



UTED

45.YIL

www.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

**ÇALIŞAN GÜVENLİĞİ
ÖNCELİĞİMİZ OLSUN...**

TÜRK HAVA YOLLARI

89

Yaşında...

19 MAYIS

ATATÜRK'Ü ANMA

GENCLİK ve SPOR BAYRAMI'MIZ

Kutlu Olsun

28 GÜVENLİ UÇUŞLARIN
GÖRÜNMEZ KAHRAMANLARI
UÇAK TEKNİSYENLERİ

36 PAN AMERICAN'IN KURUCUSU
JUAN TERRY TRIPPE'NİN
HAYATI

44 UÇAK BAKIMINDA
MOTOR MALİYETLERİNİN
AZALTILMASI

GELECEĐİNE GÜÇ KAT



T129 ATAK

TAARRUZ VE TAKTİK
KEŞİF HELİKOPTERİ

Değerli Meslektaşlarım,

Bilindiği üzere dernek yönetiminde bulunduğumuz süre boyunca mesleğimiz ve sektörümüzün geleceğiyle ilgili **“çözüm odaklı”** bir duruş sergiledik. Lisanslandırma süreci ile ilgili yapılan iyileştirme çalışmalarının lokomotifleri olduk. Özellikle **nitelikli insan kaynağının temini ve sürekliliğinin sağlanmasının önündeki sorunların çözümü ve iyileştirme alanlarının belirlenmesi için sektörümüzün paydaşları ile ortak çalışmalar yapılmasının önemini dile getirdik.**

Aralık ayında da bu nitelikte olan ilk TUBEK (Türkiye Uçak Bakım Eğitim Kuruluşları) toplantısını gerçekleştirdik. Bu toplantı öncesinde ve sonrasında TUBEK oluşumu ile ilgili birçok olumlu dönüş aldık.

Nisan ayı içerisinde de **TUBEK** toplantısı sonrasında oluşturduğumuz 4 adet çalışma grubunun ilk toplantılarını organize ettik. **Artık yalnızca şikâyet etmeyeceğiz, yıllardır hepimizin dile getirdiği sorunların çözümü ve sektörün ve gençlerimizin geleceği için çalışacağız.**

Çalışma gruplarımıza **gönüllü olarak katılan**, bilinen sorunlarımızın çözümü ve ortaya çıkacak fırsatların değerlendirilmesi için emek veren tüm çalışma grubu katılımcılarına teşekkür ederim.

Sonuçlarının ülkemize ve sektörümüze hayırlı olmasını dileriz.

Mesleğimiz için yeni söylemlere ve geleceğimizle ilgili yenilikçi düşüncelere ihtiyacımız olduğunu belirtmek isterim. Hepimiz, özellikle bu zorlu dönem de dayanışma, gönüllülük, topluma hizmet ve geleceğimiz olan gençlerimize sahip çıkma duyarlılığını göstermeliyiz.

Değerli Meslektaşlarım,

Tuğrul Tuna BEKEN’in hayatını kaybettiği **kaza yaşanmalı yedi yıl oldu.** Kendisini bir kez daha rahmetle anıyoruz. Mekânı cennet olsun. **Allah, ailesine ve sevenlerine sabırlar versin.**

Kaza sonrasında alınan önlemler yeterli oldu mu? Yapılan çalışmalar bir daha benzer bir kazanın yaşanmasını önleyebilecek mi? Çalışma ortamında yeteri kadar değişim ve gelişim oldu mu? Bu ve benzeri soruların objektif olarak değerlendirilmesi ve sonuçlarının meslektaşlarımızla paylaşılması beklentimiz.

Meslektaşlarımızdan, kendilerinin ve uçak bakımında çalışan diğer havacılık emekçilerinin güvenliğini her şeyden daha fazla önemsemelerini rica ediyoruz.

Çalışan güvenliği her zaman önceliğimiz olsun.

Kıymetli Havacılık Emekçileri,

Hoşgörü ve Rahmetin sembolü olan bir Ramazan ayını daha geride bırakıyoruz.

Savaşların son bulduğu veya yalnızca mazlumların kazandığı, **tüm insanlığa huzur ve bereketin geldiği bir bayram olmasını Yüce Allah’tan niyaz ederim.**

Rabbim, hepimizi bu mübarek ayın manevi doyumuna erişen, **arınmış gönüllerle bayrama kavuşan ve yaşayan insanlardan etsin.**

Türkiye gerçek anlamda emekçi bir milletten oluşmaktadır. Dünyada en çok çalışan nüfuslardan birine sahibiz. Ülkemizdeki havacılık emekçilerinin, **“1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü”**nü, birlik, kardeşlik ve dayanışma içinde geçirmelerini dileriz.

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

Saygılarımızla...



Necdet Aksoy
Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı





20 TÜRK HAVA YOLLARI 89 YAŞINDA...

Türk Hava Yolları'nın 20 Mayıs 1933'te 5 uçak ve 30'dan az çalışanla başlayan yolculuğuna, 89. yılını kutladığı 2022 yılında dünyanın en fazla ülkesine uçan havayolu olarak devam ediyor.

28 GÜVENLİ UÇUŞLARIN GÖRÜNMEZ KAHRAMANLARI UÇAK TEKNİSYENLERİ

Hava aracı motorlarının, gövde yapılarının, elektronik ve aviyonik sistemlerin kontrollerini, bakımını ve onarımını gerçekleştiren, Sivil Havacılık otoriteleri tarafından özel olarak lisanslandırılan ve yüzlerce insanın hayatı, yüz milyonlarca dolarlık uçakların emanet edildiği özel bir meslek grubudur, Hava aracı Bakım Teknisyenliği...



40 UÇAKLARIN EFENDİSİ KURT WALDEMAR TANK

"İşin nedir?" diye sormuş olsalardı, "İşim, uçak yapmak." cevabını verecekti. Kurt Waldemar Tank, 1932 yılından 1961 yılına kadar, hiç durmadan, yeni uçaklar yaptı.



60 TARİH YÜKLÜ BİR KUTSAL KENT: URFA

Bu ay, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin en kalabalık, Türkiye'nin ise sekizinci kalabalık şehri olan Urfa'dayım. İstanbul-Urfa arası, uçakla 1 saat 40 dakika sürüyor. Oldukça rahat bir uçuştan sonra "Peygamberler Şehri" ya da "Kutsal Şehir" olarak adlandırılan Urfa'daydım.

06 HAVACILIK TARİHİNDE
MAYIS

08 GÜNDEM

10 HABER

20 TÜRK HAVA YOLLARI
89 YAŞINDA...

28 GÜVENLİ UÇUŞLARIN
GÖRÜNMEZ KAHRAMANLARI
UÇAK TEKNİSYENLERİ

32 ANALİZ

40 İNCELEME

44 KRİTİK

46 PAZAR ANALİZ

50 TARİH

56 EĞİTİM

58 KAZA RAPORU

60 GEZİ

64 AJANDA

66 BİL BAKALIM

UTED

45.YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 2146-6348 MAYIS 2022 www.uted.org

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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Utku UZUN

Editörler:
Nihat ÇELİK
Oya KOTAN
Kâmile ÇAKIR

Grafik Tasarım:
C. Kaan ÖZKAN

Yazı Kurulu
Erhan İNANÇ, Devrim GÜN, Cemil AKGÜL,
Yüksel BOZKURT, Handan DİKER,
Alişan DEĞİRMENCİLER, Selim KONA,
Beytullah AKKAYA, Aslıhan AYDEMİR,
Ersan YÜKSEL, Salih BOZKURT, Nuray KABUT, Emine AKIN,
Özcan UZUNOĞLU, Kadir BALCI.

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

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

İstanbul, Mayıs 2022

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

Dergimize abone olmak için yıllık abone ücretini banka hesabımıza yatırdıktan sonra dekontu 0549 542 13 00 no'lu WhatsApp hattımızdan, 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 MAYIS

1 MAYIS 1960

Soğuk Savaş: U-2 Krizi – Francis Gary Powers'ın kullandığı Amerikan Lockheed U-2 casus uçağı, Sovyetler Birliği üzerinde düşürölünce diplomatik bir krizi başlattı.

1 MAYIS 1976

Paris-İstanbul seferini yapan 'İzmir' uçağı, Zeki Ejder adlı Türk tarafından Marsilya'ya kaçırılmak istendi.

3 MAYIS 1934



Kayseri Uçak Fabrikası'nda yapılan ilk parti altı avcı uçağından biri, 50 dakikalık bir uçuşla Kayseri'den Ankara'ya geldi.

3 MAYIS 1935

Türk Hava Kurumu bünyesinde, 'Türkkuşu' adıyla kurulan uçuş okulu faaliyete geçti.

3 MAYIS 1935

Ankara-İstanbul seferini yapan DC-9 tipi 'Boğaziçi' adlı yolcu uçağı, 61 yolcu ve 5 mürettebatı ile birlikte dört eylemci tarafından Sofya'ya kaçırıldı.

4 MAYIS 1955

Air France'ın kurucusu, pilot, uçak tasarımcısı ve sanayici Louis Charles Breguet, 75 yaşında hayatını kaybetti.

4 MAYIS 2002

Nijerya'da bir yolcu uçağı kalkıştan hemen sonra düştü, 148 kişi öldü.

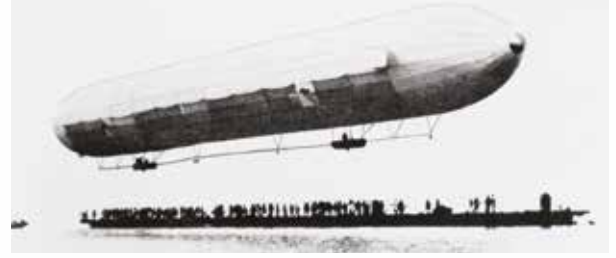
4 MAYIS 2001

1932 doğumlu ilk Türk kadın jet pilotu Leman Bozkurt Altınçekiç, İzmir'de hayatını kaybetti.

5 MAYIS 2007

Kamerun'un Douala kentindeki Douala Uluslararası Havalimanı'ndan, Kenya'nın başkenti Nairobi'ye gitmek üzere havalanan Kenya Havayolları'na ait Boeing 737-800 tipi yolcu uçağı düştü, 115 kişi öldü.

6 MAYIS 1937



Dünyanın en büyük zeplini olan Hindenburg, havalandıktan kısa süre sonra alev aldı ve yanarak yere çakıldı. 36 kişinin öldüğü kazadan sonra bu taşımacılık yönteminden vazgeçildi.

8 MAYIS 1997

China Southern Airlines'a ait bir Boeing 737 tipi uçağı, Shenzhen Bao'an Uluslararası Havalimanı'na inişi sırasında fırtına nedeniyle kaza yaptı, 35 kişi yaşamını yitirdi.

9 MAYIS 1987

Polonya Havayolları'na ait bir yolcu uçağı, Varşova'dan New York'a gitmek üzere havalandıktan hemen sonra düştü, 183 kişi öldü.

14 MAYIS 1973



ABD'nin ilk uzay istasyonu olan Skylab fırlatıldı.

15 MAYIS 1963

Amerikalı astronot Gordon Cooper, 'Mercury-Atlas 8' adlı kapsülle o güne kadar yapılmış en uzun uzay uçuşunu gerçekleştirmek üzere uzaya fırlatıldı. Cooper, uzayda 34 saat 19 dakika kaldı.



16 MAYIS 1969

☞ Sovyet uzay aracı 'Venera 5', Venüs gezegenine iniş yaptı.

20 MAYIS 1932



☞ Amelia Earhart, Atlantik Okyanusu'nu uçakla tek başına ve hiç durmadan geçeceği yolculuğuna Newfoundland'dan başladı. Ertesi gün İrlanda'ya iniş yaptığında bunu başaran ilk kadın pilot unvanını almış oldu.

20 MAYIS 1933



☞ THY, Devlet Hava Yolları İşletmesi adıyla gökyüzüyle buluştu. Türkiye'nin ilk havacılarından Fesa Evrensev'in genel müdürlüğünü üstlendiği bu dönemde, filosunda yalnızca 5 uçak ve 30'dan az çalışanı vardı.

21 MAYIS 1927

☞ Amerikalı havacı Charles Lindbergh, 'Sprit of St. Louis' adlı uçağıyla New York'tan Paris'e uçarak, Atlas Okyanusu'nu geçen ilk pilot oldu.

23 MAYIS 2006



☞ Türkiye'nin ulusal havayolu ve bayrak taşıyıcı şirketi Türk Hava Yolları'nın bakım ve onarım ve merkezi olan THY Teknik A.Ş kuruldu. Daha sonraki yıllarda Havacılık Bakım Onarım ve Modifikasyon (HABOM) projesi hayata geçirildi ve Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. ve HABOM birleştirildi.

24 MAYIS 1979

☞ Yüzde 85'i yerli malzeme ile üretilen ilk Türk uçağı 'Mavi Işık 79-XA', Kayseri İkmal Merkezi'nde başarılı bir deneme uçuşu gerçekleştirdi.

25 MAYIS 1944



☞ Nuri Demirağ'ın fabrikasında yapılan ilk Türk yolcu uçağı, İstanbul'dan Ankara'ya uçtu.

26 MAYIS 1970

☞ Sovyetler Birliği yapımı Tupolev Tu 144 süpersonik uçağı, Mach 2 hızını aşabilen ilk ticari hava taşıt aracı oldu.

26 MAYIS 2003

☞ İspanyol Barış Gücü askerlerini taşıyan Ukrayna Havayolları'na ait bir uçak, Trabzon'un Maçka ilçesi yakınlarında düştü, 62 asker ile 13 kişilik mürettebat öldü.

27 MAYIS 1958

☞ Amerikan F-4 Phantom II çok amaçlı avcı-bombardıman uçağı ilk uçuşunu yaptı.

28 MAYIS 1959

☞ ABD tarafından uzaya gönderilen iki maymun sağ olarak Dünya'ya döndü.

30 MAYIS 1971

☞ İnsansız ABD uzay aracı Mariner 9, Mars hakkında bilgi toplamak üzere uzaya fırlatıldı.

30 MAYIS 1976



☞ Japon İmparatorluk Donanması Hava Hizmetleri'nde görev yapan ve 7 Aralık 1941 tarihinde yapılan 'Pearl Harbor Saldırısı' sırasında ilk saldırı dalgasının başındaki kumandan pilot yüzbaşı Mitsuo Fuchida (Fuchida Mitsuo), 30 Mayıs 1976 yılında hayatını kaybetti.

BAYRAKTAR DİHA TEST UÇUŞUNDA



Keşif ve istihbarat görevleri için faaliyetler yürütebilecek Taktik İHA sınıfındaki Bayraktar Dikey İniş Kalkışlı İnsansız Hava Aracı (DİHA)'nın yeni videosu yayınlandı. İlk kez 2021 TEKNOFEST'te görücüye çıkan, 2022 yılı içerisinde seri imalat ve teslimatlara başlanması hedeflenen Bayraktar DİHA'nın yeni test uçuş görüntüleri sosyal medya hesaplarından paylaşıldı. İlk kez 2021 TEKNOFEST'te görücüye çıkan, 2022 yılı içerisinde seri imalat ve teslimatlara başlanması hedeflenen Bayraktar DİHA, bulut altı insansız hava aracı olarak tanımlanan sınıfta yer alıyor. Otomatik

seyir uçuşu, otonom kalkış, otonom iniş ve yarı otonom seyir uçuşu yapabiliyor. Elektrik motorlarıyla kalkış yaptıktan sonra seyir uçuş moduna geçiyor ve bu kısımda sadece yakıt motorunu aktif olarak kullanıyor. Bayraktar DİHA, dikey iniş kalkış özelliğiyle dar alanda operasyon kabiliyeti sağlıyor. 150 kilometreye kadar haberleşme menziline sahip olan araçta, sensör füzyonu yardımlı tam otonom iniş, kalkış ve seyir özelliği de bulunuyor. Bayraktar DİHA'nın düşük yakıt tüketimli benzinli motoru, yüksek dayanım süresi sunuyor.

ahaber.com.tr

EASA'DAN "HAVACILIKTA EĞİTİM ÇÖZÜMLERİ" TALEBİ ÇAĞRISI



Avrupa Birliği Havacılık Güvenliği Ajansı - EASA, sektör çalışanlarına çalıştıkları alanlarda öğrenme çözümleri elde etmek amacıyla "havacılık eğitim hizmetleri" adı altında düzenleyeceği eğitimler için ihale yapılacağını açıkladı. Havacılık eğitimi sağlayıcıları en geç 30 Mayıs'a kadar

EASA'ya başvurarak ihaleye katılabilecek. Havacılık eğitim hizmetlerinde; uçuşa elverişlilik, denetim yönetimi, havacılık riskleri, emniyet yönetimi ve hava hareketi başlıkları altında eğitimler verilmesi planlanıyor.

ntv.com.tr

TEMEL KOTİL'DEN "MİLLİ MUHARİP UÇAK" AÇIKLAMASI



TUSAŞ Genel Müdürü
Temel Kotil



GTÜ Kongre ve Kültür Merkezi'nde düzenlenen Uluslararası Havacılık Teknolojileri İtiki Sistemi Kongresi açılışında konuşan TUSAŞ Genel Müdürü Temel Kotil, şirketin çalışmalarına değinerek, çok sayıda projelerinin olduğunu ve bunlardan en büyüğünün Milli Muharip Uçak olduğunu söyledi. TUSAŞ'ın devam eden projeleriyle ilgili bilgi veren Kotil, uçak motorlarından da bahsetti. Kotil sivil ve askeri sektörde motorun çok önemli olduğunu vurgulayarak, "İyi bir motor, aynı zamanda iyi bir uçak oluyor." dedi. "Milli Muharip Uçak" (MMU) projesi hakkında önemli bilgiler paylaşan Kotil, şimdilik uçağı ABD'den temin etmek üzere oldukları motorlarla uçuracaklarını söyledi. Kotil, MMU'nun özgün ve yerli motoruna ise 2030 yılı gelmeden kavuşacağını kaydetti. Uçağın ilk bloklarının 2028 yılında teslim edileceğini aktaran Kotil, "İnşallah 2030'da F-35

ayarında bir uçağı Hava Kuvvetlerimize ve dost ülkelere teslim edeceğiz" diye konuştu. Kotil, TUSAŞ'ın son dönemde hayata geçirdiğı Milli Muharip Uçak Mühendislik Merkezi, Kompozit Üretim Binası, Uzay Sistemleri Mühendislik Merkezi, Fabrika Seviyesi Komponent Bakım Onarım Kontrol Merkezi gibi yatırımlara ilişkin değerlendirmede bulundu. Bu yatırımların ana felsefesinin Milli Muharip Uçak Projesi'ne dayandığını vurgulayan Kotil, bir uçağın milli muharip, milli savaş uçağı olabilmesi için tümüyle yerli ve milli olması gerektiğini söyledi. Kotil, "Dışarıdan malzeme geldi, gelmedi veya iniş takımları gelmedi, motoru gelmedi gibi şeyler olmaz. Zaten o 'milli muharip' olmuyor, lisans altında üretim oluyor. Onun için Milli Muharip Uçağın her şeyini yerli yapmak zorundayız." dedi.

ekonomist.com.tr

TİCARİ HAVA TAŞIMA İŞLETMELERİ YÖNETMELİĞİ (SHY-6A)'NDE DEĞİŞİKLİK



Rusya'nın Ukrayna'ya saldırması sonrası özellikle havacılık sektöründe yapılan yasaklamalar ve yaptırımlar ile aralarında Türk turizm şirketlerinin de sahip olduğu Rus/Bermuda tescilli uçaklara getirilen uçuş yasağı, Türk turizmüne büyük bir darbe getirdi. Antalya turizminin bel kemiğı olan yaklaşık 4 milyon Rus turistin %80 gibi bir oranını taşıyan Azur Air, Nordwind Air ve Royal Flight havayolları ambargo nedeniyle uçaklarını uçuramaz

hale geldi. Rusya'ya uygulanan yaptırımlar nedeniyle zor durumda kalan tur operatörleri uçak sorununa çözüm ararken Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) yönetmeliğinde yapılan değişiklik ile yeni havayolu kuruluşu kolaylaştırıldı. Resmi Gazete'de yayınlanan yönetmelik değişikliğı ile yeni havayolunun en az 5 olması gereken uçak sayısı 3'e indirildi.

shgm.gov.tr

ROUTES WORLD'ÜN 2023'TEKİ ADRESİ İSTANBUL OLACAK



Bölgenin en önemli küresel aktarma merkezi olma konumunu, altyapısı, teknolojisi ve sunduğu üst düzey yolculuk deneyimi ile güçlendiren İGA İstanbul Havalimanı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Tanıtma Genel Müdürlüğü ve Türk Hava Yolları iş birliğiyle Routes World'ün 2023 yılındaki resmi ev sahibi oldu. Dünya havacılık sektörünün en prestijli organizasyonlarından olan Routes World sayesinde global havacılık sektöründen 3 bine yakın üst düzey yöneticinin İstanbul'u ziyaret etmesi bekleniyor. Türkiye'nin dünyaya açılan kapısı olan İGA İstanbul Havalimanı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Tanıtma Genel Müdürlüğü ve Türk Hava Yolları iş birliğiyle Routes World'a 2023 yılında resmi olarak ev sahipliği yapmaya hak kazandı. İlk kez düzenlendiği 1995 yılından bu

yana ev sahipliği için dünyanın önde gelen havalimanları ve destinasyonlarının zorlu bir rekabet sürecinden geçtiği Routes etkinlikleri, uluslararası havacılık endüstrisinin en prestijli organizasyonlarından biri olarak kabul ediliyor. Etkinlik, havayolları, havalimanları ve destinasyonların gelecekteki hizmetlerini planlamaları ve müzakere etmeleri için bir buluşma merkezi sağlıyor. 2023 yılında 28'inci defa gerçekleştirilecek olan bu önemli buluşmanın, havacılık sektörünün toparlanma sürecinde önemli bir rol oynaması bekleniyor. İstanbul'a ise küresel bir aktarma merkezi olmanın ötesinde doğrudan destinasyon olma ve özellikle düşük maliyetli havayolu şirketlerini cezbetme fırsatı sunuyor.

aksam.com.tr

ANTALYA MERKEZLİ YENİ HAVAYOLU FAALİYETLERİNE BAŞLIYOR



Antalya'da kurulacak havayolunun adı ve detayları belli oldu. Southwind adındaki havayolu Mayıs sonu itibarıyla operasyonlarına resmen başlayacak. Şirketin kuruluş dilekçesinin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından kabul edildiği ve sürecin hızlandırıldığı kaydedildi. Southwind'in üç geniş gövde iki de dar gövde olmak üzere başlangıçta 5 Airbus ile operasyonlarına başlayacağı

öğrenildi. Rusya'nın Ukrayna'ya başlattığı askeri hareketin Türk turizmine olumsuz etkisi olma ihtimali bu süreçte çok önemli etken oldu. Rusya pazarının boş kalmaması ve bu ülkeden Türkiye'ye turist akışının kesilmemesi için havayolu kurulma kararı son aşamasına geldi. Şirketin Charter olarak hizmet vermesi bekleniyor.

ntv.com.tr

Where you want When you want



Maldives – Male // Seychelles – Victoria // UAE – Dubai // UK – London
Russia – Moscow // Kazakhstan – Nur Sultan // Kyrgyzstan – Bishkek
USA – New York // Guinea – Konakri // Germany – Berlin // Spain – Madrid
Sweden – Stockholm // France – Paris // Kenya – Nairobi ...



