



UTED

47. YIL

UÇAK TEKNİSYENLERİ DERNEĞİ AYLIK HAVACILIK DERGİSİ



23 NİSAN ULUSAL EGEMENLİK VE ÇOCUK BAYRAMIMIZ

Kutlu Olsun

10 THY TEKNİK A.Ş. VE
EFW ARASINDA
İŞ BİRLİĞİ

28 HAVA YOLU
STRATEJİLERİ
VE İŞ MODELLERİ - 2

34 UÇAKLARDA
YILDIRIM VE HIRF
ETKİSİ

GELENEKSEL
'UTED
İFTARLARI'NDA
DOSTLARIMIZLA
BULUŞTUK...



UTED

Dünya'ya Açılıyor!

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



 **MAGZTER**

 **pressreader**



Saygıdeğer Okurlar;

Uzun yıllardır sektöre hizmet vermiş biri olarak şunu ifade etmeliyim ki operasyonların bu kadar yoğun olduğu hiçbir dönem hatırlamıyorum. Gerçekten de Türk Sivil Havacılığı adına büyük bir başarıdır. Teknisyeninden pilotuna, dispatcher'inden kabin memuruna kadar hepimiz için gurur kaynağıdır. Üstelik daha yaz sezonuna girdik bile sayılmaz. Tabii bu gurur ve başarının yanında da çalışanları zorlayan bir süreç karşımıza çıkmaktadır. Doğru bir planlama, dinlenme sürelerinin hakkıyla uygulanması gibi unsurlar sağlıklı bir operasyonun yürütülebilmesi için olmazsa olmazlardandır. Çalışma yoğunluğu her ne kadar yorucu olsa da fiziki yorgunluğu asıl tetikleyen tüm çalışmalarda göstermiştir ki aslında zihin yorgunluğudur. Bu noktada çalışma ortamlarındaki huzur hepsinden önemli olmaktadır. Yapılan ulusal ve uluslararası araştırmalarda yetkinliği yüksek personelin yönetilmesinin ve performans artışının aynı şekilde ara kademe yöneticilerin yetkinliği ve yönetebildikleri psikoloji kadar olduğu gözlemlenmektedir. Ömür boyu eğitim havacılığın önemli bir unsurudur bu noktada çalışanlardan belki de daha çok yönetsel yapıların alacağı eğitimler şirketlerimizin performansını ve çalışanların memnuniyetini arttıracaktır.



Ömür CANİNSAN

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı

Geçtiğimiz ay Türkiye'nin kendi üretimi ilk milli muharip uçağı 'KAAN'ı gökyüzünde görmek hepimizi çok gururlandırdı. Düşünün ki daha ilk denemesinde uçan bir uçaktan bahsediyoruz. Yılların uçağı F-16'nın bile ilk uçuşlarının ne kadar ertelendiğini ne hatalar yapıldığını F-35'de yaşanan problemleri gördüğümüzde, dizaynında ve üretiminde emeği geçen o teknisyen ve mühendislerin alınlarından öpmek gerekiyor. Milli gururlarımız hız kemededen hergün yeni bir atılım ve arge çalışması ile karşımıza çıkıyor. Bu ay Aselsan, AESA hava radarını F-16 üzerinde başarılı bir şekilde test etti. İlerleyen dönemlerde 'AKINCI' ve diğer platformlarda da uçuş testleri başlayacak. Ayrıca 'Bayraktar TB3', test sırasında dünyadaki muadillerine göre en yüksek performansa sahip olan 'ASELFLIR-500 Elektro-Optik Sistem' ile orta irtifadaki sistem ve dayanım performansının ölçüldüğü testleri başarıyla geçti.

Sevgili Teknisyenler;

Yapmaya çalıştığımız çalışmalar ve yarattığımız kamuoyu ile sektörün ihtiyacı olan değişimi gerçekleştirme gayretimize devam ediyoruz. Son dönemde gündemden düşmeyen SHGM'nin İngilizce sınavında hatalı sorular ve sınav içeriği dışında uçak sistem bilgisi sorulmaya devam ediyor. Daha önce SHGM yetkililerine ilettiğimiz üzere ilgili sınav sorularının şirketlerin eğitim birimlerinden komisyon kurularak değerlendirme yapılmadan sınav içeriğine katılması uygun gözüküyor, otoritemizin ulaşmaya çalıştığı yeni havacılık modelini sektöre uğrattıyor. Geçtiğimiz haftalarda uluslararası bir konferansta yüzyüze görüşme fırsatı bulduğum SHGM yöneticilerine de ifade ettiğim hususu yinelemek istiyorum. Gerekliyse bu soruların tamamını biz UTED olarak hazırlamaya talibiz lakin bunun sorumluluğunun tamamen bize verilmesi ve sektör için yapacağımız bu emek ve çalışmanın karşılığında sınav ücretinin ciddi oranda revize edilmesi talebimizi buradan da iletmış olalım.

