

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

NİSAN 2016 · YIL: 25

UTED

2146-6394

www.uteddergi.com

25.
yıl



293



**SHGM İLE
SEKTÖR BULUŞUYOR**

**MİNYATÜR
DÜNYALI HAVACILAR**

**500 TONLUK BİR UÇAK
NASIL DURDURULABİLİR?**

AMAN-DMAN: GELİŞ VE KALKIŞ SIRALAMA YÖNETİM SİSTEMİ



SHGM VE SEKTÖR BULUŞMASI

SEMİNERİ

TARİH: 11 NİSAN 2016 SAAT: 10:30 YER: THY AKADEMİ KONFERANS SALONU

SHGM KATILIMCILAR

**ESAT DEMİRCİ
AHMET İHSAN HEPKUL
DENİZ HEPKUL
TUĞBA ŞEN**

- 10:30 - 10:50** Açılış Konuşması / UTED Başkanı
- 10:50 - 11:10** SHGM Konuşması, Genel Tanıtımlar / Esat DEMİRCİ
- 11:10 - 11:40** Kredilendirme Konusu / Deniz HEPKUL
- 11:40 - 12:10** Kalifiye Personel Konusu / Ahmet İhsan HEPKUL
- 12:10 - 12:45** Açık Oturum
- 13:30 - 14:00** Tecrübe Defteri Doldurma Usul ve Esasları / Esat DEMİRCİ
- 14:00 - 15:00** Sık Sorulan Soruların Sunum ile Cevaplanması
- 15:00 - 15:40** Açık Oturum
- 15:40 - 15:45** Kapanış Konuşmaları



DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Bilindiği üzere, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yayınlanan iş kolu yönetmeliği ile 2015 yılının Temmuz ayında, uçak bakımı yapan çalışanlar metal iş kolunda sayılmıştı.

Bu karar sonrasında, THY Teknik A.Ş.'de yetkili sendika belirlenmesi ile ilgili süreç başlamış, Çelik-İş Sendikası da yetkiyi almıştı. Ancak, TİS görüşmeleri süresince sendika yönetimi çalışanların sorunlarını göz ardı etmiş ve TİS sözleşmesini imzalamıştı. TİS imzalandıktan sonra, **imzalanan TİS ile yeni adaletsizliklerin de meydana geldiğini ifade etmiştik.**

Havacılık Şubesi için seçim yapılacağını dile getiren sendika yönetimi, yine aynı tutarsızlığı göstermiş ve Havacılık Şubesini atama yolu ile belirlemiştir. **Biz bu tutumu, bu davranışı çalışanlara saygısızlık olarak görüyoruz.**

Bu listeyi oluşturan arkadaşlarımızın seçim ile Havacılık Şube yönetimine gelmek istediklerini biliyoruz. Atama yolu ile bu görevi kabul etmelerini uygun bulmuyoruz. **THY Teknik A.Ş.'de mutlaka seçim olmalı.**

Kendisi ile ilgili hak arayışlarında **Uçak Teknisyeni** meslektaşlarımızın önceki yıllarda olduğu gibi geri durması uygun değildir. **Meslektaşlarımızın sorumluluk almasını ve sendika seçimlerinde aday olmasını ve yönetimde olmasını bekliyoruz.**

Değerli Üyelerimiz,

Bu yıl, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramında, Hava Trafik Kulesini ziyaret edeceğiz. Sevimli çocuklarımız, İstanbul semalarındaki yoğun hava trafiğinin akışını yöneten Hava Trafik Kontrolörü dostlarımızın iş ortamını görme olanağı bulacaklar.

Dernek lokalimizde, bu yılki hediyemiz olan maket uçağın dağıtımına başladık. Hediyemize olumlu geri dönüşleriniz ve ilginizden dolayı teşekkür ederiz. Daha iyilerini sizlerin beğenisine sunmak için çalışacağız.

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

Saygılarımla...



NECDET AKŞAÇ

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

SIK SORULAN SORULAR



14

MEVZUAT



6

İÇİMİZDEN BİRİ

ONUR AIR BAŞTEKNİSYENİ YUSUF PEKCAN:
“EĞİTİMİ BİTMEYEN, SABIR GEREKTİREN BİR İŞİMİZ VAR...”



24

HAVACILIK-HOBİ

MİNYATÜR DÜNYALI HAVACILAR

06 İÇİMİZDEN BİRİ

12 SAFETY FIRST

14 MEVZUAT

16 TÜRK HAVACILIK TARİHİ

20 ANI

24 HAVACILIK - HOBİ

30 TEKNİK

36 TEKNİK

40 TEKNİK

42 HAVACILIK

44 GEZİ

48 UÇAN ÇOCUK

50 HABER

58 SOSYAL MEDYA

62 AJANDA

64 SINEMA

65 KİTAP

66 BİL BAKALIM

500 TONLUK BİR UÇAK NASIL DURDURULABİLİR?

TEKNİK

36



YENİ MOTOR SEÇENEKLERİ İLE A320 NEO

TEKNİK

40



BİR İSTANBUL SEMTİ: NİŞANTAŞI VE TAŞLARININ ÖYKÜSÜ

GEZİ

44



UTED

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

Uçak Teknisyenleri Derneği
Adına İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Genel Yayın Yönetmeni ve
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Sefa İNAN

Basın-Yayın Sekreterliği
Celal BATUR
Ersin ADIYAMAN

Editör
İsmail ŞEN

Yayın Koordinatörü
Hüseyin GÜMÜŞ

Yazı Kurulu
Celal Batur, İsmail ŞEN, Murat KÖSE,
Hüseyin GÜMÜŞ, Şebnem BAYEZİT,
Gonca DEMİRÖZ, Handan DİKER, Nihan YAVAŞ,
Ergün KARCI, Emrah YENER,
Mehmet Emin YILDIZ, Mümin BALKAN

Adres İstanbul Cad. Üstöğlü Apt. No: 24, Kat: 5
Daire: 8 Bakırköy - İstanbul
Tel 0212 542 13 00 / 543 29 74
Faks 0212 542 13 71
uted@uted.org

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

Sosyal Medya
www.twitter.com/uted_dergi
www.facebook.com/uted.dergi

YAPIM
Sarıç İletişim Hizmetleri
sarnic.com.tr

TASARIM
Ajans4 Reklamcılık
ajans4.com

BASKI
Şan Ofset
Hamidiye Mah. Anadolu Cad. No: 50
Kağıthane/İstanbul

YAYIN TÜRÜ
Aylık, süreli, yaygın

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

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



ONUR AIR BAŞTEKNİSYENİ YUSUF PEKCAN:

“EĞİTİMİ BİTMİYEN, SABIR GEREKTİREN BİR İŞİMİZ VAR...”

İSMAİL ŞEN

UTED: Havacılığa bir ilginiz var mıydı? Mesleği seçiminizde sizi neler etkiledi?

Yusuf Pekcan: Aslında benim havacılıkla ilgili bir hedefim yoktu. Ortaokulu İmam Hatip'te okudum. Lisede de devam edip İlahiyat okumayı düşünüyordum. Ancak ortaokuldan sonra matematik ve fen bilimlerine olan ilgim ve yeteneğim düz liseye gitmeye karar vermemde etkili oldu. Eskişehir Atatürk Lisesi'ne devam ettim. Liseyi bitirdikten sonraki hedefim de iyi bir mühendislik bölümü okumak idi. Üniversite sınavı sonu da okul seçerken Sivil Havacılık Yüksek Okulu dikkatimi çekti. O yıl ilk kez beş yıllık öğrenci alacaktı. Yani bir yıl hazırlık, dört yıl lisans eğitimi... Hem Eskişehir'de olması, hem teknik bir bölüm olması dolayısıyla tercihlerim arasına yazdım. Yirmi dört tercih yapabiliyorduk, benim onuncu tercihimdi.





UTED: Meslekle tanışmanız sonrası sevdiniz mi?

Yusuf Pekcan: Bazı dört yıllık sivil havacılık mezunlarının yaşadığı benzer sıkıntıları ben de yaşadım tabii... Dört yıl boyunca lisans seviyesinde bir eğitim alıp da teknisyen olarak çalışmak biraz ağır gelmişti ilk zamanlar. Üstelik işe ilk girdiğim dönem bazı hak kayıpları da yaşamıştık, bunlar olumsuz etkilemişti. Ama zaman geçtikte teknisyenliği çok sevdim ve işimi severek yapıyorum.

UTED: İlk girdiğinizde neler yaşamıştınız?

Yusuf Pekcan: Türk Hava Yolları'na 1999 yılında girdim. O dönemde ekonomik kriz nedeniyle Türk Hava Yolları kadro alımını durdurmuştu. Sadece sözleşmeli teknisyen alımı yapıyordu. Uçak revizyon atölyesinde işe başladım. Biraz sıkıntılı bir süreçti. Ücretsiz mesai uygulaması vardı. Hafta sonu gelip çalışıyorduk ama karşılığında mesai ödenmiyordu. Kadrolu arkadaşların yarı ücretine çalışıyorduk. İzin sıkıntısı vardı. Düşün için bile izin alamamıştım. Çocuğum oldu ve izin kullanamadım.

UTED: O haklar daha sonra kazanılmadı mı?

Yusuf Pekcan: Sendikaya üye olduk ve bazı hakları kademe kademe kazanmaya başladık ama yeterli değildi. Örneğin 2005 yılına geldiğimizde Türk Hava

Yolları'nda üç yıl R1, üç yıl da R2 olmak üzere, revizyon gruplarında altı yıldır çalışıyordum ve o sıralarda yeni girmiş bir kadrolu teknisyenin haklarını yeni elde etmeye başlamıştık. Altı yıllık kıdem kaybı da hala çözüleliyordu. Bu adaletsizler düzelmedince bir grup arkadaşla birlikte Türk Hava Yolları'ndan istifa ederek Onur Air'e geçtik.

Sendikaya üye olduk ve bazı hakları kademe kademe kazanmaya başladık ama yeterli değildi. Örneğin 2005 yılına geldiğimizde Türk Hava Yolları'nda üç yıl R1, üç yıl da R2 olmak üzere, revizyon gruplarında altı yıldır çalışıyordum ve o sıralarda yeni girmiş bir kadrolu teknisyenin haklarını yeni elde etmeye başlamıştık. Altı yıllık kıdem kaybı da hala çözüleliyordu. Bu adaletsizler düzelmedince bir grup arkadaşla birlikte Türk Hava Yolları'ndan istifa ederek Onur Air'e geçtik.

Bugün olmayan büyük bir avantaj... Türk Hava Yolları'nda tip kurslarını da almıştık. Yani Onur Air'e geldiğimde B1 kategori lisanslı teknisyendim. Onur Air'de geçtikten bir süre sonra da ekip başı olarak çalışmaya başladım. 'C check' denilen ağır üs bakımları da yapabilmek için Onur Air 2011 yılında hangar aldı. Hangara geçtikten sonra da işler büyüdü ve 'c check'leri yapmaya başladık. 'C-check'ler daha kompleks ve uzun süreli bakımlar olduğu için boardman ihtiyacı oldu. Nihat Karabektaş arkadaşım ile birlikte boardman olduk.



UTED: Onur Air'de de teknisyen olarak başladınız...

Yusuf Pekcan: Biz o dönemde okul bittiğinde lisansımızı alarak mezun oluyorduk. Bugün olmayan büyük bir avantaj... Türk Hava Yolları'nda tip kurslarını da almıştık. Yani Onur Air'e geldiğimde B1 kategori lisanslı teknisyendim. Onur Air'de geçtikten bir süre sonra da ekip başı olarak çalışmaya başladım. 'C check' denilen ağır üs bakımları da yapabilmek için

Onur Air 2011 yılında hangar aldı. Hangara geçtikten sonra da işler büyüdü ve 'c check'leri yapmaya başladık. 'C-check'ler daha kompleks ve uzun süreli bakımlar olduğu için boardman ihtiyacı oldu. Nihat Karabektaş arkadaşım ile birlikte boardman olduk. İlk zamanlar bir 'c check', bir 'a check' yapabiliyorduk. Bugün ise aynı anda üç 'c check', bir de 'a check' yapabiliyoruz. EASA 145 bakım yetkimiz var. Müşteri uçaklarına da hizmet verebiliyoruz. Aynı zamanda





kategori C yetkilerimiz de var. Özellikle üst bakımda uçağın bakım çıkış sertifikasyonunu (CRS) yapıyoruz. Şu anda beş boardman ve üç C kategory yetkili arkadaşımız var.

UTED: İç eğitimler de yapıyor musunuz?

Yusuf Pekcan: Elbette... Eğitim birimlerine de katkı sağlamaya çalışıyoruz. Özellikle üs bakımda 'qualified mechanic' olarak yetkilendirilen arkadaşlarımız var. Teknisyen arkadaşların lisans alıncaya kadarki dönemde, belirli yetki ve eğitim ile çalışabilmelerini ve mühürleme yapabilmelerini sağlayan bir yöntem. Bu 'qualified mechanic' eğitimlerine katkı sağlıyoruz. Ayrıca yeni bir eğitim sonrası ilk defa yetki alacak veya ilave yetki alacak

Benim genç arkadaşlarla konuşurken tavsiyem şu olur: Sabır ve sebat edin... Bizim meslekte her görev ve pozisyon değişiminde kazancımız yükseldiği için acele edilebiliyor. Genç arkadaşlar da çok hızlı ilerlemek istiyorlar. Biz başladığımızda biz de öyleydik. Zaman geçtikçe biraz sabırlı olmak gerektiğini anladım. İş öğreninceye, teknik el melekelerimizi geliştirinceye kadar sabırla çalışmak gerekiyor. Bizim elimizde olmayan nedenlerle hedeflerimize ulaşmamız geciktirilebilir.

arkadaşların 'assessment' uygulamalarına katkıda bulunmaya çalışıyoruz. Teknik Log dolduran genç arkadaşlarımıza yardımcı oluyor, OJT assessor'ü olarak iş üstü eğitimlerin değerlendirilmesine katkı sağlıyoruz. Genç arkadaşlarımızın hızlı bir şekilde iyi bir teknisyen olarak yetişmelerini, yetki almalarını önemsiyor ve destekliyoruz.

UTED: Peki ilginç bir anınızı bizimle paylaşmısınız?

Yusuf Pekcan: Tabii... Bir A321 uçağının 'c check' sonrası gideremediğimiz bir arızası vardı. Bir sürü uğraş ve parça değişimine rağmen





arızayı gideremedik. Bir numaralı motorda bleed sistem çalışmıyor. Arızayla çok fazla haşır neşir olduğumuzdan olacak o gece rüyamda gördüm. Rüyamda arızayla uğraşıyordum ve pylon'da transducer'a gelen sense borusunun kırık olduğunu gördüm. Bu bir rüya tabii... Pek de önemsemedim ama sabah iş başı yaptığımızda çay odasında konuşurken arkadaşım Süleyman Balaban'a anlattım. Arkadaş da kalkar kalkmaz gitmiş, o kapağı açmış. Benim anlattığım yerdeki aynı borunun rekorun sıkarken dışı kapırdığı için tam oturmadığını ve hava kaçırarak sistemin çalışmasını engellediğini görmüş. Rekoru tamir edilip güzelce sıktıktan sonra arıza düzeldi.

UTED: Genç uçak teknisyenlerine söylemek istediğiniz bir şeyler var mı?

Yusuf Pekcan: Benim genç arkadaşlarla konuşurken tavsiyem şu olur: Sabır ve sebat edin... Bizim meslekte lisans, yetki ve pozisyon değişiminde kazanç yükseldiği için acele edilebiliyor. Genç arkadaşlar da haklı olarak hızlı ilerlemek istiyorlar. Biz mesleğe başladığımızda biz de öyleydik. Zaman geçtikçe biraz sabırlı olmak gerektiğini anladım. Bir taraftan lisans ve yetki alabilmek için mücadele ederken diğer taraftan İngilizce'lerini, teknik döküman okuma-anlama-uygulama becerilerini geliştirmelerini öneririm. Bizim elimizde olmayan nedenlerle hedeflerimize ulaşmamız gecikebilir. Mesela şimdi gençler lisans almakta bir sürü güçlük çekiyorlar. Amirleri gençleri tip kursuna göndermekte gecikebilirler. Bu konularda sabır ve gayretle çalışmaya devam edebilmek çok önemli...

Bir önerim de genç teknisyenler özellikle ilk yıllarda revizyon ve üst bakım atölyelerinde çalışırlarsa kendileri için daha yararlı bir süreç yaşarlar. Dört, beş yıl sonra hat bakımında çalışmak istiyorlarsa geçmeleri iyi olacaktır. Üst bakım tecrübesi üzerine hat bakım tecrübesi de eklendiği zaman aranan bir teknisyen olacaktır.



YUSUF PEKCAN

1973 yılında Eskişehir'de doğdu. İlköğrenimi sonrası Eskişehir Atatürk Lisesi'ni bitirdi. 1993 yılında Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu Uçak Motor bölümüne girdi. Okuldan mezuniyeti sonrası gittiği askerlik görevini tamamladıktan sonra 1999 yılında Türk Hava Yolları'nda sözleşmeli teknisyen olarak çalışmaya başladı. 2005 yılına girdiği Onur Air'de Başteknisyen olarak çalışmalarını sürdürüyor.

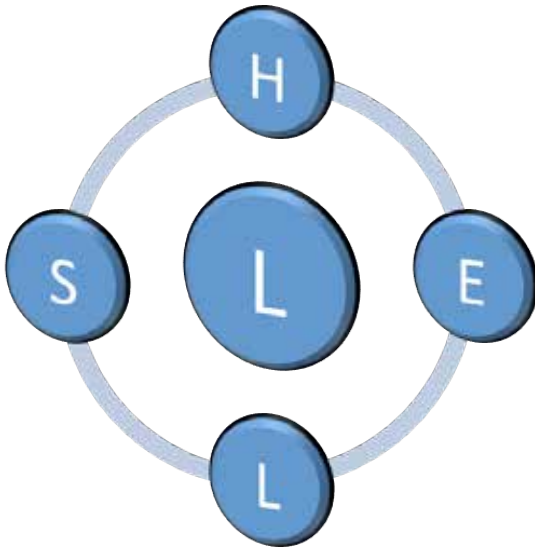


BİR KAZA ANALİZ TEKNİĞİ OLARAK “SHELL MODELİ”

Bir işletmede iş akışları içinde mutlaka öngörülmeleyen olaylar meydana gelebilir. Meydana gelen bu olaylar sadece sonuç ve maliyet odaklı değerlendirilirse emniyetli bir çalışma ortamı ve sağlıklı çalışan bir organizasyon oluşturmak çok zor olacaktır. Bu konuyu analiz eden uzmanlar, istenmeyen ve öngörülmeleyen bir olay meydana geldiği zaman bunun araştırılması, sınıflandırılması ve en ince detayına kadar çözümlenmesi gerektiğini ortaya koymuştur. Havacılık alanında ise en yetkili otorite olan ICAO kaza analizleri için 216-AN31 numaralı genelgesi ile çerçeve olarak SHELL Modeli'ni benimsemiştir.



HAMDİ FIDAN Uçak Bakım Mühendisi



SHELL MODELİ NEDİR?

İlk olarak 1972 yılında Edwards tarafından ortaya atılan ve daha sonra 1975 yılında Hawkins tarafından geliştirilerek son hali verilen kaza analiz yöntemidir. SHELL MODELİ İnsan Faktörleri içinde bulunan farklı bölümleri örnekleyebileceğimiz basit ve anlaşılır bir diagramdır. Bu diagram İnsan Faktörleri dışında kalan (Donanım-Çevre, Donanım-Donanım, Yazılım-Donanım) gibi konuları kapsamaz. Bu blok diyagramı sadece İnsan Faktörlerini anlamak için oluşturulmuş temel bir araçtır.

Software (Yazılım): Kurallar, prosedürler, yazılı dokümanlar gibi standart çalışma prosedürleri.

