

UTED



2146-6394

www.uteddergi.com



THY UÇAK BAKIM MERKEZİNDE;
ŞAKALAR VE ŞAKACILARIMIZ

HAVA ARACI KAZALARI
İNCELEME AMACI VE FELSEFESİ

HEISENBERG VE
BELİRSİZLİĞİN DOĞASI

UTED 30. GENEL KURULU'NDA YÖNETİM DEĞİŞMEDİ

SİVİL HAVACILIK ÇÖZÜMLERİ

Apron sahası trafik kontrolünden hava durumu analiz ve raporlamasına, elektronik uçuş çantasından kağıtsız kokpit-kabin-operasyon merkezi entegrasyonuna fark yaratan çözümler sunuyoruz. Askeri havacılık tecrübelerimizle sivil havacılığa da değer katıyoruz.



STM

MÜHENDİSLİK
TEKNOLOJİ
DANIŞMANLIK



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

18 Şubat 2017 Cumartesi günü yapılan 30. Olağan Genel Kurulumuzu gerçekleştirmiş bulunuyoruz. Bir önceki Genel Kurula oranla katılımcı sayısının az olduğunu üzümlere belirtmek isterim. Şahısların geçici olduğunu, kurumların baki kaldığını tekrar ifade etmek yerinde olur.

Genel Kurula katılan, bizlere inanan ve destek olan tüm arkadaşlarımıza tekrar teşekkür ederim.

Genel kurulumuzda tüzüğümüzün iki maddesinde; yönetim süresinin 3 yıl olması ve Onur Kurulunda bulunan meslek büyüklerimizi yedek listesi olmadan 5 kişi olarak temsil edilmeleri yönünde değişiklik talep edilmiştir. Bu değişiklik talepleri, Genel Kurula katılan arkadaşlarımız tarafından uygun görülmüş ve teklifler kabul edilmiştir. Dernek tüzüğümüz bu düzenlemeleri içerecek şekilde güncellenmiştir.

Genel Kurul sonuçlarının tüm camiamıza hayırlı olmasını dileriz.

Değerli Meslektaşlarımız,

Geçtiğimiz ay içerisinde, EASA lisansına sahip meslektaşlarımızla ilgili Bulgaristan ve Yunanistan Sivil Havacılık otoriteleri tarafından lisansları askıya alınan veya ilave değerlendirme talep edilen meslektaşlarımızın isimlerinin de bulunduğu listeler yayınlandı.

Ülkemizdeki çarpık lisanslandırma nedeniyle, Avrupa Birliği ülkelerinden lisans temin edilmesi yolunu tercih etmek zorunda kalan arkadaşlarımızın mağdur edilmesini istemiyoruz.

Biz Uçak Teknisyeni niteliğini taşıyan, bilgisi ve becerisi ile uçuş emniyetine katkı sağlayan arkadaşlarımızın adil bir yöntem ile ayrıştırılmasını ve mağdur edilmemesini talep ediyoruz.

2015 yılının Mart ayından beri UTED'in yönetimindeyiz. 2008 yılından beri yapılan hataların, yanlış uygulamaların düzeltilmesi için SHGM nezdinde çalıştık, çalışmaya da devam ediyoruz.

Bu soruna neden olan insanların, son gelişmelerden sonrada sahneye çıktığını ve mağdur arkadaşlarımızı yine yurtdışındaki kuruluşlara taşıdığını görüyoruz.

SHGM yetkililerinden bu sorunun ülkemizdeki eğitim kuruluşları ile çözümü için irade göstermesini talep edeceğiz.

Özellikle, SHGM ile lisans sürecinin iyileştirilmesi ve sorunların giderilmesi için çalıştığımızı buradan bir kez daha ifade etmek isterim. Yapılan çalışmalarla da, **"merdiven altı"** diye tabir edilen bilgi ve beceri kazandırmayan ülke kaynaklarının heba edildiği EASA lisans kurslarının da önüne geçileceğine inanıyoruz.

Bu çalışmalarda sonuç almanın ülkemize ve mesleğimize büyük bir hizmet olduğunu düşünüyoruz.

Değerli Meslektaşlarımız,

YÖK veya MEB'e bağlı kurumlarımızda 5 yılı bulan sivil havacılık bakım eğitimi verilen okullarımız var. Özellikle yüksek öğretim kapsamında eğitim verilen **SHYO okul yöneticileri, ihtiyaca uygun eğitim verilmesini sağlayamadığı için, bu okullarda eğitim-öğretim alan gençlerimizin hakları çarpık düzen nedeniyle gasp edilmektedir.**

Ayrıca, "Uçak Teknolojisi" eğitimi verilen toplamda 1263 öğrenci kontenjanı olan okullarımız bulunmaktadır. Bu gençlerimiz de eğitim süresince bir kazanım elde etmemekte ve bu devletin kurumları tarafından mağdur edilmektedir.

Havacılık, ülkemizin büyük hedeflerinin gerçekleşmesi için lokomotif sektörlerden biridir. Herkes, küçük hesaplarını bir kenara bırakmalı ve sorumlu davranmalı, ülke kaynaklarının israfına engel olmak için çaba sarf etmelidir.

Değerli Meslektaşlarımız,

Bayan Uçak Teknisyenleri nezdinde, tüm emekçi kadınların, **"8 Mart Dünya Kadınlar Günü"** kutlu olsun.

Vatanımızın ve Milletimizin birliği, beraberliği ve ortak hedeflerimize olan inancımızın, 1915 yılında Çanakkale'de olduğu gibi çelikten bir zırh ile korunmasını Yüce Allah'tan dileriz.

Canları pahasına vatanımızı savunan, Çanakkale Zaferi şehitlerimiz ve gazilerimiz başta olmak üzere, tüm şehitlerimizi ve gazilerimizi saygıyla, rahmetle ve minnetle anıyoruz. Ruhları şad, mekânları cennet olsun.

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

Saygılarımla...



NECDET AKŞAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

MESLEKİ TATMİN

12

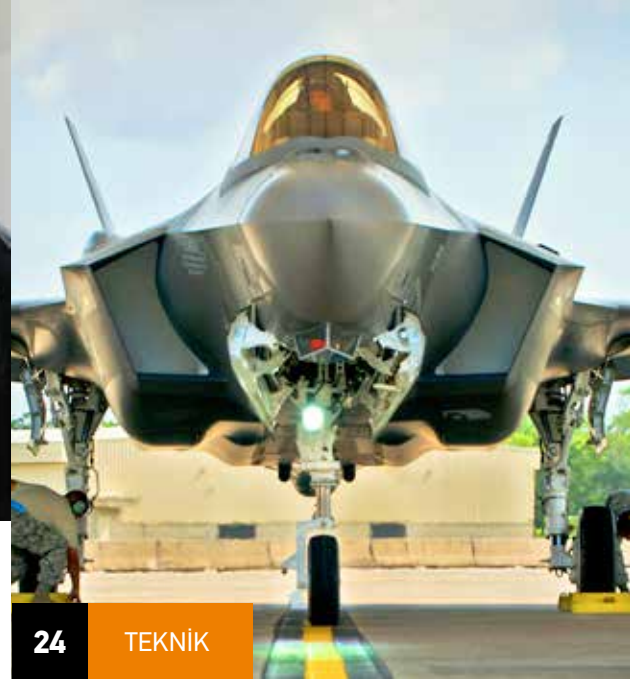
SAFETY FIRST



6

TARİHİN TANIKLARI

1965'TE THY'DE TEKNİSYENLİĞE BAŞLAYAN RIDVAN TANER:
“GENÇLER HAVACILIĞIN KIYMETİNİ BİLMELİ...”



24

TEKNİK

SSM SAVUNMA SANAYİİ MÜSTEŞARLIĞI
YENİ NESİL MÜŞTEREK TAARRUZ UÇAĞI (JSF) PROJESİ

06 TARİHİN TANIKLARI

12 SAFETY FIRST

14 TÜRK HAVACILIK TARİHİ

20 ANI

24 TEKNİK

28 TEKNİK

32 TEKNİK

34 TEKNİK

36 TEKNİK

38 HAVACILIK

42 GENEL KURUL

46 HAVACILIK TARİHİ

48 POPÜLER BİLİM

50 GEZİ

56 UÇAN ÇOCUK

60 HABER

62 AJANDA

64 SİNEMA

65 KİTAP

66 BİL BAKALIM

HAVA ARACI KAZALARI İNCELEME AMACI VE FELSEFESİ

TEKNİK

32



HAVACILIKTA İNOVASYON

TEKNİK

34



UTED 30. GENEL KURULU'NDA YÖNETİM DEĞİŞMEDİ

GENEL KURUL

42



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

40. YIL SAYI 343 MART 2017 / 3

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Editör
İsmail ŞEN

Basın-Yayın Sekreteri
Ersin ADIYAMAN / İlker FURAT

Yazı Kurulu

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

Adres

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

Reklam & İletişim

uted@uted.org

İnternet Sitesi

www.uteddergi.com
www.uted.org

Sosyal Medya

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

YAPIM

Sarıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM

Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

BASKI

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

YAYIN TÜRÜ

Aylık, süreli, yaygın

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



1965'TE THY'DE TEKNİSYENLİĞE BAŞLAYAN RIDVAN TANER:

“GENÇLER HAVACILIĞIN KIYMETİNİ BİLMELİ...”

51 yıllık uçak teknisyeni Rıdvan Taner, uçak teknisyenliğinin diğer sektörlerle kıyaslandığında daha iyi bir uğraş olduğunu belirtiyor ve ekliyor: “Diğer sektörlerdeki teknisyenler fabrikalarda hemen her gün aynı işi yaparlar. Bizim işimizde ise her gün farklı şeyler yapar, yeni bilgiler öğrenirsiniz. Değişken işlerde de bir bıkkınlık olmaz. Bu sektör, diğerlerine göre daha iyi koşullarda çalışmayı, dünyaya açılmayı genç arkadaşlara sağlayacaktır. Havacılığın kıymetini bilmelerini ve bunu hiç unutmamalarını tavsiye ederim...”



İSMAİL ŞEN

UTED: Türk Hava Yolları'nda işe başlamanız nasıl oldu?

Rıdvan Taner: 1965 yılında sekiz arkadaş THY'de geçici kadro ile işe başladık. Bu arkadaşlardan beşiyle çalışmalarımızı uzun yıllar sürdürdük. Bizler Sanat Enstitüsü mezunuyduk. Dolayısıyla uçak konusunda

bir bilgimiz yoktu. Bizlere sekiz ay boyunca temel eğitim ve DC-3 uçağının kursu verildi. Hem ameli hem de teorik bir eğitim aldık. Böylece havacılık bilgilerini bize katmış oldular. Kurs bitiminden sonra “Teneke Hangar” diye adlandırdığımız uçak atölyesinde, o dönem THY filosunda bulunan DC-3, F-27, Wiscout



uçaklarında OJT yapıyorlarmış gibi düşüneceğimiz, yardımcı teknisyen olarak çalıştırılmaya başladık. Bir imtihandan sonra da bizleri kadroya aldılar.

UTED: Daha sonra da kurslara gittiniz mi?

Rıdvan Taner: Tabii... Bu aşamadan sonra yurtiçi ve yurtdışında DC-9-30, B727, DC-10, B707, F-28 kurslarını görüp, çalışmalarımıza devam ettik. 1985'ten sonra da A.310 Gulfstream III mx, A.300-134, A.320-211, B737-200 eğitimlerimi aldım. 1987 yılında ise özel sektöre geçmek zorunda kaldım. Eşim, iki kızım, bir oğlum ve annemle birlikte evde altı nüfus yaşıyorduk. Çocuklarımdan ikisi özel okulda, diğeri üniversitede okuyordu ve maddi olarak zorlanıyordum. Bu nedenle emekli olup, özel sektörde çalışmaya başladım.

UTED: Uzun bir meslek hayatınız olmuş...

Rıdvan Taner: Evet, yarım asrın üzerinde bir havacılık yaşamım var. Benim bugünkü durumum havacılık sayesinde olmuştur. Üç çocuğumu da okuttum ve iyi bir hayat sürdürdüm. Havacılık mesleğine girdiğim için hep şükrederim. Benim için havacılık hem bir şans hem de övünç kaynağı olmuştur. Koşulları diğer

Benim bugünkü durumum havacılık sayesinde olmuştur. Üç çocuğumu da okuttum ve iyi bir hayat sürdürdüm. Havacılık mesleğine girdiğim için hep şükrederim. Benim için havacılık hem bir şans hem de övünç kaynağı olmuştur. Koşulları diğer sektörlere göre daha iyidir. Ayrıca diğer işlerdeki gibi rutin görevler olmaz. Her gün yeni şeyler öğrenir, yeni olaylarla karşılaşsınız. Bu özellikleri dolayısıyla işimi çok seviyordum.

sektörlere göre daha iyidir. Ayrıca diğer işlerdeki gibi rutin görevler olmaz. Her gün yeni şeyler öğrenir, yeni olaylarla karşılaşsınız. Bu özellikleri dolayısıyla işimi çok seviyordum. Sevdiğin işi yaparken hem mutlu olur, hem de daha iyisini yapmaya çalışsın. Çalışma hayatının hiçbir döneminde evden çıkıp işe giderken ayaklarım geri gitmemiştir. Şayet bir şansım olsaydı ve bir daha dünyaya gelsem yine aynı mesleği seçerdim.





Başbakan Turgut Özal'ın Singapur ve Japonya seyahatinde... Rıdvan Taner sol başta Turgut Özal'ın yanında...

UTED: Odanızda çok farklı maketler ve havacılık objeleri var. Bu odayı nasıl bu hale getirdiniz?

Rıdvan Taner: Bu ev üç oda bir salondan oluşuyor ve biz uzun yıllar altı kişi yaşadık. Annemin rahmetli oluşu ve üç çocuğumun evlenip taşınmasıyla eşimle ikimiz kaldık. 51 yıllık havacılık hayatım boyunca biriktirdiğim maket, şapka ve kal olmuş malzemeleri bu odada sergilemeye başladım. Tabii tüm bu malzemelerin temizliğini ben yapmak durumunda kalıyorum.

UTED: 51 yıllık meslek hayatınızda unutmadığınız bir anınız var mı, dendiğinde ilk aklınıza gelen hangisidir?



1970'li yıllarda teknisyenlerden kurulu THY futbol takımı. Rıdvan Taner, ayakta soldan dördüncü...

Rıdvan Taner: 1985 yılında zamanın Başbakanı Sayın Turgut Özal, eşi ve bazı bakanlar Singapur ve Japonya'ya gideceklerdi. Bu seyahat için bir DC-10 uçağı hazırlamamız istenmişti. Uçağın ön "section"ına bir yatak odası ve oturma salonu hazırlamıştık. Salonda televizyon ve video bile vardı. Arka tarafı da yolculara hazırlamıştık. Çok güzel olmuştu. Hatta uçağa gelen arkadaşlar bize "Ön kısma banyo koymayı"



Rıdvan Taner'in çekirmek için oldukça çaba gösterdiğini söylediği bir fotoğraf...



1965 yılında THY'ye muvakkat kadro ile giren, sanat okulu mezunu beş arkadaş.
Soldan sağa; Ayhan Yanık, İbrahim Özay, Rıdvan Taner, Metin Kırgeç, İsmail Dörter...

unutmuşsunuz" diye takılmışlardı. Uçak, İstanbul, Bangkok, Singapur, Tokyo uçuşu yapıp, aynı yolla geri dönmüştü. Bu uçuşta hiçbir arıza ve sorun ile karşılaşmamamız teknik ekip olarak bizleri çok mutlu etmişti.

UTED: Yarım asrı aşan mesleki tecrübenizle gençlere tavsiyeleriniz neler olur?

Rıdvan Taner: Biz bu mesleğe sanat enstitüsü mezunları ve Hava Kuvvetleri'nden gelen arkadaşlarla başladık. 1968'e kadar büyüklerimiz arızaları genellikle kitap karıştırmaya ihtiyaç duymadan giderir, "item"ları Türkçe doldururlardı. Tasklar karşımıza Türkçe gelirdi. 1968'de DC-9-30 uçakları geldiğinde de "mm"lar ve TS

yapmak istediğimizde İngilizce bilen arkadaşlardan yardım alıyorduk. 1971'de Pan-Am şirketinden dört adet B707 kiralanmıştı. Bu uçakların bakımı için board masasına gittiğimizde item ve taskların İngilizce olduğunu gördük. Daha önce teknik bilgi öncelikli iken artık teknik İngilizce bilmek yapılan işten de önemli hale geldi. Önce İngilizce bileceksin ki sonra istenilen işleri daha doğru yapabilesin. THY o tarihten sonra İzmir Hava Lisan Okulu'na birçok teknisyen arkadaşımızı 9 aylık kursa yollayıp bu açığı kapatmaya çalıştı. Hatta bu kursa gidenlerden biri de bendim. Yani öncelikle genç arkadaşlara çok iyi bir İngilizce seviyesi hedeflemelerini tavsiye ediyorum. Uçak teknisyeni ne kadar iyi İngilizce bilirse o kadar başarılı olur.



Uçağın tecrübe uçuşu öncesi bir hatıra...

Biz bu mesleğe sanat enstitüsü mezunları ve Hava Kuvvetleri'nden gelen arkadaşlarla başladık. 1968'e kadar büyüklerimiz arızaları genellikle kitap karıştırmaya ihtiyaç duymadan giderir, "item"ları Türkçe doldururlardı. Tasklar karşımıza Türkçe gelirdi. 1968'de DC-9-30 uçakları geldiğinde de "mm"lar ve TS yapmak istediğimizde İngilizce bilen arkadaşlardan yardım alıyorduk.



Rıdvan Taner'e THY tarafından verilmiş bir plaket...

Yapılacak "item"larda işe başlamadan "mm" açıp, prosedür ne diyor, precaution var mı diye bakılması gerekecektir. Nasıl olsa iş bitiminde kullandığı "tool"u ve referans vermek için o "chapter"da söküm takıma gelecektir.

İkinci olarak mesleklerini severek yapmaları gerektiğini hatırlatmak isterim. İşlerini ne kadar çok severlerse o kadar başarılı olurlar. Bizim işimiz de sevilmeyecek gibi değil. Daha önce de belirttiğim gibi diğer sektörlerdeki teknisyenler fabrikalarda hemen hemen her gün aynı işi yaparlar. Bizim işimizde ise her gün farklı şeyler yapar, yeni bilgiler öğrenirsiniz. Değişken işlerde de bir bıkkınlık olmaz. Bu sektör, diğerlerine göre daha iyi koşullarda çalışmayı, dünyaya açılmayı genç arkadaşlara sağlayacaktır. Havacılığın kıymetini bilmelerini ve bunu hiç unutmamalarını tavsiye ederim.



THY personeli ABD'de kursta...



Rıdvan Taner'in uçak maketi koleksiyonunun küçük bir kısmı...

RİDVAN TANER

1942 yılında Düzce'de doğdu. İlk ve ortaöğrenimini Bolu'da tamamladıktan sonra, 1961'de Bolu Erkek Sanat Enstitüsü'nden mezun oldu. Aynı yıl ailesiyle İstanbul'a taşındı. Askerlik görevini tamamladıktan sonra 1965 yılında Türk Hava Yolları'na "muvakkat kadro" ile girdi. 1987 yılında Vardiya Şefi kadrosundan emekli oluncaya kadar THY'de çalıştı. Daha sonra 1987-1989 yıllarında Toros Air'de, 1989-1991 yıllarında Noble Air'de, 1991-1993 yıllarında Sultan Air'de, 1993'ten 2014'e kadar da Onur Air'de çalıştı. Halen Onur Air'de lüzum duyulduğunda "Technical Representative" olarak görev yapıyor.

MESLEKİ TATMİN



Bir organizasyonun başarılı olabilmesi için o organizasyonda çalışan kişilerin iş tatminlerinin sürekli yüksek tutulması gerekmektedir. "Bireyin çalışma ortamına karşı reaksiyonu" olarak tanımlanan iş tatmininin pek çok etkeni olması, yöneticilerin konuya daha dikkatle yaklaşmalarını gerekli kılmaktadır. Yani organizasyonlar için, çalışanlarının yaptıkları işten ve çalıştıkları organizasyondan memnun olmalarını sağlamak, mal veya hizmet üretmek kadar önemlidir.



HAMDİ FİDAN Uçak Bakım Mühendisi

Uçak bakım sektörü doğası gereği iş tatmini açısından çalışanlarını fazlasıyla tatmin eden bir sektördür. Bu tatmin zaman zaman yanlış yönetim veya kötü yerleşmiş kurum kültürü nedeniyle ortadan kalksa da genel anlamda bir uçağın uçuşuna onay vermek ve o

uçağı pistten teker keserken izlemek paha biçilemez bir duygudur.

İş tatmininin çeşitli tanımları şu şekildedir;

İş tatmini, çalışan kişinin yaptığı işin ve yapılan iş sonucu elde ettiklerinin, maddi manevi ihtiyaçları ve kişisel değer yargılarıyla örtüştüğünü veya örtüşmesine olanak sağladığını fark etmesi sonucu yaşadığı bir duygu. Başka bir deyişle çalışanın iş için harcadığını düşündüğü emek karşılığında almayı beklediği ücret, takdir gibi yeterlilik düzeyi. Kısacası başarının nitelik ve nicelik yönünden hissediliş şekli olarak ifade edebiliriz.

İş tatmini, bir işin özelliklerinin değerlendirilmesi sonucu onun hakkında oluşan pozitif duygudur. Bir başka deyişle, iş tatmini, bir çalışanın işini ve iş yaşamını değerlendirmesiyle duyduğu haz ve olumlu duygu durumudur. Bazı araştırmacılar, iş tatmini veya tatminsizliğin düzeyinin kişinin işinden ne beklediğiyle, çevrenin kendisine ne tür imkân ve fırsatlar sunduğu veya o çevreden ne elde edebildiği arasındaki fark olduğunu ileri sürmektedirler.



Teknik tanımlar bu şekildeyken bir de işin duygusal boyutu var. Bir işe yüklenen anlam, bir işi birlikte yaptığınız kişiler, hedefleriniz amaçlarınız hayalleriniz bir işi yaparken tatmin olmanızı sağlar. Ya da hergün adımlarınız geri geri işe gelir koşu koşu dışarı çıkarsınız.

Yapılan işte neler tatmin sağlar?

Ücret: Hepimiz para kazanmak için çalışıyoruz. Dolayısıyla alınan ücret ve şirketin zam politikası, o işe duyulan bağlılığı etkilediği gibi, işten tatmin olma duygusunu da etkiler.

Kariyer yolunun açık olması ve rotasyon

olanakları: Sürekli aynı işi yapmaktan şikayetçi olmayanlar için sorun olmayacaktır. Ama beş yıl boyunca siz kendinizi geliştirirken, bu görmezden geliniyor, terfi imkanınız varken terfi edemiyorsanız, "Yardımcı" olarak başladığınız işte "Uzmanlık" unvanına geçiş çok zor gözüküyorsa, yani kariyer anlamında bulunduğunuz yerde bir gelecek göremiyorsanız, mesleki tatminsizlik kaçınılmazdır.

Beşeri ilişkiler-Saygı Görmek: Birlikte çalıştığınız insanlarla kurulan iletişim dengesi çok önemli. Ciddiyetsiz, laubali ortamlar, çalışma verimini ve sizi olumsuz etkileyebileceği gibi, aşırı otoriter tutumların sergilendiği, sert kuralların ve uzun prosedürlerin olduğu yapılar da, yaptığınız işten duyacağınız tatmini

etkiler. Bunun haricinde, saygı da hem işyerinde size duyulan saygı açısından, hem de kurumun ve çalışılan pozisyonun toplumdaki saygınlığı bakımından önemli bir faktör. Yaptığınız iş, toplumun değer yargılarıyla örtüşmüyor veya saygı görmüyorsa, içinde ister istemez işinize karşı olumsuz bir duygu oluşacaktır.

