CASUSLAR KÖPRÜSÜ

Yönetmen: Steven Spielberg

Oyuncular: Tom Hanks, Mark Rylance, Scott Shepherd, Amy Ryan, Sebastian Koch

Türkiye'de vizyon tarihi: 27 Kasım 2015

İkinci Dünya Savaşı'nın bitişiyle başlayıp Sovyetler Birliği'nin dağılmasına kadar süren "Soğuk Savaş" boyunca ordular değil casusluk örgütleri savaştı. Her iki taraf da zaman zaman içindeki casusları yargılıyor ve cezalandırıyordu. Bazen de ellerindeki casusları değiş tokuş eden iki kutuplu dehşet dengesinin aktörleri, cüzüz değişimini genellikle sınırdaki bir köprüde yapıyordu. İşte film ismini bu köprülerden birinden alıyor.

Amerikalı bir sigorta avukatı, uçağı düşürülüp Sovyetler'de tutuklanan bir U2 pilotuna yardım edebilmek için CIA tarafından işe alınır. Gerçek olaylardan esinlenen filmin başrolünde Tom Hanks' var. Yönetmeni ise Steven Spielberg. Senaristleri arasında Coen kardeşler de var. Sadece bu kadro bile filmde beklentinizi yükseltebilir.

ABD'de 16 Ekim'de vizyona giren filmin IMDB notu 8,2 ve şimdilik yaklaşık 8 bin kişi oy vermiş.

99 YAŞINDAKİ TARİHÇİNİN TÜM ESERLERİNİN "HÜLASASI":

TARİHE DÜŞÜLEN NOTLAR...



Halil İnalçık, Türkiye tarihçiliğinin en önemli isimlerinden biri... 1916 yılında doğan, 1940'ta Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi'nden mezun olup aynı okulda "ilmi yardımcı" unvanıyla çalışmaya başlayan İnalçık, 1942'de tarih doktoru olur ve 1972'de emekli olana kadar bu okulda çalışır.

1972'de Chicago Üniversitesi'nin davetini kabul ederek, ikinci bilimsel hayatına başlar. Amerika'da da önemli eserlere imza atan Halil İnalçık, 1993 yılında tekrar Türkiye'ye döner ve 77 yaşında üçüncü bilimsel hayatına Bilkent Üniversitesi'nde başlar...

Çalışmalarını 99 yaşında da sürdüren İnalçık'ın Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli dönemleriyle ilgili 66 kitabı ve yaklaşık 500 makalesi bulunuyor. İşte bu efsane bilim adamının daha önce yayınlanmamış konuşma ve röportajlarını içeren yeni bir kitabı yayınlandı: "Tarihe Düşülen Notlar"...

Timaş Yayınları'nın iki cilt olarak yayınladığı kitapla ilgili bültendeki bilgiler şöyle:

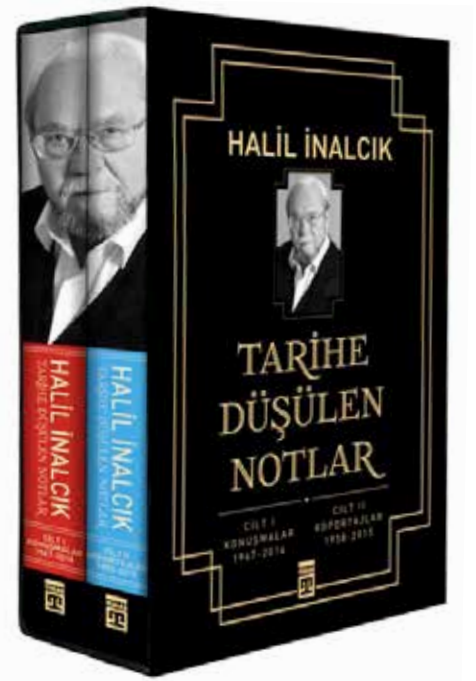
"Ömrünü tarihe adanmış ve tarihçilerin şeyhi olarak bilinen Halil İnalçık'ın; Osmanlı ve Türkiye üzerine yaptığı konuşmalar ve muhtelif mecralara verdiği röportajlar ilk defa yayımlanıyor. Dünyada sosyal bilimlerin alanında sayılı 2.000 bilim adamı arasında gösterilen Halil İnalçık'la 1947'den 2015'e kadar yapılan röportajlar ve konuşmalar okurları için bir araya getirildi. Bu kitaplar sayesinde, Osmanlı tarihinden günümüz Türkiye'sine, sanattan tarihe, edebiyattan

siyasete birçok konuyu bizzat Halil İnalçık'tan dinleme fırsatı yakalayacaksınız...