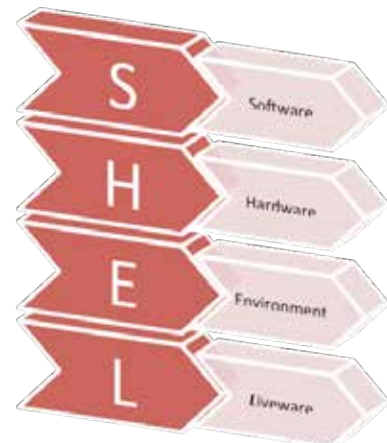
Hardware (Donanım) Çalışanların kullandığı ekipmanlar, ekranlar, kontrol yüzeyleri.

Environmet (Çevre): Çalışanların bulunduğu sosyal, ekonomik ve doğal şartların etkili olduğu ortam.

Liveware (Çalışan): Çalışanın kendisidir. Ekipmanları, yazılımları kullanan ve o ortamın içinde yaşayarak ortama anlam katan bireydir.

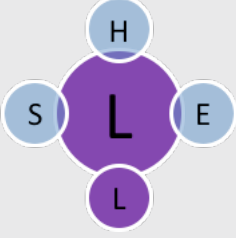
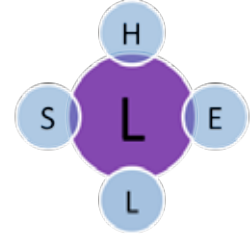
İnsan hatası genel olarak bu interaktif çalışma ortamında Liveware boyutunun negatif bir sonucu olarak görülür. Bu negatif durumu ortadan kaldırmak için hatalar ele alınırken iki temel düşünce üzerinden gidilir.

- Bir insan hata sonucu kazaya sebebiyet vermişse, bu hata ilgili kişinin eğitiminden bağımsız olarak düşünülmez. Bu şekilde, bir sonraki hata ihtimalinin önüne eğitimle geçilebilmiş olur.
- İnsanları hataya eğilimli sistemler olarak düşünürsek, riskli konularda karar verme yetkisini insandan alarak bilgisayar kontrollü sistemlere vermekte hataları yönetmekte faydalı bir uygulamadır.



LIVEWARE

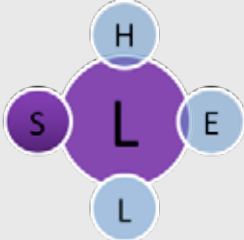
SHELL modelinin en önemli ve kritik bileşeni ve “Merkezi” hem duygusal hem de fiziksel açıdan oldukça esnek bir yapıya sahip olan insandır yani “Liveware” bileşenidir. Bu sebeple sistemin diğer bileşenleri (S,H,E) daha dikkatli kontrol edilerek sonuçta yaşanacak bir arızanın önüne daha kolay geçilebilir. Tüm bu karmaşıklığına ve esnekliğine rağmen en azından öngörülebilir ve şüpheli görülen iç (açlık, yorgunluk, vs.) ve dış (gürültü, iş yükü, sıcaklık vs.) faktörler değiştirilip insandan kaynaklı tehlikeler de en aza indirgenebilir.



Liveware-Liveware

İnsanlar arasındaki ilişkide yaşanan veya yaşanabilecek olan etkileşim bozukluklarını inceler. Sosyal bir varlık olan insan birçok işte birlikte çalışmak ve ekip çalışması yapmak durumundadır. Bu birlikteliğin getirdiği çeşitli sosyal problemler de yine iyi bir yönetimle en aza indirgenebilir.

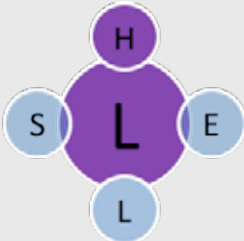
- Etkili olmayan liderlik,
- İşbirliğinde eksiklik,
- Uyumsuz takım çalışması,
- Kin/Nefret/intikam duygusu



Liveware-Software

İnsanların iş akışı sırasında kullandıkları sistem ara yüzleri, bilgisayar programları, dokümanlar, prosedürler ve bu etkileşimden doğması muhtemel sorunları inceler.

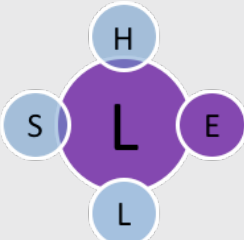
- Kullanılan prosedürlerin anlaşılır olmaması,
- Şirket politikalarının çalışanları yanlış yönlendirmesi,
- Programların karmaşık olması.



Liveware-Hardware

İnsan ve çevresinde bulunan donanımın etkileşimi incelenir ve analiz edilir. Kısaca insan ile makine arasındaki konuşma olarak tanımlayabiliriz. Örneğin bir ekran kolay görünecek şekilde konumlandırılmamışsa bu bir soruna ya da zaman kaybına neden olur. Bunun için Ergonomik tasarımlar insan ile makineler arasında ki uyumu ve iletişimi üst düzeye çıkararak fayda sağlamaktadır.

- Ulaşımı zor olan kontrol yüzeyleri,
- Okunamayan ekranlar,
- Yetersiz kullanma talimatları ve eğitim.



Liveware-Environment

İnsan ve çevre arasında ki etkileşimi inceler ve analiz eder. Fiziksel çevrede sıcaklık, gürültü, hava şartları gibi birçok faktör insan iradesi dışında gerçekleşir. Fakat uçağa bu ortamda bakılacaksa bu faktörler bir şekilde iyileştirilmelidir. Bunun için yapılan mühendislik çalışmaları ile bu faktörler ortadan kaldırılamaz ama kişiye koruyucu önlemler alınarak kişinin zarar görmesi engellenir.

- Gürültülü çalışma ortamı,
- Aşırı soğuk/sıcak çalışma ortamı,
- Dağınık çalışma ortamı, vb.

Her bir kaza ve istenmeyen olay dünya çapında otoriteler tarafından belirli sistematığe göre sınıflandırılır ve incelenir. SHELL modelinde bu sistematik, İnsan (Liveware) merkeze alınarak yapılır. İnsan ile alakası olan tüm sistemler incelenerek çalışma ortamı ve özelde de Uçak Bakım ortamında insan ile etkileşim içinde olan tüm sistemler iyileştirilir. Bu sayede emniyet üst seviyede tutulmaya ve sürdürülebilir bir emniyet kültürünün oluşmasına katkı sağlanır.

Kaynak: <http://www.skybrary.aero>



SIK SORULAN SORULAR

Bu sayımızda mevzuat@uted.org adresine gelen sorulardan bir kısmına değinmek istiyoruz. Sorular daha çok havacılık eğitimi veren okullar ve lisans alma aşamasında karşılaşılan problemlerle ilgili olmakta. Önceki sayılarımızda mevzuat köşemizde işlenmiş olan konulara da göz atmanız faydalı olacaktır. Sıkça sorulan sorulardan bazıları şu şekilde:



UTED MEVZUAT mevzuat@uted.org

- “.....” okulundan mezun oldum. Kalifiye personel sayılıyor muyum?

Kalifiye personel olarak kabul edilmeniz için “Tanınan Okul” statüsündeki bir okuldan mezun olmanız gerekir. Bu konuyla ilgili ayrıntılı bilgiyi UTED Dergi’nin Şubat sayısında bulabilirsiniz.

- Ben neden kalifiye personel sayılmıyorum?

Kalifiye personel sayılmanız için okulunuzun verdiği teorik ve pratik eğitimin içeriğinin SHY-66 müfredatını tam olarak içermesi, geçme notunun %75 olduğu sınavların yapılması ve okulunuzun bu şartları

taşıdığını beyan ederek SHGM’den “Tanınan Okul” yetkisi alması gereklidir.

Ayrıntılar için:

<http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/4264-shy-147-kapsaminda-taninan-okul-statusu-quot-konulu-genelgemiz-yayinlanarak-yururluge-girmistir>

- Part-147 onaylı kuruluşlarda modül sınavlarına girebilir miyim? Belirli bir sayısı, sınırı var mı?

EASA Part-147 onaylı kuruluşların yaptığı modül sınavları SHGM tarafından kabul edilmektedir. Ancak

bu sınavların Türkiye’de yürütülmesi durumunda SHGM’nin istediği ilave gereklilikler vardır. Bunlardan bazıları sınav yapılacak yerin SHGM’ye bildirilmesi ve sınavların video kaydının yapılmasıdır. Bu ve diğer gerekliliklere uyulmadığı takdirde SHGM bu sınavlara istinaden işlem yapmamaktadır.

Ayrıntılar için <http://web.shgm.gov.tr/tr/genel-duyurular/4544-part147kuruluslari>

- **Ulusal lisans alma koşulları nelerdir? Nasıl başvurulmalıdır?**

Ulusal Lisans sadece Türkiye’de Uçuşa Elverişlilik belgesi almış ama EASA Part-66’daki hava araçları listesinde yer almayan hava araçları için verilir.

Gerekli şartlar için:

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/SHT-66U.pdf>

- **Deneyim defteri nasıl doldurulmalıdır?**

Bu çok genel bir soru, doğru cevabın verilebilmesi için daha anlaşılır ve spesifik detayların verilmesi gerekir. Çünkü, deneyim kayıt defterlerinin nasıl doldurulacağı ilgili kayıt defterinin ilk sayfasında ayrıntılı bir şekilde tarif edilmiştir. Burada açıklanmamış hususlar için net bir şekilde sorduğunuz soruları cevaplandırabiliriz.



- **Başvuru evrağını SHGM’ye gönderdim. Ancak “gelen evrak” bölümü evrağı teslim almadan iade etmiş, neden?**

İsme gönderilen evraklar sadece isimlere teslim edildiğinden, gönderirken “Genel Müdürlüğe” hitaben yazılmalıdır.

Havacılık mevzuatı ile ilgili sorularınızı mevzuat@uted.org adresine mail atabilirsiniz.



İLK HAVA ŞEHİTLERİ GÜNÜ YAŞANANLAR -1

“HAVA ŞEHİTLERİMİZİN RUHLARI İÇİN ÇOK KIYMETLİ ANMA TÖRENLERİ...”

Hava şehitlerinin anılması amacıyla düzenlenen ilk tören 27 Ocak 1926 tarihinde gerçekleşir. Bu günün seçilmesinin nedeni Balkan Savaşı'ndan itibaren hava kuvvetlerinde yer alan ve Birinci Dünya Savaşı'nın ve Milli Mücadele'nin çeşitli cephelerinde görev alan Binbaşı Fazıl Bey'in şehadet günü olmasıdır. Binbaşı Fazıl Bey 27 Ocak 1923'teki görev uçuşu sırasında şehit olur. Bugün de kutlanan 15 Mayıs tarihi ise 1935 yılında, İzmir'in işgali sırasındaki şehitlerimiz anısına tespit edilir. Askeri Hava Mecmuası'nın 1 Şubat 1926 tarihli sayısında yayınlanan “27 Kanun-i Sani 1926 Günü” başlıklı yazı ilk anma törenleri hakkında ayrıntılı bilgiler veriyor.



İSMAİL ŞEN

27 Kanun-i Sani 1926...

Yani 27 Ocak 1926. O gün hava şehitlerinin anılması için ilk kez ayrı bir tören düzenlenir. Törenlerle ilgili ayrıntılı bilgi ve birkaç da fotoğraf Askeri Hava Mecmuası'nın 1 Şubat 1926 tarihli sayısında yayınlanır. Yazının girişinde şunlar belirtilir:

“Hava şehitlerimizin ruhlarını takdis için memleketin her tarafından büyük ihtifaller (anma törenleri) yapıldı. Muazzez vatanımızın ismetli (masum) semasını muhafaza uğrunda çalışırken veya dövüşürken ölen arkadaşlarının toprağa değil milletin kalbine gömülmüş olduğunu gören havacılarımız; i'tilâ' (yukarı rütbelere erişme) yolundaki azim ve kudretlerini, mübarek şehitlerimizin kabirleri önünde tekrar ettikleri antlarıyla takviye ettiler. Askeri Hava Mecmuası, tayyarecilerini sine-i şefkatinde büyüten büyük milletimize, tercüman-ı hissiyat (hislerine tercüman) olarak, arz-ı şükran eyler (teşekkürlerini sunar).”

Türk Hava Kurumu Nizamnamesine göre...

Yazının ilk cümlelerinden anlaşıldığına göre 27 Ocak gününün Hava Şehitleri Günü olması Türk Hava

Kurumu'nun esas nizamnamesinde yer alıyor:

“Malumdur ki, milletimizin yüksek ruhundan doğup hava kuvvetlerimize maddi ve manevi yardımlarıyla zahir olan (oluşan) ‘Türk Tayyare Cemiyeti’ Nizamname-i Esasîyesi'nin 37'nci maddesi mucibince (gereğince) her senenin 27 Kanun-i Sani gününü Türkiye Tayyare Şehitlerinin İhtifal Günü

Hava şehitlerimizin ruhlarını takdis için memleketin her tarafından büyük ihtifaller (anma törenleri) yapıldı. Muazzez vatanımızın ismetli (masum) semasını muhafaza uğrunda çalışırken veya dövüşürken ölen arkadaşlarının toprağa değil milletin kalbine gömülmüş olduğunu gören havacılarımız; i'tilâ' (yukarı rütbelere erişme) yolundaki azim ve kudretlerini, mübarek şehitlerimizin kabirleri önünde tekrar ettikleri antlarıyla takviye ettiler.

عصری هفتنه

سنة : ۱
فیضان ۵ مرداد

آپوہ شراطی :
۲۰۰۰ روپے اجیون سنہ لکھ ۲۰۰۰ روپے
اسی ملک لکھ اجیون ۲۰۰۰ روپے

برقیہ کوئٹہ جیہا ہفتہ لکھ لکھ لکھ
صاحب : علی حیدر

مطبعہ وادارنامہ
استانبول - جمال داغی قوشندہ نقشبندی
تلفراف آدرسی : استانبول مصری جتہ

نومبر : ۲۲
۲۱ جریان ۱۹۲۶



قرآن بایرامیکز مبارک اولسون

نقشہ کشی



Resimli Cuma dergisinin 22 Eylül 1927 tarihli 10. sayısında yayınlanan Ankara kutlamalarıyla ilgili fotoğraf: "Ankara Tayyare Bayramı Balosu muhterem heyet-i tertibiyesi (kıymetli düzenleme heyeti)."

olarak kabul etmişti. İşte bu büyük ruh ve duygunun timsali olan muhterem Cemiyet, nizamnamesinde tespit ettiği umdelerden (prensiplerden) birini de bugün yaptı! Hava şehitlerimizin ruhlarını taziz (aziz kılmak) için çok kıymetli tezahürata vesile olan ihtifaller tertip etti. Vatan semalarında pervaz ederken (kanat açarak uçarken) muhtelif sebeplerle düşüp ölen arkadaşlarımızın kabirleri her tarafta ziyaret ve tavaf edildi."

Memleketin her tarafındaki anma törenleri...

Yazıda törenlerin memleketin her tarafında gerçekleştiği ve tamamının yazılmasına derginin hacminin yetmeyeceği ifade edilerek, sadece Eskişehir'deki törenlerde yaşananların aktarılmasıyla yetinileceği belirtiliyor.

Eskişehir'deki törenlerin anlatılmasına ise kentteki hava şehitliğinde yatan şehitler hatırlatılarak başlanıyor:

"Eskişehir Tayyare Şehitliği'nde yatan Binbaşı Mazhar, Mülazım-ı Evvel Ethem ve Fehmi Beylerin kabirleri fevkalade tanzim ve tezyin edilmişti (düzenlenmiş ve donatılmıştı). İhtifal (anma töreni) programı mucibince Kolordu merkez kıtaatına mensup piyade, istihkâm, süvari bölükleri, Kuvayı Havaiye (hava kuvvetleri) yer kıtaatından mürettep (tertup edilmiş) bir bölük, dâfi' tayyare (uçaksavar) bataryalarına mensup birkaç top vazî' mahsusunu (özel durumunu) almış, şehitliğin etrafını kesif (yoğun) bir halk kitlesi, bütün mektepliler, bilhassa (özellikle) asil Türk anaları, bütün memurin-i hükümet (devlet memurları), Kolordu Kumandanı Emin Paşa Hazretleri ve Karargah zabitan (subaylar) ve mensubini (mensupları), Kuvayı Havaiyemizin



Askeri Hava Mecmuası'nın 1 Şubat 1926 tarihli 26. Sayısında yayınlanan Eskişehir'deki törenlerden bir görüntü: "Ulu sancağımızla mübarek şehitlerimiz selamlanırken."

“Miralay Muzaffer Beyefendi ihtifal merasimini açmak için veciz (kısa, öz) bir hitabe irat buyurdu. Kısa fakat şanlı bir maziye malik bulunan (geçmişe sahip olan) genç tayyareciliğimizin altın yazılı tarihini; sonra havacılığımızın deruhte ettiği (üzerine aldığı) vatani ve en mühim vazifeyi, atıye kati itimat gösteren bir telakkiyetle (geleceğe kesinlikle güvenen bir anlayışla) tekrar etti. Yüzlerce hazırundan mürekkep kesif bir kitlenin (hazır bulunan yüzlerce kişiden oluşan yoğun kitlenin) derin bir alaka ve hürmetle (ilgi ve saygıyla) dinlediği bu hitabede, büyük Gazimizin çizdiği i'tilâ' (yukarı rütbelere erişme) yolunda yürüyen genç tayyareciliğimizin de bu büyük yolda aynı hiss-i fedakârî ile (fedakâr duygularla) yürüyeceğini ve muazzez milletin genç Hava Kuvvetlerine itimadının layık olacağını bütün hava mensuplarımızın antlarıyla tekrar etti. Aziz şehitlerimize hürmet ve selamlardan sonra kıymetdar (değerli) hitabe nihayet buldu.”

Eskişehir garnizonuna mensup bütün zabitan ve memurini mübarek şehitlerimizin hevaiyegah-ı (?) abidelerini (hava abidelerini ?) derin bir huşu ve ihtiramla (hürmetle) sarmışlardı.”

İlk konuşmayı yapan Miralay Muzaffer Bey...

İlk Hava Şehitlerini Anma Gününün ilk konuşmasını yapmak onuru Miralay Muzaffer Beyin olacaktı: “Tam saat on birde atılan top ile büyük bayrağımız etrafında resm-i tazim (saygı duruşu) ifa edildi (gerçekleştirildi)”kten sonra Kuvayı Havaiye müfettişi Miralay Muzaffer Beyin konuşması başlar:

“Miralay Muzaffer Beyefendi ihtifal merasimini açmak için veciz (kısa, öz) bir hitabe irat buyurdu. Kısa fakat şanlı bir maziye malik bulunan (geçmişe sahip olan) genç tayyareciliğimizin altın yazılı tarihini; sonra havacılığımızın deruhte ettiği (üzerine aldığı) vatani ve en mühim vazifeyi, atıye kati itimat gösteren bir telakkiyetle (geleceğe kesinlikle güvenen



bir anlayışla) tekrar etti. Yüzlerce hazırundan mürekkep kesif bir kitlenin (hazır bulunan yüzlerce kişiden oluşan yoğun kitlenin) derin bir alaka ve hürmetle (ilgi ve saygıyla) dinlediği bu hitabede, büyük Gazimizin çizdiği i'tilâ' (yukarı rütbelere erişme) yolunda yürüyen genç tayyareciliğimizin de bu büyük yolda aynı hiss-i fedakârî ile (fedakâr duygularla) yürüyeceğini ve muazzez milletin genç Hava Kuvvetlerine itimadının layık olacağını bütün hava mensuplarımızın antlarıyla tekrar etti. Aziz şehitlerimize hürmet ve selamlardan sonra kıymetdar (değerli) hitabe nihayet buldu.”

Önümüzdeki sayıda törende yaşananlara devam edeceğiz...

Askeri Hava
Mecmuası'nın 1
Şubat 1926 tarihli
26. sayısının
kapağı...