Bunların haricinde, özellikle yaptığınız işte yetkiniz varsa veya sonucunda bir ürün çıkarabiliyorsanız, bunlar insanın işini sevmesine en büyük sebep olarak sayılabilir. Yazdığınız ve kimsenin değiştirmeye yetkisi olmadığı iyi bir rapor, uzun uğraşlar sonucunda ortaya çıkardığınız bir ürün, hata yapmadan çıkardığınız bir hesap, çizdiğiniz çok iyi bir proje gibi şeyler size somut olarak bir şey getirmese bile, takdir görmüş ve beğenilmişseniz, bu sizi gururlandırır. Bir sonrakinde sizi, daha iyisini yapmaya iter ve olumlu gelişmeler yaşadıkça da mesleğinizden tatmin olmaya başlarsınız.

Bir işi yaparken mutlu olmayan çalışan ortaya kaliteli bir ürün koyamayacaktır. Bu konu çalışanın olduğu kadar işverenin de sorumluluğu olup, çalışanlarının psikolojisini de düşünerek yönetmenin sorumluluğunu tam olarak omuzlamaları gerekmektedir.

Kaynaklar:

<http://www.kariyer.net> Zeynep KIYAK
<http://www.iktisadi.org> Hatice ÇOBAN



ÜÇ GAZETECİNİN TAYYARE İLE İMTİHANI (2):

“TAYYARE İLE NASIL SEYAHAT ETTİM?”

Geçen ay, daha sonra önemli bir bilim adamı ve siyasetçi olacak gazeteci Ahmet Şükrü'nün (Esmer) kaleme aldığı ve Aylık Mecmua'nın Haziran 1926 tarihli üçüncü sayısında yayınlanan “Tayyare ile nasıl seyahat ettim?” başlıklı yazıyı aktarmaya başlamıştık. Yazının ilk bölümünde Ahmet Şükrü'nün havaalanında ve tayyarenin uçuşu sırasında yaşadıklarını aktarmıştık.



İSMAİL ŞEN

Dönemin üç ünlü gazetecisi, Ahmet Şükrü, Burhan Cahit ve Cemil Münir İstanbul'dan Paris'e bir uçak yolculuğu yaparlar ve Ahmet Şükrü yaşadıklarını kaleme alarak, Aylık Mecmua adlı dergide yayınlar. Ahmet Şükrü'nün tatlı mizahi üslubuyla uçaktaki korkulu anları aktarmaya devam ediyoruz.

Tecrübeli yolcunun korkutan uyarıları...

Üç gazetecinin en deneyimli uçak yolcusu Cemil Münir, Burhan Cavit ve Ahmet Şükrü'yü bilgi notları

yollayarak aydınlatırken tedirgin ediyordu:

“Üç arkadaştan Burhan Cahit Bey, tayyareye ilk defa olarak biniyordu. Lozan Konferansındayken İsviçreli, heyet-i murahhasa azalarına ve gazetecilere sanayi müesseselerini gösterirlerdi. Bu meyanda bir gün ben de tayyareye binmekle bir çikolata fabrikasını ziyaret etmek şıkları arasında muhayyer bırakılmış (seçme hakkı verilmiş), birinci şıkkı tercih etmiştim. Binaenaleyh bir defa tayyareye binmiş bulunuyordum. Cemil Münir Beye gelince, bu arkadaş, o kadar çok uçmuştur ki, hayatının daha büyük bir kısmını havada mı, yoksa yeryüzünde mi geçirdiği katiyetle malum değildir (belirsizdir). Binaenaleyh Ayastefanos'tan (Yeşilköy) tayyare ile uçtuğumuz gün, ben en ziyade ona itimat etmişim. Şimdi, ki yolculuk bitmiştir, geriye bakıyorum, Cemil Münir arkadaşın her söylediğine inanmak hususunda safderonluk (kolay aldanabilen) derecesine varan itimadım bu kadar derin olmasaydı, yüksekte daha ziyade rahat etmiş olacağıma kanaat getiriyorum.

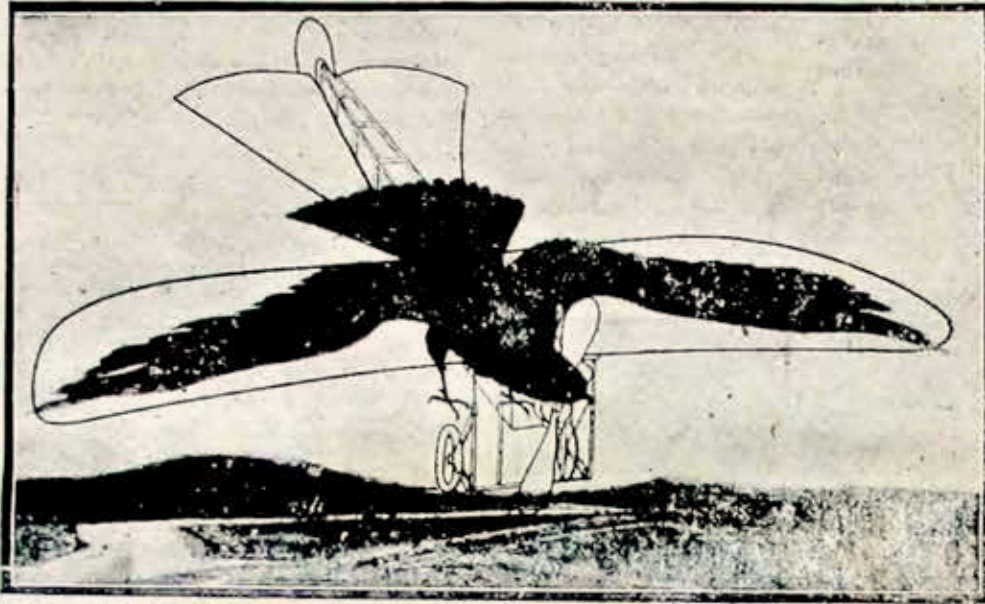
Anlatayım: Bükreş'te tayyareden indiğimiz zaman ayaklarımız arasında bir yığın halinde bulunan kâğıt parçaları toplanıp da okunacak olsaydı, şu korkunç cümleler nazara çarpardı:

- Terkos gölünün üzerinden geçmek üzereyiz. Bir kaza olursa Allahaismarladık!
- Balkan dağları! Şimdi dans başlayacak, elveda!...
- Aynalı penye(?) (muhtemelen uçağın sarsıntılı

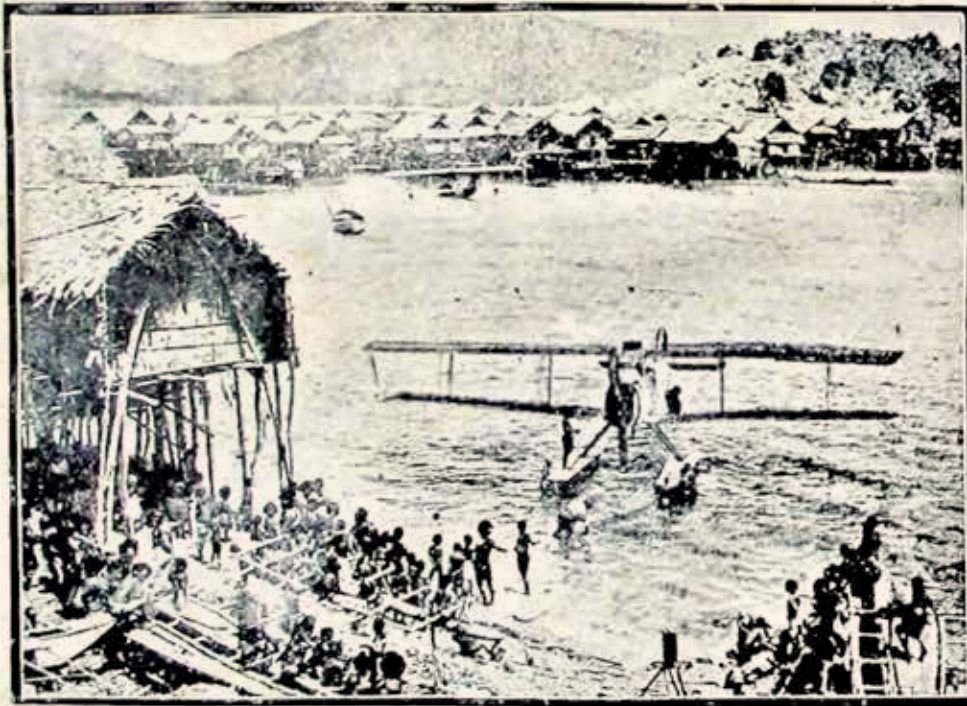


Aylık Mecmua'daki yazının son sayfası ve sol alta Ahmet Şükrü'nün imzası...

طياره دنيا نك دورت كوشه سنى قومشو قاپسى ياپدى



بو كۆل بزه خارق العاده اثرلر كوسترمك طياره نك اساسي ايسته بو رسمده كى كى اوچان رفوش قانار اسطدر



حالبو كه زمانزده طياره بحر عيطى كچدى كى آيلره كيديله مين آفريقا وحشلىرى آرمسته ده قولانجه كيتمكه و كرى به دوتمكده در

رسمده كوردلدى اوزده طياره نك اساسي افش قانادلردن اقباس اولوش كيدر . ناله عليه او قانار اسطدر . ايسته بو سيط آت شيدى عرصطلى كچوره آيلره كيديله مين چورق ايچنده وحشلىك آراسه ايچور . آتايده ك رسم بر اكلير

طياره سك وحشلىر آراسه دكره ناسيل ائيدى كوستمكه در . آفريقا وحشلىرى طياره نى برى غلن ائيش ، طياره حيلرك او كنده بره قانادلر ... دانآ بول اولدى ايچون ده عرصطلى فيزواناي دوشونه مئلى ..



[Şimdi Paris'te Londra arasında muntazam tayyare seferleri vardır ki, bu suretle Paris'teki kadınlar Londra'ya, Londra'dakiler Paris'e tenis oynamaya gidebiliyorlar. Bu resim böyle bir seyahat hazırlığını göstermektedir.]

20 Kanuni Sani 1927 tarihli Haftalık Yeni Gazete'nin ilk sayfasında bir yolcu uçağı ve yolcuları... Fotoğraf altındaki yazı ilginç: "Şimdi Paris'te Londra arasında muntazam tayyare seferleri vardır ki, bu suretle Paris'teki kadınlar Londra'ya, Londra'dakiler Paris'e tenis oynamaya gidebiliyorlar. Bu resim böyle bir seyahat hazırlığını göstermektedir."

anları için kullanılmış, dönem bilgisi gerektiren bir deyim) başlıyor. Hakkınızı helal edin.

Bunlar pilotun yanında oturan Cemil Münir Bey tarafından bombardıman-gibi yağdırılan kara haber muhaberatıydı. Arkadaşımızın bu bombardımanı bizi korkutmak maksadıyla yaptığını iddia etmiyorum. Belki de sarsıntı başladığı zamanda endişe etmememiz için bu hayr-ı hevahane (?) tembihlerde bulunuyordu. Hele bu şerait (şartlar) altında bile arz-ı veda etmeyi unutmaması nezaketin son kertesi idi. Fakat her insanın yeryüzünde yürümekten ziyade havada uçan bir mütehassis tarafından yapılan bu korkunç kehanetler, hiç de azayı teskin edecek bir mahiyette değildi."

Ahmet Şükrü'yü, Cemil Münir'in bu "tedirgin edici pusulalarından" koruyan ise bir başka yazılı eser, bir kitapçık olacaktı. Bugün uçaklarda bulunan uyarı ve talimat kartlarının kitapçık halindeki bir ilk örneği... Bu kitapçık ise Ahmet Şükrü'nün eline "bir hayır sahibi" tarafından tutuşturulmuştu.

Bir hayır sahibi daha...

Ahmet Şükrü'yü, Cemil Münir'in bu "tedirgin edici pusulalarından" koruyan ise bir başka yazılı eser, bir kitapçık olacaktı. Bugün uçaklarda bulunan uyarı ve talimat kartlarının kitapçık halindeki bir ilk örneği... Bu kitapçık ise Ahmet Şükrü'nün eline "bir hayır sahibi" tarafından tutuşturulmuştu:

"Bununla beraber, buna mukabil benim de elimde bir kitap vardı. Nasıl olup da elime geçtiğini hala iyice bilemiyorum. Bu kitabın azabımı teskin hususunda pek büyük bir rolü olduğundan, bana kimin verdiği çok düşündüm. Hayal meyal hatırladığıma göre, tayyareye binmek üzereyken, her kafadan bir ses çıkan o heyecanlı an içinde bir hayır sahibi elime sıkıştırmıştı:

- Al, demişti. Sana yolda lazım olur.

Ben de bana uzatılan şeyin ne olduğunu bilmeyerek elime almış, avucumun içinde sıkıştırarak sıkıştırarak bir yumak haline getirmiştim. Tayyarenin ilk heyecanlı dakikaları zarfında bu kitap adeta elimde bir cankurtaran gibiydi. Tayyare yere doğru indikçe var kuvvetimle kitabı sıkıyor, bu sıkışta bir kurtuluş ümidi görüyordum. Zira ayağımı bastığım yer, üzerinde oturduğum koltuklar, dayandığım duvar her şey aşağı doğru iniyordu. Yalnız bu avucumdaki kitapçık benim refikimdi (yoldaşımdı).

Kitabın, bir kitap olduğunun farkına varıncaya kadar epeyce bir zaman geçti. İstanbul'u arkada bırakmış Karadeniz'i takip ederek epeyce ilerlemiştik. Bir müddet sonra arkadan bir muhabere geldi. İçimden:

- Yine bir tehlike mi ihbar ediliyor?

Diye bir sual sorarken, Cemil Münir Beyin yazısını okudum:

- Mebdeixe (başlıyor)!

Uçuşta başınıza gelenlerden korkmayınız...

Türk – Bulgar hududunu geçiyorduk. O aralık elimde var kuvvetimle asıldığım, yegâne ümid-i necatım (kurtuluş ümidim), kitapçığı tetkik ettim. Bu kitap, tayyare şirketi tarafından yolculara teselli için tab edilmiş (basılmış) eserdi. İstanbul ile Paris arasındaki bilumum şehirlerle bu şehirlerin muhtelif manzaraları ve bunlar arasında birçok da mezarlıklar vardı.

Mezarlıklar hiç de hoşuma gitmedi. Fakat kitabın münderecatını (içeriğini) okumaya başlayınca mutmain oldum (içim rahatladı). Kitap, tayyare yolculuğundaki bütün ihtimalattan (ihtimallerden) bahisti. Sallanıyor musunuz? Korkmayınız. Zira sallanmak sallanmamaktan tabiidir. Sallanmak muvazene temin etmek (denge sağlamak) demektir. Yükseliyor musunuz? Bu da tabiidir. Pilot sizin selametinizi (tehlikeden uzak olmanızı) düşündüğü için yükseliyor. Zira tayyarenin motoru bir kazaya uğrayacak olursa, yüksekte bulunmak, bulunmamaktan daha emindir (güvenlidir). Hava içinde yüzerek aşağı inmek için vakit lazımdır. Yüksekten inmek, alçak bir irtifadan inmekten daha kolaydır. Tayyare yan tarafa mı eğiliyor? Bundan tabii bir şey yoktur. Eğilmezse korkunuz, zira o zaman tayyare tabii kanunlara uymuş olmaz.”

Teskin eden kitapçık...

Ahmet Şükrü kitabı okudukça içi rahatlar ve Cemil Münir'in haber pusulalarını önemsememeye başlar:

“Bu malumat ile mücehhez olduktan sonra artık arkadan gelen tehlike bombardımanlarına ehemmiyet vermez oldum. ‘Kitabî’ malumat ile mücehhez, büyük bir itminan (emniyet içinde olduğuna mutlak inanç) ile etrafı temaşa ederken (seyrederken), Cemil Münir yine arkadan bir tehlike işareti verdi,

Bu malumat ile mücehhez olduktan sonra artık arkadan gelen tehlike bombardımanlarına ehemmiyet vermez oldum. ‘Kitabî’ malumat ile mücehhez, büyük bir itminan (emniyet içinde olduğuna mutlak inanç) ile etrafı temaşa ederken (seyrederken), Cemil Münir yine arkadan bir tehlike işareti verdi

- Balkan dağlarından geçmek üzereyiz. Felaket baş gösteriyor!

Bu haber üzerine, ben eskisi gibi telaşa düşmedim. Derhal kitabın Balkan dağlarından geçiş sayfasını açtım. Bütün sarsıntıyı, sallanışı, her şeyi en ince teferruatına kadar yazıyordu. Şu dağ tepesinin üzerinden geçecektik ve geçerken sallanacaktık.

Bundan tabii bir şey olamazdı. Bu tepeden aşacaktık, aşarken de sarsılacaktık.”

Tehlike anında düz arazi bulmak...

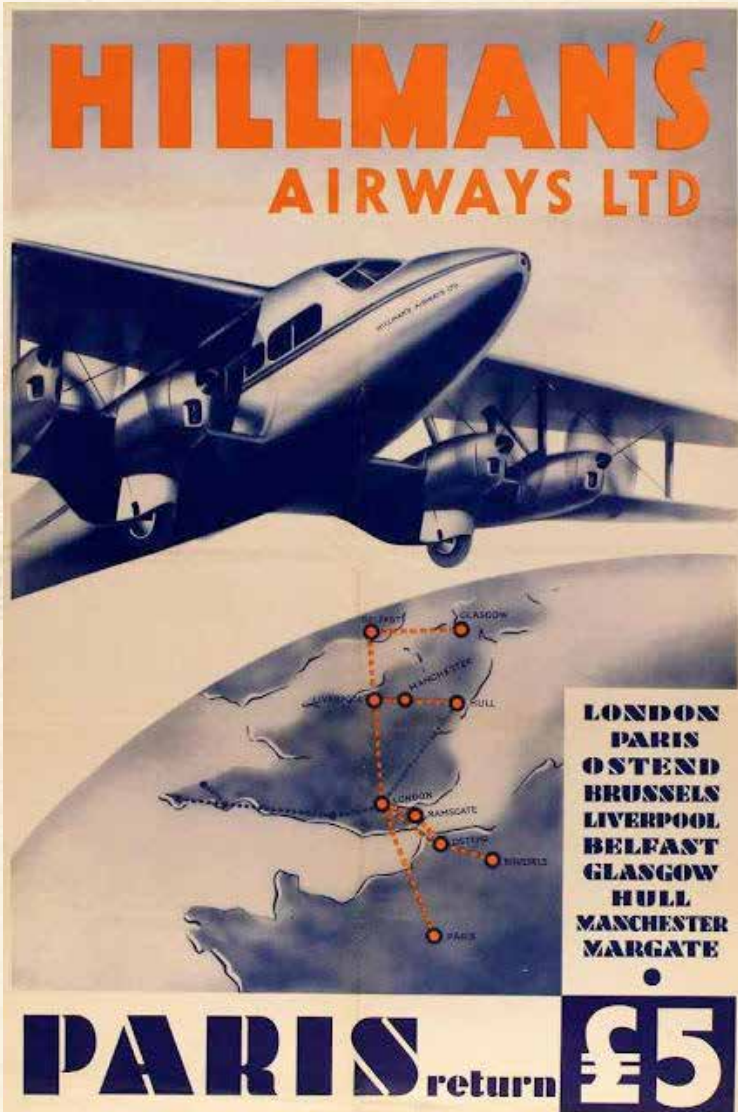
Ahmet Şükrü'nün yazdıklarından anlaşıldığına göre, dönemin yolcularının en endişe duydukları arazi dağlarmış. Dağlar geçilirken uçağın inmesi gerekirse düz bir arazi bulmak kolay olmazmış. Yani 1920'lerin yolcu uçakları herhangi bir sorun yaşadıklarında iniş için bir havaalanına ihtiyaç duymazlarmış. Gereken tek şey düz bir arazi. Tabii bu düz araziye ihtiyaç duyduklarında zaman kazanmak için de olabildiğince yüksekte uçarak, örneğin bir motor arızasında, süzülerek düz arazi ararlarmış. Hatta bu arayışın kapsamının irtifa ile oranı bile kitapçığa yazılmış:



1920'lerde Paris semalarında bir tayyare...

"Pek yüksek bir irtifadan uçacaktık. Zira motor yorulacak olursa, yere inmek lazım gelecekti. Yere inmek için de düz arazi lazımdı. Hâlbuki dağlık bir sahada bu düz araziye bulmak kolay değildi. Tayyare, irtifanın beş misli kutrunda (çapında) bir daire dâhilinde her hangi noktaya inebilirdi. Mesela beş yüz metre irtifaında uçuğu zaman inmek icap ettiği taktirde iki bin beş yüz metre kutrunda bir daire içinde inmek icap ediyordu. Hâlbuki bin metrelik bir irtifada uçacak olursa, beş bin metrelik bir daire içine inebilirdi. 'Yükseldikçe selamet fazlalaşır' kaidesinin esbab-ı mucibesini (gerekiren sebeplerini) anladım. Bunu anlar anlamaz, arkadan yine bir bombardıman başladı:

- Bulutların arasına çıkıyoruz. İrtifa bin beş yüz metre. Bir düşecek olursak, mesele kalmaz. Yere düşmezden evvel her şey halledilmiş olur.



Havacılığın ilk yıllarından bir reklam...

'Kitabî' malumatla mücehhez olduktan sonra bu telaşlı haber, kulağıma adeta musiki gibi geldi. Bin beş yüz metre irtifa!... İnmek lazım gelirse, yedi bin beş yüz metrelik yani yedi buçuk kilometrelik daire içinde bir düz yer bulmak elbette kabildi. Evvelce yukarı çıktıkça korkuyordum. Şimdi yükseldikçe memnun oluyordum. 'Kitabî' malumat ile mücehhez insana, emniyet hissi veren bir şey yoktur. Benim kitaplara ve matbu yazılara karşı payansız (sonsuz) itimadım (güvenim) vardı. Onun içindir ki muharir (yazar) oldum. Çok defa doğru olmadıkları hakkında tereddüde düştüğüm kendi efkâr ve mütalaalarımı bir defa yazıp, matbu şekilde okuyunca kendim de inandım."

Bir yüzme macerası...

Ahmet Şükrü, uçak yolculuğunda yaşananlara bir ara verip, kitabî malumata olan itimadının nasıl sarsıldığını uzun uzun anlatmaya başlıyor:

"Kitaplara karşı olan itimadım ancak bir defa sarsılmıştı. Pek çok seneler evvel yüzmek öğrenmeye ilk karar verdiğim zaman, bunu kitap okuyarak yapmayı düşünmüş, 'Yüzmek, Külfetsiz ve Tehlikesiz Nasıl Öğrenilir?' namında bir kitap satın almıştım. Kitabı baştan aşağı okuduğum zaman yüzmek, gayet kolay görünmüştü. Evvela çarşıya gidip bir banyo elbisesi satın almak lazım. Çok uzun olmayacak, çok ağır olmayacak. Sonra deniz kenarına gidip soyunup derin bir yer intihap edecek (seçecek) içine atlayacak. Suyun içine atladıktan sonra, dibine batmamak için eller ve ayaklar ile yapılacak hareketler en ufak teferruatına (ayrıntısına) kadar kitapta yazılıydı. Çarşıya gitmek, banyo elbisesi satın almak, deniz kenarına gitmek, soyunmak, hatta suya atlamak kısmı, kitabın tarifine tamamen tevafuk etti (uydu). Fakat programın bundan sonraki kısmı hani evdeki hesap çarşıya uymaz derler.