Halil İnalçık'ın akademik çalışmaları, Osmanlı tarihini fevkalade geniş bir perspektiften incelediği ve bu anlayışı kendi bilimsel yaklaşımıyla zenginleştirdiği için vazgeçilmez kaynakları teşkil eder. Amerikalı sosyal bilimci Immanuel Wallerstein'dan alıntılarla söylersek, "Onu dar anlamda bir 'tarihçi' olarak düşünmek elbette yetersiz kalır. Bizzat tarih disiplinine şekil vermiş, kendi metodolojisini ve bilgi birikimini tarihçilik mesleğine kazandırmış biri olarak İnalçık, bilim çevrelerinin üzerinde uzlaştığı seçkin bir isimdir."

66 kitap ve 500'e yakın makalesiyle tarih yazıcılığında çığır açmış olan İnalçık'ın eserlerinin âdeta hülasesi diyebileceğimiz bu prestij eser, 2 cilt halinde ve kutulu olarak yayımlanıyor. Eserin 1. cildinde Halil İnalçık'ın muhtelif yer ve zamanlarda yaptığı konuşmalar yer alırken; 2. cilt, Halil İnalçık'la yapılmış röportajlardan oluşuyor. Halil İnalçık'ın tarihî-güncel birçok konuyu kapsayan ve asırları aşan metodolojik değerlendirmeleri, her biri birer ders niteliği taşıyan konuşmalarıyla birleşiyor ve tarihe düşülen en anlamlı notlardan biri oluyor belki de..."

Türkiye tarihine ilgisi olan herkesin okuması gereken bu eserin en önemli özelliği belgeye dayanmayan hiçbir şey söylemeyen gerçek bir bilim adamının "gerçek tarih" bilgileriyle dolu sözlerinden oluşuyor olması...



1

KİM KİMDİR?

Bir adada sadece insanlar ve maymunlar yaşıyor. Maymunların da insanların da bir kısmı sadece doğru, bir kısmı da sadece yalan söylüyor. Aşağıdaki iki kişi kimlerdir?

A Kişisi

"B yalancı bir maymundur. Ben bir insanım."

B Kişisi

"A doğruyu söylüyor."



2

7	3	6	2
2	8	5	4
1	1	2	4
4	2	1	?

BOŞLUĞU DOLDURUN

Sağ alttaki boşluğa hangi rakam gelmeli?

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

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Abdulsamed Tiryaki, Fatih Özdemir, Salih Can Erbay