GOL LINHAS AÉREAS'IN YENİ ORTAĞI TÜRK HAVA YOLLARI



Brezilyalı havayolu şirketi GOL, Türk Hava Yolları ile ortak uçuş anlaşması ve sık uçuş ortaklığı imzaladı. Bu yeni anlaşma, Türk bayraklı taşıyıcıdan gelen yolcuların, GOL'un Brezilya'daki tüm ağıyla ve Güney Amerika'daki çeşitli noktalarla sorunsuz bir şekilde bağlantı kurmasını sağlıyor. Türk Hava Yolları, GOL Linhas Aéreas ile yeni bir kod paylaşımı ve sık uçan yolcu ortaklığı (FFP) anlaşması yaptığını duyurdu. Panama'nın bayrak taşıyıcısı Copa Airlines ile başka bir kod paylaşımına sahip olması nedeniyle Türk Hava Yolları'nın Latin Amerika bölgesindeki ikinci ortaklığı oldu. Şu anda Türk Hava Yolları, São Paulo'daki Guarulhos Uluslararası Havalimanı'na (GRU) günlük uçuşlar gerçekleştiriyor. TK15 numaralı uçuş, Türkiye'nin en yeni uçağı Airbus A350-900 ile iki sınıf konfigürasyonda

(297 ekonomi ve 32 business) 329 yolcu kapasiteli olarak hizmet veriyor. Codeshare anlaşması ile Türk Hava Yolları yolcuları, Brezilya'da GOL tarafından gerçekleştirilen uçuşlar için bilet satın alabilecek. Yeni anlaşma, GOL'un eksiksiz yurt içi rota haritasının yanı sıra Asunción (Paraguay), Santiago (Şili), Montevideo (Uruguay) ve Lima (Perú) uçuşlarını içeriyor. Aynı şekilde GOL yolcuları da Türk Hava Yolları'nın İstanbul'daki merkezi aracılığıyla birçok noktaya ulaşım imkanına sahip olacak. GOL ve Türk Hava Yolları'nın iş birliği, yeni bir sık uçan yolcu ortaklığını da içeriyor. Türk Hava Yolları'nın Miles&Smiles ve GOL's SMILES üyeleri, her iki havayolunun da tahakkuk ve itfa avantajlarına sahip olacaklar.

aksam.com.tr

TÜRK KOMANDOSU KULLANDI, İLK İHRACATA KAPI AÇILDI



HAVELSAN'ın komando ve özel kuvvetler tarafından kullanılan Hezarfen Paraşüt Simülatorü'nün ilk ihracatının Malezya'ya gerçekleştirilmesi için imzalar atıldı. Alınan bilgiye göre, inşaat ve entegre tesisler yönetimi alanlarında faaliyet gösteren Widad Business Group (WBG), Malezya Silahlı Kuvvetleri'nin ihtiyaçlarını karşılamak için HAVELSAN ile iş birliğine gidecek. Bu kapsamda grup, Malezya'nın silahlı kuvvetlerini güçlendirmeyi ve eğitim maliyetini önemli ölçüde azaltmayı hedefliyor. Taraflar arasındaki

iş birliği mutabakat muhtırası, Asya Savunma Hizmetleri Fuarı'nda (DSA 2022) imzalandı. İş birliği çerçevesinde WBG, Türk komandosu ve özel kuvvetleri tarafından kullanılan ve paraşütçü eğitim maliyetini önemli ölçüde azaltan Hezarfen Paraşüt Simülatorü'nden 6 adet satın alacak. HAVELSAN böylece paraşüt simülatorünün ilk ihracatını gerçekleştirecek. Hezarfen Paraşüt Simülatorü, itfaiye ve polisteşkilatı ihtiyaçları için de kullanılabilir.

ntv.com.tr

KLM'NİN YENİ CEO'SU MARJAN RINTEL OLDU



Marjan Rintel



Hollanda'nın bayrak taşıyıcısı KLM, Pieter Elbers'in yerine CEO olarak Marjan Rintel'in atanacağını duyurdu. Hollandalı havayolu şirketi bugün yaptığı açıklamada, KLM'nin yeni CEO'su olarak Marjan Rintel'i atamayı planladığını ve bir kadının havayollarında nadir görülen CEO'luk görevine getirileceğini söyledi. Şu anda Hollanda Demiryolları'nın Başkanı ve CEO'su olan Marjan Rintel, 15 yıl boyunca havayolunda çeşitli pozisyonlarda çalıştı. Rintel, 1 Temmuz 2022'de Pieter Elbers'in yerini alacak. Havayolunun denetleme kurulu başkanı Cees 't Hart basın açıklamasında; "Geniş yönetsel, ticari ve operasyonel tecrübesiyle, personele yakın ve ekibiyle birlikte müşteri odaklı,

sürdürülebilir ve finansal açıdan sağlıklı bir şirket olarak KLM'nin geleceğini şekillendirmeye devam edecek birini getiriyoruz. Sektöre ilişkin bilgisinin, iletişim ağının ve siyasi arenadaki deneyiminin buna katkı sağlayacağına inanıyoruz." dedi. Marjan Rintel ise Elbers'in başarısını KLM'de sürdürmeyi umduğunu söyledi. Rintel; "Havacılık büyük ve karmaşık zorlukların olduğu zamanlardan geçiyor. Bence demiryolları ve KLM gibi yerli bir Hollandalı şirketin bu sosyal ve ekonomik zorluklarda oynayacağı önemli bir rol var. Bu rolü başarıyla yerine getirmek ilk günden itibaren önceliğim olacak." ifadelerini kullandı.

haberturk.com

İSRAİLLİ EL AL İLK KADIN CEO'YU ATADI



Dina Ben Tal Ganancia

KLM ve Pegasus'un ardından İsrailli taşıyıcı El Al Airlines da CEO'luk görevine bir kadının getirildiğini açıkladı. Dina Ben Tal Ganancia, görevinden istifa eden Avigal Soreq'in yerine havayolunda CEO olarak görev yapacak. İsrailli bayrak taşıyıcısı El Al, eski şirketine geri dönmek için ayrılarak taşıyıcıdaki CEO'luk görevini bıraktığını açıklayan Avigal Soreq'in yerine CEO olarak Dina Ben Tal Ganancia'yı atadığını duyurdu. 1 Haziran'da görevine başlayacak olan 48 yaşındaki Ganancia, daha önce havayolunda ticari ve endüstri işlerinden sorumlu başkan yardımcısı ve gelir yönetimi direktörü olarak görev yaptı. El Al'a katılmadan önce İsrailli yönetim danışmanlığı firması TASC ile çalışan Ganancia, EL Al'de filo planlama görevini de üstlenmişti. Dina Ben Tal Ganancia, zorlu bir yeniden yapılanma sürecinden sonra zarar

eden taşıyıcının iyileşmesini denetlemekle görevlendirilirken; İsrailli havayoluna liderlik eden ilk kadın olmaya hazırlanıyor. El Al ayrıca Omry Cohen'i genel müdür yardımcısı ve baş işletme görevlisi olarak atadı. Hollanda'nın bayrak taşıyıcısı KLM geçtiğimiz hafta Pieter Elbers'in yerine CEO olarak Marjan Rintel'in atanacağını duyurmuş, bir kadının havayollarında nadir görülen CEO'luk görevine getirileceğini söylemişti. Pegasus Hava Yolları ise 1 Mayıs itibarıyla, Ticaretten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Güliz Öztürk'ün mevcut CEO Mehmet T. Nane'den görevi devralacağını açıklamıştı. Güliz Öztürk; Türk sivil havacılık tarihinde, hava yolu taşımacılığı alanındaki ilk kadın CEO olacak.

ntv.com.tr

THY, YOĞUN TALEP SONRASI GÖVDE DEĞİŞTİRDİ



Türkiye'nin deniz üzerine dolgu yapılarak inşa edilen ikinci havaalanı Rize-Artvin Havalimanı'nın açılışına yoğun ilgi nedeniyle Türk Hava Yolları (THY) uçak tipini değiştirmek zorunda kaldı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 14 Mayıs'ta açılış gerçekleştirilecek Rize-Artvin Havalimanı'nda ilk sefer için geri sayım başladı. THY'nin TK2538 sefer sayılı ilk uçuşu

için A320 tipi dar gövdeli uçak planlanmıştı. Ancak biletlerin satışa sunulmasından kısa süre sonra yoğun talep nedeniyle uçak tipi değiştirildi. Türk Hava Yolları 14 Mayıs 2022'de gerçekleştirilecek İstanbul-Rize-Artvin seferini A330-300 tipi geniş gövdeli uçakla yapma kararı aldı.

haberturk.com

EĞİTİM UÇAĞI EVLERİN ARASINA DÜŞTÜ!



Yenişehir Havaalanı'na inmek üzere saat 15.10 sıralarında Yunuseli Havaalanı'ndan kalkan tek motorlu eğitim uçağı, saat 15.20 sıralarında Osmangazi ilçesi Bağlarbaşı Mahallesi Sarıgül Sokak'ta evlerin üzerine düşerek yanmaya başladı. Öğretmen pilot Furkan Otkum ve öğrenci pilot Murat Avşar, uçağın düşmesiyle olay yerinde hayatını kaybetti. Yapılan ilk incelemelere göre uçağı 90 saatlik uçuşu tamamlamak için kiralayan kідemsiz pilot Murat Avşar'ın kullandığı tespit edildi. 2 kişinin hayatını kaybettiği olayla ilgili YBS Havacılık şirketinin sahibi Yenel Ahmet T., uçağın sivil havacılık uçuş kurallarına uygunluğunu denetleyen firma sahibi Fevzi A. ve Uçak Teknisyeni Mustafa K. gözaltına alındı. Ankara'dan gelen kaza kırım ekibi enkazda inceleme yaptı. İncelemenin ardından uçağın

enkazı sokaktan kaldırıldı. YBS Havacılık'tan yapılan açıklamada, "25 Nisan 2022 tarihi yerel saatle 15.00 sularında Bursa Yunuseli Havalimanı'ndan Yenişehir Havalimanı'na seyrüsefer düzenlemek amacıyla kalkış yapan TC-UPT tescilli hava aracımız, henüz sebebi bilinmeyen bir nedenden ötürü kırma uğramıştır. Kaza sonrasında ilk önceliğimiz arama ve kurtarma ekipleri ile koordineli bir şekilde hava aracımıza ulaşip, uçuş ekibimizin sağlık durumları ile alakalı bilgi edinmek olmuştur. Ne yazık ki pilotlarımız Murat Avşar ve Furkan Otkum, meydana gelen elim hadisede vefat etmiştir. Meydana gelen bu elim kazada vefat eden uçuş ekibimizin tüm yakınları ve sevenlerinin ve havacılık camiamızın başı sağ olsun" ifadeleri kullanıldı.

enbursa.com



Line & Base Maintenance
Aircraft Painting
AOG Services
Aircraft Management

MNG
JET



commercial@mngjet.com

ABD'DE FEDERAL YARGIÇ UÇAKLARDA MASKE ZORUNLULUĞU KARARINI BOZDU



Florida eyaletinde bir bölge mahkemesi, ABD'de toplu taşımada maske zorunluluğunu yasadışı olarak niteleyerek, Başkan Joe Biden yönetiminin Corona virüsünün yayılmasını azaltmak için devreye soktuğu uygulamayı bozdu. Amerikalı sağlık yetkilileri, uçaklar, trenler, taksiler ile yolcuların ortak kullandığı araçlar ve aktarma merkezlerinde maske zorunluluğunu 15 gün daha uzatmıştı. Yetkililer, COVID-19 vakalarındaki son artışın etkisini değerlendirmek için zamana ihtiyaçları olduğu gerekçesiyle bu kararı aldıklarını bildirmişti. Eski Başkan Donald Trump'ın atadığı ABD Bölge Mahkemesi Yargıci Kimball Mizelle, maske

zorunluluğunu bozma kararını, Sağlık Özgürlüğünü Savunma Fonu adlı bir grubun geçen yıl Florida eyaletinin Tampa kentinde açtığı davada verdi. Yargıci Mizelle, Hastalık Kontrol ve Önleme Merkezleri'nin (CDC) yetkisini aştığına, halkın görüşüne başvurmadağına ve kararlarının gerekçesini yeterince izah etmediğine kanaat getirdi. Mahkemenin kararından ardından United Airlines, Delta Air Lines, Alaska Airlines ve American Airlines, iç hatlarda ve bazı uluslararası uçuşlarda maske takmanın artık zorunlu olmayacağını duyurdu.

bbc.com

NASA İNSANLARI UZAYA IŞINLADI: BİLİM KURGU GERÇEK OLDU



NASA, bir grup bilim insanını Uzay'a ışınladı. Oluşturulan üç boyutlu (3D) görüntüler gerçek zamanlı olarak Uluslararası Uzay İstasyonu'na aktarıldı. Ekip, istasyondaki astronotlarla el sıkıştı. Hologram ve teleportasyon (ışınlama) bir araya getirildi. Bilim kurgu sevenlerin Isaac Asimov kitaplarından ya da Star Trek gibi filmlerden hatırlayacağı üzere bir kişinin görüntüsü uzakta hologram olarak yeniden ortaya çıktı. NASA, geliştirilen hologram teknolojisiyle Dr. Josef Schmid ve ekibinin hologram görüntüsünü ISS'e gönderdi. Uzay'a ışınlanan Schmid, "Bu yeni tür bir insan keşfi. Bedeniniz yeryüzündeyken varlığınız Dünya dışına çıkabiliyor." dedi. Holoport teknolojisi bir süredir geliştiriliyor. Teknoloji devi Microsoft bu fikri konsept

aşamasında ele almaya başlamıştı. NASA'nın yeni adımıyla bu fikir uzaya da taşındı. Holoport edilecek insanların yüksek kalitede 3D modelleri geliştirildi. Bu modeller uzaya gönderildi ve oradaki laboratuvarlarda yeniden oluşturuldu. NASA bu sürecin hepsinin gerçek zamanlı olduğunu söyledi. Yani holoport edilen ekip astronotlarla konuşabildi, yüz yüze gelebildi. Ayrıca ekiplerin el sıkıştığı belirtildi. Holoport teknolojisiinde artırılmış gerçeklik uygulamalarının etkinliğinin artırılması planlanıyor. Böylece bir başka noktaya ışınlanan 3D görüntüler gittikleri yerlerde gezebilecek. Yani bilim insanları yakın gelecekte yeryüzünde oturup Mars'ta keşif yürüyüşüne çıkabilir.

ntv.com.tr

VOLOCOPTER, SİNGAPUR PLANINI AÇIKLADI



Alman elektrikli hava aracı üreticisi Volocopter, Singapur'da gerçekleştirmeyi düşündüğü çalışmalarına dair kapsamlı bir açıklama yaptı. Singapur Havacılık Fuarı'nda düzenlenen bir törende ayrıca Volocopter, Skyports ve Singapur devletinin ilgili kurumları arasında anlaşma imzalandı. Anlaşmaya göre, Singapur'daki Seletar Havacılık ve Uzay Parkı, kent içi hava ulaşımı açısından bir merkez haline getirilmesine yönelik araştırmalar yapılacak. İlk aşamada Seletar'ın, eVTOL tipi araçlar için bir teknik bakım ve üretim üssü şeklinde konumlandırılması düşünülüyor. Volocopter, Singapur'da bunun yanı sıra altı adet iniş/kalkış istasyonu inşa etmeyi hedefliyor. Skyports firmasıyla ortaklaşa yapılacak Vertiports adlı bu istasyonların, 2030 yılına kadar tamamlanması planlanıyor. Hem Singapur'daki turistik geziler hem kent içindeki hava taksi hizmetleri hem de komşu Malezya ve Endonezya'ya yapılacak seferler, Volocopter'in kapsama alanında olacak. Kısa mesafeler için Volocity,

komşu ülkelere yapılacak seferler için Voloconnect ve kargo taşımacılığı için de Volodrone adlı araç tipi kullanılacak. Yine 2030 yılına kadar, eVTOL tipi araçların Singapur ekonomisine çeşitli şekillerde toplam 3,1 Milyar ABD Doları değerinde katma değer sağlayacağı belirtiliyor. Volocopter, Singapur'daki ilk resmî operasyonuna 2024 yılında Marina Bay ve çevresinde turistlere hizmet vererek başlayacak. Hemen ardından, adanın bir diğer turistik noktası Sentosa Adası'na sıra gelecek. Bunları hem iş hem de tatil amaçlı seyahat edecek kişilere yönelik olarak Malezya ve Endonezya uçuşları takip edecek. 2019 yılında bir İngiliz tasarım danışmanlık firması Singapur'da testler yapacak olan Volocopter için özel olarak tasarlanmış en son vertiport konseptini tanıtmıştı. Modüler bir yapıya sahip olan Vertiport'ta salon ve oturma alanları, onarım ve yedek pil depolama alanları ve hatta küçük yemek ve perakende satış alanları ile küçük ölçekli bir havaalanı olma olanağı sağlanmasa düşünülüyor.

GÜNEŞ'TEKİ EN BÜYÜK PATLAMA KAYDEDİLDİ



Gezeğimizizin ısı ve ışık kaynağı olan Güneş'in yüzeyinde zaman zaman Güneş patlaması adı verilen patlamalar ortaya çıkıyor. Bu patlamaların büyük boyutlu olanlarının etkileri gezegenimizde de etkisini hissettirebiliyor. Bu tür patlamaların sonuncusu geçtiğimiz günlerde yaşandı. Daha önce 2017 yılından 2021'e kadar olan izlemelerde kayıt altına alınan ve şu ana kadar ki en büyük patlama olarak kabul edilen büyük bir patlama meydana gelmiş ve patlamanın kaynağı olarak AR2838 adlı bir Güneş lekesi gösterilmişti. Şimdi ise

geçtiğimiz daha büyük ve tüm zamanların en büyük güneş patlamasını Solar Orbiter adlı uzay aracı kaydetti. Güneş'te şimdiye kadar tek bir anda gözlemlenen en büyük patlamada yayılan kütle milyonlarca kilometre uzağa yayıldı. Ancak ortaya çıkan bu kütle, Dünya'ya doğru ilerlemedi. Bilim insanları, bu kütlelerin Dünya'ya doğru ilerlemesi halinde uydu, elektrik hatları ve diğer önemli altyapıya zarar verebileceğini ifade ediyor.

enbursa.com

HİDROJEN YAKITLI UÇAK DÜNYA REKORU KIRDI



Stuttgart merkezli Alman havacılık firması H2FLY, geliştirdiği hidrojen yakıtlı uçak ile dünya rekoru kırmayı başardı. Şirketler, petrol bazlı yakıtların neden olduğu sorunlar sebebiyle alternatif enerji kaynaklarına yöneliyor. Stuttgart merkezli havacılık şirketi H2FLY, geliştirdiği hidrojen yakıtlı yolcu uçağı ile dünya rekoru kırdı. Otomobil ve havacılık sektörü, alternatif enerji kaynakları için çalışmalarını hızlandırdı. BMW, Renault ve Volvo gibi firmalar, hidrojen yakıtlı araçlar için ar-ge faaliyetlerine devam ediyor. Havacılık sektöründe ise başta elektrikli helikopter olmak üzere şirketler, birçok alanda alternatif enerji kaynaklarını kullanmaya başladı. Hidrojen yakıtlı yolcu uçağı, 124 km yol kat etti. 12 Nisan'da Stuttgart'tan Friedrichshafen'e uçuş gerçekleştiren şirket, toplam 124 km yol kat etti. 7.000 ft

(2.134 metre) irtifaya ulaşabilen uçak, dört kişilik kapasiteye sahip. İlk kez 2016 yılında havalanan HY4, kendine özgü çift gövde tasarımına sahip. Pipistrel Taurus G4 uçağını temel alan model, hibrit olarak tasarlandı. Elektrikli uçuş gerçekleştirilirken, DLR Mühendislik Termodinamiği Enstitüsü (DLR) tarafından geliştirilen düşük sıcaklıklı bir hidrojen yakıt hücresi sistemini kullanılıyor. Uçağın her bir gövdesinde bir adet olmak üzere iki karbon kompozit tank bulunuyor. Yakıt hücrelerini besleyen kompozit tanklar ile birlikte lityum iyon piller, birlikte 80 kW elektrik motorunun talebinin en yüksek olduğu anlarda devreye giriyor. Uçak, kinimum yük ve optimum uçuş koşulları altında 145 km/s seyir hızına ve 1.500 km menzile sahip.

shiftdelete.net

NFT ŞEKLİNDEKİ İLK UÇAK BİLETLERİ SATILDI!



Air Europa, Algorand'daki ilk NFT uçak bileti serisini yayınladı. İlk NFT uçak biletleri, İspanyol Air Europa ile blok zincir firması TravelX arasındaki iş birliğinin ardından satışa çıktı. Önde gelen İspanyol havayolu şirketlerinden biri olan Air Europa, dünyanın ilk eşsiz token (NFT) uçak bileti serisini tanıtmak için blok zincir kuruluşu TravelX ile ortaklık kurdu. Bu koleksiyondan bilet satın alan kullanıcılar, 29 Kasım 2022'de Madrid ve Miami arasında özel bir uçağa binecekler. NFTickets olarak adlandırılan özellik, TravelX platformunda satın

alınabilecek. İlk müzayede, süreç iki haftada bir tekrarlanacağı için 11 Nisan'da yapıldı. TravelX, biletlerin geleneksel eşsiz tokenlar gibi çalıştığını açıkladı. İşlem yapıldığında, işlemler blok zincirine kaydedilir. Sahipler koleksiyonları sunabilir ve eşleşen bir uçak bileti alabilir. Air Europa ve ortağı, hareketin alıcılara "bir parça seyahat endüstrisi geçmişine sahip olma ve ilk blockchain destekli uçuşa katılma fırsatı" vereceğini söyledi. Uçak, 29 Kasım 2022'de Madrid'den kalkacak ve Miami'ye inecek.

ntv.com.tr

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



HY



HAVA YOLUNU TERCİH EDİNİZ

TURKISH AIRLINES

TÜRK HAVA YOLLARI

89

Yaşında...