LONG BEACH'DE DC-9 (TC-JBL) UÇAĞININ TESLİM ALINMASI

03 Mart 1974 tarihinde Londra-Heathrow'a gitmek üzere Paris-Orly kalkışı sonrası Paris yakınlarındaki Ermenonville ormanına düşerek 346 kişinin ölümüne neden olan DC-10 (TC-JAV) uçağının düşme nedeni olarak, uçağın arka kargo kapısının üretim hatası nedeniyle aniden açılıp, uçaktan kopması ve buna bağlı kabin döşemesindeki göçme ve kırılma gibi ağır hasar olduğu belirlenince, kaybedilen uçak karşılığı sigortadan alınan para ile DC-10 yerine bir adet B-727 ve bir adet DC-9 uçağı sipariş verilmişti.



ERHAN İNANÇ erhaninanc39@gmail.com

Londra'da bir odada 5 kişi

1976 Eylül ayında TC-JBL tescil adı verilen (Gediz) DC-9 uçağını fabrikasından teslim almaya giden teknik ekip Tibet Giray (teknik ekip şefi), Yusuf Bolayırılı (mühendis), Turhan Mutlu (rahmetli, bakım emniyet teknisyeni), Mehmet Hidayet Aysal (teknisyen), Tevfik Üleş (elektrik teknisyeni), Fahrettin Akkartal (elektronik teknisyeni) ve ben (teknik kontrol), kokpit ekibi olarak kaptanlar Gülcemal Dinçkan (kokpit ekip şefi), Muzaffer Aydınca (rahmetli), Enver Küçük, Hikmet Yelen ve eşi vardı. İstanbul'dan Los Angeles'a giderken Londra'da gecelemişti. Önceden rezervasyon yapılmadığı ve bazı havayolu görevleri nedeniyle Londra'da otellerin dolu olması

sonucu teknik ekibin tamamına oda bulunamamış, yanılmıyorsam Londra-Sheraton otelinde bir odada, ben somyada, Y. Bolayırılı, M. H. Aysal, T. Üleş ve F. Akkartal aynı odada yere serilen geniş bir yatakta (4 kişi) enlemesine yan yana yatmışlardı.

B727 (TC-JBH) Isparta kazasını orada öğrendik.

McDonnell Douglas (kısaca Douglas) fabrikası Los Angeles-Long Beach'de idi. Hem fabrikaya yakınlığı ve hem de ucuz olması nedeniyle (harcırahımız günlük 50 dolar+olası olumsuz durumlar karşılığında 18 dolar civarında bir para) Long Beach'de Cloud Motel'de (genelde kamyon şoförlerinin tercih ettiği bir motel) kalıyorduk. Biz Long Beach'de iken İstanbul'dan üzücü

bir haber aldık. TC-JBH tescil isimli B727 uçağımız 20 Eylül 1976 günü IST-AYT seferinde Isparta'da dağa çarparak düşmüştü. Uçaktaki (yolcu + ekip) 154 kişi hayatını kaybetmişti. Bu kazada AYT başteknisyenimiz Muhittin Güçlü'yü de kaybetmiştik. Bu kötü haber nedeniyle tüm ekibin neşesi kaçmıştı. Bir yurt dışı görevde bundan daha tatsız haber ne olabilirdi ki, ama yaşam ve görev devam ediyordu.

Turbine Case'de korozyon

Üretimi, son yer uçuş testleri yapılan uçakta yaptığımız detaylı kontrollerde beklediğimizden daha fazla olumsuzluk bulmuş, bunları non-routine formlarına dökmüştük. Fabrika, bulguların giderilmesi için çok fazla mesai harcıyor, bazılarını da gideremiyordu. Motorların static kontrollerinde türbin case'leri üzerinde hafif bir korozyon tespit etmiştik. Korozyonu temizlediler ama tekrar korozyon olması ihtimaline karşı fabrikadan yazılı garanti istedik. Garantiyi Douglas değil, Motorlar (JT8D-9A) Pratt & Whitney üretimi olduklarından, üreticinin vermesi gerekiyordu. Ancak, uçak ve motor üreticileri kendi aralarında garantiyi kimin vereceği konusunda uzun süre anlaşamadılar. Sonunda istediğimiz yazılı garantiyi nihai ürün sorumlusu olan Douglas vererek sorunu bitirdi.

Ramazan Bayramının 1. gününde kabul test uçuşu ve yunuslama arızası

Tarih 25 Eylül 1976 Cumartesi, bugün Ramazan Bayramının birinci günü. Sabah erkenden kalkınca aynı motelde kalan ve yaşca en büyüğümüz olan Kaptan Muzaffer Aydınca'nın odasına gittik. Bize kapıyı açınca "bayramınız kutlu olsun, elinizi öpmeye geldik" dedik. Çok mutlu oldu ve "keratalar, bayramlaşmaya



geleceğinizi düşünmüş, İstanbul'dan gelirken ikram ederim diye lokum getirmiştim, içeriye gelin" diye bizi odasına davet etti. Aynı gün ilk müşteri kabul tecrübe uçuşunda (customer acceptance test flight) Long Beach'ten kalkıp Yuma'ya gittik ve indik. Yuma havaalanı, Arizona çölünün ortasında terkedilmiş bir yer gibiydi. Kalkış öncesi Yuma'ya gideceğimizi duyunca birkaç yıl evvel severek seyrettiğim 1957 yapımı, başrollerini Glenn Ford ve Van Heflin'in oynadığı Amerikan kült western filmi 3:10 to Yuma (Türkiye'de Yuma'ya 2 bilet adıyla gösterilmişti) filmi hatırlamıştım. Yuma apronunda kaldığımız 2 saat süre içinde, ne inen ne kalkan, bir başka yolcu uçağı göremedik. Çok sıcak bir havaydı. Park ettiğimizi yerin hemen yakınındaki sundurmanın altında, sırt üstü yatan 2-3 tane kırım geçirmiş küçük uçak görmüştük. Sundurma da parçalanmıştı. Ne olduğunu sorduğumuzda bize 2-3 gün önce kuvvetli bir fırtına

Arkası dönük:
Erhan İnanç
Sağda:
Yusuf Bolayırılı
TC-JBL Long
Beach'de

Üretimi, son yer uçuş testleri yapılan uçakta yaptığımız detaylı kontrollerde beklediğimizden daha fazla olumsuzluk bulmuş, bunları non-routine formlarına dökmüştük. Fabrika, bulguların giderilmesi için çok fazla mesai harcıyor, bazılarını da gideremiyordu. Motorların static kontrollerinde türbin case'leri üzerinde hafif bir korozyon tespit etmiştik. Korozyonu temizlediler ama tekrar korozyon olması ihtimaline karşı fabrikadan yazılı garanti istedik.



ve hortum yaşandığını, sundurmayı parçaladığını, altında park etmiş küçük uçakları da kaldırıp ters çevirdiğini söylediler. Hortumun böyle bir gücü olduğuna inanamamıştık, o gün için. Dönüş yakıtımız aldık, 2 saat kadar sonra yeniden havalanarak Long Beach'e dönüşe başladık. Tüm deneylerin normal geçmesine karşın, Long Beach için ILS yaklaşmasında uçak oldukça bariz bir şekilde yunuslama yapmaya başladı ve oto pilottan çıkıncaya kadar da düzelmedi. Douglas bu arızaya gece gerekli müdahaleyi yapılmış, Vertical Gyro değiştirilmiş, yer testleri kesin sonuç vermediği için ertesi günü (bayramın 2.günü-Pazar) tekrar kısa bir tecrübe uçuşu (verification flight) yaptık ama yunuslama arızası aynen devam ediyordu. Uçuş sonrası tekrar düzeltici işlem uygulandı, öğleden sonra kısa bir tecrübe uçuşu daha yaptık heyhat, arıza devam ediyordu. O gece yapılan trouble-shooting gereği, Vertical Gyro'nun değişimi yapılmış. Pazartesi günü bir üçüncü tecrübe uçuş daha yapıldı ama yunuslama devam ediyordu. Douglas yetkilileri arızanın Vertical Gyro'dan kaynaklandığına inanıyorlardı. Ellerinde aynı P/N'lu bir başka faal Vertical Gyro da kalmadığı için üreticisinde istemişler ancak üretici, en erken 3 gün sonra gönderebiliriz diye cevaplamış. Arızalı uçağı kabul edemeyeceğimiz için, beklemek zorundaydık.

Üç günlük mecburi bekleme süresinde Los Angeles'de görülecek yerleri gezerek (Disney Land, Marine Land, Knot's Berry Farm, San Diego gibi) değerlendirme fırsatı bulduk. Bu arada İstanbul'dan devamlı "uçağı ne zaman teslim alıyorsunuz, hala bitmedi mi" şeklinde teleks mesajları alıyor ve yaşanan sorunları anlatarak cevaplıyorduk. Sonunda üreticisinden yeni bir Vertical Gyro geldi, takıldı, yer testleri ve 4. tecrübe uçuşu normal geçti. Fabrikadaki sıfır Vertical Gyroların arka arkaya takışta arıza yapmaları ilginç bir durumdu. Tüm bulgular kapatıldığı

Gülcemal Dinçkan kaptan, ekipteki diğer kaptanlara göre şirkette yeni olmasına karşın, teslim alma işlemlerinin ve 4 kişilik kokpit ekibinin şefi olarak görevlendirilmişti. Diğer kaptanlar, kendilerinin daha kıdemli olmalarına karşın, şirket kıdemi az olan bir kaptanın şef olmasını pek hazmedemedikleri için olsa gerek, kendisine soğuk davranıyorlardı.

için İstanbul'a dönüş için uçuş program yapılmaya başlandı.

Bu noktada biraz durup başımdan geçen ilginç ve tehlikeli bir olayı anlatmalıyım.

Gülcemal Dinçkan kaptan, ekipteki diğer kaptanlara göre şirkette yeni olmasına karşın, teslim alma işlemlerinin ve 4 kişilik kokpit ekibinin şefi olarak görevlendirilmişti. Diğer kaptanlar, kendilerinin daha kıdemli olmalarına karşın, şirket kıdemi az olan bir kaptanın şef olmasını pek hazmedemedikleri için olsa gerek, kendisine soğuk davranıyorlardı. Gülcemal kaptan da bunu hissettiği için olsa gerek, daha çok bizimle yani, teknik ekiple arkadaşlık yapıyordu. Douglas, kokpit ekibi için 2, teknik ekip için de 2 araba vermişti. Arabaların şoförlüğünü ekiplerden uygun arkadaşlar yapıyorlardı. Bir akşam Gülcemal kaptan bizim odamıza gelerek fabrikanın hemen karşısındaki, her gün gidip gelirken dışardan gördüğümüz "Go Go Girl" barına gitmeyi önerdi. Teknik ekipteki arkadaşlar yorgunluklarını bahane ederek gitmek istemediler ama teklif ısrarlı idi. Ben





de yorgundum ama kırılacağını anladım “ben gelirim” dedim. Giyindim ve Gülcemal kaptanın arabasına binerek 5 dakika uzaklıktaki bara gelip yan tarafındaki otoparkına park ettik. Daha içeriye girdiğimiz anda ortamın nezihtir olmadığını anladık. Çok gürültülü, bol sigara dumanlı, müşterilerin çoğu üzerlerinde renkli atlet olan kamyon şoförü veya gemici görünümlü iri yarı, sakallı ve pis insanlardı. Boş bir yer bulup oturduk. Sahnede bazı kızlar bikiyili olarak dans ediyorlar, müşteriler alkışlarla ve bağırarak onlara eşlik ediyorlardı. Gülcemal kaptana “abi, ben ortamı hiç sevmedim, gidelim” dedim. “Ben de sevmedim ama gelmişken bir bira içelim sonra gidelim” dedi. Bu arada bir bayan garson gelip benden kalem istedi. Gömlek cebimdeki Cross kalemimi verdim, “şimdi getireceğim” dedi ve gitti. Aradan 10 dakika geçmesine karşın benim Cross kalem geriye gelmeyince “ben şu garsonu bulup kalemimi alayım diye kalkıp diğer salonlara girdim, sonunda kızı bulup kalemimi istedim, “haa, tamam veriyorum” dedi, bir başka yere gitti, gelmez oldu. Neyse, sonunda kızı tekrar bulup kalemi aldım ve masamıza döndüm. Gülcemal kaptan “yahu nerede kaldın, biralar geldi, ısındılar” dedi. Ben durumu anlatırken, bazı müşteriler kuvvetli bir ağız dalaşına girdiler. Yumruklaşma başlamadan Gülcemal kaptan “hadi, biraları içmeyelim hemen kalkalım” dedi. Kalktık, dışarıya çıkıp otoparka geldik. Gülcemal kaptan misafirperverlikle önce arabanın sağ tarafına geçerek sağ ön kapıyı anahtarla açarken, arabamızın şoför kapısı önünde sakallı, kafasında yün başlık, sırtında renkli bir atlet olan iri yarı bir adam gördüm. Adam bizim arabanın solundaki diğer arabaya sırtını yaslamış, elinde bir karış uzunluğunda bir bıçağın ucuyla elinin tırnak altlarını temizliyordu. Gülcemal kaptan bana kapıyı açarken

“abi sen arabaya buradan gir, arkadan ben girip hemen kapıları kilitleyelim sol tarafta eli bıçaklı pis bir adam var, postu deldirmeyelim” dedim. “Yapma yahu, şimdi ayıp olmaz mı” dedi. “Aman abi ne ayıbı, herifin elinde koca bir bıçak var, ne yapacağı belli olmaz, atla sen” dedim. Önden Gülcemal kaptan arkadan ben arabaya sağ kapıdan girdik, ben oturunca kapımı kilitledim, hemen motoru çalıştırıp geri vitesle takarak otoparktan çıktık. Çıkarken Gülcemal kaptan motoru çalıştırırken adama ilk defa baktı ve “ooo, herifin elindeki bıçağa bak, valla, iyi ki sağ kapıdan girmişiz” dedi. Döndüğümüzde motel görevlisine barda yaşadığımız durumu anlattık, adam siz büyük bir tehlikeden kurtulmuşunuz, sizin orada ne işiniz var akşam saatlerinde, oraya ipten kazıktan kurtulmuş adamlar gelir, oralarda 10 dolar için adam vururlar, geçen ay bizim motelin önünde bir adamı tabanca ile vurup 3-5 dolar olan parasını aldılar” dedi. Biz o zaman nasıl büyük bir tehlikeden kurtulduğumuzun farkına iyice vardık. Ertesi günü Gülcemal kaptan bana “Erhan, dün akşam sana söylemedim ama, eğer o eli bıçaklı herife yakalansaydık, adam hayatının vurgununu yapacaktı, zira dönüş yolculuğu için yakıt vb. masraflar için şirketin bana verdiği binlerce doları motelde bırakmadığım için para yanımdaydı, adam bıçağı dayasa hepsini alacaktı, mahvolacaktık, valla iyi sıyırıldık” dedi. Bu olaydan sonra, yıllarca Gülcemal kaptanla her karşılaştığımızda birbirimize “Long Beach’de felaketten nasıl ucuz kurtulmuştuk” diye konuşup gülmüşüzdür.

Long Beach - Kansas City – Montreal – Gander – Keflavik – Londra rotasında İstanbul’a dönüş yolculuğumuzu UTED Dergi’nin gelecek sayısında anlatmak üzere ...

MİNYATÜR DÜNYALI HAVACILAR

Atmosferden dışarı çıktığımızda ne kadar da küçük bir gezegenimiz var! Her şey öyle değil midir? Bir sorunun tam ortasındaiken gözümüzde büyütürüz, sorun ortadan kalktığına ise, etkisi azaldığından, gözümüze eskisi kadar büyük gelmez. Ancak bizim Dünyamız tam anlamıyla bir minyatür!



NİHAN YAVAŞ *Planör Pilotu*

Dünya, atmosfer, gezegen, galaksi ve gün geçtikçe genişleyen sonsuz evren. Atmosferi neden ayrıca saydığımı biliyorsunuz. O, olmadan gezegenimizin diğerlerinden bir farkı kalmaz ve şükürler olsun ki sayesinde havacılık diye bir sektör var ve bu sektöre gönülden bağlı havacılar var.

İşte biz, minyatür dünyanın hava sahasında, yükselmeye ve her gün biraz daha hız kazanmaya çalışan insanlarız. Öyle ki, oksijensiz hava koridorlarında her gün cirit atıyoruz.

Dünya üzerinde hayal edilecek yer kalmadı! Ne görülmemiş ne de havası içine çekilmemiş yer de yok! Tüm bu imkanları neye ve kime borçlu olduğumuzu düşünmeliyiz. Cevabı, basit! Elbette uzay ve havacılık aşkıyla yanıp tutuşanlara bu borç. Bu insanların kimileri, bizleri gitmek istediğimiz yerlere ulaştırıyorlar, kimileri ülkelerin hava sahalarına kilit atarak ve koruyarak gün geçiriyorlar, kimileri gövde gösterileri yapıp güç simgesi oluyorlar, kimileri de akrobatik hareketler yaparak havayla resmen oyun oynuyorlar. Peki tüm bu yetenekli insanlardan ne kadar haberimiz var ?





Türkiye’de ve dünyada her yıl çeşit çeşit havacılık şenlikleri düzenlenmektedir. Bu şenlikler, aşkın ve teknolojinin birleştiği yerlerdir. Havacılığın başlangıç noktasından bugün ulaştığı yeri görmemizi sağlarlar. Katılanların da, gösteri yapanların da ortak tutkusu havacılıktır. Sabahtan akşama kadar gözleriniz gökyüzüne bakar. Aklınız, ruhunuz ve kalbiniz ise havada asılı kalır.

Bu renkli hava olaylarına tanıklık edebileceğiniz programlara geçmeden önce, sizlere son zamanlarda çıkan müthiş bir şarkıdan bahsetmek istiyorum. Müzisyenin ismi, Oğuz Sirmalı. Öyle bir şarkı ortaya attı ki, tüm havacıların marşı oldu. Şarkının ismi bile, fazlasıyla can alıcı. Hiç dinlemediysem bile, sayısı 50’yi çoktan aşmıştır. Her dinlediğimde kendimi bir F-5’de uçarken hayal ediyorum. Şarkının sözleri, biz havacılık gönüllülerinin duygularını o kadar ince ayrıntısına kadar yansıtıyor ki, heyecanlanmamak mümkün değil. Müzisyenin mevcut fanlarının sayısının, bu şarkıdan sonra kat be kat artıp, havalara uçtuğundan hiç şüphem yok. Boş vakitlerimizde dinlediğimizde aşkımızı depreştirecek bir şarkı hazırladığı için kendisine müteşekkirim. Anlatımımın eksik kalacağından emin olduğumdan, moral ve motivasyon tesirli bu şarkının sözlerini paylaşmaktan memnuniyet duyuyorum.

Yanıtından emin olduğunuz bir test sorusunu yanıtlamak gibi bu şarkı. Mükemmel !

Öyleyse, uğruna şarkılar yazılan gökyüzünün ve gezginlerinin, bu yıl nasıl şovlarla bizleri etkileyeceklerini gösteren takvimi açıklayabilirim.

Ben Gökyüzü Olsam

Uçmak Gökyüzünde
Süzülürken Hayata Bakabilmek
Aslında Kendinin
Farkına Varmak Demektir
Uçmak Gökyüzünde
Süzülürken Hayata Bakabilmek
Kanatlarının Altındaki

Özgürlüğü Tatmak Demektir
Aşka Uçmadıktan Sonra
Kanatlar Neye Yarar
Bir Ömür Uçsam Ufkun Ötesine
Bazen Yalnız Bazen Birlikte
Gökyüzü Benim Olsa Keşke
Ben Gökyüzü Olsam





İlk olarak Hava Harp Okulu'nun en önemli aktivitelerinden birinin programını iletiyorum;

Kartallar Haftası 14 Mayıs 2016

Geçen yıl, Hava Harp Okulu'nda bizzat katıldığım bu havacılık şenliğinde yok yok. Neredeyse 1 hafta sürmektedir ve son günden bir gün önce halka açık olarak aşağıdaki etkinlikler gerçekleşecektir.