'Kitabî' malumatla mücehhez olduktan sonra bu telaşlı haber, kulağıma adeta musiki gibi geldi. Bin beş yüz metre irtifa!... İnmek lazım gelirse, yedi bin beş yüz metrelik yani yedi buçuk kilometrelik daire içinde bir düz yer bulmak elbette kabildi. Evvelce yukarı çıktıkça korkuyordum. Şimdi yükseldikçe memnun oluyordum.

Zira motor yorulacak olursa, yere inmek lazım gelecekti. Yere inmek için de düz arazi lazımdı. Hâlbuki dağlık bir sahada bu düz arazi bulmak kolay değildi. Tayyare, irtifanın beş misli kutrunda (çapında) bir daire dâhilinde her hangi noktaya inebilirdi. Mesela beş yüz metre irtifasında uçtuğu zaman inmek icap ettiği taktirde iki bin beş yüz metre kutrunda bir daire içinde inmek icap ediyordu.



Tecrübe bana göstermiştir ki, yüzmek hususunda kitaptaki tarif denize uymuyor. Yalnız şunu söylemeliyim ki, bir defa denize atladıktan sonra kitabın tarif ettiği hareketleri yapıp yapmadığının da pek farkında değilim. Bu suzişli (tesirli) hadisenin şurası iyice hatırımdadır ki, kendi ellerime, kendi kollarıma ve bacaklarıma katiyen hâkim değildim. Kitabı, denizi, suyu, dünyayı, Konya'yı hep unutmuş, var kuvvetimle çırpınmışım. Nihayet bir defa batmış, sonra yukarı çıkmışım. İkinci bir defa daha batmışım. Üçüncü defa batmazdan evvel, arkadaşlar yetişmiş, beni kurtarmışlardı. Eve avdet eder etmez (varır varmaz), ilk işim, 'Yüzmek Külfetsiz, Tehlikesiz Nasıl Öğrenilir?' namındaki kitabı yakmak olmuştı.

Filhakika kitap bu ihtimalleri de nazar-ı itibara (dikkate) almış, 'İnsan Battığı Zaman Nasıl Su Üstüne Çıkabilir?' bahsini de uzun uzadıya tetkik etmişti. Fakat her şeyden evvel, kollara ve bacaklara hâkim olmak lazımdı. Kitap bunu tarif etmiyordu. Hala hatırımdadır: Bu kitabın sonunda bir zeyil (ek) vardı: 'Boğulan İnsan Nasıl Defnedilir?' Bence kitabın en faydalı tarafı bu kısmıydı. Şimdi Bükreş'e varmak üzereyken elimdeki tayyare kitabını bir defa da uzun uzadıya tetkik ettim. Kitaptaki mezarlık resimlerini görünce tekrar kendi kendime:

- Sakın, dedim, bu mezarlıklar kataloğu, 'Ey yolcu mezarlık beğen' manasını ifade etmek istemesin?"

1920'li yılların bir yolcu uçağının içi... Hasır sandalyeler ve sessiz film oynatan bir perde. Yalıtımsız ortamda dev motorların sesinden, sesli film izlemek zaten mümkün olmazdı...



1920'li yılların sonlarında İngiliz Kralliyet Havayolları'nın bir uçağının içi...

THY UÇAK BAKIM MERKEZİNDE; ŞAKALAR VE ŞAKACILARIMIZ

Sürekli ciddi konuları yazıp siz UTED okuyucularımı sıkamak istemiyorum. Çalışırken yaşadığım bazen komik, bazen trajikomik anılarımı da yazıya dökerek tebessüm etmenizi sağlayacak, yıllar önce uçak teknisyenleri arasında neler yaşandığına dair, örnekler vermek istiyorum. İşte bugün buna örnek bir yazı okuyacaksınız. Keyfini çıkarmanızı dilerim...



ERHAN İNANÇ UTED Kurucu Üyesi

Benim aktif olarak çalıştığım dönemlerde meslektaşlarımızla işyerinde geçirdiğimiz güzel günleri bugün genç arkadaşlarımızın yaşaması mümkün değil. Özellikle bilgisayar ve akıllı telefonların hayatımıza girmesinden sonra, insanlar dostlukları terk edip, bireysel sosyalleşmeye adapte oldular. Bazen birkaç arkadaşı bir arada görüyorum. Karşılıklı güzel sohbetler yapacaklarına hepsinin başı öne

eğilmiş, işaret parmaklarıyla ellerindeki telefonların ekranlarını dürtüp duruyorlar. Eee, siz neden bir araya geldiniz ki?

Biz her yaz, posta olarak çalışmadığımız bir gün, Çatalca yolu üzerinde, Haramidere'de veya Firuzköy'ün Küçükçekmece gölü kıyısında, piknik yapar, kuzu çevirir, eğlenir, arkadaşlık/dostluk bağlarımızı güçlendirirdik. Derneğimiz UTED, yılda bir defa,

1958-1960 arası THY ilk çelik hangarında

Burhan (Şoför), İlhan Acar, Saim Kuyumcu, Recep Uçak, M.Hidayet Aysal, Ahmet Gezer, Basri Çekici, İsmail Dörter, Dursun Akgün, Hayri Kul

F-27

Nazmi Orhon, Metin Kirgeç, Ali Çankır, Ahmet Çağlayan, Ahmet Meşeli, Fahrettin Uçarlar, Dursun Çorlu, Ahmet Şebel, Erhan İnanç

Şaka için, yapabilecek yetenek ve onu kaldıracabilecek olgunluk gerektirir. Herkes şaka yapamaz, her şaka herkese yapılmaz, şakayı yapacak kişide yetenek ve kıvrak zekâ, şaka yapılacak kişinin şakayı kaldırma gücünün iyi analiz edilmesi, kişiye uygun şaka yapılması şarttır. Aksi halde şaka, kakaya dönüşebilir.

kuruluş tarihinde bir gazino veya müzikholde gece tertipler, en popüler sanatçıları dinler, dans eder, güler eğlenirdik. UTEB başkanlığında ilk gecemizi kuruluş günümüz olan 5 Aralık akşamı Ataköy'deki Ancelino Gazinosunda yapmıştık. O gecenin assolisti rahmetli Bülent Oral idi. Kuruluş gecelerimiz geleneksel hale gelip yıllarca devam etti ve bitti ne yazık. Biz yakın arkadaşlarımızla ailece görüşür, birbirimizin çocuklarının isimlerini dahi bilirdik. Birbirimizin derdine ve sevinçlerine ortak olurduk. Böylece meslektaşlığımızı dostluğa, arkadaşlığa çevirirdik. "Nerdeeee o eski günler" desem haklı değil miyim? Bizim nesil hâlâ, yazlık ayları hariç, emekli meslektaşlarımızla/arkadaşlarımızla her ayın ikinci Cumartesi günleri Dragos İBB Sosyal tesislerinde buluşup yemek yiyip, çay içip sohbetler ediyoruz. Malûm; mutluluk; kimseye gökten zembille inmiyor, çalışıp üretmek gerekiyor. Aşağıda okuyacağınız şakalar da buna bir örnektir.

Şaka için, yapabilecek yetenek ve onu kaldıracabilecek olgunluk gerektirir. Herkes şaka yapamaz, her şaka herkese yapılmaz, şakayı yapacak kişide yetenek ve kıvrak zekâ, şaka yapılacak kişinin şakayı kaldırma gücünün iyi analiz edilmesi, kişiye uygun şaka yapılması şarttır. Aksi halde şaka, kakaya dönüşebilir.

İstanbul Yeşilköy Havalimanında, sonradan yıkılıp yerine dış hatlar terminali yapılan, THY'nın ilk bakım hangarı (çelik hangar) sayısız arkadaş şakasına şahitlik etmiştir. Yapılan şakaların masumane olmasına karşın, bazıları da "eşek şakası" diye nitelenebilecek seviyede olabiliyordu.

Şakayı yapanlar genelde aynı kişiler olurdu; Ahmet Meşeli ve Celil Süslü ile onun başyardımcısı Engin Alp. Celil Süslü ve Engin Alp rahmetli oldular, Ahmet Meşeli Edirne Enez'de kendine ait bir bahçede yaşıyor, her sene kendisini ziyaret ediyorum.

Celil Süslü, şaka kaldıracabilecek kişileri tespit eder, önce küçük şakalarla alıştırır, sonra ağır şakalar yapmaya başlardı. Evet, Celil abi bir şaka üretim gurusuydu. En

çok şakaya maruz kalan da takımhane sorumlumuz Cevat Dudaksız abimizdi.

Örneğin Celil Süslü, düşüp ölme tehlikesini göze alarak üşenmeden, hangar kapılarının üst raylarının bulunduğu dar koridora elinde dolu su kovası ile çıkar, yordakçısı Engin Alp takımhane sorumlusu Cevat abiyi "Cevat bi gel, sana önemli bi şey söyleyeceğim" diyerek konuşa-konuşa Celil Süslü'nün tam altına götürür, sonra aniden yanından kaçır, bu sırada Celil abi, elindeki bir kova suyu metrelerce yukarıdan Cevat abinin üstüne boca ederdi. Cevat abi hiç yukarıya bakmadan, şakanın Celil abiden geldiğinden emin, sakın bir şekilde "ulan Celil, senin alacağın olsun" der ve üstünü değiştirmeye giderdi. Cevat abimiz sakın, çelebi kişiliği nedeniyle en fazla ağır şakaya maruz kalan kişiydi. Cevat abinin, "senin alacağın olsun" demesine karşılık, hiç bir şakaya şakayla karşılık verdiği duyulmamıştır. Cevat abi hiç kimseden çekmemiştir, Celil abiden çektiği kadar. Yıllar sonra, Celil abinin kızı Sevil uçak mühendisi olarak THY'na girip takımhanede Cevat abiyi tanıştıklarında Cevat abi "Aaa, sen Celil'in kızı mısın, aramıza hoş geldin, ah o senin baban Celil yok mu, neler çektim onun elinden bir bilsen" diye sitem ettiğini biliriz.

Celil Süslü'nün bir Ford Taunus steysin arabası vardı. O zamanlar teknisyenlerin arasında arabası olan birkaç kişiden birisiydi. Celil abi, Fatih'te oturur ve işe arabasıyla gidip gelirdi. Şakalarından bakanlar ona sürpriz şaka yapmaya niyetlenirler ama yeteneksiz olduklarından beceremezlerdi. Celil Süslü DC-10'lar filoya girdikten sonra sıklıkla bu uçaklarla yurt dışı uçuşlarına katılıyordu. Zamanının en modern, geniş gövdeli uçağı olan DC-10'ları Avrupa'da ilk uçuran THY olmuş, iç, özellikle de dış basında oldukça hava atılmıştı.

Bir akşamüzeri Celil abi DC-10 ile uçuşa gidince, gece yarısı geriye döneceği için, 23-07 postasında çalışanlar ona organize bir şaka yapmaya karar verdiler.





Hangarın güney doğusundaki, önceleri Hava-İş Tüketim Kooperatifi, sonra Aletler Atölyesi olarak kullanılan küçük binanın karşısında, tel örgü dibine park etmiş arabasının yanına oto atölyesinden aldıkları tekerlekli krikoyu getirdiler. El fenerlerinin ışığında arabayı kaldırdılar, 4 tekerleğin aksları altına tahta takozlar koyarak arabayı bunların üzerine indirdiler. Takozların boyunu öyle ayarlamışlardı ki, arabanın tekerlekleri yerden 1 santim kadar havada kalmıştı.

Celil Süslü sabaha karşı uçuş görevinden döndü, 23-07 çalışan arkadaşlara selam verip takım çantasını bıraktı, omuzuna astığı şahsi çantasıyla hangardan çıkıp arabasına gitti. Arabayı park ettiği yer tek sokak lambasıyla aydınlatılmış, loş ışıklı idi. Şakayı hazırlayanlar Celil Süslü'yü uzaktan takip edip yakınlarda bir yere sindiler, sessizce ve görünmeden ne olacağını seyrediyorlardı. Celil Süslü önce arabanın bagajını açtı, çantasını koyup bagaj kapağını kapattı, şoför kapısını açtı, koltuğa oturdu, kapısını kapattı ve marşa basıp motoru çalıştırdı. Geri vitese takıp park yerinden çıkmak için gaza bastı ama araba yerinden kimildamıyordu. Sonradan kendi anlattığına göre, geri vitese 2-3 kere takıp denemesine rağmen araba yerinden kimildamayınca 1. vitese takıp tel örgülere toslamadan biraz ileri gitmeyi denemiş ama nafile, motor gaz yiyor ama araba ne ileri, ne geri yerinden kimildamıyor. İkinci vites, sonra gene geri vites, tüm denemelere rağmen araba yürümediği için debriyajın sıyırıldığına inanmaya başlıyor. Arabanın dışına çıkıp bir anormallik var mı diye bakmasına rağmen loş ışıkta bir anormallik tespit edemiyor. Hangara gidip, kimseye bir şey söylemeden takım çantasından el fenerini alıp tekrar arabasının başına gidiyor, her tarafını kontrol edip anormallik bulamayınca altına bakıp tekerlek akslarının altındaki takozları görünce bir şaka kurbanı olduğunu anlıyor, söylenerek oto atölyesine gidip krikoyu getiriyor

ve bir saat kadar uğraşıp arabayı takozlardan indirip evine gidebiliyor.

Ertesi gün işe geldiğinde arkadaşlarına "ulan kim yaptıysa aferin, valla şok oldum, iyi iş yapmışınız, 8-9 saatlik uçuş görevinden sonra ağzıma s....." dışında bir şey söylemiyor. Daha sonra şüphelendiği arkadaşlarına eşek şakalarından yaparak intikamını almıştı.

Celil Süslü, sabah işe gelince soyunma odasına girer girmez yüksek sesle "günaydın, hepinizin ..." diye selam verirdi. İlginç bir şekilde onu iyi arkadaşları bu küfürlü selama hiç kızmazlardı. O gün, yeni işbaşı yaptığı için Celil Süslü'yü tanımayan bir arkadaş, doğal olarak, bu selamdan alındı ve yüksek sesle "hooop, aile var" diye itiraz etti. Celil abi "tamam arkadaşım pardon, sen hariç" dedi ve olay olmadan mesele kapandı. Celil abi diğer teknisyenler gibi tulum değil başteknisyen pardösüsü giyerdi. Pardösü sırtında soyunma odasından tam çıkarken, o alingan yeni arkadaşına hitaben "senin de ..." dedi ve dışarıya fırladı gitti. Celil abi bu defa baltayı taşa vurmuştu. Yeni arkadaş bu lâfı kaldıramamış, elinde geçirdiği yarım metrelik bir demir parçası ile 3 dakika kadar hangar içinde ve etrafında Celil Süslü'yü kovalarken 2 kez demiri arkasından fırlattı, Allahtan isabet ettiremedi. Arkadaşların araya girmesi ile şakanın kakaya dönüşmesi önlenmiş oldu. Celil abi bundan sonra işe geldiği günler aynı şekilde selam vermeye devam etti ama bir farkla : "günaydın arkadaşlar, bu genç arkadaş hariç, hepinizin ..."

Celil Süslü'nün yaptığı şakalar anlatmakla bitmez. Kendisini, Engin Alp'i rahmetle anıyorum.

Ahmet Meşeli, çok çalışkan, el becerisi olan iyi bir abimizdi. Hiç bir şeyi dert etmeyen, her zaman neşeli olduğu için bazıları ona Ahmet Neşeli derdi. Bir diğer lâkabı da "Kurt Ahmet" idi. Boş zamanlarında karada ve denizde avcılık yapardı. Hangarın tavandaki çelik profillere tünayıp bakımdaki uçakların gövde ve

Celil Süslü sabaha karşı uçuş görevinden döndü, 23-07 çalışan arkadaşlara selam verip takım çantasını bıraktı, omuzuna astığı şahsi çantasıyla hangardan çıkıp arabasına gitti. Arabayı park ettiği yer tek sokak lambasıyla aydınlatılmış, loş ışıklı idi. Şakayı hazırlayanlar Celil Süslü'yü uzaktan takip edip yakınlarda bir yere sindiler, sessizce ve görünmeden ne olacağını seyrediyorlardı.

Hangarımızın büyük kapıları yaz kış açık kaldığı, kapatılamadığı için (taban raylarının çökmesi nedeniyle kapıların tavan raylarından kurtulup devrilme tehlikesi vardı) soğuk havalarda hangar içinde bakım yaparken Saim abi, yöneticiler duysun diye yüksek sesle “Offf, ne sıcak be, yandık Allah’ım, yandık” diye, bağıırdı.

kanatlarını kuş pisliği ile kirleten ve denenen değişik metotlara rağmen bir türlü kaçınılamayan kargalara, yöneticilerin talimatı üzerine şirketin av tüfeği ile ateş ederek itlaf görevi yapardı. Saçmaların deldiği tavan sacından yağmur hangarın içine akardı. Hemen herkese takılır, Celil abinin aksine, genelde hafif, kabul edilebilir şakalar yapardı. Birisine şaka yapacaksa spontane değil, önceden tasarlar, hazırlık yapar, kurbanı hariç çevresine, kime ne şaka yapacağını söyler, sır tutmalarını isterdi. Gene teknisyen abilerimizden Saim Kuyumcu (rahmetli, Sarı Saim) hasta Fenerbahçeli idi. O zamanlar lig maçları Cumartesi, Pazar günleri yapıldı. Hafta sonu Fenerbahçe kazanırsa, Pazartesi günü yenilen takımın taraftarları Saim abinin çenesinden kurtulmak için tırım-tırım kaçarlardı.

Hangarımızın büyük kapıları yaz kış açık kaldığı, kapatılamadığı için (taban raylarının çökmesi nedeniyle kapıların tavan raylarından kurtulup devrilme tehlikesi vardı) soğuk havalarda hangar içinde bakım yaparken Saim abi, yöneticiler duysun diye yüksek sesle “Offf, ne sıcak be, yandık Allah’ım, yandık” diye, bağıırdı.

F-27 uçaklarının fren, anti-skid, iniş takımları al-ver sistemleri hidrolik değil, basınçlı hava ile (pneumatic) çalışırdı. Akşam seferden dönüp yatıya kalan uçakların emergency hava tüpünün 3000 PSI’lık basıncı, izolasyon valfi manuel olarak kapatılmasına rağmen, sabaha kadar önlenemeyen ufak kaçaklar nedeniyle, limit altına düşebilirdi. İşte bu nedenle her gün, sabahçı (07-15) postanın içinden 3 kişilik bir ekip o gün saat 05:30’da işe gelir, erken sefere gidecek tüm F-27’lerin uçuş öncesi bakımlarını yaparlar ve hava tüplerini 3000 PSI’ya ikmal ederlerdi.

Ahmet abi, Küçükçekmece’de oturur ve her sabahçılığa gönüllü olarak saat 05:30’da işe gelirdi. O hafta sonu maçında Fenerbahçe yenilmişti. Pazartesi sabahı kızdırılma sırası fanatik Fenerbahçeli Saim abideydi. Fenerbahçe’nin yenildiğini öğrenen Ahmet abi, o sabah bir kovanın etrafını işe gelirken yanında getirdiği, sarı-lacivert grapon kağıtlarıyla sarmış, ince bir ip ile

sapından teknisyen dinlenme odasının tavanına asmış. Teknisyen dinlenme odası (sigara içilmesine izin verilen tek mekân) hangarın hemen ağzında, üç duvarının alt yarısı kontrplak, üstü camdı. Hangar içinde olduğu ve odanın tavanı da kontrplaktan, sigara dumanının çıkması için papatya çiçeği şeklinde süslü delikleri vardı.

Ahmet abi, sarı-lacivert renkli kovanın sapına bağladığı ince ipin diğer ucunu tavandaki bu hava deliğinden geçirip dinlenme odasının yan taraftaki banyo kapısının arkasına bağlamış. Biz sabah 07’de işe gelince hazırladığı şakayı anlattı ve “Saim gelmeden kesinlikle çay odasına girmeyeceksiniz, Saim gelince herkes işiyle ilgilensin, odaya bakmayın ki, şüphelenmesin” dedi. Sarı-lacivert kova, odanın ortasında baş hizasında boşlukta sallanıyordu. Biz kovaya bağlı ipin ucunun yıkanma odasına gittiğini henüz bilmiyoruz. Sonunda Saim abi geldi, Fenerbahçe yenildiği için kim kızdıracak diye tedirgin bir durumda etrafa bakınırken, çay odasında asılı duran sarı-lacivert Fenerbahçe kovasını gördü. Hızlı adımlarla boş odaya daldı, tam iki eliyle kovayı tutup çekip indirmek isterken, kova aniden yükselerek tavana kadar çıktı. Zıplayarak kovayı tutup indirmek istedi ama erişemiyordu. Saim abi için, bu FB kova, kimse görmeden yok edilmeliydi ama nasıl? Saim abi şaşkın şaşkın bi kovaya bi de dışarıya baktı, biz hepimiz olayın farkında değil havasındayız. Saim abi tekrar kovaya dönüp bakınca ne görsün, kova gene eski baş hizasına inmiş. Gene iki eliyle kovaya hamle etmesiyle kova gene tavana fırladı. Artık ne olduğunu anlamıştı ama zokayı yutmuştu bir kere. Hemen dışarıya çıkıp tavandan çıkan ine ipin gittiği yeri takip etti, banyo kapısının arkasında bulup gevşetti ve kovayı yere kadar indirdi. Bu sırada Ahmet abi hangar önünden odaya girmiş, yerdeki sarı lacivert renkli kovayı, Saim abi daha odaya gelmeden kapıp hangar içine fırlamıştı bile. Ahmet abi elinde sarı lacivertli kova önde, Saim abi arkasında hangar içinde koşarlarken, bir taraftan “kova fener yuuuh, kova fener yuuuh” diye bağıran Ahmet Meşeli abiyi kovalayarak hangar içinde 2 tur attırmışlardı. Saim, Ahmet abiyi yakalayınca kovanın renkli kağıtlarını yırttılar ve sarılıp öpüştüler.

Saim Kuyumcu abi, yıllar sonra hat bakım baş teknisyen olarak tayin olduğu İzmir’de genç yaşında vefat etti, Allah’tan rahmet diliyorum.

Ahmet Meşeli abi (1933 doğumludur), yıllardır yazları Keşan-Enez’de adını “MEŞELİ ÇİFTLİĞİ” koyduğu büyük bahçesinde sebze, meyve üreterek yaşamını devam ettirmekte. İleri yaşına rağmen, seyrek de olsa, halen hem denizde ve hem de karada avcılık yapmaya devam ediyor. Ahmet abi, yılların avcısı olarak, iyi de atıcıdır :)

Şimdiki THY hangarlarında var mı böyle arkadaşlıklar, şakalar?



SSM SAVUNMA SANAYİİ MÜŞTERİLERİ YENİ NESİL MÜŞTEREK TAARRUZ UÇAĞI (JSF) PROJESİ

Savunma Sanayi Müsteşarlığı bünyesinde yapılan müşterek taarruz uçağı (JSF) projesinin son zamanların en güçlü projeleri arasında yer aldığını biliyoruz. Ülkemizde bu tür projelerin de devam ettiğini biliyoruz ve destekliyoruz... Şimdi bu uçağa biraz hakim olalım...



ERSİN ADIYAMAN Uçak Teknisyeni

Joint Strike Fighter- Müşterek Saldırı Uçağı (JSF) havadan-yere görevi için optimize edilmiş çok maksatlı bir uçaktır. Uygun maliyetle USAF, ABD Donanması ve Marin Birlikleri ile müttefiklerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere tasarlanmıştır. JSF, F-22 için geliştirilmiş birçok teknolojiye de yararlanacaktır.

