

UTED

42. YIL

www.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

SAFETY
COMES FIRSTÖNCE
EMNİYET

DEMOKRATİK GELİŞMENİN VE REFAHIN ÖNCÜSÜ... KADINLAR



HAVACILIKTA
STRATEJİK YÖNETİM-5

TÜRKİYE'NİN İLK KADIN UÇAK TEKNİSYENİ...
AYTEN TURGUT

İLK TÜRK TAYYARESİ...
VECİHİ K-VI

UÇAKLARDA BONDING
İŞLEMİ ŞART MI?

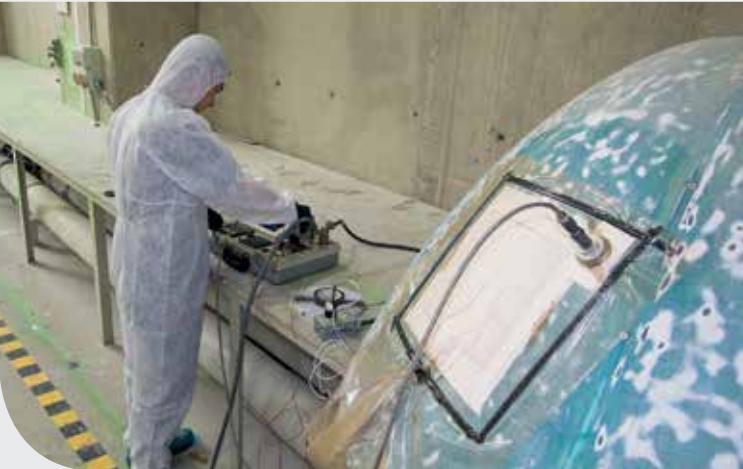
TÜRKİYE, AVRUPA, ASYA, AFRIKA VE ORTADOĞU'DAN

30 FARKLI
ÜLKE

150'DEN FAZLA
HAVAYOLU

TEKNİK
HİZMET

HER SEVİYEDE
UÇAK BAKIMI





Değerli meslektaşlarım,

Havacılığımızın gelişmesi için büyük bir çaba olmasına rağmen; bu sektörün kısa, orta ve uzun vadede kaç nitelikli insan kaynağına ihtiyacı olduğunu ortaya çıkarmak için herhangi bir çalışma yapmadık, yapmıyoruz da!

4-5 yıl eğitim alan gençlerin iş bulmak için çabaları ve çaresizliklerini bu sistemi kurgulayanların görmesi ve önlem alması gerekir. Havacılık bakım alanındaki çarpık eğitim kurgusunda yeteri kadar gencimiz heba edildi.

Ülkemizin yasal ve geçerli havacılık bakım alanındaki eğitim kurumları tarafından gençlerimizin gelecekleri çalınmaktadır.

Sevgili meslektaşlarım,

Günümüzde dünyanın küresel bir yapıya dönüştüğü çoğumuz tarafından kabul edilmektedir. Başta Kanada ve Avustralya gibi ülkeler, ihtiyacı olan sektörlerdeki nitelikli işgücünü temin etmek için bizim gibi gelir düzeyi nispeten düşük ülkelere eğitimli insanlara çalışma olanakları sağlamaktadır. Dolayısıyla, teknolojinin gelişmesi ile dünyamızdaki işgücü akışı da daha kolay ve hızlı olmaya başladı.

Bilindiği üzere, İkinci Dünya Savaşı'nda yerle bir olan Avrupa'nın yeniden inşası için 1960 ve 1970'lerde işgücü/insangücü ihtiyacını karşılamak adına bizden bir nesil önceki atalarımız, niteliksiz işgücü ihtiyacını çoğunlukla karşılamış ve başta Almanya olmak üzere bulundukları ülkelerin gelişimine büyük katkı sağlamışlardır.

Özellikle havacılık bakımı gibi nitelikli sektörlerde genç nüfusumuzu uluslararası kabul gören niteliğe taşıyabilir ve beceri kazandırabiliriz. SHGM tarafından yayınlanan lisanslarımızın uluslararası geçerliliğini sağlayacak ikili anlaşmalar yapabiliriz.

Uçak bakım lisansı olan gençlerimizi özellikle beceri temelinde işgücü ihtiyacını Asya ve Uzak Doğu ülkelerinden temin eden büyük havayolu operatörleri olan Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri gibi **Orta Doğu ülkelerinin havacılık alanındaki işgücünü karşılayabilir ve ülkemize büyük bir kaynak sağlayabiliriz.**

Havacılığın, ülkemizin büyük hedeflerinin gerçekleşmesi için lokomotif sektörlerden biri olduğunu her ortamda dile getiriyoruz.

Özellikle, 'İstanbul Havalimanı'nın tam kapasite ile çalışmaya başlaması ve hedeflerine ulaşması ülkemize ve sektörümüze yatırım yapan şirketlere daha büyük kazanımlar getirecektir.

Değerli dostlar,

Bayan uçak teknisyenleri nezdinde, tüm emekçi kadınların, **'8 Mart Dünya Kadınlar Günü'**nü kutlarız.

Canları pahasına vatanımızı savunan, **Çanakkale Zaferi şehitlerimizi ve gazilerimizi başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere 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 Aksoy
Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı





16 DEMOKRATİK GELİŞMENİN VE REFAHIN ÖNCÜSÜ... KADINLAR

Birleşmiş Milletler Örgütü, 16 Aralık 1977 tarihinde 8 Mart'ın tüm kadınlar için 'Dünya Kadınlar Günü' olarak kutlanmasını kararlaştırmış ve kadınlara eşit hakların verilmesinin dünya barışını güçlendireceği kabul edilmiştir. Peki aradan geçen yıllarda kadın sorunsalında herhangi bir değişiklik oldu mu?...



18 TÜRKİYE'NİN İLK KADIN UÇAK TEKNİSYENİ... AYTEN TURGUT

26 yıl çalıştığı THY'de her zorluğun üstesinden gelmeyi başararak Türkiye'nin ilk uçak teknisyeni olarak tarihe geçen Ayten Turgut için Türk Hava Yolları'nda genel müdürlük de yapmış olan Yusuf Bolayır, Mart 1988'deki 'THY Magazin' dergisinde Ayten Turgut için şunları söylüyor: "İşine ve arkadaşlarına karşı son derece saygılı, mesafeli. İşini çok seviyor. Zaten sevmese, bu işi yapması, hele başarılı olması mümkün değil."



24 HAVACILIKTA STRATEJİK YÖNETİM-5

Bir önceki yazımızda örnek olarak alınan bir MRO'da A320 uçaklarının bakımlarını karşılaştırarak, bakımların birbirlerine göre göreceli verimliliklerinin nasıl tespit edileceğinden bahsetmiştim. Bu ay yazımızda, havacılık şirketlerinde stratejik hedefler doğrultusunda uygulanma kararı alınan ve ülkemizde henüz yayılmakta olan havacılık standardizasyonları olan AS9100, AS9110, AS9120 Kalite Yönetim Sistemleri standartlarını kısaca tanıtacağım.

İÇİNDEKİLER



52 BOĞAZ'DA BİR İHTİŞAMLI YAPI... KÜÇÜKSU KASRI

Üsküdar-Beykoz sahil yolu üzerinde bulunan, Batılı tarzdaki saray ve kasır mimarlığının önemli simgelerinden biri olan Küçüksu Kasrı, alçı kabartma ve kalem işi süslemeli tavanları, İtalyan mermeri ile yapılmış şömineleri, halıları ve tabloları ile Boğaz'ın görkemli yapıları arasında yer alıyor.

06 HAVACILIK TARİHİNDE MART	36 BİLİM
08 GÜNDEM	38 TEKNİK
10 HABER	42 KRİTİK
16 GÜNCEL	44 TÜRK HAVACILIK TARİHİ
18 TARİHİN TANIKLARI	50 İŞ DÜNYASI
24 ANALİZ	52 GEZİ
26 BAKIŞ	56 YAŞAM
28 GEÇMİŞ ZAMAN OLUR Kİ...	58 SPOR TİF
32 TARİHİ ARAŞTIRMA	62 AJANDA
	66 BİL BAKALIM

UTED

42. YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 2146-6340 MART 2019 www.uted.org

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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Utku UZUN

Editörler:
Nihat ÇELİK
Oya KOTAN
Kâmile ÇAKIR

Grafik Tasarım:
C.Kaan ÖZKAN

Yazı Kurulu
Erhan İNANÇ, Devrim GÜN, Cemil AĞGÜL,
Yüksel BOZKURT, Handan DİKER, Sevim BAKİ,
İsmet ŞAHİN, Alişan DEĞİRMENCİLER
Selim KONA, Beytullah AKKAYA, Aslıhan AYDEMİR,
İsmail YAVUZ, Ersan YÜKSEL

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

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

İstanbul, Mart 2019

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



UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.

HAVACILIK TARİHİNDE MART

➔ **1 MART 1966**

✍ SSCB'ye ait Venera 3 Uzay Sondası, Venüs yüzeyine çarparak düştü.

➔ **1 MART 1980**

✍ Voyager 1 Uzay Sondası, Satürn'ün 'Janus' adlı uydusunun varlığını tescil etti.

➔ **2 MART 1998**

✍ Galileo Uzay Sondası'ndan gelen bilgilere göre; Jupiter'in uydusu 'Europa'nın kalın buzla kaplı yüzeyinin altında sıvı bir okyanus var.

➔ **3 MART 1969**

✍ NASA, 'Apollo 9' adlı uzay aracını fırlattı.

➔ **3 MART 1974**



Kaza kurbanlarının anısına yapılan anıt

✍ Türk Hava Yolları'nın DC-10 tipi 'Ankara' isimli yolcu uçağı, Paris'te Orly Havalimanı yakınlarında düştü. Dünya sivil havacılık tarihinde gerçekleşen en büyük kazada, 346 kişi öldü.

➔ **5 MART 1912**

✍ Kanada yolcu uçağı, Tokyo'ya iniş sırasında infilak etti, 64 kişi öldü.

➔ **4 MART 1966**

✍ İtalyan ordusu, Türk savunma hatlarının gerisine keşif yapmak amacıyla gönderdikleri hava balonlarını askeri amaçlarla kullanan ilk ordu oldu.

➔ **5 MART 1966**

✍ İngiliz Hava Yolları'na ait Boeing 707 tipi bir yolcu uçağı, Fuji Dağı'na düştü, 124 kişi hayatını kaybetti.

➔ **6 MART 1937**



✍ 16 Haziran 1963'te fırlatılan Vostok 6 ile uzaya çıkan ilk kadın olan Sovyet kozmonot Valentina Tereshkova doğdu.

➔ **7 MART 2009**

✍ Diyarbakır'dan kalkan TSK'ya ait bir helikopter, Kayseri civarında düştü. 2 pilot şehit oldu.

➔ **8 MART 1962**

✍ İstanbul-Ankara-Adana seferini yapan THY'ye ait 'Kop' uçağı, Toroslar'da düştü. Sekiz yolcu ve üç kişilik mürettebattan kurtulan olmadı.

➔ **8 MART 2003**

✍ İstanbul-Diyarbakır seferini yapan THY'nin RC-100 tipi uçağı, Diyarbakır'a iniş sırasında düştü. Kazada 74 kişi öldü, 3 kişi de yaralı kurtuldu.

➔ **9 MART 1935**



✍ Hitler, yeni bir hava kuvvetleri oluşturacağını ilan etti.

➔ **10 MART 1956**

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

➔ **11 MART 1914**



✍ Türk asker ve Osmanlı'nın ilk pilotlarından 1891 doğumlu Tayyareci Nuri Bey hayatını kaybetti.

➔ **11 ŞUBAT 1939**

✍ Lockheed şirketine ait P-38 tipi bir uçak, Kaliforniya'dan New York'a 7 saat 2 dakikada uçtu.



13 MART 1781



☞ Güneş sisteminin yedinci gezegeni olan Uranüs, Alman kökenli İngiliz gök bilimci, William Herschel tarafından keşfedildi.

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 Yuria Fomina ve bir korsan öldü.

18 MART 1965



☞ İnsanoğlu ilk kez uzayda yürüdü. Sovyet kozmonot Aleksey Leonov, dünyadan 2 bin 177 kilometre yükseklikte, Voskhod-II (Gündoğumu) adlı uzay aracından çıkarak 20 dakika boşlukta kaldı.

18 MART 1997

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

20 MART 1922

☞ ABD'nin ilk uçak gemisi USS Langley hizmete girdi.

20 MART 1977

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

21 MART 1965

☞ Ranger 9, Ay'da araştırma yapmak üzere fırlatıldı.

22 MART 1913



☞ Dünyanın ilk kadın savaş uçağı pilotu, Mustafa Kemal Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen, Bursa'da doğdu.

23 MART 1903

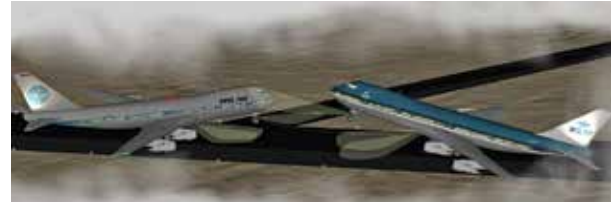


☞ Wright Kardeşler, ilk sabit kanatlı uçakları için patent başvurusunda bulundular.

25 MART 1950

☞ Türk Hava Yolları'na ait bir yolcu uçağı, Ankara'da düştü; 15 kişi öldü.

27 MART 1977



☞ Kanarya Adaları'nın Tenerife Kuzey Havalimanı'nda uçuşa geçmek üzere olan Hollanda Kraliyet Havayolları'na (KLM) ait Boeing 747 tipi yolcu uçağı, yine havalanmak üzere olan Pan Am'a ait başka bir Boeing ile pistte çarpıştı. Dünya havacılık tarihinin en büyük kazasında 583 kişi hayatını kaybetti.

27 MART 1994

☞ Eurofighter Typhoon, ilk test uçuşunu yaptı.

SHGM HİZMET TARİFESİ 2019'DA DEĞİŞMEDİ



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), havacılık sektörüne sunduğu hizmetlerden aldığı ücretleri içeren '2019 Yılı Hizmet Tarifesi'ni yayınladı. Ruhsatlandırma, yetkilendirme, tescil, izinlendirme gibi faaliyetler başta olmak üzere sivil havacılık sektörüne sunulan hizmetler için Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin (Kararname Numarası: 4) 446'ncı maddesi hükümlerine göre hazırlanan Hizmet Tarifesi, 1 Ocak 2019 tarihinden itibaren

geçerli olacak. SHGM tarafından sunulan hizmetlerin fiyatları, bir önceki yıl fiyatları esas alınarak düzenlenirken herhangi bir artış gerçekleştirilmedi. SHGM'nin hizmet bedellerini 2018'de olduğu gibi 2019'da da artırmayarak, havacılık sektörünün büyümesine destek sağlamaya devam edeceği kaydedildi. Öte yandan hizmet tarifesinde formatsal düzenlemeler yapılarak daha basit ve anlaşılır hale getirilirken, dipnotlar yeniden düzenlendi.

shgm.gov.tr



HAVA ARACI SÖKÜM VE GÜMRÜK MUAFİYETİ MASAYA YATIRILDI

Hava aracı söküm ve gümrük muafiyeti çalışmaları, ulaştırma ve havacılık, ithalat, ihracat, gümrük, çevre ile ilgili kamu kurumları ve havacılık sektörü temsilcileri olmak üzere ilgili tüm tarafları bir araya getirdi. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ev sahipliğinde 12 Şubat'ta gerçekleştirilen toplantıda; bir hava aracının ülkemize donatım işletim malzemesi elde edilmesi için sökülme üzere getirilebilmesi, Hava Taşıma İşletmeleri ile Hava Aracı Bakım Kuruluşlarına sağlanan gümrük

vergi muafiyeti ve havacılık işletmelerinin Serbest Bölge teşvik ve avantajlarından yararlanabilmesi konularında görüş birliğine varıldı. Toplantıda, gelecek adımlar belirlenmesi yönünde önemli bir aşama kaydedilirken eylem planı çok yönlü olarak ele alınarak ana hatları üzerinde mutabakata varıldı. Önümüzdeki süreçte çalışmaların belirlenen eylem planına göre yürütülmesi sağlanacak.

shgm.gov.tr

SHGM İLE TEKNOPARK ANKARA ARASINDA İŞBİRLİĞİ

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ile Teknopark Ankara Teknoloji Geliştirme Bölgesi Yönetici A.Ş. arasında 'İnsansız Hava Aracı Sistemleri' alanında işbirliği protokolü imzalandı. SHGM Nuri Demirağ Toplantı Salonu'nda 12 Şubat 2019 tarihinde gerçekleştirilen imza törenine SHGM Genel Müdür Vekili Bahri Kesici, SHGM Genel Müdür Yardımcısı Haydar Yalçın, Teknopark Ankara Yönetim Kurulu Başkanı Hasan Gültekin ve Teknopark Ankara Yönetim Kurulu Başkan Vekili Şerafettin Kaya katılım gösterdi. İmzalanan protokol kapsamında havacılık güvenliği (uygulama, eğitim yardımcıları ve eğitim/öğretim çözümleri dahil), siber güvenlik, sertifikasyon/uçuşa elverişlilik danışmanlık hizmetleri, İHA/otonom sistem çözümleri, ülkenin havacılık sektörüne katma değer yaratacak çalışma alanlarının oluşturulmasının yanı sıra altyapı, tesis gibi imkanlarından yararlanılması ile sivil havacılık emniyeti ile gelecekte taraflarca mutabık kalınacak diğer alanlarda yapılacak faaliyetlerle ilgili birikim ve tecrübelerin bir araya getirilerek güç birliği oluşturulması konularında mutabakata varıldı. İnsansız Hava Aracı Sistemleri alanında işbirliği anlaşması kapsamında; İHA sertifikasyonu faaliyetleri, İHA tasarım ve üretim standartlarının hazırlanması, tesis ve alt yapı imkanlarının geliştirilmesi, ulusal ve uluslararası standart geliştirme ve teknik çalışma gruplarına birlikte katılım sağlanması, çağrı merkezi oluşturulması, otonom uçuş gerekliliklerinin standartlarının



belirlenmesi ve test edilmesi, İHA sistemlerine özgü siber güvenlik ortak kriterlerinin belirlenmesi ve gerekli mevzuat çalışmaları kapsamında teknik işbirliği konularında anlaşma sağlandı. Protokol kapsamında ayrıca bir sonraki mevzuat güncellemesiyle beraber İHA Operatörü/İşletmecisi tanımı kullanılması ve gereklilikleri sağlayan işletmelerin İHA işleticisi olabilmeleri için de teknik destek sağlanması kararı alındı.

shgm.gov.tr

ROLLS-ROYCE'DAN ULTRAFAN MOTOR TASARIMI TESTİ



Rolls-Royce mühendisleri, UltraFan motor tasarımına yönelik olarak üzerinde çalıştıkları ve 'akıllı motor' vizyonunu yansıtan 'Gelişmiş Düşük Basınç Sistemi'ni (ALPS) başarıyla test etti. İngiltere'nin Derby kentinde bulunan ve bir Kompozit Mükemmeliyet Merkezi olarak nitelendirilen Rolls-Royce Kompozit Teknoloji Tesis'i'nde çalışma gerçekleştiren Rolls-Royce mühendisleri, ilk kez fan bıçakları, fan kasası ve halka dolum maddeleri dahil olmak üzere, Gelişmiş Düşük Basınç Sistemi'nin kompozit elemanlarını, bir donör motoru üzerinde denedi. Motor parçaları, Rolls-Royce Kompozit Teknoloji Tesis'i'nde, en yeni teknolojiye sahip tam otomatik yapım

yöntemleri kullanılarak üretildi. Yaklaşık 500 kat karbon fiber malzemeden oluşan her bir fan kanadı, robotik olarak üretildi. Fan kanatları, daha sonra ısı ve basınç uygulanır ve her bir bıçak yabancı cisimlere ve kuş çarpmalarına karşı aşırı koruma sağlayan önde gelen bir titanyum kenarı ile tamamlandı. Test sırasında, her bir motor bıçağının dijital bir ikizi-sanal kopyası da veri topladı. Böylece her bir bıçağın hizmette nasıl bir performans gösterdiği dijital ikizi üzerinde test edildi. Rolls Royce mühendislerinin geliştirdiği Ultrafan motor tasarımı ile jet motorları dünyası yeniden tanımlanacağı ifade ediliyor.

newsinflight.com

TÜRKİYE, AVRUPA YOLCU TRAFİĞİNİ BÜYÜTTÜ



Avrupa Havalimanları Konseyi (ACI) 2018 yılı verilerine göre Türkiye; Atatürk, Sabiha Gökçen ve Antalya Havalimanlarından taşınan toplam 133 milyon yolcu ile, Avrupa havacılığının büyüme rakamlarına en fazla katkı sağlayan ülkelerden biri oldu. 2018 yılında Avrupa hava trafiğine 136.6 milyon yolcu eklendiği belirtilen raporda, Avrupa'nın son üç yılda yolcu sayısını üç kat (yüzde 35) artırdığı ifade edildi. Bununla birlikte AB üyesi ülkelerde 2017 yılında yaşanan 7.7'lik büyüme oranında düşüş yaşanarak 2018 yılındaki büyüme yüzde 5.4 seviyesinde kaldı. AB üyesi olmayan diğer Avrupa ülkelerinin katkısıyla birlikte yıl genelindeki büyüme oranı yüzde 6.1 olarak gerçekleşti. Avrupa'nın en yoğun havalimanları sıralamasında

Atatürk Havalimanı, 68.19 milyon yolcu ile 5'inci sırada yer alırken, Sabiha Gökçen 34 milyon yolcu ile 12'nci sırada, Antalya Havalimanı ise 31.6 milyon yolcu ile 14'üncü sırada yer aldı. Raporda, yüzde 6.4 büyüme gösteren Atatürk Havalimanı'nın yüzde 7.8 büyüyen Frankfurt Havalimanı'ndan sonra yolcusunu en fazla arttıran ikinci havalimanı olduğu ortaya kondu. 72.2 milyon yolcuya ulaşan Paris Havalimanı'nın grevler nedeniyle yüzde 4, 71 milyon yolcuya sahip Amsterdam Havalimanı'nın ise kapasite sorunları nedeniyle yüzde 3.7 gelişme gösterebildiği belirtildi. 80,1 milyon yolcu ile Avrupa'nın en yoğun havalimanı olan Londra Heathrow Havalimanı ise sadece yüzde 2.7 büyüme kaydedebildi.

aci-europe.org

İSTANBUL HAVALİMANI, 3 AYDA 233 BİN YOLCUYA HİZMET VERDİ



Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından geçtiğimiz yıl 29 Ekim'de açılışı yapılan İstanbul Havalimanı, açıldığı günden bugüne geçen üç aylık süre zarfında 233 bin yolcuya hizmet verdi. Türk Hava Yolları Genel Müdürü Bilal Ekşi, twitter hesabından yaptığı açıklamada; resmi açılışı 29 Ekim 2018'de gerçekleştirilen ve 31 Ekim'de ilk tarifeli seferin yapıldığı İstanbul Havalimanı'ndan 232 bin 818 kişinin uçuşunu bildirdi.

