

2146-6394

MAYIS 2026 / SAYI: 439

www.uteddergi.com

SAFETY
COMES FIRST

ÖNCE
EMNİYET



UTED

49. YIL

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ



GÖKYÜZÜNE İZ BIRAKAN BİR ÖMÜR...

ERHAN İNANÇ

Saygı, Minnet ve Özlemle...

Gökyüzü Sizinle, Hatıranız Bizimle...

AVIATION WEEK

MRO BEER

Haziran 17-18,
2026 İstanbul,
Türkiye
#MROBEER

ANA SPONSOR



TURKISH
TECHNIC

Baltık ve Doğu Avrupa Bölgesinde Havacılık Bakımında Dönüşüm

Baltık ülkeleri, Doğu Avrupa ve ötesindeki MRO profesyonelleri için en önemli buluşma noktası. Avrupa ve Asya'nın kesişme noktasında sektör liderleriyle bir araya gelerek eşsiz bir ağ kurma fırsatı ve bölgedeki uzmanlardan öğrenme imkanı yakalayın.

Konuşmacılar:



Yasin Birinci
CTO,
Turkish Technic



Aybars Aldag
Regional Director
of Trading,
Setna iO



Inga Douglas
CEO,
GetJet Airlines



Matti Karttunen
Head of Component
Maintenance,
Finnair



Ene Krinpus
Managing Director
of Magnetic Talents
(Engineering &
Training Services),
Magnetic Group



Niklas Kropp
Head of Business
and Fleet
Performance,
TUI



Nils Lübbling
Senior Director –
Head of ARC Services,
Lufthansa Technik



Oleg Novak
MD,
AirHub Aviation



Kaspars Podins
CCO,
Job Air Technic



Tadas Tamosaitis
CTO,
FL Technics Group

UTED¹⁹⁶⁸ INTERNATIONAL

AVIATION WEEK⁺
by informa...

UTED20 kodu ile %20 indirimli kayıt ol: mrobeer.aviationweek.com

Değerli Meslektaşlarım, UTED Ailesi ve Havacılık Sevdalıları,

Baharın enerjisini ve yenilenme coşkusunu taşıyan Mayıs ayını bu yıl içimizde derin bir burukluk, ancak bir o kadar da büyük bir gurur ve kararlılıkla karşılıyoruz. Havacılık teknik camiası olarak sadece bir dernek büyüğümüzü değil, vizyonu ile yolumuzu aydınlatan bir kutup yıldızını kaybetmenin derin üzüntüsü içindeyiz. Derneğimizin Onursal Başkanı, kıymetli büyüğümüz Erhan İnanç'ı ebediyete uğurlamış olmanın acısı kalbimizde çok taze.

Erhan İnanç, sadece UTED'in çatısını kuran ve güçlendiren bir lider değil; Türkiye'de hava aracı bakım teknisyenliği mesleğinin saygınlığını, kurumsal kimliğini ve havacılık emniyetindeki hayati rolünü herkese kabul ettiren bir ekolün mimarıydı. Mesleğimize ve derneğimize kattığı değerler, vizyoner bakış açısı ve her bir teknisyene aşıladığı meslek bilinci, asla silinmeyecek bir miras olarak bizlere emanettir. Onun attığı sağlam temeller üzerinde yükselmeye, gösterdiği hedeflere kararlılıkla yürümeye devam edeceğiz. Kendisine Allah'tan rahmet; ailesine, sevenlerine ve tüm havacılık camiamıza başsağlığı diliyorum. Ruhu şad olsun.

Mayıs ayı, tarihimizin en parlak dönüm noktalarından birini barındırır. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 19 Mayıs 1919'da Samsun'da yakıtığı bağımsızlık meşalesi, sadece bir milletin küllerinden doğuşunu değil, çağdaşlaşma ve bilim yolundaki en büyük hamlesini de müjdelemiştir. Atatürk'ün "İstikbal göklerde dir." hedefi, biz hava aracı bakım teknisyenlerinin omuzlarındaki en büyük sorumluluktur. Havacılığı stratejik bir vizyon olarak gören Ulu Önder'in izinde; emniyetten, bilimden ve yüksek teknik disiplinden ödün vermeden gökyüzündeki çelik kanatları güvenle uçurmak, bizim bu topraklara olan borcumuzdur. 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'mızı en kalbi duygularıyla kutluyorum.

Bu anlamlı ayın bizler için bir diğer gurur günü ise 24 Mayıs Dünya Uçak Teknisyenleri Günü'dür. 7 gün 24 saat, her türlü zorlu hava şartında, sıfır hata toleransı ve devasa bir sorumluluk bilinciyle çalışan hava aracı bakım teknisyenleri, havacılık sektörünün emniyet supabı ve görünmez kahramanlarıdır. Her uçuşun arkasındaki o imza; sadece teknik bir onay değil, binlerce hayatın sorumluluğunu üstlenen yüksek bir karakterin ve emeğin tescilidir.

UTED Yönetim Kurulu adına, mesleğini büyük bir özveri, etik değerler ve aidiyet duygusuyla icra eden tüm meslektaşlarımın 24 Mayıs Uçak Teknisyenleri Günü'nü yürekten kutluyorum.

Erhan İnanç Başkanımızın bizlere bıraktığı emanete sahip çıkarak, birliğimizi ve mesleki çitimizi her geçen gün daha da yukarı taşıyacağımıza olan inancım tamdır.

Emniyetli uçuşlar ve esenlik dolu günler dilerim.

Saygılarımla



Ömür CANİNSAN

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı



Saygı, Minnet ve Özlemle...

10 GÖKYÜZÜNE İZ BIRAKAN BİR ÖMÜR... ERHAN İNANÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği olarak; derneğimizin kurucu üyelerinden, Onur Kurulu Üyemiz Sayın Erhan İnanç'ın vefatını derin bir üzüntüyle öğrenmiş bulunuyoruz. Hayatını havacılığa adanmış olan Erhan İnanç; bilgi birikimi, tecrübesi ve örnek kişiliğiyle sektörümüzde önemli izler bırakmış, birçok teknisyenin yetişmesine katkı sağlamıştır. Derneğimizin kuruluşundan itibaren verdiği destek ve mesleki dayanışmaya olan inancı her zaman saygıyla hatırlanacaktır. Merhuma Allah'tan rahmet; ailesine, yakınlarına ve tüm havacılık camiasına başsağlığı diliyoruz. Ruhu şad, mekânı cennet olsun.



20 UTED, AIRCRAFT INTERIORS EXPO'DA SEKTÖR PROFESYONELLERİYLE BULUŞTU

UTED, Hamburg'da düzenlenen Aircraft Interiors Expo'ya katılarak havacılık sektöründeki yenilikleri yakından takip etti ve uluslararası iş birlikleri için önemli temaslarda bulundu. Fuar boyunca kabin içi sistemler, sürdürülebilirlik ve bakım süreçleri üzerine bilgi alışverişi yapılırken, UTED'in ilk teknik yayını olan "UTED International Magazine" sektör profesyonellerine tanıtıldı. Organizasyon, derneğin uluslararası görünürlüğünü artırması ve yeni projeler için fırsatlar oluşturması açısından önemli katkılar sağladı.



20 İFTE 2026'DA GELENEK BOZULMADI: UTED STANDI, İFTE 2026'NIN ÖNE ÇIKAN BULUŞMA NOKTALARINDAN BİRİ OLDU

İFTE 2026'da UTED standı, yoğun ziyaretçi ilgisi ve renkli etkinliklerle fuarın en dikkat çeken noktalarından biri oldu. Sektör temsilcilerinin de katılımıyla gerçekleşen buluşmalarda, havacılık eğitimi ve iş birlikleri üzerine verimli görüşmeler yapıldı. UTED, fuar boyunca düzenlediği yarışmalar ve etkinliklerle hem öğrencilerin hem de profesyonellerin ilgisini çekerek güçlü bir etkileşim ortamı oluşturdu.



52 GENÇLİĞE GÜVENEN BİR LİDERİN İZİNDE 19 MAYIS

19 Mayıs 1919'da Samsun'da yakılan bağımsızlık meşalesi, milletimizin umutlarını yeniden ayağa kaldırdı. Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve kahraman silah arkadaşları, "Ya istiklal ya ölüm!" diyerek bir milletin kaderini değiştirdi. Bugün bize düşen görev; o büyük mücadelenin emanetine sahip çıkmak, birlik ve beraberlik içinde geleceğe yürümektir. Başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere tüm kahramanlarımızı rahmet, minnet ve sonsuz saygıyla anıyor; 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nı gurur ve coşkuyla kutluyoruz.

06	GÜNDEM	40	BAŞARI
08	HABER	42	ANALİZ
10	ANMA	47	SÖYLEŞİ
12	ERHAN İNANÇ ANISINA	48	YORUM
18	BİZDEN HABERLER	52	TARİH
24	UÇAK TEKNİSYENLERİ GÜNÜ	58	GEZİ
28	DEĞERLENDİRME	62	TATİL REHBERİ
32	TEKNİK	66	AJANDA

UTED

49. YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 246-534 MAYIS 2026 www.uted.org

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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
M. Murat BAŞTÜRK

Editörler:
Müjgan İrem FİLİZ
Şengül DURUCU

Grafik Tasarım:
C. Kenan ÖZKAN

Yazı Kurulu
Erhan İNANÇ, Murat BAŞTÜRK, Handan DİKER,
Selim KONA, Ersan YÜKSEL, İnan ERYILMAZ,
Deniz GÜNALTAY, Berk GÜNEŞ, Olcay BAKŞI,
Sermet GÜNDÜZCÜ, M. Temuçin GÜREL,
Eray BECEREN, Erhan KURMUŞ, Mesut ÖZTRAK

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

Baskı
CB Matbaacılık
Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi
Topkapı/İstanbul

İstanbul, MAYIS 2026

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

UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



TÜRK SİVİL HAVACILIĞINDA ICAO BAŞARISI



Türk sivil havacılığı, uluslararası emniyet standartlarına uyum konusunda önemli bir başarıya daha imza attı. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın (ICAO) Küresel Emniyet Gözetim Denetim Programı Sürekli İzleme Yaklaşımı (USOAP-CMA) kapsamında yürütülen Off-Site Validasyon süreci başarıyla tamamlandı. Uçuşa Elverişlilik (AIR) ve Uçuş Operasyonları (OPS) alanlarını kapsayan denetim sürecinde, Türkiye'nin havacılık emniyeti alanındaki kararlı çalışmaları uluslararası

heyet tarafından olumlu şekilde değerlendirildi. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SHGM) sunduğu düzeltici eylem planları (CAP) kapsamlı incelemelerden geçirilirken, toplam 36 protokol sorusuna ilişkin hazırlanan CAP'lerin 33'ü başarıyla kapatıldı. Denetim sonuçlarına göre en dikkat çekici gelişme Uçuşa Elverişlilik (AIR) alanında yaşandı. İncelenen 27 CAP'in 26'sının başarıyla tamamlanmasıyla birlikte Türkiye'nin Etkin Uygulama (EI) puanı %54,84 seviyesinden %71,61'e yükseldi.

AJET VE THY UÇUŞLARINDA YENİ DÖNEM: UÇAK İÇİ YÜKSEK HIZLI İNTERNET HİZMETİ BAŞLIYOR



Türk havacılığında dijital dönüşüm adına önemli bir adım atılıyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, TÜRKSAT tarafından tamamen yerli ve milli imkânlarla geliştirilen "Uçak İçi İnternet Hizmeti Projesi"nin operasyonel aşamaya ulaştığını duyurdu. Yeni nesil yüksek hızlı internet sistemi, ilk etapta 2026 yılı içerisinde AJet uçaklarında hizmete alınacak. Projenin ikinci aşamasında ise sistemin 2027 itibarıyla Türk Hava Yolları (THY) filosunda yaygın olarak kullanılması planlanıyor. THY iştiraklerinden TCI Aircraft Interiors ile AJet iş birliğinde yürütülen çalışmalar kapsamında, AJet filosundaki 122 uçakta teknik test ve montaj süreçleri başarıyla

tamamlandı. Sertifikasyon ve son kontrollerin ardından sistemin kısa süre içinde yolcuların kullanımına sunulması hedefleniyor. Yeni teknoloji sayesinde yolcular, uçuş sırasında yalnızca mesajlaşma uygulamalarını değil; video konferans sistemlerini, kurumsal e-posta altyapılarını ve bulut tabanlı iş uygulamalarını da aktif şekilde kullanabilecek. Böylece uçuş süresince kesintisiz dijital bağlantı sağlanarak hem iş hem de kişisel iletişim açısından yeni bir dönem başlayacak. Projeye birlikte Türkiye'nin, havacılıkta yerli teknoloji altyapısını güçlendirmesi ve yolcu deneyimini uluslararası standartların üzerine taşıması hedefleniyor.

THY'DEN 93. YIL MESAJI:

HEDEF DÜNYANIN İLK 5 HAVA YOLU ARASINA GİRMEK



Türk Hava Yolları, 20 Mayıs 1933'te 5 uçak ve 24 çalışanla başlayan yolculuğunun 93'üncü yılını kutladı. Bugün 536 uçaklık filosu, 133 ülkede 358 destinasyonu ve 100 bini aşkın çalışanıyla faaliyet gösteren THY, "dünyanın en fazla ülkesine uçan hava yolu" unvanını sürdürüyor. Şirket, yıllar içinde filosunu ve uçuş ağını hızla büyütürken; 2008'de Star Alliance üyeliği, 2011'de Skytrax tarafından "Avrupa'nın En İyi Hava Yolu" seçilmesi ve İstanbul Havalimanı'na taşınması gibi önemli

dönüm noktalarına imza attı. THY, 2026 itibarıyla dünyanın en büyük 9'uncu hava yolu şirketi konumunda bulunurken, 2033 hedefi olarak 813 uçaklık filoya ulaşmayı ve dünyanın en büyük 5 hava yolu arasına girmeyi planlıyor. THY Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı Murat Şeker, 93. yıl mesajında başarının temelinde çalışanların emeğinin bulunduğunu vurgularken, THY İletişim Başkanı Yahya Üstün ise THY'nin Türkiye'yi gökyüzünde temsil etmeye devam edeceğini ifade etti.

THY TEKNİK 20. YILINI KUTLUYOR



THY Teknik A.Ş., kuruluşunun 20. yılını kutlarken şirketin köklü geçmişi 1933 yılına kadar uzanıyor. Türk sivil havacılığının ilk yıllarında Ankara'da yalnızca 8 teknisyenle başlayan bakım faaliyetleri, bugün dünyanın önde gelen uçak bakım ve onarım organizasyonlarından birine dönüştü. 1950'li yıllarda İstanbul'daki motor ve elektronik atölyeleriyle büyümesini hızlandıran şirket, 1973'te FAA sertifikasyonu olarak uluslararası pazara açıldı. 1996'da JAR sertifikasyonu ile küresel rekabet gücünü artıran yapı, 23 Mayıs 2006'da resmen THY Teknik A.Ş. olarak kuruldu. Sonraki yıllarda Pratt & Whitney, Collins Aerospace, TUSAŞ, HAVELSAN ve Rolls-

Royce gibi küresel şirketlerle yapılan ortaklıklar, THY Teknik'in bakım, motor, kabin ve mühendislik alanındaki kapasitesini büyüttü. 2019'da İstanbul Havalimanı'na gerçekleştirilen dev taşınma operasyonu ise şirket tarihinin en önemli kilometre taşlarından biri oldu. Bugün 10 binden fazla çalışanıyla faaliyet gösteren THY Teknik, yalnızca Türk Hava Yolları filosuna değil, dünyanın birçok hava yolu şirketine bakım ve mühendislik hizmeti sunuyor. Şirket, 20. yıl mesajında "Bu yalnızca bir şirketin yıldönümü değil; gökyüzündeki güvenliği sağlayan binlerce çalışanın emeğine duyulan teşekkürdür" ifadelerine yer verdi.

PEGASUS'TAN OPERASYONEL YAPAY ZEKÂ HAMLESİ



Pegasus Hava Yolları, operasyonel süreçlerde yapay zekâ kullanımını artırmak amacıyla Silikon Vadisi merkezli Overwatch AI ile stratejik iş birliğine gitti. Pegasus İnovasyon Merkezi tarafından yürütülen çalışma kapsamında şirket, Overwatch AI'a yatırım yaparken aynı zamanda platformun tasarım ortağı olarak da projede yer alıyor. Geliştirilen yapay zekâ destekli platform; pilotlar, kabin ekipleri ve operasyon çalışanlarının ihtiyaç duyduğu kritik bilgilere doğal dil üzerinden hızlı erişim sağlamayı amaçlıyor. Sistem; teknik prosedürler, operasyon kuralları ve havalimanı gereklilikleri gibi birçok başlıkta çalışanlara anlık destek sunuyor. Eski

havayolu pilotu Leo Kotil ile teknoloji girişimcisi Nikita Kaeshko tarafından kurulan Overwatch AI platformunun, halihazırda aylık yaklaşık 30 bin uçuş operasyonunda aktif olarak kullanıldığı belirtildi. Şirket, bu teknolojinin operasyonel verimliliği artırdığını ifade ediyor. Barış Fındık ise iş birliğine ilişkin değerlendirmesinde, dijitalleşmenin operasyonel mükemmeliyetin temel unsurlarından biri olduğunu belirterek, yapay zekâ sayesinde ekiplerin daha hızlı ve etkin karar almasının hedeflendiğini söyledi. Fındık ayrıca, yapay zekânın havacılık sektöründe önemli bir dönüşüm yaratacağına inandıklarını vurguladı.

FAA, HAVA SAHASINI YAPAY ZEKÂ İLE YENİDEN TASARLIYOR



Federal Aviation Administration, hava sahası yönetiminde yeni bir dönemin kapısını aralamaya hazırlanıyor. FAA Başkanı Bryan Bedford, Washington'da düzenlenen Royal Aeronautical Society etkinliğinde yaptığı konuşmada, yapay zekâ (AI) ve makine öğrenmesi teknolojilerinin hava trafik yönetiminde aktif rol oynayacağını açıkladı. Bedford, FAA'in geleceğe yönelik dönüşüm planını üç temel başlık altında topladı: hava trafik kontrol sistemlerinin modernizasyonu, personel eksikliğinin giderilmesi ve hava sahasının yeniden tasarlanması. FAA'in hedefi yalnızca teknolojiyi yenilemek değil; mevcut "reaktif" hava trafik yönetim modelinden çıkarak daha stratejik ve öngörülebilir bir sisteme geçmek. Bedford'a

göre bu dönüşümün merkezinde yapay zekâ yer alıyor. Ancak AI'ın kontrolörlerin yerine geçmeyeceğini özellikle vurgulayan Bedford, teknolojinin insan karar süreçlerini desteklemek için kullanılacağını söyledi. FAA'in üzerinde çalıştığı sistem, bulut tabanlı yüksek işlem gücü sayesinde ABD hava sahasındaki yaklaşık 55 bin uçuş rotasını aynı anda analiz edebilecek. Yapay zekâ destekli algoritmalar sayesinde uçuşların çakışma ihtimalleri önceden belirlenerek trafik akışı optimize edilecek. Bedford, mevcut sistemin yalnızca yaklaşık 18 dakikalık ileriye dönük görünürlük sunduğunu, ancak modern AI sistemleriyle uçakların hız, rota, irtifa ve meteorolojik verileri kullanılarak çok daha hassas tahminler yapılabileceğini ifade etti.

EASA'DAN LUFTHANSA TEHNIK'E KRİTİK YETKİ: KABİN MODİFİKASYONLARINDA SÜREÇ HIZLANACAK



European Union Aviation Safety Agency, Lufthansa Technik'e önemli bir sertifikasyon yetkisi verdi. Yeni düzenleme kapsamında şirket, belirli Airbus A320ceo kabin modifikasyonlarında artık bazı STC (Supplemental Type Certificate / Ek Tip Sertifikası) onaylarını doğrudan kendi bünyesinde gerçekleştirebilecek. Bu yetki, Lufthansa Technik'in geçmişte gerçekleştirdiği mühendislik çalışmalarındaki tecrübesi ve sertifikasyon süreçlerindeki uzmanlığının bir sonucu olarak değerlendiriliyor. Şirketin

yaklaşık 700 mühendisten oluşan Design Organisation birimi; tasarım, uygunluk doğrulama ve sertifikasyon alanlarında faaliyet gösteriyor ve dünya genelindeki 12 farklı lokasyonda hizmet veriyor. Lufthansa Technik Design Organisation Başkan Yardımcısı Uwe Schueler, yeni sistem sayesinde rutin projeler ile EASA'nın doğrudan dahil olması gereken özel projelerin daha net ayrıştırılabileceğini söyledi. Schueler ayrıca bu yeni yaklaşımın sertifikasyon maliyetlerinde yüzde 20'ye varan tasarruf sağlayabileceğini ifade etti.

VERTICAL AEROSPACE, HİBRİT-ELEKTRİKLİ VTOL SİSTEMİ İÇİN TESTLERE BAŞLADI



Vertical Aerospace, hibrit-elektrikli güç sistemine sahip Valo VTOL platformunun geliştirme sürecinde test aşamasına geçti. Şirket, HYPER (Hybrid Propulsion Evaluation Rig) adlı yeni test altyapısında hibrit güç ünitesinin entegrasyon ve doğrulama çalışmalarını yürütüyor. İngiltere'deki Cotswold Havalimanı'nda gerçekleştirilen testlerde; gaz türbini, elektrik jeneratörü ve elektrik sistemlerinden oluşan yeni güç paketi değerlendiriliyor. Vertical Aerospace, hibrit Valo'nun tamamen elektrikli modele göre yaklaşık 10 kat daha fazla menzil sunmasını hedefliyor. Platformun yaklaşık 870 deniz mili menzile ulaşması ve 1.100 kilogram taşıma kapasitesi

sunması planlanıyor. Yeni hibrit sistemin, yolcu kapasitesini dört kişiden altı kişiye çıkarması veya daha yüksek kargo kapasitesi sağlaması bekleniyor. Şirket ayrıca sürdürülebilir havacılık yakıtı (SAF) kullanabilen türbin teknolojileri üzerinde çalıştığını açıkladı. Öte yandan Vertical Aerospace, Bristol'deki Vertical Energy Centre tesisinde ilk üretim bataryasının montaj hattından çıktığını da duyurdu. Şirket içinde geliştirilen bataryalar, sertifikasyon test uçuşlarında kullanılacak. Tamamen elektrikli Valo modelinin 2028'de sertifikasyon sürecini tamamlaması beklenirken, hibrit-elektrikli versiyonun 2030 sonrasında hizmete girmesi öngörülmüyor.



ANMA



UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ'NDEN

VEFAT ve BAŞSAĞLIĞI



Uçak Teknisyenleri Derneği olarak; derneğimizin kurucu üyelerinden, Onur Kurulu üyemiz ve havacılık sektörünün kıymetli isimlerinden Sayın Erhan İnanç'ın vefat haberini derin bir üzüntüyle öğrenmiş bulunuyoruz.

Hayatını havacılığa adanmış olan Erhan İnanç; bilgi birikimi, tecrübesi, çalışkanlığı ve örnek kişiliğiyle sektörümüzde önemli izler bırakmış, genç teknisyenlere yol gösteren ve mesleki dayanışmayı her zaman ön planda tutan değerli bir büyüğümüzdü.

