

2146-6394

UTED

43. YIL

MART 2020 / SAYI: 379

www.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGISI

SAFETY
COMES FIRST
ÖNCE
EMNİYET



ACIMIZ BÜYÜK,
YÜREĞİMİZ BURUK



UTED'DE GENEL KURUL HEYECANI

8 Mart 2020 Pazar, Saat 11:00, Maltepe Elite World Asia Hotel



**ACIMIZ BÜYÜK,
YÜREĞİMİZ BURUK**





Kıymetli dostlar,

Acımız büyük, yüreğimiz buruk...

Suriye'nin İdlib bölgesinde bulunan askeri güçlerimize rejim unsurları tarafından düzenlenen hain saldırı sonucu kahraman askerlerimizin şehit olduğunu ve yaralandığını derin bir üzüntü ile öğrenmiş bulunuyoruz.

Aziz şehitlerimize Allah'tan rahmet; ailelerine, Türk Silahlı Kuvvetlerine ve milletimize başsağlığı, yaralı askerlerimize acil şifalar dileriz.

Acımız büyük ama millet olarak **tek yürek, tek yumruk olacağız** ve **düşmana korku salacağız**.

Rabbimiz, kahraman **Mehmetçiğimizi korusun** ve her mücadelesinde **Şanlı Ordumuzu muzaffer etsin** inşallah...

Değerli meslektaşlarım,

5 Şubat 2020 tarihinde Sabiha Gökçen Havalimanı'nda Pegasus Havalolu'muza ait bir uçağımız iniş esnasında kaza yapmıştı. Kazada hayatını kaybedenlere Yüce Allah'tan rahmet, yaralı olarak kurtulan vatandaşlarımıza da acil şifalar dileriz.

Bu olayla ilgili-ilgisiz kişilerin meydana gelen kaza hakkında ulusal haber kanallarına açıklama yaptığına tanıklık ettik. Bu açıklamaları yapanların **hem mesleki bilgilerinin yetersiz olduğunu** hem de **havacılık mevzuatı ile ilgili bilgi eksikleri** olduğunu gördük.

Kazanın oluş şekli veya arızaların yönetimi ile ilgili güncel olmayan bilgilerle kamuoyuna açıklamalar yapılmıştır. Bu süreçte, havayolu operatörlerimize ve havacılık profesyonellerine ihanet edilmiş ve zarar verilmiştir. **Havacılık emekçileri olarak; sadece uçuş emniyeti ve sivil havacılığımızın gelişmesi için çalışmaya devam edeceğiz.** Her koşulda ve şartta uçuş emniyetine bağlı çalışmak bizim mesleki etiğimizin bir gerekliliğidir.

Havacılık kurallarının kesin olduğu hepimiz tarafından bilinmektedir. Ayrıca, havacılık sektörünün kuruluşları da sivil havacılık otoriteleri tarafından sürekli gözetim altında tutulmaktadır. **Tüm bakım yönetimi ve uygulamalarına ait süreçler** onaylanmakta ve ilgili tüm kayıtları da izlenmektedir. Bu incelemeler de **sivil havacılık otoriteleri tarafından yapılmaktadır.**

Tüm ilgilileri ve ulusal basın kuruluşlarımızı daha duyarlı davranmaya davet ediyoruz...

Sevgili meslektaşlarım,

Yaklaşık beş yıl önce dernek yönetimine aday olduk. Seçimde oy kullanacak üye listelerinin bile bize verilmediği **anti demokratik şartlarda yarıştık ve seçimi kazandık.**

Yönetimlerimiz süresince **'gelenekten geleceğe bağ kurma'** temasıyla çalıştık. Sektörel hafızamızı geliştirdik. Mesleğimize ve onun tek temsilcisi olan derneğimize olan ilgiyi yeniden canlandırdık. İki dönem bizimle yönetim ve denetim kurullarımızda görev alan özveri ile çalışan ve emek veren tüm arkadaşlarıma bir kez daha teşekkür ederim.

'Gelenekten geleceğe bağ kurma' çalışmalarımız daha bitmedi. Tüzüğümüzde gerekli değişiklikleri yapacağız ve bu bağı kalıcı hale getireceğiz. **Herkesin doğrusu kendisini** bağlamaktadır. Ama **küçük hesaplarla bu kuruma zarar veren veya vefasızlık edenlerle** de her ortamda **hesaplaşırız. Tüm ilgililere de tüm yaşananları aktarırız.**

Mesleğimiz için yeni söylemlere ve geleceğimizle ilgili de yenilikçi düşüncelere ihtiyacımız olduğunu belirtmek isterim. Hepimiz, derneğimiz için gerekli olan paylaşma, dayanışma, gönüllülük, toplum hizmeti, vefa, kuruma sahip çıkma duyarlılığını göstermeliyiz.

Geçen beş yıllık süreçte; mesleğimiz ve sektörümüzün geleceği ile ilgili de **'çözüm odaklı'** bir duruş sergiledik. Lisanslandırma süreci ile ilgili yapılan iyileştirme çalışmalarının lokomotifleri olduk. Bu **'vizyoner'** yaklaşımımızı sürdüreceğiz. Sivil havacılığımızın otoritesi SHGM'den, yapılan ortak çalışmaların alanının genişletilmesini ve tüm uçuşa elverişlilik süreçlerini kapsamasını talep edeceğiz.

Özellikle de sektörümüzün nitelikli **insan kaynağının temini** ve sürekliliğinin sağlanması hususunda **önyargılarımızdan arınmalı, somut kavramlarla düşünmeli ve akılcı hareket etmeliyiz.**

Genel kurulumuzun bu yaklaşımla geçmesini ve camiamıza hayırlı olmasını dilerim.

Meslektaşlarıma ve sivil havacılığımızın tüm paydaşlarına görevlerinde kolaylıklar ve emniyetli çalışmalar dilerim.

Saygılarımla...



Necdet Aksoy

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı





17 DUYURU !

Derneğimizin 22 Şubat 2020 Cumartesi günü Saat 11:00'da Bakırköy'de bulunan dernek merkezimizde yapılacağı duyurulan Olağan Genel Kurul Toplantısı, yeterli üye çoğunluğu sağlanamadığından ertelenmiştir. Genel kurul toplantımız, toplantı çağrısı ile tüm üyelerimize duyurulduğu üzere çoğunluk aranmaksızın 8 Mart 2020 Pazar günü saat 11:00'da Maltepe'de bulunan Elite World Asia Hotel'de gerçekleştirilecektir.

Üyelerimizi ve tüm ilgilileri
Genel Kurulumuza davet ediyoruz.

UTED Yönetim Kurulu

20 MESLEKTE 44 YILDIR DİNMEYEN HEYECAN... AHMET GÜNGÖR

Ömrünün üçte ikisini uçak teknisyenliğinde geçiren Ahmet Güngör, 23 yıldır da kesintisiz olarak Teknik Kalite ve Emniyet Denetçisi olarak işlerin kusursuz yürütmesi için çalışıyor. En büyük düsturu 'empati' olan Güngör'ün 44 yıllık iş yaşamı, aynı coşku ve aynı yaklaşımla devam ediyor.



26 UÇAK BAKIMINDA EMNİYET İLİŞKİLİ VERİMLİLİK

Havacılıkta bakım ve emniyet ilişkisini doğru konumlandırmak ve uçak bakım emniyetini iyi bir duruma getirmek için uygulanan iyileştirmeler verimliliğe de katkı sağlayacaktır.

İÇİNDEKİLER



54 İSTANBUL'DA BİR POLONYA KÖYÜ... POLONEZKÖY

Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul'un kuzeyinde Lehler için 1842 yılında inşa ettirdiği Polonezköy, sessiz, sakin ve yemyeşil doğası ile bugün halen köy yaşantısının devam ettirilmeye çalışıldığı, 'Tabiat Parkı' özelliklerini de sonuna kadar korumaya devam eden bir belde konumunda.

06	HAVACILIK TARİHİNDE MART	38	PERFORMANS
08	GÜNDEM	40	HAVA TRAFİK
12	HABER	42	HAVACILIK İLETİŞİM
17	UTED GENEL KURULU	44	RAPOR
20	İÇİMİZDEN BİRİ	46	GÖKYÜZÜ
26	ANALİZ	50	SOSYAL SORUMLULUK
28	BİR KAZA ANALİZİ	52	KİŞİSEL GELİŞİM
32	TEKNİK	54	GEZİ
34	İNCELEME	58	SPORTİF
36	KRİTİK	62	İŞ SAĞLIĞI
		64	AJANDA
		66	BİL BAKALIM

UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 2146-6340 MART 2020 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 AKGÜL,
Yüksel BOZKURT, Handan DİKER, Sevim BAKİ,
İsmet ŞAHİN, Alişan DEĞİRMENCİLER
Selim KONA, Beytullah AKKAYA, Aslıhan AYDEMİR,
Ersan YÜKSEL, Salih BOZKURT, Göksun GUNAL

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 2020

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



**UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarında
web sitemizden ulaşabilirsiniz.**

HAVACILIK TARİHİNDE 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; Jüpiter'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 kurbanlarından hostes Rona Altınay'ın anısına yapılan uçak şeklindeki mezar taşı

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.

➔ **4 MART 1966**

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

➔ **5 MART 1912**

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

➔ **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 MART 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.

SİVİL HAVACILIKTA YENİ STAJ BELGESİ



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve temsilciliklerinde zorunlu staj ve zorunlu olmayan staj yapacak öğrencilerin belirlenmesi ile staj sürecine ilişkin usul ve esasları belirlemek üzere PM-2019/6 sayılı genelge yayınlandı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan genelge, staj yapacak öğrencilerin belirlenmesi ile staj sürecine ilişkin usul ve esasları belirlemeyi amaçlıyor. Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve

Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında 4 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'ne ve 5 Haziran 1986 tarihli ve 3308 sayılı Mesleki Eğitim Kanunu'nun 3'üncü maddesi ve 25'inci maddelerine dayanılarak Genelge, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve temsilciliklerinde staj yapacak öğrenciler ile staj yapılan tüm birimleri kapsıyor.

shgm.gov.tr

EUROCONTROL'DEN GECİKMELERİ AZALTMAK İÇİN YENİ TEDBİRLER



Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (Eurocontrol), 2020 yılı yaz dönemi operasyonlarının daha iyi yönetilmesi ve özellikle yoğun bölgelerdeki gecikmeleri azaltmak üzere bir dizi tedbir uygulamaya geçirmeye hazırlanıyor. Eurocontrol Genel Müdürü Eamonn Brennan tarafından Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne gönderilen yazı ile yaz dönemi operasyonlarındaki gecikmelerin önüne geçilmesi için hazırlanan tedbirler hakkında diğer üye ülkeler ile birlikte ülkemize de bilgilendirme yapıldı. Avrupa Şebekesi'ndeki kapasite krizlerinin önüne geçmek amacı ile 2019 yılı yaz döneminde uygulanan tedbirlerin de katkısıyla en-route gecikmelerinin 2018 yılına oranla yüzde 9 oranında azaldığı belirtilen yazıda, 2020 yılı trafik artış

tahminlerinin düşük olacağı beklenmesine rağmen gecikme tedbirleri konusunda daha etkin bir operasyonel gelişim programı hazırlandığı ifade edildi. Aşamalı olarak gecikmeleri azaltılması ve böylece tedbirlerinden yapısal değişikliklere geçilmesi amacıyla oluşturan program kapsamında Avrupa şebekesinde uygulanacak olan operasyonel prosedürler sıralandı. Yaz dönemi gecikmelerinin önüne geçilebilmesi için üye ülkelerin tanıtılan tedbirlerin uygulanmasını desteklemeleri talep edilirken, uzun vadede ise WPG tavsiyeleri, AAS Geçiş Planı ve Komisyon'un hazırlamakta olduğu yeni SES paketinin önemi vurgulandı.

shgm.gov.tr



GÖKLERE YAZILAN 28 YILLIK BİR HİKAYE

28 yıllık bir gökyüzü hikayesi bu...
Birlikte uçmaktan onur duyduğumuz
105 milyon yolcumuzla yazdığımız bir hikaye.

Milyonlarca kez sevdiklerine kavuşmanın,
yeni yerler görmenin,
bambaşka kültürler keşfetmenin,
yeni umutların,
uçtuğumuz yüzlerce şehre güvenle ulaşmanın hikayesi...

1992'de başlayan bu hikayeyi birlikte yazdığımız
105 milyon yolcumuza milyonlarca kez teşekkür ederiz.



onurair.com



App Store
Google Play



/onurair

TÜRKİYE İLE UKRAYNA HAVACILIK ANLAŞMASI İMZALANDI



Türkiye ve Ukrayna arasında 20 Şubat 2020 tarihinde iki ülke arasındaki sivil havacılık ilişkilerini geliştirmek amacı ile sivil havacılık müzakereleri gerçekleştirildi. Sivil Havacılık Genel Müdürü Bahri Kesici ve Ukrayna Sivil Havacılık Otoritesi Kıdemli Başkan Yardımcısı Vekili Sergii Korshuk başkanlığında Ankara'da gerçekleştirilen görüşmelerde havayolu taşıyıcılarımızın süregelen frekans artışı talepleri ele alındı. Toplantı sonrasında imzalanan mutabakat Zaptı ile 164 yeni frekans hakkı ve 1 uçuş noktası elde edildi. Mutabakata göre frekans hakları İstanbul-Lviv

15'ten 28'e, İstanbul-Kherson 10'dan 21'e, İstanbul-Zaporizhya 14'ten 21'e, İstanbul-Vinnytsia 10'dan 14'e, İstanbul-Kharkiv 14'ten 28'e, İstanbul-Nikolayev 7'den 14'e, İstanbul-Ivano-Frankivsk 7'den 14'e, Dalaman-Kiev 7'den 10'a çıkarıldı. Frekans artışının yanı sıra Adana yeni uçuş noktası olarak eklendi ve Adana'dan Ukrayna'daki tüm tarifeli sefer noktalarına 7'şer frekans kazanım elde edildi. Buna ilaveten, frekans hakkı 28 olan İstanbul-Odessa seferleri de sınırsız oldu.

shgm.gov.tr

TSHA MART- NİSAN 2020 EĞİTİM TAKVİMİ BELİRLENDİ



Havacılık camiasına uluslararası standartlarda kaliteli eğitimler sunmak için yola çıkan Türk Sivil Havacılık Akademisi'nin (TSHA) 2020 yılı eğitim planlama çalışmaları kapsamında mart ve nisan aylarına ait eğitim takvimi belirlendi. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) sitesinde yer alan duyuruda, bahse konu eğitimler için eğitim takvimi, başvuru belgeleri ve gerekli bilgilere yer verildi. Eğitimlere katılmak isteyenlerin eğitim takvimini

inceledikten sonra katılmak istedikleri eğitim/eğitimler ile ilgili izlemeleri gereken adımlar hakkında bilgi veriliyor. Bu kapsamda, SHGM Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde Mart ve Nisan 2020 aylarında gerçekleştirilecek eğitimler için başvurular alınmaya başlanmış olup, başvuru ve eğitimler ile ilgili diğer sorular için tsha@shgm.gov.tr adresinden iletişime geçilmesi gerekiyor.

shgm.gov.tr

HAVALİMANLARINDA

14 MİLYON YOLCUYA HİZMET VERİLDİ



Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2020 yılının Ocak ayına ait hava yolu uçak, yolcu ve yük istatistiklerini açıkladı. Buna göre 2020 yılı Ocak ayında; havalimanlarına iniş-kalkış yapan uçak sayısı; iç hatlarda 67 bin 158, dış hatlarda ise 43 bin 473 oldu. Hizmet verilen toplam uçak trafiği üst geçişler ile birlikte 145 bin 72'ye ulaştı. Ocak ayında, Türkiye genelinde hizmet veren havalimanlarında iç hat yolcu trafiği 7 milyon 799 bin 42, dış hat yolcu trafiği 6 milyon 131 bin 774 oldu. Böylece söz konusu ayda direkt transit yolcular ile birlikte toplam yolcu trafiği 13

milyon 952 bin 310 olarak gerçekleşti. Havalimanları yük (kargo, posta ve bagaj) trafiği; Ocak ayında iç hatlarda 63 bin 247 ton, dış hatlarda 211 bin 696 ton olmak üzere toplam 274 bin 943 tona ulaştı. İstanbul Havalimanı'nda Ocak ayında iniş-kalkış yapan uçak trafiği iç hatlarda 8 bin 370, dış hatlarda 26 bin 719 olmak üzere toplamda 35 bin 89 oldu. Yolcu trafiği ise iç hatlarda 1 milyon 263 bin 808, dış hatlarda 4 milyon 12 bin 452 olmak üzere toplamda 5 milyon 276 bin 260 olarak gerçekleşti.

dhmi.gov.tr

PILOTAJ EĞİTİMİ SINAV TALİMATI YAYINLANDI



Pilotaj Eğitimi Teorik Bilgi Sınav Talimatı (SHT-1TBS), 10 Şubat'ta yayınlandı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından yayınlanan talimat, ilk defa uçak, helikopter, çok hafif hava aracı ve balon pilot lisansı veya aletli uçuş yetkisi alacak, mevcut pilot lisansını bir üst lisans türüne yükseltecek, diğer ülkelerin sivil havacılık otoriteleri tarafından Şikago Sözleşmesi'nin Personel Lisanslandırma konulu Ek-1'ine göre düzenlenmiş lisanslarını Avrupa Komisyonu tarafından regülasyonla yayınlanan Ek 1 düzenlemesi (Part-FCL) lisansına dönüştürecek veya validasyon belgesi alacak adayların, girecekleri teorik bilgi sınavlarına

ilişkin esas ve usuller ile sınırlamaları belirliyor. SHT-1 TBS Talimatı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden eğitim yetkisi almış Onaylı Eğitim Organizasyonları ile bunların yönetici personelini ve bu organizasyonlarda eğitim alarak lisans veya yetki almak için başvuruda bulunan adaylar ile diğer ülkelerin sivil havacılık organizasyonları tarafından Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) Ek-1'e göre düzenlenmiş lisanslarını Part FCL'e uygun hale dönüştürmek veya validasyon belgesi almak isteyen adayları kapsıyor.

shgm.gov.tr

THY, AVRUPA'NIN EN FAZLA UÇUŞ YAPAN ÜÇÜNCÜ ŞİRKETİ



Uçuş ağını her geçen gün genişleten ve Afrika Kıtası'nda yer alan Ekvator Ginesi'nin başkenti Malabo'ya 7 Şubat itibarıyla tarifeli seferler başlamasıyla uçuş ağına 319'uncu destinasyonunu ekleyen Türk Hava Yolları, Avrupa Hava Seyrüsefer Teşkilatı (Eurocontrol) tarafından yayınlanan 2019 Yılı Endüstri Raporu'na göre günlük bin 331 uçuşla Avrupa'da en fazla uçuş gerçekleştiren üçüncü havayolu şirketi oldu. 2013 yılından bu yana en düşük büyüme oranının olduğu belirtilen raporda, Avrupa hava trafiğine en fazla katkı yapan havayolları ve havaalanlarını açıkladı. Buna göre; bugün 354 yolcu ve kargo uçağı filosu ile 50 yurtiçi, 270 uluslararası olmak

üzere dünyanın 127 ülkesindeki 319 noktaya uçan THY, Avrupa'da ilk üçe girdi. Rapora göre Avrupa'daki uçuşlar yüzde 0.8 oranında artış gösterirken; 2019 yılında günlük bazda Avrupa uçuşlarında en fazla katkı yapan ülkeler arasında İspanya, İtalya ve Türkiye ilk sıralarda yer aldı. Avrupa'da en fazla uçuş gerçekleştiren havayolları içinde THY, günlük bin 331 uçuşla en fazla uçuş gerçekleştiren üçüncü havayolu oldu. Ryan Air günlük 2 bin 212 uçuşla birinci, Lufthansa bin 470 uçuş ile ikinci sırada yer alırken, üçüncü sırada yer alan THY'yi günlük 946 uçuşla Air France ve günlük 812 uçuş ile SAS takip etti.

shgm.gov.tr

ANTALYA HAVALİMANI, AVRUPA'DAKİ UÇUŞLARDA İKİNCİ

Avrupa Hava Seyrüsefer Teşkilatı tarafından yayınlanan 2019 Yılı Endüstri Raporu'nda, turizmde dünyanın en çok turist ağırlayan kentleri arasında olan ve her geçen yıl turist sayısı artan Antalya'nın havalimanı da uçuş trafiğine günlük 46 uçuş eklemesiyle, Avrupa hava trafiğine en fazla uçuş ekleyen ikinci havalimanı oldu. Viyana Havalimanı günlük trafiğine 69 uçuş ekleyerek günlük 772 uçuş trafiği ile ilk sırada yer alırken, Antalya Havalimanı günlük 556 uçuşla ikinci sırada yer aldı. Nisan ayında açılan İstanbul Havalimanı, uçuş trafiğini 9 ay içinde günlük 994'e uçuşa yükselterek Avrupa'nın en yoğun 10 havalimanı içine sekizinci sıradan girdi. Eurocontrol'ün verilerine göre 2019 yılında Avrupa havalimanlarından yapılan uçuşların yüzde 27'si gecikmeli olarak gerçekleşti ve yıl boyunca toplam 24 milyon dakika gecikme yaşandı. Antalya, İstanbul ve İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanları gibi Türkiye'deki yoğun havalimanları, gecikmeler açısından Avrupa'daki en yoğun havaalanlarına kıyasla çok daha iyi bir performans gösterdi. 15 dakikadan fazla gecikme yaşanan uçuşlar İstanbul Havalimanı'ndaki uçuşların yüzde 27'sini, Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki uçuşların yüzde 16'sını ve Antalya Havalimanı'ndakilerin yüzde 25'ini oluşturduğu raporda yer verildi.

dha.com.tr



AVRUPA'DA UÇUŞ TRAFİĞİNE CORONA VİRÜS FRENİ



Dünyada corona virüs alarmı devam ederken, Avrupa Hava Seyrüsefer Teşkilatı'nın (Eurocontrol) raporuna göre geçtiğimiz ay virüsün etkisiyle uçuş trafiği Avrupa'da yüzde 0.4 azaldı. Raporda, corona virüsü etkisiyle yaşanan uçuş trafiğindeki düşmenin şubat ayında da devam edebileceği belirtildi. Ocak ayı istatistiklerine göre; Avrupa Şebekesi'ndeki uçuş trafiği yüzde 0.4 azaldı. Raporda, corona virüsü etkisiyle yaşanan uçuş trafiğindeki düşmenin şubat ayında da devam edebileceği belirtildi. Eurocontrol raporunda, ocak ayındaki gecikme oranlarının yüzde

26 oranda azaldığı ancak ATFM (Hava Trafik Akış Yönetimi) kaynaklı gecikmelerde yüzde 15,3 artış yaşandığı ifade edildi. Bu gecikmelerin yüzde 28,6'lık bölümü En-route gecikmelerinden kaynaklanırken yüzde 2,6'lık dilimini artan havaalanı gecikmeleri oluşturdu. Raporda Lizbon, Amsterdam, Londra, Viyana, Paris, Madrid, Frankfurt Havalimanları gibi en fazla gecikme yaşanan 10 havaalanının gösterildiği listede Türkiye'den herhangi bir havalimanı yer almadı.

dha.com.tr

'KÜRESEL HAVACILIK SEKTÖRÜ ILIMLI BÜYÜYECEK'