1993 yılında her servis için bağımsız bir taktik havacılık modernizasyonunun gerçekleştirilmesinin maliyet açısından karşılanamayacağı için "Çok Maksatlı Avcı" (MRF) ve "Gelişmiş Saldırı Uçağı" (A/F-X) programları iptal edilmişti. Bunların yerine "Müşterek Gelişmiş Saldırı Teknolojisi" (JAST) adı altında, gelecek jenerasyonun vurucu silah sistemini geliştirmek üzere, yeni bir program başlatılmıştı. 1995 Ağustos'unda program JSF olarak yeniden adlandırıldı. Aynı yıl Gelişmiş Savunma Araştırma Projeleri Ajansı (DARPA) ve Gelişmiş Kısa Kalkış ve Dikey İniş (ASTOVL) programları JSF programının içine katıldı. Bu hareket

neticesi Birleşik Krallık Donanması da programın içine çekilmiş oldu.

JSF programı rekabet eden iki silah sistemi konseptini üçlü servis ailesine uygun maliyetlerle onların ihtiyaçlarını karşılamak üzere sunacaktır.

- USAF- F-16 ve A-10'u değiştirmek ve F-22'yi takviye etmek için özellikle havadan-karaya görevlere uygun çok maksatlı uçak. USAF varyasyonu en az mühendislik gelişimlerini içermektedir. Uçağın dik kalkış ve "hovering" gibi bir kriteri olmayacağı gibi uçak gemisinde konumlandırılmış uçaklar için gerekli karakteristik ve bakım hizmetlerine gerek görülmeyecektir. 2,036 uçak siparişi planlanmaktadır.

- USN- F/A-18E/F'leri takviye etmek üzere çok maksatlı "stealth" saldırı uçağı. Uçak gemilerinde görev alması donanma ile diğer JSF varyantları arasındaki temel farkı meydana getirmektedir. Daha düşük

hızlarda yaklaşımı sağlayabilmek için uçağın daha geniş kanatlara ve kuyruk kontrol yüzeylerine ihtiyacı bulunmaktadır. İç yapısı da katapult fırlatma ve kanca ile inişler için güçlendirilecektir. Uçakta uçak gemilerine uygun kuyruk kancası bulunacaktır. İniş takımları daha uzun süspansiyonlu daha fazla yük kapasiteli olacaktır. Dahili yakıtla F-18C'nin iki misli menzile sahip olacaktır. 300 uçak alımı planlanmaktadır.

· USMC- AV-8B ve F/A-18A/C/D'leri değiştirmek için kısa kalkış ve dikey inişli (STOVL) saldırı uçağı. Marinlerin talebi diğerlerinden kısa kalkış ve dikey iniş özelliği ile ayrılmaktadır. 642 uçağın siparişi planlanmaktadır.

· UK-STOVL (supersonic) uçağı Sea Harrier'ları değiştirmek için planlanmaktadır. Kraliyet Donanması'nın JSF'leri U.S. Marine'lerinkine çok benzer olacaktır. 60 uçağın alınması planlanmaktadır.

· Lockheed Martin X-35'in ABD Marin'leri ve Kraliyet Donanması varyantı olan uçak kısa kalkış ve dikey iniş (STOVL) için motor şaftı ile tahrikli bir dikey kalkış fanı sistemi kullanmaktadır. Uçakta Rolls-Royce/Allison yapımı, şaft tahrikli kalkış fanı bütün tiplerde müşterek olan, modifiye edilmiş Pratt & Whitney F119 motoruna akupile edilecektir.

Boeing X-32'nin ABD Marin'leri ve Kraliyet Donanması varyantı olan uçak kısa kalkış ve dikey iniş (STOVL) için ana motora bağlı kalkış nozullarını kullanacaktır.

Tüm zamanların en büyük savunma sistemleri tedarik

projesi olarak nitelendirilen JSF projesi, ABD'nin 2010'lu yıllardan itibaren ortaya çıkacak yeni nesil savaş uçağı ihtiyacını karşılamak için başlatılmıştır.

Program F-35 uçaklarının uluslararası katılım ile müşterek tasarım geliştirilmesi, üretimi ve lojistik desteğini kapsamaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti Devleti; Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın ekonomik ömürlerini doldurmaya başlayacak olan F-4 ve F-16 uçaklarının yerini almak ve ortaya çıkacak yeni nesil savaş uçağı gereksinimi göz önüne alarak, 1999 yılında Konsept Gösterim Evresi (CDP)'nden başlayarak projeye katılım sağlamıştır. 11 Temmuz 2002 tarihinde imzalanan uluslararası Mutabakat Muhtırası (MOU) ile uçağın mühendislik geliştirme faaliyetlerini kapsayan ve halen devam etmekte olan Sistem Geliştirme ve Gösterim (SDD) Evresi'nde, 3. seviye ortak olarak yer alınmıştır. SDD evresi kapsamında uçak ve ilgili yer sistemlerinin mühendislik geliştirme faaliyetleri devam etmektedir.

Savunma Sanayii İcra Komitesi'nin 12 Aralık 2006 tarihinde yaptığı toplantıda, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nın yeni nesil savaş uçağı olarak F-35 seçilerek, uçağın seri üretiminden ömür devrinin sonuna kadarki tüm kullanım ve lojistik destek sürecini içerecek olan Üretim, Destek ve Sürekli İyileştirme (PSFD) Evresi'ne katılımına ve bu amaçla PSFD MOU dokümanının imzalanmasına karar verilmiştir. Anılan karar uyarınca, Mutabakat Muhtırası ve ekleri 25 Ocak 2007 tarihinde imzalanmıştır.





JSF Projesi kapsamında görev alan yerli firmalarımız;

1. **Orta Gövde:** TUSAŞ
2. **Yapısal Parçalar:** TUSAŞ, Alp Havacılık ve Kale Havacılık
3. **Motor Parçaları:** Alp Havacılık, Kale Pratt&Whitney
4. **Elektronik Parçalar:** ASELSAN, AYESAŞ

F-35 uçağının küresel olarak idame edilmesi kapsamında Ortak ülkelerin sanayilerinden derlenen veriler doğrultusunda yapılan analiz sonuçlarına göre Türkiye, Avrupa bölgesindeki tüm kullanıcılara ait JSF uçaklarının motorlarına ağır bakım, onarım hizmeti

vermek üzere 2018'de kurulacak ilk merkez olma hakkını elde etmiştir. Her beş yılda bir merkezlerin çeşitli kriterler göz önünde bulundurularak yeniden değerlendirilmesinin planlandığı açıklanmıştır.

SDD Sözleşmesi gereğince pilot ve bakım/onarımcı personel eğitimleri Entegre Eğitim Merkezlerinde gerçekleştirilecektir. Bu kapsamda F-35 uçaklarını kullanacak pilotlarımızın ve uçakların bakım/onarımını yapacak personelimizin eğitilmesi amacıyla Malatya üssünde konuşlanacak bir Entegre Eğitim Merkezi kurulacaktır. Söz konusu merkezde müttefiklerimizin ilgili personelinin de eğitimi mümkün olacaktır.

06 Mayıs 2014 tarihinde düzenlenen Savunma Sanayii İcra Komitesi toplantısında, Projede gelinecek durum değerlendirilmiş ve ilk iki adet F-35A uçağının siparişi verilmiştir. 2018 yılında teslim alınması planlanan uçakların Blok-3F konfigürasyona sahip olacak şekilde 10'uncu Düşük Yoğunluklu Başlangıç Üretim Dönemi (Low Rate Initial Production – LRIP 10) kapsamında üretilmesi planlanmaktadır.

7 Ocak 2015 tarihinde gerçekleştirilen SSİK toplantısında LRIP11 dönemi için dört adet uçak siparişi verilmiştir. Uçakların 2019 yılında teslim edilmesi planlanmaktadır.

09 Mart 2016 tarihinde gerçekleştirilen SSİK toplantısında 6 adet uçak siparişi daha verilmiştir. Böylece sipariş verilen toplam uçak sayısı 14'e ulaşmıştır.

Toplam hedef 100 adet F-35 uçağının tedarik edilmesidir.

Türkiye JSF uçaklarının Avrupa bölgesi motor ağır bakım ve onarım merkezi olacak. SSM ve HvKK. lığı tarafından JSF Projesi kapsamında 2007 yılında imzalanan PSFD MOU (Production Sustainment and Follow on Development) kapsamında hedeflenen Motor Üretim ve Bakım Kabiliyetinin Türkiye'de kazanılması için müzakereler yürütülmüş, 2011 yılında ABD Hükümeti ve PrattWhitney firması ile birlikte bir analiz çalışması başlatılmış ve bu çabaların neticesi olarak 2013 yılında alınan National Disclosure Policy ile ABD Hükümeti tarafından Türkiye'nin F135 Motoru Depo Seviyesi Bakım merkezi olarak çalışmalar yürütmesine izin verilmiştir. Müteakiben JSF Program Ofisi ve ABD Savunma Bakanlığı Tedarik, Teknoloji ve Lojistik Müsteşarlığı tarafından yürütülen tüm kritik program toplantılarına katılım sağlanarak her düzeyde Türkiye'nin bu konudaki kararlılığı muhataplarımıza iletilmiştir. Eskişehir'de mevcut motor üretim ve bakım tesislerine ABD Hükümeti ve üretici firma PrattWhitney ile birlikte teknik ziyaretler gerçekleştirilerek süreçte eşgüdüm sağlanmıştır. ABD Hükümeti tarafından kapsamlı bir değerlendirmeye

tabi tutulan süreç neticesinde, Türkiye'nin tecrübesi ve uzmanlığı, diğer alternatiflere nazaran maliyet etkinliği ve uluslararası arenada bölgesel liderliği tescil edilmiştir. Türkiye'nin JSF Projesi kapsamındaki en önemli hedeflerinden olan F135 Motorunun üretim ve bakım kabiliyetleri kazanılacak olup, alınan bu son karar ile Türkiye, 2018 yılından itibaren en az 3 yıl tek başına hizmet vermek üzere, Norveç ve Hollanda'nın önünde Program Tesisi olarak F135 Depo Seviyesi Bakım (DSB) hizmeti vermek üzere birinci sırada seçilmiştir. Avrupa bölgesine kurulacak ilk tesisin sadece Türkiye'de olması ile "öğrenme eğrisi" ve başlangıç dönemi dezavantajlarının tamamı rekabet altında olmadan tek kaynak olarak geçilecektir. Bu sayede rekabetin başlaması beklenen dönemde Türkiye en avantajlı konumda olacak ve 2024'ten itibaren yılda en az 100 motora DSB hizmeti sağlamak için avantaj sağlayacaktır. Konuya ilişkin yapılan açıklama aşağıda yer almaktadır: ABD JSF Program Ofisi (JPO) tarafından yürütülmekte olan JSF Programı, F-35 uçaklarının uluslararası katılım ile tasarımı, geliştirilmesi, üretimi ve lojistik desteğini kapsamaktadır. Program; ABD'nin, program ortaklarının (İngiltere, İtalya, Hollanda, Kanada, Avustralya, Danimarka, Norveç ve Türkiye) ve diğer FMS ülkelerinin yeni nesil savaş uçağı (F-35) ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla yürütülmektedir. Türkiye, 1999 yılında projenin Konsept Gösterim fazına iştirak etmiş, 2002 ve 2007 yıllarında ise sırasıyla Sistem Geliştirme ve Gösterim (SDD) ve Üretim, Destek

ve Sürekli İyileştirme (PSFD) fazlarına katılmıştır. Program kapsamında ilk iki uçağın 2018 yılında teslim alınması planlanmaktadır. Halihazırda F-35'in gövde, motor parçaları Türkiye'de sanayisi tarafından üretilmektedir. ABD Savunma Bakanlığı, F-35 uçağının küresel olarak idame edilmesi kapsamında yürüttüğü Avrupa bölgesi gövde ve motor ağır bakım, onarım merkezlerinin seçimine yönelik kararını belirlemiştir. Program ortağı ülkelerden ve sanayilerinden alınan veriler doğrultusunda yapılan analiz sonuçlarına göre Türkiye, Avrupa bölgesindeki tüm kullanıcılara ait JSF uçaklarının motorlarına ağır bakım, onarım hizmeti vermek üzere 2018'de kurulacak ilk merkez olma hakkını elde etmiştir. Motor üretim ve bakım merkezi Eskişehir'de oluşturulacak kabiliyetin Türkiye'de tesis edilmesinden yaklaşık 3 yıl sonra Norveç'in ve Hollanda'daki tesislerin de devreye girmesinin ve her beş yılda bir merkezlerin yeniden değerlendirilmesinin planlandığı açıklanmıştır.

Bu tür projelerin desteklenmesi ve devamının getirilmesi savunma sanayimizi ve ülkemizi millileşme projelerinde daha ön plana çıkaracaktır. Var gücümüzle çalıştığımızı bütün dünyaya gösterdiğimiz bu günlerde; katlayarak devam etmemiz gerektiğini vurgulamak isterim.

Herkese emniyetli ve başarılı çalışmalar dilerim.

Kaynak: ssm.gov.tr ve tayerici.com





ÖNCE EMNİYET!

Hava seyrüsefer hizmetlerinde kuşkusuz önceliğimiz emniyetten ödün vermemektir. Bu kapsamda icra edilen işin riskleri düşünüldüğünde tüm emniyet konularının açık, kesin ve sistematik bir yaklaşımla ele alınıp en az riske indirgenerek yürütülmesi için belirli bir takım ilkeler oluşturulması zorunlu hale gelmiştir. Emniyet yönetim sistemi, kurumsal yönetim sorumluluğunun açık bir unsuru olup, faaliyetler esnasında ortaya çıkan emniyet tehlikelerinin tanımlanmasını, risklerin hesaplanmasını, gerekli iyileştirme çalışmalarının uygulanarak bu risklerin kabul edilebilir seviyelere indirilmesini, emniyet performansının sürekli izlenmesini ve iyileştirilmesini sağlayan bir sistemidir. Bu sistemin gerekliliği ve devamlılığı oldukça önemli olup, hukuki zemini ICAO Doc 9859, ICAO Ek 19, Eurocontrol Emniyet Düzenleme Gereklilikleri ESAAR 3 ve 4 olmak üzere Sivil Havacılık 65-02 Yönetmeliği ile DHMİ ana statüsü esas alınarak oluşturulmuştur.



GONCA DEMİRÖZ Hava Trafik Kontrolörü

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO tarafından geliştirilmiş olan standartlar ve önerilen uygulamalar anlamında kullanılan SARP'ler (Standards and Recommended Practices) emniyet, personel lisanslandırma, havaalanı, havaaracı operasyonu, hava trafik hizmetleri gibi uluslararası sivil

havacılığın tüm teknik ve operasyonel yönlerini kapsayan düzenlemelerdir. SARP'ler, devlet emniyet programlarında (State Safety Program SSP), emniyet yönetim sistemi faaliyetlerinde ve emniyet yönetimi karşısında yönetimin hesap verme sorumluluğunun belirlenmesinde kullanılmaktadır.

Sivil havacılığın ilerleme sürecinde emniyete direkt etkisi olan temel 3 faktör üzerinde durulmuştur. Bunlar teknik faktörler, insan faktörleri ve organizasyonel faktörlerdir. 1950'lere kadarki dönemde yaşanmış olan sık kazaların, tesis edilemeyen emniyetin temelinde gelişmemiş teknoloji ve yetersiz düzenlemeler yatarken, bu dönemdeki kazalardan çıkarılan dersler ile teknoloji ilerlemiş, düzenlemeler geliştirilmiş ve hava taşımacılığı diğer taşıma yöntemlerinden daha emniyetli bir hale gelmiştir.

Risklerin bertaraf edilmesi için tüm tedbirler alınmaya çalışılsa da içinde insan olan bir sistemin tehlikelerden ve operasyonel hatalardan tamamen arındırılması mümkün değildir. Esas olan sistem içerisindeki risklerin kontrol edilmesi ve yönetilmesi suretiyle risk seviyesinin makul düzeyde tutulmasıdır. Makul düzeydeki risklerin bulunduğu bir sistem "emniyetli" olarak kabul edilmektedir.

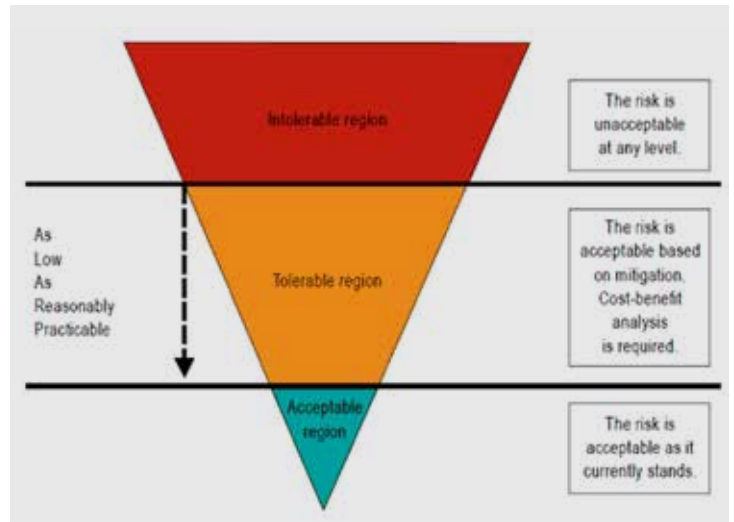
Sivil havacılığın ilerleme sürecinde emniyete direkt etkisi olan temel 3 faktör üzerinde durulmuştur. Bunlar teknik faktörler, insan faktörleri ve organizasyonel faktörlerdir. 1950'lere kadarki dönemde yaşanmış olan sık kazaların, tesis edilemeyen emniyetin temelinde gelişmemiş teknoloji ve yetersiz düzenlemeler yatarken, bu dönemdeki kazalardan çıkarılan dersler ile teknoloji ilerlemiş, düzenlemeler geliştirilmiş ve hava taşımacılığı diğer taşıma yöntemlerinden daha emniyetli bir hale gelmiştir. Takip eden yıllarda kazalardan çıkarılan bir ders de operasyonel personelin kurallara uymamasının önemli bir emniyet riski oluşturduğudur. Buna bağlı olarak riskleri bertaraf etmek için yapılan çalışmalar (CRM, LOFT...) insanı insan yapan özelliklere ve insan performansına yönelmiştir. Bu dönemin eksik yönü insan kaynaklı riskleri bireysel olarak değerlendirmesidir. 1990'lara geldiğinde ise insanların bireysel görevlerini tam olarak yerine getirmesine karşın operasyonel örgütlenme yani organizasyonel faktörler bir risk faktörü olarak ortaya çıkmıştır.

Rutin bir faaliyet olması gereken emniyet performansı ölçümünün özünde, havacılık kuruluşlarının operasyonel faaliyetlerinin devamlı olarak izlenmesi

ve ölçümü yatmaktadır. Bu nedenle, emniyet performansı ölçümü, SMS (Emniyet Yönetim Sistemi) ile doğrudan ilgilidir. Emniyet ölçümü ise, ölümcül kaza ve ciddi olay oranları gibi seçilen yüksek seviyeli ve yüksek sonuçlu olayların sonuçlarının nicelleştirilmesini ifade etmektedir. Emniyet ölçümü yıllık ya da altı aylık gibi belirlenen zaman aralıklarında gerçekleştirilip devamlı bir etkinlik niteliği taşımamaktadır. Havacılık kuruluşları tarafından uygulanan SMS, maruz kalınan emniyet tehlikelerinin tanımlanmasını, kabul gören emniyet performansının sürdürülmesi için gerekli olan düzeltme faaliyetlerinin uygulanmasını, emniyet performansının devamlı olarak izlenmesi ile değerlendirilmesini ve emniyet yönetimi sisteminin genel performansının devamlı olarak iyileştirilmesinin hedeflenmesini içermelidir.

Emniyet performansı hedef değerleri ise havacılık kuruluşlarının emniyet yönetim sistemlerinin emniyet performansını ortaya koyan uzun vadeli ölçülebilir değerlerdir. Ancak birçok havacılık kuruluşunun emniyet verilerini toplama, analiz etme ve değerlendirme kabiliyetinin tam olarak gelişmemiş olabileceği bir gerçektir. Bu nedendir ki SMS'in emniyet performansı, nicel ve nitel emniyet performansı göstergeleri ve emniyet performansı hedeflerinin bir kombinasyonu ile belirlenmektedir.

Emniyet yönetim sistemi, örgüt yapılarının şekillendirilmesi, yönetimin hesap verme sorumluluğunun oluşturulması, politikalar ve



*Şekilde emniyet riski yönetimi sürecinin yaygın bir şekilde benimsenmiş, genel bir görsel sunumu verilmektedir. Üçgen ters konumdadır, böylece havacılığın emniyet riski perspektifiyle bakıldığında üst kısmı ağır bir sistem olduğunu göstermektedir. Tehlikelerin sonuçlarına ait çoğu emniyet riski başlangıçta tahammül edilemez riskler alanına ait olarak değerlendirilecektir. Organizasyonun önünde emniyet risklerini tahammül edilebilir veya kabul edilebilir alanlara getirmek için iki alternatif vardır:

Bunlardan ilki tehlikenin sonuçlarının hasar verme potansiyeline daha az maruz kalınması veya bu potansiyelin büyüklüğünün azaltılması için kaynakların dağıtılması, diğeri riskin azaltılması mümkün değilse, işletmesinin iptal edilmesidir.



prosedürler de dâhil olmak üzere havacılık emniyeti yönetimine sistematik bir yaklaşım getirmektedir. Havacılık kuruluşları yüksek seviyeli ve yüksek sonuçlu olayların sonuçlarının nicelleştirilmesinden (emniyet ölçümü) ziyade düşük seviyeli ve düşük sonuçlu olayların nicelleştirilmesi yolunu tercih etmelidirler. Emniyet performanslarının ölçülmesi sonucunda havacılık kuruluşlarının emniyet yönetim sistemlerinin etkinliği de objektif olarak değerlendirilmiş olmaktadır.

Hava Trafik Hizmetleri emniyet performansları bir takım göstergelerle değerlendirilmekte ve oluşturulmaktadır. Yakın geçme hadiseleri (havada), pist ihlalleri (yerde), CFIT (Controlled Flight Into Terrain) sayısına göre bir kategorizasyon söz konusu olup, performansı ölçme kriteri ise şu rakamlarla değerlendirilmektedir.

Yakın geçme hadiselerinin 100.000 hava aracı hareketinde 5,25 ya da daha az olması, yerde yaşanan pist ihlali olmayan hadiselerin 100.000 hava aracı hareketinde 1,50 ya da daha az olması, pist ihlali sayısının 100.000 hava aracı hareketinde 3,25 ya da daha az olması ve son olarak CFIT sayısının 100.000 hava aracı hareketinde 0,75 ya da daha az olması beklenir. Operasyonların emniyet düzeyleri ise kaza, çok ciddi hadise, ciddi hadise, önemli hadise ve ATM (air traffic management) emniyeti üzerinde etkisi olmayan hadise olarak sırasıyla 1`den 5`e kadar değerlendirilerek ele alınmaktadır.

