

2146-6394

UTED

41. YIL

KASIM 2018 / SAYI: 363

SAFETY
COMES FIRST

ÖNCE
EMNİYET



www.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

SHY 66 TALİMATI TECRÜBE KAYITLARI YENİLEME SÜRECİ



**HAVACILIKTA
STRATEJİK YÖNETİM-1**

**ESKİLERDEN KALMA BİR HİKAYE...
FRANKFURT'TA B727
KRİKOLARINI NASIL KAYBETTİK?**

**CELAL VE ŞUAYYİP KILIÇ KARDEŞLER:
'TEKNOLOJİ İLERİ, İNSANLIK GERİ GİDİYOR'**

MMU

MİLLÎ MUHARİP UÇAK



GÖKTÜRK

LEO UYDU SİSTEMİ



HÜRJET

JET EĞİTİM VE
HAFİF TAARRUZ UÇAĞI



ANKA

ORTA İRTİFA UZUN HAVADA KALIŞLI
(MALE) İHA SİSTEMİ



TÜRK HAVACILIK UZAYSANAYİİ

T625

GENEL MAKSAT HELİKOPTERİ



HÜRKUŞ

YENİ NESİL TEMEL
EĞİTİM UÇAĞI



T129 ATAK

TAARRUZ VE TAKTİK KEŞİF HELİKOPTERİ



GÖKYÜZÜ VE ÖTESİ

Bundan 45 yıl önce, ülkemizi göklere taşımak için yola çıktık. Bugün, yüksek hedeflerimiz ve milli sermayemizle geleceğe yönelik teknolojiler üretiyoruz. Yeni logomuzun verdiği güçle, aydınlık yarınlar için her gün azimle çalışmayı, havacılık ve uzay alanında global bir marka olmayı ve daima daha ileriye, gökyüzünün de ötesine gitmeyi sürdüreceğiz.



Değerli meslektaşlarım,

Ulusal ve uluslararası standartlarda nitelikleri belirlenmiş ve bu standartlara göre de lisanslandırılmış uçak bakımı yapan çalışanlar olarak, sendikali çalışan oranı en yüksek sektörlerden biriyiz.

Bilindiği üzere, 2015 yılında yapılan bir değişiklikle bakım kuruluşları çalışanları 'metal' iş kolunda yer almaya başlamıştı. Meslektaşlarımızda, metal iş kolundaki sendikalardan '**Çelik-İş**' sendikasını tercih etmişti.

Çelik-İş sendikasının (yakın zaman önce ismi **Özçelik-İş** olarak değişti) **THY Teknik A.Ş'de yetkili sendika olarak belirlenmesinden sonra**, ülkemizdeki sendikal hak arayışı kültürü üst düzeyde olan THY Teknik A.Ş çalışanlarıyla yeterli seviyede ve beklenen nitelikte iletişim kurmadığı yönünde, çalışan şikâyetlerini gördük. **Sahada, çalışanların sendikal bir güvenceyi hissetmediği yönündeki** söylemlerini de sesimizin yettiği ölçüde dile getirdik.

Son Toplu İş Sözleşmesi görüşmeleri süresince de, '**metal' iş kolundaki sendikaların** niteliği ulusal ve uluslararası mevzuatla belirlenen **bu sektörün çalışanlarının hak arayışını taşıyacak bilgiye, birikime ve beceriye sahip olmadığını bir kez daha gördük**. Uçak bakımı çalışanlarının, toplu iş sözleşmesi görüşmeleri ile ilgili çalışma alanlarında masada kendilerini temsil eden sendika temsilcileri yerine, işveren temsilcileri tarafından bilgilendirildiğini gördük.

Ülkemizde diğer sektörlere oranla **havacılık çalışanlarının şirketlerine bağlılıklarının ve aidiyet duygusunun daha fazla olduğunu düşünüyorum**. Şirketlerimizin zor dönemlerinde, kendi niteliğini bilen ücretli çalışanlar olarak ürettiğimiz bakım hizmetinin kalitesinden ödün vermeden ücret indirimi yapılmasını öneren ve '**ekmeğimizin bekası**' için şirketlerimize sahip çıkan çalışanlar. Geçmişte örnekleri mevcuttur. 2001 yılında yaşanan '**11 Eylül**' saldırıları ve 2016 yılındaki '**15 Temmuz**' hain darbe girişimi sonrasında çalışanlar tarafından yapılan fedakârlıkları bir kez daha hatırlamanın uygun olacağı kanaatindeyim.

Havacılık sektöründe, 'uçuş emniyeti'ne direkt etki eden uçak bakım hizmetini üretiyoruz. Bu sektörün tüm üst düzey yöneticileri tarafından, ülkemizi ve havacılık kuruluşlarımızı büyük hedeflerine yalnızca nitelikli iş gücünün taşıyacağı ifade edilmektedir. **Bilgimiz, becerimiz ve alın terimiz ile uçak bakımı yapıyoruz ve bakım sektörü kuruluşlarının da, hak edişlerimizde adil davranmasını bekliyoruz**.

Değerli meslektaşlarım,

Bu yıl, Cumhuriyetimizin 95'inci yılını kutluyoruz. **Hepimiz coşkulu ve büyük bir heyecan içindeyiz**. Yine tüm dünyada ses getirecek ve birçok gencimize iş olanağı sağlayacak **İstanbul'umuzun 'Yeni Havalimanı' açılıyor**. Her ne kadar, yolcu ulaşımı ile ilgili metro ve hızlı tren gibi alt yapı çalışmaları devam etse de, '**2023 vizyonu**' ile ortaya konulan havacılık hedeflerinin gerçekleştirilmesinde lokomotif projelerden biri olacak. Emeği geçenlere teşekkür ederiz. Devletimize ve milletimize hayırlı olsun.

Ülkemize fayda sağlayan ve katma değer katan her çalışmaya destek olacağız.

1919 yılı mayıs ayında millet olarak yeniden '**uyanış**' mücadelemizi yöneten ve yokluklar içindeki bir millete '**varoluş**' zaferini kazandıran **Ulu Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk'ü** ebediyete gidişinin yıldönümünde **rahmetle anıyoruz**.

Vatanımızın bölünmez bütünlüğü için canını feda eden tüm **gazilerimizin ve şehitlerimizin ruhları şad, mekânları cennet olsun İnşallah**

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

Saygılarımla...



Necdet Aksoy
Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



14 SHY 66 TALİMATI TECRÜBE KAYITLARI YENİLEME SÜRECİ

UTED'in SHY Part 66 Komisyonu'na dahil olması komisyon çalışmalarına güzel bir dinamizm kazandırırken, komisyon üyelerinin olumlu, yapıcı yaklaşımları ile birlikte çalışmalar ivme kazanmıştır.



18 CELAL VE ŞUAYYİP KILIÇ KARDEŞLER: 'TEKNOLOJİ İLERİ, İNSANLIK GERİ GİDİYOR'

Yıllarca THY'de uçak bakım teknisyeni olarak çalışıp ardından emekli olan Celal ve Şuayyip Kılıç kardeşler, bugün uçak bakım işinin teknolojinin yardımıyla çok kolay hale geldiğine dikkat çekerek, "Teknoloji ileri gidiyor, insanlık geri gidiyor" diyerek yine de eskiden daha samimi ve daha içten bir iş ilişkisi olduğuna vurgu yapıyorlar.



28 HAVACILIKTA STRATEJİK YÖNETİM-1

Havacılık, savunma ve uzay endüstrisinde uygulanan strateji ile diğer endüstrilerde uygulanan strateji çalışmaları, sektörel olarak dış ve iç hususların farklı olması nedeni ile farklılık arz eder.

İÇİNDEKİLER



48 BİR TARİH, KÜLTÜR VE TURİZM KENTİ BALIKESİR

Koca Saat, Zağanos Paşa Camii ve Külliyesi, Yıldırım Camii ve Külliyesi, Balıkesir Kuvayı Milliye Müzesi, Antandros Antik Kenti, Cunda Adası, Gönen ve Kapıdağı Yarımadası gibi zengin bir tarih, kültür birikimine sahip Balıkesir, doğal güzellikleri, kaplıcaları ve deniz turizmi ile de Türkiye'nin dikkat çeken kentlerinden.

06	HAVACILIK TARİHİNDE KASIM	40	POPÜLER BİLİM
08	GÜNDEM	44	KRİTİK
11	HABER	48	GEZİ
14	GÜNCEL	54	SAĞLIK
18	TARİHİN TANIKLARI	56	SPORTİF
24	GEÇMİŞ ZAMAN OLUR Kİ...	60	SANAT
28	ANALİZ	62	KÜLTÜR SANAT
30	RAPOR	66	BİL BAKALIM
34	TÜRK HAVACILIK TARİHİ		

UTED

41. YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 216-636 KASIM 2018 www.uted.org

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Utku UZUN

Editörler:
Nihat ÇELİK
Oya KOTAN
Kâmile ÇAKIR

Grafik Tasarım:
C.Kaan ÖZKAN

Yazı Kurulu
Erhan İNANÇ, Devrim GÜN,
Cemil AKGÜN, Yüksel BOZKURT,
Handan DİKER, Sevim BAKİ,
İsmet ŞAHİN, Alişan DEĞİRMENCİLER

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

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

İstanbul, Kasım 2018

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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



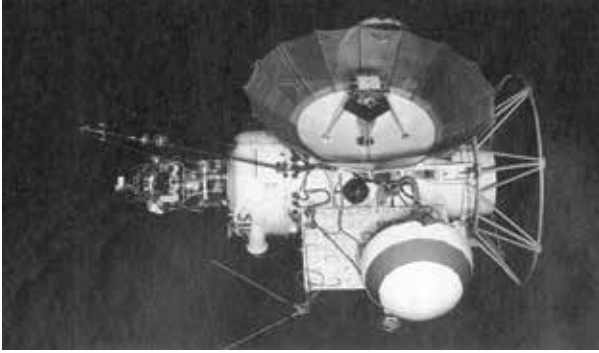
UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarında
web sitemizden ulaşabilirsiniz.

HAVACILIK TARİHİNDE KASIM

1 KASIM 1955

ABD havayollarına ait DC-6 tipi bir yolcu uçağı, Colorado yakınlarında infilak etti ve 44 kişi öldü.

1 KASIM 1962



Sovyetler Birliği, Kızıl Gezegen Mars'a ilk roketi fırlattı.

2 KASIM 1894



Delta-kanatlı uçaklara duyduğu sevgiyle 1930'larda bir dizi delta kanatlı planör tasarlayan Alman aerodinamikçi Alexander Lippisch, Münih'te dünyaya geldi.

2 KASIM 1947

İş adamı Howard Hughes, o zamana kadar yapılmış en büyük sabit kanatlı uçak olan 'Spruce Goose' adlı dev uçağı Kaliforniya'da ilk, aynı zamanda son kez uçurdu.

3 KASIM 1912

Fransa'da pilotlar Ponche ve Prinard, tamamı metalden yapılmış ilk uçağı uçurdu.

3 KASIM 1957



Sovyetler Birliği, içinde uzaya giden ilk hayvan olan 'Laika'nın bulunduğu ikinci yapay uydu Sputnik 2'yi yörüngeye fırlattı.

6 KASIM 2001

Belçika havayolu şirketi Sabena, iflas ederek çalışmalarına son verdi.

7 KASIM 1996

Nijerya havayollarına ait Boeing-727 tipi bir yolcu uçağı, Lagos'un 40 mil güney doğusunda düştü.

7 KASIM 2001



Concorde, 15 ay ara verdiği uçuşlarına yeniden başladı.

10 KASIM 1895

Askeri ve sivil hava araçları üretiminde faaliyet gösteren Northrop Grumman adlı havacılık şirketinin kurucusu, Amerika'nın öncü uçak tasarımcısı John Knudsen Northrop, New Jersey'de doğdu.

10 KASIM 1938



Cumhuriyetimizin kurucusu Ulu Önder Atatürk, Dolmabahçe'de hayata gözlerini yumdu.

11 KASIM 1966



Amerikan Uzay Ajansı NASA, Ay'a insan göndermenin önünü açan Apollo Programı kapsamında astronotların uzay aracı dışında çalışmalarını sağlayan Gemini 12 uzay aracını uzaya gönderdi.



12 KASIM 1980

NASA'nın Satürn'e gönderdiği uzaya aracı Voyager I, gezegene en yakın konumuna geldi ve Satürn'ün halkalarının fotoğraflarını çekerek Dünya'ya gönderdi.

12 KASIM 1981

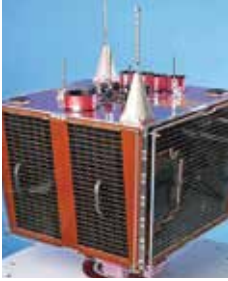


NASA, dünyadan iki kez fırlatılan ilk uzay aracı olan Columbia uzay mekiğini fırlattı.

12 KASIM 1997

NATO Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti'ne bağlı gemilerin yaptığı ortak eğitimler sırasında 'AB-212' tipi Türk helikopteri, Rodos Adası açıklarında düştü.

12 KASIM 2003



TÜBİTAK Bilgi Teknolojileri ve Elektronik Araştırma Enstitüsü tarafından teknoloji transferi yöntemiyle geliştirilerek uzaya gönderilen Türkiye'nin ilk yer gözlem ve uzaktan algılama uydusu BİLSAT, dünyaya görüntü göndermeye başladı.

13 KASIM 1906



Dünyadaki taşımacılığı değiştirecek helikopterin icadını gerçekleştiren Fransız mühendis ve bisiklet tasarımcısı Paul Corno, ilk helikopter uçuşunu yaptı.

13 KASIM 1957

Sovyetler Birliği, içinde iki köpeğin olduğu Sputnik-3'ü uzaya fırlattı.

13 KASIM 2009

Ay'ın güney kutbunu bombalayan NASA, Ay'da önemli miktarda su bulunduğunu kamuoyuna açıkladı.

14 KASIM 1969

NASA, Ay yüzeyindeki ikinci insanlı görev için Apollo 12 uzay aracını fırlattı.

14 KASIM 1971

Mars gezegenine ulaşan Mariner 9, başka bir gezegenin yörüngesinde dönen ilk uzay aracı oldu.

15 KASIM 1630

'Astronoma Nova', 'Harmonik Mundi' ve 'Kopernik Astronomi Özeti' adlı çalışmalarına bağlı olarak, Kepler'in gezegensel hareket yasaları ile tanınan Alman matematikçi, astronom ve bir gökbilimci Johannes Kepler, yaşamını yitirdi.

18 KASIM 1967

Türk jetleri Kıbrıs üzerinde alçak uçuş gerçekleştirdi.

21 KASIM 1783



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

23 KASIM 1996

Etiyopya havayollarına ait bir yolcu uçağı kaçırıldı. Yakıtı biten uçak Hint Okyanusuna düştü.

25 KASIM 2002

Bir ABD'li ve iki Rus astronotu taşıyan uzay mekiği Endeavor, uluslararası uzay istasyonu'na kenetlendi.

26 KASIM 2003

Sesten hızlı uçan yolcu uçağı olarak tasarlanan Concorde, son uçuşunu gerçekleştirdi.

28 KASIM 2002

İsrail'in Arkia adlı havayollarına ait Boeing 757 tipi yolcu uçağına, Kenya'nın Mombasa kentindeki havaalanından kalkışından sonra iki füze fırlatıldı.

29 KASIM 1929

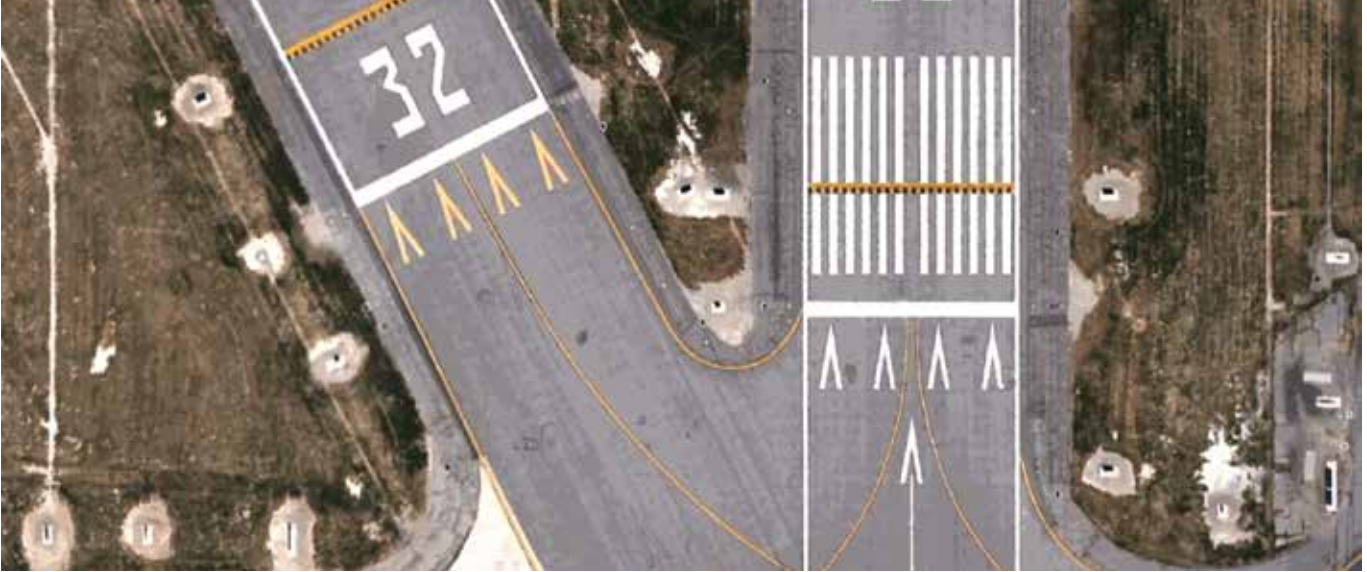


ABD'li amiral ve kutup kâşifi Richard Byrd, Güney Kutbu üzerinde uçan ilk insan olarak tarihe geçti.

30 KASIM 2007

İstanbul-Isparta seferini yapan Atlasjet Havayolları'na ait MD-83 tipi yolcu uçağı, Isparta'da düştü.