SunExpress Üst Yöneticisi (CEO) Jens Bischof, küresel havacılık endüstrisindeki büyümenin şu anda tahmin edilmesinin zor olduğunu belirterek, "2020'nin başında, koronavirüsü ve diğer şeylerin sektöre büyük etkilerini görüyoruz. Uluslararası büyük havayolu şirketlerine bakarsak, kapasite önemli ölçüde azaldı. Hava yollarının çoğu zaten Çin anakarasına olan uzun mesafeli seferleri durdurdu. Bu nedenle, virüsün, sektörün finansal sonuçlarına etkisi ağır olacaktır. Bu da sektördeki büyümeyi öngörmeyi gerçekten zorlaştırıyor. Ancak, sektördeki büyümenin önceki yıllara kıyasla oldukça ılımlı olacağını söyleyebilirim" öngörüsünde bulundu. Bischof, Türk havacılık sektörüne genel olarak çok olumlu baktıklarını ve sektörün kapsam alanının

büyüdüğünü söyledi. Türk turizm endüstrisinin, 2016 yılından bu yana yaşanan krizlerden sonra büyük bir sıçrama gösterdiğini ifade eden Bischof, turizm sektörünün gelişimi konusunda iyimser olduğunu ve Türk havacılık sektöründe çok daha fazla büyüme olacağını dile getirdi. Bischof, temel koşullar sabit kalırsa, 2020'de Türkiye havacılığında rekor yılı göreceğine dikkati çekerek, "Türk turizminin 2020'de büyük bir rekor göreceğine inanıyorum. 2020'de gerçekten de Türk turizminde yerli ve uluslararası en fazla ziyaretçiyi göreceğimize inanıyorum. 2020'de Türk turizmindeki rakamların 50 milyonun çok üzerine çıkacağından oldukça eminim. Türkiye'deki olanaklar neredeyse sınırsız" dedi.

aa.com.tr

NEW YORK-LONDRA ARASINDA 5 SAATLİK REKOR UÇUŞ



İngiliz hava yolları British Airways (BA), Atlantik'i 5 saatten kısa sürede geçen ticari uçuş gerçekleştirdi ve sesten yavaş ticari uçuşlar için yeni bir rekor kırdı. British Airways'ın New York'ta John F. Kennedy Uluslararası Havaalanı'ndan kalkan uçağı, uçuşları ortalama 6 saat 13 dakika süren New York-Londra uçuşunu 4 saat 56 dakikada tamamlayarak Londra'da bulunan Heathrow Havalimanı'na indi. Küresel uçuşları takip eden Flightradar24'e göre; bu, New York ile Londra arasında sesten

yavaş ticari uçuşlar için yeni bir rekor olarak nitelendirildi. Daha önceki rekor, iki şehir arasını 5 saat 13 dakikada alan Norveç hava yolları Norwegian Air uçağına aitti. BA da Boeing 747 uçağıyla yapılan seferin süresini doğrularken, şirket için güvenliğin hızdan önce geldiği vurgulandı. Uçuşları 2003 yılında durdurulan sesten hızlı Concorde uçakları, Atlantik'i 3 saatten biraz fazla sürede geçiyordu.

star.com.tr

İLK SİVİL HAVACILIK AMAÇLI MİLLİ RADARDA SONA YAKLAŞILDI

Türkiye'nin ilk sivil havacılık amaçlı yaklaşım radar sistemi 'Milli Gözetim Radarı' (MGR), göreve hazırlanıyor. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'ndan yapılan açıklamaya göre, Gaziantep Havalimanı'nda kule ve radar binası inşaatı biten MGR, test aşamasının ardından hizmete girecek. MGR, tam yedekleme özelliğine sahip birincil gözetleme radarı PSR ve ikincil gözlem radarı SSR'den oluşuyor. PSR radarı, S bantta çalışarak 112 kilometre menzile ve 8,5 kilometre azimut kapsama alanına sahip bulunuyor. SSR radarı da MODE-S desteği sağlıyor. Bu sayede, uçağın tescil işareti, mevkisi, irtifası ve hızı gibi bilgiler iletilabiliyor. Hareketli hedef takibi yapabilen algoritmaya sahip MGR, yağış konumunu ve yoğunluğunu da ölçebiliyor. Milli radarın TÜBİTAK Bilişim ve Bilgi Güvenliği İleri Teknolojiler Araştırma Merkezi (BİLGEM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü iş birliğinde geliştirildiğini ifade eden Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, milli imkanlarla hayata geçirdiğimiz Türkiye'nin ilk sivil havacılık amaçlı havaalanı yaklaşım radar sistemi MGR'nin test aşamaları tamamlandıktan sonra tam fonksiyonlu olarak DHMİ'ye teslim edileceğini söyledi ve ardından da hava trafik kontrol hizmetlerinde aktif olarak kullanılacağını kaydetti.

cnnturk.com



BOEING 737 MAX'TE YENİ BİR HATA DAHA



Geçtiğimiz yıllarda 2 ölümcül kazaya yol açan yazılım problemi ile gündeme gelen 737 serisinin son versiyonu Boeing 737 Max modelinde yeni bir sorun ortaya çıktı. BBC'de yer alan habere göre, Boeing 737 MAX'in yakıt tankında keşfedilen sorun güvenlik sorunu yaratabilecek büyüklükte. Haberde, uçağın kanat kısmında yer alan yakıt deposunda endüstriyel tabir ile 'yabancı madde enkazı' yani

metal talaş ve diğer malzemeler bulunduğu belirtildi. Söz konusu hatanın üretim aşamasında meydana gelen insan hatasından kaynaklandığı belirtiliyor. Birden fazla uçakta saptanan bu sorun ile ilgili açıklama yapan şirket yetkilileri ise bu durumun 737 MAX'in geri dönüşünü ertelemeyeceği iddiasında.

ntv.com.tr

PRIMA

Aircraft Maintenance/Spares

PRIMA AVIATION SERVICES INC.

CIVIL AVIATION AIRCRAFT / COMPONENT MAINTENANCE / REPAIR

ISTANBUL / ANTALYA

24 / 7

www.primaaviation.com
supply@primaaviation.com

+90 549 721 45 21

HAB'A 120 ŞİRKET BAŞVURDU



Ankara Uzak ve Havacılık İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nde (HAB) faaliyet göstermek üzere yaklaşık 120 şirketin başvuru yaptığı bildirildi. Ankara Uzak ve Havacılık İhtisas Organize Sanayi Bölgesi'nde çalışmalara hız verdiklerini belirten Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, HAB'ın 7,2 milyon metrekarelik alana yayılmasını planladıklarını söyledi. HAB'a yaklaşık 120 şirketin başvurduğuna işaret eden Demir, "Firmalarımız birer ikiye faaliyetlere başladı, bazıları tesislerini kurdu. Nihai noktaya ulaştığımızda 20 binin üzerinde

istihdam planlıyoruz. Havacılık ve uzay alanında bir ihtisas organize sanayi bölgesi olmasının yanı sıra burada bir ekosistem oluşacak. Burası, Türkiye'nin havacılık ve uzay anlamında, kalbinin atacağı bir nokta olacak" dedi. HAB'da bir teknoparkın da bulunduğu dikkati çeken Demir, modern üretim tekniklerinin sunulacağı bölgenin, bilimin ve teknolojinin merkezi olacağını aktardı. HAB'ın alt yapısının 2022'nin sonuna doğru bitirilmesi planlanırken, bölgede faaliyet gösteren bir firmanın da ihracata başladığı bilgisini de paylaştı.

milliyet.com.tr

HAVALİMANLARINDA 'SESSİZ TERMİNAL' DÖNEMİ



Havalimanlarında anons kirliliğinin son yıllarda giderek artması üzerine Devlet Hava Meydanları İşletmeleri (DHMİ) 'sessiz terminal' projesini başlattı. Havalimanlarında gürültü kirliliğine yol açan anonsların önüne geçmek amacıyla 'sessiz terminal' uygulamasına geçildi. Uygulamaya göre sadece kapı değişikliği gibi bazı anonslar yapılacaktır. Konuyla ilgili Twitter'dan açıklama yapan DHMİ Genel Müdürü Hüseyin Keskin, «Yolcuların uçağa kolaylıkla

erişimleri göz önünde bulundurularak anons kirliliğinin azaltılması adına, gerekli görülenler dışında anons yapılmayacak; söz konusu anonsların yerine Uçuş Bilgi Ekranları ile görsel iletişim sağlanacaktır» ifadelerine yer verdi. «Sessiz havalimanı» projesi, dünyanın birçok ülkesinde uygulanıyor. Herhangi bir aksaklığa sebebiyet vermemek için yolcuların bilgi ekranına duyarlı olmaları gerekiyor.

trthaber.com

DUYURU !

Derneğimizin 22 Şubat 2020 Cumartesi günü Saat 11:00'da Bakırköy'de bulunan dernek merkezimizde yapılacağı duyurulan Olağan Genel Kurul Toplantısı, yeterli üye çoğunluğu sağlanamadığından ertelenmiştir. Genel kurul toplantımız, toplantı çağrısı ile tüm üyelerimize duyurulduğu üzere çoğunluk aranmaksızın **8 Mart 2020 Pazar günü saat 11:00'da Maltepe'de bulunan Elite World Asia Hotel**'de gerçekleştirilecektir.

Üyelerimizi ve tüm ilgilileri Genel Kurulumuza davet ediyoruz.

UTED Yönetim Kurulu



08 .03. 2020



11:00



Elite World Asia Hotel



ATLASGLOBAL İFLAS BİLDİRDİ



Atlasjet Havayolları' markasının arkasındaki havacılık firması Atlasglobal'in iflas başvurusu yaptığı ve operasyonlarının durdurulduğu bildirildi. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından twitter'da yapılan açıklamada, "Atlasjet havayolları, operasyonlarını sürdüremediğinden iflas başvurusunda bulunmuş olup uçuşları durdurulmuştur" denildi. Bir süredir mali kriz yaşadığı bilinen yerli havayolu şirketi Atlasglobal (Atlasjet), kasım ayında yaptığı basın duyurusu ile 21 Aralık tarihine kadar

uçuşlarını durdurma kararı aldığını "Nakit akışımızdaki gerekli yapılandırma ve iyileştirmeyi sağlamak amacıyla, tüm uçuşları geçici süre ile durdurduk" şeklinde açıklamıştı. Açıklamada, 2019 yılı nisan ayı itibarıyla İstanbul Havalimanı'na geçişle birlikte lojistik ve operasyonel maliyetlerde yaşanan büyük artışın şirket açısından 2016/2017 kayıplarını yeterli sürede telafi etme imkanını ortadan kaldırdığı dile getirilmişti.

dunya.com

İSTANBUL HAVALİMANI, YOLCU ARTIŞINDA DÜNYA İKİNCİSİ



İstanbul Havalimanı, aralık ayında dünyada en fazla yolcuya ev sahipliği yapan 14'üncü ve yolcu sayısındaki yüzde 8,4'lük artışla da dünya genelinde en fazla gelişme kaydeden 2'nci havalimanı oldu. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SHGM) twitter hesabından 'Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) aralık ayı verilerine dayandırarak yaptığı açıklamada, "İstanbul Havalimanı, aralık ayında dünyada en fazla yolcuya ev sahipliği yapan 14'üncü havalimanı olurken, yolcu sayısındaki yüzde 8,4'lük artış ile de dünya genelinde

en fazla gelişme kaydeden 2'nci havalimanı oldu. Avrupa'nın en büyük 5 havalimanı içinde yolcusunu en çok arttıran İstanbul Havalimanı. Nisan 2019'da uçuşların başladığı İstanbul Havalimanı, ağustos itibarıyla 15'inci sıradan dünyanın en fazla yolcu taşıyan havalimanları listesine girmiştir. Ekim'de 12, Eylül'de 15, Kasım'da 11'inci sırada yer alarak, Atatürk Havalimanı'nın 2018'deki listedeki yerini muhafaza etmiştir" denildi.

airnewstimes.com

YURT DIŐINA DİREKT UÇUŞ KEYFİ



Biletlerimizi websitemizden, yetkili seyahat acentelerimizden veya çağrı merkezimizden temin edebilirsiniz.

☎ 44 44 737

39,99 €
'dan başlayan
fiyatlarla



Uçak teknisyenliğine 22 yaşında başlayan Ahmet Güngör, Bakırköy’de geçen çocukluğunda semalarda izlediği uçakların yanı başında bulunan Atatürk Havalimanı’na indiklerinde bir gün onların teknisyeni olacağını bilmiyordu belki ama yaşam; ona 44 yılı uçaklarla geçecek bir iş hayatı sundu. 28 yıl çalıştığı THY’de kendi isteğiyle emekli olduktan ve 48 saat emekli kaldıktan sonra, işe başladığı MNG Havayolları’nda da 15 yılı geride bırakmış ve hala Teknik Kalite ve Emniyet Denetçisi olarak bu görevini sürdürüyor. Ahmet Güngör ile uçak teknisyenliği mesleğindeki 44 yılını konuştuk...

MESLEKTE 44 YILDIR DİNMEYEN HEYECAN...

AHMET GÜNGÖR

“

Ömrünün üçte ikisini uçak teknisyenliğinde geçiren Ahmet Güngör, 23 yıldır da kesintisiz olarak Teknik Kalite ve Emniyet Denetçisi olarak işlerin kusursuz yürümesi için çalışıyor. En büyük düsturu 'empati' olan Güngör'ün 44 yıllık iş yaşamı, aynı coşku ve aynı yaklaşımla devam ediyor.

”

Nihat ÇELİK

Ahmet Bey, sizi tanıyabilir miyiz? Ahmet Güngör kimdir, kısaca sizi tanımak isteriz...

1954 Bakırköy doğumluyum. Sultanahmet Sanat Enstitüsü Makine Modelciliği Bölümü mezunuyum. Okulu bitirdikten bir, bir buçuk sene sonra, 1974 yılında askere gittim. Askerlik görevimi yaptıktan sonra, 1976 yılında THY Hidrolik Atölyesi'nde teknisyen olarak göreve başladım. Burada yaklaşık 18 yıl çalıştıktan sonra, rahmetli Cemil Kayahan tarafından bana tevdi edilen kalite departmanında denetçilik görevine başladım. 1997 tarihinden 2004 yılına kadar THY Teknik, Kalite Departmanı'nda denetçi görevini icra ettim. 2004 yılında MNG Havayolları'ndan Mehmet Eser aracılığıyla bir teklif aldım. 2004'ün mart ayında THY'den emekliliğimi istedim. Kalite Başkanı Ercihan Bayır, "Daha yapacak çok işimiz var, hemen karar verme, iyi düşün!" dese de, ben kararımı vermiştim ve ayrıldım. Cuma akşamı THY'den ayrılıp, pazartesi günü MNG'de işe başladım. 48 saatlik bir emeklilik sürecim oldu... :) Benim için de çok özel bir durum tabii, bunun esprisini yapmak da ayrıca keyifli... İki kızım üç de torunum var...

İşe başlama sürecindeki hikâyenizden biraz bahseder misiniz? THY'de işe başlama süreciniz nasıl gelişti?

Okuldan birkaç arkadaşım THY'de teknisyen olarak çalışıyorlardı. Bunun üzerine ben de müracaat ettim. Rahmetli Turan Saka, o zaman Dikilitaş'ta aynı muhitte oturuyorduk. Başvuru dilekçemi kendisine vermiştim. Başvuru dilekçemi ilgili yerlere verdikten sonra, yazılı ve sözlü mülakatımız oldu. İmtihan sonucunda, tarafıma bilgi geldi ve iş başı yapmış oldum.

Bakırköy'de oturmanız sebebiyle uçakları sık sık görüyordunuz haliyle... Bunun dışında havacılık ile ilgili bir merakınız, ilginiz var mıydı?

Söyle söyleyeyim, uçaklar evimizin üzerinden geçerlerdi. Alçalması, kalkması hep evin üzerinden oluyordu. Tabiri caizse evimizin üzerinde uçak eksik olmuyordu!

76 yılında işe başladığınız zamanki, duygularınız nasıldı? Hayalleriniz, yaşadığınız duygular, yaklaşımınız vs... Biraz o zamanın atmosferinden bahseder misiniz?

Tabii ki aldığımız eğitim havacılık eğitimi değildi. Başladığımda ilk şunu gördüm, uçak komponentleri, uçak frenleri, iniş takımları, hidrolik sistemlerde kullanılan komponentlerin, revizyonlarının, tamirlerinin, testlerinin yapılma süreçlerini gördüm. Bu benim için çok ama çok önemliydi. En ağır, en kirli, güç yapılabilen, kuvvet isteyen bir alandı. İlk yaptığım komponent iniş takımlarında yer alan fren (break unit) oldu. Yani uçak işine tabandan girmiş oldum. Yaklaşık altı ay temel eğitim kursları aldık. Hocalarımızdan Ahmet Hoca, Sami Hoca, Macit Hoca gibi şu an aklıma isimleri gelen ustalarımızdan brans dersleri aldık. Temel dersleri aldıktan sonra da, yanlış hatırlamıyorsam, tip kursu oldu. Sonrasında da lisans almaya hak kazandık. Revizyon atölyesinde çalışan teknisyenlerin,



Ahmet Güngör, çalışma arkadaşlarıyla...



THY'de gerçekten çok güzel bir ortam vardı, herkes birbirine yardım ediyordu. Bu yaşadığım yardımlaşma, arkadaşlık hayatıma her zaman pozitif bakma yönünde beni motive etmiştir. Her konuda yardımcı olmak, iletişim kurmak konusunda pişirdi beni orada.



lisans alma süreci beş sene, hat bakımında çalışan arkadaşların lisans alma süreci ise üç sene. Dolayısıyla beş sene sonra lisans sahibi oldum. Açıkça şunu söyleyeyim, uçakçılık deneyimimi, tecrübemi, uçakçılığın ne kadar hassas, ne kadar riskli bir iş olduğunu o atölyenin tabanında öğrendim ben.

İşe başladığınız dönemde arkadaşlık ilişkileri nasıldı?

İlk atölyeye girdiğimde, askeriye'nin nizamiye kapısından içeri girmek gibi, kendinizi bir boşlukta hissediyorsunuz. Nasıl olacak? Nasıl adapte olacağım? Sizden önce işe başlayan herkesi bir nevi usta gibi görüyorsunuz. Ama atölyemizde çok güzel arkadaşlık ve dayanışma vardı. Öğle arası top oynayan bir grup arkadaşın arasına düştüm. Amatör futbol geçmişim vardı. Bu durum adaptasyonu hızlandırdı diyebilirim. Atölyedeki arkadaşlık, sosyallik şöyle oluyordu: Haftada veya iki haftada bir dışarıda birlikte yemek yeniyordu. Gerçekten çok güzel bir ortam vardı, herkes birbirine yardım ediyordu. İşleriniz bittiği zaman diğer arkadaşların işi devam ediyorsa, onların yanına gidip onlara yardım ederdik. Yardımlaşmanın, arkadaşlığın nüvesini oradan aldım diyebilirim. Anlamadığımız

bir şey olduğunda arkadaşlar güzel güzel anlatırlardı. Bir iş yeri için olması gereken şeyler... Bu yaşadığım yardımlaşma, arkadaşlık; hayatıma her zaman pozitif bakma yönünde beni motive etmiştir. Her konuda yardımcı olmak, iletişim kurmak konusunda pişirdi beni orada.

Teknoloji ilerliyor ve sizin mesleğinize yansımaları da olağanüstü... Teknoloji ile birlikte işleriniz kolaylaştı mı?

Bahsettiğim gibi atölyede ilk işe başladığım zaman, herhangi bir komponente malzeme çekileceği zaman, beş tane pelür kağıdın arasına dört tane karbon kağıdı koyulur beş nüsha daktilo ile yazılır, ilgili birimlere imzalatılır, onunla depoya gidilir talep edilen malzeme alınır. Böyle bir süreçte başladım. O günden bugüne geldiğimizde teknoloji o kadar ileri bir noktaya geldi ki cep telefonu ile her şeyi yapabilir hale geldik. Pelür kâğıttan bahsettik, şu anda kullandığım cep telefonundan, çalıştığım şirketin uçaklarının nerede olduğunu, nereye gittiğini, hangi meydana olduğunu, içinde kimlerin olduğunu, hangi yükü nereye götürdüklerini, tüm iş sürecini takip edebiliyorum.



Görevli olarak gittiği İskoçya'da atölye ortamında çalışma arkadaşlarıyla...



THY futbol turnuvasında hangar önünde...

Havacılık evrensel bir meslek... Dünyanın her yerinde ortak bir dile sahip... Türkiye'de uçak teknisyenliği mesleğini icra ediyor olmanın farklı bir yönü var mı dünyayla kıyaslandığında?

Her şeyden önce bu sorunun cevabı şu: Havacılığın kuralları belli, yazılmış. Bu kuralların içinde işletmenin dışında, bakım ile ilgili bir tarafı var. Bakım ile ilgili olan tarafta, dünyanın her yerinde belirlenmiş olan kurallar çerçevesinde çalışmalar yapılmak zorunda. Aviyonik Komponent hizmetleri, mekanik ve elektromekanik komponent hizmetleri, hidrolik pnömatik komponent hizmetleri, kalibrasyon vs. tüm bunların alfabesi aynıdır, değişmez, değiştirilemez. Dünyanın her yerinde aynı kurallar çerçevesinde yapılabilir hizmetler. Neyin ne zaman değiştirileceğini, ne zaman test edileceğini, ne kadar saat sonra bakımının yapılacağı yazılıdır ve bunun doğrultusunda gerekli bakımlar yapılır. Bakım standartları aynıdır... Türkiye'ye de baktığımızda bu noktada çok büyük bir mesafe kat ettiğini görüyoruz. Hem teknolojik anlamda, hem hangarların durumu bakımından çok eğitimli, deneyimli arkadaşlar tarafından yönetildiğini biliyorum. Bu işi yapan teknisyen arkadaşların da bu konuda işlerini çok iyi yaptığını görüyorum ve biliyorum.



Hidrolik atölyesinde arkadaşlarıyla birlikte...



THY Kalite Departmanı mesai arkadaşlarıyla birlikte...

İşin içinde olan bir denetçi olarak bunu gönül rahatlığıyla söyleyebiliyorum...

Teknolojinin geldiği noktada, tartışıldığı bir durum da var, siz neler söylersiniz?

Teknolojinin gidişatının insani ilişkileri, normal hayatın içinde yaşam standartlarından insanları uzaklaştırıp, daha çok sosyal olmayan bir yöne doğru evirdiğini üzülerек görüyorum. Bu bence tehlikeli... Çocuğumuz bilgisayar öğrensin diye çaba gösteriyoruz, bilginin kaynağına ulaşmak için kullanılıyorsa tamam, pozitif bir durum. Fakat gidişat öyle bir tehlikeli boyuta doğru gidiyor ki, amacının çok ötesinde bir duruma geliyor. Hayattan soyutlayan, gençlerin, çocukların bir parçası durumuna gelen bir teknoloji var ki, bunun pek de hayra yorabileceğimiz bir durum olmadığını söylemek gerekiyor. Açık söylemek gerekirse teknolojiyi pozitif olarak kullanıp, bilgiye kısa sürede ulaşmak için, öğrenmek için, bilgiyi yaşama katmak için, yaşanan problemleri çözmek için, insanın aklındaki soruları gidermek için kullanmak mükemmel bir şey. Yanlış kullanıldığı zaman da sonuçları farklı oluyor.



“

Türkiye'nin havacılık alanında çok büyük bir mesafe kat ettiğini görüyoruz. Hem teknolojik anlamda, hem hangarların durumu bakımından çok eğitimli, deneyimli arkadaşlar tarafından yönetildiğini biliyorum. Bu işi yapan teknisyen arkadaşların da bu konuda işlerini çok iyi yaptığını görüyorum ve biliyorum. İşin içinde olan bir denetçi olarak bunu gönül rahatlığıyla söyleyebiliyorum...