DHİMİ Hava Seyrüsefer Hizmetleri emniyet politikası kapsamında emniyet performansını arttırmak için sürekli çalışmak ve mümkün olduğunca bir hava aracı kazasına neden olabilecek riskleri en aza indirmek esastır. Bu amaçla emniyetin tanımının iyi yapılması, sorumlulukların net bir şekilde belirlenmesi, farkındalığın oluşturulması, uluslararası standartların karşılanması, alt yapının emniyete

destek olacak şekilde hazırlanması gerekmektedir. Üst yönetimin üzerine düşen; kurum içinde bu kültürün yaygınlaştırılması, personelin emniyete ilişkin yeterliliklerini muhafaza etmelerini sağlamak, gelişmeleri takip edip yenilikleri gözden geçirmektir. Bu kapsamda çalışanlar zorunlu emniyet yönetimi sistemi eğitimine tabi tutulurlar. Bu sisteme sadece hava seyrüsefer üniteleri değil destek birimleri de dâhil edilmelidir. Sonuç olarak emniyet sorumluluğunun tüm personel tarafından alınması ve her kademedeki yöneticilerin emniyet performansına ilişkin sorumluluğu yerine getirmesi beklenir. Emniyet artırımının gerçekleştirilmesi için kuşkusuz geçmişte yaşanmış olan hadiselerin analizlerinin iyi yapılması referans oluşturulması, örnek teşkil etmeleri bakımından çok önemlidir. Tüm bu olaylardan çıkarılan derslerin gerek kurum içinde, gerek operasyonel düzeyde yaygınlaştırılmasını sağlamak gerekmektedir. Gerekli görüldüğü durumlarda emniyet yönetimine dair değişikliklerin yapılması ve güncel tutulması da önemlidir. Emniyet risklerinin tanımlanması, değerlendirilmesi ve her türlü riskin sistematik olarak azaltılması amacıyla belirli sürelerle raporlar düzenlenmekte ve Emniyet Yönetim Sistemi kişiye özel raporlama formları olan coreform'larla görüşler değerlendirilerek emniyetin artırılması konusunda gelişme sağlanması hedeflenmektedir. Raporlama kültürünün oluşması ve yerleşmesi bu bağlamda çok önemli olduğu gibi rapor sonuçlarının tüm personelle paylaşılması da bir o kadar önem arz etmektedir.

Sonuç olarak risklerin en aza indirgenebilmesi için ulusal ve uluslararası dokümanlar doğrultusunda hizmetler verilmeli, konuya ilişkin her türlü dokümanın güncelliği sağlanmalı, emniyetin en üst düzeyde sağlanması amacıyla yaşanan en son gelişmeler hakkında gerekli bilgilendirmeler yapılarak personelin durumsal farkındalığının artırılması sağlanmalıdır. Unutulmamalıdır ki hava trafik hizmeti verilirken öncelikli hedef emniyetli, sonra düzenli ve hızlı bir trafik akışı sağlamaktır. Emniyetli çalışmalar, emniyetli uçuşlar!

DHİMİ Hava Seyrüsefer Hizmetleri emniyet politikası kapsamında emniyet performansını arttırmak için sürekli çalışmak ve mümkün olduğunca bir hava aracı kazasına neden olabilecek riskleri en aza indirmek esastır.



Onurair

Aklın havayolu



90 MİLYON YOLCUMUZLA 25 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

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

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair



HAVA ARACI KAZALARI İNCELEME AMACI VE FELSEFESİ

Öncelikle Kırgızistan'ın başkenti Bişkek'te meydana gelen elim kazada hayatını kaybeden arkadaşlarımıza Allah'tan rahmet, sevenlerine, havacılık camiasına ve ACT & MY Cargo ailesine sabır ve başsağlığı dilerim.



BEYTULLAH AKKAYA

Kaza sonrasında basında ve havacılık camiasında suçlu aramaya/suçlamaya yönelik hemen bir takım haberler, yorumlar ve söylemler ortaya çıkmıştır. Bu durum tüm kaza inceleme işlemlerini, ilgili kişileri ve kurumları zor durumda bırakan sağlıksız bir süreçtir. Oysa kaza incelemenin bir amacı ve felsefesi vardır ve kaza inceleme faaliyetleri bu mantık çerçevesinde gerçekleştirilir.

Hava aracı kazaları, nedenleri bilindiği takdirde önlenabilir. Nedenler, ancak inceleme yoluyla belirlenebilir. Genellikle ne olduğunun belirlenmesi, neler olmadığının elenmesi ile yapılır. Bir hava aracı kazası, genellikle uçuş emniyetindeki bir eksikliğin göstergesidir. İnceleme, kazaları önlemek için gösterilen çabaları güçlendirici ve yönlendirici temel bilgileri sağlar.

Hava aracı kaza incelemenin temel amacı; kaza sırasındaki olayları, ortamı ve koşulları değerlendirerek muhtemel kaza nedeni hakkında bir

görüş oluşturabilmektir. Böylece benzer bir kazaya yol açabilecek olayların önlenmesi için gereken önlemler saptanabilir. İncelemenin aynı önemdeki bir diğer amacı da, kaza sonucunda hava aracının hasar derecesini etkileyen faktörleri belirleyerek uçuş ekibi ve yolcuların yaşamsal durumlarına etkilerini tespit edebilmektir.

Hava aracı kaza incelemenin temel amacı; kaza sırasındaki olayları, ortamı ve koşulları değerlendirerek muhtemel kaza nedeni hakkında bir görüş oluşturabilmektir. Böylece benzer bir kazaya yol açabilecek olayların önlenmesi için gereken önlemler saptanabilir.

Kaza incelemeleri, kazaları önlemek amacıyla hizmet ettiğinden, incelemeler suçlamaya kalkmadan sürdürülmeli ve incelemeyi yürütenler, sorumlu aramakta görevlendirilmemelidir.

Kaza incelemeleri, kazaları önlemek amacıyla hizmet ettiğinden, incelemeler suçlamaya kalkmadan sürdürülmeli ve incelemeyi yürütenler, sorumlu aramakta görevlendirilmemelidir. Ancak, kişi ve organizasyonların hata, ihmal gibi kusurlarının açıkça fark edildiği durumlarda, inceleyici bu durumu da incelemekle görevlidir. Bu tür belirlemeler, incelemeyi, asıl amacı olan kaza nedenlerinin belirlenmesinden uzaklaştırmamalıdır. Kaza sorumlularının tespiti ile ilgisi bulunmayan emniyet koşullarının incelenmesi, çoğu zaman kazaları önleme yönünde yararlı bilgiler sağlamaktadır. İnceleyiciler kaza ile ilgili görmeseler dahi bu notları incelemekten çekinmemelidirler. İnceleyici, emniyet koşullarını, uçuş ekibinin hayati durumunu inceleyerek ne olduğunu ve neden olduğunu cevaplandırmalıdır. Bunun için arayıp bulmalı, olayları ve durumu analiz edip kayıt tutmalı, sonuçlar çıkarıp gerektiğinde tavsiyelerde bulunmalıdır.

Bir kazanın temel nedeni ve bir daha olmamasını sağlayacak önlemler, her zaman olayın fiziksel yanına bağlı olmayabilir. Örneğin; bakım sırasında fark edilerek önlenilecek bir mekanik parça arızası, bakım hizmetini veren personelin ihmaliinden ya da yanlış bakım-kontrol tekniklerinin uygulanmasından ileri gelebilir. İnsan hatasının olası bir neden olarak görüldüğü hallerde, hata üzerinde etkisi olabilecek tüm hareketler incelenmelidir. Kaza ile ilgili bir hata belirlendiğinde inceleme kesilmemeli, hataya nelerin yol açtığını belirlemek için gayret sarf edilmelidir. Tasarım eksiklikleri, yetersiz ve yanlış çalışma yöntemleri ile ciddiyetsizlik, kişileri hataya düşürebilir.

Tecrübeler göstermektedir ki; hava aracı kazalarının çoğu doğrudan veya dolaylı olarak insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Tasarım, imalat, test, bakım ile hava ve yerdeki kontrol ve çalışma şartları, alışkanlıkları vb. durumlar dolaylı insan hatalarının gözlemlendiği alanlardır. Dikkatli, ustaca ve ısrarlı sürdürülen incelemeler, görülmesi güç olan bu tür hataları ortaya çıkarabilir. Bazı hava aracı kazaları, yönetimdeki organizasyon bozuklukları ve eksikliklerinden doğmuştur. Bir ATC, pilot ya da teknisyen, emniyetli çalışma koşullarına uygun olmayan yöntemleri önermiş ya da bu tür çalışma

yöntemlerine göz yummuş olabilir. Çift anlamlı veya karmaşık talimatlar bulunabilir. Bu gibi faktörler idareciler tarafından araştırılmalı ve karışıklığa yol açan durumlar önlenmelidir. İncelemeler, bu tür organizasyon eksikliklerini göz önünde bulundurarak, kazanın oluştuğu koşullarla doğrudan ilgisi olmayan birimlerde de incelemeler yapmalı ve kazaya yol açan eksiklikleri ya da hatalı hareketleri aramalıdır.

Kaza nedeninin belirsiz olduğu durumlarda, ciddi ihtimaller belirlenerek olabildiğince çok sayıda varsayım oluşturulmalı, bu varsayımlar değerlendirilmeli ve geçerliliğini yitirenler terk edilmelidir. Bu yöntem kurgusal olmasına ve uzun uğraşlar gerektirmesine rağmen, inceleyici için tek çıkar yoldur.

Eldeki delillerin ışığında, her olasılık dikkatlice gözden geçirilir ve mevcut havacılık bilgisinin kullanımıyla varsayımların bazıları terk edilir. Tecrübeler, eleme sonucunda geriye kalan varsayımların belli bir noktadaki olasılıklar üzerinde yoğunlaştığını göstermiştir. Elemeden arta kalan bu varsayımlar kaza nedeninin çözümünde büyük değere sahiptirler. Birkaç kişi tarafından farklı yönlerden sürdürülen incelemeler dar bir çerçeve içinde yürütülen incelemelere göre daha gerçekçi sonuçlar vermektedir.

Bir hava aracı enkazı, sadece sessiz bir yığın değil, doğru incelendiği takdirde, bize anlatacak hikâyesi olan bir kaynaktır. Amaç ve felsefesine uygun bir kaza incelemesi sonunda, gelecekte aynı sebepten meydana gelebilecek diğer kazalar önenebilecektir.

Sevgi ve Selamlarımla...





HAVACILIKTA İNOVASYON

İnovasyon kelimesi Türkçemize son yıllarda girmiş olan bir kelimedir. Her ne kadar tek bir kelime ile yenilik olarak çevirsek de “Değişen koşullara uyabilmek için toplumsal, kültürel ve yönetsel ortamlarda yeni yöntemlerin kullanılmaya başlanması” olarak tanımlamak çok daha doğru olacaktır. Yani var olan, bulunmuş, icat edilmiş olan bir alanda yenilik demektir.



ŞEBNEM BAYEZİT Yer Hizmetleri, Rezervasyon ve Bilet Satış Eğitmeni

O zaman havacılıkta ister sivil, ister askeri alanda her an bir yenilik ihtiyacı olacak ve bu nedenle de inovatif buluşlarla karşılaşılacaktır.

Bilim kurgu ile bilimin sınırlarının artık olmadığı bir çağda yaşamaktayız. Geçmiş yıllarda yazdığım bir yazımda, benim yaş grubumun çok iyi bildiği Jetgiller çizgi filmindeki gibi yaşayacağımız günlerin çok da ütöpik olmadığına değinmiştim.

Bugün insan hayal gücünün sınırları kalktığı için artık uçan otomobillerle ilgili haberleri yadırgamadan seyreden ve teknolojinin hızlı gelişimine her alanda tanık olan ayrıca rahatlıkla adapte olabilen bir kuşak olduğumuza burada bir defa daha değinmek istiyorum.

Günlük hayatta arabalarımız için kullandığımız benzinle çalışan, karayolunda da, havada da



1917 yılında tasarlanan dünyanın ilk uçan otomobilinin prototipi...



Dünyanın ilk uçan otomobilinin tasarımcısı Glenn H. Curtiss'in pilot lisansı...
Lisans numarası: 1



kullanılabilen uçan otomobilin reklamları yapılırken "ister çim arazide, ister karayolunda ister havada kullanılabilen" araçlardır diye karşımıza çıkmaktadır.

Her ne kadar şu an bir prototip olarak karşımıza çıksa da çalışmaları geçmiş yıllara dayanmaktadır.

İnsanoğlunun doğasında bir aracın pek çok yerde kullanılabilir olması ile ilgili bir ihtiyaç bulunmaktadır. Bunun sonucunda da uçan otomobil, yüzen otomobil ya da yüzen otobüs yıllardır karşılaştığımız araçlardır. Birçoğumuz Hovercraft olarak, hava yastıkları sayesinde denizde kullanılabildiği gibi karada da kullanılabilen bir aracı biliyoruz. Askeri alanda da, günlük yaşamda da hovercraft diye adlandırılan çok fonksiyonlu araçlar hala kullanılmaktadır.

Peki, uçan otomobillere gelirsek; İlk uçan otomobil tasarımı inanılmaz gelebilir ama 1917 yılında, kimilerine göre her ne kadar başarılı olmamış olarak kabul edilse bile Glenn H. Curtiss tarafından, önce bir süre yerde giden ve bir süre havalanabilen bir araç olarak tasarlandı. Bu paragraftan Glenn Curtiss isminin başarısız bir havacı olarak düşünülmesini istemediğim için kendisinin havacılığa olumlu katkıları olduğunu belirtmek isterim. Havacılığın gelişmesinde özellikle dünya savaşlarının ne yazık ki katkısı bulunmaktadır. Glenn Curtiss'in de yaşadığı yıllarda dünya savaşı başlamıştır. İhtiyaçlar doğrultusunda



Glenn Curtiss'in deniz uçağı ya da uçan tekne, uçak gemisi gibi gelişimlere etkisi önemlidir. U.S. Navy Curtiss NC-4 ile başarılı bir şekilde Atlantik Okyanusu'nu geçen ilk uçak, Curtiss'in havacılık kariyerinin üst noktasıdır.

Ayrıca Curtiss ve Wright kardeşlerin şirketlerinin birleşmesi ile bugün hala teknolojik hizmet piyasasında katkıda bulunarak hizmet veren lider şirketler arasında bulunan şirketin kurucularındandır.

Önümüzdeki ay uçan otomobilin gelişimine devam edeceğim.

Inovative bir hayatı eğlenceli yaşamak dileğiyle...





A320 FAN KAPORTASI

A320 uçaklarında (A318, A319, A320, A321) kullanılan CFM ve V2500 motorlarında 1992 yılından bu yana 40'ın üzerinde Fan kaportası uçuş olayı yaşanmıştır. Farklı ülkelerde ve çok köklü operatörlerde dahi bu olayın yaşanmış olması, bakım kalitesinin ötesinde sebepler olduğunu göstermektedir.



M. CEMİL AKGÜL Teknik Eğitmen

Motor kaportaları, motorun etrafını örten, aerodinamik yapıyı tamamlayan ve motor üzerindeki komponentleri harici etkilere muhafaza eden yapılardır. Ağırlıktan tasarruf gayesi ile günümüzde ekseriyetle kompozitten imal edilirler. Genelde motorun etrafını saran iki yarım daire şeklindedirler. Bu yarımların üst ucu motoru taşıyan pylona menteşeli bağlantılıdır. Alt uçları ise "latch" ismi verdiğimiz mandallar ile birbirine kilitlenir.

Kaportaları birbirine kilitleyen bu mandallar gerek problemlili dizayndan kaynaklanan sebepler, gerekse insan hatalarından kaynaklanan sebepler ile olsun, yerine tam kilitlenmediğinde uçuşta kaporta kayıpları

yaşanmaktadır. Camiamızda daha çok kaporta uçuşması olarak isimlendirilen bu olay pek çok uçak tipinde yaşanmış olmakla beraber bu yazımızda Airbus A320 uçaklarından bahsedeceğiz.

A320 uçaklarında (A318, A319, A320, A321) kullanılan CFM ve V2500 motorlarında 1992 yılından bu yana 40'ın üzerinde Fan kaportası uçuş olayı yaşanmıştır. Farklı ülkelerde ve çok köklü operatörlerde dahi bu olayın yaşanmış olması, bakım kalitesinin ötesinde sebepler olduğunu göstermektedir. Bu olaylar incelendiğinde bakım hatası olarak görülen bu hadisenin tetikleyici sebebinin fan kaportası latchlerinin dizaynından kaynaklandığı görülmüştür.



Kilitli olmadığı halde kaportanın altından yeteri kadar sarkmayan ve kaporta kapalı ve latchler kilitli hissi veren yapı, teknisyenlerin dikkatinden kaçtığına kazalara yol açmıştır. Nitekim konuyla ilgili bir raporda "V2500 serisi motorlardaki fan cowl latch-hook-keeper sistemi hook'un keeper altına sıkışması, dolayısı ile kilitli pozisyonuna geçmemesi, halinde bile dışarıdan bakıldığında "kilitlenmiş" (fan cowl ların alın hizalaması gerçekleşmiş ve latch flush olmuş) izlenimini uyandıracak yapıda olduğu için teknisyeni yanıltabilmektedir" denilmektedir.

Yaşanan olaylar neticesinde havacılık otoritesi EASA imalatçılardan kaporta uçma olaylarını önlemek için latch dizaynlarını tadil etmelerini isterken, eğitim kuruluşlarından da konunun derslerde işlenmesi suretiyle farkındalık düzeyinin artırılmasını istemiştir.

Her iki motor tipinde de fan kaportası latch'leri yenilenmiştir. Kilitsiz latch'in sarkması için ağırlık ilave edilmiş, görünürlüğünü arttırmak için parlak kırmızı boya ile boyanmış ve kanca kısmının içeri kaçmasını engellemek için pleyt ilave edilmiştir. Dikkat çekmek için kaporta üzerine ikaz yazısı yazılmış, latch'ler üzerindeki boyanın durumu kontrol kartları ile takip edilmiştir. Ayrıca 1 nolu latch'e kilit mekanizması yerleştirilmiştir. Bu kilidin açılabilmesi için kırmızı "remove before flight" bayrağı olan özel bir anahtar



kokpitte bulunmaktadır. Bu bayraklı anahtar latch açıldığında, latch üzerinde kalarak görsel ikaza sebep olmaktadır.

Konuyla alakalı olarak Airbus yeni geliştirdiği latch'ler ile ilgili Servis Bülteni yayınlamıştır. EASA da konuyla ilgili 2019 yılına kadar uygulanması gereken yeni bir AD yayınlamıştır.

Konuyla ilgili olarak ilave bilgi için;
AD 2016-0053
Airbus TFU 71.13.00.060
Airbus SB 71-1068 / 71-1069





BAĞCILAR MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ UÇAK BAKIM BÖLÜMÜ ÖĞRENCİLERİ İLE SÖYLEŞİ

Kuşlar Ölmesin Uçaklar Düşmesin projesinde Diyarbakır Fen Tek. Lisesi tek başına çalışmamıştır. Bu proje Bağcılar Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Uçak Bakım Bölümü'nün katkıları ile gerçekleşmiştir. Bu projenin oluşumuna katkı verdikleri için öğrencilerimiz Kerem Bayrak, Ramazan Gül ve Büşra Özdemir'e tekrar teşekkür ederiz. Bu sayımızda da Bağcılar Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi öğrencileriyle yaptığımız röportajı sunmak istiyoruz...



İSMET İLHAN *Model Uçak Öğretmeni*

Yaren SIRATAŞ

UTED: Teknolojinin ilerlemesi gelecekte havacılığa ne gibi katkılarda bulunabilir?

Yaren Sırataş: Ülkemizdeki havacılığın ilerlemesiyle biz de dünyadaki uçak üretimine katılabiliriz. Gelişmekte olan havacılıkta en iyi noktaya gelebiliriz.

UTED: Havacılığın ülkemizdeki önemi hakkında neler düşünüyorsunuz?

Yaren Sırataş: Havacılık sayesinde ülkemizde

yurtdışı bağlantılarımız güçleniyor, zamandan tasarruf ediyoruz. Bu yüzden endişeli olmuyor, yetişemeyeceğim korkusuna kapılmıyoruz. Stres altında kalmıyoruz.

UTED: Havacılıkta gelmek istediğin yer nedir?

Yaren Sırataş: Havacılıkta ülkeme en iyi şekilde hizmet verebileceğim, gelişmemizi sağlayabileceğim, ailemin benimle gurur duymasını sağlayabileceğim ve kendimi en mutlu hissedeceğim yerlere gelmek istiyorum.

UTED: Uçakçılığın gelecekteki konumu sizce iç açı mı?

Yaren Sırataş: Havacılık sektörü dünya çapında çok hızlı ilerlemektedir. Bu yüzden diğer sektörlerin katkısıyla ileri gidecek bir sektördür.

UTED: Havacılık alanıyla ilgili ne gibi çalışmalarınız oldu?

Yaren Sırataş: Şu anda lise öğrencisi olduğum için kapsamlı projelerde yer alamadım. Fakat maket uçak yapımında kendimi geliştiriyorum.

Ahmet YETER

UTED: Teknolojinin ilerlemesi gelecekte havacılığa ne gibi katkılarda bulunabilir?

Ahmet Yeter: Havacılık teknolojiyle büyüyen bir alan. Tabi ki bu ilerleme havacılığa büyük fayda sağlar. Aviyonik kompartımanların ticaretinin artmasına yardımcı olur. Bunun yanında ulaşım da katkıda bulunur.

UTED: Havacılığın ülkemizdeki önemi hakkında neler düşünüyorsunuz?

Ahmet Yeter: Havacılık git gide büyüyen bir alan ve bunun yanında ülkemizde de iyi yerlerde. Gerek havayolu şirketleri olsun gerek havaalanları olsun Avrupa düzeyinin üstünde.

UTED: Havacılıkta gelmek istediğin yer nedir?

Ahmet Yeter: Benim için en iyi yer, en istediğim yerdir. Bu yüzden teknisyenlik yolunda ilerlemek istiyorum, havacılığı kalbimde yaşamak istiyorum.

UTED: Uçakçılığın gelecekteki konumu sizce iç açı mı?

Ahmet Yeter: Uçakçılığın gelecekteki yeri oldukça iyi. Teknolojinin ilerlemesi ile uçakçılığın da büyümesi kaçınılmaz.

UTED: Havacılık alanıyla ilgili ne gibi çalışmalarınız oldu?

Ahmet Yeter: Alan şefimiz İbrahim Şahin ile Erasmus+ Projesi kapsamında Almanya'da 2 haftalık bir staj eğitimim oldu ve bunun yanında İsmet İlhan hocamla "Pelikan" adlı maket uçak çalışmamız oldu. Bu çalışmalar bana havacılıkla iç içe olduğumu hissettiriyor.

Nazlı Ekin DİPBAKAY

UTED: Teknolojinin ilerlemesi gelecekte havacılığa ne gibi katkılarda bulunabilir?

Nazlı Ekin Dipbakay: Öncelikle teknolojiyle beraber havacılığa verilen önem artar. Havacılık sektörü gelişir ve personel sayısı artar. Bu sayede dış ülkelerden ihtiyaç duyulan personele ihtiyaç kalmaz. Ülkedeki



işsizlik sorunu azalır, ülke ekonomisine ciddi katkılar sağlar.

UTED: Havacılığın ülkemizdeki önemi hakkında neler düşünüyorsunuz?

Nazlı Ekin Dipbakay: Havacılık ülkemizde gerek ekonomi, gerek iş alanı sayesinde büyük önem taşımaktadır. Havacılık sektörü sayesinde ülkemizin adı sıkça duyulur hâle gelmiştir.

UTED: Havacılıkta gelmek istediğin yer nedir?

Nazlı Ekin Dipbakay: Havacılıkta kızların hiç adını duyurmadiğı alanlara ismimi taşımak ve her kızın bu mesleği yapabileceğine inandırmak istiyorum.

UTED: Uçakçılığın gelecekteki konumu sizce iç açıcı mı?

Nazlı Ekin Dipbakay: Kesinlikle evet. Havacılık şimdiki konumuna gelene kadar zorlu yollardan geçmiş ve adını herkese duyurmuştur. Herkes bu sektörün farkında olmalı ve gelişmesi için çabalamalıdır.

UTED: Havacılık alanıyla ilgili ne gibi çalışmalarınız oldu?

Nazlı Ekin Dipbakay: Bölümümüzde uçağın aerodinamik yapısına uygun maket uçaklar ve bazı bölüm aktiviteleri yaptığım çalışmalardır.

Yuşa Berkay BALCI

UTED: Teknolojinin ilerlemesi gelecekte havacılığa ne gibi katkılarda bulunabilir?