APRON İŞARETLEMELERİ YENİLENDİ



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Apron İşaretleme Talimatı'nda (SHT-APRON) değişikliğe gitti ve apron işaretleme standartlarını yeniledi. SHGM, 1 Temmuz 2016 tarihinde yayımladığı Apron İşaretleme Talimatı'nda yer alan standartların sadeleştirilmesi ve ayrıca genel havacılık ve eğitim faaliyetleri yürütülen havaalanlarında işaretleme standartlarına ilişkin kolaylık sağlanması amacıyla, SHT-APRON'u 3 Ekim 2018 tarihi itibarıyla yeniledi. Apronlarda yapılacak işaretleme için uygulanacak standartlar, yalnızca

kaplamalı apronlar üzerinde yapılacak işaretleme için geçerli olacak. Talimatta detayları belirtilmeyen işaretleme, SHT-HES'te belirtilen standartlarda yapılacak. SHT-HES'te belirtilen durumlarda, zorunlu talimat levhasının yerine kullanılabilen 'zorunlu talimat işaretleme'sinin veya bilgilendirme levhasının yerine kullanılabilen 'bilgilendirme işaretleme'sinin apron üzerinde yapılması durumunda, bu işaretleme SHT-HES'te belirtilen standartlarda düzenlenecek.

shgm.gov.tr

SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİ EĞİTİM VE SERTİFİKASYONUNDA REVİZYON

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı'nı (SHT-17.2) yeniledi. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının uluslararası standartlara ve tavsiye edilen uygulamalara uygun ve etkin bir şekilde yürütülmesini sağlamak ve sivil havacılık güvenliği konularında çalışan güvenlik görevlileri ve diğer personelin seçim, eğitim ve sertifikasyon kriterlerini belirlemek amacıyla hazırlanan talimat, 19 Eylül 2018 tarihi itibarıyla onaylanarak yürürlüğe girdi. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)

tarafından yayınlanan 8973 numaralı dokümanda ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) tarafından yayınlanan Doküman 30'da meydana gelen değişiklikler nedeniyle yenilenen SHT-17.2 Talimatı, sivil havacılık güvenliği alanında hizmet veren tüm özel hukuk/kamu hukuku tüzel kişiliğine sahip kurum/kuruluşları, bu kurum/kuruluşlarda görevli kişileri ve sivil havacılık güvenliği eğitimleri alacak diğer kişileri kapsıyor.

shgm.gov.tr





95 MİLYON YOLCUMUZLA 26 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

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

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair



/onurair_



KOKPİTTE ELEKTRONİK UÇUŞ ÇANTASI TALİMATI

Kokpitte Elektronik Uçuş Çantası Taşınması Faaliyetleri Talimatı (SHT-EFB) yayınlandı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından hazırlanan ve 1 Ekim 2018 tarihi itibarıyla onaylanarak yürürlüğe giren talimat, hava araçlarında Elektronik Uçuş Çantası (EFB) sistemini kullanacak tüm ticari hava taşıma işletmeleri ile bu işletmelerde görev yapan uçuş ekibi ve EFB sisteminden sorumlu ilgili diğer personeli kapsıyor. SHT-EFB talimatı, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri'nin filosunda

yer alan hava araçlarının kokpitinde bulunan EFB kullanımına ve uçuşa elverişlilik onayının alınmasına ilişkin usulleri ve EFB sistemini kullanacak uçuş ekibi ve ilgili diğer personelin eğitim usullerini belirlemek amacıyla hazırlandı. Talimat, Avrupa Komisyonu'nun yayımladığı uluslararası regülasyon olan AMC 20-25'de 'Airworthiness and Operational consideration for Electronic Flight Bags (EFBs)' belirtilen gereklilikleri esas alıyor. shgm.gov.tr

SHT- RNP AR 20-26 TALİMATI YAYINLANDI



Yetkilendirme Gerektiren Gerekli Seyrüsefer Performansı Operasyonları İçin Uçuşa Elverişlilik Onayı ve Operasyonel Kriterlere İlişkin Talimatı (SHT- RNP AR 20-26) yayınlandı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yayınlanan talimat, RNP AR operasyonu yapmak isteyen tüm Türk ve yabancı hava araçları ile işletmecileri kapsıyor. SHT- RNP AR 20-26 Talimatı,

gerekli uçuşa elverişlilik ve operasyonel onayların verilmesi ile icra edilecek operasyonlara yönelik usul ve esasları belirliyor. Talimatta, RNP AR operasyonu yapmak isteyen yabancı tescilli uçaklar ve işletmecilerine yönelik olarak ilave gerekliliklerin ise SHGM tarafından yayımlanacağına vurgu yapılıyor.

shgm.gov.tr

DÖRT YIL İÇİNDE UÇAN TAKSİ HEDEFLENİYOR



İngiltere merkezli Vertical Aerospace şirketi, saatte 300 kilometre hıza çıkabilen uçan taksileri 2022 yılında hizmete almayı hedefliyor. Times gazetesinde yer alan habere göre şirketin geliştirdiği model şu anda 160 kilometre mesafe katedebiliyor; ancak taksiler hizmete girene kadar bu mesafenin 500 kilometreye ulaşması hedefleniyor. Böylece İngiltere'nin başkenti Londra'dan en fazla kullanılan rotalar olan İskoçya'nın başkenti Edinburgh'a veya Fransa'nın başkenti Paris'e bu araçla gitmek mümkün olacak. Şirket geliştirdiği araç için dört yılın içinde gerekli izinleri almayı planlıyor. Piste ihtiyaç duymadan dikey olarak iniş ve kalkış yapabilen

aracın havalimanlarındaki yükü azaltması ve yolcuları havayolu taşımacılığındaki uzun prosedürlerden kurtarması umuluyor. Rolls Royce şirketi de temmuz ayında benzer bir tasarıma sahip hava aracını tanıtmıştı. Uber'in yanı sıra Google'ın kurucusu Larry Page de uçak araba konseptiyle ilgileniyor. Times gazetesi bu gelişmeyi başyazısında da işledi. Gazete, bu aracın kullanıma girebilmesi için hava trafiğini kontrol eden sistemlerin de gelişmesi gerektiğini, aksi takdirde çok sayıda küçük hava aracının kontrolünü sağlamanın zorlaşacağını belirtti.

time.com

DÜNYANIN EN UZUN AKTARMASIZ UÇUŞ SEFERİ

Dünyanın en uzun aktarmasız uçuş seferi için yarış, Singapur-New York uçuş seferlerinin 11 Ekim 2018 tarihinde başlamasıyla bir adım öteye taşınıyor. Singapur Havayolları, pahalı hale gelmesi nedeniyle beş yıl önce kaldırdığı uçuş seferini 11 Ekim'de yeniden hizmete aldı. Uçuş seferinde 19 bin kilometreden fazla yol gidileceği belirtilerek; seferin ortalama 18 saat 25 dakika süreceği ifade edildi. Singapur Havayolları'nın uçuş için kullanacağı Airbus'ın çift motorlu A350-900 ULR uçağı ile 67 birinci sınıf yolcusu, 94 premium ekonomi sınıfı yolcusu uçabilecek. Amerikan United Havayolları tarafından; Houston-Sydney seferi 17 saat 20 dakika, Los Angeles-Singapur seferi ise 17 saat 15 dakika ile dünyanın diğer en uzun uçuş seferleri olarak biliniyor. Sefer, Singapur Changi Havalimanı ile ABD Newark Havalimanı arasında gerçekleşecek.

bbc.com



TÜRKİYE VE IRAK TARİFELİ UÇUŞ SAYISI 195 OLDU

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Irak Sivil Havacılık İdaresini temsil eden heyetler arasında 25 Eylül 2018 tarihinde Bağdat'ta ikili sivil havacılık müzakereleri gerçekleştirildi. Sivil Havacılık Genel Müdür Vekili Bahri Kesici ve Irak Sivil Havacılık İdaresi Genel Müdür Vekili Ali Khalil İbrahim başkanlıklarındaki heyetler arasında gerçekleşen görüşmelerde iki ülke arasındaki mevcut uçuş sayısının artırılması ve yeni güzergâhların belirlenmesi yönünde kararlar alındı. Daha önce haftalık 116 frekans olarak tanımlanmış olan yolcu uçuşlarının sayısı yüzde 70 oranında artırılarak 195 frekansa yükseltildi. Trafik haklarına yönelik yapılan artışlarla İstanbul-Bağdat, İstanbul-Erbil, Antalya-Bağdat ve Antalya-Erbil noktaları arasındaki bağlantılar güçlendirildi. Heyetler arasındaki görüşmeler sonucunda karara bağlanan diğer önemli gelişme ise başkent Ankara ve Bağdat arasında Türk taşıyıcılarına haftalık 7 frekans uçuş hakkı tanımlanması hususu olarak kayda geçti.

shgm.gov.tr



DÖYSA VIP, SEKTÖRDEN ÇEKİLDİ

DÖYSA Air
VIP HAVACILIK



Dünya gazetesi yazarı Kerim Ülker, Sabancı ailesinin kurduğu DÖYSA VIP'nin havacılık sektöründen çekildiğini duyurdu. Ülker, 'Türk devi havacılıktan çekiliyor' başlıklı yazısında, "Pegasus'un ardından Sabancı Ailesi'nin kurduğu ikinci havayolu şirketi DÖYSA VIP Havacılık oldu. 2007'de Demir, Ömer ve Yalçın Sabancı tarafından kurulan, adını da kurucularından alan DÖYSA, 11 yılın ardından sektörden çekilme kararı aldı. DÖYSA,

satış işleminin tamamlanmasıyla VIP hava taksi hizmetini sona erdirecek. İlk kurulduğunda 150 bin TL sermayesi olan DÖYSA, sektörde ciddi bir oyuncu olacağını sinyali vermiş, sermaye artırımları ile bu tutarı 55.8 milyon TL'ye çıkarmıştı" ifadelerini kullandı. Pegasus Hava Yolları ise halen Sabancı Holding dışında, Ali Sabancı yönetiminde faaliyetine devam ediyor.

dunya.com

ICAO KABİN EMNİYET ÇALIŞTAYI, KAZALARA ODAKLANDI



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve ICAO Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü işbirliği kapsamında 'Kaza ve Olaylarda Kabin Emniyet Unsurlarının İncelenmesi Konulu ICAO Kabin Emniyet Çalıştayı', 4-5 Ekim tarihlerinde 35'i yabancı olmak üzere toplam 80 uzman katılımcı ile Türk Hava Yolları ev sahipliğinde gerçekleştirildi. İki gün süren çalıştay boyunca, kaza ve olayların kabin emniyeti yönünden incelenmesine ilişkin personel yetkinlikleri, mülakat teknikleri, kaza ve olay inceleme sonuçlarının analiz edilmesi ve raporlanması gibi konular ele alındı.

2017 yılının kaza kırım oranı açısından havacılık sektöründeki en emniyetli yılı olduğuna dikkat çeken THY Genel Müdürü Bilal Ekşi, bu başarının elde edilmesinde kabin ekiplerinin sergilediği proaktif yaklaşımların önemli rol oynadığını belirterek, kaza ve olayların

önlenmesine yönelik çalışmalarda önemli ilerleme kaydedildiğini vurguladı. Kabin operasyonun daha emniyetli seviyelere getirilmesinde, ICAO ve ilgili sivil havacılık otoriteleri bünyesinde çalışmalar yapan kabin emniyet uzmanlarının yürüttüğü faaliyetlerin önemli olduğunu söyledi.

Kabin operasyonuna ilişkin mevzuatların uluslararası mevzuat ile eşgüdüm içerisinde yürütüldüğünü belirten Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Haydar Yalçın ise havacılık sektöründen konuyla ilgili uzmanların yer aldığı 'Kabin Emniyet Grubu' oluşturduklarını vurguladı. Yalçın, yeni düzenlemelerin sektör tarafından uygulanmasını sağlamak ve kabin operasyonunun daha emniyetli seviyeye getirilmesini amaçladıklarını kaydetti.

shgm.gov.tr

TÜRBÜLANSIN NEDENLERİ DAHA İYİ ANLAŞILACAK



NASA'nın temmuz ayında İsveç'ten Atmosfere gönderdiği balon 5 günde Kanada'ya kadar gözlem yaptı. Balondaki lazer radarın çektiği 6 milyon görüntüyü inceleyen bilim insanları, Mezoferik Kutup Bulutları'nın oluşumuna ışık tuttu. Bu bulutlar türbülansın ve yerçekimi dalgalarının daha iyi anlaşılmasını sağlayacak.

bbc.com





Murat Akkuş
UTED Genel Sekreteri
muratakkus@uted.org

SHY 66 TALİMATI TECRÜBE KAYITLARI YENİLEME SÜRECİ

“ UTED'in SHY Part 66 Komisyonu'na dahil olması komisyon çalışmalarına güzel bir dinamizm kazandırırken, komisyon üyelerinin olumlu, yapıcı yaklaşımları ile birlikte çalışmalar ivme kazanmıştır. ”

1 4 Şubat 2015 tarihinde gerçekleşen Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED) Genel Kurulu ile görevi devralan yönetimimiz, ilk olarak UTED markasının sektördeki etkinliğinin ve ağırlığının yeniden sağlanmasını en öncelikli hedefi olarak belirlemişti. Bu doğrultuda, sektörün köklü ve öncü kurumları ile görüştük, mesleğimiz ve meslektaşlarımızla ilgili her türlü çalışmanın içerisinde olma isteğimizi, sektörümüzdeki sorunların çözümü için sahip olduğumuz yetkinliklerle görev almaya hazır olduğumuzu her ortamda açık açık ifade ettik.

Göreve geldiğimiz günden beri, güzide mesleğimiz adına mevcut sorunların çözümü ve mesleğimizin değer göstergesi 'lisans' ve 'lisanslandırma' sürecindeki yıllardır yapılan yanlışların düzeltilmesi ve meslektaşlarımızın talepleri doğrultusunda girişimlerde bulunduk. İlk olarak zamanın SHGM Genel Müdürü Sayın Bilal Ekşi Bey'i ziyaret ettik. SHGM tarafından oluşturulan lisanslandırma komisyonu çalışmalarına katılmak için istekli olduğumuzu ve süreç içerisinde yapılan yanlışlarla ilgili bilgi paylaşımında bulunduk ve mevcut SHY Part 66 Komisyonu'na havacılık bakım sektörü çalışanlarının temsilcisi olarak dahil olduk.

UTED olarak Part 66 komisyon çalışmalarına ev sahipliği de yaptık. Çalışmalara sektör tecrübemiz ve enerjimizle dinamizm kazandırdık.



UTED, SHY 66 Temel Tecrübe Kayıtları Güncelleme Komisyonu çalışmalarından çıkan sonuç, uçak teknisyenliğini gelecek olarak benimseyen genç meslektaşlarımız için umut oldu. İnce eleyip sık dokuyan, sorumluluğunun bilincindeki komisyon üyelerimiz ciddi ve yorucu bir çalışmayı başarı ile sonuçlandırarak tüm meslektaşlarımız adına gurur verici bir tablo sergilediler.



UTED olarak katıldığımız SHGM Part 66 Komisyonu üyelerinin mevcut sorunların bilinci ile, sahip oldukları birikimi çözüm odaklı ve yapıcı olabilmek adına sağladıkları toplantılar, güncellenen SHY Part 66 Talimatı ile meyvesini verdi. Birçok konunun çözüme kavuştuğu bu toplantılara genel olarak ev sahipliği yapan SHGM Part 66 Direktörlüğü'ne teşekkür ediyoruz. UTED olarak İstanbul'da organize ettiğimiz toplantılarda değerli komisyon üyelerimizi ağırlamaktan mutluluk duyduk.

SHY Part 66 komisyonu çalışmalarına mevcut durumun değerlendirilmesi ve sonrasında da yapılacak çalışmaların sorunsuz ve hedeflenen zaman içerisinde gerçekleşmesi için görev dağılımı yapılarak başlandı. Bizde mesleğimiz adına bu kapsamdaki en büyük sorun olarak gördüğümüz Temel Tecrübe Kayıt Defterleri'nin güncellenmesi görevine talip olduk. Bu doğrultuda A1, B1.1, B2 Kategorileri ile aralarında kategori ilavesi 'tecrübe kayıt listeleri'ni hazırlamak üzere görev aldık ve çalışmalarımıza başladık.

İstanbul'da dernek merkezinde yapılan toplantı ile sektör içinde aktif olarak çalışan tecrübeli ve tecrübe kaydı sürecinde sorun yaşayan meslektaşlarımızdan bir çalışma komisyonu kurmaya karar verdik.

UTED'in tecrübesini aktardık

B1.1 ve B2 kategorilerde mesleki bilgisi, becerisi ve işe yaklaşımının olumlu olduğu bilinen Murat Topçu, Gökhan Karakılıç, Tarık Kemal Kızıltepe, Ahmet Bal, Burak Doğa, İrfan Çelikkol, Murat Akkuş, Davut Yavuz ve Cemali Tursun'un olduğu bir alt çalışma grubu oluşturduk ve üç tam gün çalışma yapılmasını sağladık.

Komisyonunda yıllarca ötelenmiş sorunlarının çözümü için katkı sağladı. UTED olarak Part 66 Komisyon çalışmalarına ev sahipliği de yaptık. Çalışmalara sektör tecrübemiz ve enerjimizle dinamizm kazandırdık.

Filosunda az sayıda uçak bulunan ve yetki kapsamı da bu duruma bağlı olan farklı işletmelerde çalışan meslektaşlarımızın tecrübe kayıtlarını rahatlıkla doldurabilmesi, yaptığımız çalışmaların en temel yaklaşımı oldu.

Bu çalışmalar sonucunda, emekli olmuş veya emekliliği gelmiş meslek büyüklerimizin meslek hayatları süresince hiç görmediğini ifade ettikleri ve tekrarlı bakım işlemlerinde olmayan veya çok uzun periyotlarla ağır bakımlarda görülebilen meslek için gerekli tecrübeden ziyade üretici dokümanlarından kopyalanıp yapıştırılarak oluşturulan işlerin bulunduğu liste güncellenmiş, sayıca gereğinden oldukça fazla olan iş basamakları azaltılmış ve uygulanabilir, gerçek tecrübeye dayalı bir hale getirilmiştir.

Lisans kategorilerine göre hazırlanan tecrübe listeleri içeriğinde her bir iş basamağı, uygulanabilirlik ve esnekliğin artırılması adına kayıt listelerinde istenen iş basamaklarının yalnız türü belirtilerek hazırlanan iş içerikleri örnek kılavuz basamaklar olarak ayrıca sunulmuştur. Bu haliyle yayınlanan Yeni SHY 66 Talimatı ile son halini almıştır.

Devrim niteliğinde değişiklikler

Kategori ilavelerinde ise devrim niteliğinde değişiklikler yapılarak son derece sadeleştirilmiş ve tecrübe temeli esas alınarak listeler oluşturulmuştur. Yenilenen Talimatla tecrübe



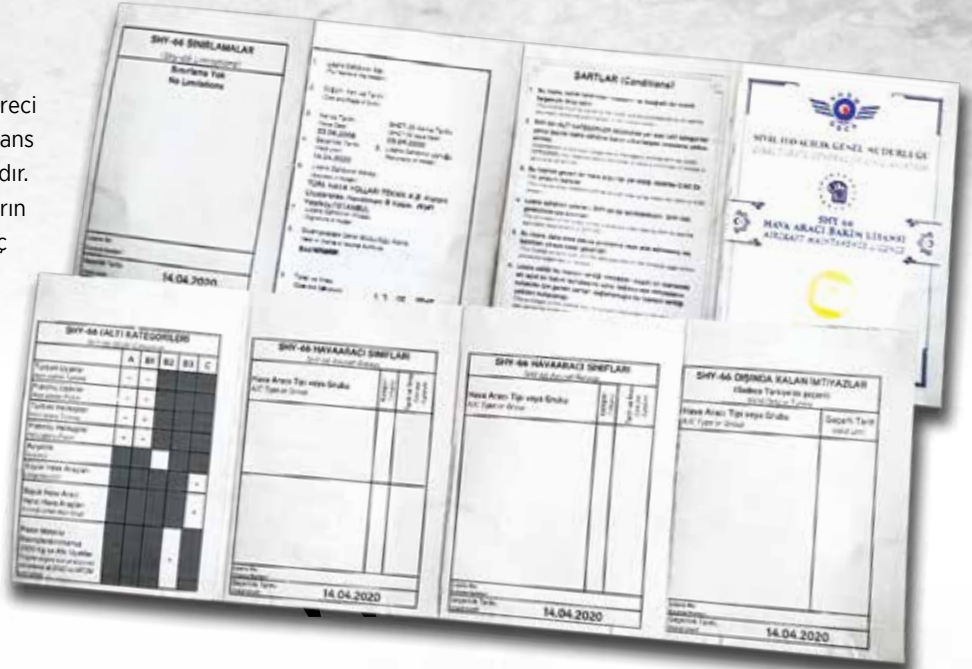
Uçak teknisyenlerinin en etkili temsilcisi olarak, karşılaşılan her güçlükte sorumluluk alan UTED, engellerin aşılması ve mesleğimizin gelişimi adına çalışmalarına devam etmektedir.



kayıtlarından kaynaklı lisans alımı süreci iyileştirilmiştir. Ancak, bu çalışmalar lisans alımı sürecinin bir bölümünü oluşturmaktadır. Teorik sınav sürecinde yaşanan sorunların giderilmesini bekliyoruz. Genç meslektaşlarımız için SHY 66 Lisansı'nın cazip hale getirilmesi en büyük temenni ve beklentimizdir. UTEd olarak üzerimize düşen her türlü fedakarlık ve çalışmanın içerisinde olacağız.

İleri teknoloji kullanılan sektörümüzde, canımızı emanet ettiğimiz ve sorumluluk alan meslektaşlarımızın dünya standartlarında kabul gören havacılık kültüründe veya uçuş emniyeti yaklaşımında olması için sektörün önde gelen aktörlerinin de üzerine düşen görevleri yerine getirmesini bekliyoruz.

Çalışmalarımızda bize destek veren meslektaşlarımıza UTEd Çalışma Komisyonu Başkanı olarak yönetimimiz ve camiamız adına teşekkür ederim. Olumlu ve yapıcı yaklaşımları ile sürecin gelişimine katkı sağlayan SHGM Yetkililerine, SHGM Part 66 Komisyon üyelerine, sektör temsilcilerine de ayrıca teşekkür ederiz.



Yenilenen talimatla tecrübe kayıtlarından kaynaklı lisans alımı süreci iyileştirilmiştir. Ancak, bu çalışmalar lisans alımı sürecinin bir bölümünü oluşturmaktadır. Teorik sınav sürecinde yaşanan sorunların giderilmesini bekliyoruz.





Tarihin Tanıkları sayfalarımızın bu ayki konukları Celal ve Şuayyip Kılıç kardeşler. Celal Kılıç, 1974 yılında Türk Hava Yolları'nda başladığı uçak teknisyenliğine 2008 yılına kadar devam etmiş. Şuayyip Kılıç ise 1982 yılında THY'de başlamış, emekli olmuş fakat hala Turkish Technic'te çalışmaya devam ediyor. Kılıç Kardeşler ile uçak teknisyenliğinin dününü ve bugünü konuştuk. Özellikle değişen ve gelişen teknoloji ile birlikte geçmişte bir anı olarak kalan 'insan ilişkilerine' vurgu yapan kardeşler, geçmişi anlatırken gözlerinin içi parlıyor, heyecanları seslerine yansıyor. Ancak günümüzde bu duyguların yok olmasına ise bir o kadar üzüyorlar.