Değerli Dostlarım,

UTED olarak bu yıl da Geleneksel İftarımızı gerçekleştirdik. Şahsımı en çok memnun eden şey şatafattan uzak sadelik içinde gerçekleştirdiğimiz bu iftarlarımıza katılımın çok fazla olmasıdır. İki gün gerçekleştirdiğimiz organizasyonumuzda bine yakın üyemizi ve dostumuzu ağırlama fırsatı bulduk. Ramazanın ruhuna uygun olmasını dilediğimiz şekilde THY mekanı ve THY Teknik yemek ikramını sağlayarak sizler de katılımınızla şeref verdiniz, sağolun varolun.

Bizlere dinlenmek yok, hafta içi haftasonu tatil demeden düşlediğimiz hedefler için çalışmaya devam ediyoruz. Bayram haftasında 9-11 Nisan tarihlerinde artık ülkeleri değil kıtaları da aşarak 'MRO Americas Fuarı ve Aerospace Maintenance Competition'a katılım sağlayacağız. Bunların hepsi gelecek için birer yatırımdır. Geçtiğimiz ay Dubai fuarında gözlemlediklerimizi burada pekiştirerek üstüne koyup ilerleyeceğiz. Zamanı geldiğinde oluşan network ile bu fuarlar neden bizim ülkemizde UTED tarafından organize edilmesin. Havacılık içerisinde yanyana durabilen sırt sırta omuz omuza çalışılabilen başka bir meslek yok, dolayısıyla bunun kıymetini bilerek sizleri birarada tutan ve tutacak olan derneğimize sahip çıkın. Bugün biz oluruz yarın bir başkası, bugün iyi olabilir yarın kötü ancak kurumun kendisi her zaman baki kalacaktır bunu lütfen asla unutmayın.

Yazımı sonlandırırken hepinizin Ramazan bayramını en içten dileklerle kutluyorum. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kuruluşunun 104. Yılında Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün tüm dünya çocuklarına armağan ettiği Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramının asıl kahramanları küçük yavrularımızın gözlerinden öpüyor, bu genç nesil var oldukça milli egemenliğimizin sonsuza dek baki kalacağı inancımı koruyorum.

Saygılarımla.





10 YOLCU UÇAKLARI KARGO UÇAKLARINA DÖNÜŞÜYOR: THY TEKNİK A.Ş. VE EFW ARASINDA İŞ BİRLİĞİ

Son birkaç yıldır THY Teknik AŞ'nin gündeminde olan yolcu uçaklarının kargo uçaklarına dönüşüm projesi, sektörel ve finansal açıdan üst yönetimin yakın ilgisini çekti. 07 Ekim 2022 tarihinde, Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Ahmet Bolat, Genel Müdür Mikail Akbulut, EFW CEO'su Jordi Boto ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun katılımıyla iyi niyet anlaşması imzalandı.



20 GELENEKSEL 'UTED İFTARLARI'NDA DOSTLARIMIZLA BULUŞTUK...

Geçmişten günümüze tüm hava aracı bakım teknisyenlerinin buluştuğu geleneksel UTED İftar Buluşmaları'mızı Atatürk Havalimanı THY Eğitim Akademisi'nin merkez restoranında 23 ve 24 Mart tarihlerinde iki oturum şeklinde gerçekleştirdik. Geçen yıl başlatmış bu yıl da devam ettirdiğimiz "Bir İftar Bizden Bir İftar Sizden" kampanyası ile sadece karınlarımızı değil toplanan bağışlarla, Gazze'de ki kardeşlerimize iftar yemeği dağıtılmasına vesile olarak vicdanlarımızı da doyurmanın huzurunu yaşadık.



46 HAVA YOLU STRATEJİLERİ VE İŞ MODELLERİ - 2

Yazımın ilk bölümünde iş modelleri ve iş modeli bileşenleri incelemiş ve daha sonra hava yolu iş modelleri açısından bu bileşenler değerlendirilmişti. Hava yolu yönetimi geleneksel, düşük maliyetli, tarifesiz ve bölgesel olarak nitelenen havayollarının özelliklerini incelemeye bu sayımızda devam ediyorum.



58 SİCİLYA VE TARİH YÜKLÜ KENTİ PALERMO

Palermo, mimarisi, kültürel etkinlikleri, müzeleri ve gastronomisiyle İtalya'nın en önemli şehirlerinden biri olarak göze çarpıyor. İtalya'nın en güneyinde yer alan Sicilya'nın en kalabalık şehridir. M.Ö. 734 yılında Fenikeliler tarafından kurulan şehir aynı zamanda Sicilya'nın başkentidir. 2700 yıllık tarihi, şehrin en önemli gelir kaynağının turizm olmasını sağlıyor. Özellikle "Old Town" da yer alan Gotik ve Barok tarzındaki yapılar, bir dönemin mimarisine ışık tutması bakımından bir açık hava müzesi olarak nitelendirilebilir.

06	HAVACILIK TARİHİNDE NİSAN	42	YORUM
08	GÜNDEM	44	TARİH
10	HABER	52	YÖNETMELİK
18	BİZDEN HABERLER	54	İFO
20	UTED İFTAR	56	DEĞERLENDİRME
28	KRİTİK	58	GEZİ
32	TEKNİK	62	REHBER
34	İNCELEME	64	AJANDA
38	ANALİZ	65	BİR HAVACININ OBJEKTİFİNDEN...
		66	QUIZ

UTED

47. YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 246-6394 NİSAN 2024 www.uted.org

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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Yusuf Zafer TANRIVERDİ

Editörler:
Dercan DEMİRTEPE
Müjgan İrem FİLİZ
Zeynep CELİLE

Grafik Tasarım:
C. Kaan ÖZKAN

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

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

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

İstanbul, Nisan 2024

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



HAVACILIK TARİHİNDE NİSAN

➔ **2 NİSAN 1984**



Soyuz T-11 uzay aracının ekip lideri Rakesh Sharma, uzaya gönderilen ilk Hint ünvânını kazandı.