"İstanbul Havalimanı'nda çeyrek milyona dayandık" diyen Ekşi, 10 dış, 9 iç hat olmak üzere 19 şehre bugüne kadar bin 843 sefer yapıldığını ve toplam 232 bin 818 yolcu bu büyük proje ile tanıştırdıklarını söyledi. Ekşi, "Kısa sürede yeni hatlar ile İstanbul Havalimanı'ndan uçuş ağımızı genişleteceğiz" diye açıklama yaptı.

ntv.com.tr



100 MİLYON YOLCUMUZLA 27 YILDIR GÖKLERDEYİZ

100 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

DIŞ HAT UÇUŞLARINDA BÜYÜME



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), dış hat uçuş ağına yeni noktaların eklenmesi ve mevcut noktalara sefer artışlarının sağlanması amacıyla geçtiğimiz yıl 64 ikili havacılık müzakeresi gerçekleştirdi. Geçtiğimiz yıl yeni imzalanan anlaşmalarla birlikte, 2017 yılında 169 ülke ile olan havacılık anlaşması sayısı 2018 yılında 171'e yükseldi. Son 14 yılda ise 500'ün üzerinde gerçekleştirilen ikili havacılık müzakereleri kapsamında ülkemizin yurt dışı uçuş ağına yüzde 428'lik rekor bir büyüme sağlandı. 2018 yılında yapılan söz konusu müzakereler sonucunda 47 yeni noktaya uçuş hakkı elde edildi. Ayrıca yolcu seferleri için 709 frekans ve kargo uçuşları için 30 frekans artışı sağladı. SHGM, aralık ayında Kenya'da gerçekleştirilen Uluslararası Havacılık Müzakereleri Konferansı ICAN2018'de 24 ülke ile müzakerede bulunarak uçuş ağına 14

yeni uçuş noktası ilavesinin yanı sıra 14 frekans yolcu, 19 frekans kargo seferi kazanımı elde etmişti. "Dünyada uçmadığımız yer kalmayacak" hedefi doğrultusunda diğer ülkelerle ikili havacılık müzakerelerini yürüten SHGM, 2003 yılından bu yana 500'ün üzerinde ikili havacılık müzakeresinde bulundu. Böylece 2003 yılında 50 ülkede 60 noktaya yapılan dış hat seferleri 2018 yılında 124 ülkede 318 noktaya ulaştı. Son 14 yılda uçuş ağına yüzde 428'lik rekor bir büyüme yaşandı. Uçuş ağına yaşanan büyüme ile Türkiye son 10 yılda doğrudan bağlantı noktalarının sayısını yüzde 191, dolaylı bağlantı noktalarının sayısını yüzde 130, havalimanı bağlantılarını yüzde 157 ve network bağlanabilirlik oranını ise yüzde 534 arttırarak Avrupa'da uçuş ağını en fazla büyüten ülke oldu.

shgm.gov.tr

KAZAKİSTAN, E-VİZE PİLOT UYGULAMASINA BAŞLADI

Kazakistan, vize şartına tabi tuttuğu ülke vatandaşları için tek girişli turistik (117 ülke), ticari ve tedavi amaçlı (23 ülke) elektronik vizelerin pilot uygulamasını başlattı. Ankara'daki Kazakistan Büyükelçiliği'nden alınan resmi bilgilere göre, 1 Ocak 2019 tarihi itibarıyla elektronik vize ile seyahat edecek yabancıların Kazakistan'a giriş ve çıkışlarını sadece Astana ve Almatı havalimanlarından yapabilecekleri kaydedildi.

shgm.gov.tr



THY, OCAK AYINDA YÜZDE 79.5'LİK DOLULUĞA ULAŞTI



2019'a başarılı bir performansla başlayan Türk Hava Yolları (THY), 2019 yılının ilk ayındaki yolcu ve kargo trafik sonuçlarını açıkladı. THY'nin, yılın ilk ayını yüzde 79,5'lik doluluk oranı ile tamamladığı bildirildi. Açıklamada gerçekleşen rakamın, 2018 yılı ocak ayının pozitif baz etkisine rağmen ücretli yolcunun artış içinde olduğu ve talep ortamının 2019 yılında da pozitif bantta kalacağını önemli bir göstergesi olduğu kaydedildi. THY'nin Ocak 2019 trafik sonuçlarına göre yolcu sayısı 5,7 milyon olarak gerçekleşirken; dış hat uçuşların doluluk oranı yüzde 78,3, iç hat uçuşların doluluk oranı ise yüzde 87,1 olarak kaydedildi. Dıştan dışa transfer yolcu sayısında ise yüzde 5,2'lik artış görüldüğü

belirtili. Öte yandan kargo ve posta hacmi ile ilgili de yapılan açıklamada; kargo ve posta hacminde 2018 yılındaki çift haneli büyüme trendinin sürdüğü, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 14,9'luk artış gösterdiği ifade edildi. Kargodaki büyümeye yüzde 21 ile Avrupa, yüzde 13,7 ile Uzak Doğu ve yüzde 11 ile K. Amerika'nın katkı sağladığı belirtildi. THY Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı, M. İlker Aycı, sonuçları 2018'deki rekor trafik sonuçlarıyla karşılaştırarak, ivmenin kesintisiz bir şekilde devam ettiğini gösterdiğini söyledi ve "Sonuçlar, önümüzdeki aylarda seyredecek istikrarlı performansımızın önemli bir işareti" dedi.

shgm.gov.tr

BOEING ÇALIŞANLARINA 429 MİLYON DOLARLIK TEŞVİK



Washington eyaletindeki Boeing çalışanları bu ay yaklaşık 429 milyon dolar tutarında teşvik primi alacak ve 886 milyon dolar primin neredeyse yarısı şirket çapında ödenecek. Konuyla ilgili bilgi veren Boeing Finans Direktörü ve Genel Müdür Yardımcısı Greg Smith, Boeing çalışanlarına yönelik sunulan teşviğin, 2019 boyunca öngörülen iş hedeflerinin ve müşterilere verilen taahhütlerin yerine getirilmesi noktasında önemli olduğuna vurgu yaptı. The Seattle Times tarafından elde edilen bu yılki teşviklerle ilgili bir Boeing iç sunumunda 2018'in

101,1 milyar dolarlık rekor gelirinin 97 milyar dolarlık hedefin oldukça üstünde olduğu belirtildi. Boeing'in dünya genelinde 123 bin 600 çalışanın ortalama ödemesi yaklaşık 7 bin 200 dolar seviyesinde bulunuyor. Rakam, ayrı teşvik planları olan şirket yöneticileri dışındaki tüm çalışanlara yönelik primleri içeriyor. Öte yandan Boeing'in açıkladığı rekor finansal sonuçlara rağmen, teşvik ödemelerinin geçen yılki seviyelerin gerisinde kaldığı da ifade ediliyor.

www.seattletimes.com

ANTALYA HAVALİMANI, AVRUPA’NIN ZİRVESİNDE



Avrupa Havalimanları 2018 yılında yüzde 6.1 büyürken, Antalya Havalimanı 2018 yılında kaydettiği yüzde 21 büyüme ile Avrupa’nın zirvesine yerleşti. Avrupa Havalimanları Konseyi (ACI) 2018 yılı verilerine göre; Avrupa hava trafiği 2018 yılının dördüncü çeyreğinde yüzde 6.4, son çeyreğinde yüzde 5.6 büyüme göstererek yıl sonu itibarıyla yüzde 6.1 büyüme gösterdi. Antalya Havalimanı, geçtiğimiz yılın ikinci yarısında 18.8 ve dördüncü çeyrekte yüzde 23.7 büyüme ile 25 milyondan fazla yolcu kapasitesine sahip havalimanları içindeki

liderliğini yıl genelindeki yüzde 21’lik büyüme ile koruyarak Avrupa’nın en fazla büyüme gösteren havalimanı oldu. Antalya Havalimanı’nın ardından yolcu sayısını yüzde 14.3 artıran Moskova Havalimanı ikinci, yüzde 8.9 arttıran Lizbon üçüncü sırada yer alırken, Sabiha Gökçen Havalimanı ise yüzde 8.8 büyüme ile dördüncü sırada yer aldı. Raporda ayrıca, Bodrum Havalimanı’nın da yüzde 18.8 büyüme ile Avrupa’nın yolcu sayısını en fazla artıran altıncı havalimanı olduğu belirtildi.

aci-europe.org

RUSYA İLE SİVİL HAVACILIKTA İŞBİRLİĞİ



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ile Rusya Federasyonu Federal Hava Ulaşım Ajansı (FATA) arasında, havacılık ürünlerinin karşılıklı kabulü ve sürekli uçuşa elverişliliğin sağlanması kapsamında işbirliğini içeren çalışma düzenlemesi 7 Şubat’ta Moskova’da imzalandı. İlgili düzenleme kapsamında, her iki ülkenin havacılık endüstrileri arasında da işbirliği faaliyetleri geçtiğimiz yılın sonlarında başlamıştı. FATA heyetinin davetine istinaden, 6-7 Şubat 2019 tarihlerinde Moskova’da gerçekleştirilen Ulusal Havacılık Altyapı ve Flytex Fuarı’na, SHGM Genel Müdür Yardımcısı Can Erel ve Uçuşa

Elverişlilik Daire Başkanı Özcan Başoğlu, THY Teknik ve Logosky Çizge Havacılık yetkilileri katılım gösterdi. Fuarın başlangıcında gerçekleştirilen ödül töreninde, Türk Hava Yolları’na en iyi ‘Business Class’ ve ‘Eco Class’ kapsamında ödül verilirken, ödülü THY Moskova Müdürü aldı. Öte yandan, fuar çerçevesinde gerçekleştirilen ‘Havaalanı Altyapısı Yatırımları: Kamu Özel Ortaklığında Zorluklar ve Fırsatlar’ başlıklı oturumda, İGA Genel Müdür Yardımcısı İsmail Polat, İstanbul Havalimanı yapım sürecine ilişkin bir sunum gerçekleştirdi.

shgm.gov.tr

Şentürk Çavuş'u rahmetle anıyoruz...





Devrim GÜN
Dr. Öğretim Üyesi / Bilgi Üniversitesi
devrimgun@uted.org

DEMOKRATİK GELİŞMENİN VE REFAHIN ÖNCÜSÜ... KADINLAR

“

Birleşmiş Milletler Örgütü, 16 Aralık 1977 tarihinde 8 Mart'ın tüm kadınlar için 'Dünya Kadınlar Günü' olarak kutlanmasını kararlaştırmış ve kadınlara eşit hakların verilmesinin dünya barışını güçlendireceği kabul edilmiştir. Peki aradan geçen yıllarda kadın sorunlarında herhangi bir değişiklik oldu mu?...

”

Kadınların erkeklerle eşit haklara sahip olmak yolunda verdiği savaşın temsili başlangıcı 8 Mart 1857 tarihinde Amerika'nın New York kentinde başlamıştır. Konfeksiyon ve tekstil fabrikalarında çalışan 40 bin işçinin insanlık dışı çalışma koşullarına ve düşük ücrete karşı başlattığı grev, polisin saldırısıyla kanlı bitmiş ve saldırı sırasında çıkan yangında çoğu kadın 129 işçi can vermiştir. İşçilerin cenaze törenine 100 bini aşkın kişi katılmıştır.

1910 yılında Kopenhag'ta toplanan 2'nci Enternasyonal'e bağlı kadınlar toplantısında bu yangında yaşamını yitiren 129 kadın

işçi anısına '8 Mart' gününün 'Dünya Emekçi Kadınlar Günü' olarak kutlanmasına karar verilmiştir. 1975 yılında 'Dünya Kadınlar Yılı' ilan eden Birleşmiş Milletler Örgütü, 16 Aralık 1977 tarihinde 8 Mart'ın tüm kadınlar için 'Dünya Kadınlar Günü' olarak kutlanmasını kararlaştırmış ve kadınlara eşit hakların verilmesinin dünya barışını güçlendireceği kabul edilmiştir. Peki aradan geçen yıllarda kadın sorunlarında herhangi bir değişiklik oldu mu? Ne yazık ki kadın yine baskı altında, yine iş hayatında yerini istediği gibi alabilmiş değil, sözlü ve fiziksel şiddet görmekte, hala siyasette kendini tam anlamıyla temsil edememekte! Oysaki kadının güçlü ve eğitilmiş oluşu, bir



toplumdaki yaşam kalitesini ve gelişmişlik düzeyini etkileyen en önemli unsurdur. Eğitimli kadınlar, cinsiyetler arasındaki eşitsizliğin de azalmasına neden olacaktır. Eğitim, kadınların ekonomik kalkınmadaki rolünü belirleyen ve onların istihdama tam katılımına yardımcı olan en önemli faktördür.

Dünya nüfusunun yarısını oluşturan kadınlar, toplumların ilerlemesinde de temel aktör durumundadır. Toplumsal ve ekonomik kalkınma sürecinde kadınların etkin biçimde yer alması, kadınların işgücüne katılımının ve istihdamının artırılması sürdürülebilir kalkınmanın gerçekleştirilebilmesinde önemli bir unsurdur. Ancak dünyada hala pek çok ülkede özellikle yönetimsel bazda kadınların çok da etkin olmadığı görülmektedir. Kadın yönetici oranı Türkiye’de yüzde 6 iken, bu oran ABD’de yüzde 46, Rusya’da yüzde 39, İngiltere’de yüzde 33’tür. Parlamentoya katılım oranı ise Türkiye’de yüzde 9, İsveç’te yüzde 47, İspanya’da yüzde 36, İngiltere’de yüzde 20’dir.

Hatta pek çok ülkede hâlâ kadın erkek eşitliğini reddeden yasalarla karşılaşmaktadır. UNICEF raporlarına göre, günümüzde özellikle kadına yönelik ayrımcılık üst düzeydedir. Bu ayrımcılık daha çocukluk döneminde, toplumsal ve kültürel kalıpsal yargılar nedeniyle aile ve toplumun kız çocuğa erkek çocuktan daha az olanaklar tanınmasıyla başlamaktadır. Günümüzde hala bazı kültürlerde kız çocuklarının doğar doğmaz öldürülmesi ne kadar acıdır!

Ülkemizde de özellikle belli iş ve mesleklerin kadınlara uygun görülmemesi, kariyer dağılımında adil davranılmaması, ekonomik kriz dönemlerinde önce kadınların işten çıkarılması, kayıtdışı sektörde ücretlerin düşük tutulması gibi ayrımcılık örnekleriyle karşılaşan kadınlar, daha düşük statülü ve ücretli işlerde çalışmaya razı olmaktadır.

Dünya Ekonomik Forumu (WEF) tarafından her yıl açıklanan Küresel Cinsiyet Eşitsizliği Raporu’na (2018) göre, araştırmanın yapıldığı 149 ülkenin 88’inde maaş ve siyasi temsildeki eşitsizliğin giderilmesi gibi konularda ilerleme kaydedildiği ortaya çıkmış olmasına rağmen cinsiyet eşitsizliğine dair genel görünüm olumsuzluğunu korumaktadır. Raporda, her alanda küresel cinsiyet eşitsizliğinin giderilmesinin 100 yıldan uzun zaman alacağı belirtilmiştir. Sanıyorum ancak uzayda bu eşitliği yakalayabileceğiz. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü’nün (OECD) 2017 raporuna göre Türkiye, yüzde 33,8’lik



kadının işgücüne katılım oranıyla OECD’ye üye ülkelerin genel ortalamasında sonuncu sırada yer almaktadır. Türkiye’de çalışma yaşındaki 30 milyon kadından sadece 10,5 milyonu işgücüne katılmaktadır. Bu oranın OECD’ye üye ülkelerin genel ortalaması olan yüzde 63 seviyesine ulaşması için Türkiye’de 8,5 milyon kadının daha işgücüne dâhil edilmesi gerekmektedir. Yine aynı rapora göre, sağlık, eğitim, siyaset ve ekonomi alanlarındaki veriler incelendiğinde Türkiye 144 ülke arasında 131’inci sırada yer almaktadır. Okuma-yazma oranlarına baktığımızda ise, Türk kadınının eğitim seviyesi son 10 yılda artış göstermiş ve yüzde 76,9 olan okuryazarlık oranı yüzde 80,4’e ulaşmıştır. Ancak, Türkiye’de okuryazar olmayanların yüzde 75’ini hala kadınlar oluşturmaktadır. Yani 5 kadından biri, yaklaşık 5 milyon 732 bin kadın, okuma yazma bilmemektedir. Bunun yanında, kadınların yüzde 21,5’i okuryazar ama herhangi bir eğitim kurumundan mezun değil, yüzde 37,2’si ilköğretim, yüzde 7,4’ü ortaokul ve dengi okul, yüzde 10,6’sı lise ve dengi okul ve sadece yüzde 3,9’u yükseköğretim ve fakülte mezunudur. Günümüz ataerkil toplum modelinde bu rakamlara aslında şaşırılmamak gerek. Çünkü 21’inci yüzyıl dünyasında hala kadının yerinin ev olduğu ve görevinin de çocuk doğurmak ve erkeğe hizmet olduğunun düşünüldüğü bir düzende tabii ki kadınlarımızın da evden çıkarak iş yaşamına katılması zorlaşmaktadır. Ev ve iş yaşamını uzlaştıracı politikaların eksikliği de ayrı bir handıktır. Çoğu kadın çocuk sahibi olduktan sonra iş yaşamından çekilmek zorunda kalmaktadır. Yine pek çok kadın aile içi şiddet, tecavüz, töre cinayeti gibi nedenlerle öldürülmektedir.

Akademik anlamda baktığımızda ise Türkiye’de 2017 verilerine göre kadın öğretim elemanlarının oranı yüzde 45’tir. Bu anlamda ülkemiz akademisyen kadın oranında dünya ortalamasının üzerindedir.

Yaşadığımız yüzyıl her ne kadar bilim, teknoloji ve dijitalleşme çağı olarak anılsa da, verilen rakamlar ışığında kadınlarımızın ne yazık ki hak ettikleri yerlerde olmadıkları görülmektedir. Bu konuda daha fazla çalışma yapılması, özellikle ülkemizde kadınların dünya ülkeleriyle her anlamda aynı konuma gelmesi gerekmektedir. Unutmayalım ki, kadın gelişir ve bilinçlenirse, toplum da gelişir. Ülkelerin ve toplumların refahı kadınların gelişmişliğiyle doğru orantılıdır.

Her alanda üreten, çalışan tüm kadınlarımızın bu günü kutlu olsun. Kadınlarımızın hak ettikleri konuma bir gün ulaşabilmesi dileğimle...



Bu sayımızda gerçek bir “tarih”le tanışıyoruz. Eskiler elbette biliyordur, fakat yeni teknisyenlerin belki ismini duyduğu fakat görmediği bir isim... Türkiye’nin lisanslı ilk kadın uçak teknisyeni Ayten Turgut. 1970’te Türk Hava Yolları’nda ilk uçuş teknisyeni kadın olarak işe girdiğinde, 20 yaşındaydı. Yüzlerce uçak teknisyeni erkeğin çalıştığı atölyelerde 26 yıl görev yapan Ayten Turgut bu ayki konuğumuz.

TÜRKİYE’NİN İLK KADIN UÇAK TEKNİSYENİ...

AYTEN TURGUT



26 yıl çalıştığı THY’de her zorluğun üstesinden gelmeyi başararak Türkiye’nin ilk uçak teknisyeni olarak tarihe geçen Ayten Turgut için Türk Hava Yolları’nda genel müdürlük de yapmış olan Yusuf Bolayırılı, Mart 1988’deki ‘THY Magazin’ dergisinde Ayten Turgut için şunları söylüyor: “İşine ve arkadaşlarına karşı son derece saygılı, mesafeli. İşini çok seviyor. Zaten sevmese, bu işi yapması, hele başarılı olması mümkün değil.”



Nihat ÇELİK

Ayten Turgut, Adana Meslek Okulu mezunu. Çalışma hayatına PTT’de teknik eleman olarak başlamış, daha sonra THY’nin açtığı teknik eleman kadrosuna girmek üzere başvurmuş. Kazanmış ve uçak revizyon atölyesinde işe başlamış. Turgut, işe girmesine vesile olan Ahmet Kaya’yı minnetle anıyor. O günlerden bahsederken gözlerinin içi parlıyor. Yaşadığı tüm sıkıntıları gülümseyerek, üstesinden gelmiş olmanın verdiği gururla ifade ediyor. Türkiye’de havacılık alanında hemen hemen herkes tarafından saygı gören ender isimlerden biri olan, Türk Hava Yolları’nda genel müdürlük de yapmış olan Yusuf Bolayırılı, Mart 1988’de ‘THY Magazin’ dergisinde Ayten Turgut için şunları söylüyor: “İşine ve arkadaşlarına karşı son derece saygılı, mesafeli. İşini çok seviyor. Zaten sevmese, bu işi yapması, hele başarılı olması mümkün değil. Ön Bakım’da çalışmak isteğini olumlu karşıladığımızda, kendisini çağırdım. İsterse vardiyalı değil, sadece gündüz mesaisi yapabileceğini söyledim. Bunu kabul etmedi. Arkadaşlarından imtiyazlı olmak istemiyordu. Yetenekli ve örnek bir elemanımızdır. Başarılarının devamını diliyorum.” Başka söze gerek var mı bilmiyorum!...



Ayten Turgut kimdir, tanıyabilir miyiz?

1950 yılında Adana’da doğdum. Adana Erkek Sanat Enstitüsü Elektronik Bölümü mezunuyum. Liseyi bitirdikten sonra, İstanbul’a üniversite okumak için geldim. Gayrettepe Mühendislik ve Mimarlık Yüksek Okulu vardı, daha sonra Yıldız Teknik Üniversitesi’ne bağlandı; yüksek öğrenimime burada devam ediyordum. Üniversiteyi okurken bir yıl PTT’de çalıştım. Bir yıl sonra da 1970 yılında Türk Hava Yolları’na girdim. THY’ye girdikten sonra; işler çok yoğun olunca okulla işi bir arada götürmek pek mümkün olmadı. Üniversiteyi ihmal ettim ve 3’üncü sınıftayken bıraktım.

Daha sonra bitirme olanağınız olmadı mı?

Olmadı... Evlendim, çoluk çocuk olunca iş güc derken yoğun bir şekilde koşturma içinde bir de üniversiteyi bitirme derdine düşmedim açıkçası.

THY’ye başvurma süreciniz nasıl gelişti, biraz o süreçten bahsedebilir misiniz?

PTT’de çalışırken işimiz gereği çok geziyorduk. Santraller kuruluyordu ve bizler de bu santralleri kuran ekipteki kişiler olarak çok geziyorduk. Bir arkadaşım “THY, eleman arıyor!” dedi.



“

O zaman heyecan farklıydı, iş ahlakı farklıydı, disiplin farklıydı, saygı farklıydı, o zaman her şey bambaşkaydı. Bir azim vardı, ilerleme azmi... Yükselmek için, işini en iyi yapma ve alanında başarılı olma azmi vardı. Erkek arkadaşların arasında tek kadındım. Hiçbir zaman “Ben kadını, bunu yapamam! Ben kadını, şunu kaldıramam!” demedim. Ben hep şöyle düşündüm, “Aynı parayı alıyoruz, aynı şartlarda çalışıyoruz; bu işin kadını erkeği yok. ” O şekilde çalıştığım için de başarılı oldum.

”

Çok çalışıyorum, yoğun bir iş temposu içerisindeyiz. THY’nin benim için iyi olacağını söylediler. Benim de kafama yattı. O zaman emeklilik yaşı gelmiş bir büyüğümüz aynen şöyle dedi: “Kızım burada bu paraya sürünüyorsun. Gençsin, çalışkansın. Git müracaat et!” Bu şekilde gittim müracaat ettim. 1 Eylül 1970’te kabul edildim ve işe başladım. Önce Revizyon Atölyesi’nde çalıştım; on yıl kadar. Daha sonra Uçak Bakım’a geçtim. Yaklaşık 16 yıl da Uçak Bakım’da çalıştım. THY’den ayrıldığımda ‘Uçak Elektronik Vardiya Şef Yardımcısı’yım. Dört posta çalışıyorduk.

Kadın gözüyle 1970’lerde THY’ye işe girdiğinizdeki atmosferi biraz paylaşır mısınız?

O zaman kısıtlı imkanlar vardı. Servisler tren istasyonuna kadar götürüyorlardı. Arabası olan arkadaşlarla belli noktalara gidip oradan servislere binen arkadaşlarımız vardı. Bugünle mukayese kabul etmez bir durum olduğu muhakkak. O zaman heyecan farklıydı, iş ahlakı farklıydı, disiplin farklıydı, saygı farklıydı, o zaman her şey bambaşkaydı. Bir azim vardı, ilerleme azmi... Yükselmek için, işini en iyi yapma ve alanında başarılı olma azmi vardı. Erkek arkadaşların arasında tek kadındım. Hiçbir zaman “Ben kadını, bunu yapamam! Ben kadını, şunu kaldıramam!” demedim. Ben hep şöyle düşündüm, “Aynı parayı alıyoruz, aynı şartlarda çalışıyoruz; bu işin kadını erkeği yok.” O şekilde çalıştığım için de başarılı oldum.

Erkeklerin arasında çalışmakta zorlanmadınız mı? Bu zorlanmanın sizinle ilgili olduğunu düşündüğüm için değil, erkek egemen bir toplumda, anlayışı sorgulamak açısından soruyorum...

Eski hangar çatısı altında uçaklardaki elektrik-elektronik cihazların bakım ve onarımının yapıldığı ERA Revizyon Atölyesi’nde 15 erkek arkadaşım vardı. Uçak Bakım’a geçtiğim zaman her vardiyada

yüzlerce erkek arasında tek kadındım. Gece gündüz vardiyalarında çalıştım. Elbette ilk zamanlar yaşadıklarımı ‘hazımsızlık’ olarak değerlendirebilirim. Kadın olmam işimi kolaylaştırmadı, bilakis daha da zorlaştırdı. Sadece işimizin zorluklarıyla değil, iş arkadaşlarımdan da çıkardığı zorluklarla mücadele etmek zorunda kaldım. Ben lisedeyken de 22 erkek öğrencinin arasında okudum. O zaman 5 kız öğrenciydik. Oradan kalma bir alışkanlığım, erkek bakış açısına aşinalığım vardı. Çok ezmeye çalıştılar, bıktırmak istediler. Çok sıkıntı yaşadım.

Bütün bu sıkıntıların karşınıza çıkabileceğini düşünmediler mi sizi işe alırken? 1970’lerde mülakata girerken size “Bu erkek işi ne işiniz var?” denilmediğine göre, size sahip de çıkılması gerekiyor...

İleri görüşlü bir müdürümüz vardı, Ahmet Kaya. “Ben buraya kadın alacağım!” dedi. Yoksa benim THY’ye girmem o kadar da kolay olmazdı. Ben uçak bakıma geçerken de yine onun faydası oldu. Demek ki olumlu bir izlenim bırakmışım ki, revizyon atölyesinden ön bakıma geçerken olumlu bir yaklaşım olmuş. Çünkü bilen bilir, revizyon atölyesinden uçak bakıma geçmek çok zordur. Ağır da şartları vardı.

Üstlerinize yaşadığınız sorunları anlatıyor muydunuz?

Ben sorunlarımı kimseye anlatmıyordum. Sorunlarımı hep kendim çözdüm. Aklıma güvendim, becerilerime güvendim, bilgi birikimime güvendim. “Ben bu işi başarabilirim!” dedim. Yaşanan sorunları hep geçici olarak gördüm. Herkes içeride oturup muhabbet ederken, ben dosyaları önüme koyup çalışıyordum. “Bu parça nereden geliyor?... Bu nereye takılıyor?... Bu sorun nasıl çözülüyor?...” vs uğraşıyordum, çaba gösteriyordum, sürekli çalışıyordum.

Kendinize bir misyon da biçmişsiniz sanki; “Kadın olarak başarılı olmalıyım... Benden sonra gelenlere de yol açmalıyım... Örnek olmalıyım!...” gibi...

O düşüncem hep vardı. Bir de Türkiye’deki erkek hegemonyasının her yerde geçerli olamayacağını göstermek istiyordum. Belki o zamanki genç yapımla, düşüncelerimle bunu bu şekilde ifadelendiremiyordum; fakat çabam, azmim ve çalışkanlığım bunu anlatıyordu. Bugün kendi kendime sorduğum zaman, evet bunları rahatlıkla söyleyebiliyorum. Hiçbir zaman kendimi ezdirmedim, hiçbir zaman kendimi kimseden aşağı görmedim. İnandım ve çalıştım. Mesela bir cihaz vardı yaklaşık 40 kilogram. Hiçbir zaman kimseye “Sen de bir ucundan tut!” demedim. Kendim kaldırdım, kendim götürdüm. Bana iş öğretmeye kalktılar, çeşitli cambazlıklar yaptılar (burada gülüyor), sürekli bir ‘cırak’ muamelesi, malzeme getir-götür yaklaşımları oldu. Gidip geliyordum bir bakıyordum ki arıza bitmiş. Nasıl yapıldığını göremiyordum. Sonraları malzeme getirmemi istediklerinde “Gidin kendiniz getirin!” demeye başladım. Tavrı koydum. Yaşadığım sıkıntıları çalışkanlığım, öğrenme azmimle, iyi bir gözlemci olmamla aştığımı söyleyebilirim.

Sonrasında nasıl bir çalışma ortamınız oldu?

Tabii bir süre sonra bu durumlar ortadan kalktı. Bana ‘ağabey’ diye takılırlardı. Yanımda çok rahat konuşmaya, davranmaya başladılar. İşleri rahat konuşmaya başladılar. Birlikte sorunların üstesinden gelmeye başladık, kısacası artık ben de ekibin bir parçası olmaya başladım. Tabi bu biraz zaman aldı ve benim azimli bir duruş sergilememle mümkün oldu. Kalıplar yıkıldı ve çok kısa sürede ‘Ayten Turgut’un varlığını kabul ettiler ve saygı duymaya başladılar. Hala görüşüyorum hepsiyle, o günleri hatırlayıp gülüyoruz ‘ne günlerdi’ diye. Çok güzel diyaloglarımız, ilişkilerimiz var şimdi...

