



Hoş geldin
Ya şehr-i
Ramazan

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

KAAN, GÖKVATAN'I İLE BULUŞTU !



İGA İSTANBUL HAVALİMANI
KÜRESEL HAVACILIK EĞİTİMİNİN
MERKEZİ OLMAYI HEDEFLİYOR

20

PEGASUS HAVA YOLLARI CEO'SU GÜLİZ ÖZTÜRK:
"TÜRKİYE'NİN DİJİTAL HAVA YOLU"
OLMAYI HEDEFLİYORUZ...

24

HAVA YOLU STRATEJİLERİ
VE İŞ MODELLERİ - 1

32

MİLLİ MÜCADELE RUHU VE
LİDERİNİ ORTAYA ÇIKARAN ZAFER:
ÇANAKKALE

46



MRO MIDDLEEAST 2024
FUAR'INA KATILDIK

UTED

Dünya'ya Açılıyor!

Uted Dergimizi,
Magzter ve Press Reader
Dijital Platformlarından Takip Edebilirsiniz...



 **MAGZTER**

 **pressreader**



Ömür CANİNSAN

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı

Değerli Okurlar;

UTED olarak ilk defa Dubai de gerçekleştirilen MRO MiddleEast Fuarına katılım sağladık. Yüzlerce irili ufaklı bakım ve lojistik firmasının stand açtığı bölgenin en büyük ve organize fuarı olduğunu ifade etmeliyim. AviationWeek hazırlığında gerçekleşen organizasyona Başta Boeing ve Airbus olmak üzere birçok şirket sponsorluk desteği sunuyor. Bu tip organizasyonlarda ekonomik ve lojistik altyapınızı iyi oluşturduğunuz takdirde hem beğeni alıyor hem de katılanlar arasında ciddi bir iletişim ağı kurmuş oluyorsunuz.

Derneğimiz ve üyelerimiz adına geleceğe dair yeni bir vizyon çizmemiz gerektiği inancındaydık. Yıllardır hep aynı şeyleri takip etmekten, EASA bunu yaptı biz de şunu yapalım, FAA yönetmelik yayınlanmış bize ne zaman gelir gibi söylemlerden artık bir üst safhaya geçip bu süreçlerin içinde etkin olabilmek adına bu ve benzeri organizasyonlarda bulunmak durumundayız. İçimizde heyecanlı, çalışma azmi ve isteği olan çok arkadaşım var, hepsine kapımız sonuna kadar açık. Her yere yetişme şansımız yok lakin birliğin gücü ile birçok gelişime beraber katkı sunabileceğimizi düşünüyoruz.

Türk şirketlerimiz de bizler için orada gurur kaynağı oldular. Tabii ki başta Turkish Technic olmak kaydıyla, MyTechnic, BeAero ciddi iş ortaklığı anlaşmaları yaparak ülkemize gelecekte elde edilecek hem itibar hem de döviz girdisi kazandıracak çalışmalara imza attılar.

Önceki paragrafta da ifade ettiğim gibi artık gölge olmayı bırakıp ışık olmak gerektiğini bu tarz fuarlarda daha iyi anlıyorsunuz. Orta Doğu pazarı bizim gördüğümüzden çok daha gelişmiş ve gelişim potansiyeli Avrupa'dan çok daha fazla. Bunu neden söylüyorum büyüyen firmaların aynı zamanda istihdamını da büyütme durumunda olduğu çok açık. Geçmişte neredeyse Expat'larının yüzde 70'ini Hindistan'dan karşılayan Orta Doğu artık onların da kendi ülkelerindeki istihdam imkanları ile ülkelerine dönmek istemesi sebebiyle her sektörde ciddi bir boşluk oluşturacağını öngörüyorum. Havacılığında etkileneceğini düşündüğümüzde, Orta Doğu için müslüman olmamız örf ve kültürün geçmiş yüzyıllardan kaynaklı benziyor olması, oraya gitmiş Türk teknisyenlerimizin yaptıkları işlerden çok memnun olunması Orta Doğulu şirketler için Türkiye'yi ciddi bir pazar haline sokuyor. "Ne güzel ! iş imkanları artacak" dediğinizi duyuyorum. Ancak hemen konuya şöyle bir açıklık getireyim, gerekli altyapılar tam oturmazsa, sürekli revizyona uğrayan yönetmelikler bizlerin ve şirketlerin detaylı görüşleri alınmadan aynı şekilde devam ederse geriden sistemi besleyecek yeni teknisyen adaylarını bulmakta şirketlerimiz çok zorlanacaklar. Olaya büyük resimden bakmak ve gerekli çalışmaları vakit geçirmeden yapmak gerektiğini bu fuarda çok net gördüğümü ifade etmeliyim.

Saygıdeğer Üyelerimiz,

UTED açısından fuarı değerlendirdiğimizde ciddi bir network sağlandığını, broşür dağıtımı ve tanıtımlar sayesinde yavaş yavaş yurt dışında da bir bilinirlik oluşturmaya çalıştığımızı tüm içtenliğim ile ifade edebilirim. İlk olarak bu fuarda gündeme getirip Draft hallerini ilgili şirketler ile paylaştığımız yeni bir sürprizimiz de var tüm havacılık camiası için. 'UTED International' isimli yeni bir dergimiz bir aksilik olmaz ise Nisan ayı itibarı ile sizlerle buluşacak. Sektörde sizlerin de takip edebileceği iki büyük dergi var Aviationweek ve Flight International ancak bunlar havacılığın tüm konularına eğiliyorlar, içeriği özellikle teknik olan bir dergi tam anlamı ile yok. Bizler de yönetim kurulu olarak bu boşluğu görüp sektöre belki de zamanı geldiğinde gerek içeriği ile gerek hazırlayıp sunacağı konferans ve fuarlarla bu işin öncüsü olacak bir marka yaratma hedefi ile yola çıkmış bulunuyoruz. Her şey hayal etmekle başlar, zorlanacağız, gecikeceğiz, hata yapacağız ama vazgeçmeyeceğiz. Tabii burada bütün yükü de bizlere yüklemeyin, sizler üzerinize düşen öncelikle üye olma süreçlerini tamamlayın teknik bilginiz ile sunabileceğiniz katkılarını bizimle paylaşın , aynı şekilde sadece UTED'i değil belki de tüm sivil havacılığımızı temsil edecek bu yeni yapı için şirketlerimizin de taşın altına ellerini sokup gerekli ekonomik ve sosyal desteği vereceğine inanıyorum.

Bu arada Dergi'den konu açılmışken bu sayımız öncesinde muhtemelen sosyal medya ve sms ler ile bilgilendirmesini Mart sayısı çıkmadan önce sizlere iletmış olacağımız dünyanın en büyük dijital yayın dağıtıcılarından ortalama yıllık 150 milyon insanın kullanımında olan PRESSREADER ve MAGZTER platformlarında UTED ve UTED International dergilerimizin yerini aldığını gururla ifade edebilirim. Son bir yılda maddi ve manevi uğraşları sonucunda dergilerimizin bu platformlarda yayınlanmasını sağlayan arkadaşlarıma da ayrıca teşekkür ediyorum.

Yazıma son vermeden önce '8 Mart Kadınlar Günü'nü ve 'Havacı Kadınlar Haftası'nı kutluyorum. Önümüzdeki yıllarda sektörümüzde daha çok kadın çalışanın sisteme kazandırılacağını ümit ediyorum. 18 Mart 1915'de kazandıkları zaferle Türk tarihine büyük bir destan yazan, Anadolu toprakları ve Boğazların Türklerin hakimiyetinde kalmasını sağlayan gazi ve şehitlerimizi şükran ve rahmet ile anıyorum.

Her yıl Ramazan ayında dünyanın dört bir köşesinde farklı kültürlerle sahip, farklı ekonomik koşullarda yaşayan milyarlarca Müslüman gün doğumundan gün batımına kadar birlikte oruç tutuyor, birlikte namaz kılıyor, dualar ediyor, paylaşmanın ve dayanışmanın güzelliğini yaşıyor. Bizler de UTED Yönetimi olarak Ramazan ayınızı kutluyor, tüm islam alemine huzur ve barış getirmesini temenni ediyoruz.

Saygılarımla





10 THY, PANTONE İŞ BİRLİĞİYLE “TURKISH AIRLINES RED”İ TANITTI.

Türkiye'nin bayrak taşıyıcı Hava yolu Türk Hava Yolları, süregelen büyümesini ve küresel erişimini yansıtan önemli bir hamleyle, Türk Hava Yolları logosunun ikonik kırmızı rengini ön plana çıkarmak amacıyla, renk otoritesi Pantone Renk Enstitüsü™ ile iş birliği yaptı. Bu iş birliği, havayolunun istikrarlı yolculuğunda farklı bir adımı simgelerken; marka kimliğinin her geçen gün güçlendiğini vurgulamayı hedefliyor.



16 MRO MIDDLEEAST 2024 FUAR'INA KATILDIK

Birleşik Arap Emirliklerinden biri olan Dubai'de gerçekleşen MRO MiddleEast 2024; rekor katılım, önemli anlaşmalar, duyurular ve detaylı konferans oturumlarına tanıklık ettiğimiz bugüne kadar organize edilmiş en geniş kapsamlı Fuar oldu.

44 YOLCU UÇAKLARINDA YERLİLİK VE MİLLİLİK

Yerli ve milli üretim konusu sadece Türkiye'de değil dünyada da gündemde olan bir konudur. Globalleşen dünyada, üretimde kullanılan parçaların dünyanın farklı yerlerinde yapılması ve daha kaliteli malzemenin daha uygun fiyatlarla temin edilmesi mümkündür. Gelişen lojistik imkanlar malzemenin bir konumdan diğer bir konuma taşınmasını kolaylaştırırken, gelişen haberleşme teknolojisi de farklı ülkelerden ekiplerin işitsel-görsel araçları kullanarak birlikte çalışmasına imkân tanımaktadır.



24 PEGASUS HAVA YOLLARI CEO'SU GÜLİZ ÖZTÜRK: “TÜRKİYE’NİN DİJİTAL HAVA YOLU” OLMAYI HEDEFLİYORUZ...

Türkiye'nin havacılık sektöründeki ilk kadın CEO'su olan Pegasus Hava yolları CEO'su Güliz Öztürk ile, salgın sonrası sektördeki gelişmeleri, teknolojik değişimi ve Pegasus Havayollarının hedeflerini konuştuk.

06	HAVACILIK TARİHİNDE MART	40	TEKNİK
08	GÜNDEM	44	İNCELEME
10	HABER	46	TARİH
16	BİZDEN HABERLER	52	ÖZEL GÜNLER
20	GÜNCEL	54	8 MART ETKİNLİKLERİMİZ
24	RÖPORTAJ	58	TARİHİN TANIKLARI
30	TEKNİK	62	GEZİ
32	KRİTİK	64	AJANDA
36	DETAY	65	BİR HAVACININ OBJEKTİFİNDEN...
		66	QUIZ

UTED

47. YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 246-634 MART 2024 www.uted.org

**Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi**
Ömür CANINSAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Yusuf Zafer TANRIVERDİ

Editörler:
Dercan DEMİRTEPE
Müjgan İrem FİLİZ
Zeynep CELİLE

Grafik Tasarım:
C. Kaan ÖZKAN

Yazı Kurulu
Erhan İNANÇ, M. Cemil AKGÜL,
Handan DİKER, Selim KONA,
Ersan YÜKSEL, Can URASLI, Deniz GÜNTAY

Adres
İstanbul Cad. Üstüçü 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
CB Matbaacılık
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi
Topkapı/İstanbul

İstanbul, Mart 2024

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

Dergimize abone olmak için yıllık abone ücretini banka hesabımıza yatırdıktan sonra dekontu 0549 542 13 00 no'lu WhatsApp hattımızdan ya da info@uted.org mail adresimizden bize ulaştırmanız yeterlidir. Uted dergisi her ay adresinize gönderilecektir. Lütfen ayrıntılı bilgi için derneğimizle irtibata geçiniz.

UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



HAVACILIK TARİHİNDE MART

1 MART 1966

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

1 MART 1980

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

2 MART 1998

Galileo Uzay Sondası'ndan gelen bilgilere göre; 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, kazada 346 kişi öldü.

4 MART 1966

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

5 MART 1912

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

5 MART 1966

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

6 MART 1937



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

7 MART 2009

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

8 MART 1962

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

8 MART 2003

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

9 MART 1935



Hitler, yeni bir hava kuvvetleri oluşturacağını ilan etti.

10 MART 1956

ABD'nin Florida eyaletinden Fas'a giden ve iki adet nükleer başlık 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 Acan 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.

İSTANBUL HAVALIMANLARI OCAK AYINDA YOLCU SAYISINI YÜZDE 8 ARTIRDI



Bu yılın ocak ayında 9 milyon 156 bin 672 kişinin geliş-gidiş yaptığı İstanbul ve Sabiha Gökçen havalimanları 2023'ün aynı dönemine göre yolcu sayısını yüzde 8 artırdı. Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü verilerinden derlediği bilgiye göre, Kovid-19 salgının ardından 2022 ile 2023'te dünya genelinde ve Türkiye'de hızla toparlanma sürecine giren hava yolu trafiğindeki artış bu yılın ilk ayına da yansdı. İstanbul Havalimanı'nda bu yılın ocak ayında 1 milyon 234 bin 576 yolcu iç, 4 milyon 767 bin 43 yolcu ise dış hatlardan seyahat etti. Aynı dönem baz alındığında, Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan icra edilen geliş

ve gidiş seferleriyle iç hatlarda 1 milyon 446 bin 739, dış hatlarda 1 milyon 708 bin 314 olmak üzere 3 milyon 155 bin 53 yolcu uçtu. Geçen yılın ilk ayında 2 milyon 794 bin 730 yolcunun ağırlandığı havalimanında 360 bin 323 yolculuk artış olduğu hesaplandı. İstanbul'daki 2 havalimanından, bu yılın ilk ayında iç hatlarda 2 milyon 681 bin 315, dış hatlarda ise 6 milyon 475 bin 357 olmak üzere 9 milyon 156 bin 672 yolcu geçiş yaptı. Geçen yılın aynı döneminde ise seyahat eden yolcu sayısı 8 milyon 448 bin 369 olarak hesaplandı. Böylece İstanbul havalimanlarının geçen yılın dönemine göre yolcu sayısını 708 bin 303 kişi ve yüzde 8 artırdığı belirlendi.

TÜRK HAVA KURUMU'NUN, 99'UNCU YILI COŞKUyla KUTLANDI



Şubat 1925'te hayata geçirilen Türk Hava Kurumu (THK), 99. kuruluş yıl dönümünü büyük bir gurur ve coşkuyla kutladı. Atatürk'ün "Geleceğin havacılıkta olduğunu" öngörerek kurduğu THK, Türk milletinin havacılık alanındaki gelişimine öncülük etmeye devam ediyor. 16 Şubat 2024'te çeşitli törenler ve etkinliklerle kutlanan 99. kuruluş yıldönümünde THK, gençlere havacılık sevgisini aşılamak amacıyla çeşitli

etkinlikler düzenlendi. Türk Hava Kurumu veya kısaca THK, Türkiye'de havacılık sanayisini kurmak; askerî, sivil, sportif ve turistik havacılığın gelişmesini sağlamak için 16 Şubat 1925'te Mustafa Kemal Atatürk'ün emriyle kuruldu. Atatürk'ün işareti ile kurulduğunda Cevat Abbas Gürer kurucu ve başkan idi ve dernek "Türk Tayyare Cemiyeti" adını taşımaktaydı, 1935 yılında "Türk Hava Kurumu" adını aldı.

TÜRKİYE İLE BALKAN ÜLKELERİ ARASINDA HAVACILIKTA İŞ BİRLİĞİ



Türkiye ile Karadağ arasında havacılık sektöründe iş birliği ve iş birliğinin geliştirilmesi amacıyla önemli bir toplantı düzenlendi. Sivil Havacılık Genel Müdürü Prof. Dr. Kemal Yüksek, Karadağ Ulaştırma Bakanlığı Havacılıktan Sorumlu Genel Müdürü Dejan Pizurica ve Karadağ'ın bayrak taşıyıcısı Air Montenegro şirketinin temsilcileri, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü merkezinde bir araya geldi. Türkiye ile Arnavutluk, Bosna-Hersek, Karadağ, Kuzey Makedonya ve

Sırbistan arasında sivil havacılıkta iş birliğini geliştirmek üzere Mutabakat Zaptı'na imza atılırken; toplantıda, havacılık alanında mevcut iş birliği konuları detaylı bir şekilde ele alındı ve gelecekteki potansiyel iş birliği olanakları üzerinde görüş alışverişinde bulunuldu. Sivil Havacılık Genel Müdürü Prof. Dr. Kemal Yüksek, Karadağlı yetkililerle yapıcı bir diyalog kurarak sektördeki iş birliğini daha da güçlendirmek adına çeşitli stratejileri değerlendirdi.

TÜRKİYE VE AZERBAYCAN ARASINDA HAVACILIK ALANINDA İŞ BİRLİĞİ ARTIYOR



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Azerbaycan Sivil Havacılık Otoritesi arasında yıllardır süregelen yoğun iş birliği kapsamında önemli bir adım atıldı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nden (SHGM) Azerbaycan Sivil Havacılık Otoritesi arasında yıllardır süregelen yoğun iş birliği konusunda yapılan açıklamaya göre, 4 Mart 2024 tarihinde Ankara'da gerçekleştirilen görüşmelerde, Türkiye ve Azerbaycan

arasındaki havacılık ilişkilerinin daha da geliştirilmesi ve ortak faaliyetlerin ilerletilmesi amaçlandı. SHGM Genel Müdürü Kemal Yüksek tarafından uygulamaya konulan Yeni Sivil Havacılık Modeli kapsamında gerçekleştirilen Kurumsal Dönüşüm Modeli (KDM), Sivil Havacılık Otomasyon Sistemi, Mania Sorgu Sistemi ve İHA Takip Sistemi gibi geliştirilmekte olan faydalı havacılık servisleri hakkında bilgilendirme yapıldı.



TÜRK HAVA YOLLARI, PANTONE İŞ BİRLİĞİYLE “TURKISH AIRLINES RED”İ TANITTI.



Türkiye'nin bayrak taşıyıcı Hava yolu Türk Hava Yolları, süregelen büyümesini ve küresel erişimini yansıtan önemli bir hamleyle, Türk Hava Yolları logosunun ikonik kırmızı rengini ön plana çıkarmak amacıyla, renk otoritesi Pantone Renk Enstitüsü™ ile iş birliği yaptı. Bu iş birliği, havayolunun istikrarlı yolculuğunda farklı bir adımı simgelerken; marka kimliğinin her geçen gün güçlendiğini vurgulamayı hedefliyor.



“Türk Airlines Red” in tanıtımı, Türk Hava Yolları'nın Melbourne'e ilk uçuşunu gerçekleştirmesi ve uçuş ağını 6 kıtaya genişletmesi de dahil olmak üzere, önemli kilometre taşlarına ulaşmaya devam ettiği bir dönemde gerçekleşti. Bu başarı, filosunun 450 uçağa ulaşmasıyla birleştiğinde Türk Hava Yolları'nın dünya çapında kültürleri, insanları ve destinasyonları birbirine bağlama konusundaki kararlılığının da altını çiziyor.

Bu başarıların özünü oluşturan “Turkish Airlines Red”, havayolunun dinamik yapısını ve Türk misafirperverliğinin sıcaklığını temsil ediyor. Bu renk, Türk Hava Yolları'nın benzersiz hizmet ve seyahat deneyimi sunmaya olan bağlılığını da vurguluyor.

İş birliğine ilişkin değerlendirmede bulunan Türk Hava Yolları İletişim Başkanı Rafet Fatih Özgür; “Türk Hava Yolları Kırmızısı'nı oluşturmak için Pantone Renk Enstitüsü

ile yaptığımız iş birliği, markamızın gelişiminde önemli bir dönüm noktası. Bu yeni renk, sadece görsel kimliğimizi geliştirmekle kalmıyor, aynı zamanda genişleyen küresel ayak izimizi ve filomuzun büyümesini de kanıtlıyor. Bu durum aynı zamanda, kıtaları birbirine bağlama konusundaki mükemmellik ve yenilikçilik anlayışımızın bir işareti.” dedi.

Pantone Renk Enstitüsü™ Başkan Yardımcısı Laurie Pressman; “Türk Hava Yolları uçuş ağını dünya çapında 130 ülkeye genişletirken, “Turkish Airlines Red” in oluşturulmasında kendileriyle iş birliği yapmaktan büyük heyecan duyduk. Cesur tavrı ve öncü ruhuyla yeni deneyimlerin heyecanını vadeden bir kırmızı tonu olan ‘Turkish Airlines Red’ keşfedilmemiş olana doğru bir yolculuğa çıkma tutkumuzu uyandırıyor. Güçlü ve enerji dolu, dinamik bir kırmızı ton olan ‘Turkish Airlines Red’, ufkumuzu genişletiyor, kalplerimizi ve zihinlerimizi yaşamın bütünlüğüne açma arzumuzu harekete geçiriyor.” dedi.



TÜRK HAVA YOLLARI, DÜNYA'NIN 6. KITASI AVUSTRALYA'YA UÇUŞLARA BAŞLADI.

6 kıtada 130 ülke ve 346 destinasyona ulaşan bayrak taşıyıcı, misafirlerini Melbourne şehriyle buluşturdu. Dünyanın en fazla ülkesine uçan Hava yolu Türk Hava Yolları, Avustralya kıtasındaki ilk nokta olarak Melbourne şehrini uçuş ağına ekledi

Türk Hava Yolları, açılışa özel fiyatlarla kıtaya gerçekleştireceği uçuşlarını İstanbul Havalimanı-Singapur Changi Havalimanı- Melbourne Havalimanı rotasında icra edecek. 130 ülkedeki 346. varış noktası olan Melbourne'e 1 Mart 2024 tarihi itibarıyla haftada 3 sefer düzenleyecek olan bayrak taşıyıcı, her yıl binlerce ziyaretçi İstanbul-Melbourne güzergâhında uçurarak; her iki ülkenin turizm ve ticaret hacimlerine katkı sağlayacak. Singapur aktarmalı düzenlenecek seferler ile Türk Hava Yolları, Melbourne Havalimanı'na uçuş gerçekleştiren tek Avrupalı Hava yolu olma özelliğine de sahip olacak. Melbourne uçuşlarıyla birlikte Türk Hava Yolları, uçuştığı nokta sayısını 346'ya yükseltirken; kanatlarını da dünyanın 6. Kıtası olan Avustralya'ya açmış oldu. Hat açılışına özel değerlendirmede bulunan Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı Prof. Dr. Ahmet Bolat; "Bugün, bizim için önemli bir gün. Altyapı çalışmalarını başarıyla yürüttüğümüz Avustralya kıtasına ulaşma hedefimizin ve İstanbul'u dünyanın 6.kıtası olan Avustralya ile buluşturmanın heyecanını yaşıyoruz. Melbourne uçuşları yalnızca Asya-Pasifik bölgesindeki varlığımızı güçlendirmekle kalmıyor, aynı zamanda dünya insanlarını ve kültürlerini birbirine bağlama konusundaki kararlılığımızı da gösteriyor. Doğal güzellikleri ve misafirperver insanlarıyla

Avustralya, kanatlarımız altındaki 130'uncu ülke ve 6'ncı Kıtaya oluyor. Benzersiz uçuş ağıımız ile misafirlerimize dünyayı keşfetme imkânı tanırken, hizmet kalitemizi de kıtalararası yaymaya ve geliştirmeye devam ediyoruz." dedi.



PEGASUS VE TEV, 1.000 KIZ ÖĞRENCİYE ÜNİVERSİTE BURSU İÇİN İMZA ATTI



Pegasus Hava Yolları CEO'su Güliz Öztürk ve Türk Eğitim Vakfı Genel Müdürü Banu Taşkın, Pegasus'un Cumhuriyet'in 100. yılında 1.000 kız öğrenci için hayata geçirdiği "Pegasus Her Adım Geleceğe Burs Fonu" projesinin imza töreni için bir araya geldi. Cumhuriyet'in 100. yılında 1.000 kız öğrenciye Türk Eğitim Vakfı (TEV) iş birliğiyle üniversite bursu vererek eğitimlerine destek olma kararı alan Pegasus Hava Yolları, "Pegasus Her Adım Geleceğe Burs Fonu" projesini resmi olarak başlattı. Pegasus Hava

Yolları CEO'su Güliz Öztürk ve TEV Genel Müdürü Banu Taşkın, 20 Şubat 2024 Salı günü Pegasus Hava Yolları Genel Müdürlük binasında projenin imza töreni için bir araya geldi. "Pegasus Her Adım Geleceğe Burs Fonu" projesi kapsamında 2023-2024 eğitim-öğretim yılında başlayarak öğrencilerin üniversite öğrenimleri tamamlanana kadar devam edecek olan bursların %25'i, 2023 yılının Şubat ayında yaşanan deprem felaketinden etkilenen şehirlerden gelen bursiyerlere veriliyor.

MİLLİ MUHARİP UÇAK KAAAN İLK UÇUŞUNU YAPTI



Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı koordinasyonunda Türk Havacılık Uzay Sanayii tarafından yürütülen Türkiye'nin en önemli teknoloji projelerinden KAAAN, ilk uçuşunu yaptı. Uçuş öncesinde fırlatma koltuğu testleri, tam boy statik testi, kontrol yüzeylerinin atalet ve statik testleri, iniş takımı düşürme testleri, sistem entegrasyon

laboratuvarında aviyonik sistem testleri, yakıt testleri gibi aşamaları tamamlayan KAAAN, son olarak pistte yavaş ve hızlı taksi testlerini gerçekleştirdi. KAAAN'ın ilk uçuşunda pilot koltuğunda test pilotu Barbaros Demirbaş otururken, milli muharip uçak KAAAN'ın ilk uçuşunda 13 dakika havada kalarak 8000 feet irtifada 230 knot hıza ulaştığını bildirdi.



Geleceğe

BİR ADIM DAHA

ATIYORUZ

TÜRK EĞİTİM VAKFI İLE

**1000 KIZ ÜNİVERSİTE
ÖĞRENCİSİNE EĞİTİM
BURSU VERİYORUZ.**



PEGASUS



TÜRK EĞİTİM VAKFI
1967

THY TEKNİK, SILK WAY WEST İLE BAKIM ANLAŞMASI İMZALADI



Uçak bakım-onarım sektörünün önde gelen isimlerinden biri olan Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., en genç Boeing 777 kargo uçağı filolarından birine sahip olan Azerbaycan merkezli Silk Way West Hava Yolları ile komponent bakım ve yedek parça anlaşması imzaladı. Bu anlaşma sayesinde Silk Way West Hava Yolları, Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.’nin yedek parça havuzuna erişim sağlayacak ve gerekli komponentler için bakım ve onarım hizmetlerinden yararlanabilecek. Yeni anlaşma hakkında açıklamalarda bulunan Türk Hava Yolları

Teknik A.Ş. Genel Müdürü Mikail Akbulut: “Silk Way West Hava Yolları ile uzun soluklu bir iş birliği için ilk adımı atmış olmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Komponent bakımında yılları aşan tecrübemiz ve geniş komponent envanterimiz ile dünya çapında önde gelen bir çözüm ortağı olmaktan gurur duyuyoruz. Kaliteli ve güvenilir hizmetlerimiz ile Silk Way West Hava Yolları’nın Boeing 777 kargo uçağı filosuna komponent hizmeti sunarak operasyonel verimliliklerine katkıda bulunacağız.” dedi.