➔ **2 NİSAN 1987**

İstanbul'da yapılan ECO toplantısında, Türkiye, Pakistan ve İran, uzaya ortak bir haberleşme uydusu fırlatmayı kararlaştırdı.

➔ **4 NİSAN 1985**

Balıkesir'de eğitim uçuşu yapan bir uçak, Marangozlar Sitesi'ne düştü. Uçağın iki pilotu ile 14 kişi öldü, 21 kişi de yaralandı.

➔ **5 NİSAN 1984**

Cidde-Şam seferini yapan bir yolcu uçağı, Suriye uyruklu bir hava korsanı tarafından kaçırılarak Yeşilköy'e indirildi.

➔ **6 NİSAN 1994**

Ruanda Devlet Başkanı Juvénal Habyarimana ve Burundi Devlet Başkanı Cyprien Ntaryamira'nın bindikleri uçak, bir roket saldırısı sonucu düştü. Suikastın ardından Hutu ve Tutsi kabileleri arasında çıkan çatışmalar, yaklaşık 1 milyon kişinin katledilmesiyle sonuçlandı.

➔ **9 NİSAN 1951**



1878 İstanbul doğumlu, Türkiye'nin ilk pilotu Mehmet Fesa Evrensev vefat etti.

➔ **10 NİSAN 2007**

Pegasus Havayolları'na ait ve içinde 178 yolcusu bulunan Boeing 737-800 model Diyarbakır-İstanbul seferi yapan uçak, hava korsanı tarafından kaçırıldı.

➔ **10 NİSAN 2010**

Polonya'nın başkenti Varşova'dan Rusya'nın Smolensk kentine giden Rus yapımı Tupolev Tu-154 tipi uçak, havaalanına 1.5 kilometre kala düştü. Uçaktaki 94 kişiden kurtulan olmadı. Uçakta, Polonya Devlet Başkanı Lech Kaczynski ve eşi de bulunuyordu.

➔ **11 NİSAN 1970**

Apollo 13, Apollo tasarısından yedinci insanlı Ay yolculuğu görevi kapsamında uzaya fırlatıldı.

➔ **12 NİSAN 1961**



Sovyetler Birliği, uzaya ilk insanı gönderdi. Vostok 1 ile uzaya giden kozmonot Yuri Gagarin, uzayda 108 dakika kaldı. Bu uçuşla insanoğlu ilk defa atmosfer dışına çıkmış ve ilk defa dünya yörüngesinde tur atmış oluyordu.

➔ **14 NİSAN 1999**

NATO savaş uçakları, Kosovalı Arnavut mültecilerin konvoyunu bombaladı; 75 kişi öldü.

➔ **15 NİSAN 1933**

Ankara-İstanbul arasında tarifeli uçak seferleri başladı.

➔ **16 NİSAN 1912**



Amerikalı havacı Harriet Quimby, Manş Denizi'ni uçarak aşan ilk kadın oldu. Quimby, 3 ay sonra yaptığı gösteri sırasında uçağın yere çakılmasıyla öldü.

16 NİSAN 1941

II. Dünya Savaşı'nda 500 Alman uçağı Londra'yı bütün gece bombaladı.

16 NİSAN 1867

İlk motorlu uçağı yapan Amerikalı ünlü Wright Kardeşler'den Wilbur Wright doğdu.

18 NİSAN 1986

Fransız uçak üreticisi Marcel Dassault öldü.

19 NİSAN 2000

Filipinler Havayolları'na ait Boeing 737-200 tipi bir yolcu uçağı, Davao (Filipinler) şehri yakınlarında düştü; 131 kişi öldü.

19 NİSAN 1971



İlk uzay istasyonu Salyut 1, uzaya fırlatıldı.

20 NİSAN 1967

Swiss Britannia şirketine ait bir yolcu uçağı, Toronto'da düştü, 126 kişi öldü.

20 NİSAN 1968

Güney Afrika Havayolları'na ait Boeing 707 tipi bir yolcu uçağı, Windhoek şehrinden kalkışı esnasında düştü, 122 kişi öldü.

21 NİSAN 2008



Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetleri, 'Gece Şahini' olarak da anılan ve radara yakalanmayan uçak F-117 Nighthawk'ları hizmetten çıkardı.

21 NİSAN 1918



I. Dünya Savaşı'nda 80'den fazla düşman uçağı düşüren ünlü Alman pilot Manfred von Richthofen, nam-ı diğer 'Red Baron' (Kızıl Baron) öldü.

23 NİSAN 1965

İlk Sovyet haberleşme uydusu, Maniya-1 uzaya fırlatıldı.

24 NİSAN 1967

Vladimir Komarov, Sovyet kozmonot ve aynı zamanda bir uzay görevi sırasında hayatını kaybeden ilk insan oldu.