İşte Kılıç kardeşlerin anlattıkları...

CELAL VE ŞUAYYİP KILIÇ KARDEŞLER: 'TEKNOLOJİ İLERİ, İNSANLIK GERİ GİDİYOR'

“

Yıllarca THY'de uçak bakım teknisyeni olarak çalışıp ardından emekli olan Celal ve Şuayyip Kılıç kardeşler, bugün uçak bakım işinin teknolojinin yardımıyla çok kolay hale geldiğine dikkat çekerken, “Teknoloji ileri gidiyor, insanlık geri gidiyor” diyerek yine de eskiden daha samimi ve daha içten bir iş ilişkisi olduğuna vurgu yapıyorlar.

”

U TED: Celal Bey, Şuayyip Bey öncelikle dergimizde yer almayı kabul ettiğiniz için teşekkür ederiz. Sizleri tanımak isteriz önce... Uçak teknisyenliği süreciniz nasıl başladı?

CK: 1953 doğumluyum. Şişli Motor Sanat Enstitüsü'nden 1971-1972 yılında mezun oldum. Sonrasında Çukurova Caterpillar şirketinde çalışmaya başladım. Burada motor atölyesinde yaklaşık iki yıl çalıştım. Caterpillar'da birlikte çalıştığımız ve daha sonra THY'ye geçen Celal adında bir arkadaşımız vardı. Arada gelir giderdi. O geldi THY'nin teknisyen alacağını söyledi, maddi imkanları da tatminkardı. Havacılık işi, adı üstünde 'havalı'. Cazip geldi tabii. Gittik müracaat ettik, imtihana girdik. Önce yazılı imtihan, hatta unutmam, diğerlerinden ayrı 4 soru da motordan sordular. Sonrasında mülakata aldılar, 20 gün sonra cevap geldi, “İşbaşı yapabilirsiniz” diye. Böylece 1974 yılında THY'de iş başı yapmış oldum.

ŞK: Ben 1960 doğumluyum. Alibeyköy Endüstri Meslek Lisesi mezunuyum. 1982 yılında askerden geldikten sonra gazeteden gördüğüm bir ilan üzerine THY'nin teknisyen alacağını öğrendim. Arçelik'te çalışıyordum. Hemen ağabeyim Celal'i aradım. Tecrübeli olduğu için nasıl olacağı ile ilgili bilgi verdi. Biz yazılı imtihana alınmadık, mülakat ile alımlar yapıldı. Sonrasında ağabeyime sorduğumda mülakata girenlerin işbaşı yaptığını öğrendim. 4-5 ay geçti ondan sonra çağırıldık. Sonradan öğrendim ki biz yedek listesindeymişiz.

UTED: Sınavdan sonra ne tür eğitimlerden geçtiniz?

CK: İşe başladıktan sonra, depo sayımına denk geldik, kaç senedir olmamış. 74'te alınan tüm arkadaşlar, depo sayımına gittik. Yaklaşık üç ay orada çalıştık. O zaman kart sistemi vardı. Hangi parça var, hangi parça yok o kart sistemiyle manuel

olarak kayıt altına alınırdı. Stok kontrolde onları harf sırasına göre düzenledik. Orada işimiz bittikten sonra bizi tekrar atölyelere gönderdiler. Temel eğitim kurslarına başladık, daha sonra da tip kurslarına başladık. DC-9 ilk tip eğitimim oldu. Sonra sivil havacılıkta lisans alma dönemi başladı. Yazılı-sözlü imtihanlar sonrasında lisansımızı alıyorduk. Sonrasında uçuşlara başlıyorsun ve mühür vurma yetkin oluyor.

UTED: İlk uçağa ne zaman bindiğinizi hatırlıyor musunuz?

CK: Uçağa binmek için bir yılı doldurmak gerekiyordu. İlk kez uçağa Yeşilköy'den Ankara'ya gitmek için bindim. 707 uçağıydı. Bayağı tırtığıma hatırlıyorum. 707, dört motorlu eski bir uçak tabi. Kalktığında bayağı sarsıldığımı hatırlıyorum. Koltuklara sınıksız tutunduğumu hiç unutmam! Ondan sonra alıştık tabii...

ŞK: Ben de aşağı yukarı aynı süreçlerden geçtim.

İki kardeşin uçak teknisyenliği yapması, işi eve taşımanıza vesile oluyor muydu?

ŞK: Aynı süreçlerden geçtiğimiz için ve ağabeyim tecrübe olarak benden 7-8 yıl önce mesleğin içine girdiği için, tecrübelerini bana aktarıyordu. Kendisine soruyordum, tespit edilemeyen bir arızanın nedeni ne olabilir diye. Veyahut olağan olmayan durumları birbirimizle paylaşıyor ve üzerinde ister istemez konuşuyorduk.

UTED: Sizin zamanınızda iş arkadaşlığı nasıldı?

ŞK: Çok güzel bir iş ortamımız vardı. Senelik iznimize çıktığımızda, bir an önce izin bitse de işe gideyim diye bakardık. Şu anda Türkiye'de bunu söyleyebilecek bir çalışan var mıdır? Zannetmiyorum...



“Disiplin çok önemli, bizim işimizin yüzde 99’u disiplindir dersek, abartmış olmayız.”

UTED: Şu anda aynı şey geçerli mi peki?

ŞK: Maalesef geçerli değil.

UTED: Peki ne değişti de bugün başka bir hal aldı bu durum?

CK: İnsanların karakterleri ve çevreleri değişti. Nasıl kısa yoldan zengin olurum, rahat ederim derdindeler... Şu an durum bu! Saygı sevgi denilen şey kesinlikle yok! Eskiden ast-üst vardı, şimdi o da yok...

ŞK: Genel müdür yardımcımız tüm çalışanları ismiyle tanırdı. Sabahçı olduğumuzda (vardiyalı çalışıyorduk), ofisine geçmeden önce hangara gelir bizlerle selamlaşır, arızalı olan uçakları dolaşır, durumla ilgili bilgi alırdı, sorunları yakından takip ederdi.

CK: En basiti... Diyelim bir arkadaşımız evlenecek, o zamanlar ekonomik imkanlar bugünkü kadar gelişmemişti, aramızda para toplardık. İzin günlerimizde gider evini badana yapardık, eşyasını yerleştirirdik. Böyleydi, bir aile gibiydik. Mesela uçağın bakımı yapılıyor, biri kanada bakıyor biri gövdeye. İşi biten gider diğerine yardım ederdi, işinin bir an önce bitmesi için. “İşim bitti, benden bu kadar” yoktu. Beraber bitirir, beraber otururduk. Şimdi ise işi biten köşesine çekiliyor, hiç bir şey umurunda olmaz. O eski yardımlaşma asla yok!

UTED: Önceki dönemlerde çalışmış olmaktan çok memnun görünüyorsunuz...

CK: İyi ki o zaman çalışmışım, iyi ki o insanlarla çalışmışım, kendimi çok şanslı görüyorum. Şimdiki durumdan hiç haz almıyorum, çoğu şey bana yavan geliyor. İyi ki o zaman THY’de tüm bunları yaşamışım.

UTED: Oysa eskiden çoğu şey çok daha zordu, teknik olsun, imkânlar olsun... Şimdi uçaklar arızalarını kendi söylüyor diyorsunuz...

CK: Tüm zorluklara rağmen, her şey çok daha samimiydi, içtendi. Teknoloji ileri gidiyor, insanlık geri gidiyor ne yapayım ben!



Teknik Genel Müdür Teknik yardımcımız Yusuf Bolayırılı vardı. Allah selamet versin! Sabah hangara gelirdi, içeride arızalı uçaklar olurdu. Bilgi alırdı, “Şunda ne var?”, “Bunda şu şu var...”, “Bunda ne var?”, “Efendim şunu şunu yaptık fakat arıza giderilemedi, üzerinde çalışıyoruz”, “Ben bilmem ama, şunu değiştirirseniz iyi olur!” “Ben bilmem ama, şunu şunu yaparsanız sorun hallolur diye düşünüyorum” bizi rencide etmemek için, söze “ben bilmem ama” diye başlardı. “Bence” diye başlar öneri sunardı. Ve gittikten sonra söylediğini yapardık, sorun çözülmüş olurdu.

ŞK: Hala o arkadaşlarımız, yöneticilerimizle, beraber olduğumuz arkadaşlarımızla aynı samimiyette buluşuyoruz, paylaşıyoruz, görüşüyoruz.

UTED:Uçak bakım teknisyenliği, teknolojinin gelişimine paralel bir değişim içinde... Bunu nasıl değerlendiriyorsunuz? Bu tür bir gelişime uyum sağlamak kolay mıydı önceden?

ŞK: Şimdiki teknoloji çok başka bir hal aldı. Artık uçaklar kendi arızalarını kendi söylüyor. Arızanın nerede olduğu, neyin değiştirilmesi gerektiği dijital olarak biliniyor. Eskiden deneme yanılma, ustaların tecrübelerinden faydalanma oluyordu. Ama şimdi çok başka bir durum söz konusu. Üreticinin hazırladığı bakım onarım sistemi var ve ona göre tamirat yapılıyor.

CK: Bu durum Airbus ile birlikte oldu. İlk elektronik, yarı elektronik uçaklar bunlardı. Bunlara bizim alışmamız zor oldu tabii. Boeinglere alışmışız, Airbuslar gelince “A bunlar bizden akıllı!” dedik. Ekranda her şey belirir oldu, söyler oldu. Allah sağlıklı ömürler versin bir mühendisimiz vardı Cavit Altınsoy. O da Airbus üzerine kendini adanmış bir arkadaşımızdı. Bilmediği yoktu, o bize çok yardımcı oldu. Airbus bilgimi ona borçluyum.

UTED: Yurtdışında mesleğe dair aldığınız eğitimler oldu mu?

ŞK: Airbus 310 ve 340 eğitimleri için yurt dışına gittim. Fransa’nın Toulouse şehrine gittim.



“Artık uçaklar kendi arızalarını kendi söylüyor. Arızanın nerede olduğu, neyin değiştirilmesi gerektiği dijital olarak biliniyor.”



Şuayyip Kılıç

Celal Kılıç



“İşe gittiğiniz zaman evdekini evde bırakmanız gerekiyor. Dışarıdaki problemleri işe taşımamak gerekiyor. Olmadığında dalgın oluyorsun, emniyeti unutuyorsun, yanlış yapıyorsun.”



CK: Ben Airbus 310 eğitimi için İsviçre'ye gittim. Bir diğer eğitim için de Amsterdam'a gittim. Onun dışında da THY uçaklarında meydana gelen arızaların giderilmesi için yurtdışına çok gitmişliğimiz var tabii.

UTED: Yurtdışı eğitimleriniz sırasında karşılaştığınız, bizimle paylaşmak istediğiniz anılarınız var mı?

CK: Airbus'ın bir tanesi havada motor yakmış. Tek motorla Güney Afrika Cumhuriyeti'nde Johannesburg'a iniyor. Biz buradan motor götüreceğiz. Askeri nakliye uçağı istendi, olmadı. Motoru biz üçe parçaladık, çünkü uçağa sığmıyor. Üç parça halinde yüklendi, götürdük. Gerekli diğer alet hırdavat ile birlikte gittik. Bize bir hangar verdiler. O motor değiştirme işinin orada büyük bir merak uyandırdığını, bu işi nasıl yapacağımızı merak ettiklerini gördük. Tabi orada bulunanlar da Afrikalılar değil; İngiliz, Alman vs. Yanan motoru indirdik, yeni motoru monte ettik ve gerekli testleri yaptıktan sonra geri geldik. Gerçekten çok fiykalı bir durum olmuştur...

ŞK: 6 yıl 7 ay Tayland'da Bangkok'ta kaldım ben de. Airbus 340'lar yeni çıkmıştı. THY onun ilk alıcılarından ve ilk uçuranlarındandı. Yeni bir teknoloji, yeni bir uçak. Uzak Doğu seferleri yapılıyor. Ben de bizim uçakların bakımlarını yapıyorum. Oradayken başka ülkelerin çalışanları yardım isterlerdi, onlara yardım ederdim. Hatta evdeyken bile arar, bilgi alırlardı. Ben de onların takım ve

malzemelerinden istifade ederdim. Çok iyi bir ilişkimiz vardı. Çok da rahat bir dönem oldu benim için, tek başımaydım ve ne sorun olursa olsun çözebiliyordum.

UTED: Bu arada evlendiniz, çocuk çocuğa karıştınız. İş yaşamınızın ev yaşamına yansımaları nasıl oldu? Anlatır mısınız?

ŞK: Eşim de THY'de memurdu. O normal mesai yapıyordu. Benim vardiya olduğu için birbirimizi göremediğimiz dönemler oldu tabii. Ben işten geliyordum, o işe gidiyordu. Böyle devam ettik uzunca bir süre. Çocuğumuza rahmetli annem ve kayınvalidem bakıyordu. Şirketimizin bir diğer iyi tarafı kreşi de vardı. Çocuğu daha sonra oraya vermeye başladık.

CK: Benim de hanımım ilkokul öğretmeni idi, 1980'de evlendim. İzinlerimi eşimin sönestr tatillerine denk düşürmeye çalışırdım. Hep öyle yaptım. Bazen olurdu ki misafir gelmiş, ben gece vardiyasındayım misafirden izin isteyip işe giderdim. “Siz oturun, keyfinize bakın! Ben gidiyorum!” dediğim çok oldu.

UTED: Tüm anlattıklarınızdan şunu çıkarıyorum “İş, her şeyin önünde” gibi, doğru mu anlıyorum?

ŞK: Kesinlikle iş her şeyden önce gelir...

CK: Evet, doğru önce iş gelir.



Gelecekte umutluyum.
Gençler de umarım
hatalarını giderirler,
geçmişten süzülerek gelen
değerlere sahip çıkarlar.
Onlardan da umutluyum.



UTED: İşinizin bir de disiplin gerektiren bir yönü var ki, çok çok önemli. Bu konuda neler söylemek istersiniz?

CK: İşin her şeyden önce geldiğini söyledik ya, işe gittiğiniz zaman evdeki evde bırakmanız gerekiyor. Dışarıdaki problemleri işe taşımayacaksınız. Olmadığında dalgın oluyorsun, emniyeti unutuyorsun, yanlış yapıyorsun. Onun için dışarıda ne olursa olsun, işe başladığınız zaman sadece işinizi düşünmek zorundasınız. Disiplin çok önemli, bizim işimizin yüzde 99'u disiplindir dersek, abartmış olmayız.

ŞK: Ağabeyime katılıyorum, çünkü neticede can taşıyan bir aracın başındasınız. Mekanik dönemden bahsediyorum, herhangi bir şeyi takmayı unuttunuz gitti. Kazaya sebep olma ihtimali vardı. Kendimizi işimize adapte etmek zorundaydık. Sorunlar olmuyor muydu? Oluyordu tabii, ama öncelik işeydi.

UTED: Hala çalışıyorsunuz, eski ile yeniye karşılaştırıyor musunuz?

ŞK: Yeni sistemde kayıt çok çok önemli. Ne yaptın, ne ettin her şeyi kaydediyorsun. Uçak imalatçısının isteklerinin dışına çıkamıyorsunuz. İnisiyatif kullanma diye bir şey yok. Eskiden böyle değildi. Eskiden usta-çırak ilişkisi vardı, bazı şeyleri tartışabiliydiniz. Ama şimdi buna müsaade edilmiyor. Ne denilirse onu yapmak zorundasınız, onun dışına çıkamazsınız. Her şey tek tek kaydediliyor. Söz konusu belgeler üç yıl saklanır. Herhangi bir şeyde kim ne yapmış ona bakılıyor. Ortaya konan talimatlar, tecrübeler insan emniyeti için, bizler de bunlara uymak zorundayız. Kısacası bir Amerikalı, Avrupalı ne yapıyorsa biz de aynısını yapıyoruz.

UTED: Celal Bey emekli olduktan sonra hayatınızda neler değişti?

CK: 2008'de emekli oldum, emekli olduktan sonra farklı firmalarda yine çalışmaya devam ettim. My Technic'te yaklaşık iki yıl çalıştım, çok da mutluydum. Ama uzaklıktan dolayı her gün 85 kilometre yol git gel, yoruldum ve bıraktım. Onurair'de çalıştım, yaklaşık 5 ay. Sonra MNG'de çalışmaya başladım. Yaklaşık 4 yıl da orada çalıştım, sonra MNG'yi Habom satın aldı. Yaş haddinden Habom'dan emekli olmuş oldum. Yaklaşık üç yıldır da evdeyim, yine boş durmuyorum. Toprakla uğraşmayı çok seviyorum. Doğayı, hayvanları çok seviyorum. Karaburun'da ufak bir bahçem var, hayvanlarım var onlara bakıyorum. Kedilerim, köpeklerim var onlarla zaman geçiriyorum, onların sağlıklarıyla, beslenmesiyle ilgileniyorum.

UTED: Emekli olduktan sonra işinizi özlediğiniz oluyor mu?

CK: Evet, özölüyorsunuz. Bir kere alışkanlıklarınız yine devam



ediyor. Hala sabah altı gibi kalkarım. Her uçak gördüğünüzde dönüp bakıyorsunuz, tanımaya çalışıyorsunuz. O özlem hep devam eder diye düşünüyorum; ama doğayı da çok seviyorum, hayvanlarla ilgilenmek beni mutlu ediyor.

UTED: Şuayyip Bey siz de emekli oldunuz ama hala Turkish Technic'te çalışmaya devam ediyorsunuz. Neler söyleyeceksiniz?

ŞK: Evet, ben de hazırlık yapıyorum. Artık yorulduğumu da hissediyorum. Öncelik olarak dededen kalma Sinop'ta köyde bir evimiz var ahşaptan, onu onarmayı düşünüyorum. Yüz yıllık bir ev, gelecek nesiller de görsün istiyorum. İlk işim bu olacak. Atalarımızın hatırasını yaşatmak istiyoruz.

UTED: Son olarak eklemek istediğiniz varsa buyurun...

CK: Gelecekte umutluyum. Gençler de umarım hatalarını giderirler, geçmişten süzülerek gelen değerlere sahip çıkarlar. Onlardan da umutluyum. İnsanlığın iyi bir yere geleceğine olan inancım, mesleğimiz için de geçerli. Yeter ki herkes elinden gelen gayreti gösterebilir.

ŞK: İyi ki bu işi seçmişim. Tesadüf oldu belki, çok memnunum. Türkiye genelinde doktoru mühendisi de dâhil herkes işinden şikâyet eder, mesleğini önermez. Ben memnunum ve öneriyorum da.

UTED: Bizler de zaman ayırdığınız için, güzel duyularınızı paylaştığınız için, çok teşekkür ediyoruz...



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

HAVACILIKTA STRATEJİK YÖNETİM-1



Havacılık, savunma ve uzay endüstrisinde uygulanan strateji ile diğer endüstrilerde uygulanan strateji çalışmaları, sektörel olarak dış ve iç hususların farklı olması nedeni ile farklılık arz eder.



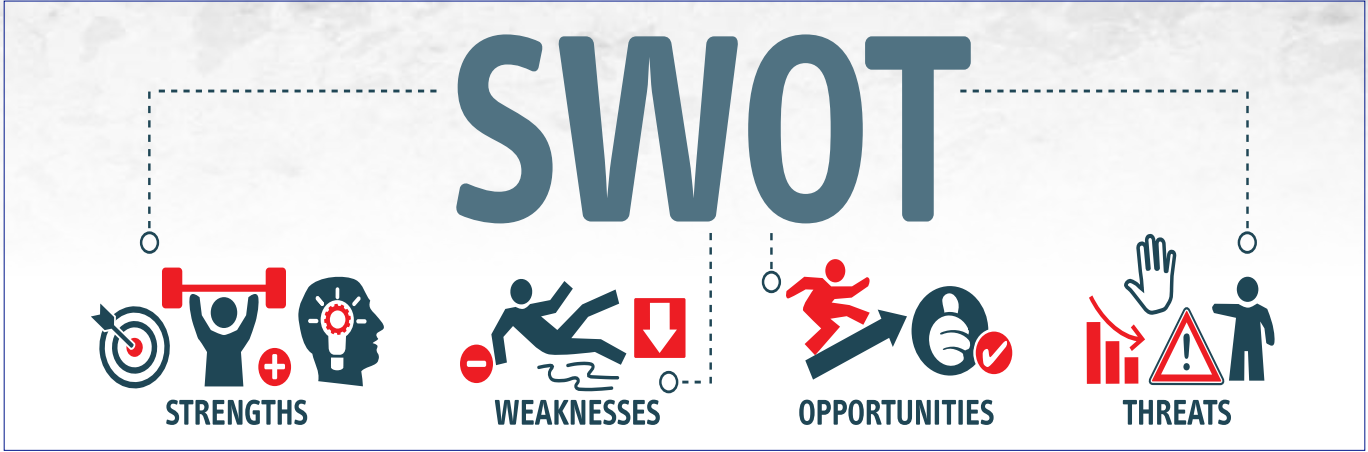
Strateji denince aklımıza ne gelir? Strateji nasıl tanımlanmaktadır, birlikte bakalım:

- Önceden belirlenen bir amaca ulaşmak için tutulan yolların ve uygulanan yöntemlerin tümü
- Bir savaşta amaca ulaşmak için askeri kuvvetleri uygun bir biçimde kullanma sanat ve bilimi.
- Bir ulusun veya uluslar topluluğunun, barış ve savaşta benimsenen politikalara destek vermek amacıyla politik, ekonomik, psikolojik ve askeri güçleri bir arada kullanma bilimi ve sanatı (TDK).