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

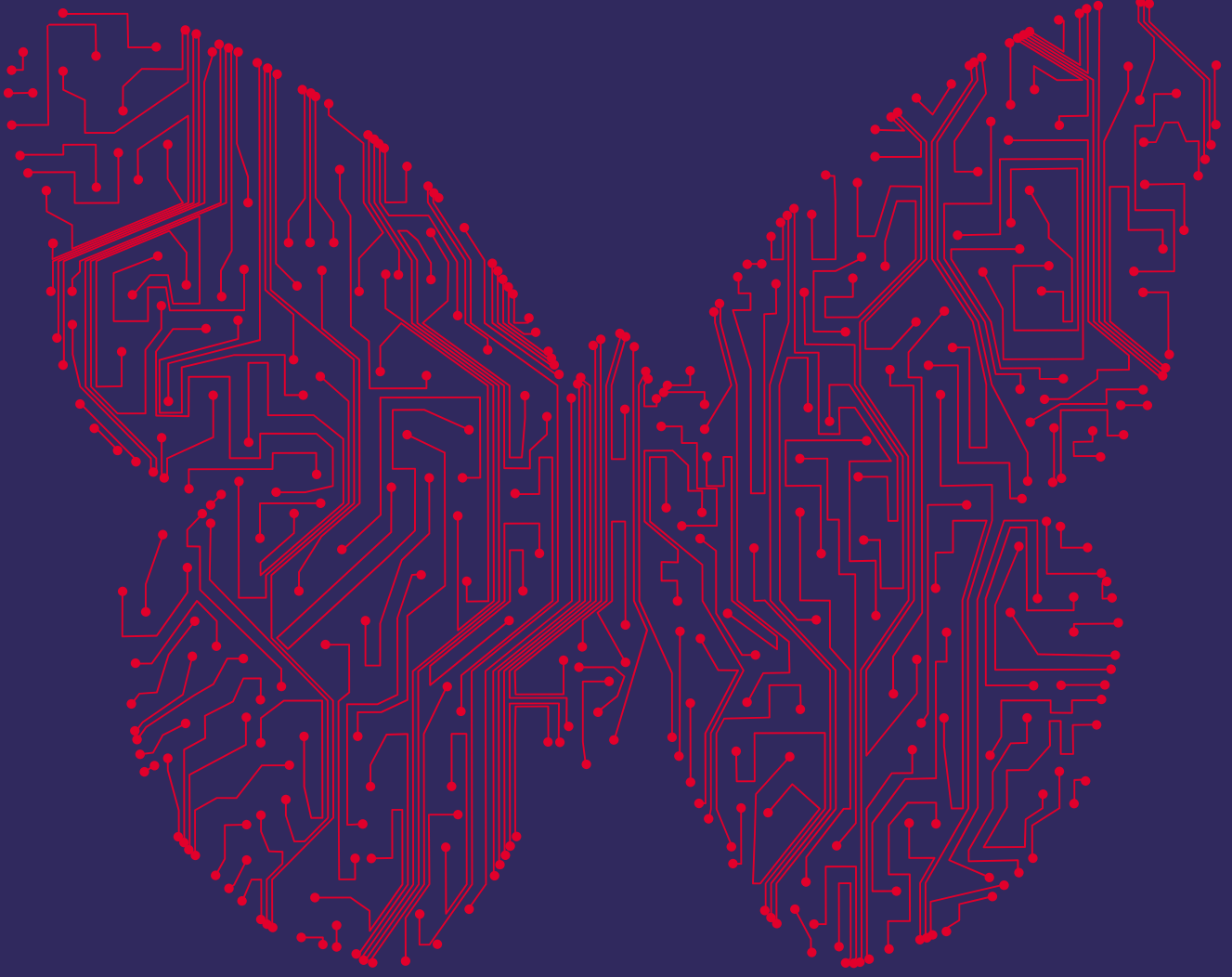
1

Önce anne ve baba gider (2 dakika) baba geri döner (3 dk), çocuklar annesinin yanına gider (8 dk), anne babanın yanına döner (10 dk), birlikte çocuklara giderler (12 dk)

2

6

Ortakdaki hariç rakamların toplamının ikiye bölünmesi sonucu ortadaki rakamı belirliyor.



SİZE GÖRE KELEBEK **BİZE GÖRE** **KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!**

80 yıllık deneyimimiz ve güçlü teknolojik altyapımızla dünyanın önde gelen hava yolu şirketleriyle çalışıyor, göklerde büyük başarılarla imza atıyoruz.
Gelin, siz de Turkish Technic farkıyla kusursuzluğa imza atın.

TURKISH AVIATION ACADEMY



ICAO AVIATION ENGLISH FOR AIRCRAFT MAINTENANCE TECHNICIANS

Eğitim, hava aracı bakım ve onarımında görev yapan teknisyenlere Havacılık İngilizcesini doğru bir şekilde kullanabilmeyi ve bakım dokümanlarını etkin olarak yorumlayabilmeyi öğretmeyi amaçlamaktadır.

5 Eğitim
Süresi
gün

14-18 Aralık 2015

ICAO
Trainair Plus
Onaylı

Atatürk Havalimanı, B kapısı, 34149, Yeşilköy,
Bakırköy-İSTANBUL

akademi.thy.com

+90 212 4636363 / 13367 / 12360 / 12851 / 13586

aviationacademy@thy.com