TÜRK HAVA YOLLARI, 2033 HEDEFLERİ KAPSAMINDA 5 BİN KİŞİYİ İŞE ALMAYI PLANLIYOR



THY Basın Müşavirliği’nden yapılan açıklamada, Türkiye’de genç nüfusun en çok çalışmak istediği şirketler arasında zirvede yer alan THY’nin, yayımladığı “Take-Off 101”, “Take-Off Jr.” ve “Take-Off Cadet” iş ilanlarıyla uçuş ve yer çalışanı olarak birçok pozisyonda alım yapacağını duyurduğu, bu ilanlar kapsamında şirketin 2033 hedefleri doğrultusunda çalışan istihdamını artırmayı hedeflediği belirtildi. İnsan Kaynaklarından Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Abdülkerim Çay, 2024 yılında

5 bin kişiyi işe almayı hedeflediklerini ve şirketin ortaklıklarıyla birlikte 10 yıl içinde toplam çalışan sayısını 150 bin kişiye çıkarmayı amaçladıklarını belirtti. THY, genç nüfusun istihdamını desteklemek amacıyla özel programlar ve iş ilanlarıyla farklı alanlarda çalışma imkanı sunuyor. Take-Off 101 (Part-Time Öğrenci) ve Take-Off Jr. programları lisans öğrencilerine iş deneyimi kazanma fırsatı sunarken, Take-Off Cadet programı ise tüm lisans mezunlarına yönelik ve pilot adaylarına kapı açıyor.

GELECEĞİNE GÜÇ KAT

EMPOWER YOUR FUTURE



KAAN

MİLLİ MUHARİP UÇAK
TURKISH FIGHTER



MRO MIDDLEEAST 2024 FUAR'INA KATILDIK

“ Birleşik Arap Emirliklerinden biri olan Dubai’de gerçekleşen MRO MiddleEast 2024; rekor katılım, önemli anlaşmalar, duyurular ve detaylı konferans oturumlarına tanıklık ettiğimiz bugüne kadar organize edilmiş en geniş kapsamlı Fuar oldu. ”

Yaklaşık 95 ülkeden 8.000’den fazla katılımcıyı, 250 stand ve 120 havayolunu ağırladı. Bu Uluslararası Fuarda boy göstermek UTED adına büyük önem taşıyordu. Bunca teknisyen üyemiz artık yurtdışında görev yaparken bizim de sektörü daha yakından takip etmemiz kaçınılmaz oldu. 2 gün boyunca detaylı sunumlar ve konferanslar içeren fuarda, firmalarla yaptığımız görüşmeler sonucunda bizlere olan yakınlığı ayrıca memnuniyet kaynağımız oldu. Hatta Türk teknisyenlerimizin çalıştığı şirketlerdeki başarıları ve iletişimlerinden kaynaklı olsa gerek UTED’i duyduğunu ileten birçok Ortadoğulu şirket yöneticisinin olması bizleri oldukça şaşırttı. Dergimiz sayesinde Basın Standında da kendimize ufak da olsa bir köşe yaratarak ziyaretçileri karşılayabilmemiz daha fazla dikkat çekmemizi sağladı. Bu tür yurtdışı organizasyonlarda boy göstererek hem derneğimizi hem de Türk Hava Aracı Bakım Teknisyenlerini tanıtmamız gerektiğini daha iyi anladık.

Gelelim Fuar ve Fuar sonrasında neler yaşandı ve Fuar hakkında hem uzman görüşleri hem de şirket yöneticilerinin ağızından fuar değerlendirmeleri nasıldı?



Turkish Technic’ in standı 2 gün boyunca hiç boş kalmadı. Fuar döneminde de özellikle çalışanları ciddi manada ilgilendirecek yeni bakım programı çalışmaları için Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., bakım süreçlerinin dijitalleştirilmesi ve otomasyonuna yönelik önemli bir adım atarak Swiss Aviation Software Ltd. (Swiss-AS) ile bir önsözleşme imzaladı. MRO&IT sektöründe son derece saygın ve deneyimli bir kuruluş olan Swiss-AS ile yapılan bu işbirliği, dünyanın önde gelen MRO sağlayıcılarından biri olan Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.’nin genişleyen bakım



organizasyonunda hızlı bir uyumluluk sağlayacağı düşünülen AMOS yazılımı üzerine oldu.

Yine MyTechnic , Be Aero , Total Technic gibi şirketlerimiz de başarılı bir fuar geçirerek belkide ilerde açıklayacakları çalışmalar için gerekli görüşmelerini gerçekleştirdiler. Bu arada şirketlerimiz saolsunlar bizleri orada da yalnız bırakmayıp defaten standlarında ağırlayarak desteklerini gösterdiler.

Yabancı firmalar tarafı oldukça hareketli geçti, satırbaşlarını sizlerle paylaşalım. Flyadeal Airbus A320neo ailesi filosu için Nacelles'in kapsamlı desteğine odaklanan Safran Nacelles ile uzun vadeli bir anlaşma imzaladığını açıkladı. Ayrıca A320 Neo ailesi için 10 slotluk C bakım anlaşmasını Saudia Technic ile imzaladılar. Saudia Technic'in Airbus Helicopters ile yeni bir servis merkezi anlaşması duyurması oldukça dikkat çekiciydi.

Airbus ve Beond ayrıca Airbus'ın Skywise Sağlık İzleme platformu tarafından desteklenen yeni bir işbirliğini duyururken, Mohammed Bin Rashid Aerospace Hub Dubai South'da yeni tesisini açmak için ATS Technic ile bir anlaşma imzaladı ve Bossard Aerospace Joramco ile uzun süredir devam eden destek anlaşmasının yenilendiğini duyurdu.

Sektör uzmanlarının aydınlatıcı konferans oturumları ve atölye çalışmaları iki gün boyunca Go Live! Theatre ve On Board Hub'da devam etti. "MRO: Tedarik zinciri zorlukları alternatif parçalara kapı açıyor mu?" başlıklı oturumda panelistler, Orta Doğu'da alternatif parçaların daha fazla kullanılmasının önündeki en büyük engelin ne olduğunu tartıştı ve yapılan bir ankette "kiralama anlaşmaları da dahil olmak üzere sözleşmeye bağlı kısıtlamalar" cevabı çıktı.

Türk teknisyenlerimizin çalıştığı şirketlerdeki başarıları ve iletişimlerinden kaynaklı olsa gerek UTEd'i duyduğunu ileten birçok Ortadoğulu şirket yöneticisinin olması bizleri oldukça şaşırttı. Dergimiz sayesinde Basın Standında da kendimize ufak da olsa bir köşe yaratarak ziyaretçileri karşılayabilmemiz daha fazla dikkat çekmemizi sağladı.





temelini atmayı planlıyor. Bu tesisler arasında BAE'deki EASA hat bakım şirketi ATS Technics'in MBR Aerospace Hub ile iki bölmeli bir tesis için sözleşme imzaladığı tesis de yer alıyor. Ayrıca flydubai, Kasım ayındaki Dubai Airshow sırasında, 2026'nın sonlarında açılması planlanan 190 milyon dolarlık bir tesis inşa etmeyi planladığını duyurdu. Bunların yanısıra UUDS Aero için bir kabiniçi tasarım merkezi, özel jet şirketi Midline Aviation için bir hangar ve Dubai merkezli bir yatırım şirketi olan Tim Aviation için de bir hangar bulunacak.

MBR Aerospace Hub CEO'su Tahnoon Saif'in yaptığı birçok açıklama arasında en dikkat çeken bölümü ise şu sözlerden oluştu: "Sanırım yıl ortasından önce, bakım için daha fazla yatırım ve bakım tesisinin inşasını tamamlayıp devreye almamız gerekecek. MBR Havacılık ve Uzay Merkezi'nin arazisi bu yeni hangarlar ile tükenecek ve yetmeyecek, bu nedenle gelecekteki inşaa edilecek bakım tesislerinin yer alanını azaltmak için daha dikey hale gelmesi gerekebilir. Tabiki tesis tek başına yeterli değil. Dünya genelinde havacılık sektöründe kalifiye teknik personel sıkıntısı yaşanıyor; bu nedenle personel istihdamı ve mesleki eğitim fırsatlarını da araştırıyoruz. Dubai South ve MBR Aerospace merkezinin vizyonu, dünya için havacılık ve lojistik alanında mesleki eğitimin başkenti olmaktır"

Yine fuarın başrollerini alan firmalardan biri olan FedEx Go Live! Theatre etkinliğine sponsor oldu ve 'Büyümeden Başarıya' başlıklı aydınlatıcı bir panele ev sahipliği yaptı. FedEx Havacılık ve Uzay Çözümleri ile Sonraki Adımları Şimdi Atın' başlıklı bir panel düzenledi. Konuşmada MRO endüstrisinin mevcut durumu, MRO tedarik zincirinde karşılaşılan zorluklar ve bu zorlukların üstesinden gelmeye yardımcı olan ve daha verimli operasyonları destekleyen gelişen trendler ve FedEx çözümleri ele alınmış oldu.



Fuardan edindiğimiz genel kanı ve istatistikler ışığında vardığımız sonuç önümüzdeki on yıl içinde, küresel filoların bölgesel yapısında değişimlerin olacağı ve Orta Doğunun bu pastadan daha büyük bir pay kazanacağıdır. Bölgenin merkezi konumu, pazardaki köklü oyuncuların gücü ve yeni oyuncuların katılımı da dahil olmak üzere birçok faktör bu büyümeye katkıda bulunuyor olacak gibi gözüküyor.

CATHAY PACIFIC AIRWAYS'IN HAVA ARACI BAKIMLARINI GERÇEKLEŞTİREN İŞTİRAKİ HAECO'YU ZİYARET ETTİK



Hong Kong'un bayrak taşıyıcısı Cathay Pacific Airways'in hava aracı bakımlarını gerçekleştiren iştiraki Haeco ile; bağlı olduğu regülasyonları, dünya havacılığındaki güncel durumlara dair tutumlarını, bakım süreçlerini ve yerel otoritelerindeki talimat farklılıklarını konuştuk. A350 type training sınıfına misafir öğrenci olarak davet edildik. Keyifli bir hangar ve atölye gözlemlerinde bulunduk. (En çok ilgimizi çeken detaylardan biri olarak da atölyelere verilen "badge" durumunu belirtebiliriz). Tüm bu nazik ev sahiplikleri adına başta Monna olmak üzere; John, SK CHan ve Dorothy'e çokça teşekkür ederiz.





İGA İSTANBUL HAVALİMANI KÜRESEL HAVACILIK EĞİTİMİNİN MERKEZİ OLMAYI HEDEFLİYOR



Havacılıkta eğitilmiş ve nitelikli insan kaynağına ihtiyaç konusunu titizlikle ele alan İGA İstanbul Havalimanı, dünya havacılık sektörünün önde gelen temsilcilerini İstanbul'da bir araya getirdi. Havacılık eğitimi alanında küresel bir merkez olma vizyonuyla, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü - International Civil Aviation Organization (ICAO) ile "Global Eğitim Sempozyumu" düzenlendi.



Havacılıkta eğitilmiş ve nitelikli insan kaynağına ihtiyaç konusunu titizlikle ele alan İGA İstanbul Havalimanı, dünya havacılık sektörünün önde gelen temsilcilerini İstanbul'da bir araya getirdi. Havacılık eğitimi alanında küresel bir merkez olma vizyonuyla, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) TrainAir Plus üyeleri ile birlikte İGA akademi tarafından Eğitim Dönüşüm Çalıştayı düzenlendi.

İGA Academy ve Icao Trainair Plus önderliğinde 26-27 Şubat tarihleri arasında yapılan "Excellence Through Innovation: Transformation In Training Workshop" isimli etkinliğe davet edilerek UTED olarak katılım sağladık.

Bu etkinlikte havacılık eğitiminin dönüşümü ile ilgili dört farklı konu üzerine panel çalışması ve iki ayrı oturum halinde atölye çalışması düzenlendi. Etkinliğin katılımcıları arasında ICAO, SHGM, EASA, JAA TO, FAA, IATA, EUROCONTROL, ACI, IATA, ve Eurocae gibi havacılık sektörünün önde gelen otoriteleri, kurumları, ayrıca üniversitelerden akademisyenler ve havacılık sektöründe Dünya ve Türkiye'de faaliyet gösteren alanında yetkin eğitim profesyonelleri vardı.

Çalıştay dünyanın dört bir yanından havacılık sektörünün önde gelen temsilcilerini bir araya getirdi. ICAO Teknik İş Birliği Bürosu Başkanı Jorge Vargas, İGA İstanbul Havalimanı CEO Vekili Selahattin Bilgen, ICAO Küresel Havacılık Eğitimi Bölümü Şefi Laura Camastra, İGA İstanbul Airport İGA Akademisi Başkanı Tunç Cavcav, Incheon Havalimanı Havacılık Akademisi Küresel Eğitim Başkanı Won Soon Park, Hamad Uluslararası Havalimanı Öğrenme ve Geliştirme Müdürü Nicolau Vacarescu, JAA Eğitim Organizasyonu İş Çözümleri ve Stratejik Ortaklık Başkanı Eric Schoonderwoerd, Messina Üniversitesi Taşımacılık Çalışmaları Bölüm Başkanı Profesör Francesca Pellegrino, SHGM Sektörel Düzenleme ve Eğitim Daire Başkanı Feyzullah Çınar, İGA İstanbul Yeni Havalimanı Planlama Şefi İsmail Polat, Polish Airport Satış Pazarlama ve İletişim Bürosu Başkanı Pawel Cranc, FAA Uluslararası Eğitimler Program Müdürü Schedir N. Illoldi, Kanada Airport Council International World Eğitim Teknolojileri ve Eğitim Müdürü Caelie Tweedie-Smith, Prince Sultan Havacılık Akademisi Suudi Eğitim Entegrasyon Proje Müdürü Khalid Bawazeer, Bahçeşehir Üniversitesi Pilotaj Bölüm Başkanı ve Havacılık Yönetimi Yüksek Lisans Koordinatörü Dr. Öğr.



Üyesi Tüzün Tolga İnan, İsviçre EASA European Union Safety Agency Bağımsız Uzmanı Cate Bichara, ICAO Dijital Eğitim Tasarımı ve Geliştirme Şefi Ju Eun Lee, EUROCONTROL Genel Müdür Başkanını Haydar Yalçın, IATA Bölge Müdürü Funda Çalışır, ETC-PZL Aerospace Industries Genel Müdürü Robert Boroch, HEAS Akademi Eğitim Başkanı Muhammed Vefa Arıkan çalıştaya katılan bazı önemli isimlerin arasında yer aldı.

Çalıştay panellerinde hem ülkemiz hem de dünya havacılık eğitimleri adına çok faydalı çıktılar sağlandı.

Sırasıyla ilk olarak Havacılık eğitime etki eden bölgesel zorluklar ve kısıtlamalar paneli, ICAO Küresel Havacılık Eğitimi Bölümü Şefi Moderatör Laura Camastra tarafından yönetilmiştir.

Panelde aşağıdaki önemli konular ele alınmıştır. Özetle;

- 1. Eğitim Sorunları:** Katılımcılar, havacılık eğitiminde en önemli sorunların nitelikli eğitmen eksikliği ve sıkıntılı eğitim bütçesi olduğunu belirtmişlerdir.
- 2. Regülasyonel Değişikliklerin Uyum Zorluğu:** Yeni regülasyonel değişikliklere hızlı uyum sağlanamaması ve yetkinlik konusundaki sorunlar, sektörde yaşanan diğer önemli zorluklardır.



İGA Academy ve Icao Trainair Plus önderliğinde 26-27 Şubat tarihleri arasında yapılan "Excellence Through Innovation: Transformation In Training Workshop" isimli etkinliğe davet edilerek UTED olarak katılım sağladık.

- 3. Küresel Tanınırılık Sorunu:** Yerel otoriteler tarafından verilen eğitimlerin küresel olarak tanınması gerekliliği vurgulanmıştır. Bu, eğitimin kalite ve standartlarının belirlenmesiyle mümkün olabilir.
- 4. İş Birliği ve Standartizasyon:** Forumda, rekabet yerine iş birliği ve standartizasyonun önemi üzerinde durulmuştur. CBTA gibi yeterlilik bazlı bir tasarımın gerekliliği vurgulanmıştır.
- 5. Teknoloji Kullanımı:** Dijital eğitim araçlarının ve yapay zekanın kullanımının artmasıyla birlikte, eğitmenlerin bu teknolojilere uyum sağlaması gerekliliği üzerinde durulmuştur.
- 6. Dil Engelleri ve Pratik Beceriler:** Dil bariyerlerinin aşılması ve pratik becerilerin önemi forumda tartışılmıştır.





7. **Sürekli Öğrenme ve Eğitim:** Hayat boyu öğrenmenin önemi ve sürekli öğrenme ortamının oluşturulması üzerinde durulmuştur.
8. **Yeni Teknolojilere Uyum:** Sanal gerçeklik, artırılmış gerçeklik ve sanal sınıf gibi yeni teknolojilere uyum sağlayacak eğitmenlere olan ihtiyaç vurgulanmıştır.
9. **Multimedya Tabanlı Eğitimler:** Interaktif etkinlikler ve anketler gibi yeni teknolojilerle zenginleştirilmiş eğitimlerin önemi vurgulanmıştır.

Panelde ele alınan bu konular, havacılık eğitimindeki mevcut zorlukları anlamak ve çözüm yolları bulmak adına önemli bir adım olmuştur.

"Sosyal Tutum ve Davranış Becerileri: Mükemmelliğe Giden Liderlik" adlı panel, JAA Eğitim Başkanı moderatörlüğünde gerçekleşmiştir. Panelde, havacılık alanında eğitim veren eğitmenlerde soft skill'lerin önemi üzerinde durulmuştur. Özetle:

1. **Etkili İletişim:** Eğitmenlerde açık, anlaşılır, verimli ve etkili iletişim becerileri gereklidir. Bu, eğitim sürecinde en önemli konulardan biridir.
2. **Takım Çalışması Becerisi:** Güçlü bir takım çalışması becerisine sahip olmak önemlidir. Havacılık eğitimi, bir ekip işidir ve herkesin katkısıyla başarılı olur.
3. **Teknik Uzmanlık:** Eğitmenler, anlattıkları konuda teknik olarak uzman olmalıdır. Bunun için sadece eğitim dökümanlarını değil, aynı zamanda bakım dökümanları ve operasyonel dökümanları da takip etmelidirler.
4. **Uyum Sağlama Becerisi:** Değişen durumlara hızlı uyum sağlayabilme yeteneği önemlidir. Bu durumlar, regülasyon değişiklikleri, şirket ihtiyaçları ve farklı katılımcılar gibi çeşitli faktörlerden kaynaklanabilir.
5. **Problem Çözme Yeteneği:** Havacılık eğitmenleri, geniş bir sorun yelpazesini ele alabilmelidir. Bu, eğitimin gerçek sınıf veya sanal sınıf gibi farklı platformlarda yürütülmesi, teknik sorunlar ve diğer değişkenlerle ilgilidir.

6. **Karar Verme Yeteneği:** Eğitmenler sıklıkla karşılaştıkları durumlarda hızlı karar verme becerisine sahip olmalıdır.
7. **Aktif Dinleme Becerisi:** Eğitmenler, kursiyerlerin geri bildirimlerini doğru bir şekilde anlayabilmelidir.
8. **Şeffaflık:** Eğitmenler, değerlendirme kriterlerini kursiyerlerle paylaşmalı ve veri paylaşımında şeffaf olmalıdır.
9. **Proaktif Yaklaşım:** Olası tehlikeleri fark etme ve riskleri en aza indirme konusunda proaktif bir yaklaşım benimsemek önemlidir.
10. **Rol Farkındalığı:** Eğitmenler, verdikleri eğitim türüne uygun davranışlar sergilemeli ve kursiyerlerin ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde içerik düzenlemelidir.
11. **Stres Yönetimi:** Havacılık profesyonelleri, baskı altında bile işlerine odaklanmayı sürdürebilmelidir.
12. **Durumsal Farkındalık:** Eğitmenler, çevrelerindeki durumu ve potansiyel tehlikeleri göz önünde bulundurmalıdır.

Bu beceriler, havacılık eğitiminde mükemmelliğe giden liderlik için temel unsurları oluşturur ve eğitmenlerin başarılı bir şekilde öğrencilerini yönlendirmesine yardımcı olur.

FAA, ICAO ve Uluslararası İlişkiler Uluslararası Eğitim Ofisi Direktörü Schedir N. Illoldi moderatörlüğünde gerçekleşen panele, ACI Eğitim Programı Portföy Yöneticisi Caelie Tweedie-Smith, Prens Sultan Havacılık Akademisi Sürekli Çalışmalar Direktörü Khalid Bawazeer, Bahçeşehir Üniversitesi Pilotaj Bölüm Başkanı Tüzün Tolga Inan ve EASA Bağımsız Uzman Cate Bichara panelist olarak katılmışlardır.

1. **Yetkinlik Temelli Eğitim:** Schedir N. Illoldi tarafından yöneltilen soruya göre, panelistler yetkinlik temelli eğitimi geleneksel öğrenme yaklaşımlarının yerine koyan, belirli becerilere ve yeteneklere odaklanan bir eğitim sistemi olarak tanımlamışlardır. Bu metodun öğrenci merkezli olduğu ve bilgi, beceri ve tutuma dayalı olduğu vurgulanmıştır. Ayrıca, mevcut tüm eğitim metodlarını yerine alması gerekliliği üzerinde durulmuştur.



2. **Yetkinliğe Dayalı Öğrenmenin Etkisi:** Panelistlere yöneltilen diğer bir soru, yetkinliğe dayalı öğrenmenin havacılık eğitimini nasıl etkilediği olmuştur. Panelistler, bu öğrenme modelinin bireysel öğrenci ihtiyaçlarına ve yeteneklerine göre uyarlanmış kişiselleştirilmiş öğrenme yollarını kullandığını ve ölçülebilir çıktılara dayandığını belirtmişlerdir. Bu sebeple performans ve geri bildirim mekanizmalarına odaklanılması gerektiği vurgulanmıştır. Ayrıca, bu modelde program ve yöntemlerde esneklik, simülasyonlar, çevrimiçi modüller gibi farklı teknolojik yöntemlerin birleştirilerek öğrenme sağlandığına dikkat çekilmiştir. Panelistler, bu metodun uygulanması esnasında değerlendirmenin entegrasyonunun sağlanabileceğini belirtmişlerdir.
3. **Sonuçlar ve Özet:** Panele ilişkin çıkarılan sonuç, tüm dünyadaki öğrenme stillerinin yetkinliğe dayalı öğrenme stilini benimsemesi gerektiği yönündedir. Bu eğitim modelinin öğrenci merkezli, esnek, kişiye özel, teknolojik, geleneksel olmayan ve ölçülebilir performansa dayalı olduğu vurgulanmıştır.

Özetle, yetkinliğe dayalı öğrenme, havacılık eğitim programlarının etkinliğini artıracak kaçınılmaz bir yöntem olarak değerlendirilmiştir.

ICAO Dijital Öğrenim Tasarımı ve Geliştirme Sorumlusu Ju Eun Lee'nin moderatörlüğünde gerçekleşen panele EUROCONTROL ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Kıdemli Danışmanı Haydar Yalçın, IATA Bölge Müdürü Funda Çalışır, ETC-PZL Havacılık ve Uzay Endüstrisi Genel Müdürü Robert Boroch, HEAŞ Akademi Başkanı Muhammet Vefa Arıkan panelist olarak katılmışlardır.

1. **Havacılık Eğitiminin Geleceği ve Fırsatları:** Moderatör, panelistlere havacılık eğitiminin geleceği ve fırsatları hakkındaki görüşlerini sormuştur. Pandemi döneminde, havacılık endüstrisinin diğer endüstriler gibi birçok deneyimli çalışanını kaybettiği ve bu kayıpların hızlı bir şekilde telafi edilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Bu artan talebin karşılanması için eğitim öne çıkmıştır.

Ancak, geleneksel eğitim sistemlerinin talebi karşılamada yetersiz kaldığı belirtilmiş, bu nedenle yeni ve etkili eğitim metotlarına yönelmenin gerekliliği vurgulanmıştır.

2. **Dijital Eğitim Metotları:** Panelistler, geleneksel eğitim sistemlerinin yerine dijital, VR, AR gibi teknolojik eğitim metotlarının kullanılması gerekliliğini vurgulamışlardır. Örneğin, Embry-Riddle Üniversitesi pilot eğitimlerinde VR teknolojilerini kullanarak solo uçuş öncesi eğitim süresini %30 oranında azaltmıştır. Son dönemde yapılan çalışmalar, VR teknolojisinin geleneksel sınıf ve e-öğrenme eğitimlerine göre daha etkili olduğunu göstermektedir.
3. **Etkileşim ve Simülasyon:** Dijital eğitimlerde etkileşimin önemi vurgulanmış, özellikle oyunlar ve simülasyon tekniklerinin kullanılmasının öğrencilerin hızlı karar alma yeteneklerini geliştirdiği ve güvenli bir ortamda gerçek yaşam senaryolarını deneyimleme imkanı sağladığı belirtilmiştir. Simülasyonlar, öğrencilere riskli durumları güvenli bir ortamda deneyimleme ve öğrenme fırsatı sunarak havacılık eğitiminde önemli bir rol oynamaktadır.
4. **Teknolojik Araçların Entegrasyonu:** Panelistler, havacılık eğitimlerinde VR, AR, simülasyon gibi teknolojik araçların entegre edilmesi gerekliliğine vurgu yapmışlardır.

Özetle, bu teknolojilerin kullanılması, daha etkili ve maliyet açısından daha verimli bir öğrenme ortamı sağlayabilir. Bu nedenle, havacılık eğitim programlarının teknolojik araçlarla zenginleştirilmesi önemlidir.

Çalıştayın son bölümünde ise "Eğitim ve Endüstri İhtiyaçları arasındaki boşluğun kapatılması" ve "Havacılık Endüstrisinde cinsiyet ayrımının azaltılması" konuları iki ayrı seansta çalışma gruplarında ele alındı.

Dünya havacılığının önde gelen isimlerini bir araya getirerek ülkemize böyle bir organizasyonu kazandıran İGA Akademi başkanı Sayın Tunç CAVCAV 'a ve ekibine teşekkür ederiz. UTEd olarak mesleğimize ve meslektaşlarımıza değer katacak tüm organizasyonlarda yer almaya devam edeceğiz.



GÜLİZ ÖZTÜRK



PEGASUS HAVA YOLLARI CEO'SU GÜLİZ ÖZTÜRK:

“TÜRKİYE’NİN DİJİTAL HAVA YOLU” OLMAYI HEDEFLİYORUZ...

Türkiye'nin havacılık sektöründeki ilk kadın CEO'su olan Pegasus Hava yolları CEO'su Güliz Öztürk ile, salgın sonrası sektördeki gelişmeleri, teknolojik değişimi ve Pegasus Havayollarının hedeflerini konuştuk.



Güliz hanım, öncelikle bizleri kabul ettiğiniz için çok teşekkür ederiz. Güliz Öztürk kimdir, kısaca tanıyabilir miyiz?