Meslek hayatı boyunca gösterdiği özveri, disiplin anlayışı ve havacılık emniyetine verdiği önem ile büyük takdir kazanmış; bilgi ve deneyimini paylaşmaktan hiçbir zaman kaçınmamıştır. Havacılık sektörünün gelişimine sunduğu katkılar ve yetişmesine destek olduğu birçok teknisyen ile anılmaya devam edecektir.

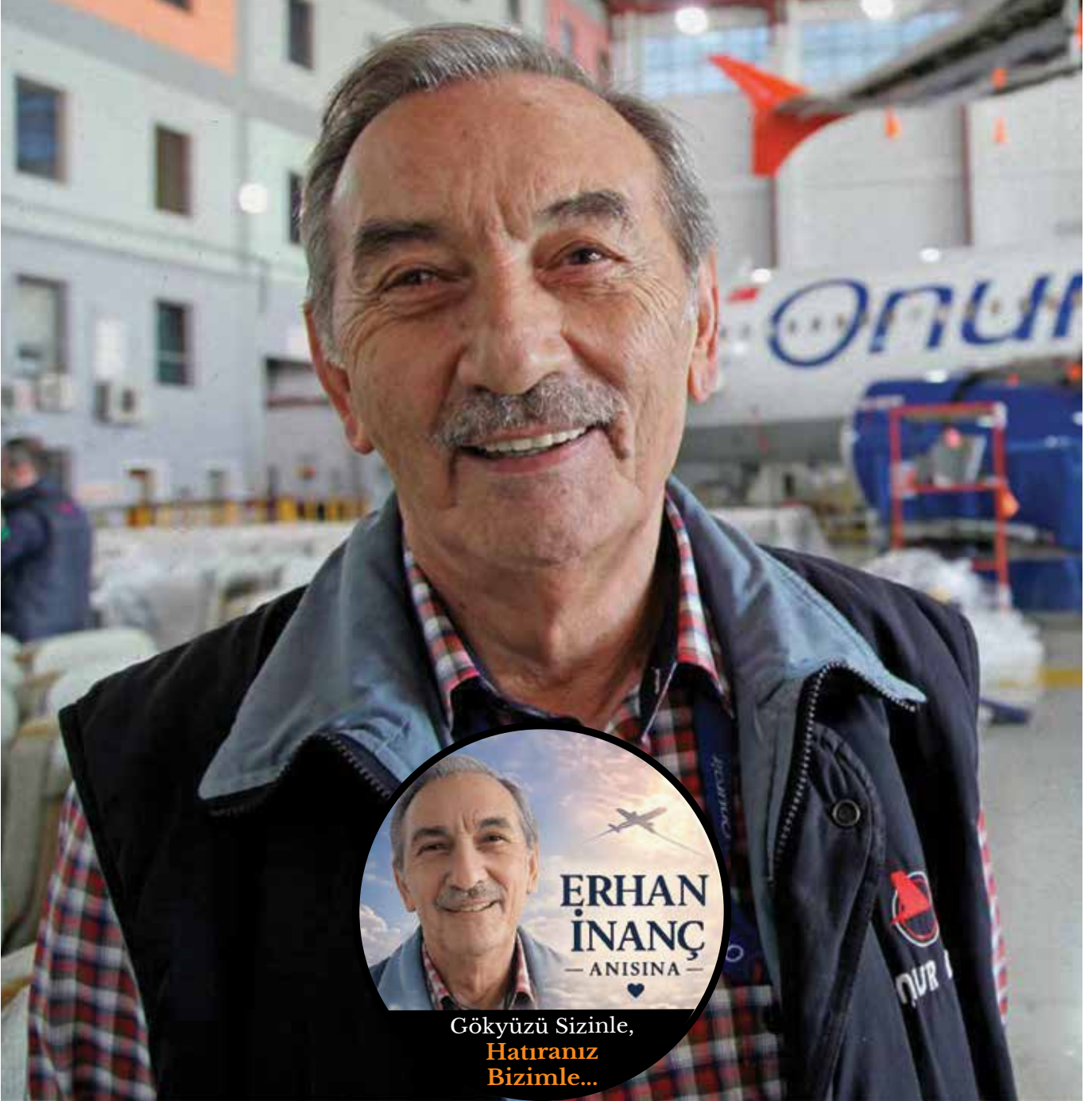
Derneğimizin kuruluşundan itibaren verdiği destek, birlik ve beraberlik adına ortaya koyduğu emek ve mesleki dayanışmaya olan inancı, Uçak Teknisyenleri Derneği'nin bugünlere ulaşmasında önemli bir yer tutmaktadır.

Kendisi; duruşu, nezaketi, tecrübesi ve mesleğine olan bağlılığıyla camiamızın hafızasında daima saygı ve minnetle anılacaktır. Havacılığa duyduğu tutku ve geride bıraktığı değerli miras, gelecek nesillere ışık tutmaya devam edecektir.

Bu sayımızda, kıymetli büyüğümüz Erhan İnanç'ın geçmiş yıllarda gerçekleştirdiğimiz röportajına yeniden yer vererek; onun havacılığa bakış açısını ve mesleğe dair değerli görüşlerini bir kez daha hatırlamak ve anısını yaşatmak istiyoruz.

Merhuma Allah'tan rahmet; başta kıymetli ailesi olmak üzere, yakınlarına, sevenlerine, çalışma arkadaşlarına ve tüm havacılık camiasına sabır ve başsağlığı diliyoruz.

Ruhu şad, mekânı cennet olsun.



Gökyüzü Sizinle,
Hatıranız
Bizimle...

YARIM ASRI AŞAN MESLEKİ TECRÜBESİYLE UÇAK TEKNİSYENLİĞİNİ DEĞERLENDİREN ERHAN İNANÇ: “BAŞLADIĞIMDA TÜM UÇAKLAR PERVANELİYDİ”



Bu sayımızda, kıymetli büyüğümüz Erhan İnanç'ın aziz anısına; geçmiş yıllarda gerçekleştirdiğimiz röportajına yeniden yer veriyoruz. Havacılığa bakış açısını, mesleğe duyduğu tutkuyu ve sektöre dair değerli görüşlerini bir kez daha hatırlayarak, kendisini saygı ve özlemle anıyoruz.



Uzun bir mesleki hayatınız var. Uçak teknisyenliği mesleğiyle nasıl ve ne zaman tanıştınız?

Bugünkü adıyla meslek lisesi, o zamanki adıyla Erkek Sanat Enstitüsü Torna-Tesviye Bölümü mezunuyum. Okuldan sonra enjektör ampulleri üreten bir firmada çalıştım. Sonra Türk Hava Yollarının gazeteye verdiği bir ilanı görüp başvurudum. Aynı gün içinde hem yazılı hem de mesleki uygulama sınavına girdim.

Birkaç haftalık bir bekleme süresi vardı. O zamanlar telefon yaygın olarak kullanılmadığı için kabul edildiğimi eve gelen mektupla öğrendim.

Hangi yıl THY'de çalışmaya başladınız?

1957 yılıydı.

Çalışmaya başladığınızda unvanınız neydi?

Teknisyen unvanıyla başladık. O dönem sadece teknisyen ve başteknisyen unvanları vardı. Belirli bir maaş kadrosuyla işe alınırđık. Teknisyen kadrosunun başlangıç maaşı 275 liraydı. Ben 325 liradan başladım. Anlaşılan sınavlarda üstün başarı göstermişim; 50 lira üst kademedem başladılar.

Hangi birimdeydiniz?

Uçak atölyesinin pervane bölümünde çalıştım. O zamanki uçakların hepsi pervaneli uçaktı. Yaklaşık 26-28 adet DC-3 uçağı vardı. Bu uçakların pervanelerinin büyük bakımlarını yapıyorduk. Periyodik bakımlarını da uçak üzerinde gerçekleştiriyorduk. Bu görevim askerlik dönemime kadar devam etti.

Askerliğinizi havacılıkla ilgili bir birimde mi yaptınız?

1960'ta askere gitmek için izin alarak ayrıldım, şirketten istifa etmedim. 1960 yılında 27 Mayıs İhtilali olmuştu. Ben ihtilalden bir ay sonra askere çağrıldım.

O zaman lise mezunları, yedek subay sınavını kazandıkları takdirde askerliklerini yedek subay olarak yapabiliyorlardı.



Ankara Dışkapı'daki Ağır Bakım Merkezi içinde bulunan Ordu Donatım Yedek Subay Okulu'nda 6 ay eğitim gördüm.

Bölük olarak 280 kişilik bir mevcudumuz vardı. Burada bizlerden yaşça büyük, askere geç kalmış ağabeylerimiz de vardı. Bunlardan biri de Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü görevi nedeniyle askerliğini geciktirmiş olan Süleyman Demirel'di. Benden 15 yaş büyük olmasına rağmen askerliği aynı bölükte yaptık.

Okulun sonunda herkes kura çekti ancak Hava Kuvvetleri tarafından belirlenen 20-25 kişilik bir grubun tayini doğrudan yapıldı. Ben de bu grubun içindeydim ve tayinim Kayseri Hava İkmal Merkezi'ne çıktı. Eski adıyla Kayseri Uçak Fabrikası...

Bir yıl kıta hizmetimi asteğmen/teğmen rütbelerinde tamamlayarak 1962 yılı başında tezkeremi aldım.

Askerden sonra THY'ye döndünüz mü?

Döndüğümde 27 Mayıs sonrası askerî yönetim sürüyordu. Türkiye'nin ekonomik durumunun kötü olması nedeniyle tüm devlet kuruluşlarında harcamalara bir tavan konulmuştu.





Gökyüzü Sizinle,
Hatıranız
Bizimle...



Bu fotoğraf Eylül 1972'de Amsterdam'da fokker F-28 kursunda çekildi.

Ayaktakiler soldan: 1-Hayri Kul, 2-Mustafa Girit, 3- Kemal Okşar, 4-Erhan İnanç, 5-Tuncay Oylum, 6-Kurs Md. Yrd. 7-İlhan Acar, 8-Sami Akalın, 9-Yılğör Demirel, 10-M. Hidayet Aysal, 11-Orhan Aksu, 12-İsmail Özkan, 13-Yurdaer Aksoy, 14-Yılmaz Adadağ, 15-Nabi Övün, 16-Lütfü Aydın, 17-Mr. Uries, 18-Fahrettin Uçarlar, 19-Mehmet Sazlı, 20-Arif Adadağ, 21-Ahmet Unutulmaz, 22-Kemal Sayın, 23-Selahattin Süer, 24-Tamer Yaşar

Oturanlar: 25-İbrahim Ergül, 26-Abdullah Turunçkapı, 27-Yavuz Sarı, 28-Temel Temel, 29-Necip Avcıoğlu, 30-Engin Alp, 31-Mehmet Bodur, 32- Hayri Akiner

Askerden döndükten sonra tekrar işe girmek istediğimde beni işe kabul edemediler.

“Kadron açık, seni bekliyor, yerine insan alamadık. Başka personel almamız da yasak. Ancak mevcut durumda personel giderlerine getirilen tavan nedeniyle seni yeniden işe başlatamayacağız” dediler. Beklememi söylediler. Ulaştırma Bakanlığı'na durumu anlatan bir dilekçe yazarsam faydası olabileceğini belirttiler. Ancak bu da sonuç vermeyince günün modasına uyup 1963 yılında Almanya'ya gitmek üzere başvuruda bulundum.

Almanlar mesleği olan birini hemen kabul etmişlerdir...

Evet, sürpriz bir şekilde başvurduktan 10 gün sonra beni Almanya'ya davet ettiler. Almanya'da 4,5 yıl çalıştım. Ben oradayken yaklaşık iki yıl sonra THY'den eve bir mektup gelmiş. “Kadronuz açıldı, gelebilirsiniz” diye yazmışlar. Ancak o sırada geri dönme şansım yoktu.

Almanya'yı sevemedim, oraya uyum sağlayamadım. Almanların Türklere karşı davranışları bugüne göre daha iyi olsa da bana göre yine de yeterince iyi değildi. Kendimi orada kendi vatanımda değilmiş gibi, ikinci sınıf vatandaş gibi hissettiğim için Egelilerin tabiriyle “Yetti gari” deyip 1967'de geri döndüm.

THY'ye tekrar nasıl döndünüz?

Erhan İnanç: Aslında ben başvurmadım bile. Çünkü onların mektubu 2,5 yıl önce gelmişti. Herhalde artık kadro yoktur diye düşündüm.

Türkiye'ye döndükten yaklaşık bir hafta sonra Türk Hava Yollarındaki arkadaşlarımı ziyarete gittim. Şimdiki dış hatlar terminalinin bulunduğu yerde, o zamanlar “teneke hangar” diye tabir edilen yerde arkadaşlarımla görüştüm.

Bu sırada bir ağabeyimiz, “Ben senin geldiğini teknik müdüre söyledim, seninle görüşmek istiyor” dedi. O dönem teknik müdür Nezih Ünsal Bey'di. Yanına çıktım. Beni görünce ayağa kalktı, sarıldı ve hemen “Almanya'dan kesin dönüş yaptın mı?” diye sordu. “Evet, artık gitmeyeceğim” dedim.

“Tamam, yarın gel işe başla. Kadron açık, seni bekliyor” dedi. Ben ise çok yorgun olduğumu, biraz dinlenmek istediğimi söyledim.

“Tamam, bir hafta dinlen, sonra gel” diyerek beni personel dairesine yönlendirdi. Personel dairesinde eski evrakları çıkarıp dosyama buldular. Uzun süre ara verdiğim için bir sınava tabi tutulmam gerektiğini söylediler. Belirlenen tarihte, o zaman yeni kurulan Teknik Eğitim Şefliğinde hocaların karşısına çıktım. Bana, “Seni sınav etmek bize zül, senin için de gereksiz” dediler. Daha çok sohbet ettiler, birkaç soru sordular ve sınavı tamamladılar. Böylece Ekim 1967'de yeniden işe başladım. Sonrasında Türk Hava Yolları benim kalıcı çalışma yerim oldu.

Türk Hava Yolları'nda askerlik görevinizden sonraki ikinci döneminize hangi görevle başladınız?

Yine teknisyen olarak başladım.



Gökyüzü Sizinle,
Hatıranız
Bizimle...



Lisansınızı nasıl aldınız?

Teknisyenlikte belirli bir deneyim süresi (en az 3 yıl) geçtikten sonra lisans başvurusunu yaptım. 1971 yılında lisansımı aldım.

Bu lisansın tipi neydi?

O dönemde bugünkü gibi ayrımlar, B1 ve B2 gibi isimlendirmeler yoktu. “Uçak Teknisyenliği Lisansı” vardı. Şirket kendi içinde kişilerin mezun olduğu okullara göre sınıflandırma yapıyordu.

Örneğin meslek liselerinin mekanik bölümlerinden mezun olanlar, bugünkü tabirle B1 lisansına tekabül eden bir

konumdaydı. Günümüzde B2 olarak tanımlanan ve elektrik-elektronik alanlarını kapsayan bölüm ise iki kısımdan oluşuyordu.

Elektrik bölümü mezunları “uçak elektrik teknisyeni”, elektronik bölümü mezunları ise “uçak radyo teknisyeni” oluyorlardı (aksesuar kategorisi). Yani mekanikçiler “uçak teknisyeni”, elektrikçiler “uçak elektrik teknisyeni”, elektronikçiler ise “uçak radyo teknisyeni” olarak adlandırılıyordu.

Benim lisansım ise mekanikçi olduğum için “uçak teknisyenliği (gövde + motor kategorileri) lisansı”ydı.



Duayen Uçak Teknisyeni Erhan İnanç Mesleğin İlk Yıllarında Lisansların Farklı Olduğunu Belirtiyor:

MEKANİKÇİLER ‘UÇAK TEKNİSYENİ’,
ELEKTRİKÇİLER ‘UÇAK ELEKTRİK TEKNİSYENİ’,
ELEKTRONİKÇİLER ‘UÇAK RADYO TEKNİSYENİ’
OLARAK ADLANDIRILİYORDU...



Bu sırada hangi birimde çalışıyordunuz?

Uçak atölyesindeydim. Lisansımı aldıktan birkaç yıl sonra Teknik Kontrol Müdürü Salih Özalp'ın talebi üzerine Teknik Kontrollük birimine geçtim.

Rahmetli Salih Özalp hocamız, daha o tarihlerde ICAO Annex'lerini okur ve bize öğretirdi. O, bizlerin rol modeliydi.

Bu birime başteknisyen unvanıyla geçtim. O dönemde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün SHD-T 35 talimatına göre uçak üzerinde yapılan her işin iki imza ile kapatılması mecburiyeti vardı.

Bu imzalardan biri işi yapan teknisyene, diğeri ise kontrolünü yapan teknisyene ait oluyordu. İşte bu kontrolü yapan teknisyenler Teknik Kontrollük biriminden olurdu.

Daha sonra hangi göreve geçtiniz?

O dönem vardiya sisteminde çalışıyorduk. Ancak bugünkü gibi üs bakım ve hat bakım şeklinde ayrılmış değildi. Hepsi "Uçak Bakım" olarak geçiyordu. Hem hat hem üs bakım görevleri yürütülüyordu. Bu sistem içinde vardiya şeflerimiz vardı. Bir süre sonra vardiya şefimiz yaş haddinden emekli olunca, 1979 yılında teknik kontrol vardiya şefi oldum.

Bu süreç hep Türk Hava Yollarında ve İstanbul'da mı yaşandı?

Evet. Ancak 1981 yılında İngilizce ve Almanca yabancı dil sınavlarında başarılı olup yurt dışı görevine çıktım. THY için önemli bir istasyon olan Frankfurt'a tayin edildim. Orada 1986 yılına kadar görev yaptım.

1986'da İstanbul'a döndüğünüzde yeni göreviniz ne oldu?

O yıl eski bir Boeing 707 uçağı büyük bakıma alınmıştı. Bu uçak NATO'da "AWACS Training and Cargo" amacıyla kullanılmak üzere bakıma girmişti.

Üç uçaklık bir işti... Uçakların durumu çok kötüydü. Durumlarını ancak şöyle tarif edebilirim: Sıktıktan sonra kalan posasından yararlanmak için birkaç damla su damlatıp tekrar sıktığınız limonlara benziyorlardı.



O dönemde bugünkü gibi B1 ve B2 şeklinde ayrımlar yoktu. "Uçak Teknisyenliği Lisansı" adı kullanılıyordu. Şirket kendi içinde, kişilerin mezun olduğu okullara göre sınıflandırma yapıyordu.

Bunlar Belçika Hava Yollarının (Sabena) emekli uçaklarıydı ve uzun zamandır uçmamışlardı. Brüksel'den İstanbul'a nasıl uçarak geldiklerine hayret ederdik.

İşte bu uçakların ilki gelmişti ve büyük bakımı yapılıyordu. Bu uçağın bakımının sökülme aşamasında teknik kontrol şefi olarak yeniden Türkiye'de göreve başladım.

İlk iki uçağın bakımı 1988 yılı Eylül ayına kadar, yani yaklaşık iki yıl sürdü. Üçüncü uçağın bakımını ise biz yapmadık. O sırada THY'nin kendi uçaklarından bazılarının büyük bakım zamanı gelmişti. Biz iki uçağı tamamlayıp NATO'nun AWACS işini bitirdik.

Sonra?

AWACS sürecinde biriken üs bakımlarıyla baş edebilmek için 1988'de THY bünyesinde Üs Bakım kuruldu. Kurulan Üs Bakımın ilk Teknik Kontrol Şefi ben oldum. Teknisyenlik bölümünün başındaki ilk şef de meslektaşım Fahrettin Uçarlar'dı. Kendisi aynı zamanda UTED'in kurucularındandır.

Üs Bakımın o zamanki adı "Uçak Revizyon"du. Bu birimi oluşturmaya başladık. Bu sırada THY, yabancı dil yazılı ve sözlü sınavlarında başarılı olan personeline dil tazminatı verileceğini duyurdu.

Yurt dışı tayinim öncesinde iki yabancı dil sınavında başarılı olmama rağmen yeniden sınavlara girdim. Sonuçta iki dil tazminatı alan nadir teknisyenlerden biri oldum.

Bu birimde ne kadar süre çalıştınız?

1990 yılında Teknik Kontrol Müdür Yardımcılığı görevine terfi ettim. Terfinin geçerli olması için Personel Müdürlüğü (bugünkü adıyla İnsan Kaynakları), kurul marifetiyle mülakat ve sınav uygulaması başlatmıştı. Sınavı kazanarak müdür yardımcılığı unvanını aldım.



DC-9-30 Tip Kursu 02 Haziran 1969. Eski Hangar önü



AYAKTAKİLER : Yüksel DENKER, Mehmet ÇAĞLAR, Sahap ATASOY, Mehmet CEBE, Muzaffer KUMAŞLAR, Hikmet ŞERAMET, Ahmet UNUTULMAZ, Behzat GEZGİÇ, Arif ADADAÇ, Hulusi UĞURLAŞ, Hakkı VARDI, Sami AKALIN, Nurettin ÇAĞLIBULANIK, İbrahim İRALLAR, Seynula SUNAY, Süleyman EĞİM, Fikret ALPASLAN, Talat TAVAKI, Doğan UĞRISARLI **OTURANLAR :** Kemal DOĞAN, Kadir TEMUĞİN, Hayri AKINER, İsmail KUBAĞ, Muhittin GÜÇLÜ, Orhan ERERDEM, Fahrettin UÇARLAR, Tuncay KERMAN, Fikri BULCA, Tuncay ÖYLUM, Nihat UYSAL, Erhan İNANÇ, Ferhan ZAFER, İhsan DORUK.

O zamana kadar görevim sadece üs bakımdaki teknik kontrollerle ilgilenmekti. Teknik Kontrol Müdür Yardımcısı olduktan sonra hem üs bakımın hem de hat bakımın teknik kontrollüğünden sorumlu oldum. Birkaç yıl sonra da Teknik Kontrol Müdürü oldum.

THY Teknik'te müdür olan ilk teknisyenlerden birisiniz sanırım...

Yukarıda da belirttiğim gibi, aslında ben ikinci kişiyim. Benden önce müdür olan ustamız ve hocamız, Hava Kuvvetleri teknisyen kökenli rahmetli Salih Özalp vardı.

UTED: Bu görevde mi emekli oldunuz?

Evet. Türk Hava Yollarına 37 yıl hizmet verdikten sonra, 2000 yılının Haziran ayında yaş haddinden emekli oldum. Ancak emekli olduktan sonra da bir süre sözleşmeli danışman olarak çalıştım. THY'de altı ay boyunca MEDA ve FDR veri değerlendirme danışmanlığı yaptım.

Onur Air'e nasıl başladınız?

Emekli olduktan sonra THY'deki danışmanlığım sırasında Onur Air'den teklif geldi. THY ile görüşüp danışmanlık sözleşmemin bitiminde ayrılarak Onur Air'e geçtim. 1 Mart 2001 tarihinden beri burada Teknik Kalite Müdürü olarak görev yapıyorum.



O yıl eski bir Boeing 707 uçağı büyük bakıma alınmıştı. Bu uçak NATO'da "AWACS Training and Cargo" amacıyla kullanılmak üzere bakıma girmişti. Üç uçaklık bir projeydi.