”

Günümüzde telefona bakma sıklığı oldukça yükselen bir durum gösteriyor. Çalışma ortamında genç teknisyenlerin bu konudaki yaklaşımı konusunda da bir şeyler söylemek ister misiniz?

Mesai saatinde nasıl kullanıldığı önemli, mesai saatlerinin dışındaki kullanım tabii ki herkesin özgür iradesine bağlıdır. Apronda, uçak altında, ofiste işiyle ilgili takip edeceği bir konu varsa, açıp kullanıyorsa bu zaten olması gereken bir şey. Yok, başka amaçlar için telefonu elinden düşüremiyorsa bu doğru bir yaklaşım olmayacaktır, kabul edilemez. Hem yanlış hem de tehlikeli bir durum...

Meslekte 40 yılı devirmiş tecrübeli bir teknisyen olarak, karşılaştığınız problemlerin üstesinden gelmek için kullandığınız yollardan, yöntemlerden de biraz bahsedermisiniz?

İlk atölye kapısından içeriye girdiğimdeki halet-i ruhiyemden dört beş yıl sonra, lisansı da aldıktan sonra; olabildiğince ne iş yapıyorsam en iyisini, en hatasızını yapmaya çalıştım. Bununla ilgili de mümkün olduğu kadar, konuyla ilgili olan ustalarım, bilgi verebilecek arkadaşlarımla her zaman pozitif bir iletişimde bulunmaya gayret ettim. Bu süreç atölyede başteknisyen görevine getirilene kadar da bu şekilde devam etti. Yönetici durumuna geçtikten sonra da, o arkadaşların arasından gelmiş biri olarak her zaman empati ile yaklaşan bir yöntem içinde oldum. Cemil Kayahan, kalite departmanında görevlendirdikten sonra; verilen yetkiler ve eğitimler doğrultusunda hangar şartları, atölye şartları

ortamlarında çalışırken, bunların denetlenmesi için çeşitli görevler verildi. Bu departmanda çok uzun eğitimler aldım. 'Empati' hakkında herkes konuşur, önemli olan onu yaşamda uygulayabilmektir. Eğer siz çalışma sahasındaki arkadaşın yanına gidip konu hakkında ona soru sorarken, işin nasıl bir süreçte seyrettiği hakkında bilgi isterken uygun bir dil, uygun bir yaklaşım içerisinde olabiliyorsanız, problemin çözümü için en önemli süreci sağlamışsınız zaten. Eksik, kusur aramak yerine, eksik, kusuru ortadan kaldırmaya yönelik bir yaklaşım içerisinde olabilmek gerekiyor. Bizim işimizde duygusallık yok, kusursuz çalışmak zorundayız. Bu kusursuzluğa ulaşmak için de herkesin çözüme yönelik bir yaklaşım içerisinde olması gerekiyor. Dolayısıyla problemlerin üstesinden gelmek için, çözümü kolaylaştırmak için herkesin üstüne düşeni kusursuz yerine getirmesi olmazsa olmaz. Zincirin halkalarından biri zayıfladı mı, kopar!

THY'de bulunduğunuz görevden ayrıldığınız 2004 yılından bugüne MNG'de de Teknik Kalite ve Emniyet Denetçisi olarak görev yapıyorsunuz, önemli bir süreç olsa gerek!

Türk Hava Yollarında 1997 yılında başlamış olduğum denetçilik görevine, iki günlük emekliliği saymazsak, kesintisiz devam ediyorum. Buradaki görevimde 15 sene bitti, 16 sene oldu. İlk geldiğimde kendi kendime "Ahmet hata mı yaptın?" diye sorduğum oldu. THY'de alan geniş, meydan geniş, uçaklar daha fazla. Bir gel-git oldu, olmadı diyemem. THY benim evim gibiydi. Öğrendiğim her şeyi orada öğrendim, orada piştim. Evlenmem, çocuk sahibi olmam, ev almam, araba almam her

şeye THY'de kavuştum. Burada da tabi ki ilaveler oldu, ama esasında benim temelim THY, orası benim için okuldu, kendi evimdi. Altı ay, bir sene geçtikten sonra buraya da adapte oldum. Şimdi burası da evim diyebilirim.

Aynı zamanda UTED'e de üyesiniz... UTED'e üye olmanın öneminden bahsedin dersem neler söylersiniz?

Ben kalite departmanına geçtikten sonra, yani 1997 yılından sonra; ondan önce Teknisyenler Derneği'nde, genel sekreterlik ve mali sekreterlik yaptım. 97 yılında UTED'e üye oldum, Sefa Bey ile birlikte mali sekreterlik yaptım bir dönem. İkinci dönemde genel sekreterlik yaptım. Dernek üyesi olmanın ne kadar önemli olduğunu arkadaşlara anlatmaya çalışan biriyim. Bir dönem sendikayla ufak tefek anlaşmazlıklarımız olabiliyordu... UTED olarak ne kadar güçlü olursak, ne kadar çok üyeye ulaşırsak, maddi manevi tarafımızı zenginleştirirsek bunu sendikaya da kabul ettirip, toplu sözleşmelerde UTED'in de söz sahibi olmasını sağlayabilirdik. Günümüzde de bu durum geçerlidir. Derneğin güçlü olması, üye sayısının fazla olması, teknisyenlerin haklarının, hukuklarının korunup kollanması noktasında önemli bir işlevi var. Bireysel olarak yapamayacağınız etkiyi, birlikte çok güçlü olarak yapabilirsiniz. Bizim için UTED'in böyle bir önemi var.

En zor sorumu sormak istiyorum, bize bir anınızı anlatır mısınız?

İyi mi kötü mü bilmiyorum ama, bir gün ofiste oturuyordum. Öğle saatlerine doğruydu... Camın önünde bakımda olan bir uçak vardı. Teknisyen arkadaşların çalıştıklarını görüyordum. Bilgisayarda çalışırken canhıraş bir ses geldi hangardan. Camdan bakınca arkadaşların uçağın kuyruğuna doğru gittiklerini gördüm. Uçağa çok yakın bir noktada olduğum için, çok kısa sürede oraya ulaştım. Uçağın kuyruk konisinde bulunan speed brake arasında belinden aşağı açıkta olan, belinden yukarı görünmeyen bir arkadaşımızın bağırışını duydum. Kokpitten farkında olmadan, bir arkadaşımızın hidrolik verdiği, ihmal ve koordinasyonsuzluktan emniyet kelepçesi takılmadığı için, kapakların içinde sıkıştığını görünce üç beş dakikalık bir müdahale ile arkadaşını indirdik ve gelen ambulansa bindirdik. Arkadaşımız hastaneye gittikten sonra, aldığımız haberlerde altı-yedi kırığı olsa da durumunun iyi olduğunu öğrendik. Buna benzer yaşadığım 7-8 kazalardan biri olarak hafızamdaki etkisini koruyor. Bunun nedenini de söyleyeyim, konuyla ilgili beni görevlendirdiler çünkü. Yaptığımız incelemede (speed brake) actator üzerine emniyet kelepçesinin takılmadığı ve kokpitte (Elk. HYD. verme) uyarı etiketinin asılmadığı, bunun sonucunda kazanın gerçekleştiğini tespit ettik. Kötü bir anı, ama ders alınması gereken bir anı...

Ne zaman emekli olacaksınız?

Hali hazırda Atatürk Havalimanı'nda çalışıyoruz. Buradaki kargo operasyonlarımız

Ahmet Güngör, torunlarıyla vakit geçirmekten büyük keyif aldığını söylüyor...



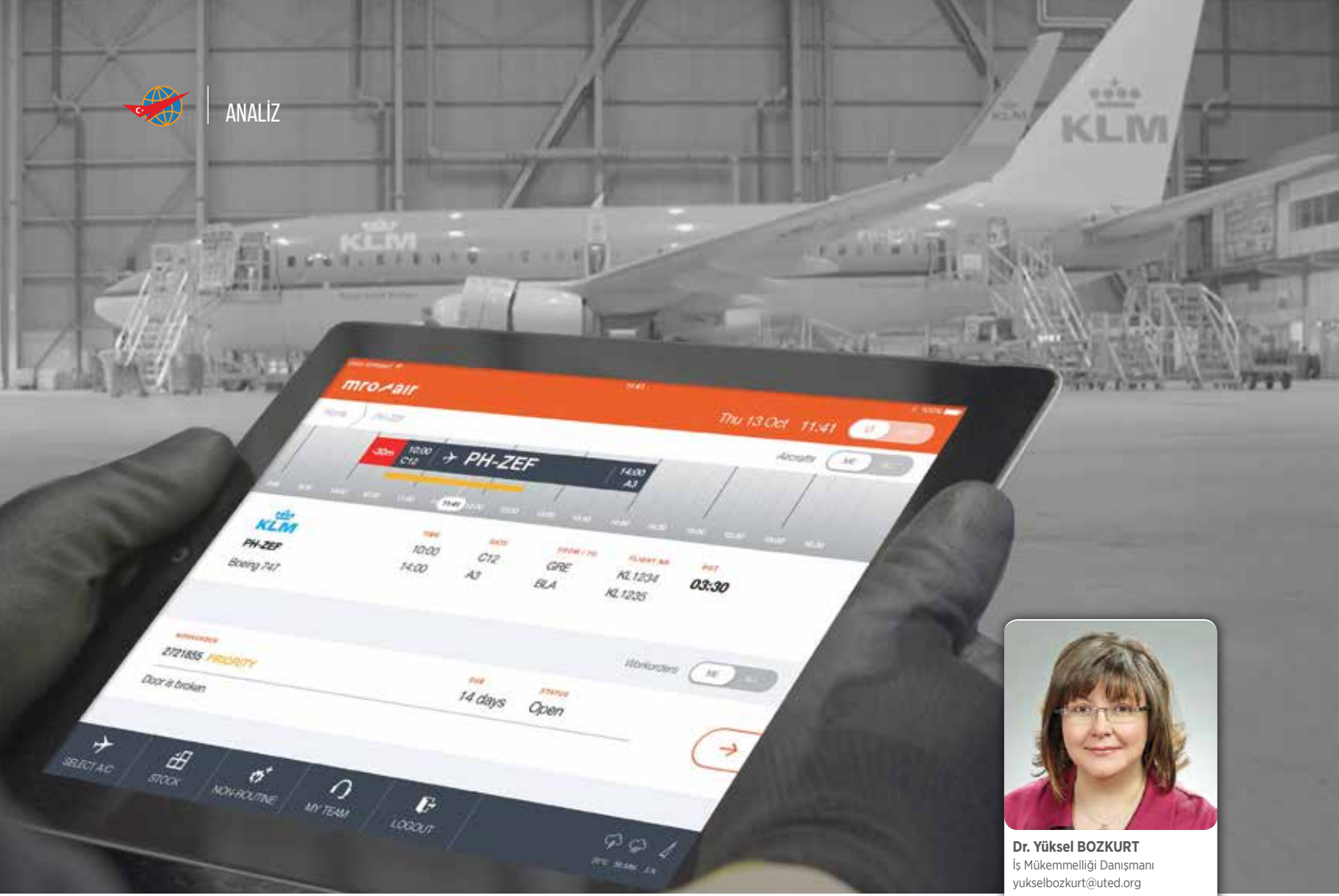
devam ediyor. İstanbul Havalimanı'nda da binamız hazır, diğer çalışmalar devam ediyor. 5-6 ay içerisinde taşınmış olacağız. Bu süreç bittikten sonra, noktayı koymayı düşünüyorum. Küçük bir teknem var, o tekne ile balık tutuyorum. Daha sık denize açılmayı, seyahat etmeyi planlıyorum. Torunlarımla daha fazla zaman geçirmeyi istiyorum. Zaman çok çabuk geçiyor, zamanın bu kadar hızlı akması bir yerde nokta koymayı da zorunlu hale getiriyor. Röportajın başında 76 dedik, şu anda 2020'deyiz. Daha söyleyecek başka da bir şey yok!

Son olarak neler eklemek istersiniz?

Benimle böyle bir söyleşiyi gerçekleştirdiğiniz için çok teşekkür ediyorum. Aracılığınızla okuyuculara, birlikte senelerce omuz omuza çalıştığım arkadaşlarıma sağlık, sıhhat uzun ömürler diliyorum. Gelen yeni arkadaşlarımıza da başarılı, huzurlu, kazasız bir iş hayatı diliyorum.



Teknoloji o kadar ileri bir noktaya geldi ki cep telefonu ile her şeyi yapabilir hale geldik. Şu anda kullandığım cep telefonundan, çalıştığım şirketin uçaklarının nerede olduğunu, nereye gittiğini, hangi meydana olduğunu, içinde kimlerin olduğunu, hangi yükü nereye götördüklerini, tüm iş sürecini takip edebiliyorum.



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

UÇAK BAKIMINDA EMNİYET İLİŞKİLİ VERİMLİLİK

“ Havacılıkta bakım ve emniyet ilişkisini doğru konumlandırmak ve uçak bakım emniyetini iyi bir duruma getirmek için uygulanan iyileştirmeler verimliliğe de katkı sağlayacaktır. ”

Bu yazımızda sizlere havacılıkta bakım ve emniyet ilişkisinden bahsediyor olacağız. Günümüzde global ekonomik krizin etkilerine rağmen büyüyen MRO pazarında MRO'lar daha üretken olmaya zorlanmaktadır. Üretkenliğin, insan, makine gibi kaynakları etkin kullanma ile direkt ilişkisi bulunmaktadır. MRO pazarında başarı; verimli çalışarak, daha az kaynak kullanımı ile daha fazla kazanç sağlayarak elde edilir. Dünya üzerinde pek çok şirkette üretkenliği artırıcı çeşitli araçlar kullanılmaktadır. Yalın, Altı Sigma, Kısıtlar Teorisi, Kritik Zincir, Yaratıcı Düşünme Teknikleri bunlardan bazılarıdır. Rekabetin kaçınılmaz olduğu günümüzde, rekabet edebilmek için tek şart sürekli gelişimdir. Büyük ölçekli organizasyonlarda sürekli gelişim için; üretkenliği artırıcı araçların yanı sıra iyileştirmelerin hangi alanlarda öncelikli olarak çalışılması gerektiği de önem taşımaktadır.

Çağımızın rekabet ortamında şirketlerin sürekli gelişim için, hedeflerini üretkenliği artırıcı metriklerden seçmeleri gereklidir. Uçak bakım planlama önceliklerini belirlemek isteyen bir

MRO'nun söz konusu metrikleri belirlemesi ve ölçmesi önemlidir. Rekabetçi bir MRO, gelişime açık alanları belirler, gerekçikçe de bu alanlarda sürekli iyileştirme faaliyetleri gerçekleştirir. Üretkenlik ve verimlilikte olan dalgalanmalar, kaynakların ve hizmetlerin yönetimi sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu dalgalanmalar mali getirinin değişimine de neden olabilir. Rekabetçi şirketlerde mali başarının düşmesi veya mali hedeflere ulaşamaması istenmeyen bir durumdur. Bu nedenle bir şirkette üretkenlik ve verimliliğin geçmiş yıllara göre sürekli iyileşmesi, şirketin varlığını sürdürebilmesi açısından önem taşımaktadır.

MRO'larda uçak bakım emniyeti

MRO'larda rekabeti etkileyen en önemli etkenlerden birisi de uçak bakım emniyetidir. Emniyet, personelin veya şirkete ait bir varlığın, farkında olmadan veya bilerek gerçekleştirilen hatalı işlemler neticesinde hasarlanması, maddi veya ölümcül kayıplara neden olma veya risk seviyesinin durumunu gösteren bir ifadedir. Emniyetin en önemli parçalarından biri insan faktörüdür. Havacılıkta yaşanan kazaların en önemli nedeni

insan faktörüdür. Havacılığın ilk yıllarında yaşanan kazaların yüzde 80'i uçak, ekipman ve uçak komponentlerinden, yüzde 20'si ise insan hatalarından kaynaklanmakta idi. Günümüzde ise teknolojinin gelişimi ve uçak ile ilgili sistemlerin yedekli ve hatayı minimize edecek şekilde üretilmesi ile bu oran tersine dönmüştür. İnsan kaynaklı bakım hataları sivil havacılık operatörleri için gerçekleştirilen işlemlerin tekrarına ve gelir kayıplarına neden olmaktadır. En önemlisi de uçuş ve bakım emniyeti ile direkt ilişkisi bulunmaktadır. EASA Part 145 ve FAA Part 145 kurallarında uçak bakımında emniyetin sağlanması ile ilgili kurallar bulunmaktadır. Uçak bakımında insan kaynaklı hataları yakalamak için Boeing tarafından geliştirilen MEDA gibi sistemlerin kurulması gerekmektedir. Uçak bakım emniyetini iyi bir duruma getirmek için uygulanan iyileştirmeler verimliliğe de katkı sağlayacaktır.

Üretkenlik bir sistem girdisinin süreçleri izledikten sonra verdiği çıktıdır. Üretkenliği ölçmek için birçok ölçüm yöntemi bulunmaktadır. Örnek olarak üretimde ürün başına harcanan saatlerde yapılan iyileştirmeler ölçülebilir ve ölçümler sonucunda gözlemlenen düşüşler üretkenliğin artışının ifadesidir. Servis sektöründe ise bir çalışanın şirkete kazandırdığı net karın personelin maaşına oranı ile ölçülebilir. Bu oranın artması söz konusu şirkette üretkenliğin artması anlamına gelecektir.

Verimlilikle girdi-çıkıtı

Verimlilik, bir birim performansının değerlendirilmesidir. Değerlendirme üretim seviyesinin kaynak ve maliyetler karşısında aldığı değer hesaplanarak gerçekleştirilebilir. Verimlilik, çıktı üreten tüm girdilerin verimli kullanımı ile ilişkilidir. Girdiler; zaman, para, hammadde, insan kaynağı olabilir. Verimlilik için en çok kullanılan eşitlik, 'çıkıtı-girdi'dir. Verimli olmak, girdi seviyesini azaltmak anlamına gelmektedir.

Etkililik hedeflere ulaşma yüzdesi ile ölçülür. Bir organizasyonda her yıl belirlenen şirket hedeflerinin aylık olarak takibi ve yıl sonunda değerlendirilmesi ise söz konusu hedeflerin yüzde kaçına erişildiği hesaplanır. Bulunan değer etkililiğin ifadesidir.

Etkenlik kaynakların etkin kullanımınıdır. Kaynaklar genel olarak makina, insan, malzeme, para, hammadde olabilir. Planlanan girdinin, gerçekleşen girdiye oranı ile ölçülür.

Etkenlik ve etkililiği yüksek olan bir ünitenin performansının yüksek olduğu söylenebilir, fakat bu ünitenin toplam faktör verimliliği ve üretkenliği yüksek olmayabilir. Toplam verimliliğe bakıldığında ise bu parametrelerin her birinin önceki yıllara göre artıyor olması, söz konusu ünite verimliliğinin de arttığını göstermektedir.

Üretkenliğin ölçümü

Üretkenliğin ölçümünde de çalışan performansını değerlendiren bir oran kullanılmaktadır. Çalışanın saat başına ürettiği çıktı bir ölçü sayılabilir. Bu tür ölçümler zaman zaman 'kısmi üretkenlik ölçümleri' ismi ile adlandırılırlar. Tüm girdi ve çıktılar bir arada göz önüne alındığında bu değer toplam faktör üretkenliği veya verimlilik olarak adlandırılır.

Uçak bakımında yapılan hataların verimliliği de etkilediğini söylemek uygun olacaktır. Uçak bakımında yapılan hatalar üzerinde kök neden analizinin yapılarak asıl nedenin tespiti ve bir daha gerçekleşmemek üzere önleyici ve düzeltici faaliyetlerin



Büyük ölçekli organizasyonlarda sürekli gelişim için; üretkenliği artırıcı araçların yanı sıra iyileştirmelerin hangi alanlarda öncelikli olarak çalışılması gerektiği de önem taşımaktadır.



geliştirilmesi önem arz etmektedir. Hatalar tekrar ettiği sürece yeniden işlemler yapılması gerekecek bu da hatalardan kaynaklı maliyetleri artıracaktır. Bakım hatalarının rekabet üzerinde de olumsuz etkileri bulunmaktadır. Hatalarını tekrarlayan MRO'larda bakım maliyetleri de yüksek olacağından müşterilerin MRO seçiminde bu konuda bir kriter belirlenmesi kaçınılmazdır. Bu nedenle bakım hataları önceden tespit edilebilir ise MRO'larda verimlilik artışı gözlemlenebilir. Bakım hataları sürekli gelişim için iyileştirme fırsatı olarak değerlendirilebilir. Günümüzde birçok MRO da bakım hatalarını tespit ederek bir daha oluşmasını önlemek amacı ile iyileştirme çalışmaları yapılmaktadır. Öncelikle olay tam olarak tespit edilmektedir. Ardından MEDA araştırma raporu hazırlanmaktadır. MEDA raporları bir uçak tipi için, uçuştan dönmeler, uçuşta motor duruşları, bir saati aşan teknik tehirler uçuş emniyetini etkileyen olayların incelenerek, hazırlanan değerlendirmeler ile düzeltici önleyici faaliyetlerin bildiriminden oluşur. MEDA araştırmalarında kullanılan MEDA kontrol listesi ile hatalar sınıflandırılmakta, hatalara neden olan yardımcı faktörler tespit edilmektedir. Yorgunluk, koordinasyon eksikliği, eğitim eksikliği, ekipman eksikliği, havalandırma, ortamda az ışık bulunması, dokümantasyon yetersizliği, prosedürün yetersiz olması, yönetici baskısı, toplum baskısı ve normlar yardımcı faktörlere örnek olarak verilebilir. Bu faktörlerin tekrarlanma sıklığı arttıkça MRO'ların operasyonel risk faktörleri de artmaktadır

Emniyetli günler dileği ile...

Referanslar:

Bozkurt, Y., *Safety related productivity in aircraft maintenance*, Ph.D. Thesis, Feb, 2013.



Erhan İNANÇ
UTED Kurucu Üyesi
erhaninanc@uted.org

KALKIŞ RULESİNDE HAVALANAMAYAN BİR DC-3 UÇAĞININ HİKAYESİ



21 Temmuz 2018 tarihinde Oshkosh-Wisconsin'de özel bir uçuşa katılmak için Sedalia-Missouri Havalimanı'na uçacak olan DC-3 uçağı, Texas-Burnet Craddock Municipal Airport Pist-19'dan kalkış sırasında talihsiz bir kaza geçirdi. Uçak T/O rulesinde kalkışı gerçekleştiremedi, pistin sol yan tarafındaki çimenlik alana çıktı ve yangın çıktı.