Havacılık, savunma ve uzay endüstrisinde uygulanan strateji ile diğer endüstrilerde uygulanan strateji çalışmaları, sektörel olarak dış ve iç hususların farklı olması nedeni ile farklılık arz

eder. Günümüzün değişen ekonomik şartlarında sürdürülebilir büyümeyi yakalamış şirketlerin genelinde stratejik yönetim uygulamalarına geçiş yapıldığı veya farkında olunmadan bazı stratejilerin uygulanarak sürdürülebilirliğin sağlandığı izlenmektedir.

Sürdürülebilirlik, stratejik yönetim ile mümkün olmaktadır. Stratejik yönetim genelde zorunda olmadıkça benimsenmesi zor olgudur. Müşterinin istekleri arasında ISO9001:2015, IATF 16949, AS9100, AS9110 vb. gibi standartlar var ise bu standartlara uyulması önem arz edeceğinden hepsinde ortak olan aşağıda verilen strateji ile ilişkili madde için çalışmalar başlatılır.



Madde 4.1 Kuruluş ve Bağlamının Anlaşılması: Kuruluş, amacı ve stratejik yönü ile ilgili olan ve kalite yönetim sistemlerinin amaçlanan sonuç-sonuçlarına ulaşabilme yeteneğini etkileyen, iç ve dış hususları tayin etmelidir.

Bu madde ile ilişkili olarak belirlenen iç ve dış hususların mevcut olmaması mümkün değildir. Şirketlerin çalışması gereken; bu hususlar karşılığında şirketin güçlü yönleri, zayıf yönleri, karşılaşılan tehdit ve fırsatların neler olduğunu 'SWOT Çalışması' (Strength, Weaknesses, Opportunities, Threats) ile tespit edilmesini sağlamaktır.

Misyon ve vizyon belirleme

Strateji çalışmaları sırası ile 'misyon' ve 'vizyon'un belirlenmesi. Vizyona erişmek için orta, uzun, kısa vadede stratejik amaç ve taktiklerin belirlenmesi, hedeflerin tespiti ve takibidir. Yazılması oldukça kolay bir sıralama. Önemli olan bu yapının altını doldurabilmektir. Bu yapının dolgusu; 'kültür', 'yetkinlik', 'araçlar' ve 'metod'lardan oluşur.

Misyon tanımına bakacak olursak; görev, amaç, dinsel, bilimsel veya diplomatik bir görev yüklenmiş kimselerden oluşan kurul... Özetle neden varız?

Vizyon tanımına bakacak olursak; ülkü, sağgörü, ileri görüş.. Özetle ne yapmayı istiyoruz?

Misyon ve vizyonu belirledikten sonra Kalite Yönetim Standartları Madde 4.1 kapsamında SWOT analizi yapılır. Mevcut misyon ve vizyon, dış ve iç hususların değişikliklerinde güncellenmelidir. Analiz neticesinde stratejik amaç ve taktikler belirlenir. Her bir amaç ve alt amaçlar için öncelikle uzun vadeli olmak üzere orta ve kısa vadeli stratejik hedefler belirlenir.

Uzun, orta ve kısa vadeli stratejiler

Uzun vadeli hedefler genellikle 15 yıl içindir ve vizyona erişmek için tespit edilir. Orta vadeli hedefler, uzun vadeli hedeflere hizmet eden hedeflerdir ve genellikle 10 yıl içindir. Kısa vadeli hedefler ise genellikle 5 yıl için tespit edilmiş olup orta vadeli hedeflere erişim için kullanılan hedeflerdir. Hedeflere ait performans göstergeleri seçilir ve takip edilir. Stratejik yol haritası ise stratejik hedeflere ulaşım için planlama ve hedeflere erişememe durumunda alınacak aksiyonların belirlenmesi ile oluşturulur.



Yıllık hedefler, kısa vadeli hedeflere erişim her yıl başlamadan hazırlanır ve tüm şirket geneline duyurulur. Yıllık hedeflerin düzenli olarak takibi ve ölçümü gerekir, amaç vizyona erişmek için ne kadar iyi olunduğunu tespit etmektir. Yıllık hedeflerin tespitinde dikkat edilmesi gerekli olan en önemli konu 'SMART' hedefler belirlemektir.

SMART Hedefler

Specific: Belirli
Measurable: Ölçülebilir
Achievable: Başarılabılır
Realistic: Gerçekçi
Timely: Zamanlamalı

ISO9001: 2015 standardı ile bu standart tabanlı diğer standartlarda beklenen sadece şirket genel hedefleri değil aynı zamanda süreç hedeflerinin de belirlenmesidir.

Hedeflerin çok sayıda olması organizasyonu yorar ve takipte zorluklar yaşanır. Bu nedenle yapılacak süreç iyileştirme çalışmaları neticesinde yalın süreç hedeflerinin tespiti ve takibi uygun olacaktır.

En iyi dileklerle...

Referanslar:

- 1-TDK
- 2-ISO9001:2015 Standardı
- 3-ACE Leadership Training Slides - John Papadopoulos-UTC former Cooperate ACE Director.
- 4-Marketing Management - Philip Kotler
- 5-Succesfull business plan-Rhonda Abrams



GÖKADALARIN MERKEZİNDEKİ KARANLIK



İsmet ŞAHİN
Teknik Eğitimci
ismetsahin@uted.org

“

Diğer gökadarlar gibi Samanyolu'nun merkezinde bir kara delik var. Hem de günümüzde gözlemlenen yıldızların oluşturamayacağı büyüklükte bir kara delik. Bu düzeni o oluşturmuştu ve Gökadadaki bütün işleyişin, ahengin ve olayların en temel sebebiydi.

”

Ö

nceki sayılarda gaz atomlarını toplayıp yıldız oluşturmuş, ardından öldürüp beyaz cücelere, nötron yıldızlarına ya da kara deliklere çevirmiştik. Bundan sonra kariyerimize en azından kara delik olarak devam etmeliyiz ve manzarayı daha iyi anlayabilmek için tekil yıldızlardan yükselip sistemlere göz atmalıyız.

Ay'ın Dünya'nın, Dünya'nın da Güneş'in etrafında döndüğünü biliyoruz. Teoriye göre Güneş'in de onu kendine pervane edebilecek güzellikte bir hanımın etrafında dönebileceğini söylemek kimseye mantıksız gelmez. Bu teoriden ilham alan

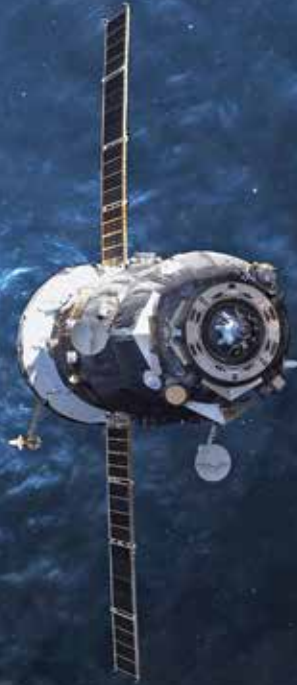
bilim adamları teleskoplarını Gökadamız Samanyolu'nun merkezine çevirdiler. Orda onu merkez yapan bir şeyler olmalıydı. Merkeze yakın yıldızlarda, elektronun protona yakalanmamak için çevresinde çılgın hızlarla döndüğü gibi hareketler izlediler. Merkeze yaklaştıkça yıldızların hareketleri hızlanıyor, uzaklaştıkça yavaşlıyordu. Çok uzun zamandır gökbilimcilerin aklına perçinlenmiş bu soru, merkezdeki yıldız ve ışık yoğunluğu ayrıca Gökadamızdaki mevcut toz bulutu nedeniyle çözülmekten uzak kalacaktı. Teknolojinin git gide keskinleşen gözleri ve kulakları gökbilimcilere de yeni kapılar açtı.



“

İlk bakışta kara deliklerin her şeyi yutup yok eden doyumsuz oburlar olduğu düşünülüyordu; ama bu kişilikleriyle Gökadalar için annelik yaptıkları anlaşıldı.

”



Gökadaların görünmez annesi

Hesaba göre Gökadamızdaki milyarlarca yıldızı kütle çekimle kendine bağlamak için merkezde Güneş'in 4 milyon katı kütleli bir cisim olması gerekiyordu. Ama kızılötesi kameralar olsun, Hubble teleskobunun diğer galaksileri görüntüleyen teknolojisi olsun yetersiz kalacaktı çünkü bir kara delikten söz ediyorduk. İçinden hiç ışık sızdırmazdı ve onu görebilmek imkansızdı. Bilim adamları 'var' diyebilmek için kanıta ihtiyaç duyuyordu. Sonunda gözler işe yaramıyorsa kulakları devreye sokalım diye düşündüler. Kulaklar da işe yaramazdı, çünkü ses dalgaları maddeleri titreştirerek ilerler. Uzayın maddeden yoksun devasa boşluğunda bir metrede

bomba patlasa duyamayız. Sonuç olarak galaksinin merkezinden gelen radyo sinyallerini kaydettiler. Uzayda var olan her cisim kendi dilinde bir şarkı söylüyordu aslında. Sadece şarkıyı duymak meseleydi. Gezegenlerin ve yıldızların yaydığı radyo sinyalleriyle kıyasladılar ve hesaplara uyan kütlede bir cismin radyo sinyalleri olabileceğini kanıtladılar.

Gökadamızın merkezinde bir kara delik vardı. Hem de günümüzde gözlemlenen yıldızların oluşturmayaacağı büyüklükte bir kara delik. Bu düzeni o oluşturmıştı ve Gökadamdaki bütün işleyişin, ahengin ve olayların en temel sebebiydi. Diğer Gökadalara



Madde ve radyasyon püskürtmesinin başka yıldızların doğumuna ön ayak olduğu düşünülüyor. Hali hazırda bir gaz bulutunun içine madde püskürtmesi, zaten kütle çekim etkisiyle kümelenen gazları daha da yoğunlaştırması anlamına geliyor.



bakıldığında hepsinin merkezinde bir kara delik olduğu gözlemlendi. İlk bakışta kara deliklerin her şeyi yutup yok eden doyumsuz oburlar olduğu düşünülüyordu; ama bu kişilikleriyle Gökadalar için annelik yaptıkları anlaşıldı.

Kara deliklerin ardındaki doğum

Büyüklikleri nedeniyle hali hazırda barındırdıkları Gökadaya nispeten daha eski yıldızların kalıntıları olduğu düşünülüyor. Bir teoriye göre antik yıldızların ardında bıraktığı nötron yıldızları, gaz bulutunun içinde çok fazla madde yutarak bu büyüklüğe erişebildi. Kara delikler çok fazla madde tüketirken kutuplarından uzay boşluğuna madde ve radyasyon da püskürtür. Fazla gelen yemeği kusmak gibi düşünebiliriz. Madde ve radyasyon püskürtmesinin başka yıldızların doğumuna ön ayak olduğu düşünülüyor. Hali hazırda bir gaz bulutunun içine madde püskürtmesi, zaten kütle çekim etkisiyle kümelenen gazları daha da yoğunlaştırması anlamına geliyor. Ayrıca radyasyonun atomlara enerji katarak hızlandırması gibi bir özelliği var. Böylece

yıldız doğumunu hızlandırarak, eklediği maddeyle anneliğin de hakkını veriyor.

Özetle, antik yıldızlar kendi çabalarıyla oluşup süpernova ile kara deliklere dönüştükten sonra çevresindeki maddeleri yutmaya, yutarken kutuplarından madde ve radyasyon püskürtmeye ve yeni yıldızlar oluşturup bu yıldızları kendilerine bağlamaya başladılar. Bu hareketin sonucu da bugün evrende gözlemlenen Gökadaların oluşmasıdır. Yani annemiz, milyarlarca diğer yavrusuyla beraber Güneş'imizi de eteğinin ucuna tutuşturmuş, bir şarkı tutturmuş, boş kirlarda dönerek dans etmektedir. Nietzsche'nin bir sözü: "Müziğin sesini duymayanlar, dans edenleri deli sanırlar."

Annemizin milyarlarca yıldır söylediği ve milyarlarca yıldızın dansıyla eşlik ettiği şarkısını henüz duyabildik. Evrende yaşam belirtisi aramanın ve bulmanın ne kadar zor olabileceğini hayalimizde canlandırabiliriz. En azından ilgili bilim adamlarına kolay gelsin diyelim.

45 Ülke
145 Havalimanından
yaptığı uçuşlar ile
Türkiye turizminin
hizmetinde





Erhan İNANÇ
UTED Kurucu Üyesi
erhaninanc@uted.org



FRANKFURT'TA B727 KRİKOLARINI NASIL KAYBETTİK?



Bugün sizlere yaşadığım değişik, trajikomik bir olay anlatacağım. Frankfurt'ta görev yaptığım 1981-1986 yılları arasında bir B727 uçağımız Amsterdam'da (AMS) burun iniş takımındaki NO-GO, bir arıza nedeniyle AOG olmuş. Arızanın giderilmesi için uçağın komple krikoya alınması gerekli, ama AMS'da bu krikolar bulunamadığı için, İstanbul'dan gönderilmek zorunda kalınmış.



O hafta sonunda IST-FRA-AMS-FRA-IST seferini yapan DC-10 uçağımızın FRA'ya inmesini bekliyoruz. İST Harekat'tan FRA İstasyon Şefliği'ne bir teleks gelmiş: "AMS'de AOG olan B727 uçağımızın onarımı için, 3 palet üzerinde B727 gövde/kanat krikoları, gerekli takım ve malzemeler arka kargo kompartımanına yüklenmiştir. Arka kargo kompartımanında FRA'ya inecek bagaj veya yük yoktur, krikoların AMS'ye gitmesi gereklidir" yazıyordu.

FRA İstasyon Şefliği, Frankfurt'ta boşaltma/yükleme işlerini yapan Yer Hizmetleri'ne (FAG) "Uçakta arka kargo kompartımanı kapısı hiç açılmayacak, orada Frankfurt'ta inecek

bir şey yok" diye tembih etmişler. Uçak gate'e yanaşınca ben de Loader'i arka kargoya yanaşırtmadım, kapı hiç açılmadı. FRA yolcularının indirilmesi, transit bakım, yakıt ikmali tamamlanınca uçak AMS seferi için kalktı.

Yarım saat kadar sonra apronda olan teknik ofisteki telefonum çaldı, istasyon şefliğimiz, "FRA'da inen yolcularımızın bagajları uçaktan çıkmamış, sen uçağın altındaydın, yolcu bagajlarının indirildiğini gördün mü?" diye bana soruyorlar. Yolcu bagajları benim görevim değil ki, nereden bileyim. "Amsterdam'a gidecek B727 krikoları var diye arka kargo kapısını açtırmadım, ön kargodan ne indiyse odur, çıkmadığına



“

Yükleme programında uçağın arka kargo kompartımanına yüklenmesi gereken krikolar, İstanbul Yer Hizmetleri tarafından, ön kompartımana, öne yüklenmesi gereken FRA yolcu bagajları da arka kargoya yüklenmişlerdi ve IST Harekâtın yapılan bu hatadan haberleri yoktu, zira yüklemeyi fiziki olarak takip etmemişlerdi.

”

göre IST’de yüklenmesi unutulmuş olabilir” dedim. IST’e de sormuşlar, “Bagajlar kesinlikle burada kalmadı, uçağın ön kargosuna yüklendi” demişler.

Eee, FRA’da inen yolcularının bavulları nerede?

Aradan 1 saat geçtikten sonra AMS telefonla arayıp, “Uçağın arka kargosundan FRA yolcularının bagajları çıktı, herhalde indirmeyi unuttunuz. Ama, esas beklediğimiz B727 krikoları çıkmadı, acaba krikolar FRA’da mı indirildi?” diye soruyorlar. Haydaaa!... Frankfurt’ta inen yolcularımızın bagajları Amsterdam’da bulunmuştu ama bu defa arka kargo kompartımanına yüklendiği belirtilen 3 palet üzerindeki 727 krikoları kaybolmuştu.

Ön kargoda olması gereken FRA yolcularının bagajları, Amsterdam’da arka kargo kompartımanında bulunmuş, onlar tekrar uçağa yüklenecek ve FRA’ya gönderilecekmiş, bizden de kayıp olan B727 krikolarını bulmamızı istiyorlar. Onarım için IST’den gelen teknisyenler, “Krikolar olmadan onarımı yapamayız” demişler. Zaten AMS’de 727 krikosu temin edilemediği için IST’ten gönderilmişlerdi.

IST Harekât’a tekrar sorulduğunda onlar ısrarla “Biz krikoları arka kargo kompartımanına yüklemiştik” derken; AMS, “Arka kompartımandan krikolar değil, FRA yolcularının bagajları çıktı, krikolar uçağın hiçbir kargo kompartımanından çıkmadı. Yok!” diyorlar. IST’in verdiği bilginin aksine krikoların arka değil, ön kargo kompartımanına yüklendiği anlaşılıyordu ama nerede olabilirler? Durum tam bir skandal.

“Krikolar acaba ön kargoda idi ve burada indirilmiş olabilir mi?” diye, ben, FRA İstasyon memuru Esen, kargo bölümünden Yavuz Falay’la FAG’nin kargo deposuna gittik. Depo sorumlusuna “Bizim bu sabah IST’ten gelip AMS’ye giden DC-10 uçağının kargo kompartımanlarından indirilip de depoya konan bir şey var mı?” diye sorduk. Depo sorumlusu elindeki kayıtlara bakarken bizim uçağın yükleme formeni geldi ve sorumluya bir bilgi notu verdi. Sorumlu kişi aldığı nota bakınca “Aaa! Sizin uçağın ön kargosundan indirilmiş ve ne olduğu bilinmediği için depoya kaldırdığımız 3 palet yük var. Bunlar sizin aradığınız şeyler olabilir mi?” diye sordu. “Olabilir, şunlara hemen bakalım” deyip formenle depoya girdik. Depo denilen yer, hangar büyüklüğünde devasa bir yer. Sorumlu bize yerden 15 metre kadar yükseklikte, önü tel örgüyle kapalı bir rafı gösteriyor ki, aşağıdan içinde ne olduğu görülemiyor. Nasrettin Hoca fıkrasındaki gibi, acaba kaybettiğimiz eşeği bulmuş muyduk?

Formen’e “Buradan paletlerin üzerinde ne var göremiyoruz, ya bizi oraya çıkarın ya da oradan yere indirin, yükün olduğunu görelim” dedik. Adam otomatik kaldırma/indirme sistemini çalıştırarak paletlerden birisini yere indirdi. Ooo! İşte aradığımız 727 krikolarından birisi demonte halde, palete bağlı olarak duruyor. “Tamam aradığımızı bulduk! Paletlerin hepsini yere indirin!” dedik, indirdiler. IST’in ısrarla “Arka kompartımanına yükledik!” dediği krikoları FAG yer hizmetleri, uçağın ön kargo kompartımanından indirmişler, ellerindeki boşaltma raporuna da ön kargo kompartımanından indirildiği yazıyor.

“

Skandal nedeniyle B727'nin onarımı 2 gün gecikmiş, FRA yolcuları 5-6 saat havalimanında bavullarının AMS'den gelmesini beklemişler, krikolar ilave bir masrafla FRA'dan AMS'ye TIR'la yollanmışlardı.

”

Zaten, arka kompartımanın kapısının FRA'da hiç açılmadığına ben şahidim, oradan indirilmiş olamaz. Açtırmadığımız arka kargoda kompartımanında bulunan FRA yolcularımızın bagajları da FRA'da indirilmemiş ve AMS'ye uçmuştu. Bu sırada yolcular kayıp bagaj formları dolduruyor ve haklı olarak homurdanıyorlardı. Rezaletin son perdesi. İndirilen paletlerin üzerlerinde 'destination bilgisi' yazmadığı için kural gereği 'meçhul yük' adı altında depoya kaldırılmış, zaten birkaç saat sonra İstasyon Şefliğimize resmen bilgi vereceklermiş.