Tip eğitimi aldınız mı?

Birçok eğitime katıldım, helikopter eğitimi dahil birçok alanda eğitim gördüm. CL604 gibi birçok eğitime katıldım. Boeing 737 400 eğitimi aldım, AS 365 N2 helikopter kursu aldım. Türkiye’deki eğitimlerin dışında Hollanda’ya, Kanada’ya, Fransa’ya, ABD’ye gittim eğitimler için.

Yurtdışında eğitime gittiğinizde nasıl karşılanıyordunuz?

Her zaman misyonumun farkında bir kadın olarak hareket ettim. Ülkemi ve kimliğimi en iyi şekilde temsil etmek için oralarda bulunduğumun farkında olarak hareket ediyordum. Bu da her zaman takdir ediliyordu.

Bu kadar süre THY’de çalıştınız, başka kadın çalışma arkadaşınız olmadı mı?

Radyo Atölyesi’nde ‘Nermin Güzey’ adında bir arkadaşımız vardı. Başka da birileri benden sonra geldi, ama ben onları bilmiyorum. ‘Feruze’ diye bir arkadaşım vardı, benimle beraber. Hollanda’da eğitime gittiği kursta, aşık oldu evlendi oraya gitti.

THY’nin ilk kadın teknisyenisiniz, diyebilir miyiz?

Evet Türk Hava Yolları’nın ilk kadın uçak teknisyeniyim.

Sizden sonra kadın teknisyen alımı oldu mu?

Alınan olmuş, yapamayıp ayrılan olmuş. Açıkçası son durum nedir ben de bilmiyorum... Çalışan kadın arkadaşlarımız var, ama ayrıntıları bilmiyorum...

1970 yılında işe girdiğinizde bekârdınız... Ne zaman evlendiniz ve eşinizin yoğun iş yaşamınıza yaklaşımı nasıl oldu?

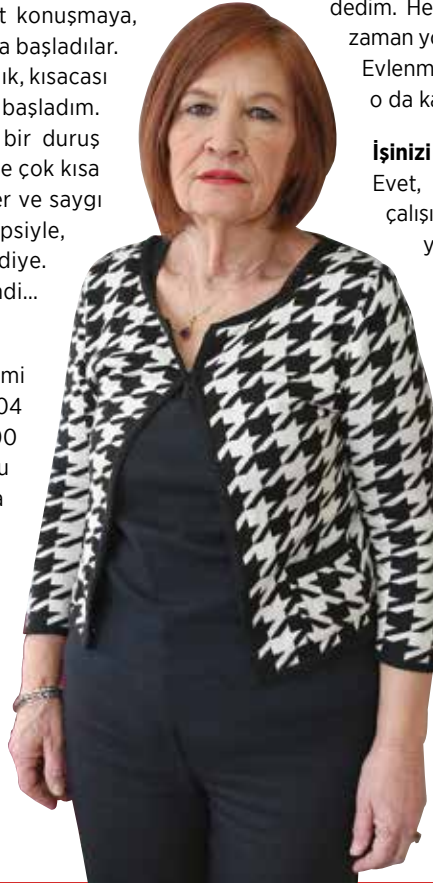
1972 yılında evlendim. Eşimle evlenmeden önce konuştum. Her şeyi açık açık anlattım, “Vardiyalı çalışabilirim, yurtdışına kurslara gidebilirim, mesai yapabilirim, beni evden alırlar fazla fazla mesai yapabilirim, bütün bunlara razıysan, ben seninle evlenebilirim!” dedim. “Evlendikten sonra bana neden böyle, neden çalışıyorsun, neden şunu yapıyorsun, bunu ediyorsun demeni istemiyorum!” dedim. Her şeyi baştan kestim. Sağ olsun eşim de hiçbir zaman yoğun iş yaşamımı problem yapmadı, söylenmedi. Evlenmeden kendisine ‘önce işim gelir’ mesajını verdim o da kabul etti.

İşinizi ne kadar da çok seviyormuşsunuz...

Evet, ben işimi çok seviyordum. Okuyordum, çalışıyordum, bir şeyler öğreniyordum, kendimi iyi yetiştirme imkânları vardı. Çok önemli bir firmada çalışıyordum. “İyi bir evlilik her zaman yapılabilir, iyi bir iş her zaman karşınıza çıkmaz!” Böyle düşünüyordum. THY’de de PTT’de de işimi hep severek yaptım, işimi her şeyden önce tuttum. Severek yapılan işler başarı getiriyor.

Bu başarıda ailenizin etkisi ne oldu? Anneniz-babanız nasıl bir yaklaşım gösterdiler?

Annem de babam da -Allah rahmet eylesin, nurlar içinde yatsınlar- çok aydın insanlardı. Annem hemşireydi, babam ticaretle uğraşıyordu. Biz üç kardeşi de okuttular, arkamızda durdular. Ablam kimya mühendisi oldu, erkek kardeşim makine mühendisi oldu. İstanbul’a geldik, annemiz başımızda bizler de okuduk, bir yerlere gelmek için elimizde gelen gayreti gösterdik. Erkek kadın ayırımı hiçbir zaman yapılmadı,



Annem de babam da çok aydın insanlardı. Biz üç kardeşi de okuttular, arkamızda durdular. Ablam kimya mühendisi oldu, erkek kardeşim makine mühendisi oldu. İstanbul’a geldik, annemiz başımızda bizler de okuduk, bir yerlere gelmek için elimizden gelen gayreti gösterdik. Erkek kadın ayırımı hiçbir zaman yapılmadı, biz ailemizde hep ‘eşit’ olduk. Babamın ‘ceketimi satar okuturum sizi, yeter ki okuyun’ sözünü hiçbir zaman unutmam



“

Hiçbir zaman “Ben kadını, bunu yapamam!
Ben kadını, şunu kaldıramam!” demedim.
Ben hep şöyle düşündüm, “Aynı parayı alıyoruz, aynı
şartlarda çalışıyoruz; bu işin kadını erkeği yok.”
O şekilde çalıştığım için de başarılı oldum.

”

biz ailemizde hep ‘eşit’ olduk. Babamın sözünü hiçbir zaman unutmam... “Ceketimi satar okuturum sizi, yeter ki okuyun!” derdi.

Hiç unutamadığınız bir anınız var mı bizlerle paylaşabileceğiniz?

THY’de 26 yıl çalıştım. Anlatabileceğim ve anlatamayacağım o kadar çok anı var ki! Şöyle bir anım var onu paylaşmış olayım: İş esnasında bizler tulum giyiyorduk. Erkekler de ben de aynı tulumu giyiyorduk. Bazen öyle durumlar olurdu ki kafamız içeride gövdemiz dışarıda, çalışıyorduk. El şakaları olabiliyordu, sonra ben olduğumu anladıklarında komik bir durum olabiliyordu. Bazen varlığını unutup, erkek muhabbeti yapıyorlardı. Bir bakıyorlardı ki ben oradayım, gülüşmeler vs. Hepsisi de çok güzel anılardı. Vardiyada şakalaşmalarımız çok olurdu. Her anı çok güzeldi... Deprem oluyor şakaları; ses yapıyorlardı uyuyanlar uyansın diye, o kadar güzel günlerdi ki. O günleri arıyorum...

Uçak teknisyenliğini genç kadınlara tavsiye ediyor musunuz?

Kadın olsun, erkek olsun herkesin yapabileceği bir iş değil aslında. Özellikle de kadınlar için şunu söyleyebilirim: Bir sürü ağır cihaz var, taşınması gerekiyor. Geceniz gündüzünüz birbirine karışıyor. Bununla baş etmeniz gerekiyor. Zor koşullarda çalışılıyor üstesinden geleceksiniz. Gece yağmurun altında saatlerce çalıştığınız oluyor. Bütün bu zorluklar

karşısında iradeli bir duruş sergileyecek, başa çıkabilecek, kendine güvenen kadınlar için evet. Ama gidip zorlukları görüp iki gün sonra “Bu bana göre değil!” diyecekler ise “Bu iş kadınlara göre değil!” derim. İnanan herkes her işi yapar. Kadın-erkek fark etmez! İnanan, kendine güvenen kadın her işin üstesinden gelir... Uçak bakımı ağır bir meslek, gelip de yapamayan da çok oldu. Dolayısıyla inanmak gerekiyor...

THY’de 26 yıl çalıştıktan sonra Doğuş Grubu’ndan bir teklif aldınız... O süreç nasıl oldu?

Doğuş Grubu’ndan güzel bir teklif aldım. Ayhan Şahenk’in helikopteri için. Önce eğitime gittim. Yaklaşık üç yıl Doğuş’ta çalıştım. Doğuş Holding bünyesinde bulunan hava araçları satılınca bizim de işimiz sona erdi.

Aktif iş yaşamı sonrasında kendinizi boşlukta hissetmediniz mi? Ne yaptınız?

Sekiz ay evde oturdum, çok sıkıldım! 2000’lerin başıydı, düşün-davet organizasyon işine girdim. Kendi firmamı kurdum. Bu işi yapmaya başladım. Sektörde önce bir firma olduk, bugün de kızım ve oğlum bu işi başarıyla sürdürüyorlar. Bu yılın başında her şeyden elimi eteğimi çektim. Geziyorum, dolaşıyorum. Arkadaşlarımla takılıyorum. Kısacası 2019’un başında emekli oldum, emekliliğin tadını çıkarıyorum. Bol bol geziyorum, torunlarıma vakit ayırıyorum.

45 Ülke
145 Havalimanından
yaptığı uçuşlar ile
Türkiye turizminin
hizmetinde





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

HAVACILIKTA STRATEJİK YÖNETİM-5



Bir önceki yazımızda örnek olarak alınan bir MRO'da A320 uçaklarının bakımlarını karşılaştırarak, bakımların birbirlerine göre göreceli verimliliklerinin nasıl tespit edileceğinden bahsetmişim.

Bu ay yazımızda, havacılık şirketlerinde stratejik hedefler doğrultusunda uygulanma kararı alınan ve ülkemizde henüz yayılmakta olan havacılık standardizasyonları olan AS9100, AS9110, AS9120 Kalite Yönetim Sistemleri standartlarını kısaca tanıtacağım.



Bilindiği üzere Kalite Yönetim Sistemleri'nin (KYS) bir şirkette uygulanması stratejik bir karar olup yönetim tarafından desteklenmek durumundadır. Havacılık şirketlerinde stratejik hedefler doğrultusunda uygulanma kararı alınan ve ülkemizde henüz yayılmakta olan havacılık standardizasyonları olan AS9100, AS9110, AS9120 Kalite Yönetim Sistemleri standartları, havacılıkta 'kalite yönetim sistemi' olarak kabul görmekte olup, 'ISO 9001:2015 Standardı' ana başlıklarını ve konularını temel olarak hazırlanmıştır. ISO9001:2015 Standardı, dokümantasyondan ziyade uygulamayı ve yayılımı ön plana alır.

Havacılık ve savunma sanayi standartları için kullanılan iki önemli kavramı paylaşmak önem arz etmektedir: 'Compliance' ve 'Conformity'. Compliance sağlanmadığı zaman yaptırım mevcuttur. Conformity'de ise uygunsuzluk yazılarak takibi veya sertifikanın askıya alınması söz konusu olmaktadır.

Havacılıkta söz konusu standartları alt yüklenicilerinden talep eden şirketler, bu standartlara olan uyuma ve standartların sürdürülebilirliğine bakarak iş birliğine girerler. Söz konusu standartlarda müşterinin, tedarikçisinden uymasını istediği 'yasal

ve düzenleyici' kurallara uyum esastır ve firmanın bu kurallara uyumu öncelikli olarak beklenir.

AS9100: 2016 REV D

AS/EN 9100, ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Standardı temel alınarak; havacılık, uzay ve savunma sektörüne özel ilave şartlar ile oluşturulmuş uluslararası bir kalite yönetim sistemi standardıdır.

Savunma, uzay ve havacılığa yönelik ürün tasarlayan, geliştiren, üreten ve satış sonrası destek veren tüm firmalar; AS/EN 9100 Standardı için paydaşların beklentileri doğrultusunda belgelendirmeye ihtiyaç duymaktadır.

AS/EN 9100 Standardı Paydaşları

- Savunma Sanayii Firmaları ve Otoriteleri
- Sivil Havacılık Firmaları ve Otoriteleri
- Uzay Endüstri Firmaları ve Otoriteleri
- Sertifikasyon/Belgelendirme Kuruluşları
- Ticari Firmalar
- Üreticiler ve Tedarikçiler
- IAQG'a Üye Firmalar, Stratejik Kurullar ve Takımlar

AS9100: 2016 REV D Standardı'nın ISO9001:2015'ten Farklılıkları

- İnsan faktörü
- Ölçüm sistemleri analizi
- Atölyeden veri toplam iyileştirme ve çalışanları bilgilendirme
- Uyumluluk değerlendirme
- Yetkinlik değerlendirme
- FOD, yabancı madde hasarı
- İş transferi yönetimi
- APQP ve PPAP
- Kapasite yönetimi
- Proje yönetimi
- Konfigürasyon yönetimi
- Ürün emniyeti
- Emniyet yönetim sistemi
- Sahte parçaları önleme
- Sözleşmeleri gözden geçirme yönetimi
- Tedarikçi seçim ve kapasite değerlendirme
- İstatistiksel ürün kabulü
- Üretim iş akışı ve iş emirleri
- Özel gereksinimler kritik konular
- FAI, ilk ürün kontrolü
- Yaşam döngüsü
- Uygun olmayan çıktının kontrolü



Günümüzde, özellikle ülkemizde, hızla gelişmekte olan havacılık ve savunma sanayisine üretim yapmak isteyen firmaların bu standardı almaları, ön koşul olarak müşteriler tarafından bildirilmektedir.

AS9110:2016 REV C

Savunma, uzay ve havacılığa yönelik bakım hizmeti veren ve bakım hizmeti sonrası destek veren tüm firmalar AS/EN 9110 Standardı için paydaşların beklentileri doğrultusunda belgelendirmeye ihtiyaç duymaktadır.

AS9110:2016 REV C Standardı'nın AS9100:2016 REV D'den farklılıkları aşağıda verilmektedir:

1. Accountable Manager, Quality Manager, Other Appointed Managers
2. Onaylı parçaların takılması
3. Şüpheli onaysız parçaların önlenmesi

Havacılık ve savunma sanayisine tamir hizmeti vermek isteyen firmaların bu standardı almaları, ön koşul olarak müşteriler tarafından bildirilmektedir.

AS9120:2016 REV B

AS9120 Standardı, havacılığa parça tedarik eden firmaların kullandığı bir standart olup özellikle parçanın doğumuna dek, geriye dönük izlenebilirliğin takibi için uyulması gerekli maddelerden oluşur.

AS9120:2016 REV B Standardı'nın AS9100:2016 REV D'den farklılıkları aşağıda verilmektedir.

1. Operasyonel risk yönetimi dahil edilmemiştir.
2. Ürün emniyeti kavramı dahil edilmemiştir.

Bu standartta önemli bir konu, parçanın güvenilirliğini ispatlamak amacı ile dokümantasyonun sağlanması ve parça ile dokümantasyonun dikkatli bir şekilde incelenerek, uygunluk sağlandığında müşteriye teslimidir. En önemli konu; sahte evrak kullanılarak veya parçanın şekli üzerinde oynama yapılarak kullanılan sahte parçaların tedarik zincirine dahil edilmesine engel olmaktır.

En iyi dileklerle...

Referanslar:

1. SAE Aerospace standart AS9120:2016 REV B
2. SAE Aerospace standart AS9110:2016 REV C
3. SAE Aerospace standart AS9100:2016 REV D



YENİ KOLLAR YENİ YOLLAR



Aslıhan AYDEMİR
Aviation Parts And Services, CEO
aslihanaydemir@uted.org



Sivil Havacılık Otoritemiz ve Ticaret Bakanlığımız Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün bir araya geldiği ortak çalıştayda, ülkemizin havacılık sektörü için eklenen yeni alanlar, yeni kollar hem ülke ihracatına hem de kaliteli istihdam olanaklarını beraberinde getirerek, sektörün büyümesi için fırsatlar sunacak.



Globalleşen dünyaya ve serbest piyasa ekonomisinin dinamiklerine ayak uydurmaya başlayan ülkemiz son 13 yılda birçok sektörde olduğu gibi havacılık sektöründe de büyük bir atılım gerçekleştirdi. Bayrak taşıyıcı Türk Hava Yolları'nın yanı sıra köklü havayollarının sektördeki atılımı pazarı daha rekabetçi hale getirdi. Bunun yanı sıra açılan uçak bakım merkezleri teknik hizmet anlamında da pazarda yer almamızı sağladı ve globalleşmemizde önemli rol oynayarak hava taşımacılığını her geçen gün büyüyen bir sektör haline getirdi.

Ucuz maliyetli taşıyıcılığın temellerinden biri olan maliyetlerin düşürülmesi ve minimum maliyetle kar maksimizasyonu sektörün temel amaçlarından biri haline geldi. Ülkemizdeki bakım merkezleri global ölçekte değerlendirildiğinde, görece düşük

kişi-saat maliyeti ve kalifiye iş gücü sunarak ülkemizi tercih edilir bir bakım merkezi haline dönüştürdü.

Bu noktada yerel havayollarının dışında bakıma gelen yabancı tescilli uçakların da oluşturduğu bir pazar oluşumuna ciddi katkı sağladı. Tüm bu aktivitenin içinde havayollarının ve uçak bakım merkezlerinin yedek parça satın alım süreçleri büyük önem teşkil etmektedir. Zira havayolları tarafından sunulan servisin rekabetçi olabilmesi için uçakların operasyona her daim vaktinde hazır olması gerekmektedir.

Yerel girişimciler olarak gelişen marketimizde bizler de yerimizi almak için gerekli çabayı sarf etmekteyiz. Bilgi, donanım ve sermaye yeterliliğimiz bulunduğu bu markette en önemli avantajımız yetişmeye açık olan genç neslimizin de olmasıdır.

Havacılık sektörünün geniş bir hizmet yelpazesi olduğunu daha önceki yazımda belirtmiştim. Bunlardan en önemlilerinden biri olan yedek parça temini ve bu sektörün genel hatlarıyla artık aktif rol üstlenmemizin zamanı geldi. Havayolu ulaşımı her geçen yıl büyük bir sürat ile artmaktadır. Unutmamamız gereken en önemli unsurlardan biri bu hava araçlarının varlıklarını sürdürmeleri için gerekli yedek parçaya ulaşabilir olmalarıdır.



Gelin bu sistemin nasıl işlediğine bir bakalım;

Havayolları ve uçak bakım merkezleri yedek parça satın alımı yaparken, üreticilerden veya FAA ve EASA onaylı parça tedarik eden tedarikçilerden yararlanmaktadır. Üreticilerden yapılan satın alımlarda üreticinin direkt kendisini değil, üreticinin anlaşmalı olduğu distribütörleri kullanmaktadır. Bunun sebebi, üreticinin asıl işi olan üretime odaklanmak istemesi ve pazarlama faaliyetlerini dış bir kaynağa devrederek maliyetlerini düşürmek istemesidir.

Bu sayede hem pazarlama ve depolama maliyetini azaltmış, hem de riskini bölmüş olur. Zira yüzlerce müşteriyle çalışmak yerine tek bir distribütör ile çalışmak üretici için daha kârlı bir operasyon yürütmek manasına gelmektedir. Bunun yanı sıra farklı lokasyonlardaki distribütörler üretilen malzemenin pazara sunulması konusunda ciddi bir zaman ve lojistik kazanç sağlamaktadırlar.

Havacılıkta after market

Havacılık sektöründe after market, 'AR' parçalarla başlar ve 'SV' ve 'OH' parçalarla devam eder. Bu parçalar, uçak teardown (gövde ömrü bitmiş uçakların komponentlerinden ayrıldıktan sonra parçalanması) işleminden geçtikten sonra çıkartılan parçalardan oluşur.

AR olan bir parça FAA veya EASA onaylı tamir atölyelerine gönderilip, OH veya SV duruma getirilir. Bu noktada düşük maliyetli hava taşıyıcılarının tercihleri daha çok ikincil piyasadaki kullanılmış, tamir görmüş parçalar üzerine yoğunlaşmaktadır. Maliyetin düşük olması, mevcut ihtiyacın kısa sürede en uygun fiyata giderilmesi gibi sebepler başlıca etkenlerdendir. Bu noktada karşımıza birçok farklı iş modeli çıkmaktadır. Ülkemizde uçak bakımı ve uçak parçalaması yapan birçok firma bulunmaktadır. Ancak mevcut gümrük mevzuatı depo açmayı, uçak ve motor parçalamayı güç kıldığından, bu firmalar efektif olmalarına rağmen verimsiz çalışmaktadırlar. Buradaki fırsat maliyeti maalesef ölçülebilecek düzeyde olmamakla beraber, ikincil piyasa marketinin büyüklüğü göz önüne alındığında kaçan balığın büyük olduğu söylenebilir.



Yerel bakım merkezlerinin ciddi ölçekte tamir kabiliyetleri olmasına rağmen sadece uçak bakımı için gelmiş firmalara servis veriyor olmaları, bu merkezler için de büyük bir kayıptır. Binlerce parça numarasının tamiri için yetkilendirilmiş bu tamir atölyeleri ülkemizin parça tedarik sektöründe aktifleşmesiyle çok daha verimli çalışacak ve ülkemize ciddi anlamda bir döviz getirisi sunacaktır.

Ülkemiz, lokasyon olarak hitap ettiği bölge sayesinde birçok üreticinin dikkatini çekmekte ancak bu üreticiler mevcut gümrük mevzuatları dolayısıyla işlerini sürekli olarak Avrupa ve Birleşik Arap Emirlikleri'ne kaydırmaktadırlar. Özellikle Amerika'da bulunan üreticilerin tamamının anlaşmalı olduğu distribütörler İngiltere, Almanya, Belçika ve Dubai'de bulunmaktadır. Kendi ülkemiz dahil olmak üzere bulunduğumuz bölgenin tüm satış yetkilendirmeleri bahsi geçen ülkelere verilmiştir. Hedefimiz, kendi bölgemizde ilgili distribütörlükleri toplayarak üretici ile son kullanıcı arasında global ölçekte aktif rol almaktır.

Bunun için öncelikli olarak, Amerika, Avrupa Birliği Gümrük Standartları'nda da olduğu gibi, hava aracı sökümü, uçak parça satışı ve depolaması hakkındaki gümrük mevzuatının kapsamına sivil havacılığımız tarafından yetkilendirilmiş 'Onaylı Hava Aracı Söküm Kuruluşları' ve 'Onaylı Tedarikçi Statüsü'nü hak etmiş firmalar da alınmalıdır.

Havacılık sektöründe yeni alanlar

12 Subat 2019'da bu kapsamla ilgili Sivil Havacılık Otoritemiz ve Ticaret Bakanlığımız Gümrükler Genel Müdürlüğü ortak bir çalıştay düzenleyerek kapsam hakkında çok önemli adımlar atmıştır. Bu sevindirici haber ile ülkemizin havacılık sektöründe yeni alanlar katması yeni heyecanlar yaratması hepimiz için hem mutluluk hem de umut vericidir.

Havacılığımıza eklenen yeni kabiliyetlerimiz ile hem ülke ihracatına hem de kaliteli istihdam olanaklarını yanında getirecektir. Birçok kolunda ciddi başarı ve onura sahip olduğumuz bu sektörün her yeni koluyla daha da büyüyeceğimize inanıyorum.



Erhan İNANÇ
UTED Kurucu Üyesi
erhaninanc@uted.org

BİR MİNİ ‘UNCONTAINED FAILURE’ VE YARDIMLAŞMA’ ÖRNEĞİ

“ Nisan 2018 tarihinde AirlineHaber sitesinde yayınlanan ‘Uncontained Engine Failure nedir?’ yazımı yazarken aşağıda anlatacağım olay aklıma gelmişti. Bu olay benim yaşadığım bir mini uncontained olaydır. ”

Jet motorlarının starteri (Air Starter), yüksek debili hava basıncı ile motorun N2 kompresörünü döndürerek start edilmesini sağlayan türbinli bir komponenttir. Air Starter, APU, Ground Jet Starter veya uçağın diğer çalışan motorundan Bleed Air Sisteminden alınan basınçlı havanın, starterin türbin pallerine (blade) çarparak dönmesini sağlayan, içinde yanma olmayan, mini bir türbin motoru denebilir. Pallerinin üzerinde bağlandığı starter diski, çok nadir de olsa, kırılabilir ve üzerinde bulunan paller ve hâttâ diskin kendisi parçalanıp serbest kalarak, santrifüj gücüyle içinde bulunduğu kabı da (case) parçalayarak yüksek bir hızla dışarıya fırlayabilir.

Frankfurt’ta, 80’li yıllarda görev yaparken haftada bir gün tatil yapardım. Planlı bir izin olduğu için, o gün Türkiye’den gelen uçaklarda, uçağın uçuş öncesi bakımını yapmak için, teknisyen uçurulurdu. Hafta tatili yaptığım bu günlerde genellikle evin ihtiyaçlarını karşılamak için ev dışında olurdum. Olay gün ve saatinde henüz evdeydim, telefon çaldı (80’li yıllarda henüz

cep telefonunun olmadığını hatırlatmalıyım). Arayan Frankfurt Havalimanı’nda Türk Hava Yolları (THY) görevlisi Esen Bey’di. Oldukça telaşlı bir sesle “Erhan Bey, Zürih’ten gelen DC-9 uçağımızın sağ motoru patladı! Uçak yerde kaldı. Hemen buraya gelebilir misin?” dedi. “Nasıl yani? Resmen motor mu patladı, yarıldı mı, yangın çıktı mı?” diye sorduğumda, “Evet! Uçak park yerinde, çalıştırılırken motor patlamış, kaportası yarılmış. Bir parça kaportayı yarıp dışarıya çıkmış, ben kendim gördüm” dedi. Bilgiyi veren kişi teknik personel olmadığı için daha detaylı bilgi almam imkansızdı.