Bu DC-3 kalkış kazasını size iletmeye karar vermemin nedeni, mesleğe başladığım ilk yıllarda (1957-1960) üzerinde çalıştığım, İkinci Dünya Savaşı öncesi ve sırasında üretilmiş bir uçağın, ABD gibi gelişmiş bir ülkede, ilk uçuşunu 1945 yılında yapmış bir DC-3 uçağının halen FAA uçabilirlik sertifikasına sahip, faal olmasıdır. Bununla beraber, THY tarihinde de önemli hizmetleri bulunan, sivil havacılığın bir kilometre taşı olan DC-3 (C-47) uçağını bu fırsattan yararlanarak kısa da olsa, genç meslektaşlarıma tanıtmak istedim. Kendisinden sonra üretilmiş DC-3, 4, 5, 6 ve 7 serilerinin çoktan ortadan kaybolduğu bir çağda DC-3 hala havalarda. Bu uçağın adını duymuş, kendisini görmemiş olabilirsiniz. Fiziki olarak görmek, görüntülemek istiyorsanız. güzel bir havada modern müzecilik anlayışında 2 bin 365 metrekare kapalı, 12 bin metrekare açık alanı olan Yeşilköy Havacılık Müzesi'ni çocuklarınızla birlikte gezmenizi öneririm. Ülkemizde THY ve Türk Hava Kuvvetleri envanterinden

bundan 45-50 yıl önce çıkarılan bu 70-80 yaşlarındaki delikanlılar, ABD'de hâlâ bakım yapıp uçabilir tutuluyorsa, hala yedek parça ve pilot temin edilebiliyor demektir. Sistemlerde ve kokpitte bazı modernleştirme modifikasyonlarının uygulanmış olduğunu düşünüyorum.

Olayın hikayesi

Bu kazanın araştırmasını yapan NTSB final rapor halen yayınlanmamıştır. Bilgiler Aviation Safety Net Database'den alınmıştır.

'Bluebonnet Belle' adı verilmiş DC-3 uçağı, 21 Temmuz 2018 tarihinde Oshkosh-Wisconsin'de özel bir uçuşa katılmak için Sedalia-Missouri Havalimanı'na uçacaktı, Texas-Burnet Craddock Municipal Airport Pist-19'dan kalkış sırasında talihsiz bir kaza geçirdi. Uçak T/O rulesinde kalkışı gerçekleştiremedi, pistin sol yan tarafındaki çimenlik alana çıktı ve yangın çıktı. DC-3'lerin

“

DC-3'lerde her kalkış öncesi motorların T/O takatında çalıştırılıp değerlerin limit içinde olduğunun tespit edilmesi şarttır. Kaza sonrası yapılan incelemede uçağın lokasyon olarak, 113° manyetik heading istikametinde, Pist-19'un solundan 145 feet dışında ve yaklaşma ucunda 2 bin 638 feet uzağında olduğu tespit edildi.

”



Bluebonnet DC-3 kalkış rulesinde kuyruk tekerleğinin yerden kesildiği anda ana tekerlek henüz yerde olduğu hızda



Bluebonnet DC-3 motor çalıştırmadan önce



Bluebonnet DC-3 yolcularını alıyor

Pratt&Whitney R1830, 14 silindirli yıldız motorları 120 oktan benzin kullanır. Biliyorsunuz, benzin son derece yanıcı, kolay alev alır, bir kıvılcımda parlayan bir yakıttır. Yangın çıkmasına rağmen bu kazada mucize eseri uçakta bulunan 13 kişiden, Co-Pilot ve 9 yolcu yara almadan, Kaptan, ekip şefi ve 1 yolcu hafif yaralı olarak kurtuldular.

Uçağa verilen 'Bluebonnet Belle' ismini merak edip araştırdım, 'Bluebonnet', yabani bir çiçeğin adı, 'Belle'nin ise 'güzel kadın' anlamına geldiğini öğrendim.

Co-pilotun ifadesi

“Uçuş öncesi brifingde uçuşu benim yapmama karar verildi. Yolcuları aldıktan sonra kaptan motorları çalıştırıp, uçağı Run-Up alanına (motor takat kontrolünün yapıldığı alan) taxi yaptı. Orada prosedür gereği uçuş öncesi yapılması gerekli tüm kontrolleri tamamladık (DC-3'lerde her kalkış öncesi motorların T/O takatında çalıştırılıp değerlerin limit içinde olduğunun tespit edilmesi şarttır), sonuçlar normaldi. Kontroller sonrasında kaptan, uçağı Run-Up alanından Pist-19 başına kadar taxi yaptı. Kalkış öncesi yaptığımız brifingde, T/O ve uçuşu benim yapacağım



Yangın söndürüldükten sonra yapılan incelemede uçuş kumandalarına takılı unutulmuş Gust Lock bulunmadığı tespit edildi.



Bluebonnet DC-3 kırım sonrası yangını

tekrar teyit edildi, izin verildikten sonra kalkışı başlattım. Kalkış rulesinin daha ilk 10 saniyesi içinde uçak önce sağa sarma yaptı, düzeltmek için sola rudder kumandası verdim. Bundan hemen sonra kaptan ‘kumandalar bende’ diyerek kumandaları benden aldı.”

Kalkışın ilk başlarında kaptan co-pilota, “Kuyruk ağır, kuyruğu kaldırmal!” diye bağırdı ve hemen arkasından “Uçak sola kayıyor!” diye hatırlattı, kumandaları co-pilottan almadan önce 3 defa “Sağa rudder!” diye bağırdı.

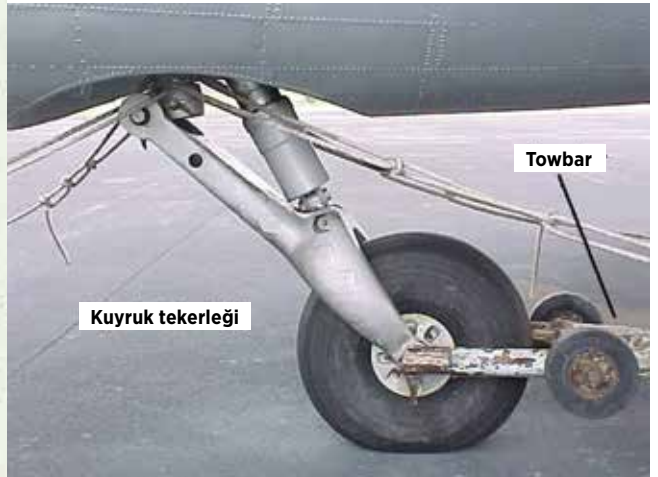
Kaptan; “Kumandalar bende!” deyip ellerini kövyeye koyarken, kuyruğun aşağı indiğini, ana tekerleklerin hafif olduğunu, pistin sol tarafından dışarıya çıkarken sol ana tekerleğin yere değdiğini fark etti. Kaptan, uçağın lift-off için henüz yavaş olduğu için kalkmaya çalışan uçağı tekrar piste indirmek istediğini söyledi. Arkasından stall olduklarını hissetti ve uçak sola dönerek yere vurdu. Uçak pist dışında durduğunda yangın çıktı, yangın büyümeden uçaktaki herkes arka sol ana kapıdan uçağı terketti.

Uçağın kalkışı videoya alınmıştı. Sonradan seyredilen videoda uçak daha koşmaya başlarken kuyruk tekerleğinin kısa bir süre için yerden kesildiği görülüyor, birkaç saniye sonra arka tekerlek tekrar piste geçiyor, sonra pistin soluna doğru sapıyor. Arkadan sol ana tekerlek yerden kesildi. Uçak yerden kesilir gibi olduğunda, önce sağ kanat ucu piste değer gibi oldu, sonra sol kanat üzerine yıkıldı, sol kanat ucu yere değdi. Sağ ana dikme içeriye katlandı, pistten çıkınca sağ MLG katlandığı için sağ pervane yere çarparak ortalığı bir anda toz duman içinde bıraktı.

Kaza sonrası yapılan incelemede uçağın lokasyon olarak, 113° mantetik heading istikametinde, Pist-19’un solundan 145 feet dışında ve yaklaşma ucunda 2 bin 638 feet uzağında olduğu tespit edildi. Yangın, söndürülünceye kadar, burundan arka kapıya 3 feet kalıncaya kadar olan gövde bölümünü ve kanatların önemli kısmını yakıp bitirdi.

Bluebonnet DC-3’den

geriye kalan kuyruk kısmı



NASA’nın DC-3 uçaklarında deneyimli bir teknisyen ve lisanslı pilot olan Michael Slack, kaza geçiren uçağı dolaştıktan ve videoyu seyrettikten sonra uçağın insan, makine ve çevresel etkiler nedeniyle uçuşa geçememiş olabileceğini, deniz seviyesinden bin 200 feet yükseklik ve çok sıcak bir yaz günü

motorların performansını olumsuz etkilemiş ve bu nedenle kanatlarda kaldırma gücünün oluşmasını sağlayacak hıza erişememiş olabileceğini söyledi. Kalkış rulesinde uçak belli bir hıza eriştikten sonra önce kuyruk tekerleğinin yerden kesilmesi, 2 ana tekerlek üzerinde koşarken hız artarak hesaplanmış belli bir değere ulaştığında yerden kesilmesi (Lift Off) gerektiğini ama, uçağın bu hızlara ulaşmadan yerden kesilmeye çalıştığını, sonra da stall olduğunu söyledi.

Yangın söndürüldükten sonra yapılan incelemede uçuş kumandalarına takılı unutulmuş Gust Lock bulunmadığı tespit edildi.

Gust Lock (Uçuş Kumandaları Rüzgar Kilidi) nedir?

(DC-3 uçakları park edildiğinde, metal karkas yapı üzerine bez kaplı olan Aileron, Elevator ve Rudder'a elle takılan, 'Gust Lock' adında, uçuş kumandalarının rüzgar etkisiyle hareket etmesini önleyen kilitleme takozlarıdır. Uçuş kumandalarına takılan Gust Lockların, uçuş öncesi çıkarılması unutulmasın diye, üzerlerinde 'Remove Before Flight' yazılı dikkat çekici uzun kırmızı kurdele bulunur. DC-3 uçaklarının tarihinde, Checklist kullanma disiplini tam oluşmadığı zamanlarda, uçuş öncesi, toplam 5 adet olan Gust Lock'ların kumandalardan çıkarılması unutulduğu için, düşen uçaklar olmuştur. 50'li yılların sonu veya 60'ların başında Yeşilköy Havalimanı'ndan kalkan bir askeri DC-3'ün elevatorlerdeki rüzgar kilitlerinin çıkarılması unutulduğu ve pilot tarafından Run-Up bölgesinde uçuş kumandaları için 'Check for full travel and freedom of movement' kontrolü de yapılmadığı için, T/O Roll'a başlamış ancak, yerden kalkamayarak kırım geçirdiğini hatırlıyorum)

Kuyruk tekerleğini (tailwheel) sıfır derecede kilitleyen pimin, T/O Roll'da oluşan zorlamalar nedeniyle, birkaç parça halinde kırıldığı tespit edildi.

Tailwheel Lock

Kuyruk tekerleğini sıfır derecede tutan kilit pimi, kokpitte pedestalın arka alt kenarındaki bir kol vasıtasıyla kilitli veya kilitsiz duruma getirilir. Bu kilitleme sistemi, kokpitte kumanda kablosu ile mekanik olarak çalıştırılır. Uçak taxiye başlamadan yapılan check list gereği olarak önce arka tekerleğin kilitsiz (sola-sağa serbest olarak dönebilir) duruma alınması şarttır. Uçak piste girip pist doğrultusuna tam oturunca (lined up with runway) bu kol vasıtasıyla arka tekerlek sıfır derecede kilitlenerek uçağın kalkış rulesinde kuyruğun sola-sağa sapması, dolayısı ile uçağın istikamet (baş) değiştirmesi önlenir. Uçak parkettiğinde ise arka tekerlek kilitli duruma getirilerek, dikey stabilize ve rudder'a rüzgar çarpmasıyla, kuyruğun sola-sağa dönmesi önlenir.

Towing işlemi, arka tekerleğe bağlanan towbar ile yapılır. Çekme işlemi başlamadan önce towingi yapacak teknisyen, kokpitte bulunan teknisyene, yarısı Türkçe, yarısı İngilizce "Fren serbest, bek* serbest!" diye bağırır. Kokpitteki teknisyen park frenini bırakıp arka tekerleğin pimini



DC-3 uçaklarının tarihinde, Checklist kullanma disiplini tam oluşmadığı zamanlarda, uçuş öncesi, toplam 5 adet olan Gust Lock'ların kumandalardan çıkarılması unutulduğu için, düşen uçaklar olmuştur.



çekerek kilitsiz duruma getirir ve yerdeki teknisyene aynı cümleyi tekrarlayarak park freninin ve arka tekerleğin serbest bırakıldığını bildirir. Bundan sonra traktör uçağı çekmeye başlar. Towing öncesi arka tekerlek piminin çekilmesi unutulursa, ilk dönüşte kilit pimi kırılacak ve değiştirilmesi gerekecektir.

Not: Bek*, İngilizce back (arka) kelimesidir.

Aşağıdaki linklerden kaza haberini, havacılık uzmanı Michael Slack'ın yorumlarını ve kaza anını izleyebilirsiniz

Video : <https://www.youtube.com/watch?v=gAgOs39gKNY>

Video : <https://www.youtube.com/watch?v=UTOIUeoSwYI>



**Selim KONA**

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

DÜŞÜK GÖRÜŞ ŞARTLARINDA OPERASYON



Sis, yağmur, kar v.b. gibi meteorolojik kaynaklı düşük görüş şartlarındaki operasyonları yapabilmek için gerekli uçak sistemlerine, eğitime ve organizasyona sahip olabilmek havayolu için önemlidir.



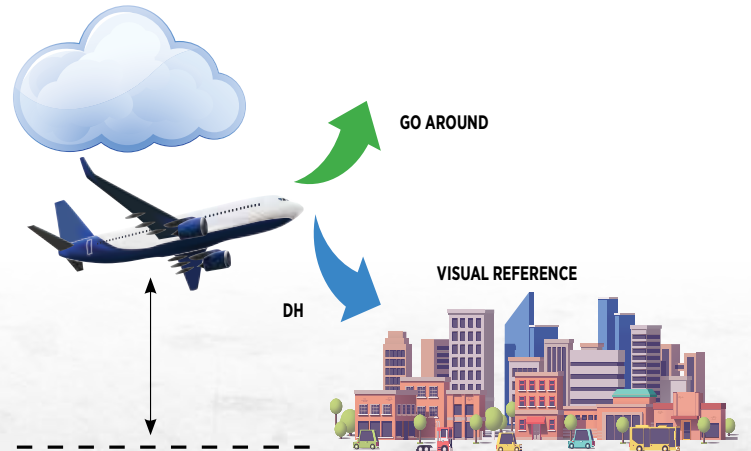
Değerli okuyucularım,

Bu ayki yazımda sizler için 'düşük görüş şartlarında operasyon' adlı konuyu anlatacağım. Özellikle kış şartlarında havayollarının önemli giderlerinden biri de sis, yağmur, kar v.b. gibi meteorolojik kaynaklı çeşitli hava şartları nedeni ile görüş referansının kısıtlandığı durumlardaki taxi, take-off ve landing operasyonları; görüş şartlarının kısıtlı olmadığı normal hava şartlarındaki aynı operasyonlarla eşit güvenlikte yapılabilirdir. Aksi takdirde, görüş şartları daha iyi olan başka bir meydana divert etmenin maliyeti ve prestij kaybı bir havayolu için çok yüksektir. Bu nedenle, düşük görüş şartlarındaki operasyonları yapabilmek için gerekli uçak sistemlerine, eğitime ve organizasyona sahip olabilmek havayolu için önemlidir.

Karar Yüksekliği (Decision Height - DH), tekerlekler ile pist arasındaki dikey mesafe olarak öyle bir irtifadır ki; bu irtifada uygun görüş referansları sağlanmadıkça Go-Around başlatılır veya Approach Path emniyet açısından uygunsa yaklaşma ve inişe devam edilir. Pist Görüş Mesafesi (Runway Visual Range - RVR), Pist Merkez Çizgisi (Runway Centerline) üzerindeki bir

uçağın pilotunun, pist yüzeyi üzerindeki işaretleri veya ışıkları görebildiği mesafedir.

Tüm modern uçaklar; CAT II, CAT III ve hatta autoland yapabilecek yetenekte üretilmişler ve uçak imalatçısı firmaların ilgili sivil havacılık otoritelerinden bu konuda onay almışlardır.



EQUIPMENT AND/OR FUNCTION	QUANTITY ON AIRCRAFT	REQUIRED QUANTITY	FOR CAT II	FOR CAT IIIA
AP/FD	2	(AP ENG.)	2 (AP ENG.)	22-1-2
AUTOTHROTTLE	1	-	1	22-4
RADIO ALTIMETER	2	2	2 (ON BOTH DUS)	34-20-1
DH LIGHT	2	2	2	22-6-2
A/P DIS. WARN. LIGHT	2	-	1	22-2-1
A/T DISENG. LIGHTS	2	-	1	22-8
ADIRU	2	2 (IN NAV MODE)	2 (IN NAV MODE)	34-35-3
ILS RECEIVER	2	2 (ON BOTH DUS)	2 (ON BOTH DUS)	34-51-1
ILS DEV. WARNING	2	-	2	22-6-3
FLIGHT MODE ANNUN.	2	2	2	22-6-1
WINDSHIELD WIPERS	2	2	2	30-13
SOURCE OF ELEC. PWR.	2+APU	2	2	24-1
	1+APU		24-2	
EGPWS	1	-	1	34-26-4/ -6



Karar Yüksekliği (Decision Height - DH), tekerlekler ile pist arasındaki dikey mesafe olarak öyle bir irtifadır ki; bu irtifada uygun görüş referansları sağlanmadıkça Go-Around başlatılır.



Operatörlerin görevi uçaklarda imalatı var olan CAT II/III yeteneklerini gerek duyulduğu anda kullanılabilecek şekilde canlı tutacak bakım program ve usullerini tespit etmek ve uygulamaktır. Ancak, uçaklara uygulanacak planlı (revizyon) ve plansız olmayan (hat) bakım program ve usüllerine kılavuzluk eden tüm uçak manuellere zaten bu esasa göre hazırlanmışlardır. Bu sebeple operatörler veya operatörlerin kendi sivil havacılık otoriteleri, güvenilirliği arttırmak amacı ile ilave usuller koymadıkları takdirde, mevcut uçak manuellere (AMM, MPD, vs.) CAT II/III bakım programı için gereklidir. Uçakların CAT II/III operasyonları için sefere verilebilme kriterlerinin tespit edilerek şirket MEL'ine konması. CAT II/III komponentlerinin güvenilirliğinin takibi. Uçakların CAT II/III konfigürasyonlarının muhafazası, Aircraft Maintenance Log Book (Uçuş Defteri) kullanımında CAT II/III ile ilgili işlemler. CAT II/III operasyonlarının başarı oranının periyodik olarak hesaplanıp takip edilmesi ve havacılık otoritesine bilgi verilmesi gereklidir.

Yetkili onaylı arkadaşlarımız, CAT II/III ile ilgili işlem yapabilmeleri için, Düşük Görüş Operasyonları (Low Visibility Operations - LVO) Eğitimi'ni başarı ile tamamlamaları gerekmektedir. Dış

	ICAO	FAA	EASA
CAT I			
CAT II	100 ft £ DH < 200 ft 350 m £ RVR	100 ft £ DH < 200 ft 350 m £ RVR < 800 m	100 ft £ DH < 200 ft 300 m £ RVR
CAT IIIA	No DH or DH < 100 ft 200 m £ RVR	No DH or DH < 100 ft 200 m £ RVR	DH < 100 ft 200 m £ RVR
CAT IIIB	No DH or DH < 50 ft 50 m £ RVR < 200 m	No DH or DH < 50 ft 50 m £ RVR < 200 m	No DH or DH < 50 ft 75 m £ RVR < 200 m
CAT IIIC	No DH	No DH	
	No RVR Limit	No RVR Limit	

İstasyonlarda CAT II/III ile ilgili işlem yapılması gerekiyorsa, bu işlemler LVO yetkili onaylı arkadaşlar tarafından yapılmalıdır. İstasyonda bu konuda yetkili arkadaş bulunmaması durumunda, MCC kanalı ile LVO yetkili arkadaş tarafından onay almak zorundadırlar.

CAT II/III Approach Report Form'ları aylık bazda sayı olarak yıllık bazda sivil havacılığa rapor edilmek üzere istatistiksel olarak değerlendirilir. Bu değerlendirme raporları 'Güvenilirlik Raporu' ile yayınlanır. Başarı oranının yüzde 95'in altına inmesi durumunda Düşük Görüş Operasyonları Bakım Kontrol Grubu'nu uyarır.

Bu ayki yazımın sonuna geldim, beni okuduğunuz için teşekkür eder, hepinize ayrı ayrı selam ve sevgilerimi iletiyorum...



www.youtube.com/c/selimkona

BİR TEŞEKKÜRDEN DAHA FAZLASI



Ersan YÜKSEL
Kıdemli Aviyonik Mühendisi
İstinye Üniversitesi
ersan.yuksel@uted.org

“

Delta Havayolları'nın 14 Şubat Sevgililer Günü'nde 90 bin çalışanına özel giydirilmiş 'Thank You' uçağı ile teşekkür etmesi, Türk Hava Yolları'nın 15 Mart 2012 tarihinde dünyada bir ilki gerçekleştirerek, TC-JHL Boeing 737-800 uçağını, tüm çalışanlarının resimlerinin yer aldığı yapışkan folyolar ile kaplamasını hatırlattı.

”

Amerikan Delta Havayolları 14 Şubat Sevgililer Günü'nde düzenlediği törenle, gövdesinin her iki tarafında beyaz zemin üzerinde kırmızı büyük harflerle 'Teşekkür Ederim-Thank You' mesajının yer aldığı A321 uçağını tanıttı. Uçağın burun kısmında da "Dünyanın en iyi çalışanlarına ve müşterilerine adanmıştır" yazısı yer alıyordu.

Uçak, Delta Havayolları'nın Atlanta'daki bakım hangarlarında, bir hafta süren bir çalışmanın sonucunda özel üretilmiş yapışkan folyolar ile kaplanmıştı. Uçağa yaklaşıldığında 'Teşekkür Ederim' mesajının içinde listelenmiş isimler olduğu fark ediliyordu. Delta Havayolları, 90 bin çalışanın ismini 'Teşekkür Ederim' mesajının içine yazarak onlara olan şükranlarını ifade etmişti.

Delta Havayolları'nın projesinden sekiz yıl önce -15 Mart 2012 tarihinde- Türk Hava Yolları, dünyada bir ilki gerçekleştirerek, TC-JHL Boeing 737-800 uçağını, tüm çalışanlarının resimlerinin yer aldığı yapışkan folyolar ile kaplamıştı. Proje kapsamında 4 ay süren bir çalışma neticesinde tüm THY çalışanlarının resimleri çekilmiş ve bunlar uzman bir ekip tarafından tek tek işlenerek tasarıma uygun bir hale getirilmişti.

Uçak üzerine ince hesaplarla yerleştirilen fotoğrafların zemininde, aynı zamanda THY uçaklarının kabin içi tasarımında da kullanılan, Türk süsleme sanatının en belirgin örneklerinden 'Selçuklu Motifleri' kullanılmıştı. Uçak üzerindeki düz alanlarda çalışanların vesikalık fotoğrafları, 'Globally Yours' yazısının yer aldığı alanlarda ise kürelerle verilen pozlar kullanılmıştı.

Tasarımın tamamlanmasının ardından uçağın giydirilmesi için THY Teknik hangarında yirmi kişilik bir ekip çalıştı ve yaklaşık bir hafta süren bir çalışmanın sonucunda uçağın üzerinde 400 metrekaare alan, özel üretilmiş yapışkan folyolar ile kaplandı.



“Microsoft Flight Simulator TC-JHL uçağı”



Delta Havayolları'nın A321 uçağının üzerine 90 bin çalışanın ismini büyük harflerle 'Teşekkür Ederim' mesajının içine yazması, bir teşekkürden çok daha fazla anlam taşıyor.