Kadıköy Anadolu Lisesi'nin ardından Boğaziçi Üniversitesi Psikoloji bölümünden mezun oldum. İş hayatına Türk Hava Yolları'nda başladım. 1990-2003 yılları arasında Türk Hava Yolları'nda Uluslararası İlişkiler ve Anlaşmalar Müdürü, Alliance Koordinatörü, Satış ve Pazarlama Direktörü olarak görev aldım. 2005 yılında tarifeli uçuşların başlatılması için Satış ve Pazarlama birimlerinden sorumlu olarak Pegasus Hava Yolları'na katıldım. Pegasus'ta 2008 yılında Satış Direktörü, 2010 yılında Satış, Network Planlama, Pazarlama, Gelir Yönetimi ve Ücret, Kargo, Misafir Deneyimi

departmanlarından oluşan Ticaret biriminden sorumlu Genel Müdür Yardımcısı oldum. Mayıs 2022'den bu yana da CEO'luk görevini sürdürüyorum.

Eğitimin devamlılığına inanan biri olarak, 2018 yılında Columbia Business School'da Advanced Management programını tamamladım. Özyeğin Üniversitesi Havacılık Fakültesi Danışma Kurulu Üyesiyim. UN Global Compact Türkiye Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olarak görev yapıyorum. Aynı zamanda Sales Network platformunda, şirketlerin satış bölümlerinde kadın ve erkek dengesini sağlamak misyonuyla çalışan Women in Sales Network (WiSN) sosyal projesinde Eş Başkan olarak yer alıyorum.



Türkiye’de hava yolu taşımacılığı alanında ilk kadın CEO olmanız konusundaki değerlendirmelerinizi alabilir miyiz?

Elbette Türk Sivil Havacılık Tarihinde, hava yolu taşımacılığında ilk kadın CEO olmak gurur verici. Ancak, doğrusunu söylemek gerekirse, ben kendimi “kadın CEO” olarak adlandırmıyorum. Kariyerimin ilk günlerinden bu yana her zaman yeteneklerime ve potansiyelime odaklandım. Bireyleri cinsiyetlerine göre değil kapasitelerine, yeteneklerine, potansiyellerine ve iyi niyetlerine göre değerlendiriyorum. Ancak elbette, hava yolu sektöründe ilk kadın CEO olarak, iyi bir rol model olabilme sorumluluğuyla hareket ediyorum. Aynı zamanda gerek kurumsal gerekse bireysel olarak, unvanların önüne cinsiyet yazmayacağımız günler için mücadele ediyorum.

2010 yılından bu yana Pegasus’ta yönetici olarak çalışıyorsunuz, Liderlik tarzınızı nasıl tanımlarsınız? Sizce bu tarz liderlik neden önemli?

Modern ve paylaşımcı bir yönetim anlayışım olduğunu söyleyebilirim. Ekip çalışmasına çok önem veririm ve iyi ekibin gücüne gönülden inanırım. Çünkü ekibiniz ne kadar iyi, donanımlı ve üretken olursa, siz de bir üst yönetici olarak o kadar başarılı olursunuz. Bu nedenle benim en büyük motivasyon kaynağım, birlikte çalıştığım iş arkadaşlarımdır. Birbirimizden aldığımız enerji ve birlikte yarattığımız sinerji benim için çok kıymetli...

Pegasus’un başarı ve gelişmesini takip ediyoruz. Gelecek dönem hedeflerini paylaşabilir misiniz?

Pegasus Hava Yolları olarak, yüksek verimlilik ve etkin maliyet yönetimi başlığında olumlu yönde öne çıkıyoruz. Maliyetlerin etkin yönetimi iş modelimizin çekirdeğini oluşturuyor. Pegasus, hem pandemi öncesi 2019’da hem de pandemi sonrası 2022’de dünyadaki en düşük birim maliyete sahip hava yolu olarak ön plana çıkmıştı; 2023’te de bu performansımızı

Yeni nesil uçaklarımızı teslim alarak filomuzu yenilemeye devam ediyoruz, bu uçakların faaliyetlerimize getirdiği katkı da günden güne belirginleşiyor. Sipariş takvimimize göre 2024 yılında 16 adet yeni nesil uçak daha filomuza katılacak, yani kapasite yatırımlarımız devam edecek.

devam ettirdik. Şirket olarak ana hedefimiz ileriki yıllarda da sektörde bu alandaki öncü ve örnek konumumuzu devam ettirmek ve daha da ileriye götürmek. İlk etapta 2024 yılı maliyetler tarafından zorlu bir yıl olacak ama dediğim gibi burası bizim en güçlü kaslara sahip olduğumuz alan ve bu zorlukları aşma konusunda kendimize çok güveniyoruz.

Gelecek dönem hedeflerimiz arasında elbette uçuş ağıımızı büyütmeye devam etmek de bulunuyor. Ülkemiz zaten halihazırda dünyanın önde gelen seyahat destinasyonlarından biri ve her yıl milyonlarca ziyaretçi ağırlıyoruz. 2024 yılında Turizm Bakanlığımız 60 milyon ziyaretçiye ulaşarak yeni bir rekor kırmayı planlıyor. Biz de uçuş ağıımıza yeni noktalar katarak ve mevcut noktalardaki uçuş sayılarımızı artırarak hizmet sunduğumuz coğrafyayı ve toplam popülasyonu büyütmeye ve Türkiye’yi ziyaret etmeyi planlayanlara ulaşım imkanı sunmaya devam ediyoruz. Bu süreçte filo planlaması ve yönetimi çok büyük önem arz ediyor. Yeni nesil uçaklarımızı teslim alarak filomuzu yenilemeye devam ediyoruz, bu uçakların faaliyetlerimize getirdiği katkı da günden güne belirginleşiyor. Sipariş takvimimize göre 2024 yılında 16 adet yeni nesil uçak daha filomuza katılacak, yani kapasite yatırımlarımız devam edecek. Bir yandan filodaki



eski nesil uçaklarımızdan filodan çıkanlar olacak. Mevcut planlamamızda toplam kapasitemizde %10-12'lik bir büyüme öngörümüz bulunuyor.

Bir diğer önem verdiğimiz ve hedeflerimiz arasında gelişimini takip ettiğimiz başlık da teknoloji yatırımlarımız... 2018 yılında başlattığımız dijital dönüşümümüz ve "Türkiye'nin dijital havayolu" olma vizyonumuz doğrultusunda, misafirlerimizin seyahat deneyimini ve çalışanlarımızın iş deneyimini daha kolay, hızlı ve verimli hale getirmeye yönelik çalışmalar yürütüyoruz ve bu alandaki yatırımlarımızı sürekli genişletiyoruz. Son hamlelerimizden biri ABD'de Silikon Vadisi'nde kurduğumuz Teknoloji İnovasyon Merkezimiz oldu. Bu merkez, teknoloji alanında dünyadaki en son gelişmeleri yerinde takip etmemize ve şirketimizi küresel ölçekte daha da rekabetçi hale getirmemize katkı sağlayacak.

Dijital dönüşüm birçok şirketin gündeminde. Sizin bu konuya önem verdiğinizi biliyoruz, Bu alanla ilgili çalışmalarınızı planlarken odaklandığınız ana alanlar nelerdir?

Teknoloji ve dijitalleşme yatırımlarımız, bizi farklılaştıran en önemli özelliklerimizden biri... Dijital dönüşümümüzü 2018'de başlattık. Sadece internet sitemizi ve mobil kanallarımızı yenilemekle kalmadık, havaalanı ve uçak içi seyahat deneyiminde birçok yeniliği de hayata geçirdik. Uçuş Asistanı, Express Bagaj, Yeni Çipli Kimlik Kartı ile Seyahat Teknolojisi bunlardan sadece birkaçı... Bugün "Türkiye'nin dijital hava yolu" mottosuyla ilerliyoruz. Bütün süreçlerimizde dijital teknolojiler kullanıyoruz.

Teknoloji ve dijitalleşme yatırımlarımız, bizi farklılaştıran en önemli özelliklerimizden biri... Dijital dönüşüm odağımız ve "Türkiye'nin dijital havayolu" olma vizyonumuz doğrultusunda, misafirlerimizin seyahat deneyimini ve çalışanlarımızın iş deneyimini daha kolay, hızlı ve verimli hale getirmeye yönelik çalışmalar yürütüyoruz.

2023'ün sonlarında kamuoyuyla paylaştığımız Teknoloji İnovasyon Merkezimiz için çok heyecanlıyız. Dijital dönüşüm odağımız ve "Türkiye'nin dijital havayolu" olma vizyonumuz doğrultusunda, misafirlerimizin seyahat deneyimini ve çalışanlarımızın iş deneyimini daha kolay, hızlı ve verimli hale getirmeye yönelik çalışmalar yürütüyoruz. Silikon Vadisi'nde kuracağımız bu merkez, teknoloji alanında dünyadaki en son gelişmeleri yerinde takip etmemize ve şirketimizi küresel ölçekte daha da rekabetçi hale getirmemize katkı sağlayacak.

Kurumunuzun çağrı merkezi hizmetlerinden biraz bahsedermisiniz? Müşteri hizmetlerinin geliştirilmesi ve müşteri memnuniyeti sağlanması aşamasında iletişim merkezinden nasıl yararlanıyorsunuz?

İletişim merkezi olarak; misafirlerimize iyi bir hizmet sunmak adına, çağrı merkezi alanında profesyonelleşmiş global firmalarla iş birliği yapıyoruz.





Türk Sivil Havacılık Sektörü 2003'ten bu yana hızlı bir şekilde gelişti ve modernleşti. Türkiye, her geçen gün gelişmeye ve büyümeye devam eden sivil havacılık sektörüyle, dünyada parlayan bir yıldız konumunda.

Çağrı merkezlerinin var olma amacı öncelikle müşterilerin sorunlarını çözmek, sorularını yanıtlamaktır. Biz bunun ötesinde, misafirlerimize kolay ve kaliteli bir deneyim sunmayı hedeflediğimiz ve hizmetlerimizi iyileştirmek için yararlandığımız önemli bir geri bildirim kanalı olarak konumlandırıyoruz. Güçlü bir çağrı merkezi yazılımı ve teknolojik altyapı kullanarak çağrıları etkin şekilde yönetiyoruz. Otomatik yanıt sistemleri, self servis işlemler, yapay zekayı kullandığımız chat servisleri misafirlerimize hızlı ve etkili bir şekilde hizmet sunmamıza yardımcı oluyor.

Çağrı merkezi performansını düzenli olarak değerlendiriyoruz ve sürekli iyileştirme faaliyetleri yürütüyoruz. Kayıt altına aldığımız çağrıları, hizmet performansımızı ölçmek ve iyileştirmek için kullanmanın yanı sıra çeşitli araçlar aracılığıyla analiz ediyor, analiz sonuçlarını iş geliştirme süreçlerimizde kritik girdiler olarak kullanıyoruz. Ek olarak, müşteriye özel çözümler sunarak kişiselleştirilmiş hizmetleri önemsiyoruz. Müşteriye önceden tanımlı bilgileri ve geçmiş etkileşimleri kullanarak, ihtiyaçlarına uygun çözümler sunuyoruz. Bu yöntemler, çağrı merkezi aracılığıyla müşteri hizmetlerini geliştirerek ve müşteri memnuniyetini sağlayarak kurumumuzun başarısına katkıda bulunuyor.

Women in Sales Network (WiSN) sosyal projesinde Eş Başkan olarak yer alıyorsunuz, kadın ve erkek dengesini sağlamak misyonuyla çalışan bu platform'dan kısaca bahsedebilmisiniz?

Evet, Woman in Sales Network (WiSN) sosyal projesinin eşbaşkanlık görevini yürütüyorum. Women in Sales Network (WiSN), Sales Network şemsiyesi altında satış dünyasındaki

kadın-erkek dengesini sağlamak üzere şirketlerde ve kadınlarda farkındalık oluşturmak amacıyla başlattığımız bir sosyal proje. Bu projeyi 2019 yılında hayata geçirdik ve bugün Türkiye'nin önde gelen şirketlerinin desteğini alan bir büyüklüğe ulaştık. Her yıl düzenli olarak "Cinsiyet Eşitliği Araştırması" gerçekleştiriyoruz. Yılda 4 kez olmak üzere benim moderasyonunu yaptığım ve şirketlerin örnek uygulamalarını dinlediğimiz buluşmalar organize ediyoruz. Mentorluk programımızda kadın satış profesyonellerini destekliyoruz. Ayrıca Sales Network Üyeleri ile satış fonksiyonu için kız öğrencilere staj imkânı sağlamaları konusunda birlikte çalışıyoruz.

İş hayatınızda kadın yönetici olarak zorlandığınız oldu mu? Sizi en çok zorlayan konu neydi? Nasıl başa çıktınız?

Doğrusunu söylemek gerekirse, iş yaşamımda kadın olduğum için herhangi bir zorlukla karşılaşmadım. Pegasus'ta geçirdiğim yıllar boyunca ise böyle bir şey zaten mümkün değildi. Çünkü Pegasus, toplumsal cinsiyet dengesine yürekten inanan ve yıllardır bu alanda elini taşın altına koyan bir şirket. Ben de iş yaşamımın ilk gününden bu yana her zaman kadın olmanın avantaj ya da dezavantajlarına değil, kendi kişisel hedeflerime ve içerisinde bulunduğum sektörün dinamiklerine odaklanarak çalıştım.

Kariyerinizde size mentorluk eden ve ilham veren kişilerin etkisini nasıl tanımlarsınız?

En önemli rol modelim, iş hayatında birlikte çalıştığım ilk yöneticim; çok başarılı bir kadın liderdi. Ondandır çok ilham aldığımı söyleyebilirim. Diğer rol modellerim ise annem ve babam... Annemin güçlü duruşu ve kendine olan saygısı; babamın kararlılığı, başarı azmi, hırsı, gelişime ve öğrenmeye açıklığı beni hep etkilemiştir. Bugünkü "Güliz" in oluşmasında ikisinin de çok büyük etkisi var.

Türkiye’deki sivil havacılık sektörünün durumunun diğer ülkelerle karşılaştırdığınızda yorumunuz ne olur?

Türk Sivil Havacılık Sektörü 2003’ten bu yana hızlı bir şekilde gelişti ve modernleşti. Türkiye, her geçen gün gelişmeye ve büyümeye devam eden sivil havacılık sektörüyle, dünyada parlayan bir yıldız konumunda. Biz de Türk Sivil Havacılığının bütün paydaşları olarak, sektörümüzün sürdürülebilir gelişimi ve dünyada yükselen konumunun güçlenmesi için var gücümüzle çalışıyoruz.

Üst düzey bir yönetici olarak, uçak teknisyenliğini değerlendirmenizi istesem neler söylersiniz?

Uçak teknisyenliği çok sofistike bir iş. İçinde olmayan birinin bunu kavraması zor olabiliyor. Kapsamlı bir akademik eğitimin ardından modül sınavları, tip eğitimleri, yetkilendirme süreçleri çok detaylı. Yetki alınca iş bitmiyor, uçaklar ve teknoloji geliştikçe buna adapte olmak, yaşam boyu öğrenme ve kendini geliştirme gerekiyor. Sadece teknik beceri de değil, aynı zamanda problem çözme yeteneği, detay odaklı çalışma ve ekip çalışması gibi önemli beceriler de var.

Bu meslekte herkesin işini dikkatli yapması ve yaptığından emin olarak uçağı sefere vermesi şart. Hata kabul etmeyen bir meslek. Uçaklarımızın emniyetli bir şekilde uçuşa verilmesini teknisyenlerimiz sağlıyor. Öte yandan, verimliliğe de etkisi büyük. AOG ve teknik gecikmeleri azaltmak konusunda teknisyenlerin büyük etkisi var. Başarı, uçağı zamanında ve emniyetli bir şekilde sefere verebilmekte. Bu anlamda emniyet ve verimlilik odakları nedeniyle teknik ekibimizle gurur duyuyorum. Zaman buldukça sahaya çıkıp ekiplerle sohbet etmekten büyük keyif alıyorum.

UTED olarak uçak teknisyenlerinin sesi olmaya, onların sorunlarını dile getirmeye, onların başarılarını görünür kılmaya çalışıyoruz. Bu bağlamda, derneğimiz ile ilgili neler düşünüyorsunuz, dergimizi takip edebiliyor musunuz?

Sivil havacılık sektöründe çok kritik bir rol üstlenen uçak teknisyenlerimizin sesi olan UTED dergisini takdirle takip ediyorum ve yayın hayatında başarılar diliyorum.

Pegasus’ta kaç uçak teknisyeni çalışıyor, bu alandaki ihtiyacınızı hangi yollarla temin ediyorsunuz?

Halihazırda başta Sabiha Gökçen olmak üzere Antalya, İzmir, Ankara ve diğer istasyonlarımızda toplam 498 teknisyenimiz var. Havacılık, ülkemizde ve dünyada hızla büyüyen bir sektör. Nitelikli iş gücü temin edebilmek önemli bir konu, önümüzdeki yıllarda da ihtiyaç artmaya devam edecek. Pegasus Hava Yolları olarak, genç teknisyen ihtiyacımızı üniversite iş birlikleriyle karşılamaya çalışıyoruz. Üniversitelerle iş birliği



Havacılık sektörüyle üniversitede okurken tanıştım. Havacılığın dinamik ve her gün yeni şeyler öğrenmeye açık yapısı beni çok etkiledi ve sonraki yıllarda da havacılık sektöründen neredeyse hiç kopmadım. Herhalde bir kez daha dünyaya gelsem yine havacılığı seçerdim.

yaparak öğrencilerin eğitimlerinin bir veya iki dönemini bizim tesislerimizde, aktif uçak bakımı ortamında çalışarak geçirmelerine fırsat tanıyoruz. Bu sayede gelişim ve pratik deneyim kazanmalarına katkıda bulunuyor, mezun olunca daha hazır ve ne istediğini bilen, mesleği deneyimlemiş gençler olmalarına yardımcı oluyoruz. Bu anlamda genç teknisyenlerde İngilizce bilgisi ve teknolojik becerilerin ileride daha da önemli hale geleceğini ve gençlerin bunlara eğilmeleri gerektiğini söyleyebilirim.

Bir kez daha dünyaya gelseniz seçeceğiniz meslek ne olurdu?

Ben açıkçası bire bir tüketiciye değen, iletişimin yüksek olduğu ve farklı coğrafyalardan insanlarla iş yapabileceğim bir gelecek hayal ediyordum. Elimde çantam, sürekli seyahatte olduğum... Öyle de oldu. Havacılık sektörüyle üniversitede

okurken tanıştım. Havacılığın dinamik ve her gün yeni şeyler öğrenmeye açık yapısı beni çok etkiledi ve sonraki yıllarda da havacılık sektöründen neredeyse hiç kopmadım. Herhalde bir kez daha dünyaya gelsem yine havacılığı seçerdim.





M. Cemil AKGÜL
Teknik Öğretmen
cemilakgul@uted.org

UÇAK YAKIT TANKINDA BAKTERİ Mİ VAR?



Bakteri ve mantarlar tabiatta pek çok yerde karşımıza çıkar. Bunların bir kısmı faydalı diğer kısmı da zararlı olarak isimlendirilir. İnsan vücudunda bulunan bakteri sayısının, insan hücre sayısından fazla olduğu söylenmektedir. İnsan mide- bağırsak sisteminde (Gastrointestinal Sistem), sayıları 100 trilyonu bulan 300 ila 500 farklı bakteri türünün yaşadığı ve kapsamlı çalışmalara rağmen, insan bağırsağı mikrobiyotasının tam bakteri repertuarının hala tanımlanmadığı ifade edilmektedir.



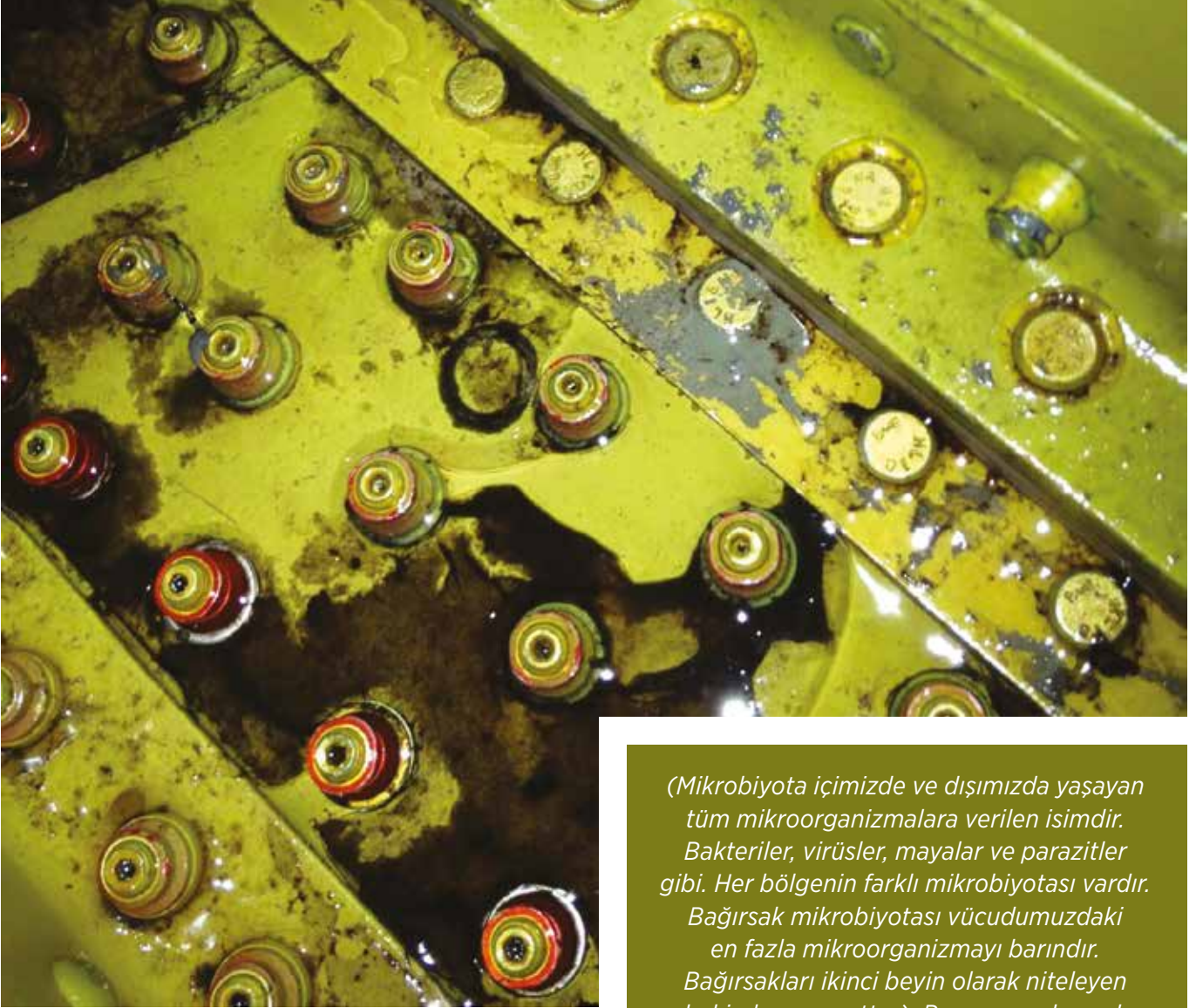
Mikrobiyolojik Kirlilik (Micro-Biological Contamination MBC), uçakların yakıt tankları ve yakıt sistemlerini olumsuz etkileyen bir veya daha fazla çeşitli bakteri maya veya mantarın varlığını ifade eder. MBC'ye neden olan mikroorganizmalar yakıt tanklarında büyür ve yakıttaki hidrokarbonlar ile beslenir. Kerosen fungus" ya da Latince "Cladosporium Resinae" olarak isimlendirilirler.

Yakıtta mikroorganizmaların bulunması nadir görülen bir durum değildir, ancak kontrol ve müdahale edilmez ise, yakıt sistemini

ve yakıt tankını ciddi şekilde etkileyebilir ve bu nedenle uçağın uzun süre operasyon dışı kalmasına neden olabilir.

Yakıt tanklarının ve sistemlerinin kirlenmesi, aşağıdakiler gibi operasyonel sorunlara yol açabilir;

- Yakıt Miktar Gösterge Sisteminin (Fuel Quantity Indication system (FQIS)) bozulması (fazla okuma, az okuma, dalgalanma veya gösterge bozulması).
- Tank kaplamaları, duvarlar gibi metalik yapıların korozyonu.
- Çamur oluşumu (Sludge formation), yüzey aktif madde üretimi ve askıda katı madde üretimi.



- Boruların, valflerin, filtrelerin ve scavenge sistemlerinin tıkanması.

Mikro-biyolojik kirliliğin operatörler üzerinde, aşağıdaki sebeplerden dolayı mali etkisi vardır:

- Operasyonel aksaklıklar.
- Dekontaminasyon ve diğer ilgili konular için planlanmamış şekilde uçağın sefer dışı kalması (AOG.)
- Yakıt ölçüm dalgalanmaları nedeniyle artan yakıt ikmali.
- Kirlilik durumunda, dekontaminasyon süreci, hava aracına yakıt ikmali ve biyosit ile tam yakıt ikmali yapılmasını gerektirir.

Geçmiş yıllarda kısa mesafelerde özellikle de iç hatlarda dolmuş misali görev yapan orta büyüklükteki bir uçak filosunda bu mikrobiyolojik kirlilik büyük sorunlara yol açmıştı. Bu uçaklar nispeten daha alçak irtifa ve kısa mesafe uçtuğundan, yakıt görece olarak diğer uçaklara göre daha sıcak kalmaktaydı. Dizayndan kaynaklı su tahliye sistemindeki (water scavenge system) sıkıntılar da olayın sebepleri arasındaydı. Bu uçaklarda mikrobiyolojik kirlilik sebebiyle yakıt tankındaki elektrikli miktar ölçüm sistemi sık sık arızalı değer gösterirdi. Teyit için

(Mikrobiyota içimizde ve dışımızda yaşayan tüm mikroorganizmalara verilen isimdir. Bakteriler, virüsler, mayalar ve parazitler gibi. Her bölgenin farklı mikrobiyotası vardır. Bağırsak mikrobiyotası vücudumuzdaki en fazla mikroorganizmayı barındır. Bağırsakları ikinci beyin olarak niteleyen hekimler mevcuttur). Bu yazımızda uçak yakıt tanklarında, yakıtın içinde bulunan – yaşayan- bakteri ve mantarlar ile bunların etkisinden bahsedeceğiz. Yakıtın içerisinde de bakteri bulunması ilk başta kulağa tuhaf gelse de maalesef gerçek bir vakıdır. Yakıt tankında mikrobiyolojik kirlilik olarak isimlendirdiğimiz bu durum, çok ciddi sıkıntılara sebep olabilmektedir.

uçaktaki yakıttan numune alınıp yoğunluğu hesaplanır, uçağın pozisyonuna göre manyetik level indikatörlerden (MLI) alınan değerler AMM de bulunan chartlar ile eşleştirilip uçaktaki gerçek yakıt miktarı hesaplanırdı. Hesaplanan değerler uçakta kokpitte gösterilen değer ile kıyaslanır ve belirli bir oranın üzerinde fark varsa yakıt tankları açılarak yakıt miktarı ölçüm sistemi probe ları (Fuel Quantity Indication system probes) ve yakıt tankının içi temizlenirdi. Bu uçaklarda mikrobiyolojik kirlilik sadece miktar ölçüm sistemini bozmakla kalmamış kanat yapısında ağır korozyon da oluşmuştu. Konumuza bir sonraki sayımızda da devam edeceğiz.