Olay yerine intikal

Henüz rölantide çalışan motorda ‘uncontained failure’ pek ihtimal dahilinde değildi ama, önemli bir sorun olduğu anlaşılıyordu. Hemen yola çıkıp yarım saat sonra havalimanında oldum. Terminalden oldukça uzaklarda açık pozisyona park etmiş uçağımızın başına gittiğimde sağ motor kaportaları açıktı ve motorun patlamış gibi bir hali yoktu. Uçağın açık olan ön merdivenin basamaklarına oturmuş teknisyen arkadaşım



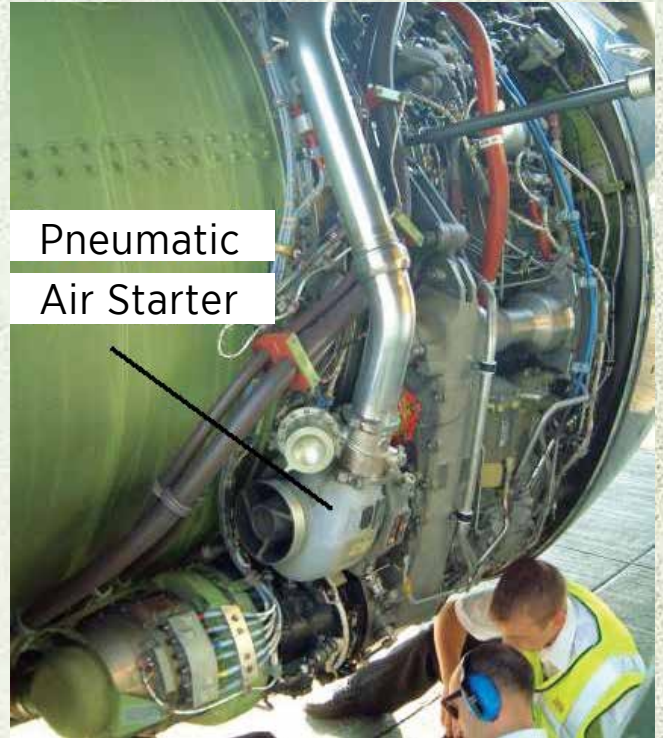
Terminalden oldukça uzaklarda açık pozisyona park etmiş uçağımızın başına gittiğimde sağ motor kaportaları açıldı ve motorun patlamış gibi bir hali yoktu. Henüz rölantide çalışan motorda 'uncontained failure' pek ihtimal dahilinde değildi ama, önemli bir sorun olduğu anlaşıyordu.



İlhan Toprakçı'yı gördüm. Selamlaştık ve "Bana telefonla 'Sağ motor patladı' diye bilgi verdiler", ama motorlarda böyle bir durum görmediğimi söyledim. İlhan "Yok abi! Motor filan patlamadı, yolcu aldıktan sonra sağ motoru start ederken pat-çat sesiyle starter parçalanıp dağıldı. Starttan vazgeçildi, gidip motora bakınca starter türbinin pallerinden birisinin motor kaportasını deldiğini gördüm, parçanın ucu 2-3 cm kadar kaportadan dışarıya çıkmıştı. Uçak başındaki memur arkadaş kaportadan çıkan palin ucunu görünce 'Vaay! Motor patlamış! Ben hemen Erhan Bey'i çağırayım!' deyip arabasına binip gitti. 'Yahu dur!... Motor patlamadı, starter dağıldı!...' dedim ama beni duymadı bile. Ekip ve yolcular gelen otobüsle terminale gitti, ben burada bir başıma kaldım, sen gelinceye kadar da hiç kimse buraya yanıma gelmedi" dedi. İlhan, ben gelmeden önce kaportalarını açıp motorda gerekli kontrolleri yapmış, starter case'in kaporta içine dökülen parçalarını toplamış, parçalanmış starteri motordan sökmüş. Motoru bir kere de beraberce kontrol ettik, metal olan kaportadaki 3 santimlik yırtık dışında bir hasar yoktu. Sökülen starterin case'i parçalanmış durumdaydı.

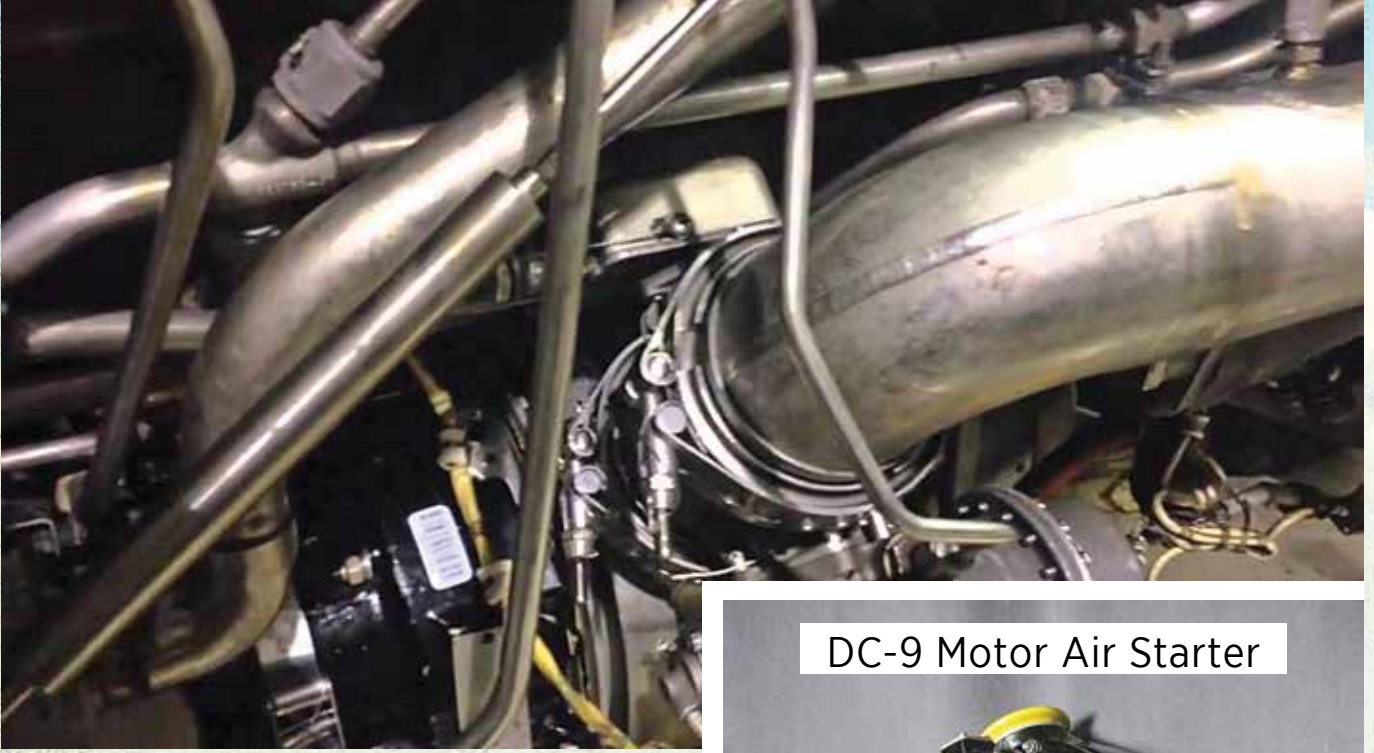
Swissair Zürih Teknik ile 'yardımlaşma'

Şimdi önemli olan Frankfurt'ta faal bir DC-9 Starteri bulmaktı. Lufthansa DC-9 uçurmuyor ama B727'lerde kullanılıyor olabilir diye gidip sordum. Bu parça numaralı starter envanterlerinde yokmuş. Frankfurt'ta DC-9 uçuran şirketler olarak SAS, IBERIA ve Swissair vardı. Sırasıyla bu şirketlerin aprondaki teknik ofislerine gittim. SAS'ın o gün seferi olmadığı için kapalıydı. IBERIA, Frankfurt'ta en güçlü hat bakım servisi olan yabancı şirketti. Bakım Müdürü ile samimiyetim vardı. Oraya gidince ellerinde starter olmadığını öğrendim. Oradan hiç ümidim olmayan Swissair'e gittim. Teknisyen sevimsiz bir yüz



Pneumatic
Air Starter

ifadesiyle "Elimde aynı parça numaralı faal starter var ama THY ile Pool anlaşmamız yok, veremem" deyip kestirip attı. "Sevgili meslektaşım, AOG durumda kaldık, İstanbul'dan istesek en erken yarın gelir, uçağım burada geceleme zorunda kalacak, elbette kirası ne ise ödeyeceğiz, yarın öğleden önce starteri faal olarak size iade edeceğim" şeklindeki ısrarlı ricalarım karşısında, "Zürih'e telefon edip soracağım, orası onay verirse sana starteri verebilirim" dedi ama, starteri vermeye gönlü



Swissair'den aldığımız starterin motora takılması, test edilmesi, motor kaportasındaki küçük yırtığın High-Speed Tape ile geçici onarımı, uçağın faal ilan edilmesi, terminale alınan ekip ve yolcuların tekrar uçağa alınması, gecikmiş sefer için yeni slot beklenmesi gibi nedenlerle sefer aynı gün, 7-8 saatlik bir gecikmeyle icra edilebildi.



olmadığı anlaşıyordu. “Tamam sen lütfen Zürih’e telefon et, AOG durumumuzu anlat, ben hemen geliyorum” deyip FRA istasyon şefi Tunç Alp’e “Tunç Bey, sen hemen Swissair Zürih Teknik’e bir telefon et, AOG durumumuzu ve Swissair Frankfurt Hat Bakım’ın elinde istediğimiz parça numarasında faal bir starter olduğunu, teknisyenin Pool’u bahane ederek vermek istemediğini, ancak Zürih onay verirse bu starteri alıp AOG olan uçağımıza takacağımızı, yarın gelecek seferimizle starteri faal iade edeceğimize söz verdiğimizizi anlat” dedim. Swissair Teknik Ofis’in kapısında nöbet tutmaya başladım. Çift taraflı başvuruya rağmen Swissair Zürih’ten onayın gelmesi 2 saati geçti. Acele etmemin nedeni uçuş ekibimizin istirahat saatine yakalanmamaktı. Uçak geç saatte faal olursa, başka

DC-9 Motor Air Starter



uçuş ekibi olmadığı için sefer yapılamayacak, ekip ve yolculara otel, yemek vs verilmesi zorunluluğu çıkacaktı. Böyle olsaydı, uçağın FRA Havalimanı’nda konaklama ücreti dahil, kim bilir kaç bin dolarlık faturayı şirketim ödeyecekti.

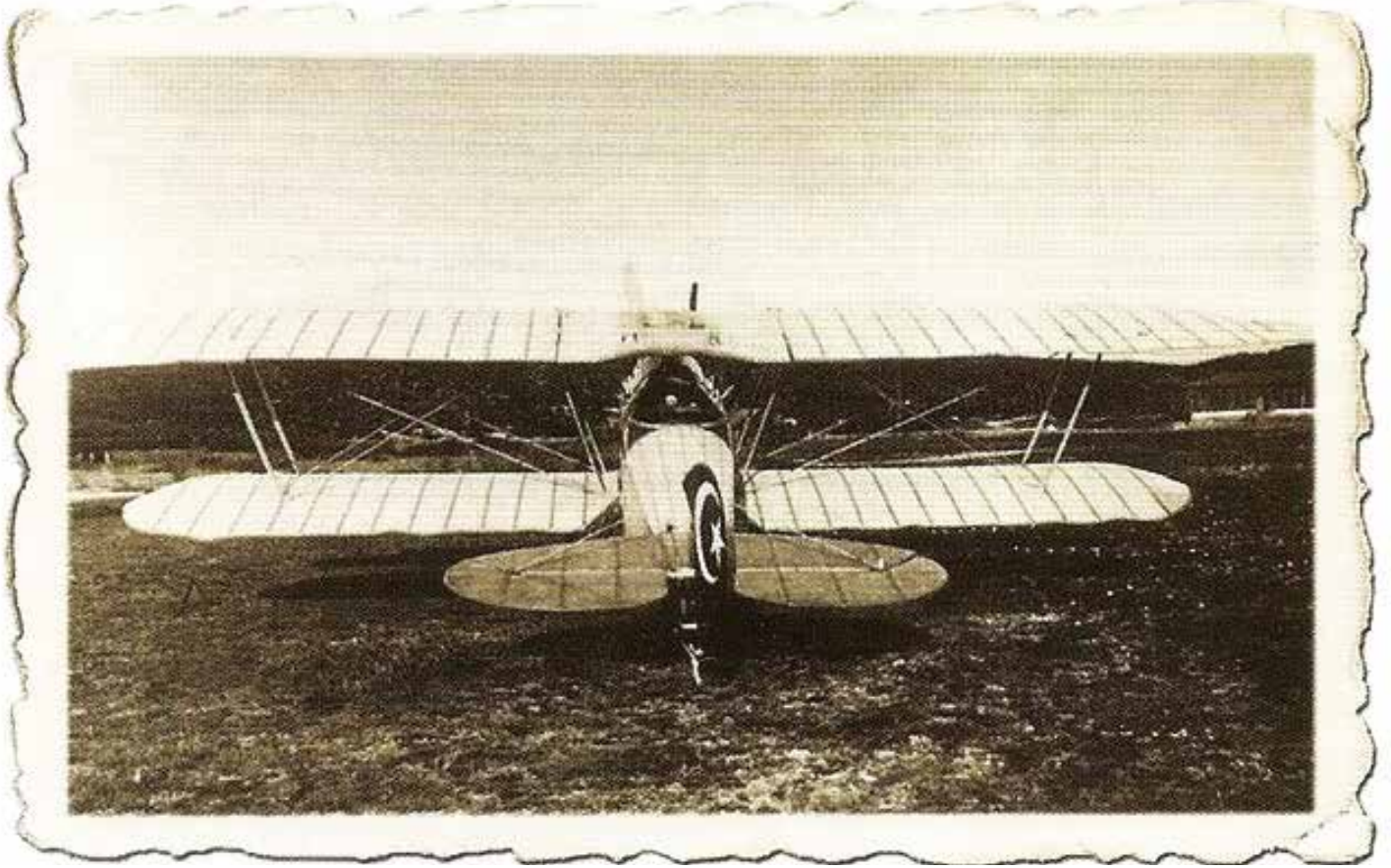
7-8 saatlik gecikme

Zürih’ten gelen onay üzerine Swissair’den aldığımız starterin motora takılması, test edilmesi, motor kaportasındaki küçük yırtığın High-Speed Tape ile geçici onarımı, uçağın faal ilan edilmesi, terminale alınan ekip ve yolcuların tekrar uçağa alınması, gecikmiş sefer için yeni slot beklenmesi gibi nedenlerle sefer aynı gün, 7-8 saatlik bir gecikmeyle icra edilebildi. Ertesi gün İstanbul’dan gelen sefer uçağımızla ödünç aldığımız starter geldi. Swissair teknik ofise götürüp teşekkür ederek teknisyene teslim ettim, iade dokümanlarını imzaladık.

Nedenini anlamadım, Swissair teknisyeni bir gün önceki gibi hâlâ sevimsiz ve suratsız olmaya devam ediyordu, samimi ve sıcak bir şekilde ettiğim teşekkürü lütfedip cevap bile vermedi. Belki de, onun alacağı cevabı beklemeden bizim Zürih’e telefon edip onay almamızı hazmedememişti. Biz havacılar böyle zamanlarda meslektaşlarımıza elimizden geldiğince yardımcı oluruz ama nadir de olsa böyle meslektaşlar olabiliyordu.

JOIN US FOR AVIATION

TÜRKİYE'NİN UÇAK İMALAT TARİHİ - 2



İsmail YAVUZ
TUSAŞ - Akademi
Uçak Mekanik Sistemler Öğretmeni
ismailyavuz@uted.org

İLK TÜRK TAYYARESİ... VECİHİ K-VI



Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı sırasında oynadığı rol ile TBMM'den üç defa takdirname alarak kırmızı şeritli 'İstiklal Madalyası' alan pilot Vecihi Hürkuş, geliştirdiği ilk Türk tayyaresi 'Vecihi K-VI' için lisans alamasa da Türk havacılık tarihinde izler bırakmayı başardı.



Kurtuluş Savaşı pilotlarımızdan olan Vecihi Hürkuş, Yeşilyurt Makinist Mektebi'ni başarı ile bitirerek 1915 yılında uçak makinisti olmuştur. Birinci Dünya Savaşı esnasında Bağdat Cephesi'ne uçak makinisti olarak gönderilmiştir. Engel olamadığı uçuşa tutkusu neticesinde yaptığı müracaatı kabul edilmiş ve 21 Mayıs 1916'da Tayyare Mektebi'ni bitirip pilot olmuştur. Kafkas Cephesi'nde 7'nci Tayyare Bölüğü'ne tayin edilmiştir. Rusların uçaklarını düşürmüş, kara belası olmuştur. Esir olarak götürüldüğü Bakü'nün Nargin Adası'ndan kaçarak İstanbul'a dönmüştür.

İstanbul işgal altında iken Tayyareci Fazıl, Mazlum, Fehmi ve Şakir Beyler ile birlikte ellerinde kalan uçakları Yeşilköy'den Maltepe'ye kaçırmışlar ve kendi deyimi ile Mustafa Kemal'in yolunda Anadolu'ya sızmıştır. Kurtuluş Savaşımızın yegâne cılgın pilotlarından biridir. Önce Konya sonra Eskişehir ve Malıköy'de görev alarak, Sakarya, İnönü ve Büyük Taarruz savaşlarında birçok keşif, av önleme ve bombalama görevlerinde bulunmuştur. Özellikle keşif uçuşlarında İsmet Paşa'ya bire bir raporlar sunmuş, zaferlerde doğru kararlar alınmasında büyük rol oynamıştır.



Vecihi K-VI Eğitim Tayyaresi, 1925 (İlk Türk Yapımı Uçak)



'Vecihi Hürkuş, 1925'



Av tayyarelerinde sürat 200–220 km iken, Vecihi K-VI'nın sürati ise 207 km idi. Motoru, Benz marka 6 silindir su soğutmalı 200 bg gücünde, uçağın uzunluğu 7.610 m, kanat genişliği 11.70 m, yüksekliği 3.00 m, kalkış ağırlığı 1.270 kg'dir. Vecihi'nin yaptığı bu uçağı incelediğimizde o tarihte dünyada üretilen uçaklarla aynı seviyede olduğunu görüyoruz.



Seydiköy Hava Meydanı (Gaziemir) 1923 – 1925

Vecihi Hürkuş, Kurtuluş Savaşımızın ilk uçuşunu 15 Ağustos 1920 tarihinde Konya Kula'da Yunan ordusunu bombalayarak başlatmış, son uçuşunu 14 Eylül 1922 tarihinde İzmir Seydiköy Hava Meydanı'nı geri alarak yapmıştır. Kurtuluş Savaşı esnasında TBMM'den üç defa takdirname alarak kırmızı şeritli 'İstiklal Madalyası' kazanmıştır.

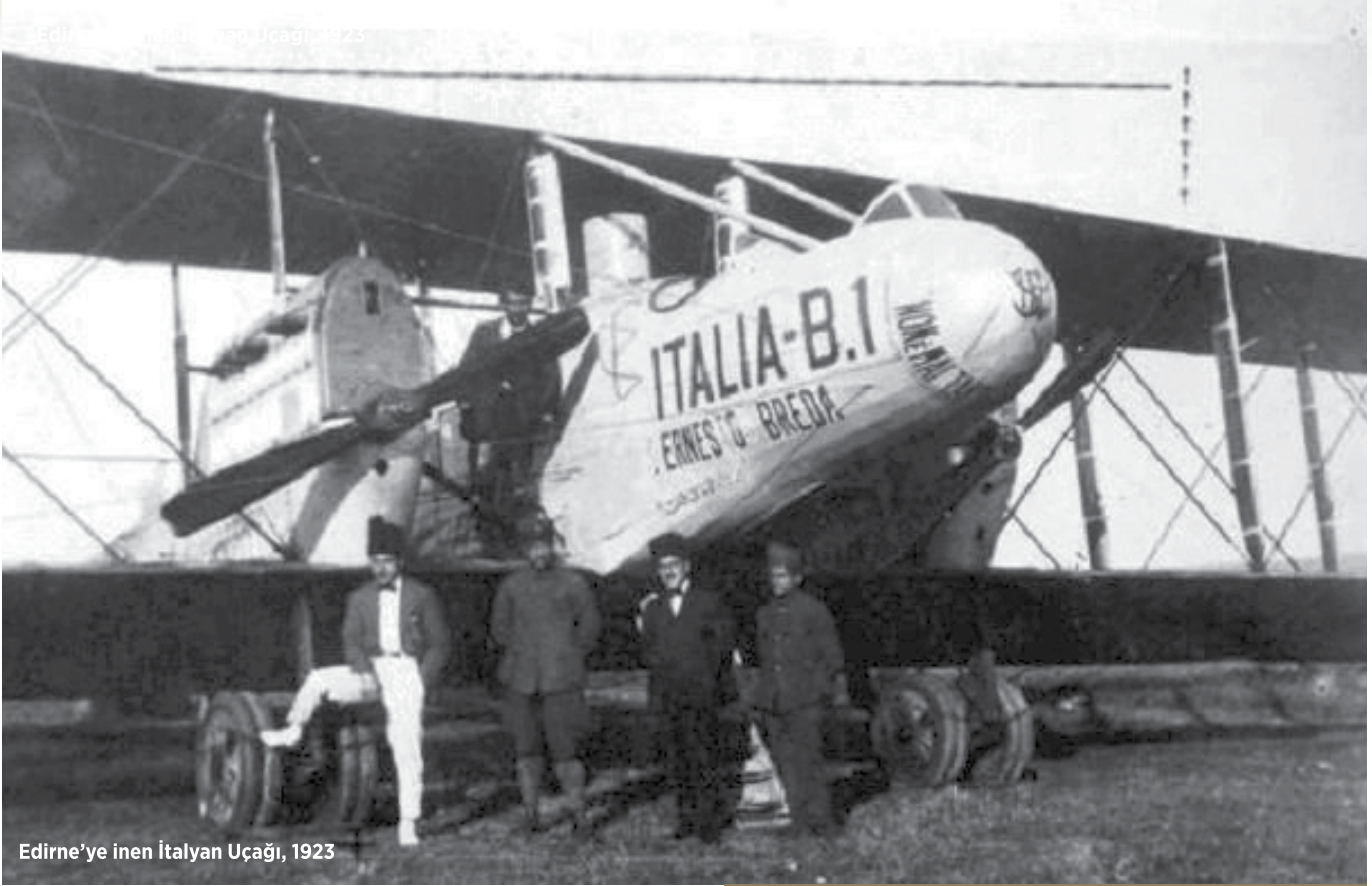
Vecihi Hürkuş, Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda değişik marka ve modelde Fransız, İtalyan, İngiliz ve Alman uçaklarında uçmuş, gerektiğinde bunları tamir etmiş ve test uçuşları yapmıştır. Özellikle Kurtuluş Savaşı'nda çekilen malzeme sıkıntısı ve yokluklar, onda neden kendi uçağımızın olmadığı sorusunu uyandırmış, icatçı (yaratıcı) özelliğiyle uçak tasarımları yaparak projelendirmiş ve girişimci ruhuyla da bu rüyasını hayata geçirerek 'ilk Türk uçağı'nı yapmıştır.

Haziran 1923'te Edirne'de arızalandığı için İtalyanlar tarafından terk edilen 9 kişilik bir yolcu uçağını almak için makinist Eşref ile birlikte memur edilmiştir. Vecihi, kısa zamanda arızalarını gidererek üzerinde 'Italia-B.1 Ernesto Breda' yazılı İtalyan uçağını

Edirne'den İzmir'e uçurarak getirir. Bu olay, o zamanki Kuvayi Havaie Müfettişi Albay Muzaffer Bey tarafından takdir edilir ve uçağa 'Vecihi' isminin verilmesini emreder. Vecihi, bundan çok etkilenir ve ondan aldığı cesaretle Muzaffer Bey'e uçak yapma projesini sunar. Muzaffer Bey projeleri tetkik eder ve uçağın yapımına onay verir.

Böylece, 24 Haziran 1923'te, henüz cumhuriyetimiz ilan edilmeden, Tayyareci Büyük Vecihi'nin altıncı projesi olan 'Vecihi K-VI' uçağı tasarlanır ve teknik çizimler kısa zamanda tamamlanır. Arkadaşları ile birlikte Halkapınar Tayyare Atölyesi'nde, motoru kalan Yunan uçaklarından alınarak, gövdesi ve kanatları ile diğer tüm parçaları yerli malzemelerden kullanılarak imalatına başlanır. 14 ayda tüm montajı tamamlanarak uçar duruma getirilmiş olan 'Vecihi K-VI' uçağı, Seydiköy (Gaziemir) Hava Meydanı'na taşınır, motor ve taksi testleri yapılarak uçabilir duruma getirilir.

Vecihi, K-VI uçağına uçuş müsaadesi istemiş ve uçabilirlik sertifikası için bir teknik heyet oluşturulmuştur. Ancak teknik heyetin içerisinde mühendis ve kontrol edecek seviyede tecrübeli ve bilgili personel bulunmadığından işlem gecikmiştir.



Edirne'ye inen İtalyan Uçağı, 1923

Sonunda teknik heyetin başkanı “Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz. Uçağına güveniyorsan atla, uç bizi de kurtar” der. Bu söz üzerine Vecihi, 28 Ocak 1925 günü öğle saatlerinde uçağı Vecihi K-VI ile ilk ve son olan tecrübe uçuşunu 15 dakika havada kalarak yapar ve emniyetli bir şekilde yere iner.

1923 yılı, dünya havacılığı henüz teknik tekâmül aşamasında ve bilimsel araştırmalar devresinde bulunuyordu. Av tayyarelerinde sürat 200-220 km iken, Vecihi K-VI'nın sürati ise 207 km idi. Motoru, Benz marka 6 silindir su soğutmalı 200 bg gücünde, uçağın uzunluğu 7.610 m, kanat genişliği 11.70 m, yüksekliği 3.00 m, kalkış ağırlığı 1.270 kg'dır. Vecihi'nin yaptığı bu uçağı incelediğimizde o tarihte dünyada üretilen uçaklarla aynı seviyede olduğunu görüyoruz.