Yuşa Berkay Balci: Teknolojinin ilerlemesiyle gelecekte şimdikinden daha güvenli havacılık hizmetiyle karşılaşabiliriz. Kim bilir, insan hatalarının da teknoloji sayesinde önüne geçildiğini görürüz.

UTED: Havacılığın ülkemizdeki önemi hakkında neler düşünüyorsunuz?

Yuşa Berkay Balci: Ülkemiz, istikbalin göklerde olduğunun farkındadır. Gerek askeri, gerek sivil ve gerekse ticari olarak her alanda gelişme göstermektedir. Ancak ülkemizdeki havacılığın düzeyini yükseltecek kişilerin bizler olduğunu da unutmamak gerek.

UTED: Havacılıkta gelmek istediğin yer nedir?

Yuşa Berkay Balci: Pilot olmak küçüklüğümden beri en büyük hayalim ve bu yolda ilerlemek istiyorum.

UTED: Uçakçılığın gelecekteki konumu sizce iç açıcı mı?

Yuşa Berkay Balci: İnsanların daha rahat ve güvenli seyahat etmelerini sağlamak amacıyla her an değişebilen kurallar ve yönetmeliklerle havacılığın gelecekteki konumu iç açıcı gözüküyor. İnsanoğlu gökyüzüne alıştı bile.

UTED: Havacılık alanıyla ilgili ne gibi çalışmalarınız oldu?

Yuşa Berkay Balci: İsmet İlhan hocamızla maket uçak yapımımız ve ayrıca Erasmus+ Projesi kapsamında yurtdışında staj görme imkânımız oldu.





Youtube kanalı **UTED TV**
yayında



UTED Dergi'nin Android
uygulaması Google Play'de!



SANAL DÜNYADA VE
SOSYAL MEDYADA

UTED
TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org

UTED 30. GENEL KURULU'NDA YÖNETİM DEĞİŞMEDİ

Uçak Teknisyenleri Derneği UTED'in 30. Genel Kurul toplantısı 18 Şubat 2017 tarihinde THY Eğitim Başkanlığı 15 Temmuz Konferans Salonu'nda gerçekleşti. Saat 11:00'de açılış ve yoklama ile başlayan toplantı, kongre başkanlığı divan seçimi ve saygı duruşuyla sürdü.







Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu raporlarının okunarak müzakere edilmesinin ardından Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu ayrı ayrı ibra edildi.

Tahmini bütçenin görüşülerek onaylanmasının ardından Yeni Yönetim Kurulu, Onur Kurulu ile Denetim Kurulu'nun asil ve yedek üyelerinin seçimi gerçekleşti.



Genel Kurul'da verilen tüzük değişikliği önergesinin kabulüyle belirlenen yeni yönetim üç yıl boyunca görev yapacak.

29. Genel Kurul'da göreve gelen Necdet Aksaç'ın listesinin kazandığı seçimin ardından bir konuşma yapan Aksaç, yeni dönemde bayrağı daha yukarıya taşımak için çalışmaları sürdüreceklerini belirterek, üye odaklı faaliyetleri sürdüreceklerini söyledi.

Dilek ve temennilerin ardından tamamlanan Genel Kurul'da Yönetim Kurulu, Onur Kurulu ve Denetim Kurulu şu kişilerden oluştu:



Yönetim Kurulu Asil;

- Necdet Aksaç
- Orhan Şekerci
- Murat Akkuş
- Kemal Ogün Evcil
- Murat Özgül
- Celal Batur
- Ersin Adıyaman
- Murat Topçu
- İlker Furat
- Özge Özal
- İbrahim Çiğerci

Denetleme Kurulu Asil;

- Saffet Aytar
- Orhan Güçlü
- Hasan Cevri Yılmaz

Onur Kurulu;

- Zeki Gürsoy
- Ahsen Samim Selışık
- İsmail Avcioğlu
- Ziya Güler
- Hasan Çetin



Rebi Öke

1997 yılından beri derneğin üyesiyim. Katıldığım altıncı ya da yedinci genel kurul. Katılımcı sayısı azdı ama bunu iş yoğunluğuna yormak lazım. Hava da güzeldi... Az sayıda arkadaşımızla yeni yönetimi seçtik. Hayırlı olsun. Derneğin eski günlerine gelmesi için tüm üyelerimizin ve yönetim kurulunun daha fazla çalışması lazım. Özellikle yeni üyelerin kazanılması için yönetim kuruluna çok görev düşüyor.



Erhan İnanç

Ben UTED'in kurucu üyelerindenim. 1968'de derneği kurduk ve on sene kadar da faal hizmet gördüm. Son iki senemde de derneğe başkan olarak hizmet verdim. 52 yıllık meslek hayatım sonunda emekli oldum. Son dönemde bir miktar yükseltilmiş olmasına rağmen üye sayısı az görünüyor. 2015'de 189 üye ile teslim almışlar, ki bu anormal düşük bir rakam. Son iki sene içerisinde 685 üyeye çıkarılmış. Bu iyi bir faaliyet... Buradan şu anlaşıyor; derneğin üyeleri derneğe yeteri kadar destek olmuyorlar. Yüksek katılım olmadığında sivil toplum kuruluşlarının herhangi bir geçerliliği ya da gücü olmuyor. Halbuki UTED'in teknisyenler için yapacağı önemli faaliyetler var. Eğer arkasında üyesinin desteğini görmezse, bu güçten mahrum olacak ve yapabileceklerini yapamayacak demektir. Yani güç ve kuvvet, üyenin sayısı ve bu üyelerin derneğe gösterdikleri ilgi ve alakadan kaynaklanır. 685 üyenin sadece 40 tanesini bugün bu genel kurul salonunda görebildik. Bu kadar ilgisizlik karşısında, yönetim kuruluna seçilecek arkadaşlar nasıl istekli, canlı ve canı gönülden bu görevi yaparlar, herkesin kendi düşüncesine bırakıyorum. Esasında Türkiye'deki insanların sivil toplum kuruluşlarına olan ilgisizliklerinin nedenini bilimsel olarak bir sosyolojik incelemeye tabi tutup gerçek nedenlerini ortaya çıkarıp, çözülmesi gerekiyor. Yeni yönetimi kutluyorum. Biz bu derneği kurduk, yaşatmak onların elinde. Herkese teşekkür ediyorum.



Hasan Ebe

24 yıldır meslekteyim. İlk defa bir genel kurula katılıyorum. Katılım sayısının düşük olmasının yanında, insanların fikirlerini, düşüncelerini, eleştirilerini açıkça dile getirip birbirlerini saygı ve sevgiyle dinlemesi önemliydi benim için... Yönetimin yakalamış olduğu ivmenin de devam etmesini umuyorum. Başarılı olacaklarına inanıyorum. Bizler için faydalı, meslek grubumuz için değerli bir kurum UTED... Bizler de bu başarının devamı için elimizden geleni yapacağız.



Ziya Güler

Uted çatısı altında birlikteliğimizin daha geniş perspektifli, etkin bir mesleki örgüt olmasını temenni ediyorum, bunu temenni ederken bu uğurda mücadele eden yönetime teşekkür ederim başarıları daim olsun.

► HAVACILIK TARİHİNDE MART



1 MART 1912

Albert Berry, bir paraşüt ile uçaktan atlayan ilk kişi oldu.



2 MART 2005

Steve Fossett, tek başına, bir uçakla hiç durmaksızın ve yakıt ikmali yapmaksızın dünya turu atan ilk kişi oldu. Yolculuk 40.234 km idi ve 67 saat 2 dakika sürdü. Fossett 2007'de öldü.



8 MART 1917

Alman hava taşıtları üreticisi Ferdinand von Zeppelin öldü, (d. 1838)



5 MART 1912

İtalyan Ordusu hava balonlarını askeri amaçlarla kullanan ilk ordu oldu. İtalyanlar bu hava taşıtlarını Türk savunma hatlarının gerisine keşif amacıyla gönderdiler.

10 MART 1956

ABD'nin Florida eyaletinden Fas'a giden ve iki adet nükleer başlık kapsülü taşıyan uçak Akdeniz üzerinde kayboldu, uçağın enkazı ise bulunamadı.

11 MART 1988

Montajının tamamı Türkiye'de yapılan ilk F-16, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edildi.

14 MART 1980

ABD Hava Kuvvetleri'ne ait C-130 tipi askeri nakliye uçağı, İncirlik Hava Üssü'ne iniş yaparken düştü. 18 ABD askeri öldü.



15 MART 2001

İstanbul - Moskova seferini yapan Tupolev Tu-154 tipi bir uçak, Çeçen korsanlarca kaçırıldı. Medine'ye indirilen uçağa Suudi antiterör timlerince düzenlenen operasyonda, Türk yolcu Gürsel Kambal, Rus hostes Yulia Fomina ve bir korsan öldü.



18 MART 1997

Antonov An-24 tipi bir Rus yolcu uçağının kuyruğu, Türkiye'ye gitmekte olduğu sırada havada koptu. Düşen uçaktaki 50 kişi öldü.



19 MART 2016

Dubai şehrinden gelen ve Rusya'nın Rostov-na-Donu şehrindeki havalimanına inişe geçen, Flydubai şirketine ait yolcu uçağı iniş esnasında düştü. Uçaktaki 55 yolcu ile 7 mürettebat öldü.

HAVACILIK TARİHİNDE **MART** ◀**20 MART 1977**

Diyarbakır adlı yolcu uçağı, İsmail Açan ve Hanefi Güzel adlı 17 yaşındaki iki öğrenci tarafından Beyrut'a kaçırıldı. Olayda pilot Ethem Durak hafif yaralandı.

**20 MART 1922**

ABD'nin ilk uçak gemisi USS Langley hizmete girdi.

**21 MART 1928**

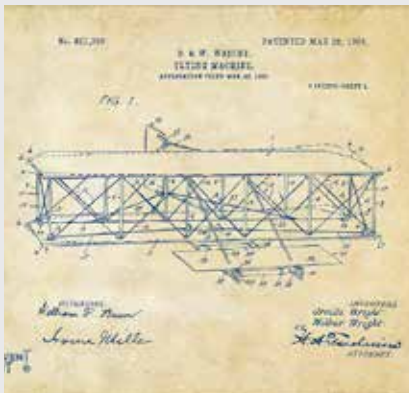
Charles Lindbergh'e ilk trans-atlantik uçuşu gerçekleştiren kişi olması dolayısıyla şeref madalyası verildi.

**22 MART 1913**

Türk pilot Sabiha Gökçen doğdu, (ö. 22 Mart 2001)

23 MART 1994

Aeroflot tipi bir yolcu uçağı Sibiry'a da düştü: 75 kişi öldü.

**23 MART 1903**

Wright Kardeşler ilk sabit kanatlı uçakları için patent başvurusunda bulundular.

**30 MART 1894**

Rus uçak tasarımcısı Sergey Vladimiroviç İlyuşin doğdu. (ö. 1977)

24 MART 2015

Barcelona-Düsseldorf seferini yapan, Lufthansa'nın yan kuruluşu olan Germanwings'e ait, Airbus A320 tipi yolcu uçağı Fransız Alpleri'nin güneyinde yer alan Méolans-Revel köyünün dağlık alanına düştü. Kazada 144 yolcu ve 6 mürettebat hayatını kaybetti.

HEISENBERG VE BELİRSİZLİĞİN DOĞASI



UTKU UZUN Teknik Eğitimci



Parçacık fiziği ile görülüyor ki doğa; mikro seviyede verilen aynı iki deneydeki sonuçların benzer olacağını kesin biçimde söylemeyi temelden olanaksızlaştırıyor. Bu şaşırtıcı bir şey; aslında daha önceleri filozoflar, aynı koşullar sağlandığı takdirde, mutlaka aynı şeyin meydana gelmesi bilimin temel gereklerinden biridir diyorlardı. Oysa günümüzde bu bilimin temel bir koşulu olmaktan çıkmış durumda. Sadece ne olacağı konusundaki sonucu istatistiksel bir ortalama olarak bulmaktayız.

Bu belirsizliklerin üzerine düşmeden önce yardımı olacak kavramları tekrar hatırlamakta fayda var.

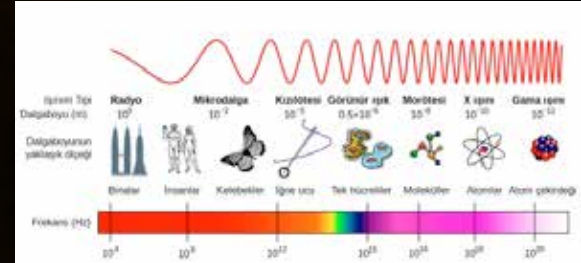
I-Titreşim

Bir su havuzunun içinde olduğumuzu ve yakınımızda yüzen bir mantar parçası bulunduğunu varsayalım; suyu başka bir mantar parçasıyla iterek ilk mantarı "doğrudan doğruya" hareket ettirebiliriz. Sadece bu iki mantara bakarsak, görebileceğimiz tek şey, bir mantarın hareketine yanıt olarak diğerinin hareket etmiş olmasıdır; iki mantar arasında bir tür "etkileşme" vardır. Kuşkusuz gerçekte yaptığımız şey, suyu karıştırmaktır; sonra su da diğer mantarı tedirgin eder. Buradan, suyu birazcık itersek, yakında yüzen bir cisim de tabi ki hareket eder şeklinde bir yorum oluşturabiliriz. Kuşkusuz mantar çok uzakta olsaydı, hemen hemen hiç hareket etmezdi; çünkü suyu yerel olarak hareket ettirmiştik.

Diğer yandan, mantarı hızla titretirsek, yeni bir olay ortaya çıkar; suyun hareketi biraz ötedeki suyu da hareket ettirir ve böylece uzaklaşan dalgalar oluştururduk. Demek ki suyu titreterek çok daha ötelere bir etki oluşturulabilmek mümkün. Havuz örneğindeki suyun varlığını, elektromanyetik alan ile aynı anlamda düşünebiliriz. Elektromanyetik alan,

dalgaları taşıyabilir. Evimizdeki elektrik akımının frekansı 50 devir/saniyedir. Frekansı saniyede 1000 devire çıkarırsak yayındayız demektir, çünkü bu radyo yayıncılığında kullanılan frekans bölgesidir. Biraz daha yükseltirsek, FM ve TV bölgesine gireriz daha da ileri gittiğimizde ise belli kısa dalgalara varırız (örneğin radar dalgaları). Frekansı daha da yükseltirsek artık eşyaları görmek için herhangi bir alete gerek duymayız onları yani bu dalgaları kendi gözlerimizle de görebiliriz.

Örneğin yüklü taramamızı saniyede 5x devirden 5x devire kadar olan frekans aralığında sallayabilseydik, bu yüklü taramanın titreşimini gözlerimizle frekansa bağlı olarak kırmızı, mavi ya da mor olarak görürdük.



Daha da yüksek frekanslara bakarsak, X ışınları ve sırasıyla gamma ışınlarına ulaşmış oluyoruz. Eğer iyice yükseltilenlere çıkarsak, artık bu bölge bizim için apayrı bir önem arz etmeye başlıyor. Bu konuyu R.Feynman şöyle açıklıyor: "Çünkü elektromanyetik alanı ve bu alanın dalgaları taşıyabildiğini anladıktan sonra, bu dalgaların aslında hiç de dalgaya benzemeyen acayip bir tarzda davrandıklarını gözlemleyebiliyoruz. Yüksek frekanslarda daha çok parçacık gibi davranmaya başlamaları ile belirsizlik ilkesinin ilk adımı atılıyor".

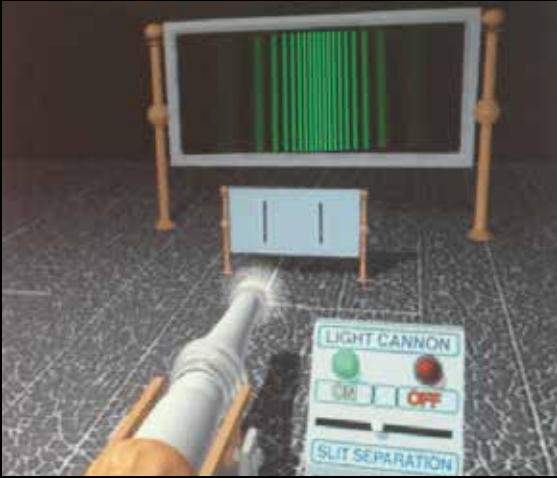
II-Konum

Otoparkta duran bir aracın yeri ve hızı bellidir, otopark referans alındığında izafi olarak neresinde olduğu ve hızının sıfır olduğu kesindir. Heisenberg kuantum varlıklarının otoparkta duran araçlardan farklı olduğu görüşündeydi. Bu varlıklar elektron foton vb. gibi varlıklardır. Yapılan deneyler sonucunda maddelerin yerlerinin belirlenmesinde hızlarının daha da belirsizleştiğini öngörmekteydi.

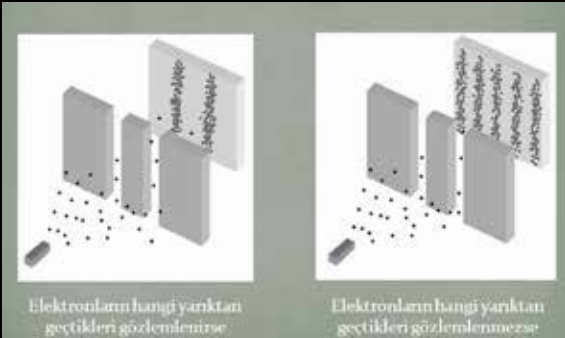
Doğa belirsizliklerle vardır ve belirsizlikler doğanın bir

parçasıdır. Kuantum mekaniğinin pek çok cephesi var. Bir parçacığın belirli bir konuma ve belirli bir hıza sahip olma düşüncesi artık geçerli değildir; bu yanlıştır.

Klasik fiziğin ne denli yanlış olduğuna dair okul hayatımızdaki müfredattan bir örnek verelim: Elimize güçlü bir ışık kaynağı alalım ve bu ışığı bir yüzeye turalım. Işık kaynağı ile yüzey arasına daraltılabilir şekilde ayarlanabilecek iki yarık koyalım. Yarıktan geçen ışık arka plandaki yüzeyde ızgara desenlerine benzer bir girişim oluşturduğunu göreceğiz. Bu şaşırtıcı çünkü sadece 2 adet yarığımız varken 2'den fazla desenimiz oluşuyor.



Bu şaşırtıcılığı anlamak için yarıktan önce bir elektron detektörü kullanıldığında ise yüzey üzerinde sadece 2 adet ızgara deseni olduğu görülüyor. Sanki oluşan bir karışıklığı anlamaya çalışırken daha da karmaşılaşıyor tüm deney.



Kuantum mekaniğini tamda burada işliyor. Bir nesnenin hem nerede olduğunu ve hem de hangi hızla gittiği bilemiyoruz. Tenis kortunda raketi ile yer arasında tenis topu sektiren bir çocuğa arkanızı döndüğünüzde yerini tam olarak bilemezsiniz, sadece kaba bir tahmine dayalı olasılık hesabı yapabilirsiniz.

Çift yarık deneyi de gösteriyor ki momentumun belirsizliği ile konumun belirsizliği birbirini tamamlar

bu ikisinin çarpımı, küçük bir sabitle sınırlanıyor. Sabitin ismi ise ilk olarak bunu ortaya çıkaran ünlü fizikçi Werner HEISENBERG'den alıyor.

$$\Delta x \Delta p \geq \frac{h}{4\pi}$$

THE UNCERTAINTY PRINCIPLE

Belirsizlik ilkesi olmasaydı elektronlar tam çekirdeğe girselerdi, onların konumlarını tam olarak bilebilirdik. Bir kristal mutlak sıfıra kadar soğutulduğunda atomların durmadığı hala titreştikleri gözlenebiliyor. Niçin? Çünkü dursalardı, nerede olduklarını ve hareketlerinin sıfıra indiğini bilirdik; bu da belirsizlik ilkesine aykırı olurdu. Nerede olduklarını ve ne kadar hızlı hareket ettiklerini bilmediğimize göre, oralarda sürekli kıpırdamaya devam etmekte.



Bilimsel Dilde Kısmet;

Belirsizlik ilkesinin düşüncelerde ve bilim felsefesinde meydana getirdiği bir diğer ilginç değişim de şudur: Herhangi bir durumda ne olacağını önceden tam olarak kestirmek mümkün değildir. "Örneğin bir gaz molekülünün yaptığı düzensiz hareketleri belirlemenin ya da belirli bir anda ve yerde olmuş bir orman yangının tüm ayrıntılarını önceden bilemeyeşin, bu tarz olguların var olmadığı sonucunun çıkarılmasına dair bir yoruma yol açtığı görülmemiştir.

Bu tutum yalnızca bilimin değil akılcı düşüncenin de yadsınmasıdır. Eğer neden ve sonuç yoksa yalnızca herhangi bir şeyi önceden kestirmek değil, bir olayı açıklamak da mümkün değildir. Kendimizin olan şeyi tanımlamakla yetinebiliriz; ki bunun felsefi literatürdeki adı pozitivizmdir. Ama gerçekte bunu bile yapamayız", Heisenberg.

Kaynak:
Richard Feynman: Altı Kolay Parça
<http://hyperphysics.phy-astr.gsu.edu/hbase/uncer.html>



BİR İTALYAN RÜYASI: VENEDİK

Venedik için denir ki, kişilerin en çok hayallerini süsleyen kenttir. Gerçekten de bu güzelim kente üçüncü kez gitmek üzere yola çıktığımda inanın bir kez daha sanki ilk kez görecekmişim gibi hayallere dalmaya başlamıştım bile. Yazar Charles Dickens'in bir sözü var, der ki, "Dünyada Venedik ile ilgili okuduğunuz hiçbir şey şehirdeki muhteşem ve etkileyici gerçeğe eş değer değil..." Evet değil...



DR. HANDAN DİKER Öğretim Görevlisi, Yeditepe Üniversitesi

Kentin en az kendisi kadar ünlü bir havaalanı var. Adı Marco Polo... 1254 yılında Venedik'te doğmuş olan Marco Polo ünlü bir gezgindir. Özellikle doğuya yaptığı gezilerle ünlenmiştir. Ama en önemlisi bu gezilerini kitaplaştırmış olmasıdır. İstanbul'dan THY'nin konforlu bir uçuşu ile sadece 2 saat 20 dakikalık bir süre sonunda artık Venedik'te Marco Polo havaalanında idim.

Venedik dünyada en çok görülmek istenilen kentlerin başında geliyor. Havaalanından kent merkezine gitmek için kullanabileceğiniz pek çok seçenek

var. En çok kullanılanı 'deniz otobüsü' ya da 'su taksisi'. Ben hayatımda ilk kez havaalanından kent merkezine gitmek için deniz otobüsünü kullandım. Aynı yolu dönüşte de izledim. İnanılmazdı... Bir saat önce havada iken, daha sonra kendinizi bir anda bu kez suyun içinde bulabiliyorsunuz. Ya da tam tersini... Zaten hayatımda hiç bu kadar su ile iç içe bir kent daha görmedim.

Kentin merkezi San Marco Meydanı. Otelim de tam da bu meydanda olduğu için ulaşım konusunda hiç zorluk çekmedim. San Marco Venedik'in en





kalabalık ve en hareketli meydanı. Burada şehrin en önemli yapıları diyebileceğimiz binalar yer alıyor. Bunların içinde en görkemlisi 'San Marco Bazilikası'. Burası aynı zamanda 'Altınların Kilisesi' olarak da adlandırılıyor. 9. yüzyılda yapılmış olan Bazilikada muhteşem diyebileceğimiz altın heykeller, cam işlemler ve oyma eserler yer alıyor. Binanın ön yüzünde yer alan yaldızlı ve parlak işlemler adeta Venedik'in gücünü ve zenginliğini sergilemek amacı ile yaptırılmış. Denir ki bu kilise yapılırken İstanbul'daki Ayasofya Müzesi örnek alınmış.