Deniz GÜNTAY
Part-147 Teknik Öğretmen

HAVA YOLU STRATEJİLERİ VE İŞ MODELLERİ - 1



Hava yolu stratejileri ve iş modelleri, Hava yolu şirketlerinin son derece dinamik bir pazarda nasıl faaliyet göstereceğini, rekabet edeceğini ve gelişeceğini etkileyen havacılık sektörünün temel unsurlarıdır. Belirli başlı stratejiler, rota planlama ve filo yönetiminden fiyatlandırma, müşteri hizmetleri ve ortaklıklara kadar bir dizi kararı kapsar. Bu stratejilerin inceliklerini anlamak, Hava yolu şirketlerinin kârlılık elde etmek, büyümeyi sürdürmek ve son derece rekabetçi bir ortamda kendilerini farklılaştırmak için benimsedikleri çeşitli yaklaşımlara ilişkin öngörü sağlar.



Hava yolu operasyonları sermaye ve emek yoğunudur ve aynı zamanda yakıt fiyatlarındaki iniş çıkışlar, artan rekabet, tüketici talebindeki dalgalanmalar ve siyasi istikrarsızlıklar gibi dış faktörlere karşı savunmasızdır.

Tüm havayolları sürekli olarak iş modellerini geliştirmekte, uygulamakta ve iyileştirmektedir. Havayolları için benzersiz bir iş modeli yoktur. İş modeli, Hava yolu şirketinin amacını, iş yapma yaklaşımını, marka konumunu ve stratejik hedeflerini tanımlar.





Hava yolu iş modellemesinin amacı, yöneticilerin farklı gelir akışlarını tanımlamalarını, sağlam bir maliyet yapısı oluşturmalarını, marjları belirlemelerini ve organizasyonlarında esneklik oluşturmalarını sağlamaktır. Bir iş modeli oluşturmak, bir Hava yolu şirketinin mimarisini geliştirmek olarak tanımlanabilir.

Farklı yolcu türlerinin ihtiyaçlarını karşılamak için ürün çeşitliliğini sağlamak, havayollarının kendilerini diğer sağlayıcılardan farklılaştırmak için kullandıkları yöntemdir, çünkü prensipte tüm havayolları aynı temel hizmeti sunar: insanların ve kargoların bir noktadan diğerine taşınması.

Hava yolu stratejilerinin temel bileşenlerinden biri rota planlamasıdır. Havayolları, yolcu talebi, rekabet, düzenleyici hususlar ve ekonomik uygulanabilirlik gibi faktörlere dayalı olarak stratejik rotalar seçer.

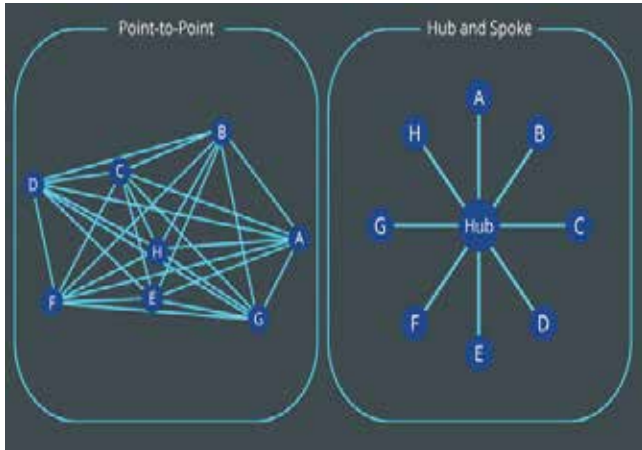
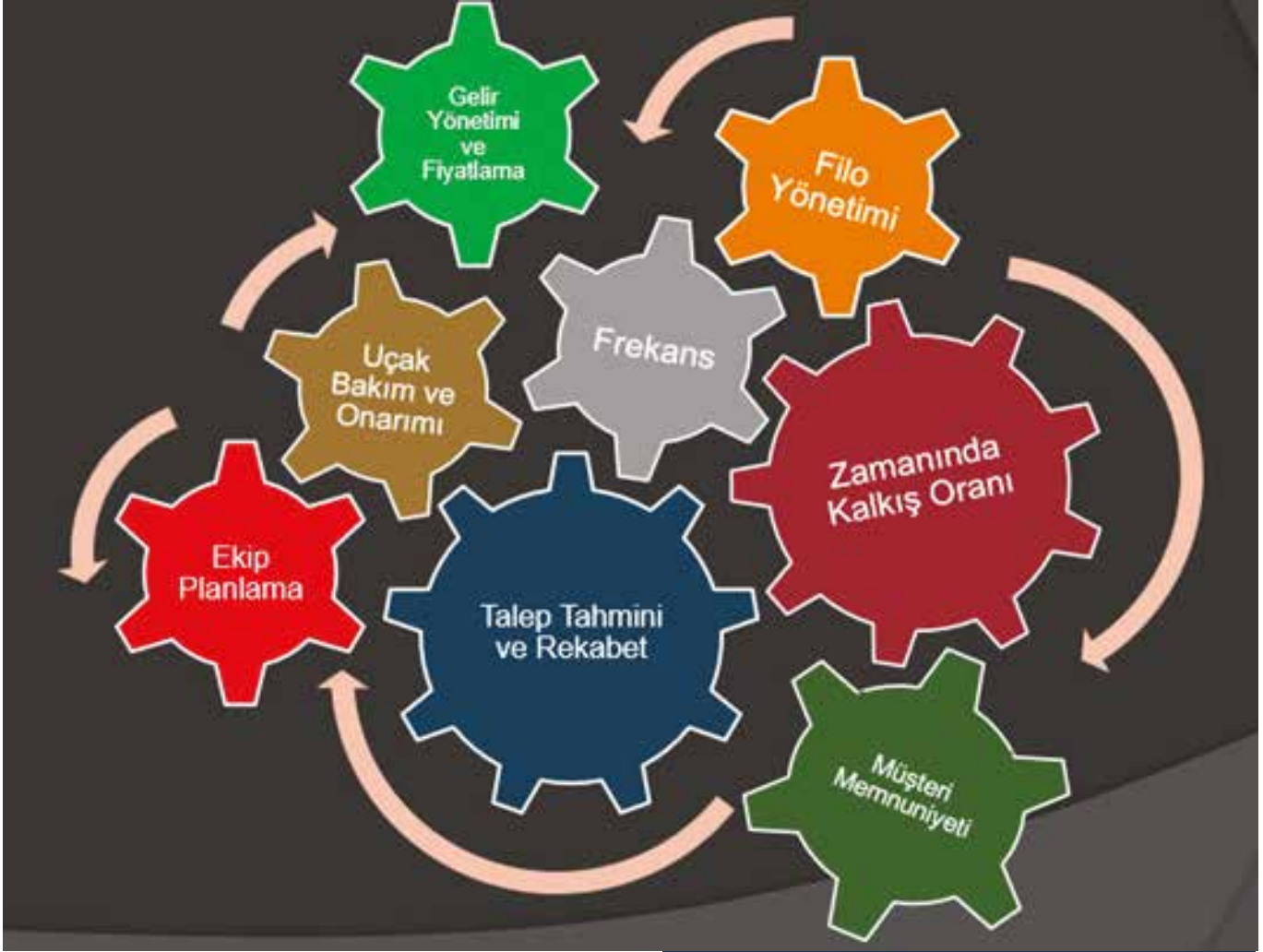
Örneğin, ana taşıyıcılar (FSNC) genellikle bağlantı trafiğinden ve premium yolculardan faydalanmak için büyük merkezlere ve yüksek trafikli rotalara odaklanır. Buna karşılık, düşük maliyetli taşıyıcılar (LCC) noktadan noktaya bir model benimseyerek az hizmet alan pazarları hedefler ve fiyata odaklı yolcuları çekmek için daha düşük ücretlerle doğrudan uçuşlar sunar.

Filo yönetimi, Hava yolu stratejilerinin bir diğer kritik yönüdür. Havayolları, işletme maliyetlerini optimize etmek ve pazar talebini karşılamak için filo büyüklüğünü, bileşimini ve kullanımını dikkatlice dengelemelidir. Ana taşıyıcılar tipik olarak farklı rota profillerine ve yolcu segmentlerine göre uyarlanmış çeşitli uçak tiplerinden oluşan karma filolar işletmektedir. Buna karşılık, düşük maliyetli taşıyıcılar ölçek



Filo yönetimi, Hava yolu stratejilerinin bir diğer kritik yönüdür. Havayolları, işletme maliyetlerini optimize etmek ve pazar talebini karşılamak için filo büyüklüğünü, bileşimini ve kullanımını dikkatlice dengelemelidir. Ana taşıyıcılar tipik olarak farklı rota profillerine ve yolcu segmentlerine göre uyarlanmış çeşitli uçak tiplerinden oluşan karma filolar işletmektedir.

ekonomileri elde etmek ve operasyonları basitleştirmek, böylece bakım ve eğitim maliyetlerini azaltmak için genellikle standartlaştırılmış dar gövdeli uçak filoları bulundururlar.



Fiyat belirleme ve gelir yönetimi, fiyatlandırma kararlarını ve gelir optimizasyonunu etkileyen Hava yolu stratejilerinin temel bileşenleridir. Ana taşıyıcılar tipik olarak dinamik fiyatlandırma stratejileri kullanır ve talep dalgalanmaları, rezervasyon modelleri ve rakiplerin eylemleri gibi faktörlere göre ücretleri ayarlar. Premium kabinler, sadakat programları ve paket hizmetler de daha yüksek getiri elde etmek ve müşteri sadakatini artırmak için yaygın taktiklerdir. Buna karşılık, düşük maliyetli taşıyıcılar şeffaf fiyatlandırma ve yan gelirler için isteğe bağlı eklentiler ile ekonomik hizmetler sunarak temel bir fiyatlandırma yaklaşımı benimserler.

Müşteri hizmetleri ve deneyimi, Hava yolu stratejilerinin ve iş modellerinin şekillendirilmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Ana Hava yolu şirketleri genellikle hizmet kalitesine öncelik vererek, premium yolcuları ve iş amaçlı seyahat edenleri çekmek için dinlenme salonları, uçak içi eğlence ve premium kabin hizmetleri gibi olanaklar sunar.

Müşteri hizmetleri ve deneyimi, Hava yolu stratejilerinin ve iş modellerinin şekillendirilmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Ana Hava yolu şirketleri genellikle hizmet kalitesine öncelik vererek, premium yolcuları ve iş amaçlı seyahat edenleri çekmek için dinlenme salonları, uçak içi eğlence ve premium kabin hizmetleri gibi olanaklar sunar. Buna karşılık, düşük maliyetli taşıyıcılar operasyonel verimlilik ve maliyet tasarrufuna odaklanır, bütçe bilincine sahip yolculara hitap etmek için dakiklık, temizlik ve sorunsuz seyahat deneyimlerini vurgular.

Ortaklıklar ve ittifaklar, Hava yolu stratejilerinin temel unsurlarıdır ve taşıyıcıların ağ erişimlerini genişletmelerine,



bağlantılarını artırmalarına ve ölçek ekonomisinden (ölçek ekonomisi; temel olarak bir üreticinin üretim adetlerini arttırarak daha fazla kar elde etmesi olarak tanımlanabilir) yararlanmalarına olanak tanır. Kod paylaşımı anlaşmaları, ortak girişimler ve küresel ittifaklara üyelik, havayollarının müşterilerine daha geniş bir destinasyon yelpazesi, kesintisiz bağlantılar ve sık uçan yolcu ayrıcalıkları ve lounge erişimi gibi karşılıklı avantajlar sunmasına olanak tanır. Bu ortaklıklar, havayolları arasında stratejik iş birliğini kolaylaştırırken, bireysel markalarını ve operasyonel özerkliklerini korur.

İnovasyon ve adaptasyon, Hava yolu şirketlerinin hızla gelişen sektör ortamında rekabetçi ve dirençli kalabilmeleri için elzemdir. Teknolojik gelişmeler, dijitalleşme ve veri analitiği Hava yolu stratejilerini giderek daha fazla şekillendirmekte, taşıyıcıların operasyonları kolaylaştırmasına, hizmetleri kişiselleştirmesine ve yolcu deneyimini geliştirmesine olanak sağlamaktadır. Sürdürülebilir havacılık girişimlerine, filo modernizasyonuna ve alternatif yakıtlara yapılan yatırımlar da Hava yolu şirketlerinin çevre yönetimine ve uzun vadeli sürdürülebilirliğe olan bağlılığını yansıtmaktadır.

Sonuç olarak, Hava yolu stratejileri ve iş modelleri çok yönlü ve dinamik olup, taşıyıcıların pazardaki zorlukların üstesinden gelmek, fırsatlardan yararlanmak ve müşterilere ve paydaşlara değer sunmak için benimsedikleri çeşitli yaklaşımları yansıtmaktadır. Hava yolu şirketleri, bu stratejilerin inceliklerini anlayarak, sürekli değişen küresel havacılık sektöründe sürdürülebilir büyüme, kârlılık ve başarı için kendilerini konumlandırabilirler. Her bir havayolunun sağladığı hizmetlerin niteliği, dağılımı ve maliyeti önemli ölçüde farklılık göstermektedir. Uzun ve kısa mesafeler için



Hava yolu stratejileri ve iş modelleri çok yönlü ve dinamik olup, taşıyıcıların pazardaki zorlukların üstesinden gelmek, fırsatlardan yararlanmak ve müşterilere ve paydaşlara değer sunmak için benimsedikleri çeşitli yaklaşımları yansıtmaktadır.

karma uçak filolarından tek bir uçak tipine sahip filolara kadar, hub&spoke sistemden point to point sisteme kadar, tam hizmet ağ taşıyıcıları ile düşük maliyetli taşıyıcılar arasında geniş bir yelpaze görüyoruz. Bu da farklı iş modellerinin tanımlanmasını sağlamaktadır.

Bu modelleri şu şekilde sıralayabiliriz:

- Tam Hizmet Ağ Taşıyıcıları (Full-Service Newtork Carriers)
- Düşük Maliyetli Taşıyıcılar (Low Cost Carriers)
- Bölgesel Taşıyıcılar (Regional Carriers)
- Kiralık Taşıyıcılar (Charter Carriers)
- Kargo Taşıyıcıları (Cargo Carriers)

Detaylar ve devamı Nisan sayımızda...



UÇAKLARDA YAKIT KAÇAĞI TEŞHİS, TAMİR VE KORUMA



Yakıt kaçaqları uçak operatörleri için hayatın bir gerçeği ve uçuş öncesi kontroller sırasında keşfedildiklerinde, Uçağın AOG olma durumuna yol açan bir istenmeyen olaydır. Yakıt kaçağı olan bir uçak servise verilemez ve seferden alınır. Çünkü uçaklarımızın yerde geçirdiği süreyi azaltmasına yardımcı olmak , bu gibi istenmeyen olaylar ile karşılaşmamak adına yapılacak bakım ve onarımların doğru şekilde yapılmasını sağlayabilmek adına bu konudaki tecrübelerimi siz değerli okurlarım ile paylaşıyorum.



Yakıt kaçaqları nerede ve neden olur?

Yakıt kaçaqları için en yaygın alanlar dry bay bölmesi, trim tank ve kanattan orta kanat kutusuna uzanan bölüm olan kanat kökü RIB Ol'dir, ancak diğer alanlar kanat ön sparını, kanat alt kaplamasını ve kanat tankı erişim panelini içerebilir. Yakıt kaçaqları birçok farklı yerde ve çeşitli nedenlerle meydana gelebildiği için tamirleri zorlayıcı olabilir.

Dış ve iç kaçak noktalarının tespiti

Harici kaçak noktası tespitinin en basit şekli tanklarda kalan yakıt ve temel yöntemler ile gerçekleştirilebilir. Kaçak kaynağının muhtemel alanı temizlenir ve ardından talcum pudrası ile kaplanır. Pudranın emici özelliği, yakıtı emmesini sağlar ve yakıt damlasının ya da damlalarının ortaya çıktığı nokta görünür hale gelir. Bu yöntem dahili sızıntı noktasını



Kanat orta kısmı



Yanlış sealant uygulaması



Mevcut Sealantta çatlak



Sealant Hasarı



Dönüşte Sealant uygulanmaması



Sealant Bozulması

tespit etmeye yardımcı olmayabilir ancak hızlı sonuç veren etkili bir ilk adım olduğu kanıtlanmıştır.

Sızıntının kaynağını belirlemek için iç sızıntı noktasının tespit edilmesi gerekir. Etkili bir yöntem, yakıt sisteminin sızıntının olduğu bölümünü boşaltmaktır. %90 hava ve %10 helyumdan oluşan basınçlı bir karışım uygulanır

Bu, sızıntıdan dışarı doğru tespit edilebilir bir gaz akışı yaratarak sorunun tam yerini ortaya çıkarır.

Alternatif olarak, potansiyel sızıntı bölgelerine ince bir kat sıvı sabun uygulanabilir ve ardından dış sızıntı noktasından basınçlı hava verilebilir. Hava sistemdeki hatayı bulur ve sabunu kabartarak sızıntının yerini net bir şekilde gösterir. Penetrant Boya kullanmak da yeri tespit etmeyi nispeten kolaylaştırabilir.

Tespit Sonrası ikinci adım: TAMİR

Geçici onarımlar harici dış kaçak noktalarında gerçekleştirilebilir ve yalnızca belirli bir alanda çalışmayı mümkün kılacak kadar yakıtın boşaltılmasını gerektirir. İyiye temizlendikten sonra Geçici tamir Sealantı uygulanabilir ve testler sızıntının giderildiğini doğruladığı sürece uçak normal servise dönebilir. Bununla birlikte, bu çözümün sadece geçici olduğu ve kesin bir onarım yapılmadığı sürece sorunun geri döneceği unutulmamalıdır.

Kesin bir onarım tankların yakıtının boşaltılmasını ve havalandırılmasını içerir. İç sızıntı noktası daha sonra yukarıda özetlenen yöntemler kullanılarak tespit edilir.

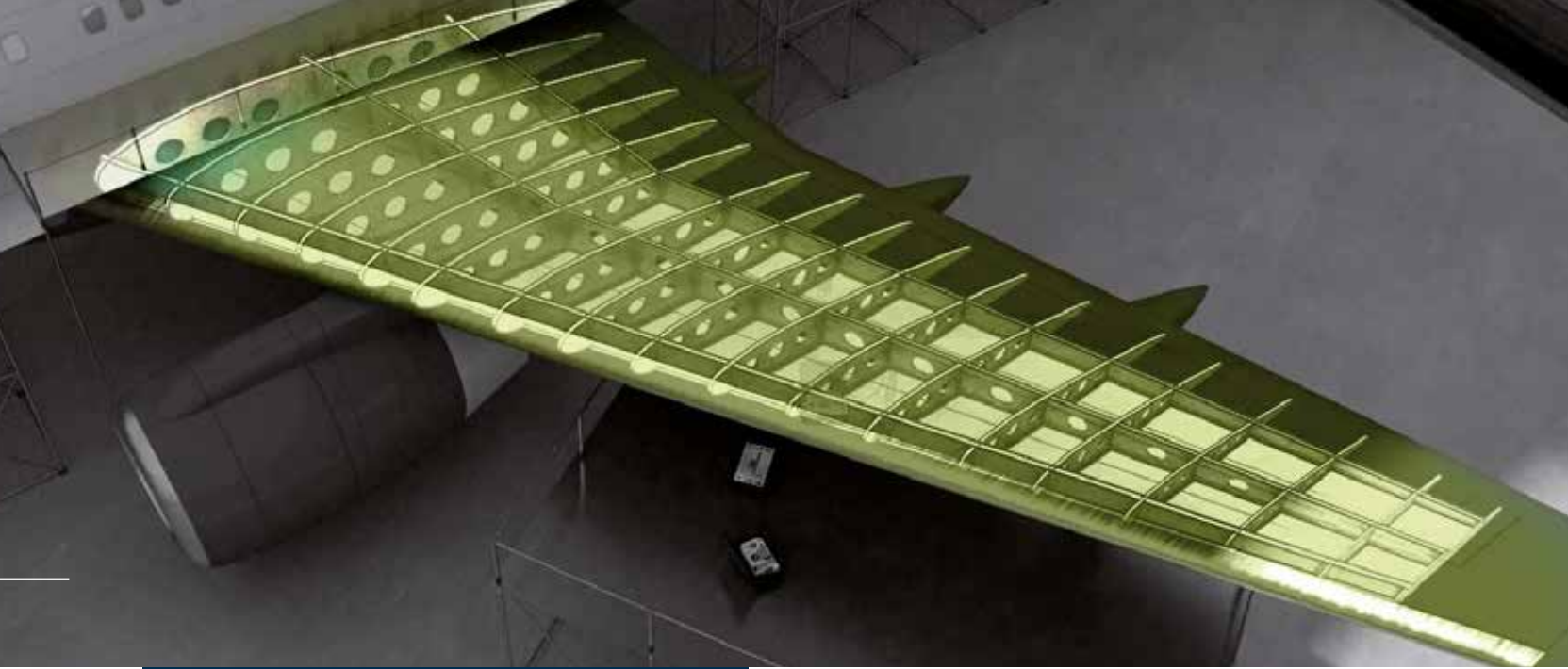
Kesin bir onarım tankların yakıtının boşaltılmasını ve havalandırılmasını içerir. İç sızıntı noktası daha sonra yukarıda özetlenen yöntemler kullanılarak tespit edilir.

Etkilenen alandaki tüm eski Sealant uygun aletler kullanılarak çıkarılmalıdır. Daha sonra alan hasar açısından incelenir ve gerekirse bir tork kontrolü yapılır. Özellikle cıvata rotasyonu veya migrasyon kanıtı olması durumunda cıvata sökme/takma işlemi de gerekebilir. Son olarak, kapsamlı bir temizlikten sonra yeni sealant uygulanabilir.

Kesin bir onarım durumunda, uçak çok düşük bir sızıntı tekrarlama olasılığı ile hizmete geri dönmelidir, ancak bu onarımın kalitesine bağlı olacaktır. Uygun olmayan aletler, standart altı malzemeler veya yanlış yöntemler onarımın dayanıklılığını etkileyecektir.

Tekrarlayan yakıt kaçaklarını önlemek için harekete geçmek

Yakıt sızıntılarını önlemenin bir anahtarı da onarımların düzgün yapılıp yapılmadığını kontrol etmektir. Sürecin herhangi bir kısmı kusurluysa, tekrarlama olasılığı çok yüksektir ve kontroller genellikle yanlış sızdırmazlık maddesi uygulaması ve cıvata dönüşü nedeniyle sızdırmazlık maddesinin hasar görmesi gibi basit nedenleri ortaya çıkarır.



Karmaşık yakıt sızıntıları durumunda AMM 28-11-00'de belirtilen YAPISAL YAKIT SIZINTISI RAPORLAMA FORMU'nu (SFLRF) doldurmak Uçak üreticilerine ve operatörlere referans olacaktır. Bu form analiz ve üretici desteği için gereklidir.

Yakıt tankı erişim panelleri etrafındaki yakıt sızıntıları söz konusu olduğunda, panel etrafındaki belirgin çizgiler contanın bozulduğunun ve birkaç ay içinde sızıntı olacağının açık bir işaretidir. bir sonraki bakımda contanın değiştirilmesi, bir uçuş öncesi kontrol incelemesinin ardından uçağın yerde kalmasını önleyecektir.

Bilgi Birikimi, Farkındalık ve Deneyim Paylaşımı

Etkili bir yakıt sızıntısı sorun giderme işlemi için uçağın tasarımı hakkında ayrıntılı bilgi sahibi olmak şarttır, bu nedenle yakıt kaçaklarının analizi ve tamiri için şirketlerin özel bir ekibe sahip olması gerekmektedir. Bu ekip, yakıt sızıntısı yollarını olabildiğince hızlı ve doğru bir şekilde değerlendirmek için tasarım bilgilerini ve filo genelinde edindikleri tecrübeyi kullanmalıdır.

Karmaşık yakıt sızıntıları durumunda AMM 28-11-00'de belirtilen YAPISAL YAKIT SIZINTISI RAPORLAMA FORMU'nu (SFLRF) doldurmak uçak üreticilerine ve operatörlere referans olacaktır. Bu form analiz ve üretici desteği için gereklidir. Yakıt kaçak verilerinin MRO'ların mühendislik birimleri için şirket içi raporlaması ve izlenebilirliği içinde önem arz etmektedir.

Yakıt kaçak tamiri her ne kadar kolay gibi gözüksede titizlik ve uzmanlık gerektirir. Yakıt tankları ve çevresi Kritik dizayn CDCCL bir bölge olduğundan bu tamiri gerçekleştirecek



Uçak Bakım Teknisyenlerinin yaptığı işin ciddi sonuçlar doğurabileceğini bilmeleri gerekmektedir. Uçak Bakım Teknisyeninin bu tamiri gerçekleştirdikten sonra ilgili bölgeyi tertemiz ve kalıntısız bırakması uçuşa elverişlilik için büyük önem arz etmektedir.

SONUÇ

Yakıt sızıntılarıyla etkili bir şekilde başa çıkmak çok sayıda potansiyel kaynak olması nedeniyle zorlu bir iştir. Uçağın tasarımını anlamak ve tespit tekniklerinde iyi bir temele sahip olmak, onarımları yüksek bir standartta gerçekleştirmek için gereken deneyim kadar önemlidir.