Vecihi, Aralık 1923 ile Mayıs 1924 tarihleri arasında o zamanki hava müfettişi olan Albay Muzaffer Bey, Bnb. Fesa Bey, Yzb. Cemal Bey, Yzb. Murat Bey ve Tayyareci Halim Bey ile ilk Avrupa seyahati için seçilir. Seyahatin amacı Avrupa Uçak Sanayii'ni ve havacılığını değerlendirerek genç cumhuriyetin havacılığını geliştirmek, yeni yapılanmayı kurmaktır. Bu seyahati Vecihi, kitabında tarihleri ile Fransa, İtalya, Almanya ve İngiltere olmak üzere geniş olarak anlatır. Yaptığı uçağı Avrupa'daki yapılanlarla kıyasladığında oldukça iyi durumda olduğunu görür ve şöyle der: “Birçok fabrikaların nasıl işe başladıklarını ve mesela Fransa'da Gaudron Kardeşler'in, Bleriot'un ve Farman'ın keza Almanya'da, İngiltere'de, Amerika'da olduğu gibi birçok benzerlerinin nasıl havacılığa başladıklarını ve nasıl atölyeler meydana getirdiklerini çok iyi biliyordum. Her şeyden evvel milli bir inanç ve teşvik bu yoldaki başarının tek çaresiydi. Ben de muvaffak olmak

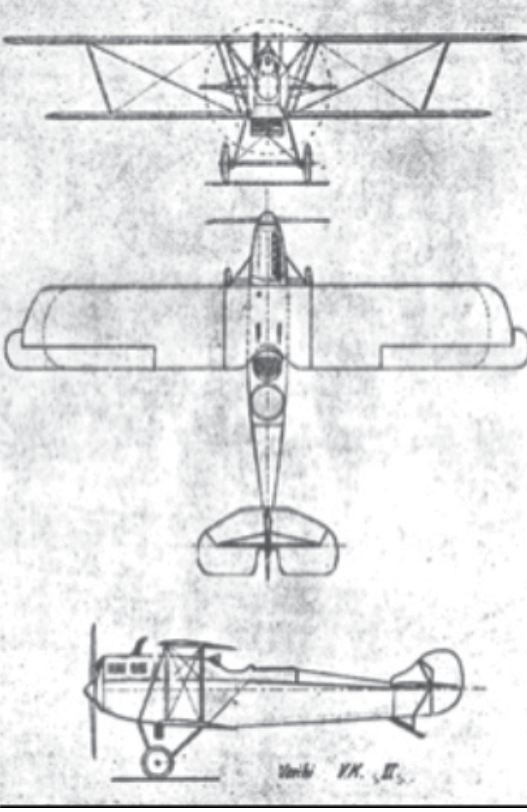
“

Haziran 1923'te Edirne'de arızalandığı için İtalyanlar tarafından terk edilen 9 kişilik bir yolcu uçağını almak için makinist Eşref ile birlikte memur edilmiştir. Vecihi, kısa zamanda arızalarını gidererek üzerinde 'Italia-B.1 Ernesto Breda' yazılı İtalyan uçağını Edirne'den İzmir'e uçurarak getirir.

”

için buna muhtaçtım. İzmir'de inşası devam eden projem tam manasıyla ulusal bir enerji ve hakiki bir Türk kafasının mahsulü idi. Vecihi K-VI tipinin evsafı, kudreti nispetindeki Avrupa'daki emsalinden hiçbir noktada geri olmamakla beraber, tercihe değer hususiyetleri de vardı.”

Vecihi K-VIö uçağı, Türk uçak imalat tarihinde atılan ilk adımdır. Maalesef sahip çıkılması ve desteklenmesi gerekli olduğu bilincine varılamamıştır. Bugün havacılık sanayimize baktığımızda



Vecihi K-VI Tayyaresi Çizimi



Vecihi K-VI Tayyaresi, Tecrübe Uçuşu sonrası kurban kesilirken, 28.01.1925

“

Bugün Türkiye’de uçak veya insansız hava aracı yapımı için gerekli olan altyapı, insan veya teknoloji yönünden tamamen hazırdır. Sadece Türk teknisyenine, Türk mühendisine inanan irade eksikliği mevcuttur

”

Vecihi’nin dediği “Her şeyden evvel milli bir inanç ve teşvik, bu yolda başarının tek çaresiydi. Ben de muvaffak olmak için buna muhtaçtım” sözleri hala geçerlidir.

Havacılık sanayimizin gelişmesi için öncelikle inanılması ve desteklenmesi gerekmektedir. Bunu uçak yapmakta olan diğer devletlere baktığımızda kolaylıkla görebiliriz. Hava aracı siparişlerini yerli fabrikalarımıza inanarak, güvenerek vermek zorunda olduğumuz bilincine varmalıyız. Tek eksikimiz kendi insanımıza olan inanç ve güvendir. Bugün Türkiye’de uçak veya insansız hava aracı yapımı için gerekli olan altyapı, insan veya teknoloji yönünden tamamen hazırdır. Sadece Türk teknisyenine, Türk mühendisine inanan irade eksikliği mevcuttur.

Vecihi Hürkuş, izin almadan uçuğu için cezalandırılınca istifa ederek Hava Kuvvetleri’nden ayrılır. İzmir’den Ankara’ya gider.

Kurulmakta olan Türk Tayyare Cemiyeti’ne (TTC) (şimdiki THK) katılır. TTC Fen Şubesi’ni organize etmekle görevlendirilir. Amacı, Gazi Mustafa Kemal’in ‘İstikbal Göklerdedir’ yönergesiyle havacı bir kuşak yetiştirmek için bir okul açmak, milli bir hava sanayi kurulmasına katkıda bulunmaktır. Hürkuş, yaptığı uçağını geri alıp, TTC’nin bağış toplama faaliyetlerinde kullanmak ve halka havacılık sevgisini aşılamak ister, fakat uçağını geri almayı hiçbir zaman başaramaz.

Hayatını havacılığa adanmış Vecihi’nin, maalesef değeri bilinmedi. Çoğu zaman yokmuş gibi gösterildi, birçok kişi tarafından çekilemedi ama o her zaman iyi niyetle yaklaştı ve hiçbir zaman yılmadı. Hayatının yaklaşık 30 bin saatten fazlasını havada geçiren ilk Türk pilotu olarak havacılık tarihine adını yazdırır.



DÜNYA'MIZIN SÜPER KAHRAMANI... MANYETOSFER



İsmet ŞAHİN
Teknik Eğitmen
ismetsahin@uted.org



Bir önceki sayıda Güneş sistemini oluşturmuş ve sonlara doğru Dünya ve Ay'a odaklanmıştık. Dünya'nın çekirdeğindeki lavı yanardağ patlamalarından ve depremlerden sorumlu tutmuştuk. Yine de arkasından konuşamazdık hatırı vardı. Milyarlarca yıldır soğumamasının bir anlamı olmalı.



Pripyat, Çernobil faciasının merkezine yakın bir şehir. Boşaltılmış durumda ve bilim insanlarına göre 900 yıldan önce yaşanabilir bir yer olmayacak. 31 yıl önce meydana gelen kontrolsüz bir nükleer patlamanın Dünya'ya bıraktığı eser bu büyüklükte. Üstelik Güneş Çernobil'deki füzyon tepkimesine göre yüzlerce kat fazla enerji ve radyasyon yayan füzyon tepkimesi yapıyor. Bugün Çernobil'de gömülü kalan 200 kilo radyoaktif uranyum ve plütonyum var. Güneş ise her saniye 4.2 milyon ton maddeyi füzyon tepkimesiyle birleştiriyor. Etinden sütünden faydalıyoruz Güneş'in de o kadar radyasyon nereye gitti? Radyasyonun yanı sıra Güneş, saniyede 450 km hızları bulan parçacık ve plazma (Güneş rüzgarı) yayılımı da yapar. Eğer Güneş'in bu etkilerine dayanacak kahraman bir kalkan bulamazsak bırakın bu kadar kompleks bir canlı olarak bu yaşa gelmeyi, bir hücreli canlı olarak bile var olamayız.

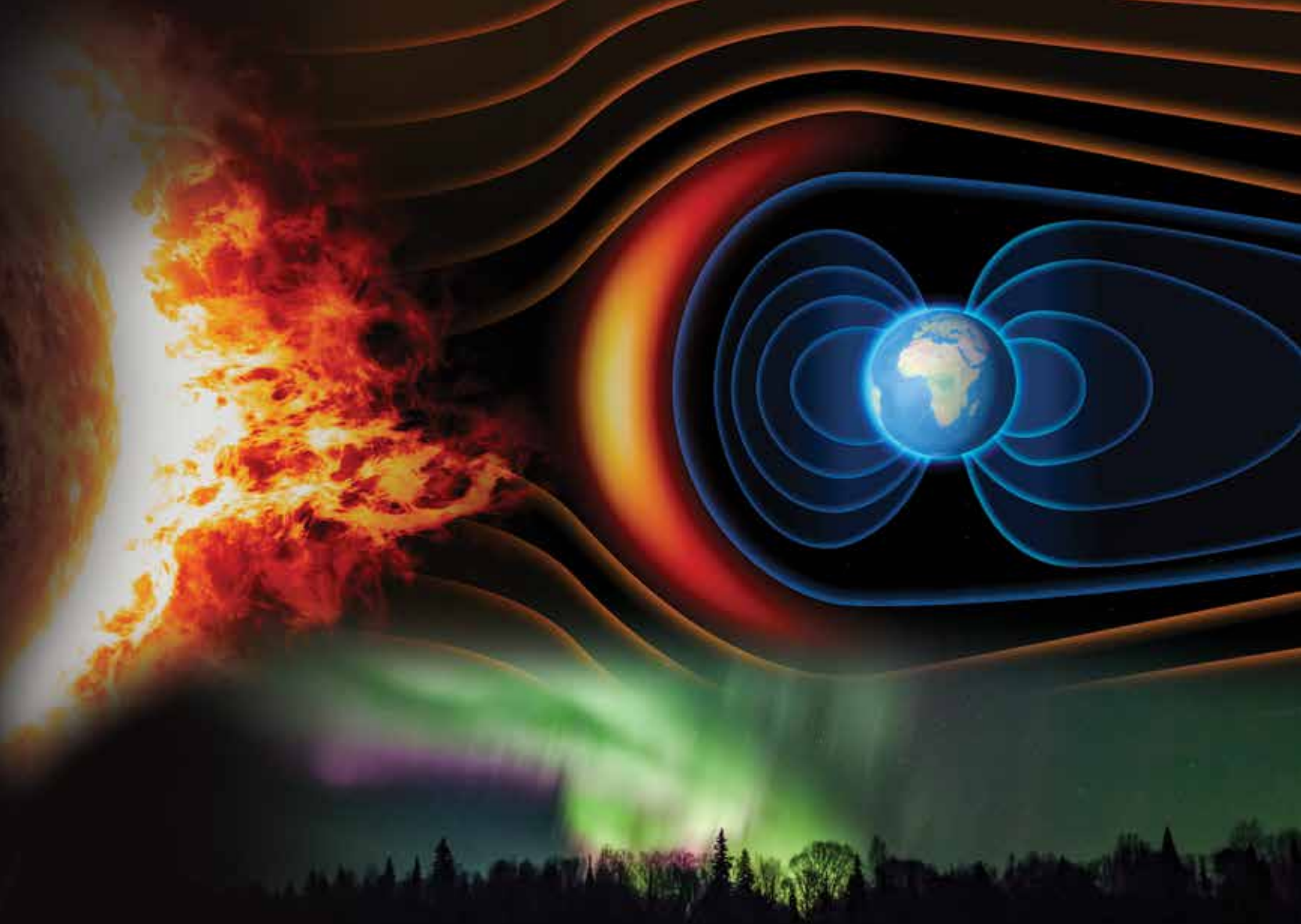
Tıpkı anne şefkati gibi...

Günümüzde elektrik üretiminde en vazgeçilmez unsur manyetizmadır. Manyetik bir cismi, bir iletkene yakın döndürmeye başlarsak, eksi ve artı kutuplar iletkene yaklaşıp uzaklaştıkça elektronları hareketlendirecek ve elektrik akımı oluşturacaktır.

Bu durumda elektronları hareketlendiren kuvvet çizgileri, mıknatısı kuşatarak geçen, bir kutbundan diğer kutbuna uzanan manyetik akıdır. Farklı gezegenler kendine göre manyetik alan oluşturabilir. Bizim Dünya'mız için çekirdeğin demir ve metal atomları içermesi, bu atomların, eriyik çekirdek içinde elektriksel iletim sağlayabilmesi ve Dünya'nın dönüşüyle dinamo etkisi göstermesi çekirdeği bir mıknatıs kılar. Bu devasa mıknatısın kutuplarından çıkan manyetik akı çizgileri de kutuptan diğer kutba Dünya'yı kuşatır.

Manyetosfer adı verilen bu kalkan, bizi, Güneş'in zararlı etkilerinden bir anne gibi korur. Kötü söz duymamamız için kulaklarımızı tıkayan bir anne gibi değil, yıkıcı bir sele sırtıyla set çekip bize ancak birkaç damla değmesine izin veren bir anne gibi.

Güneş'in gazabından hala kurtulmuş değiliz. Manyetosferi aşan ve bir türkü tutturmuş Dünya'ya doğru ilerleyen ısrarcı bir radyasyon demeti ve ultraviyole ışınlar var. Bir yangının içine girerken tenimde ateşi hissettiğim anda üstümden yanmaz elbiseler belirse ve ben ateşin içinde gezinirken hiç zarar görmesem bu beni süper kahraman yapardı. Sonra Hollywood'un suyu çıkarılmış süper kahraman filmlerinin arasına karışır giderdim ben de.



Gerçi gariban anası Daenerys Targaryen'e daha çok benzedi. Ultraviyole ışınlar atmosferin yükseklerinde O₂ (oksijen) ile temas ettiğinde O₂, O₃'e (ozon) dönüşür ve O₃ atmosferin üstlerinde katmanlaşır. Bu katman radyasyon ve ultraviyole ışınlar için ayna, dünya içinse yorgan görevi görür. Yani Dünya yangına karşı kendi koruyucu elbisesini oluşturan bir süper kahramandır.

Dünya'nın atmosferinin nasıl oluştuğu ve neler sağladığı, iklimlerin nasıl oluştuğu ise bambaşka hikayeler. Dünya'nın sağladığı her nitelikse bizim yaşamamızı destekler nitelikte ve bugüne kadar insan zekasıyla keşfedilebilen evrende eşsiz. Annemiz bizi dokuz ay karnında taşıdı ve bunu söyleye söyleye burnumuzdan getirdi. 150 yaşına kadar yaşayan insanlar var. Milyarlarca insan var dünyanın sırtında, bir kere söyledi mi? "Onun bize sağladığı bu kadar destek varken biz onun için ne yaptık?" deyip kibirli olmamak gerek. Çünkü Dünya'nın bizden gelecek hayra da şerre de ihtiyacı yok. Umrunda da değil. Ne yaparsak yapalım o yörüngesinde dönmeye ve türküsünü söylemeye devam eder. Kavga çıkarsa biz kaybederiz. Yani ne edersek kendimize ederiz. Dolayısıyla bir sloganla hareket edilecekse bu 'Dünya için' değil 'kendimiz için' olmalı. Belki insan bencilliği doğru hedefe yönelmeyi sağlayabilir.

Mis gibi 'ozon' kokuyor

Sosyal mesaj paragrafından sonra çok bilmiş paragrafına gelelim. En sevdiğimiz gaz, oksijen. Bazen "Oh mis gibi oksijen kokuyor" deriz ama oksijen kokusuzdur. Orada kokan cahilliğimizdir. Oksijen kokusu sandığımız koku ozon kokusudur. Yüksek irtifalarda ultraviyole ışınlar oluştursa da yere yakın irtifalarda yıldırım ve



Manyetosfer adı verilen bu kalkan, bizi, Güneş'in zararlı etkilerinden bir anne gibi korur. Kötü söz duymamamız için kulaklarımızı tıkayan bir anne gibi değil, yıkıcı bir sele sırtıyla set çekip bize ancak birkaç damla değmesine izin veren bir anne gibi.



şimşekler de ozon oluşturur. Özellikle yağmur sonrası o keskin ve temiz koku ozon kokusudur. "Oh mis gibi ozon" deyince de bir uyuşturucu müptelası hissi uyandırmıyor değil. Oksijen yanlışı olsa da daha kullanışlı olabilir. Ayrıca ozon en steril ve kalıntı bırakmayan dezenfektandır. Uçaklar ekonomik uçuşun diye yüksek irtifalarda yolculara oksijen sağlamak için tasarlanmış ozon converterlar da tam bir doğayla mücadele silahı oldu gözümde. Daha çok para kazanacaksam delinsin ozon tabakası demiş insanoğlu.

Son olarak söylemeden geçemeyeceğim. Dünya'nın ve doğanın yaşam için sağladığı bunca karşılıksız destekten sonra, sevimliler ne derler bilirsiniz: "Sevgisiz yaşanmaz!" Bence yer çekimi, Güneş ya da oksijen daha önemli. Ozon bile daha önemli.



Selim KONA
Basic and B1&B2 Aircraft Type
Maintenance Instructor
selimkona@uted.org

UÇAKLARDA BONDING İŞLEMİ ŞART MI?



Uçağın gövde ve kanatlarında kullanılan farklı malzemelerin elektrik katsayıları, yani iletken ve yarı iletken malzemeler dediğimiz atom yapıları, elektron sayıları farklı olur. Bu noktada bonding işlemi uçaklarda istenmeyen durumların önüne geçilmesinde kritik bir rol üstlenir.



Sevgili okuyucularım,

Önce 'Uçak yapıları nasıl meydana getiriliyor?' konusuna kısaca değinerek yazıma başlayacağım. Özellikle ticari amaçlar için kullanılan uçaklar gövde ve kanat yapıları semi-monocoque yapıya sahiptir. Yani bildiğimiz; firewall, stringers, wing attachment point, pressure bulkheads, wing rib, longeron, wing spar, wing box, wing cover skin, wheel well areas, pressurizing areas, formers v.b

İşte bu saydığımız malzemeler farklı metal alaşımları, composite, carbon fiber v.b malzemelerden imal edilirler. Farklı metal (alüminyum, titanyum) alaşımlarından imal edilmesinin sebebi

ise; uçak gövde ve kanat yapılarına etki eden dört farklı kuvvetin meydana getirdiği, gövde ve kanat stress'lerine dayanıklı olması içindir. Bunlar; sıkıştırma, gerilme, burulma ve eğilme. Uçakların uçuğu irtifalar ve süratleri bu kuvvetlerin azalması veya çoğalmasına sebep olurlar. Uçak yapılarını kısaca tanıdıktan sonra gelelim konumuza, bonding işlemleri nedir? Yukarıda bahsettiğim uçağın gövde ve kanatlarında kullanılan farklı malzemelerinin elektrik katsayıları da farklıdır. Yani iletken ve yarı iletken malzemeler dediğimiz atom yapıları, elektron (nötron ve proton) sayıları farklı olurlar. İşte bundan dolayı uçaklarda istemediğimiz bir durum meydana gelir.



Statik elektriğin engellenmesi

Uçklar havada uçarken, hava fileleri uçağın yüzeyinden geçerken statik elektrik meydana gelir. Özellikle yağmur dolu bulutlardan geçerken statik elektrik çok daha fazla olur. Statik elektrik ise uçaklarda, düşük güçlerde çalışan haberleşme ve seyrü sefer sistemlerini etkiler. Hemen şunu söylediğinizi duyuyorum: “Hocam zaten statik dischargerlar bunu engellemek için kullanılmıyor mu?” Evet doğru, ama yeterli değildir. İşte statik elektriğin mümkün olduğu kadar engellenmesi adına, composite, fiber, carbon fiber hariç diğer malzemeler birbirleriyle bonding/jumper kabloları ile bağlanırlar. Bonding/jumper kabloları ile bağlandıkları malzemeler arasında da elektrikten meydana gelen farklılık giderilmiş ve elektrik geçirgenliği çok daha iyi olur. İki farklı malzemelerin elektrik geçirgenliğinin testi de bondingmeter dediğimiz, miliohm (onbinde bir hassasiyet ile çalışan ölçü aleti) değerleri ile anlaşılır. Özellikle yakıt tanklarının içinde kullandığımız parçaların (valf, boru, boosterpump, yakıt indikasyon probe, x-feed valf v.b.) birbirleriyle bağlantıların olduğu yerlerde bonding işleminin uygulandığını görebiliriz.

Sizlerle bir anımı paylaşmak istiyorum. Büyük bakımlara giren uçaklarda, kanat yakıt tanklarının; fuel tank access panel (kanadın altında bulunan erişim kapakları) açık durduğunda, eskiden şöyle düşünürdüm: Adamlar (uçak imalatçısı) kapaklar kaybolmasın diye kablo ile uçağa bağlamışlar. Sonradan anladım ki bunlar bonding kablolarıymış. Şimdiye kadar bonding yapılmasının sebebin bir tanesini sizlerle paylaşmış oldum.

Bonding/jumper kablolama

Gelelim ikinci sebebine... Yazacaklarım pek farkında olmadığımız bonding kabloları, statik elektriği engelleme amacından daha da önemlidir. Peki nedir? Bilindiği gibi uçaklarda iki farklı türde elektrik kullanıyoruz: A.C. (alternatif akım), D.C. (doğru akım) ve bunların uçaklarda, normal ve backup üreteçleri kullanılıyor. Tabi üreteçleri de uçaklarda alıcılar elektrik ile çalıştıkları için üretiyoruz. Alıcılar için birkaç örnek vermem sanırım iyi olur. Elektrik motorları (boosterpump, hydraulic pump, vacuum generator, airchiller), kontrol box'lar, harici/dahili aydınlatmalar, gösterim sisteminde kullanılan display unit'ler, hidrolik, yakıt, pneumatic, waste/water, uçuş kumandalarında kullanılan power control unit'ler, servovalve ve valve'ler v.b. bilindiği gibi bunların içlerindeki negatif/ground uçlarının nereye bağlandığına bakarsak, en yakın ve uygun yerdeki uçak yapısına bağlanırlar. Yani başka bir deyişle hiçbir alıcının negatif/ground kabloları,



Statik elektrik uçaklarda düşük güçlerde çalışan haberleşme ve seyrü sefer sistemlerini etkiler.

Statik elektriğin mümkün olduğu kadar engellenmesi adına, composite, fiber, carbon fiber hariç diğer malzemeler birbirleriyle bonding/jumper kabloları ile bağlanırlar.



AC ve DC üreteçlerin olduğu yerlere kadar gittiğini göremeyiz. Daha da anlaşılması adına, AC ve DC negatif/ground bağlantıları için uçağın metal alaşımlı yüzeylerini kullanırız. Uçağın gövde ve kanatları aynı zamanda bu görevi yerine getirirler. İşte burada da bonding/jumper önemlidir. Eğer farklı metal alaşımlarına bunları kullanmazsak, elektrik sistemindeki AC ve DC üreteçlere sanki sanal bir yük/alıcı gibi olurlar. Üreteçlerin de zaman zaman overload/overcurrent durumlarına sebep olurlar. Uçak imalatçıları bu konuları ön görerek, bonding/jumper kablolama işlemlerini yapmışlardır. Ticari havacılık tarihine şöyle bir bakarsak, yakın zamanlara kadar bunun ne kadar önemli olduğunun, ne imalatçılar, ne de operatörler çok da farkındaydı. Amerikan Airlines'a ait bir uçağın pack'lerinin sıcaklığını etkilediği center tank'ta meydana gelen yakıt buharından dolayı infilak/patlama sonucunda kaza/kırım geçirene kadar da, ne eğitimlerde bu konu anlatılıyordu ne de planlı/plansız bakımlara yüklenen bir workcard vardı. Bahsi geçen uçağın kaza/kırım geçirmesinden sonra yapılan araştırmalarda bonding/jumper işlemlerinin ne kadar önemli olduğu anlaşıldı.

Sizlerle bir anımı daha paylaşmak istiyorum. Uçak üzerinde çalıştığım yıllarda, C bakımında çalışıyordum, uçağın kabin içinde; galley'ler, lavatory'ler dahil her şey korozyon kontrolü için sökülüştü. Korozyon kontrolleri ve yapısal atölyesinin



Ticari havacılık tarihine bakarsak, yakın zamanlara kadar bonding/jumper kablolama işlemlerinin ne kadar önemli olduğunun ne imalatçılar, ne de operatörler farkındaydı.



İşleri bitmiş uçak kabin için toplanmaya başlanmıştı. Artık uçağın bakım çıkışına yakın bir zamanda arkadaşlarımdan biri yanıma gelerek, “Selim, ön galley elektrik çarpmıyor!” dediğinde ne olduğunu söylediğinde pek de anlamadım. Ölçü aleti ile yaptığım kontrolde hakikaten elektrik kaçağı vardı. Elektriki olarak kontrolleri yaptıktan sonra görsel olarak da kontrol ettiğimde ön galley’in bonding/jumper kablosunun bağlanmadığını fark ettim ve onu bağladıktan sonra elektrik kaçağı dediğimiz olay normale döndü. Buna benzer bir olayda, kabin ekibinin uçuş öncesi yaptıkları preflight kontrolde arka sol tuvalette çarpıldığını söylemişlerdi. O olayda da tuvaletin bonding/jumper kablosunun bağlanmadığını görmüştüm. Şimdi biliyorsunuz, Part-145 eğitimlerinden biri olan fuel tank safety de bunlardan, hatta grubuna göre EWIS (Electrical Wiring Interconnect System) eğitimlerinde de bahsediliyor. Artık planlı bakımlarda ilgili workcard’lar ile bonding/jumper ölçümleri yapılıyor.

Part-145 ve Part-147 eğitimleri bir gereklilik

Hazır bu konu açılmışken şunu da söylemeden geçmeyeceğim. Yönetici pozisyonunda çalışanların bir konuda dikkatini çekmek istiyorum. Part-145 ve Part-147 eğitimleri, regülasyonlardan dolayı zorunlu olduğu için, uçak üzerinde çalışan arkadaşlara veriliyor. Eğitimlerin sadece zorunluluklardan dolayı verilmemesi,

yani ihtiyaca göre kurs/eğitim tasarımlarının yapılması gerekir. Hatta bazı yöneticilerin eğitimlerin verilmesinin adam/saat kayıp olarak da görülmemesi çok önemlidir. Havacılık sektöründe çalışanlara yaptıkları işlere göre eğitimlerinin verilmesi ve bu bakış açısının kazanılması unutulmamalıdır ki her yöneticinin sorumluk alanındadır. Hazır bu konu açılmışken aynı bakış açısını, gerek meslek yüksekokullarında gerekse sivil havacılık yüksek okullarında, her ne kadar EASA basic modül ve syllabus’ları örnek alınarak eğitim müfredatı hazırlanıyor olsa bile, ileride gençlerin bizlerin yerinde çalışacağını düşünüp zorunlu eğitimlerin dışında da teorik ve pratik eğitimleri de tasarlayıp vermemiz, uçuş emniyeti ve gerekse bakım maliyetlerini hatta iş kazalarını bir bir ilgilendiren eğitimleri de gözardı etmememiz önemlidir. Bunlardan bir tanesi; Chapter 20, electrical standart practice manual. Adı elektrik ile başladığı için sakın yanlış anlaşılmasın kitabın içeriğine bakacak olursak, hem B1, hem de B2 arkadaşların uçak üzerinde yapacağı işlemlerin, kullanacakları tool’ların, tamir prosedürlerinin ve onları parça numaraları v.b. bilgileri görürüz. Ramp tester, tool’lar, teçhizat kullanımı v.b. uçak imalatçıların yayınladığı kitaplarda (AMM, IPC, WDM, TSM, FIM, MEL, CDCL) eğitimlerin verilmesini tavsiye ediyorum.