Türk Hava Yolları'nın 20 Mayıs 1933'te 5 uçak ve 30'dan az çalışanla başlayan yolculuğuna, 89. yılını kutladığı 2022 yılında dünyanın en fazla ülkesine uçan havayolu olarak devam ediyor.



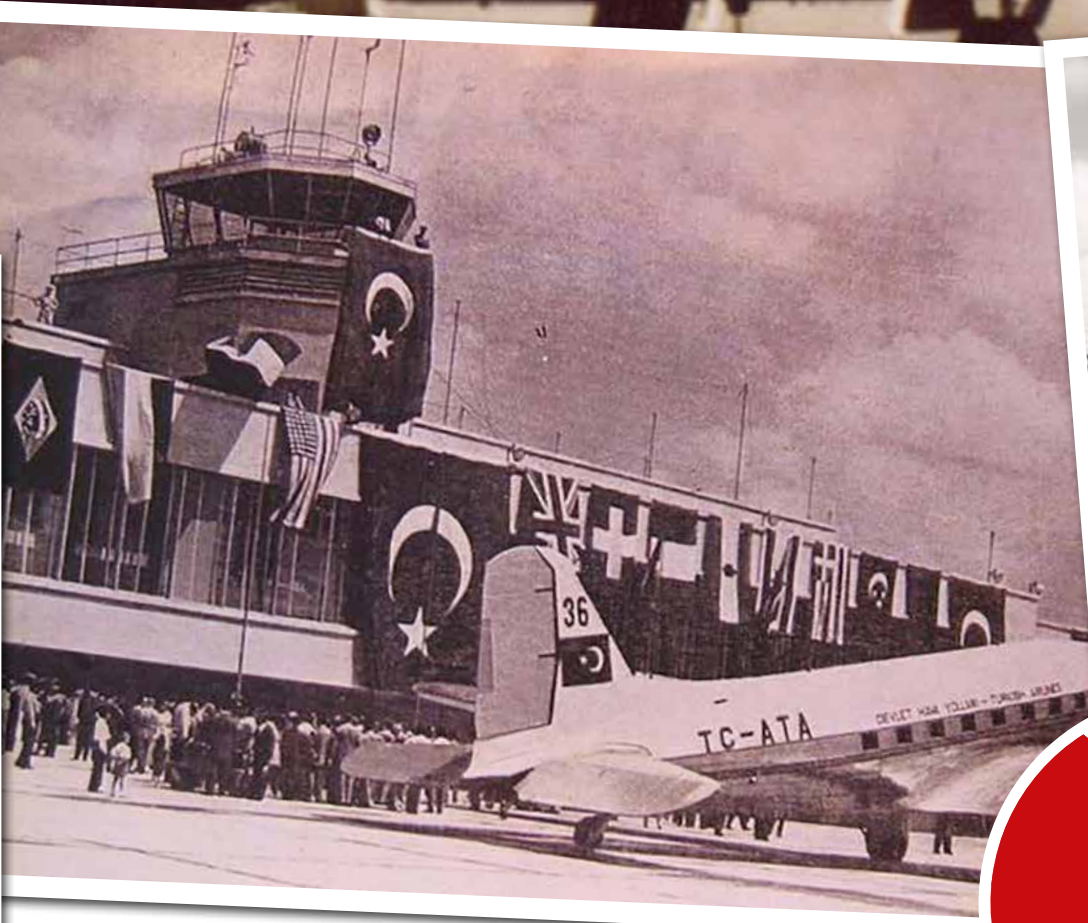


Türkiye, 1912-1913 yıllarında Yeşilköy'de uçakları, pilotları ve teknisyenleri ile teşkilatlanmak suretiyle havacılığa ilk adımı attı. Bu atılımlarla oluşan askeri hava gücü, millet ve vatani yok olma sınırına kadar götüren Birinci Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda gördüğü değerli hizmetlerle yakın tarihimizde bir övünç nedeni oldu. Cumhuriyetin ilanını izleyen yıllar, savaştan yeni çıkmış halk fakir ve yorgun, devlet ise parasızdı. Bu koşullar altında havacılığın geliştirilmesi çok zor olacaktı. Nihayet Cumhuriyetin 10'uncu yıldönümüne gelindi ve Amerika'dan King-Bird tipi iki yolcu uçağı satın alındı. İstanbul'a gelen bu uçaklar, 3 Şubat 1933 tarihinde Ankara'ya götürülmek

üzere yola çıkarıldı. Bir saat on dakikalık bir uçuştan sonra Eskişehir'e varıldı. Burada bir süre dinlenildikten sonra yine bir saat on dakikalık bir uçuşla hedefe ulaşıldı. İniş yeri, Gazi Terbiye Enstitüsü'nün önünde bulunan alandı. Aynı tarihlerde Almanya'dan daha önce satın alınmış bulunan iki adet Junkers tipi küçük yolcu uçağı da elde hazır bulunuyordu. Böylece 4 uçaklı bir filo oldu.

Pilotlar, makinistler ve telsizci de hazırды

20 Mayıs 1933 tarihinde, 2186 Sayılı Kanunla Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak Hava Yolları Devlet İşletmesi İdaresi adı altında bir teşkilatın hizmete girmesi kabul edildi ve Türk Hava Yolları'nın kuruluşu tamamlanmış oldu. Filo,



Türk Hava Postaları adı ile faaliyete geçerken Cumhuriyetin 10'uncu yıldönümü nedeniyle hediye edilen bir adet ATH-9 tipi yolcu uçağı da filoaya eklenince uçak sayısı 5'e çıktı. İlk ticari hava limanı, Ankara'da bugünkü Çimento Fabrikasının karşısında bulunan ve Güvercinlik adı ile anılan alanda hizmete girdi. Bu dönemde isim değişikliğine uğradı ve ismi "Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü" oldu. Türkiye'nin ilk havacılarından Fesa Evrensev'in genel müdürlüğü üstlendiği bu dönemde, gökyüzünde Ay yıldızlı bayrağı ilk kez toplam 28 koltuk kapasitesine sahip 5 uçaklık filosuyla taşımaya başlayan küresel marka, bugün modern filosuyla her gün yüzbinlerce yolcuyla dünyanın dört bir yanına ulaştıran yolculuğuna çıkmış oldu.

Türk Hava Yolları logosunun doğuşu 1959 yılına dayanır. Düzenlenen yarışmada Mesut Manioğlu'nun tasarladığı ve yaban kazından ilham aldığı logo; yenilikçi, orijinal ve uzun yol uçmayı hedefleyen Türk Hava Yolları'nın hedefleriyle uyumlu olduğu için 1. seçildi ve yıllar içerisinde geçirdiği değişimlerle bugüne kadar geldi.



Bugün dünyanın en çok ülkesine
uçan havayolu unvanına sahip
Türk Hava Yolları'nın (THY)
ilk yurt dışı seferinin üzerinden
tam 75 yıl geçti.

12 Şubat 1947'de o zamanki adıyla
Devlet Hava Yolları (DYH), Ankara'dan
Atina'ya uçmuş ve hudutlarımız
haricine ilk seferini yapmıştı.



Türk Hava Yolları, 1943-1945 yılları arasında filosuna kattığı yeni uçaklarla bugünkü başarının temellerini attı. Yolcu kapasitesinin ve hedeflerin büyümesiyle birlikte, ilk yurtdışı seferini 1947 yılında, Ankara - İstanbul - Atina hattında gerçekleştirdi. TC-ABA tescil kodlu DC-3 uçağı ile gerçekleştirilen uçuş, toplamda 2 saat 40 dakika sürdü. İlk Atina seferinden 4 yıl sonra Türk Hava Yolları, 1951 yılında Lefkoşa, Beyrut ve Kahire ile uluslararası uçuş noktalarını genişletti.

1953 yılına gelindiğinde Chicago Sözleşmesi'nde yapımına karar verilen uluslararası havalimanı, İstanbul Yeşilköy'de tamamlandı ve uluslararası hava trafiğine açıldı. Liman, uluslararası standartlarda bir piste, modern bir yolcu terminaline, bakım hangarlarına ve elektronik telsiz donanımına sahipti.

Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü'nün ismi, 6623 sayılı kanunla değiştirilerek bugünkü Türk Hava Yolları ismini aldı ve 1955'te ortaya çıkan bu isimle Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA'nın üyeleri arasındaki yerini aldı.

1955 yılında, 5 adet Viscount 794 uçağı filoya katıldı. Böylece pistonlu motorlardan tepkili motorlara geçilerek, Türk sivil havacılık tarihinde yeni bir dönem açıldı.

1957 yılı itibarıyla Türk Hava Yolları filosunda, 19 adet DC-3 ve 7 adet Heron yolcu uçağı, 2 adet C-47 kargo uçağı olmak üzere toplam 28 adet uçak bulunuyordu.

1961 yılına gelindiğinde Kaptan pilotlar Zihni Barın ve Nurettin Gürün, 30 saatlik bir uçuşla Atlantik'i ilk kez aşarak 2 adet F-27 tipi uçağı Amerika Birleşik Devletleri'nden İstanbul'a getirdi.

Türk Hava Yolları'na ait ilk yurtdışı jeti, Ankara-İstanbul-Brüksel seferlerini gerçekleştirdiğinde tarihler 1967'yi gösteriyordu.

Türk Hava Yolları, 1974 yılında çift koridorlu ve 345 koltuk kapasiteli 3 adet McDonnell Douglas DC-10 filosuna kazandıran ve Avrupa'da bu uçağı satın alan ilk havayolu olma başarısını gösterdi.

1985 yılında, 4 adet Airbus A310'un filoya katılmasıyla birlikte ilk Uzakdoğu ve okyanus aşırı seferler gerçekleşti.



Aynı dönemde Atatürk Havalimanı'ndaki Elektronik Bilgi İşlem Merkezi faaliyete geçti, tüm rezervasyon ve kayıp bagaj işlemleri elektronik ortamda yürütülmeye başlandı.

1993'te ise 11 adet Boeing 737 ve 2 adet Airbus 340-300 uçakları filoya katıldı. Airbus 340 uçaklarının katılımıyla Tokyo'ya direkt uçuşlara ve First Class, Business Class, Ekonomi Class olmak üzere üç ayrı sınıfta hizmet sunulmaya başlandı.

A-310-318 uçaklarında First Class uygulaması ve hızlı bagaj hizmeti vermek amacıyla Bagaj Handling Sistemi (BAHAMAS) 1995 yılında uygulanmaya başlandı.

1996 yılında Airbus tarafından Türk Hava Yolları'na 'A340 Uçaklarını Dünyada En Etkin Kullanan Havayolu Ödülü' verildi ve Türk Hava Yolları pilotları Airbus'ta eğitmen pilot olarak görev almaya başladı.

2000'li yılların ilk döneminde küresel havacılık sektöründe yaşanan duraklama ve gerilemenin aksine Türk Hava Yolları yeni yatırımlar, açılan hatlar ve genişleyen filosu ile önemli bir büyüme sürecine girdi. Bu dönemde yalnızca yolcu taşıyan bir şirket olarak kalmadı ve uçak bakım onarımı, kargo taşımaları, yer hizmetleri, havacılık ve uçuş eğitimi alanlarında da diğer havayollarına hizmet sunan bir marka



Avrupa'nın en genç ve modern filosuna sahip olan Türk Hava Yolları, daima teknolojinin sıkı bir takipçisi oldu. Üst düzey konfor sunan, yüksek teknolojik donanımına sahip, yakıt tasarruflu ve çevreye duyarlı uçak alımlarıyla filosunu genişletti.

konumuna geldi. 2001 yılında Sabiha Gökçen Havaalanı'ndan Ankara'ya seferler başladı.

2005 yılında, Türk Hava Yolları için büyük satın alma gerçekleştirildi. Airbus'tan 36 adet A-330-200, A-321-200 ve A-320-200; Boeing'den 23 adet B-737-800 alınarak toplam 59 uçak filoya kazandırılırken 23 yeni dış hat açma kararı alındı. Bu yıl aynı zamanda Turkish HABOM, Türk Hava Yolları Teknik ve Türk Hava Yolları Eğitim'in kurulması kararının alındığı yıl oldu. Yine aynı yıl Airbus ve Boeing'den sipariş edilen 59 uçaktan ilk 3'ü olan yeni nesil Boeing 737-800, Airbus A320 ve Türkiye'nin ilk Airbus A330'u filoya katıldı.

2006 yılında Global havayolu firmaları ittifakı olan Star Alliance'a katılan Türk Hava Yolları, havacılık emniyeti standartı olan IOSA Programı denetimini başarıyla geçerek Türkiye'deki ilk "IOSA Operatörü" oldu. Aynı yıl özel yolcu programı Miles&Smiles ile üyelerine avantajlar sağlamaya başladı.

THY, Skytrax tarafından dünyanın en iyi ekonomi sınıfı yemek hizmeti veren ve Avrupa'nın en hızlı büyüyen havayolu şirketi seçilmişti. Aynı zamanda 2010 yılı verilerine göre, Avrupa'nın 3. büyük havayolu, Güney Avrupa'nın ise en büyük havayolu şirketi oldu.

Her yıl düzenlenen ve dünyanın en iyi havayolu ve otel sadakat programlarını belirleyen "Freddie" 2012 Ödüllerinde Miles&Smiles programı ile Journal of Current Researches on Social Sciences, Avrupa/Afrika bölgesinde "En İyi Hava Yolu Programı" ve "En İyi Kredi Kartı Programı" dallarında ödüle layık görüldü.

Brand Finance'in "Marka Ülkeler" araştırmasına göre Türkiye, 487 milyar dolar marka değeri ile dünyanın en değerli 19. marka ülkesi olurken, THY 6.sıradan 2.sıraya yükselen marka oldu. Aynı kuruluşun düzenlemiş olduğu marka değeri ve derecelendirmesinde THY'nin marka değeri 1.681 milyar dolar ve marka derecesi AA olarak belirlendi.

Başarısını sürekli hale getirmeyi başaran Türk Hava Yolları, 2013 yılında Skytrax Ödüllerinde yolcuların oylarıyla "Avrupa'nın En İyi Havayolu" Oscarı'nı 3. kez kazandı ve her yıl düzenli olarak bu ödülleri kazanmaya devam etti:

- 2.kez "En İyi Business Class Özel Yolcu Salonu İkrarı" (2014-2015)
- 3.kez "En İyi Business Class İkrarı" (2013-2014-2015)
- 5. kez "Avrupa'nın En İyi Havayolu Şirketi" (2011-2012-2013-2014-2015)
- 7. kez "Güney Avrupa'nın En İyi Havayolu Şirketi" (2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015)
- 6. kez "Avrupa'nın En İyi Havayolu Şirketi" (2011-2012-2013-2014-2015-2016).
- 4. kez "En İyi Business Class İkrarı" (2013-2014-2015-2016) ödülü. .



- 3. kez "En İyi Business Class Özel Yolcu Salonu İkrarı" (2014-2015-2016) .
- 8. kez "Güney Avrupa'nın En İyi Havayolu Şirketi" (2009-2010-2011-2012-2013-2014-2015-2016) Skytrax Yolcu Tercih ödülleri

Türk Hava Yolları, havacılık sektöründe en çok ödül alan Hava Yolları firması olmaya devam ediyor.

Türk Hava Yolları bünyesinde bulunan,

Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., Güneş Ekspres Havacılık A.Ş., THY Opet Havacılık Yakıtları A.Ş., TGS Yer Hizmetleri A.Ş., THY DO&CO İkrım Hizmetleri A.Ş., Pratt&Whitney THY Teknik Uçak Motoru Bakım Merkezi Ltd. Şti., Goodrich THY Teknik Servis Merkezi Ltd. Şti., TCI Kabin İçi Sistemleri San. ve Tic. A.Ş., Uçak Koltuk Üretim San. ve Tic. A.Ş., THY Uçuş Eğitim ve Havalimanı İşletme A.Ş., Vergi İade Aracılık A.Ş., THY Havaalanı Gayrimenkul Yatırım ve İşletme A.Ş., THY Uluslararası Yatırım ve Taşımacılık A.Ş. isimlerindeki grup şirketleriyle Türkiye'nin en değerli markası.

Rakipsiz uçuş ağı, genç ve modern filosu ile Avrupa'nın En İyi Havayolu olan THY'nin yolcularını benzersiz keşiflerle buluşturma arzusuyla dünyada neredeyse uçmadığı ülke kalmadı.

Yıllar geçtikçe büyüyen tutkusu ile dünyanın en çok ülkesine uçan havayolu olmaya devam eden Türk Hava Yolları, bugün 371'den fazla uçağa sahip genç filosu, yeni evi İstanbul Havalimanı'ndan 120'nin üzerinde ülkeye uçuyor ve yolcularına daha büyük bir dünyanın kapılarını aralıyor.

Dünyanın en büyük uluslararası havayolu birliklerinden birisi olan APEX, Kaliforniya'da düzenlenen törende Türk Hava Yolları'nı (THY) dünyanın 7 "World Class" şirketinden birisi olarak tescil etti.



Uçuş ağını 2019 yılı itibarıyla 124 ülke ve 309 destinasyona kadar genişleten ve yılda 75 milyonun üzerinde yolcu taşıyan Türk Hava Yolları, 6 Nisan tarihi itibarıyla yeni evi İstanbul Havalimanı'na taşınarak daha güçlü bir yükseliş için büyük bir başlangıç yaptı.



GÜVENLİ UÇUŞLARIN GÖRÜNMEZ KAHRAMANLARI

UÇAK TEKNİSYENLERİ



Hava aracı motorlarının, gövde yapılarının, elektronik ve aviyonik sistemlerin kontrollerini, bakımını ve onarımını gerçekleştiren, Sivil Havacılık otoriteleri tarafından özel olarak lisanslandırılan ve yüzlerce insanın hayatı, yüz milyonlarca dolarlık uçakların emanet edildiği özel bir meslek grubudur, Hava aracı Bakım Teknisyenliği..

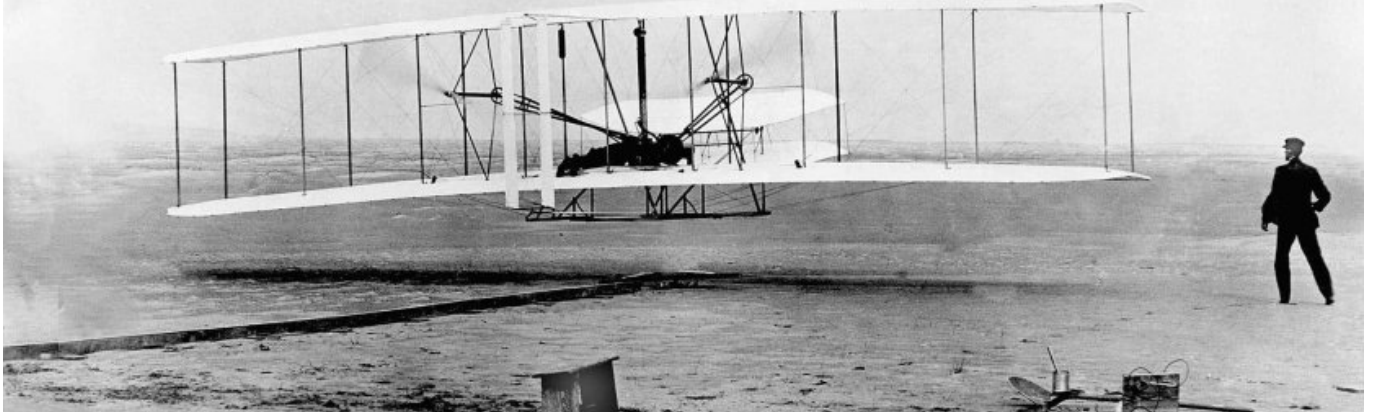


Dünya havacılık tarihindeki ilk uçak bakım teknisyeni Charles Edward Taylor'dur. Taylor aynı zamanda Wright kardeşler tarafından icat edilen ilk motorlu uçağın da uçak bakım teknisyenidir. Hayatı boyunca mekanik işlere ilgi duyan Taylor, tarım makinaları ve bisiklet üreten bir firmada çalışmış daha sonrasında Dayton'da bulunan bir bisiklet kiralama dükkanında bisiklet tamir etmeye başlamıştır.



Wright kardeşler ilk uçuş denemelerini yaparken daha hafif ve daha etkili bir güç üreten motora ihtiyaç duyarlar. O dönemde mevcut olan tüm motorlar ağır ve güç üretme konusunda yeterli olmadığı için Charles Edward Taylor'dan bir uçak motoru üretmesini isterler. Wright kardeşler'in Taylor'dan istedikleri motorun en az 8 beygir gücünde olmasını ve en fazla 91 kilogram ağırlığa sahip olmasını istediler. Charles Edward Taylor 6 hafta içerisinde torna tezgahı ve

İlk Uçak Tamircisi Charles E. Taylor'dı. Bay Taylor veya "Charlie", Wright Kardeşler'in tamircisiydi. Orville ve Wilbur, Wright Glider'larını çalıştırmak için bir motora ihtiyaç duyduklarında Charlie'ye motoru yapıp yapamayacağını sordu. Cevap, "Tabii" idi.



bir matkap kullanarak Wright kardeşler'in talep etmiş olduğu motoru üretti. Gövdesi alüminyum alaşımından oluşan bu motor tüm parçaları ile birlikte 81 kilogram ağırlığındaydı ve 12 beygir güç üretebilmekteydi.

Dünya havacılık tarihindeki ilk motorlu uçuşun gizli kahramanlarından birisi olan Charles Edward Taylor, hava aracı bakımı ve onarımı tarihindeki ilk uçak bakım teknisyeni olma unvanına sahip kişidir.

Uçak Bakım Teknisyenleri Günü Neden 24 Mayıs Tarihinde Kutlanıyor?

Charles Edward Taylor'ın doğum günü 24 Mayıs olması sebebiyle kendisine duyulan saygı ve önemini belirtmek adına Uluslararası Uçak Bakım Teknisyenleri gününün özelleştirilmesi için 24 Mayıs 2007 tarihinde ABD Temsilciler Meclisi'nde Kaliforniya'lı kongre üyesi Bob Filner tarafından gündeme getirmiştir. 30 Nisan 2008'de yapılan oylama neticesince kabul edilmiş ve 2008 yılından beri 24 Mayıs Uluslararası Uçak Bakım Teknisyenleri Günü olarak kabul edilmiş ve kutlanmaya başlanmıştır.

Günümüzde Uçak Bakım Teknisyenliği

Havacılık sektöründeki en büyük krizlerinden biri COVID-19 salgını süreciyle birlikte başladı. Bu dönemde tüm havacılık çalışanları gibi uçak teknisyenleri de zor zamanlar yaşadı. Birçok uçak teknisyeni işinden uzak kaldı, bazıları bu dönemde işini bıraktı ve bazıları ise havacılık sektöründen tamamen uzaklaştı, işini kaybetti.