Your one stop
shop aftermarket
solution for
aviation spare
parts



TURKEY

AP&S Headquarters

Nish Istanbul, D119 34196 Bahçelievler
Istanbul - Turkey

T +90 212 5594415

F +90 212 5594416

LATVIA

Branch Office

Lestenes 5, Riga
LV-1002 - Latvia

lv@aviationps.com



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

FLY BY WIRE SİSTEMİ, HİDROLİK TEKNOLOJİSİ İLE ELEKTRİK TEKNOLOJİSİ ARASINDAKİ ENTEGRASYON ÇALIŞMALARI

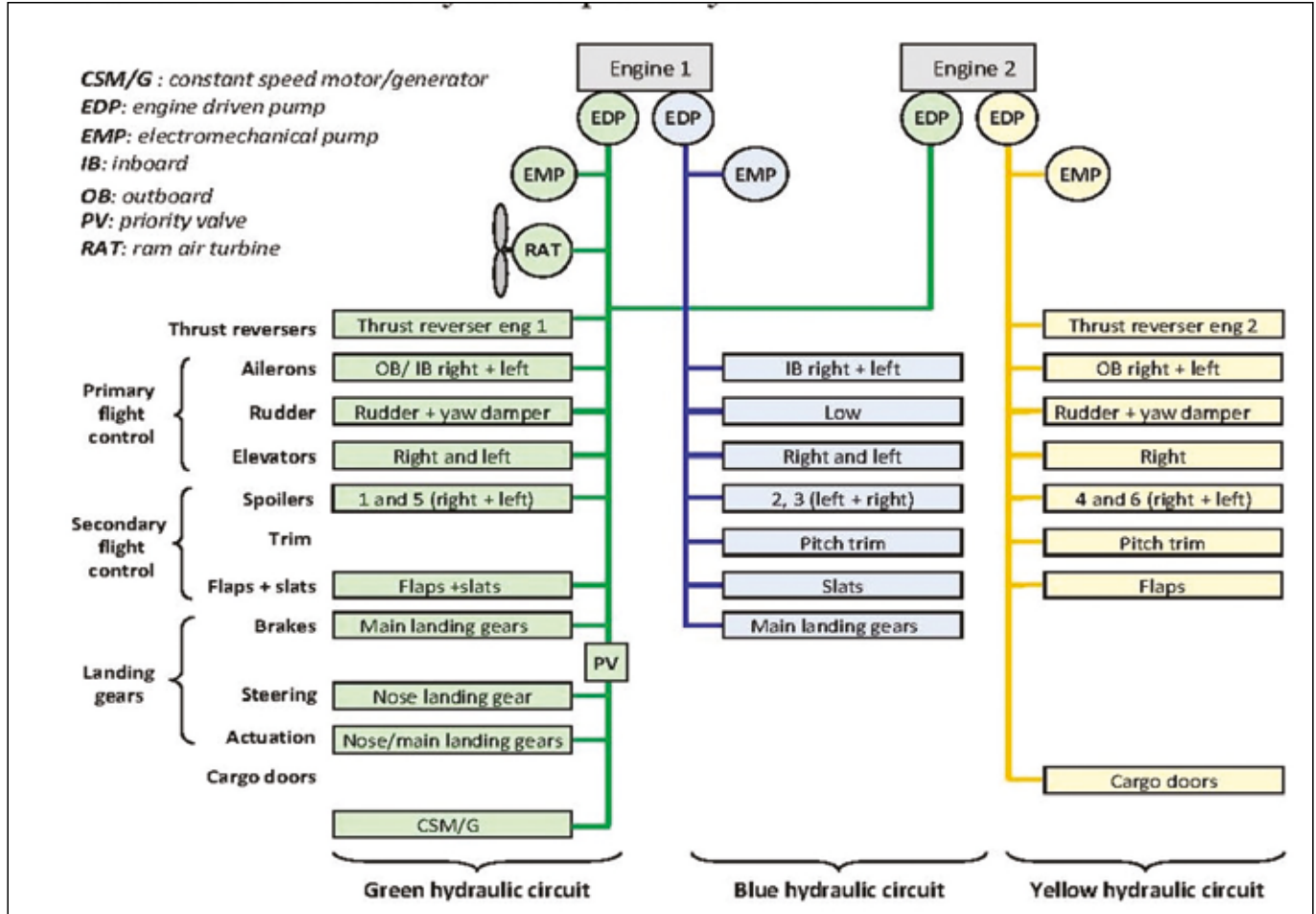
“ Bu ayki sayımızda orta ve ileri teknolojiye kullanılan FLY BY WIRE teknolojisinin nasıl (sadece elektrik) teknolojisine geçiş yapıldığını ve hidrolik sisteminin backup (yedek) kullanıldığını siz kıymetli arkadaşlarıma tanıtmaya çalışacağım. ”

Elektrikli kontrollü ve hidrolik basıncı ile çalışan servo aktüatör'ler, nasıl hareket ettirilir, bir hidrolik sistemi aracılığıyla sabit bir basınçta nasıl çalıştıklarını ayrıntılı olarak ele alacağız. Bu teknolojinin avantajları/dezavantajlarına uçuş emniyeti ve Cockpit ekibine nasıl faydalar verir bu konuyu ele alacağız.

Yan sayfadaki şekilde eski ve orta teknoloji bir uçağın hidrolik sisteminin dezavantajları örnek olarak Airbus A330 hidrolik sistemini tanıyalım. Hidrolik basıncının üretilmesi, depolanması, dağıtımı, bakımı ve kullanımı oldukça maliyetlidir. Eski ve orta teknoloji uçaklarda, yaşanan bu olumsuzluğu iyileştirme süreçlerine baktığımızda, son teknoloji uçaklarda hidrolik sistemi neredeyse yok (back up olarak kullanımı) denecek

kadar kullanımı azaltılmıştır. Hidrolik gücün kullanıldığı bir çok yerde artık elektrik teknolojisi kullanılmaktadır. Örneğin, Brake Unit, Primary Flight control, Thrust reverse, spoiler, İnış takımları (alternate) olarak görmekteyiz.

Hidrolik sistemi üç bağımsız sistem tarafından oluşur (yeşil, sarı ve mavi olarak anılır). Buradaki her biri için konfigürasyonunda hidrolik basıncı merkezi olarak üretilir: dört ana pompa merkezi olarak çalıştırılır. İki motorun her biri (Motor Tahrikli Pompa (EDP)) ve her bir hidrolik sistem bir elektrik motoruyla (Elektro Mekanik Pompa) tahrik edilir. (EMP) Yedek olarak, bir de çarpan hava ile çalışan pervane (Propeller) aracılığıyla buradaki her biri için konfigürasyonunda hidrolik basıncı merkezi olarak üretilir: Dört ana pompa



merkezi olarak çalıştırılır. İki motorun her biri (Motor Tahrikli Pompa (EDP)) ve her bir hidrolik sistem bir elektrik motoruyla (Elektro Mekanik Pompa) tahrik edilir. (EMP) yedek ve çarpan hava ile çalışan olarak ayrılır. Pervane (Propeler) aracılığıyla (Ram Hava Türbini (RAT)). Böylece arıza durumunda uçuş kumandaları gibi kritik fonksiyonlar gerçekleştirilebilecek, üç hidrolik güç sisteminden ikisinin bir uçuşta arızalanması durumunda, uçuş emniyetini direk etkileyecektir.

Hidrolik pompaların güç kapasitesi:

Pompalar sabit bir basınçta sıvı sağlama işlevine sahiptir (genellikle 210 bar /3.000 PSI), akış hızından bağımsız olarak kullanıcılar (uçuş kumandaları, iniş takımları, frenler, Thrust reverse gibi) tarafından talep edilir. Bunlar EDP, EMP ağırlıklı olarak mekanik güç ile hidrolik sistemini basınçlandırmak için kullanılır. EDP uçağın motorlarının dişili kutusundan döndürülür ve sabit bir kinematik oran/ motorun değişken devir hızı döndürülür dolayısıyla kinematik oranla doğru orantılıdır. Bu motor devrine doğrudan bağlı olması dezavantajlıdır: Pompalar en düşük motor devrine göre olası akış gereksinimlerini karşılayacak şekilde boyutlandırılmıştır. (örneğin, yaklaşma veya alçalma sırasında motor flight idle iken). Bir uçağın motor pompaları (EDP) uçağın kalkışta maksimum hidrolik akışının %60'ından daha az ihtiyaç olacak şekilde dizayn edilir.

Hidrolik pompa verimliliği:

Bir aktüatör için hidrolik besleme basıncı seviyesi maksimum değeri, aktüatör' ün durma anında yükte üretebileceği basıncı

Hidrolik sistemi üç bağımsız sistem tarafından oluşur (yeşil, sarı ve mavi olarak anılır). Buradaki her biri için konfigürasyonunda hidrolik basıncı merkezi olarak üretilir: dört ana pompa merkezi olarak çalıştırılır. İki motorun her biri (Motor Tahrikli Pompa (EDP)) ve her bir hidrolik sistem bir elektrik motoruyla (Elektro Mekanik Pompa) tahrik edilir.

üretir. Ancak, ortalama basınç ve hidrolik akış hız ihtiyaçları, maksimum değerlerinin yalnızca %10 kadarı kayıplar olur. Bu nedenle hidrolik pompalar, ağırlıklı olarak nominal hızda çalışarak seçilen besleme basıncında sürekli olarak hidrolik basıncı sağlar ve nominal kapasitelerine göre ortalama olarak düşük bir akış sağlar. pompanın nominal akışının % 8'i kayıplar oluşur, pompanın motorun dişili kutusundan aldığı mekanik hareket ile hidrolik deposundan çektiği %15 ile %20 arasındadır. ve pompanın sağlayabileceği nominal hidrolik gücün %20 'si pompanın soğutulmasında kullanılması kayıpların artmasında önemli dezavantaj oluşturur. Pompalarda hidrolik sıvı basınçlandırılır, hidrostatik enerji sağlar. Bu daha sonra düşük hızda harekete geçirilir. Aktüatör' lere hidrolik sıvısının taşıma/aktarılmasında da fiziksel kayıplar oluşur. Ticari

uçaklar genellikle sentetik, mineral- çevre dostu olmayan hidrolik sıvısı kullanılır.

Hidrolik kullanıcılarından biri olan uçuş kumanda yüzeylerini hareket ettirecek aktüatör'lerin güç hesaplamasında bir valf açıklığının kontrolüyle gerçekleştirilir: hidrolik sistem basıncının, çalıştırılan yükün gerektirmediği kısmı harcanır; bunun sebebi valfin açıklığına göre ölçüm seviyesinde valf kısmi kapalı pozisyona giderken kayıplarından kaynaklanır. Aktüatör'ün çalışma gücü ve hidrolik basıncı kumanda yüzeyinin hareket ettirilmesi için gereken ortalama kuvvet olarak mevcut maksimum kuvvetine göre ortalama olarak düşüktür. Bir klasik SBW (shift-by-wire aktüatör), kullanım aşamasında kalıcı bir gereksiz tüketim oluşturur. (Örneğin her servo valf için 0,2 litre/dak). Böylece, 207 bar (yaklaşık 3.000 PSI) ve 5 bar (75 PSI) return basıncı oluşur. Tahmini bir uçakta, 35 adet uçuş kumandalarında kullanılan aktüatör'ler için, servo valflerde dahili kaçaklar, 2,3 kW'lık kalıcı bir güç kaybı yaratır.

Servo valf dahili kaçaklarının azaltılması:

Dahili kaçakların iki kaynağı vardır: kumanda verilmediğinde ve kumanda verildiğinde oluşur. Kumanda verilmeden oluşan kaçaklar valf teknolojisi artırarak azaltılabilir. Kumanda verildiğinde dahili kaçakların hesaplanması ve giderilmesi bu tarz valflerde çok da başarılı olamamıştır.

Aşağıdaki tabloda elektrik gücü ve hidrolik güç olarak avantajları ve dezavantajları karşılaştırmaktadır..

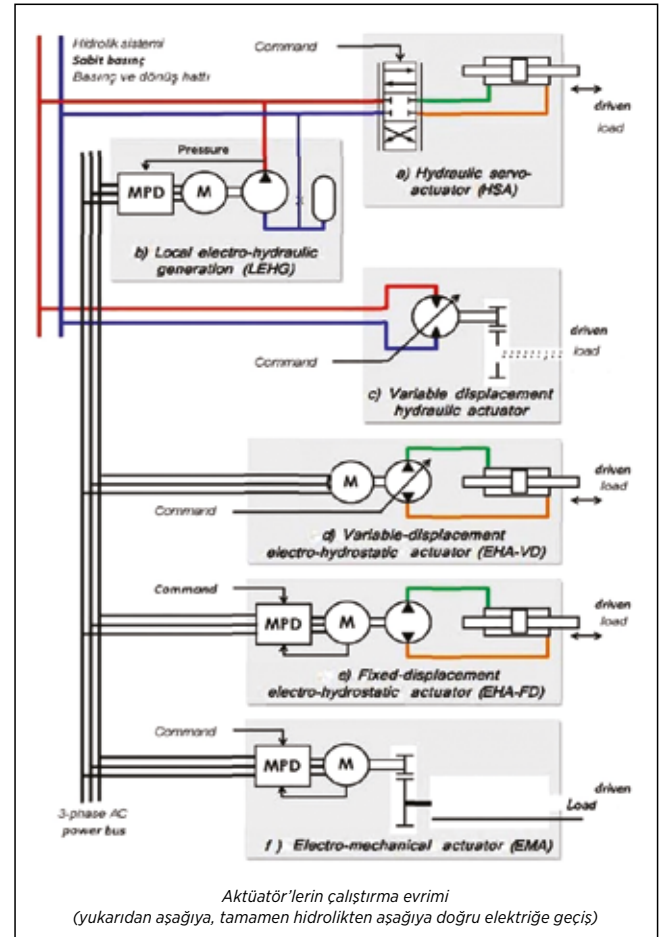
Değerler	Hydraulic	Electric
Aktüatör'lerin olduğu seviyesinde güç yoğunluğu	Mükemmel	Ortalama
Gücün dağıtıldığı düzeyinde güç yoğunluğu	Zayıf (Borular, bağlantı elemanları, sıvı)	iyi (3-phase)
Güç kontrolünün verimliliği	Genellikle düşük (kısmi kayıplar)	Mükemmel (talep üzerine)
Yüke doğrudan mekanik güç aktarımı (doğrudan tahrikli)	Düzlemsel çalışan Aktüatör ile daha kolay	Mekanik redüktör genellikle zorunludur
Aktüatör'deki enerji kayıplarından kaynaklanan ısının azaltılması	Hidrolik sıvının rezervuara geri dönmesi nedeniyle mükemmel	Ortalama zayıf, yerel değişim
Hidrolik gücün yönetimi fonksiyonları (clutch, brake, damping, kuvvet sınırlandırması)	Hidrolik alanında kolay, kompakt, hafif ve verimli	Elektrik alanına uygulandığında genellikle verimsizdir. Mekanik açıdan ağır ve hacimli
Aktüatör tarafından yansıtılan kuvvet	Düşük	Yüksek

Basit bir bakış açısıyla, hidrolik teknolojinin üç ana özelliği vardır. Dezavantajlar: -enerji verimliliği: enerji üretiminin ortalama verimliliği ve kısma yoluyla kontrolü zayıftır: -hidrolik basıncı dağıtım noktaları ağırdır ve tüm seviyelerde güçlü kısıtlamalar (tasarım, üretim, işletme): çevre: hidrolik sıvı insanlar ve doğal çevre için çokta sağlıklı değildir. Bu durumda elektrik teknolojisi ile aktüatör'leri çalıştırmak en iyi özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. Güç üretiminin evrimi/değişimi tamamen olmasa da daha fazla elektrikli hale gelmek, bu avantajlardan yararlanmayı amaçlamaktadır. Aşağıdaki tabloda da görüldüğü gibi hem elektrik hem de hidroliğin avantajları ve dezavantajları, orta teknoloji uçaklarda rastlanmaktadır.

Aşağıdaki tabloda da görüldüğü gibi hem elektrik hem de hidroliğin avantajları ve dezavantajları, orta teknoloji uçaklarda rastlanmaktadır.

Seçenekler ve komut kolaylığı	Orta	Mükemmel
Basınç yollarının dinamik olarak yeniden yapılandırılması	Zor	Kolay
Entegrasyon ve operasyon kısıtlamaları (ayırılma, kurulum, bakım)	Güçlü (yangın, sızıntı, kirlilik, aşınma)	Orta (EMI, HIRF) Built-in test seçenekleri
Teknoloji gelişme düzeyi	Mükemmel ile Orta arası	Düşük operasyonel maliyeti ve daha az tecrübe mükemmel
Potansiyel değişim, gelişim	Zayıf	Güçlü
Çevre ve insan dostluğu	Zayıf	Güçlü

Havacılık ve uzay alanındaki gelişmelerde sıklıkla olduğu gibi, bu değişiklik hem aktüatör'lerin seviyesinde hem de kumandaların ve uçak sistemlerinin daha da geliştirilmesi: Hem hidrolik hem de elektrik teknolojilerinin kombinasyonu, daha sonra hidrolik teknolojinin kaldırılması meydana getirmiştir. Bununla oluşturulan ana kavramlar evrimi aşağıdaki şekilde özetlenmiştir, yukarıdan aşağıya doğru okunacak olursa sırasıyla tamamen hidrolikten tam elektrikliye. Tüm bu gelişmeler, aşağıdakilerin karşılaştırılmasıyla tespit edilebilir Airbus A380, A350 ve Boeing B787'nin tasarımlarında artık, elektrik hidrolik kombinasyonu beraber kullanılmaya başlanmıştır. Klasik olarak bilinen hidrolik basıncı değeri de 3.000 PSI' dan 5.000 PSI yükseltilmiştir.



Hidrolik ve elektriği birleştiren kavramlar:

Buradaki ana fikir, her iki teknolojiden de en iyi şekilde yararlanmaktır. her teknolojinin sahip olduğu önemli avantajlar. ikisini birleştirerek: - hidrolikten: gücünü kullanmak ve uygulama kolaylığı aktüatör ikinci olarak elektrikten: güç küretilip verimliliği, güç yoğunluğu ve güç şebekelerinin yeniden yapılandırılmasının kolaylığı sağlanmıştır.

Bu tabloda "Daha Elektrikli" ticari uçaklarda her ikisi içinde çalıştırma ile ilgili ana değişiklikler listelenmiştir.

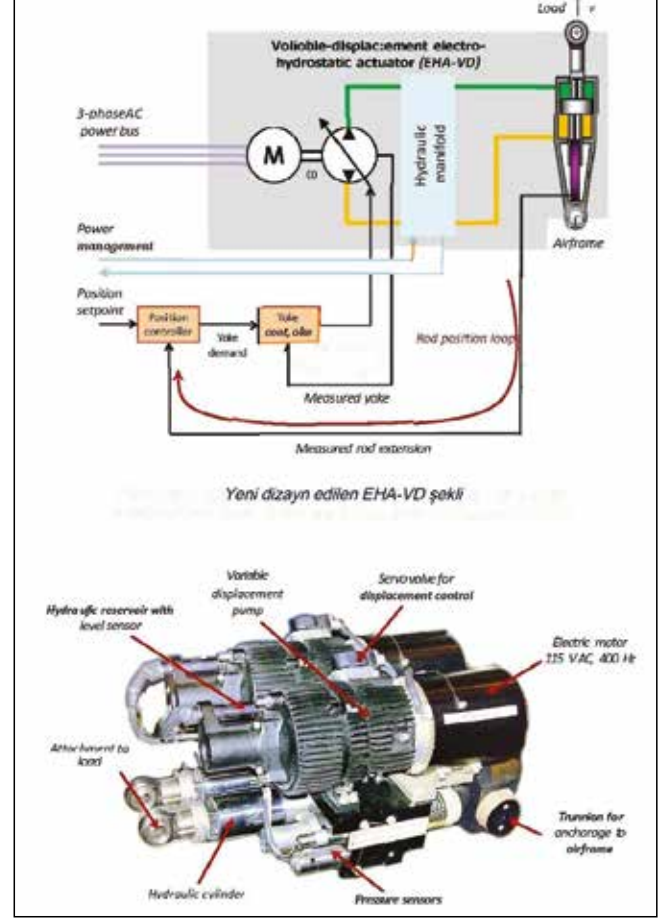
	Airbus A380 (EIS 2007)	Boeing B787 (EIS 2011)
Hidrolik güçle çalışan çözümlerin iyileştirilmesi	Hidrolik sistemi çalışma basıncı % 67 arttı. Uçuş kumanda Aktüatör'leri için yer değiştirme kontrolü	Hidrolik sistemi çalışma basıncı % 67 arttı
Hidrolik ve elektrik kombinasyonu	Electro-hydrostatic Aktüatör'ler primary flight controls (yedek) Elektrikle sağlanan Hidrolik sistem	
Hidrolik teknolojinin kaldırılması (hidrolik)	Yatay stabilizer trim (yedek) elektro-mekanik aktüatör Elektrikli thrust reversers Bir hidrolik sisteminin tamamen kaldırılması	Yatay stabilizer trim (yedek) elektro-mekanik aktüatör Elektrikli frenler Electro-mechanical spoiler actuators (4 of 14)

Airbus A380 ve Boeing B787'de neredeyse tamamen elektrikle çalıştırma

Eski ve orta teknoloji uçaklarda bilinen hidrolik sistemleri spesifik veya büyük boyutlu hidrolik boruların montajını gerektirir. Son teknoloji uçaklarda bu boruların kullanım oranı son derece düşüktür ve bu nedenle uçağın toplam ağırlığı da azaltılmış olur. Airbus A380 üzerinde bulunan üç ana hidrolik sisteminden meydana gelmiştir. Artık uçuş kumandalarında yeni tip 2H-2E (2 Hyd-2 Elec) dizayn görmekteyiz. Yani iki hidrolik ve iki elektrik güç şebekesi. Üç Yerel Elektro- Hidrolik Üretim Sistemleri (LEHGS) yedek hidrolik güç sağlar. yardımcı iniş takımları için steering sistemini besleyecek şekilde dizayn edilmiştir. Klasik olarak bilinen 3 bağımsız (Green, Blue, Yellow) hidrolik sistemi, 2 hidrolik (Green, Yellow) sistemine düşürülmüş ve 3. Hidrolik (blue) sistemde yerine elektrik sistemi eklenmiştir.

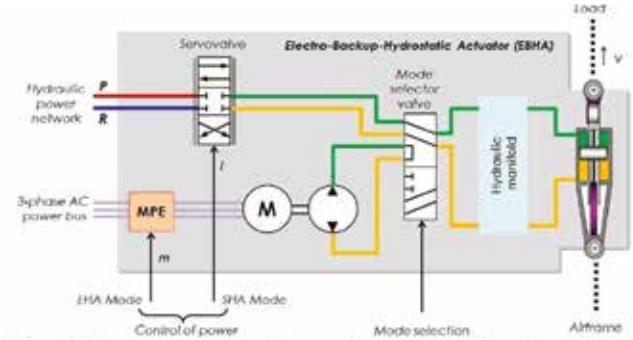
EHA-VD Teknolojisi nedir? (Electro-Hydrostatic Actuator-Variable Displacement)

Bir üç fazlı elektrik motoru ile (aynı yönde dönen ve aynı devirli) kendine ait çok basitleştirilmiş hidrolik sistemini (hidrolik rezervuar ve hidrolik level sensor) basınçlandırıyor. Basıncı ayarlanan bir pompa vasıtasıyla istenen kumandaya göre basınç değeri ayarlanıp, aktüatör'e oda kontrol yüzeyini hareket ettiriyor.



EBHA (Electro- Backup-Hydrostatic Actuator)

Hibrit çalışan aktüatör'leri de artık yeni teknoloji uçaklarda görmeye başlıyoruz. Yani bir aktüatör, klasik olarak bilinen hidrolik sistemi ile bir de elektrik sistemiyle çalıştırılıyor. Bu da bir birlerine Auto olarak geçiş yapıp backup amaçlı kullanılıyor.



Yukarıdaki şekilde bazı uçuş kumanda yüzeylerini hareket ettiren aktüatör'ler, elektrikli ve hidrolikli back-up (yedek) olacak şekilde dizayn ediliyor.



YOLCU UÇAKLARINDA YERLİLİK VE MİLLİLİK



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

“

Yerli ve milli üretim konusu sadece Türkiye’de değil dünyada da gündemde olan bir konudur. Globalleşen dünyada, üretimde kullanılan parçaların dünyanın farklı yerlerinde yaptırılması ve daha kaliteli malzemenin daha uygun fiyatlarla temin edilmesi mümkündür. Gelişen lojistik imkanlar malzemenin bir konumdan diğer bir konuma taşınmasını kolaylaştırırken, gelişen haberleşme teknolojisi de farklı ülkelerden ekiplerin işitsel-görsel araçları kullanarak birlikte çalışmasına imkân tanımaktadır.

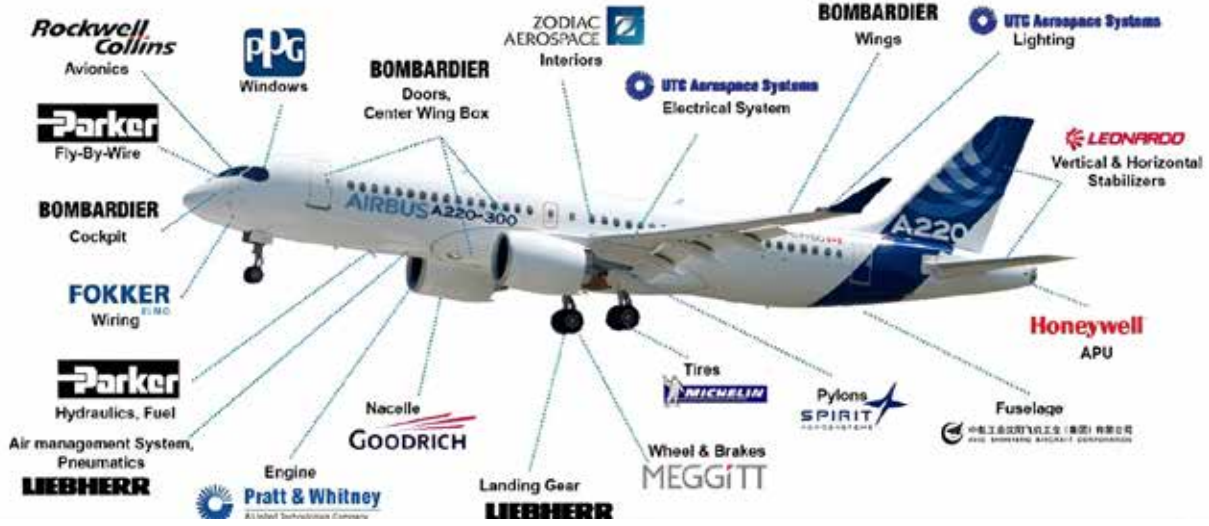
”

Yerli ve milli üretim konusundan uzaklaşmadan, Airbus’ın en yeni dar gövde yolcu uçağı olan Airbus A220 jet motorlu yolcu uçağını inceleyelim.

Kanadalı uçak üreticisi Bombardier tarafından C serisi CS-100 ve CS-300 olarak geliştirilen, daha sonra Avrupalı

Airbus’ın devralarak Airbus A220-100 ve A220-300 isimlerini verdiği uçaklar Kanada’nın Quebec eyaletindeki Mirabel ve ABD’nin Alabama eyaletindeki Mobile uçak fabrikalarında üretiliyor. Avrupalı Airbus firmasının ürettiği bu uçaklarda farklı üreticilerin komponent ve malzemeleri kullanılıyor. Uçağın yapısal parçalarından kapılarını, merkez kanat kutusunu ve

YOLCU UÇAKLARINDA YERLİLİK VE MİLLİLİK



kanatlarını uçağın tasarımcısı ve ilk üreticisi olan Kanadalı Bombardier firması üretiyor. Uçağın motorlarının monte edildiği pylon adı verilen parçaları ABD li Spirit firması, uçağın dikey ve yatay stabilizesini İtalyan Leonardo firması, uçağın pencerelerini ABD'li PPG firması, uçağın gövdesini ise Çinli Avic Shenyang Aircraft Corporation firması üretiyor.

Uçağın koltuklar, galley gibi kabin içi komponentlerini Fransız Safran grubu (eski Zodiac Aerospace bölümü) temin ediyor. Seyrüsefer ve haberleşme komponentlerinin de içinde yer aldığı Aviyonik Sistemleri ABD li Rockwell Collins firması tarafından temin ediliyor. Kokpit komponentleri Kanadalı Bombardier tarafından temin edilen uçağın Fly-By-Wire kumanda sistemi ABD'li Parker firması tarafından temin ediliyor.

ABD li Pratt and Whitney tarafından imal edilen Geared Turbofan motorlarını kullanan uçağın naselleri ABD'li Goodrich firması tarafından temin ediliyor. Uçağın wiring-harness-kablo sistemleri ana firması İngiliz GKN Havacılık olan Hollanda'daki Fokker Elmo tesisleri tarafından temin ediliyor.

Uçağın Ch.24 Elektrik ve Ch.33 Aydınlatma sistemleri UTC Havacılık tarafından temin ediliyor. Uçağın yedek güç ünitesi olan Ch. 49 APU, ABD li Honeywell firması tarafından, uçağın

Ch.32 Teker ve frenleri eski İngiliz şimdi ABD'li Parker tarafından satın alınan Meggitt firması tarafından üretiliyor. Ch.32 lastikler de Fransız Michelin firması tarafından üretiliyor.