Sözlerimi şu bilgi ile bitirmek istiyorum: Gelişmiş ülkelerin başarıyı elde etmesinin sebeplerinden biri de eğitimlerin güncel olması. İhtiyaca göre ve sahada eğitimlerin tasarlanıp verilmesinin önemli olduğunu naçizane hatırlatmak isterim. Havacılık sektöründe hangi iş kolu olursa olsun tüm emniyet tedbirlerini almamız gerektiğini; hepimiz bir takım çalışması yaptığımızı, sadece kendimizi değil beraber çalıştığımız takım arkadaşlarını da ve çalıştığımız şirketimizi de önemsemeliyiz. Birbirimize sevgi ve saygıyı esirgememeliyiz.

Beni okuduğunuz için teşekkür ediyor sevgi ve selamlarımı sunuyorum.

Youtube’da açtığım eğitim kanalında özellikle genç nesile uçak bakım alanında yeni işe başlayan kardeşlerime hitap eden eğitim videolarımı da seyredebilirsiniz.



www.youtube.com/user/slmkona64

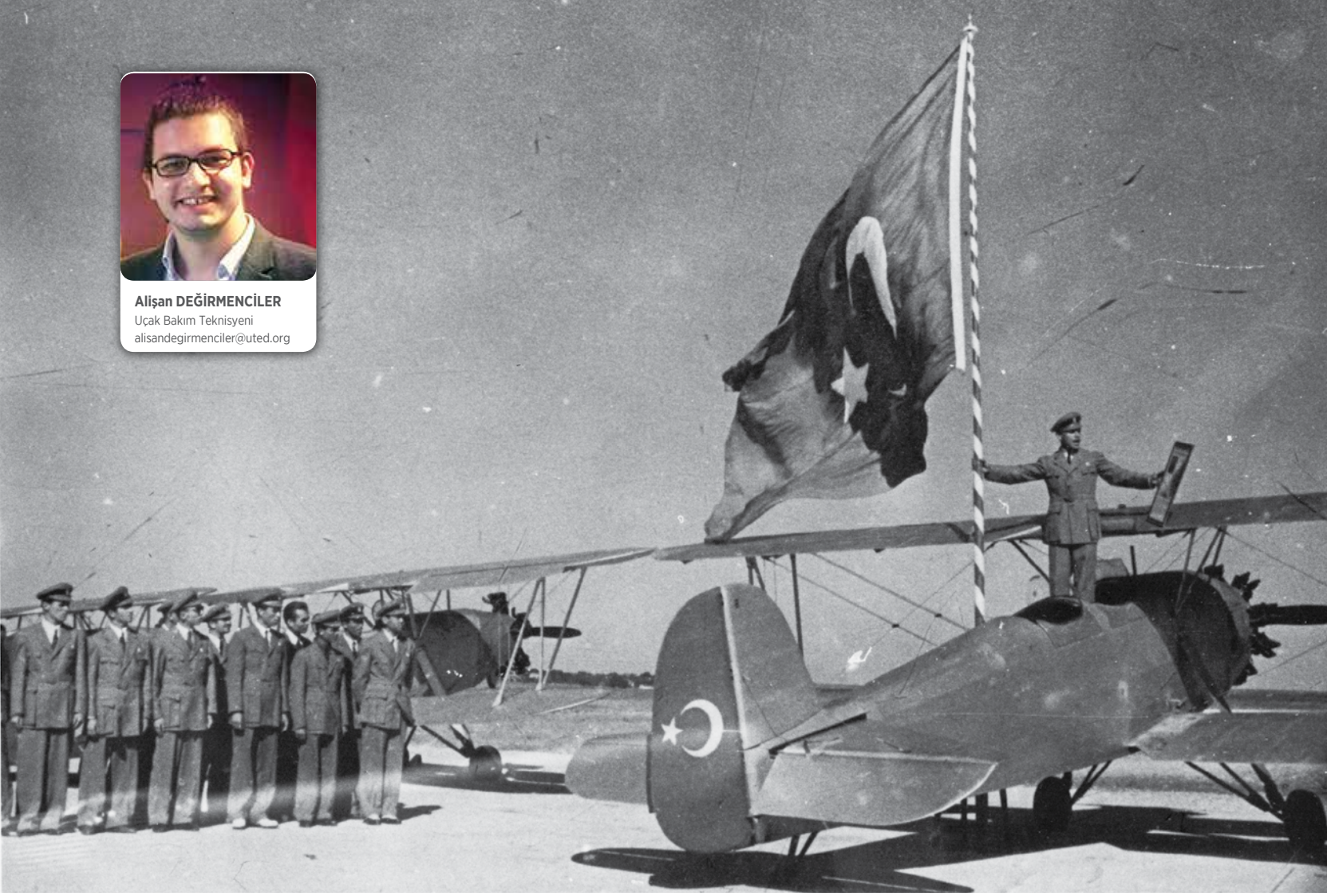


AVANTAJLI *ERKEN KAYIT VE NAKİL* FIRSATLARIMIZ DEVAM EDİYOR!

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

HAVACILIK
SENİ
BEKLİYOR

**ERKEN KAYIT
FIRSATLARINI
KAÇIRMAYIN**

**Alişan DEĞİRMENCİLER**Uçak Bakım Teknisyeni
alisandegirmenciler@uted.org

NEDEN?...

“

Savaştan çıkmış bir ülke... Birçok alanda kendisini geliştirmek adına yapılan onca çalışma... Ve ardından kurulan okullar, kurumlar, şirketler... Her şey #GüçlüTürkiye için idi. Lakin o bozuk fikirler ortaya atılana kadar... Peki neden?...

”

Uzun süredir sorguladığım, düşündüğüm bir konu ile sizlerleyim. Yaklaşık 2006 yılından bu yana ülkemizde #YerliveMilli ile ilgili birçok çalışma, AR-GE faaliyetleri, çalışma grupları ve devlet teşvikleri gibi oluşumları, destekleri gözle görünür bir şekilde görmekteyiz. Dışarıdan almak yerine 'Kendi Kanatlarımızla Kendi Semalarımızda' olmayı ilke edineli de yaklaşık 13 yıl oldu. Peki öncesinde yok muydu bu #YerliveMilli oluşum hamleleri? Ya da gerçekten de 13 yıl mı oldu bunu ilke edineli? Şimdi gelin o fotoğrafı inceleyelim...

6 Ekim 1926... Ülkemizde ilk uçak fabrikası Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından Kayseri'de kurulmuştur. Ülkenin kalkınması,

ekonominin ve sanayinin güçlenmesi adına yapılan bu çalışmada birçok etken gözeticilerle yerleşmenin temeli o zamanlarda atılmıştı. Tabi ilerleyen süreçte çeşitli zorluklar, anlaşmazlıklar çıksa da; üretmek ve havacılık sanayi endüstrisinde muasır medeniyetler seviyesinde olma isteği asla ama asla bitmiyordu. Her gün üzerine bir tuğla daha koyulması ile birçok hava aracı üretiliyor ve geliştiriliyordu. 1926-1942 yılları arasında 7 farklı tip ve modelden oluşan toplam 212 uçak üretildi.

Daha bitti mi, hayır! 1941 yılında Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak Fabrikası kuruldu. Daha öncesinde atölye olarak kullanımda olan bölge fabrikaya dönüştürülerek 1942 yılında seri üretime başladı.

113 mühendis, 221 teknisyen ve işçi ile çalışmalarını sürdürdü. Bunlarla beraber 35 Polonya uyruklu mühendis ve teknisyen de görev aldı. Bu fabrikada yurt dışından alınan uçakların üretimi ve montajı dışında yüzde 100 yerli uçak üretimi konusunda çalışma yapıldı. 1942 - 1952 yılları arasında 16 farklı tipte uçak tasarlandı, 126 adet yüzde 100 Türk tasarımı uçak üretildi. Üretilen uçaklardan 1 adeti 1951 yılında Danimarka'ya satıldı. 1953 yılında Danimarka'dan 26, Avrupa'dan ise 30 adet sipariş geldi ama değişik nedenlerden ötürü teslim edilemedi. Etimesgut fabrikasında üretilen THK - 15 'Uğur' isimli eğitim uçağının seri üretimine 1949'lu yıllardan itibaren başlandı ve toplamda 84 adet üretildi.



Yetti mi, hayır! Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1937 tarihindeki meclis konuşmasında "Sadece uçaklarımız değil, motorları da ülkemizde yapılmalı!" ifadesinde bulunduğundan tam 8 yıl sonrasında 1945 yılında Türk Hava Kurumu Gazi Uçak Motoru Fabrikası kuruldu. 30 Ekim 1948'de açılan fabrikada 141 personel görev aldı. Makineler ve tüm teçhizatlar İngiltere, Amerika ve İsviçre'den satın alındı. 1948-1949 yılları arasında Yüksek Mühendis Şükrü Er önderliğinde 'İlk Yerli Türk Motoru' üretildi.



Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılık sektörü adına sadece devlete bağlı şirketler kurulmadı. Özel sektör piyasasının da oluşumu adına çalışmalar yapılmıştır. Örneğin; Vecihi Hürkuş'un kuruculuğunu üstlendiği 'Faham Tayyare İnşaa Fabrikası' ve Nuri Demirağ'ın kuruculuğunu üstlendiği 'Nuri Demirağ Tayyare Fabrikası' çok sayıda özgün tasarımları ülkemize kazandırmıştır.

Bitti... Gözün aydın!

Savaştan çıkmış bir ülke... Birçok alanda kendisini geliştirmek adına yapılan onca çalışma ve ardından kurulan okullar, kurumlar,

şirketler... Her şey #GüçlüTürkiye için idi. Lakin o bozuk fikirler ortaya atılana kadar. 1948-1949'lu yılların sonlarıydı. Uçak üretimi konusunda dünyaya kafa tutuyor, ürettiğimiz motorlar ile dünya üzerinde adımızdan söz ettiriyorduk. Türkiye ile Amerika arasında bedavadan gelen birçok ürün, giyecek, yeme, içme ve gıda ürünü... Namıdiğer, 'Marshall yardımları'... Havacılık alanında da birçok komponent ve parça için de bu durum mümkündü. Hatta ve hatta yapmış olduğum araştırmaya göre dönemin hava kuvvetleri komutanı, "Amerikan yardımından bedava uçak almak dururken uçak fabrikasına parayla sipariş verirsem, yarın bu millet beni asar." ifadesiyle havacılık sanayi ve endüstrisini ülkemizde neredeyse bitirmiştir. Ki zaten sonrasında diğer meslek branşlarına da bu türevde yansımalar görülmüştür. Üreten bir milletken hazıra konan, hazırcı olmaya zorlanmak...

Peki ya bugün...?

Ülkemiz o kara günleri unutmak adına binbir emek ve gayret ile ilmek ilmek adım adım dokuyoruz. 2006'da başlayan maratonda 'ATAK helikopteri', 'Vestel Karayel İHA', 'Hürkuş - Temel Eğitim Uçağı', 'Bayraktar TB2', 'SİHA', milli savaş uçağımız 'TFX', 'ANKA', 'mikro dronelar', yerli piyade tüfeğimiz 'MPT', keskin nişancı tüfeğimiz 'BORA-12 OBÜS', yerli 'İHA motoru' ve daha niceleri ile ülkemizin gelişimi adına #Gururla üretmeye, çalışmaya son sürat devam ediyoruz.



Şanlı Türk Milleti olarak, gururla yerli ve milli teması ile yürütülen bu çalışmalarda azim, istikrar, sadakat ve bolca sabır gereklidir. Güçlü Türkiye yolunda tıpkı diğer projelerde olduğu gibi diğerlerinin de arasına dahil olacak birçok yerli ve milli parça, komponent olacağını ümit ediyorum. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün söylediği "Türk milleti çalışkandır, zekidir!" ifadesini asla unutmamalıyız. Şüphesiz ki daima 'Tek Millet, Tek Devlet, Tek Bayrak, Tek Vatan' dörtlüsünün bilincini atacağımız her adımda, yapacağımız her işte hatırlamalı ve ayağımızdaki yorganı buna göre uzatmalıyız. Bilim emek ister, sabır ister. Üretim mücadele, inat ve hırs ister. Bu gereklilikler doğrultusunda ülkemiz adına yapılacak çalışmaların meyvesini görmeden meyve istemeyi bırakıp, var olan çalışmanın bir parçası nasıl olabilirizi sorgularsak yerli ve milli temamıza daha da sahip çıkmış oluruz.



'Kendi Kanatlarımızla Kendi Semalarımızda' ifadesini kendimize ilke edinerek bu ay ele almış olduğum konumu sizlerle paylaşmanın gururu ve mutluluğunu yaşıyorum. Diğer sayıda tekrardan görüşme ümidiyle... Allah'a emanet olun!





GÖKLERİN CESUR KIZI...

Eribe Hürkuş

“

Atatürk'ün kurduğu Cumhuriyeti ilelebet muhafaza etmek için düzenlenen 13'üncü kuruluş yıldönümünü kutlamak için gökyüzünde süzülen Vecihi Hürkuş'un 18 yaşındaki 'kızı' Eribe, cesaretin timsali olarak Türk havacılık tarihine şehit olan ilk Türk kadın havacı olarak adını yazdırıyor. Gelin bu uçma tutkusunun peşinden sonsuzluğa uçan cesur mu cesur, havacılık tarihine 'ilk kadın hava şehidi' olarak geçen genç kızı, Eribe Hürkuş'u yakından tanıyalım.

”

 Oya KOTAN

Vecihi Hürkuş, 'Bir Tayyarecinin Anıları'nda Eribe'yi kaybettiği Cumhuriyet'in 13'üncü kuruluş yılını "Bu büyük gün, kim bilirdi ki hayatıma korkunç bir ıstırap sahifesi olacaktı..." şeklinde tarif eder.

Vecihi Sicili Tayyare Mektebi'nde aldığı havacılık eğitimi sonunda yalnız başına uçmayı öğrenen ilk Türk kadınları arasında yer alır Eribe.

“

Türkiye Cumhuriyeti'nin yetiştirdiği genç Eribe, Cumhuriyet'in gençlerin elinde ilelebet yaşayacağını bir timsali olarak Türk havacılık tarihine şehit olan ilk Türk kadın havacı olarak adını altın harflerle yazdırdı.

”

8 3 yıl önceydi... İnsanlık uçmaya başlayalı çok olmamıştı. Henüz 18 yaşında genç bir kız. Onun da hayalleri vardı uçmaya dair... Denedi bu hayallerini gerçekleştirmeyi...Ve bu hayaller onunla birlikte sonsuzluğa uçtu... Eribe'nin hikayesi Birinci Dünya Savaşı'nın bittiği, Kurtuluş Savaşı'nın başladığı bir dönemde, 30 Ekim 1918 yılında İstanbul'da başlıyor. Milli mücadelenin yoğunlaştığı bir dönemde savaş tüm ağırlığıyla Türkiye'nin her tarafından hissedilmektedir. Babası Binbaşı Bedri Bey de vatanın kurtuluşu için cephede savaşmaktadır. Babasının vefat haberini aldığı anda üç yaşında olan Eribe, annesi Remziye Hanım ile birlikte Eskişehir'de yaşamını sürdürmektedir. Babasının şehadetinden bir hafta sonra ise Yunan savaş uçaklarından atılan bombalar bu kez 23 yaşında olan annesini bulur. Eribe daha üç yaşında bu sefer annesini kaybetmenin acısını yaşamıştır. Henüz bir yaşında olan kız kardeşi Emel ve yedi yaşındaki ablası Nahit ile birlikte anneannesi Zeliha Niyir Hanım tarafından dayısının yanına götürülür. Ne acıdır ki, talihsizlik Eribe'nin peşini bırakmaz. Bir süre sonra hastalanan kız kardeşini de son yolculuğuna uğurlar...

Kızım... Yavrum... Eribe'm

Eribe, Türk havacılık tarihine adını altın harflerle yazdırmış pilot astsubay Vecihi Hürkuş'un yeğeni idi. Anneannesiyle birlikte dayısının yanına gelen Eribe'nin kaderi, pilot olan dayısı Vecihi

Bey ile birlikte çizilmiştir artık. Dayısının Türk Hava Kuvvetleri'nin önemli pilotlarından olması, havacılığı hayatının merkezine oturtmuştu bile. Hayali tıpkı dayısı gibi pilot olmaktır. Havacılık onun için gidilmesi gereken yegane yoldu. Akıllı fikri göklerde, gözleri sürekli gökyüzünde süzülen uçaklarda, kalbi ise tıpkı uçan bir kuş gibi atıyordu.

Eribe, çocukluğundan bu yana kendisine babalık yapan dayısı Vecihi Hürkuş'a 'baba' gözüyle bakmaktadır. Vecihi Bey de onu kendi kızları Gönül, Sevim ve Perran'dan ayırmaz ve öz yeğenini "kızım", "yavrum" diye sahiplenir. Kızlarına ablalık yapan Eribe'nin eğitimiyle yakından ilgilenir. İlk ve ortaöğrenimini Kadıköy'de sürdüren Eribe, henüz ortaokuldayken, aynı zamanda dayısının Türkiye'nin ilk sivil havacılık okulu olarak 1932 yılında Kalamış'ta kurduğu 'Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'nde havacılık eğitimi almaya başlar. Buradaki eğitimi çok uzun sürmez. Bir süre sonra Sivil Tayyare Mektebi kapanır. Dayısının himayesinde büyüyen Eribe, Vecihi Bey'in Sivil Tayyare Mektebi'ni kapatması ve henüz yeni kurulmuş olan Türkkuşu'nda başöğretmen olarak görevlendirmesiyle birlikte 1936 yılında Ankara'ya taşınır. Eribe, başkente taşındığında Ankara Kız Lisesi'ne kaydolur. Havacılık konusunda gördüğü uçuş ve paraşüt eğitimi de yine Türkkuşu'nda almaya başlar. Vecihi Bey, her ne kadar Eribe'nin havacılık eğitimine onay vermiş olsa

Cumhuriyet için gösteri uçuşları yapılacak ve havalanan tayyarelerden havacılık tutkunu paraşütçüler atlayış yaparak, Atatürk'ün gösterdiği yolda yürüdükleri mesajını vermek üzere bir gösteri gerçekleştirilecekti. Eribe, atlayış izni için 'babası'na 'Ne olur babacığım bir atlayış!' diye yalvarmıştı. Genç paraşütçünün bu isteğini geri çevirmemişti Vecihi Bey.



İsmet İnönü'nün Türkiye'nin iftihar edeceği 'cesur bir kahraman' olarak nitelendirdiği Eribe, tıpkı yaşadığı dönemde tanımlandığı gibi 'yerden çok göğe ait'ti.

da onun içinden geçen Eribe'nin de kendisi gibi pilot olmasıdır. Ama Eribe pilot olmanın yanı sıra içinde paraşütle de atlamanın heyecanını yaşıyordu. Bu nedenle Türkkuşu'nda paraşüt eğitimi de alıyordu.

'Ne olur babacığım bir atlayış!'

Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'nde aldığı havacılık eğitimi sonunda yalnız başına uçmayı öğrenen ilk Türk kadınları arasında yer alır Eribe. Ancak bu süre içinde henüz hiçbir paraşüt çalışması olmamıştı Eribe'nin. Cumhuriyet'in kuruluşunun 13'üncü yılı kutlamaları için düzenlenecek atlayışlara katılabilmek için dayısının gözetiminde Türk Hava Kurumu Genel Başkanı Fuat Bulca'dan izin almıştı. Kısa bir eğitimden sonra ilk atlayışını da birkaç gün önce, 24 Ekim 1936 tarihinde gerçekleştirmişti. Takvimler 29 Ekim 1936 tarihini gösterdiğinde, Eribe'nin içi kıpır kıpırdı. Yapılacak gösteri atlayışının heyecanını yaşıyordu. 1925 yılında kurulan Türk Hava Kurumu bünyesinde faaliyet gösteren uçuş okulu olan Türkkuşu'nun Ankara Hipodrom'da tertip ettiği etkinlikte, gökyüzü bir şenlik havasına bürünecek, Atatürk'ün bize armağan ettiği Cumhuriyet için gösteri uçuşları yapılacak ve havalanan tayyarelerden havacılık tutkunu paraşütçüler atlayış yaparak, Atatürk'ün gösterdiği yolda yürüdükleri mesajını vermek üzere bir gösteri gerçekleştirilecekti. Eribe, atlayış izni için 'babası'na 'Ne

olur babacığım bir atlayış!' diye yalvarmıştı. Genç paraşütçünün bu isteğini geri çevirmemişti Vecihi Bey.

Ekipteki diğer kurs arkadaşları gibi o da tüm hazırlığını yapmış, prova atlayışını gerçekleştirmek için sırasının kendisine gelmesini bekliyordu. Saat 9.00 olduğunda paraşütçülerin atlayışlarını yapacakları uçak, pist başında kalkış hazırlıklarını tamamlamıştı. Eribe de arkadaşları gibi Rus pilot Anohin'in kullandığı Guadron-59 modeli uçağa binmiş ve atlayış için en uygun koordinatları beklemişti. İlk atlayışı Eribe gerçekleştirecekti. Uçak önce Gazi Çiftliği üzerinde geniş bir tur atmıştı. Türkkuşu'nun Ergazi'deki hangarı üstüne yaklaştığında, 600-800 metre yükseklikte motorlar sustu. Koşullar paraşütle atlamak için müsaitti artık. Uçağın kapısında beliren Eribe, inişini gerçekleştireceği meydana onu bekleyen kalabalığa baktı ve kendini gökyüzünün maviliğine bıraktı... Bir kuş gibi süzülürken sırada birşeyler ters gitti ve paraşütünde bir sorun oldu. Eribe, yere doğru hızla kontrolsüz bir şekilde hareket ederken bir taraftan da paraşütünü açmaya çabalıyordu. Yerdekilere bir sorun olduğunu sezmış, yukarıdan hızla düzensiz bir şekilde düşen karaltıya büyük bir korku ve endişe ile bakıyorlardı. Kalabalığın içinden "Paraşütünü aç!... Paraşütünü aç!..." bağırışları yükseliyordu. Eribe'nin bir türlü paraşütü açılmıyordu. Zaman çok hızlı akıyordu...



30 Ekim’de gelen ölüm haberi tüm Türkiye’yi hüzünlendirmişti. Eribe, paraşütle atlarken hayatını kaybeden Türkiye’nin ilk kadın şehidi olmuştu. Eribe’nin vefat haberi ülkeyi yasa boğmuş; bütün bir memleketin kalbini saygı ve matemle doldurmuştu.

“

Eribe, henüz ortaokuldayken, aynı zamanda dayısının Türkiye’nin ilk sivil havacılık okulu olarak 1932 yılında Kalamış’ta kurduğu ‘Vecihi Sivil Tayyare Mektebi’nde havacılık eğitimi almaya başlar.

”

Yukarıya gözlerini dikmiş Eribe’nin düşüşünü büyük bir dehşet ve büyük bir çaresizlik içinde izleyen Vecihi Bey, “Ulu Allah’ıma yalvarıyorum, yalnız ondan istimdat ediyorum, Yavrumu koru...!” diye dua ediyordu. Yeryüzüne 60-70 metre kala yedek paraşütün kabzasını çekmeyi başarmıştı Eribe. Aşağıdakiler düşüşte olan Eribe’nin üstünde aniden beyaz bir kubbe belirdiğini görmüşlerdi. Bir an paraşütün kordonları ucunda asılır gibi olsa da, paraşüt birdenbire büzüldü ve dere boyunda bulunan çamurların olduğu bölgeye düştü. Arkadaşları dahil alandaki tüm kalabalık Eribe’nin düştüğü yere doğru koşturuyordu. Olay yerine ilk gidenler içinde; büyük bir endişe yaşayan dayısı Vecihi Hürkuş, planör öğretmeni Emrullah Ali Yıldız ve sağlık memuru Nihat Bey vardı. Yerde hareketsiz yatan Eribe, gözünü açtığı anda karşısında “Eribe...! Eribe...! Yavrum...!” diye cıgıllıklar atan ‘babası’ Vecihi’yi görür. Kendisine sıkı sıkı sarılan dayısına gülümser ve “Çok uğraştım ama paraşüt açılmadı. Sonra yedek kabzayı açtım. Sonrasını bilmiyorum babacığım...” der.

Vecihi Bey ile yaptığı bu konuşma, başında toplanan herkesin yüreğine su serpmişti. Sadece ciğerlerinden muzdarip olduğunu dile getirmesi, doktorlar için de hayati bir tehlikesinin olmadığı izlenimi veriyordu. Doktorlar, Vecihi Bey’i “Hayatı tehdit eden bir hal olsa böyle normal konuşamaz. Müsterih olun!” diye sakinleştiriyorlardı.

Telaş içinde olan Eribe’nin arkadaşları Vecihi Bey’e “Hocam, artık Eribe atlayamaz değil mi?” diye sorduklarında ise Vecihi Bey, bu soru karşısında irkilir ve içini bir korku kaplar. Ancak yaşadığı büyük acıyı talebelerine hissettirmeden “Eribe, yalnız bugün için sizlerle beraber atlamayacak. Yarın hastaneden çıktıktan sonra tekrar sizlere katılacak ve sizlerle beraber uçacak ve atlayacaktır” diye yanıt verir.

“Babacığım, üzülme! İyiyim...”

Eribe, sağlık memuru Nihat Bey’in başında olduğu sağlık ekibi eşliğinde ambulansa konularak acilen Ankara Numune Hastanesi’ne götürülür ve apar topar ameliyata alınır. Geçirdiği ağır bir ameliyatın ardından başucunda bekleyen Vecihi Bey’e, narkozun etkisi altında “Babacığım üzülme! İyiyim...” diyordu. İç organları ağır yara alan Eribe’nin ameliyatı sonrasında direnci düşmüştü. Ateşler içindeydi. Yaşamak için savaşıyordu. Koma halindeyken bile “Babacığım, açtım açtım fakat o açılmadı...” diyerek inliyordu.