UTED, AIRCRAFT INTERIORS EXPO'DA SEKTÖR PROFESYONELLERİYLE BULUŞTU

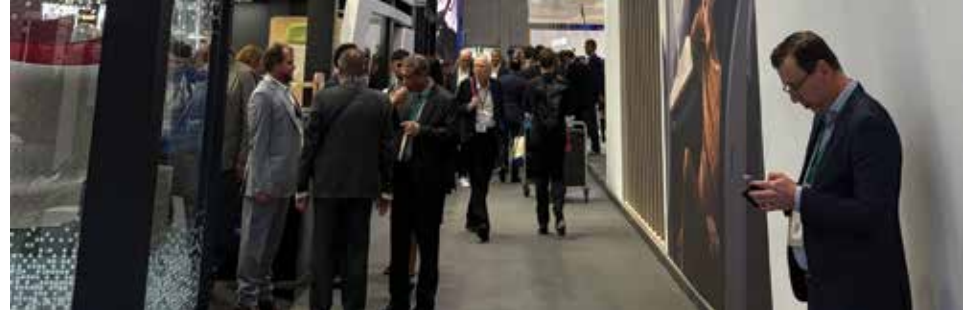


UTED, Hamburg'da düzenlenen Aircraft Interiors Expo'ya katılarak havacılık sektöründeki yenilikleri yakından takip etti ve uluslararası iş birlikleri için önemli temaslarda bulundu. Fuar boyunca kabin içi sistemler, sürdürülebilirlik ve bakım süreçleri üzerine bilgi alışverişi yapılırken, UTED'in ilk teknik yayını olan "UTED International Magazine" sektör profesyonellerine tanıtıldı. Organizasyon, derneğin uluslararası görünürlüğüne artırması ve yeni projeler için fırsatlar oluşturması açısından önemli katkılar sağladı.



Hamburg'da üç gün boyunca gerçekleştirilen havacılık sektörünün en prestijli organizasyonlarından biri olan Aircraft Interiors Expo'ya Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED) olarak katılım sağladık. Dünyanın farklı ülkelerinden havacılık profesyonellerini, üreticileri ve sektör temsilcilerini bir araya getiren fuarda, kabin içi sistemlerden havacılıkta sürdürülebilir çözümlere, dijital dönüşüm teknolojilerinden bakım süreçlerine kadar geniş bir yelpazede yenilikler ve gelişmeler üzerine bilgi alışverişinde bulunma imkânı yakaladık. Ayrıca yeni iş ortaklıkları ve uluslararası

bağlantılar adına önemli temaslarda bulunduk. Organizasyon boyunca UTED'in uluslararası alandaki ilk teknik yayını olan "UTED International Magazine"i katılımcılarla buluşturarak derneğimizin teknik bilgi paylaşımına verdiği önemi ve uluslararası vizyonunu sektör profesyonellerine aktardık. Dergimiz, farklı ülkelerden gelen sektör temsilcilerinin tarafından yoğun ilgi görünürken, fuar süresince gerçekleştirilen temaslara saygı ile uluslararası havacılık camiası ile güçlü iletişim bağları kurma ve gelecekteki iş birlikleri için önemli fırsatlar elde etme imkânı sağladı.



Afra Er: Geçtiğimiz Nisan ayında, uçakların kabin içi dizaynı, yolcu deneyimleri ve bu alandaki gelişmelerin paylaşılması hedefiyle bir çok havayolu, MRO ve üretici Hamburg'da bir araya geldi. Bu önemli etkinlikte UTEd International dergisini tanıtmaya fırsatı edindim ve sektörün geleceği ile ilgili fikirleri ve son teknolojik gelişmeleri ilk elden deneyimledim. Dergimizin uluslararası alandaki etkisini artırmak amacıyla bir çok standı ziyaret ettik ve içeriğimizi tanıttık. Bu ziyaretler esnasında dergimiz hem bir çok katılımcıdan ilgi gördü hem de yeni bağlantılar kurarak derneğimizi görünürlüğünü artırdı. Dergimizin sunduğu özel içerikleri ve derneğimizin yetkinliklerini paylaşırken bir yandan da gelecekteki içeriğimizi zenginleştirebilecek olan sektördeki trendler ve son gelişmeler hakkında da bilgi edindik. Interiors fuarının

sunduğu bu zengin deneyim, dergimizi ve derneğimizi temsil etmek ve yeni iş bağlantıları kurmak, bizlere çok kıymetli tecrübeler kazandırdı. Gelecek yıllarda da Interiors fuarı ve benzeri etkinliklere katılmayı sabırsızlıkla bekliyorum.



Müjgan İrem Filiz: UTEd International Magazine editörü olarak fuar boyunca dergimizi uluslararası katılımcılarla buluşturmak gurur vericiydi. UTEd'in uluslararası alandaki ilk teknik yayınının böylesine büyük bir organizasyonda yer alması, hem derneğimiz hem de Türk uçak bakım camiası adına önemli bir adımdı. Dergimize gösterilen ilgi, teknik bilgi paylaşımının ve mesleki dayanışmanın sınırlar aşan bir değer taşıdığını bir kez daha gösterdi. Gelecek organizasyonlarda da katılım sağlamayı sabırsızlıkla bekliyorum.



İFTE 2026'DA GELENEK BOZULMADI: UTED STANDI, İFTE 2026'NIN ÖNE ÇIKAN BULUŞMA NOKTALARINDAN BİRİ OLDU

İFTE 2026'da UTED standı, yoğun ziyaretçi ilgisi ve renkli etkinliklerle fuarın en dikkat çeken noktalarından biri oldu. Sektör temsilcilerinin de katılımıyla gerçekleşen buluşmalarda, havacılık eğitimi ve iş birlikleri üzerine verimli görüşmeler yapıldı. UTED, fuar boyunca düzenlediği yarışmalar ve etkinliklerle hem öğrencilerin hem de profesyonellerin ilgisini çekerek güçlü bir etkileşim ortamı oluşturdu.

Havacılık sektörünün geleceğini şekillendiren, eğitimden istihdama kadar birçok alanda ufuk açan Uluslararası Havacılık Eğitim Fuarı'nda (İFTE 2026), Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED) olarak her yıl olduğu gibi bu yıl da yerimizi güçlü bir şekilde aldık. Gelenekselleşen İFTE katılımımızdaki temel amacımız; sektördeki son gelişmeleri yakından takip etmek, derneğimizin vizyonunu geniş kitlelere aktarmak ve yeni iş birlikleri için sağlam zeminler oluşturmaktır.

Fuar öncesinde büyük bir emek, titizlik ve özveriyle kurulumunu gerçekleştirdiğimiz standımız, etkinlik süresince kelimenin tam anlamıyla ziyaretçi akınına uğradı. Havacılığa gönül veren genç yeteneklerden sektörün deneyimli profesyonellerine kadar geniş bir kitlenin standımıza gösterdiği bu yoğun ilgi, derneğimizin gücünü ve sektördeki birleştirici rolünü bir kez daha ortaya koydu.

Standımızda Heyecan ve Rekabet Bir Aradaydı

Fuar, bizim için yalnızca resmi görüşmelerin yapıldığı bir alan değil, aynı zamanda havacılık tutkusunun eğlenceyle buluştuğu bir merkez oldu. Ziyaretçilerimizle etkileşimimizi en üst düzeye çıkarmak amacıyla standımızda düzenlediğimiz etkinlikler fuara damgasını vurdu. Katılımcılarımız; sürpriz

hediyelerin sahiplerini bulduğu çekilişlerimize, havacılık bilgilerini kıyasıya sınadıkları uçak ödüllü bilgi yarışmasına ve zamanla yarıştıkları en hızlı uçak lego bitirme yarışmasına büyük bir heyecanla katıldılar. Bu renkli ve dinamik etkinlikler, fuar alanının en hareketli noktalarından biri olmamızı sağladı.

Sektörün Önde Gelen İsimlerini Ağrlamanın Gururu

İFTE 2026'da havacılık sektörünün önde gelen isimleri ile buluşmuş olmak, bizler için en büyük mutluluk ve motivasyon kaynaklarından biriydi.

Standımızda ev sahipliği yapmaktan büyük bir onur duyduğumuz, sektörümüzün ve akademinin değerli temsilcileriyle ufuk açıcı sohbetler gerçekleştirdik.

Ziyaretleriyle bizleri onurlandıran:

- SHGM İstanbul İl Temsilcisi Sn. Burhan Akyol'a
- SHGM Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanı Sn. Fatih Turan ve Sn. Tuğba Şen'e
- ALDİS Havacılık Eğitim Yöneticisi Sn. Merve Morkoç'a
- TÜSHAD Eski Başkanı Sn. Ali Yaşar Aydoğan ve TÜSHAD Başkanı Sn. Çağrı Kaya'ya
- THY A.O. Eğitim Başkanı Sn. Kübra Filikci'ye



- DHMİ'den Sn. Gülsefa Yaşar, Sn. Nimet Demirkoparan'a
- HMC Havacılık Genel Müdürü Hacı Mehmet Çamlıbel' e
- AJet Basın Koordinatörü Sn. Saffet Yiğit'e
- ASSA Başkanı Sn. Banu Atılğan'a
- İyiliğe Uçanlar Yönetim Kurulu'ndan Sn. Sinem Güldal'a
- Be Aero'dan Sn. Ebru Akça ve Sn. Ayberk Çetin'e
- Aerofix Genel Müdürü Sn. Selçuk Akyürek'e

Değerli üniversitelerimizin kıymetli temsilcileri:

- İstanbul Aydın Üniversitesi'nden Sn. Metin Çetin'e
- İstinye Üniversitesi Uçak Teknolojisi Bölümü'nden Sn. Ersan Yüksel ve Sn. Oktay Karagöz'e

- Kapadokya Üniversitesi'nden Sn. Şener Odabaşoğlu'na
 - Arel Üniversitesi'nden Sn. Ayşe Kahvecioğlu'na
- teşekkürlerimizi sunarız.

UTED olarak bu değerli organizasyonda sektör paydaşlarımıza ev sahipliği yapmaktan büyük bir onur ve mutluluk duyduk. Standımızı ziyaret eden, fuar alanında bir araya geldiğimiz ancak fotoğraflarda yer veremediğimiz tüm değerli misafirlerimize ve havacılık tutkunlarına ayrıca teşekkür ederiz.

Sektörümüz için üretmeye ve birleştirici güç olmaya devam edeceğiz.



AIRS2026'DA SEKTÖR VE AKADEMİYİ BİR ARAYA GETİRDİK

AIRS 2026 Havacılıkta Yenilik ve Araştırma Sempozyumu kapsamında havacılık sektörünün akademik ve operasyonel paydaşları, Kapadokya'nın atmosferinde bir araya geldi. 24-25 Nisan 2026 tarihlerinde gerçekleştirilen sempozyum; havacılıkta emniyet, sürdürülebilirlik, insan faktörleri, teknoloji, bakım süreçleri ve yenilikçi araştırmalar üzerine önemli oturumlara ev sahipliği yaptı.

Uçak Teknisyenleri Derneği (UTED) olarak bizler de sektörün önemli temsilcilerinden biri olarak sempozyumda yerimizi aldık. İki gün boyunca gerçekleştirilen panel ve oturumlarda özellikle hava aracı bakım teknisyenlerinin çalışma süreçleri, bakım operasyonlarında insan faktörünün önemi, yorgunluk yönetimi sistemleri (FRMS) ve teknik personelin sektördeki rolü üzerine değerlendirmelerde bulunduk. Bakım personellerinin sahadaki deneyimlerini akademik çalışmalarla bir araya getiren bu organizasyon, sektör ile akademi arasında güçlü bir köprü oluşturdu.

Sempozyumun ilk gününde, Kapadokya Üniversitesi Rektörü ile gerçekleştirilen görüşmede özellikle bakım bölümü öğrencilerinin sektöre hazırlanma süreçleri üzerine kapsamlı fikir alışverişlerinde bulunuldu. Teknik eğitimin geliştirilmesi, öğrencilerin operasyonel sahaya daha donanımlı hazırlanması

ve sektör ihtiyaçlarına uygun insan kaynağı yetiştirilmesi konuları görüşmenin öne çıkan başlıkları arasında yer aldı. Genç teknisyen adaylarının yalnızca teorik bilgiyle değil; aynı zamanda insan faktörleri, emniyet kültürü ve operasyonel farkındalık konularında da desteklenmesinin önemine dikkat çekildi.

HAVADER öncülüğünde ve Kapadokya Üniversitesi ev sahipliğinde düzenlenen sempozyum; akademisyenleri, sektör profesyonellerini, sivil toplum kuruluşlarını ve öğrencileri aynı platformda buluşturarak önemli bir etkileşim ortamı sağladı. Organizasyonda bilimsel çalışmaların yanı sıra sektör deneyimlerinin paylaşılması, havacılık bakım alanında yürütülen çalışmaların akademik dünyada da karşılık bulunduğunu göstermesi açısından büyük önem taşıdı.

UTED olarak, havacılık bakım sektörünün gelişimine katkı sağlayan, teknisyenlerin sesini akademik platformlarda duyurma imkânı sunan ve genç teknisyen adaylarının gelişimini destekleyen bu tür organizasyonların sektör adına büyük değer taşıdığına inanıyoruz. Başta sempozyumun gerçekleşmesinde emeği bulunan HAVADER yetkililerine, Kapadokya Üniversitesi yönetimine, akademisyenlere ve tüm katılımcılara teşekkür eder; havacılık sektörünün geleceğine katkı sunacak yeni çalışmalarda yeniden bir araya gelmeyi temenni ederiz.

BE AERO



- ✈ **Airframe Maintenance**
- ✈ **Component Maintenance**
- ✈ **Aircraft Paint**
- ✈ **Parts Supply**
- ✈ **Aircraft Management
(AOC&CAMO)**
- ✈ **Cabin Refurbishment**
- ✈ **Technical Training**
- ✈ **Charters Services**



• commercial@be-aero.com
+90 212 999 30 00



<https://turkishtechinc.com/tr/gorsel-arsivi>

UÇUŞ EMNİYETİNİN SESSİZ GÜCÜ: **HAVA ARACI BAKIM TEKNİSYENLERİ**



Hava aracı bakım teknisyenleri, havacılık sektörünün en kritik ancak çoğu zaman görünmeyen kahramanları arasında yer alıyor. Yıllar süren zorlu eğitim süreçleri, yüksek teknik bilgi ve büyük sorumluluk gerektiren bu meslek; uçuş emniyetinin temelini oluşturuyor. Tarihin ilk uçak bakım teknisyeni olarak kabul edilen Charles E. Taylor'ın mirasını sürdüren teknisyenler, gece gündüz demeden çalışarak milyonlarca insanın güvenli şekilde seyahat etmesini sağlıyor. 24 Mayıs Hava Aracı Bakım Teknisyenleri Günü ise bu fedakâr meslek grubunun emeğini ve havacılığa kattığı değeri hatırlatıyor.



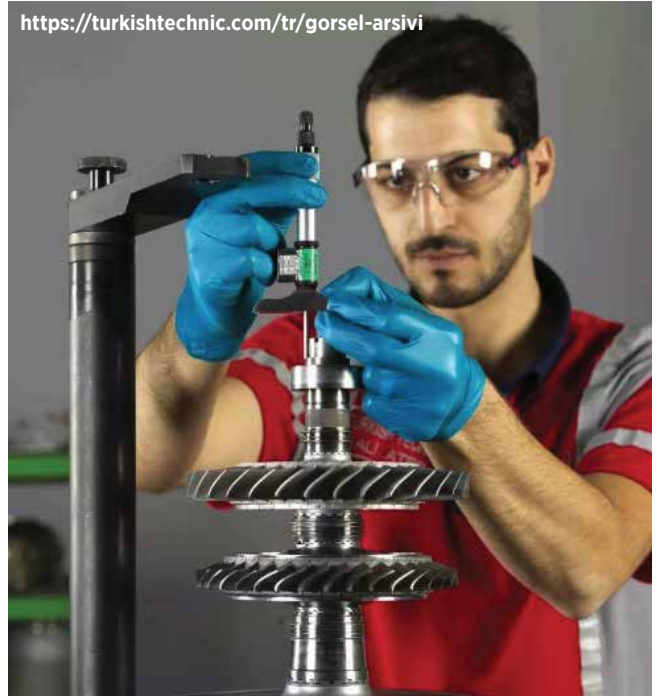


Hava aracı bakım teknisyenliği, havacılık sektörünün en kritik, en fazla sorumluluk gerektiren ve çoğu zaman görünmeyen mesleklerinden biridir. Yolcuların güvenli bir şekilde seyahat edebilmesi, hava araçlarının emniyetli ve sorunsuz uçabilmesi, yalnızca pilotların değil; perde arkasında gece gündüz büyük bir özveriyle çalışan hava aracı bakım teknisyenlerinin bilgi, tecrübe ve disiplinine bağlıdır. Havacılık sektöründe uçuş emniyetinin temel yapı taşlarından biri olan bu meslek, yüksek teknik bilgi, yoğun eğitim süreci ve sıfır hata anlayışı gerektirmektedir.

Bir hava aracı bakım teknisyeni olabilmek, sanıldığından çok daha uzun ve zorlu bir süreçtir. Bir pilot adayının eğitim süreci yaklaşık 1,5 yıl içerisinde tamamlanabilirken, hava aracı bakım teknisyenlerinin lisans alabilmesi için gereken süre en iyi şartlarda dahi 3,5 ila 5 yıl arasında değişmektedir. Ancak bu süre yalnızca başlangıçtır. Çünkü bakım teknisyenlerinin, lisans aldıktan sonra da sürekli eğitimlerle kendilerini geliştirmesi, yeni teknolojilere adapte olması ve farklı uçak tipleri için yetkilendirme eğitimleri alması gerekmektedir.

Bir hava aracının bakımını yapıp bakım çıkış sertifikasını imzalayabilmek için yalnızca "Hava Aracı Bakım Lisansı" sahibi olmak yeterli değildir. Teknisyenin aynı zamanda bakım yapacağı uçak tipine ilişkin özel eğitimleri tamamlaması ve bu yetkinliğin lisansına işlenmiş olması gerekir. Örneğin bir teknisyen Airbus A320 tipi için yetkiliyse, farklı bir uçak tipi üzerinde aynı yetkiyle işlem yapamaz. Bu durum, havacılık sektöründe standartların ne kadar sıkı ve disiplinli olduğunu göstermektedir. Çünkü bakım sırasında yapılan en küçük hata bile yüzlerce insanın hayatını etkileyebilecek sonuçlar doğurabilir.

Hava aracı bakım teknisyenleri yalnızca mekanik arızaları gideren kişiler değildir. Onlar aynı zamanda hava aracının tüm sistemlerini analiz eden, olası riskleri önceden tespit eden ve uçuş emniyetini garanti altına alan uzman profesyonellerdir. Motor sistemlerinden avionik sistemlere, hidrolik sistemlerden iniş takımlarına kadar yüzlerce farklı sistem üzerinde çalışırlar. Uçağın havalanmadan önce güvenli olup olmadığına dair son



değerlendirme çoğu zaman bakım teknisyenlerinin imzasıyla tamamlanır. Bu nedenle attıkları her imza, büyük bir bilgi birikiminin ve ağır bir sorumluluğun sonucudur.

Hava aracı bakım teknisyenliği mesleğinin tarihsel temelleri ise havacılık tarihinin önemli isimlerinden biri olan Charles Edward



Taylor'a dayanmaktadır. Wright Kardeşler'in ilk motorlu uçuş denemelerinde kritik bir rol oynayan Taylor, tarihin ilk uçak bakım teknisyeni olarak kabul edilmektedir. Mekanik konulara olan ilgisi sayesinde genç yaşlardan itibaren çeşitli atölyelerde çalışan Taylor, daha sonra Wright Kardeşler ile birlikte çalışmaya başlamıştır.

1903 yılında Wright Kardeşler, geliştirdikleri uçak için daha hafif ve güçlü bir motora ihtiyaç duyuyordu. O dönemde mevcut motor teknolojileri yeterli performansı sağlayamadığı için Charles Taylor'dan özel bir motor üretmesini istediler. Wright Kardeşler'in talebi oldukça zorluydu; motorun hem hafif hem de yüksek güç üretebilir olması gerekiyordu. Charles Taylor ise yalnızca altı hafta içerisinde torna tezgâhı ve temel ekipmanlar kullanarak alüminyum alaşımli bir motor üretmeyi başardı. Yaklaşık 81 kilogram ağırlığındaki bu motor 12 beygir güç üretebiliyordu ve Wright Kardeşler'in tarihin ilk kontrollü motorlu uçuşunu gerçekleştirmesine olanak sağladı.

Charles Taylor yalnızca bir motor üreticisi değil, aynı zamanda havacılık bakım kültürünün ilk temsilcilerinden biri oldu. Wright Flyer'in bakımını üstlenmesi, sistemlerini geliştirmesi ve uçuş öncesi teknik kontrolleri gerçekleştirmesi nedeniyle bugün "ilk hava aracı bakım teknisyeni" unvanıyla anılmaktadır. Ancak havacılık tarihinde çoğu zaman vitrinde Wright Kardeşler yer alırken, Taylor gibi görünmeyen kahramanların katkıları yeterince ön plana çıkmamıştır.

Bugün dünyanın dört bir yanında görev yapan hava aracı bakım teknisyenleri de aynı özveriyle çalışmalarını sürdürmektedir. Ticari yolcu uçaklarından askeri hava araçlarına, helikopterlerden özel jetlere kadar birçok farklı hava aracının bakım ve onarım süreçlerinde aktif rol almaktadırlar. Hat bakımından üs bakımına, ağır bakımlardan komponent revizyonlarına kadar oldukça geniş bir çalışma alanına sahiptirler.

Hat bakım teknisyenleri, uçakların günlük operasyonlarını sürdürebilmesi için kısa süreli kontroller gerçekleştirir. Arrival, departure, transit, daily ve weekly check gibi işlemler belirli prosedürler doğrultusunda uygulanır. Bu süreçlerde zaman yönetimi oldukça kritiktir. Çünkü hava aracının planlanan uçuş saatine yetişmesi gerekirken, aynı zamanda emniyetten asla taviz verilmemesi zorunludur. Bu durum bakım teknisyenleri üzerinde ciddi bir iş yükü ve stres oluşturmaktadır.

Üs bakım süreçleri ise çok daha kapsamlıdır. Uçaklar belirli uçuş saatlerine ulaştığında hangarlara alınarak detaylı kontrollerden geçirilir. Motorlar sökülür, yapısal kontroller yapılır, elektronik sistemler test edilir ve gerekirse büyük parçalar değiştirilir. Bu işlemler bazen haftalar hatta aylar sürebilir. Bu süreçlerde çalışan teknisyenler son derece yoğun ve disiplinli bir çalışma ortamında görev yapmaktadır.

Günümüzde bakım teknisyenleri yalnızca bakım faaliyetlerinde değil; kalite yönetimi, emniyet yönetim sistemleri, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, teknik planlama ve bakım organizasyonlarının yönetim kadrolarında da görev almaktadır. Havacılığın sürdürülebilirliği açısından kritik görevler üstlenen bu profesyoneller, sektörün gelişimine yön veren önemli isimler arasında yer almaktadır.

24 Mayıs Hava Aracı Bakım Teknisyenleri Günü de işte bu büyük emeğin ve fedakârlığın sembolüdür. Charles Edward Taylor'ın doğum günü olan 24 Mayıs, dünya genelinde hava aracı bakım teknisyenlerini onurlandırmak amacıyla kutlanmaktadır. Bu özel gün, uçuş emniyetinin görünmeyen kahramanlarını hatırlamak, onların emeklerini takdir etmek ve mesleğin önemine dikkat çekmek açısından büyük anlam taşımaktadır.