Ch.29 Hidrolik ve Ch.28 Yakıt sistemleri ABD li Parker firması tarafından temin ediliyor. Uçağın Ch. 32 İniş Takımları ve Ch. 21, 36 Basınçlandırma, Havalandırma sistemi Alman-İsviçre firması Liebherr tarafından temin ediliyor.

Firma satın almalarını takip etmek zor olsa da Raytheon Technologies firmasının Pratt and Whitney, Rockwell Collins, Goodrich ve UTC Aerospace Systems firmalarının çatı firması olduğunu söyleyebiliriz.

Airbus firmasının en yeni yolcu uçağı A220 uçaklarının dünyanın farklı ülkelerinden temin edilen malzemelerle ABD'de ve Kanada'da üretilmesi Avrupalı Airbus açısından yerli ve milli olmayan bir üretim modeli sunmaktadır. Buna karşılık bu yolcu uçağı tipinin Airbus tarafından pazarlanması, çok sayıda yolcu uçağı üreten bu firmanın satış sonrası desteğinden faydalanma, uçakların bakım, arıza teşhis, tamir, modifikasyon gibi teknik ihtiyaçlarında Airbus desteğinden faydalanma anlamına geldiği için operatörler tarafından tercih nedeni olmaktadır.





MİLLÎ MÜCADELE RUHU VE LİDERİNİ ORTAYA ÇIKARAN ZAFER: ÇANAKKALE



Tarih boyunca hiçbir millete nasip olmayan, yüce Türk milletinin kahraman evlatlarınca adeta yaratılarak, yakın tarihimizin şerefli sayfalarından birini oluşturan, Çanakkale zaferinin 109. yıldönümünü, onurla, gururla ve heyecanla kutluyoruz. Bilindiği üzere, dünya kamuoyunun Gelibolu seferi olarak tanımladığı Çanakkale muharebeleri, hiç kuşkusuz sonuçları itibarıyla birçok milletin kaderini ve zamanın akışını değiştiren, I. Dünya harbinin içinde yer alan çok önemli tarihi bir olaydır.





Çanakkale muharebelerinin, I.Dünya Harbinin diğer ünlü muharebelerinden ayıran tek özelliği, şüphesiz ki büyük ölçüdeki insan kaybı değildir. Bu öyle bir savaştır ki, asırlardır yorgun düşmüş bir milletin milli mücadelesinin başlangıcını teşkil etmiş, Gelibolu'da yarattığı Atatürk'ü, milletin vazgeçilmez önderi yapmıştır.

OSMANLI DEVLETİNİN SAVAŞA KATILMASI

Osmanlı Devleti, Balkan Savaşlarındaki yenilginin etkisiyle ordu ve donanmasını içine düştüğü zor durumdan çıkarmanın yollarını ararken, diğer yandan iki bloklu yeni Avrupa düzeninde kendisine ittifak aramaktaydı. İlk ittifak teşebbüsü İngiltere yönünde kullanılmış ancak Churchill, "Şimdilik yeni siyasi bağlar altına giremeyiz" diyerek, Maliye Nazırı Cavit Bey tarafından 1911 Ekim'inde yapılan teklifi reddetmiştir. Ancak Avrupa'daki oluşum, Osmanlı Devleti'nin yalnız kalmasına izin vermeyeceği gibi konjonktürde yalnız kalmak, yok olmakla eş anlam taşıyabilirdi.

Bu bağlamda Osmanlı Devleti'nin ikinci ittifak teşebbüsü Bulgaristan'la oldu. Ancak bu kez ittifak isteğini yapan Bulgaristan idi. Birinci ve İkinci Balkan Savaşları'ndaki kayıpların telafisi ve elde edilen kazançların daha da fazlaştırılması isteği her iki ülkeyi bir araya getirmişti. Ancak Bulgaristan'ın Osmanlı Devleti'ne sırtını dayayarak genişleme isteği, Almanya'nın da ittifaka katılmasını talep etmesi ve Almanya'nın bu ittifaka katılmaya yanaşmaması, bu ittifak teşebbüsünün de sonuçsuz kalmasına sebep oldu.

Osmanlı Devleti'nin ittifak arayışı bu defa Fransa'ya yöneldi. Ancak bu teşebbüs de olumsuz şekilde sonuçlandı.

Bu ittifak teşebbüslerinin gerçekleşmemesi Osmanlı Devleti'ni ister istemez Almanya'ya doğru sürüklemiştir. O dönemin kabinesinde bulunan kişilerin de Alman ittifakına

taraf olması, Osmanlı Devleti ile Almanya arasında ittifak görüşmelerinin başlamasını hızlandırmıştır. Osmanlı Devleti 22 Temmuz 1914 tarihinde Almanya'ya ittifak için başvurmuş, görüşmeler başlamış ve 2 Ağustos 1914'te Türk-Alman ittifakı imzalanmıştır. Ancak bu antlaşma, savaş hazırlıkları henüz başlamadığı için gizli tutuldu. Osmanlı Devleti bu antlaşmanın hemen ertesinde seferberlik hazırlıklarına başladı ve "tarafsızlığını" ilan etti.

Savaş başladıktan sonra İngiliz donanmasının peşine düştüğü, Alman Goeben muharebe gemisi ve Brealau ağır kruvazörü, Amiral Souchon komutasında 10 Ağustos 1914 günü Çanakkale Boğazı önüne geldi. Ancak Enver Paşa, hükümete danışmadan gemilerin boğazlardan alınmasını emretti. Bu emir, Osmanlı devleti için sonun başlangıcı olarak da görülebilir. Çünkü Osmanlı İmparatorluğu, Boğazlar Antlaşması gereği boğazları tüm savaş gemilerine kapalı tutmak durumundaydı. Alman Donanması'na bağlı bu gemilerin boğazdan geçişine izin vermek savaş nedeni sayılacaktı. Ancak Osmanlı Devleti, bu gemilerin Almanya'dan satın alındığını açıkladı. Söz konusu gemiler, 16 Ağustos 1914 tarihinde "Yavuz" ve "Midilli" adlarıyla Osmanlı Donanması'na katıldılar ve bu gemilerdeki Alman mürettebat, Osmanlı Donanması'na ait subay ve erat üniformaları giyerek gemilerdeki görevlerini sürdürdüler.

Öte yandan Almanya, Osmanlı Devleti'ni savaşa girmeye zorluyordu. Özellikle de Avusturya, Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesini istiyordu. Çünkü eğer Osmanlı savaşa girse Kafkasya'da bir cephe daha açılacak ve bir kısım Rus kuvvetlerini çekecekti. Osmanlı Devleti ise seferberlik hazırlıklarının tamam olmadığı, Bulgaristan'ın savaşa katılmadığı ve Romanya'nın tarafsızlığı sağlanmadığı gerekçeleriyle savaşa girmeyeceğini belirtti. Ancak zaman geçiyor ve Almanya'nın cephedeki planları bir bir suya düşüyordu. Almanya'nın durumu düzeltilmesindeki en önemli



etken, Osmanlı Devleti'nin savaşa katılarak Rusya'ya karşı bir cephe açmasıydı. Almanya, Osmanlı'ya borç para dahi verdi ama Osmanlı Devleti savaşa girmemek için devamlı Almanya'yı oyalyordu. Fakat Amiral Souchon, Enver Paşa'nın da bilgisi dâhilinde Osmanlı donanması bünyesinde 29-30 Ekim 1914 gecesi Karadeniz'e çıktı ve Odesa ve Sivastopol gibi Rus limanlarını topa tuttu. Bu olay üzerine İngiltere, Fransa ve Rusya, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Böylelikle Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşına girmiş oldu. Osmanlı Devleti'nin I.Dünya Savaşı'na; Kafkasya, Kanal, Filistin, Suriye, Irak, Galiçya, Makedonya ve Çanakkale cephelerinde savaşa girmesiyle savaş alanı genişlemiş oldu.

ÇANAKKALE MUHAREBELERİ

İngiltere, savaşın başında İstanbul'u almak, Osmanlı Devleti'ni saf dışı bırakmak ya da koşullarını kendilerinin belirlediği bir barışa zorlamak; diğer tarafsız ya da ittifak taraflılarına gözdağı vermek için Çanakkale Boğazı'nı zorladı. Diğer bir amacı da müttefikleri Rusya'ya yardım göndermek, ayrıca Rusya'nın yükünü hafifletmekti. Düşüncenin mimarı; İngiliz Deniz İşleri Bakanı Churchill'dir.

DENİZ MUHAREBESİ

18 Mart 1915 perşembe sabahı, 270.000 ton tutarındaki, 247 ağır topa sahip yüzen müttefik armadası, üç hat halinde tertiplenmiş olarak saat 10.05'de boğaza girmeye başladı. Filonun en kuvvetli

4 yeni İngiliz zırhlısından oluşan birinci hattına verilen hedef, boğazın en dar yerindeki Çimenlik ve Kilitbahir kalelerinin tahrip edilmesi, Kepez-Soğanlıdere arasında mayın kontrol ve temizlik taramasının desteklenmesi idi. Tepelerin gerisine menzilenmiş sahra topraklarımız, bu gemilere karşı ateş açıtsa da zırhlılar bu atışlara hiç aldırmadan Çanakkale şehir merkezine 14 km. kadar yaklaştılar. Saat 11.00'den itibaren de Queen Elizabeth'in 38 cm.lik dev topları Anadolu Hamidiyesi tabyası ile Çimenlik Kalesi'ni hedef alarak ateşe başladı.

Bu sırada ilk hatta bulunan İngiliz Agamemnon, Lord Nelson ve Inflexible zırhlıları da Rumeli Hamidiyesini ve Kilitbahir Kalesi'ni, Fransız Bouvet zırhlısı Dardanos, İngiliz Prince George zırhlısı ise Baykuştepe tabyasını dövüyorlardı. Hedef paylaşımı tamdı. Henüz hiçbir zırhlı set bataryaları hariç, ateş altındaki tabyalarımızdaki topraklarımızın menzili içinde değildi.

Fransız filosu, daha yakın mesafeden ateş açma zamanının geldiği düşüncesiyle biraz daha kıyıya yaklaşarak ateşe başladı. Ancak, artık müttefik filosu, Türk topraklarının menzili içine girmişti.

Saat 12.30'da düşman ilk kayıplarını vermeye başladı. Gaulois zırhlısı bir mermi isabetiyle yara alınca çekilmek zorunda kaldı. Inflexible zırhlısının ise, aldığı isabetlerle pruva çanaklığı harap oldu. Agamemnon, Lord Nelson, Albion ve Fransız Charlemagne zırhlıları da isabet almış olmakla beraber hasarları çok ciddi değildi.

Saat 13.45 sularında, I. ve II. hattaki gemiler görev değiştirmek üzere geri çekilip, her zaman yaptıkları gibi Anadolu sahillerine doğru dönüşlerini tamamlıyorlardı ki şiddetli bir infilak sesi duyuldu. Saatler 13.55'i gösteriyordu. Bir süre sonra da Fransız zırhlısı Bouvet, 600 kişilik personeli ile beraber boğazın sularına gömüldü. Ortaya çıkan mayın tehlikesi, muharebenin akışını bir anda değiştirmişti. Bu yeni durum müttefikleri gerçekçi bir karar vermeye zorluyordu. Karar, boğazdan mümkün olduğu kadar uzağa çekilmektir. İngiliz resmi tarihçisi General Oglander, Gelibolu Askeri Harekatı adlı eserinde bu günü şöyle anlatır: "Pek müsait başlamış olan gün, bu meçhul mayın hattının o fevkalade ve ortalığı kırıp geçiren başarısı yüzünden tam bir başarısızlıkla sona erdi. Bu 26 mayının, seferin talihi üzerindeki tesiri ölçülemez."



Müttefik Donanması'na bu ağır sürprizi hazırlayan Yüzbaşı Hakkı komutasındaki 360 tonluk küçük ve mütevazı Nusret gemisi ve onun cesur personeli idi. Çanakkale Boğazını geçip İstanbul'a girmek için sabırsızlananlar, zafer umutlarıyla ve gurur dolu olarak geldikleri gibi değil, çelik devleri ateş ve alev yığınları halinde tarihin gördüğü ender perişanlık içinde zafer umutlarını ve gururlarını sonsuza dek Türk kalacak Çanakkale' nin derin sularına gömerek gidiyorlardı.

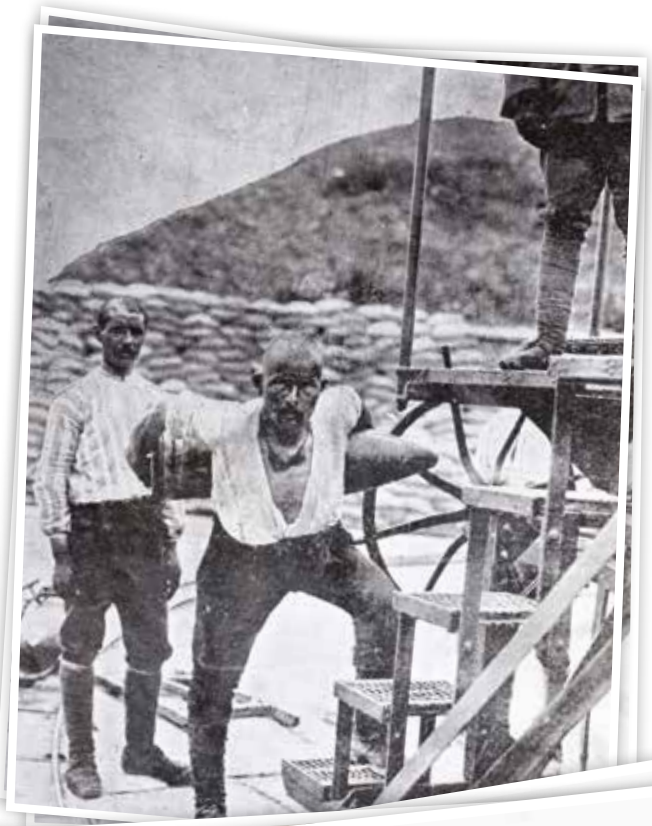
KARA MUHAREBELERİ

Çanakkale Boğazı'nın sadece donanma ile geçilmesinin mümkün olmadığını anlayan İtilaf Devletleri, bu defa da Kara Harekatı ile ilgili planlar geliştirmeye başladılar. Boğazın etrafında bulunan Türk kuvvetlerine karşı üstün bir muharebe gücü oluşturulmalı ve boğaz kesin bir darbe ile düşürülmeli idi. İtilaf Devletleri'nin planına göre; Kuzey Çıkarma Grubu'nu oluşturan ANZAK Kolordusu kuzeyde Kabatepe bölgesine, Güney Çıkarma Grubu ise Seddülbahir bölgesine çıkarılacaktı. Türk savunmasının güney kanadını tespit maksadı ile 1 Fransız Tugayı, Kumkale bölgesine çıkarma yapacak, Bolayır ve Beşiğe bölgesine de Amfibi gösteri icra edecekti. İtilaf Devletleri'nin planı Gelibolu müstahkem mevkiine kısa sürede el atarak, donanmayı savunmasız bir boğazdan geçirme ve İstanbul'a el atma düşüncesine dayanıyordu. Türk savunmasının esasını teşkil eden "Düşmanın karaya çıkmasına izin vermeden imhasını sağlama" ana fikriyse, 5'nci Ordu'ya komutan olarak atanan General Liman Von Sanders tarafından terk edilerek, "Kıyılarda nispeten zayıf kuvvetlerle düşmanı karşılama, derinlikte güçlü ihtiyatlarla imha" ana fikri olarak düzenlenmiştir.

25-27 Nisan 1915 tarihinde 1 Fransız tugayı Kumkale çıkarmasını gerçekleştirmiştir. Fransız tugayının taarruzu karşısında, Türk 31'nci Alayı'nın savunması ve bu savunmaya 39'ncu Alay'ın takviyesi sonucu düşman, Kumkale ve Orhaniye arasındaki dar bir şeritte hareketsiz bırakılmıştır. Amacına ulaşamayan düşman, 26/27 Nisan gecesi çekilmek zorunda kalmıştır. Muharebelerin ilk gününde vatan savunmasında aktif görev almak için Enver Paşa'dan vazife isteyen, 19'ncu Tümen Komutanı Yarbay Mustafa Kemal'i görüyoruz.

25 Nisan gündüz taarruzlarında emrindeki 57'nci Alayı emir beklemeden muharebeye sokan Yarbay Mustafa Kemal'in 27, 72 ve 77'nci Alaylarla icra ettiği koordineli taarruz, kıyıbaşının genişlemesini engelleyen ilk ciddi direnmedir. Arıburnu ve Seddülbahir'deki muharebelerden de sonuç alamayan düşmanın son umudu Anafartalar taarruzuna kalmıştı. Çıkarmayı müteakip hızla gelişen taarruzlar, Kireç Tepe - Küçük Anafarta batısı - Azmak dere hattına ulaşmıştı. Ancak Anafartalar'da da karşılarına Mustafa Kemal çıkmıştı. Albay Mustafa Kemal'in komutasında oluşturulan Anafartalar grubu, 9 Ağustos'ta ve 7 ve 12'nci tümenlerin taarruzu ile düşmanı 5 km. kadar geriye atmıştı. Birinci Anafarta Muharebesi'nden sonra 21 Ağustos'a kadar mevzi muharebeler devam etmiştir.

İkinci taarruz hazırlığı, 9'ncu İngiliz Kolordusu'nun diğer birliklerinin de karaya çıkarılması ile başladı. Saat

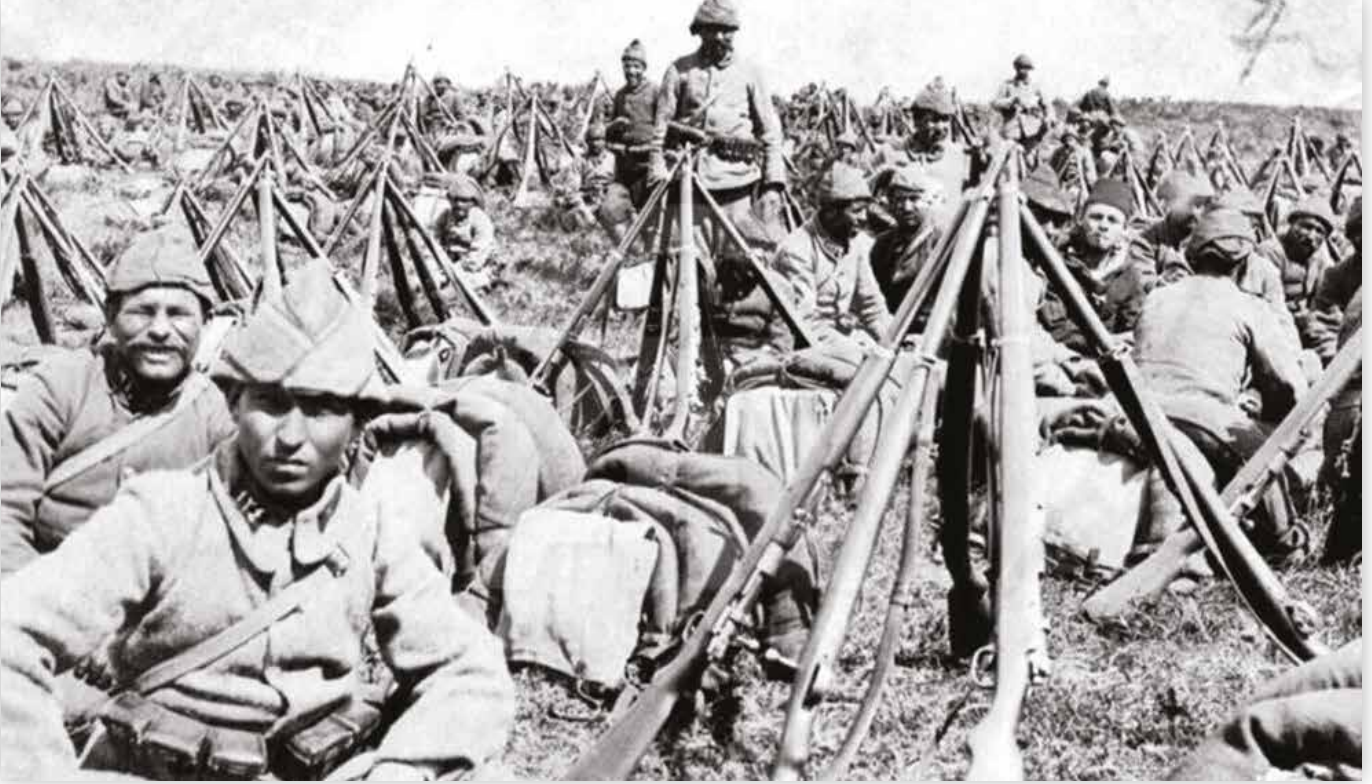


14:30'da deniz ve kara topçu ateşiyle başlayan bu taarruz, üstün mukavemet karşısında dağıldı ve bir günde mevzi muharebelerine dönüştü. Yeni açılan Anafartalar Cephesi'nde de arzu ettiği sonuca ulaşamayan İtilaf Devletleri artık çekilme hesaplarına başlamıştır. Nitekim alınan kararlar doğrultusunda Anafartalar ve Arıburnu bölgesi 8-20 Aralık 1915 arasında, Seddülbahir bölgesi ise 28 Aralık 1915 - 9 Ocak 1916 arasında iyi hazırlanmış bir planla, zayıf vermeden tamamen tahliye edilmiştir.

ÇANAKKALE MUHAREBELERİNDEN ÇIKARILACAK SONUÇLAR

Bu muharebelerin özellikle Türkler için önemli tarafı, hepimizin bildiği gibi Tümen komutanı Yarbay Mustafa Kemal'i bir komutan olarak ortaya çıkarması ve üzerinde iki geçmiş harbin ezikliği taşıyan bir orduya, yeniden savaşma azim ve iradesini vermiş olmasıdır. Bu azim ve iradedir ki, sonuçta Türklere istiklal savaşını kazandırmış ve genç Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasını sağlamıştır.

Türk milleti, Çanakkale'de kendine güvenini tekrar kazanmış, yeni bir ulusal ruh doğmuş, Çanakkale'de şahlanan bu güven ve inanç duygusu, kurtuluş savaşı ile milletin sarsılmaz değer



ve ideallerine öncülük etmiştir. Bir cihan harbinin sonunda yıkılmış, parçalanmış, anayurdu işgale uğramış, ordusu terhis edilmiş, donanması hapsedilmiş olan Türk milletinin, tüm bu olumsuz şartlara rağmen bir ölüm-kalım mücadelesine başlaması, işte bu erdemli ruh sayesinde mümkün olmuştur.

Kurtuluş savaşını başlatan mücadele ruhu Çanakkale’de doğmuş, milli mücadelemizin tohumları Çanakkale’de yeşermiştir. Çanakkale zaferinin karizmatik komutanı Anafartalar kahramanı Mustafa Kemal, milletin gönlündeki yerini Çanakkale’de almış, liderlik yeteneğini Çanakkale’de kanıtlamıştır. Türk milleti, çok güç koşullar altında dahi Türk askerini başarıdan başarıya koşturan Mustafa Kemal’in, arkasından gidilebilecek bir lider olduğunu Çanakkale’de anlamış ve O’nu bağrına basmıştır. Böylece, Mustafa Kemal Çanakkale’de yeniden doğmuştur. Bu milli şuur doğrultusunda, Çanakkale zaferi ve hemen ardından gelen Türk Kurtuluş Savaşı, dünyanın en gelişmiş teknolojik imkânları ile donatılmış devletlere karşı bir milletin tek başına verdiği ve sonunda onurlu ve erdemli kimliği ile başarıyı yakaladığı ender bir mücadele olarak tarihteki yerini almıştır. Türk milletinin elde ettiği bu inanılmaz başarı, dünyanın diğer mazlum milletleri için bir örnek teşkil etmiştir. Emperyalist devletlerin azameti ve gücü, Çanakkale’de kırılmış ve bu devletlerin sömürsündeki mazlum milletler, o güne kadar tahayyül edemedikleri bir durumla karşılaşmıştır. “Ne denli güçlü olurlarsa olsunlar, sömürgeci devletler de yenilebilir” gerçeği, Hint Yarımadası’nda ve Kuzey Afrika’da milli kurtuluş savaşı veren savaşçıların ceplerinde Türk bayrağı, Atatürk resmi taşımalarına neden olmuş ve bu mücadele sonucunda kurulan pek çok devletin bayrağında Ay yıldız bulunması işte bu milli şuurı doğuran temel felsefeye dayanmıştır.

İngiliz ve Fransız dominyonlarından gelerek Çanakkale savaşlarına katılan pek çok ulus, ayrı bir milli karaktere sahip olduğunu burada anlamış, Yeni Zelanda ve Avustralyalılar ayrı bir millet olduklarının bilincini Çanakkale’de kazanmışlardır. Her yıl binlerce Avustralyalı ve Yeni Zelandalı’nın Çanakkale’yi ziyaret etmesinin temel sebebi budur. Kısaca Avustralya ve Yeni Zelanda’nın milli benliğinin doğduğu yıl 1915, doğduğu yer ise Çanakkale’dir.

Çanakkale savaşlarının stratejik boyuttaki önemine ünlü İngiliz devlet adamı Churchill deyişiyle bakmak sanırım yeterli olacaktır. Churchill şöyle demiştir: “Viyana’dan Hindistan’a kadar dünya siyasi haritasının değişmesine, itilaf devletlerinin her şeyden evvel anlaştıkları dünya düzeninin kurulamamasına neden olmuştur.”

Çanakkale, askeri etik açısından da savaşan tarafların harp tarihinde o güne kadar tespit edilmiş olan ve





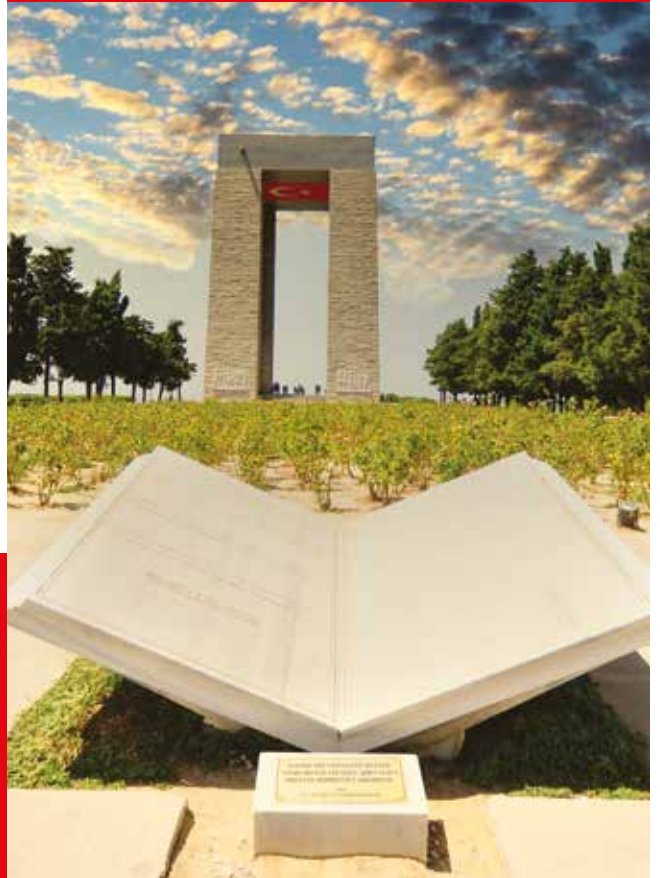
uyulması gereken kurallara harfiyen uymalarıyla, tarihe “centilmenler savaşı” olarak geçmiştir. Böylece; asırlarca barbarlıkla suçlanan Türklerin gerçek karakteri yedi düvele Çanakkale’de ispat edilmiştir. En çetin muharebe şartlarında dahi insanlığını kaybetmeyen yüce Türk milletinin bu eşsiz özelliğini anlatmak için Avustralya-Yeni Zelanda ölülerinin yattığı alanda Atatürk’ün, uzak diyarlardan bizi vatanımızdan kovmak için gelmiş, ölmüş-öldürmüş, bu olaylar öncesi hiç tanımadığımız düşman için düşüncesini bilmek yeterlidir.