Tüm gece boyunca mücadelesini sürdürdü Eribe. Yaşam mücadelesi verdiği gün, aynı zamanda onun doğum günüydü. Komadan çıkabilse, 18’inci yaşını kutlayacaktı. Ancak yaşanan elim kazadan 21 saat geçmişti. Saat sabahın 6’sıydı. Eribe, babasının kollarında son nefesini verdiği anda dudaklarından dökülen son söz “Anne!...” olmuştu. Genç paraşütçü Eribe, yaşam mücadelesini kaybetmiş ve gökyüzünün sonsuz derinliklerine uçmuştu.



Havacılık onun için gidilmesi gereken yegane bir yoldu. Akıllı fikri göklerde, gözleri sürekli gökyüzünde süzülen uçaklarda, kalbi ise tıpkı uçan bir kuş gibi atıyordu. Tüm gece boyunca mücadelesini sürdürdü Eribe. Yaşam mücadelesi verdiği gün, aynı zamanda onun doğum günüydü. Komadan çıkabilse, 18'inci yaşını kutlayacaktı.

Yaşamak için direndi Eribe. Ama doğum günü olan 30 Ekim'de gelen ölüm haberi tüm Türkiye'yi hüznlendirmişti. Eribe, paraşütle atarken hayatını kaybeden Türkiye'nin ilk kadın şehidi olmuştu. Eribe'nin vefat haberi ülkeyi yasa boğmuş; bütün bir memleketin kalbini saygı ve matemle doldurmuştu. Onun için yapılan törende siyah önlüklü kız çocuklarının ve sınıf arkadaşlarının ellerinde tuttuğu çerçevede taze bir çiçek gibi duran Eribe'nin fotoğrafı yer alıyordu. Cenazesi Numune Hastanesi'nden alınıp Ankara Cebeci Şehitliği'ne getirildiğinde onu binlerce insan uğurlamaya gelmişti. Trampet sesleri eşliğinde, ebediyen ölümsüzleşen milli bir kahraman gibi uğurlanmıştı Eribe.

Kuşkusuz, gökyüzüne aşık Eribe'nin vefatından en çok etkilenen de dayısı Vecihi Hürkuş olmuştur. 'Bir Tayyarecinin Anıları'nda Vecihi Bey, Eribe'yi kaybettiği Cumhuriyet'in 13'üncü kuruluş yılını "Bu büyük gün, kim bilirdi ki hayatıma korkunç bir ıstırap sahifesi olacaktı..." diyerek hayatında yaşadığı en büyük acısı olarak tarif eder.

Göklerin yıldızı Eribe

Bugün onun Ankara Cebeci'deki kabrini ziyaret ettiğinizde, genç yaşında solan bu çiçeğin mezar taşında yazan "Ziyaretçi dur! Burada, gömdüler bir yıldızı. Burada Eribe yatar. Göklerin ilk Türk kızı. Eribe, Bulutlara sarıldın, kalbimizdesin bütün. Ne çıkar sana kefen olduysa paraşütün..." ifadeleri karşısında duygulanmamak elde değil. Aslında bu sözler, 'göklerin yıldızı' Eribe'nin havacılığa



olan sevdasının ve Türk havacılık tarihinde bıraktığı izlerin bir özeti niteliğindedir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin yetiştirdiği genç Eribe, Cumhuriyet'in gençlerin elinde ilelebet yaşayacağını bir timsali olarak Türk havacılık tarihine şehit olan ilk Türk kadın havacı olarak adını altın harflerle yazdırdı. İsmet İnönü'nün Türkiye'nin iftihar edeceği 'cesur bir kahraman' olarak nitelendirdiği Eribe, tıpkı yaşadığı dönemde tanımlandığı gibi 'yerden çok göğe ait'tir... O, kuşkusuz sadece yaşadığı dönemde değil, bugünün kadınlarına da ilham kaynağı olan bir kahramandır. Ve bugün aradan geçen 83 yıl sonunda, bizler halen onu özlemle anıyoruz ve genç yaşında gösterdiği cesaretin önünde saygıyla eğiliyoruz.



Beytullah AKKAYA
beytullahakkaya@uted.org

YÖNETİCİLİĞİN NERESİNDESİNİZ?

“

Bugüne kadar hep iyi yönetici nasıl olmalı, özellikleri nelerdir vb. yazılıp çizilmiştir. Bu yazıda ben de tam tersten yaklaşacağım. Bir yöneticide bulunan kötü karakteristik özelliklere değineceğim.

”

İnsan hayatında yönetim, yönetme ve yönetilme kavramları ailemizde anne babamızla başlar. İlerleyen yıllarda format değiştirerek okullarda, sonrasında iş hayatında devam eder. Sürekli iç içe olduğumuz bu kavramları bazen yöneten, bazen de yönetilen olarak bizzat yaşarız yaşamımızın sonuna kadar. Kısacası farklı seviyelerde, farklı pozisyonlarda ya da ortamlarda hep bir yönetme-yönetilme-yönetici durumu söz konusudur. Bazen yönetici pozisyonundayken çalışanlara, bazen de çalışan olarak yöneticilere kızarız ya da alkışlarız. Bu döngü içerisinde hayat devam edip gider.

Yönetim; belirlenen hedeflere ulaşacak şekilde kaynakların etkin ve verimli biçimde örgütlenmesi, planlanması, koordine edilmesi ve yönetilmesi yoluyla amaçlara ulaşılmasıdır. Kısaca ise Mary Parker Follet'in yaklaşımıyla yönetim; 'insanlara iş yaptırma sanatıdır'. Yönetim varsa yöneticiler de olacaktır. Bir kişinin ya da bin kişilik bir ekibin yöneticisi olabilirsiniz. Yönetici olarak kaç kişiyle birlikte çalıştığınızın pek önemi yok aslında. İster CEO olun; ister orta düzey bir yönetici olun ya da ara yönetici olun. Yönetici, kaynakları etkin kullanarak planlar, organize eder, motive eder ve liderlik ederek hedeflere ulaşılmasını sağlar.

Bu güne kadar hep iyi yönetici nasıl olmalı özellikleri nelerdir vb. yazılıp çizilmiştir. Bu yazıda ben de tam tersten yaklaşacağım. Bir yöneticide bulunan kötü karakteristik özelliklere değineceğim. Hadi bakalım yöneticiyse kendimize not verelim, çalışan isek yöneticimize not verelim.

Belki bu vesileyle durup, konunun neresinde olduğumuzu düşünme fırsatı yakalar ve bir eksiğimizi düzeltiriz. Unutulmamalıdır ki; işten ayrılma sebepleri arasında yöneticiden dolayı işten ayrılmalar ilk sıralarda olup kaybedilen her çalışanın şirkete maliyeti, yerine alınacak personelden çok daha fazla olmaktadır.

Hangi yönetici pozisyonunda olursanız olun CEO, üst kademe, orta kademe, alt kademe yukarıdaki maddelere verilen 'evet' cevabı ne kadar çoksa o kadar kötü yöneticisinizdir, kendinizi gözden geçirmenin zamanı gelmiştir.

Çalışan olarak yöneticinizi düşünüp bu testi yaptığınızda alınacak 'evet' cevaplarının fazlalığı yöneticinizde gerçekten ciddi sorunlar olduğunun göstergesi olacaktır. Size kolay gelsin!

Sevgi ve selamlarımla...

Mary Parker Follet'in yaklaşımıyla yönetim; 'insanlara iş yaptırma sanatıdır'



SORULAR	EVET	HAYIR
Koltuğunuzdan, makamınızdan kalkmıyor, sahaya inmiyor musunuz?		
Son bir ay içerisinde herhangi bir çalışanın doğum günü vb. özel bir gününü kutlamadınız mı?		
Son bir hafta içerisinde herhangi bir çalışanınıza 'eline sağlık', 'teşekkürler' vb. motive edici söz söylemediniz mi?		
Egolarınız ne durumda? 'Ben' ile başlayan cümleler kuruyor musunuz?		
Çalışanlarınıza 'bana sorun getirmeyin' diyor musunuz?		
Bütün başarıları kendinize mi mal edersiniz?		
Çalışanlarınızı herkesin gözü önünde eleştirip, övgüyü yalnızken mi yaparsınız?		
Eleştirilere tahammül edemiyor musunuz?		
Tüm başarısızlıklarda suçu çalışanlarınıza atar ve kendinizi o olaydan uzaklaştırır mısınız?		
Yüksek sesle bağırarak konuşur ve hakaretler yağdırır mısınız?		
Sık sık karar değiştirir misiniz?		
Önemli kararlar öncesinde istişare/danışma ihtiyacı duymuyor musunuz?		
Hiç kimseden etkilenmeyip bildiğinizi mi yapıyorsunuz?		
Kendi ürettiğiniz hizmet ve ürünü kullanmıyor musunuz?		
Çalışanlarınızın yapması gereken işi kendiniz mi yapıyorsunuz?		
Çalışanlarınızın önünü açmak yerine yolları kapatıyor musunuz?		
Kayırmacılık ve ayrımcılık yapıyor musunuz? (patronun, üst yöneticinin adına vb.)		
Çalışanlarınızla sağlıklı iletişim kuramıyor musunuz?		
Çalışanlarınızın haklarını üst yönetime savunamıyor musunuz?		
Çalışanlarınıza güvenmiyor musunuz?		
Yalakalık yapanları çözemiyor musunuz?		
Çalışanlarınızı küçümsüyor musunuz?		
Çalışanınıza cevap hakkı vermiyor musunuz?		
Çalışanlarınızı ve fikirlerini önemsemiyor musunuz?		
Bütün her şeyin kontrolü sizde mi olsun istiyorsunuz?		
Doğru karar verememekten korkuyor musunuz?		
Farklılık ve farkındalık yaratamıyor musunuz?		
Çalışanlarınızın mutluluğunu önemsemiyor musunuz?		
Çalışanlarınız size ulaşamıyorlar mı?		
Çalışanlarınızı destekleyip motive edemiyor musunuz?		
Çalışanlarınızın başarılarını üst yönetime kendi başarınız olarak mı anlatırsınız?		

Üsküdar-Beykoz sahil yolu üzerinde bulunan, Batılı tarzdaki saray ve kasır mimarlığının önemli simgelerinden biri olan Küçüksu Kasrı, alçı kabartma ve kalem işi süslemeli tavanları, İtalyan mermeri ile yapılmış şömineleri, halıları ve tabloları ile Boğaz'ın görkemli yapıları arasında yer alıyor.



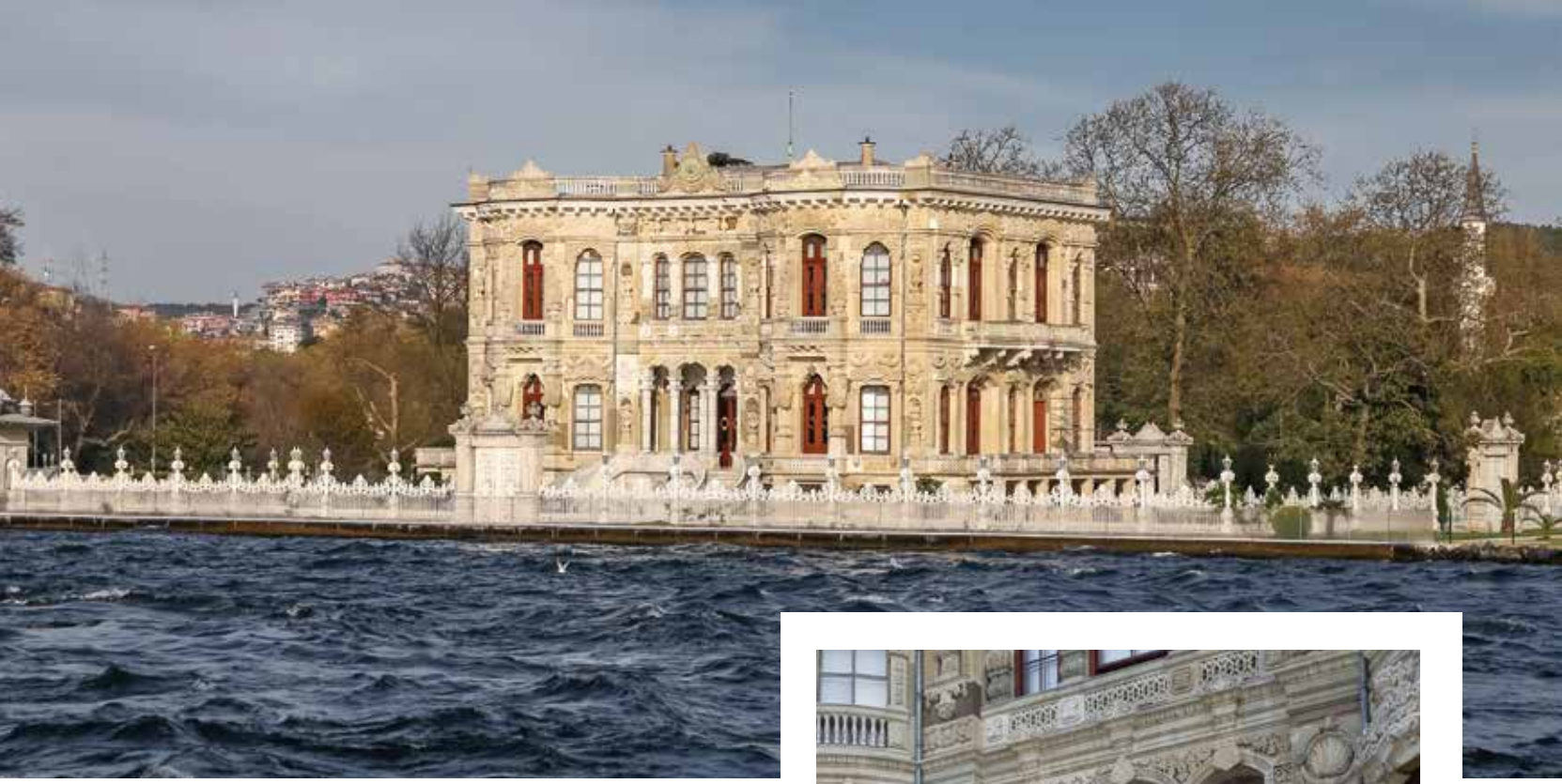
Boğaz'da bir ihtişamlı yapı...

Küçüksu Kasrı



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





“ Cumhuriyet döneminde bir süre devlet konukevi olarak da kullanılan Küçükse Kasrı, Atatürk’ün de en sevdiği yerlerden birisi olmuştur. ”

Istanbul’da, Boğaz’da, Anadoluhisari’nda adeta cennetten bir köşede, Küçükse ve Göksu derelerinin arasındaki alanda bulunan güzelim Küçükse Kasrı’ndayım bu ay. Günlük güneşli bir havada Boğaziçi’nde olmak ne keyiflidir. Hele de gideceğiniz yer burada bulunan bir saray ise o zaman keyfiniz ikiye katlanır.

Göksu ve Küçükse dereleri, Alemdağ’dan doğar ve Anadoluhisari yakınlarında boğaza dökülür. İşte bu iki dere arasında kalan çayırılık alan tarihte Osmanlı padişahlarının Boğaz’daki ‘has bahçe’lerini oluşturmuştur. Evliya Çelebi Göksu deresi için şu sözleri söylemiştir: “Bir ab-ı hayat nehirdir”. Gerçekten de Göksu deresi üzerinde kayıklarla dolaşılın etrafı gül bahçeleri ve küçük köşkler ile çevrili



sakin bir yer olarak tasvir edilmiştir. Sultan Dördüncü Murad ise buraya ‘Gümüş Selvi’ adını vermiştir. 17’nci yüzyıldan başlayarak çeşitli kaynaklarda buraya ‘Bağçe-i Göksu’ denilmiştir. İşte bu bahçe içinde ilk yapılaşma Sultan Birinci Mahmut döneminde (1730-1754) başlar. Çünkü padişah burada sık sık avlanmaya çıkıp atış talimleri yaparmış. İşte bu nedenle sadrazamı olan Divitdar Emin Mehmet Paşa (1751-1752) yıllarında deniz kıyısına iki katlı ahşap bir saray yaptırmıştır. Bu yapı Padişah Üçüncü Selim ve Padişah İkinci Mahmut dönemlerinde de onararak kullanılmıştır.

Sultan Abdülmecit döneminde (1839-1861) özellikle saray mimarilerinde batılı tarzların tercih edilmesi anlayışı benimsenmiştir.



Böylece Küçük Kasrı'nda da bu anlayış uygulanmış, eski ve ahşap yapı yıkılarak yerine bugünkü kasrı yaptırılmıştır. 1857'de hizmete giren kasrın mimarı Nikogos Balyan'dır. Bodrum dahil üç kattan oluşan Küçük Kasrı, kâgır olarak yapılmıştır. Bodrum kat, mutfak ve hizmetçilere ayrılmıştır. Diğer katlar ise, bir orta mekâna açılan dört oda biçiminde düzenlenmiştir. Ya av, ya da dinlenme amaçlı olarak yapılmıştır. Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) kasrın cephe süslemeleri elden geçirilerek zenginleştirilmiştir. Kasrın bence en süslü cephesi denize bakan cephesi. Bina kabartmalarla süslenmiş. Burada bir de şadırvanlı bir havuz bulunuyor. Kasrın içindeki odalarda değerli sanat eserleri mevcut. Alçı kabartma ve kalem işi süslemeli tavanları, İtalyan mermeri kullanılarak yapılmış

şömineleri, halıları ve tabloları ile Küçük Kasrı gerçekten çok etkileyici bir yer.

Cumhuriyet döneminde bir süre devlet konukevi olarak da kullanılan Küçük Kasrı, Atatürk'ün de en sevdiği yerlerden birisi olmuştur. 1994'te bir restorasyon geçiren Küçük Kasrı, 1996'da müze-saray olarak hizmete açılmıştır.

İşte size Küçük Kasrı. Bence gezilmesi gereken en önemli tarihsel yapılardan birisi burası. İstanbul'da yolunuzu Boğaziçi'ne düşürecek olursanız mutlaka Küçük Kasrı'nı gezmeye zaman ayırmalısınız. İnanınız buradan çok etkileneceksiniz.



Nuray Kabut
Sağlıklı Yaşam Uzmanı, Yaşam Koçu
nuraykabut@uted.org

ŞİMDİNİN GÜCÜNÜ HİSSET! ANI YAKALA!



Bilinçaltı üzerine uzun yıllardır birçok seminere katıldım, eğitimler aldım, kitaplar okudum. Bilinçaltını programlayabilmeniz hayatınızda mucizeler yaşamanızı sağlar.



Hepimizin her zaman hayattan beklentileri vardır. Ancak önemli olan beklentilerimizin şimdi olacakların önüne geçmemesidir. Neden mi? Çünkü biz sonuca kilitlenip şimdide, anda önümüze çıkan fırsatları görmüyor pas geçiyoruz. Unutmayın, hiçbir şey şimdinin dışında varolamaz. Ama maalesef bizler her zaman geçmiş ya da gelecekle yaşayarak anı hep kaçırmıyoruz.

Geçmişimiz bizim şimdide kim olduğumuzu ve nasıl davrandığımızı belirler. Gelecek kaygısı veya gelecek hedefleri de şimdide ne yapacağımızı belirler. Ve bizler geçmiş ve gelecek arasında yaşayarak şimdini hep unuturuz, görmezden geliriz. Oysa ki bizim için önemli olan andır. Çünkü geçmişin telafisi geleceğin garantisi yoktur. Her zaman geleceği planlar hayal ederiz ve şimdiki zamandan daha iyiye keyifli ve umutlu bir beklenti içine gireriz. Ancak daha kötüye endişe yaratırız. Böylelikle daha fazla beklentiye girerek şimdini hep unuturuz. Örneğin geçmişte bir hata yapıp bunun dersini bugün aldıysanız ve zihniniz hala onun üzerinde durup pişmanlık ve suçluluk hissediyorsa hayatınızın

en büyük hatasını yapıyorsunuz. Klasik bir söz vardır: “Hayat tecrübelerin bileşkesidir” önemli olan onu orada bırakıp önümüze bakmaktır. Bu arada geçmiş derken 1 dakika öncesi de geçmiş. Yaşadığımız her şeyleri yaptığımız her hata adı üzerinde geçti. İyi ya da kötü, doğru ya da yanlış. Dersimizi aldık ya da almadık. Zaten almayıp sürekli aynı şeyleri tekrar ediyorsak o zaman kendimizle ilgili çözülmesi gereken şeyler var demektir. Önemli olan olayları, kişileri, duyguları yaşadıkları yerde bırakıp önümüze bakmak ve bu olumsuz enerjileri yanımızda sürüklememek....

Unutmayın ki geçmişin ortadan kalkıp gerçek değişimin meydana geleceği tek yer şimdidir.

Eğer bir gün geçmişin, sorunların, ızdırapların, endişelerin, kaygıların biteceğine inanıyorsanız haklısınız siz o noktaya erişemezsiniz. Çünkü şu anda tam olarak da o noktadasınız. Kurtuluş zamanda değil, özgürlük ve gelecek zamanda değil. Siz ancak şimdide özgür olabilirsiniz. Ama bizler değişime her zaman direnir hatta değişimden korkarız.



Bizler geçmiş ve gelecek arasında yaşayarak şimdiyi hep unuturuz, görmezden geliriz. Oysa ki bizim için önemli olan andır. Unutmayın hiçbir şey şimdinin dışında varolamaz. Ama malesef bizler her zaman geçmiş ya da gelecekle yaşayarak anı hep kaçırmıyoruz.



Geçmiş ve şimdiyi değiştirmek için gerçekten yapabileceğiniz bir şey yoksa kabule geçin, artık şimdiyi iyisiyle kötüsüyle kabul edin. Artık acizlikten, kendinize acımdan, mutsuzluktan kurtulun. Herkesi ve her şeyi olduğu gibi kabul edin.

Evren enerjisi – Çekim Yasası

İlk önce kendinizin her şey için çok önemli bir değer olduğunuzu düşüncelerin bile üzerinde olduğunuzu, her düşüncenizin, sözünüzün, hareketlerinizin, evrene katkıda bulunduğunu biliyor olmanız gerekiyor. Bu değerde olduğunuzu bilmediğiniz sürece evrende size ait olan mirası kendinize çekemezsiniz.

Evren sizin deneyimlediğiniz her şeyden faydalaniyor. Artık ettiklerinizi biçme zamanınız gelmedi mi sizce ?

Kendinize benzer olan her şeyi çekersiniz. Hiçbir şey durduk yere yaşanmaz, istisnasız siz onu çekersiniz. Örneğin; geçmiş hakkında bir şey hatırlıyor, şu anda yaşadığımızı gözlemliyor ve gelecek hakkında hayal ediyorsanız tüm gücünüzle odaklandığınız düşünce içinde bir titreşim yaratır ve çekim yasası bu titreşime karşılık verir.

Esas olan düşündüğünüz her şeyi deneyiminize davet edersiniz. Olumlu ya da olumsuz düşündüğünüz her şeyi. Yani “Bunu yaşamayı çok istiyorum” dediğinizde; o ilgi ile onu yaşamınıza çağırırsınız. Ama “Bunu asla yaşamak istemiyorum!” dediğiniz şeyi de çağırırsınız. Yani evrende hayır diye bir şey yoktur. Enerji ve çekim yasası vardır. Ancak tabi ki bir şeyi düşünmeye başladığınız an ile gerçekleştiği an arasında kusursuz bir zaman olduğu için bu süreçte ilginizi, düşüncenizi en çok yaşamak istediğiniz şeye odaklarsanız fırsat yine sizindir... :)

İster geçmişini hatırlayın, ister geleceği hayal edin... Bunu şu anda yaşıyorsunuz. Dolayısıyla her neye odaklanırsanız çekim yasasının karşılık vereceği bir titreşimi şimdi harekete geçiriyorsunuz.

Daha çabuk olmasını istiyorsanız hissettiğiniz duygu ile doğru orantılı olarak enerjiniz büyür. Arzu ettiğiniz bir şeye odaklanırsanız ilgili düşünceler daha çok ve çabuk birikir. Yani bir şeyin oluşmasını ona olan ilginizi, isteğinizi çoğaltarak hızlandırabilirsiniz. Kalanı ile evren ilgilenir ve düşüncenizin özünü size getirir.

Dikkat edin bir konu üzerine düşünceleriniz yoğunlaştığında benzer şeyler size gelmeye başlar ya da kişilerle enerji bağınızı koparmadığınız sürece hep aynı karakterde, yapıda kişilerle karşılaşırsınız.

Örneğin; ay sonu ödemeleri, faturaları v.b şeyleri düşünmeye ve strese girmeye başladığınızda saçma sapan anlamsız gereksiz fazladan ödemeleriniz çıkar. Ya da olumsuz bir şeyler yaşadığınız kişiyle ilgili sürekli öfkeniz varsa, bunu konuşarak paylaşıyorsanız hep aynı tarzda, aynı kişilikte insanlarla karşılaşırsınız. Siz çekiyorsunuz bu insanları hayatınıza. Siz yaratıyorsunuz bu titreşimi.

Bu anlattıklarımı birçoğunuz belki çok saçma diyerek inanmıyor ya da yapıyorum ama olmuyor diyeceksiniz.

Evrende sizin için her şeyin oluşması gereken doğru bir zaman vardır. Sabredip beklemek ve umutsuzluğa düşmemek lazım. Tutunduğunuz, inandığınız ve gerçekten yürekten istediğiniz şey sizin olur. Siz yeter ki vazgeçmeyin...

Unutmayın! düşünmek davet etmektir...

Sevgiyle ve huzurla kalın.

Sorularınız için, E-mail ve Sosyal Medya sayfalarımızdan bize ulaşabilir, ücretsiz ilk online seanslarımıza katılabilirsiniz.



ISLIĞIN SESİNDE... KUŞUN KANADINDA... PLANÖR

“

Sportif sayfamızın bu ayki konuğu Planör! Planörün mucidi Alman Otto Lilienthal, uğrunda öldüğü planör için ölüm döşeğindeyken son sözleri “Küçük fedakarlıklar yapılmalıdır!” olmuştur. Planör tutkusunu iliklerine kadar yaşayan mucit, yaşamı bu uğurda küçük bir fedakarlık olarak görüyor. Günümüzde ise heyecan dolu bir havacılık sporu olarak hem dünyada hem ülkemizde büyük bir ilgi görüyor.