Başta UTED olmak üzere sektörde faaliyet gösteren tüm kurum ve kuruluşların bu özel güne sahip çıkması, hava aracı bakım teknisyenliği mesleğinin toplum tarafından daha iyi anlaşılmasına katkı sağlayacaktır. Çünkü havacılık yalnızca pilotlardan ibaret değildir. Gökyüzünde güvenle süzülen her uçağın arkasında; her vidasına dokunan, her sistemini kontrol eden, her detayı titizlikle inceleyen görünmeyen kahramanlar bulunmaktadır.

Bir gün gökyüzünde süzülen bir uçak gördüğünüzde ya da güvenli bir uçuş gerçekleştirdiğinizde, o hava aracının emniyetli şekilde uçabilmesi için gece gündüz demeden çalışan hava aracı bakım teknisyenlerini hatırlayın. Çünkü onlar yalnızca uçakları değil, aynı zamanda insanların hayatlarını ve havacılığın güvenli geleceğini de korumaktadırlar.



Uçak Bakım Onarım Teknisyenleri Günü Neden 24 Mayıs'tır?

Uluslararası Uçak Bakım Onarım Teknisyenleri Günü'nün 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'de yapılan oylama ile birlikte "24 Mayıs Uluslararası Uçak Bakım Onarım Teknisyenleri Günü" olarak kabul edilmiş ve kutlanmaya başlanmıştır.

"Bir şeyleri deęiřtirmek için
müdahale edebildięinizde
bir şey keřfettiniz demektir."

CHARLES TAYLOR

24
MAYIS

HAVA ARACI BAKIM
TEKNİSYENLERİ GÜNÜ

Kutlu Olsun



Murat BAŞTÜRK
UTED Başkan Yardımcısı
Part-147 Tip Eğitmeni
muratbasturk@uted.org

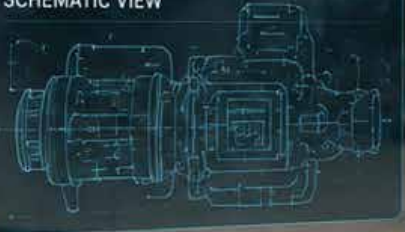
PROCEDURE

1. REMOVE ACCESS PANEL ✓
2. INSPECT FAN BLADES ✓
3. CHECK OIL LEVEL ✓
4. REPLACE OIL FILTER ○

TOOLS



SCHEMATIC VIEW



SINIF EĞİTİMİ İLE HANGAR GERÇEKLİĞİ ARASINDA BİR KÖPRÜ: TEKNİK EĞİTİMDE YENİ STANDART XR



XR teknolojileri, havacılık bakım eğitiminde teorik bilgiyi gerçek operasyonel yetkinliğe dönüştürerek yeni bir dönemin kapısını açıyor. Yetkinlik Temelli Eğitim (CBTA) yaklaşımıyla birleşen VR ve AR uygulamaları; teknisyenlerin hata riskini azaltmasını, kas hafızası geliştirmesini ve operasyon baskısı altında daha güvenli kararlar almasını sağlıyor. Geleceğin hangarları artık yalnızca metal ve ekipmanla değil, dijital zekâ destekli eğitim sistemleriyle şekilleniyor.



Modern hava araçları artık sadece mekanik sistemlerden değil; yazılım, veri ve entegre dijital mimarilerden oluşan kompleks platformlardan meydana geliyor. Bu dönüşüm, uçak bakım teknisyenlerinin eğitim anlayışını da kökten değiştirmeye başladı. Yeni nesil uçakların dijital mimarisi, biz teknisyenlerin sadece el becerisini değil, aynı zamanda sistemler arası mantıksal bağ kurma yeteneğimizi de zorluyor. Bu noktada, geleneksel “saat bazlı” eğitim modellerinin yerini neden “Yetkinlik Temelli Eğitim” (Competency-Based Training and

Assessment - CBTA) kavramına bırakması gerektiğini her fırsatta dile getiriyorum. İşte bu dönüşümün tam merkezinde, teorik bilgiyi pratik bir yetkinliğe dönüştüren en güçlü araç olarak karşımıza Genişletilmiş Gerçeklik (Extended Reality - XR) çıkıyor.

Yetkinlik Temelli Eğitim Neden Bir Zorunluluk?

Havacılıkta “bilmek” ile “yapabilmek” arasındaki fark, emniyetin temel çizgisini belirler. Yetkinlik temelli eğitim sistemleri, teknisyenin sadece bir testi geçmesini değil; o



işi hangarın veya uçak başının dinamik, baskılı ve değişken ortamında güvenle icra edebilmesini hedefler.

ICAO tarafından yayımlanan ICAO Doc 10098 – Competency-Based Training and Assessment Manual dokümanı da modern havacılık eğitimlerinin yalnızca teorik bilgi aktarımına değil; performans, davranış ve operasyonel yetkinlik kazanımına odaklanması gerektiğini vurgulamaktadır. Benzer şekilde, EASA tarafından desteklenen yetkinlik temelli eğitim yaklaşımları, özellikle bakım personeli eğitimlerinde uygulamalı yeterlilik ve operasyonel karar verme becerisini ön plana çıkarmaktadır. Bu yaklaşım, XR destekli öğrenme modellerinin geleceğin bakım eğitim standardı hâline gelmesinin en önemli nedenlerinden biridir.

Sektörümüzün geleceği olan bu eğitim felsefesinin detaylarına daha önceki yazılarımda ve makalelerimde genişçe yer vermiştim; dileyen meslektaşlarım, o yazılarımdan bu sistemin teorik altyapısını inceleyebilirler. Ancak bugün asıl meselemiz, bu yetkinliği teknisyenlerimize en kısa sürede ve en yüksek emniyet seviyesinde nasıl kazandıracağımızdır. Cevap ise XR teknolojisinin sunduğu bütünsel ekosistemde gizli.

XR: Teknolojilerin Stratejik Bütünleşmesi

XR (Extended Reality), Sanal Gerçeklik (VR) ve Artırılmış Gerçeklik (AR) teknolojilerini kapsayan; fiziksel ve dijital dünyayı birbirine bağlayan geniş bir spektrumdur. Bu yapıyı, bir teknisyenin gelişim safhalarına göre şöyle kurgulamalıyız:

1. Sanal Gerçeklik (VR) ile Bilişsel Hazırlık

VR, teknisyeni tamamen dijital bir kopyanın (Digital Twin)

Yeni nesil hava araçlarının dijitalleşmesi, uçak bakım teknisyenlerinin eğitim anlayışını köklü şekilde değiştiriyor. Geleneksel saat bazlı eğitimlerin yerini alan Yetkinlik Temelli Eğitim (CBTA) modeli; teknisyenlerin yalnızca bilgi sahibi olmasını değil, operasyonel ortamda güvenle uygulama yapabildiğini hedefliyor.



içine yerleştirir. B737 MAX veya A320neo gibi yeni nesil uçaklarda, motorun en derinindeki sensörlere veya hidrolik hatlara uçağın yanına gitmeden erişebilmek paha biçilemez bir avantajdır. Teknisyen, motor kaplamasını (cowling) sanal olarak şeffaf hâle getirip sistemlerin yerini ezberlediğinde,



gerçek uçağın başına geçtiğinde neyi nerede arayacağını bilen bir profesyonel olarak sahaya çıkar.

2. Artırılmış Gerçeklik (AR) ile Operasyonel Uygulama

Eğitim sadece simülasyonda bitmez. AR teknolojisi, teknisyene gerçek uçağın başında “canlı rehberlik” sunar. Bir arıza giderme (troubleshooting) sürecinde gözlüğünü takan teknisyen, baktığı panelin arkasındaki sistem şemalarını veya voltaj değerlerini uçağın üzerine bindirilmiş dijital veriler olarak görür. Bu, bilginin operasyon anında yetkinliğe dönüşmesidir.

Hat Bakım (Line Maintenance): Zamanla Yarıştı Risk Yönetimi

XR teknolojisinin faydasını genellikle ağır bakım (MRO) üzerinden konuşsak da aslında en kritik dokunuşu Hat Bakım (Line Maintenance) operasyonlarında görüyoruz. Hat bakımda çalıştığım dönemdeki gözlemlerime göre, hat bakım teknisyeni; kısıtlı bir zaman diliminde (turnaround), genellikle hava muhalefeti ve operasyonel baskı altında karar vermek zorundadır. Bu baskı ortamı, insan faktörü (Human Factors) kaynaklı hataların en çok tetiklendiği alanlardan biridir.

XR simülasyonları, hat bakımda sık karşılaşılan ancak kritik sonuçlar doğurabilen riskleri minimize eder. Örneğin; kısıtlı zamanda yapılan bir yağ ikmali, hızlıca tamamlanması gereken bir lastik değişimi veya motor cowling kapatma prosedürleri XR ortamında yüzlerce kez pratik edilebilir. Teknisyen, operasyonun stresi altında bile kas hafızası sayesinde “doğru adımı” düşünmeden atar hâle gelir. XR, teknisyenin operasyon esnasında alacağı riskleri öngörmesini sağlar ve “hızlı karar verme” aşamasında yapılabilecek kritik hataları en alt seviyeye indirir.

“Güvenli Hata” Disiplini ve Kas Hafızası

Yetkinlik temelli eğitimin en önemli sac ayaklarından biri, teknisyenin standart uygulama usullerini (SOP) bir refleks hâline getirmesinden geçer. XR destekli sistemler, teknisyene en kritik imkânı sunar: kontrollü hata yapma özgürlüğü.

Gerçek bir uçağın üzerinde yapılacak bir torklama hatası, binlerce dolarlık hasara veya ciddi emniyet risklerine yol açabilir. Ancak XR ortamında yapılan hatalar, teknisyen için en kalıcı öğrenme fırsatıdır. Yanlış bir sökme sırası izlendiğinde sistemin anında geri bildirim vermesi, teknisyende güçlü bir kas hafızası oluşturur. Bu disiplinle yetişen bir teknisyen, gerçek hangara girdiğinde “acaba” yerine “eminim” diyerek işe başlar.

Stratejik ve Ekonomik Çıktılar

Bu teknolojik dönüşümün kuruluşlar için sağladığı somut faydalar yadsınmaz:

Operasyonel Süreklilik: Uçağı eğitim için uçuştan çekmek (AOG maliyeti) yerine, uçağı dijital olarak teknisyenin bulunduğu yere getiriyoruz. Bu, ticari operasyonu kesintiye uğratmadan personel yetkinliğini zirvede tutmayı sağlar.



Kurumsal Hafıza ve Tecrübe Transferi: Emekli olacak kıdemli ustalarımızın o paha biçilemez tecrübesini (know-how), XR modüllerine işleyerek standartlaştırılmış bir şekilde genç nesillere aktarabiliyoruz.

Sefer Güvenilirliği (Dispatch Reliability): Görselleştirilmiş veri desteğiyle yapılan hızlı ve doğru teşhisler, uçağın havada kalma oranını doğrudan yukarı çeker.

Dijital Zekâ ile Gelen Yeni Standartlar

Sonuç olarak XR teknolojileri; VR'ın simülasyon gücünü ve AR'ın operasyonel rehberliğini birleştirerek usta-çırak ilişkisini dijital çağa taşıyan bir mentor görevi görüyor. Yetkinlik temelli eğitimin (CBTA) ruhuna uygun olarak, bizler UTED çatısı altında personelin sadece teorik saatleri doldurmasına değil; hem ağır bakımda hem de hat bakımın zorlu şartlarında tam yetkinliğe ulaşmasına odaklanıyoruz.

Geleceğin hangarı artık sadece metalden değil, dijital bir zekânın rehberliğinden oluşuyor. Yakın gelecekte hangarlarda yalnızca takımların sesi değil; dijital rehberlerin, veri destekli kararların ve artırılmış gerçeklik sistemlerinin yön verdiği yeni bir bakım kültürü yüksелеcek. Bu dönüşümün merkezinde ise yetkinlik odaklı eğitim anlayışı yer alacak.

Emniyetli uçuşlar ve hatasız bakımlar dilerim.

Luxair Uçak Teknisyeni Kariyer Günleri

İşe alım yapıyoruz.
İstanbul ve Antalya'da buluşalım.

Lüksemburg'da geleceğinizi inşa edin

- Uluslararası bir ekibe katılın
- Lüksemburg'da kariyerinizi geliştirebileceğiniz fırsatları keşfedin
- Modern bir uçak filosu ile çalışma imkânı bulun

Tarih ve detaylı bilgiler aşağıda

[Hemen kaydolun](#)



luxair.lu/en/technics-jobdays

Kıdemli Uçak Teknisyeni Marco P.
2025'ten beri Luxair'de çalışıyor

 **Luxair**
Flying made for you



Deniz GÜNTAY
Part-147 Temel Eğitmeni
denizgunaltay@uted.org

MODERN UÇAKLARDA DIŞ AYDINLATMA SİSTEMLERİ

ATA 33



Bir iniş takımının görevleri; yer manevraları sırasında uçağı desteklemek, titreşimi azaltmak ve iniş şoklarını sönmölemekdir. Gerektiğinde uçağı yerde yön verme ve frenleme işlevlerini de yerine getirir. Bu hedeflere, iniş takımının takıldığı uçak tipine ve gereken karmaşıklık derecesine bağılı olarak birçok farklı tasarımla ulaşılır.

Günümüz modern uçaklarında iniş takımları, burun ve ana iniş takımlarından meydana gelir. Ana iniş takımlarında frenleme işlemleri gerçekleştirilirken, burun iniş takımlarında steering işlemleri gerçekleştirilir.



Işık Yoğunluğu Birimleri

Mum gücü

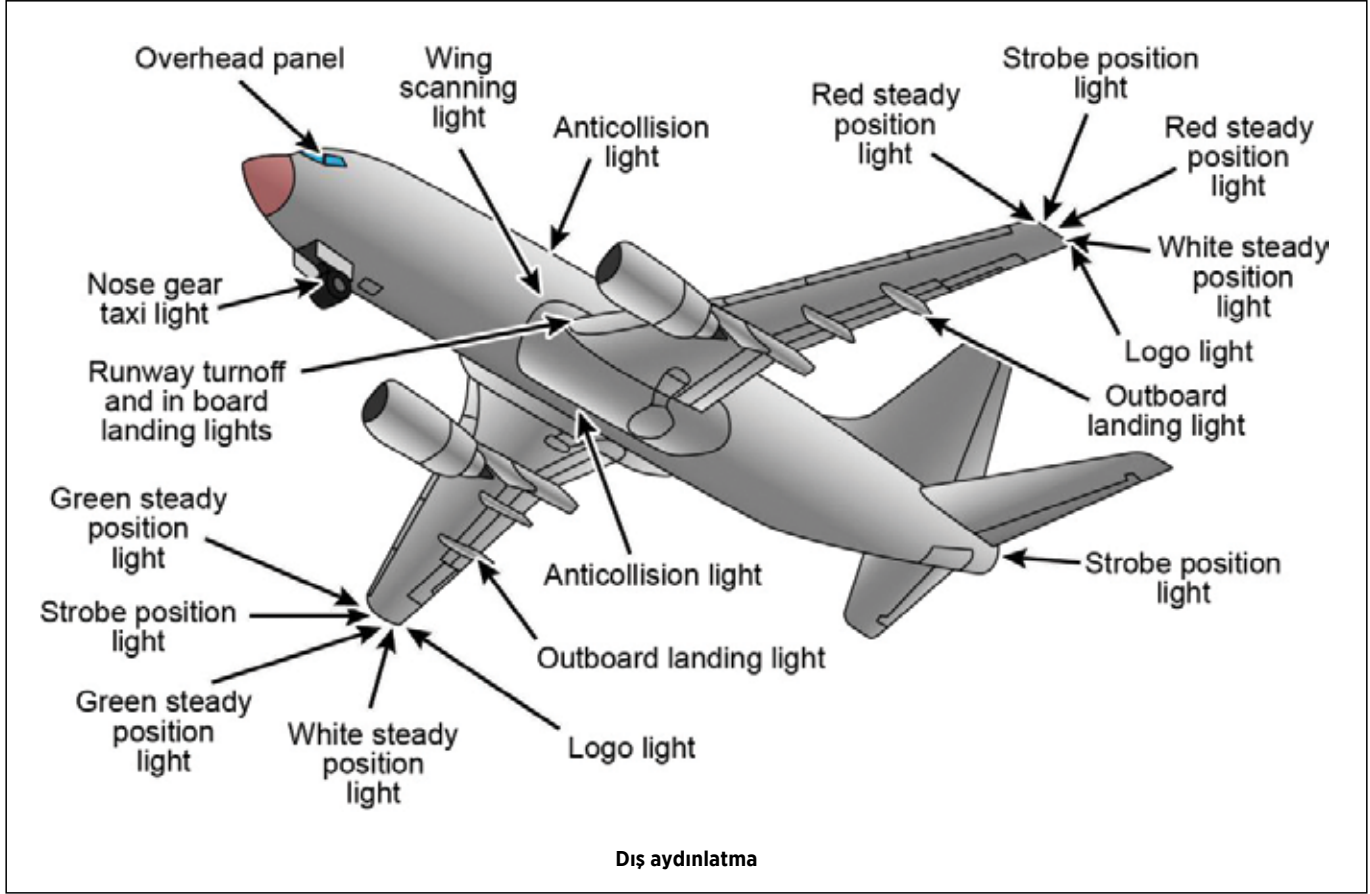
Bir mum gücü, bir mumun yoğunluğuna sahip bir ışığın yayma gücüdür. Bu birim, 1948 yılında kandela ile değiştirildiği için artık kullanılmamaktadır. 1 mum gücü yaklaşık 0,981 kandelaya eşittir.

Kandela

Işık yoğunluğunu ölçmek için kullanılan standart birim kandeladır. Kandela, ışık yayılımının gücünü gösterir.

Lümen

Bir ışık kaynağı tarafından üretilen ışık akısını ölçmek için kullanılan standart birim Lümen'dir. Lümen, yayılan



ışık miktarını ifade eder. Bir lümen, yayılan ışığın toplam akısını temsil eder ve kandela cinsinden yoğunluğun, ışığın yayıldığı steradyan cinsinden tam açı (bir kürenin 4π 'si) ile çarpılmasıyla elde edilir.

Lüks

Metrekare başına 1 lümen ışık akısına eşit olan, türetilmiş bir SI aydınlatma birimidir. Lüks, bir alanın aydınlatmasını gösterir. "lx" ile sembolize edilir.

Steradyan

Steradyan, sembolü sr olan, SI uzay açısı birimidir. Üç boyutlu uzayda iki boyutlu açısal aralıkları tanımlamak için kullanılır, radyanın bir düzlemdeki açıları tanımlamasına benzer şekilde. Steradyan, birim küre merkezinde, yüzeyindeki birim alan tarafından oluşturulan tam açı olarak tanımlanabilir. Yarıçapı r olan genel bir küre için, alanı $A = r^2$ olan yüzeyinin herhangi bir kısmı bir steradyan oluşturur.

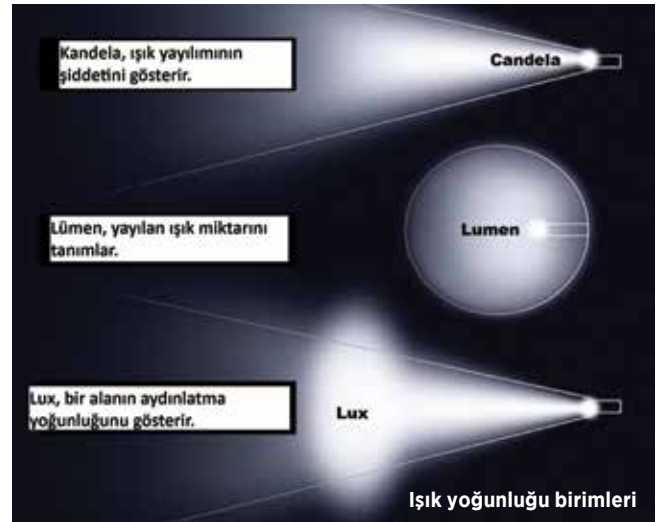
Dış aydınlatma

Genel

Çeşitli dış aydınlatma sistemleri bulunmaktadır. Bunlar arasında konum, iniş, taksi, çarpışma önleme ve kanat inceleme ışıkları sayılabilir.

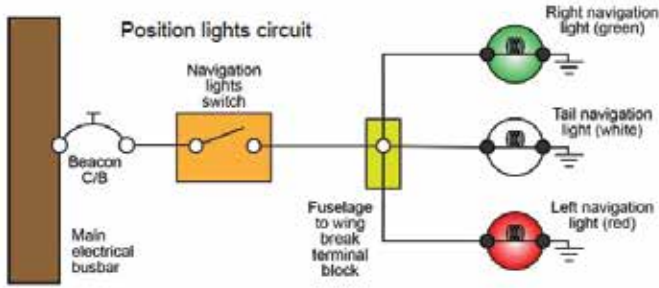
Dış aydınlatma sistemi çeşitli işlevleri yerine getirir:

- pisti ve taksi yolunu aydınlatmak;
- kanat ön kenarlarını ve motor hava girişlerini aydınlatmak;
- uçağın konumunu ve yönünü belirtmek; ve
- uçuş sırasında ve yerde çarpışma riskini azaltmak.



Dış aydınlatma, genellikle pilotun baş üstü panelinin alt kenarı boyunca bulunan anahtarlarla kontrol edilir. Dış aydınlatma şu ışıklar tarafından sağlanır:

- kanat tarama ışıkları;
- iniş ışıkları;
- pist dönüş ışıkları;
- burun iniş takımı taksi ışığı;
- sabit konum (navigasyon) ışıkları;
- strobe (hızlı tekrarlanan elektronik flaş) konum (navigasyon) ışıkları;
- çarpışma önleyici ışıklar; ve
- bazı uçaklarda logo ışıkları.



Boeing 737 light switches in cockpit

Dış ışıklar, uçağın dış tarafına takılan ışıklardır. Bu ışıkların bazıları:

- uçağın daha kolay görülmesini sağlar;
- uçağın çevresindeki alanları aydınlatır; ve
- uçağın dış yüzeylerini aydınlatır.

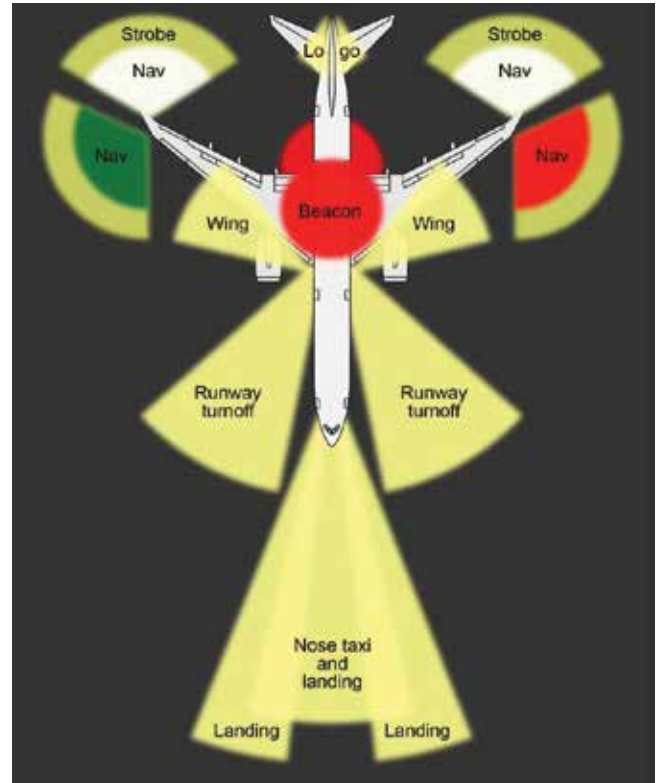
Taksi Işıkları

Çoğu uçağın burun iniş takımı dikmesinde parlak beyaz bir lamba bulunur. Bu ışık, genellikle uçak yerde hareket halindeyken taksi, kalkış ve iniş sırasında daha iyi görünürlük sağlamak için açılır. Burun iniş takımı taksi ışığı, burun tekerleklerinin işaret ettiği yöndeki alana aydınlatma sağlar. Bu ışık, burun iniş takımı dikmesine takılır ve burun tekerlekleriyle birlikte döner.