Atatürk bu davranışıyla, en yüksek seviyeli davranış biçimi olan, Türk milletinin düşünce, inanç ve yüksek ahlaki duygularını sergilemiştir. Bize bu günleri armağan eden, başta “Ulu Önderimiz Büyük Atatürk” olmak üzere, aziz şehitlerimizi ve kahraman gazilerimizi minnet ve şükranla anıyor, aziz hatıraları önünde tazimle eğiliyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti kurucusu ve ilk Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk’ün, 1934 yılında, 18 Mart Çanakkale Deniz Zaferi’nin yıldönümü nedeniyle düzenlenen törenlerde yaptığı konuşmada, Anzak askerlerinin annelerine de hitap etmişti. Konuşmanın o bölümü şöyle:

“Şimdi burada bir dost ülkenin toprağında yatıyorsunuz. Huzur içinde uyuyunuz. Bizim için, burada, koyun koyuna yatan Mehmetçiklerle, Johnniler arasında bir fark yoktur. Siz, uzak diyarlardan, evlatlarını harbe gönderen analar! Gözyaşlarınızı siliniz. Evlatlarınız bizim bağrımızdadırlar. Huzur içindedirler. Onlar bu topraklarda canlarını verdikten sonra bizim de evlatlarımız olmuşlardır.”

İkinci Anafartalar Zaferi’nin 45. yıldönümü olan 21 Ağustos 1960 tarihinde ziyarete açılan Çanakkale Şehitler Abidesi, Çanakkale Muharebelerinde şehit düşen tüm askerlerimizi simgelemekte ve onların anısını yaşatmaktadır.





BİR GÜN DEĞİL, HER GÜN: 8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ



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 kutluyor, eşitsizliğin ve şiddetin son bulmasını diliyoruz.



Kadının sosyal hayattaki rolü günümüzde bile tartışılmaya devam ediyor. Kimileri, kadının sadece evinde oturarak çocuk bakıp, yemek, çamaşır ve bulaşıkla ilgilenmesi gerektiğini düşünürken, kimileri de tam aksine kadının sosyal hayatın bir parçası olup, üretime katkı sağlamasının daha önemli olduğunu savunuyor. Her iki görüşün de kendilerine göre haklı tarafları var ama bakıldığında kadınlar adına hâlâ pozitif ve tam çözüm sağlayan bir adım atılabilmiş değil.

8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü 1911 yılından beri kutlayarak kadınlara iş hayatında yapılan haksızlıkların ve ayrımcılığın önüne geçmek için dünya çapında mesajlar yayınlanıyor. Ancak kadınların sorunları bu çabalara rağmen ne azalıyor ne de bitiyor. İlk kez 1910 yılında Danimarka'nın Kopenhag

kentinde düzenlenen İkinci Çalışan Kadınlar Konferansı esnasında kutlanan Uluslararası Kadınlar Günü, Clara Zetkin isimli Alman aktivist bir kadının önerisiyle ortaya çıkmıştı. Zetkin, 8 Mart 1857'de New York'ta başlayan kadın hakları mücadelesinin, her yıl "Uluslararası Kadın Günü" olarak kutlanmasını önerdi ve bu öneri oy birliğiyle kabul edildi. Bu fikir, Amerika'nın New York şehrinde özellikle tekstil sektöründe çalışan kadınların, yaşadıkları zorluklar nedeniyle 1908 senesinin mart ayında düzenledikleri toplu yürüyüşten etkilenilerek ortaya çıktı. Aslında burada bir trajedi de yatıyor. Aynı tarihte, "Cotton" tekstil firmasında çalışan kadınlar, daha iyi çalışma koşulları için greve gittiler. Sonuçta, direnişi bastırmak için fabrikaya kilitlenen kadınlardan 129'u fabrikada çıkan yangında yaşamını yitirdi. Tarihin kara sayfalarına böylece bir tanesi daha eklenmiş oldu.



Sabiha Gökçen



Elizabeth Garrett



Marie Curie

Alanlarında öncü olan Sabiha Gökçen, Marie Curie ve Elizabeth Garrett gibi dünya tarihini değiştiren sayısız kadın var. Yaptıkları işlerle kadınlara cesaret ve ilham veren daha birçok isim 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde anılmaya devam ediyor.

Zetkin'in Zaferi

Bunun sonucu olarak işveren geri adım attı ve daha düzenli çalışma gün ve saatlerine, bunların yanında ücretli izinlerine de kavuştular. Amerika'da atılan bu cesur adımların da etkisiyle Zetkin 1910 senesinde Uluslararası Kadınlar Günü Kutlaması için herkese bir çağrı yaptı. Kutlama esnasında emekçi kadınların siyasi ve ekonomik beklentileri de seslendirilecekti. Sonuçta başarıya ulaşıldı ve ertesi yıl, 1911'de Uluslararası Kadınlar Günü, Avrupa'nın büyük şehirlerinde de kutlanmaya başladı.

Bu, emekçi kadınların mücadelesinde muhakkak bir dönüm noktasıydı ama kadın-erkek eşitliği, eşit çalışma koşulları ve ücretleri birçok Avrupa ülkesinde bile bu olaydan çok uzun yıllar sonra sağlanabildi. Günümüzde de dünyada hala güncelliği koruyan bir sorun olması ise bir hayli düşündürücü... Kadın-erkek perspektifinden bakıldığında, kadınların erkeklerden daha başarılı olduğu birçok alan mevcut. İş gücü bahis konusu olunca; hem fiziksel hem de zihinsel güçleriyle kadınlara her alanda ihtiyacın olduğu bir gerçek olarak karşımızda duruyor.

Ülkemizin Kadınları

Ülkemizde önemli başarılarla imza atmış kadınlara bakalım olursak; Fransa'nın dünyaca ünlü üniversitesi Sorbonne'dan mezun olan ilk Türk kadın kimyacı Prof. Dr. Remziye Hisar, Türkiye'nin de ilk kadın kimyacı. Hisar, 1992 yılında yaşamını yitirdi. Sanat alanında da ülkemizde önemli eserlere imza atmış kadınlar var. Bunların içinde Türkiye'nin ilk kadın heykeltıraşı olan Sabiha Bengütaş'ın birçok eseri bulunuyor. Havacılık alanında ise şüphesiz ismini hepimizin bildiği Sabiha Gökçen var. Türkiye'nin ilk kadın pilotu olan Gökçen, Atatürk'ün manevi kızı olarak da tanınıyor. Aynı zamanda jet pilotluğu da yapan Gökçen, Türk Hava Kuvvetleri'ne 22 sene boyunca hizmet etti ve 2001 senesinde hayata gözlerini yumdu. Daha birçok isim saymak mümkün... Ülkemizin kadınlarının

böyle başarılarla imza atmış olması hepimizi gururlandırıyor. Onları aslında sadece 8 Mart'ta değil, her zaman hatırlamak gerekiyor.

Bilim alanında da dünyayı değiştiren ve yeni pencereler açan birçok kadın var. Geometri ve matematik alanında önemli çalışmaları bulunan Sophie Germain, modern fiziğin annesi olarak anılan Marie Curie, şempanzeler üzerine yaptığı çalışmasıyla bilinen Jane Goodall ve İngiltere'de tıp sınavlarını başarıyla geçen ilk kadın fizik uzmanı Elizabeth Garrett Anderson bunlardan sadece birkaçı. Kadınlar işin içine girince dünya kesinlikle daha da güzelleşiyor.

Kadınların Katkıları Devam Edecek

Havacılık sektörüne bakıldığında özellikle de ülkemizde uçuş teknisyeni kadınların varlığı şüphesiz bizleri çok mutlu ediyor. Türkiye'nin ilk ve tek kadın başteknisyeni Nursel Ünden Ortaç, çalışmaya başladığı dönemde kadın teknisyen sayısının azlığından bahsederek erkeklerle birlikte çalışmanın hem zor hem de güzel olduğunu söylüyor. Bugün sayıları 85'e ulaşan kadın teknisyenler işlerini büyük bir tutkuyla ve sevekle yapıyorlar. İşe ilk başladıklarında şaşkınlıkla karşılandıklarını ve değişik tepkilere maruz kaldıklarını anlatan kadın teknisyenler, her teknisyen gibi zorlu aşamalardan geçtikleri mesleklerini sevekle sürdürdüklerini ifade ediyor. Daha çok erkeklerle yakıştırılan tamir ve bakım işlerini, kadınlar da en az erkekler kadar iyi yapıyor ve uçuş güvenliğinin kusursuz olmasında önemli rol oynuyorlar. Havacılık sektöründe kadınlar için tıbbi ya da fiziki bir engel bulunmuyor. Dezavantajlı olabilecekleri tek dönem, gebelik dönemi olabiliyor. Ayrıca, güç tarafından değerlendirildiğinde, sivil havacılık uçakları için gerekli olan 150 lbs rudder pedal basıncını 24 kadından 19'unun 30 saniye boyunca muhafaza edebildiği belirtiliyor. Sonuç olarak, diğer sektörlerde olduğu gibi havacılık sektöründe de kadınların katkıları olmaya devam edecek.



UTED VE MYTECHNIC İŞ BİRLİĞİYLE, KADIN ÖĞRENCİLERE 8 MART ETKİNLİĞİ DÜZENLENDİ

“ 8 Mart Dünya Kadınlar Günü dolayısıyla, UTEC (UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ) ve myTECHNIC iş birliğiyle, İstinye ve Gelişim Üniversitesinde eğitim gören kadın öğrenci arkadaşlarımız MyTechnic tesislerinde harika bir şekilde ağırlandılar. ”

Etkinlik Eğitim direktörü Sayın Ümit KUŞ ve eğitim ekibi tarafından verilen sunumla başladı. Sunum hem myTECHNIC hem de havacılık sektörüyle ilgili olarak öğrenci arkadaşlarımıza çok faydalı bilgiler kazandırdı. Hangar ve çalışma ortamlarında, çalışanlar tarafından verilen bilgilendirmeler ile birlikte çok verimli bir gezi gerçekleştirildi.

UTED olarak bu etkinliğin gerçekleştirilmesine vesile olan myTECHNIC Genel Müdürü Sayın Serkan ERTEKİN, Eğitim Direktörü Sayın Ümit KUŞ ve ekibi ile tüm myTECHNIC ailesine teşekkür ederiz. UTEC olarak geleceğimiz gençlerimizin gelişimine katkı sağlayacak her türlü faaliyeti desteklemeye devam edeceğiz.

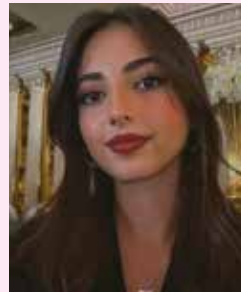
Geziye katılan arkadaşlarımızın görüşlerini aldık:



NİSA DEMİREL

UTED aracılığı ile 8 Mart Kadınlar Gününe özel gittiğimiz Mytechnic gezisi deneyimimde sevgili Mytechnic eğitimcileri ve teknik çalışanları bizlere mesleki tecrübelerinden, bu meslek için kendimizi nasıl geliştirebileceğimizden bahsettiler. Bu bilgileri deneyimli kişilerden

dinlemek benim için çok özeldi.İleride iş hayatımda çalışacağım alanı görebilmek ve yakından incelemek beni heyecanlandırdı ayrıca ne için çabaladığımı hatırlattı.Bu harika deneyimi havacılığa ilgi duyan herkesin yaşaması gerektiğini düşünüyorum. UTEC ve Mytechnic ekibine bizi ağırladıkları için çok teşekkür ediyorum.



YAREN KOÇ

8 Mart Dünya Kadınlar Gününe özel My Teknik Ve UTEC'in düzenlemiş olduğu etkinlikte bir araya gelme fırsatı bulduk. Gezide, hangar ve atölye ortamlarını ziyaret ederek sektördeki deneyimleri yakından gördük ve bilgi paylaşımı için soru cevap şeklinde keyifli bir

etkileşim yaşadık. Kadınların sayısının azınlıkta olduğu bu sektörde gösterdiğiniz ilgi ve destek, bizlere motive olma ve daha yükseklerle ulaşma konusunda cesaret verdi. Bizlere sunduğunuz bilgi ve deneyim paylaşımı, gelecekteki kariyerimiz için değerli birer rehber niteliğindedir. Eğitici ve ilham verici bir etkinlikle bizleri ağırladığınız için teşekkür ederiz.



SAFİYE SENA BAŞ

Dünya'nın sıfırdan yalın olarak inşa edilen ilk uçak bakım merkezi myTECHNIC 8 Mart Dünya Kadınlar gününe özel olarak uçak bakım bölümünde okuyan kız öğrencileri misafir etti. İlk başta bizim için hazırlamış oldukları slaytlarda hem

havacılığı hem uçakları hem de kısaca tesislerini anlattılar. Bu kısa eğitimi aldıktan sonra bizleri uçakların bulunduğu hangara götürerek; uçaklara nasıl işlem yaptıklarını ve çalışma ortamlarını gösterip havacılığa olan tutkumuzu arttırdılar. Uçak üzerinde verdikleri bilgilendirme bitince hep beraber yemekhanede öğlen yemeği yiyerek oradaki atmosferi de hissetmemize imkan sağladılar. Daha sonra merak ettiğimiz soruları cevaplayarak bize yol gösterdiler. Bu bilgilendirmeden sonra hep beraber atölyeleri gezdik. Atölyelerde işlerinde uzman kişilerden yaptıkları iş hakkında bilgi alıp verimli bir sohbet geçirdik. Daha sonra bizlere vermiş oldukları güllerle fotoğraf çektirdik ve bizlere özel hazırladıkları hediyelerle günü bitirdik.



BERFİN ÇAKMAK

Başta bu etkinliği düzenleyen UTED'e (Uçak Teknisyenleri Derneği) ve bizleri çok iyi ağırlayıp, çalışma ortamlarını görmemizi sağlayan ve bizim bu işe olan sevgimizi arttıran myTECHNIC ailesine çok teşekkür ederiz.

UTED tarafından biz öğrenciler için 8 Mart Dünya Kadınlar Gününe özel olarak düzenlenen bu teknik gezi sayesinde sektör ile birebir temas haline geçerek güzel bilgiler edindik.

Eğitim departmanında bulunan çalışanlar ve teknisyenler ile birlikte hangarı gezerek 4 farklı modelde kargo ve yolcu uçağı incelemesinde bulunduk. Teknik anlamda uçaklara bu kadar yakın şekilde inceleme fırsatı bulmak çok güzeldi.

Hangarda görev yapan teknisyenler ile yaptığımız görüşmelerde bilmediğimiz bilgiler öğrenerek bildiğimiz konular hakkında daha detaylı bilgiler edindik. Tüm çalışanların güler yüzlülüğü ve bize karşı samimiyetleri bizleri sevindirdi. Atölyeleri gezme fırsatı bulduk. Atölye ziyareti sırasında atölyede çalışan sorumlu kişilerden bilgiler edindik.

Eğitim birimi çalışanlarının bizler için hazırladığı sunumlar ve ek bilgiler ile MyTechnic'i daha detaylı tanıdık.

Sektörde herkesin birlikte ve sıkıntısız bir şekilde ekip işi yaptığını görmüş olduk. Güzel bir aile ortamı sağlanmış olması biz sektöre girmeye hazırlanan öğrenciler için heyecan verici ve heveslendiriciydi.

Genel itibari ile her şeyin olumlu geçtiği yeni bilgiler edindiğimiz ve çok güzel bir ortama şahit olduğumuz etkileyici bir buluşmaydı. Bu geziyi bizler için düzenleyen UTED ailesine ve bizi çok güzel bir şekilde ağırlayan MyTechnic ailesine teşekkürlerimi iletiyorum.



#HERGÜNÜMSÜN “BEŞİKTAŞLI KADINLARIN TÜM KADINLARA BIRAKTIĞI MİRAS”



8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü'nde, Beşiktaş Jimnastik Kulübü'nde UTED ve Türk Hava Kartalları Derneği'nin desteğiyle 'Her Şey Değişir Bir Sözünle' konu başlıklı muhteşem bir etkinliğe katıldık.



Geçtiğimiz Kadınlar Günü'nde, Beşiktaş Kulübü'nde UTED ve Hava Aracı Bakım Teknisyenlerini temsilen 'Her Şey Değişir Bir Sözünle' konu başlıklı muhteşem bir etkinliğe davet edildik. Kadınların başarılarına ve gücüne odaklanan, kadınların sadece bir gün değil her gün hatırlanması, dinlenilmesi gerektiğini #hergunumsun diyerek vurgulayan ve söyleyecek sözü olan tüm kadınları kapsayan bu etkinlik, gelecek nesiller için ilham verici bir örnek teşkil etti.

Beşiktaş Tüpraş Stadyumu'nda gerçekleşen etkinlik, birbirinden farklı sektörlerde yer alan değerli konuşmacıların ve katılımcıların bir araya gelmesine olanak sağladı. Bu etkinlik, kadınların toplum içerisinde ve özellikle spor dünyasında cinsiyet ve fırsat eşitliğini savunarak daha fazla yer edinmesine ve seslerini duyurmasına olanak tanıyan önemli bir adım oldu. Tek tek sahneye çıkan kadınlar, kendi alanlarıyla ilgili öncü olarak motive edici ve destekleyici kısa konuşmalar yaptı ve “Her şey değişir bir sözünle” sloganıyla güçlü bir çağrı yapmak ve önemli bir adım atmak için geleceğe olan notlarını platforma yazdı.



Havacı Kadınlar Haftası

Kutlu Olsun





8 Mart 'Dünya Kadınlar Günü' özelinde Türk Hava Yolları ve THY Teknik'te çalışan ve çalışmış olan ve tüm havacılık çalışanı kadınların emeklerine saygıyla...

TÜRKİYE'NİN İLK KADIN KOMPONENT KONTROL ŞEFİ

LÜSAN ŞAŞKAL

“

1990'da işe başladığımda yaptığım işle, 2014'te emekli olduğumda yapmakta olduğum iş çok farklıydı. İşler çok değişti, çok katmerlendi, karmaşıklaştı ama hepsinde de mutfakta olmanın verdiği bir güven vardı. İş içerden görmenin bir avantajı vardı ve biz çalışmaya çok gönüllüydük..

”

Ü

retim Planlama Kontrol Başkanlığı (ÜPK)'nda görev yapmış olan Endüstri Yüksek Mühendisi Lusan Şaşkal ile THY Genel Müdür Teknik Yardımcılığı ve THY Teknik zamanında organizasyonda kullanılan yönetim bilişim sistemlerinin gelişimini, zaman içinde farklı iş modellerinin geliştirilmesini ve kadın bir mühendisin bu önemli çalışmalara sağladığı değerli katkısı konuştuk.

Seksenli yılların ortalarında ABD menşeli USAir'den temin edilen MERLIN sistemi Türk Hava Yolları Genel Müdür Teknik Yardımcılığı'nın bakım, mühendislik, malzeme yönetimi, envanter, planlama gibi faaliyetlerinde yönetim bilişim sistemi olarak kullanılmaya başlandı. Mainframe adı verilen ana bilgisayar tarafından desteklenen bu sistemde ofislerde ve atölyelerde bulunan yeşil ekranlı terminaller vasıtası ile bilgileri sisteme girmek ve bilgilere erişmek mümkün oluyordu. Kullanıcılar profillerine göre tanımlanmış yetki ile transaction adı verilen ekranlara erişebiliyordu. Türk Hava Yolları Genel Müdür Teknik Yardımcılığı'nın ihtiyaçlarına göre şirket içindeki

bir ekip tarafından sağlanan bu ekranlar ile günümüzde TRAX sistemi ile yapılan işler yapılıyordu. Türk Hava Yolları Bakım ve Mühendislik Sistemi kelimelerinin İngilizcesi olan Turkish Airlines Maintenance and Engineering System kelimelerinin baş harfleri kullanılarak bu sisteme TAMES Sistemi adı verilmişti. Henüz herkesin masasında bir Kişisel Bilgisayar bulunmadığı yıllarda yeşil ekranlı TAMES terminali ve yanında Nokta Vuruşlu Yazıcı atölye ve ofislerin demirbaşydı.

1990 yılında Transaction adı verilen ekranların programlanmasını yapan THY EBİ (Bilgi İşlem Bölümü)'ye bağlı TAMES Proje Grubu ile Genel Müdür Teknik Yardımcılığındaki TAMES kullanıcı bölümler arasında irtibatın sağlanması için TAMES Koordinasyon Müdürlüğü oluşturuldu. Bu Müdürlüğün kurulması ile atölye ve ofislerde yürütülen hem mevcut işlerde hem de yeni ihtiyaçlarda TAMES Koordinasyon aracılığı ile hızlı ve güvenilir Yönetim Bilişim Sistemleri desteği verilmeye başlandı. Lusan Şaşkal ve diğer iki Endüstri Mühendisi genç kadın, Gündüz Can beyin müdür olduğu bu bölümün ilk



personeli oldular. Organizasyonun tüm birimleri ile çok yakın bir çalışma yaparak çok sayıda farklı işin kayıt altına alınmasını ve takip edilebilir olmasını sağladılar.

Lüsan Şaşkal daha sonra Komponent Kontrol Şefi olarak çalıştığında uçak komponentlerinin her ortamda sağlıklı olarak izlenebilir olması için gerekli çalışmalarda bulundu.

Lüsan Şaşkal 2003 yılından sonra komponent envanteri ve yatırımı konusunda çalıştı. THY Teknik'in sahip olduğu komponent yedeklerinin başka havayolları ile ortak kullanılması anlamına gelen Komponent Havuzu (Pool) hizmetlerinin verilmesine ve bu işlemlerin TAMES üzerinden işlenmesine yönelik ilk çalışmalarda bulundu.

Sabiha Gökçen Havaalanında yer alacak THY Teknik'in yeni bakım üssü için Stratejik Yönetim ve Planlama Müdürlüğünde oluşturulan Proje grubunda yer aldı. Bu bakım üssüne Havacılık Bakım Onarım Merkezi kelimelerinin baş harfleri olan HABOM ismi de bu grup tarafından verilmiştir.

Türk Havayolları'nda ve THY Teknik'te çalışan ve çalışmış olan tüm kadınların emeklerine bir saygı olarak değerli Lüsan Şaşkal ile bu röportajı yazarmız Ersan YÜKSEL gerçekleştirdi.

Lüsan hanım hoş geldiniz. Bize kendinizden ve Türk Hava Yolları'nda işe başladığınız günlerden bahsedermisiniz?

1989 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Endüstri Mühendisliği bölümünden mezun oldum. Üniversite sınavına tekrar girerek Marmara Üniversitesinde İngilizce eğitim veren bir bölüme girmeye hak kazandım. Bir sene Marmara Üniversitesinde İngilizce hazırlık sınıfı okuduktan sonra 1990 yılında İstanbul Teknik Üniversitesinde Endüstri Mühendisliği yüksek lisansına başladım. Aynı sene Türk Hava Yolları'na yaptığım müracaatta işe alındığım bilgisi geldi. 1990 yılında Genel Müdür Cem Kozlu tarafından organizasyonda büyük bir genişleme yapılmıştı. Mühendis, teknisyen, memur farklı pozisyonlara işe alımlar yapıldı. Türk Hava Yolları'na kabul edildiğim bilgisi bana telgraf ile verildi. Çok mutlu oldum. THY ismi bizde her zaman saygı

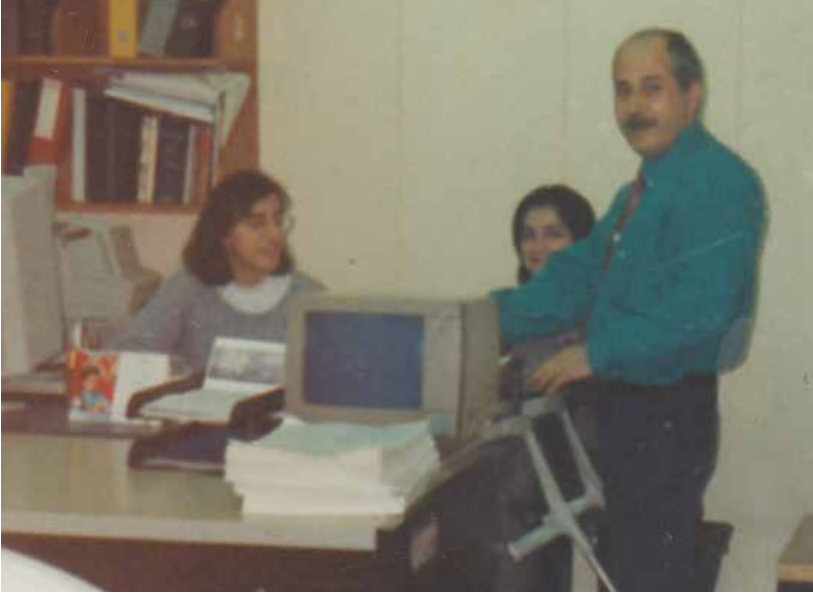
1990 yılında Transaction adı verilen ekranların programlanmasını yapan THY EBİ (Bilgi İşlem Bölümü)'ye bağlı TAMES Proje Grubu ile Genel Müdür Teknik Yardımcılığındaki TAMES kullanıcı bölümler arasında irtibatın sağlanması için TAMES Koordinasyon Müdürlüğü oluşturuldu. Lüsan Şaşkal ve diğer iki Endüstri Mühendisi genç kadın, bu bölümün ilk personeli oldular.

uyandırmış bir markaydı. Türk Hava Yollarında işe alındığımda henüz uçağa binmemiştim. İşe kabul edilme süreci kısa değildi. Yazılı sınav, İngilizce sınavı ve mülakattan geçtikten sonra işe kabul edildim.

30 Ekim 1990 günü çok sayıda arkadaşım ile birlikte THY Genel Müdür Teknik Yardımcılığı'nda işe başladım. İşe başlamamdan önce bir hafta oryantasyon sürecimiz oldu. Orada başka arkadaşlar ile de tanıştık. Şirketle ilgili de bir miktar bilgimiz oldu. İşe başladığımızda henüz hangi departmanda işe başlayacağımızdan emin değildik. TAMES Koordinasyon Müdürlüğü diye bir Müdürlüğün ismi geçiyordu. Ama ne ofis vardı ne de müdürümüz vardı.

TAMES Koordinasyon Müdürlüğü yeni kurulmuş, Müdürümüz olan Gündüz (Can) Bey sağlık nedenleri ile raporluymuş. Biz iki üç ay ÜPK'nın (Üretim Planlama Kontrol Başkanlığı) diğer bölümlerinde misafir olarak kaldık. Müdürlüğe benimle beraber üç Endüstri Mühendisi alınmıştı. Biri sınıf arkadaşım Hülya Zonguralp, diğeri de benden bir sene önce aynı okul ve bölümden mezun olan Sabiha Ekmen. Biz üçümüz aynı bölüme seçildiğimizi öğrendik. Farklı bölümlerde misafir olarak kaldık ve süreci farklı boyutları ile tanımaya, öğrenmeye çalıştık.