Meydandaki görkemli ikinci yapı ise, 'Aziz Mark'ın Çan Kulesi'. Tam 99 metre yüksekliği var. Adı Çan Kulesi ama aynı zamanda deniz feneri ve de rüzgârgülü olarak da görev yapıyor. Kulenin üzerinde bir de seyir terası bulunuyor. Kulenin üzerine çıktığınızda tüm şehri seyredebiliyorsunuz. Ancak ilginç bir bilgi var: Seyir terasından baktığınızda bir tek kanal bile gözüküyor. Nedenini bilemiyorum.



Meydanda yer alan üçüncü büyük yapı ise Dükler Sarayı. Burası 9. yüzyılda bir şato olarak yaptırılmıştır. Ve Venedik Cumhuriyetinin yönetim merkezi olarak iş görmüş bir binadır. Ayrıca Mahkeme Salonu, Hapishane ve Venedik Düklerinin evi olarak da kullanılmıştır. Burası o kadar süslü ve o kadar da görkemli bir yapı ki anlatamam. 1923 yılında saray müzeye dönüştürülmüş. Müzenin içinde 'Sırlara Yolculuk' adı ile bir de tur düzenleniyor. Turda, Düklerin odaları, Sarayın kısımları ve Engizisyon odaları geziliyor.

Venedik, Kuzey İtalya'nın doğusunda, Adriyatik denizinin kuzey kıyılarında yer alan, bir kanallar ve köprüler kenti. Burası aslında bir ada şehir. Toplam 118 adacık üzerine kurulmuş. Venedik'in bu adacıklarını 170 kanal birbirinden ayırıyor. Bu kanallar üzerinde de 400 civarında köprü mevcut. Bu köprüler adacıkları birbirine bağlıyor. Bu köprülerin içinde en önemlisi ve en uzununu Venedik'i Avrupa kıtasına yani anakaraya bağlayan 4 km uzunluğundaki özgürlük köprüsü. Köprüde hem kara hem de demiryolu ulaşımı yapılıyor. Köprü, adeta kentin kapısı... Çünkü bu köprüden geçmeden Venedik'e girmek mümkün değil. Ayrıca kente kara taşıtlarının girmesi de yasak.

Venedik için öyle çok sıfat kullanılıyor ki sıralıyayım; 'Maskeler Kenti', 'Gizemli Kent', 'Sular Kenti', 'Kanallar Kenti', 'Köprüler Kenti', 'Romantik Kent' gibi.





HAVALI BİR GELECEK İÇİN TÜRKİYE'NİN EN HAVALI ÖZEL LİSESİ'NDE YERİN HAZIR

Özel Gökjet Havacılık Lisesi, uygulamalı eğitimleriyle uluslararası havacılıkta seni geleceğe hazırlıyor. Sen de Gökjetli ol, havacılık sektörünü şekillendiren yarının profesyonellerinden biri ol.



**ERKEN KAYIT
FIRSATLARINI
KAÇIRMAYIN**

UÇAK BAKIM Gövde/Motor - **UÇAK BAKIM** Avionic (Elektrik/Elektronik) - **KABİN HİZMETLERİ** - **YER HİZMETLERİ YÖNETİMİ**

İSTANBUL
Mimaroba Mh. D-100 Karayolu Cd. No: 204/A-1
Mimaroba - Büyükçekmece, İstanbul / Türkiye
T: +90 (212) 871 0 871 www.gokjetlisesi.com

MERSİN
Yenice Mh. Cemal Gürsel Bulvarı No:116
Çukurova - Tarsus, Mersin / Türkiye
T: +90 (324) 651 5 333 info@cukurovagokjet.k12.tr



gokjethavaciliklisesi





Şehirde su trafiğinin ana hattını 3800 metrelik 'Büyük Kanal' oluşturuyor. Burada ya Vaporetto dedikleri motorlarla ya da özel gondollar ile kanal gezisi yapabiliyorsunuz. Büyük Kanalin üzerinde bulunan Rialto Köprüsü de en az Venedik kadar ünlü. Burası günün her saati o kadar kalabalık ki inanın gündüz köprüde resim çektirmem mümkün olamadı. Rialto Köprüsünün çevresi de turistlerin ilgisini çeken tezgâhlar ve dükkânlar ile dolu. Bunlarda daha çok camdan yapılmış eşyalar, takılar ve benzeri hediyelik eşyalar satılıyor.

Venedik'te bir köprü daha var; her baktığımda gözümün yaşardığı acıklı bir köprü... 1602 yılında yapılmış olan 'Ahlr Köprüsü' burası. Bu köprü saray ile hapishaneyi biri birine bağlıyor. Rivayete göre mahkûmlar hapishaneye girmeden önce son kez bu köprüden geçerlermiş. Ve buradan Venedik'in o güzelim manzarasına son kez bakıp iç çekerlermiş. O nedenle adı Ahlr Köprüsü olmuş. Aslında köprüye bu ismi veren 19. yüzyılda Lord Byron olmuş. Köprü beyaz kalkerden yapıldığı için taşları gece bile parlıyor. Oldukça etkileyici ve hüznü bir yer burası.

Bu tarihi yerlerin dışında, Venedik sokakları adeta bir tiyatro dekoru gibi. Bu sokaklarda dolaşmak, gezmek, zaman zaman kaybolmak bile ayrı bir heyecan



yaratıyor. Küçük dükkânları, cam işlemeleri, dantelleri ve maskeleri ile her zaman gizemli bir kent olmayı hak ediyor Venedik. Burası aynı zamanda fotoğrafçılar için de bir doğal plato. Karnavalı ile film festivali ile Venedik sanatseverler için çok renkli bir kent. İtalya'da her şehrin bir bayrağı var. Venedik'in bayrağı da kırmızı üzerine sarı işlemeli ve üzerinde kentin koruyucusu Aziz Marco'yu simgeleyen bir kanatlı arslan var.

Kent ile özdeşleşmiş gondolları anlatmadan geçmek olmaz. Şehirde yaklaşık 400 gondol olduğu söyleniyor. Eskiden tek ulaşım aracı gondol iken bugün tam bir turistik ve nostaljik bir taşıma aracı durumuna gelmiş. Gondola binmek için bir hayli sıra bekledim. Fiyatı da oldukça pahalı... Ancak müthiş keyifli... Gondolcuların kendilerine özel giysileri var. Ben müzik isteyince yanıtı hayır oldu. Artık serenat eşliğinde gondol turu yapılmıyor.

Venedik'ten yaklaşık 50 dakikalık bir uzaklığa gitmeyi düşünürseniz, iki ünlü adasını görmenizi öneririm. Bunlar Murano ve Burano adaları. Murano daha çok cam işçiliği ve renkli evleri ile ünlü bir ada iken Burano balıkçılık ve dantel işleri ile ünlenmiş bir ada.

Venedik için o kadar çok şey yazabilirim ki inanın yazımı bitirmeye zorlanıyorum. Venedik'e geldiğim gün ilk işim San Marco meydanındaki ünlü tarihi Cafe Florina'da (1720 yılında yapılmış bir kahve burası) bir kahve içmek olmuştu. Sanki içtiğim o kahve ile yeniden eski bir dostumla buluşmuş ve hasret gidermişim. Kentten ayrılırken de aynı şeyi yapmak, bu kere de vedalaşmak istemişim. Ancak bunu yapmak mümkün olmadı. Çünkü bir maraton dolayısı ile meydan kapatılmıştı. Ben de havaalanına gitmek için bindiğim deniz otobüsünden son kez kente el sallayarak veda ettim. İçimden derin bir ah çektim ve bir kez daha dedim ki güzel ve gizemli kent bir kez daha sana gelir miyim bilemiyorum ama olsun yine de görüşünceye kadar hoşça kal...



SHY-145 SERTİFİKAMIZI GÖKYÜZÜNE ASTIK

SHGM Onaylı,
SHY-145 Bakım Kuruluş
Sertifikamızı Aldık.



YENİ DÜNYANIN GENÇLERİ VE ÇOCUKLARINA ESKİ DÜNYANIN EBEVEYNLERİNİ TANIMA KILAVUZU - 1

Elektriksiz bir dünya...

Dünya çok hızlı değişiyor. Sadece 15-20 yıl önce dünya da Türkiye de çok farklıydı. Bu fark o kadar fazla ki o günlere "eski dünya" günümüze de "yeni dünya" dersek hata etmiş olmayız. Bugünün ana ve babaları işte o çok farklı eski dünyada doğdular. Yeni dünyanın çocukları, bu eski dünyalıları anlamakta zorluk çekiyorlar. Ana ve babalar eski dünyayı gördüler ve yeni dünyada yaşıyorlar. Çocuklar ise eski dünyayı pek tanımıyorlar. Biraz da olsa tanıtmaya çalışalım.



MÜMİN BALKAN

Elektrik medeniyettir

Birkaç yıl önce yayınlanan ilginç bir dizi vardı, Revolution... Elektriğin olmadığı ve hiçbir elektronik aletin çalışmadığı yakın bir gelecekte yaşananları anlatıyordu. Korkunç bir karmaşanın hüküm sürdüğü bu dünyada, devletler çökmüş, bölgesel baskıcı ve mafyatik yönetimler kurulmuştu. Dizide, bu baskıcı yönetimlerin altında yaşayan topluluklar tasvir ediyor, insanlığın bu büyük dramını bitirmenin tek yolu olan

elektriğin tekrar kullanıldığı bir dünya için savaşıyor insanların hikâyesi anlatılıyordu. Kısacası elektriğin aydınlatma amacıyla ilk kullanılmaya başladığı yıllarda gazetelerde bol bol yazıldığı gibi elektrik ile medeniyet arasında doğrudan bir ilişki kurulmuştu...

Tabii bu tip her film ve dizide olduğu gibi durum biraz abartılmıştı. Dizide, elektriğin olmadığı bir dünyada bildiğimiz medeniyetin sona ereceği, korkunç bir anarşi ortamının hüküm süreceği, neredeyse taş

devrine dönüleceği öngörülerini yapıyordu. Oysa insanlık elektriği oldukça yakın bir dönemde kullanmaya başlamış ve bundan önce de koca koca medeniyetler kurmuştur.

Elektrik hayatımıza yeni girdi

Elektrik teorik olarak Antik Yunan'dan beri biliniyor olsa da pratik olarak ilk kullanımının üzerinden iki asır bile geçmedi. Michael Faraday elektrik motorunu 1821'de keşfetti. Thomas Edison ise elektrik ampulünü 1879'da... Tüm bu buluşların yaygın kullanımı için ise 20. yüzyılın başlaması gerekecekti. Tabii bu yaygın kullanım uzun süre ABD ve Avrupa'nın sanayileşmiş ülkeleriyle sınırlı kalacaktı. Yani Osmanlı İmparatorluğu, Rus İmparatorluğu, Çin İmparatorluğu ve Avusturya Macaristan İmparatorluğu elektrikle ömürlerinin son deminde tanışmıştı. Sümer, Mısır, Yunan, Pers ve Roma gibi tarihin en önemli uygarlıkları ise elektriği hiç kullanmamışlardı.

20. yüzyıl boyunca elektrik dünya çapında giderek yaygınlaşsa da bugün bile bazı bölgelerde elektrik enerjisi ile tanışmayan insanlar yaşıyor.

30 yıl önce 40 bin köyün çoğu elektriksizdi

Türkiye'de de elektrik 20. yüzyılda yaygınlaştı. 1902'de Tarsus'un sokaklarını aydınlatan elektrik, zamanla yaygınlaştı ama yeterince ve hızla değil... 1970'lerde Türkiye'nin herhangi bir köyünde doğmuş bir çocuk elektrik ışığını uzun süre göremeyecekti, çünkü toplamı kırk bini bulan köylerin birçoğunda elektrik yoktu. Elektrik, Türkiye'deki köylerin tamamına 20-25 yıl önce ulaştı. 1980'li yılların iz bırakan Başbakanı



Turgut Özal'ın en büyük vaadi "Türkiye'nin tüm köylerine elektrik götürmek"ti... Elektriğin olduğu şehir ve kasabalarda ise sürekli kesintiler yaşıyorlardı. Periyodik kesintilerin yanında gerçekleşen arıza kaynaklı kesintiler dolayısıyla birçok merkez günde birkaç saat elektrik alabiliyordu. O yıllarda barajların veya termik santrallerin ürettiği elektrik herhangi bir nedenle kesilirse, eskiden kalmış jeneratörler, sokakların ve bazı kamu binalarının aydınlatılmasında kullanılıyordu.

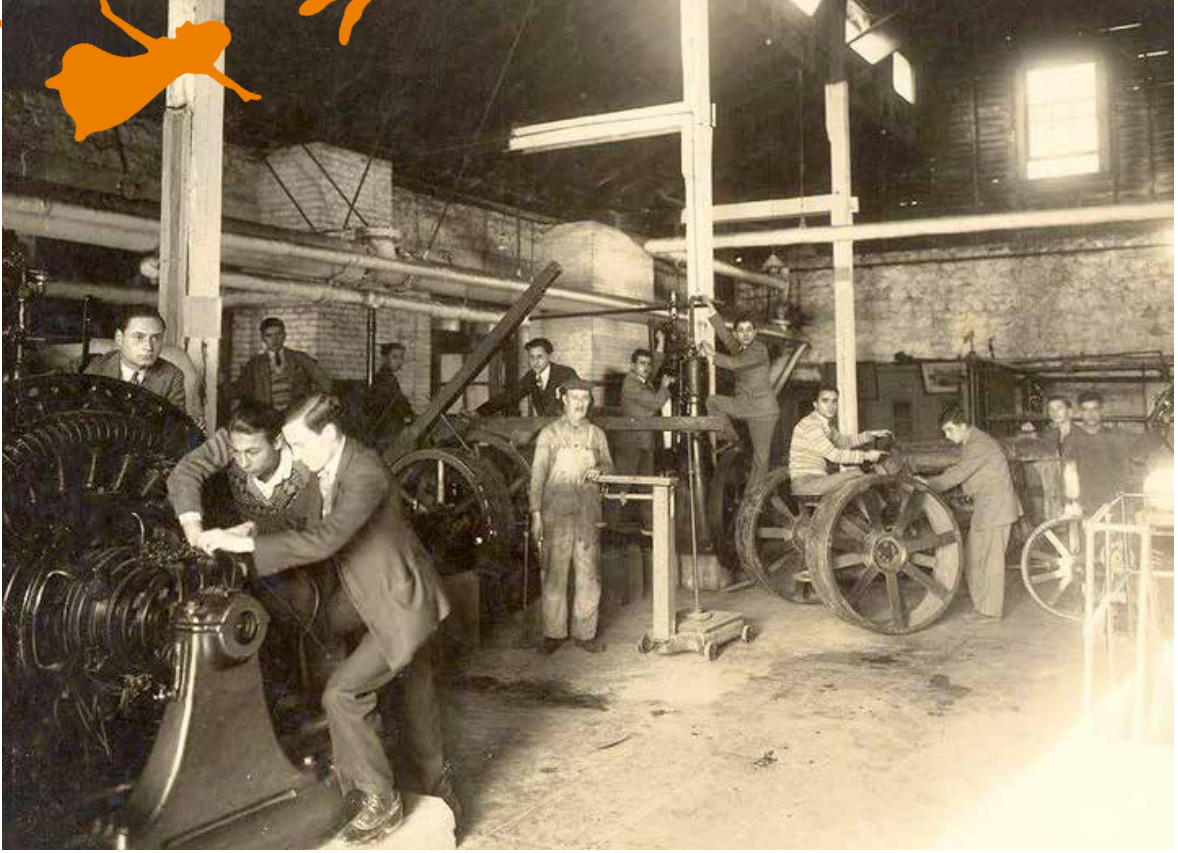
Yani bugünün gençlerinin ana babaları elektriğin olmadığı veya yetersiz olduğu bir dünyada yaşıyorlardı. Peki, elektriğin olmadığı bir dünyada hayat nasıldı?

1980'lerin ortasında dönemin Başbakanı Turgut Özal'ın en büyük vaadi "Türkiye'nin kırk bin köyüne elektrik götürmek"ti...



Revolution... Elektriğin olmadığı ve hiçbir elektronik aletin çalışmadığı yakın bir gelecekte yaşananları korkunç dünyayı anlatıyordu.

Kasabaları
aydınlatan
jeneratörlerin bir
benzeri Robert Kolej
1920'ler...



Cereyan kesildi...

1970'lerin ortasına kadar birçok kasaba elektrik enerjisini jeneratörler aracılığıyla karşılıyordu. Özellikle gecenin sessizliğinde kasabanın her tarafından duyulan bir motor uğultusu sayesinde sokaklar ve evler aydınlanıyordu. Bu jeneratörler 24 saat boyunca çalıştırılmıyor, hava karadıktan sonra çalıştırılıp, herkesin uyku saati sayılan gece yarısı durduruluyordu. Bu durumda elektrik enerjisine ihtiyaç duyan iş kolları, örneğin tamirciler ve tornacıların mesai saatleri geceye sarkıyordu.

Sadece belirli saatlerde verilen elektrik enerjisi ise buzdolabı gibi araçların kullanımını kısıtlıyordu.

Buzdolabı yerine evin en serin yerine yerleştirilen tel dolaplar vardı. Tel dolap ya da telli dolap, içine sinek, böcek ve fare gibi hayvanların girişini engelleyen ama hava girmesine izin veren dolaplardı. Her evde büyüklük küçüklük en az bir tane bulunurdu. Tabii besinlerin kullanım ömürleri çok kısaydı. Bakliyat ve patates gibi ürünler dışında hemen her ürün günlükte. Süt, balık, et, ekmek, yoğurt gibi ürünler alındıktan hemen sonra tüketilir, kullanılmazlarsa bozulurdu.

Elektrik kesintileri o kadar sıradandı ve hayatımıza girmişti ki şarkısı bile vardı: Gülünüz Güldürünüz adlı yarışmayla ünlenen sanatçı Gafur Uzuner'den dinlemek isterseniz: <https://www.youtube.com/watch?v=tTjJti7Ry0k>

Sokak lambası edebiyatı

Ana babalarınızın doğduğu çağlarda bir sokak lambası edebiyatı vardı. Bu edebiyat, sık sık kesilen elektriklerden ilham alarak "akşam elektrikler kesildi çalışmadım hocam" mazeretini bol kullanan haylazları uyarmak için öğretmenlerin elindeki en büyük kozdu. Nedense tüm öğretmenlerimiz evlerinde elektrik olmadığı ve gaz alamayacak kadar da yoksul oldukları için sokak lambası altında ders çalışmak zorunda kalmışlardı. Hemen bu eski günleri hatırlatır, hatta kafamıza kakar ve eklerlerdi: "Kimin



Elektriksiz dünyanın buzdolabı: Tel dolap...

evinde gaz lambası yok, mum yok? Ki bu bile mazeret sayılmaz. Çıkin bizim gibi sokak lambası altında yapın ödevlerinizi..." Az önce de söylediğim gibi elektrik kesintisi olsa bile sokak lambaları genellikle çalışırdı.

Saat 21:00'de Radyo Tiyatrosu

Televizyondan önce evlerin en büyük eğlencesi, saltanatı pek de uzun sürmeyen radyolardı. Özellikle saat 21:00 ile 22:00 saatleri arasında kesintisiz bir saat süren radyo tiyatrosu heyecanla beklenir, ilgiyle dinlenirdi. Hele elektriklerin kesik olduğu akşamlar, mum veya lambanın titrek ışığı, sobanın kapağından sızan alevlerin ışığıyla birleşir, sıradan eşyaların masalsı gölgelerinin duvardaki yansımaları hayallerimizi ateşlerdi. Radyo tiyatrolarının birçok bölümünü Youtube TRT kanalında bulabilirsiniz.

Kardan yapılan dondurma

Peki, elektriğin ve buzdolabının olmadığı bir yerde sıcak yaz günlerinde nasıl serinlenirdi? Tabii ki elektrik öncesi de serinlemenin bir yolu vardı. Örneğin dondurmanın birkaç bin yıllık tarihinin sadece son dönemi elektriğe bağımlı. Dondurmalar kış aylarında dağların zirvelerinden toplanan karların kar kuyularında saklanarak yaz aylarında kullanılmasıyla yapılıyordu. Kar derin kurulara tepilerek ve tabakalar halinde dolduruluyor, tabaka aralarına da genellikle saman ya da talaş konuyordu. Yaz aylarında da üstten başlayarak her tabakadaki buzlaşmış kar dondurma yapımı ve korunması için kullanılıyordu. Tabii bugün bu kar kuyularından eser yok. Kalan sadece birkaç adresteki "Kar Kuyusu Sokağı". Merak edenler bir



Google araması yapıp, Mecidiyeköy'ün orta yerindeki kar kuyusunun izini sürebilirler.

Radyo tiyatrosu için saat 21:00'de herkes başında toplanırdı.

Bilgisayar bile yoktu

Evet, ana babalarınızı anlamaya çalışın. Onların doğduğu dünyada bırakın bugün ellerinden düşürmedikleri akıllı telefonları, bilgisayar bile yaygınlaşmamıştı. 1970'ler ve öncesinde doğanlar eve gelen ilk televizyonu bile hatırlayabilirler. Ütüler kömürle çalışıyor, çamaşır plastik leğenlerde elle yıkıyor, ocaklar en iyi ihtimalle tüp gaz ile yanıyor, ev telefonu için sıraya giriliyor ve ortalama 10 yıl bağlanması bekleniyordu.

Üstelik yoklar listesindekilerden sadece biriydi elektrik...





THY TEKNİK'TE EMEKLİLİK TÖRENİ

Emekli olan çalışma arkadaşlarımız onuruna Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. Zafer Orbay Toplantı Salonu'nda gerçekleştirilen törende duygusal anlar yaşandı.

16 Şubat Perşembe günü yapılan emeklilik törenine, Genel Müdür Ahmet Karaman, Genel Müdür Yardımcıları Hüseyin Sağlam, Fazıl Çiftçi, Halim Şahin ve İrfan Demir, yöneticiler ve çalışma arkadaşlarımız katıldı. Törende yaptığı konuşmada emekli olan arkadaşlarımıza teşekkür eden Teknik A.Ş. Genel

Müdürü Ahmet Karaman; "Bugüne kadar üstün gayret ve heyecanla sürdürdüğünüz çalışmalarınız için her birinize ayrı ayrı çok teşekkür ederim. Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.'nin başarılarının arkasında siz değerli çalışma arkadaşlarımızın emekleri var. Hayatınızın yeni döneminde de, sağlıklı, mutlu ve huzurlu bir yaşam sürmenizi temenni ediyorum." dedi.

Emekli olan çalışma arkadaşlarımız ise emekli olmanın sevincini ve çalışma arkadaşlarından ayrılmanın hüznünü birlikte yaşadıklarını söylediler.

YETKİLİ DENETİM KURULUŞLARI YÖNETMELİĞİ'NDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR YÖNETMELİK TASLAĞI, SEKTÖRÜMÜZÜN GÖRÜŞÜNE SUNULMUŞTUR



Bilindiği üzere, sektörümüzün ihtiyaç duyduğu düzenleme ve denetim alanlarına katkı sağlaması amacıyla Genel Müdürlüğümüz görev alanına giren bazı konularda denetim yapmak üzere sivil havacılık kuruluşlarının yetkilendirilmesini düzenleyen Sivil Havacılık İşletmeleri Yetkili Denetim Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-YDK) 05/04/2012 tarihinde yayınlanmıştır.