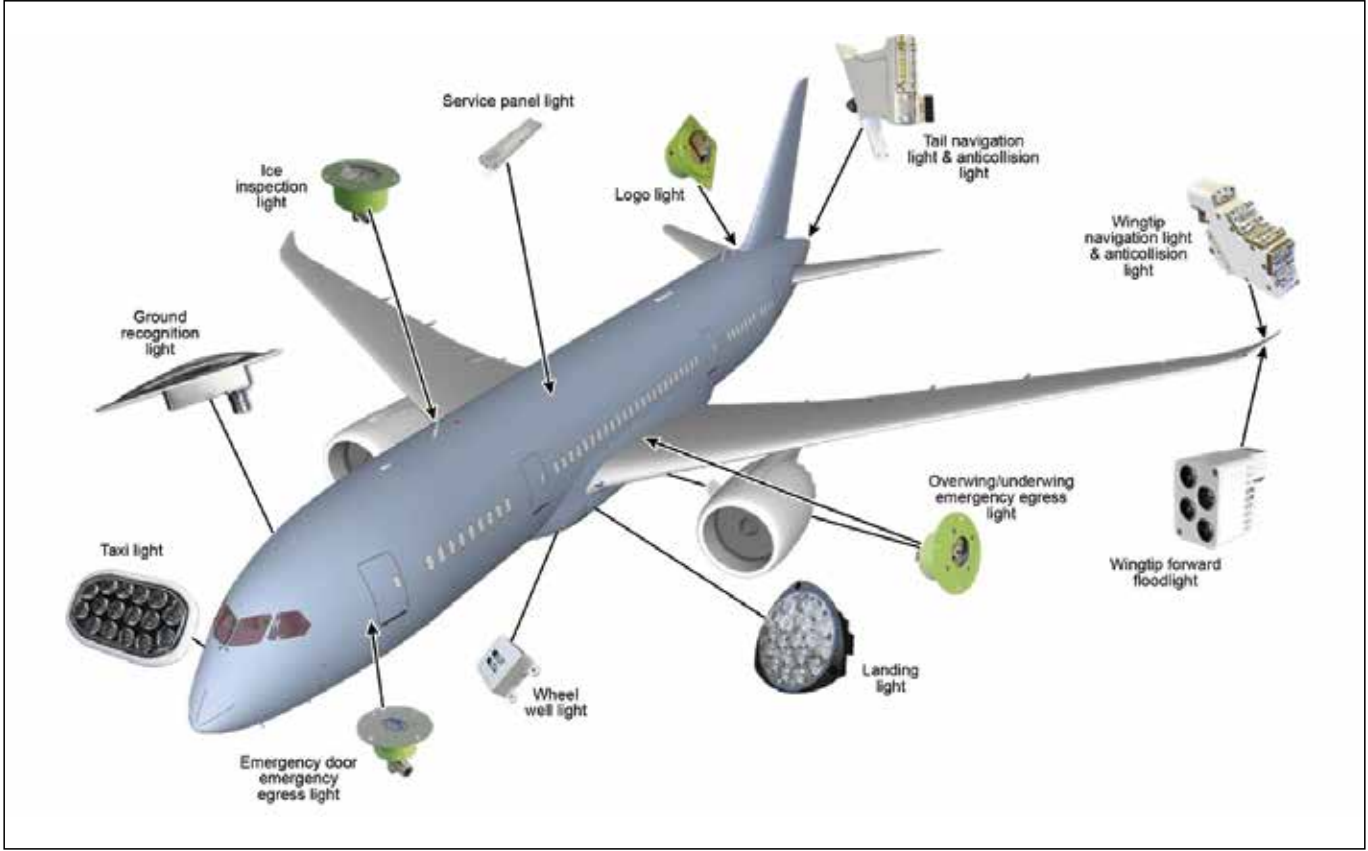
Bu tür ünitelerin güç değeri normalde iniş lambalarınınkinden daha düşüktür, tipik olarak 250 W'tır ve gerekli besleme DC veya AC'dir. Bazı tasarımlarda, taksi lambasının işlevi iniş lambasının işleviyle birleştirilir ve lamba ünitesi, biri 600 W, diğeri 400 W olmak üzere iki filamandan oluşur. Tipik olarak, her iki filaman da iniş için aydınlatma sağlayabilir ve taksi için sadece 400 W filaman kullanılır.

İniş Işıkları

Parlak beyaz iniş ışıkları, iniş yaklaşması sırasında görüşü iyileştirmek için genellikle çoğu uçağa takılır. Bu ışıklar, aydınlatması yetersiz havaalanlarında pistin aydınlatılması için de kullanılabilir. Genellikle gece inişleri için gereklidir, ancak uçağın daha kolay fark edilmesini sağlamak için gündüzleri de sıklıkla kullanılır. Bu ışıkların kullanımı yaygın olmakla birlikte, konumları uçaktan uçağa değişebilir.



İniş ışıkları kanat kökünde, kanadın dış tarafında veya ön gövde boyunca herhangi bir yerde bulunabilir. Bazı uçaklar, bu konumlardan birden fazlasında birden fazla iniş ışığı seti ile donatılmıştır. Örneğin Boeing 737, kanat kökünde iç iniş ışıkları ve dış kanat kapaklarında dış iniş ışıkları bulunur. Güç, 115 voltluk AC buslardan step-down transformatörler



(gelen elektrik voltajını belli bir aralıkta düşürerek elektrikli beslemeyi sağlayan transformatör) aracılığıyla sağlanır. Step-down transformatörleri, ışıkların çalışması için 28 voltluk AC çıkış sağlar.

Pist Dönüş Işıkları

Genellikle kanat kökünün ön kenarında bulunan bu parlak beyaz lambalar, taksi sırasında ve pistten çıkarken yan ve ön aydınlatma sağlamak için tasarlanmıştır. Bu ışıklar, aydınlatmanın yetersiz olduğu havaalanlarında çok kullanışlıdır. Daha fazla görüş gerektiren durumlarda, bu ışıklar uçuş sırasında da kullanılabilir.

Bazı uçaklarda, her bir dış kanat kenarı flap kaportasına bir dış kanat iniş lambası takılmıştır. Lambalar yaklaşık 30 derece dışa doğru parlar ve 50 derecelik bir ışın genişliğine sahiptir. Pist dönüş ışıklarına güç, 28 V AC otobüslerden sağlanır.

Kanat Tarama Işıkları

Kanat tarama ışıkları, kanadın ön kenarına aydınlatma sağlar. Bu ışıklar, gövdenin her iki yanında, her kanadın önündeki bir konuma monte edilmiştir.

Kanat Işıkları

Birçok yolcu uçağı, uçuş sırasında kanadı ve motor direklerini aydınlatmak için kullanılabilen, kanadın ön kenarının kökü boyunca yer alan ışıklara sahiptir. Bu ışıklar, uçağın kalkış ve iniş sırasında daha görünür olmasını sağlamak veya uçuş sırasında kanatlarda hasar olup olmadığını kontrol etmek için kullanılabilir. Pilotlar ayrıca kanat ışıklarını, bulutların içinden uçarken kanatlarda ve kanatçıklarda birikebilecek buz birikintilerini kontrol etmek için de kullanabilirler.

Logo Işıkları

Bu ışıklar zorunlu değildir, ancak çoğu ticari uçakta yaygın olarak kullanılır. Işıklar genellikle yatay stabilizatörün yüzeyinde veya uçlarında bulunur. Sabit beyaz ışıklar, dikey kuyrukta boyanmış şirket logosunu aydınlatmak için kullanılır. Reklam için yararlı olsalar da bu ışıkların temel amacı güvenlidir, çünkü parlak ışıklar uçağın daha görünür olmasını sağlar.

İniş Takımları Kompartıman Işıkları

Bazı uçaklar, burun ve ana tekerlek yuvalarında ek ışıklarla donatılmıştır. Bu ışıklar, öncelikle yer personelinin gece uçakta uçuş öncesi incelemeleri yapmasına yardımcı olmak için sağlanır.

Işık Kaynakları

Genel

Eski aydınlatma teknolojisi, filaman aydınlatma ve halojen aydınlatmanın "akkor prensibini" içerir. Akkor ampul, akkor lamba veya akkor ışık küresi, içinden geçen elektrik akımıyla yüksek sıcaklığa ısıtılan ve parlayana kadar ışık üreten bir elektrik ışıdır. Sıcak filaman, inert gazla doldurulmuş veya boşaltılmış bir cam ampul ile havadaki oksidasyondan korunur. Halojen lambada filaman buharlaşması; yeniden metal buharını filaman üzerinde biriktiren ve ömrünü uzatan kimyasal bir işlemle önlenir. Ampul, cama gömülü besleme terminaleri veya teller sayesinde elektrik akımı ile beslenir.

Akkor ampuller, diğer birçok modern ampul türünden daha az verimlidir; çoğu akkor ampul, kullandıkları enerjinin %5'inden azını görünür ışığa dönüştürür (kalan enerji ısıya dönüştürülür).



HID İniş ve Taksi Işıkları



Modern uçaklarda, dış aydınlatma için üç tür ışık kaynağı kullanılır.

- Yüksek yoğunluklu deşarj (HID) ampuller
- Zenon flaş tüpleri
- Işık yayan diyotlar (LED)

LED ve HID'nin avantajları

Akkor lambalar yerine HID ve LED lambalar kullanmak, dört gruba ayrılan çeşitli avantajlar sağlar.

Elektrik verimliliği ile ilgili avantajlar:

- Kızılötesi emisyonun neredeyse hiç olmaması nedeniyle daha az ısı yayılımı.
- Daha az güç tüketimi.

Işık kalitesiyle ilgili avantajlar:

- Ampulün eskimesi olmadığı için renk bozulması daha azdır.
- HID ve LED ışık rengi, göz hassasiyetine daha uygundur ve akkor lambanın ışığından daha parlaktır.

Boyut ve titreşimlerle ilgili avantajlar:

- Kırılgan filaman olmadığı için titreşime karşı hassasiyet daha azdır.
- Daha küçük lambalar, uçak konturuna daha iyi uyum sağlar.

Bakımla ilgili avantajlar:

- Önemli ölçüde daha uzun ömür, daha az bakım işlemi ve bakım maliyetlerinde azalma anlamına gelir.
- HID lambalar, akkor lambalara kıyasla önemli ölçüde daha uzun ömürlüdür. Ortalama olarak, HID lambaların ömrü 20 kat daha uzundur.
- HID lambaların ışığı, akkor lambaların ışığından daha beyazdır, dolayısıyla HID ışığı diğer ışıklardan daha parlak görünür.
- LED lambalar, akkor lambalara kıyasla önemli ölçüde daha uzun ömürlüdür. Ortalama olarak, bir LED lambanın ömrü 100 kat daha uzundur.

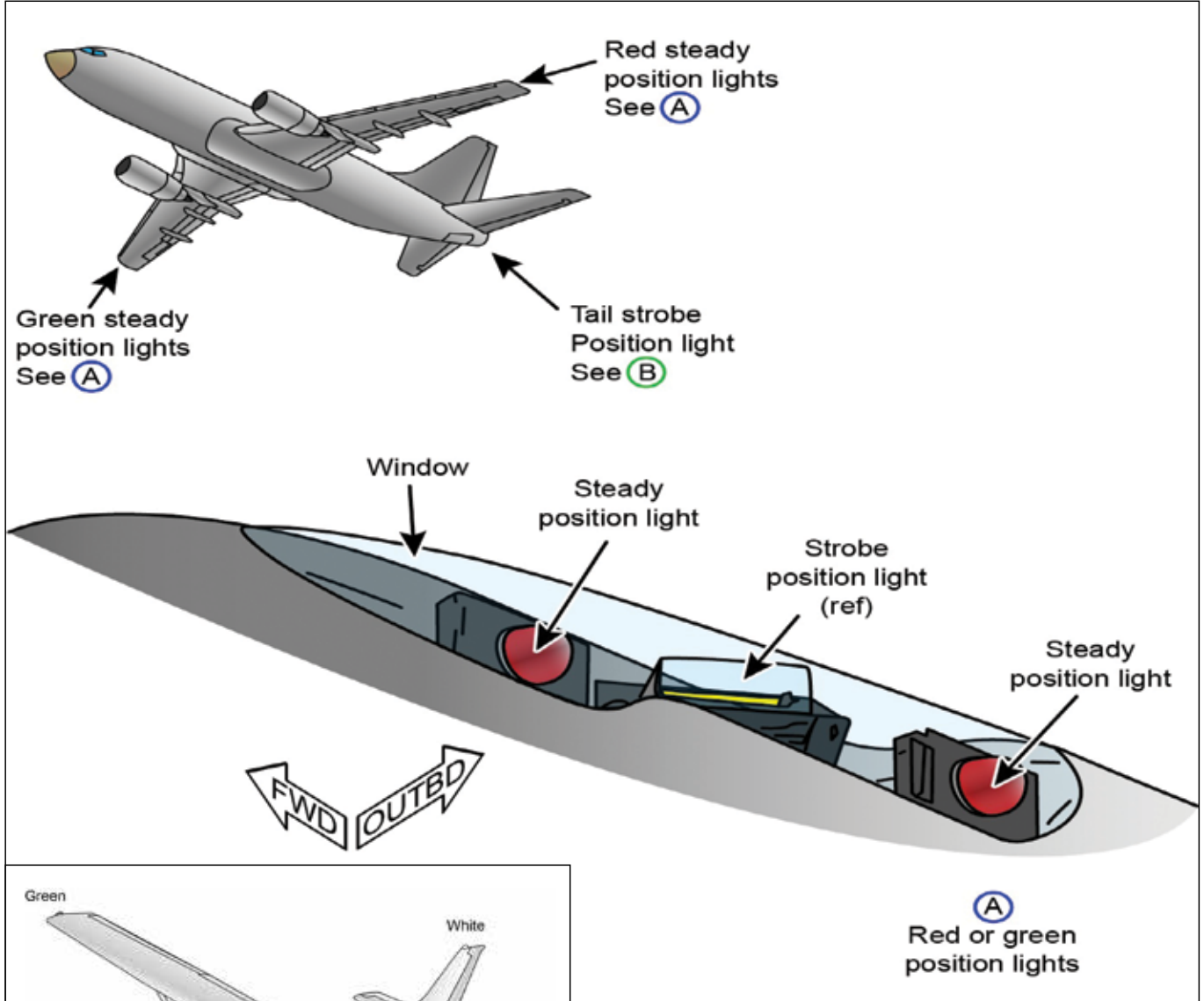
Modern uçaklarda dış aydınlatmada HID, LED ve xenon flaş tüpleri kullanılır. HID ve LED lambalar, akkor lambalara göre daha az enerji tüketir, daha az ısı üretir, daha parlak ve kaliteli ışık sağlar, titreşime daha dayanıklıdır ve çok daha uzun ömürlüdür. Özellikle LED'ler yaklaşık 100 kat, HID lambalar ise 20 kat daha uzun ömür sunar.

- Artık renkli filtreler yoktur. Akkor ampuller, renkli lensler veya filtreler tarafından engellenen ışıkta büyük miktarda enerji israf eder. Ancak LED'ler, enerjilerinin yüzde 100'ünü renkli ışık olarak verir.

Konum (Navigasyon) Işıkları

Konum ışıkları, gece operasyonları sırasında bir uçağın konumunu belirtmek için kullanılır. Pilotlar, konum ışıklarından başka bir uçağın konumunu tespit edebildikleri takdirde, o uçağın etrafında güvenli bir şekilde seyir yapabilirler; bu nedenle konum ışıkları genellikle navigasyon ışıkları olarak adlandırılır. Her bir kanat ucunda ve uçağın kuyruğunda bir veya daha fazla konum ışığı bulunmalıdır. Sağ kanat ucunda yeşil renkli bir ışık, sol kanat ucunda kırmızı bir ışık ve kuyruktaki beyaz bir ışık bulunmalıdır. Bu ışıklar, gece uçuşu için sertifikalandırılmış tüm uçaklarda bulunmalıdır.

Başlangıçta, seyir ışıklarının sabit bir ışık yayması gerekiyordu, ancak dikkat çekme işlevini iyileştirmek için, sonraki mevzuat ışıkların kontrollü bir sırayla yanıp sönmelerini zorunlu kıldı. Ancak, yanıp sönen çarpışma önleyici işaret lambalarının kullanılmaya başlanmasının ardından, yanıp sönen seyir lambaları zorunluluğu kaldırılmış ve sabit ışık zorunluluğu yeniden getirilmiştir. Bu nedenle, belirli bir ağırlık kriterinin altında olan ve mevcut yönetmelikler yürürlüğe girmeden önce tescil edilmiş bazı uçaklarda hala yanıp sönen seyir lambaları bulunabilir. Ticari uçaklarda, çift sistem sayesinde bir ampul arızalandığında ikinci sistem seçilebilir. Ampul değişimi daha sonra uygun bir zamanda yapılabilir.



Sabit konum ışıkları, uçağın yönünü ve durumunu gösterir. Bu 28 voltluk ışıklar her kanat ucuna takılmıştır. Her kanat ucundaki bir ışık arkaya doğru bakar ve beyazdır. Diğer ışıklar dışa doğru bakar ve sol kanat ucunda kırmızı, sağ kanat ucunda yeşil renktedir.

Strobe Konum Işıkları

Strobe konum ışığı bazen her kanat ucuna ve gövde kuyruk konisine takılır. Bu beyaz ışıklar, uçağın konumunu göstermek için dakikada yaklaşık 60 kez yanıp söner. Strobe konum ışıkları 115 V AC ile çalışır. Strobe konum ışıkları, genellikle pilotun baş üstü panelinde bulunan bir anahtarla kontrol edilir.

Bazı uçaklarda bu aydınlatma anahtarının adı "POSITION" (Konum), diğer uçaklarda ise "STROBE" şeklindedir. Aydınlatma anahtarında "otomatik" konumu bulunan

uçaklarda; "AUTO" konumunda, ışıklar yer algılama rölesi tarafından kontrol edilir.

- Uçak havadayken ışıklar otomatik olarak yanar.
- Uçak yerdeyken ışıklar otomatik olarak söner. "OFF" konumunda ışıklar söner.

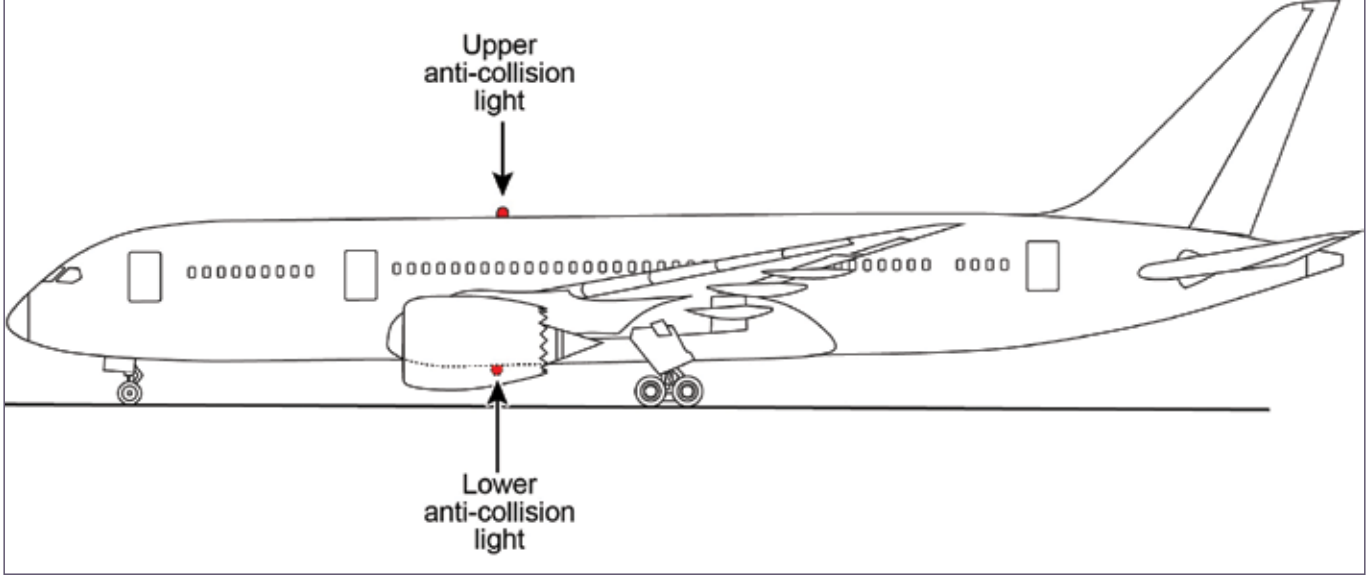
Çarpışma Önleyici Işık

Çarpışma önleyici ışıklar genellikle iki tiptendir:

- Dikey stabilizatörün üstünde veya gövdenin üstünde veya altında bulunan dönen çakar (eski uçaklarda)
- Yanıp sönen flaş ışığı (strobe)

Döner Far Tipi

Tahrik aktarma sistemi genellikle dişli ve pinyon tipindedir ve belirli bir redüksiyon oranına sahiptir. Tüm bileşenler kırmızı cam kapakla çevrili bir montaj içinde bulunur. Döner lambaların motor hızı ve dişli tahrik oranları, yansıtıcı veya lamba ünitesinin, duruma göre, sabit bir frekansta dönen bir ışık huzmesi oluşturmak üzere çalıştırılmasına uygundur. Tipik hızlar 40-45 dev/dk olup, 80-90 Hz/dk'lık bir yanıp sönmeye frekansı sağlar.



Strobe Aydınlatma

Strobe ışığı, yaklaşık 400 V gerektiren bir zenon tüpü tarafından üretilen son derece parlak bir flaşa sahiptir. Yüksek voltaj, bu yüksek voltajı elde etmek için bir kondansatör şarj sistemi kullanan strobe güç kaynağı tarafından üretilir.

Modern uçaklarda üç adet beyaz strobe ışığı bulunması zorunludur – her kanatta bir tane ve kuyrukta bir tane. Strobe ışıklarının ve çarpışma önleyici ışıkların koordineli olarak yanıp sönmeleri, güç kaynağı üniteleri arasındaki senkronizasyon bağlantısı ile kontrol edilir. Zenon flaş tüpü düzeneğine uygulanan voltaj tehlikelidir.

Strobe yüksek yoğunluklu aydınlatma, enerji depolama kondansatörleri ölümcül olabilecek voltajlara şarj edildiğinden, bakım personeli için tehlikeli olabilir. Bu nedenle, devre enerjisiz hale getirildikten sonra kondansatörlerin boşalması için en az iki dakika beklenmelidir. Ayrıca, yüksek yoğunluklu ışığa doğrudan bakmanın gözlere zarar verebileceği unutulmamalıdır.