Üzerinde personel resimlerinin yer aldığı uçak herkesin ilgi odağı oldu. Özellikle, Türk Hava Yolları personeli kendi resminin uçağın neresinde yer aldığını merak ediyordu. Uçağı görme fırsatı bulan personel uçağın üzerinde dakikalarca kendi resmini arıyordu. Kendi resmini ararken diğer arkadaşlarının resimlerine rast gelenler; onları arayıp , resimlerinin uçağın neresinde olduğuna dair bilgi veriyordu. Uçağın yanındaki personel, üniversite giriş sınavı sonuç listesinde adını ararken yaşadığı duygulara benzer duygular yaşıyordu. Fotoğrafları uçağın güzel bir yerine denk gelenler sevinçlerini saklayamıyor; resimleri güzel denemeyecek yerlerde bulunanlar ise üzüntülerini gizlemeye çalışıyordu. Belki de içlerinden -bu uçakta olmadı, inşallah bir dahaki uçağa- diyorlardı.

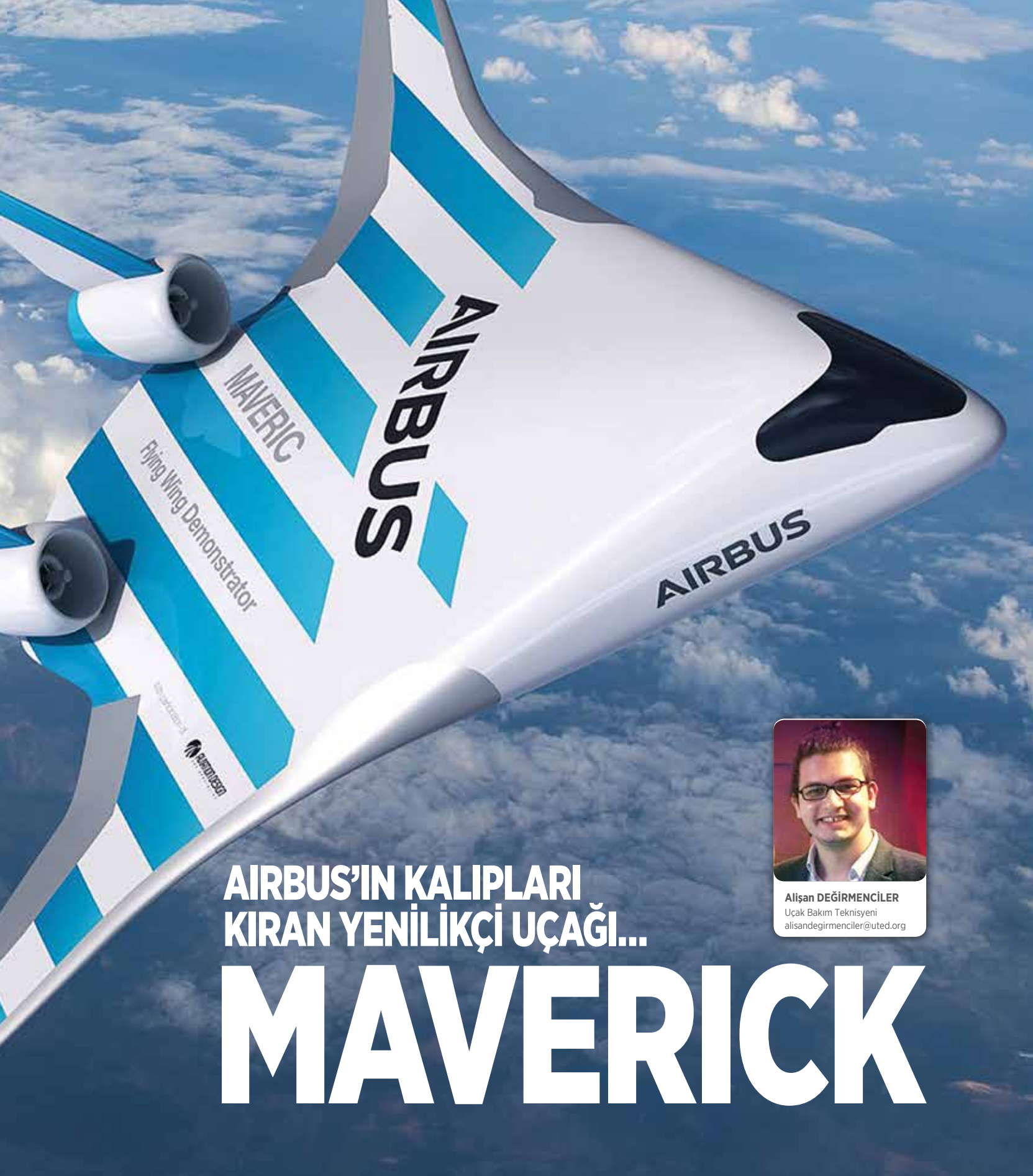
Bu proje ile Türk Hava Yolları hem çalışanlarına değer verdiğini göstermiş hem de kurumsal

imajını pekiştirmişti. Uçağın gördüğü büyük ilginin sonucu olarak; oyun tasarımcıları Microsoft Flight Simülâtör oyununda, personel resimlerinin yer aldığı yapışkan folyolar ile giydirilmiş TC-JHL uçağına da yer verdiler.

Delta Havayolları, 14 Şubat Sevgililer Günü'nde 90 bin çalışanına özel giydirilmiş 'Thank You' uçağı ile teşekkür ederek, THY projesinin bir benzerini sekiz yıl sonra hayata geçirmiş oluyordu.



Amerikalı hava yolu şirketi, çalışanlarına verdiği değeri, bu yıl çalışanlarına kâr paylaşımı olarak 1,6 milyar dolar ikramiye dağıtacağını açıklayarak da gösterdi. Böylece bu senenin rekor ikramiyesi ile Delta Havayolları'nın çalışanlarına altı yılda toplam dağıttığı ikramiye tutarı, 6,5 milyar dolara ulaşmış oldu.



**AIRBUS'IN KALIPLARI
KIRAN YENİLİKÇİ UÇAĞI...**

MAVERICK



Alişan DEĞİRMENCİLER
Uçak Bakım Teknisyeni
alisandegirmenciler@uted.org

“

Havacılık sektörü her geçen gün yeni bir çağın kapısını aralamaya devam ediyor. Airbus'ın geliştirdiği yeni uçak maverick, klasik uçak tasarımından farklı bir özellik gösteriyor.

”



Uçan kanat sistemi insansız hava araçlarında oldukça yaygın olarak görülmektedir.



Değerli okurlarım, sizlere bu sayıda Airbus'ın Singapur Airshow'da tanıttığı #maverick hakkında bazı bilgileri paylaşmak istiyorum. Airbus #maverick diğer uçaklardan biraz farklı. Diğer uçaklarda ya gövde + kanat motor dizaynı ya da kanat bağlantılı motor tasarımı varken, Airbus #maverick gövdeyi uçan kanat adı verdiğimiz dizayna bağlayıp kuyruk kısmına motorları yerleştirmiştir.

Klasik uçak tasarımı yerine neden #maverick?

Karma kanat gövdesi olarak bilinen yenilikçi tasarım, kalıbı tamamen kıran geniş kabin düzeni sayesinde geleneksel tek koridorlu uçak mimarisinden tamamen ayrılıyor. Ayrıca yüzde 20'ye kadar yakıt tasarrufu sağlayabilir ve yolcu deneyimini önemli ölçüde iyileştirebilir. Airbus, karbon emisyonlarını yüzde 20'ye kadar azaltabileceğini tahmin ettiği benzersiz bir kanatlı gövdeye sahip fütüristik bir uçak tasarımı ortaya koydu. Diğer çeşitli tahrik sistemlerinin olası entegrasyonunu mümkün kılar. Ayrıca, merkezi gövdenin üzerine monte edilmiş 'blendajlı' motor sayesinde gürültünün önemli ölçüde azalması beklenmektedir. Ayrıca #maveric ticarileştirilirse, bir uçak yolcu deneyimini önemli ölçüde geliştirebilir.

Üretilen prototip şu anda çeşitli testlere tabii tutulsa da #maverick ile ilgili paylaşılan bilgiler arasında (üretilen prototip ile ilgili) şunlar yer alıyor:



Fotoğraf, 2016 yılında TUBİTAK tarafından düzenlenen İHA yarışmasında 'en iyi tasarım ödülü' alan hava aracı. İstanbul Üniversitesi son sınıf öğrencisi olduğum yılda (2016) 'Boomrang' takımı olarak Sayın Cahit Bilgi Hocam ve uçak bakım teknisyeni Sayın Cem Erez'in katkıları ile geleceğin hava araçlarına farklı bir bakış açısında bulunmuştuk.

- Uzunluk: 2 metre
- Genişlik: 3.2 metre

Önümüzdeki günlerde gerçek ölçütleri ve kesitleri hakkında net bilgiyi hep birlikte göreceğiz.

Önümüzdeki sayı tekrardan görüşme ümidiyle...

DIŞ HATLAR GİDİŞ

18:18

BAŞT. TAY.	UÇUŞ	İSİM	YERİ	KAP.	DURUM
18:15	TK 50035	KAHIRE	DE	BAŞLIYOR	
18:20	TK 19862	ERCAN	FAA	KAP KAPANI	
18:20	Q80212	TAHVAN (FA)	BS	BAŞLIYOR	
18:30	TK 0999	YADUKE	F3A	KAP KAPANI	
18:35	TK 5546	BANGKOK	AS	BAŞLIYOR	
18:35	TK 0020	ABJIA	ABJ	BAŞLIYOR	
18:40	AT 0811	KAZANLAR	A2	BAŞLIYOR	
18:40	TK 00576	ASMAHA	GT	UÇUŞA GİDİŞ	
18:45	TK 0961	TURKİ	CT	KAPTA GİZLİ	
18:50	Q80363	ZAGREB	F1B	BAŞLIYOR	
18:55	KL 1296	FRANKFURT	D11	KAPTA GİZLİ	
18:55	WY 7272	TAGBENT	F7B	KAPTA GİZLİ	
18:55	TK 5443	LIV	F13B	KAPTA GİZLİ	
18:55	M80204	KAHIRE	F8B	KAPTA GİZLİ	
18:55	M82086	BEYRUT	B8B	KAPTA GİZLİ	
19:05	KE 4038	BUDAPESTE	F8A	KAPTA GİZLİ	
19:05	KE 4035	AMSTERDAM	B1	KAPTA GİZLİ	
19:20	TK 12738	MOSCOW (DCA)	C2	KAPTA GİZLİ	
19:25	Q80507	DURBAN	F2	KAPTA GİZLİ	
19:25	TK 1025	SAVAYONGNA	B2	KAPTA GİZLİ	
19:30	TK 1340	BOKROS	F8A	KAPTA GİZLİ	
19:35	TK 00504	BOKROS	DE	KAPTA GİZLİ	
19:35	W8 154	MUR-SULTAN	F7A		
19:38	KC 0132	ISGALI	E7A		
19:45	ET 1721	ADIS ABABA	F5B		
19:55	W8 0548	DUBAI	F13		
19:55	WY 5774	MASRAT	B12A		

DIŞ HATLAR GİDİŞ

18:18

18:35	A3 3155	ATINA	DH		
18:40	QZ 6904	BEUL (CN)	DH		
18:40	TK 98842	ARU DAB	E1		
18:45	Q80245	DOHA	A5		
18:45	TK 9818	AMMAN	DE		
18:45	TK 1347	GLU	F13B		
18:45	KE 4172	LONDRA (LHR)	F13B	KAPTA GİZLİ	
18:50	TK 8049	TEHRAN	E2		
18:50	TK 9271	KÖRNEV	E13B		
18:50	TK 1019	PROSTINE	F13A		
18:50	TK 1063	BELGRAD	ASA		
18:55	TK 0058	LUSAKA	A10		
20:05	QF 8122	DUBAI	BS		
20:10	TK 1005	GÖRUP		Kaya Bkplz	18:20
20:10	Q80219	SOFYA	ASA		
20:10	KE 4046	PARIS (CDG)		Kaya Bkplz	18:20
20:10	KE 4032	BRÜKSEL		Kaya Bkplz	18:30
20:15	TK 1277	BERLIN	F12A		
20:15	TK 1477	MILANO	B10A		
20:25	TK 9987	ZANBAR		Kaya Bkplz	18:40
20:25	KE 4034	MUMBAI		Kaya Bkplz	18:30
20:25	KE 4126	TEL AVIV		Kaya Bkplz	18:20
20:25	TK 4957	HAMBURG		Kaya Bkplz	18:40
20:30	TK 0140	RIYAD		Kaya Bkplz	18:30
20:30	TK 07548	PHUKET		Kaya Bkplz	18:30
20:30	TK 0073	MOMBASA		Kaya Bkplz	18:40
20:30	WY 5011	ROMA		Kaya Bkplz	18:30

INTERNATIONAL DEPARTURES

18:18

TIME	FLY	FLIGHT	DESTINATION	GATE	STATUS
20:30	UA 8510	MUNICH	Gate info at: 18:30		
20:35	RE 0012	NEW DELHI	Gate info at: 18:30		
20:40	KE 5080	BAKU	Gate info at: 18:30		
20:45	TK 1129	DUSSELDORF	Gate info at: 18:40		
20:45	TK 5895	FRANKF	Gate info at: 18:40		
20:50	KE 4000	NEW DELHI	Gate info at: 18:40		
20:50	TK 9780	DOHA	Gate info at: 18:40		
20:50	TK 9094	BANGKOK	Gate info at: 18:40		
21:00	TK 9778	BAHRAIN	Gate info at: 18:40		
21:00	UA 8518	LONDRA (LHR)	SEA		
21:10	TK 0084	JEDDAH	Gate info at: 18:40		
21:10	TK 0874	TEHRAN (IKA)	Gate info at: 18:40		
21:15	W80115	TEHRAN (IKA)	Gate info at: 18:40		
21:15	M80906	ALMATY	Gate info at: 18:40		
21:15	KU 0772	KUWAIT	Gate info at: 18:40		
21:15	KE 4056	ZÜRICH	Gate info at: 18:40		
21:20	QF 8122	BAGHDAD	Gate info at: 18:30		
21:20	TK 0150	DAMMAM	Gate info at: 18:30		
21:25	SK 4655	COPENHAGEN	Gate info at: 18:30		
21:30	TK 1186	VIENTIANE	Gate info at: 18:30		
21:30	M82086	BEYRUT	Gate info at: 18:40		
21:30	TK 0322	ASA-GADAD	Gate info at: 18:30		
21:30	Q2 6965	NABHUR	Gate info at: 18:30		
21:30	TK 0580	KHARTOUM	Gate info at: 18:30		
21:35	W8 0420	ALYA	Gate info at: 18:30		
21:35	TK 0302	BAGHDAD	Gate info at: 18:30		
21:35	TK 0706	KARACHI	Gate info at: 18:30		

DIŞ HATLAR GİDİŞ

18:18

BAŞT. TAY.	UÇUŞ	İSİM	YERİ	KAP.	DURUM
20:35	PK 5714	ISLAMABAD	Kaya Bkplz	19:30	
21:40	PK 5714	LAHOR	Kaya Bkplz	19:40	
21:45	LC 4058	AMMAN	Kaya Bkplz	18:40	
21:45	KK 1008	ERCAN	İPTAL		
22:00	A3 5995	ATINA	Kaya Bkplz	20:30	
22:05	QZ 4336	BAKU	Kaya Bkplz	20:30	
22:05	TK 5546	BİNGÖL	Kaya Bkplz	20:30	
22:25	TK 8804	MUR-SULTAN	Kaya Bkplz	20:30	
22:25	KE 4135	TEL AVIV	Kaya Bkplz	20:30	
22:30	TK 0017	TURKİ	Kaya Bkplz	20:30	
22:35	HY 0214	TASHKENT	Kaya Bkplz	20:40	
22:50	QY 0292	COLO	Kaya Bkplz	20:40	
22:50	TK 0002	ABJASAT	İPTAL		
23:05	KX 1250	TEL AVIV	İPTAL		
23:10	TK 0084	MEDINE	Kaya Bkplz	21:30	
23:15	TK 0655	CEZAİRE	Kaya Bkplz	21:30	
23:30	PK 0720	COBISA	Kaya Bkplz	21:40	
23:30	KK 1184	TAHRAN (IKA)	İPTAL		
23:30	KK 1334	BEYRUT	İPTAL		
23:30	KK 0530	ANTALYA	Kaya Bkplz	21:30	
23:35	KK 1268	KUVEYT	İPTAL		
23:45	KK 0302	SMOLYANRE	İPTAL		
23:45	KE 4126	TEL AVIV	Kaya Bkplz	21:30	
23:50	J2 0705	BAKU	Kaya Bkplz	21:30	
00:05	ET 0721	ADDIS ABABA	Kaya Bkplz	22:25	
00:10	TK 0481	YOKOHAMA	Kaya Bkplz	22:20	
00:15	TK 0872	TAHRAN (IKA)	Kaya Bkplz	22:15	

INTERNATIONAL DEPARTURES

18:18

TIME	FLY	FLIGHT	DESTINATION	GATE	STATUS
00:25	TK 5300	TBILISI	Gate info at: 22:25		
00:25	TK 5419	MOSCOW (DCA)	Gate info at: 22:25		
00:25	TK 5008	KABUL	Gate info at: 22:25		
00:25	TK 5006	BULANMANYA	Gate info at: 22:25		
00:30	TK 5076	MADRID (MAD)	Gate info at: 22:30		
00:40	DY 0412	AKTAY	Gate info at: 22:40		
00:45	TK 5369	TASHKENT	Gate info at: 22:45		
00:50	TK 0988	DURBAN	Gate info at: 22:50		
00:55	TK 3694	ERCAN	Gate info at: 22:55		
00:55	TK 0813	BRATISLAVA	Gate info at: 22:55		
01:05	AZ 9951	BOMBE	Gate info at: 23:00		
01:05	WU 9046	MUSCAT	Gate info at: 23:00		
01:05	TK 3698	Bombay (BOM)	Gate info at: 23:00		
01:05	TK 0702	KHARJAD	Gate info at: 23:05		
01:10	TK 1841	ATHENS	Gate info at: 23:15		
01:20	TK 0704	SHARJAH	Gate info at: 23:15		
01:30	TK 0618	AGADA	Gate info at: 23:15		
01:35	TK 0144	RIYAD	Gate info at: 23:15		
01:35	TK 0762	KUYN	Gate info at: 23:15		
01:35	TK 1257	KUYN	Gate info at: 23:15		
01:35	TK 3099	JEDDAH	Gate info at: 23:15		
01:35	TK 3692	CAIRO	Gate info at: 23:15		
01:35	TK 3696	ALEXANDRIA	Gate info at: 23:15		
01:35	TK 0726	KATHAMANDU	Gate info at: 23:15		
01:35	TK 9628	BEYRUT	Gate info at: 23:15		
01:35	Q80200	KUALA LUMPUR	Gate info at: 23:15		
01:35	TK 5486	ALYA	Gate info at: 23:15		

TÜRKİYE, HAVAYOLU BAĞLANTI ARTIŞINDA ZİRVEDE

” ACI 2019 Bağlantı Raporu'na göre, doğrudan bağlantılarını yüzde 2.5, dolaylı bağlantılarını yüzde 13.7, havaalanı bağlantılarını yüzde 8.1 ve hub bağlantılarını yüzde 18.1 oranında artıran Türkiye, 2019'da bağlantılarını en fazla geliştiren ülke oldu.

Türkiye, doğrudan, dolaylı, havalimanı ve hub bağlantı sayıları ile 2019 yılında Avrupa ülkeleri içinde beşinci sırada yer aldı. Avrupa Havalimanları Konseyi'nin (ACI) 2019 yılı Bağlantı Raporu'na göre; Türkiye 2019 yılında doğrudan bağlantılarını yüzde 2.5, dolaylı bağlantılarının yüzde 13.7, havaalanı bağlantılarını yüzde 8.1 ve hub bağlantılarını yüzde 18.1 oranında arttırdı. Artış oranları bakımından ise bu 5 ülke içinde Türkiye, son bir yılda bağlantılarını en fazla geliştiren ülke oldu.

Türkiye, son 10 yılda yeni açtığı hatlar ve uçuş ağına eklediği yeni noktalar ile havacılıkta doğrudan ve dolaylı bağlantılarını en fazla geliştiren ülke haline geldi. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından 15 yılda 500'ün üzerinde ikili havacılık müzakeresi gerçekleştirilerek sağlanan sefer artışları ve yeni uçuş noktaları ile Türkiye bugün 126 ülkede 328 noktaya havayolu bağlantısı bulunan bir ülke konumuna yükseldi. 2009-2019 yılları arasındaki on yıllık dönemde ise doğrudan bağlantılarının yüzde 159,9, dolaylı bağlantılarını yüzde 144,5, havalimanı bağlantılarını yüzde 151,5 ve hub bağlantılarını yüzde 286 geliştiren Türkiye, bağlantı sayısı en fazla olan ilk 5 ülke içinde en fazla gelişme kaydeden ülke oldu. Avrupa Havalimanları Konseyi'nin Bağlantı Raporu'na göre; İstanbul son bir yıl içinde doğrudan bağlantılarını yüzde 3,6, dolaylı bağlantılarını yüzde 11,3 ve havaalanı bağlantılarını yüzde

7.8 arttırdı. 2009-2019 yılları arasındaki 10 yıllık dönemde ise doğrudan bağlantılarını yüzde 89.6, dolaylı bağlantılarını yüzde 70.4 ve havaalanı bağlantılarını yüzde 78.3 oranında geliştirdi.

İstanbul, hub bağlantı artışında lider

İstanbul 2009-2019 yılları arasında hub bağlantısını yüzde 353 arttırarak Avrupa'nın bağlantılarını en fazla arttıran şehri oldu. Doğrudan bağlantı sayısı ile 2009 yılında Avrupa Havalimanları içinde 11'inci sırada yer alan İstanbul, 2019 yılında beşinci sıraya yükseldi. Dünya genelinde ise İstanbul Havalimanı, hub bağlantısını 2019 yılında yüzde 16.9 arttırarak yedinci sıradan altıncı sıraya yükseldi. Son yıllık dönemde ise hub bağlantısını en fazla geliştiren 20 havalimanı içinde İstanbul, yüzde 353 büyüme ile dokuzuncu sırada yer aldı. Avrupa'da son bir yıl içinde doğrudan bağlantısını en fazla geliştiren beş havalimanı içinde Antalya Havalimanı yüzde 22.7 büyüme ile ilk sırada, Sabiha Gökçen Havalimanı ise yüzde 8 büyüme ile dördüncü sırada yer aldı. 2009-2009 yılları arasındaki 10 yıllık dönemde ise Sabiha Gökçen Havalimanı, yüzde 523'lük büyüme ile Avrupa'da doğrudan bağlantısını en fazla arttıran havaalanı olurken, Antalya Havalimanı yüzde 257'lik büyüme ile ikinci, İstanbul Havalimanı ise yüzde 89'luk büyüme ile dördüncü sırada yer aldı.

Kaynak: shgm.gov.tr

8

mart

Bir Gün Değil, Her Gün...

Dünya Kadınlar Günü

kutlu olsun

Dünya tarihinde kadınların her alanda çok önemli rolleri bulunuyor. Yine de haksızlıklara, ayrımcılığa ve şiddete maruz kalan kadınlar, dünyanın daha güzel bir yer olması için ellerinden geleni yapmaya devam ediyorlar. Onlara adanmış bu özel günü kutluyoruz, eşitsizliğin ve şiddetin son bulmasını diliyoruz.





Gonca GÜLER
Hava Trafik Kontrolörü
TATCA Yönetim Kurulu Üyesi

HAVA TRAFİĞİNDE KONTROL KİMDE?