Bu gelişmelerle birlikte uçaklar park pozisyonuna çekildi. Uçaklar servisten çekildikleri dönemde dahi uçak bakım teknisyenleri uçakların periyodik bakımlarını ve rutin kontrollerini yapmıştır ve uçakları faal durumda tutmuşlardır. Havacılık sektöründe işlerin durma noktasına geldiği bu dönemde uçak bakım teknisyenleri COVID-19 salgını sürecinde de yoğun bir tempo ile çalışmalarına devam etmiştir. Park pozisyonuna çekilen uçaklar uçak bakım teknisyenleri için periyodik ve rutin bakımların ötesinde ilave iş yükü de oluşturmuştur.



Uçak Bakım Onarım Teknisyenleri Günü Neden 24 Mayıs'tır?

Uluslararası Uçak Bakım Onarım Teknisyenleri gününün 24 Mayıs olmasının sebebi Charles Edward Taylor'un doğum gününün o gün olmasıdır. Bugünün özelleştirilmesi konusu ilk olarak 24 Mayıs 2007'de ABD Temsilciler Meclisi'nde gündeme gelmiştir. Bu konuyu gündeme getiren kişi ise Kaliforniyalı Kongre Üyesi Bob Filner'dir. 30 Nisan 2008'te yapılan oylama ile birlikte 24 Mayıs Uluslararası Uçak Bakım Onarım Teknisyenleri Günü olarak kabul edilmiş ve kutlanmaya başlanmıştır.

COVID-19 salgını öncesi yolcu sayısı ve uçuş trafiğinin artışı gözlemlenmekteydi. Salgın döneminde ise hem nitelikli uçak bakım teknisyeni ihtiyacı arttı hem de nitelikli seviyede uçak bakım teknisyeni adayı yetiştirilmesi söz konusu olmadı. Bunlarla birlikte havayolu ve uçak bakımı yapan firmaların salgın kaynaklı gelir kayıpları nedeniyle uçak bakım



teknisyenlerinin maaşında düşüş yaşanırken aynı zamanda kıdemli, deneyimli, emeklilik yaşı gelmiş olan çalışanlar ile de yollar ayrıldı. Bu durum uçak bakım ve onarım sektöründe hem tecrübeli personel eksikliğini hem de nitelikli personel kaybının oluşmasına neden oldu.

Uçakların rutin ve rutin dışında olan bakımlarının yapılması disiplin, kontrol ve büyük bir dikkatle uçak bakım teknisyenleri tarafından gerçekleştirilmektedir. Kısa süreli uçağın gidiş (Arrival) ve geliş (Departure), daily, transit, weekly, safa checklerin uygulanması noktasında belirli bir prosedürden geçerek uygulanması gerekmektedir. Uçak bakım teknisyenleri tarafından uygulanan bu bakımların yeterli sayıda uçak bakım teknisyeninin olmayışı nedeniyle bazı sıkıntıları da gündeme getirmektedir. Bu durum aynı zamanda kişilerin üzerinde yoğun iş baskısı oluştuğunu gözlemleyebiliriz.

Uçakların emniyetli bir şekilde sefere verilmesinden sorumlu olan uçak bakım teknisyenleri "Eski hava aracı yoktur, bakımsız hava aracı vardır." ifadesi ile söz konusu durumu özetlemektedir. Aldıkları her karar, yaptıkları her iş, her işlem adımı mükemmel, kusursuz ve regülasyonlara uygun şekilde yapılmak zorundadır. Charles Edward Taylor gibi işin mutfağında yetişen, gece/gündüz soğuk/sıcak demeden uçakların emniyetli, güvenilir ve



sorunsuz bir şekilde uçuşmasını sağlamak çok ciddi bir fedakârlık gerektirmektedir. Sıfır hata hedefiyle başarılı şekilde servis edilmesi arka planda görünmeyen kahramanlar sayesinde.

"24 Mayıs Uçak Bakım Teknisyenleri Günü" olarak kutlanmasına UTED olarak bizim yaptığımız gibi tüm sivil toplum kuruluşları tarafından bu güne sahip çıkılması hepimizin ortak hedefi olmalıdır. Uçak bakım teknisyenliği mesleğinin inceliklerini, önemini, değerini ve zorluklarını farklı etkinliklerle dile getirmek görünmez kahramanlar için çok özel bir teşekkür olacaktır.

Daha güvenli ve daha iyi bir uçuş için özveriyle çalışan ve her biri görünmez birer kahraman olan tüm uçak bakım teknisyenlerimizin 24 Mayıs Uçak Bakım Teknisyenleri Günü'nü kutlarız.



24
MAYIS
HAVA ARACI BAKIM
TEKNİSYENLER GÜNÜ
Kutlu Olsun



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

AEROSPACE ENGINE SUPPLIER QUALITY (AESQ) STRATEGY GROUP VE AS13100 STANDARDI



AESQ Teknik Komitesi tarafından oluşturulanlar olmak üzere ortak bir kalite gereksinimleri setinin geliştirilmesine rehberlik etmek, teşvik etmek ve dağıtmak için bir SAE Endüstri Teknolojileri Konsorsiyumu (SAE ITC®) Programı olarak kurulmuştur.



2012'de Rolls-Royce, Pratt & Whitney, GE Aviation ve Safran'dan üst düzey yöneticiler, üst düzey kalite yöneticilerini havacılık ve uzay motoru tedarik zinciri boyunca hızlı değişimi yönlendirmek için toplu olarak çalışmakla görevlendirmiştir. Grup daha sonra iş birliği içinde tek tip standartlar oluşturmak ve bu ortak tedarikçi gereksinimlerini dağıtmak ve desteklemek için 2013'te G-22 Teknik Komitesi'ni ve 2015'te Havacılık ve Uzay Motoru Tedarikçi Kalitesi (AESQ) Strateji Grubu'nu kurmuştur.

Vizyon:

“Küresel uçak motoru tedarik zincirinin yalın, yetenekli süreçler ve sürekli iyileştirme kültürü aracılığıyla gerçekten rekabetçi olmasını sağlayan ortak bir kalite gereksinimleri dizisi oluşturmak, dağıtmak ve sürdürmek.” olarak belirlenmiştir.

Konu İlgili Gruplarına Genel Bakış

Konu İlgili Grubunun amacı, Kalite Konusunun AESQ Tedarik Zinciri genelinde etkin bir şekilde yayılmasını teşvik etmektir.



AESQ Strategy Group Members



Şekil1: AESQ GRUP ÜYELERİ

Grup, AESQ Üye Şirketlerinden Konu Uzmanlarından oluşmaktadır. Grup, AS13100 ile ilgili Gereksinimler ve ilgili Referans Kılavuzu içeriğinden sorumludur ve bu içeriğin güncel olmasını ve mevcut bilgileri ve en iyi uygulamaları yansıtmalarını sağlar.

Uygulama Toplulukları'nı (CoP) kullanarak Referans Kılavuzun etkin dağıtımını teşvik edecektir. CoP, AESQ Üye Şirketlerinden ve daha geniş AESQ tedarik zincirinden herhangi bir konu uzmanına açıktır. Etkinlikler arasında web seminerleri, en iyi uygulama paylaşımı, paylaşılan eğitim materyallerinin geliştirilmesi, konferanslar ve yayınlanmış makaleler yer alabilir.

Havacılık ve Uzay Standartları Parça Kalifikasyon Programı (ASPQP):

Dünya Savaşı'na dayanan bir endüstri liderliği mirasıyla, Havacılık ve Uzay Standartları Parça Kalifikasyon Programı (ASPQP) teknik standartları belirler ve dünya çapındaki havacılık şirketleri için parça doğrulama ve kayıt sağlar. 13 üyeli bir Teknik Standartlar Komitesi (TSC) ve SAE Endüstri Teknolojileri Konsorsiyumu (SAE ITC®) kapsamında profesyonel bir destek personeli ile ASPQP ayrıca tüm havacılık endüstrisinin yararına veri toplar, bilgi ve analizleri paylaşır.

ASPQP, TS200 Veri tabanında, tedarikçilerin üretici motor ve uçak gövdesi bileşenlerine yönelik niteliklerini endüstri standartlarına kaydetmek için blok zincir teknolojisini devreye almıştır. Bu veri tabanı, ASPQP' nin tüm havacılık tedarik zincirinde, motor bileşenlerinin yaşam döngüleri boyunca güvenli bir kaydına sahip olmayı sağlar.

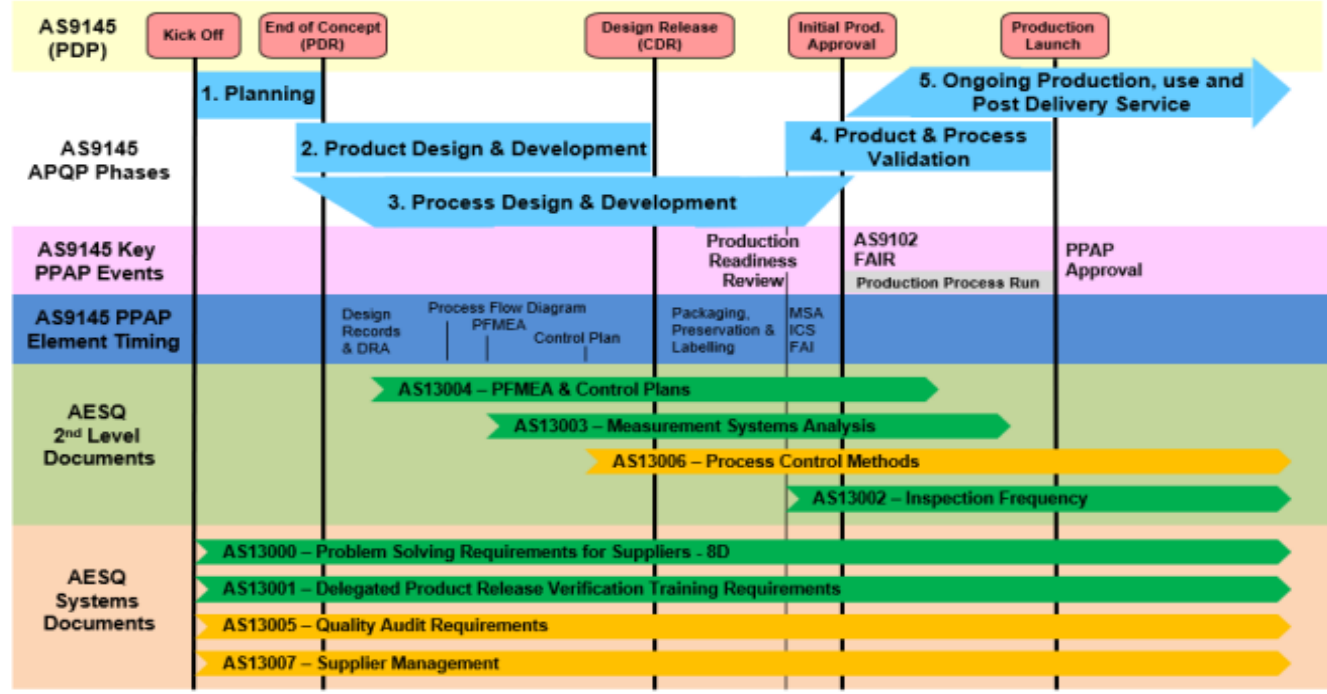
ASPQP verileri için paydaşlar şunları içerir:

- Düzenleyici kurumlar
- Havayolları ve uçak operatörleri
- Uçak gövdeleri ve uçak entegratörleri
- Orijinal ekipman üreticileri
- Alt montaj üreticileri
- Distribütörler
- Bileşen ve parça tedarikçileri
- Sektör inceleme kuruluşları
- Denetçiler ve kayıt memurları
- MRO sağlayıcıları
- Eğitim sağlayıcıları

Müşteri memnuniyetini sağlamak için havacılık, uzay ve savunma sanayi kuruluşlarının sürekli üretim yapması ve müşteri ve düzenleyici otorite gereksinimlerine eşit veya bunları aşan güvenli, güvenilir ürünleri geliştirmeleri gerekmektedir.

Product Life Cycle & Document Interaction

AS9145 (APQP/PPAP) & AESQ Standards



AS123100 PARAGRAPH REFERENCE	TYPE1: MAKE TO PRINT	TYPE 2A: DESING AND MANUFACTURE	TYPE 2B: DESING ONLY	TYPE3: DISTRIBUTOR	TYTE 4: PECIAL PROCESS	TYPE5: RAW MARERIAL
4.3.1	X	X	X	X	X	X
4.3.2	X	X	X	X	X	X
4.3.3	X	X	X	X	X	X
4.3.4	X	X	X	X	X	X
4.4.3	X	X	X	X	X	X
5.1.1.1	X	X	X	X	X	X
5.2.1.1	X	X	X	X	X	X
5.3.1	X	X	X	X	X	X

Sektörün küreselleşmesi ve bunun sonucunda bölgesel/ulusal gereksinim ve beklentilerin çeşitliliği, bu hedefi karmaşıklştırmıştır. Nihai ürün organizasyonları, dünyanın her yerindeki ve tedarik zincirinin her seviyesindeki tedarikçilerden satın alınan ürünün kalitesini ve entegrasyonunu sağlama zorluğuyla karşı karşıya kalmıştır. Endüstri tedarikçileri farklı kalite beklentileri ve gereksinimleri olan birden fazla müşteriye ürün teslim etme konusunda zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır. SAE G-22 Havacılık ve Uzay Motoru Tedarikçi Kalitesi (AESQ) Teknik Komitesi, SAE Aerospace bünyesinde kurulmuştur. Havacılık ve uzay motoru tedarik zinciri ile ilgili kalite standartlarını geliştirmek, belirlemek, sürdürmek ve teşvik etmek için çalışmalar sürdürmektedir.

AS13100 Standardı:

Havacılıkta motor tasarımı ve üretimi gerçekleştiren kuruluşlar için hazırlanmıştır. AS13100 Standardında tanımlanan ilkeler, havacılık, uzay ve savunma sanayilerinin diğer bölümlerine

uygulanabilir. AESQ stratejisi, aşağıdakilerle ilişkili olanlar da dâhil olmak üzere tedarik zinciri boyunca kusur önleme yaklaşımlarını teşvik etmektedir:

- Tedarik zincirinin Sıfır Hata elde etmesini sağlamak için Gelişmiş Ürün Kalite Planlaması ve Proses Kontrolü.
- AS13100 standardı ana başlıkları, ISO9001:2015 ana başlıkları ile aynı olup ilave olarak EkA Chapter A: AESQ ilave gereklilikler
- Chapter B: APQP PPAP gereklilikleri
- Chapter C: APQP ve PPAP'yi Destekleyen Temel Hata Önleme Kalite Araçları verilmektedir.

AS13100 standardı Tablo-1'de kuruluşun tipine göre uygulanması gerekli olan standart maddeleri verilmektedir.

Emniyetli günler dileğiyle...

Referanslar: 1-SAE AS13100 Standardı



Elim Bir İş Kazasında Kaybettiğimiz Arkadaşımız ve Meslektaşımız;

TUĞRUL TUNA BEKEN'i
rahmetle anıyoruz...

2015 - ∞





Erhan İNANÇ
UTED Kurucu Üyesi
erhaninanc@uted.org

PAN AMERICAN AIRWAYS'İN KURUCUSU JUAN TERRY TRIPPE'NİN HAYATI



Önce B707, sonra B747'lerle hergün New York'tan başlamak ve bitirmek üzere, birisi doğudan batıya, diğeri batıdan doğuya dünyamızın çevresinde muntazam uçuşlar yapan, zamanın en büyük havayollarından biri olan Pan American World Airways'i (Pan Am) kuran bir havacıyı siz okuyucularıma tanıtmak istedim.

Juan Terry Trippe, 27 Haziran 1899'da ABD New Jersey'de doğdu. İlk adı "Juan" olduğu için herkes onun İspanyol asıllı olduğunu sanıyordu. Ancak, ailesi 1663'te İngiltere'den ABD Maryland'e gelmişti. Trippe, ilk iki adını büyük amcasının çok sevdiği Venezüela'lı karısı Juanita Terry'den almıştı. Trippe, liseyi bitirdiğinde Yale Üniversitesi'ne kaydoldu. Ancak ABD, 2 Nisan 1917'de Birinci

Dünya Savaşı'na girince ABD Donanması'nda pilot olmak için üniversiteden ayrıldı. Trippe, pilot eğitimini 19 yaşındayken, Haziran 1918'de bitirdi. Ancak, savaş 5 ay sonra sona erince, donanma pilotu olarak savaşa katılmadı. Donanmadan ayrılan Trippe, üniversite eğitimini tamamlamak için tekrar Yale'e döndü. YTrippe, Yale'deyken gizli "Skull and Bones" Cemiyeti'nin bir üyesi oldu ve 1920'de Ulusal Üniversiteler



Arası Uçuş Derneği'nin saymanlığını yaptı. Yale'den mezun olduktan hemen sonra Trippe, New York'taki Wall Street'te bir iş buldu ama kısa süre sonra sıkıldı ve Long Island'da yaşayan zengin insanlar için bir hava taksi hizmeti başlatmaya karar verdi. Trippe, kurduğu Long Island Airways'in finansmanına yardımcı olmaları için Yale'deki sınıf arkadaşlarından bazılarını kurduğu havayolu şirketinin hisselerinden satın almaya ikna etti. Long Island Airways, 2 yıl hizmet verdikten sonra 1925'te kapandı.

Bunun üzerine dikkatini Karayipler'e çeviren Trippe, Florida'ya gitti ve Aviation Corporation of the Americas'ı kurdu. Bu şirketin adı daha sonra Pan American World Airways olacaktı. Şirket, 19 Ekim 1927'de ilk uçuşunu Florida-Key West'ten Küba-Havana'ya yaptı. Trippe, Küba'ya uçuşlar için Dominik Cumhuriyeti'ndeki West Indian Aerial Express'ten bir Fairchild FC-2 deniz uçağı kiralamıştı. 1928'de şirket adını Pan American Airways'e dönüştürdü.

Pan Am, Pasifik Okyanusu'nu geçen ilk havayolu oldu

Asya'daki havacılık fırsatlarını gören Trippe, bu defa Çin Cumhuriyeti'nde yurtiçi hava hizmeti sağlamak için China

National Aviation Corporation'ı (CNAC) 1 Nisan 1931'de satın aldı. Ayrıca Grace Shipping Company'ye dâhil oldu ve Pan Am, Pasifik Okyanusu'nu geçen ilk havayolu oldu. İkinci Dünya Savaşı boyunca Pan Am, küresel varlığını genişleterek büyümeye devam etti. Pan Am başkanı olarak görev yaptığı süre boyunca Trippe, havayolu endüstrisindeki yeniliklerden sorumluydu. Hava yolculuğunun sadece zenginlere değil, herkese açık olması gerektiğine gerçek anlamda inanan Trippe, Turist Sınıfı (Tourist Class) yaratan fikriyle de bilinir. Ayrıca Trippe, Pan Am'ın "Inter Continental Hotels" grubunu kurma kararının arkasındaki itici güçtür.

Pan Am dışındaki diğer havayolları "Jet Age"e katılma konusunda isteksiz durarak, turboprop uçaklarda kalmayı tercih ediyorlardı. Trippe ise jetlerin havacılıkta büyük geleceğı olduğuna inanıyordu ve 1955'te Boeing'e 20 adet B707 ve Douglas'a 25 adet DC-8 siparişi verdi. Trippe'nin bu cesur sipariş hareketi, diğer havayollarını da geç kalmadan jet yolcu uçağı sipariş etmeye zorladı. 26 Ekim 1958'de, Pan Am'ın Boeing 707 ile ilk tarifeli kıtalar arası jet uçuşu, New York F.Kennedy Uluslararası Havalimanı'ndan Paris



Le Bourget Havalimanı'na yapıldı. Pan Am, transatlantik uçuşlarda B707'leri kullanarak, hem uçuş süresini kısaltmayı ve hem de bilet ücretlerini düşürmeyi başardı. B707'lerin reklamı sayılan "Boeing Boeing" isimli Tony Curtis ve Jerry Lewis'in başrollerde yer aldığı çok tutulan bir komedi filmi de çevrilmişti.

Boeing, 747'yi Trippe'in ısrarı sayesinde yaptı

Hava taşımacılığı durmadan geliştiği için B707'den daha büyük gövdeli bir jet uçağına ihtiyaç olduğunu gören Trippe, Los Angeles County Economic Development Corporation ve onun yan kuruluşu olan World Trade Center Los Angeles'ın Başkanı ve İcra Kurulu Başkanı olan Bill Allen'ı ikna ederek, Boeing'den B707 den daha büyük bir uçak yapmasını istedi. İşte Trippe'in bu isteği sonucunda Boeing 747 Jumbo Jet doğdu ve ilk ticari uçuşunu 1970 yılında yaptı.

Pan American World Airways veya kısaca Pan Am, 20. yüzyılın en büyük havayollarından biriydi. Pan American World Airways, 1927'den 4 Aralık 1991'de çöküşüne kadar Amerika Birleşik Devletleri'nin başlıca ve en büyük uluslararası hava taşıyıcısı ve resmi olmayan bayrak taşıyıcısıydı.

Pan Am'ın 103 sefer sayılı uçuşu, Frankfurt, Londra, New York üzerinden Detroit'e uçan ve "Lockerbie Bombalaması" olarak da biliniyor. Pan Am tarafından bir B747 yolcu uçağı ile 21 Aralık 1988'de yapılan Flight 103, bir Libyalının yerleştirdiği bombanın havada infilak etmesi sonucu İskoçya'nın Lockerbie köyü üzerinde patlayan uçuşu. Havada infilak eden uçaktaki 259 kişinin tamamı ve yerdeki 11 kişi de öldü. (243 yolcu + 16 ekip + 11 yerde) İşte bu feci suikast sonrası Pan Am ancak



3 yıl daha yaşayabildi ve 63 yıllık efsane olmuş bir havayolu 1991'de havacılık sahnesinden çekildi.

1953 yılında THY, Devlet Havayolları'nın THY ve DHMİ şeklinde iki ayrı şirket olarak bölündüğünde, ABD'nin en büyük havayolu olan Pan Am'dan modern bir havayolu omurgasını oluşturmak için fikri yardım istedi. Bu istek, Pan Am tarafından memnuniyetle karşılandı ve bu konuda karşılıklı bir sözleşme imzalandı. Pan Am, bazı uzmanlarını İstanbul'a göndererek THY organizasyonunun yenilenmesine yararlı katkılarda bulundu. THY Teknik Müdürlüğü'ne de bir uçak bakım uzmanı gelmiş ve Teknik Md. Hüseyin YEĞİN ve yardımcısı Zafer ORBAY ile çalışarak organizasyon için yararlı yönlendirmeler yapmıştı.