Uçağın boyutuna bağlı olarak, kanat uçlarına geleneksel kırmızı çakarları desteklemek için flaşör aydınlatma takılabilir veya kontrolörler ve flaşör zamanlama ünitesi tarafından yanıp sönmeye göre kontrol edilen “eksiksiz bir flaşör tipi çarpışma önleyici yüksek yoğunluklu aydınlatma sistemi” olarak birlikte kullanılabilir.

Bu tür aydınlatma sistemi, kondansatör deşarjlı flaş tüpü prensibine dayanmaktadır. Işık ünitesi, esasen bir kondansatörden oluşan bir güç kaynağı ünitesine bağlı, zenon gazı ile doldurulmuş bir kuvars veya cam tüp şeklindedir ve 28 V DC veya 115 V AC giriş gücünü, genellikle yaklaşık 450 V olan yüksek bir DC çıkışına dönüştürür. Kondansatör bu voltaja şarj edilir ve zenonla doldurulmuş tüpteki iki elektrot arasında periyodik olarak deşarj edilir, bu enerji karakteristik mavi-beyaz renkte etkili bir yüksek yoğunluklu flaş ışığı üretir.

Kırmızı yanıp sönen çarpışma önleyici ışıklar, kanat ön kenarının arkasındaki uçak gövdelerinin üstüne ve altına

Tahrik aktarma sistemi genellikle dişli ve pinyon tipindedir ve belirli bir redüksiyon oranına sahiptir. Tüm bileşenler kırmızı cam kapakla çevrili bir montaj içinde bulunur.



monte edilir veya hafif uçakların dikey stabilizatörünün üstüne tek bir çakar monte edilir. Kokpitteki “ÇARPİŞMA ÖNLEYİCİ” ışık anahtarı ile kontrol sağlanır.

Üst Çarpışma Önleyici Işık

Işık, gövdenin üst kısmındaki bir kesikten monte edilir. Işık tesisatı üç temel bileşenden oluşur.

Işık tertibatı, parabolik bir reflektörü çevreleyen bir zenon ark flaş tüpünden (lamba) oluşur. Reflektör, ışık demetini yatay olarak yönlendirir. Reflektör ve lamba, bir zamanlama devresi ve bir güç kaynağı içeren transistörlü bir üniteye monte edilmiştir.

Zamanlama devresi, flaş hızını saniyede yaklaşık bir flaş olacak şekilde kontrol eder. Işık düzeneği, tavan panelini indirerek, dört tutma somununu gevşeterek, ışık düzeneğini çekerek ve elektrik kablolarını ayırarak, lambanın değiştirilmesi veya yenilenmesi için uçağın içinden çıkarılır. 115 V AC bus, ışığın çalışması için elektrik gücü sağlar.

Alt Çarpışma Önleyici Işık

Alt ışık montajı, üst ışığa benzer. Işık, gövdenin altındaki bir kesikten monte edilir. Gövdenin içindeki bir tava, ışık tertibatı ve yakıt buharı izolasyonu için bir alan sağlar. 115 V AC bus, ışığın çalışması için elektrik gücü sağlar.

BON AIR



Yerde kontrol. Gökyüzünde güven.

BonAir'de her uçuş, titizlikle yönetilen teknik süreçlerle başlar.

BON AIR



Doç. Dr. Mesut ÖZTIRAK
İstanbul Medipol Üniversitesi
İşletme ve Yönetim Bilimleri
Fakültesi
Havacılık Yönetimi Bölümü

HAVACILIKTA GÖRÜNMEYEN TÜRBÜLANS: EN İYİ BİLDİRİ ÖDÜLLÜ ARAŞTIRMA



Bu çalışma, havacılık sektöründe teknik risklerin ötesinde yer alan “örgütsel gaslighting” davranışlarının çalışanlar üzerindeki etkisini incelemektedir. Doç. Dr. Mesut Öztırak tarafından geliştirilen 8 maddelik ölçek, örgütlerde çalışanların algılarını çarpıtma ve önemsizleştirme yoluyla etkileyen görünmeyen manipülatif davranışları ölçmeyi amaçlamaktadır.



Havacılık sektörü, yüksek güvenlik standardı ve düşük hata toleransı nedeniyle yalnızca teknik değil, aynı zamanda insan faktörü açısından da sürekli gelişen bir araştırma alanı olmayı sürdürmektedir. Bu çerçevede örgütsel davranış literatürüne önemli bir katkı sağlayan yeni bir çalışma, havacılıkta görünmeyen örgütsel riskleri ölçülebilir hâle getirmesiyle dikkat çekmektedir.

Doç. Dr. Mesut Öztırak tarafından geliştirilen 8 maddelik “Örgütsel Gaslighting Ölçeği”, örgütlerde çalışanların algılarını sistematik biçimde etkileyen ve çoğu zaman görünmeyen manipülatif davranışları ölçmeyi amaçlayan özgün bir ölçek olarak literatüre kazandırılmıştır. Bu ölçek, özellikle havacılık gibi yüksek riskli sektörlerde örgütsel iletişim ve güvenlik kültürünü yeniden düşünmeye imkân tanıyan önemli bir araç niteliği taşımaktadır.

Havacılık Sektöründe Psikolojik Güvenlik Üzerine Etki Analizi

Geliştirilen ölçek temel alınarak gerçekleştirilen ampirik araştırmada, örgütsel gaslighting davranışlarının havacılık

sektöründe çalışanların psikolojik güvenlik algısı üzerindeki etkisi incelenmiştir.

İstanbul Havalimanı'nda görev yapan operasyonel ve idari birimlerden 400 çalışandan elde edilen veriler üzerinden yapılan analizler, örgütsel gaslighting'in psikolojik güvenlik üzerinde anlamlı ve güçlü bir negatif etkiye sahip olduğunu ortaya koymuştur.

Araştırma, örgütsel gaslighting'in:

- Çalışanların kendini ifade etme isteğini azalttığını,
- Hata bildirme davranışını zayıflattığını,
- Karar alma süreçlerinde özgüven kaybına yol açtığını,
- Ekip içi iletişimde sessizlik davranışını artırdığını göstermektedir.

Ölçek Geliştirme ve Literatüre Katkı

Doç. Dr. Mesut Öztırak tarafından geliştirilen 8 maddelik ölçek, örgütsel gaslighting davranışlarını iki temel boyutta ele almaktadır: çarpıtma (distortion) ve önemsizleştirme (minimization).

Bu yapı, örgütsel manipülasyonun yalnızca bireysel algı değil, sistematik bir örgütsel davranış modeli olarak değerlendirilmesini mümkün kılmaktadır.

Bu yönüyle çalışma, yalnızca bir ölçek geliştirme çalışması olmanın ötesine geçerek havacılıkta insan faktörü literatürüne metodolojik ve kuramsal bir katkı sunmaktadır.

En İyi Bildiri Ödülü

Aviation and Research Symposium (AIRS 2026) kapsamında Kapadokya'da sunulan çalışma, uluslararası jüri tarafından "En İyi Bildiri Ödülü" ile onurlandırılmıştır.

Akademisyenler, sektör temsilcileri ve havacılık profesyonellerinin katılımıyla gerçekleşen sempozyumda bu başarı, havacılıkta örgütsel davranış ve emniyet kültürü çalışmalarının artan önemini de ortaya koymuştur.

Ödül, yalnızca bir akademik başarı değil; aynı zamanda havacılık sektöründe görünmeyen risk alanlarının bilimsel olarak tanımlanması ve ölçülmesi açısından önemli bir eşik olarak değerlendirilmektedir.

Havacılıkta Güvenlik Kültürüne Stratejik Katkı

Araştırma bulguları, havacılıkta emniyetin yalnızca teknik sistemler ve prosedürlerle değil, aynı zamanda örgütsel iklim ve psikolojik güvenlik düzeyiyle de doğrudan ilişkili olduğunu göstermektedir.

Bu kapsamda çalışma:

- Güven temelli liderlik yaklaşımlarının geliştirilmesi,
- Açık iletişim kültürünün güçlendirilmesi,
- Hata bildirim mekanizmalarının desteklenmesi,
- Çalışanların psikolojik güvenliğinin kurumsal bir öncelik olarak ele alınması

gerektiğini ortaya koymaktadır.

Bu ölçek, örgütlerde çalışanların algılarının manipüle edilmesi, gerçekliğin çarpıtılması ve iletişim süreçlerinin örtük biçimde yönlendirilmesi gibi davranışları ölçülebilir bir yapıya kavuşturarak insan faktörü literatüründe yeni bir analitik çerçeve ortaya koymaktadır.

Ölçek temel alınarak yürütülen ampirik araştırma, havacılık sektöründe örgütsel gaslighting davranışlarının psikolojik güvenlik üzerinde doğrudan ve sistematik bir zayıflatıcı etkiye sahip olduğunu ortaya koymuştur.

Eldedilen bulgular, özellikle yüksek riskli operasyonların yürütüldüğü havacılık bağlamında, çalışanların kendilerini ifade etme, hata bildirme ve kritik durumlarda ses çıkarma davranışlarının örgütsel iklim tarafından güçlü biçimde şekillendirildiğini göstermektedir.

Sektörel açıdan değerlendirildiğinde bu sonuçlar, emniyet kültürünün yalnızca teknik prosedürler ve regülasyonlarla değil, aynı zamanda örgütsel iletişim kalitesi, liderlik davranışları ve psikolojik güvenlik düzeyi ile doğrudan ilişkili olduğunu açık biçimde ortaya koymaktadır.



Özellikle kokpit dışı operasyonel birimlerde ve yer hizmetleri süreçlerinde, çalışanların algısal güvenliği zayıfladığında emniyet zincirinin "erken uyarı halkası" işlevini kaybetme riski doğmaktadır.

Araştırma, havacılık işletmeleri açısından üç kritik stratejik alana işaret etmektedir:

- Emniyet raporlama kültürü: Çalışanların hata ve risk bildiriminde bulunma davranışı, psikolojik güvenlik tarafından belirgin biçimde etkilenmektedir.
- Liderlik ve iletişim yapıları: Yönetim kademesindeki iletişim biçimleri, çalışanların gerçeklik algısını ve karar güvenini doğrudan şekillendirmektedir.
- İnsan faktörü temelli risk yönetimi: Teknik risklerin yanında örgütsel davranış kaynaklı "görünmeyen riskler", emniyet performansında belirleyici rol oynamaktadır.

Bu çerçevede çalışma, havacılık sektöründe emniyet yönetiminin yalnızca operasyonel ve teknik göstergelerle değil, aynı zamanda örgütsel psikoloji ve davranış bilimi temelli metriklerle de ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Geliştirilen ölçek, bu anlamda hem akademik araştırmalar hem de sektör uygulamaları için kullanılabilir bir değerlendirme aracı niteliği taşımaktadır.

Sonuç olarak, Doç. Dr. Mesut Öztırak'ın çalışması, havacılıkta emniyet kültürünün geleceğine yönelik önemli bir paradigma değişimine işaret etmektedir: Emniyet artık yalnızca "ne olduğuna" değil, aynı zamanda örgüt içinde "nasıl hissedildiğine" de bağlıdır.

Bu bağlamda psikolojik güvenlik, havacılıkta sürdürülebilir emniyet performansının temel belirleyicilerinden biri olarak konumlanmaktadır.



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

BAŞIMIZA NE GELDİYSE DALGINLIKTAN GELDİ-1



9 Şubat 2014 günü, İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri RAF'a ait, bir Airbus A330-200 MRTT Voyager Askeri Yakıt İkmal ve Nakliye uçağı, Afganistan'daki Camp Bastion üssüne gitmek üzere, taşıdığı 198 askeri personelle birlikte, RAF'ın Birleşik Krallık'taki Brize Norton üssünden havalandı. Uçak Karadeniz üzerinde, 33000 feet irtifada, Görerek Meteorolojik Koşullarda (VMC) seyrederken bir anda burnunu aşağıya verdi ve çok şiddetli bir şekilde irtifa kaybetti.



Uçağın 4000 feet irtifa kaybettiği esnada, düşüş hızı dakikada 15800 feet varyasyonu buldu ve uçağın hızı 0,9 mach'a yaklaştı. Olay kokpitte sadece kaptan pilot varken yaşandı ve pilotlar henüz müdahaleyi sağlayamamış iken, Fly by Wire sistemli uçağın, Uçuş Zarfı Koruma Sistemi devreye girdi ve uçağı düzelterek düşmekten kurtardı.

Uçakta bulunan 198 yolcunun tamamına yakını koltuk kemerleri bağlı olmadığı için, meydana gelen yer çekimsiz ortamda çeşitli yerlerinden hafif olarak yaralandılar. Pilotlar MAYDAY ilan ettiler ve rotalarından ayrılıp, Adana İncirlik üssüne indiler. İniş sonrasında, kaptanın hasarlı Sidestick Kumandası değiştirildi. Bu olayda, Airbus A330 MRTT Voyager





uçağında bulunanlar, uçak kendi kendisini düşmekten kurtardığı için çok şanslıydılar. Oysa, 21 Temmuz 2022 günü öğleden sonra, yangın söndürmek için su kovaşını ABD'nin Idaho eyaletinde bulunan Salmon Nehri'ne sarkıtmış iken, sola doğru yaslanmaya başlayan Boeing CH-47D Cherokee yangın söndürme helikopterinin iki pilotu, A330 MRTT uçağının pilotları kadar şanslı değillerdi.

Görgü tanıkları saat yönünün tersine doğru yan yatmaya başlayan helikopterin, 13 saniye sonra nehre düşmesini video kamera çektiler.

Yerdeki itfaiyeciler, olay yerine hızla yetişip 41 yaşındaki Kaptan Pilot Thomas Hayes'i ve 36 yaşındaki ikinci pilot Jared Bird'i sudan ağır yaralı olarak çıkartıp hastaneye götürseler de her iki pilot hastanede yaşamını yitirdi.

Ulusal Ulaşım Güvenliği Kurulu'ndan (NTSB) araştırmacılar, geçen yıl Idaho'da Rotak Helikopter Hizmetleri Chinook'un ölümcül kazasından önce Apple iPad'in muhtemelen yardımcı pilotun sol pedalına sıkıştığını gösterdi.



İngiliz Kraliyet Hava Kuvvetleri'ne ait A330-200 MRTT Voyager uçağı ortada görünür hiçbir sebep yokken neden burnunu aşağı vermiş ve çok kısa sürede 4000 feet irtifa kaybetmişti?

İkinci pilot kokpit dışına çıktığında, kaptan pilot elindeki Nikon SLR dijital fotoğraf makinası ile fotoğraf çekiyordu. Sonra, kaptan pilot fotoğraf makinasını sol el dayama kolu



ile Sidestick arasındaki boşluğa koydu. Ne olduysa, kaptan pilotun pilot koltuğunu öne çekmesi ile oldu. Koltuğun el dayama kolu fotoğraf makinasını, fotoğraf makinası da sidestick'i itti ve sidestick uçağa dalış kumandasını verdi.

Dalış durumu devam edince uçağın hızı çok artmış ve uçak 0,86 Mach'a geldiğinde, sesli Aşırı Hız Uyarıları başlamıştır. Olayın başlamasından 13 saniye sonra, başka bir deyişle Aşırı Hız Uyarılarından hemen sonra devreye giren Uçuş Zarfı Koruma Sistemi uçağın elevatörlerini nötr duruma getirmiştir.

Uçağın, FDR (Uçuş Verileri Kayıt) ve CVR (Kokpit Ses Kayıt) cihazlarından elde edilen verilere göre, olayın 1 dakika 44 saniye öncesinde, kaptanın sidestick'i (sürekli 0,8 derecelik aralıklarla) burun aşağı komutları verdi ve en sonunda, tam burun aşağı komutunu vererek, o konumda kaldı. Ses kayıt cihazı, bu olay olduğu sırada, kaptanın koltuğunun da ileriye gittiğini kaydetmişti.

Sidestick'in verdiği burun aşağıya hareketi, kaptanın koltuğunun ileri alınmasından, kaynaklanmıştı. Fotoğraf makinası incelendiğinde, koltuk kolu ve sidestick kaidesi arasındaki sıkışmasını teyit edecek şekilde, hasarlanmış olduğu tespit edildi. Kaptanlar da sorguda, fotoğraf makinasının kokpitte olduğunu doğruladılar.

Birleşik Krallık Askeri Havacılık Otoritesi (MAA) yayınladığı olay raporunda, kokpitte emniyete alınmamış eşya



NTSB'nin 'Public Docket' adlı son yayınında kazayla ilgili neden herhangi bir ceza verilmediğini açıklıyor. Enkazdan uçağın tam pedal sapması ile suya çarptığı anlaşılıyor, ancak bu kadar değil. AFCS'nin ya da kontrol arızasının bir sonucuysa, ancak sağ taraftaki pilot pozisyonunun ayak boşluğuna sıkışıp kalan ve sadece pedali sıkıştırmakla kalmayıp aynı zamanda pedal ayar koluna da çarpan bir iPad'in varlığı nedeniyle bu durum ortaya çıktı.

bulundurmanın risklerine dikkat çekti. Joystick'in istemsiz hareketinin doğuracağı riskler konusunda, yeterli farkındalık olmadığını belirten MAA, kokpitte emniyete alınmamış eşyaların bulundurulmasında da, emniyet kültürünü suçladı.



FDR cihazının kaydettiği verilerden, olayın başlamasından 33 saniye sonra Kaptan Pilotun Sidestick kolunun geriye gittiğini, başka bir deyişle fotoğraf makinasının sıkıştığı yerden çıkarıldığını görüyoruz. Her iki pilot da ifadelerinde, fotoğraf makinasını sıkıştığı yerden nasıl çıkardıklarından bahsetmemiştir.

ABD'nin Idaho eyaletinde bulunan Salmon nehrine düşen Boeing CH-47D Cherokee yangın söndürme helikopterinin de kazaya yol açacak teknik bir sorunu bulunmuyordu.

NTSB Kaza Kırım Araştırma Ekibi, sudan çıkarılan helikopterin kokpitinde ikinci pilotun sol ayak pedali ile topuk kayma desteği asemblesi arasına sıkışmış bir Apple iPad tablet bilgisayar tespit ettiler. iPad cihazının ekranı çatlamıştı, üç ayrı noktadan darbe almış ve ekran tarafına doğru bükülmüştü.

NTSB uzmanları aynı model bir helikopteri kullanarak kaza anını simüle ettiler. Helikopterde operasyon kitapları, uçuş haritaları gibi daha önce kâğıda basılmış olarak kullanılan dokümanları günümüzde Dijital olarak kullanmak mümkün ve düşen helikopterde, iPad cihazı bu dokümanlara erişim için, yani EFB (Elektronik Uçuş Çantası) amaçlı olarak kullanılıyordu.

Kazanın hemen öncesinde, İkinci Pilotun kucağındaki iPad cihazı, ikinci pilotun bacaklarının yanına, sol ayak pedali ile topuk kayma desteği asemblesinin arasına düştü. Kaptan pilotun pedalleri ile ikinci pilotun pedalleri birbirine mekanik olarak bağlı olup, birlikte hareket etmektedir. Kaptan pilotun verdiği pedal kumandaları ile iPad cihazı daha da aşağıya

kayıp sol pedali ileriye doğru iterek sıkıştı. Kaptan pilotun helikopteri düzeltmek için sağ pedali ileriye itmesi fayda etmedi. İkinci pilot ne kadar gayret etse de iPad cihazını sıkıştığı yerden çıkarmayı başaramadı.

NTSB, kaza sonrasında yaptığı demonstrasyonda, pedal ile topuk kayma desteği asemblesi arasına sıkışmış bir iPad cihazına İkinci Pilotun uçuş sırasında erişmesinin mümkün olmadığını göstermiştir.

Bu olay hava araçlarında EFB olarak iPad cihazının kullanımında, iPad cihazının kokpit içinde sadece yol açabileceği Elektromanyetik etkiye karşı değil, seyyar bir cihaz olarak yol açabileceği potansiyel tehlikelere karşı da tedbir alınması gerektiğini göstermektedir.

Referans:

<https://verticalmag-com.cdn.ampproject.org/c/s/verticalmag.com/news/dropped-ipad-implicated-in-fatal-chinook-helicopter-crash/?amp>

<https://skybrary.aero/accidents-and-incidents/a332-mr-tn-en-route-south-eastern-black-sea-2014>



Dünya Uçak Bakım Teknisyenleri Günümüz Kutlu Olsun!



SunExpress
Hava Yolları



SunExpress'in ilk kadın yetkili teknisyeni Sezen Zirek ile mesleğine, motivasyonuna ve havacılığın geleceğine dair keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.

HER UÇAKTA YENİ BİR HİKÂYE:

SEZEN ZİREK

Bu mesleğe sizi bağlayan en önemli motivasyon nedir?

İşe gelene kadar bizi neyin beklediğini bilmiyoruz ve bence bu işin en heyecanlı taraflarından biri de bu. Çoğu insan için uçaklar yalnızca bir ulaşım aracı olabilir ama bizim için iletişim kurduğumuz, adeta bir "arkadaş" gibiler.

Her gün farklı bir durumla karşılaşıp çözüm üretmek insana gerçekten iyi hissettiriyor. Aynı zamanda sürekli kendini geliştirmek ve yeni şeyler öğrenmek de beni ciddi anlamda motive ediyor.

Sizce bu mesleğin olmazsa olmazı nedir?

Bence bu mesleğin temelinde merak, disiplin, dokümana uygun çalışmak ve işi sevmek var. Her gün fiziksel ve mental olarak zorlu bir işi başarıyoruz. Merak etmeden kendini geliştirmek ve sürekli öğrenmek kolay olmaz.

Disiplin ise bu işin vazgeçilmezlerinden biri; çünkü dikkat ve sorumluluk gerektiren bir iş yapıyoruz. Yaptığınız işi sevince bu yoğunluk daha anlamlı ve keyifli hale geliyor. İşin içinde olmak, bir şeyleri doğru ve güvenli şekilde tamamlamak gerçekten çok tatmin edici.

SunExpress'te teknisyen olmak sizin için ne ifade ediyor?

SunExpress'te teknisyen olmak benim için sistemli, düzenli ve kurumsal bir ortamda çalışırken farklı ve çeşitli işler deneyimleme fırsatı anlamına geliyor. Güvenliğin bu kadar önemli olduğu bir alanda böyle bir ekibin parçası olmak ayrıca çok güzel bir his.

Aynı zamanda burayı; kendimi geliştirebileceğim, tecrübe kazanabileceğim ve her gün yeni şeyler öğrenebileceğim bir ortam olarak görüyorum. Sırt çantalı bir gezgin olarak uçuş ve bilet imkanlarımızın olması da benim için gerçekten çok güzel bir avantaj.

Mesleğin geleceğine bir not...

Teknolojiyle iç içe bir iş yapıyoruz ve geleceğin bize bu teknolojilerle birlikte çok farklı deneyimler getireceğine inanıyorum. Henüz meslekte beşinci yılımdayım ve ileride bizi nelerin beklediği benim için büyük bir merak konusu.

Sanırım en önemli nokta, bu değişimlere ve süreçlere hızlı şekilde adapte olabilmek. Gelişerek, öğrenerek ve tecrübe ederek ilerlemeye devam edeceğiz.



ERAY BECEREN
Eğitim Danışmanı
eray@anahtaregitim.com

DUYGUSAL ZEKÂ DIRTY DOZEN'A KARŞI

Modern havacılıkta kazaların büyük bölümü teknik arızalardan çok insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Gordon Dupont tarafından geliştirilen "Dirty Dozen" modeli; iletişim eksikliği, yorgunluk, stres, baskı ve dikkat dağılması gibi bakım hatalarına yol açan 12 temel insan faktörünü açıklamaktadır. Makalede, bu risklerle mücadelede duygusal zekânın kritik rolü ele alınmaktadır. Özbilinç, özyönetim, sosyal bilinç ve ilişki yönetimi gibi duygusal zekâ becerilerinin; stres yönetimi, ekip iletişimi, psikolojik güvenlik ve emniyet kültürünü güçlendirdiği vurgulanmaktadır.