25 NİSAN 1967



ABD uzay mekiği Discovery'nin mürettebatı, ilk uzay teleskobu Hubble'ı yer çevresinde yörüngeye oturtmayı başardı.

26 NİSAN 1912



İlk defa, bir Osmanlı pilotu olan Fesa Bey (Evrensev), Osmanlı tayyaresi ile Türk toprakları üzerinde uçtu.

Dünya Pilotlar Günü dolayısıyla tüm pilotların gününü kutluyor, başarılı uçuşlar diliyoruz. Türkiye Havayolu Pilotları Derneği'nin (TALPA) öneri ve girişimleri ile Uluslararası Pilotlar Birliği Federasyonu (IFALPA) tarafından 2013 yılında kabul edilen ve 2014 yılında ilk kez kutlanan Dünya Pilotlar Günü; ülkemizin 1 numaralı pilot brövesine sahip olan Fesa Evrensev'in 26 Nisan'da Türkiye semalarında gerçekleştirdiği ilk uçuşa ithafen 'Dünya Pilotlar Günü' olarak kutlanıyor.

27 NİSAN 2001

Milyoner Dennis Tito, dünyanın ilk uzay turisti oldu.

“HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİ AŞIRI YORGUNLUK RİSK YÖNETİMİ GENELGESİ (HSD-2024/1)” YAYIMLANDI



Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ve Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı mevzuatlarına uygun olarak, Türk Hava Sahasında hava trafiğinin emniyetli, düzenli ve hızlı akışını sağlamakla sorumlu olan sivil hava trafik kontrolörlerinin, aşırı yorgunluk ve yıpranma risklerini en aza indirmek amacıyla çalışma düzenleri belirlendi. Bu kapsamda yayımlanan Hava Trafik Kontrolörleri Aşırı Yorgunluk Risk Yönetimi Genelgesi (HSD-2024/1), hava trafik

kontrolörlerinin ve hava seyrüsefer hizmet sağlayıcılarının güvenliği için önemli bir adım olarak karşımıza çıkıyor. Artık Türk Hava Sahasında görev yapan hava trafik kontrolörleri, genelgeye uygun şekilde çalışarak hava trafiğinin daha da güvenli ve verimli bir şekilde yönetilmesini sağlayacaklar. Bu genelge sayesinde yaşanabilecek olası riskler en aza indirilecek ve hava seyrüsefer hizmetlerinde daha yüksek bir kalite standardı sağlanmış olacak.

“ÇOK HAFİF HAVA ARACI PİLOTU LİSANSLANDIRMA TALİMATI (SHT-UPL)” YAYIMLANDI



SHT-UPL Çok Hafif Hava Aracı Lisanslandırma Talimatında yapılan revizyon ile kapsam, pilotaj eğitimlerinde kullanılacak hava araçları, meydan gereklilikleri, pilot lisanslandırma usul ve esaslarına dair dijital teorik ve pratik uçuş eğitim içerikleri, kredilendirme, lisans, öğretmenlik, kontrol pilotluğu yetkilerinin temdit, yenileme usulleri, ilave yetkiler, lisansların dönüştürülmesi, validasyon ve

yetkili organizasyon gereklilikleri ile Talimatın Ek'lerinde düzenlemeler yapıldı. Bu talimatla birlikte; çok hafif hava araçlarında pilot olarak faaliyette bulunacak kişilerin; lisans, yetki, yetkilendirme ve sertifika almaları ile çok hafif hava aracı pilotaj teorik ve pratik uçuş eğitimi verecek Onaylı Eğitim Organizasyonlarının yetkilendirilmesine ilişkin usul ve esasları yeniden belirlendi.

İSTANBUL'U ZİYARET EDENLERİN İLK TERCİHİ İSTANBUL HAVALİMANI OLDU



Kültür ve Turizm Bakanlığından yapılan açıklamaya göre, İstanbul'a gelen yabancı ziyaretçi sayısı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 8,08 artış gösterdi. Türkiye'ye ilk 2 ayda gelen 4 milyon 341 bin 606 yabancı ziyaretçinin yarısını ağırlayan İstanbul'u, şubat ayında en çok Ruslar tercih etti. Şubat ayı verilerine göre geçen yılın aynı ayına göre yüzde 19,14 artışla 1 milyon 291 bin 522 yabancı ziyaretçi ağırlayan İstanbul, Türkiye turizminin de lokomotifi olurken,

İstanbul'u ziyaret eden yabancıların ilk tercihi İstanbul Havalimanı oldu. Geçen ay 904 bin 642 yabancı ziyaretçinin tercih ettiği İstanbul Havalimanı, yabancı turistlerin yüzde 70,27'sini konuk etti. En çok yabancı ziyaretçinin giriş yaptığı ikinci sınır kapısı olan Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan, 381 bin 508 yabancı turist giriş yaptı. Havayoluyla İstanbul'a gelen yabancı ziyaretçi sayısı 2023'ün aynı ayına göre yüzde 19,17 artarak, 1 milyon 287 bin 290 oldu.