09.00-14.00 Ülkelerin buluşması, Solo Türk Şovu,
Lazer Şovu
15.00-16.00 Mehteran Konseri
16.00-16.30 Hava Kuvvetleri Jazz Orkestrası Konseri
16.30-17.00 Sosyal ve Akademik Branş aktiviteleri

İkinci sırada, farklı atmosferi ile Mysia... Mysia Uluslararası Havacılık Festivali 3-4 Eylül 2016

Bu yıl 4.'sü düzenlenecek olan festivalin öyle dopdolu bir programı var ki, insanın işi gücü bırakıp Kendini havacılığa adayası geliyor.

03.09.2016 Programı

Gösteri Alanı: AKÇAY KORDON

Açılış 16.00

Açılış Seramonisi ve Konuşmalar

Model Helikopter Gösterisi

Paraşüt Atlayışı

Balon

ALİ İSMET ÖZTÜRK AKROBASİ SHOW

İstanbul Havacılık Kulübü Gösterisi

AYJET Uçuş Akademisi Gösterisi

THK Uçuş Akademisi Gösterisi

AFA Flight Academy Gösterisi (Düet Gösteri)

SOLO TÜRK

Model Uçak Gösterisi

THK Paramotor Gösterisi

TOP AIR Uçuş Akademisi Gösterisi

FG Uçuş Okulu Ultralight - Microlight - Gyrocopter Gösterisi

ER-AH Uçuş Akademisi Gösterisi

Samsun 19 Mayıs Üniversitesi Havacılık Bölümü Gösterisi

ALİ İSMET ÖZTÜRK AKROBASİ SHOW

04.09.2016 Programı

Gösteri Alanı: ALTINOLUK LİMAN

Açılış 16.00

Açılış Seramonisi ve Konuşmalar

Model Helikopter Gösterisi

Paraşüt Atlayışı

Balon

ALİ İSMET ÖZTÜRK AKROBASİ SHOW

İstanbul Havacılık Kulübü Gösterisi

AYJET Uçuş Akademisi Gösterisi

THK Uçuş Akademisi Gösterisi

AFA Flight Academy Gösterisi (Düet Gösteri)

SOLO TÜRK

Model Uçak Gösterisi

THK Paramotor Gösterisi

TOP AIR Uçuş Akademisi Gösterisi

FG Uçuş Okulu Ultralight - Microlight - Gyrocopter Gösterisi

ER-AH Uçuş Akademisi Gösterisi

Samsun 19 Mayıs Üniversitesi Havacılık Bölümü Gösterisi

ALİ İSMET ÖZTÜRK AKROBASİ SHOW



Nisan ve Ağustos Aylarında Düzenlenecek Kesinleşmiş Yarışmalar İse Şöyle ;

- 1) 23 Nisan 2016 tarihinde Hava Harp Okulu Yeşilyurt tesislerinde Türkiye Salon Model Uçak Yarışması icra edilecektir.
- 2) 23 - 24 Nisan 2016 tarihinde Hava Harp Okulu Havacılık Müzesinde 28'nci Plastik Model Uçak yarışmamız Uluslararası bağlamda icra edilecektir.
- 3) 6 - 7 Ağustos 2016 tarihinde Yalova Meydan Komutanlığı'nda 2 m Planör Yarışması edilecektir.

Yurt dışında Amerika'nın takviminde ise bunlar var ;



Date	Event	Website
March 11-13:	TICO Warbird Airshow, Titusville	(valiantaircommand.com/tico-warbird-airshow)
March 19-20:	Thunderbirds at Tampa Bay AirFest, MacDill AFB	(macdill.af.mil/airfest2016)
April 2-3:	Blue Angels at the Southernmost Air Spectacular, NAS Key West	(airshowkeywest.com)
April 2-3:	Melbourne Air & Space Show, Melbourne	(airandspaceshow.com)
April 9-10:	Thunderbirds at Gateway to Florida Air Show, Lake City	(facebook.com/lakecityfloridaairshow)
April 22-23:	Marvel of Flight Fly-In and Expo, Defuniak Springs	(marvelofflight.com)
April 5-10:	Sun 'n Fun International Fly-In and Expo, Lakeland	(sun-n-fun.org/sun-n-fun-intl-fly-in-expo)
May 7-8:	Thunderbirds at the Lauderdale Air Show, Fort Lauderdale	(lauderdaleairshow.com)
June 25-26:	Blue Angels - Vero Beach Air Show	(veroairshow.com)
July 15-16:	Blue Angels - Pensacola Beach Air Show	(visitpensacolabeach.com/events/pensacola-beach-air-show.php)
Oct 8-9:	Thunderbirds at the Embury-Riddle Wings and Waves Air Show, Daytona Beach	
Nov. 4-6:	Stuart Air Show	(stuartairshow.com)
Nov. 5-6:	Blue Angels - Jacksonville Sea and Sky Spectacular Air Show, Jacksonville Beach	
Nov. 5-6:	Thunderbirds at Wings Over Homestead, Homestead ARB	(homestead.afrc.af.mil)
Nov. 11-12:	Blue Angels - Homecoming Air Show, NAS Pensacola	(naspensacolaairshow.com)

Avrupa'daki Havacılık Şenlikleri'nin yalnızca 17 Nisan 2016 ve 16 Mayıs 2016 arasındaki programı ise,

Date	Event	Location
17 Apr	Old Buckenham Wings & Wheels	Old Buckenham Airfield, Norfolk, UK
20-23 Apr	Aero Friedrichshafen	Friedrichshafen, Germany
23 Apr	Heli-Weekend 2016	Grenchen Airport, Grenchen, Switzerland
23-24 Apr	Red Bull Air Race	Red Bull Ring, Spielberg, Austria
29 Apr / 01 May	Musée de l'Air et de l'Espace : Carrefour de l'Air	Le Bourget, France
30 Apr	Bronco Fan Day UK	Cotswold Airport, Kemble, Gloucestershire, UK
30 Apr / 01 May	Den ve vzduchu Plasy (Plasy Air Day)	Plasy, Plzeň, Czech Republic
Date	Event	Location [map]
29 Apr / 01 May	Musée de l'Air et de l'Espace : Carrefour de l'Air	Le Bourget, France
30 Apr / 01 May	Den ve vzduchu Plasy (Plasy Air Day)	Plasy, Plzeň, Czech Republic
1.May	Abingdon Air & Country Show	Abingdon, Oxfordshire, UK
1.May	May Day Air and Race Car Show	Danube banks, Budapest, Hungary
7.May	Arbon Classics	Arbon, Thurgau, Switzerland
7.May	Festival Aéreo Internacional Mallorca	Mallorca, Spain
8.May	Shuttleworth Airshow Season Premiere	Old Warden, Bedfordshire, UK
9.May	Victory Day Parade	Red Square, Moscow, Russia
14-15 May	La Ferté-Alais Meeting Aérien: Le Temps des Hélices	Cerny - La Ferté-Alais, France
14-15 May	Aero Fly-In	Aerodromul Strejnic, Ploiești, Romania

Zaman eskidikçe, aslında ne kadar başarılı olduğumuzu kanıtlayacağımız günlerin geleceğine eminim. Türk Hava Kuvvetleri'mizin ve tüm sivil havacılarımızın da tek amacı, bu başarıyı günden güne katlamaktır. Bizlere düşen asli görev, onların bu fırtına bulutları arasındaki yolculuğunda, bıkmadan desteklemektir. Gökyüzüne çıkmak, önce gönül sonra da cesaret işidir. Galaksilerarası seyahat henüz mümkün olmasa da, biz insanlığın bu hayalini de gerçekleştirecek olan Minyatür Dünyalı Havacılar'a sevgi ve saygı duyarak yaklaşmak esastır.

İşin doğrusu, hava sahası tektir ve altında en az 7 milyar insan yaşamaktadır. Bir gün gelecek, bu havalardan çıkıp başka havalara uçacağız. Bu zorlu seyahatte yanımıza almamız gereken 3 şeyin 3'ünde sağlam birer havacıdır. Diğer tüm gereksinimler, gereksizler listesinde ve maalesef hava civadır!

Bulutlararası şenliklerde karşılaşmak üzere..





AMAN-DMAN: GELİŞ VE KALKIŞ SIRALAMA YÖNETİM SİSTEMİ

1980'li yıllardan bu yana tüm dünyada sivil havacılık sektöründe önemli gelişmeler yaşanmış, tahmin edilenin üzerinde bir büyüme ivmesi yakalanmıştır. Hava taşımacılığına olan talebin her geçen yıl artmasıyla birlikte mevcut sistemlerin emniyet, kapasite ve verim açısından yetersiz kaldığı anlaşılmış, hava trafik yönetim sistemlerinin modernizasyonu zorunlu hale gelmiştir.



GONCA DEMİRÖZ



GÖKAY GÜVEN

Dünyanın çeşitli bölgelerinde yapılan araştırmalarda, mevcut sistemlerin kullanım yetenekleri, özellikleri analiz edilmiş ve ayrıntılı bir şekilde değerlendirilerek aşağıdaki temel eksikliklerin olduğu ortaya çıkmıştır.

-Özellikle yaklaşma ve inişte kullanılan yer seyrüsefer sistemlerinin mesafe, doğruluk, güvenilirlik anlamında sınırlı kalmaları,

-Mevcut haberleşme, seyrüsefer ve izleme sistemlerinin dünyanın her yerinde hizmet verebilecek kapsama alanına sahip olmamaları

-Sesli haberleşmede meydana gelen aksaklıklar

-Uçakta ve yerde otomasyonu desteklemek için sayısal hava-yer veri iletim sistemlerinin eksikliği.

-Yoğun meydanlarda trafik yönetiminin etkinliği

Bu eksiklikler nedeniyle mevcut hava sahası problemlerini çözmek ve öngörülen talebi karşılamak üzere acil önlemlere gerek duyulmuş, ilgili yenilikler yapılmış, yoğun hava trafik akışının olduğu

meydanlarda geliş ve kalkış trafiklerini sıralayan AMAN- DMAN sistemlerinin kurulması 2013 yılında gündeme gelmiştir.

Bu kapsam da geliştirilen Aman (Arrival Manager), yoğun hava trafiğinin olduğu hava sahalarında inişe gelen trafiklerin daha etkin bir şekilde yönetilebilmesi için pist başı veya özel olarak belirlenmiş bir noktaya göre sıralama yapılmasına imkan sağlamaktadır. AMAN sistemi yardımıyla, terminal sahalarında, hava trafik hizmeti verilen tüm havalimanlarını kapsayacak şekilde, komşu ACC ünitelerinden başlayan sessiz koordinasyon vasıtasıyla etkin ve belli bir standart uygulanarak yaklaşma hizmetinin verilmesi amaçlanmıştır. Arrival





Manager, terminal sahalarına girmeden önce trafikleri;

-Uygulayacakları arrival/stara

-Seviye profillerine

-Hız profillerine

-Rotalardaki referans noktalarına (ETO) Estimated time of overflight

-Ve trafiklerin tahmini geliş zamanlarına (ETA) göre sıralamaya sokmaktadır.

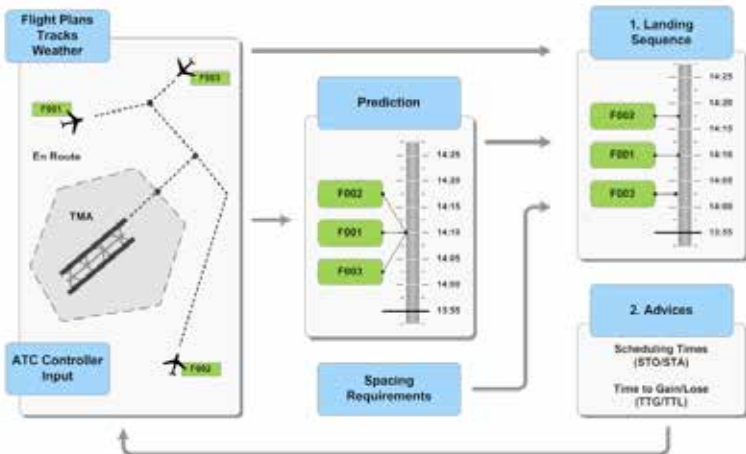
Sistem, uçağın kalan uçuş süresi ile hesaplanan ETA

(Estimated Time of Arrival) süresi arasındaki farka göre kaybedeceği ya da kazanacağı zamanı otomatik olarak hesaplamakta, hesaplanan gecikme, her bir sektöre maksimum gecikme miktarına göre paylaştırılmakta ve bu şekilde trafiğin beklemeye girmesi gerektiğine karar vermektedir. Ya da diğer alt sektörlerdeki trafik yoğunluğuna bakıldığında durumun tolere edilebileceği kanısına varılmışsa uçağa verilecek gecikme kaldırılabilir. Sistem tarafından önerilen sıralama; hava trafik kontrolörleri tarafından yeni bir uçuş girişi, uçuşların yeniden sıralanması, iniş pistinin değiştirilmesi, iniş sıralamasının değiştirilmesi gibi durumlarda farklılık göstermektedir.

Sistem holding noktasında bekleyebilecek maksimum uçak sayısının tanımlanmasına da izin veriyor. Ve bu yenilikle hava koşullarına göre de değerlendirme yapılarak uçakların ilk pozisyonuna göre sıralamada ileri ya da geri pozisyon değişikliğine ayarlanabilir bir parametre dahilinde imkan veriyor.

Arrival Manager Aşamaları - Şekil 1

DMAN (Departure Manager) ise kalkış performanslarının AMAN sistemine bağlı olarak yapılacak modifikasyonlar ile artırılarak, kalkış sıralamasının etkin bir şekilde yapılmasını sağlayan sistemdir. Gerekli elektronik sisteminin

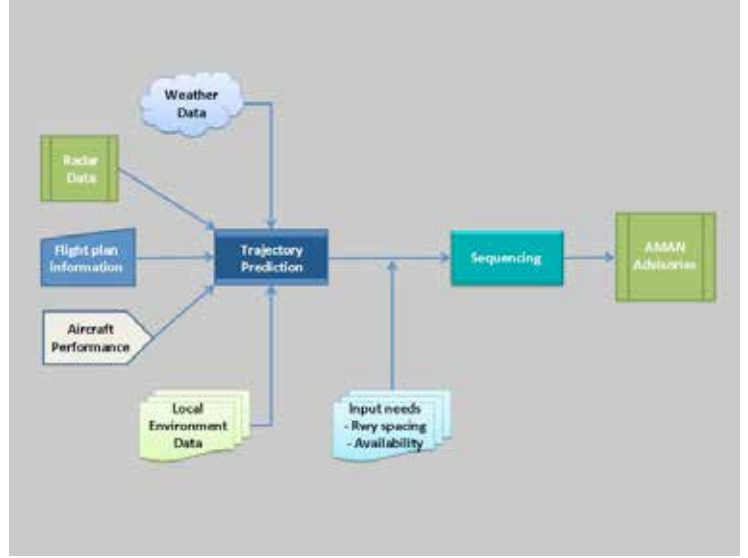


teçhizi ile kapasitenin daha etkin kullanılması ve hava trafik kontrolörlerinin iş yükünün azaltılması amaçlanmıştır. Ancak halihazırda Atatürk Havalimanı'nda iki sistem birbirinden bağımsız çalışma prensibine dayanıyor. Dman sistemi henüz kullanılamazken Aman sistemi trafikler piste teker koyuncaya dek işliyor.

DMAN sistemi; park pozisyonundan başlayarak TOBT (Target Off Block Time), TSAT (Target Start-Up Time) ve TTOT (Target Take Off Time) mesajlarını kapsayacak şekilde uçağın kalkış zamanına kadar sıralama yapılmasını sağlar. Amaç trafiklerin taksi yolunda ya da pist başında zaman kaybına uğramalarını önlemek, geciktirmemek ve yakıt tüketiminin çok fazla olduğu yer hareketlerini mümkün olduğunca azaltarak çevreye daha duyarlı bir hizmet kalitesi sunmaktır.

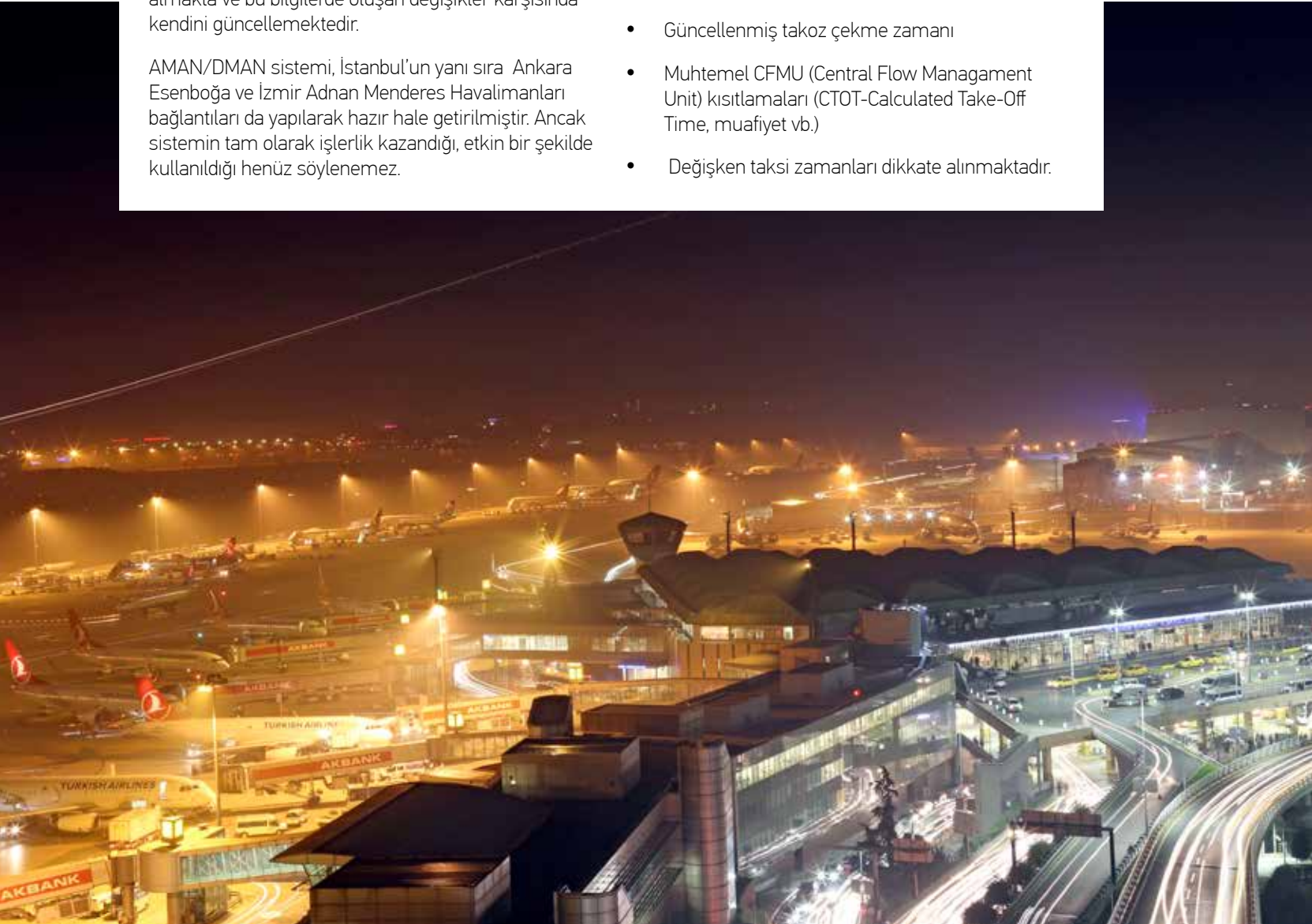
Sistem, RDPS (Radar Data Processing System), FDPS (Flight Data Processing System) ve A-SMGCS (Advanced Surface Movement, Guidance and Control Systems) gibi harici kaynaklara bağlı olup, geliş trafikleri için pozisyon bilgisini RDPS'ten, kalkış trafikleri için pozisyon bilgisini A-SMGCS'den, geliş ve kalkış için trafiklerin uçuş planı bilgilerini FDPS'ten almakta ve bu bilgilerde oluşan değişiklikler karşısında kendini güncellemektedir.