Pan Am'ın Atatürk Havalimanı'nda, THY'nın çelik hangarının batısında 20 civarında teknisyeni olan bir bakım organizasyonu



vardı. Dünya etrafında tur atan uçakları İstanbul'da mola verdiklerinde bu ekip uçağın periyodik bakımlarını yapar ve Tech Log'da yazılı arızalara düzeltici işlem uygularlardı.

1970'li yılların başında THY, Pan Am'ın filosuna kattığı B747 Jumbo Jetler nedeniyle kullanımdan çıkardığı, dünya etrafında yüzlerce defa uçmuş, çok yorgun ama faal, B707'lerinden bazılarını, uçakları satın alan bir şirketten kiralamış ve özellikle Avrupa'daki işçilerimizi B707 Charter uçuşları ile taşımaya başlamıştık. Biz uçak teknisyenleri için bunlar "suyu sıkılarak çöpe atılacak limonun posasına su damlatarak limon suyu çıkarmaya çalıştığımız" yoğun emek isteyen uçaklardı. Kira Sözleşmesi'ne göre, Pan Am'ın 5-6 kişilik deneyimli teknisyenleri bizimle birkaç yıl birlikte çalışmış, hem İngilizcemizi geliştirmeye ve hem de B707'lere hızlı bir şekilde adapte olmamızı sağlamışlardı. Bu uçakların Tech Loglarına pilotlar arızayı, biz uçak teknisyenleri de yaptığımız düzeltici işlemleri İngilizce yazmak zorunda kalmıştık. Periyodik Bakımlarını Pan Am'ın bakım programına ve Amerika'dan gönderilen İngilizce yazılı bakım kartlarına göre yapıyorduk ve gerekli yedek parçalar gene Pan Am tarafından temin ediliyordu. Bu yolla, Teknik Havacılık İngilizcesini öğrenmek zorunda kalmıştık.

NOT : THY Teknik Müdür Yardımcılığı yapan Zafer Orbay, 1923 yılında Berlin'de doğmuş, ön adının doğrusu, (kurtuluş savaşımızın zafere ulaşması nedeniyle babası tarafından verilen) Necmüzzafer'dir. 1941-1945 yılları arasında ABD MIT-Massachusetts Institute of Technology'de uçak mühendisliği eğitimi almıştır. THY'ndaki görevinin dışında "Efsane Uçak Mühendisi" ünvanı ile yıllarca İTÜ'de uçak mühendisliği



öğretim görevlisi olarak çalışan Zafer Orbay, 28 Aralık 2020 tarihinde 97 yaşında vefat etmiştir. Türk sivil havacılığına büyük katkıları olan bu saygıdeğer büyüğümüzü rahmetle anıyorum.

New York Park Avenue Bulvarı'ndaki Pan Am Tower ofisinde çalışmalarını sürdüren Trippe, 1968'de başkanlık görevinden ayrıldı. Ancak yönetim kurulu toplantılarına katılmaya devam etti. Eylül 1980'de, Trippe bir felç geçirdi ve iyileşti. Ancak iyileşmesinin 6-7 ay sonrasında geçirdiği bir felç, Trippe'nin Nisan 1981'de, 82 yaşında ölmesine neden oldu. Trippe, Brooklyn'deki Green-Wood Mezarlığı'na defnedildi.

Kaynakça:

<https://simpleflying.com/juan-trip-pan-am-founder-life-and-times/>
Dünden bu güne Türk Hava Yolları

**Ersan YÜKSEL**

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

UÇAKLARIN EFENDİSİ KURT WALDEMAR TANK

“İşin nedir?” diye sormuş olsalardı, “İşim, uçak yapmak.” cevabını verecekti. Kurt Waldemar Tank, 1932 yılından 1961 yılına kadar, hiç durmadan, yeni uçaklar yaptı.

Fw 200 Condor, zamanının en gelişmiş yolcu uçağıydı. İki kabininde, toplam 26 yolcu taşıyabilen uçağın, tamamen metal gövdesi, metal kanatları ve dört tane, her biri 875 beygir gücünde, Amerikan Pratt & Whitney motorları vardı. Bu motorlar, daha sonra, her biri 720 beygir gücünde, BMW motorları ile değiştirilmiştir.

Kurt Tank'ın Lufthansa yöneticisi ile yaptığı görüşmeden sadece 1 sene sonra, 27 Temmuz 1937 günü, Fw 200 Condor uçağı, kumandalarında bulunan Kurt Tank ile ilk uçuşunu yaptı. Fw 200 uçağı, rekorların uçağıdır. 10 Ağustos 1938 günü, Berlin Staaken Havaalanı'ndan kalkan, ilave yakıt depolarına sahip bir Fw 200 Condor uçağı, 24 saat 56

dakika sonra New York Floyd Bennett Havaalanı'na iniş yaptığında, Atlantik okyanusunu direkt geçen, havadan ağır ilk hava aracı olarak tarihe geçti. Aynı uçağın, 13 Ağustos 1938 tarihinde, New York'tan başlayan Berlin uçuşu, sadece 19 saat 47 dakika sürmüştür. Ticari havayollarında kullanılması için tasarlanan uçak, İkinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla, keşif, bombardıman ve askeri kargo ve yolcu nakliye uçağı olarak görevler üstlenmiştir. 1939 yılında, Hitler Almanya'sının Dışişleri Bakanı Joachim von Ribbentrop, Almanya ve Sovyetler Birliği arasında yapılan Saldırmazlık Paktı anlaşmasının hazırlık çalışması ve imzalanması için, özel hazırlanmış D-ACVH kuyruk numaralı bir Fw 200 Condor uçağı ile iki defa Berlin'den Moskova'ya gitmiştir. Alman Lideri



Fw 200 Condor (Akbaba) uçağı, adından da anlaşıldığı gibi, geniş kanatları olan ve o zamanın uçaklarına göre yüksek irtifada uçan bir uçaktı.

1936 yılının haziran ayında, Focke-Wulf uçak firmasının uçak tasarımı başkanı Kurt Tank, Alman Lufthansa havayolu firmasının başkanı Dr. Rudolf Stuessel'e, yolcularını Atlantik Okyanusu'nun ötesine taşıyacak bir kara uçağı (*) yapmayı önerdi.

Kurt Tank, uçağı uzun mesafede ekonomik olarak uçurabilmek için, yüksek irtifada uçmaları gerektiğini biliyordu. Fw 200 Condor uçağı, kabin içi basınçlandırma gerektirmeyecek en yüksek irtifada, yani 3,000 m (9,800 ft) irtifada uçacak şekilde tasarlanmıştı. O zamanın yolcu uçakları, 1,500 m (5,000 ft) irtifanın altında uçabiliyorlardı.

(*) Condor uçağından önce, uzak mesafeye yolcu taşımak için uçan tekne adı verilen deniz uçakları kullanılıyordu.

Hitler'in özel uçağı da D-2600 kuyruk numarasını verdiği bir Fw 200 Condor uçağı idi. Fw 200 Uçağı, bombardıman uçağı olarak kullanıldığında, 1000 kilo bomba ya da deniz mayını taşıyabiliyordu.

İngiltere Başbakanı Winston Churchill, Atlantik Deniz Savaşlarında, toplam 330000 ton ağırlığında gemilerini batıran Fw 200 Condor uçaklarını "Atlantiğin Belası" olarak isimlendirmiştir.

Kurt Tank, Fw 190 savaş uçağını, ülke içindeki rakibi Messerschmitt Bf 109 uçaklarından ve savaş alanındaki rakibi İngiliz Supermarine Spitfire uçaklarından daha üstün özelliklere sahip olacak şekilde tasarlamayı amaçlamıştı.

Kurt Tank, Fw 190 uçağını tasarlarken takip ettiği düşünce tarzını, aşağıdaki sözlerle ifade etmiş: "Biz, Fw 190 uçağını yapmak için çalışmalara başladığımızda, Messerschmitt Bf 109 uçağı ve İngiliz Supermarine Spitfire uçağı, dünyanın

en hızlı avcı uçaklarıydı. Her iki uçak tipi de yüksek verimli uçaklardı. Olabilecek en güçlü motoru, olabilecek en küçük gövdeye yerleştirilerek, bu yüksek hıza erişiyorlardı. İki uçak için de silahlar ikinci plandaydı. Bu uçakları yarış atlarına benzetebilirim. Onları iyi besleyerek ve düzgün bir pistte yarıştıracak, tüm rakiplerini geçmelerini sağlayabilirsiniz. Maalesef bu atlar, pist biraz engebeli oldu mu, tökezlerler. Birinci Dünya Savaşı'nda hem süvari birliklerinde hem de topçu birliklerinde görev yaptım. İşte o zaman, silah ve cephanenin çok ağır koşullarda dahi, çalışır durumda ve etkili olması gerektiğini anladım. Bf 109 uçağından ve Spitfire uçağından daha farklı özelliklere sahip olan bir avcı uçağının, muhtemel bir savaşta önemli görevler üstleneceğinden emindim.

Bu uçak, arazideki kaplamasız pistlerden iniş, kalkış yapabilmeliydi, az tecrübeli pilotları ve az eğitim alabilmiş bakım personeli ile dahi, görevini aksatmadan yapabilmeliydi. Biz süvarilerin deyişi ile, "Yarış Atı" değil "Ağır Hizmet Atı"



Kurt Tank'ın adı geçtiğinde akla gelen uçaklardan birisi de, Fw 190 tek motorlu, tek koltuklu savaş uçağıdır. Würger yani Çiğlık olarak isimlendirilen bu savaş uçağı, 1939 yılında ilk uçuşunu yapmış ve 1941 yılında Alman Hava Kuvvetleri'nde kullanılmaya başlanmıştır.

20,051 adet üretilmiş olan bu uçak, günümüze dek en çok üretilmiş sekizinci uçaktır.

Fw 190 Würger savaş uçağı, Messerschmitt Bf 109 uçaklarının Alman Hava Kuvvetleri'nde tek savaş uçağı olarak üretilmesi planından vazgeçilmesi üzerine, Alman Havacılık Bakanlığı tarafından Focke-Wulf firmasına sipariş edilmiştir. Bu arada, Messerschmitt Bf 109 uçağının, üretilen 34852 adet uçak ile, günümüze dek en çok üretilmiş üçüncü uçak olduğunu da belirtmek isterim.



olmalıydı. 1943 yılında, Türkiye Cumhuriyeti de Kurt Tank'ın yırtıcı kuşların çığlıklarından esinlenerek, Würger adını verdiği Fw 190 uçağından 72 adet satın almıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nın sonrasında, batılı müttefiklerin işgal ettiği bölgede bulunan Kurt Tank, savaş suçlusu olarak hapse atılmasa da işsiz kaldı. Birleşik Krallık, Milliyetçi Çin ve Sovyetler Birliği'nin temsilcileri ile uçak tasarımcısı olarak çalışmak için görüşmeler yaptıysa da başarılı bir sonuç alamadı. Birleşik Krallık hükümetinin, Kurt Tank'ı, bir Araştırma Projesinde ya da Tasarım Grubunda, hangi pozisyona atayacağına karar veremediği için, ona iş teklifi yapmadığını söylerler. Tasarımını yaptığı uçak 20500 adet üretilmiş birine, hangi pozisyonun uygun olacağına karar vermek zor. "Overqualified- İşin

gereğini aşan niteliklere sahip olma" kavramı, o zamanlarda da varmış.

Kurt Tank, aldığı teklif üzerine gittiği Hindistan'da, Madras Teknoloji Enstitüsü'nün başkanı oldu. Kurt Tank'ın bu okuldaki öğrencileri arasında, 2002 yılında Hindistan Devlet Başkanlığı'na seçilecek olan, ünlü Hintli Bilim Adamı Abdulkelam da bulunuyordu. Abdulkelam, Hindistan'ın kendi uydu fırlatma sistemlerinin ve kendi balistik füzelerinin geliştirilmesi projelerinin arkasındaki kişidir. 1969 yılında Almanya'ya geri dönen Kurt Tank, Münih şehrine yerleşmiş ve 1983 yılındaki ölümüne kadar, rakip firma Messerschmitt'in devamı olan, Messerschmitt-Bölkow-Blohm firmasına danışmanlık yapmıştır.



Kurt Tank, savaşın bitişinden bir sene sonra, 1946 yılının sonlarında, Cordoba'daki Havacılık Enstitüsü'nün başına geçmesi konusunda Arjantin'le anlaştı ve Focke-Wulf firmasında birlikte çalıştığı birçok arkadaşını da beraberinde Arjantin'e götürdü.

Burada, Pedro Matthies takma ismini kullanan Kurt Tank, Almanya'da tasarladığı halde, hiç üretilmemiş olan Focke-Wulf Ta 183 Jet motorlu savaş uçağını geliştirerek Arjantin için üretmeyi önerdi. Arjantin lideri Juan Peron'un desteğiyle, IAe Pulqui (Pulqui, Arjantin yerlilerinin dilinde Ok-Arrow anlamına geliyor) uçağı için çalışmalara başladı.

İlk uçuşunu 1950 yılında yapan uçaktan dört tane prototip üretilse de Juan Peron'un 1955 yılında devrilmesiyle hem proje rafa kaldırıldı hem de Kurt Tank ve arkadaşları Arjantin'i terk etmek zorunda kaldılar.

Kurt Tank (sağda, tulumlu)



Willy Messerschmitt, Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra, 1918 ile 1923 yılları arasında, Münih Yüksek Teknik Okulunu bitirmiş. Henüz öğrencilik yıllarında, Bamberg'de Messerschmitt Uçak Yapım Fabrikası'nı kurmuş. Planörlerin yanı sıra, ilk olarak, M17 hafif uçağını ve M18 yolcu uçağını tasarlayıp üretmiş.

Messerschmitt ve Kurt Tank'ın uçak tasarımlarının, Alman Hava Kuvvetleri tarafından en çok sayıda kullanılan uçaklar olmaları ve bu uçakların dünyada en çok sayıda üretilen üçüncü ve sekizinci uçak olmaları, İkinci Dünya Savaşı'nın bitmesinden sonra, Messerschmitt ve Kurt Tank'ın, mesleklerini sürdürmek için Almanya'nın dışındaki ülkelere gitmek zorunda kalmaları ve Arjantin, Mısır ve Hindistan'da uçak yapmaya devam etmeleri, iki büyük tasarımcının yaşamlarındaki ortak noktalar olmuş. Almanya'da makina imalatı işine devam eden Willy Messerschmitt'in, 1969 yılında Almanya'ya geri dönen Kurt Tank'ı yanına danışman olarak almasını, kader birliği yapılan eski bir dosta, emeklilik günlerinde yapılan bir yardım olarak da nitelendirebiliriz.

Bu arada, Almanya'nın en önde gelen iki uçak tasarımcısının hizmetlerine, İkinci Dünya Savaşı'nı kazanan ülkelerin ihtiyaç duymaması ayrı bir konudur. Messerschmitt de, Tank da işgal kuvvetlerinden kaçmak yerine, kendilerine iş verilmesini talep etmişler ama her ikisinin de iş talebi reddedilmiştir.



Willy Messerschmitt (solda)



1931'de Kiel-Almanya'da, ünlü donanma ve test pilotumuz Savmi Uçan ile beraber deniz uçağı Rohrbach Ro V'in üstünde çekilmiş bir resmi (arkadaki)



Kurt Tank, 1944 yılında, Almanya'nın ünlü savaş pilotlarından Günther Specht ile birlikte.



Kurt Tank, Hindistan'da Madras Teknoloji Enstitüsü'nün başkanlığından, Hindistan'ın ilk jet motorlu savaş uçağını yapmakla görevlendirildiği Hindistan Aeronautics Limited (HAL), Hindistan Havacılık firmasına geçti.

HAL HF-24 Marut ("Tapınağın Ruhu") uçağı Hint malı bir bombardıman ve savaş uçağı olacaktı. İlk uçuşunu 1961 yılında yapan ve toplam 147 adet üretilen bu uçak ile Hindistan, Sovyetler Birliği'nden ve Çin'den sonra, Asya kıtasında jet motorlu savaş uçağı üretebilen üçüncü ülke olmuştur.

1 Nisan 1967 günü, Hindistan Hava Kuvvetleri'ne ilk teslimi gerçekleşen Marut savaş uçağı, Hindistan ordusunda, 1990 yılına kadar Hindistan Ordusu'nda görev yapmıştır.





Alişan DEĞİRMENCİLER

Uçak Bakım Teknisyeni
alisandegirmenciler@uted.org

UÇAK BAKIMINDA MOTOR MALİYETLERİNİN AZALTILMASI

“ Havayolu şirketi, leasing şirketi, operatör ya da MRO için uçak bakımı düzenli, periyodik ya da rutin dışında alan bakım süreçleri, özellikle uçaklarımızın en önemli komponentlerinden birisi olan motor söz konusu ise uçuş faaliyeti gösteren şirketler adına yüksek derecede önem arz etmektedir. ”

Hava araçlarının her geçen gün ile birlikte dijitalleşmesi, uzaktan komuta edilebilir ve izlenebilirliği, bakım anlamında zaman kazancı, herhangi bir durumda aniden gelişen arıza esnasına hızlı aksiyon alınması gibi durumlar göz önünde bulundurulduğunda faal durumda olan komponentlerde de entegrasyon sürecinin nasıl ilerleyeceği merak konusu.

Birçok mühendislik firması ve MRO'ların Ar-Ge ve mühendislik birimleri var olan çalışma modellerini devreye sokarak farklı fikirleri de hipotez veya tez olarak öne sürüyor.

Motor MRO endüstrisinin geleceği olarak;

- Veri takibi
- Parça tedarik süreci için veri ve yapay zeka teknolojileri
- Eklemeli imalat teknolojileri
- Yenilikçi ham maddeler ile yüksek verim kazancı maddeleri öne çıkmaktadır.

Örnek Uygulama

LATAM Hava Yolları'nın A320 family V2500 motor filosu filonun büyük bir çoğunluğunu oluşturuyor. LATAM Hava Yolları'nın uçakları çok çeşitli iklimlerde faaliyet gösteriyor.



Güney Amerika'nın en büyük havayolu şirketi için çok sayıda özel motor bakımı ve planlama gereksinimleri yaratıyor. Bunlar, sahip olunan motorlara kıyasla kiralanınlar için farklı bakım kapsamaları, farklı kullanım modelleri ve sırayla parçalar için hurda oranları ve ayrıca ömür sınırlamalı parçalarda (LLP'ler) mevcut olan kalan uçuş döngüsü sayısı gibi dikkate alınması gereken hususlar arasında çeşitlilik gösteriyor. Bilindiği üzere havacılık otoritesi ve güvenlik yönetmeliklerine göre servis edilemez limitlere ulaşıldığında ilgili parça/parçalar değiştirilmektedir.

LATAM Hava Yolları, filo ömrü boyunca toplam MRO maliyetini azaltmak için planlama senaryoları oluşturmak ve MTU Maintenance ile ortaya çıkan MRO stratejilerini değerlendirmek için MTU Maintenance'nin motor uzmanlarıyla birlikte ortak bir çalışma yaparak Ağustos 2020'den beri bir beta test cihazı ürettiler.

MTU Maintenance tarafından geliştirilen CORTEX akıllı bakım maliyetlendirme ve planlama aracı teknik veriler, algoritmalar ve yapay zekanın bir kombinasyonu olup mevcut koltuk mili başına maliyeti düşüren ve havayolları için motor sevk güvenilirliğini artıran bir yazılımdır.



LATAM Havayolları Mühendislik Direktörü Paulo Rimbano, "Basit araçları kullanarak optimize edilmiş bir plan bulmak zor. Her motorun beş modüle ve 30.000'e kadar parçaya sahip olduğu düşünüldüğünde, hiç de şaşırtıcı değil. CORTEX gibi karmaşık ve oldukça esnek bir araç olmadan optimum uzun vadeli planlama stratejisine ve tasarruflarına ulaşmanın bir yolu yok. Çalışmamız için son derece ayrıntılı ve görselleştirilmiş bir plan oluşturuyor. MTU'nun yazılım çözümü son derece yardımcı olabilir." ifadelerinde bulundu.

Kaynakça

<https://www.aerotime.aero/articles/30804-how-to-help-keep-engine-mro-services-to-a-minimum-cost>

<https://aeroreport.de/en/innovation/how-to-plan-engine-mro-at-minimum-cost>

2022'DE AIRBUS'TAN NELER GÖREBİLİRİZ?



Airbus, 30 Aralık'ta Aviation Capital Group'tan önemli bir sipariş aldığı için 2021'i oldukça yüksek bir notla kapattı. Bu, Air Lease Corporation ile daha da büyük bir siparişin onaylanmasından ve iki hafta önce Qantas ve Air France-KLM Group ile anlaşmaların duyurulmasından sadece birkaç gün sonraydı. Peki, 2021'in sonunda gelen bu muazzam pozitiflik dalgasıyla, 2022'de Avrupalı uçak üreticisinden ne bekleyebiliriz?



A321XLR için kritik bir yıl

2022, Airbus ve A321XLR için çok önemli bir yıl olacak. Ekstra uzun menzilli A321neo varyantı için şimdiden yüzlerce sipariş almış olan uçak üreticisinin, seri üretime başlamadan önce ilk çalışan prototipinin uçmaya uygun olduğundan ve gerekli tüm sertifikasyon testlerinden geçebileceğinden emin olması gerekecek. Tüm bu kritik uçuşa elverişlilik testleri 2022 yılı içinde gerçekleşecek.

Haziran 2021'de Airbus'ın Programlar ve Hizmetlerden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Philippe Mhun, Aviation Week Network'e yaptığı açıklamada, 2022'de uçuş testlerinin yapılacağını ve uçağın 2023'te hizmete girmesini hedeflediklerini söyledi .

Airbus, 2022'de testlerle hizmete girerken yeni uçak tipi için aşağıdakiler dâhil olmak üzere birçok standart kriterini belirlemiş olacak:

Yere dayalı yapısal testler

- İlk uçuş
- Jeti zorlu koşullardan geçirecek bir uçuş testi kampanyası.

Testlerden bazıları aşağıdaki aktiviteleri içerir:

- Su yutma denemeleri
- Düşük hızda kalkış testleri
- Çarpıntı testleri
- Reddedilen kalkışlar ve inişler



Airbus'ın kargo pazarında yeni hamlesi A350F!