Bununla birlikte; uzmanlık, teknik gözetim, sertifikasyon ve müşavirlik hizmeti gerektiren konuların, hem Genel Müdürlüğümüz hem de sektörümüz tarafından belirli standartlar çerçevesinde yürütülmesi amacıyla ilgili yönetmelikte Teknik Gözetim, Sertifikasyon ve Müşavirlik Kuruluşlarını yetkilendirme konularını da içerecek bir değişiklik öngörülmüştür.

Bu değişiklikleri içeren Taslak Yönetmelik aşağıda sunulmuş olup, sektörümüzün öneri ve katkılarıyla nihai şeklinin verilmesi planlanmaktadır.

Yönetmelik ile ilgili görüşlerinizi 03.03.2017 tarihine kadar "Görüş Bildirme Formu"nu doldurmak suretiyle mevzuat(at)shgm.gov.tr adresine iletebilirsiniz.

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/SHY-YDK_16022017.pdf

BULGARİSTAN TARAFINDAN HATA TEKNİSYEN EĞİTİMLERİNE YÖNELİK TEDBİR HAKKINDA

Bulgar Sivil Havacılık Teşkilatı, Yunan Bakım Eğitim Kuruluşu HATA tarafından yapılan sınavlara dayanılarak düzenlenen bazı lisansları askıya almıştır.

Aralarında TC Vatandaşlarının da bulunduğu bahse konu personel, lisans imtiyazlarını kullanamayacak ve onaylayıcı personel olarak imza atamayacaktır.

Genel Müdürlüğümüz tarafından konu incelemeye alınmış olup, ilgili mevzuata göre yaptırım uygulanması zorunluluğu hasıl olmuştur.

www.shgm.gov.tr

SHGM'DEN ICAO KÜRESEL DENETİM PROGRAMI'NA DENETÇİ SEÇİLDİ

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanı Özcan BAŞOĞLU, uçuşa elverişlilik alanında Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'ya denetçi olarak yetkilendirilmiştir.

ICAO'nun gerekli gördüğü teorik ve iş başı eğitimlerini başarıyla tamamlayan Özcan Başoğlu'nun, üye ülkelerin sivil havacılık otoritelerinin gözetim faaliyetlerinin etkinliğinin değerlendirildiği Küresel Emniyet Gözetim Denetim Programı (USOAP)'da görev alacaktır.

Sivil havacılıkla ilgili sekiz alanda gerçekleştirilen USOAP denetimlerinin Uçuşa Elverişlilik denetimlerine Özcan Başoğlu'nun Heyet Üyesi olarak katılması talebiyle gönderilen mektupta, Türkiye'nin küresel havacılık sistemine yaptığı katkılardan dolayı da teşekkür edilmiştir.

Bilindiği üzere, Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) gibi sivil havacılık örgütlerinin Başkan Yardımcılığını yürüten Türkiye, geçtiğimiz yıl

ICAO'nun karar alma organı olan Konsey üyeliğine seçilmişti. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün 2017-2021 Stratejik planı çerçevesinde uluslararası sivil havacılık kuruluşlarında Türkiye'nin rolünün daha da güçlendirilmesi ve ICAO faaliyetlerine ülkemizin aktif katılımının artırılması hedeflenmektedir.

www.shgm.gov.tr



TÜRK SİVİL HAVACILIK AKADEMİSİ'NİN İLK EĞİTİMCİLERİ SERTİFİKALARINI ALDI

Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği tarafından ortak finanse edilen proje kapsamında İstanbul'da inşaa edilen Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde görev alacak ilk eğitimci sertifikalarını aldı.

Eğitimcinin Eğitimi Programı kapsamında 6 hafta boyunca uluslararası standartlara göre verilen eğitimlerde başarılı olan 8 eğitimci sertifika almaya hak kazandı. Türk Sivil Havacılık Akademisi'nin(TSHA) hizmete açılmasına kadar devam edecek olan

eğitimler sonunda toplam 60 eğitimcinin yetişmesi planlanıyor.

7 Eylül 2016 tarihinde temel atma töreni gerçekleştirilen TSHA'nin yalnızca Türkiye'nin değil, uluslararası ölçekte havacılık sektörünün de eğitim ihtiyacını karşılaması hedefleniyor. ICAO Trainair Plus üyesi olmasına yönelik çalışmaların da devam ettiği projenin 2017 yılı sonunda tamamlanarak 2018 yılı içinde faaliyete geçmesi planlanıyor.

www.shgm.gov.tr

A J A N D A



ÇANAKKALE KAHRAMANLARI DESTANSI ORATORYO

"Mehmet Âkif Ersoy'un Çanakkale Şehitleri Şiiri üzerine"

Solistler

Burçin Savigne "soprano"

Aylin Ateş "mezzosoprano"

Bülent Külekçi "tenor"

Sedat Öztoprak "bariton"

Şükrü Türen "Atatürk"

Program:

1. Bölüm: Savaşın Tasviri (Yığıtler Harmanı)
2. Bölüm: Çanakkale Türküsü - Yöre Kastamonu - Destancı (Mustafa'dan esinlenilmiştir)
3. Bölüm: Atatürk'ün Söylemleri - Çanakkale Kahramanlarına Ölmeyi Emrediş - Conkbayırı Tasviri - Bomba Sırtı Vakası - Anzaklar Üzerine - Dur Yolcu (Söz: Necmettin Halil Onay)
4. Bölüm: Duaya Davet - Allahu Ekber - Çanakkale Geçilmez
5. Bölüm: Dua - "Çanakkale Şehitleri" (Söz: Mehmet Akif Ersoy)

CRR, İstanbul

18 Mart 2017, 20:00

ÂŞIK VEYSEL'İ ANMA KONSERİ

Şef: Cemi'i Can Deliorman

Solist: Cengiz Özkan

CRR Senfoni Orkestrası Eşliğinde

İnsana duyduğu muhabbetiyle; vatana, toprağa hürmetiyle; senlik-benlik kavgasına itirazıyla; evrensel birlik ve barışa hasretiyle gönüllere taht kuran Âşık Veysel Şatıroğlu, ölümünün 44. yıldönümünde, 21 Mart 2017 Salı günü saat 20.00'de, Cemal Reşit Rey Konser Salonu'nda, Cengiz Özkan'ın CRR Senfoni Orkestrası eşliğinde vereceği konserle anılacak.

CRR, İstanbul

21 Mart 2017, 20:00



MODEL UÇAK ATÖLYESİ

16 yaş ve üzeri katılımcılara yönelik olarak düzenlenen "Model Uçak Atölyesi", İstanbul Hava Müzesi'nde sürüyor. Şubat ayında başlayan ve Mayıs sonuna kadar sürecektir, katılımcıların el becerisini, koordinasyonu ve merak duygularını takım çalışması ile birleştirerek uçan uçaklar yapmaları hedefleniyor.

İstanbul Hava Müzesi

Kurs takvimi Biletix sitesinde görülebilir:
<http://www.biletix.com/etkinlik/UUY26/TURKIYE/tr>



WEST SIDE STORY – BATI YAKASI'NIN HİKAYESİ

Broadway tarihinin en önemli müzikallerinden biri olan West Side Story, 1-18 Mart 2017 tarihleri arasında, toplam 21 performans boyunca Zorlu PSM Ana Tiyatro'da sizlerle buluşuyor!

İlk olarak sahnelendiği 1957'den bu yana William Shakespeare eseri Romeo ve Juliet'in modern bir uyarlaması olarak tanımlanan West Side Story, bugüne kadar birçok kez, farklı dönemlerde Broadway sahnesinde izleyicilerle buluştu. İzlenme rekorları kıran müzikal, Arthur Laurents'in kitabından uyarlandı. Jerome Robbins'in Tony Ödülü kazanan usta koreografisi ve özellikle Leonard Bernstein'in bestelediği, Stephen Sondheim'in sözlerini yazdığı müzikleri ile bir fenomene dönüşen West Side Story, başarısını dünya çapında turneler, gösteriler ve uyarlamalarla daha da pekiştirdi.

Zorlu PSM

1-18 Mart 2017, çeşitli saatler

MART'TA UNUTMA!

Yeşilay Haftası
1 - 7 Mart

Dünya Kadınlar Günü
8 Mart

İstiklal Marşının Kabulü
12 Mart

Dünya Tüketiciler Günü
15 Mart

Şehitler Günü
18 Mart

Çanakkale Deniz Zaferi
18 Mart

Yaşlılara Saygı Haftası
18-24 Mart

Nevruz Bayramı
21 Mart

Orman Haftası
21 - 26 Mart

Dünya Su Günü
22 Mart

Dünya Meteoroloji Günü
23 Mart

Dünya Tiyatrolar Günü
27 Mart

Kütüphane Haftası
Mart ayının son Pazartesi günü

Vergi Haftası
Mart ayının son haftası

MART'TA SİNEMA

Mart ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



03 MART 2017 CUMA

LOGAN

Aksiyon, Bilimkurgu, Macera

Oyuncular: Hugh Jackman, Patrick Stewart

Yakın gelecekte yaşlanmış ve yorgun olan Wolverine ve Professor X, Meksika sınırında saklanmaktadır. Fakat Logan'ın dünyadan gizlenmesi ve mirası, karanlık güçler tarafından takip edilen genç bir mutant geldiğinde sona erer.



10 MART 2017 CUMA

KONG: KAFATASI ADASI

Macera, Fantastik, Aksiyon

Oyuncular: Tom Hiddleston, Brie Larson, John Goodman

King Kong efsanesinin köklerine inen Kong: Kafatası Adası, efsanevi gorilin tarihine bir bakış atıyor.



17 MART 2017 CUMA

GÜZEL VE ÇİRKİN

Fantastik, Romantik

Oyuncular: Emma Watson, Dan Stevens, Luke Evans

Disney masalından beyazperdeye uyarlanan filmde, babasının yaptığı bir anlaşmaya uyarak canavarın şatosuna yerleşen Belle, hiç beklemediği bir aşkın kucagina atıldığından habersizdir...



24 MART 2017 CUMA

HAYAT

Bilimkurgu

Oyuncular: Jake Gyllenhaal, Ryan Reynolds, Rebecca Ferguson

Uluslararası bir uzay istasyonunda görevli altı kişi, insanlık tarihinde çığır açacak bir keşfin eşiğindedir. Bu görevli ekip, Mars'ta ilk kez hayat olduğuna dair ip uçları bulur. Ekip araştırmalarını ilerlettikçe, beklenmedik sonuçlar almaya başlar çünkü buldukları bu hayat formu, kimsenin tahmin edemeyeceği kadar zekidir.



THE SPACE BETWEEN US

Yönetmen: Peter Chelsom

Oyuncular: Asa Butterfield, Britt Robertson, Carla Gugino

Türkiye'de vizyon tarihi: 17 Mart 2017

Tür: Romantik, Bilimkurgu, Dram

Mars'ta insan kolonisi kurmak için yola çıkan bir uzay mekiğindeki astronotlardan biri olan Sarah Elliot, Mars'a iniş yaptıktan hemen sonra bir erkek çocuğu dünyaya getirip hayatını kaybeder. Ekipteki diğer kişiler tarafından büyütülen Gardner Elliot, 16 yaşına geldiğinde yalnızca 14 bilim adamını tanıyan, dünyaya dair okudukları dışında hiçbir bilgisi olmayan fakat son derece zeki ve meraklı bir genç haline gelmiştir. Dünyaya geri gönderilen Gardner, burada büyük bir kültür şoku yaşar. Yapılan tıbbi testlerde bünyesinin dünya atmosferine uygun olmadığı tespit edilir fakat Gardner, NASA'nın kendisine tahsis ettiği yerden kaçarak internette tanıştığı ve dünyada tanıdığı tek kişi olan genç kız Tulsa ile dünyayı ve kendi insani duygularını keşfedeceği bir yolculuğa çıkar.

DÖRT DÖRTLÜK DÖRT JULES VERNE KİTABI

19. yüzyılın en önemli dehalarından biri Jules Verne... Müthiş hayal gücü ve zekâsıyla inanılmaz romanlar kaleme almış, bilim adamlarına ilham vermiş, yeni buluşların önünü açmış bir edebiyatçı. Ne yazık ki genellikle eksik çevrilmiş romanları veya romanlarından uyarlanmış filmlerden tanıyoruz onu. İthaki Yayınları Jules Verne'in kitaplarını tam metin çevirileriyle yayınlıyor. Bu olağanüstü kitapları eksiksiz metinlerden okumaya ne dersiniz?

MÜMİN BALKAN

DÜNYA'DAN AY'A

Ondokuzuncu yüzyılın ikinci yarısı, Amerika... Kuzey-Güney savaşı bitmiştir. Kuzeyin eski askerleri, özellikle topçu subayları işsiz (!) kalmış olmaktan yakınır. Aralarından biri, Ay'a bir mermi atmayı önerir. Büyük çabalarından sonra bu atışı gerçekleştirecek topu, atılacak mermiyi kotarırlar. Yolculuğun sonuna kadar gözlem yapmalarına yarayacak güçlü bir teleskop da hazır. Hazırlıkların tamamlanmasına doğru, sıradışı bir Fransız ortaya çıkar ve merminin içinde Ay'a gitmek istediğini söyler. İsteği kabul edilir; ancak, bir iddialaşma sonucu, Ay'a bir değil, üç kişinin gönderilmesine karar verilir. Önceden saptanan gün ve saatte mermi fırlatılır...

Yazıldığı dönemde 'Ay'a yolculuk' gibi sıradışı bir hayale dayanan ve tartışmalar yaratan, bir solukta okuyacağınız bir Jules Verne harikası.

311 sayfa

AY'IN ÇEVRESİNDE SEYAHAT

Dünya'dan Ay'a kitabında başlayan yolculuk sürüyor... Merminin içindeki üç çılgın -ve fedakar- adam, Ay'a ayak basacaklarından ve bir gün Ay'ı fethetmenin coşkusuyla geri döneceklerinden eminler... İşler yolunda giderse tabii... Üç insanın aya ulaşmasından ve birinin ayak basarak, "Benim için küçük, insanlık için büyük bir adım" demesinden bir asır önce yazılmış bu romandaki üç kahraman acaba aya inebilecekler mi?

323 sayfa

BALONLA BEŞ HAFTA

Bir gezgin ve gözü pek bir kâşif olan Doktor Fergusson'un, herkesi heyecana sürükleyen bir düşü vardır: Balonla seyahat... Tek amacı, Victoria adını verdiği balonuyla Afrika'yı bir uçtan bir uca kat etmek, daha önce hiçbir gezginin ayak basmadığı bölgelerini keşfetmektir. Bir gün, yardımcısını ve bir arkadaşını bu olağanüstü yolculuğa çıkmaya ikna ederek yola koyulur. Bu yola çıkış, hem tehlikeler ve belirsizliklerle dolu bir macerayı, hem de romantik bir Afrika seyahatini başlatacaktır.

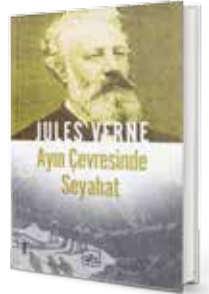
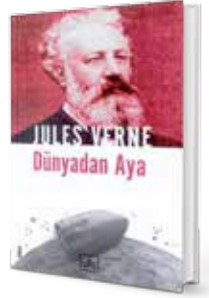
Jules Verne'in yazdığı ilk roman olan Balonla Beş Hafta, okuyucuya, hem olağanüstü bir macera, hem de düş tadında bir Afrika seyahati sunuyor.

477 sayfa

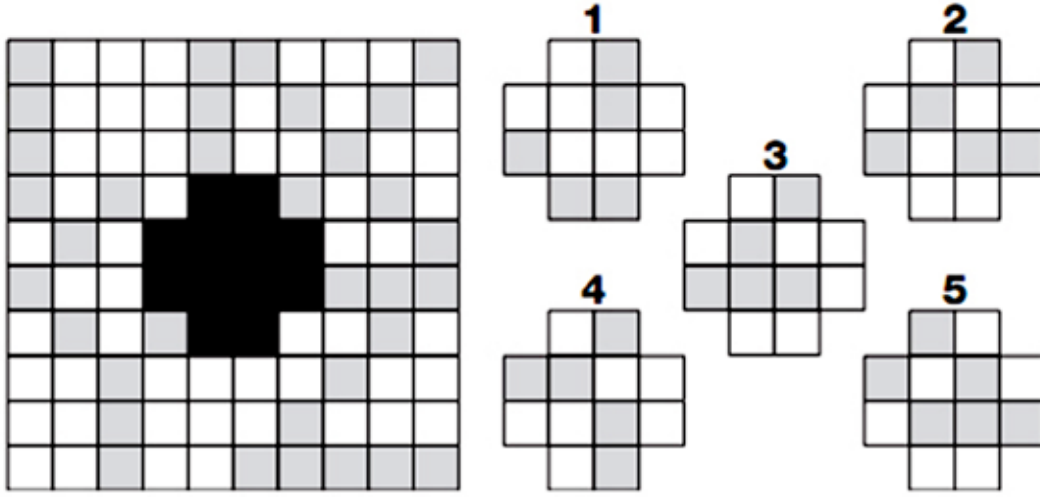
80 GÜNDE DEVRİ ÂLEM

Bir dünya seyahati 80 günde tamamlanabilir mi? Phileas Fogg, zengin ve kıbar bir İngiliz beyefendisidir. Son derece düzenli bir hayat sürmesi, titiz ve dakik yaşayan biri olmasıyla ünlüdür. Bir gün, üyesi olduğu "Londra Bilim Kulübü"nde, gerçekleştirilmesi imkânsız gibi görünen bir konuda, servetini ortaya koyarak iddiaya girer: Dünyanın çevresini 80 günde dolaşacaktır, hem de hava yolu kullanmaksızın, önceden hiçbir ayarlama ve planlama yapmaksızın.

378 sayfa



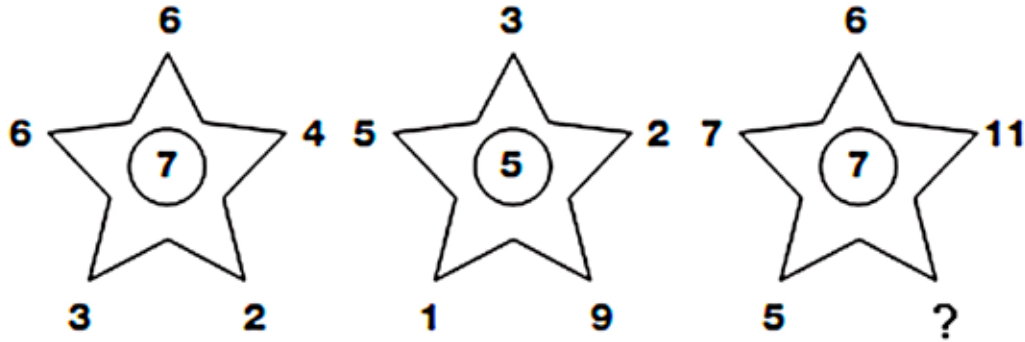
1



HANGİSİ...

Boşluğu hangi seçenekle doldurursunuz? Şekilde bir mantık var. Bunu fark edenler boşluğa hangisinin geleceğini kolaylıkla bulacaktır...

2



RAKAMI BULUN...

Soru işareti yerine hangi sayı gelmeli?

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

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Yasemin Adanalı, Hasan Ali Çağlayan Arslantay, Duran Alp Tunalıoğlu

**GEÇEN AYIN
CEVAPLARI**

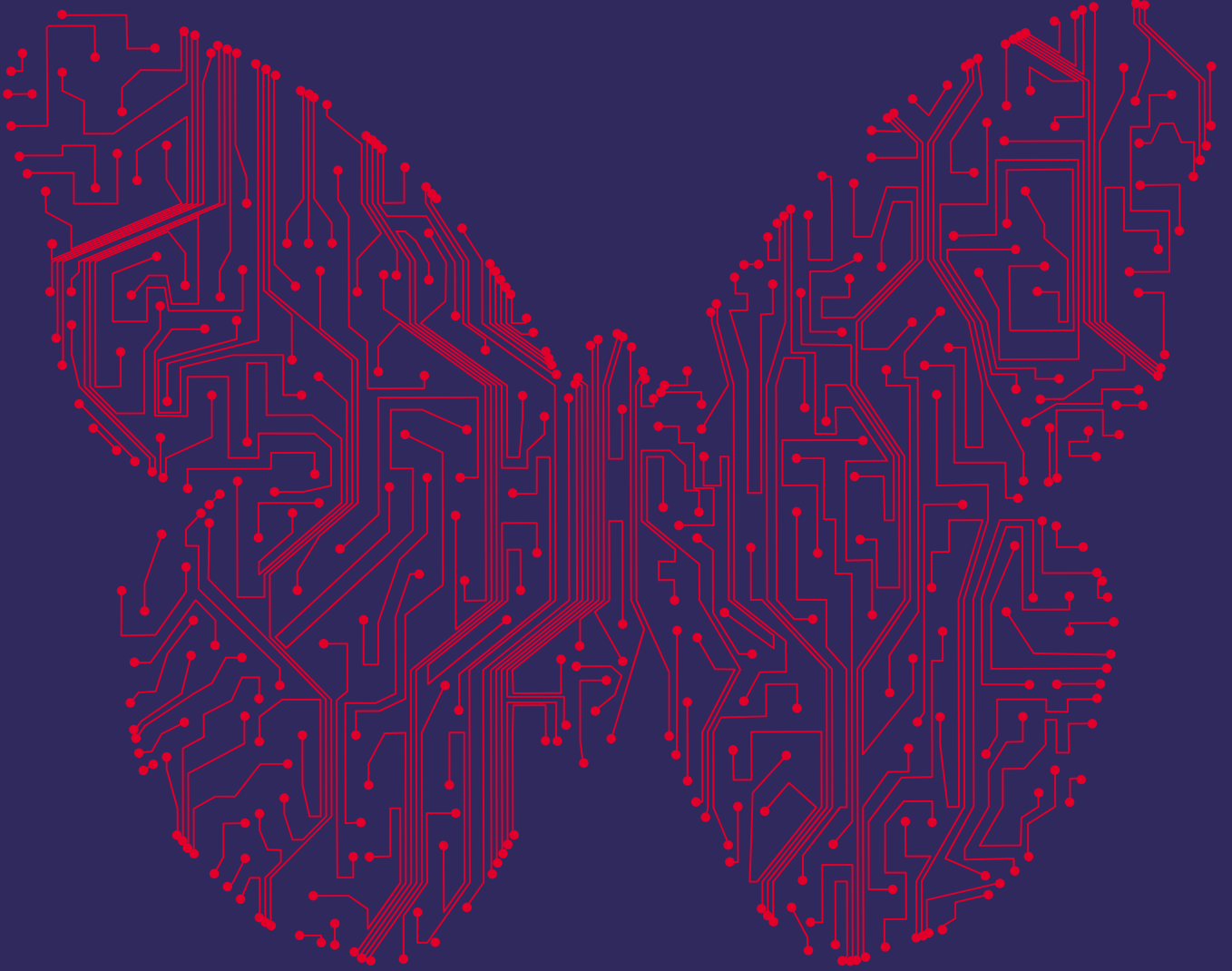
1

9.
Her kutunun toplamı
22 olmalı

2

C





SİZE GÖRE KELEBEK BİZE GÖRE KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!

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



**TURKISH
AIRLINES**

TÜRK HAVA YOLLARI İLE MAVİLİKLERE UÇMANIN TAM ZAMANI!

PHUKET

599\$

'dan başlayan fiyatlarla

SEYŞELLER

689\$

'dan başlayan fiyatlarla

ZANZİBAR

731\$

'dan başlayan fiyatlarla

MAURİTİUS

799\$

'dan başlayan fiyatlarla

ANTANANARİVO

869\$

'dan başlayan fiyatlarla

DETAYLI BİLGİ İÇİN:
TURKISHAIRLINES.COM'U ZİYARET EDEBİLİRSİNİZ.

A STAR ALLIANCE MEMBER