AMAN/DMAN sistemi, İstanbul'un yanı sıra Ankara Esenboğa ve İzmir Adnan Menderes Havalimanları bağlantıları da yapılarak hazır hale getirilmiştir. Ancak sistemin tam olarak işlerlik kazandığı, etkin bir şekilde kullanıldığı henüz söylenemez.



DMAN Pre-Departure Sequencer fonksiyonu her bir kalkış trafiği için TSAT değerini hesaplamaktadır. Bu hesaplamada;

- Pist kapasitesi
- Pist başı yoğunluğu
- Güncellenmiş takoz çekme zamanı
- Muhtemel CFMU (Central Flow Management Unit) kısıtlamaları (CTOT-Calculated Take-Off Time, muafiyet vb.)
- Değişken taksi zamanları dikkate alınmaktadır.





Sistem pist kapasitesi, vortex, TSAT zamanı, A-SMGCS'den almış olduğu muhtemel pozisyon bilgisi güncellemelerini dikkate alarak kalkış sıralamasını yaparken, kontrolörler tarafından önceden belirlenmiş pist konfigürasyonuna göre her bir kalkış trafiği için kalkış pisti ve SID bilgisini etiket üzerinde göstermektedir. Sistem iniş ve kalkış trafikleri için bir ya da birden fazla piste sıralama yapmaktadır. Sistem tek bir pistin iniş ve kalkış için kullanılması durumunda iniş kalkış sıralamasını birlikte göstermekte, VIP uçuşlar

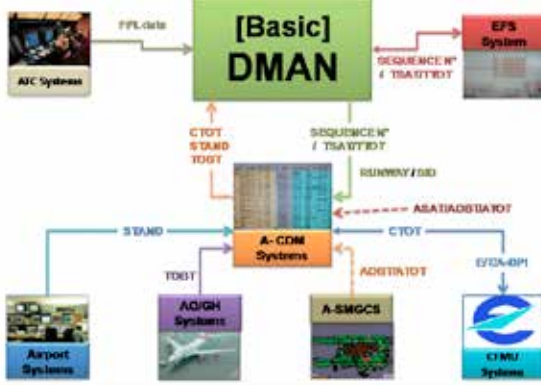
Sistem; TOBT mesajlarının havayolu işleticileri, yer hizmeti sağlayan kuruluşlar vb. tarafından girilmesine, gösterilmesine olanak sağlamak için gerekli altyapıya sahip. Bahsettiğim bu özellik CDM (Collaborative Decision Making) konseptinin temelini oluşturmaktadır.

gibi uçuş planlarında öncelik verilmesi gereken trafiklere öncelik sağlama özelliği tanımaktadır.

Sistem; TOBT mesajlarının havayolu işleticileri, yer hizmeti sağlayan kuruluşlar vb. tarafından girilmesine, gösterilmesine olanak sağlamak için gerekli altyapıya sahip. Bahsettiğim bu özellik CDM (Collaborative Decision Making) konseptinin temelini oluşturmaktadır.

Bilgi paylaşımının ve şeffaflığın esas olduğu, ülkemizde henüz olmayan CDM yöntemiyle havalimanının başlıca kullanıcılarını (ATC, Hava Aracı İşleticileri, Hava Yolları, CFMU ve Yer Hizmet Kuruluşlarını) bir araya getirerek tüm ortaklar için operasyonel verimliliğin maksimum düzeye çıkması ve mevcut havalimanı alt yapısı ile kaynak yönetiminin en iyi şekilde kullanılması hedeflemektedir. CDM,





mevcut ve beklenen tabloların daha net bir şekilde izlenip mekanizmadaki ikaz ve önlemlerle kapasite kayıplarını asgari düzeye indirmektedir. Böylelikle mevcut kapasitenin en etkin şekilde kullanılması amaçlanmaktadır.

A-CDM (Airport Collaborative Decision Making- Havalimanı Birlikte Karar Alma) ise, havalimanı kullanıcılarının, paydaşlarının karar mekanizmasına dahil edildiği, bilgi paylaşımına dayanan bir kavramdır. A-CDM ile havalimanının etkin kullanılması, kapasite kayıplarının azaltılarak daha verimli çalışılması, operasyonlarda daha kesin tahminlerle planlamaların daha etkin uygulanması hedeflenir.

A-CDM operasyonel planlama için gerekli doğru bilgiyi tüm ortaklara zamanında sağlayarak karar verme sürecini kolaylaştırıp bilgi paylaşımına imkan vermektedir. CDM kavramını oluşturan temel unsurlar şu şekilde sıralanmıştır:

- Bilgi Paylaşımı
- Kilometre Taşı (Milestone) Yaklaşımı ile bağlantılı uçuşların birleştirilmesi
- Değişken Taksi Süresi Hesabı

Sabit taksi sürelerinin kullanıldığı geleneksel operasyonların aksine her bir park yeri ve pist başına göre değişken taksi süreleri operasyonlarda esas alınır. Böylece daha gerçekçi hesaplama ve planlamalar yapılabilir.

Sabit taksi sürelerinin kullanıldığı geleneksel operasyonların aksine her bir park yeri ve pist başına göre değişken taksi süreleri operasyonlarda esas alınır. Böylece daha gerçekçi hesaplama ve planlamalar yapılabilir.



- Uçuş Güncellemelerinin Birlikte Yönetimi

Eurocontrol CFMU sistemleri ile gelişler için FUM (Flight Update Messages), kalkışlar için DPI (Departure Planning Information) mesaj alışverişi ile operasyon güncellemeleri tüm CDM havalimanları ile Avrupa Network ağı üzerinden paylaşılar hale gelmektedir.

- Kalkış Öncesi Sıralamada (Takoz çekme) İşbirliği

Yer hizmet kuruluşları gerçekçi kalkış planlamalarını Meydan Kontrol Ünitesi yani kule ile paylaşmaktan sorumludur. Bu amaçla; TOBT (Hedef Takoz Çekme Zamanı) ve TSAT (Hedef Motor Çalıştırma Zamanı) verileri operasyonlarda kullanılmaya başlanır. Kalkış planlamasının teyit edildiği TOBT verisi kullanılarak DMAN tarafından yapılan kalkış öncesi planlama hesaplamalarıyla üretilen TSAT verisi Yer Hizmet Kuruluşu veya havayoluna iletilir. Tüm operasyonun bu verilere uygun olarak gerçekleştirilmesi, kalkış öncesi sıralama planlarının etkin bir şekilde idaresi sağlanır. Geliştirilen sistemle olağanüstü durumların olumsuz etkilerinin kriz yönetimi ve planlama ile daha çabuk giderilmesi ve normal operasyonlara dönüş sürecinin hızlandırılması hedeflenmektedir.

Tüm bu sistemlerin modernizasyonu ve kullanıma hazır hale getirilmesiyle hava trafik hizmetinin öncelikli hedefleri olan emniyetli, hızlı, düzenli, çevreci, yakıt tüketiminin daha az olduğu, kaliteli bir hizmetin verilebilmesi ve bunun sürdürülebilir bir büyüme ile desteklenmesi amaçlanmaktadır. Ancak önemli bir nokta vardır ki o da; gerekli ve yeterli teknolojik zeminin hazırlanmasına, sistemin etkin bir şekilde kullanımını sağlayacak olan insan faktörüne yapılması gereken yatırımların mutlaka eşlik etmesi gerektiğidir.



500 TONLUK BİR UÇAK NASIL DURDURULABİLİR?

Modern yolcu uçakları oldukça yüksek hızlarda seyahat ederler. Öyle ki normal bir yolcu uçağının seyir hızı ses hızına yakındır. Uçakla seyahat ederken hiç bu kadar hızlı uçtuğunuzu düşünmüş müydünüz? Gideceğimiz yere hızlı gitmek güzeldir ama ne kadar hızlı giderse gitsin en sonunda bu uçağın durması gerekiyor. Peki bu nasıl olacak? İniş için kullanılan beton zemin yani pist kısıtlı bir uzunluğa sahip. Ayrıca bazen bu zemin hava şartlarına göre yağmur, kar ve hatta buzlanmaya da mazur kalıyor.



EMRAH YENER *Teknik Eğitmen*

Bizi zorlayan tek etken pistin uzunluğu ya da hava şartları değil aynı zamanda uçağın hızı da işimizi zorlaştırıyor. Günümüzde yolcu uçaklarının ortalama iniş hızı saatte 260 km civarında. Bu yüksek hızla bir de uçağın ağırlığını eklediğimizde durumun ciddiyeti ortaya çıkıyor. Bir Airbus A320 uçağının maksimum iniş ağırlığı ortalama olarak 70 ton civarında. Saatte 260 km ile giden 70 tonluk bir aracı durdurmak kolay olmasa gerek. Karşılaştırarak olursak; bir tır en fazla 50 ton civarında yük alır ve bu yükü durması çok zor olacağından otoyolda bu araçların hızı saatte 90 km'yi aşmamalıdır.

Şimdi işi daha da zorlaştırmanın vakti geldi. A320 uçağının yanında bir bebek gibi kaldığı dev yolcu ve kargo

uçaklarına gelelim. Örneğin Antonov An-225; bu dev uçağın maksimum iniş ağırlığı tam 590 ton. Başka bir örnek verecek olursak Airbus A380-800 kargo uçağı 420 ton, yolcu uçağı versiyonu ise 390 ton ağırlık ile inebiliyor.

Peki saatte 260 km ile piste inen 590 tonluk bir aracı nasıl durduracağız? İşte bu zorlu iş için kullandığımız birkaç farklı yöntemimiz var. Şimdi bu yöntemleri yakından tanıyalım.

Spoiler ve Speed Brake Kullanmak

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi tipik bir yolcu uçağının iniş hızı saatte 260 km civarındadır. Uçak bu hızla piste indikten sonra bile kanatlar hala uçağı havalandır-



dirabilecek kadar kaldırma kuvveti üretirler. Bundan dolayı inişten sonra ilk yapılacak şey kanatların ürettiği bu kaldırma kuvvetini ortadan kaldırıp uçağın pistte kalmasını sağlamaktır. Bunu sağlayan elemanlara spoiler adını veriyoruz. Basitçe kanat üst yüzeyinde bulunan paneller şeklinde tarif edilebilir. Spoilerler uçağı durdurmak için bir kaç görev üstlenirler;

- İnişten sonra bu spoiler panelleri kaldırılarak kanat yapısını bozar ve kaldırma kuvveti kalmayınca uçak tüm ağırlığıyla piste tutunur. Bu sayede tekerleklerde bulunan frenler etkili bir şekilde uçağı durdurabilir.
- Spoilerlere speed brake adı da verilir. Bunun sebebi yüksek hızlarda açıldıklarında uçağın hızını azaltmada etkilidirler. Örneğin arabanızda yüksek hızda giderken, arabanın camından büyük metal bir levha çıkartıp rüzgara karşı tuttuğunuzu düşünün. Rüzgarın metal levhaya ne kadar büyük bir güç uygulayacağını, hatta tutamayıp elinizden fırlayıp gideceğini tahmin edebilirsiniz. Spoilerlerin frenlemeye katkısı bu şekilde daha iyi anlaşılacaktır.

Spoilerler ne kadar erken açılırsa o kadar frenlemeye katkısı olacaktır. Bu sebeple her iniş öncesinde spoilerler "arm" konumuna alınır ve uçak piste iner inmez spoilerler vakit kaybedilmeden otomatik olarak açılarak uçağın yavaşlamasına katkı sağlamış olurlar.

Frenler

Uçağın durdurulmasını sağlayan en önemli sistem ana iniş takımlarının tekerleklerinde bulunan fren sistemidir. Modern uçaklarda da aynı arabalardakine benzeyen disk frenler kullanılmaktadır. Fakat otomobillerde genelde bir disk bulunurken uçaklarda 4 ya da daha fazla sayıda disk bulunmaktadır. Çünkü bir disk üzerinden emilebilecek enerji bir otomobili durdurmaya yeterken büyük bir uçağı durdurmak için bir diskten daha fazlası gereklidir. Kısa pistlere inmek ya da kalkıştan vazgeçip acil frenleme yapmak gibi durumlarda frenler çok fazla yüke maruz kalır ve aşırı ısınır. Büyük uçaklara çok sayıda tekerlek konulmasının sebebi bu yükleri daha fazla tekerleğe dağıtarak frenlerin aşırı ısınmasını mümkün olduğunca önlemektir.

Frenleme verimini daha da arttırmak için uçaklarda ayrıca anti-skid sistemi kullanılır. Kabaca otomobillerde tekerleklerin kilitlenmesini önleyen ABS sistemine benzetebiliriz. Anti-skid sistemi inişten sonra tekerleklerin dönüş hızına bakar. Eğer bir tekerleğin diğerlerinden daha yavaş döndüğünü görürse o tekerleğe uygulanan frenlemeyi azaltır. Anti-skid yağmurlu, karlı, buzlu hava koşullarında frenleme verimini olukça artırır. Bu sistem 1950'lerden beri yaygın bir şekilde kullanılır. Hatta günümüzde bazı yolcuların eski püskü dedikleri uçaklarda bile bilgisayar kontrollü anti-skid sistemi vardır.





Peki pilotlar nasıl frenleme yapıyor;

Uçaklarda frene basmak otomobillerden biraz farklı. Uçaklarda da fren için pedallara basılması gerekiyor ancak 2 adet pedal var. Sağ pedal sağ iniş takımındaki tekerlekleri frenliyor, sol pedal ise soldakileri. Ayrıca frenleme için pedalın ortasına değil üst kısmına basmanız gerekiyor. Sağ ve sol tekerleklerle farklı

frenleme yapmamızı sağlayan bu sisteme "differential braking" deniyor. Taksi esnasında dar çaplı dönüşlerde oldukça kullanışlı bir fonksiyon.

Peki pilot her inişte frene basmak zorunda mı?

Elbette bu sistemin de otomatik versiyonu var, "Auto Brake". Bu sistemde pilot; ineceği pistin uzunluğunu, uçağın ağırlığını ve diğer koşulları göz önüne alıp nasıl bir ivme ile yavaşlamak istediğini ayarlıyor. Uçak yere inince de otomatik olarak pilotun seçtiği ivme ile bilgisayar kontrollü olarak frenleme yapılarak uçak yavaşlatılıyor.

Örneğin pist uzunsa, yağmur/kar yoksa, ve uçak yükü de azsa, pilot düşük ivmeyi seçer. Bu sayede bilgisayar kontrollü olarak daha az frenleme yapılır, frenlere daha az yük biner, fren ömrü uzar, ancak uçak biraz daha geç durur. Ancak kısa ve ıslak bir piste inilecekse o zaman pilot maksimum ivme ile yavaşlamayı seçer. Bu sayede sistem inişten sonra otomatik olarak maksimum frenleme yaparak uçağı durdurur, tabi bu durumda frenlere daha fazla yük biner ve fren ömrü azalır. Çoğunlukla pilotlar yolcu konforunu düşünerek koşullar elverdiği ölçüde düşük ya da orta düzeyde bir frenleme ayarını seçerler.





Bu frenlere ne kadar güvenebiliriz?

Bunu kanıtlamak için olabilecek en kötü senaryonu ele alalım; Bir A380 uçağında sefer öncesi yer kontrolleri yapıldı, frenlerin çok eskidiği ancak hala limitler içinde olduğu görüldü ve uçak eskimiş frenlerle sefere verildi. Uçağa alabileceği maksimum yük (ortalama 500 ton) yüklenmiş durumda, pistin başındayız, pilot gaz kollarını ileriye itti ve motorlar tam güçle uçağı ileri doğru itmeye başladı, tam kalkış hızına yaklaşmışken (yaklaşık 240km/saat) bir aksilik çıktı ve sol motorda yangın ikazı alındı. Pilotun burada yapması gereken hemen kalkıştan vazgeçip uçağı maksimum frenleme ile durdurmaktır. Bu işleme kalkıştan vazgeçme "Rejected Take Off" / "RTO" denilir. Sakın endişe etmeyin uçak bu senaryoda güvenle duracaktır çünkü bir uçağın sertifika alabilmesi için eskimiş frenlerle, maksimum ağırlıktayken bile RTO yaptığında pistin sonuna kadar durabilmesi gerekmektedir.

Peki motor frenlemesi yok mu? Thrust Reversers

Madem uçak motorları önden aldıkları havayı arkaya doğru hızlandırarak itki sağlıyor, motordan çıkan bu havanın yönünü öne çevirerek frenleme yapamaz mıyız? Elbette yapabiliriz. Bu yöntem o kadar etkili ve verimli bir frenleme sağlar ki neredeyse tüm modern yolcu ve kargo uçaklarında thrust reverser sistemi kullanılmaktadır. Tekerleklerin ve frenlerin maruz kaldığı yükleri azalttığı için, thrust reverser kullanımı hem tekerlek hem de fren ömrünü artırır.

Peki motor nasıl frenleme yapıyor? Bu yöntemde motordan geçen hava akışı, yönlendirici panellerin açılmasıyla yaklaşık 45°'lik bir açıda ön tarafa yönlendiriliyor. Motordan emilerek hızlandırılan havanın arkaya değil de öne doğru yönlendirilmesi sonucunda motorlar normalde uçağı iterek hızlandırırken artık yavaşlatıyor.

Peki thrust reverser havada açılırsa ne olur?

Elbette "teorik olarak" havada açılırsa uçağı muhtemelen düşürecek ancak bu sistemin havada açılmasını imkansızlaştıracak derecede bir dizi korumalar bulunmaktadır. Yani böyle bir senaryo (olmaz ama pilot istese dahi) imkansızdır diyebiliriz.



Peki nasıl çalışacak; Uçak indikten sonra bahsettiğimiz korumalar devre dışı kalır. Sonrasında pilot motorların gaz kolu üzerinde bulunan thrust reverser kollarını geriye çekerek bahsettiğimiz yönlendirici panellerin açılmasını sağlar. Artık havayı ön tarafa yönlendiririz. Şimdi de frenleme yapmak için motorun gücünü arttıralım. Bu sayede öne yönlendirdiğimiz hava miktarı artacak ve uçak yavaşlayacaktır. İnişten sonra motorlardan gürlemeye benzer bir ses duyuyorsanız pilot thrust reverser ile frenleme yapıyor demektir.

Sonuç olarak uçağın büyüklüğü ölçüsünde bizim de frenlemede kullandığımız üç büyük yardımcımız var. Bunların üçü de genelde her inişte kullanılır ve bu sayede etkili, verimli ve sizleri daha az rahatsız edecek bir ivmeyle yavaşlama sağlanır. Tüm bunların elbette tek bir amacı var, o da sizlerin yolculuğunuzu güven ve huzur içinde tamamlamanız.



YENİ MOTOR SEÇENEKLERİ İLE A320 NEO

Airbus 2010 yılından beri A320 ailesi için yeni motor tipleri geliştirmeye çalışıyordu ve en sonunda bu çaba meyvelerini vermeye başladı. A320 NEO (New Engine Option) ismiyle ve büyük iddialarla pazara sunulan bu uçaklar, hem havayolu şirketleri açısından hem de yolcuların konforu açısından önemli yenilikleri içerisinde barındırmaktadır.



HALİS AYDIN Teknik Eğitmen

Daha çevreci olan bu motorların gürültüsü ve gaz emisyonu daha düşük olmakla beraber her bir motorun yakıt sarfıyatı eski teknoloji motorlara göre % 2-3 oranında daha düşüktür. Operatörler açısından baktığımızda ise klasik uçaklarla yapılan karşılaştırma sonucunda A320 NEO uçaklarında, yeni motor seçeneği ile birlikte sharklet tipi wingtip kullanımı sonucunda toplam olarak %15'e varan

yakıt tasarrufu sağlanmaktadır. Bu da müşteriler açısından ve çevre kirliliğinin azaltılması açısından çok önemli bir gelişmedir. A320 NEO için bu güne kadar 80 müşteri tarafından 4500 adet uçak siparişi verilmiş bulunmaktadır.