Modern havacılık endüstrisi; teknolojik karmaşıklığın ve operasyonel risklerin en üst düzeyde olduğu, hataya yer olmayan devasa bir sistemdir. Havacılık tarihinde uçuş emniyeti standartlarının yükseltilmesi başlangıçta yalnızca mekanik sistemlerin ve uçak tasarımlarının

iyileştirilmesine odaklansa da, günümüzde emniyetin merkezinde "insan faktörü" yer almaktadır. İstatistiksel veriler ve kaza raporları, küresel çapta meydana gelen havacılık kazalarının yaklaşık %80'inin doğrudan veya dolaylı olarak insan hatasından kaynaklandığını ortaya koymaktadır. Bakım hangarlarında yapılan küçücük bir hata

veya atlanan bir prosedür, binlerce uçuş saati boyunca gizli (latent) kalarak sonrasında felaketlere yol açabilmektedir.

Peki, yüksek teknik bilgiye ve donanıma sahip bakım teknisyenleri neden hata yapar?

1993 yılında Transport Canada'da kaza araştırmacısı olarak çalışan Gordon Dupont, bu sorunun cevabını ararken havacılık bakımındaki insan hatalarının rastgele olmadığını, belirli ön koşullara dayandığını fark etmiş ve bakım hatalarına yol açan 12 temel faktörü, yani "Dirty Dozen" (Kirli Düzine) kavramını literatüre kazandırmıştır.

Bu 12 faktör şunlardır: iletişim eksikliği, kayıtsızlık (rehavet), bilgi eksikliği, dikkat dağılması, ekip çalışması eksikliği, yorgunluk, kaynak eksikliği, baskı, atılganlık eksikliği, stres, farkındalık eksikliği ve normlar (yazılı olmayan yanlış alışkanlıklar).

Bugüne kadar havacılık organizasyonları bu 12 faktörün varlığını bilerek çeşitli önlemler almış olsa da yalnızca kuralları ve prosedürleri sıkılaştırmak yeterli olmamaktadır. İnsan hatalarının kökeninde genellikle teknik beceri (hard skills) eksikliği değil; iletişim, stres yönetimi ve durumsal farkındalık gibi teknik olmayan becerilerin (non-technical skills) zayıflığı yatmaktadır.

İşte tam bu noktada "Dirty Dozen" faktörleriyle başa çıkmak ve yüksek bir emniyet kültürü inşa etmek için Duygusal Zekâ (DZ), stratejik ve devrim niteliğinde bir çözüm sunmaktadır.

Nörolojik Temeller ve Emniyetin Psikolojisi

Duygusal zekâ, basitçe "iyi geçinmek" değil; baskı altındayken bile zihinsel kapasiteyi tam verimle kullanarak emniyetli kararlar alabilme yeteneğidir.

İnsan beyninde duyguların işlendiği limbik sistem ile mantıksal kararların verildiği prefrontal korteks arasındaki denge, bakım personelinin performansını doğrudan belirler. Stresli, yorgun veya baskı altındaki bir teknisyenin beyninde "amigdala gaspı" (amygdala hijack) yaşanabilir. Bu durum, mantıklı düşünmeyi devre dışı bırakarak hayati bakım hatalarına zemin hazırlar.

Duygusal zekâ dört temel boyutta incelenir: özbilinç, özyönetim, sosyal bilinç ve ilişki yönetimi. Bu dört temel unsur, havacılık bakım personelinin "Dirty Dozen" tehlikelerini nasıl bertaraf edebileceğinin anahtarıdır.

1. Özbilinç (Self-Awareness) ile Kayıtsızlık ve Yorgunluğa Meydan Okumak

Profesyonel bir duruşun temeli özbilinçtir. Bir uçak bakım teknisyeni (AMT), kendi içsel duygusal durumunun farkında olmalıdır.

Zorlu bir gece vardiyasından sonra yorgun musunuz? Dar bir dönüş süresi (turnaround) nedeniyle aceleci mi hissediyorsunuz? İnatçı bir komponent yüzünden hüsrana mı uğradınız?

Kendi sınırlarını ve içsel durumunu doğru değerlendiremeyen bir personel, sessiz tehditlere açık hâle gelir.



Duygusal zekâ, havacılık bakım personelinin baskı, stres ve yorgunluk altında doğru kararlar alabilmesini sağlayan kritik bir beceridir. Limbik sistem ile prefrontal korteks arasındaki dengenin bozulması, "amigdala gaspı" adı verilen durumla mantıklı düşünmeyi zayıflatabilir ve bakım hatalarına yol açabilir.

Özbilinci yüksek bir teknisyen, hüsrana veya yorgunluğun başladığını anında fark eder. Zorlayarak bir parçaya zarar vermek (stripped thread) veya kendine zarar vermek yerine durur, derin bir nefes alır ve kendini yeniden kalibre eder.

Yorgunluğun karar verme yetisini (judgment) bozduğunu bildiği için işini iki kez kontrol eder veya bir meslektaşından "ikinci bir göz" olmasını ister. Bu yaklaşım, Dirty Dozen'ın en tehlikeli maddeleri olan yorgunluk (fatigue) ve kayıtsızlık (complacency) faktörlerine karşı en güçlü zırhtır.

Rutin işlerde bile "ilk kez yapıyormuş" gibi bir farkındalığı korumak, emniyet zincirinin kopmasını engeller.



2. Özyönetim (Self-Management) ile Baskı ve Stresi Alt Etmek

Duyguların farkında olmak yetmez; onları yönetebilmek, iyi bir teknisyeni mükemmel bir teknisyenden ayıran unsurdur.

Havacılık bakımı sürekli bir zaman baskısı altındadır. Gecikmiş bir uçağın (AOG – Aircraft on Ground) havayolu şirketine yaratacağı finansal kayıp ve yolcu mağduriyeti oldukça büyüktür.

Dirty Dozen'in "baskı" (pressure) ve "stres" faktörleri tam da burada devreye girer.

Güçlü özyönetim becerilerine sahip bir personel bu baskıyı hisseder; ancak baskının çalışma metodolojisini bozmasına, onu kuralsızlığa veya dikkatsizliğe itmesine izin vermez.

Mantıksal disiplinini koruyarak yalnızca onaylı bakım el kitaplarına (AMM) göre hareket eder. Doğru ve emniyetli bir onarımın tek kabul edilebilir sonuç olduğunu bilir.

Bu duygusal disiplin, prosedürlere uymak kadar kritik bir emniyet aracıdır.

3. Sosyal Bilinç (Social Awareness) ve "Psikolojik Güvenlik"

Uçak bakımı nadiren tek kişilik bir iştir; karmaşık ve iş birliği bir süreçtir.

Sosyal bilinç (empati), takım içindeki diğer kişilerin duygularını ve davranışlarını doğru şekilde algılaya yeteneğidir.

Normalde konuşkan olan bir meslektaşınız bugün çok mu sessiz? Dikkati dağınık mı görünüyor?

Sosyal bilinci yüksek bir teknisyen bu ipuçlarını anında fark eder.

Dirty Dozen listesinin en başında yer alan iletişim eksikliği ile mücadelede bu yetkinlik hayati önem taşır. Empati kurabilen bir teknisyen, stresli bir meslektaşına mesajını iletirken daha sabırlı olur veya ona yardım teklif eder.

Tüm bunların temelinde "Psikolojik Güvenlik" (Psychological Safety) yer alır.

Psikolojik güvenlik; ekip üyelerinin görüldüklerini ve desteklendiklerini hissettikleri, hata veya operasyonel endişelerini dile getirmekten korkmadıkları bir ortamın temel taşıdır (bedrock of a Just Culture).

Bu ortam sağlandığında ekip çalışması eksikliği ve iletişimsizlik büyük ölçüde ortadan kalkar.

4. İlişki Yönetimi (Relationship Management) ile Normları Kırmak ve Atılganlık

Duygusal zekânın tüm bileşenleri, ilişki yönetiminde birleşir.

Bakım personeli için ilişki yönetimi; açık, net, atılgan (assertive) ve saygılı iletişim anlamına gelir.

Kokpitte uçuş emniyetini sağlamak adına bir yardımcı pilotun kaptanı saygılı ama net bir şekilde uyarması nasıl hayatiyse, bakım süreçlerinde de benzer bir yaklaşım geçerlidir.



Vardiya devir teslimlerinde (shift handover) veya bir amirin yanlış olabilecek kararını sorgularken atılganlık göstermek zorunludur.

Duygusal zekâsı yüksek bir teknisyen; agresif veya saygısız olmadan, teknik doğruların duyulmasını sağlayarak emniyet endişelerini dile getirebilir.

Ayrıca hangarlarda zamanla kemikleşmiş olan "yazılı olmayan yanlış kurallar", yani normlar (shortcuts/kısa yollar), Dirty Dozen'in en sinsi üyelerindedir.

Duygusal zekâ ile donatılmış bir teknisyen, "değişim katalizörü" olarak bu toksik normlara meydan okuma iradesi gösterir ve hiyerarşik baskıya rağmen emniyet endişesini dile getirmekten çekinmez.

Geleceğe Bakış: Havacılık 4.0 ve İnsan Faktörü

Sektör hızla dijitalleşirken yapay zekâ, giyilebilir teknolojiler (wearable biometrics) ve sanal gerçeklik (VR) destekli bakım sistemleri hayatımıza girmektedir.

Ancak bu dönüşüm, duygusal zekânın önemini azaltmaz; aksine onu daha "insani" ve vazgeçilmez bir emniyet katmanı hâline getirir.

Ekranın diğer ucundaki teknisyenin tereddüdünü sezebilmek, yani "dijital empati", geleceğin en önemli emniyet bariyerlerinden biri olacaktır.

Özetle; havacılık bakımında duygusal zekâ bir "kişisel gelişim" lüksü değil, operasyonel bir zorunluluktur.

Gökyüzündeki uçuş emniyeti, yerdeki bakım personelinin yalnızca ne kadar teknik bilgiye sahip olduğuyla değil; bu bilgiyi zaman baskısı ve stres altında nasıl bir duygusal disiplin ve ekip uyumuyla uyguladığıyla da doğrudan ilişkilidir.

Dirty Dozen'a karşı en sofistike insani yazılım olan duygusal zekâyı geliştirmek, şüphesiz havacılık organizasyonlarının "emniyet tavanı"ni belirleyecektir.

corendonairlines.com

TÜRKİYE TURİZMİNİN HİZMETİNDE!



UYGULAMAYI İNDİR
HEM AVRUPA'YI KEŞFET!
HEM KAMPANYALARI



 **corendon**
AIRLINES

your
holiday
airline.



GENÇLİĞE GÜVENEN BİR LİDERİN İZİNDE

19 MAYIS



19 Mayıs 1919'da Samsun'da yakılan bağımsızlık meşalesi, milletimizin umutlarını yeniden ayağa kaldırdı. Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve kahraman silah arkadaşları, "Ya istiklal ya ölüm!" diyerek bir milletin kaderini değiştirdi.

Bugün bize düşen görev; o büyük mücadelenin emanetine sahip çıkmak, birlik ve beraberlik içinde geleceğe yürümektir.

Başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere tüm kahramanlarımızı rahmet, minnet ve sonsuz saygıyla anıyor; 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nı gurur ve coşkuyla kutluyoruz.





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 tanışır. 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..."



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.

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

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



bölümüne bu maddeleri ekler ve Savunma Bakanı'nın odasına imza için gider. Bakan imza atmaya cesaret edemez. "Evlad 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 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 sezinen kişilerle görüştüm. Müfettişlik görevini buldular ve yetkiyle ilgili yönergeyi de kendim yazdırdım..."

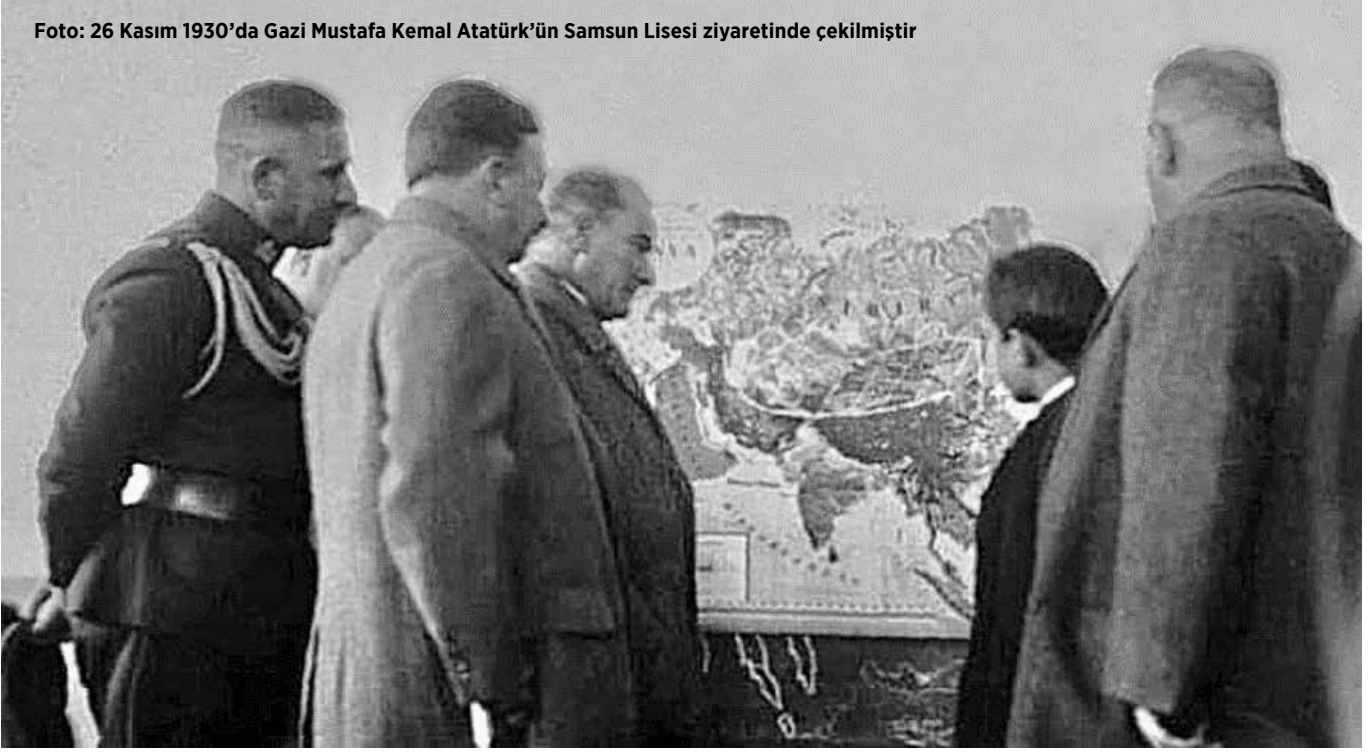
Padişah, milli mücadeleyi başlat diye görevlendirmede

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

Foto: 26 Kasım 1930'da Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun Lisesi ziyaretinde çekilmiştir



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.

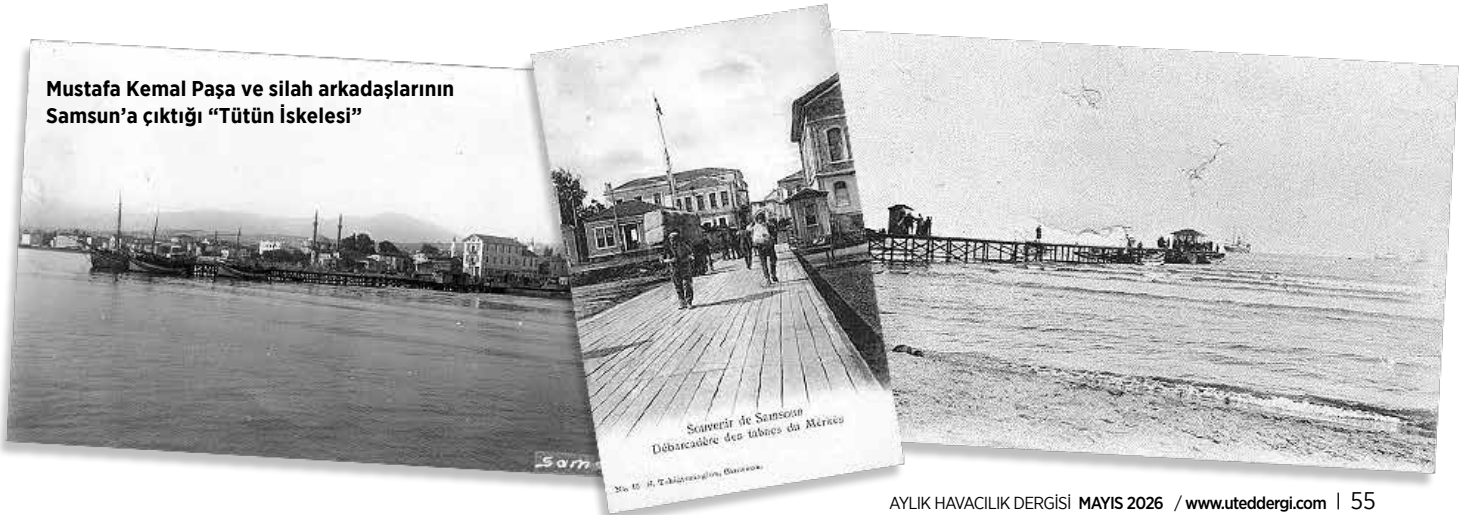
Mustafa Kemal'in samsun'a çıkışı

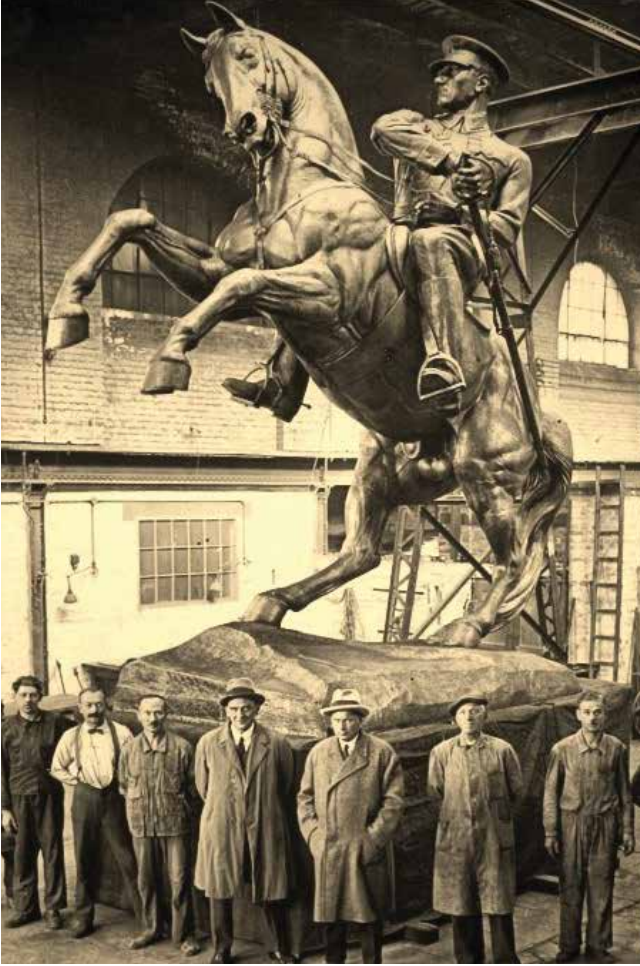
Mustafa Kemal Paşa, 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıktığında genel durumu şöyle yansıtır: "Ben 1919 yılında Samsun'a çıktığım gün elimde maddi hiçbir kuvvet yoktu. Yalnız Büyük Türk Milleti'nin asaletinden doğan ve benim vicdanımı dolduran, yüksek ve manevi bir kuvvet vardı. İşte ben bu kuvvete, bu Türk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

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





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.

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 incelikle 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 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."

Samsun'a vardığında kendisini Yunan işgaline karşı direnişçi ruhuyla koruyan bir halk karşıladı. O dönem Samsun, stratejik konumu nedeniyle hem İngilizlerin hem de Osmanlı yönetiminin dikkatle izlediği bir yerdi.

Atatürk ilk olarak Mantika Palas Oteli'nde konakladı. Daha sonra bu bina, "Gazi Müzesi" olarak tarihe geçti. Atatürk burada, 25 Mayıs 1919'a kadar kaldı ve Milli Mücadele'nin ilk planlarını oluşturdu.



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 verirseniz Kazım Karabekir Paşa'dan vazife isteyeceğim. Dosyaları kime teslim etmemi emredersiniz?" der. Mustafa Kemal ve yanında oturan Rauf Orbay vurulmuşu dönerler. Mustafa Kemal, hüzün 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 savaşan 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...-

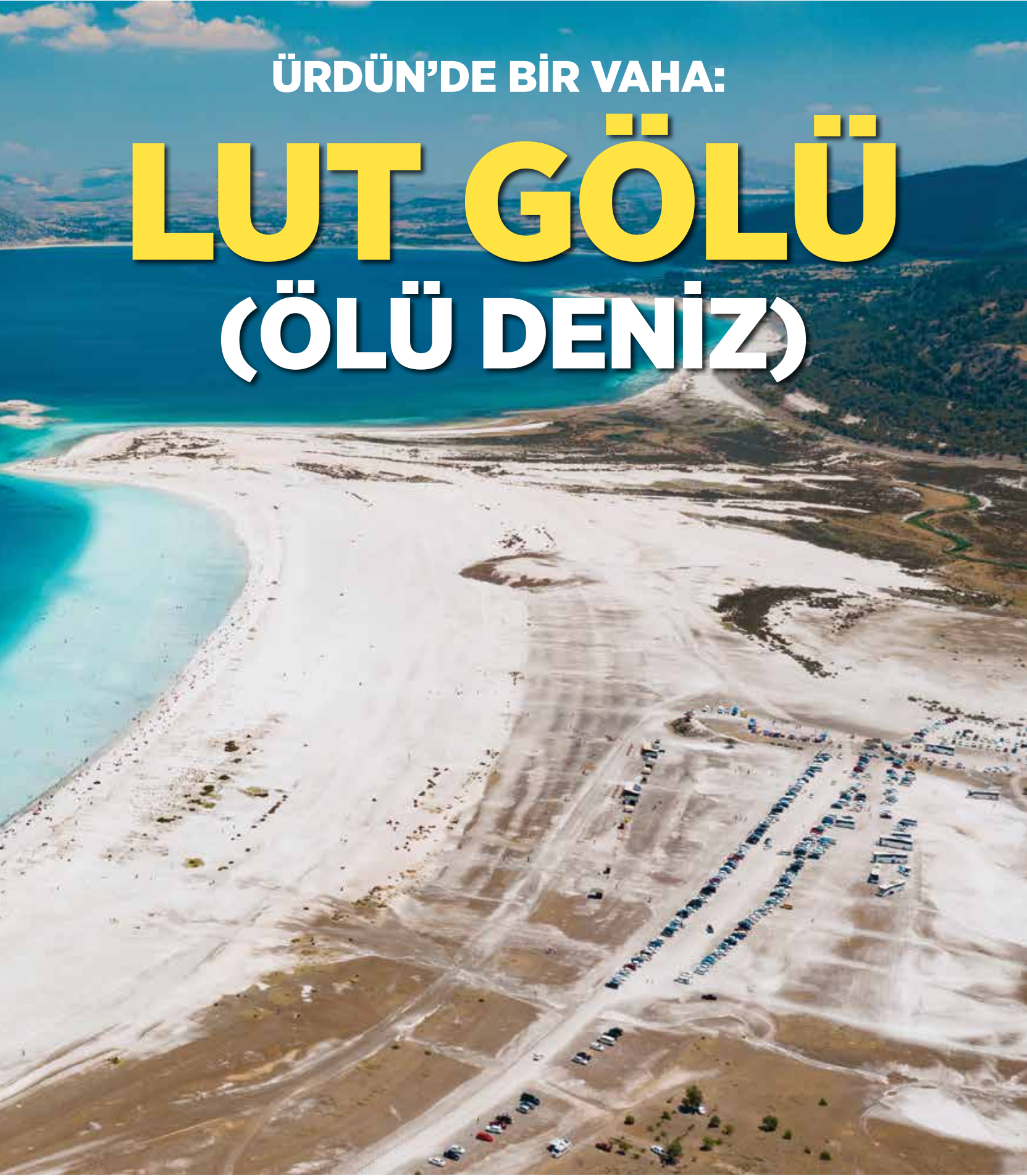


Dead Sea, dünyanın en ilginç doğal oluşumlarından biri olarak kabul edilmektedir. Ürdün ile İsrail arasında yer alan bu eşsiz göl, deniz seviyesinden yaklaşık 430 metre aşağıda bulunması nedeniyle yeryüzünün en alçak noktalarından biridir. "Ölü Deniz" olarak adlandırılmasının temel nedeni, yüksek tuz oranı nedeniyle gölde balık ve bitki gibi canlıların yaşayamamasıdır. Tuzluluk oranı yaklaşık %33 seviyesindedir ve bu oran normal deniz suyunun yaklaşık 10 katıdır. Bu yoğunluk sayesinde insanlar gölde batmadan suyun üzerinde kolaylıkla kalabilmektedir.