“ Türkiye’de ve dünyada havacılık alanında büyük bir gelişme var. Gökyüzünde bulunan uçak sayısı her geçen gün artış gösterirken, yukarıda oluşan yoğun trafiği yöneten ve koordine eden sistemlerin rolü de önemli hale geliyor... ”

Havacılık sektörü geliştikçe, havada bulunan yolcu ve ticari uçakların sayısı da önemli bir artış gösteriyor. Böyle olunca yukarıda oluşan bu trafiği sağlıklı olarak yönetmek büyük önem teşkil ediyor. Gökyüzündeki yüzlerce uçağın herhangi bir problem yaşamadan bir noktadan başka bir noktaya gitmesi için de bir takım prosedürler var. Tabi tüm bu uçakların güvenli bir şekilde trafiğini yürütmenin de ülkeler arası işbirliği ve koordinasyondan geçtiğini unutmamak lazım. Türkiye’deki havalimanlarının işletilmesi ile Türkiye hava sahası trafiğinin düzenlenmesi görevini Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü üstleniyor. DHMİ bünyesinde görev yapan Hava Trafik Kontrolörleri tarafından verilen hizmet, havacılık trafiğinin güvenli işleminde önemli bir rol üstleniyor.

2003 yılında sivil havacılığın serbestleştirilmesi ile birlikte Türkiye, dünyada havacılık sektörünün en çok geliştiği ülkelerden biri konumuna gelmiş oldu. 2019 yılı sonu istatistikleri Türkiye’nin bugün 126 ülkede 328 noktaya havayolu bağlantısı

bulunan bir ülke konumuna yükseldiğini gösteriyor. Türkiye geneli havalimanlarında 2019 yılında direkt transit yolcularla 209 milyon 92 bin 548 yolcuya hizmet verildi.

Eurocontrol istatistiklere göre 2019 yılında sadece Avrupa’da 11.1 milyon uçuş gerçekleşti. 2019 yılı ocak-aralık dönemi gerçekleşmelerine göre ise ülkemiz havalimanlarına iniş-kalkış yapan uçak trafiğinin iç hatlarda 839 bin 850, dış hatlarda 713 bin 651, üst geçişlerle toplam 2 milyon 30 bin 291 uçağa hizmet verildi. Tüm bu rakamlar, sektörün hızla geliştiğine işaret ederken, her geçen gün daha da kalabalıklaşan hava sahamızda hava trafik hizmeti, önemli bir kontrol mekanizmasını da zorunlu kılıyor.

Öncelikle şunun altını çizmekte yarar var. Ülkemizde temel olarak iki ana uçuş bölgesi (Flight Information Region-FIR) bulunuyor. İstanbul FIR Hava Sahası ve Ankara FIR Hava Sahası. Her iki sahanın kendi içinde alt sektörleri bulunuyor. Böylece iş



Yaklaşma ünitesi radar görüntüsü



Türkiye hava sahası haritası



yükü bölünerek hava trafik kontrolörlerinin sorumluluk sınırları daraltılarak risk faktörü azaltılmış olur. Bu, güvenliğin üst seviyeye çıkarılması noktasında önemli bir yaklaşımdır.

Hem uçaklar arasındaki hem de manevra sahasındaki uçakların o sahadaki manialarla (engellerle) çarpışmalarını önlemek, düzenli bir trafik akışını sürdürmek ve hızlandırmak, uçuşların emniyetli ve etkin bir biçimde yürütülmesi için gerekli bilgileri sağlamak, arama ve kurtarmaya ihtiyaç duyan uçakla ilgili olarak ilgili kuruluşlara yardımcı olmak, Hava Trafik Hizmetinin temel amaçları arasında yer alır.

Hava Trafik Kontrol hizmetleri

- Meydan Kontrol Ünitesi (Kule)
- Yaklaşma Kontrol Ünitesi
- Saha Kontrol (Yol) Ünitesi

Meydan Kontrol Ünitesi

Bir uçağın kontrolü denince akla ilk olarak kule geliyor. Ancak durum bundan biraz daha karmaşık. Kule olarak bilenen Meydan Kontrol Ünitesi, hizmet ünitelerinden sadece bir tanesidir. Bir uçak, öncelikle Meydan Kontrol Ünitesi yani kule ile iletişime geçer. Hizmet, uçağın gideceği meydan için yol müsaadesini alıp motor çalıştırma izninin verilmesiyle başlar.

Ünite, uçakların yerdeki hareketlerinden ve pist başına güvenli bir şekilde gelişini sağlayıp kalkış izni vermekten, yaklaşma ünitesi tarafından pist başına güvenli bir şekilde getirilen uçaklara ise iniş izni vermekten sorumludur. Bu ünite yerdeki uçakları gözle takip etmenin yanında yer radarından (Advanced Surface Movement Guidance & Control System-ASMGCS) yararlanır.

Yaklaşma Kontrol Ünitesi

Bir veya birden fazla meydana iniş yapan ve bu meydanlardan kalkış yapan trafiklere verilen hizmeti kapsar. Uçaklar alçalma ve tırmanma aşamalarında bu ünitenin kontrolü altında bulunur.

Saha (Yol) Kontrol Ünitesi

Kendi kontrol bölgelerindeki trafiklere düz uçuş yapılan seviyeye tırmanış ya da o seviyeden alçalış aşamasını kontrol eden birimdir. Bu ünite, kalkan uçaklar yaklaşma kontrolden sonra yol boyunca uçacakları uçuş seviyesine tırmandırılır ya da gelen uçaklar, yaklaşma kontrolün sorumluluk sahasına kadar belirli bir seviyeye alçaltılır. Saha Kontrol aynı zamanda hava sahamızı kat etmek için kullanan transit trafiklerin kontrolünden de sorumludur.

Görüldüğü gibi hava trafiği, güvenli havacılık için uluslararası düzlemden yönetilmesi ve koordine edilmesi gereken bir süreç.



Mehmet ERTEK

HAVACILIKTA YÜKSEK FREKANS İLETİŞİMİ



Uçak ve yer istasyonu arasındaki uzun mesafelerdeki iletişimi sağlayan HF sistemi, uçuş ekibi ya da uçak sistemleri tarafından kullanılan veri haberleşmesinin de gerçekleştirildiği kritik bir rol üstlenir.



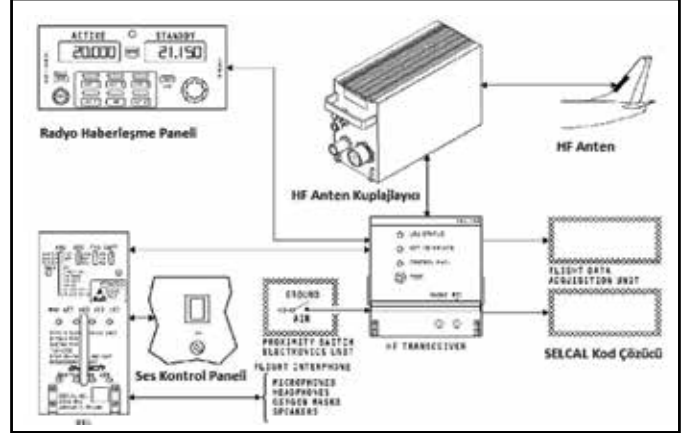
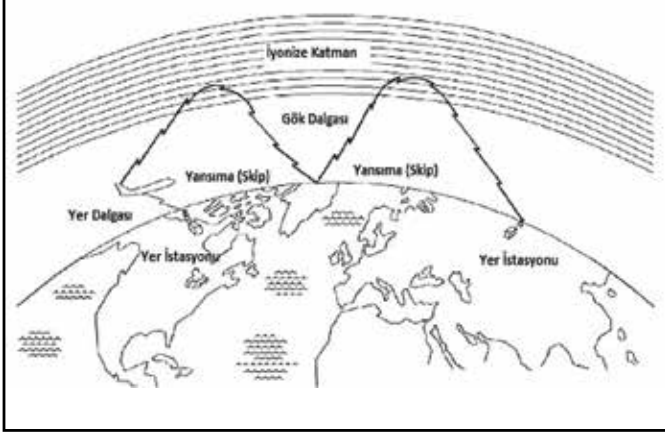
Uzun mesafe ses haberleşmelerini sağlayan High Freq (HF), uçaklar arası ve uçak - yer istasyonu arasındaki haberleşmeyi gerçekleştiren bir haberleşme sistemi.

Haberleşme sinyalini yansıtmak için yeryüzü ve iyonosfer tabakasını kullanan, 2-29,999 mhz aralığındaki havacılık frekans aralığında işlem yapan HF sistemi, aynı zamanda uçak-yer istasyonu arasındaki veri haberleşmesini de sağlıyor.

Yansıyan dalgalar arasındaki mesafe gün içinde işlem yapılan saate, radyo frekansına ve uçağın bulunduğu yüksekliğe göre

değişir. HF haberleşme, radyo kanalı frekans seçim ve kontrol sinyallerini sesi almak ve göndermek için kullanır. Çalışma prensibi ise şu şekilde özetlenebilir: HF radyo kanalı RF (radyo frekans) taşıyıcı sinyalini uçuş dâhili telefon sisteminden gelen ses sinyaliyle modüle eder.

Alıcı modunda HF radyo sistemi, RF taşıyıcı sinyalini demodüle eder. HF transceiver sesi uçuş dâhili telefon sistemine gönderir. Alıcı modunda HF transceiver bütün haberleşme verilerini Aircraft Communications Addressing and Reporting System (ACARS) adı verilen yönetim birimine gönderir. HF transceiver



“ Alıcı modunda HF transceiver bütün haberleşme verilerini ACARS yönetim birimine gönderir. HF transceiver de, ACARS yönetim biriminden aldığı tüm verileri, ACARS yer istasyonuna iletir. ”

de, ACARS yönetim biriminden aldığı tüm verileri, ACARS yer istasyonuna iletir.

Haberleşme Sistemi Elemanları

- Radyo haberleşme paneli (RCP)
- HF transceiver
- HF anten kuplajlayıcı
- Ortak ya da paylaşımlı HF anten

Radyo Haberleşme Paneli (RCP)

HF transceiver ayarını ve radyo kanal seçimini yapmak için seçilmiş frekans bilgisini ve kontrol sinyallerini sağlar. RCP kullanılarak genlik modülasyonlu (am) işlem ya da üst yan band (usb) işlemi seçilebilir. HF alışını güçlendirmek için RF duyarlılık kontrolü kullanılır. RCP'ler HF haberleşme radyo kanallarından herhangi birinin seçilmesi ve frekans kontrolü için kullanılabilir. RCP, veri modunu seçmek için de kullanılır.

HF Transceiver

Bilgi gönderimi alıp vermeyi sağlayan HF Transceiver, iletim devreleri uçuş dâhili ses sistemini kullanarak RF taşıyıcı sinyalini modüle eder. Bu ses bilgisi, diğer uçaklar ve yer istasyonlarına gider. Alıcı devreler ses sinyalini ayırmak için alınan RF taşıyıcı sinyalini demodüle eder. Alınan ses sinyali uçuş ekibi ya da uçak sistemleri tarafından kullanılır.

HF Anten Kuplajlayıcı

Anten empedansını HF frekans aralığı üzerindeki transceiver çıkışına uygun hale getiren HF Anten Kuplajlayıcı, iletim modunda anten kuplajlayıcı modülasyonlu RF sinyalini transceiverden alır ve bu sinyali antene gönderir. Alıcı modunda ise anten kuplajlayıcı modülasyonlu RF sinyalini antenden alır ve transceivera gönderir. HF anten ses ile modüle edilmiş RF sinyalleri alır ve gönderir.

HF Haberleşme Sisteminin Çalışması

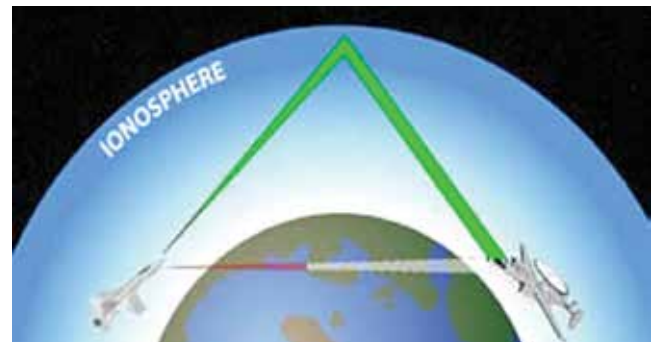
Kontrol paneli seçilen frekans bilgisini ve kontrol sinyallerini transceivera gönderir. Ses kontrol panelinin REU'ya gönderdiği sinyaller; HF radyo seçim sinyali, alınan sesin kontrolü ve bas konuş (PTT) sinyallerinden oluşur. İletim sırasında ses ve PTT sinyalleri, REU üzerinden HF transceivera gider.

Mes sinyalini kendi ürettiği RF taşıyıcı sinyali modüle etmek için kullanan Transceiver, modülasyonlu RF sinyalini anten kuplajlayıcı üzerinden antene gönderir. Ve böylece sinyal diğer uçaklara ve yer istasyonlarına iletilmiş olur. Aynı zamanda iletim sırasında transceiverdan bir PTT sinyali de FDAU'ya gelir. FDAU, bu PTT sinyalini iletim işlemini kayıt etmek için anahtar olay işareti olarak kullanır.

Veri iletimi modunda ACARS yönetim biriminden gelen veri sinyalleri transceiver'ın ürettiği RF taşıyıcı sinyali modüle etmek için kullanılır. Veri iletim frekansları HF transceiver tarafından kontrol edilir. Transceiver bir HF frekansı seçmek için zaman ve konum bilgilerini kullanır.

Transceiver, veri modunda otomatik iletim yapabilir. Alıcı modunda anten modülasyonlu bir RF sinyali alır ve bunu anten kuplajlayıcı üzerinden transceivera gönderir. Transceiver aldığı sinyali demodüle ederek ses sinyalini RF taşıyıcı sinyalden ayırır. HF transceiverdan alınan ses reu üzerinden uçuş dâhili telefon hoparlörüne ya da headsetlere gider. Veri alımı modunda transceiver RF taşıyıcıdan veriyi demodüle eder. Bu veri HF transceiverdan ACARS yönetim birimine gönderilir.

HF transceiverdan sesi alan Selcal, bu ses sinyalini yer istasyonundan gelen Selcal aramalarını görüntülemek için kullanır. HF transceiver aynı zamanda bir hava/yer ayrımı sinyali alır. Bu ayrım sinyalini transceiver iç hata hafızasında uçuş bacaklarını hesaplamak için kullanır.



TÜRKİYE GECİKME SÜRELERİNİ YÜZDE 60 AZALTTI

Türkiye, hava yolu ile yapılan uçuşlarda yaşanan gecikme sürelerini bir yıl içinde yüzde 60 oranında azaltarak önemli bir başarıya imza attı. Avrupa Hava Seyrüsefer Teşkilatı (Eurocontrol), Avrupa'nın 2019 yılı performansına ilişkin raporunu yayınladı. Raporda, 2019 yılında uçuşlarda ortalama 12.2 dakika gecikme yaşandığı belirtilirken, 2018 yılına kıyaslandığında gecikmelerde yüzde 11.6 oranında iyileşme kaydedildiği ve ortalama varış dakiklığı açısından yüzde 1.8'lik iyileşme sağlandığı ifade edildi. 2019 yılında en fazla gecikmenin yaşandığı 10 havaalanının sıralandığı raporda, ilk sırada Amsterdam Schiphol Havaalanı yer alırken ülkemizden hiçbir havalimanı gecikme süreleri bakımından listede yer almadı. Rapora göre Avrupa'nın en yoğun 25 havalimanında 15 dakikadan fazla gecikme yaşanan uçuşların sayısı 2018 yılına göre yüzde 5.7 azalırken, Türkiye 2019 yılı boyunca ATFM gecikmelerini (en-route ve havaalanı) yüzde 60.5 oranında azalttı.

Antalya, İstanbul ve Sabiha Gökçen'de gecikme performansı

Eurocontrol'ün verilerine göre 2019 yılında Avrupa havalimanlarından yapılan uçuşların yüzde 27'si gecikmeli olarak gerçekleşti ve yıl boyunca toplam 24 milyon dakika gecikme yaşandı. Antalya Havalimanı, İstanbul Havalimanı ve İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı gibi ülkemizin yoğun havaalanları, gecikmeler açısından Avrupa'daki en yoğun havaalanlarına kıyasla çok daha iyi bir performans gösterdi. 15 dakikadan fazla gecikme yaşanan uçuşlar İstanbul Havalimanı'ndaki uçuşların yüzde 27'sini, Sabiha Gökçen Havalimanı'ndaki uçuşların yüzde 16'sını ve Antalya Havalimanı'ndakilerin yüzde 25'ini oluşturdu.

Almanya, 150 uçuşla ilk sırada

Ülkemizin 2019 yılında en fazla uçuş gerçekleştirdiği ülkeler içinde günlük 150 uçuşla Almanya ilk sırada yer alıyor. Ardından 95 uçuşla Rusya, 53 uçuşla İngiltere, 34 uçuşla Ukrayna, 32 uçuşla Suudi Arabistan, 30 uçuşla Fransa, 26 uçuşla Irak, 24 uçuşla İtalya ve İran, 22 uçuşla İsrail bulunuyor. Günlük 938 uçuş gerçekleştiren THY'nin uçuşlarının yüzde 2.51'i gecikmeli

yaşanırken, günlük 365 uçuşu bulunan Pegasus'un uçuşlarının yüzde 0.52'si gecikmeli gerçekleştirildi. 15 dakika limitini aşan uçuşların sayısı Sunexpres'te yüzde 0.17, Atlasjet'te yüzde 1.11, Onur Air'de yüzde 2.8 olarak gerçekleşti. Eurocontrol, Avrupa'nın 2019 yılı performansına ilişkin raporunu Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne göndererek Türkiye'yi gecikmelerde yaşanan iyileşme dolayısı ile tebrik etti. Türkiye'nin gecikmelerde yüzde 60'ın üzerinde iyileşme kaydetmesinin Avrupa ortalamasına yansımalarıyla 2018 yılında Avrupa havalimanlarının ortalama yüzde 31 olan gecikme oranı 2019 yılında yüzde 27'ye geriledi. Thomas Cook'un yaşadığı sıkıntılar ve Fransa'daki grevlerin Avrupa hava trafiğinin yıllık bazda düşmesine sebep olduğu belirtilen raporda, geçtiğimiz yıl Avrupa'da hava trafiğinde sadece yüzde 0.9'luk bir artış meydana geldiği kaydedildi.

Yol ücretleri

Yol ücretleri bakımından ise 2019 yılında, Eurocontrol Yol Ücretleri Ofisi tarafından 7.9 milyar euro yol ücreti elde edilerek 2018 yılına kıyasla yüzde 2.66 oranında düşüş meydana geldi. 2019 yılında en fazla yol ücreti ödeyen havayolu şirketleri arasında Türk Hava Yolları 293.8 milyon euro ile beşinci sırada, en fazla yol ücreti elde eden ülkeler arasında ise ülkemiz 397.3 milyon euro ile altıncı sırada yer aldı. Geçtiğimiz sene ülkemiz adına Eurocontrol tarafından faturalandırılan yol ücretlerinde Türk Hava Yolları 81 milyon euro ile ilk sırada yer alıyor. Emirates Havayolları 45 milyon euro ile ikinci, Katar Havayolları yüzde 44.2 ile üçüncü sırada Avrupa'ya en fazla yol ücreti ödeyen, başka bir deyişle Avrupa hava trafiğine en fazla katkı sağlayan ülkeler oldu. Öte yandan Eurocontrol raporuna göre, Avrupa'da 2019 yılında toplam 11.11 milyon uçuş gerçekleştirildiği belirtilirken, Avrupa Hava Trafikğine günlük ortalama 200'den fazla uçuş eklenerek 2018 yılına oranla yüzde 0.9'luk artış yaşandığı kaydedildi. Hava trafiğine günlük eklediği uçuş sayısını en fazla arttıran ülke ise İtalya olurken, ülkemizde ise bu değişim günlük 50 uçuş artışı şeklinde gerçekleşti.

Kaynak: shgm.gov.tr

Yenilikçi fikirlerle geleceğe yön vereceğiz



Hey sen, genç havacı! Evet evet sana sesleniyorum, doğru duydun. Sen de sadece havacılık alanında çalışmayıp, okumayıp ya da sadece ilgi duymayıp bu alanda bir şeyler üretmek, etkinlikler düzenleyip katılmak, çevre edinmek mi istiyorsun? Cevabın 'evet' ise, seni bize katılmaman için tutan ne?

GENÇUTED oluşumu tıpkı senin benim gibi düşünen arkadaşları bir araya getiriyor. Beraber eğlenmek, öğrenmek ve paylaşmak için...

GENÇUTED ile gün gelecek konferanslarda bilgilenecek, gün gelecek gezilerde, konserlerde eğlenecek ve gün gelecek yardım etmenin, paylaşmanın tadına varacaksın. Ama en önemlisi bunları tek başına yapmayacaksın.

Yanında GENÇUTED gibi kocaman bir aile olacak.

Sen de benim gibi heyecanlandın farkındayım.

O zaman ailemize katıl ve bizi takip etmeye devam et!



Whatsapp İletişim Grubumuza
Link veya QR Kod ile Katılabilirsiniz.
<https://chat.whatsapp.com/laJHW31FvHpGqAkfcGdYBH>



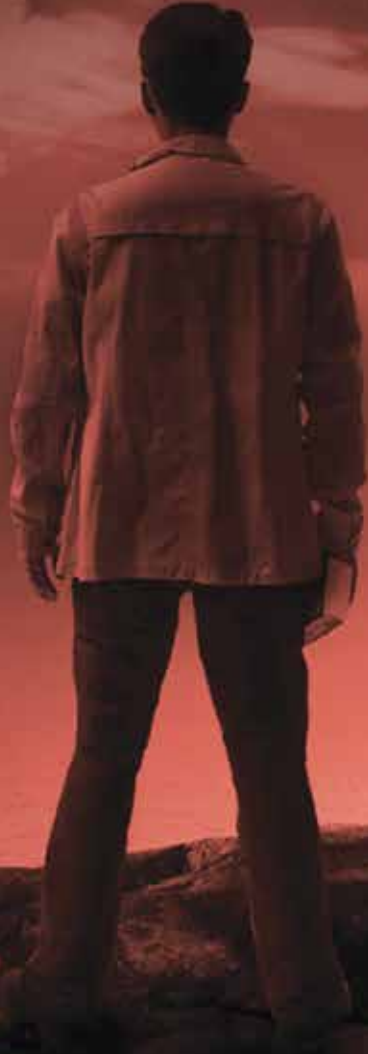
GENÇUTED, Uçak Teknisyenleri Derneği tarafından desteklenen bir gençlik platformudur. Havacılığın çeşitli çalışma ve eğitim alanlarından bir araya gelen gençlerin 1 Temmuz 2018 tarihinde kuruluşunu gerçekleştirdiği GENÇUTED, havacılığa genç bir bakış açısı oluşturma amacıyla yola çıkmıştır. GENÇUTED hakkında daha fazla bilgi almak, etkinliklerinden haberdar olmak için sosyal medya ve iletişim organlarını takip edebilirsiniz.



KENDİNİ SAKLAMAYAN GEZEĞENLER: MUHTEŞEM BEŞLİ



NASA'nın "Fab Five" olarak tanımladığı, farklı renklerde ve farklı boylarda olan bu beş gezegeni belirli periyotlarda hiçbir yardımcı alet kullanmadan izlemek mümkün.