AOG olan B727'yi onarmak için Amsterdam'a giden teknisyenlerimiz mecburen otele alınmışlar. Şimdi bu 3 paletin acilen AMS'ye gitmesi ve 727'nin faal edilmesi lazım ama, FRA'dan AMS'a palet yüklenebilecek bir kargo seferi olmadığı için, saatler sonra mecburen bir TIR kiralanarak, gümrük işlemleri yapıp ancak akşam saatlerinde kara yoluyla AMS'ye doğru yola çıkarıldılar. IST-FRA yolcularının AMS'de indirilip, orada tekrar uçağa yüklenen bagajları da 5 saat sonra aynı uçakla FRA'ya geldi. Havalimanında saatlerce bagajlarını bekleyen yolcuların haklı şikayetleri ayyuka çıktı. Havalimanında bekleyenlerin bagajları kendilerine teslim edilirken, ayrılanların bagajları özel kargo şirketi ile adreslerine yollandı. Kaybettiklerimizi saatler sonra bulmuştuk ama İstanbul Harekâtı verdiği yanlış bir bilgi yüzünden yaşananlar gerçek bir skandala dönüştü.

IST Harekat ve Yer Hizmetleri'nin hatası

IST Harekat ve Yer Hizmetleri şirketi tarafından yapılan hata şuydu: Harekâtın yapıp yükleme şirketine verdiği yükleme programında uçağın arka kargo kompartımanına yüklenmesi gereken krikolar, İstanbul Yer Hizmetleri tarafından, ön kompartımana, öne yüklenmesi gereken FRA yolcu bagajları da arka kargoya yüklenmişlerdi ve IST Harekâtın yapılan bu hatadan haberleri yoktu, zira yüklemeyi fiziki olarak takip etmemişlerdi, ellerindeki yükleme programına bakarak ısrarla ve hâlâ, “Krikoları taşıyan paletler arka kargoya yüklendiler” demeye devam ediyorlardı. Biz de IST Harekâtın teleks bilgisine uyararak, FRA'da arka kargo kompartımanını açtırmamış ve

yanlışlıkla krikoların FRA'da inmesini sözde önlemistik(!). IST'deki Yer Hizmetleri şirketinin yükleme personeli bu hatayı nasıl yapmışlardı? Eğitim eksikliği mi, sistem eksikliği mi, disiplinsizlik mi, boşvercilik mi?

FRA'da göreve başladığımda apronda araç kullanmak için 'havalimanı ehliyeti' almam gerekiyordu. FAG Eğitim Tesisleri'nde bir gün teorik, ertesi günü pratik eğitim almış, arkadan da sınava girmiştim. Dersler Almanca, isteyene İngilizce olarak veriliyordu. Teorik eğitimin yapıldığı binada FAG Yer Hizmetleri şirketinin boşaltma/yükleme işi için işe aldığı yeni kişileri tam 6 ay süreyle önce teorik, sonra da uçak başında, eğitmenler nezaretinde uygulamalı pratik

eğitimden geçirildiklerini, bu süreçte maaşlarının tam ödendiğini, eğitim sonrası sınavı kazananları

kalıcı olarak işe başlattıklarını, başarılı olmayanlara da “Güle güle!” dediklerini öğrenmiş ve çok şaşırmıştım.

Bizim yer hizmetlerine yeni alınan yükleme işçilerinin ne kadar süre ile eğitildiklerini öğrenememiştik. :)

Aradan 30 küsur yıl geçmiş, umarım bu konuda bazı şeyler değişmiştir. 29 Ekim 2018 günü İstanbul 3'üncü Havalimanı açılışı yapılacak. Kim bilir bazı yolcuların bavulları nerelere uçacaklar?

Sistem hatası mı, adam sendecilik mi?

Tabii, FRA istasyonunun da bir kabahati vardı. Ne istasyon, ne de kargo memuru, uçağın kargo kompartımanları boşaltılırken, ön kargo kompartımanına yüklenmiş krikoların indirildiğini ama FRA yolcularının bagajlarının uçakta kaldığını izlememişlerdi. (Sistem hatası mı, adam sendecilik mi?) Sonuçta, 6-7 kişilik teknik ekip AMS'de otele alınmışlar, bu skandal nedeniyle B727'nin onarımı 2 gün gecikmiş, FRA yolcuları 5-6 saat havalimanında bavullarının AMS'den gelmesini beklemişler, krikolar ilave bir masrafla FRA'dan AMS'yew TIR'la yollanmışlardı. Acaba bu olayın yarattığı prestij ve maddi kayıpların faturası çıkarılmış mıydı?

FRA İstasyon ile IST Harekat bu konuda karşılıklı olarak günlerce yazışıp bağırıştılar ama ilgililer ve sistem bu skandal olaydan bir Karadeniz fıkrasında olduğu gibi “Ha bu bağa bi ders olsun” diyerek ders almışlar mıydı? Bilemiyorum.



Siz istediniz, biz geliyoruz!

Antalya Havalimanı'nda da hizmetinizdeyiz.

Galley Equipment Shop

Oxygen Shop

Wheel&Brake Shop

Fire Extinguisher Shop

Slide Shop

Battery Shop

NDT Shop

Başka bir arzunuz?





AVRUPA UÇUŞ TRAFİĞİNDE REKOR



2018'in haziran, temmuz, ağustos aylarında Avrupa havaalanlarından toplam 3.2 milyon uçuş düzenlenirken, veriler kapasite sorunları, hava şartları ve grevlere karşın Avrupa uçuş trafiğinin Ocak-Ağustos 2018 döneminde 7.4 milyon uçuşla yüzde 3.5 oranında büyüme gösterdiğini ortaya koyuyor.



Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı Eurocontrol, 2018 Yaz Dönemi Şebeke Raporu'nu yayımladı. Haziran, temmuz ve ağustos aylarındaki uçuş trafiğini ve gecikmelere ilişkin verilerin açıklandığı Eurocontrol Raporu'na göre; 31 Ağustos 2018 Cuma günü, 36 bin 966 uçuşla Avrupa'da bugüne kadar kaydedilmiş en yoğun uçuş trafiği gerçekleşti.

Raporda 28, 29 ve 30 Ağustos 2018 tarihlerinin Avrupa'daki uçuş trafiğinin en yoğun olduğu hafta içi günler olduğu kaydedilirken, 31 Ağustos'ta ise Avrupa genelinde yapılan 36 bin 966 uçuş ile bugüne kadar bir günde gerçekleştirilen en fazla uçuş sayısı olarak tarihe geçti.

2018 Yaz Dönemi Şebeke Raporu'na göre; haziran, temmuz, ağustos aylarında her ay 1 milyonun üzerinde uçuş gerçekleştirilerek üç aylık dönemde Avrupa havaalanlarından toplam 3.2 milyon uçuş düzenlendi. Yaz sezonunda, uçuşlardaki gecikmelerin yüzde 115 arttığı ve bu gecikmelerin toplam 10,6 milyon dakika olduğu belirtildi. Bu üç aya ilişkin gecikme oranları ve sürelerinin detaylı olarak verildiği raporda, 2018 yaz döneminde yaşanan gecikmelerin yüzde 61'inin havalimanı kapasite sorunlarından, yüzde 30'unun hava şartlarından ve yüzde 9'unun grev ve beklenmedik olaylardan kaynaklandığı açıklandı.

Ağustosta gecikmeler yüzde 107 arttı

Ağustos ayı boyunca gerçekleştirilen 1.1 milyon uçuş ile 2017

yılının ağustos ayına göre yüzde 3.5 artış gerçekleşti. Bu uçuşların yüzde 19'unda uçuşlar gecikmeli gerçekleştirilirken gecikmelerin toplam süresi 3 milyon dakika olurken, geçtiğimiz yıl ağustos ayına göre gecikmelerde yüzde 107 gibi çok yüksek bir artış yaşandı. Bu gecikmelerin yüzde 46'sının 15 dakikadan fazla gecikme yaşanan uçuşlar olarak kaydedildi. Hat bazında ise ağustos ayında her bir uçuş için ortalama gecikme süresi, geçen sene kaydedilen 1.4 dakikayı ikiye katlayarak 2.9 dakika olarak hesaplandı. Bu gecikmelerin yüzde 2'si Havaalanı kapasite ve personel kaynaklı olurken, hava şartları yüzde 35, grevler ve istenmeyen olaylar da yüzde 3.3 oranında etkili oldu.

Avrupa uçak trafiğinde büyüme

Ocak-Ağustos 2018 dönemine ilişkin de rakamların verildiği raporda, söz konusu dönemde toplam 7.4 milyon uçuşla Avrupa uçak trafiğinin yüzde 3.5 oranında büyüdüğü açıklandı. Sekiz aylık dönemde uçuşlarda toplam 15.3 milyon dakika gecikme yaşanarak geçen seneye göre uçuşlar yüzde 120 daha fazla gecikmeli gerçekleşti. Bu dönemde 2.05 dakika olan uçuş başına gecikme süresi AB hedefi olan 0.5 dakika hedefini fazlasıyla aştı.

Rapor verilerine göre; 2018 yılı ocak-ağustos dönemlerinde uçuşlarda yaşanan gecikmelerin yüzde 56'sı kapasite sorunlarından, yüzde 29'u hava şartlarından ve yüzde 15'i de grev gibi olaylar nedeniyle yaşandı.

Kaynak: shgm.gov.tr



2018 yaz döneminde yaşanan gecikmelerin yüzde 61'i havalimanı kapasite sorunlarından, yüzde 30'u hava şartlarından ve yüzde 9'u da grev ve beklenmedik olaylardan kaynaklandı.



**A350 XWB
BİNLERCE
İNOVASYONA
İMZA ATTI.
A330NEO GİBİ.**





WE MAKE IT *FLY*

A330neo, ezber bozan A350 XWB ile pek çok inovasyonu paylaşmaktadır ve kendi kategorisindeki diğer uçaklara kıyasla yüzde 25 yakıt tasarrufu sağlamaktadır. İki uçak da ortak Tip uzmanlığından yararlanmakta bu da pilot eğitim maliyetlerini önemli ölçüde azaltmaktadır. Bunlara ek olarak, yolcu konfor ve refahında yeni bir standart oluşturan özel tasarım Airspace kabinleri ile donatılabilmektedirler.

Innovation. We make it fly.

AIRBUS



“Telli turnam gibi çıktın yuvadan,
Dedi o saklar, kötü gözden yaradan,
Dedim saklar, kötü gözden yaradan,

Yine akşam oldu ezan sesi var,
Bülbüllerin güle karşı yeisi var,
Bülbüllerin güle karşı yeisi var,

O yavrumun benden gayri nesi var,
O yavrumun benden gayri nesi var,
Ağla annem, ağlamanın yeridir,
Tayyareden düşen oğul Fethi'dir.”



‘FETHİYE’DE YAŞAYAN ÖLÜMSÜZ KAHRAMAN...

Tayyareci Mehmet Fethi Bey

“

Osmanlı Hava Kuvvetlerinde gösterdiği başarılı çalışmalarla gümüş
liyakat ödülü verilen Türk havacılık tarihinin ilk şehidi tayyareci
Mehmet Fethi Bey, 27 yıllık kısa ömrüne karşın Türk havacılık
tarihinde bıraktığı izlerle aradan geçen bir asra karşın, ölümsüz bir
kahraman olarak kalplerdeki yerini koruyor.

”

Yan sayfada gördüğünüz bu sözler Sebilci Hafız Hüseyin Efendi'nin Osmanlı Devleti askeri 'Tayyareci Fethi Bey' için söylediği bir şarkının sözleri... Adına şiirler yazılan, şarkılar söylenen Mehmet Fethi Bey, 1914 yılında şehit olan Türk havacılık tarihinin ilk şehit tayyare pilotu... O tarihimizdeki ilk pilot değil... Ancak onu diğerlerinden ayıran birkaç özelliği var... Havacılık tarihimizdeki ilk pilotlardan

Fethi Bey, Osmanlı Hava Kuvvetleri'nde gece uçuşu yapan ilk pilot olarak bilinir. Yine 30 Kasım 1913 tarihinde Fransız 'Deperdussin' modeli iki kişilik 'Osmanlı' adlı uçakla Kadın Hakları Koruma Cemiyeti kurucularından Şevket Paşa'nın kızı Belkıs Şevket Hanım'a eşlik eder. Bu uçuş, ilk kez hava aracına binen ilk Türk kadınına eşlik etmesi açısından havacılık tarihi açısından önemlidir ve onu bu alanda ilk pilot yapar.



Pilot Yüzbaşı Fethi bey (solda), 1911 yılında İngiltere'deki Bristol Uçak Fabrikası'nda pilotluk eğitimi sırasında...

Bahriyeden semaya...

Tam doğum tarihi bilinmemekle birlikte yüzbaşı hava pilotu Fethi Bey, 1887 yılında İstanbul'da Beyoğlu'na bağlı bir mahalle olan Ayazpaşa'da dünyaya gelir. Çocukluğu ve gençliği burada geçer. İlkokulu Firuzağa İlkokulu'nda, ortaokulu ise Salıpazarı Fevziye Ortaokulu'nda bitirir. Osmanlı Devleti'nde bahriyeli asker olmak, imparatorluğun son 300 yılında önemli ve prestijli bir meslekti. Fethi'nin de hayali emekli bir deniz albayı olan dedesi Kara Emin Bey gibi asker olmaktı. Bu hayalini gerçekleştirmek için 1901 yılında, o dönemde Osmanlı donanmasına bahriye subayı yetiştiren, bugünkü adıyla 'Deniz Harp Okulu' ve 'Deniz Lisesi'nin çekirdeğini oluşturan 'Bahriye Mektebi'ne girer. Çarkçı Ameliyat Mektebi'nde başarılı bir eğitimin ardından 1904 yılında 'çarkçı teğmen' olarak mezun olur ve Osmanlı Donanması'nda görev alan yetenekli bir deniz subayı olur. Fethi Bey, mesleğine aşık bir bahriyeliydi, dört yıl içinde üsteğmenliğe terfi eder. Osmanlı donanmasında farklı görevleri yapmaktan imtina etmez. Önce Hamidiye Kruvazörü'nde, ardından 1911 yılında Osmanlı ordusuna bağlı silah tamir fabrikasında görev yapar. Fethi Bey, kendini bu meslekte daha da başarılı kılmak, çağın tüm teknolojik imkanlarıyla donatmak için her türlü girişimde bulunuyordu. Bunun için de yurtiçinde aldığı eğitimlerle yetinmiyor, meslekte uzmanlaşmak adına yurt dışında da eğitim almak için adım atıyordu.

Osmanlı Devleti'nde yurtdışındaki gelişmelere paralel olarak Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin güçlendirilmesine yönelik çok hızlı adımlar atılır. 1908 yılında İstanbul'a tayyareler getirilir. Havacılığa yönelik atılan adımlar sonucunda, Osmanlı Devleti, kısa bir süre içinde havacılıkta etkin konuma gelen ülkeler arasında yer alır. Hava aracı ve teçhizatların yanı sıra tayyareleri uçuracak pilotların yetiştirilmesi de önem taşımaktadır. Bu konuda adımlar atılır ve Osmanlı ordusu içinde yer alan bazı askerler yurtdışına gönderilerek pilotluk eğitimi almaları sağlanır. Balkan Savaşı'nın emareleri ortaya çıkınca Osmanlı Devleti'nin hem uçak ihtiyacı hem de pilot ihtiyacı artar. İşte yüzbaşı Fethi Bey de Osmanlı Devleti'nin yurtdışına pilotluk eğitimi için gönderdiği isimler arasında yer alır.

İngiltere'de tayyare pilotluğu eğitimi

Yaşadığı dönemde yeni yeni gelişen havacılık alanı üsteğmen Fethi Bey'in de dikkatini çekmişti. Havacılıktaki gelişmeler onu daha da heyecanlandırmış, hiç vakit kaybetmeden bu alanda yapılabilecek ne varsa yapmaya can atıyordu. Bunun için de attığı ilk adım, Osmanlı Donanması'nın izniyle yurtdışında eğitim almaktı. 20 Temmuz 1912 tarihinde yeni hayalini gerçekleştirmek için İngiltere'ye gitti ve birkaç ay süresince Bristol Uçak Fabrikası'nda tayyare pilotluğu eğitimi aldı. O dönemde patlak veren Balkan Savaşı'yla birlikte alelacele İngiltere'deki pilotluk eğitimini yarıda keserek 9 Ekim 1912

“

Balkan Savaşı'ndaki pilotluk başarısı ve gözlemci olarak oynadığı kritik roller sayesinde kendisine gümüş liyakat madalyası verilir.

”

tarihinde yurda dönüş yaptı. Eğitimlerini tamamlayamayan diğer pilot arkadaşlarıyla birlikte Yeşilköy Tayare Mektebi'nden pilot brövesini alır. Osmanlı Hava Kuvvetleri'nin gelişiminde aktif görevlerde bulunur. Yeni uçaklar satın alınır. Balkan Savaşı'nda savaş pilotu olarak görev yapan ilk sekiz pilotun içinde bizzat kendisi de vardır. Trakya bölgesi civarında keşifler yaparak ordu için kritik roller üstlenerek Çatalca Muharebesi'nin kazanılmasına katkı yapar. Balkan Savaşı'ndaki pilotluk başarısı ve gözlemci olarak oynadığı kritik roller sayesinde kendisine gümüş liyakat madalyası verilir. Havacılıkta ustalaşan Fethi Bey, hünerlerini sadece savaş meydanında değil, İstanbul'da havacılığa yönelik düzenlenen çeşitli gösteri uçuşlarında da gösterir.

Türk havacılık tarihindeki ilk gece uçuşunu gerçekleştiren kişidir Fethi Bey. Şubat 1913 tarihinde yaptığı bu başarılı uçuşla birlikte kendisine gümüş liyakat ödülü verilir. Gösterdiği üstün başarıların ardından, 20 Ocak 1914 tarihinde Osmanlı Hava Kuvvetleri'nde yüzbaşı olarak terfi eder.

İstanbul - İskenderiye seferinde

Tayyareci yüzbaşı Fethi Bey, 1907 yılından talihsiz kazanın gerçekleştiği 1914 yılına kadar Osmanlı Hava Kuvvetleri'nde görev almış, Osmanlı Devleti'nin ilk pilotlarından biriydi. Gözlemci sıfatıyla uçakta ona eşlik eden yardımcısı tayyareci



Fethi Bey, 1911 yılındaki Balkan Harbi'nde bir Osmanlı uçağı içinde bulunuyor.



Fransa ve İtalya silahlı kuvvetleri'nden sonra 1912 yılında Britanya ve Osmanlı İmparatorlukları'nın da kullanmaya başladığı iki kişilik 'Bleriot XI/B' tipi tayyare.

üsteğmen Sadık Bey ile birlikte İstanbul'dan Kahire'ye gitmek üzere, 'Muavenet-i Milliye' isimli tayyareye binmişlerdi. Fransa ve İtalya silahlı kuvvetleri'nden sonra 1912 yılında Britanya ve Osmanlı İmparatorlukları'nın da kullanmaya başladığı iki kişilik 'Bleriot XI/B' tipi tayyare ile yapacakları uçuşun güzergahı, birkaç etaptan oluşur. 1. Dünya Savaşı öncesi dünyada gerilimin had safhada olduğu bir dönemde, hedefleri İstanbul'dan başlayıp Konya-Ulukışla-Adana-Humus-Şam üzerinden İskenderiye'ye gözlem uçuşları gerçekleştirmektir. 8 Şubat tarihinde İstanbul'dan yola çıkar Fethi Bey. Henüz 27 yaşında, hayatının baharındadır. 3 Mart 1914 tarihinde, dönemin Osmanlı toprağı olan, bugün Suriye'nin başkenti Şam yakınlarında bulunan Taberiye ilçesinin Şimiriye semalarına geldiğinde, uçuşta bir terslik olur ve kısa bir süre içinde tayyaresi düşer... Osmanlı Hava Kuvvetleri, ilk hava şehidini verir ve tayyareci yüzbaşı Fethi Bey, yardımcısı tayyareci üsteğmen Sadık Bey ile birlikte şehit olan ilk Türk hava pilotu olarak havacılık tarihine geçer. Osmanlı Devleti için umut vaat ededen Fethi ve Sadık Bey'in ölüm haberi duyulduğunda, tüm yurttaki büyük bir üzüntü yaşanır. Gençlik yaşta şehit olan milli kahraman Fethi Bey için şiirler yazılır, ağlılar yakılır...

Faruk Nafiz Çamlıbel ile birlikte 'Onuncu Yıl Marşı'nı yazan Cumhuriyet Dönemi şairlerinden, Türk edebiyatının önemli isimlerinden biri olan Behçet Kemal Çağlar da, Fethi Bey'in şehit oluşunun üzerinden onlarca yıl sonra havacılık tarihimizin ilk şehit pilotunu unutmaz ...