ÜRDÜN'DE BİR VAHA:

LUT GÖLÜ

(ÖLÜ DENİZ)





Bu ay değişik bir coğrafyada, farklı bir ülkede; Ürdün'de ve gizemli Lut Gölü'ndeyim. Batısı İsrail, doğusu ise Ürdün'e ait olan Lut Gölü ya da diğer adıyla Ölü Deniz'de.

Lut Gölü, Batı Şeria, İsrail ve Ürdün arasında kalmış bir sınır hattı gibidir. Göle Kudüs'ten yaklaşık 1 saatlik bir yolculuk sonunda ulaşıyorsunuz. Ben de öyle yaptım. Yolculuk süresince çöllere geçip en sonunda o muhteşem göle ulaştım. Hep fotoğraflarını görüp hayal ederdim; sonunda hayalime kavuştum.

Lut Gölü, deniz seviyesinden 421 metre aşağıda bulunur. Denildiğine göre yeryüzünün en alçak noktasıdır. Asıl adı ise Bahr-ı Lut'tur. "Ölü Deniz" denmesinin nedeni, çorak bir çevrede bulunması ve yüksek tuz oranı nedeniyle gölde canlı yaşamının olmamasıdır. Gölün derinliği 376 metredir.

Gölün en önemli özelliklerinden biri, tuzluluk oranı bakımından dünyanın en tuzlu üçüncü gölü olmasıdır. (Antarktika'daki

Don Juan Gölü %40'ın üzerinde, Asal Gölü %35 ve Lut Gölü %33 tuz oranına sahiptir.) Örneğin Akdeniz'in tuz oranı %3'tür.

Tuz yoğunluğunun bu kadar yüksek olmasının nedeni, Lut Gölü'ne ulaşan Şeria Nehri'nin taşıdığı kimyasal maddeler ve bölgedeki yoğun buharlaşmadır.

Göle girdiğiniz anda yüksek tuzluluk nedeniyle batmazsınız. Bu kadar yolu gidip göle girmeden olmazdı elbette. Ben de bu deneyimi büyük bir şaşkınlıkla yaşadım.

İlginç bir diğer nokta ise gölün tabanının siyah balçık bir çamurla kaplı olmasıdır. Bunun tuz katmanı olduğu söylenmektedir. Göle girerken, suyun göze temas etmemesi konusunda uyarı yapılıyor; çünkü oldukça yakıcıdır.

Bir diğer dikkat çekici özellik ise yüksek tuzluluk nedeniyle boğulma vakalarının neredeyse hiç yaşanmamasıdır. Ayrıca birçok kişi, kas ağrılarını iyi geldiği düşünülen çamur banyoları yapmaktadır.



Lut Gölü'nde bulunan mineraller arasında tuz, magnezyum klorür, sodyum klorür, kalsiyum, potasyum ve sodyum bromür yer almaktadır. Zaman zaman göl yüzeyinde asfalt benzeri maddeler de görüldüğü için gölün bir diğer adı da "Asfalt Gölü"dür.

Lut Gölü'nden mutfak tuzu üretimi yapılmakta; ayrıca çeşitli kremler ve bakım ürünleri de üretilmektedir. Bu yönüyle göl, önemli bir ekonomik kaynak ve kozmetik sektörünün ham madde merkezlerinden biridir.

Gölün hikâyesine gelince; ismini Hz. Lut'tan aldığı söylenir. Lut kavminin yaşadığı Sodom ve Gomora şehirlerinin bu bölgede olduğuna inanılmaktadır. Kur'an-ı Kerim'de Araf ve Hicr surelerinde bu kavimle ilgili bilgiler yer almaktadır. Kendilerine gönderilen peygambere inanmamaları sonucu, bölgenin sular altında kaldığı rivayet edilmektedir.

Antik çağlardan beri şifalı özellikleriyle bilinen Lut Gölü, aynı zamanda mistik bir yer olarak da kabul edilmektedir.

Günümüzde ise küresel iklim değişikliğinin etkisiyle hızla çekilmektedir. Bu duruma dikkat çekmek amacıyla çeşitli uluslararası farkındalık etkinlikleri de düzenlenmektedir.

Bu ay Lut Gölü'ne gittim, gördüm, göle girdim ama yüzemedim. Çok etkilendim, adeta büyülendim. Sonuç olarak; dingin, uçsuz bucaksız bir göl, sonsuz bir çöl, sürekli yüzünüze çarpan sıcak rüzgâr ve nadir görülen küçük palmiye ağaçlarıyla bir rüya yaşadım Ürdün'de.

Mutlaka yolunuz Lut Gölü'ne düşsün, bu deneyimi yaşayın. O zaman bana hak vereceksiniz. En kısa zamanda yeniden gidilecek yerler listeme Lut Gölü'nü şimdiden ekledim.



Çocuğunuzla Yaz Boyu Eğlence

Okullar kapandı ve yaz tatili başladı. Çocuklarınızın eğlenirken öğrenmelerini ya da gizli yeteneklerini kendi kendilerine keşfetmelerini ister misiniz? Çocuklarınızın İstanbul'da hem öğrenip hem eğlenebilecekleri aktiviteleri sizin için derledik...

KIDZANIA

Çocukların yeni eğlence cumhuriyeti KidZania'yla çocuklar yeni mesleklerle tanışarak eğleniyor. KidZania'da, yetişkinlerin dünyasında yer alan markalar ile iş birliği yapılarak, 4-14 yaş arasındaki çocukların, yetişkinlerin taşıdığı rolleri canlandırmalarına imkân veriliyor. Böylece çocuklar gerçek hayata hazırlanırken hem eğleniyor hem de öğreniyor. Ayrıca KidZania bünyesinde 0-4 yaş çocuklara özel bir bölüm de bulunuyor.

Çocuklar, KidZania'da yer alan 60'tan fazla aktivite alanında, kendi becerilerine ve ilgi alanlarına uygun yaklaşık 90 rol üstlenerek, diledikleri meslekleri seçebiliyor. Gerçek bir şehir düzenlemesi içinde, çocuklara uygun boyutlarda tasarlanmış Hastane, İtfaiye, Tiyatro, Arkeoloji Müzesi, Havacılık Akademisi, Diş Sağlığı Merkezi, Banka, Stadyum vb. çok sayıda aktivite alanına sahip KidZania'yı ziyaret eden çocuklar; "Doktor", "İtfaiyeci", "Diş Hekimi" vb. meslekleri canlandırabiliyorlar.

KidZania'da çocuklar gerçek dünyanın bir simülasyonu ile geleceğe hazırlanırken bol bol eğlenme ve öğrenme olanağı bulurlar. KidZania'da çocuklara seçtikleri meslekler konusunda bilgi vermek ve park içinde geçirdikleri sürede destek olmak üzere özel eğitim almış "Zupervizör"ler bulunur. Çocuklar, sadece para harcamayı değil, aynı zamanda emek sarf ederek,

çalışarak nasıl para kazanılacağını ve nasıl tasarruf edileceğini, yani mali okuryazarlığı öğrenirler.

KidZania'yı ziyaret eden Pedagoglar, çocukların Dünyayı anlamaları ve geleceğe bugünden hazırlanmaları açısından KidZania'nın çok özel bir yere sahip olduğunu belirtiyorlar.

Adres: Ankara Devlet Yolu Haydarpaşa Yönü 4.km Çeçen Sk. Acıbadem / Üsküdar, İstanbul
Telefon: (0216) 428 6763





VIALAND

Hem kendiniz hem de çocuğunuz için eğlenceli aktivite Vialand!

Kurulduğu günden beri eğlencenin eksik olmadığı şehir Vialand'de çocuklarınızla yapacağınız birçok aktivite yer alıyor. Eğlenerek sosyalleşebilecekleri bir ortam sağlayan eğlence parkı Vialand'de birden fazla aktivite mevcut. Tema Park'tan Canlı Müze'ye, bowlingden 4D sinema gösterilerine kadar farklı alternatifler sunan eğlence dünyasında çocuklarınızla keyifli bir gün geçireceksiniz.

Adres: Girne Cd, 34065 Eyüp, İstanbul
Telefon: 444 8 563



PAŞABAĞÇE CAM ATÖLYESİ

Çocukların kendilerini geliştirerek yaratıcılıklarını bulmalarını sağlayan cam atölyeleri giderek popüler hale geliyor. Öğretici aktiviteler arasında yer alan Paşabağçe Cam Atölyesi çocuklarınızla keyifli bir gün geçirmenizi sağlayacak. Camı şekillendirerek çeşitli sanatsal eserler yapabilecekleri bu aktivite için önceden arayıp atölye tarihlerine göz gezdirmenizi tavsiye ederiz.

Adres: Öyümce Mahallesi Köyiçi Caddesi 72/A Öğümce Beykoz, İstanbul Telefon: 0216 433 36 93



YEŞİLKÖY HAVACILIK MÜZESİ

3000 metrekaresi kapalı, 12000 metrekaresi açık olmak üzere yaklaşık 15000 metrekarelik bir alana kurulmuş olan müzede; Türk Hava Kuvvetleri'nin bugüne dek kullandığı hava araçları, maket koleksiyonları, havacılıkta kullanılan araç ve gereçler, havacı şehitlerimizin elbiseleri, havacılığın dünden bugüne olan serüveni konulu eserler ve silahlar gibi birçok nadide parça bulunur. Ayrıca müzeyi gezdikten sonra müzedeki kafede biraz soluklanıp bir şeyler içmek ve müzedeki mağazadan çok uygun fiyata maket uçak alışverişi yapmak mümkün. Uygun fiyatları, ilgi çekici parçaları, tarihimize, şehitlerimize açılan bir kapı olması ve oldukça rahat gezilebilen iyi bir gezi düzeninin olması nedeniyle kesinlikle İstanbul'da görülmesi gereken yerler arasında sayılabilir.

Adres: Eski Havalimanı Caddesi Hava Kuvvetleri Müzesi 34149 Yeşilköy/İstanbul
Danışma Telefon: 0212 663 24 90-2268
Bilet Gişesi: 0212 663 24 90-2218

SUALTI EĞLENCE PARKLARI

İstanbul'un iki büyük akvaryum parkları İstanbul Akvaryum ve Sealife'da çocuklarınızı deniz canlılarıyla tanıştırebilir, onlara hayvan sevgisini aşılayabilirsiniz. Birbirinden ilginç, ürkütücü ve merak uyandırıcı deniz canlılarıyla dolu bu sualtı parklarını çocuklarınızla gezin.



İSTANBUL AKVARYUM

Adres: Şenlikköy Mahallesi, Yeşilköy Halkalı Caddesi No 93 Florya, İstanbul Telefon: (212) 444 9 444



SEALIFE

Adres: Kocatepe Mah. P, Paşa Cad.34045, 34045 Bayrampaşa, İstanbul Telefon: (0212) 640 2740



MİNİATÜRK

Miniatürk toplamda 60.000 metrekarelik bir alana yayılıyor. Maketlerin yer aldığı 15.000 metrekarelik alanın yanı sıra 300 araçlık otopark, restoran, kafeterya, hediyelik eşya, açık hava gösteri alanı, çocuk oyun parkı, feribot, kumandalı tekne, gezi treni, Mini Stadyum'da 4 büyükler, satranç ve labirent alanı ve Türkiye-İstanbul Simülasyon Helikopter turu ile dev bir kompleks olan Miniatürk'te ziyaretçilerin hoşça vakit geçirmesi, eğlenirken öğrenmesi için gerekli her şey düşünülmüş.

Örnektepe Mahallesi, İmrahor Caddesi, No.7 Söğütözü 34445 Beyoğlu - İstanbul
Tel: 0 (212) 222 28 82
Fax: 0 (212) 222 21 06

OYUNCAK MÜZESİ

Sunay Akın tarafından kurulan Oyuncak Müzesi, 1700'lü yıllardan günümüze oyuncak tarihinin en gözde örneklerinin sergilendiği çocuklar ve büyükler için açılmış alternatif bir müze.

Sunay Akın'ın 1990 yılından başlayarak pek çok ülkedeki koleksiyonerlerden, antikacıardan ve açık artırmalardan kitaplarının ve de gösterilerinin telifleriyle satın aldığı oyuncak tarihinin en değerli eserleriyle kurulan İstanbul Oyuncak Müzesi, uygarlık tarihini daha eğlenceli, daha akılda kalıcı bir öğrenme



yöntemi ile ziyaretçilere sunuyor. Örneğin, uzay oyuncaklarının sergilendiği bölümde Ay'a ulaşma çabası, tren oyuncakları bölümünde ise Sanayi Devrimi oyuncakların diliyle anlatılıyor. Müzenin dekoru da bu düşünceyle sahne tasarım sanatçısı Ayhan Doğan tarafından tasarlanmış. Müze bir şair tarafından açılmış olması ve bir sahne tasarım sanatçısı tarafından tasarlanmış olması özelliğiyle de dünyada bir ilk.

İstanbul Oyuncak Müzesi'nin en önemli özelliklerinden birisi de aileyi bütün üyeleri ile kucaklaması. Müze bu özelliğiyle üç kuşağın bir arada zaman geçirebileceği ve ortak mutluluğu paylaşabileceği bir mekân...

Adres: Ömer Paşa Cad. Dr. Zeki Zeren Sok. No:15 Göztepe, İstanbul Telefon: (0216) 359 45 50-51



SNOWPARK

Çocuklarına yaz - kış kar eğlencesini yaşatabileceğiniz Snowpark'ta karda kayak yapma keyfi, kartopu oyunları ve kar üzerinde futbol ve basketbol keyfi gibi eğlenceli aktiviteler düzenleniyor. Türkiye'nin ilk kapalı kayak ve kar oyunları merkezi olan Snowpark çocuklarınız ve sizin için keyifli bir hafta sonu etkinliği olacak.

Adres: Torium AVM, Saadetdere Mahallesi, E-5 Üzeri Haramidere, İstanbul
Telefon: (0212) 699 90 50

BİLGE KAĞAN'IN HAYALLERİNE BİR UMUT DA SEN OL!

İLETİŞİM

0 543 761 19 24

SERDAR GÖKHAN

0 543 761 19 21

KADRIYE GÖKHAN



DMD KAS HASTASI
Bilge Kağan Gökhan



VALİLİK İZİNLİ BAĞIŞ BİLGİLERİ

TL IBAN: TR11 0001 5001 5800 7386 3404 18

EURO IBAN: TR08 0001 5001 5804 8026 5476 48

DOLAR IBAN: TR29 0001 5001 5804 8026 5476 58

GBP: TR77 0001 5001 5804 8026 5476 67

SWIFT KOD : TVBATR2A • **ALICI:** Kadriye Gökhan

AÇIKLAMA: Bilge Kağan



Hızlı Kolay Bağış Qr

VALİLİK İZİNİ SORU NO:

34.2026.4667

KADRIYE GÖKHAN

(İsim Soyisim Büyük Harf
İle Yazılmalıdır)

@dmdbilgekagan

dmdbilgekagan.com

A J A N D A

KİTAP



BİR DEVLET OPERASYONU: 19 MAYIS

Yazar: Murat Bardakçı

Yayınevi: Turkuvaz Kitap

Biri kadın üçü çocuk 79 yolcu, altı adet at ve bir de otomobil ile 1919'un 16 Mayıs'ında öğleden sonra saat 16.30'da Galata Rıhtım'ından kalkan vapurun

üç gün devam eden ve 19 Mayıs 1919 sabahı Samsun'da son bulan yolculuğunda, Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a gidişinin gözden kaçmış bazı ayrıntılarını bir kısmı şimdiye kadar yayınlanmamış belgelerin ışığı altında ortaya koyarken, Cumhuriyet'e uzanan millî kurtuluş hareketinin ilk adımını teşkil eden bu yolculuğun Harbiye Nezâreti'nden Dahiliye ve Bahriye Nezâretleri'ne, zamanın Genelkurmayı'ndan Sadaret'e ve Saray'a kadar devletin en üst düzeyinin dünya savaşını bozgunu sonrasında birşeyler yapabilmek için beraberce hazırladıkları bir devlet operasyonu olduğunu anlatıyor.



MORTAL KOMBAT II

Macera, Fantastik, Aksiyon

Yönetmen: Simon McQuoid

Oyuncular: Karl Urban, Ludi Lin, Hiroyuki Sanada

Video oyun dünyasının en ikonik yapımlarından biri olan Mortal Kombat, sinema evrenindeki yolculuğunu daha büyük, daha sert ve daha karanlık bir devam filmiyle sürdürüyor. 2021'de yayımlanan ilk filmin ardından

hazırlanan Mortal Kombat II, yalnızca aksiyon sahneleriyle değil; genişleyen karakter evreni, yüksek prodüksiyon kalitesi ve efsanevi turnuva atmosferiyle de yılın en çok konuşulan yapımlarından biri olmaya hazırlanıyor. Film, Johnny Cage'in de aralarına katılmasıyla bu kez Dünya Âlemi'nin, varlığını tehdit eden Shao Kahn ile kurnalsız ve kanlı bir savaşta karşı karşıya gelmesini konu ediniyor. Earthrealm'i tehdit eden güçler yeniden harekete geçerken, savaş artık daha büyük bir ölçeğe taşınır. Outworld ile Earthrealm arasındaki dengeyi belirleyecek olan Mortal Kombat turnuvası kaçınılmaz hâle gelir.



SCORPIONS

Yer: Beşiktaş Tüpraş Stadyumu

Tarih: 24 Haziran 2026

Saat: 21.00

Rock tarihinin en köklü gruplarından Scorpions, altmış yıllık müzikal mirasını "Coming Home – 60 Years of Scorpions" turnesi kapsamında sahneye taşıyor. 1965'te Hannover'da kurulan Scorpions, yüz milyonu aşan albüm satışı ve küresel listelerde yer alan sayısız hit ile Avrupa rock sahnesinin en güçlü temsilcileri arasında yer alıyor. "Wind of Change", "Still Loving You", "Rock You Like a Hurricane" ve "No One Like You" gibi şarkılar, grubun nesiller boyunca dinlenen repertuarını oluşturuyor.



SATICININ ÖLÜMÜ

Tarih: 06-16 Haziran 2026

Saat: 20.30

Yer: Zorlu PSM

Arthur Miller'in Pulitzer ve Tony ödüllü başyapıtı Saticinin Ölümü, hayaller, başarı arzusu ve aile bağları üzerine kurulu zamansız hikâyesiyle Rönesans'ın katkılarıyla Zorlu PSM prodüksiyonu olarak sahneye taşınıyor. Amerikan Rüyası'nın ardındaki kırılan gerçekleri anlatan bu güçlü

dram, Willy Loman'ın umutları, hayal kırıklıkları ve ailesiyle olan ilişkisi üzerinden izleyiciyi derinden etkileyen bir yolculuğa davet ediyor. Kalabalık oyuncu kadrosu, 1940'ların Amerika'sını güçlü bir duygusal yoğunlukla sahneye taşıyor. Hayaller, başarı arzusu ve aile bağları üzerine kurulu bu sarsıcı hikâye; güçlü oyunculuklar, etkileyici sahne tasarımı ve çağdaş rejisiyle izleyicilere unutulmaz bir tiyatro deneyimi sunuyor. Willy Loman rolünde Halit Ergenç uzun bir aranın ardından tiyatro sahnesine dönerken; ona sahnede Türk tiyatrosunun en güçlü oyuncularından biri olan Zerrin Tekindor eşlik ediyor.

KONSER

TIYATRO

SİNEMA



Ey Türk gençliđi!

Birinci vazifen; Türk istiklalini, Türk cumhuriyetini, ilelebet muhafaza ve müdafaa etmektir. Mevcudiyetinin ve istikbalinin yegâne temeli budur. Bu temel, senin en kıymetli hazinendir. İstikbalde dahi seni bu hazineden mahrum etmek isteyecek dâhilî ve haricî bedhahların olacaktır. Bir gün, istiklal ve cumhuriyeti müdafaa mecburiyetine düşersen, vazifeye atılmak için içinde bulunacağın vaziyetin imkân ve şeraitini düşünmeyeceksin. Bu imkân ve şerait, çok namüsaît bir mahiyette tezahür edebilir. İstiklal ve cumhuriyetine kastedecek düşmanlar, bütün dünyada emsali görülmemiş bir galibiyetin mümessili olabilirler. Cebren ve hile ile aziz vatanın bütün kaleleri zapt edilmiş, bütün tersanelerine girilmiş, bütün orduları dağıtılmış ve memleketin her köşesi bilfiil işgal edilmiş olabilir. Bütün bu şeraitten daha elim ve daha vahim olmak üzere, memleketin dâhilinde iktidara sahip olanlar, gaffet ve dalalet ve hatta hıyanet içinde bulunabilirler. Hatta bu iktidar sahipleri, şahsi menfaatlerini müstevlilerin siyasi emelleriyle tevhit edebilirler. Millet, fakruzaruret içinde harap ve bitap düşmüş olabilir.

Ey Türk istikbalinin evladı!

İşte, bu ahval ve şerait içinde dahi vazifen, Türk istiklal ve cumhuriyetini kurtarmaktır. Muhtaç olduğun kudret, damarlarındaki asil kanda mevcuttur.

Atatürk



TURKISH AIRLINES

MİSAFİRPERVERLİKLE BULUŞUN

Gülyüzlü kabin ekibimizden en iyi hizmeti alın



STAR ALLIANCE

Ürün ve hizmetler, uçuşun süresine ve uçağın modeline göre değişiklik gösterebilir.