2021, Airbus'ın A350F programını resmen başlattığı ve amiral gemisi geniş gövdeli twinjet'e bir kargo uçağı varyantı eklediği yılı. A350F siparişler açısından A321XLR ile aynı astronomik başarı seviyelerini görmemiş olsa da, dünyanın çeşitli ülkelerinden alıcılar buldu. Siparişler yavaş yavaş gelirken ve bilgisayar maketleri ve tanıtım grafikleri geliştirilirken, A321 XLF'in aksine henüz sürecin başında olan A350F için 2022 yılı tanıtım faaliyetlerinin geliştirilmesi, prototiplerin hazırlanması gibi süreçlerle geçecek. 2022, Airbus'ın jet için ilgi ve siparişleri güvence altına almaya devam ederken A350F'yi arka planda 2025 yılında son kullanıcıya teslim edebilmeyi hedefliyor.

Airbus ile Qatar Airways Boya sorununu çözebilecek mi?

Airbus'ın muhtemelen 2022'de sonuçlandırmak isteyeceği bir şey, Qatar Airways ile A350 uçaklarında "hızlandırılmış yüzey bozulma durumu" konusunda halihazırda devam eden tartışma.

Bir tarafta Qatar Airways ve Qatar Civil Aviation Authority, bu bozulmanın güvenlik için bir risk olduğunda ısrar ediyor. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Qatar Airways'in filosunun bir kısmını durdururken, Qatar Airways ise bir çözüm bulunana kadar bu türden yeni teslimatları almayı reddetti. Öte yandan Airbus, bu bozulmanın tamamen kozmetik olduğu konusunda ısrar ediyor.

Airbus, 2021'de isimsiz bir taşıyıcının (büyük ölçüde Qatar Airways) yorumlarıyla ilgili yasal bir değerlendirme yapacağını açıkladıktan kısa bir süre sonra, Orta Doğu hava yolu şirketi, uçak yapımcısını resmi olarak mahkemeye vererek işleri bir adım daha ileri götürdü. Hava yolu, Londra'daki Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesi'ne resmi bir yasal talepte bulundu.



Airbus, yeni A321neo yolcu jetlerinin 50'si için Qatar Airways ile 6 milyar dolarlık bir sözleşmeyi iptal ederek, iki şirket arasında yakın zamanda teslim edilen A350'lerin boyanmasıyla ilgili yasal bir savaşı tırmandırdı.



Bu dava mahkemeye gider ve 2022 boyunca devam ederse konunun kapsamı hakkında daha fazla ayrıntı almamız gerekecek. Çünkü mahkemenin ayrıntıların kamuya açıklanmasını engelleyecek şekilde devam etmesi, her iki taraf da kendi pozisyonlarına oldukça ikna olmuş olmasından kaynaklı bir anlaşmaya varılması oldukça zayıf bir ihtimal gibi duruyor.

Qatar Airways, sorunlar çözülene kadar A350'nin yeni teslimatlarını almayı reddetti. Görünüşe göre Qatar Airways devam eden çekişmenin bir sonucu olarak A350F'yi de talep etmeyecek.



Ufukta yeni tipler mi var?

Airbus'ın 2022'de yeni tiplerin lansmanını duyurması bekleniyor. Beklenen ilk model ise A220-300'ün bir uzantısı olan A220-500 olacak gibi görünüyor. Daha uzun bir A220'ye ilgi duyduğu bilinen havayolları arasında AirBaltic, Air France ve Breeze Airways yer alıyor. Airbus, Ağustos 2020'de A220'nin uzatılmasının bir öncelik olmadığını belirtse de 16 ay uzun bir süre ve belki de bu olasılık şirketin öncelikler listesinde biraz daha yukarılara taşınabilir.

Aynı zamanda, Breeze CEO'su David Neeleman, havayolunun transatlantik geçişini daha iyi sağlayacak ek bir özellik olacak yardımcı yakıt tankları olan bir A220-300 görmek istediğini belirtti. Yani ufukta bir A220-300LR olabilir mi? Airbus için de büyük bir öncelik olmayabileceğinden, bunun kısa vadede şansının ne olduğunu söylemek zor.

Yeni A220 varyantları piyasaya sürülüp sürülmeyeceğine bakılmaksızın, Airbus'un şu anda yapmakta olduğu A220 varyantları için üretim hızında bir artışa öncelik vereceğini biliyoruz.

Airbus'ın sürdürülebilir projelerini geliştirmeye devam edecek

Airbus, Alman araştırma merkezi DLR, Rolls-Royce ve SAF üreticisi Neste, %100 SAF'nin uçak emisyonları ve performansı üzerindeki etkilerini araştırarak öncü "Alternatif Yakıtların Emisyon ve İklim Etkisi" (ECLIF3) projesini başlatmak için bir araya geldi.

2021 yılında olduğu gibi 2022 yılında da Airbus'ın sürdürülebilir projelerini geliştirmeye devam ettiğini göreceğiz. Şirket bu konuda uzun vadede hidrojen ve kısa vadede biyoyakıt uyumluluğunu öncelikleri arasına almış durumda. Ekim 2021'in sonlarında şirket, tek bir motorda, 90100 sürdürülebilir havacılık yakıtı (SAF) kullanarak, A319 NEO ile test uçuşunu başarıyla gerçekleştirmişti.

SAF kullanımının havalimanı operasyonları üzerindeki çevresel etkisini göstermek için partikül madde emisyonlarını ölçen başka zemin testleri de gerçekleştirildi.

Çalışmadan elde edilen bulgular - yerde ve havada, Rolls-Royce Trent XWB motorlarıyla çalışan bir Airbus A350-900 uçağı kullanılarak gerçekleştirdi. Havacılık sektörünün, endüstrinin karbondan arındırılmasına yönelik daha geniş girişimin bir parçası olarak SAF'nin geniş ölçekli kullanımına hazır olmasını sağlamak için Airbus ve Rolls-Royce'da devam etmekte olan tüm girişimleri desteklenecek.

Uçağın sistemleriyle %100 SAF kullanmanın operasyonel uyumluluğunu kontrol eden ilk uçuşu içeren yakıt temizleme motor testleri, bu hafta Fransa'nın Toulouse kentindeki Airbus tesislerinde başladı. Bunları, SAF kullanmanın emisyon üzerindeki etkisini araştırmak için ölçümler yapmak üzere DLR'nin Falcon 20-E "takip uçağı" kullanılarak Nisan ayında başlanacak olan ve sonbaharda kaldığı yerden devam edecek olan çığır açan uçuş emisyon testleri takip edecek.

Hem uçuş hem de yer testleri, HEFA (Hidroişlenmiş Esterler ve Yağ Asitleri) teknolojisi ile üretilen %100 SAF kullanımından elde edilen emisyonlar fosil gazyağı ve düşük kükürtlü fosil gazyağı ile karşılaştıracaktır.

SAF, dünya çapında lider sürdürülebilir havacılık yakıt tedarikçisi olan Neste tarafından sağlanacak. Yer testi sırasında partikül madde emisyonlarının karakterizasyonu için ek ölçüm ve analiz, İngiltere'nin Manchester Üniversitesi ve Kanada Ulusal Araştırma Konseyi tarafından yapılacak.



SANAL DÜNYADA VE SOSYAL MEDYADA UTED'İ TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org



TARİH

19 MAYIS, MİLLİ MÜCADELE

“ Türkiye Cumhuriyeti'nin doğum sancıları, 19 Mayıs 1919'da Samsun yolculuğu ile başlar. Bu zorlu ve engellerle dolu yolculukta tarihin akışını değiştirecek lider, hem kendisinin hem de milletin kaderine damgasını vuracaktı. ”

Liderin Tarih Sahnesi'ne Çıkışı

Mustafa Kemal'in tarih sahnesine çıkışı, yarbay rütbesiyle 25 Nisan 1915'te Çanakkale Savaşı'nda, Kemalyeri'nde başlar. 34 yaşındadır. Bundan dört yıl sonra, Samsun yolculuğunda Bandırma vapurundadır. Tarihin akışını ve ulusunun kaderini değiştirecek lider, 38 yaşındadır. Bu zorlu ve engellerle dolu yolculuk, 16 Mayıs 1919'da düşman işgali altındaki Osmanlı Başkenti İstanbul'dan başlar.

Atatürk, 13 Kasım 1918'den 16 Mayıs 1919'a kadar 184 gün, yani 6 ay kadar İstanbul'da kalır. 5 buçuk ayı Şişli'de geçer. Atatürk'ün Şişli günleri, vatanın kurtuluş reçetesinin yazıldığı ve yeni Türk devletinin planlandığı, tasarlandığı dönemdir. İstanbul'da; Ali Fuat Paşa, Kazım Karabekir Paşa, İsmet Bey, Rauf Bey, Refet Bey, Ali Fethi Bey gibi milli mücadelede görev alacak isimlerle görüşür. Mustafa Kemal, arkadaşı Ali Fuat Paşa (Cebesoy) sayesinde Sadrazam (Başbakan) Damat Ferit



hükümetinde İçişleri Bakanı olan Mehmet Ali Bey'le tanışılır. Mehmet Ali Bey, Mustafa Kemal'i bir yemekte Başbakan Damat Ferit'le görüştürür. Tam o günlerde işgal kuvvetleri, hükümete Samsun ve çevresinde emniyetin sağlanması konusunda baskı yapmış ve Samsun'u işgal tehdidinde bulunmuşlardır. Sadrazam, İçişleri Bakanı'nı çağırır ve düşüncesini sorar. İçişleri Bakanı Mehmet Ali Bey: "Oraya Mustafa Kemal Paşa'yı gönderelim" der. Damat Ferit artık karar vermiştir. İsteyerek ya da istemeyerek, Mustafa Kemal'in Dokuzuncu (sonra üçüncü olacak) Ordu Müfettişliğine atanması onayını, 30 Nisan 1919'da padişah'tan alır. Mustafa Kemal, görevlendirme belgesini aldığı zaman duyduğu heyecanı şöyle anlatır: "Bakanlıktan çıkarken, heyecanımdan dudaklarımı ısırığımı hatırlıyorum. Kafes açılmış, önümde geniş bir dünya vardı. Kanatlarını çırparak uçmaya hazırlanan bir kuş gibiydim..."

Mustafa Kemal, Samsuna Nasıl Görevlendirildi?

Mustafa Kemal'i Anadolu'ya göndermeye karar verenlerle, kendisinin hedefleri arasında hiç benzerlik olmadığı kısa sürede ortaya çıkacaktı. Mustafa Kemal Paşa, görevlendirme yönergesinin ayrıntılarını, Genelkurmay İkinci Başkanı Kazım Paşa'yla (İnanç) düzenler. Görev Yönergesi hazırlanırken, Mustafa Kemal'in tek ilgilendiği konu yetki sorunudur. Kazım Paşa'ya: "Şu iki noktayı mutlaka ekle, onlar bana yeter. Birinci madde, Samsun'dan başlayarak, bütün Doğu vilayetlerindeki

kuvvetlerin komutanı olabilmem ve bu kuvvetlerin bulunduğu vilayetler valilerine doğrudan emir verebilmemdir. İkincisi, bu bölge ile herhangi bir temasta bulunan askeri ve sivil makamlarla yazışmada bulunabilmeliyim." der.

Kazım (İnanç) Paşa, Mustafa Kemal'in arkadaşıdır ve Çanakkale Cephesi'nde birlikte savaşmışlardır. Belgenin alt bölümüne bu maddeleri ekler ve Savunma Bakanı'nın odasına imza için gider. Bakan imza atmaya cesaret edemez. "Evlat ne yaparsanız yapın, ama ben bu işlerden anlamam, ben bu işte yokum. Nedir bu başıma sarılanlar?" der gibi mührünü Kazım Paşa'nın eline verir. Kazım Paşa odasına döner. Görevlendirme yazısının altına Bakanın mührü basılır: "Mehmet Şakir Bin Numan, 1316 (1919)." Mustafa Kemal, emrin bir suretini cebine yerleştirirken, Kazım Paşa'nın kulağına eğilir: "Kazım, şu kapıları kapatsana..." Kapılar kapanır. Bir süre sonra Mustafa Kemal, Kazım Paşa'nın elini sıkarken Kazım Paşa'nın son cümlesi şudur: "Vazifemiz, çalışacağız."

Mustafa Kemal, Samsun'a hareketinden önce, 14 Mayıs 1919 günü Sadrazam Damat Ferit'in evinde akşam yemeğinde bulunur. Yemekte, Genelkurmay Başkanı Cevat (Çobanlı) Paşa da vardır. Yemek soğuk bir ortamda geçer. Yemekten sonra, Damat Ferit bir harita getirir. Mustafa Kemal'in Müfettişlik bölgesini harita üzerinde görmek ister. Mustafa Kemal'in

**Mustafa Kemal,
beraberindeki 18
askerle birlikte
19 Mayıs 1919 günü
Samsun'a ulaştı**



yetkileri konusunda tereddütleri olduğu anlaşılır. Fakat Cevat Paşa, işi önemsemeyen bir hareket ve birkaç sözcük ile konuyu kapatır ve eliyle belirsiz bir bölgeyi işaret ettikten sonra: “Zaten nerede kuvvet kaldı ki” der ve konuşma biter.

Damat Ferit'in konağından ayrıldıktan sonra, Mustafa Kemal'le Cevat Paşa kol kola Nişantaşı caddesinden Teşvikiye'ye doğru yürürler. Cevat Paşa samimi bir dille sorar:

“Bir şey mi yapacaksın, Kemal?”

“Evet Paşam, bir şey yapacağım!”

“Allah muvaffak etsin!”

“Mutlaka muvaffak olacağız!” Ve iki arkadaş ayrılırlar...

Mustafa Kemal, Ordu Müfettişlik görevinin verilmesi konusunu şöyle anlatır: “...Bu geniş yetkiyi, beni İstanbul'dan sürmek ve uzaklaştırmak amacıyla Anadolu'ya gönderenlerin bana nasıl verdiklerine şaşabilirsiniz. Hemen söylemeliyim ki, bana bu yetkiyi onlar bilerek ve anlayarak vermediler. Her ne olursa olsun benim İstanbul'dan uzaklaşmamı isteyenlerin buldukları gerekçe, ‘Samsun ve yöresindeki düzen bozukluğunu yerinde görüp önlem almak için Samsun'a kadar gitmek’ idi... O günlerde Genelkurmay'da bulunan ve benim amacımı bir ölçüde sezinleyen kişilerle görüştüm. Müfettişlik görevini buldular ve yetkiyle ilgili yönergeyi de kendim yazdırdım...”

Padişah, milli mücadeleyi başlat diye görevlendirmede

Padişah ve hükümet, Mustafa Kemal'i Milli Mücadele'yi başlat diye Samsun'a göndermedi. Tersine, işgalci devletlere karşı olabilecek hareketleri engelle diye görevlendirdi. “Kurtuluş Savaşı'nı başlatmak için Mustafa Kemal'i Anadolu'ya Vahdettin gönderdi” iddiasında bulunan ve tarihi çarpıtanları, daha sonra bizzat Vahdettin yalanlar. Vahdettin, 1923'te Mekke'de yayımladığı beyannamede, Atatürk'ü Kurtuluş Savaşı'nı başlatması için Anadolu'ya göndermediğini, “Mustafa Kemal'i

Anadolu'ya gönderen kabineye uydum” diyerek itiraf eder.(6) Ayrıca, Mustafa Kemal Samsun'a çıkmadan önce, Padişah Vahdettin ve Sadrazam Damat Ferit Paşa, 30 Mart 1919'da İngiltere'nin sömürgesi olmak için İngiltere'ye zaten başvurmuşlardı.

Dönemin Genelkurmay Başkanı Fevzi Çakmak: “Mustafa Kemal Paşa, Damat Ferit'i sadrazamlıktan uzaklaştırmak için çalışıyordu. Damat Ferit'in, Mustafa Kemal'i İstanbul'dan uzaklaştırmak istediğini, Savunma Bakanı Şakir Paşa bana Genelkurmay Başkanı olduğum için söyledi...” diyecektir.

Mustafa Kemal şöyle diyordu: “O günkü atmosferde, üç kurtuluş seçeneği vardı. İngiltere'nin koruyuculuğu; ABD'nin mandasını kabul etmek ve bölgesel kurtuluş yolları aramak. Bu durum karşısında bir tek karar vardı. O da milli egemenliğe dayanan, tam bağımsız yeni bir Türk Devleti kurmak. Ya bağımsızlık ya ölüm...” Özetle Mustafa Kemal Paşa, Osmanlı Devleti'ni ve Hanedanı'nı kurtarmak amacıyla değil, kayıtsız şartsız ulus egemenliğine dayanan yeni bir Türk Devleti kurmak amacıyla Anadolu'ya çıktı. Mustafa Kemal Paşa 14 Mayıs 1919'da, kendisiyle birlikte Samsun'a gideceklerin listesini Savunma Bakanlığı'na göndererek, İngilizlerden vize alınmasını talep eder. 23 subay, 25 erbaş/er ve altı eyerli attan oluşan liste, 16 Mayıs 1919'da İngiliz İrtibat Bürosu'ndan vize alır. Vizede, “Müttefik Pasaport Kontrol Bürosu, İngiliz Bölümü. Samsun'a gidiş için geçerlidir. İstanbul, 16 Mayıs 1919” yazılıdır.

Mustafa Kemal Paşa yola çıkmadan önce, 16 Mayıs'ta Padişah Vahdettin'le son kez görüşür. Şişli'deki evde, annesine ve kız kardeşine veda eder. Galata rıhtımından bir motorla Kızkulesi açıklarında bekleyen Bandırma Vapuru'na gider. 16 Mayıs 1919'da, 23 subay (kendisi dâhil), 25 erbaş/er olmak üzere toplam 48 kişiyle Samsun'a hareket eder.

Samsun'a hareket ettiğinde durum şuydu... 13 Kasım 1918'de, İngiltere, Fransa ve İtalya İstanbul'u; İngilizler, Gaziantep, Urfa, Maraş, Samsun, Merzifon'u; Fransızlar, Adana, Mersin, Dört Yol'u; İngiliz-Fransızlar, Çanakkale-Boğazı'nı; İtalyanlar, Antalya, Konya, Kuşadası, Marmaris, Bodrum, Fethiye, Afyon, Burdur'u; Yunanlılar, İzmir'i işgal etmişlerdi. Türkiye Cumhuriyeti'nin doğum sancıları, 19 Mayıs 1919'da Samsun yolculuğu ile başlar. Bu zorlu ve engellerle dolu yolculukta, tarihin akışını değiştirecek lider, hem kendisinin hem de milletin kaderine damgasını vuracaktır.

Mustafa Kemal'in samsun'a çıkışı

Mustafa Kemal Paşa, 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıktığında genel durumu şöyle yansıtır: "Ben 1919 yılında Samsun'a çıktığım gün elimde maddi hiçbir kuvvet yoktu. Yalnız Büyük Türk Milleti'nin asaletinden doğan ve benim vicdanımı dolduran, yüksek ve manevi bir kuvvet vardı. İşte ben bu kuvvete, bu Türk Milleti'ne güvenerek işe başladım."

İzmir'in işgalinde vali ve komutan tek kurşun atmadı

Atatürk'ün Samsun'a çıkmasından dört gün önce, 15 Kasım 1919'da Yunanlılar İzmir'i işgal eder. Sadrazam Ferit Paşa, gayretli ve kişilik sahibi olan eski kolordu komutanı Nurettin Paşa'yı görevden almış ve yerine işe yaramaz diye emekli edilmiş yaşlı Ali Nadir Paşa'yı getirmişti. Valiliğe de hükümet toplantılarında olup bitenleri İngilizlere yetiştirdiği söylenen İzzet Bey'i atamıştı. Böylece, kolordu komutanı ile valinin görevden alınıp yerine bu tür kişilerin atanması, işgal durumunda İzmir'i "yumuşak" hedef durumuna getirmişti.

17'nci Kolordu Komutanı Ali Nadir Paşa, askerlerini kışlaya toplamış ve işgale sessiz kalmıştı. Tıpkı, tek kurşun atmadan Selanik'i Yunanlılara teslim eden Hasan Tahsin Paşa gibi. Ayrıca, silahların Yunanlılara teslim edilmesi, karşı konulmaması ve işgal birliklerine gereken kolaylığı göstermeleri yönünde de emir vermişti. Yunanlı askerlere teslim olurken, kışladan elinde beyaz bayrakla ilk çıkan Nadir Paşa oldu. Bu arada, Yunanlı bir teğmen, Ali Nadir Paşa'ya birkaç tokat attı. Başta Ali Nadir olmak üzere, Türk askerlerini Kordon boyundan yürüterek "Zito Venizelos" (Yaşasın Venizelos) diye bağırtıyorlardı. Vali İzzet Bey de, Yunan gemisi ambarına doğru götürülürken yanındaki oğlunu sıkıştırıyordu: "Seyfi oğlum, Zito bağır, Zito bağır." Bağırmayı reddeden Kurmay Albay Süleyman Fethi Bey'i, Yunanlı askerler dipçik ve süngüyle şehit ettiler. Ordu "tek kurşun atmadan", İzmir işgalcilere teslim edilmişti.



Atatürk, İstanbul'da; Ali Fuat Paşa, Kazım Karabekir Paşa, İsmet Bey, Rauf Bey, Refet Bey, Ali Fethi Bey gibi milli mücadelede görev alacak isimlerle görüşür.