TAMES Koordinasyon Müdürlüğü ÜPK Başkanlığı bünyesindeydi. Bizle işe başlayan grubun hepsinin sicil numarası 13000 ile başlıyordu. Malzeme Planlama'da, Komponent Kontrol Merkezi'nde, Uçak Tahsis'de dönüşümlü olarak ilk tecrübelerimizi edindik. 1991 yılının ilk aylarında müdürümüz



Lastik ve Jant atölyesinde işlem gören jantların üzerindeki lastiklerin de sisteme tanıtılarak lastik söküm takımlarının TAMES sisteminden takip edilmesini sağlayacak bir çalışma yapmıştık. Bu çalışmayı önce Mühendislikte Sistem Şef Mühendisi Mehmet Yılmaz ile başlattık. Sonra yerine gelen Göksun Günal ile devam ettik. KKM (Komponent Kontrol Merkezi) 'den Yaşar Deniz'in de bu çalışmada çok emeği geçmişti.

Gündüz Bey ile tanıştık. Gündüz Bey Galatasaray Lisesi'nden ve İTÜ Elektrik Mühendisliği zayıf akım şubesinden mezundu. Daha önce Aviyonik Mühendislik Müdürlüğü görevinde bulunmuştu. Bize daha sonra hangarda ikinci katta bir ofis verildi, çalışmaya başladık. İki sene sonra aramıza Füsun Aktolun arkadaşımız katıldı. 2001'de yeni hangara geçildi.

Genel Müdür Teknik Yardımcılığı bünyesinde TAMES sistemi kullanılıyordu. Atölyelerde ve ofislerde terminaller vardı ve bu terminallerde farklı kullanıcı profillerine göre açılan transaction adını verdiğimiz ekranlar vardı. Bizim ilk işimiz farklı bölümlerin bu ekranlarda ne tip işlemler yaptıklarını öğrenmekti. Müdürlük olarak bir araya geldiğimizde de kullanıcı bölümler ile EBI (Elektronik Bilgi İşlem) adını verdiğimiz bölüm arasında Sistem Analisti olarak bir filtre görevi yaptık. Benim çalışmam Komponent Kontrol etrafında başladı.

EBİ ile TAMES Koordinasyon Müdürlüğü arasındaki bağlantı nasıldı?

Bizim amacımız kullanıcıların ihtiyacı olan veya kullanmalarında fayda olacak, süreci destekleyecek veya süreci geliştirecek ekranların kullanıcılara sunulmasıydı. Ersin Karatuğ Bey'in başında olduğu TAMES Proje Grubu THY'ye bağlı olan EBI içinde yer alıyordu. Şirket genelinde bilgisayar hardware temini ve software çözümleri de onların görevlerinin arasındaydı.

Siz işe başladığınızda Genel Müdür Teknik Yardımcılığı görevinde, yani Teknik'in başında kim bulunuyordu?

Genel Müdür Teknik Yardımcısı Yusuf Bolayırılı Bey idi. Yusuf Bey herkesi tanırdı. Bütün personele ismi ile hitap ederdi. Bugün bile yolda karşılaştım bana adıyla hitap etse ve çocuklarımın nasıl olduklarını sorsa şaşırmam.

Çocuklarınızdan bahseder misiniz?

İkiz erkek çocuklarım var. 1996 yılında dünyaya geldiler.

İkiz çocuk beklerken çalışmak kolay olmamıştır sanırım.

Size bu konuyla ilgili bir anımı anlatayım. 1995 yılında Uçak Bakım Başkanlığı'na bağlı Lastik ve Jant atölyesinde işlem gören jantların üzerindeki lastiklerin de sisteme tanıtılarak lastik söküm takımlarının TAMES sisteminden takip

edilmesini sağlayacak bir çalışma yapmıştık. Bu çalışmayı önce Mühendislikte Sistem Şef Mühendisi Mehmet Yılmaz ile başlattık. Sonra yerine gelen Göksun Günal ile devam ettik. KKM (Komponent Kontrol Merkezi) 'den Yaşar Deniz'in de bu çalışmada çok emeği geçmişti. Lastik ve Jant Atölyesi Yurdaer Aksoy'un yönetimindeki Uçak Bakım Başkanlığına bağlı bir atölye idi. Komponent atölyelerinde her türlü işlem atölyede bulunan TAMES terminalleri kullanılarak atölye personeli tarafından yapılıyordu. Lastik ve Jant atölyesi ise TAMES kullanmıyordu. Yaptıkları işlemleri gösteren kartları biriktirip toplu olarak KKM'ye teslim ediyorlardı. KKM bu kartları TAMES sistemine giriyordu. Bazen bu işlemde KKM'ye biz de yardımcı oluyorduk. TAMES üzerinden işlem yapılmaya başlanınca bu konuda hem İstanbul'daki personele hem de Türkiye'de ve yurtdışındaki istasyonlarda bulunan personele TAMES Koordinasyon Müdürlüğü personeli olarak kullanıcı eğitimi vermeye başladık. Bir gün içerisinde uçakla Ankara'ya, Trabzon'a, Adana'ya ve İzmir'e gidip geldiğimi hatırlarım. O sırada ikizlere 6,5 aylık hamileyim. Eğitim vermek için gittiğim İzmir'den dönerken görevliler hamile olduğumu fark ederek uçağa almak istemediler. Havaalanındaki doktora gönderdiler. Doktorun ve uçağın kaptan pilotunun izni alındıktan sonra uçağa binebildim. Bir hafta sonra da yine THY İstasyon personeline eğitim vermek için uçakla Bangkok'a gidecektim, bu durumda iptal ettik. Bugün hatırladıkça bu cesaretime hayret ediyorum.

İşe başladığınızda Şloda kaç uçak vardı? Filo nasıldı?

Ben işe başladığımda filo 33 uçak vardı. Boeing B727 ve A310 uçaklarına daha sonra, Boeing B737-400, Airbus A340 ve İngiliz Avro RJ-100 ve RJ-70 uçakları katıldı. Daha sonra Boeing B737NG ve Airbus A320 ailesi yolcu uçakları ile Airbus A330, Boeing B777 uçakları filoya girdi. Emekli olduğum 2014 yılında THY filosundaki uçak sayısı 200'ün üzerindeydi.

TAMES Koordinasyon Müdürlüğündeki çalışmalarınızın amacı neydi?

Amacımız kullanıcıların ihtiyacı olan veya kullanmalarında fayda olacak, süreci geliştirecek, destekleyecek ekranların kullanıcılara sunulması ve bunun için gereken tasarımın yapılmasıydı. Kullanıcılardan ihtiyaçları talep edilmişti. Gündüz

Bey her zaman yazılı bilgi alışverişinden yanaydı. Bu konudaki hassasiyeti malumdur. Fazla, eksik ya da yanlış şeyler yapılmasını diye hemen bir form oluşturmuştuk. Formun üzerinde "Avoid verbal information" yani "Sözlü iletişimden kaçının" yazıyordu. Bu formlarla biz ihtiyaçları toplamaya başladık. O zaman wordstar isminde çok ilkel bir program vardı. Formu onunla oluşturmuştuk. Çerçeveyi bile zor çizmiştik. Formun üst kısmında ihtiyaç sahibinin ismi, bölümü, ihtiyacın ne olduğu, açıklama kısmı ve sonuç kısmı yer alıyordu. Yani biz işlemi bitirdiğimizde, değerlendirme yapıp ihtiyacın ne kadarını sonuçlandırdığımızı belirliyorduk. Biz zaman içerisinde talepleri yerine getirmenin bir adım ötesine geçtik. Kullanıcıların işlerini analiz ediyor ve onlara ihtiyaçları doğrultusunda çözüm önerilerinde bulunuyorduk. İşin gelmesini bekleyen değil iş kendisine çeken kişiler olduk. Gündüz Bey'in çok katkısı vardı. Yeniliklere açıktı, fakat çabuk ikna olmazdı, doğru işleri yapmak konusunda çok seçiciydi. Desteklediğinde ise tam olarak desteklerdi.

TAMES sisteminin teknik özellikleri hakkında ne söyleyebilirsiniz?

İlk zamanlarda mainframe üzerinden çalışan sistemin teknik kapasitesi sınırlıydı. Kullanıcıların en çok şikâyet ettikleri şey sistemdeki yoğunluk dolayısıyla ekranların çok geç gelmesiydi. Hatta bu nedenle zamana karşı çalışılan Depo gibi birimlerde komponent ya da malzeme giriş çıkışını engellemek için kâğıt formlar oluşturmuştuk. Buraya girilen bilgiler sonra mümkün olduğunca doğru sıra ile sisteme giriliyordu.

Bilgisayar kullanımı henüz yaygın değilken, bilgisayarlı TAMES sisteminin kullanımı ile ilgili zorluklar oluyor muydu?

1990'da işe başladığımızda biz yeni bir ekip olarak, hizmeti daha kaliteli hale getirmek için kullanıcılarla EBI personelinin arasında bir geçiş oluşturduk. Yeni transactionlar eklendiğinde kullanıcı bölümler için eğitim hazırlıyorduk. Günlerce, haftalarca farklı bölümlerde çalıştığımız oluyordu. Üretim olduğu her yerde çalışıyorduk. Ofiste çalışacağız diye kendimizi sınırlamıyorduk. Depoya, atölyelere, ofislere sık sık giderdik. Şirkette kıdemli olan kişilere saygı duyuyorduk. Havacılıkla ilgili çok geniş bilgileri olan insanlar vardı. Ben daha sonra ÜPK'ya geçtim, 1998 yılıydı. ÜPK'da da bu defa direkt operasyonun içindeydim. Aslında TAMES Koordinasyon şapkası belki de çıkaramadım. Yine Operasyonun içine girdim ama bu sefer kullanıcı olarak ama biraz daha kalifiye bir kullanıcı olarak taleplerde bulundum.

İşe başladığınızda şirkette çalışan kadın personel hakkında bilgi verebilir misiniz?

İşe başladığımda farklı birimlerde çalışan kadın personel vardı. Buna karşılık üst düzey yönetici kadın yoktu. Müdür seviyesinde dahi kadın personel yoktu. Şef pozisyonunda olan kadın personel vardı. Özellikle Mühendislik Başkanlığında çok sayıda kadın mühendis çalışıyordu. Uçak Mühendislik Müdürü Enver Kuru'nun şef mühendislerinin hepsinin bir ara kadın olduğunu hatırlıyorum. Emel hanım, Göksun hanım ve Işıl hanım Uçak Mühendislik Müdürlüğünde şef mühendis olarak çalışıyorlardı. Diğer Mühendislik Müdürlüklerinde de kadınlar vardı. Buna karşılık Teknik'te kadın müdür veya başkan yoktu. Zamanla kadın arkadaşlarımıza Müdürlük görevi de verildi.

ÜPK'da beraber çalıştığınız başkanlardan bahsedebilir misiniz?

İşe başladığımda Atıl Turan ÜPK Başkanı idi. Daha sonra



Erdoğan Fırtınoglu ile çalıştım. Cemil Bey Genel Müdür Teknik Yardımcısı olduğunda Erol Konyalıoğlu ÜPK Başkanı oldu. Her biri çok tecrübeli ve değerli yöneticilerdi. Daha sonra nispeten genç ve havacılık tecrübesi kısa yöneticilerle de çalıştım.

Komponent yedek siparişleri de bir dönem sizin sorumluluğunuzdaydı sanırım.

Evet. Komponent yedek sayıları konusunda uzun süren bir çalışma yürüttük. Bu konuya sevgili arkadaşımız Gazanfer Çelikdemir de çok büyük emek vermişti. Filodaki uçak sayısı çok artmıştı. İlave yedek ihtiyacı ortaya çıktı. Komponent siparişlerini optimum seviyede tutmaya çalışıyorduk. İşe yeni başlayan arkadaşlara hep üzerimizdeki sorumluluğu hissettirmeye çalışıyordum. Nitekim çok yüksek meblağlarda komponent yatırımı yapıyorduk, bunda yapacağımız küçük tasarruflar bile çok önemliydi. Bütçeyi ekonomik kullanmak için titiz davranmaya çalışıyordum. Daha kuvvetli bir mühendis ekibiyle daha az yatırım mümkün görünüyordu. Bunu başaramadığımız zaman çok üzülyorduk. Doğrusu bu da beni son yıllarımda çok yormuştur.

Çalışma yaşamınız boyunca neler değişti?

1990'da işe başladığımda yaptığım işle, 2014'te emekli olduğumda yapmakta olduğum iş çok farklıydı. İşler çok değişti, çok katmerlendi, karmaşıklaştı ama hepsinde de mutfakta olmanın verdiği bir güven vardı. İş içerden görmenin bir avantajı vardı ve biz çalışmaya çok gönüllüydük. Herhangi bir branşta diyelim aviyonikte, mekanikte veya pnömattikte bir bilgiye ihtiyacımız olduğunda gerek telefonla, gerek atölyeye giderek, anında bilgi alırdık. Ve o bilgiyle TAMES'te yapmamız gereken bir değişiklik varsa yapardık.

Lüsan Hanım, bu söyleşiye zaman ayırdığınız ve verdiğiniz değerli bilgiler için size teşekkür ediyorum.

Ben de teşekkür ederim, hep birlikte hizmet verdiğimiz o yılları unutmadığınız için.



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

MÜZİĞİN VE TARİHİN BAŞKENTİ: VİYANA

“

Bu ay belki de kışın en güzel yaşandığı, müziğin, tarihin ve doğanın en zengin ve güzel kenti Viyana'ya ikinci gidişim oldu. Tuna nehri kıyısında yer alan Viyana oldukça güvenli ve tertemiz bir şehir. Viyana Avusturya'nın en kalabalık kenti.

Ancak yüzölçümü bakımından ülkenin 9 eyaletinden en küçüğü durumunda.

Nüfus bakımından Avrupa birliğinin en büyük onuncu kenti durumunda.

Yaklaşık 1.900.000 kişilik bir nüfusa sahip.

”

Viyana demek her şeyden önce tarih demek. Her yerden Habsburg Hanedanını görüyor ve hissediyorsunuz. Burası öyle bir kent ki, sanki orta çağdasınız ve bir masalın parçasısınız.

Sokaklarında faytonların dolaştığı, saraylarla dolu ve tarihin doya doya solunduğu bir kent Viyana. Müziği ve müzik kültürü de ayrıcası..

Şimdi Viyana sokaklarında dolaşmaya başlayabiliriz:

Viyana'nın tam merkezinde, alışveriş merkezinin ortasında, kentle adeta özdeşleşmiş bir kilise ile başlıyorum: Aziz Stephan Kilisesi, burası 12. Yüzyıldan kalma bir yapı. Tam da Stephanplatz da yer alıyor. Gotik mimarinin en güzel ve bence en etkileyici örneği. En dikkat çeken ve en ünlü yanı da renkli çatısı. Katedralin 4 adet kulesi bulunmaktadır. Burada Avrupa'nın en büyük ikinci ve çok meşhur Pummerin Çanı bulunmaktadır.

Katedralin içine gelince, altın ve değerli taşlardan yapılmış dini eserler, el yazmaları bulunmaktadır. İmparator 3.Frederick'in 8 ton ağırlığındaki mezarı da katedralde bulunmaktadır. Ayrıca Katedralin kuzey kulesinin altında yaklaşık 10.000 kişinin mezarı bulunmaktadır. Deniliyor ki, Kanuni Sultan Süleyman zamanında, Osmanlı devleti, Viyana'yı kuşatmak istediği zaman, burada yaşayan halk bu kiliseye saklanmıştı.



Hofburg Sarayı: 13. yüzyılda yapılmıştır. Önceleri bir orta çağ savunma kalesi iken sonradan Hofburg dönemin hükümdarları tarafından genişletilerek büyütülmüştür. Burası hanedanın kış aylarında kullandığı saraydır. 700 yıl boyunca imparatorluk buradan yönetilmiştir. Şu anda da Avusturya Cumhurbaşkanlığının resmi yerleşim yeridir.

Belvedere Sarayı: Şehrin tam merkezinde yer alır.1668-1745 yılları arasında yapılmıştır. Barok tarzıdır.

Viyana Opera Binası: Bence Viyana'nın en görkemli binalarından birisidir.1709 koltuk ve 509 ayakta seyirci alan binada birçok etkinlik sergilenmektedir.



Albertina Müzesi: 65 binden fazla eseri barındıran bir müzedir.



Schönbrunn Sarayı: Avusturya'nın en çok ziyaretçi alan sarayı burasıdır. Yılda 8 milyon ziyaretçi ağırlamaktadır. 1996 yılında UNESCO kültür mirasları arasına girmiştir. Habsburg Hanedanının yazlık saraydır. Saray kadar bahçesi de büyük ve etkileyicidir. Burada bir de hayvanat bahçesi bulunmaktadır. Günümüzde Avusturya Hükümetinin davetlerinde kullanılmakta olan sarayda Mozart'ın bile konser verdiği bilinmektedir.



Viyana Belediye Binası (Rathaus): 19. Yüzyıl mimarisine örnek ve Neo gotik tarzda yapılmıştır.1872-1883 yılları arasında yapılmıştır.

Veba Anıtı: Viyana merkezde, Grabende ,1679 yılındaki veba salgının bitmesi üzerine İmparator 1.Leopold bir anıt yaptırmıştır.21 m yüksekliktedir. Çok etkileyici ve Barok tarzda yapılmıştır. Sütunun üzerinde, büyük salgını ve2. Viyana kuşatmasını anlatan figürler bulunur.



Gelelim tarihine, 19. yüzyıldan, Hitlerin Viyana'yı işgal ettiği 1938 yılına kadar Viyana bir kültür merkezi durumundadır. Müziğin başkenti de denilen Viyana birçok besteciye ilham vermiştir. Bunlardan, Brahms, Mahler, Bruckner ve Strauss sayılabilir. Bu sanatçılar en güzel yapıtlarını burada vermişlerdir. Viyana, 1934'de Avusturya iç savaşının ardından, 1938 de Hitler'in, 1945'de de Sovyetlerin işgaline uğramıştır. İkinci Dünya savaşında çok zarara uğramıştır.

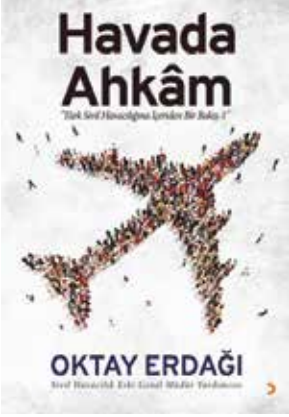
Viyana tam 7 kez dünyanın en yaşanabilir kenti seçilmiştir. Gerçekten de her gittiğimde yeniden hayran olduğum bir kent Viyana. Orta Avrupa'ya özgü tarihi dokusu ile Modern kent yaşamının karışımı olan şehir muhteşem bir kent.

1683 de Türkler Viyana'dan ayrılırken çok sayıda kahve çekirdeği bırakmışlardır. Böylece Viyana'da bir kahve geleneği ortaya çıkmıştır. Birçok ünlü kahvehaneyi barındıran şehir adeta bir kahvehaneler şehri durumundadır.

Viyana için yazacak o kadar çok şey var ki ama geldik yazının sonuna, Viyana'ya yolculuk sizi çok mutlu edecek. Müziğe, tarihe, kahveye doycaksınız. En az 3 gününüzü Viyana'ya ayırın göreceksiniz o bile yetmeyecek.

AJANDA

KİTAP



HAVADA AHKAM

Yazar: Oktay Erdağı

Yayınevi: Cinius Yayıncılık

Erdağı'nın Havada Ahkâm keserken kullandığı mizahi üslubu da havacılık sektörü için çok önemli olan bu eseri zevkle okumanızı sağlayacak. Kitap'ta, Oktay Erdağı'nın anıları ekseninde, büyük Önder Atatürk'ün cumhuriyetin ilk yıllarında temellerini attığı Türk Sivil

Havacılığı'nın kurumsallaşması için gösterilen çabaları, gelişme evrelerini, önüne çıkarılan engelleri, devlet ve özel sektör havacılığı arasındaki haksız ve yıkıcı rekabet ile bunların karmaşık ve zor ilişkilerini, SHGM üzerinde kurulmaya çalışılan vesayeti ve bütün bunlara birebir tanıklık eden Oktay Erdağı'nın bu uğurda, âdeta savaşırcasına verdiği asla yadsınamayacak katkıyı bulacaksınız. Erdağı'nın Türk Sivil Havacılığının geleceğine yönelik öngörülerini de havacılık sektörüne ışık tutacak.



SON ŞARKI AHMET'İN TÜRKÜSÜ

Dram

Yönetmen: Kudret Sabancı

Oyuncular: Celil Nalçakan, Ezgi Şenler, Serdal Genç

Ahmet'in Türküsü - Son Şarkı, müzik dünyasının efsanevi ismi Ahmet Kaya'nın vatana dönüş hikayesini konu ediyor. Ahmet Kaya'nın hayatının önemli dönüm noktalarının

anlatıldığı filmde, Ahmet Kaya'nın sanatıyla insanları nasıl etkilediği gözler önüne seriliyor. Müzik kariyerinin yanı sıra Ahmet Kaya'nın toplum üzerindeki etkisine de değinilen filmde, 'Kimler Ahmet Kaya'yı hedef aldı?', 'Neden Ahmet Kaya?', 'Ahmet Kaya Paris'te neler yaşadı?', 'Ahmet Kaya vatan hasreti çekerken başka hangi acıları yaşadı?' gibi pek çok soru cevaplandırılıyor. Yönetmen koltuğunda Kudret Sabancı'nın oturduğu dram türündeki "Son Şarkı - Ahmet'in Türküsü" filminin başrollerinde Celil Nalçakan ve Ezgi Şenler yer alıyor.



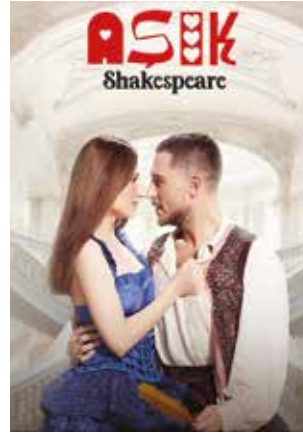
FAZIL SAY & NICOLAS ALTSTAEDT

Yer: Zorlu PSM

Tarih: 29 Mart 2024

Saat: 21:00

Dünyaca ünlü piyanist ve besteci Fazıl Say ve sayısız ödülle layık görülen çellist Nicolas Altstaedt, 29 Mart'ta Zorlu Performans Sanatları Merkezi, Turkcell Sahnesi'nde müzikseverlerle buluşacak. İlk olarak 2012 yılında Fazıl Say'ın bestelediği "Dört Şehir Çello ve Piyano Sonatı" için bir araya gelen ikili; muhteşem sahne enerjileri ve güçlü yorumlarıyla dinleyicilere unutulmaz bir gece yaşatacak.



AŞIK SHAKESPEARE

Yönetmen: Serdar Biliş

Oyuncular: Uraz Kaygıaroğlu, Nezaket Erden, Şebnem Sönmez

Yer: Zorlu PSM

Tarih: 27 Mart 2024

Saat: 20.30

En İyi Film dahil 7 dalda Oscar kazanan kült film Aşık Shakespeare (Shakespeare in Love) Türkiye'de ilk defa tiyatro sahnesinde! Tiyatrodaki

pek çok kalıbı yıkan ve tiyatroyu yeniden inşa eden William Shakespeare'in 16. yüzyıl İngiltere'sinde, yeni oyunuyla kendini ispat etme çabası içindeki gençliğine ve genç bir kadının erkeklerin dünyasında sahneye çıkmak için verdiği tutkulu mücadeleye odaklanan Aşık Shakespeare, Shakespeare dönemi tiyatrosuna ve yaşamına dair çağdaş bir perspektif sunuyor. Oyun, bir tiyatro kumpanyasının Shakespeare'in oyununu sahneleme sürecini, bir dizi yanlış anlaşılma, karmaşayı, kralları, kazaları ve aşkın en tuhaf hallerini anlatırken Shakespeare ve Marlowe efsanesine de göz kırpyor.

KONSER

TIYATRO

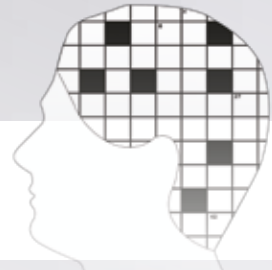
SİNEMA

*Bir hava aracının üretiminde,
bakımında ve sürekli uçuşa elverişliliğinde
bir teknisyenin emeği ve imzası vardır. . .*



Ugur Ozkan
PHOTOGRAPHY





Uçak sistem bilginizi test etmeye ve bu heyecan verici sınavı geçmeye hazır mısınız?

Uluslararası acil durum radyo frekansı



- ☐ 120.5 Mhz
- ☐ 121.5 Mhz
- ☐ 121.6 Mhz

ELT (Emergency Locator Transmitter)



- ☐ G kuvveti etkisi ile çalışır
- ☐ Bir sıvı ile temas halinde çalışır
- ☐ Durma meydana geldiğinde çalışır

Uçak Stall Durumunda iken



- ☐ Kaldırma ve sürüklenme artar
- ☐ Kaldırma artar ve sürüklenme azalır
- ☐ Kaldırma azalır ve sürüklenme artar

Flap ve slatlar..... kontrol yüzeyleridir.



- ☐ Primary (Birincil)
- ☐ Secondary (İkincil)
- ☐ Auxilary (Yedek)

Flaplar ve Slatlar kullanılırken uçak halindedir.



- ☐ İniş ve Cruise
- ☐ Kalkış ve Cruise
- ☐ Kalkış ve İniş

Motor hava girişi..... bir hava tahliye kaynağı ile buzdan korunur.



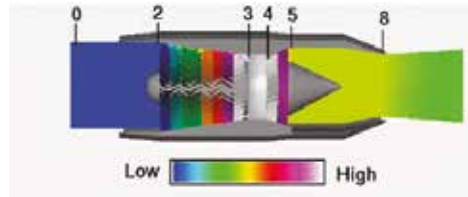
- ☐ Yüksek Basıncılı Türbin
- ☐ Yüksek Basıncılı Kompresör
- ☐ Düşük Basıncılı Kompresör

Kabin irtifası feet'ten yüksek olduğunda maskeler otomatik olarak veya bir uçuş mürettebat üyesi MASKE AÇMA düğmesine bastığında manuel olarak düşer.



- ☐ 8000
- ☐ 14000
- ☐ 25000

Motor Basıncı Oranı (Engine Pressure Ratio)



- ☐ Kompresör girişi/Türbin girişi
- ☐ Motor çıkışı/Motor girişi
- ☐ Motor girişi/Türbin çıkışı

Fire Handle çekilirse, LP (Düşük Basıncı) yakıt valfi



- ☐ Kapanır
- ☐ Açılır
- ☐ Sabit Kalır

MEDA ilk olarak 1990'ların başında Boeing Şirketi tarafından geliştirilmiştir. Peki aşağıdaki seçeneklerden hangisi doğru anlamı içermektedir?



- ☐ Maintenance Enviroment Development Aid
- ☐ Maintenance Error Decision Aid

“Başarı Takım İşidir”



A STAR ALLIANCE MEMBER



DÜNYANIN EN FAZLA ÜLKESİNE UÇAN HAVAYOLUYLA MELBOURNE



TURKISH AIRLINES

AVUSTRALYA