HATAY HAVALİMANI'NDA ÇİFT YÖNLÜ UÇUŞLAR BAŞLADI



Kahramanmaraş merkezli iki büyük depremde zarar gören Hatay Havalimanı, yeniden çift yönlü uçuşlara açıldı. Havalimanında 29 Mart tarihi itibarıyla çift yönlü olarak yolcu taşımacılığına yeniden başlandı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu da havalimanında incelemelerde bulundu. Havalimanının zemin taşıma gücünün artırılacağı, yüksek ve geçirimsiz bir dolgu üzerine inşa edileceği

belirtili. Terminal, teknik kule, itfaiye binası, güç santrali, lojman ve garaj binalarının da güçlendirileceği, 3 bin metre uzunluğu ve 60 metre genişliği ile geniş gövdeli uçakların inebileceği şekilde pist, 2 bin 720 metre uzunluğunda yeni paralel taksi yolu, 2 adet hızlı çıkış ve 4 adet bağlantı taksi yolu yapılacağı ifade edildi. Çalışmaların 2026 yılının ilk çeyreğinde tamamlanması hedefleniyor.



YOLCU UÇAKLARI KARGO UÇAKLARINA DÖNÜŞÜYOR:

THY TEKNİK A.Ş. ve EFW ARASINDA İŞ BİRLİĞİ



Son birkaç yıldır THY Teknik AŞ'nin gündeminde olan yolcu uçaklarının kargo uçaklarına dönüşüm projesi, sektörel ve finansal açıdan üst yönetimin yakın ilgisini çekti. 07 Ekim 2022 tarihinde, Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Ahmet Bolat, Genel Müdür Mikail Akbulut, EFW CEO'su Jordi Boto ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun katılımıyla iyi niyet anlaşması imzalandı.



EFW, Almanya'nın Dresden kentinde bulunan ve AIRBUS'un da ortaklarından biri olduğu bir firma olup, askeri ve ticari uçaklara bakım hizmeti sunmanın yanı sıra P2F (passenger to freighter) hizmeti de sağlamaktadır. Şirketin "mode site"ları arasında San Antonio, Mobile, Singapur, Şangay, Guangzhou, Chengdu, Tianjin ve Turkish Technic bulunmaktadır.

Projenin başlamasıyla birlikte THY Teknik A.Ş., tüm birimlerini koordine ederek hazırlık sürecini hızlandırdı ve süreci önceliklendirdi. En kapsamlı OJT çalışmasıyla EFW firmasının tesislerinde 2 aylık bir eğitim süreci başlatıldı. Eğitime saha ekiplerinin yanı sıra mühendislik ve planlama ekipleri de katıldı. Eğitim süresince katılımcılar, kendi uzmanlık alanlarıyla ilgili detaylar konusunda EFW çalışanlarıyla bilgi paylaşımında bulundu.

Eğitim çalışmasının ardından gerçekleştirilecek ve ilk proje 8 ay sürecek. Projede yapılan işlemlerin yüzde 55'i yapısal, yüzde 30'u aviyonik ve geri kalan yüzde 15'lik kısmı da mekanik/kabin içi atölyelerinin sorumluluğunda olacak. İlk





etapta kabin ve kargo kısmında yer alan çeşitli bileşenler için modifikasyonlar yapılacak. Projenin sonunda sökülen parçalar tekrar uçağa monte edileceğinden bu işlemlerin titizlikle yapılması gerekmektedir.

Sökümleri tamamlanan uçağın kabininde yer alan yapısal zemin parçalarının tamamı yenileri ile değiştirilecek ve güçlendirilecek. Bununla birlikte, bazı frame'ler daha mukavemetli frame'ler ile değiştirilecek olup, bazı frame'ler üzerinde güçlendirme çalışmaları yapılacaktır. Kabin içerisinde yapılacak işlemlere ek olarak uçak gövdesi üzerinde de işlemler gerçekleştirilecektir. Bu kapsamda, section 12'de yer alan 2 adet crown skin panel daha mukavemetli olan muadilleri ile değiştirilecek, STC'nin yapmış olduğu mühendislik çalışmaları ile belirlenen belirli noktalarına reinforcement doubler montajları yapılacaktır. Bu çalışmalar sonrasında uçağımızın gövde mukavemeti daha da artırılmış olacaktır.

Kabin ve kargo kısmında yapılan güçlendirmelerin ardından uçağın sol tarafına, Main Deck Cargo kapısının geleceği yere, upper frame shell ve lower frame shell montajları yapılacaktır. Akabinde, main deck kargo kapısının montajının yapılabilmesi için standart bakımlarda kullanılmayıp sadece bu tarz özel projelerde kullanılan tool'lar vasıtasıyla kapı hinge montajları yapıp kapı montajı için gerekli altyapı hazırlığı yapılacaktır. Bu işlemlerle eş zamanlı olarak aviyonik ekipler 800 VU üzerinde gerekli mod işlemlerinin yapılması ve sökülen tüm

kabloların yeniden imal edilmesi noktasında çalışmalarını sürdürecektir.

P2F (passenger to freighter) işlemleri kapsamında kanatlarda, motorlarda, dikey ve yatay dengeleyicilerde herhangi bir güçlendirme yapılmamaktadır. Tasarımı etkileyen güçlendirmeler kabin zemini ve gövde kısmında gerçekleştirilmektedir.