***" 'Aslan uçu' diye söylenir methi;
Bu kutsal toprağın çocuğu Fethi.
Kahrolur darbanla elbet her zaman
Olursa bakış yan ve maksat eğri;
Bak! Fethiye oldu sayende Meğri,
Kartalım! Gölgende hürdür bu vatan."***

'Fethiye'de yaşayan hatıra

Behçet Kemal Çağlar'ın Fethi Bey için kaleme aldığı duygulu şiir; ölümünün üzerinden bir asır geçmiş olsa da, havacılık kahramanını bugünkü nesillere etkili bir şekilde tanıtır... Hatırası zaman içinde yurdun her tarafında yaşatılır. Şehit olmasından 20 yıl sonra Cumhuriyetin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk de, tayyareci Fethi'yi unutmaz. Ölümünden duyduğu üzüntü sonucunda o dönem adı 'Meğri' olarak bilinen Muğla'nın ilçesinde yaşayan bölge halkının da isteğiyle Fethi Bey'in ismini yaşatmak ve onu ölümsüzleştirmek için 1934 yılında 'Fethiye' isminin verilmesini sağlar. Yine bugün Fethiye'de bulunan antik tiyatrunun karşısında yer alan parkın içinde de, Dr.Yük.Müh.Alb. Ali İlhan Özdilek ve heykeltıraş ressam Onur Uslu tarafından tayyareci şehit Fethi Bey için yapılmış 10 metre boyunda bir büst yer alıyor.

Şam yakınlarında bulunan Taberiye yakınlarında gerçekleşen uçak kazasında ölen havacı pilot Yüzbaşı Fethi ile Üsteğmen Sadık'ın mezarları Şam'da Selahhatin Eyyubi Türbesi haziresinde bulunuyor.



ŞEHİT FETHİ BEY PARKI

Fethiye’de Yüzbaşı Tayyareci Fethi Bey’in adına yapılan parktaki heykelinin yanına, şehit olduğu uçağın aslına uygun olarak yapılan benzeri yerleştirildi.

‘Kara Kartal’ın doğuşu...

Tayyareci yüzbaşı Fethi Bey, askerdi kuşkusuz. Havada tayyare pilotluğu, yerde ise otomobil ve bisiklete binmekten hoşlanırdı. Ancak onu farklı kılan bir başka yönü, spora olan merakıydı. Bugün tarihi 113 yılı bulan ‘Kara Kartal’ın doğuşuna bizzat katkı sunan bir spor aşığıydı. Başta Ahmet ve Mehmet Ali Fetgeri kardeşlerle birlikte Beşiktaş Jimnastik Kulübü’nün kuruluşunu yapmış, aralarında deniz albayı, öğretmen, yazar, kadızade, milletvekili, seryaver, büyükelçi, süvari gibi farklı meslek gruplarından olan 22 kişi arasında yer alan tek tayyare pilotu idi.

Bugün Fethi Bey’in kabri, şehit olduğu eski Osmanlı topraklarında bulunuyor. Suriye’nin başkenti Şam’ın yakınlarında bulunan Selahattin Eyyubi Türbesi’nde yardımcıları Sadık Bey ve Nuri Bey ile yan yana yer aldığı mezarı başında yazan “El Fatiha... Osmanlı Ordusunun ilâ-i misâli için Mısır’ a gitmek üzere İstanbul’dan teyrân ederek tesâdüf eylediği muhalefet-i havadan dolayı bu noktada sukût eden Muavenet-i Milliye tayyaresinin süvarileri şehit fedâkar yüzbaşı Fethi ve Mülâzım-ı Evvel Sadık Bey’lerin ruhuna...” yazısı, aradan yüzyıllar geçse de, onun kişisel hikayesine olduğu kadar Türk havacılık tarihine de ışık tutmaya devam ediyor. İlk havacı şehidimizin ardından uğruna söylenen ağıtlar ise, dün olduğu gibi bugün de kulaklarımızda yankılanır...

“..."

**O yavrumun benden gayri nesi var,
O yavrumun benden gayri nesi var,
Ağla annem, ağlamanın yeridir,
Tayyareden düşen oğul Fethi’dir.”**

“

Yüzbaşı Fethi Bey Osmanlı Devleti’nin yurtdışına pilotluk eğitimi için gönderdiği isimler arasında yer alır.

”



Fotoğraf: www.https://turkishtech.com'dan alınmıştır.



‘MÜHENDİSLİK HARİKASI’

“

Birçok uçak bakım teknisyeninin başına gelen şeylerden birisi aslında. Bir parçanın, komponentin sökümü ya da takımı esnasında bazı zorluklar gündeme gelebiliyor. Daha önemlisi ise bunu tasarlayan mühendis bu parçanın hangi kısmını oluşturuyor? Mühendisler bunu hesap ederken sadece malzeme cinsi, pazar fiyatı ve uygunluğunu mu hesaplıyor? Bu sayıda bunları ele alacağım.

”

Komponent, parça üreten şirkette / firmada görevli olan mühendisler kurum içi ya da müşteri aracılığıyla gelen talep üzerine kalıcı çözüm üretmesiyle süreç başlamaktadır. Yeni olan ya da olmayan bir komponent, parça ile ilgili işlemler yapılırken çeşitli konular konuşulur ve üzerinde durulacak detaylar da bulunmaktadır. Ama bunların en önemli etkenlerinden birisi de tasarımıdır. Tasarım ofisi mühendislerinin inovatif, yenilikçi, özgün ve yaratıcı olması o parçanın malzeme cinsi, malzeme sınıfı, ağırlığı, maliyeti, kullanım miktarı ve parça tedarikinin bir tık ötesinde bir konu olsa da büyük bir öneme sahip olduğunu

dile getirebiliriz. Hatta ve hatta konu ile ilgili olarak rastlamış olduğum bir anımı sizlerle paylaşmak istiyorum.

“Geçtiğimiz günlerde ekim ayının ilk haftası, hava oldukça güzel. Airbus A319’da LH 1 ve RH 1 (sol 1 ve sağ 1 kapı bölgesi) girişlerindeki panelin sökümü için 3 arkadaş iş almıştık. Uçaklarda en çok kullanılan bölgelerden birinde bulunan panel, bulunduğu konumdan dolayı üzerine su gelebilen ve ayak basılan bir bölge olduğundan dolayı dış darbelerle maruz kalmaktadır. Bu sebepten dolayı ilgili atölyesine gönderme maksadı ile söküm işlemine başladık. Lakin bir



Kırmızı ile daire içerisine alınan noktadaki vidadan dolayı coatroom sökümü yapılmıştır.



Malzeme cinsi, sınıfı bakımından sınıfı geçip, tasarımdan da geçmesi konusunda ürün geliştirmesine gidilip, gerekirse revizyon yapılmalı.



sorun vardı. Panelin bir vidası hemen yakınında olan coatroom ile çakışmaktaydı. Tasarımından dolayı LH1 ve RH1 kapı bölgelerinde bulunan panelin bir vidası ön bölgede bulunan coatroom'un altında kaldığını ve coatroom'un sökülmesi gerektiğini fark ettik. Daha sonrasında coatroom'u sökme kararı alıp sökümüne başladık. Coatroom'un üzerindeki vidaları söktükten sonra panel etrafında bulunan bostığı keserek, coatroom ile çakışan bir vidayı da alarak paneli yerinden söküp almayı başardık."

Peki Bu Sorun?

Yazarın 3N'si (Neden? Niçin? Nasıl?)

• Neden?

Panel ve coatroom ile ilgili olarak bakım esnasında teknisyenin faydasına olan zaman, şirketin faydasına olan maddiyat ve zaman faktörü, tasarım mühendislerinin diğer birimlerle ve elde edilen tasarım önerilerini dikkate almamasının nedeni üretimdeki baskı mı?

• Niçin?

Harcanan man/hour (adam/saat) faktörünün hesabını ve kolay söküm takım faktörünün durumunu analiz etmeyen tasarım ofisi, bunun sonuçlarını niçin hesaplamadı?

• Nasıl?

Panel tasarımı yaparken nasıl bir alanda çalışma sergilediniz ve tasarımı yapma esnasında farklılık olsun diye bakım esnasında adam/saat kavramını nasıl hiçe saydınız?

gibi soruları sormadan ve sorgulamadan bu adımı atlamamak gerek diye düşünüyorum. Konu ile alakalı 3N sorgulamasına ait soru ve cevaplarınızı benimle e-mail üzerinden (alisandegirmenciler@uted.org) paylaşmanızı rica ederim.

Sorunun kaynağına incek olursak;

1. Malzeme cinsi, sınıfı bakımından sınıfı geçip tasarımı konusunda ise sınıfta kalmıştır. Çünkü bakım organizasyonunda en hayati durumlardan birisi adam/saat'tir. Bir işin yapılma



Fotoğraf: [www.https://turkishtech.com](https://turkishtech.com)'dan alınmıştır.

“

Bakım organizasyonunda en hayati durumlardan birisi adam/saat'tir. Bir işin yapılma süresi yaklaşık olarak belirlidir.

”

süresi yaklaşık olarak belirlidir. Bu süre zarfında tasarım hatası sebebiyle ekstra zaman kaybı, ekstra adam kaybı yaşanmıştır.

2. Panel için sökülen coatroom da olası bir korozyon (insert kısımlarında), olası bir hasarlanma olduğunu varsayalım. Yapılacak olan işlemde maddi ve zaman kaybına sebebiyet verme durumu oldukça yüksek ihtimaldir.
3. Üretici firma tarafından proses ya da prosedür eksiği olabilir.
4. Çizim yapan mühendisin ya da teknisyenin bilgi eksikliğinin göstergesi olabilir.
5. Oluşan ihtiyaç ya da talebin programlanmasında hata ya da ihmale dayanan nedeni olabilir şeklinde sıralayabiliriz.

Çözülebilir mi?

Öneri ve çözümleme yapacak olursak;

1. Malzeme cinsi, sınıfı bakımından sınıfı geçip, tasarımdan da geçmesi konusunda ürün geliştirmesine gidilip, gerekirse revizyon yapılmalı. Ek olarak ilgili coatroom'un panel sökümünde engel teşkil etmemesi için gereken değişimin sağlanması.

2. Tek yönlü değil çok yönlü düşünmek.

3. Ürünün bir numune üretilip, denenmesi ve feed back (geri dönüş) sağlanması

4. İlgili prosedür, proses, bilgi eksikliği, hata ve ihlal gibi konularda tüm eksikliklerin giderilmesi. Konunun çözümlenmesi ile alakalı eğitim, seminer, mini toplantı, karikatürize edilip bilginin aktarılması gibi çeşitli yöntemler ile ilgili personeli formda tutmak, hatırlatmalarda bulunmak.

5. İlgili tipte büyüme yapılacak ise diğer serilerde bu sorunun ve doğacak olan sorunların önüne geçecek tasarımlar yapmak.

6. Üretmek için üretmek değil; pratik çözüme dayanan, kolay söküp takılabilen sistem ve zemin hazırlamak.

Bu ay ele almış olduğum 'Mühendislik Harikası' isimli yazımda bir takım bilgin ve değerlendirmelerim doğrultusunda paylaşımda bulunup, düşüncelerimi siz okurlarım ile paylaşmak istedim. Sonraki sayıda tekrardan görüşmek üzere. Allah'a emanet olun.

JOIN US FOR AVIATION



Kartaltepe Mah. 2. Namık Kemal Cad. No: 16 Kat: 3 Küçükçekmece / İstanbul
Tel: 0850 888 01 01 www.skyjetavia.com





Koca Saat, Zağanos Paşa Camii ve Külliyesi, Yıldırım Camii ve Külliyesi, Balıkesir Kuvayı Milliye Müzesi, Antandros Antik Kenti, Cunda Adası, Gönen ve Kapıdağı Yarımadası gibi zengin bir tarih, kültür birikimine sahip Balıkesir, doğal güzellikleri, kaplıcaları ve deniz turizmi ile de Türkiye'nin dikkat çeken kentlerinden.





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

Bir Tarih, Kültür ve Turizm Kenti

BALIKESİR



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

“

Balıkesir tarihi boyunca Roma, Bizans, Anadolu Selçuklu, Karesi Beyliği ve Osmanlı İmparatorluğu gibi uygarlıkların sınırları arasında kalmıştır.

”

”

Bir bölümü, Güney Marmara Bölgesi'nde, bir kısmı da Ege Bölgesi'nde yer alan Türkiye'nin en kalabalık 17'nci şehri olan Balıkesir'deyim bu ay. Hem Marmara hem de Ege Denizi'ne kıyısı olan Balıkesir, Cunda, Ayvalık, Altınoluk, Avşa Adası gibi ünlü tatil beldelerine de ev sahipliği yapmakta olan güzel bir ilimiz. İstanbul-Balıkesir arası karayolu ile yaklaşık üç buçuk saat sürüyor. Koca Saat, Zağanos Paşa Camii ve Külliyesi, Yıldırım



Camii ve Külliyesi, Balıkesir Kuvayı Milliye Müzesi, Antandros Antik Kenti, Cunda Adası, Gönen ve Kapıdağı Yarımadası... İşte ilk akla gelen ünlü yerleri.

Balıkesir, kaplıcaları ile de ünlü bir kent. İşte bu kaplıca sularının kaynağı kentle özdeşleşmiş bir dağdan geliyor: Kaz Dağları. Mitolojideki adı ile

İda Dağları. Beni her gidişimde etkileyen bu dağlar kestane, meşe ve gürgen ağaçlarının oluşturduğu ormanlarla kaplıdır. Kaz Dağları'nın mitolojideki yeri de çok ünlüdür. Efsaneye göre bu dağlar; Afrodite'nin güzellik kraliçesi seçildiği, ünlü güzellik yarışmasının geçtiği yer olarak biliniyor. Ayrıca hemen belirtiyim, Kaz Dağları, Milli Park statüsünde bulunuyor.

Tarihi zenginlik

Şimdi gelelim kentin ünlü tarihi eserlerine... Öncelikle tarihi saat kulesinden bahsetmek isterim. 'Koca Saat' olarak bilinen saat kulesi, Belediye Parkı'nın içinde yer alıyor. 20 metre yükseklikte ve 4 tane yüzü olan kule, 5 katlı. En üstünde kubbeli bir çatı bulunuyor. Çatının altında ise bir çan var. Çanın altında da saat. Saat kulesi 1827 yılında yapılmış. Silistre valisi olan Giritlizada Mehmet Paşa yaptırmış. 1897 yılındaki depremde yıkılınca 1901 yılında Mutasarrıf Ömer Ali Bey tarafından yeniden yaptırılmıştır. Son onarımı ise 1962'de olmuştur.

Zağanos Paşa Camii ve Külliyesi... Yapım yılı 1461. Yaptıran kişi ise Fatih Sultan Mehmet'in veziri Zağanos Mehmet Paşa. Burada ayrıca hamam ve türbe de bulunuyor. 1897 depreminde yıkılan cami ve türbe, 1908'de yeniden inşa edilmiş. Cami, Balıkesir'in en büyük camisi. Kurtuluş Savaşı sırasında Mehmet Akif Ersoy, bu camide hutbe vermiştir. Halka seslenerek halkı cesaretlendirmek istemiştir.

Balıkesir Saat Kulesi



Yıldırım Camii (Eski Camii) ve Külliyesi... Yıldırım semtinde Bursa ovasına bakan bir camidir 1407 yılında yapılmıştır.1876'da depremde yıkılınca onarım geçirmiştir. 1963'te bir restore daha geçirmiştir.

Balıkesir Kuvayı Milliye Müzesi... Kurtuluş Savaşı sırasında Kuvayı Milliye Heyeti'nin toplantı binası olan bina, 1840 yılında Karesi Sancağı Defterdarı Mehmet Paşa'nın konağı olarak inşa edilmiştir. Konak depremde yıkılınca yeniden inşa edilmiştir. İzmir'in işgali esnasında, İkinci Kolordu Komutanlığı'nın karargâh binası olarak kullanılmıştır.1913 yılında 'Okuma Yurdu' olarak kullanılmıştır. 1946-1988 yılları arasında belediye hizmet binası olan mekân, 1996 yılından beri müze olarak kullanılmaktadır. Toplam iki kattan oluşan müzenin birinci katında Kuvayı Milliye öncülerinin aldığı kararlar ve kahramanların eşyaları sergilenirken, ikinci katta da Balıkesir'de çıkan arkeolojik eserler sergileniyor.

Balıkesir'de beni en çok etkileyen yerlerden birisi de tarihi tren garı oldu.1912 yılında yapılan gar, İngiliz firması olan SCR (Smyrna

Cassaba Railway) isimli şirket tarafından yapılmıştır. Bandırma-Soma arası tren yolu tamamlanınca Balıkesir geçiş güzergâhı olma özelliği kazanmıştır ve buna bağlı olarak da şehir büyümüştür.

'Karesi' ve 'Misya'dan Balıkesir'e

Balıkesir'in tarihine baktığımızda ise genellikle şehrin 'Karesi' ya da 'Misya' isimleri ile anılmakta olduğunu görüyoruz. Balıkesir tarihi boyunca Roma, Bizans, Anadolu Selçuklu, Karesi Beyliği ve Osmanlı İmparatorluğu gibi uygarlıkların sınırları arasında kalmıştır. Kentin ilk sakinleri Misyalılar'dır. Sonra Hititler döneminde ise bu kez 'Assua' olarak adlandırılır. M.Ö. 1200'de Troia yıkılınca göçlerle Traklar buraya yerleşiyorlar. Sonra Lidyalılar ele geçiriyorlar. Ardından da Persler. M.Ö 334 yılında Büyük İskender'in Makedonya Krallığı'nın egemenliğine giren Balıkesir, 'Mysia Bölgesi' olarak anılmaya başlar. Büyük İskender ölünce Bergama Krallığı himayesinde kalmıştır. Daha sonra Roma İmparatorluğu'nun Anadolu'daki ilk eyaleti olan Küçük Asya'ya bağlanmıştır. Balıkesir bu dönemde ilk kez kent kimliği kazanmıştır. M.Ö. 138-117 yılları arasında İmparator Hadrianus'un Balıkesir



Antandros Antik Kenti



Balıkesir Müzesi



Zagnos Paşa Camii



Balıkesir Tren Gari



Balıkesir Koca Seyit Havaalanı

Ovası'nda geçirdiği başarılı bir ayı avı sonrasında bu av anısına bir kent kurulmasını emretti. Kurulan kente de imparatorluk ismine atfen 'Hdrianoutheri' (Balıkesir) adı konuldu. M.S. 395'te Roma İmparatorluğu ikiye ayrılınca Doğu Roma, Bizans'a geçti. Bu dönemde kent piskoposluk merkezi oldu. Halife Muaviye döneminde (M.S. 670-678) bu kez İslam ile tanıştı. Sonra yine Bizanslılar şehri aldı. 1243 yılında Karesi Bey (Kara İsa) burada Karesi Beyliği'ni kurdu.

Şehzadeler şehri

Karesi oğulları Osmanlı Devleti'ne katılınca Karesi Beyliği'nin tüm toprakları eyalete dönüştü. Balıkesir, Osmanlı döneminde Karesi sancağının idari merkezi olmuştur. 1350 yılında Orhan Gazi'nin oğlu olan Şehzade Süleyman (Süleyman Paşa), uzun süre Balıkesir'de yaşamıştır. Bu yüzden Balıkesir bir şehzade şehridir

denilir. 1897 yılında Balıkesir, büyük bir depremle sarsılmıştır. Sonrasında da adeta yeniden inşa edilmiştir. Ama kentin tarihi ve kültürel dokusu büyük ölçüde korunmuştur.

Cumhuriyet'in ilanı sonrası 1926'da hanedanlara ait vilayet isimlerinin kaldırılması kararı gereği, 'Karesi' ismi değiştirilerek 'Balıkesir' kullanılmaya başlanmıştır.

Balıkesir öyle bir yerdedir ki, tam da İstanbul, İzmir, Bursa kentleri arasında, trafiğin ortasında, tam geçiş noktasında bir ilimizdir. Tren ve otobüs ile ulaşımın son derecede kolay ve rahat olduğu kentte bir de havaalanı mevcut. Balıkesir Koca Seyit Havaalanı...

Balıkesir'e gidin, burada tarih var, doğa var, kent kültürü var, deniz var, turizm var. O zaman beklemeyin, hemen gidin! Beğeneceksiniz...



“ Hem Marmara hem de Ege Denizi'ne kıyısı olan Balıkesir; Cunda, Ayvalık, Altınoluk, Avşa Adası gibi ünlü tatil beldelerine de ev sahipliği yapmakta olan güzel bir ilimiz. ”



AVANTAJLI ERKEN KAYIT VE NAKİL FIRSATLARIMIZ DEVAM EDİYOR!