A320 NEO ailesi A319, A320, A321 uçaklarında kullanılabilmekte. Airbus A320 NEO uçaklarında



kullanıcılara CFM LEAP1A veya PW 1100G motor seçeneğini sunmaktadır. CFM-LEAP1A motorları henüz test aşamasında iken P&W'li olan sadece bir uçak Lufthansa firmasına teslim edilmiş durumdadır. Bundan dolayı Lufthansa, bu uçağın PW1100G motorlu tipinin ilk kullanıcısı olmuştur.

P&W'nin diğer eşdeğer motorlara göre dizayn olarak çok büyük farkları var. Şu ana kadar üretilen motorlar arasında 12:1 by-pass oranı ile en yüksek by-pass orana sahip olan PW 1100G, %100 N2 devrindeyken dakikada 22300 devir ile kendi grubundaki motorlar içerisinde en yüksek devire sahip motor olma ünvanını da kazanmıştır. Dizaynındaki radikal değişiklikler bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Kullanıcı açısından en önemli sorun P&W'li A320 NEO'lardaki start problemleridir. Henüz çözümlenemeyen bu problem üzerinde P&W mühendisleri ciddi çalışmalar yapmaktadır. P&W'den gelen açıklamalar bu sorunun 6 ay ila 1 yıl arasındaki bir süre içerisinde çözümleneceği yönündedir. Bu problemin devam etmesi operatörlerin tercihlerini olumsuz olarak etkileyecek gibi görünüyor.

P&W motorunda yaşanan start problemini kısaca açıklamak gerekirse, motorun yüksek devir ve sıcaklığından dolayı shut down edildikten sonra soğuma süresi ortam sıcaklığına bağlı olarak 12 saate kadar uzayabilmektedir. Nedeni motor içerisindeki yüksek ısıdan dolayı motor şaftlarında bükülme (bending) olayının gerçekleşmesidir. Bu durumdayken motor kontrolsüz olarak start edilir ise türbin bladeleri shroud'da sürterek motorun hasarlanmasına sebep olmakta. Bunu engellemek için EEC kontrolünde cooldown işlemi gerçekleştirilir. EEC start valfin control selonoid'ini çok kısa aralıklarla enerjilendirerek start valfin açıp kapatılmasını ve bu şekilde N2 devrinin



%10'da sabit olarak döndürülmesini sağlıyor ve ihtiyaca göre 4 dakikaya varan sürelerde cooldown işlemi gerçekleştirdikten daha sonra motorun çalışmasına izin veriyor. Start Valf'in arızalanması durumunda yetkili teknisyenin cooldown işlemini manuel olarak gerçekleştiremeyeceğinden dolayı bu tip bir arızada motor soğuyana kadar start valfi manuel açma prosedürü uygulanamıyor. Bu da uçağın en az 8 saat süreyle start valften dolayı ground olması anlamına geliyor. Böyle bir durumda fly-away kit'te start valf bulundurup, start valfi değiştirmek daha basit bir çözüm olarak düşünülebilir.

P&W yakın bir zamanda bu problemi çözemez ise Airbus siparişler ile ilgili problemler yaşayabilir. Bu durum operatörlerin siparişlerinde değişiklik yapmasına sebep olabilir ve A320 NEO uçaklarında PW 1100G'nin yerine CFM LEAP 1A'yı tercih edebilirler.



MANYETİK ALAN VE ETKİLERİ 3



ŞEBNEM BAYEZİT Yer Hizmetleri, Rezervasyon ve Bilet Satış Eğitmeni

Geçen aylarda Manyetik ve Elektro Manyetik alan nedir, etkileri nelerdir? konusu ile ilgili çalışmalardan bahsetmiştim. Kısa bir hatırlatma yaparak bu alanların bıraktığı etkilerin neler olduğu ile ilgili yapılan çalışmalardan bahsetmeye devam edeceğim.

Düşmanını iyi tanıyan onu yenebilecek taktik geliştirebilir.

Şunu unutmamalıyız ki teknolojinin getirdiği yeniliklerden kaçmamız mümkün olmamaktadır. Ancak ne ile yüz yüze olduğumuzu bilirsek ona göre alınması gereken tedbirlerin neler olacağı üzerinde çalışmalar yapılabiliriz. Yani düşmanımızı ne kadar iyi tanırsak savunmamızı ona göre yapabiliriz. Aksi taktirde deve kuşundan bir farkımız kalmaz. Manyetik ve elektro-manyetik alan etkilerine değindiğim bu yazı dizisi son yıllarda çok fazla kullandığımız internet ve wireless'a ait olumsuz etkilerin dışında evimize elektrik getiren

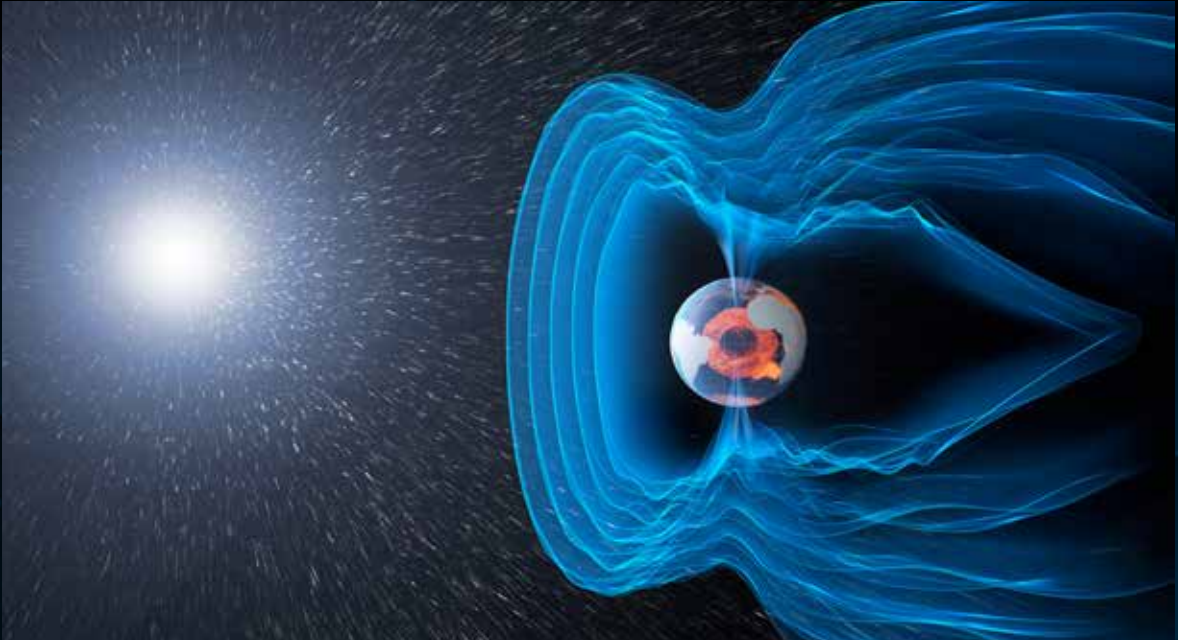
kabloların, hatta elektrik santrallerinin de insan sağlığı üzerindeki etkileri üzerine yapılan araştırmalara dayanmaktadır.

Araştırmaları yapanlar kimlerdir?

Öncelikle değinmemiz gereken Dünya Sağlık Örgütü Manyetik Alanın etkilerine maruz kalmanın bazı hastalıklara sebep olacağını resmen kabul etmemiş olup, bunların psikosomatik olabileceği olasılığını göz ardı etmediğini açıklamıştır.

Çalışmalar ve araştırmalar kendi alanlarında uzman olan doktorların yaptıkları çalışmalardır ve sonuçlandırılarak, raporlanmıştır.

Örneğin Texas'tan kalp cerrahı Dr William J. Rea, çevre toksikoloğu Magda Havas PhD, Trent Üniversitesinde doçentlik yapan ve fizikçi nörolog Andrew Marino PhD, Elektro Manyetik Alandan dolayı ortaya



çıkan rahatsızlıklar ile ilgili çalışmalarda bulundular ve bu çalışmaları açıkladılar.

“Elektro Manyetik alan etkileri yoktur, kişiler psikolojik olarak kendilerini etkilemektedir” diyenlere karşı “Elektro Manyetik alan bir fobi değildir” yanıtını verdiler.

Özellikle şehir yaşantısında insanların en çok şikayet ettiği kronik yorgunluk sendromu, fibromiyalji ve çevreye hassasiyet gösteren hastaların tedavisinde uzmanlaşmış, Entegre Kronik Bakım Servisi Medikal Direktörü olan Dr Fox sinir sistemi uyarılması yüksek olduğunda çevreye verdiğimiz tepkinin endişe olarak ortaya çıktığını ve ilerleyen safhalarda bunun stres, gerginlik ve panik atak şeklinde görüldüğünden bahsetmektedir.

Yapılan çalışmalarda özellikle herhangi bir hastalığı olan kişilerin elektro manyetik alana maruz kalmaları durumunda rahatsızlıklarının daha kötü olduğunu ve vücutlarının kendisini yenileyemediğini, maruz kalan etkiler azaldığında insan vücudunun kendini daha çabuk iyileştirebildiğini ayrıca insanın doğasında bulunan iyileşme isteğinin de başarı ile sonuçlandığını gözlemledikleri açıklanmıştır.

Dr. Fox kimyasal ve elektromanyetik etkiye maruz kalan insanlara nasıl düşüneceklerini öğreterek, hastalarına nasıl iyileşmeleri gerektiğini de öğrettiklerinden bahsetmektedir ki bu bundan sonra karşılaştığımız rahatsızlıkları yenmemizde önemli bir adımdır.

Kanada, Quebec'deki doktorlar ise giderek artan bio etkilerin farkında olduklarını belirtmektedirler ve Poin-te Claire dermatologlarından June Irwin bir röportajında hastalarından birisinin şiddetli ROSACEA'ı olduğunu ve ilaçlarını kullanmadan da tamamen, doğrudan iyileştirdiğini deneyimlediklerini açıkladı. Hastasının İpad tableti çok kullandığını ve tableten kitap okuduğunu, 5-6 gün İpad kullanımını bırakarak ve elektro manyetik alan etkisinden uzaklaştırılarak %90 iyileşme sağladığını açıkladı.

Yapılan araştırmalarda elektro manyetik alana maruz kalan pek çok çocuk, genç ve yetişkinde beyin kanseri-ne daha fazla rastlandığı görülmektedir.

2012 Bioinitiative raporu; insan sağlığı için sağlam önlemlerin alınması gerektiğini ve kamu sağlığı ikazlarının özellikle kablosuz cihaz kullanımından kaynaklı beyin tümörü rahatsızlıklarının yayılmasında etken olduğunu belirten yayınlar yapmaları gerektiğini ve bu rahatsızlıkların artışını engellemek için bu çalışmaların bir an önce başlanmasını belirtmektedir.



Nisan 24, 2012 London Daily raporuna göre aslında şu an yaşananlar bir çeşit hastalık salgınının başlamış olabileceği şeklindedir. National Statics'in British Ofisinin çalışmalarına göre bu hastalıkların görülme alanı ve oranı giderek artmaktadır. 1999-2009 yılları arasında yapılan bir çalışmada (her 100.000 kişide 2-3 kişiye frontal lobe tümör teşhisi konduğu) frontal lobe tümörlerindeki artışın %50 olduğu açıklanmıştır. Bordo Segalan Üniversitesinden alınan rakamlara göre çocuklarda beyin kanseri yüzde bir iki artış göstermektedir.

The Bioinitiative Çalışma Grubu hamile kadınları korumak için önerilen miktar ve oranların ne olduğu ile ilgili açıklama yaparak bu oranın 1 mili gauss veya metrelik bir ölçümde 0.1 mikrotelsalılık oranda, 60 hz manyetik alanda ortalama 24 saat etkide kalmalarını bunun fazlasının tehlikeli olduğunu söylüyor.

Ayrıca beyin ve göğüs kanseri gibi hastalıklar gittikçe her toplumda artmakta olup, nörolojik hastalıkların da giderek arttığı, bunun nedeni olarak uyku hormonu olan melatonin üreten epifiz bezinin çalışmasının olumsuz yönde etkilenmesinden ve güçlü bir antioksidan aksaklığından kaynaklı tümörlerin büyümelerinde de yine elektro manyetik alanlardan şüphelenilmektedir. Özellikle gece uyurken baş uçlarında bulunan elektrik kablolarının da buna etkisi olabileceği üzerinde durulmaktadır.

Sınırsız Elektro Manyetik Alan için daha az çalışma yapılmış olmasına rağmen yapılan çalışmalarda elektrik işçilerinin aşırı elektriğe maruz kalmalarına bağlı olarak bu iş alanında çalışanların çocuklarında yüksek oranda lösemi olma riski görüldüğünü tespit etmişlerdir.

Bir sonraki ay devam etmek dileği ile sağlıcakla kalın...

BİR İSTANBUL SEMTİ: NİŞANTAŞI VE TAŞLARININ ÖYKÜSÜ

Bir semt düşünün tarihi 1700'lü yıllara dayanıyor. Bir semt düşünün orada doğmuş, büyümüş ve yaşamaktasınız. Bir semt düşünün ki burası İstanbul'un en renkli, en güzel, en canlı ve en elitist semtlerinden birisi. Evet, burası Avrupa yakasının göz bebeği Nişantaşı. Bu ay sizlere bir Nişantaşılı olarak burayı anlatmak istiyorum.



DR. HANDAN DİKER [Yeditepe Üniversitesi](#)







Önce tarihine bakalım: Eskiden padişahların ava çıktıkları zaman yaptıkları ok atma yarışmalarında en uzak yere attıkları okun düştüğü yere, anıt niteliğinde nişan taşları dikilirmiş. Ok atma yarışlarının yapıldığı yer bugün de aynı isimle anılan Okmeydanı olup, hedef Nişantaşı'ndaki nişan taşları imiş. Semtte mevcut halen beş tane nişan taşı bulunuyor. Birincisi Teşvikiye Camiinin avlusunda tam kapı girişinde bulunan taş; Padişah 3. Selim zamanında yaptırılmış (1790) üzerinde 23 adet ferman bulunuyor. İkincisi yine Teşvikiye Camiinin avlusunda ve ortada bulunan taş, Padişah İkinci Mahmut zamanında 1811'de yaptırılmış. Üzerinde ise 32 adet ferman bulunuyor. Üçüncü taş Harbiye Karakolu'nun önünde. Padişah Abdülmecid zamanında 1853-1854 yılları arasında dikilmiştir. Bölge Abdülmecid zamanında iskâna açılmış. İşte iskâna açıldığı zaman da bu Nişantaşı'nı dikmişler. Taşın üzerinde şöyle yazıyor: 'Abdülmecit'in karşılıksız iyilikseverliğinin eseri olan yeni Teşvikiye Mahallesi'

İskâna açıldıktan sonra yapılan ilk bina da Teşvikiye Camii ve ardından Harbiye karakolu oluyor. Hatta Teşvikiye semtinin ismi de buradan geliyor, insanları bu bölgede yerleşmeye teşvik etmekten. Bir rivayete göre Teşvikiye Camii ilk bina olarak anılıyor. Onun da öyküsü şöyle: Padişah atış talimleri sırasında hem namaz kılıp hem de dinlenmesi için şimdiki Teşvikiye Camiinin bulunduğu yere bir ahşap mescit yaptırıyor. Daha sonra ise burası bugünkü Teşvikiye Camii oluyor.

Dördüncü taş Teşvikiye Caddesi ile Valikonağı Caddesinin kesiştiği yerde. Yani tam Nişantaşı'nın göbeğinde. Padişah Abdülmecid zamanında yani 1853-1854'de dikilmiştir.

Beşinci taş ise İhlamur yolu Caddesi üzerinde Çınar apartmanının bahçesinde bulunuyor. Tarihi belli değil.

Nişantaşı 1860-1870 yılları arasında çeşitli konakların yapıldığı bir semt oluyor. 1910 yılından itibaren de apartmanlar yapılıyor. Nişantaşı yerleşim için o



dönemde de çok cazip bir semt oluyor. Nedeni de şu: sarayın önce Dolmabahçe daha sonra da Yıldız'a taşınması ile gerek hanedan mensupları, gerekse yüksek devlet görevlileri bu bölgede oturmaya başlıyorlar. Bir diğer popülaritesi de Pera'ya (yani Beyoğlu'na) yakın oluşudur.

1930 yılından itibaren ise bölgede artık apartmanlar hızla artmaya başlamıştır. 1970 yılında ise özellikle İstiklal Caddesindeki dükkânların cazibesini yitirmesi ile ünlü mağazaların birer birer Nişantaşı'nda açılmaları sonunda bölgenin dokusu tamamen değişmiştir. Özellikle 1970'li yıllara kadar Valikonağı Caddesinin sonu ile Fulya Mahallesi ve Topağacı tamamen kırsal

Nişantaşı 1860-1870 yılları arasında çeşitli konakların yapıldığı bir semt oluyor. 1910 yılından itibaren de apartmanlar yapılıyor. Nişantaşı yerleşim için o dönemde de çok cazip bir semt oluyor. Nedeni de şu: sarayın önce Dolmabahçe daha sonra da Yıldız'a taşınması ile gerek hanedan mensupları, gerekse yüksek devlet görevlileri bu bölgede oturmaya başlıyorlar. Bir diğer popülaritesi de Pera'ya (yani Beyoğlu'na) yakın oluşudur.



Semtteki en ilginç ve etkileyici yapılardan bence en önemlisi bugün hala dimdik duran Maçka Palas'tır. 1922 yılında ve İtalyan elçiliğinde çalışanlara kiralanmak düşüncesi ile yaptırılmış bir yapı imiş. Ancak İtalyan Elçiğinin Ankara'ya taşınması ile bu plan gerçekleşememiş. İtalyan elçilik binası ise bugün ki Maçka Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi olarak bilinen bina.

bir görünümde idi. Günümüzde oldukça kalabalık bir alışveriş merkezi hem de önemli bir yerleşim yeri olarak cazibesini koruyor. Son birkaç yıldır çoğalan kafe ve lokantaları ile de oldukça çekici bir yer durumunda.

Semtteki en ilginç ve etkileyici yapılardan bence en önemlisi bugün hala dimdik duran Maçka Palas'tır. 1922 yılında ve İtalyan elçiliğinde çalışanlara kiralanmak düşüncesi ile yaptırılmış bir yapı imiş. Ancak İtalyan elçiliğinin Ankara'ya taşınması ile bu plan gerçekleşememiş. İtalyan elçilik binası ise bugünkü Maçka Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi olarak bilinen bina.

Maçka Palas, 8 katlı bir bina ve önemli kişilere ev sahipliği yapmış. Ünlü roman yazarı Kerime Nadir, şair Abdülhak Hamid Tarhan, üçüncü Cumhurbaşkanımız Celal Bayar, sporcu Turgay Şeren, İstiklal Marşı'nın bestecisi Zeki Üngör gibi. Şu anda binada Armani ve Gucci mağazaları yer alıyor.

1990 yılında Maçka Palas'ın yanında oldukça modern bir yapı olan Reasürans binası yapıldı.

Ve son söz; Danimarkalı ünlü filozof Kierkegaard'ın çok sevdiğim bir sözü vardır: "Hayat geriye bakarak anlaşılır, ancak ileriye bakarak yaşanır." Bir Nişantaşlı olarak şuna inanıyorum, Nişantaşı'nı geçmişe, anılarıma ve



yaşadıklarına bakarak anlamaya çalışıyorum. Ancak ileriye bakarak da yaşamak istiyorum. Burası benim semtim. Keyifli, cıvılcı, renkli, kimlikli ve kişilikli. Dimdik ve yılların tarihini hala günümüze kadar taşımaya çalışan yaşlı ancak hiç de yorgun olmayan bir semt.