Yapılacak işlemin özel olmasından kaynaklı olarak ilgili süreçte özel gereçler kullanılması elzem bir durumdur. 800 VU söküm/takım aparatı, stress free fazından önce kargo kapı cut out'una takılan ve gövdenin burulmasını önleyen destek tool'u, upper frame shell kesimi öncesi kullanılan ve kabine kurulan destek tool'u ve stress free fazından önce kargo tarafında yer alan cross beamleri destekleyen tool'lar bu gereçlere örnek olarak verilebilir. Aynı zamanda belirli majör fazlardan önce ve sonra uçağın pozisyonu lazer alignment tool ile ölçülüp uçağın dengesinde değişiklik olup olmadığı kontrol edilmektedir.

Bu proje kapsamında THY Teknik A.Ş. bünyesinde yeni kurulan Yapısal Modifikasyon Müdürlüğü, Cihan Kan Bey'in önderliğinde, büyük bir heyecan ve özveri ile çalışmalarını sürdürmektedir.

Bu projenin başarı ile sonuçlanması THY Teknik A.Ş. için olduğu kadar ülkemiz sivil havacılığı için de önemlidir.

PEGASUS, BOEING 737 FİLOSUNU HİZMETTE TUTACAK



Pegasus Hava Yolları, artan talebi karşılamak için sadece Airbus uçaklarından oluşan bir filo oluşturma planından geri adım atarak Boeing 737 filosunu elinde tutma kararı aldı. Hava yolu şirketi gelecek yıldan itibaren sadece Airbus SE uçaklarını işletmeye yönelik önceki planından uzaklaşacak. Pegasus Hava Yolları CEO'su Güliz Öztürk, yaptığı açıklamada; "Tek tip bir filo oluşturma yolunda ilerliyorduk. Ancak mevcut büyüme ve büyüklükle birlikte kendi iç analizlerimizi ve fizibilitemizi yaptık ve dokuz Boeing uçağını elimizde

tutmaya karar verdik" dedi. İstanbul merkezli Pegasus, eski nesil 737'lerini 2025 yılına kadar aşamalı olarak kaldırmayı planlamıştı. Ancak Öztürk'ün açıklamasına göre artan seyahat talebinin yanı sıra yeni uçakların teslimatında yaşanan gecikmeler ve buna bağlı olarak kiralama maliyetlerinde görülen artış, şirketin bu planları 2029'a ertelemesine neden oldu. Pegasus, bazı büyük rakiplerinin motor sorunları ve jet teslimatındaki gecikmeler nedeniyle kısıtlandığı bir dönemde büyümeyi bekliyor.

BAYRAKTAR TB3 ASEFLIR-500 İLE UÇUŞ TESTİNİ BAŞARIYLA TAMAMLADI



Baykar tarafından milli ve özgün olarak geliştirilen Bayraktar TB3 Silahlı İnsansız Hava Aracının test süreci başarıyla devam ediyor. Milli SiHA, sınıfında dünyanın en iyisi olan ASEFLIR-500 elektro-optik sistemle 6 saat uçuş gerçekleştirdiği 25. uçuş testini de başarıyla tamamladı. Bayraktar TB3 SiHA, Tekirdağ'ın Çorlu ilçesindeki AKINCI Uçuş Eğitim ve Test Merkezi'nde gerçekleştirilen Orta İrtifa Sistem

Tanımlama ve Performans Testinde ilk kez Aselsan tarafından milli olarak geliştirilen ASEFLIR-500 ile uçtu. İcra edilen test kapsamında dünyadaki muadillerine göre en yüksek performansa sahip olan ASEFLIR-500 Elektro-Optik Keşif, Gözetleme ve Hedefleme Sistemi entegrasyonu başarıyla gerçekleştirildi. Test sırasında eğitim uçuşu yapan Bayraktar AKINCI TİHA da ASEFLIR-500 tarafından takip edildi.



Geleceğe

BİR ADIM DAHA

ATIYORUZ

TÜRK EĞİTİM VAKFI İLE

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



PEGASUS



TÜRK EĞİTİM VAKFI
1967

THY TEKNİK, ATP DİGİTAL'LE İŞBİRLİĞİ ANLAŞMASI İMZALADI



ATP Digital, Türk Hava Yolları (THY) Teknik AŞ'nin depo içi operasyonlarını optimize edecek. Şirketten yapılan açıklamaya göre, ATP Digital, yenilikçi BT çözüm ve hizmetleriyle kurumsal şirketlerin dijital dönüşüm süreçlerini hayata geçiriyor. ATP Digital, geliştirdiği otonom robotlarla dünyanın en büyük uçak bakım-onarım hizmeti sağlayıcılarından birisi olan THY Teknik AŞ'nin depo içi operasyonlarını optimize

etmek için anlaşma sağladı. ATP Digital tarafından geliştirilen otonom robotlar, yüksek hassasiyetli sensörler ve yapay zekâ algoritmaları ile Türk Hava Yolları Teknik A.Ş.'nin uçak yedek parça ve komponentlerini belirtilen noktalara taşıyarak, teknik operasyonlarını optimize edecek. Türk Hava Yolları Teknik A.Ş., ATP Digital'ın sağladığı robot çözümüyle lojistik süreçlerini daha etkin bir şekilde yöneterek operasyonel verimliliğini artıracak.