Amasya genelgesini imzalamak istemezler

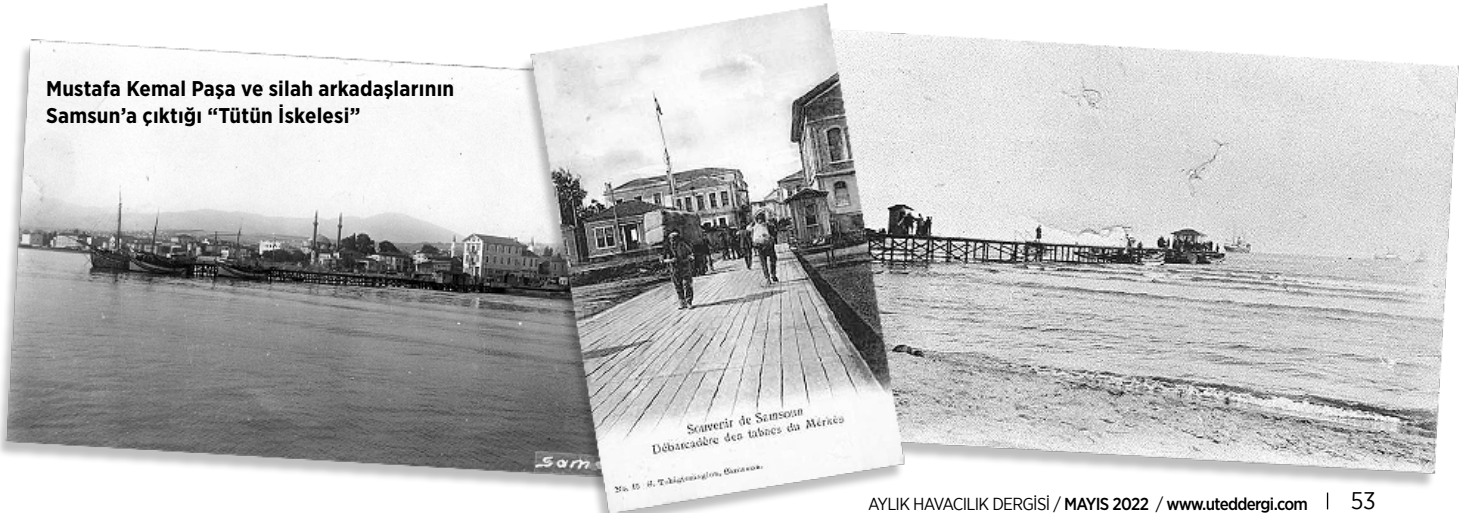
Mustafa Kemal Paşa, Amasya'ya ulaşır ve 21-22 Haziran 1919 gecesi Amasya Genelgesi'ni emir subayı Cevat Abbas'a yazdırır. Belgenin imzalanması konusunu Mustafa Kemal'den dinleyelim:

"O sırada Rauf ve Refet Beyler benim odamda, Fuat Paşa başka bir odada bulunuyorlardı. Rauf Bey (Orbay), konuk olduğundan bu yazıya imza koymak için kendinde bir yetki görmediğini incelikte söyledi. Bunun bir tarihsel an olduğunu ileri sürerek imzalamasını söyledim. Bunun üzerine imza etti. Refet Bey (Bele) imzadan çekindi... İstanbul'dan beri yanımda getirdiğim bu arkadaşın, anlaşılması pek kolay olan bir konuda açığa vurduğu düşüncesi bana çok acı geldi. Fuat Paşa'yı (Cebesoy) çağırttım. Paşa düşüncemi anlayınca hemen imza etti. Fuat Paşa'ya Refet Bey'in çekinme nedenini anlayamadığımı söyledim. Fuat Paşa Refet Bey'i sıkı bir sorguya çekince, Refet Bey yazıyı eline alarak kendisine özgü bir 'im' koydu. Öyle bir 'im' ki bunu bu yazıda bulmak biraz zordur..." Refet Bey (Bele), ileride işler ters giderse, sorumluluk almamak için kutsal bir yolculuğa beraber çıktığı arkadaşına ilk darbeyi vurmuştu.

Mustafa Kemal'in görevden alınması ve istifa etmesi

Samsun'a ulaştıktan sonra, 22 Mayıs 1919'da Ordu Müfettişi olarak hazırladığı raporda, "Millet milli egemenlik esasını ve Türk milliyetçiliğini kabul etmiştir. Bunu gerçekleştirmeye çalışacaktır." ifadesi yer alır. Bu raporda, Mustafa Kemal Paşa Milli Egemenlik ilkesini ortaya koyarak, Samsun'a ulaştıktan

Mustafa Kemal Paşa ve silah arkadaşlarının Samsun'a çıktığı "Tütün İskeleyi"



sadece üç gün sonra, Padişah'a ve İstanbul Hükümeti'ne isyan bayrağını çekmiştir. 25 Mayıs 1919'da, Mustafa Kemal Paşa Havza'ya gelir. 28 Mayıs 1919'da Havza Genelgesi'yle, İzmir işgaline karşı çeşitli bölgelerde gösterilen tepkileri birleştirmeyi ve ülke geneline yaymayı duyurur. Bunun üzerine, Samsun'a çıktıktan 20 gün sonra Savunma Bakanlığı, 8 Haziran 1919'da Mustafa Kemal'i İstanbul'a geri çağırır. Mustafa Kemal bu çağrıya uymaz.

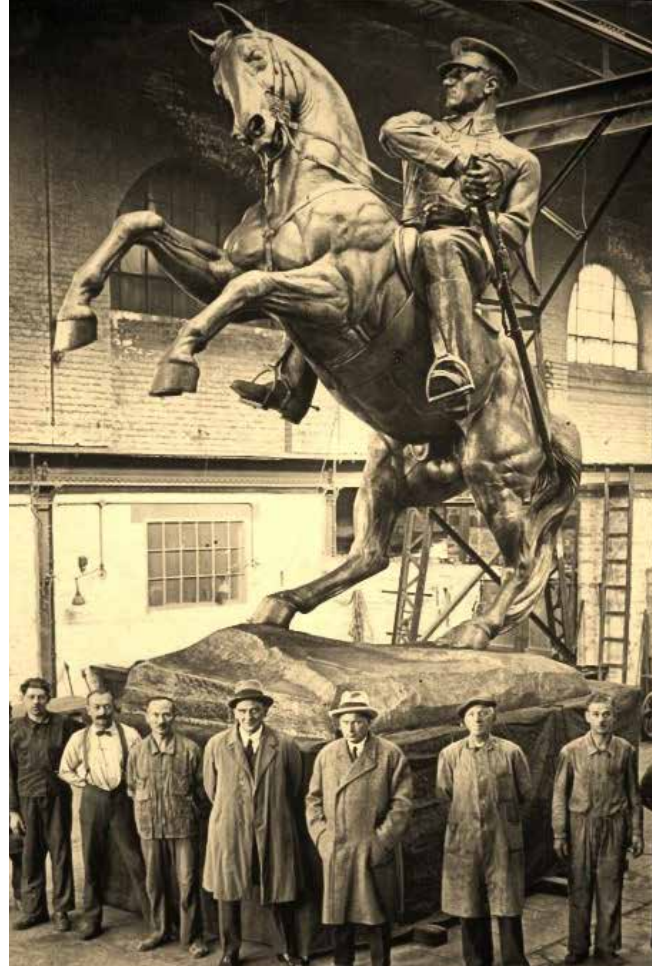
21-22 Haziran 1919'da yayımlanan Amasya Genelgesi'nde, "Milletin istiklalini yine milletin azim ve kararı kurtaracaktır" maddesi, yine milli iradeyi işaret eder. Amasya Genelgesi, bir ihtilal beyannamesidir. Mustafa Kemal, Amasya Genelgesi'yle Padişah'a karşı olduğunu açıkça belirtmiştir. İstanbul Hükümeti, Amasya Genelgesiyle Mustafa Kemal'in niyetini tümüyle anlar. Bunun üzerine İçişleri Bakanı Ali Kemal, 23 Haziran 1919'da valilere gönderdiği bir genelgeyle Mustafa Kemal'in azledildiğini ve emirlerinin dinlenmemesi gerektiğini bildirir.

2-3 Temmuz 1919'da, Padişah adına çekilen bir telgrafla bir kez daha Mustafa Kemal'in İstanbul'a dönmesi istenir. Mustafa Kemal oylar... Nihayet, 8-9 Temmuz 1919 günü, Padişah'ın imzasıyla görevine son verilir; görevden alınma belgesi eline geçmeden ordudan istifa eder. Olayı Mustafa Kemal'den dinleyelim: "Savunma Bakanlığı, 'İstanbul'a gel' diyordu. Padişah, 'önce hava değişimi al, Anadolu'da bir yerde otur; ama bir işe karışma' diyordu. Sonunda ikisi birlikte, 'ille gelmelisin' dedi. Gelemem dedim. En sonunda, 8-9 Temmuz 1919 gecesi, Sarayla açılan bir telgraf başı konuşması sırasında, birdenbire perde kapandı ve 8 Haziran'dan 8 Temmuz'a bir aydır süren oyun son buldu. İstanbul, o dakikada benim resmi görevime son vermiş oldu. Ben de o dakikada, 8-9 Temmuz 1919 gecesi saat 22.50'de Savunma Bakanlığına, saat 23.00'te de Padişaha görevimle birlikte askerlik mesleğinden çekildiğimi bildiren telleri çekmiş oldum."

Mustafa Kemal, Samsun'a ulaştıktan sonra devletin verdiği görevleri 19 Mayıs'tan 8 Temmuz 1919'a kadar 50 gün süreyle kullanır. Artık rütbesi, makamı, yetkisi olmayan bir sivildir. Fakat, ok yaydan çıkmıştır... Milli Mücadeleyi, devletin verdiği yetki ve makamla değil, milletin kendisine olan inancı ve güveniyle yapacaktır.

Padişah Vahdettin ve Sadrazam Ferit Paşa, Mustafa Kemal'i işgalci kuvvetlere karşı ortaya çıkan halk hareketlerini bastırması ve emniyetin sağlanması için görevlendirmişti. Oysa Mustafa Kemal, işgal kuvvetlerine karşı halkı örgütleyerek milli bir mücadeleyi başlatmak hedefini güdüyordu. Sonunda, resmi görevi, sevdiği askerlik mesleği ile birlikte sona ermiş oldu.

Mustafa Kemal istifa edince, Ordu Müfettişliği Kurmay Başkanı Kazım Bey (Dirik) yanına gelir. "Artık görevime devam etmemin imkânı yok, izin verirsiniz Kazım Karabekir Paşa'dan vazife isteyeceğim. Dosyaları kime teslim etmemi emredersiniz?" der. Mustafa Kemal ve yanında oturan Rauf Orbay vurulmuş dönerler. Mustafa Kemal, hüznü dolu gözlerle Kazım Bey'e bakarak: "Ya öyle mi efendim? Peki, dosyaları Hüsrev Bey'e verirsiniz" diye cevap verir. Kazım Bey çalılımlı çalılımlı çıktı, gitti. Oysa Kazım Bey (Dirik), ölünceye kadar Mustafa



Kemal'le beraber kalacağına yemin edenlerdendi. Biraz sonra Kazım Karabekir'in Paşa'nın geldiğini haber verdiler. Mustafa Kemal'in içinden üzüntüyle karışık bir şüphe geçti. Kazım Karabekir: "Komutamda bulunan subay ve erlerin saygılarını sunmaya geldim. Siz bundan sonra da komutanımsınız" dedi. Mustafa Kemal Karabekir'i kucakladı... O'nun için çok önemli bir sürprizdi bu...

İdam cezası

Bir yıl sonra, İstiklal Savaşı devam ederken, 11 Mayıs 1920'de Mustafa Kemal'e idam cezası verilir ve 24 Mayıs 1920'de Vahdettin tarafından onaylanır. 1920'de, Şeyhülislam Dürrizade Abdullah, "Mustafa Kemal ve arkadaşları ile milli mücadeleye katılanları kâfir ilan eden ve katlinin vacip" olduğunu bildiren fetvayı Sadrazam Ferit ve Padişah Vahdettin'in onayı ile çıkarır. Padişah Vahdettin, 13 Mayıs 1920'de Milli Mücadele kuvvetlerine karşı işgalcilerle birlikte savaşı Kuvayı İnzibatiye isyancısını Mecidiye Nişanı ile ödüllendirir.

İşte Milli Mücadele'nin ilk adımı ve çekilen sıkıntılar, öne serilen engeller, nankörlükler... Ancak, modern bir Türkiye'nin doğuşu için atılan ok yaydan çıkmıştı. Tarihin akışında Mustafa Kemal'in üstlendiği görev, milletin kaderine damgasını vurdu ve işgal devletlerinin hayallerini yerle bir etti. Çağın kaderini değiştirecek Mustafa Kemal Paşa, o zaman 38 yaşındadır. O, kader tayin edici anını seçti ve tarihin akışında kendisini bekleyen görevlere vatan ve millet sevgisi rüzgârıyla hızla koştu...Engellere ve yokluklara rağmen...

YENİLİKÇİ FİKİRLERLE GELECEĞE YÖN VERECEĞİZ



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



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



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



Özcan UZUNOĞLU
Uçak Mühendisi

HATA TOLERANSLI YÖNETİM KONSEPTİ

“ İlk yazımızda yöneticiliğin mevcut girdilerden maksimum çıktıları alma sanatı olduğuna değinmiş ve yöneticilik tiplerini açıklamıştık. Şirketlerde ne kadar fazla Lider Yönetici mevcut ise hem varlığını devam ettirme hem de yeni gelişmelere reaksiyon gösterme hususunda o kadar avantajlı olacaktır. Hal böyle iken şirketlerin olabildiğince doğru şekilde Lider Yönetici adaylarını saptayıp gelişimlerini desteklemesi önem arz etmektedir. ”

Bu yazımızda ise yöneticilerin benimsemesi ve uygulaması durumunda şirketlere önemli bir katkı sağlayacak olan “Hata Toleranslı Yönetim” konseptinden bahsetmeye çalışacağım.

Her yönetici hem yapılması gerekli görevleri bilmek hem de bu görevleri yaptıracağı çalışanları yeterli seviyede tanımak zorundadır. Görevlerin hedeflenen zamanda ve hedeflenen kalitede yapılması için bu bilgiler elzemdir. Varsayalım yönetici görevlendirmeleri yaptı ve görev sırasında

birçok çalışan işini yapmaya başladı ve planlamaya göre yürütülüyor. Uzun nefesli her görevde ve görevlendirmede işlemlerin yapılması sırasında mutlaka hatalar yapılacaktır. İnsanın söz konusu olduğu her ortamda mutlaka hatalarda olacaktır. İşte bu noktada Yöneticinin yöneticilik vasıfları çok ama çok önem arz etmektedir.

Yöneticinin çalışma alanında oluşturduğu ortam çalışanların yaptıkları hataları söylemelerine ve birlikte çözüm bulmalarına uygun tanım olabileceği gibi hata yapanların



cezalandırıldığı bir ortam da olabilir. Bu iki farklı durumu biraz daha açmamız gerekiyor.

İki tavır arasındaki büyük farkı uçak bakım alanından bir örnek ile açıklamak daha yerinde olacaktır.

Uçak Bakım merkezindeyiz ve hummalı bir çalışmayla C bakımı icra edilmekte. Söküm-Kontrol-Bakım-Takım aşamalarındaki tüm süreçler başarıyla tamamlandı. Her şey yolunda görünüyor. Uçak için son testlerden sonra Uçuşa Elverişlilik Belgesi düzenlenmek üzere. Motor üzerinde bakım yapan bir Uçak Teknisyeni son anda motor üzerinde bulunması gereken bir aparatı takmadığını fark ediyor. İşte yönetici tavrı bu noktada çok önemli. Yöneticinin oluşturduğu ortam hatalara toleranslı bir yaklaşım ise Uçak Teknisyenimiz bu durumu anında ilk amirlerine bildirir ve gerekli inceleme yapılarak uçak hangarda iken küçük bir işgücü harcayarak problem çözülür. Yok eğer yönetici hata yapanı cezalandıran bir ortam oluşturmuşsa ve yapılan hatanın muhatabını bulmak zor olarsa Uçak Teknisyeni arkadaşımız korkarak bu durumu söyleyemezse durum çok daha farklı gelişecektir doğal olarak. Testlerde net olarak fark edilmez ise yapılan hata uçak için uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenecek. Uçuş hattına bilgi verilecek ve uçak sefere çıkmak için teslim edilecek. Sefere çıkmadan önce o eksik parça örneğin bir vibrasyon olduğunda hat teknisyeni duruma müdahale edecek ve belki daha büyük maliyetle ve zaman kaybı ile arızayı giderecek veya abartıyorum belki uçak seferden çekilerek tekrar hangara alınacak. İşte bu nokta da hangarda iken 1 birim maliyetle giderilecek arıza yaklaşık 100 birimlik bir kayba yol açmış olacak. Hadi diyelim ilk testte yine vibrasyon oluşmadı, yolcular alındı



ve pist başına gidildi. Tam güç verilip kalkışa geçilecekken vibrasyon pilot tarafından tespit edildi ve anında kalkıştan vazgeçildi. İşte bu durumda kayıplar (yolcu güveni, pistten dönme, yolcu boşaltma, başka bir uçak tedariki, seferlerin kayması riskleri ve daha niceleri) oldu mu size 10.000 birim (belki daha fazla). Daha ileri gidersek uçak havalandıktan sonra ortaya çıkacak bir sorunun maliyeti ve daha önemlisi uçuş emniyetine olumsuz etkisi çok daha büyük olacaktır.

Örnekten de görülebileceği üzere bir şirkette yöneticilerin oluşturduğu “hata toleranslı yönetim konsepti” hakimse problemler büyümeden ortadan kaldırılabılır.

Bulunduğunuz tüm ortamlarda (aile, şirket, grup vb.) hata toleranslı yönetim konseptini uygulamanız dileğiyle saygılarımı sunuyorum.

UÇAK KAZALARI İNCELEME / MAYIS

ÇİN HAVA YOLLARI
UÇUŞ 611

25 Mayıs 2002'de Boeing 747-209B China Airlines Flight 611, Taoyuan Uluslararası Havalimanı'ndan Hong Kong Uluslararası Havalimanı'na rotasında ilerlerken Penghu Adaları'nın 23 deniz mili uzağında havada parçalandı ve uçaktaki 225 kişinin tamamı öldü.



O günün öğleninde Taipei'de hava güneşli sıcaklık 28 derece ve rüzgâr doğudan 9 knot hızında esiyordu. Kapı, planlanan kalkış saatinden 10 dakika sonra saat 14:50'de kapandı, kokpit ekibi kuleden harici güç ünitesi ile motor çalıştırma ve pushback talebinde bulundu. Saat 14:57 de pushback tamamlanmış ve uçak 6 nolu piste doğru taksi yapmaya başlamış ve 15:07'de kalkış yapmıştı. 1600 feete tırmanırken Taipei kule ile irtibata geçip FL260'a tırmanıp direkt olarak Chali'ye ilerlemek için izin aldı. Kule ile iletişime geçen kokpit FL350'ye tırmanıp Kadlo'ya devam etti, 13 dakika sonra uçak, 35 bin feete ulaşırken uçak radar ekranlarından kayboldu.

25 Mayıs 2002'de Boeing 747-209B China Airlines Flight 611, Taoyuan Uluslararası Havalimanı'ndan Hong Kong Uluslararası Havalimanı'na rotasında ilerlerken Penghu Adaları'nın 23 deniz mili uzağında havada parçalandı ve uçaktaki 225 kişinin tamamı öldü.

Uçak, Çin Hava Yolları filosunda kalan tek tescilli Boeing 747-200 yolcu uçağıydı. 1979'da havayoluna teslim edildi ve kaza anında 64.800 saatten fazla uçuş süresi kaydetti. Uçak 274 koltuk kapatisine sahipti. Uçuş, yerel saatle 15:08'de kalktı ve Hong Kong'a 16:28 HKT'de varması planlandı. Uçuş ekibi 51 yaşındaki Kaptan Yi Ching-Fong, 52 yaşındaki Kaptan Shieh Yea Shyong ve 54 yaşındaki Uçuş Mühendisi Chao Sen Kuo'dan oluşuyordu. Her üç pilot da oldukça deneyimliydi.

Pilotlardan ikisinin 10.100 saatten fazla uçuş süresi vardı ve uçuş mühendisi 19.100 saatten fazla uçuş kaydetmişti.

15:16'da uçuş, 350 uçuş seviyesine yaklaşık 35.000 feet (11.000 m) tırmanmak üzere hazırlandı. Saat 15:33'te uçak ile temas kesildi. Uçakta bulunan 206 yolcu ve 19 mürettebatın tamamı hayatını kaybetti.

Uçakta bulunan 225 yolcu ve mürettebattan 175'inin kalıntıları bulundu ve kimlikleri tespit edildi. Tayvan Boğazı'nın okyanus yüzeyinde yüzen 82 ceset bulundu ve balıkçı tekneleri ve askeri gemiler tarafından toplandı. Kurbanların bazılarında akciğer dokusunda genişleme, deri altı amfizem ve burun ve ağız kanaması vardı. Kurbanlar görsel kimlik, kişisel eşyalar, parmak izleri, diş muayeneleri ve DNA testi yoluyla tespit edildi. Sadece kurtarılan üç uçuş ekibi üyesinin cesedine otopsi yapıldı. Kurbanların cesetleri fotoğraflandı ve kıyafetleri ve eşyaları kataloglandı ve ailelerine iade edildi.

Kurbanların çoğu, kafa travması, kaval kemiği ve fibula kırıkları, önemli sırt sıyrıkları ve pelvik yaralanmalarla uyumlu geniş yaralanmalara sahipti. Cesetlerin çoğu, bazı durumlarda kırık kemikler dışında neredeyse sağlamdı.

Bulunan cesetlerin veya kıyafetlerinin hiçbirinde karbon kalıntısı bulunmadı ve herhangi bir yangın, yanma veya patlama hasarına rastlanmadı. Vücut diyagramları, yaralanma protokolleri, fotoğraflar ve bireylerin kurtarılması ve

Boeing 747-209B China Airlines Flight 611, Taoyuan Uluslararası Havalimanı'nda Saat 14:57 de pushback tamamlanmış, 6 nolu piste doğru taksi yapmaya başlamış ve 15:07 de kalkış yapmıştı



tanımlanmasıyla ilgili diğer belgeler de dâhil olmak üzere kurbanların kayıtları daha sonra tanımlanan her kurban için ilişkilendirildi.

17:05'te, bir askeri Lockheed C-130 Hercules uçağı, Penghu Adaları , Makung'un 23 deniz mili kuzeydoğusunda düşen bir uçak gördü. Araştırma ekibi, kokpitin bir kısmı da dâhil olmak üzere enkazın %15'ini buldular ve hiçbir yanık, patlayıcı veya silah sesi izi bulamadılar.

Kazadan önce herhangi bir tehlike sinyali veya iletişim gönderilmedi. Radar verileri, uçağın FL 350'deyken dört parçaya ayrıldığını gösteriyordu. Bu teori, uçağın içinde bulunabilecek bazı hafif eşyaların 80 mil uzaklıkta bulunması gerçeğini doğruluyordu. Uçak kaza sırasında 35.000 feet'de seyir irtifasına yaklaştığı için kendisini dengeleyebilmesi mümkündü. Dağılmadan kısa bir süre önce, uçağın dört motorundan ikisi biraz daha yüksek itiş gücü sağlamaya başladı ve daha sonra bunun normal sınırlar içinde olduğu anlaşıldı. Dört motorun tümü denizden kurtarıldı ve kazadan önce herhangi bir arızaya maruz kalmadığı tespit edildi.

Başlatılan arama çalışmaları sonrasında saat 17:05'te orduya bağlı C130 Herkül tarafından Penghu adasının 45 km kuzeydoğusunda uçağın enkazı ve yağ birikintileri tespit edildi, bölgeye yönlendirilen ekipler saat 18:10'da kazazedeye ulaştılar ancak uçaktaki herkes gibi o da ölmüştü.İlerleyen saatlerde devam eden araştırmalar sonucu enkazın 45 km uzağı olan Changhui yakınlarında uçağa ait başka parçalar da bulundu, ayrıca ana enkazdan 130 km uzakta uçağa ait dökümanlar, valizler, Çin Havayollarına ait üzerinde kazazedelerin kanı olan yastıklar bulundu. Tüm bunlar sayesinde kazaya ilişkin detaylara daha kolay ulaşılabilecekti.