Nişan taşlarına her baktığımda hep düşünürüm ve anlamaya çalışırım, kim bilir burada ne yarışlar yaşandı, ne sevinçler, üzüntüler ve beklentiler oldu. Sanki her nişan taşı o geçmişe tanıklık etmiş olmanın, o günleri görmenin onurunu taşıyor gibi hala dimdik ayakta. Belki de geçmişteki o yarışların yeniden yapılacağı o coşkulu günleri hayal ediyor. Olamaz mı?

Nişantaşı'na bir kahve ya da çay içmek için bile olsa mutlaka gelin, hem tarihe uzanmış olursunuz hem de bu güzelim semtin hareketliliği içinde belki de kaybolursunuz.



OKUL BAŞARISINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Sanal olmayan sosyalleşme...

Yaşı gelen her çocuk internet ve sosyal medya ile tanışıp giderek artan bir bağıllıkla ilişkisini geliştiriyor. Gerçek hayat ile ilişkisini bozmadığı ve gerçek sosyalleşmeyi gerçekleştirdiği sürece bunun büyük bir zararı olmaz. Sorun sanal olmayan sosyalleşmenin ne olduğunun bilinmemesinde...



MÜMİN BALKAN

Sosyalleşme nedir?

Türkçesi toplumsallaşma. Türk Dil Kurumu, "Bireyin kişilik kazanarak belli bir toplumsal çevreye hazırlanması, toplumla bütünleşmesi süreci" olarak tanımlamış. Bu tanımdan hareket edersek, sosyalleşmenin kişinin bireysel özelliklerini keşfetmesi, kişilik kazanması ve bulunduğu toplumsal çevreyi tanıyarak bu çevre ile uyum içinde yaşaması ile doğrudan ilişkili olduğunu görürüz.

Tam bu noktada günümüz toplumunun bir gerçeği

olan "sanal sosyalleşme"yi dışlayarak gerçek bir sosyalleşme olamayacağını da görürüz. Yine de sanal sosyalleşmenin, sosyalleşmenin bir alt birimi olmadığını ve tek başına sosyalleşmeyi değil, aksini sağlayacağını da unutmamakta fayda var.

Zor mudur?

Aslında pek de zor olduğu söylenemez. Çevrenizdeki olaylar, insanlar, kurumlar ve etkinlikleri tanımak, onlarla iletişim içinde bulunmakla başlanabilir. Bu farkındalığı ve dolayısıyla içselleştirmeyi sağlayacaktır.





Ancak bu zaman alan bir süreçtir. Özellikle ilk gençlik çağlarındaki öğrenciler için sosyalleşme özel çaba gerektiren bir süreç olmasına rağmen, mevcut eğitim sistemi ve mevcut ebeveyn algısı bu süreç için ayrılacak zamanı "lüks" görmektedir.

Çocukların ve gençlerin okul ve ders çalışma dışında zaman ayırmak istediği her etkinliğe en iyimser tanımla "mesafeli" duran ana babalar, anti sosyal ama tırnak içinde başarılı evlatları tercih ettikleri için bu tutumu sergilemektedirler.

Acaba?

Acaba anti sosyal ve "başarılı" olmak mümkün müdür? Şüphesiz "başarı" tanımınızın ne olduğuna

bağlı olarak değişen bir cevabı vardır bu sorunun. Ancak insanın sosyal bir varlık olduğunu hatırlarsak, anti sosyal ve mutlu olmanın pek mümkün olmadığı da açıktır.

Nasıl?

Aslında sosyalleşme diğerleri ile iletişim kurmakla başlar. İlgilendiğiniz konulara ilgi duyan insanları bulabileceğiniz ortamlara katılmak iletişim kurabileceğiniz kişilerle buluşmak en iyi yöntemdir. Bu nedenle ilgilendiğiniz konularda kurslara gitmek, televizyon yerine sinemada film seyretmek, tiyatro ve konserlere gitmek sizin seçimlerinizi seçen insanlarla sizleri bir araya getirecektir.

16 Nisan 2016 tarihine kadar Zorlu PSM'de gerçekleşecek "Çocuklarla Bilim ve Sanat Atölyeleri" çocukların sosyalleşmesi için iyi bir fırsat sunuyor. İlgilendikleri alanlarda çeşitlik etkinliklere katılabilir, yaşlarıyla sosyal bir ortamda bulunarak yeteneklerini geliştirebilirler.





THY “BATMAN SUPERMAN ADALETİN ŞAFAĞI” SPONSORU...

Batman ve Superman karakterlerini ilk kez beyaz perdede bir araya getiren ve yılın en önemli filmlerinden biri olarak kabul edilen “Batman Superman Adaletin Şafağı” filminin galası New York’ta gerçekleştirildi. Ana sponsorluğunu Türk Hava Yolları’nın yaptığı film, tüm dünya ile birlikte Türkiye’de de Mart ayında vizyona girdi.

New York Radio City Music Hall’de ilk gösterimi yapılan filmin başrol oyuncularından Ben Affleck (Batman), Henry Cavill (Superman), Gal Gadot (Wonder Woman) ve Jesse Eisenberg’in (Lex Luthor), Yönetmen Zack Snyder, ünlü oyuncu Will Smith ile Warner Bros’un CEO’su Kevin Tsujihara ilk gösterime katılan Hollywood’un ünlü isimlerinden bazılarıydı.

Toplam 410 milyon dolar maliyetiyle Hollywood’un en pahalı yapımlarından biri olan Batman Superman Adaletin Şafağı filmine sponsor olan Türk Hava Yolları’nın Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, New York’ta yaptığı açıklamada, “THY 113 ülke ile en fazla ülkeye uçan havayolu şirketi. Bu film, küresel mesajları olan ve tüm dünyada hayranları bulunan, iki büyük karakterin buluştuğu, 2016’nın en önemli prodüksiyonlarından biri. THY bu projeye destek verirken, tüm dünyadaki operasyonuna katkıda bulunacağını düşünerek karar verdi. Batman filmlerinde ilk defa gerçek bir ürün yerleştirilmesi yapıldı. Bu da Türk Hava Yolları ile oldu. Bizim için de gurur meselesi” dedi.

İlker Aycı, filmin tanıtımına uçaklarda da yer vereceklerini, özel yolcu çantaları, mönüler hazırlatıldığını ve bunların dağıtıldığını belirterek, “Film sinemalardan sonra ilk defa THY uçaklarında gösterilmeye başlanacak. Yolcularımız bu filmi ilk defa kabin içi eğlence sistemlerimizde seyredecek. Bu da THY yolcuları için bir ayrıcalık olacak” dedi.





23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı Etkinlik Duyurusu

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kapsamında siz değerli üyelerimizin sevgili çocukları için İstanbul Atatürk Havalimanı Hava Trafik Kontrol Merkezi'ne (Hava Trafik Kulesi) gezi düzenlenecektir. Katılım gerçekleştirecek çocuk ve görevli velilerimizin belirlenmesi için derneğimiz ile iletişime geçmenizi beklemekteyiz.

Yaş Aralığı : 6-12



İletişim için
Telefon: 0549 542 13 00
Mail: info@uted.org



DÜNYANIN EN UZUN HAVA ARACININ İLK UÇUŞU BAHARDA

Dünyanın en uzun hava aracı Airlander'ın bahar ayları sonlarında ilk uçuşunu yapması planlanıyor. Hybrid Hava Araçları tarafından üretilen altı çift katlı otobüs uzunluğundaki Airlander'ın zeplin dönemini



geri getirmesi umut ediliyor. 48 kişi taşıyabilen Airlander'ın kargo, insani yardım dağıtılması ve gözetleme için kullanılması planlanıyor.

GERMANWINGS CRASH: HAVE COCKPIT DOORS CHANGED?

It's one year since Germanwings Flight 9525 crashed, killing everyone on board. There was widespread concern that the captain found himself locked out of the cockpit by the co-pilot, but has anything changed?

A year ago, a Germanwings flight from Barcelona to Dusseldorf was travelling over the French Alps.

The plane's final contact with air traffic control came at 09:30 GMT. The pilot left the cockpit about this time, reportedly to use the toilet. A minute later the fatal descent started.

When the pilot attempted to re-enter, he was unable to do so. Pounding on the door and muffled voices were heard on the cockpit voice recorder. His co-pilot Andreas Lubitz was deliberately taking down the aircraft. Ten minutes later, the plane had crashed into the mountains.





41 Ülkeden 170 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde

BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines  **com**



RAISING THE PROFILE OF FEMALE COMMERCIAL PILOTS

Women make up only 5% of the 3,500 pilots employed by British Airways, the company has said.

School Reporters Zena, Ariha and Simranjit from Harlington School in north-west London visited Heathrow Airport, where they spoke to BA pilots

Helen McNamara and Aoife Duggan to see what the company is doing to increase its female ratio.

School Report is a project helping secondary school students around the UK make their own news for a real audience. Follow more reports from students on the project's 10th annual News Day on Thursday.

AIRBUS' INNOVATIVE CABLE TIE SOLUTION TRANSITIONS FROM THE SHOP FLOOR TO THE WORLD

A patented, paper-based Airbus solution that improves the process for installing cables and wires throughout an aircraft is now going global, underscoring the company's continuing role as an innovation leader.

The idea began with Marc Bennion, a long-time Airbus employee working at the aircraft manufacturer's Broughton, UK facility – which is responsible for assembling wings for all Airbus commercial jetliners, including the new-generation A350 XWB.

Bennion was fitting wiring to a wing when he realised that using pliers to snip off the plastic ties – which keep the cables organised – sometimes caused

accidental damage. As even very minor damage results in the replacement of an entire cable, this was increasing costs and time spent, as well as causing frustration for Bennion and his colleagues.





**VE ŞİMDİ AVRUPA'YA
BAĞLANIYORUZ.**

Anadolu'nun 12 şehrinden
12 destinasyona bağlantılı
uçuşlar Onur Air'de.



ADANA
ANTALYA
*BODRUM
DİYARBAKIR
ELAZIĞ
GAZİANTEP
İZMİR
KAYSERİ
MALATYA
SAMSUN
ŞANLIURFA
TRABZON

**İSTANBUL
ATATÜRK HAVALİMANI**

AMSTERDAM
BERLİN
DÜSSELDORF
FRANKFURT
MÜNİH
ODESSA
PARİS
STUTTGART
VİYANA
LEFKOŞA
NALÇIK
ERBİL



App Store
Google Play



/onurair

*Sadece yaz tarifesinde uçuşumuz bulunmaktadır.

SMALL DRONE RISKS TO AIRCRAFT 'MINIMAL'

The risk of a small, consumer drone significantly damaging an aircraft is 'minimal', suggests a study.

It used data on bird strikes to get a sense of what would happen if a small drone collided with a plane.

Only 3% of collisions between aircraft and birds similar in weight to domestic drones result in damage, found the George Mason University researchers.



An even smaller number caused injuries to humans, it found, and many of these were caused by flocks of birds.

No fatalities

The research project was prompted by the recent introduction of rules in the US that make owners of drones weighing more than 250g register their craft with the US Federal Aviation Administration (FAA).

"Contrary to sensational media headlines, the skies are crowded not by drones, but by fowl," wrote Eli Dourado and Samuel Hammond in an article summarising their research.

US airspace is home to about 10 billion birds, said the researchers, but collisions between fowl and aircraft have remained rare. The pair analysed 25 years of data gathered by the FAA on bird strikes to determine what damage a drone might do. Of the 160,000 bird strikes recorded since 1990, 14,314 caused damage, revealed the analysis. About 80% of the damage was done by birds such as turkey vultures and geese, which significantly outweigh domestic drones.

ISLAMIC ART INSPIRES STRETCHY, SWITCHABLE MATERIALS

A new set of "metamaterials" has been created based on intricate, repeating patterns found in Islamic art.

Metamaterials are engineered to have properties that don't occur naturally, such as getting wider when stretched instead of just longer and thinner.

These perforated rubber sheets made by a Canadian team do just that - and then remain stable in their expanded state until they are squeezed back again.

Such designs could help make expandable stents or spacecraft components.

"In conventional materials, when you pull in one direction it will contract in other directions," said Dr Ahmad Rafsanjani, from McGill University in Montreal.

"But with 'auxetic' materials, due to their internal architecture, when you pull in one direction they expand in the lateral direction."

He was speaking to journalists at the American Physical Society's March Meeting, where the research will be presented on Wednesday. Dr Rafsanjani's search for new designs to create such "auxeticity" found inspiration in the stonework of two 1,000-year-old tomb towers in Iran.





BAHARDA TATİL Bİ' BAŞKA! KAÇIRMA!

PEGASUS'LA BAHARDA

YURT İÇİ
59⁹⁹ TL'den
YURT DIŞI
49⁹⁹ \$'dan
BAŞLAYAN FİYATLARLA!

Belirtilen ücretler 10 Nisan'a kadar,
15 Nisan - 30 Haziran 2016 tarihleri arasında
gerçekleşecek belirli uçuşlarda geçerli, tek yön,
tüm vergiler dahil flypgs.com'da bulunan en düşük
ücret seviyesidir. Detaylar flypgs.com'da.

flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS



Utcd Halkla İlişkiler, 2 yeni fotoğraf ekledi — Ersin Adıyaman ve 5...
diğer kişi ile birlikte.
22 Mart, 15:20 · 📍

Değerli Meslektaşlarımız,

Şubat ayı içerisinde THY Teknik A.Ş. Genel Müdür Yardımcısı Hüseyin Sağlam Bey'i makamında ziyaret ettik. Yeni görevinde başarı dileklerinizi ilettik. Görüşme esnasında, Hat Bakım, Üs Bakım ve A Bakımın yanı sıra tüm teknik camiada meslektaşlarımızın karşılaştıkları sorunları gündeme getirdik. Hüseyin Bey ile yaptığımız görüşmemizden olumlu izlenimlerle ayrılmak bizleri memnun etti.

Camiamızın ve mesleğimizin gelişimi adına çalışmalarımıza devam ederek gerekli tüm girişimlere açık olduğumuzu siz değerli üyelerimizle paylaşmak isteriz.

UTED Basın Yayın Sekreterliği



İlker Furat, Utcd Basın Yayın Sekreterliği ile birlikte İstanbul...
Atatürk Airport (IST)'da.
Dün, 11:52 · İstanbul, Türkiye

SOUT CAROLINA'daki
Bakım şirketinde bir mesai günü...

Gerekli bilgileri toplayıp bakım şirketine ulaşan Denetçi biraz önce uğradığı uçakta çalışan teknisyenin ekip liderini bulur ve hemen söze koyulmaya başlar...

Denetçi : Merhaba adım Thomas sivil havacılık bölge denetçisiyim.
Shift Leader : Buyrun sayın Thomas nasıl yardımcı olabilirim
Denetçi: W18 park alanında çalışan teknisyen arkadaşlar var N-A28 registration uçak üzerinde bazı servis işlemleri yapıyorlar sizin ekibinizde mi çalışmaktalar ?

Shift Leader : Evet... Martin ve Gary bir problem mi var?

Denetçi : Bu item i gerçekleştiren Martin adlı arkadaşın hem lisansı mevcut değil hem uçakla ilgili tip kursu yok hemde bu işi referansa göre yapmıyor bu konuda söylemek istediğiniz birşeyler var mı...

Shift Leader : (Haberli Yokmuş Gibi Söylenmeye Başlar) Hamm zaten yeni gelenlerin hepsi böyle bilgisiz ve cahil tipler kaç defa ikaz etmeme rağmen nasıl böyle uygunsuz çalışır diyerek sesli bir şekilde Martin!!! gelince görüşeceğiz senin için muhasebeden bir randevu alayım...

Denetçi : Yo yo yoo niyetim kimsenin işinden etmek değil ama bazı kurallarında işlemesi gerekiyor. Martin bana bu işi hemen bitirip bir başka nuçaja geçmem gerekiyor diyerek zaman problemi olduğu söyledi ne düşünüyorsunuz bu konuda

Shift Leader : Biz hiçbir operatörümüzün bizden kaynaklı rötalar yaşamasını istemeyiz çok büyük bir prestij kaybı olur bizim için kısaca anlatmam gerekirse o uçağın 12 de seferi varsa 12 de seferine gider...

Denetçi : Anlıyorum peki ya Uçuş Güvenliği...

Shift Leader : Şirketimizin en önemli teminatıdır Uçuş Güvenliği

Denetçi : Fakat bazı çalışan konular var en son yaşanan olay gibi...

Derken kapı çalar ve Martin içeri girer...

DEVAMI GELECEK!!!!



Yusuf Onel
Dün, 04:53 · 📍

Mekanin cennet olsun.



THY TEKNİK A.Ş.
@THY_Teknik

Turkish Technic'in başarısındaki en büyük etkenlerden biri de genç ve deneyimli çalışanlarımızın uyumudur.

Translate from Turkish



Sivil Havacılık GM
@SHGM

SHGM-YÖK Sivil Havacılık Komisyonu 8. toplantısı Üniv. ve havacılık sektörünün temsilcilerinin katılımıyla yapılıyor

Translate from Turkish





Ey, bu topraklar için toprağa düşmüş asker!
Gökten ceddâd inerek öpse o pâk alını değer.

Translate from Turkish



İlker Furat · Ümit Durmuş ve 98 diğer kişi ile · İstanbul Atatürk
Airport (IST)'da 📍 kafası kavgık hissediyor

16 saat · İstanbul, Türkiye · 🌐

Uzun süreli çalışmalar için lütfen takımhaneden çadır isteyiniz!!! 🏠



A320 Technical Flight'in fotoğrafını paylaştı.

1 saat · 🌐

Oops.

Always be alert to what the passengers may want to tell you.

Çevirisine Bak



Flight

11 Mart, 19:05 · 🌐

#EasyJet Flight EZS1465 (from Geneva to Copenhagen on the 11th March) was preparing for takeoff when a passenger noticed a spanner (wrench) in the flaps. The object was removed and aircraft departed soon after. Goes to show how valuable reports from observant passengers can be, and how easy it is for flight crew to miss overwing damage/objects during a walkaround. Tea and bico time for an unfortunate engineer...



LİSANS BEKLEYEN GENÇLER (TEMSİLİ)



Gezginler Kulübü, Yazgülbilgi Yıldız ve 2 diğer kişi ile
berlikte.

23 Mart, 22:13 · 🌐

Nihayet doğru yolu bulmuşlar: tehlikeli türü kafese kapatmışlar!



Sivil Havacılık GM
@SHGM

Ocak 2016 da dünya havayolu yolcusu 2015'e göre
%7'den fazla arttı.

iata.org/pressroom/pr/P...



SHGM

8 Mart, 09:31 · 🌐

Şu ana kadar İHA kayıt sistemine 3984 kişi başvurmuştur. Bunlardan 17111 onaylanmıştır. İHA sistemine kayıt olun Güvenle uçun.



SOSYAL MEDYADAN SEÇMELER



HAVALI BİR GELECEK İÇİN TÜRKİYE'NİN EN HAVALI ÖZEL LİSESİ'NDE YERİN HAZIR

UÇAK BAKIM

KABİN HİZMETLERİ

LOJİSTİK

Türkiye'nin ilk özel havacılık lisesi Gökjet, uygulamalı eğitimleriyle uluslararası havacılıkta seni geleceğe hazırlıyor. Sen de Gökjetli ol, havacılık sektörünü şekillendiren yarının profesyonellerinden biri ol.