ASELSAN'IN GELİŞTİRDİĞİ AESA UÇAK BURUN RADARI F-16'YA TAKILDI



Uçakların tespit edilme riskini önemli ölçüde azaltan radar sistemi dünyanın en gelişmiş 5'inci nesil savaş uçakları tarafından kullanılıyor. ABD, Çin, İngiltere, Japonya ve Fransa gibi ülkelerin geliştirebildiği teknolojiye, artık Türkiye de sahip oldu. ASELSAN'ın geliştirdiği AESA Uçak Burun Radarı, F-16 savaş uçağına başarıyla takıldı. AESA Radarı; eş zamanlı hava-hava ve hava-yer görevleri, çok sayıda hedef tespiti/takibi, görüş ötesi füze güdümü, yüksek çözünürlüklü yer görüntüsü

oluşturma ve elektronik harp fonksiyonları ile uçaklara çok büyük yetenek kazanımları sağlaması bekleniyor. Modern askeri teknolojinin önemli parçası olan AESA radarları, savaş uçaklarından gemilere, kara tabanlı sistemlere varıncaya kadar pek çok platformda kullanılıyor. Geleneksel radar sistemlerine göre, daha az tespit edilebilen AESA radarlarının modüllerinden herhangi birinin arızalanması durumunda otomatik yedekleme devreye giriyor.

AJET, TKJ KODUYLA İLK KEZ GÖKYÜZÜYLE BULUŞTU



Türk Hava Yolları'ndan ayrılan AJET, kendine ait ICAO koduyla ilk seferini yaptı. TKJ çağrı kodu ile yapılan ilk sefer Atatürk Havalimanı'ndan, alıştırma uçuşu olarak bilinen uçuş için kalkan AJET uçağı önce Sabiha Gökçen Havalimanı'na ardından da Ankara'ya uçu. Uçakta yolcu yerine kabin memurluğu eğitimini tamamlayan adaylar yer aldı. AJet, ilk seferini gerçekleştirmeden önce İstanbul'da bürokratları ve Türk Hava Yolları yöneticilerini bir araya

getiren özel bir iftara ev sahipliği yaptı. İftar sonrası ise AJet uçağı, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan Ankara Esenboğa Havalimanı'na uçu. AJet'ten daha önce yapılan açıklamayla 31 Mart'ta yaz sezonu seferlerine başlanacağı açıklanmıştı. 2024 yaz sezonunda 95 uçaklık filosuyla 41'i yurt içi, 52'si yurt dışı olmak üzere toplam 93 noktaya uçuş gerçekleştirecek olan AJet, 200 uçaklık filosuyla toplam 44 ülkeye uçmayı planlıyor.

SUNEXPRESS, UÇAK İÇİ İKRAM HİZMETİ İÇİN TURKISH DO & CO İLE ANLAŞTI



Türk Hava Yolları ve Lufthansa'nın ortak kuruluşu SunExpress, yemek ikram şirketi TURKISH DO & CO ile anlaştı. TURKISH DO & CO, misafirlerine lezzetli menüsülle keyifli bir seyahat deneyimi sunmayı amaçlayan SunExpress'in tüm yurt içi ve yurt dışı uçuşlardaki ikram hizmetlerini

sağlayacak. TURKISH DO & CO tarafından hazırlanan yemek ve atıştırmalık ürünleri, tüm SunExpress uçuşlarında satışa sunulmaya başlandı. Bununla birlikte, yaz sezonuna özel olarak hazırlanan yeni menülerin önümüzdeki dönemde misafirlerle buluşturulması planlanıyor.



TÜRKSAT 6A'DA SONA DOĞRU

Haziran sonunda uzaya gönderilmesi planlanan Türkiye'nin ilk yerli ve milli haberleşme uydusu Türksat 6A'ya yönelik çalışmalarda geline son aşamaya gelindi. Önemli uçuş modelinin testleri, anten testleri geçtiğimiz haftalarda yapıldı. Sistemin genel yapısıyla ilgili birkaç tane ufak tefek testler yapıldıktan sonra, uydunun paketlenmesi ve fırlatma merkezine gönderilmesi aşamasına geçilecek. Haziran sonu itibarıyla uydunun fırlatılmasının hedeflendiğini açıklanmasına

rağmen, sona yaklaşırken tarihte kaymaların olabileceği de tahmin ediliyor. Yüzlerce mühendis yaklaşık 10 yıldır Türksat 6A'nın üzerinde çalışırken, uydunun ABD'nin Florida eyaletinde bulunan Cape Canaveral Üssü'nden Space X firmasına ait Falcon 9 roketiyle uzaya gönderileceğini açıklandı. Türksat 6A'nın 42 derece doğu boylamında yer sabit yörüngeye yerleştirilecek ve söz konusu yörüngede ömrü biten Türksat 3A uydusundaki bazı müşteriler Türksat 6A'ya aktarılacak.