Araştırmacılar bu hasar için uçağın kayıt defterinde yapılan onarıma baktıklarında çok fazla detay bulamadılar ancak var olan belgelerden çıkarılan sonuç Hava Yolları'nın geçici bir tamirat yaptığını gösteriyordu. Hasarlı bölgenin üzerine geçici olarak geniş bir alüminyum parça yerleştirilmişti ancak bakım prosedürüne göre hasarlı bölümün tamamının kesilmesi ve yerine yenisinin yerleştirilmesi gerekiyordu. Çin Havayolları mühendisleri bölümün kesilip çıkarılamayacak kadar büyük olduğunu ve bu sebeple hasarlı kuyruk çarpmasından kalan çizikleri zımpara ile düzelttiklerini söylemişlerdi ama kesikler ne zımparalanmış ne de kesilip çıkartılmıştı. Mühendisler büyük bir hata daha yaparak çifte plakayı çizilmiş parçanın tam üstüne koymuşlar ancak çiziklerin olduğu alandan küçük olan bu plaka ile kaplayıp metal yorgunluğuna sebep olmuşlar ve üstelikte kayıt defterinde onarım talimatlarına uygun tamirat yapılmış gibi göstermişlerdi. Uçak 22 yıl boyunca hasarı daha kötüye giderek uçuşlarına devam etmek zorunda kaldı ve uçak mühendislerinin yaptıkları hatalı bir onarım, tüm kuyruk bölümünün zayıflamasına ve arızalanmasına neden olarak 225 kişinin ölümüyle sonuçlanan bir kazaya sebep oldu.

Thai Havayolları'ndan Çin Havayolları'na satılmadan önceki son hizmet gününde CI611 Taipei-Hong Kong seferini yapacaktı.

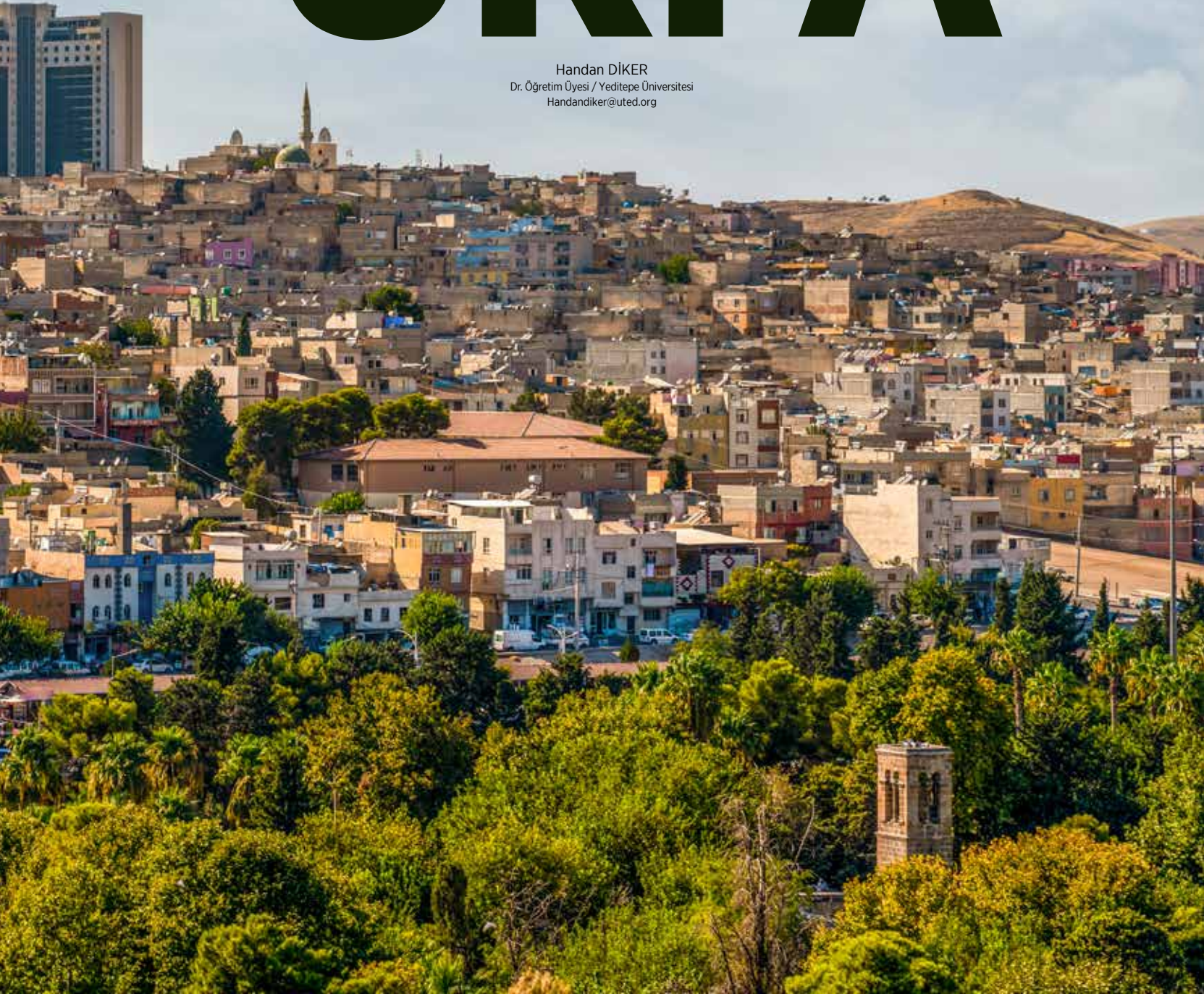


Bu ay, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nin en kalabalık, Türkiye'nin ise sekizinci kalabalık şehri olan Urfa'dayım. İstanbul-Urfa arası, uçakla 1 saat 40 dakika sürüyor. Oldukça rahat bir uçuştan sonra "Peygamberler Şehri" ya da "Kutsal Şehir" olarak adlandırılan Urfa'daydım.



TARİH YÜKLÜ BİR KUTSAL KENT: URFA

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





Rivayete göre eski Yunanlılar, (Enoch, Hermes, İdris Peygamber, Uhnud. Bu dört isim aynı kimse kabul edilmektedir.) insanlara şehirler kurmayı öğrettiği için onun zamanında 180 şehir kurulmuş ve bunların en küçüğü Urhai ya da Orbay yani Urfa olduğu söylenir. İdris Peygamber rivayete göre Nuh Peygamberden önce geldiği için Urfa, Nuh tufanından önce kurulmuştur. Tufanda harap olan Urfa, Tufandan sonra yine kurulmuştur.

Yine denir ki, Nuh tufanından sonra Babil'de hüküm süren Nemrut üç şehir inşa etmiştir. Bunlardan biri de Urfa'dır. Urfa şehri önce, Arach, sonra Erech, Orbay, Edessa ve Ruha isimlerini almıştır.

Urfa, Urfa Platosu denilen bir platonun ortasında kurulmuştur. Öyle bir yerdedir ki, Musul'u Halep'e bağlayan yol üzerindedir. Kurtuluş Savaşı'nda halkın gösterdiği başarılarından ötürü 1984 yılında 'Şanlı' unvanını almıştır.

Şanlıurfa bir efsaneler şehri. Bu efsanelerin en ünlüsü de şu: Putperestliğe karşı mücadeleye başlayan Hazreti İbrahim, dönemin kralı Nemrut tarafından yakalanmış ve şu anda gölün olduğu yerde (Balıklı Göl) dev bir ateş yaktırılmış ve Hazreti İbrahim yukarıda bulunan bir tepeden mancınkla ateşin içine atılmıştır. Hazreti İbrahim 7 gün boyunca bu ateşte kalmış ve buradan sağ olarak kurtulmuştur. Rivayete göre Hazreti İbrahim ateşe atıldıktan sonra mucizevi olarak her yer gül bahçesi olmuştur. Ateş suya, odunlar da balığa dönüşmüştür. İşte bu yüzden Balıklı göl ve içindeki balıklar kutsal olarak kabul edilmektedir. Gerçekten de Balıklı göl ve oldukça mistik ve etkileyici bir yer. Gölün çevresinde ayrıca Urfa Kalesi de bulunuyor. Gölün etrafında birçok kır kahvesi ve restoran bulunuyor. Burada oturup dinlenmek gerçekten çok keyifli.



Şanlıurfa, ilk buğday tarımının yapıldığı yer olarak kabul ediliyor. Özellikle Harran Ovası oldukça verimli bir bölge. Urfa merkezden, Harran'a doğru giderken göz alabildiğince uçsuz bucaksız pamuk tarlalarını görüyorsunuz. Bu tarlalardan uçan pamuklar adeta bir kar yağışı gibi aracınızın camına geliyor. Yol kenarlarında birikiyor ve adeta bir kar yağışı gibi pamuk yağıyor gökten. Ve bu biriken pamukları toplayan çocuklar. Gerçekten inanılmaz bir görüntü idi. İşte bu görüntüden çok etkilendim. Harran'ın bir de dünyaca ünlü, çok ilginç adeta bir tiyatro dekoru gibi yapılmış konik evleri var. Harran'ın anlamı ise 'Yolların kavuştuğu yer' demekmiş. Gerçekten de bu konik evlerin eski zamanlarda özel bir



toprağın, gülyağı ile karıştırılması sonucu elde edilen harçtan yapıldığı söyleniyor. Yazın serin kışın sıcak olan bu evler sit alanı olarak koruma altına alınmış. 150 ila 200 yıllık olduğu bilinen bu evlerin hepsini gezemiyorsunuz.

İslamiyet'in ilk camilerinden olan 'Ulu Cami' de burada bulunuyor. Şunu diyebiliriz ki Urfa adeta bir müze şehir. Dünyanın en eski heykeli ve tapınağı burada Göbeklitepe de bulunmuştur.

Urfa, İbrahim Peygamber'in doğum yeri olarak kabul edilir. Eyüp Peygamberin de doğum yeri olarak kabul edilir. Hazreti Musa da bir dönem Urfa'da yaşamıştır. Dolayısı ile 'Peygamberler şehri' olarak adlandırılan Urfa'da Hazreti İbrahim, Hazreti Lut, Hazreti İshak, Hazreti Yakup, Hazreti Yusuf, Hazreti Eyüp, Hazreti Şuayip ve Hazreti Musa yaşamışlardır. Hazreti İsa'nın kenti kutsadığı söylenmektedir.

Tarihte, Ebla, Akkad, Sümer, Babil, Hitit, Hurri-Mittanni, Arami, Asur, Pers, Makedon, Roma, Bizans gibi uygarlıkların egemenliği altında kalan Urfa, 1516'da Osmanlı İmparatorluğu'na katılmıştır. 1919'da İngiliz ve Fransızlar tarafından işgal edilmiştir. 11 Nisan 1920 tarihinde düşman işgalinden kurtarılmıştır. 1924 yılında Cumhuriyetin ilanından sonra il olmuştur.

Urfa'da kurulan ve dünyanın ilk üniversitesi olarak bilinen Harran Üniversitesi, ilk çağlarda önemli bir kültür merkezi olmuştur.

Urfa'nın 'Kayıp Şehri' denilen bir de beldesi var ki burası muhteşem bir doğa cenneti ve çok etkileyici bir bölge olan, Halfeti. Halfeti, İ.Ö 855 yılına uzanan bir tarihe sahip. Burası, Birecik barajının yapımı sırasında sular altında kalmış bir yerleşim merkezi. Bir benzetme yapacak olursak adeta



Fırat'ın acımasız suları altında kalmış ıssız bir antik kent. Halfeti'yi teknelerle gezmek çok keyifli. 2013 yılında Cittaslow Uluslararası Koordinasyon Komitesi tarafından Halfeti, 'Sakin Şehir' olarak kabul edilmiştir. Halfeti'de bir de sadece buraya özgü olarak yetişen 'Kara Gül' bitkisi de bulunuyor.

Gelelim ünlü Urfa mutfağına, Urfa et yemekleri, kebabı ve ciğeri ile meşhur bir kent. Ayrıca baklavası, kadayıfı, katmeri ve billuriye tatlısı ise nefis tatlıları.

Ben Urfa'ya sadece 2 gün ayırdım. Yetmedi. İnanın gezmeyi bitiremedim. Urfa'ya gitmeniz için o kadar çok sebep var ki, tarih, kültür, doğa ve nefis lezzetler. Mutlaka gidin, çok etkileneceksiniz.

AJANDA

KİTAP



UÇAK NASIL YAPILIR?

Yazar: Murat Köse

Yayınevi: USTURLAB Yayınları

Tamamı renkli, detaylı teknik çizimlere yer verilen bu kitap, uçakların taslak çizimlerinden başlayarak kanat, motor, kabin içi gibi en ince detaylara varıncaya kadar bütün ayrıntılarını okurlara

gösteriyor. Uçak üretim sürecinin tasarım, imalat, taşınma, birleştirme, test ve saha aşamalarını işlevleriyle beraber bu kitapta bulacaksınız. "Uçak Nasıl Yapılır?" sadece çocukların değil, konuya ilgi duyan yetişkinlerin de ilgiyle okuyacağı ve faydalanabilecekleri bir eser. Uçak bakım eğitmenliği ve eğitim yöneticiliği yapan Murat Köse uzun yıllara dayanan tecrübesi ışığında bir uçağın tasarım aşamasından başlayarak hangardan çıkışına kadar geçen süreci yalın bir dille anlatıyor.



DAVID PASCOE

Yazar: Cengiz Tatar

Yayınevi: Optimist Yayıncılık

Konuyu on dokuzuncu yüzyıldan başlayarak ele alıp yirmi birinci yüzyıla kadar getiren kitap, sabit kanatlı, motorlu uçan makineye çeşitli perspektiflerden bakıyor ve uçağa, askeri amaçlarla geliştirilen bir makine, hız tutkusunun bir ürünü ve son olarak sanatçı,

mimar ve yazarlar için bir esin kaynağı olarak yaklaşıyor. Tasarımcıların ve mühendislerin ilham kaynağı; kültürün endüstrileşmiş hali; militarist hırsların silahı ve nihayetinde teknolojinin bize en yakın mucizesi olan uçaklar hakkında bilmek isteyeceğiniz her şey David Pascoe tarafından hünerle kaleme alındı. Bundan yüz, yıl önce havalanan, ahşap, tel ve bezden yapılmış uyduruk tasarımlardan, günümüzün zarif tasarımlarına tümüyle "fiziksel makineler" ile ilgili bir kitaptır.

SİNEMA



DOKTOR STRANGE ÇOKLU EVREN ÇILGINLIĞINDA

Aksiyon , Fantastik , Macera

Yönetmen: Sam Raimi

Oyuncular: Benedict Cumberbatch, Elizabeth Olsen, Rachel McAdams, Benedict Wong, Chiwetel Ejiofor

Marvel Studios'un sevilen kahramanlarından biri

olan "Doktor Strange Çoklu Evren Çılgınlığında", Marvel evreni Çoklu Evren'i açıyor ve sınırlarını hiç olmadığı kadar zorluyor. Dr. Stephen Strange, insanlığa yönelik tehdidi önlemek için, kendisinin, Wong'un ve Maximoff'un alternatif versiyonlarını da içeren çoklu evrenin kapısını açan, yasaklı bir büyü yapar. Eski ve yeni mistik müttefiklerinin yardımıyla bilinmeyene yolculuk eden Doktor Strange, gizemli yeni bir düşmanla yüzleşmek için Çoklu Evrenin akıl almaz ve tehlikeli alternatif gerçekliklerini kat ediyor. Doktor Strange en son Spider Man filminde karşımıza çıkmıştı.



AŞK ÇAĞIRIRSAN GELİR

Komedi

Yönetmen:

Emre Kavuk

Senaryosunu daha önce Altın Portakal ödüllü kazanan Emre Kavuk'un yazdığı ve Karadeniz'in eşsiz güzelliklerine sahip Ordu'da çekilen bu filmi keyifle seyredecek ve kesinlikle

çok eğleneceksiniz. 'Aşk Çağırırsan Gelir' birbirinden farklı 5 çiftin bir gün içerisinde geçen komik hikâyesini anlatıyor. Artık aşık olmak istediğini söyleyen kahramanımızın bu isteğine kader kayıtsız kalmaz ve ona aşkı getirecek olaylar zincirini başlatır. Bu olaylar zincirinde birbirinden farklı 5 çiftin komik hikâyesine tanık olurken yaptığımız her hareketin bir başkasının hayatında bir dönüm noktası olduğunu ve yaşanan her talihsizliğin aslında iyi bir şeylere vesile olabileceğini anlatır.



DEEP PURPLE "THE LONG GOODBYE TOUR"

Tarih: 25 Mayıs 2022
Yer: Life Park - İstanbul
Saat: 21:00

Rock'n roll tarihinin onur listesi'ne adını altın harflerle yazdıran Deep Purple "The Long Goodbye Tur" kapsamında aktif bank'in katkılarıyla son konseriyle Türkiye'de! 1968 Yılında İngiltere'de progresif rock grubu olarak kurulan Deep Purple, Led Zeppelin ve Black Sabbath ile birlikte hard rock ve heavy metalin öncülerinden kabul edilmektedir. Grubun temelini atan Ritchie Blackmore'un babaannesinin Peter de Rose'un bestelediği aynı isimli şarkıyı çok seviyor olması ve grup ismi olarak önermesi ile birlikte grup bu ismi almıştır.



DÖNME DOLAP

Yazan: Aziz Nesin
Yönetmen: Metin Zakoğlu
Oyuncular: Metin Zakoğlu
Yer: Evde Tiyatro, İstanbul
Tarih: 27 Mayıs
Saat: 20:00

Mahkumlarının kaldığı küçük bir koğuşta, mahkumlar aralarındaki Yaşar Yaşamaz'ın hayatını oynamaya karar verirler. Metin Zakoğlu mahkumlar arasından seçtiği kişilerle

provaya başlar, fakat kadınlar koğuşundan özel izinle provaya katılan Ayşe rolünü oynayacak bu güzel kadın mahkuma aşık olup onun için kavgaya tutuşunca Cezaevi yönetimi oyuncu diye seçilen mahkumları tek tek hücrelere kapatır, oyun tarihi ve saati gelmiş çatmıştır ve Metin Zakoğlu'nun aklına şaheser bir fikir gelir, Yaşar yaşamaz'ı kendisi tek başına oynayacaktır. Oyun başlar ve bu oyunda da kim oyuncu kim seyirci kim Yaşar kim Yaşamaz birbirine karışır.



LIVE FROM ISTANBUL FEST

Tarih: 14 Mayıs 2022
Yer: Life Park - İstanbul
Saat: 12:00

Dünya'nın 50'den fazla ülkesinde her yıl coşkuyla kutlanan Geleneksel Hint Kültürünün en büyük bayramı olan HoliFest, Türkiye'de ilk defa orijinal konseptiyle 2016 Nisan ayında biletlerini günler öncesinden bitirerek İstanbul'da kutlanmıştır. İzmir'de Ekim 2017'de ilk defa binlerce kişinin katılımıyla gerçekleşen ve son yılların en ses getiren "konsept festivali" olma özelliği taşıyan Holi festivali yeniden İzmir'de! Türkiye beşincisi gerçekleşecek olan etkinliğin baharın gelişini kutlamasının yanı sıra, etkinliğin Hint kültüründe önemli bir misyonu olan "iyiliğin, kötülüğe karşı mücadelesi" fikrini de taçlandırmak amaçlanmıştır. Hint dans grupları, dünyaca ünlü Hintli DJ'ler, Hint giysi ve aksesuarlarının sergilendiği butikler ile Hint kültürünün tüm güzelliklerini tadacaklar ve baharın gelişini müjdeleyen müthiş bir Holi'nin coşkusunu yaşayacaklar.



'ÖLÜ'N BİZİ AYIRANA DEK

Yönetmen: Hakan Yılmaz
Oyuncular: Hakan Yılmaz ve Ebru Cündübeyoğlu
Yer: Beylikdüzü Atatürk Kültür Ve Sanat Merkezi
Tarih: 25 Mayıs
Saat: 20:30

Boşanmak üzere olan bir çiftin hayatlarının ortasına salonda yatan bir ceset girerse ne olur?

Geçmiş mi yoksa gelecek mi kazanır? İşte bu geçmişin ve geleceğin kışkırtmasındaki kara mizah, muhteşem bir oyunculuk ile buluşunca size tadına doyum olmaz bir seyir keyfi kalıyor.Evli bir çiftin sizi komedi ve heyecan dünyasının içine alacağı, farklı çatışmaların ve "katil kim?" sorusunun eğlenceli serüvenini bulacağınız tiyatro oyunu 'Ölün Bizi Ayırana Dek'i sakın kaçırmayın! Ünlü oyuncular Hakan Yılmaz ve Ebru Cündübeyoğlu'nun muhteşem bir performans ile sahneye koyduğu, size eğlence dolu anlar yaşatacak kara komedi tiyatro oyunu karşısına çıkıyor!

KONSER

TIYATRO

Bil Bakalım



EŞİTLİK

Aşağıdaki işlemin sonucu ne olur?

$$7 + 7 \div 7 + 7 \times 7 - 7 = ?$$

HADİ BULALIM?

Aşağıdaki şekilde 216 eşitliğini sağlayan simgelerin alacağı değerler ne olur?

$$\text{Clock} + \text{Chain} + \text{Heart} = 216$$

$$\text{Clock} + \text{Heart} = \text{Chain}$$

$$\text{Chain} + \text{Heart} + \text{Heart} = \text{Clock}$$

$$\text{Clock} = ? \quad \text{Chain} = ? \quad \text{Heart} = ?$$

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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI

Nisan ayı bulmaca sorularımıza doğru cevap veren olmamıştır.

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

YANIT 1

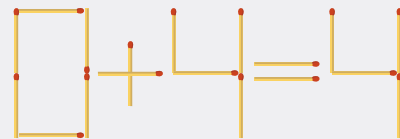
Doğru cevabı 1/3 parantez içinde gruplayarak ve işlem sırasını takiben bölmenin öncelik sırasına koyarak bulunur.

$$\begin{aligned} &9 - 3 \div (1/3) + 1 \\ &= 9 - 9 + 1 \\ &= 0 + 1 \\ &= 1 \end{aligned}$$

Doğru cevap 1'dir.

2

YANIT 2



Her zaman
Yanınızdayız
Her yerde



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

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

 www.turkishtechnic.com

 TurkishTechnic

 Turkish_Technic

TURKISHTECHNIC.COM



**TURKISH
TECHNIC**

YENİ UÇUŞ NOKTAMIZ: SEATTLE

Yeni uçuş noktamıza, sizin için aldığımız geniş kapsamlı önlemlerle seyahat edebilirsiniz.



TURKISH AIRLINES

ABD