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

HAVACILIK
SENİ
BEKLİYOR

ERKEN KAYIT
FIRSATLARINI
KAÇIRMAYIN



Nuray Kabut
Sağlıklı Yaşam Uzmanı,
Adatıp Hastanesi
nuraykabut@uted.org

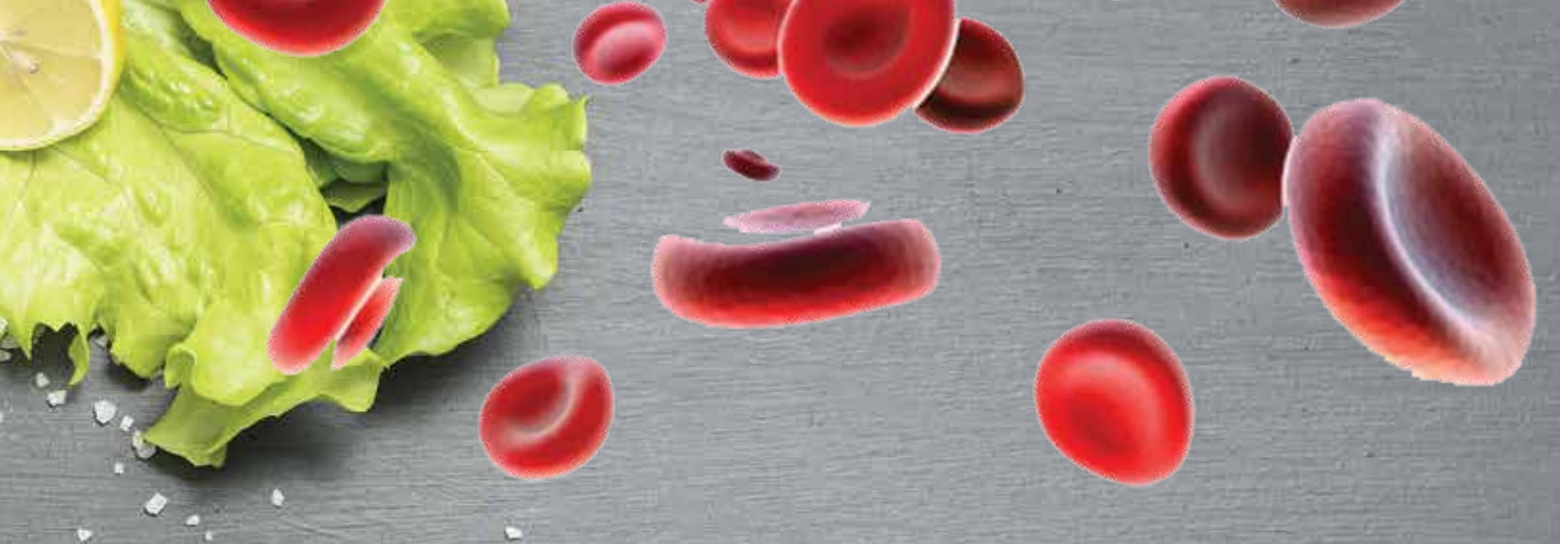
B Rh'ta

BESLENME NASIL OLMALI?



B Grubu'nda sindirim sistemi açısından en şanslı grup içerisinde yer alan B Grubu kana sahip olanların, diğer kan gruplarında olduğu gibi et, deniz ürünleri, süt ürünleri, baklagiller, kuruyemiş, sebze, meyve, baharat ve içecek tüketirken dikkat etmeleri gereken önemli hususlar var.





Kan grubuna göre beslenmeye yönelik önceki sayılarda 'O Grubu' ve 'A Grubu' kana sahip olanların nasıl beslenmeleri gerektiği konusuna odaklanmıştık. Bu yazımızda 'B Grubu' kana sahip olanların nasıl bir beslenme şekli olması gerektiğine değinmek istiyorum.

İlk olarak şunun altını çizmekle başlayalım. B Grubu kana sahip olanlar, sindirim sistemi açısından en şanslı gruptur. Emin olun asiti taşın üzerinde damıtsanız bile sindirim sistemleri onu eritecek enzimlere sahiptir.

Et ürünleri

Bu grup, etobur olmasına rağmen yağlara karşı hassas olduğu için daha çok yağsız et tercih etmeleri gerekmektedir.

Siğir eti, dana eti, kuzu eti, koyun eti, hindi ve ciğer sağlıklıdır. Ancak tavuk eti, kaz eti, bıldırcın, jambon ve yürek tüketmeleri çok önerilmez. Daha çok yağsız olduğu bilinen tavuk etinin zararlı olmasının nedeni içerdiği lektinlerdir. Tavuk etindeki lektinler B grubunda kanı tehdit ederek kan damarlarına saldırarak bağışıklık bozukluğu, kolesterol ve tansiyona neden olmaktadır.

Deniz ürünleri

B Grubu'nun kabuklu deniz ürünlerinin dışında her türlü deniz ürününü tüketebilirler. Dilbalığı, somonbalığı, uskumru, mezgit, sardalye, mersin balığı, alabalık, su levreği, kalamar, kılıçbalığı rahatlıkla yiyebilirler. Ama istiridye, yılan balığı, istakoz, füme, karides, midyeden uzak durmaları önerilir.

Süt ürünleri

Mutasyon bir kan grubu olduğu için süt ürünlerinde bulunan D-Galaktozamin amino asidini sindirebilen tek kan grubudur. Baharat katılmış yoğurdu bile rahatlıkla tüketebilirler.

Beyaz peynir, süzme peynir, keçi peyniri, keçi sütü, yoğurt, mozerella, kefir, tereyağı, yayık ayran, yağlı süt, manda sütü, çedar, parmesan, soya sütü ve peyniri tüketebilirler.

Sadece hazır dondurma, şerit peynir ve mavi peynir zararlıdır.

Bakliyatlar

Bakliyata karşı duyarlı bir gruptur. Mercimek ve börülce tüketmeleri önerilmez. Kuru fasulye, kırmızı soya fasulyesi, bakla, yeşil fasulye, bezelye tüketebilirler.

Sebzeler

Domatesin içerisindeki lektin B Grubu'nun mide ceperini aşındırdığı için ciddi reaksiyonları vardır.

Pancar, havuç, brokoli, beyaz ve kırmızı lahana, karnabahar, patlıcan, taze hardal, maydanoz, tere, roka, dolmalık biber, yeşil, kırmızı, sivribiber, patates, hardal, kereviz, salatalık, yeşil soğan, pırasa, bamya, ıspanak, pazı, sarımsak, soğan, patates, bezelye yararlıdır.

Ancak domates, acur, enginar balkabağı tüketmemelidirler.

Meyveler

Üzüm, ananas, elma, erik, kayısı, kiraz havuç, greyfurt, portakal, erik yiyebilirler. Ancak kanı pıhtılaştırdığı ve kanı ağırlaştırma özelliği olduğundan en büyük antioksidan da olsa nar, B Grubu'nun uzak durması gereken bir meyvedir. Hindistan cevizi ve hurma da tüketmemelidirler.

Çaylar

Kronik yorgunluğu olan B Grupları'nın ginseng çayı içmesi önerilir. Bunun dışında yeşilçay, zencefil, meyankökü, maydanoz, nane, ahududu çayı, adaçayı, kuşburnu, papatya çayı içebilirler. Ihlamur, sinameki, mısır püskülü, şerbetçiotundan uzak durmalılar.

Kuruyemişler

B Grubu için çok yararlı bir kuruyemiş olduğu söylenemez. Sadece badem, ceviz, kestane yiyebilirler. Özellikle lektinleri zararlı olduğu için yerfıstığı, susam ve ay çekirdeği asla tüketmemelidirler.

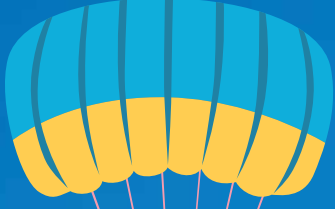
B Grubu için dikkat edilmesi gerekenler

- Uyku düzenlerine çok dikkat etmeleri gerekmektedir. Sabah güneş doğmadan uyanmaları gerekir. Sindirim sistemlerinin tembelleşmemesi için de ikindi ile akşam arası uyumamaları gerekir. Vücudumuz bu saatlerde sinir sisteminin dengeli olabilmesi için gereken maddeleri ürettiği için bu saatlerde uyuyanların yorgunluk ve tembelliği çoğalır.
- B Grubu'nda beyin damarlarının daralmasına sebep olarak hafıza kaybı, konsantrasyon bozukluğu ve şeker hastalığına zemin hazırladığı için şekeri azaltmaları, hazır yiyecek ve içeceklerden, çavdar ve mısırdan uzak durmaları gerekir.
- Hazmın bozulmasına, zehirli kalıntıların oluşmasına, cilt hastalıklarına sebep olduğu için süt ürünlerini balıkla, et ve fasulyeyi de yoğurtla tüketmemeleri gerekir.
- B Grubu'nun yağ yakması ağır olduğu için haftada en az 3 kez 45-60 dakika arasında aerobik, hızlı yürüyüş, pilates yapmaları bisiklete binmeleri yağ ve kolesterollerini dengeler.



SPORTİF

UÇMANIN EN KESTİRME YOLU...



YAMAÇ PARAŞÜTÜ



Kamile ÇAKIR

Yamaç paraşütü,
uçmanın keyifli ve
büyüleyici yanını
keşfetmenin en kestirme
yoludur.

Adrenalin ve doğa sporu tutkunların en sevdiği atraksiyonlardan olan yamaç paraşütü konusunu sizin için inceledik. Maliyeti yüksek bir spor dalı olsa da uçmanın en ucuz ve en kısa yolu olarak değerlendirilen yamaç paraşütü, Türkiye’de oldukça yaygın yapıyor. Büyük ilgi gören yamaç paraşütü için Türkiye coğrafyasının uygunluğu ve çeşitliliği ilgiyi üst düzeylere çıkarıyor. .



Sizi bilmem ama benim için ‘Yamaç Paraşütü’ denildiğinde ilk aklıma ‘Ölüdeniz’ gelir. Bende yarattığı duygu: “Yamaç paraşütü buraya özgüdür ve dünyanın başka yerinde bu güzelliği yaşamak mümkün değildir.” Tabii ki öyle olmadığını biliyorum ama bende yarattığı duygu böyle. Şimdi işin aslına gelelim ve bu yamaç paraşütü nedir ne değildir kısaca bir göz atalım. Adrenalin tutkunlarının gökyüzünde yaptıkları akrobasi hareketleriyle mutlu oldukları bu spor aslında çok yeni bir ekstrem spor türü. Yamaç paraşütü, hava sporlarıyla ilgilenen birkaç kişi tarafından 1980’li yılların başlarında bulunan, serbest paraşütlerle yamaçlardan koşarak kalkmaya olanak sağlayan bir spor türü. Sivil havacılık mevzuatlarına göre de çok hafif hava aracı (ÇHHA) sınıfına giriyor.

Yamaç paraşütü, çok hafif hava araçları içerisinde en hafifi olarak nitelendirilir. Yamaç paraşütü, ilk bakışta serbest atlama paraşütüne benzese de bir paraşütle uçak yerine, yüksek bir tepeden atlanarak yapılır. Kolay taşınabilir olması sayesinde, yolu

olmayan tepelerden de kalkış yapılabilir. Özel kalkış-iniş pisti gerektirmiyor olması sebebiyle olsa gerek, dünyada en yaygın ve hızlı gelişen havacılık sporudur. Açık olarak serilen paraşüt, pilotun koşmaya başlaması ile hava dolar ve havalanır. Sonrasında pilot kendini boşluğa bırakır ve paraşütü kontrol ederek uçmaya başlar. Doğal kaldırıcı kuvvetleri kullanarak saatlerce havada kalabilen paraşüt ile bulutlara kadar yükselebilir ve kilometrelerce mesafe kat etmek mümkün hale gelir. Bu arada paraşütün sırt çantasına sığacak kadar küçülebilmesi ve ağırlığının az olması nedeniyle bazı dağcılar tarafından dağların zirvelerinden inmek için de kullanıldığını ayrıca not düşmüş olalım.

Gözde yer Babadağ...

Şayet buraya kadar geldiniz ve “Peki herkes yamaç paraşütü yapabilir mi?”, “Nasıl öğrenebilirim?” soruları aklınızda asılı kaldıysa devam edelim. Eee...! Kim kartallar gibi dağların doruklarından süzülme istemez ki? İlk soruya cevaben, evet yamaç paraşütünü, belirli sağlık koşullarına uyan hemen herkes



SPORTİF



Babadağ'da en az 1700 metre yükseklikten yapacağınız atlayışlar size unutulmaz dakikalar yaşatacak. Yaz aylarında oluşan yoğun ilgi nedeniyle sıra beklemek istemiyorsanız, Fethiye'nin görünürlüğü hayran bırakan doğal güzelliklerine tanıklık edeceğiniz bu atlayış için, en ideal dönem bahar ayları.

yapabilir. İkinci soruya cevabım da birçok kulüp, dernek, kurs, şahıs, kuruluş bu sporun eğitimini veriyor. Hatta bu sporun eğitimini veren yaklaşık 40 civarında da üniversite kulübü bulunuyor. Küçük bir araştırma ile bütün bu detaylara ulaşmak tabii ki mümkün. Ama benim tavsiyem öncelikle; pilotla birlikte yapılan 'tandem atlayış' deneyimini yaşamanızdır. Tatil için Fethiye'yi tercih ederseniz, bu sporu Türkiye'nin değil, dünyanın en gözde yamaç paraşüt alanında, Babadağ'da deneyimleyebilirsiniz; her yıl binlerce yerli ve yabancı turistin uçuş yaptığı merkezde gökyüzünde bir yandan adrenalin dolu dakikalar yaşarken bir yandan da Ölüdeniz'in farklı tonlardaki mavisini seyre dabilirsiniz. İşte o zaman havacılık sporları içinde en zor, ama en keyiflisi olduğuna karar vereceksiniz. Uçmanın keyifli ve büyüleyici yanını keşfetmek için belki de en kestirme yolu yamaç paraşütü.

Uçmanın en ucuz yolu!

Yamaç paraşütünün keyifli olduğu kadar keyif kaçırıcı yönleri de yok değil! Örneğin yamaç paraşütü son derece sağlam özel bir kumaş ve özel iplerden imal edilir; kullanılan malzemelerin tamamı ithal ve özel olması nedeniyle maliyeti oldukça yüksek bir spor; yine de diğer havacılık sporlarıyla karşılaştırıldığında uçmanın en ucuz yolu olduğunu söylemeden geçmeyelim. İşin tehlikesine gelince... Yamaç paraşütü genellikle tehlikeli bir spor olarak bilinse de, birçok spor dalında olduğu gibi kurallarına uyulduğu ve ciddi bir eğitim alınarak yapıldığı takdirde tehlikeleri en alt düzeye indirmek mümkün. Ama eğitim şart! Hele işin içine havacılık giriyorsa, ayağınız yerden

kesiliyorsa, yerle gök arasında bir yerlere yükseliyorsanız, eğitim şart! Hem de en alasından eğitim almak gerekiyor. Şahin gibi süzülme için şahin olmak gerekir! Onun için ne yapıp edip, işin eğitimini almak gerekiyor...

Türkiye'de Yamaç Paraşütü

Adrenalin ve doğa sporu tutkunların en sevdiği atraksiyonlardan olan yamaç paraşütü konusunda Türkiye'nin iddialı bir konumda olduğunu söyleyelim. Coğrafi yapısı bu spor için son derece elverişli olan Türkiye'nin birçok farklı bölgesinde yamaç paraşütü yapılabilir. Yamaç paraşütü konusunda Fethiye (Muğla), Nemrut Dağı (Adıyaman), Abant (Bolu), Pamukkale (Denizli), Kaş (Antalya) belli başlı merkezler olarak dikkat çekse de birçok noktada bu sporun yapıldığını biliyoruz. Türkiye'de yamaç paraşütü ile dört bin - beş bin metrelere kadar yüksekliklere çıkılabilir. 100-300 kilometre arasında mesafelere gidilebilir. Türkiye mesafe rekoru ise 343,5 kilometredir. Bu rekor milli yamaç paraşütçüsü Hakan Akçalar'a aittir. Hakan Akçalar, Kahramanmaraş'tan kalkış yaptıktan sonra Mardin Kızıltepe'ye iniş yapmıştır.

İsterseniz biraz da bu işin teknik kısmından bahsedelim. Yamaç paraşütü için temel olarak kullanılan ekipmanların önemli olanlarını tanıtalım.

Kanat

Uçak paraşütlerinin aksine yamaç paraşütlerinin kumaş kısmına paraşüt değil 'kanat' veya 'kanopi' adı verilir. Temel olarak önlerinde açıklık bulunan iki kumaş katman arasına paraşütün



ön kısmında bulunan hücre ağzı adı verilen açıklıklardan uçuş sırasında hava dolmasıyla havadaki şişkin şeklini muhafaza eder. Kanat yelken kanat ve planör gibi airfoil yapıdadır. Yan kesit şekli yarım bir su damlasını andırır. Bu özel yapı havanın Daniel Bernoulli prensiplerine göre kanadın altında ve üstünde farklı hızlarda akarak bir basınç farkı oluştururlar ve yamaç paraşütünün dikey hızını 0.8 m/s seviyelerine kadar düşürebilirler. Kumaş özel polimerlerden üretilir ve üstü silikonla kaplanır. Çok hafiftir (30-35 gr/m²). Hava geçirgenliği yeni bir kanatta sıfırdır. Aynı şekilde tamamen ıslanmadıkça suyu da geçirmez. Zamanla ve kullanıldıkça malzeme geçirgen olmaya başlar ve bu da ömrünün sonuna geldiğini gösterir. Düzenli olarak uçan bir paraşütün ömrü uçulan bölge ve hava şartlarına göre ± 5 yıldır.

Askı ipleri

İpler iki kısımdan oluşur. İçteki kısım ağırlığa karşı dirençli fakat sürtünmeye karşı zayıf olan kevlar denen bir malzemeden yapılır. Bu malzeme kurşungeçirmez yelek yapımında kullanılan çok dayanıklı bir malzemedir. İkinci kısım ise bu ağırlığı taşıyan malzemeyi dağ koşullarında sürtünme ile aşınmaktan ve bunun sonucunda kopmaktan koruyan dacron adlı malzemedir. Bu malzemenin özelliği ise sürtünmeye karşı çok dayanıklı olmasıdır. Ancak iplerin taşıyıcılığına hiçbir katkısı yoktur. Yarışma kanatlarında ağırlığı azaltmak maksadı ile bu malzeme kullanılmaz. Ancak bu çok istisnai bir durumdur. İplerin ortalama kalınlığı 2 milimetredir. Ancak 2 milimetre kalınlığındaki tek bir ip yaklaşık 150 kilogram yük çekebilir. Bir paraşütte ip sayısı 100'ün üzerindedir. Dolayısı ile bir pilotun ağırlığı iplere yaklaşık yüzde bir gibi bir oranda yansır. Bu da malzemenin dayanıklılığını sağlayan en önemli faktörlerden biridir.

Taşıyıcı kolonlar

Taşıyıcı kolonlar, kubbe iplerini kuşama bağlarlar. Ağırlığı ya da yükü ipler yoluyla taşırlar. Kuşama karabinalar ile iplere küçük metal (rabit) halkalarla bağlıdır. Kalkış esnasında taşıyıcı

kolonun yardımıyla kubbenin başa getirilmesini sağlar. Arka kolonlar ayrıca halkalar yardımıyla frenleri de tutarlar. Frenlerin ucunda, kolay tutmak amacıyla sıkışıklar bulunur ve bunlar arka kolonlara çıtçıttır veya verkuro ile tutturulur.

Yedek paraşüt

Uçuş için öncelikli olan malzemelerdendir. Temel prensip olarak yedek paraşütsüz uçuş yapılmaz. Malzeme olarak asıl paraşütten daha hafif ve çok daha kaygan bir kumaştan yapılmıştır. External ve internal olmak üzere iki tipi mevcuttur. External yedek harnese karabinadan bağlanır. Internal yedek için ise bütün harneslerin ya sırtında ya da altında bir hücre bulunur buraya yerleştirilir ve basınca, şoka, ağırlığa dayanıklı bir malzeme olan kolonlar vasıtası ile harnese bağlanır. Çalışma prensibi serbest paraşüt gibidir. Pilot bu paraşütü kullanmaya kendisi karar verir ve gerekli gördüğünde handle denen tutma kulbunu çeker. Bu durumda paraşüt serbest paraşütten farklı olarak navlaka denen açılmaya hazır paketi içinde pilotun eline gelir. Pilot bu paketi hızlı bir şekilde aşağıya doğru atarak yedeği açar. Bu paraşütün devreye girmesi ile asıl paraşüt uçuculuğunu kaybeder. Yaklaşık 5 m/sn hızla inmekte olan pilotun yapması gereken artık uçmayan paraşütü toplamaktır.