Gökyüzü ve yıldızlar hepimizin küçük yaşlardan beri merakını cezbeder. Kimilerimiz hep onları yakından görmek ister ve en azından bir teleskop yardımıyla izlemeye çabalar. Ancak, gerçekten bakmayı bilenler için güneş sisteminde çıplak gözle izlenebilecek beş gezegen var.

İnsanlar eski çağlardan beri bu beş gezegeni izlemişler. Belki yüksek teknoloji ve yaşamın giderek artan karmaşası yanında bu alışkanlığımızı unuttuk. Hatta belki daha eğitim çağlarımızın ilk yıllarında aldığımız bu bilgiyi, geçmişin tozlu raflarında bırakmayı tercih ettik. Ama hala izlemek isteyenler varsa, işte çıplak gözle izleyebileceğiniz Merkür, Venüs, Mars, Satürn ve Jüpiter...

Güneş'e yakın olduğu için parlaklık nedeniyle izlemesi güç olan Merkür, uydusu olmayan bir gezegen... Yılda sadece üç kez çıplak gözle görülebiliyor ve gözlem için en uygun zamanlar ya tam Güneş batarken ya da tam doğarken. Tam Güneş tutulmalarında ise Güneş'e çok yakın konumda bulunan gezegen, kısa süreliğine de olsa çok daha rahat bir şekilde izlenebiliyor.

Merkür'den sonra çıplak gözle gözlemleyebileceğimiz bir diğer gezegen Venüs... Güzellik tanrıçasının ismini taşıyan gezegen, aynı Merkür gibi Güneş'e yakın konumda ve bu nedenle o da ancak sabah gün doğumundan önce veya akşam gün batımından sonra gözlemlenebiliyor. Yine aynı Merkür gibi Venüs de tam Güneş tutulmalarında çok kısa süre için bile olsa, gün ortasında dahi çıplak gözle görülebiliyor.



Beşli, 22 Mart 2004 tarihinde, bir saatliğine de olsa, birlikte görülmüştü.



ORIJINAL

**Muhteşem Beşli
büyüklüklerine göre şöyle
sıralanıyor: Jüpiter, Satürn,
Mars, Venüs ve Merkür...**

Teleskopla ilk kez 1609 senesinde Galileo Galilei tarafından izlenen Mars da bir diğer gezegen. Bakıldığında sarı, turuncu ya da kırmızı tonlarında görünen gezegenin parlaklığı konumuna göre değişiklik gösteriyor. Bazı konumlarda Güneş'in ışığı nedeniyle görünmez oluyor ve çıplak gözle görülebilen diğer gezegenlerden daha fazla değişiklik gösteriyor. 32 yıllık süre zarfında sadece iki kez izlemek için en uygun konuma gelen gezegen, bundan sonra 22 Mayıs 2016'da en parlak haliyle dünyaya en yakın konumda olacak. Mars'ı görmek isterseniz, bu tarihte gökyüzüne daha fazla dikkatle bakmanız gerekecek.

Rahatlıkla görülebildiği için eski çağlardan beri insanoğlunun dikkatini çeken Satürn, büyük ölçüde Hidrojen ve Helyum'dan oluşuyor. Gezegen, sabit yıldızlar arasında çok yavaş ilerlediği için aynı takım yıldız içinde iki seneden uzun bir süre geçiriyor. Sarımsı renkte olan gezegen, yılın büyük bir bölümünde

gözlemlenebiliyor ancak Satürn'ün halkalarını da görmek istiyorsanız bir teleskopa ihtiyacınız olacak.

Jüpiter'e gelince, bir yahut iki aylık bir dönem haricinde yılın geri kalan kısmında rahatlıkla izlenebiliyor. Güneş sisteminin en büyük gezegeni olan Jüpiter'in kütlesi sistemdeki diğer gezegenlerden fazla... Bu dev gezegeni mutlaka görmek isteyeceksiniz. Ayrıca internette bu gezegenlerin gökyüzündeki konumlarını çok detaylı bir biçimde veren programlar var. Gezegenleri gökyüzünde aramadan önce bu programların birinden faydalanabilirsiniz. Kim bilir belki de çok yakın bir gelecekte bu gezegenlere gitmek, evden işe gitmek kadar kolay olacak.

O zaman gelene kadar, teleskopunuz olmadan da görebileceğiniz gezegenleri izlemek için daha fazla vakit kaybetmeyin. Keyifli seyirler...



SANAL DÜNYADA VE SOSYAL MEDYADA UTED'İ TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org



TOLGA'YA UMUT OL!



Ben ve benim gibi kök hücre nakli bekleyen
binlerce hastanın umudu sizsiniz... Kan verin
hepimizin umudu yeşersin...





Ben içinizden biriyim. İçimde herkes için tanıdık olan o yaşama sevincini taşıyorum. Otuz üç yaşındayım. Güzel bir hayatım, mutlu bir evliliğim var. Hobilerim, hayallerim var. Spor yapmayı, seyahat etmeyi, eşimle, dostlarımla vakit geçirmeyi çok seviyorum. Allah kısmet ederse çocuk sahibi olmayı, güzel bir hayat sürmeyi diliyorum.

Fakat bütün hayallerimi, bugün tek bir dileğin ardına gizledim: Sağlık. Hayatta her şeyin başının sağlık olduğunu yaşayarak öğrendiğim zor bir safhadan geçiyorum. Ben bugün sadece sağlıklı olmak istiyorum.

Kafamda bir şişlik tespit ettiğimde 2019 yılının Eylül ayıydı. Alışılmışın dışında bir durum olduğu için en kısa sürede Sakarya'da özel bir hastaneye başvurdum. Çekilen MR ve tomografi ile şişliğin sebebinin bir yağ bezesi olduğunu öğrendim. Bu sebeple geçirdiğim operasyonun sonucunda patolojiden gelen bilgi lenfoma olabileceği ve ileri tetkik yapılması gerektiği yönündeydi. 2 Ekim 2019 tarihinde Kocaeli Üniversitesi Eğitim ve Araştırma Hastanesi'nde Preferik Tarama Testi yapıldığında yanımda destek olmak üzere eşim ile birlikte yakın arkadaşım Taner ve Songül vardı. O gün testin sonucunda lösemi olduğumu öğrendim. Hastaneye derhal yatış yaptım, böylece ilk tedavi başladı. Birinci tedavinin olumlu yanıt vermesi sebebiyle birinci pekiştirme tedavisine geçildi. İkinci pekiştirme tedavisi süresince 2 ay süreyle eve yollandım. 15 günde bir rutin kontrollerim vardı.

17 Ocak 2020'de hastalığın nüks ettiğini öğrendim. Bu sebeple bir üst tedaviye geçildi. İlk tedaviye yine olumlu cevap verdim, sırada bir kez daha pekiştirme tedavisi alma süreci var. Ancak hastalık nüks ettiği için hocalarımız ilik naklinin şart olduğunu söylüyorlar. Biz de bu amaçla yaptığımız kampanyalar ile kök hücre bağışısı için farkındalık yaratmak istiyoruz.

Biliyorum ki, umut var.

Umut hepimiz için, herkes için var. Siz de kök hücre bağışısında bulunarak bu umuda katkıda bulunabilirsiniz.

Kök hücre, insan vücudunda bulunan, yaşam boyu kendi kendini yenileme ve farklı, tamamen olgun hücrelere dönüşebilme kapasitesine sahip hücrelerdir. İhtiyaç olduğu zaman kendilerinden sonraki hücrelere farklılaşarak, hücrelerin gelişimini, olgunlaşmasını ve çoğalmasını sağlarlar.

Organizma içinde yer alan tüm hücrelere dönüşebilen ve ana hücre olarak tanımlanan kök hücreler, vücutta ihtiyaç duyulan her bölgede yer alır. Böylece hastalanan veya hasarlanan tüm doku ve organların yenilenmesinde rol oynarlar. İhtiyaç duyulan hücre tipine dönüşerek; hastalık, yaralanma ve diğer sebepler nedeniyle oluşan organ ve doku hasarı ya da kaybını onarırlar. Bölünebilen yapıları sayesinde, aynı türden kök hücrelerin oluşumunda da rol oynarken aynı zamanda kas ya da kan hücrelerine dönüşebilirler. Pek çok farklı türü bulunan kök hücreler, kişi henüz anne karnında iken gelişimin ilk basamaklarında önemli rol oynayarak, organ ve dokuların oluşumunu sağlarlar. Hasta kişiye doğrudan damar yoluyla verilebileceği gibi hasarlı organa direkt olarak da nakledilebilen kök hücreler, hasta vücuda girdiğinde çoğalarak organizmanın ihtiyaç duyduğu hücrelere dönüşerek, hastalıklı dokuyu ya da organı onarabilirler.

Kök hücre bağışıcısı ol!

Kök hücre bağışıcısı olmak için; 18 - 50 yaş aralığında sağlıklı her birey kök hücre bağışıcısı olabilir. Eğer bağışısı kabul ederseniz, Gönüllü Kök Hücre Bağışıcısı Bilgilendirme ve Onay Formu'nu doldurup imzalayarak bu bağışısı resmi olarak onaylamanız sizden istenir. Ardından kan grubunuzun belirlenmesi, enfeksiyon hastalıkları açısından test edilmesi (HIV, Hepatit ve Sifiliz) ve doku tiplene testlerinin yapılabilmesi için sizden 3 tüp kan örneği alınır. Testler sonucunda herhangi bir enfeksiyon edilmez ise kök hücre bağışıcısı olabilirsiniz.





Özlem DENİZ
Uçuş Operasyon ve Eğitim Uzmanı

KENDİNİ GERÇEKLEŞTİREBİLMEK...

“ Maslow'un ihtiyaçlar piramidinin en üst seviyesi olan kendini gerçekleştirmek, insanın kendine dönük yaptığı yolculuğun en üst basamağıdır... Peki siz bu yolculukta neredesiniz? ”

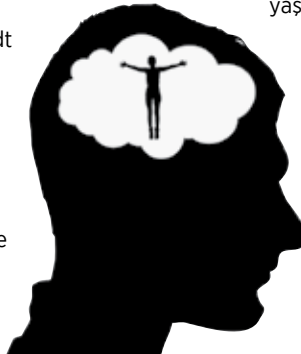
Kendini gerçekleştirme yolunda atılacak ilk adım, insanın kendini tanımasıdır. Bunun için kişinin yeterliliklerini, karakter özelliklerini, güçlü ve zayıf yanlarını bilmesi gereklidir. Kendini tanımak, doğru soruların sorulması ve gelen cevapların kalbinizde de onay bulması ile başlayan bir süreçtir. Maslow'un ihtiyaçlar hiyerarşisine göre bir insan, en alt basamaklardaki güvenlik ve fizyolojik ihtiyaçları karşılandıktan sonra, kendi potansiyelini ortaya çıkarma ve kendini gerçekleştirme gayretine girmektedir. Maslow'un ihtiyaçlar piramidinin en üst seviyesi olan kendini gerçekleştirmek, sanat ve edebiyatta yaratıcı çalışmalar ile elde edilebilirken, diğerleri için spor, eğitim veya kurumsal bir ortam ile elde edilebilir.

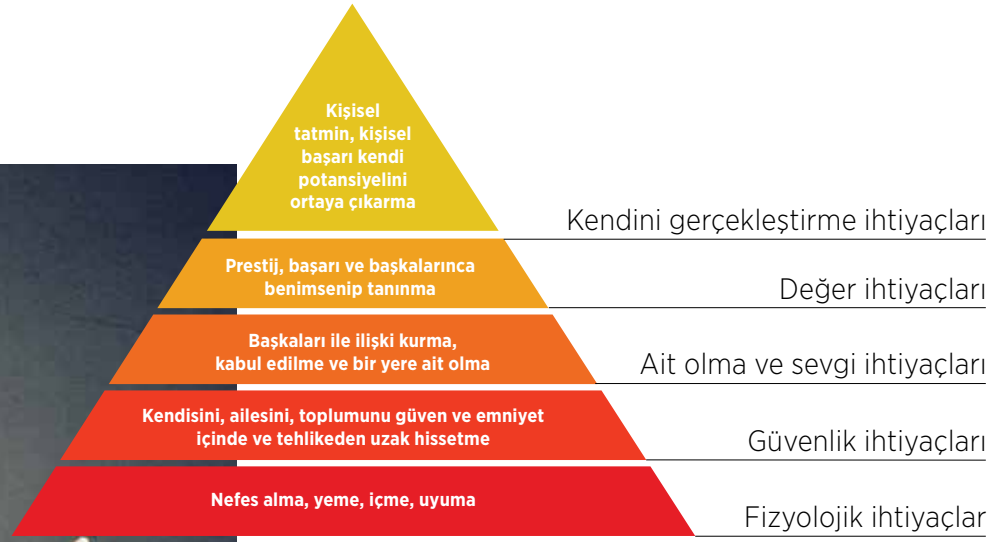
Aynı zamanda, birçok yaratıcı insan, ünlü ressam Rembrandt ve Van Gogh ömürleri boyunca yoksulluk içinde yaşamışlardır, buna rağmen kendilerini gerçekleştirmeyi başarabildikleri ileri sürülebilir. Toplumda sayıca az olan bu insanları kısaca tasvir edecek olursak, en temel özellikleri çalışkan ve üretken olmalarıdır. Farklılık, yaratıcılık, özgünlük göze çarpan diğer yönleridir. Sevgi ve güven duyguları tatmin olmuştur. Sürekli başkalarından onay alma ihtiyacı hissetmezler. Bu nedenle övgü ve eleştirilerden çok etkilenmezler. Eleştiri durumunda

da egoları altüst olmaz. Biricik olduklarının ve bütünün parçası olduklarının farkındadırlar ve kendilerini başkalarıyla kıyaslamazlar. Tüketim odaklı yaşamak yerine, sürekli kendi özyeterliliğine ve iç dünyalarına odaklanıp, kendilerini aşma gayretindedirler. İnsanın içindeki sonsuz boşluğun, maddiyat ve tüketim yerine, yaratıcılık ve üretimle dolacağını bilincindedirler. Ayrıca, kriz anlarında da son derece kontrollü davranıp, sağduyulu kararlar alırlar.

Dünya üzerinde pek çok insan benzer olaylar yaşamakta, fakat aynı olaylara farklı tepki vermektedirler. Aynı olaya aynı aileden iki kişi bile, farklı tepkiler verebilmektedir. Demek ki, olaylar karşısında takınılan tavır ve tutum, bu deneyimin nasıl

yaşanacağını belirlemektedir. Yaşadığımız olaylarda, bakış açımız belirleyici olmaktadır. Çünkü düşüncelerimiz duygularımızı, duygularımız da davranışlarımızı etkilemektedir. Olumsuz gibi görünen olayda, öğretiyi farkettiğimizde, hayatımızda farklı kapılar açılmaktadır. Olumsuz gibi görünen bir deneyim, büyük resimde, bizi farklı bir bilinç düzeyine yükseltmekte ve her deneyim başka bir deneyime hizmet ederek farkındalığımızı artırmaktadır.





“ Kendini gerçekleştirmiş insanlarla konuşmalarımız, bize nedenini bilmediğimiz farklı bir huzur verir. Abartı eleştiri, övgü, anlam yükleme, yargılama, dedikodu yapmak gibi olumsuz eylemlerden uzak davranırlar. ”

Bu insanlar aynı zamanda, mutluluğu bir mekana ve eşyaya bağlamak ve sürekli beklentiler üretmek yerine, küçük şeylerden mutlu olurlar. Sevilen bir yemeği yemenin, güzel bir müzik dinlemenin coşkusunu içlerinde hissederler. Baktıkları her şeyde, bir giz ve mutluluk görürler. Belirsizliklerden korkmazlar ve belirsizliğin kendilerine sağladığı fırsat okyanusunda, mucizeleri yaşayacaklarını bilirler. Tüm insanlığa ve doğaya karşı sevgi doludurlar. Geçmişin pişmanlıkları ve geleceğin endişelerinden sıyrılarak ‘anı’ yaşamayı tercih etmiş, şimdinin gücünü farketmişlerdir. İçlerindeki kıskançlık, kin ve nefret duygularından uzaklaşmışlardır. Her günü bir mucize gibi, neşe ve canlılık içinde geçirirler. Sevgi enerjisiyle, kendilerini akışa teslim ederler. Bugün toplum içinde yaşadığımız o duygu karmaşıklığının ve geçmişe-geleceğe yönelik kaygıların, tek çaresinin anda kalmayı becerebilmek olduğunu bilirler.

Kendini gerçekleştirmiş insanlarla konuşmalarımız, bize nedenini bilmediğimiz farklı bir huzur verir. Abartı eleştiri, övgü, anlam yükleme, yargılama, dedikodu yapmak gibi olumsuz eylemlerden

uzak davranırlar. Tarafsız bir bakış açısına sahiptirler. Herkesin eksiklikleri ve kusurları olduğunu bilirler. İnsanları ve kendilerini olduğu gibi kabul ederler. Topluma karşı bireysel bağımsızlıklarını koruyabilmişlerdir. Çocukluktaki yetiştirilme tarzından dolayı, kendilerini değerli ve güvenli hissederler. Varoluşlarını doyasıya hissederler. İlişkileri yapaylıktan uzak, samimi ve içtendir.

Tüm bu özellikleri göz önünde bulundurarak, Maslow ihtiyaçlar piramidinde hangi katmanda olduğumuzu tahmin edebiliriz.

Sonuç olarak, en önemli yolculuk, kendine olan yolculuktur. Bu uzun yolda, tecrübenin ve ruhsal deneyimin başka bir şeyle satın alınması mümkün değildir. Kendini keşfetmek, yaşam amacını sorgulamak, kendine ve çevreye karşı sevgi dolu ve dürüst olmak, bütün olma yolunda atılacak en büyük adımdır. İngiliz şair ve ressam William Blake’in (1757-1827) sözlerinde belirttiği gibi “Bütün insanlar orijinal doğar, birçoğu kopya olarak ölür.” Nihai nokta, kişinin hayat deneyimini yaşarken, yaşam amacını keşfedip, kendini gerçekleştirmesidir.





Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul'un kuzeyinde Lehler için 1842 yılında inşa ettirdiği Polonezköy, sessiz, sakin ve yemyeşil doğası ile bugün halen köy yaşantısının devam ettirilmeye çalışıldığı, 'Tabiat Parkı' özelliklerini de sonuna kadar korumaya devam eden bir belde konumunda.

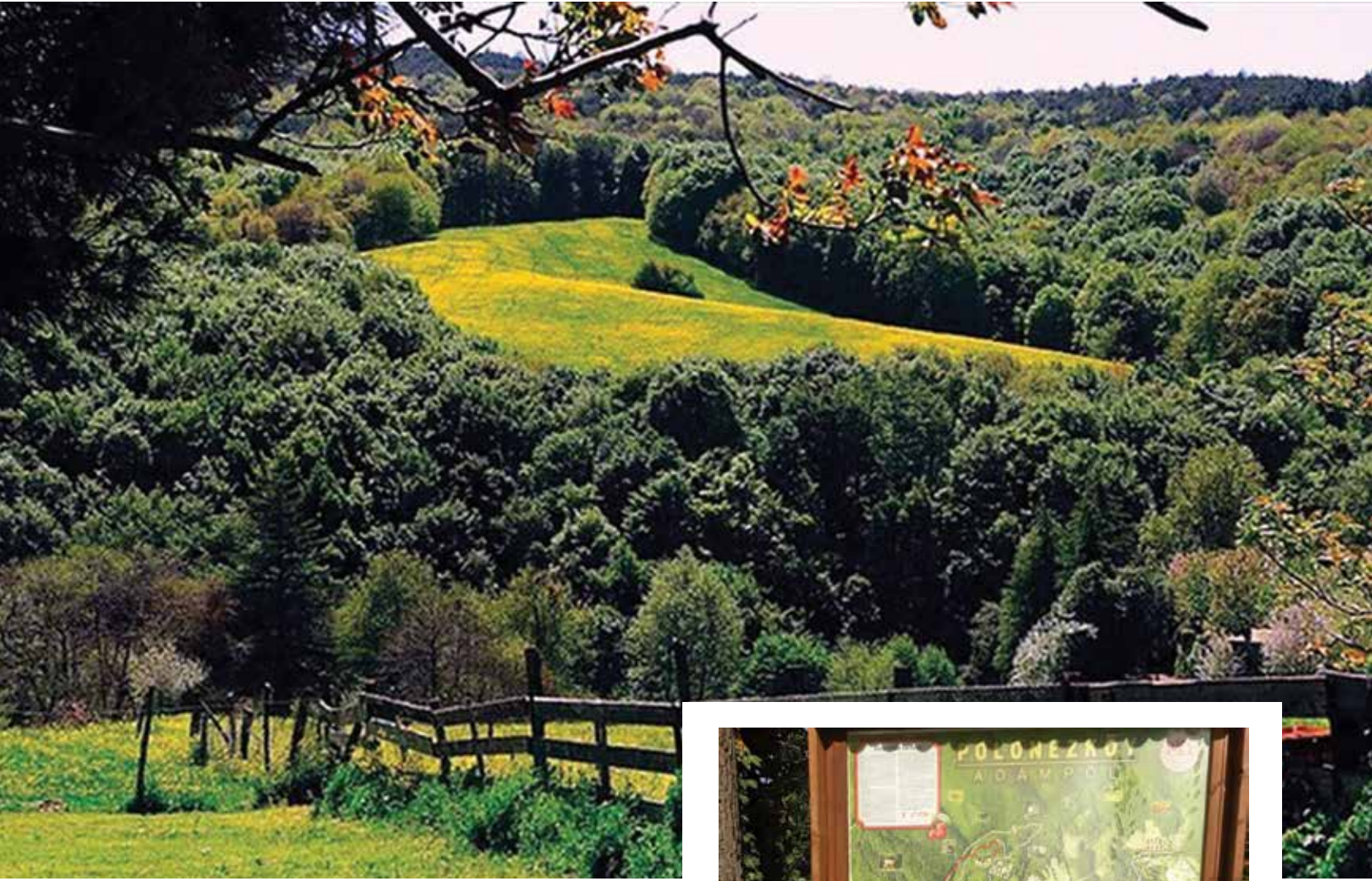
İstanbul'da bir Polonya köyü...

POLONEZKÖY



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





“ Polonezköy, ormanlarla çevrili kocaman bir doğa parkının tam da ortasında yer alan bir yemyeşil vaha adeta. ”

istanbul'un Beykoz sınırlarında bulunan yemyeşil, çok doğal, çok özgün bir beldedeyim bu ay, Polonezköy'de. Eski ismi 'Adampol' olan köy, Karadeniz sahilinden 20 kilometre, Boğaziçi kıyısından ise 15 kilometre uzaklıkta. Osmanlı kayıtlarında ise Lehistan olarak anılıyor. 'Adampol', Lehçe'de 'Adamın Köyü' anlamında kullanılıyor. Polonezköy, ormanlarla çevrili kocaman bir doğa parkının tam da ortasında yer alan bir yemyeşil vaha adeta. Zaten 1994 yılında 'Tabiat Parkı' olarak ilan edilmiş bir belde burası.

Gelelim ilginç tarihine, 18'inci yüzyılın sonunda Rusya, Polonya'yı işgal edince, Osmanlı İmparatorluğu da Lehler'in yanında yer alıp ilk kez 1842 yılında bugünkü Polonezköy'de evler inşa edilmeye başlanmış. Kısa bir süre içerisinde de Polonyalılar Polonezköy'ü kurmuşlar. Polonezköy'ün kurucusu olan kişi Michal Czajkowski'dir. Czajkowski, sonraları Müslüman olmuş ve Mehmet Sadık Paşa ismini almıştır. Ardından da Osmanlı



ordusuna Polonya birliklerinin komutanı olarak atanmıştır. 1908 yılında İkinci Meşrutiyet ile birlikte Türk köyleri ile hak ve özgürlükler açısından Adampollüler eşit kılınmışlardır. 1923 yılında ise Polonezköy adını almıştır. 1938 yılında da köyün tüm sakinleri T.C vatandaşlığına hak kazanmışlardır.