”



Kamile ÇAKIR



Hiç kuşku yok ki, her insanın içinde bir 'macerasever' yatar. Kimisi bunu uyandırmak konusunda hamarat sahibidir, kimisi de bırakın uyumaya devam etsin modundadır. Siz değerli okurlarımızın durumu nedir bilmiyorum ama, ben şuna inanıyorum: Herkesin mutlaka zaman zaman o maceraseveri uyandırması gerekiyor. Yaşamda her şeyin insan için olduğunu düşünüyorsak, macera da insan için ara sıra alınması gereken bir iksir olsa gerek. Tabii maceranın da dozu farklılıklar gösterebiliyor. Dikkat ederseniz, bizim bu sayfada adrenalin sürekli doruklarda oluyor. Çünkü işimiz havacılık ve havacılık dünyanın en güzel işi. Bu güzel işin içine bir de heyecan, coşku ve diğer tüm uç duyguları katınca karşımıza bambaşka bir şey çıkıyor. Önerdiğimiz sporlarda şehirler, kalabalıklar yok. Gürültü patırtı yok. Tek tük küçük sesler ve alabildiğine uçsuz bucaksız gökyüzü var. Bu da gökyüzünde kuşlar kadar özgür olmak ve adrenalinin iliklerinize kadar işlenmesi anlamına geliyor. İşte bu sayımızda da yine en ekstrem araçlar arasında yer alan planörden bahsedeceğiz ve sizleri yine nefes nefese bırakmak istiyoruz! Hazır mısınız? Buyurun o halde...

Sabit kanatlı hava taşıtı

Planör, Fransızca 'planeur', yani 'süzülerek uçmak' sözcüğünden geliyor. Üzerinde hiçbir güç kaynağı olmadan uçabilen sabit kanatlı hava taşıtı olarak ifade edilebilir. Günümüzde bazı planörlerin motorlu modellerinin de olduğunu biliyoruz.

“

Belli bir yükseklikte çekici ile bağlantısını koparıp atmosferdeki hava akımlarından yararlanarak uçuşunu gerçekleştirir.

”

Planörlerde kokpit, tek veya çift kişilik olabiliyor. Vinç sistemiyle ya da bir uçağın çekmesiyle havalanırlar. Belli bir yükseklikte çekici ile bağlantısını koparıp atmosferdeki hava akımlarından yararlanarak uçuşunu gerçekleştirir. Özellikle düzenlenen yarışmalarda amaç, en kısa zamanda en uzun yolu kat etmektir.

'Küçük Fedakarlıklar Yapılmalıdır!'

Planörün mucidi 1896 yılında bir deneme uçuşu esnasında düşerek ölen Otto Lilienthal'dır. Otto Lilienthal kimdir, isterseniz bugün bu havacılık faaliyetinin günümüze kadar ulaşmasında emeği geçtiği için kısaca tanıyalım. Alman Otto Lilienthal, 1848 yılında doğmuş bir maceraperest. Havacılık alanındaki öncü çalışmalarıyla tanınan Alman mucit; Potsdam'daki ticaret okulunu ve Berlin Ticaret Akademisi'ni bitirdikten sonra, kanat çırpan uçak modelleri ve kanatlı planörlerle deneyler yapmış.



Kuşların uçuşu üzerine yazdığı 'Uçma Sanatının Temelleri: Kuş Uçuşu' adlı kitap ve uçan makineler hakkındaki makaleleri havacılık alanındaki temel çalışmalar olarak tanındı. Lichterfelde yakınlarındaki yapay bir tepeden, kendisinin tasarladığı tek ve çift kanatlı planörlerle ikibinden çok uçuş gerçekleştirdi. 9 Ağustos 1896'daki bir uçuşunda, planörünün, Almanya'da Rhinow yakınlarında bulunan Stölln'de 17 m yükseklikten düşerek yere çakılması sonucu omurgasını kırdı; ertesi gün de hayatını kaybetti. Mucidin son sözleri "Küçük fedakarlıklar yapılmalıdır!" olduğu tarihe geçmiş. Yaptığı işe tutkuyla bağlı olan Otto Lilienthal'ın son sözlerinin nasıl bir bilinçle değerlendirilmesi gerektiğini siz havacıların takdirine bırakıyoruz...

Wright Kardeşler'e ilham vermiş

Bu arada Lilienthal'ın çalışmaları, Wright Kardeşler tarafından yakından takip ediliyordu. Daha sonraları, insanlı uçuş konusundaki çalışmaları için Lilienthal'ın önemli bir motivasyon ve ilham kaynağı olduğunu belirtmişlerdir. Ancak Wright Kardeşler, iki mevsimlik planörcülüğün sona ermesiyle Lilienthal'ın havacılık bilgisini bırakmış, kendi inşa ettikleri rüzgâr tüneline kendi verilerini elde etmeye yönelmişlerdir.

Türkiye'de planörlüğün öncüsü... THK

Bugün planörcülük birçok ülkede sevilerek yapılan hava sporlarının başında gelmektedir. Türkiye'de de en eski hava sporlarından olan planör; Türkiye'de ilk olarak 1935 yılında Eskişehir'de Atatürk'ün direktifleriyle Türk Hava Kurumu'na (THK) bağlı bir Planör Uçuş Okulu açılmıştır.

Türk Hava Kurumu'nun planör eğitimlerine katılabilmek için 15 yaşını bitirmiş ve 16 yaşından gün almış olmak gerekiyor. Kurs

18 gün sürüyor. Hava koşullarına göre kurs süresi uzayabiliyor. Eğitim süresi boyunca 7 sorti uçuşu yapılıyor. THK İnönü Eğitim Merkezi'nde açılan kurslara başvuru yapabilmek ve eğitim tarihlerini öğrenebilmek için en yakın THK Şube Başkanlığı'na başvuruda bulunmak gerekiyor. (www.thk.org.tr)

Günümüzde kullanılmakta olan planörler; kontrplak ve fiberglas gibi çok hafif malzemelerden yapılmaktadır. Dar gövdesi planörün havayı kolayca yarmasını sağlıyor, kanatlarının ise kaldırma kuvvetinden daha fazla faydalanabilmek için ince ve uzun olarak tasarlandığını görüyoruz. Planörün motoru olmadığından kanat şekilleri havada kalmasına yardım ediyor.

Dünyada planör yarışmaları mesafe (en uzun mesafeye erişmek), zaman (en kısa sürede belirli bir mesafeye gidebilmek), irtifa (en yükseğe çıkabilmek) ve aerobasi alanlarında gerçekleştirilmektedir.

Harika bir zevk

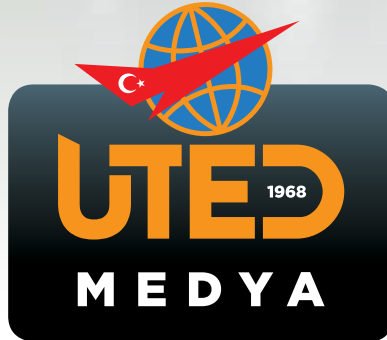
İsterseniz son sözü planör pilotu Faruk Oktay Özer'e verelim. Özer, Milliyet gazetesinde yer alan görüşlerinde havacılığın faydalı bir virüs gibi insanın kanına girdiğini söylüyor ve planörle ilgili hislerini şu sözlerle ifadelendiriyor: "Planörle uçarken planör ses yapmaz. Bir tek ısıklı sesi duyarsınız, kanatların tellerindeki ısıklı sesini duyarsınız. Kartal geçer mesela yanınızdan, size hayretle dönüp bakar. Harika bir zevk o tabii."

Kaynak:

- <https://tr.wikipedia.org>
- www.thk.org.tr
- www.milliyet.com.tr



SANAL DÜNYADA VE SOSYAL MEDYADA UTED'İ TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org

A J A N D A



Yazar: Doç.Dr. Ferhan Kuyucak Şengür
Yayınevi: Nisan Kitabevi

21. YÜZYILDA HAVAALANI İŞLETMECİLİĞİ

Bir havaalanı 24 saat yaşayan bir organizmadır. Havacılık operasyonlarının karmaşıklığının yanında; kesintisiz, zamanında ve emniyetli ve güvenli hizmet verme gereği her seviyedeki yönetimi, havalanları açısından daha da karmaşık hale getirmektedir. Günümüzün küresel ekonomik düzeninde havaalanlarının önemi ve faaliyetlerinin karmaşıklığı daha da artmaktadır. Bunun yanı sıra, tüm dünyada geçmişten günümüze büyük ölçüde kamu bakış açısı ile yönetilmiş bulunan havaalanları için işletmecilik anlayışı da değişmektedir. Havaalanı işletmeciliği günümüzde, kamu işletmeciliğinden, özel sektörün de yer aldığı kamu-özel işbirliği modellerine doğru evrilirken; endüstri ise, rekabetçi dinamiklerin hâkim olduğu bir yapıya dönüşmektedir. Bunların yanı sıra tüm dünyada dijitalleşmenin, bilgi teknolojilerinin ve diğer teknolojilerin baş döndürücü hızı ile dönüşen küresel bir iş anlayışı oluşmaktadır. 21. Yüzyılın havaalanları için, bu dinamikler bağlamında

yeni işletmecilik anlayışları şekillenmektedir. Kitabımızda havaalanı işletmeciliği, öncelikle geçmişten günümüze tarihsel bağlamında ele alınmış, buradan geleceğe yönelik öngörülere hareket edilmiştir. Bu bağlamda havaalanı kavramı, havaalanlarının etkileyen düzenlemeler ve düzenleyiciler, havaalanı işletmeciliğinin yönetsel, ekonomik ve müşteri boyutlarına yer verilmiştir. Gelecekte havaalanı tasarımına yön verecek eğilimler üzerinde durulmuş ve 21. Yüzyılın havaalanı işletmeciliği için fırsat ve mücadele alanları ayrıntılı ele alınmıştır. Türkçe'de alanının ilklerinden olan 21. Yüzyılda Havaalanı İşletmeciliği, okuyucu kitlesi olarak, sektör içerisinden olduğu kadar havacılığa ilgi duyan ve bu konudaki bilgi birikimini artırmak isteyenleri de hedeflemektedir. Bu nedenle gerekli yerlerde bazı temel bilgilere de yer verilmiştir. Bilimsel gelişimin, özellikle havacılık gibi uygulamalı bir alanda sektörel gelişmelerle paralel gittiği düşünüldüğünde, okuyucunun her türlü geri bildirimi kitabın geliştirilmesi açısından önemli ve değerlidir.

KİTAP



Yazar: İsmail Yavuz
Yayınevi: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

MUSTAFA KEMAL'İN UÇAKLARI TÜRKİYE'NİN UÇAK İMALAT TARİHİ

(1923-2012), 2013 yılında İş Bankası Kültür yayınlarından çıktı.
2018 yılında 9. Baskısını yaptı.

Bu çalışma; Cumhuriyet tarihimizde önemli bir yeri olan havacılık tarihimizi, 1925 yılında kurulan TOMTAŞ'tan, 1984 yılında temeli atılan en büyük Havacılık ve Uzay Sanayimiz TUSAŞ'a kadar uzanan tarihi incelemektedir. Türkiye'de ilk uçak fabrikası önce Kayseri'de aynı yıllarda Eskişehir'de, sonrasında Türk Hava Kurumu Etimesgut Uçak ve Gazi Uçak Motor Fabrikaları gibi devlet teşebbüsleri ile Türkiye'de ilk imal edilen Vecihi-XIV, MMV-1, NuD-36, THK-5A gibi uçakları içermektedir. Ayrıca ilk özel uçak imalat teşebbüsleri 1930'lu yıllarda Kadıköy'de Vecihi Faham Tayyare İnşaa Fabrikası, Beşiktaş'ta ve Yeşilköy'de Nuri Demirağ Uçak Fabrikaları ile ilgili bilgiler, Türkiye'de 1950 yılına kadar imal edilen toplamda yaklaşık 400 adede ulaşan çeşitli tipteki uçakların teknik özellikleri ve kronolojik sırası ile açıklanmaktadır. Ayrıca kitap, Vecihi Hürkuş, Selaaddin Reşit Alan, Nuri Demirağ, Ali Yıldız, Yavuz Kansu, Mehmet Kum, Şükrü Er gibi uçak yapmış veya yapımında çalışmış kahramanların yaptıklarını ve yaşantılarından kesitleri sunuyor.



BİRSEN TEZER

Tarih: 1 Mart 2019

Saat: 22.00

Yer: Kadıköy Sahne, İstanbul

İlk albümü Cihan'ı 2009 yılının temmuz ayında yayımlayan Birsen Tezer, uzun süredir sahnede de birlikte çalıştığı müzisyen arkadaşları Derin Bayhan (davul), Emre Tankal (elektrik gitar), Gürol Ağırbaş (bas gitar), Tunç Öndemir (akustik gitar) ile yola ikinci albümleri "İkinci Cihan" ile devam ediyor. Akın Eldes (elektrik gitar), Birol Ağırbaş (perküsyon), Bülent Ortaçgil (akustik gitar), Erkan Oğur (perdesiz gitar, kopuz), İlhan Şeşen (vokal), Özer Arkun (çello), Sibel Köse (vokal), Tarık Aslan (bendir, erbane) gibi değerli isimlerin de konuk müzisyen olarak yer aldığı 'İkinci Cihan' albümünde dokuz şarkı yer alıyor.



THE FREDDIE MERCURY SHOW

Tarih: 6 Mart 2019

Saat: 22.00

Yer: Dorock XL Beşiktaş, İstanbul

Efsanevi Rock grubu Queen'in efsanevi solisti Freddie Mercury, canlı performansı ile Dorock XL Beşiktaş'ta sahne alıyor. Ses, görüntü ve piyano becerileriyle Freddie Mercury'ye benzerliği izleyenlerde büyük etki bırakan solisti ile A Kind of Vision, 6 Mart Çarşamba günü İstanbullu müzikseverlere muhteşem bir canlı performans sunmaya hazırlanıyor.



ANADOLU'NUN RENKLERİ - BATURAY YARKIN TRİO

Tarih: 9 Mart 2019

Saat: 21.00

Yer: Borusan Müzik Evi, İstanbul

Baturay Yarkin, Anadolu'nun Renkleri projesinde dünyaca kabul görmüş caz müziğini titizlikle Anadolu müziği ile birleştirerek repertuvarındaki yapıtları caz üçlüsü ve Nağme Yarkin'ın İstanbul kemençesi için düzenledi. 2019'un ilk aylarında piyasaya çıkması planlanan kayıt çalışması Anadolu'nun Renkleri bu konserde Borusan Müzik Evi'nde dinleyicilere sunulacak.



ALEX SKOLNICK TRİO - EUROPEAN CONUNDRUM TOUR

Tarih: 14 Mart 2019

Saat: 20.30

Yer: Zorlu PSM Studio, İstanbul

Testament grubundan tanıdığımız Alex Skolnick; Matt Zebrovski ve Nathan Peck'in hard rock ve heavy metal klasiklerini, caz formunda yeniden yorumladıkları projeleri Alex Skolnick Trio ile 14 Mart'ta Zorlu PSM'de! Testament ile tanıdığımız efsane gitarist Alex Skolnick'in de içinde bulunduğu Amerikan caz müziği üçlüsü 'The Alex Skolnick Trio', davulda Matt Zebrovski baslarda ise Nathan Peck'ten oluşuyor. Başarılı üçlü, hard rock ve heavy metal klasiklerini yeniden yorumladıkları özgün caz performanslarıyla biliniyor.

A J A N D A

SİNEMA

ASLA GÖZLERİNİ KAÇIRMA



Aile

Yönetmen: Florian Henckel von Donnersmarck

Oyuncular: Tom Schilling, Sebastian Koch, Paula Beer, Saskia Rosendahl, Oliver Masucci

Gerçek olaylardan esinlenen filmde, Kurt ve Ellie üniversitede tanışır tanışmaz birbirlerine aşık olurlar. Ellie'nin babası, Profesör Seeband kızının erkek arkadaş seçiminden

memnun değildir ve bu ilişkinin bitmesi için elinden geleni yapmaya hazırdır. Fakat bilmedikleri şey, Kurt ile Seeband'ın yaşamlarının zaten yıllar önce Profesör'ün işlediği korkunç bir suç nedeniyle bağlantılı olduğudur. Kurt, ne kadar sanatına odaklanmak istese de, Nazi rejimi altında geçen çocukluğunun ve komünizmin gölgesinde kalan gençliğinin yarattığı travmalardan kurtulmak kolay olmayacaktır.

BİR AŞK İKİ HAYAT



Aşk-Dram

Yönetmen: Ali Bilgin

Oyuncular: Bergüzar Korel, Engin Akyürek, Ipek Bilgin, Serhat Parıl, Merve Dizdar, Osman Sonant

Engin Akyürek'in yönetmen Umut'a, Bergüzar Korel'in ise mimar Deniz karakterine hayat verdiği filmde, Umut'un kaderini o gece vereceği karar değiştirecek. Köpeğini dışarı çıkarmak ile evde kalmak arasında

bir tercih yapması gereken Umut, aşk ve hayatın sonsuz seçenekleri arasına hangisinin doğru olduğunu bilmeden adım atacak. Biri karşısına hayatının aşkını çıkarırken, diğeri ise onu fırtınalı günlere savuracak.

ORGANİZE İŞLER: SAZAN SARMALI



Komedi

Yönetmen: Yılmaz Erdoğan

Oyuncular: Yılmaz

Erdoğan, Kıvanç Tatlıtuğ, Ezgi Mola, Bensu Soral, Rıza Kocaoğlu, Okan Çabalar, Güven Kıraç, Ahmet Mümtaz Taylan, Ersin Korkut, Erdem Baş

İstanbul şehrinde Organize İşler tam gaz devam etmektedir. Sazanlar yem peşinde, oltalar Asım Noyan ve

ekibinin elinde, daha büyük balıklar ise bu ekibin peşindedir. Dönen dolaplar içinde saflar, temizler, kirliler iç içedir. Ve bu sefer darbe hiç beklenmedik yerden gelir: Asım'ın biricik kızı Nazlı dolandırılır. Dolandırıcılar kralının kızı dolandırılır ise ne olur? Nazlı babasını organize işlerden caydırmak isterken, kendisi mi sazan sarmalına takılmıştır? Gerçeğin tipi bozuk olduğunda, insanlara yakışıklı yalanlar mı lazım olur?

LORO



Dram-Biyografi

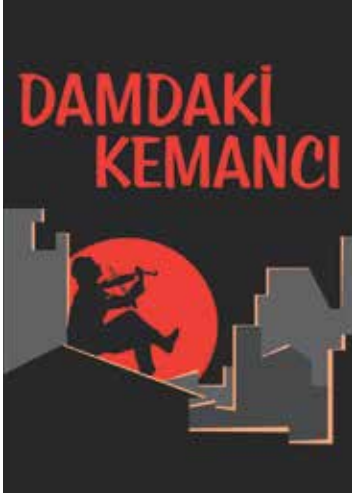
Yönetmen: Paolo Sorrentino

Oyuncular: Toni Servillo, Elena Sofia Ricci, Riccardo Scamarcio, Kasia Smutniak

Paolo Sorrentino'nun yönetmen koltuğuna oturduğu Loro, skandallarıyla anılan İtalya eski başbakanı Silvio Berlusconi'nin hayatına göz atıyor. Sorrentino, Loro'da ünlü siyasetçinin hem özel hayatına dokunuyor hem de İtalyan siyasetini

hicvediyor. Siyasi kariyerinin yanı sıra ülkesinin en zengin kişilerinden biri olan Berlusconi'nin portresini çizerken çok konuşulan skandalların perde arkasına da bakıyor.

DAMDAKİ KEMANCI



Tarih: 29 Mart 2019
Saat: 20.30
Yer: Zorlu PSM / İstanbul
Yazar: Joseph Stein
Yönetmen: Mehmet Ergen
Oyuncular: Alican Altun, Anıl Altınöz, Aysan Sümercan, Ayşe Nur Köksal

Uzun süren provaların sonunda, yaklaşık 50 sanatçı ve canlı orkestra Damdaki Kemancı için aynı sahnede buluşuyor. Oyuncuların en az 300

kostümle izleyicileri büyülediği projede, olaylar Rusya'da, 1905'de buhranlı Çarlık döneminde, gelenek ve devrim arasında sıkıştırılmış olan küçük bir köy yerleşimi Anatevka'da geçiyor. Kişisel ve siyasal çatışmalar, hem Sütçü Tevye ve ailesini, hem de köyün yerlilerini derinden etkiliyor. Damdaki Kemancı, Broadway'de ilk kez 1964 yılında sahneye kondu ve aralıksız 8 yıl boyunca sahnelendi. 1971 yılında ise çekilen filmiyle sinema tarihine de adını yazdırdı. Ülkemizde ilk kez 1969 yılında sahnelenen Damdaki Kemancı, Cüneyt Gökçer'in başrolünde olduğu yapımla, yaklaşık 20 yıl sanatseverlerle buluştu.

İYİ KÖTÜ ÇİRKİN



Tarih: 23 Mart 2019
Saat: 20.30
Yer: Mall of İstanbul MOI Sahne, İstanbul
Yazar: Eray Yasin Işık
Yönetmen: Ahmet Burak Bacınoğlu
Oyuncular: Ersin Korkut, Hakan Bulut, Erdem Baş, Eray Yasin Işık

Ersin Korkut, Erdem Baş, Hakan Bulut ve Eray Yasin Işık'ın başrollerini paylaştığı iki perdelik oyun, insanın dünyanın iyilikle

yaşanması bir yer haline geleceğini bildiği halde kötülüğe neden engel olamadığının, kötü insanların iyi niyetleri neden suistimal ettiğini günlük yaşamımızdan karşımıza çıkan olaylar örgüsüyle seyirciyle ulaştırıyor. 'İyi Kötü Çirkin', güldürürken düşündürürken, düşündürürken güldüren hikâyesiyle, Ersin Korkut, Erdem Baş, Hakan Bulut ve Eray Yasin Işık'ın performansı ile tiyatro seyircisine keyifli bir sanat zamanı yaşıyor.

OCAK'TA BAHAR



Tarih: Mart 2019
Saat: 20.30
Yer: Harbiye Muhsin Ertuğrul Sahnesi / Kağıthane Sadabat Sahnesi / Ümraniye Sahnesi
Yazar: Duşan Kovaçević
Çeviri: Bilge Emin
Yönetmen: M. Nurullah Tuncer
Oyuncular: Alp Tuğhan Taş, Aslı Nimet Altay, Aslı Şahin

İkinci Dünya Savaşı sırasında Yugoslavya'da büyük bir değişim başlar. 1940 yılından sonra kapalı kapılar ardında yaşanan açlık ve yokluk içinde umudun ve sevginin hikâyesi işlenir. Savaşın yarattığı güç dengesinde sömürünün ve manipülasyonların yerini sorgularken çok kültürlülüğün yaşandığı bu topraklarda kardeşin kardeşi öldürmesine tanık oluruz. 'Ocakta Bahar' adıyla yazılan oyun 1995 yılında Emir Kusturica tarafından Undergrand (Yeraltı) ismiyle filme çekilmiştir.

YALNIZLAR KULÜBÜ



Tarih: 15 Mart 2019
Saat: 20.30
Yer: Toy İstanbul, İstanbul
Yazar ve Yönetmen: Sami Berat Marçalı
Oyuncular: Kaya Akkaya, Devin Özgür Çınar, Olgu Baran Kubilay, Umut Kurt, Ceren Taşçı,

Şimdi, ve derin bir nefes alın. Ve bırakın. Hadi, hep beraber!" Hayat

ritmini bul! Her şeyden çok sıkıldın. Hiçbir şeye yeterince dürüst olamıyorsun. Aynaya bakıyorsun, gördüğün tek şey yapayalnız bir sen. Yaşamının anlamını kaybettin. Yaşamın hiçbir amacı yok senin için. İşte; "Hayat ritmini bul" seni bekliyor o zaman. Hayat ritmin mi kayboldu? Ya da hayatına ritim mi katman gerek? On hafta. Haftada iki dersten toplam yirmi ders. Sonra her şey çok daha güzel olacak.



EŞİTLİK

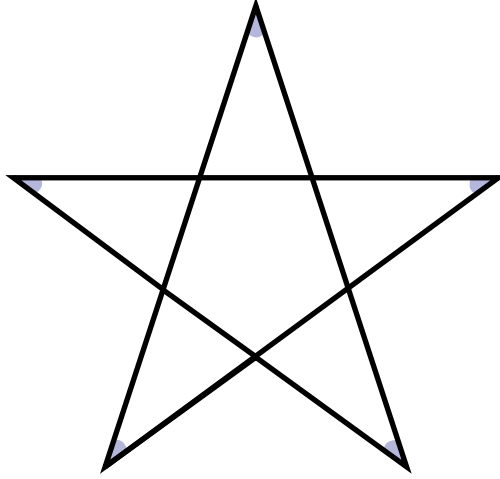
$$10,5 + 10,5 = 210 \text{ ise;}$$

$$A+B=231$$

eşitliğini sağlayan işlem nedir?

BULALIM

Aşağıdaki yıldızın iç açıları toplamı nedir?



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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI

Hasan ARSLAN, Sait Akın KARACAY, Hasan Anıl ORAL

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

YANIT

1. $99/99 + 99$
2. $9 \times 9 + 9 + 9 + 9/9$

2

YANIT

1. 7 numaralı daireyi 2'nin soluna getirin.
2. 10 numaralı daireyi 3'ün sağına getirin.
3. En alta 1 numaralı daireyi yerleştirin.

Her zaman
Yanınızdayız
Her yerde



Uzman kadromuz ve güçlü envanterimizle AOG ekiplerimiz müşterilerimize komponent, yedek parça, sarf malzeme satışı, kiralama ve takas ihtiyaçları için 7/24 kaliteli ve hızlı hizmet vermekte.

Dünyanın dört bir yanında yüksek güvenilirlik ve hizmet anlayışımızla komponent yedek destek hizmeti vermekteyiz. Uygulamada olan web portalımız, müşterilerimizin ihtiyaç duyabileceği tüm gerekli bilgi ve desteğe 7/24 ulaşımını mümkün kılmaktadır.

 www.turkishtechnic.com

 Turkish_Technic

 Turkish_Technic

TURKISHTECHNIC.COM



**TURKISH
TECHNIC**

A STAR ALLIANCE MEMBER



MİSAFİRLİK ÇOK DAHA FAZLASI

Sizi bulutların ötesine çıkaran benzersiz Business Class deneyimimizin sırrı, yaptığımız her işin kalbinde dünyaca ünlü misafirperverliğimizin bulunmasında saklı.



TURKISH AIRLINES

turkishairlines.com