Son söz

Kısacası son noktayı koymak gerekirse, yamaç paraşütü tek başına paraşüt değildir. Adeta bir kanat görevi görür ve paraşüt gibi düşmeyerek, süzülerek uçmanızı sağlar. Dolayısıyla yamaç paraşütüyle atlanmaz, aldığınız eğitimler sonucunda öğrendiğiniz doğru teknikler doğrultusunda havalanır ve uçarsınız. Ve bu işi iyi öğrendiniz mi, artık sadece uçmazsınız bir kartal gibi göklerde süzülür, bulutlara kanat çırpır, kuşlara fısıldarsınız. Şarkı söyleyen kuşlara eşlik eder, huzurun ve boşluğun dayanılmaz hafifliğini adeta ciğerlerinize çekersiniz. Uçmak, güvenle...

Teknik detaylar: <https://tr.wikipedia.org>



SANAT

ZAMANIN TANIĞI...

ARA GÜLER



Sevim Baki
Harekat Memuru
sevimbaki@uted.org



90 yıllık ömrüne birçok önemli ismi dahil etti ve birçok önemli olaya da şahit oldu. Bu sebeptendir ki Ara Güler'in fotoğraf makinesi bizim için aynı zamanda zaman makinesidir.



Belki de tarihin en büyük tanığını yitirdik. Ara Güler 90 yıllık ömrüne birçok önemli ismi dahil etti ve birçok önemli olaya da şahit oldu. Bu sebeptendir ki Ara Güler'in fotoğraf makinesi bizim için aynı zamanda zaman makinesidir.

Ara Güler'in çektiği fotoğraflara ne zaman baksam o anı nasıl yakaladığını anlamaya çalışırım ama tahayyül edemem. Hep içimden “Bu doğal anı nasıl hissetmiş de bu kadar güzel çekebilmiş” diye düşünürüm.

Çevremde fotoğraf sanatı ile ilgilenip Ara Güler'e hayran olmayan kimseyi tanımıyorum sanırım. Üzücü haberi ilk duyduğumda da bu sebeple onlarla iletişime geçmekten kendimi alamadım. Yazımın devamında Ara Güler'i iyi tanımayanlar ve onun anısı için kendisinin hayatını kısaca anlatmak istiyorum. Öncelikle şunu çok rahat söyleyebilirim ki kendisinin hayatı başarılarla dolu geçmiştir.

Ara Güler, 16 Ağustos 1928 yılında İstanbul'da doğmuştur. Çocukken fotoğraf sanatından ziyade yönetmen veya oyun yazarı olmak istiyormuş. Bunun sebebi de çocukken sinemanın

kendisini çok etkilemesiymiş. Bu sebeptendir ki Muhsin Ertuğrul'un tiyatro kurslarına yazılmıştır. 1956'da 'Time Life', 1958'de 'Paris Match' ve 'Dein Stern' dergilerinin yakındoğu foto muhabirliğini üstlenmiştir. Başarıları işte bu noktadan sonra çorap söküğü gibi gelmiştir. İngiltere'de yayımlanan 'Photography Annual' dergisi, onu 1961 yılında dünyanın en iyi 7 fotoğrafçısından biri olarak tanıtmıştır. Daha sonrasında da Amerikan Dergi Fotoğrafçıları Derneği'ne tek Türkiyeli olarak adını yazdırmıştır.

Ara Güler'in dünyanın dört bir yanında yüzlerce sergisi açılmıştır. Dünyada Bertrand Russel'dan Winston Churchill'e, Picasso'dan Salvador Dali'ye; Türkiye'de İsmet İnönü'den Orhan Veli'ye kadar birçok ünlü kişi ve sanatçının fotoğrafını çekmiş, onlarla röportaj yapmıştır.

Ara Güler hakkında yazılacak, anlatılacak o kadar çok şey var ki, emin olun dergimiz onu anlatmaya yetmez. Size tavsiyem fotoğraflarını inceleyip, belgesellerini izleyin. Ara Güler'in anısını her zaman yaşatalım.



Selman KOCATÜRK
Genel Müdür

Okulumuz 25 yıldır çeşitli alanlarda memleketin gelişimine katkı sağlamak ve istihdam alanı oluşturmak için faaliyet gösteren **Durak Yatırım Grubu** tarafından Türkiye'nin eğitimine bizim de bir katkımız olsun ilkesiyle 2017 yılında Beylikdüzü Beykent Kampüsümüzde Özel Durak Okulları olarak Eğitim-Öğretim faaliyetlerine başlamıştır.

Eğitimin erken yaşlarda başlaması gerektiği aynı zamanda üniversite hayatına başlayana kadarki dönemin çocuklarımızın hem eğitim hem de öğretiminde en ideal zaman olduğunu bildiğimiz için kampüsümüzü anaokulundan liseye kadar düzenlemiş olup eğitim-öğretim faaliyetlerimizi sürdürmekteyiz. Ülkemizin ve dünyanın ihtiyaçlarını her daim iyi analiz edip öncelikle eğitim-öğretim faaliyetlerimizi buna göre düzenlemekteyiz, sonrasında ise milletimizin en değerli varlıkları olan çocukları için iyi bir hayat sağlama beklentilerine göre tüm sektörler analiz edilerek büyük istihdam açığı olan Havacılık alanına yönelip **Türkiye'nin en büyük ve en donanımlı Havacılık Lisesi**'ni çocuklarımızın hizmetine sunmuş bulunmaktayız.

Tüm eğitim alanlarımızda modern, kendini geliştiren, evrensel, doğaya ve çevreye saygılı, Türkiye'nin gurur duyduğu, gelenekçi olduğu kadar yenilikçi bir eğitim anlayışıyla çocuklarımızın öncelikle bizleri dünya üzerinde gururlandırması sonrasında iyi bir kariyer sahibi olmaları hedefimizdir.

Kurucumuz olan Durak Yatırım Grubunun ismini kullanan okulumuz için planladığımız öncelikle milli sonrasında global hedeflerimiz doğrultusunda ismimizin kültürümüzü ve gücümüzü yansıtmaları gerektiğini düşünmekteyiz. Bu sebeple Özel Durak Okulları olarak faaliyet gösterdiğimiz ismimizi **Özel Dolmabahçe Havacılık Lisesi** olarak değiştirmiş bulunmaktayız.

Bu değişiklik sadece ismimizle ilgili olup bize yüksek hedefler ve imkanlar sağlayan Durak Yatırım Grubu okulumuz kuruculuğuna devam etmektedir. Aynı zamanda tüm eğitim sitemimiz, tüm kadromuz ve Özel Durak Okulları ile yapılan akitler herhangi bir değişikliğe uğramayacaktır.

Kamuoyuna saygılarımızla duyurulur.

A J A N D A



Yazar:

Ali Genç

Yayınevi:

Alfa Yayıncılık

YÜKSEK İRTİFA (2018 BASKISI)

Türkiye'nin uluslararası tek markası Türk Hava Yolları'nın başarısının sırrı neydi? Küresel oyunculığa giden yolda hangi stratejiler izlendi? Genel Müdür Temel Kotil'i bir ay zorunlu izne göndermek için alınan kararda ne yazıyordu? Ödüllü ikramların mimarı Attila Doğudan'la THY'nin yolu nerede kesişti? Manchester United ve Barcelona kulüpleriyle sponsorluk anlaşmaları nasıl imzalandı? Dünyanın konuştuğu deve krizinin perde arkasında neler yaşandı? 'Kara Kıta' Afrika'da yolunu kaybeden Airbus 310 uçağında bulunanlar son anda ölümden nasıl döndüler? Bamako'daki otel baskınında yatağın altına girerek odasındaki teröristlerden saklanan kabin memurunun kurtuluş hikâyesi... THY'nin 11 yıl boyunca basın müşavirliğini yapan Ali Genç, Türk Hava Yolları'nın dünya markası haline geldiği 2003-2015 yılları arasında yaşananları ve birçok sorunun cevabını Yüksek İrtifa'da kaleme aldı.

KİTAP



Yazar:

Eduardo Galeano

Çevirmen:

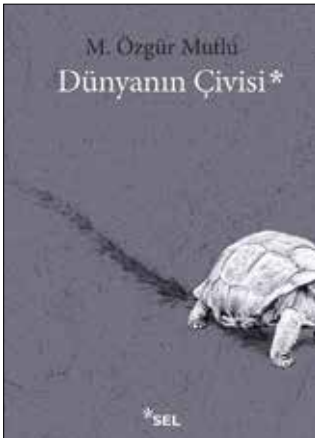
Bülent Kale

Yayınevi:

Sel Yayıncılık

YÜRÜYEN KELİMELE

Zamanın ve mekânın içinden devşirilmiş, Latin Amerika'nın bilinç örgüsünü oluşturan düşler, efsaneler ve anekdotlarla örülü 'Yürüyen Kelimeler', Eduardo Galeano tarafından yaratılan dünyaya sayısız pencere açan bir yol haritası. Sözlü tarih geleneğini takip eden Galeano, poetik ve politik sesiyle Latin Amerika'nın kolektif deneyiminde yatan özgürlük ruhunu körüklüyor. Kıtanın kültürel belleğinden beslenen usta kalem, mitolojiye ve kutsal değerlere temas ederek, sıradanlıkla olağandışılık, insanlarla hayvanlar, gökyüzüyle yeryüzü, yaşamla ölüm, dile gelenle gelemeyen arasına çekilmiş bariyerleri kaldırıyor. Satırlardan süzülüp gelen bu şölen, hatta karnaval havası hayatı ve insanı bayağılaştıran her şeyin reddine dahil oluyor.



Yazar:

M. Özgür Mutlu

Yayınevi:

Sel Yayıncılık

DÜNYANIN ÇİVİSİ

Pas tutmuş bir çocuk parkı, yarım kalmış bir duvar yazısı ardında nasıl bir gerçeklik saklar? Bir uzvun hikâyesi, Türkiye toplumsal tarihine ışık tutabilir mi? Bir sırrı taşımanın omuzlara bindirdiği yük, bir kaplumbağanın çatlak kabuğundan nasıl sızar? Dünyanın Çivisi, okuru gerçekle hayalgücünün karışık birbiriyle bütünleştiği büyü bir yolculuğa davet ederken hayali bariyerlerle beton duvarların, iradenin kısıtlarıyla somut engellerin, hayali kahramanlarla sıradan insanların, dünyanın mührüyle şehrin çöpünün iç içe geçtiği bir evren kuruyor.



ARIZA

Tarih: 3 Kasım 2018

Saat: 16.00

Yer: Moda Sahnesi, İstanbul

Yazan: Koffi Kwahule

Çeviren: Ezgi Coşkun

Yöneten: Kemal Aydoğan

Oynayanlar: Ezgi Coşkun, Caner Cindoruk

Bir Kadın. Bir Erkek. Bir Adem. Bir Havva. Bir Blues. Bir Scat. Yükseliyorlar, bir asansörle. Hedeflerine varamadan 'Arıza' yapıyor. Tanımiyorlar birbirlerini. Erkek istatistik seviyor. Kadın arzularına uymaktan korkuyor, çünkü tercih edilmemekten korkuyor. Erkek kadının korkusuna hak veriyor, kendini korkutucu buluyor. Kim olsa korkar. Zihinler çalışıyor, bedenler suskun. Bedenler unutulmuş. Bedenler bastırılmış. Sevgi yok, şiddet var. Sevginin yokluğunda şiddet var. Kadın ve erkek birlikte yola devam edemezler bundan böyle. Arıza'yı gideremezler.



HAYVAN ÇİFTLİĞİ

Tarihler: 01 Kasım 2018

Saat: 20:30

Yer: Zorlu PSM - Turkcell Platinum Sahnesi

Yazan: George Orwell

Yöneten: Yiğit Sertdemir

Oynayanlar: Berkay Ateş, Burçin Yel, Buse Kara, Can Kulan, Doğan Yıldız,

George Orwell'in sayısız kez sahneye ve sinemaya uyarlanan bu ölümsüz distopik romanı 'Hayvanlar Çiftliği', yeniden seyirciyle buluşuyor. Ürettiklerini çalan, onlara işkence eden, yetmezmiş gibi öldüren insanoğluna başkaldıran çiftlik hayvanları, haklarına sahip çıkmaya karar verir. Ama kendilerini bu yeni düzenin yöneticisi seçen domuzların, en çok da "Siz herşeyin en iyisini bilirsiniz" diyen koyunlardan destek alarak; önce sütleri içmeye, sonra yasaklar koymaya ve başlangıçta hep birlikte belirledikleri ilkeleri tek tek çiğnemeye başlayacakları hiç hesapta yoktur.



GAYE SU AKYOL

Tarih: 23 Kasım 2018 / **Yer:** Babylon, İstanbul

2014 yılında 'Develerle Yaşıyorum', 2016'da ise yayınladığı 'Hologramlar İmparatorluğu' albümleriyle Türkiye için yeni bir soluğun habercisi olan ve alternatif müziğin yeni sesi olarak beğeni toplayan Gaye Su Akyol, iki yıl aradan sonra çıkardığı 'İstikrarlı Hayal Hakikattir' adlı yeni albümüyle müziğe yeni bir yaklaşım getirmeye devam ediyor. Anadolu folk kültüründen beslenen ve bu altyapının üzerine kendi özgün bakışını koyan Akyol, bilindik ama sıra dışı bir yolu takip ediyor. Elektro bağlamayı evrensel seslerle ustalıkla bir araya getiriyor ve dinleyicilerine bir müzik ziyafeti sunuyor. Gaye Su Akyol'un yeni albümünün şarkılarını seslendireceği müzik buluşmasını kaçırmayın...



ERKAN OĞUR VE İSMAİL HAKKI DEMİRCİOĞLU

Tarih: 7 Kasım 2018

Saat: 20.30 / **Yer:** Kadıköy Halk Eğitim Merkezi, İstanbul

Düo formatında gerçekleştirdikleri, benzersiz ve ustalıklı türk yorumları ile Türk halk müziğinde yeni bir tarzın doğuşunu simgeleyen Türk halk müziğinin iki usta ismi Erkan Oğur ve İsmail Hakkı Demircioğlu, Kadıköy Halk Eğitim Merkezi sahnesinde sevenleriyle buluşuyor. Performanslarını kendi ifadeleriyle 'birlikte hatırlama çabası' olarak gören sanatçılar, çoğu eski, bazıları ise çok eski Anadolu türkülerinden oluşan repertuarlarını dinleyicileriyle birlikte seslendirecek.

AJANDA

SİNEMA

AY'DA İLK İNSAN



Dram, Biyografi

Yönetmen: Damien Chazelle

Oyuncular: Ryan Gosling, Claire Foy, Jason Clarke

1969 yılında astronot Neil Armstrong'un aya adım atmasıyla sonuçlanan Apollo 11 görevini ve Armstrong'un görev süresince yaşadıklarını Armstrong'un perspektifinden duygusal ve samimi bir şekilde anlatıyor.

Yazar, James R. Hansen'in

kitabından uyarlanan film, tarihin en tehlikeli görevlerinden biri için Armstrong, ailesi ve iş arkadaşları tarafından yapılan fedakarlıkları ve ödedikleri bedeli ele alırken; Neil Armstrong'u ve Apollo 11 uçuşunu odağına alarak aya yapılan insanlı ilk yolculuğun arkasındaki hikâyeyi konu ediniyor.

ÇAKALLARLA DANS 5



Komedi

Yönetmen: Murat Şeker

Oyuncular: Şevket Çoruh, İlker Ayrik, Timur Acar, Murat Akkoyunlu, Didem Balçın, Hakan Bilgin

Çakallar grubumuz birbirlerine 100 metre uzak kalma şartıyla tahliye olurlar. Kahramanlarımız, bu yasağı delmek isterken Kayınço Gökhan'ın yıllar önce tek gecelik ilişkisinden çocuğu olduğu ortaya çıkar.

Kızı Leyla, zengin ve züppe

bir çocuk olan Sinan'la birlikte. Gökhan, bunu gururuna yediremez. Sinan'la kızı Leyla'yı ayırmanın yollarını aramaya başlar. Ancak bunu tek başına yapması imkansızdır. Çakallar hem yasağı delip hem de Kayınço'nun kızını kurtarmaya çalışırken başlarına birbirinden komik, heyecanlı olaylar gelecektir.

BİR YILDIZ DOĞUYOR



Dram, Müzikal, Tarihi

Yönetmen: Bradley Cooper

Oyuncular: Lady Gaga, Bradley Cooper, Sam Elliott

Kendi kişisel sorunlarıyla boğuşmakta olan ünlü müzisyen Jackson Maine ile büyük bir müzisyen olma hayalleri kuran Ally arasında filizlenen aşkı ve ikilinin değişen kariyerlerini konu ediniyor. Trajik aşk hikayesinin bu yeni versiyonunda Co-

oper, ünlü müzisyen Jackson Maine rolünde Ally (Gaga) adlı yetenekli müzisyeni keşfediyor ve ona aşık oluyor. Ally, büyük bir şarkıcı olma hayallerinden vazgeçmek üzereyken, Jakson onu spot ışıklarının altına çıkartıyor. Ama, Ally'nin yıldızı yükselirken, Jack'in içindeki şeytanlarla bitmeyen mücadelesi yüzünden ilişkileri zarar görüyor.

ANASINIFI ÖĞRETMENİ



Dram

Yönetmen: Sara Colangelo

Oyuncular: Maggie Gyllenhaal, Gael Garcia Bernal, Rosa Salazar, Michael Chernus, Anna Baryshnikov, Ajay Naidu, Parker Sevak

Sanat ve entelektüalizm dolu bir hayat yaşamak isteyen anaokulu öğretmeni Lisa Spinelli, elinden gelenin fazlasını yapmasına rağmen vasatı aşamaz. Sınıfındaki

beş yaşındaki öğrencilerinden biri olan Jimmy'nin özgün bir şiir okuduğunu duyan öğretmen şoke olur. Çocuğun genç bir Mozart olduğuna kendini ikna eden Lisa, çocuğu takıntı haline getirir ve çocuğun yeteneğini beslemek için tehlikeli bir yola baş koyar. Öğretmen, imkansız bir hayalin peşinde, sahip olduğu her şeyi çarçur etmeye hazırdır.



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



www.uteddergi.com
www.uted.org



EŞİTLİK

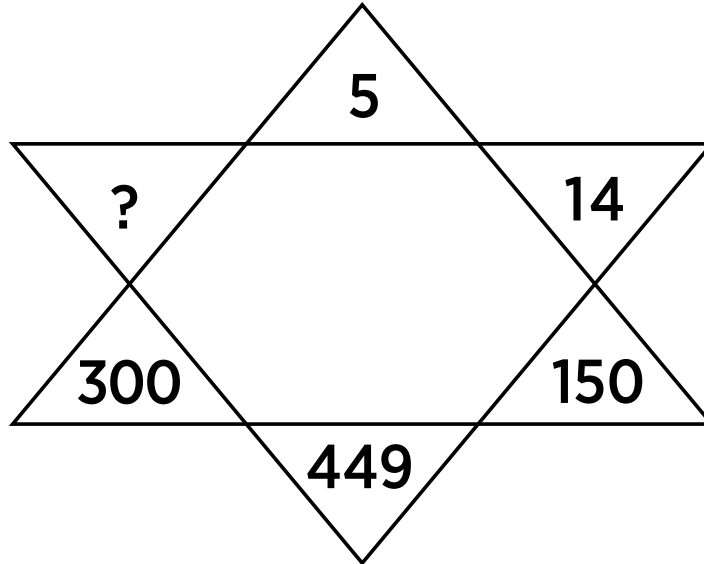
$$5+8=60 \text{ ve } 3+7=27$$

işlemlerindeki eşitlikleri dikkate aldığımızda, aşağıdaki işlemin sonucu kaç olur?

$$7+8=?$$

SONUÇ NE OLUR?

Aşağıdaki şekilde boş bırakılan alana hangi sayı gelmelidir?



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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI

Hüseyin Saka, Eray Büyükaslan, Sezer Özdemir

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

Güçlü (G3lü)
+
Kabine (Ka1000e) : **1003**

2

Boyutlarına göre sıralarsak:

8x8 : 1 7x7 : 4 6x6 : 9 5x5 : 16

4x4 : 25 3x3 : 36 2x2 : 49 1x1 : 64

adet olmak üzere bir satranç tahtasında tam **204** tane kare bulunmaktadır.

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

Keyword of the MRO



**TURKISH
AIRLINES**

DÜNYANIN YENİ HAVACILIK MERKEZİNE YOLCULUK

DÜNYANIN EN FAZLA ÜLKESİNE UÇAN HAVAYOLU,
DÜNYANIN YENİ HAVACILIK MERKEZİNDE SİZİ BEKLİYOR.



TURKISHAIRLINES.COM

A STAR ALLIANCE MEMBER