Polonezköy'de turizm oldukça gelişmiş. Her yer otel, pansiyon, kır bahçesi ve piknik alanları ile çevrili. Ayrıca, güzel bir cam yapım atölyesi de bulunuyor burada. Kestane balı ile ünlü olan beldede bir de Arıcılık Müzesi yer alıyor.



Polonezköy'ü ziyaret eden ünlülere bakınca oldukça şaşırsınız. Örneğin, müzisyen besteci Franz List, yazar Gustave Flaubert, şair Adam Mickiewicz... Mustafa Kemal Atatürk de 1937 yılında burayı ziyaret etmiştir.

Köyün evleri kısa çitlerle çevrilmiş. Ağaçlıklı bahçelere sahip, oldukça sade ve güzel. Ayrıca köyde 5 kilometrelik bir yürüyüş parkuru da bulunuyor. Günümüzde hemen hemen herkesin Türkçe konuştuğu Polonezköy'de artık Lehçe'yi konuşanların sayısı bir hayli azalmış.

Köyde 1912 yılında yapılmış ve Birinci Dünya Savaşı'nda askeri karargâh olarak kullanılmış olan bir de kilise mevcut: Meryem Ana Kilisesi.

'Zofia Rizi Anı Evi' olarak adlandırılan ve bugün bir tür Etnografya Müzesi olarak adlandırabileceğimiz tipik bir Polonya köy evi de mutlaka görülmesi gereken yerlerden. Burada eski yaşam fotoğraflarının sergilendiğine tanık oluyoruz.

Polonezköy'de turizm oldukça gelişmiş. Her yer otel, pansiyon, kır bahçesi ve piknik alanları ile çevrili. Ayrıca, güzel bir cam yapım atölyesi de bulunuyor burada. Kestane balı ile ünlü olan beldede bir de Arıcılık Müzesi yer alıyor.

Her yıl haziran ayında Polonezköy'de bir de festival yapılıyor: Kiraz Festivali.

Son söz olarak şunu söylemek isterim: Günümüzde hala bir köy yaşantısının devam ettirilmeye çalışıldığı sessiz, sakin ve yemyeşil doğası ile Polonezköy sizi bekliyor. Görünce eminim ki siz de benim gibi çok etkileneceksiniz.



SPORTİF



YERDE UÇMANIN KEYİFLİ HALİ... DAĞ BİSİKLETİ!

“

Tam donanımlı bir dağ bisikletiniz olsun ister misiniz? İsteyebilirsiniz... "İstemin" ötesine geçmek isterseniz; engebeli arazide süzülüp gittiğinizde, hayatta bir kez yaşanacak türden bir tecrübe olduğunu anlayacak ve bir daha vazgeçemeyeceksiniz. Doğa ve spor bir araya gelince heyecan doruğa çıkacak, yerde uçmanın keyfine varacaksınız...

”

 Kamile ÇAKIR





Dağ bisikleti, özel olarak tasarlanmış dağ bisikletlerini kullanarak, arazi koşullarında, genellikle engebeli arazide bisiklet sürme sporu olarak ifade edilebilir. Dağ bisikletleri, diğer bisikletlerle benzerlikleri paylaşır, ancak engebeli arazide dayanıklılığı ve performansı artırmak için tasarlanmış özellikleri içerir. Dağ bisikleti genellikle birden fazla kategoriye ayrılır: Kros, patika sürüşü, tüm dağ, yokuş aşağı, serbest sürüş ve kir atlama...

Bu spor birçok adrenalini yüksek sporda olduğu gibi dayanıklılık, kas gücü ve denge, bisiklet kullanma becerileri ve kendine güven gerektirir. Usta sürücüler hem dik teknik inişler hem de yüksek eğimli tırmanışlar peşinde koşarlar. Yokuş aşağı ve kir sıçraması durumunda, hava manevraları hem doğal özelliklerden hem de özel olarak yapılmış atlama ve rampalardan gerçekleştirilir.

Sürücüler, yolda kalmamak için olası kazalara karşı kırık bisikletleri ve lastikleri onarmayı da bilmek zorundadırlar. Birçok sürücü su, yiyecek, onarım araçları ve bir yaralanma durumunda ilk yardım çantası dahil olmak üzere bir sırt çantası taşır. Grup gezileri, özellikle daha uzun yolculuklarda yaygındır.

Dağ bisikletinin doğuşu

Dağ bisikletinin keşfi ve ilk kullanımının kimin tarafından gerçekleştirildiği günümüzde halen tartışılan bir konudur. İlk kez 19'uncu yüzyılın başlarında Baron Karl von Drais'in, Baden



Dük'üne ait ormanlarda bisikleti ile geziler yaptığı biliniyor. Hava ile şişirilen ilk lastikli dağ bisikleti, benzeri bisikletler 1930'larda görülmeye başlıyor. Vites değiştirici ile balon lastiklerin kullanılarak yapılan ilk sürüş bilindiği kadarıyla Russ Mahon tarafından 1973 yılında Kaliforniya'da gerçekleştirilmiş.

Batı Amerika'da yaşayan bisikletçiler, ormanda ve çöl ortamında gerçekleştirmeye başladıkları gezintiler ve bu gezintilerin yolda bisiklet sürmekten çok daha iyi hissettirdiğini keşfetmeye başlaması ile birlikte bu alandaki yenilikler ve bu spora olan ilgi de artmaya başlıyor. Doğa koşullarına yeterince uygun bisikletleri olmamasına rağmen dolaştıkları ortamların çekiciliği ve bisikletle olan uyumu, çok daha fazla bisiklet severi doğada bisiklet sürmeye çekiyor.

Zamanla bu tür dağ bisikletlerini üreten kişiler ortaya çıkmaya başlıyor. Her biri kendi soyadları ile anılan firmaları ile dağ bisikleti dünyasının önemli üreticileri haline gelen bisikletçiler,



Dağ bisikletleri diğer bisikletlerden farklıdır, çünkü engebeli arazide dayanıklılığı artırmayı ve performansı artırmayı amaçlayan özellikler taşır.



günümüz dağ bisikleti dünyasında halen Gary Fisher, Ritchey ve Breezer markaları ile önemli bir yer tutmaktadır.

Artık BMW ve Porsche gibi dünya devi firmaların dağ bisikleti üretimine başlamasının bu alandaki gelişimin ve ilginin ne kadar büyük olduğunu gösteriyor. Bir zamanlar sadece özel mağazalarda veya posta siparişi ile ulaşılabilen dağ bisikletleri ve dağ bisikleti malzemeleri standart bisiklet mağazalarında satışa sunulmaya başlandı ve herkesin ulaşabildiği bir araç haline geldi.

Dağ bisikletlerinin özellikleri

Dağ bisikletleri diğer bisikletlerden farklıdır, çünkü engebeli arazide dayanıklılığı artırmayı ve performansı artırmayı amaçlayan özellikler taşır. Çoğu modern dağ bisikleti, genellikle 1,7 ila 2,5 inç genişliğinde bir tür süspansiyon, 26, 27,5 veya 29 inç çapında lastiklere ve daha dik bir sürüş pozisyonuna izin veren daha geniş, düz veya yukarı doğru yükselen bir gidona sahiptir. Genellikle geniş borudan yapılmış daha küçük, güçlendirilmiş bir çerçeveye sahiptirler. Lastikler genellikle belirgin bir lastik sırtına sahiptir ve çoğu dağ dışı bisiklette kullanılanlardan daha güçlü olan jantlara monte edilir. Diğer bisikletlerle karşılaştırıldığında, dağ bisikletleri hidrolik disk frenlerini daha sık kullanma eğilimindedir. Ayrıca, dik tepelere tırmanmayı ve engelleri aşmayı kolaylaştırmak için daha düşük oranlı dişlilere sahiptirler. Pedallar, binicinin ayakkabıları pedalların üzerine yerleştirdiği

basit platform pedallarından, sürücünün mekanik olarak pedala bağlanan bir koç boynuzu olan özel donanımlı bir ayakkabı kullandığı 'klips size' kadar değişir.

Dağ bisikleti sporu ne zaman yapılır?

Engelibeli arazilerde yapılan dağ bisikleti iniş ve çıkışlarda sporcuları zorlayabilir. Bu nedenle havanın nispeten daha açık ve sıcak olduğu bahar ve yaz ayları bu spor için daha uygundur. Bununla birlikte, koruyucu ve kalın kıyafetlerle soğuk havalarda da dağ bisikleti sporunu yapmak mümkün.

Türkiye'de dağ bisikleti nerede yapılır?

Türkiye'nin pek çok şehrinde bisiklet tutkunları için farklı zorluk seviyelerindeki parkurları tercih edebilirsiniz. İstanbul dağ bisikleti parkurları farklı zorluk seviyeleri ile amatör ve profesyonel bisikletçilere ev sahipliği yapıyor. Belgrad Ormanı, Aydos Ormanı, Polonezköy, Rumelifeneri – Kilyos bu sporu gerçekleştirebileceğiniz başlıca alanlar. Ayrıca, Foça (İzmir), Eymir Gölü (Ankara), Köprülü Kanyon (Antalya) gibi adresleri de tercih edebilirsiniz.

Dünyada en iyi dağ bisikleti rotaları

Türkiye'de olduğu gibi, dünyanın pek çok noktasında da kısa veya uzun sürüşlere elverişli parkurlar bulunuyor. Bazıları şöyle: Pamir Dağları, Camino de Santiago, Alpler, Lafoten Adaları, Puglia – Salento...



Doç. Dr. Habib BOSTAN
Anesteziyoloji ve Reanimasyon
Uzmanı

KRONİK BEL AĞRISI VE DOKTORDAN DOKTORA KOŞMA HASTALIĞI

Toplumda karşılaşılan kronik ağrılarının nedenlerinin başında bel ağrıları gelmektedir. Bel ağrıları toplumun her kesimini ilgilendiren tıbbi ve toplumsal bir sorundur. Ancak bir başka önemli sorun da bu hastaların sorunlarına çare bulmak için doktordan doktora koşmalarıdır.

Bir hastalığın normal seyrinden veya bir yaralanmanın iyileşme süresinden çok daha uzun süre devam eden ağrılar, kronik ağrı olarak isimlendirilmektedir. Bir ağrının kronik ağrı olarak isimlendirilmesi için, en az üç aylık bir zamanın geçmesi gerekir. Kronik ağrı, tedavi edilemeyen veya tedavi edilmesi zor olan tıbbi durumlardan kaynaklanmaktadır. Bazı vakalarda da kronik ağrının belli bir nedeni de bulunamamaktadır.

Toplumda karşılaşılan kronik ağrılarının nedenlerinin başında bel ağrıları gelmektedir. Bel ağrıları toplumun her kesimini ilgilendiren tıbbi ve toplumsal bir sorundur. Bel ağrısı bireyin yaşam kalitesini

azaltmakta ve ailesinin yaşamını olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca tedavi maliyeti ve neden olduğu iş gücü ve verimlilik kaybı ile de topluma önemli bir yük getirmektedir. Ülkemizde bel ağrısı nedeniyle her yıl binlerce hekim muayenesi ve cerrahi girişim uygulanmaktadır. Genel olarak her bel ağrısı, bel fıtığı olarak bilinir. Ancak bu yanlış bir kanıdır. Çünkü bel ağrılarının yalnızca yüzde 5'i bel fıtığından kaynaklanır.

Yine bilimsel kaynaklara göre, bel ağrılarının ancak yüzde 2-3'ü ameliyat edilmektedir. Yani bel ağrılarının yüzde 3'ü ameliyat gerektiren nedenlerden kaynaklanmaktadır.



Doktordan doktora koşma hastalığı

Kronik bel ağrısı bulunan hastalar tedavi olabilmek için doktordan doktora gezmektedir. Bu durum tıpta 'Doktordan doktora koşma hastalığı' olarak isimlendirilmiştir. Hastalar, gittiği bir hekimden tatmin olmaz ve hemen sonra başka bir hekime başvurur. Doktordan doktora koşma sürecinde hastanın tedirginliği ve ağrısında da artış görülür. Genellikle doktorlar bu tür hastaların durumunu tespit etmekte geç kalırlar. Hastanın geçmişini ve uygulanan önceki tedavileri değerlendirip ona göre bir yol çizmek yerine; yeni bir tedavi yöntemini uygulamaya çalışırlar. Çünkü her hekim hastaları kendi uzmanlık alanı çerçevesinde görmeye alışmıştır. Yine her

“

Bel ağrılarının yalnızca yüzde 5'i bel fıtığından kaynaklanır. Yine bilimsel kaynaklara göre, bel ağrılarının ancak yüzde 2-3'ü ameliyat edilmektedir.

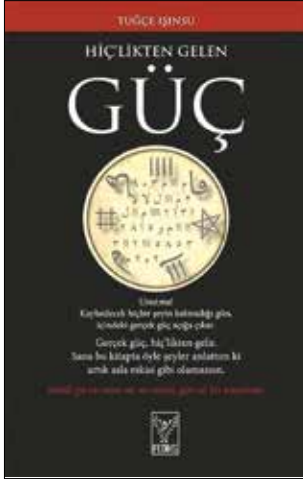
”

hekim hastayı, kendi alanı doğrultusunda tedavi etmek ister. Bu nedenle hastanın geçmişi ve daha önce uygulanan tedavileri dikkate alınmaz. Böylece hastaların tedavi sürecinde geç kalınmış olunur. Doktordan doktora koşma hastalığı bulunanları sadece psikiyatrik bir hasta olarak kabul etmek yanlıştır. Bu hastalar, gerçekte ağrısı bulunan, kendine göre tedavi olmak isteyen ve çözüm arayan, ancak tatmin olmayan hastalardır.

Doktordan doktora koşma hastalığı bulunanlarda; hastanın ağrısını tedavi etmek amacıyla gereksiz cerrahi uygulamalar da yapılabilmektedir. Bu ameliyatlardan sonra da hasta geçmiş günlerini arar hale gelebilir. Bu sefer de ameliyat nedeniyle oluşan yan etkilerle uğraşmak zorunda kalabilir. Bir tedavi yönteminin yarar sağlamaması, diğerinin etkili olmayacağı anlamına gelmez. Bu nedenle umudunuzu yitirmeyin.

A J A N D A

KİTAP



HIÇ'LİK'TEN GELEN GÜÇ

Yazar: Tuğçe Işınsoy
Yayınevi: Feniks Kitap

Unutma! Kaybedecek hiçbir şeyin kalmadığı gün, içindeki gerçek güç açığa çıkar. Gerçek güç, hiç'likten gelir. Sana bu kitapta öyle şeyler anlattım ki artık asla eskisi gibi olamazsın. Şimdi git ve sana ait ne varsa, geri al bu hayattan. Gücünü, sana en

büyük darbeyi indiren olaydan alacaksın. Bu kitap, sana tüm gücünü geri yükleyecek özel içerikle geliyor: Kendi yaşamının lideri olman için güçlü formüller, bilinçaltına hükmederek 'yeni bir sen' yaratma yolları, His Yükleme metodu ile gelecek mucizeler, parayı çeken uygulamalar, güç sahibi olman için gizli öğretiler, hızlı sonuç veren ritüeller, ilişkileri dönüştüren yüzleşmeler, gizemli manevi reçeteler, hiçbir kitapta olmayan spiritüel sırlar, binlerce yıllık, çok etkili gerçek tılsımlar... Kendi zirvene çıkmaya hazır ol...



ÖZGÜRLEŞEBİLMEK

Yazar: Guy Finley
Çevirmen: Selda Terek Bilecen

Yayınevi: Destek Yayınları
İnsan ancak kendinden başka kimseye benzemek istemediğine karar verdiğinde özgürleşir... Özgürlük, özgünlüktür... Kendi gibi olabilme cesareti gösterebilen korkusuzların parmak izidir... Dilediğini

yapabilmek değil, ne dilediğinin farkında olmaktır. "Başkası ne der?" kaygısıyla yaşamak yerine, başkası için yaşamaktan, vazgeçebilmektir. Kaybetme korkusundan arınmak değil, kaybetme ihtimaline rağmen cesaret göstermektir. Göze almak değil, gözden çıkarabilmektir özgürlük... Ve özgürlük, doğuştan kazanılmış bir haktır. Hiç kimse özgürlük hakkını sonradan öğrendiği korkulara, kaygılara, şüphelere ve değersizliğe feda etmemelidir.

SİNEMA



BOYALI KUŞ

Dram

Yönetmen: Václav Marhoul
Oyuncular: Stellan Skarsgård, Harvey Keitel, Barry Pepper

Boyali Kuş, İkinci Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru çorak, ilkel Doğu Avrupa'da bir yerde, yalnız bir çocuğu izliyor. Kimsesiz kalan çocuk köyden köye çiftlikten çiftliğe geçiyor;

cahil, hoşgörüsüz, acımasız sivil ve askerlerle karşılaşacağı sonu belirsiz bir yolculuk sürdürüyor. 35 mm sinemaskop çekilen siyah-beyaz film, klişeler kadar melodramdan ve duygusal yönlendirmelerden de kaçınarak savaşın dehşetini insan ve doğa manzaralarıyla kahramanı Çocuk'un gözlerinden tarafsız kalarak aktarıyor.



RAN

Aksiyon

Yönetmen: Akira Kurosawa
Oyuncular: Jinpachi Nezu, Akira Terao, Tatsuya Nakadai

Akira Kurosawa'nın restore edilen başyapıtı Ran, açgözlülük, güç hırsı ve intikam üzerine kurulu bir hikayeyi temel alıyor. Toprak ağası Yüce Lord Hidetora Ichimonji, kenara çekilmeye

ve hükümdarlığını üç oğlu Taro, Jiro ve Saburo arasında paylaştırmaya karar verince tek istediği kalan senelerini, oğullarının şatolarında saygın bir misafir olarak geçirmektir. İki oğlu babalarını övgüye boğarken üçüncü oğul babasını uyarmaya çalışmaktadır; üç kardeş asla bir arada hareket edemeyecektir ve iktidar hırsı onları bölecektir.



NİL KARAİBRAHİMGİL

Tarih: 6 Mart 2020

Yer: IF Performans Hall Beşiktaş, İstanbul

Saat: 20:00

Müzik dünyasının 'özgür kızı' Nil Karaibrahimgil, sevenlerine büyük bir müzik şöleni sunmaya hazırlanıyor. 'I see clouds, rain is coming...' (Bulutları görüyorum, yağmur geliyor...) adını verdiği ilk bestesini henüz 12 yaşındayken yapan Nil Karaibrahimgil, kendine özgü sesi ve bestelerinin dışında, konserlerinde gösterdiği sahne performansı ve samimiyetiyle hayranlarını kendine daha da bağlamayı başarıyor. Nil Karaibrahimgil, Atlantis Yapım ve IF Performance Hall Organizasyonu'yla 6 Mart Cuma günü IF Performance Hall Beşiktaş'ta sevenleriyle buluşacak.



NAZAN ÖNCEL

Tarih: 14 Mart 2020

Yer: Moda Kayıkhanesi, İstanbul

Saat: 22:30

Adını altın harflerle yazdıran, müziğe emek veren, yazdığı şarkılarla nice nesiller yetiştiren Türk pop müziğinin divası Nazan Öncel, muhteşem performansı ile Moda Kayıkhanesi'nde sahne alacak. İlk kırk beşliği 'Sana Kul Köle Olmuştum'u 1978 yılında yayınlanan ve 1991 yılında çıkardığı 'Bir Hadise Var' adlı albümü ile sağlam, kalıcı ve büyük bir başarı yakalayan Öncel, Moda Kayıkhanesi'nde zamansız şarkıları ve yeni eserleri ile tüm sanatseverlere muhteşem bir müzik gecesi sunmaya hazırlanıyor.



ÇALSIN SAZLAR

Yazan ve Yöneten: Müjdat Gezen

Oyuncular: Müjdat Gezen, Gönül Yazar, Melike Demirağ, Cengiz Küçükayvaz, Fehmi Dalsaldı, Kaan Arkin, Sonat Tokuç, Cengiz Gezgün, Kıvanç Tiner, Volkan Yalav, Emre Özmen, Züleyha Karyagdi.

Yer: Caddebostan Kültür Merkezi, İstanbul

Tarih: 6 Mart 2020

Saat: 20:30

Müjdat Gezen'in yazıp yönettiği 'Çalsın Sazlar', birbirine zıt değerler üzerine işleyen iki organizasyon ajansı üzerinden günümüz sistemini mizahi ve eleştirel bir dille ele alıyor. Usta sanatçılar Müjdat Gezen, Gönül Yazar ve Melike Demirağ'ın da sahne aldığı oyunda Cengiz Küçükayvaz organizatörlerden birini canlandırırken, Fehmi Dalsaldı'da taklitleriyle izleyenleri kahkahaya boğuyor. Oyunda Cüneyt Arkin'in oğlu Kaan Arkin da konuk oyuncu olarak sahne alıyor.



HOŞGELDİN BOYACI

Yazan: Donald Churchill

Çeviren: Füsün Günersel

Yöneten: Arif Akkaya

Oyuncular: Berna Laçın, Erdal Özyağcılar,

Yer: Trump Sahne, İstanbul

Tarih: 13 Mart 2020

Saat: 20:30

Türk sinemasının önemli karakter oyuncularından Erdal Özyağcılar, uzun bir aradan sonra Donald Churchill'in yazdığı ve Füsün Günersel'in dilimize çevirdiği 'Hoşgeldin Boyacı' ile yeniden sahnede. Oyunda Walter, hayatı boyunca aktör olma hayalleri kurarken para kazanmak adına boyacığa başlamıştır. Bir gün bir evi boyarken birden Marcia ile karşılaşır, üzerine kapı çalınır; gelen kocası tarafından aldatılan Jane'dir.

Bil Bakalım



EŞİTLİK

Aşağıda farklı örüntülerle farklı çözümleri olan işlemde, 3'ün 6 sonucunun dışında alabileceği değerler ne olur?

$$\begin{array}{ll} 9 = 72 & 6 = 30 \\ 8 = 56 & 5 = 20 \\ 7 = 42 & 3 = ? \end{array}$$

HADİ BULALIM?

Şekilde görülen işlemin sonucu ne olur?

$$\begin{array}{l} \text{Geometric Shape} + \text{Geometric Shape} + \text{Geometric Shape} = 45 \\ \text{Banana} + \text{Banana} + \text{Geometric Shape} = 23 \\ \text{Banana} + \text{Clock} + \text{Clock} = 10 \\ \text{Clock} + \text{Banana} + \text{Banana} \times \text{Geometric Shape} = ? \end{array}$$

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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI

Emre KIYAK, Zehra AKTAŞ, Özgün ÖZDEMİR

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1 | YANIT 1

Doğru cevap **1187**'dir.

2 | YANIT 1

Doğru cevap **1006.885**'dir.

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



TurkishTechnic



Turkish_Technic

TURKISHTECHNIC.COM



**TURKISH
TECHNIC**

A STAR ALLIANCE MEMBER 

YENİ UÇUŞ NOKTAMIZ: NEWARK

Dünyanın en fazla ülkesine uçan hava yolu ile keşfet.
Uçuş başlangıç tarihi: 25 Mayıs 2020



TURKISH AIRLINES

ABD