HAVACILIK
SENİ
BEKLİYOR

İSTANBUL

Yeşilköy Mh. İnönü Cd. Şehit Özcan Canık Sk. No:6
Florya - Bakırköy, İstanbul / Türkiye T: +90 (212) 871 0 871
info@gokjetlisesi.k12.tr

MERSİN

Yenice Mh. Cemal Gürsel Bulvarı No:116
Çukurova - Tarsus, Mersin / Türkiye T: +90 (324) 651 5 333
info@cukurovagokjet.k12.tr



gokjethavaciliklisesi



HAVACILIĞIN PROFESYONELLERİNE FIRST CLASS EĞİTİM

PLANLI EĞİTİMLER

Eğitiminin Eğitimi	Genel İngilizce	A-320 Series Type Training	Modül Eğitimleri
--------------------	-----------------	----------------------------	------------------

İNGİLİZCE EĞİTİMLERİ

Genel İngilizce	Mesleki Teknik İngilizce	Havacılık İngilizcesi (Uçak Bakım)
-----------------	--------------------------	------------------------------------

SHY / EASA Part - 66 Basic Maintenance Trainings A1 - B1.1 / B1.2 / B1.3 - B2

TİP EĞİTİMLERİ

A 320 CFM 56-5 / IAE V 2500	A 330 (GE CF6), (PW4000), (RR RB 211 Trent)
-----------------------------	---

B 737 - 300 / 400 / 500 (CFM 56)	B 737 - 600 / 700 / 800 / 900 (CFM 56)
----------------------------------	--

B777 - 200 / 300 (PW 4000), (RR RB 211 Trent 800), (GE 90)	B1 / B2 EASA Sertifikası
--	--------------------------

EĞİTİCİNİN EĞİTİMİ (MEB Onaylı Eğitim)



SKYJET Havacılık Teknik ve Eğitim A.Ş.
Şirinevler Mh. Adnan Kahveci Blv. Haydar Akın İş Merkezi No: 208/7
Bahçelievler - İstanbul / Türkiye T: +90 (212) 603 53 08 - 603 54 21
info@skyjetim.com



skyjethavacilik

A J A N D A



FEHİM PAŞA KONAĞI ŞEHİR TİYATROLARI'NDA

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Tiyatroları, Turgut Özakman'ın sevilen eserlerinden biri olan Fehim Paşa Konağı adlı oyunu izleyici ile buluşturmaya devam ediyor.

Turgut Özakman'a 1979 yılında Büyük Ödül kazandıran Fehim Paşa Konağı, 1908 yılında, 2. Meşrutiyet'in arifesinde, II. Abdülhamit'in iktidarının son dönemlerinde geçer. Eski Kabadayı Rasim Baba'nın oğlu Yusuf gölge oyunuyla ilgilenmektedir. Bu durum Rasim Baba'yı rahatsız etmektedir. Oğlunun da kendisi gibi Fehim Paşa'ya bağlı ünlü bir kabadayı olmasını isteyen Rasim Baba, oğlunu Fehim Paşa'nın konağına götürür. Fakat Yusuf'un karagöz oynatıcısı olduğu öğrenilince, Rasim Baba büyük bir hayal kırıklığı yaşar. Oğlu Yusuf, konaktaki kadınları eğlendirmek için bizzat Fehim Paşa tarafından gölge oyuncusu olarak görevlendirilir. Bir de üstüne Yusuf, Fehim Paşa'nın kızına âşık olunca büyük siyasi karışıklıkların, iktidar kavgalarının ortasında eğlenceli bir olaylar dizisi gelişir.

Nisan ayı boyunca İstanbul Şehir Tiyatroları Gaziosmanpaşa sahnesinde...

“MÜZİĞİN USTALARI” ZEKİ MÜREN’İ ANMA KONSERİ

Türk Sanat Müziğinin en önemli temsilcilerinden biri olan; şarkıcılık, bestecilik, söz yazarlığı ve oyunculuk alanlarında sayısız başarılarla imza atmış sanat güneşimiz Zeki Müren'in eserleri, anılacağı “Müziğin Ustaları” konser serisinde dinleyicilerle buluşacaktır. Sürpriz sanatçıların Zeki Müren ile özdeşleşmiş eserleri seslendireceği bu konserde barkovizyonda birbirinden özel görüntülere ve Zeki Müren'e ait anılara yer verilecektir.

22 Nisan 2016, 20:00, Cemal Reşit Rey, İstanbul

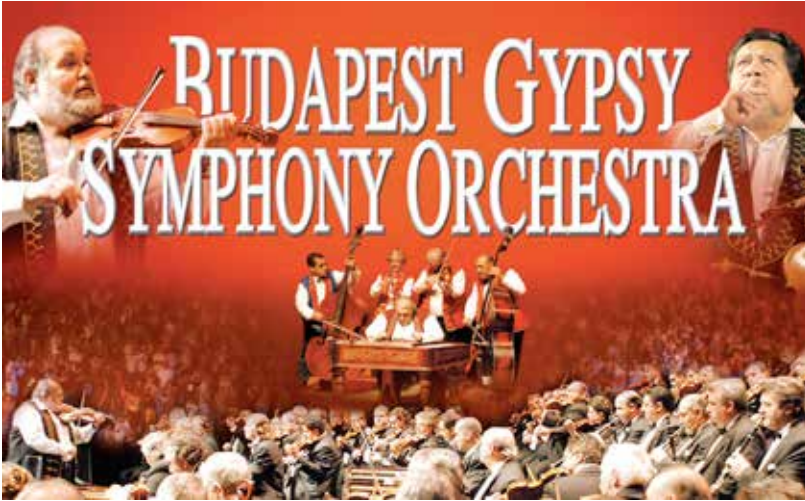




SLAVA'S SNOWSHOW

Geçtiğimiz haftalarda 15 gösteri için İstanbul'a gelen Slava Polunin'in 7'den 77'ye herkese hitap eden gösterisi "Slava's Snowshow", yoğun ilginin ardından 19-24 Nisan tarihleri arasında yeniden Zorlu PSM'de! Her saniyesinde sihrin ön planda olduğu bir dünyanın kapılarını aralayacağınız Slava's Snowshow'da, dünyanın en önemli performans sanatçılarından Slava Polunin ekibiyle birlikte gösterinin yıldızı olacaksınız. Tony Ödülleri'nde En İyi Özel Teatral Etkinlik dalında aday gösterilen, Drama Desk Ödülleri'nde Eşsiz Teatral Deneyim ödülü dahil onlarca ödüle layık görülen ve milyonlarca izleyiciyi benzersiz bir masalın kahramanı haline getiren şov, hayal gücünüzün sınırlarını yeniden çizicek. Yaklaşık 40 yıldır soytarılık sanatı üzerinde ustalaşan ve kurduğu Soytarılar Akademisi'nde yetiştirdiği yüzlerce öğrencisi ile kocaman bir aile haline gelen Slava Polunin'in harikalar dünyasında her yaşta izleyiciye yer var. Karlarla kaplı bu benzersiz dünyada Slava'nın kocaman ailesinin bir parçası olacağınız gösteri, 120'den fazla ülkede sahnelendikten sonra tekrar Zorlu Performans Sanatları Merkezi'nde...

19 - 24 Nisan 2016 tarihleri arasında, Zorlu PSM



BUDAPEŞTE GYPSY SENFONİ ORKESTRASI

Budapeşte Çıgan Senfoni Orkestrası 1985 yılında doğmuş olup dünya çapında benzersiz bir müzik kurumu olarak klâsik senfoni orkestrası şeklinde çalışan bir gruptur. Liszt, Bartók, Kodaly, Hubay, Erkel, Brahms, Tchaikovsky, Sarasate, Strauss'un çalışmalarını içeren klâsik sanat eserlerinin yanı sıra Macar Çıgan Müziği, Macar melodileri ve halk şarkıları da çalıyorlar.

Macaristan'ın müzik ruhunun tutkulu bir şekilde vücut bulmuş hali olan Budapeşte Çıgan Senfoni Orkestrası'nın en önemli özelliklerinden birisi partiyonlar olmadan çalmasıdır ki, bu, durum performansının içgüdüsel uyum yoluyla muhteşem müzikalitesini, virtüözlüğünü gösterir ve tempodaki ve tınılardaki dönüşler orijinal işe asla ihanet etmez aksine zenginleştirir.

NİSAN'DA UNUTMA!

Dünya Sağlık Günü ve Kanser Haftası
1 - 7 NİSAN

Avukatlar Günü
5 NİSAN

Sağlık Haftası
8-14 NİSAN

Polis Teşkilatının Kuruluşu
10 NİSAN

Turizm Haftası
15 - 22 NİSAN

Ebeler Haftası
21 - 28 NİSAN

Kutlu Doğum Haftası
20 - 26 NİSAN

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı
23 NİSAN

Kardeşlik Haftası
28 NİSAN - 4 MAYIS

NİSAN'DA SİNEMA

Nisan'da vizyonda...

Nisan ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



1 NİSAN CUMA:

DELIORMANLI

Aksiyon, Spor, Dram

Oyuncular: Sarp Levendoğlu, Birce Akalay, Gürkan Uygun, Danny Williams

"Deliormanlı" lakabıyla bilinen Savaş Türkyılmaz, Avrupa şampiyonluğu olan milli bir boksördür. Eşini kaybettikten sonra ringleri terk eden Deliormanlı, gerçekten sırta kadem basar. Fakat annesinin geçirdiği rahatsızlık nedeniyle tedavi masrafları kabarmıştır. Para bulmak için ringlere geri dönme kararı alır.



8 NİSAN CUMA

ÖLÜM EMRİ

Politik Gerilim

Oyuncular: Helen Mirren, Aaron Paul, Alan Rickman

Orijinal adı Eye in The Sky olan ve nedense bizde Ölüm Emri olarak vizyona girecek filmde, deneyimli oyuncu Helen Mirren'i Albay Katherine Powell rolünde izleyeceğiz. Film, Nairobi teröristlerin yerini bulmak için düzenlenen askeri operasyonu konu ediyor.



15 NİSAN CUMA

SUÇLU

Bilimkurgu, Gerilim, Dram

Oyuncular: Kevin Costner, Gary Oldman, Tommy Lee Jones

Görevden alınmış bir CIA ajanının hatıraları ve yetenekleri, neler yapabileceği kestirilemeyen ve tehlikeli bir adamın zihnine aktarılır...



29 Nisan Cuma:

ÖZEL BİR GÜN

Komedi

Oyuncular: Jennifer Aniston, Julia Roberts, Britt Robertson

Anneler Günü için çekilen kadrosu zengin bu filmin konusu birbirinden farklı annelerin, Anneler Günü'nünde keşişen hikâyeleri...



ORMAN ÇOCUĞU

Yönetmen: Jon Favreau

Oyuncular: Scarlett Johansson, Idris Elba, Christopher Walken

Türkiye'de vizyon tarihi: 15 Nisan 2016

Tür: Aile, Macera, Dram

Defalarca sinemaya uyarlanan Orman Kitabı'nın son halkası... Kadrosu dolayısıyla oldukça iddialı filmin tanıtım bülteninde şunlar yazıyor: "Ailesini kaybeden bir erkek çocuk vahşi ormanın derinliklerinde bir ayı, bir siyah panter ve bir kurt sürüsü tarafından büyütülür. Bagheera, Mowgli'ye bu macerada akıl hocalığı yapacaktır. Canlı-aksiyon ve epik türündeki bu hikayede, kurtlar tarafından yetiştirilen Mowgli evi bildiği tek yeri terketmek zorunda kalınca, hem kendisini hem dış dünyayı keşfetmek için yeni bir arayışa çıkacaktır. Rudyard Kipling'in klasik çocuk romanından uyarlanan filmin yönetmenliğini Jon Favreau sırtlarken uyarlama senaryo ise Justin Marks'a ait. Disney tarafından hayata geçirilen filmin orijinal seslendirme kadrosunda ise Ben Kingsley ve Neel Sethi isimleri başı çekerken kadroda onlara Scarlett Johansson, Idris Elba, Bill Murray, Christopher Walken, Lupita Nyong'o ve Giancarlo Esposito isimleri yer alıyor."

WRIGHT KARDEŞLERİN İNANILMAZ HİKÂYESİ...

Havadan ağır bir makinenin uçmasını sağlayan ilk insanlar kabul edilen Wright Kardeşler ile ilgili birçok kitap var. Anna Sproule tarafından yazılan ve Leyla Onat çevirisiyle İlkaynak yayınları tarafından "Bilime Yön Verenler" serisinde yayınlanan bunlardan biri. Bulabildiğim kadarıyla 1990 ve 1996'da iki baskı yapmış.

MÜMİN BALKAN

Spencer Johnson'un Sabırlı Olmanın Önemi (Wright Kardeşler'in Öyküsü) adlı çocuk kitabı da birkaç yayınevi tarafından basılmış. Bir başka çocuk kitabı da Seda Şener'in 5 Renk yayınlarından çıkan Wright Kardeşler adlı çalışması. Bu kitap, konuyla ilgili benim gördüğüm tek telif eser.

İnsanlığın En Büyük Hayalini Gerçekleştirdiler: Uçtular

Bu konuda Türkçedeki en önemli eser yeni yayınlandı. 320 sayfalık bu önemli eser, uçaklar ve havacılıkla ilgili herkesin ilgisini çekmeye aday ve okunmayı hak ediyor. Kitabın tanıtım yazında bu iki bisikletçi ve aslında ilk uçak teknisyenleri sayılabilecek kardeşlerin hayatı ve uçmayı başarmalarıyla ilgili ilginç ayrıntıların ipuçları veriliyor:

"İki Pulitzer ödüllü yazar David McCullough, dünyaya uçmayı öğretmiş cesur kardeşlerin çarpıcı hikâyesinin ardındaki gerçeği anlatıyor: Wilbur ve Orville Wright.

1903 yılının bir kış gününde, Kuzey Carolina'nın ücra Outer Banks Bölgesi'nde, Ohiolu iki erkek kardeş, Wilbur ve Orville Wright tarihin gidişatını değiştirdi. İlk ağır, motorlu ve pilot taşıyan makineyle uçuş çağı başladı.

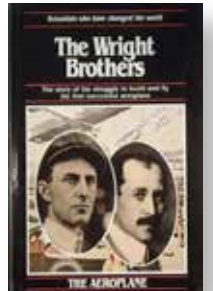
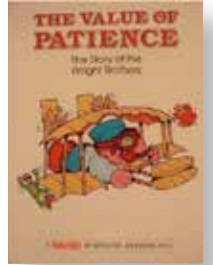
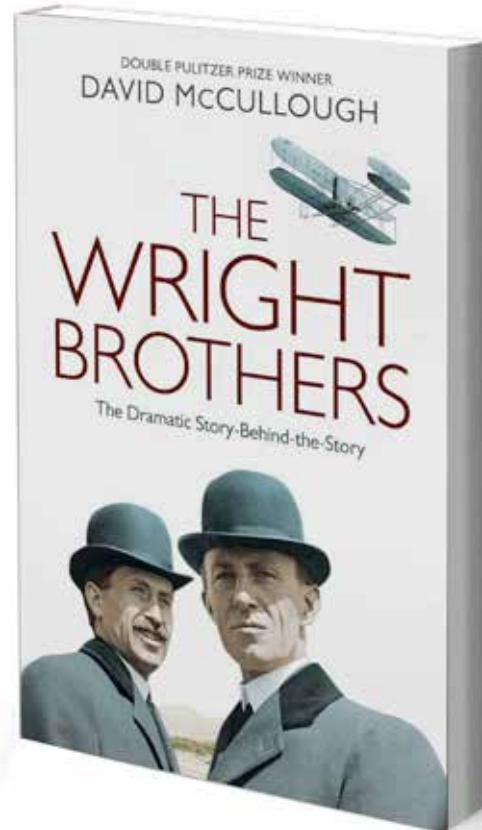
Bu adamlar kimdi ve uçmayı nasıl başarmışlardı?

Wilbur ve Orville, ticari başarıyı yakalamış iki eğitimsiz bisiklet tasarımcısı olmanın çok ötesinde, yetiştirilme tarzlarına dayanan olağanüstü cesaret ve azim sahibi, çok çeşitli entelektüel ilgi alanlarına ve bitmek tükenmek bilmeyen bir merakla sahipti. Yaşadıkları evde ne elektrik, ne de su tesisatı vardı. Ama babaları tarafından temin edilmiş bolca kitap bulunuyordu ve asla okumaktan vazgeçmediler.

Birlikte çalıştıkları zamanlarda, üstesinden gelemeyecekleri hiçbir problem yoktu. Wilbur şüphesiz bir dâhiydi. Orville çok ender görülen bir mekanik beceriye sahipti. Eğitimlerinin lise düzeyinde kalması, çok az paralarının olması ve yüksek yerlerde

tanındıklarının olmaması onları uçuşa geçmek konusundaki hayallerinden asla vazgeçirmedi. Hiçbir şey, hatta her seferinde yeni icatlarına kalkıştıklarında göze aldıkları ölüm tehlikesi bile bunu yapamadı

Amerikalı ünlü tarihçi ve yazar David McCullough, Wright Kardeşlerin hikâyesini belgesel tadında okuyacağınız bu kitapta anlatmak için, kişisel günlüklerin, not defterlerinin ve binden fazla şahsi aile arası yazışmasının da içinde bulunduğu Wright belgelerinin geniş zenginliğinden ve kız kardeşleri Katharine'in pek bilinmeyen katkılarından yararlanıyor."



1

0 KADAR BAŞİT DEĞİL...

Aşağıdaki dizide soru işaretinin yerine hangi işaret (rakam veya harf) gelir?

"6" olmadığını peşinen söyleyelim.

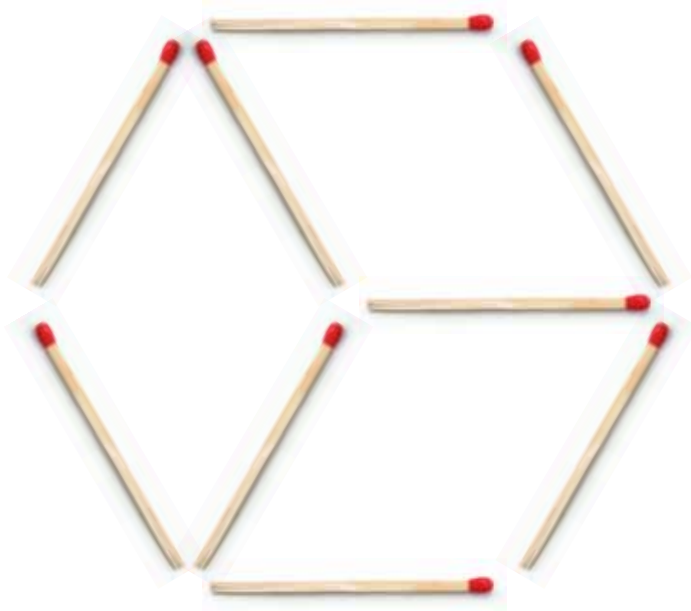
1 3 5
2 4 ?



2

ÜÇ HÄMLEDE ÜÇ ÜÇGEN!

Şekildeki kibrit çöplerinden üçünün yerini değiştirip üç üçgen yapabilir misiniz?



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

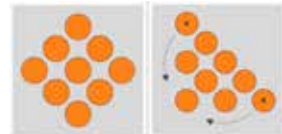
GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Emra Hakman, Abdullah Dursun, İlyas Albayrak

**GEÇEN AYIN
CEVAPLARI**

1

Havaya tam düz bir hatla atıldığında.

2





SİZE GÖRE KUŞ BİZE GÖRE KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!

80 yıllık deneyimimiz ve güçlü teknolojik altyapımızla dünyanın önde gelen hava yolu şirketleriyle çalışıyor, göklerde büyük başarılarla imza atıyoruz. Gelin, siz de Turkish Technic farkıyla kusursuzluğa imza atın.



HAYAL ETMEKTEN HIÇ VAZGEÇMEYENLERİN BAYRAMI KUTLU OLSUN

WE CELEBRATE THE ONES WHO NEVER CEASE DREAMING

Çocuklarımızın 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramını kutlarız.

Happy April 23 National Sovereignty and Children's Day.



Europe's
Best Airline

Voted Europe's Best Airline at the
2015 Skytrax Passengers Choice Awards

WIDEN YOUR
W O R L D

TURKISH
AIRLINES