BA, TAHMINE DAYALI UÇAK BAKIMI İÇİN DİJİTAL TEKNOLOJİYE GEÇİYOR

British Airways (BA), uçak bakım sorunlarını tahmin etmek için gerçek zamanlı verileri kullanan son teknoloji ürünü bir mühendislik sistemi kullanıyor. BA'nın önümüzdeki iki yıldaki 7 milyar £ değerindeki dönüşüm yatırımının bir parçasını oluşturan E-Logs platformu, BA'nın 270 jetinin tamamı hakkında canlı performans bilgileri sağlayarak havayolunun potansiyel sorunları anında tespit etmesine, bunları proaktif olarak düzeltmesine ve kesinti süresini azaltmasına olanak tanıyacak. Pahalı ve zaman alıcı, kağıt tabanlı bir sistemi, pilotların ve kabin ekibinin sorunları kaydetmesini çok daha

kolaylaştıran tamamen otomatik bir süreçle değiştiriyor. Her uçağa, uçak varış noktasına ulaşmadan önce saniyeler içinde verilerin uçaktan mühendislere anında aktarılmasına olanak sağlayacak birkaç özel iPad yerleştirilecek. Bu, mühendislerin gerekli parçaları önceden sipariş edebilecekleri ve sorunları varışta daha hızlı çözebilecekleri ve böylece uçakların kullanım dışı kaldığı süreyi azaltabilecekleri anlamına geliyor. Teknoloji ayrıca BA'nın hataları tahmin etmesine ve uçağı çevrimdışı alabilecek bir sorun haline gelmeden önce bunları önceden düzeltmesine olanak tanıyor.

FFA, BOEING'İN ÜÇ UÇAĞINI SERTİFİKASYON İÇİN YETERLİ BULMADI



FAA'nın, 5 Ocak'ta yeni bir Boeing 737-9 MAX uçağının dahil olduğu olaydan sonra başlatılan altı haftalık Boeing ve Spirit AeroSystems denetimi, şirketlerin üretim kalite kontrol gerekliliklerine uymadığı iddia edilen çok sayıda örnek tespit etti ve Boeing'in üretim süreci kontrolü, parça taşıma ve depolama ile ürün kontrolünde uyumsuzluk sorunları tespit ettiğini belirtti. Boeing'in sertifikasyon süreci tamamlanmayan üç uçağının son durumları şu şekilde;

B777X:

Yaşanan motor sorunu ve elektronik aksamlardaki problemler nedeniyle ilk teslimat 6 yıl gecikecek. İlk teslimatın 2026 yılının son çeyreğinde yapılması öngörülüyor. Boeing'in en büyük müşterisi Dubai merkezli Emirates Airlines olması bekleniyor.

B737 MAX 10:

B737 MAX ailesinin en büyük modeli olan uçak için ocak ayındaki Alaska Airlines olayı sonrası sertifikasyon süreci yeniden uzadı. FAA'nın Boeing'e tanıdığı imtiyazlar, Alaska Airlines olayı sonrası geri alınırken, ilk teslimatın 2025 sonu veya 2026 yılında yapılması bekleniyor. SunExpress'in de bu modelden sipariş verdiği biliniyor.

B737 MAX 7:

B737 MAX ailesinin en küçük modeli olan bu uçak için ise bu yıl içerisinde ilk teslimatı yapılması planlanıyordu. 10'dan fazla uçağın üretimi tamamlanmasına rağmen, Alaska Airlines olayı sonrası imtiyazlar geri alındı ve sertifikasyon süreci yeniden uzadı. Bu model için 2025 yılının ikinci yarısına kadar teslimat beklenmiyor.

V2500 MOTORU %100 SAF İLE BAŞARIYLA TEST EDİLDİ



%100 sürdürülebilir havacılık yakıtına (SAF) sahip bir V2500 motor üzerindeki testler, IAE International Aero Engines AG (IAE) tarafından MTU Maintenance Hannover tesisinde başarıyla gerçekleştirildi. V2500 motor testi, Neste tarafından sağlanan %100 Suyla İşlenmiş Esterler ve Yağ Asitleri Sentetik Parafinik Kerozin (HEFA-SPK) yakıtı üzerinde gerçekleştirildi. HEFA-SPK, atık yağlar veya katı yağlar gibi yenilenebilir

hammadelerin havacılık türbin yakıtına dönüştürülmesiyle üretiliyor ve geleneksel jet yakıtlarına önemli bir sürdürülebilir alternatif olarak görülüyor. V2500 motor şu anda A320neo ailesi uçaklara ve Embraer C-390 Millennium'a güç veriyor ve önceki nesil motorlara göre %3'e kadar yakıt tüketimi ve emisyon avantajıyla kendi sınıfındaki en yakıt tasarruflu tahrik sistemini sunuyor ve bu da önemli miktarda yakıt tasarrufu sağlıyor.

AVIATION WEEK
MRO
AMERICAS

April 9-11, 2024
Chicago, IL

UTED
KITALARA
SIĞMIYOR!

UTED 1968 INTERNATIONAL

AVIATION WEEK
NETWORK

AVIATIONWEEK MRO AMERICAS FUARI'NA KATILIYORUZ!

Yoğun çalışma ve hazırlıklar sonrasında Dubai'deki MRO Middleeast fuarı ile başladığımız serüvenimize, 9 - 11 Nisan 2024 tarihlerinde Amerika Birleşik Devletleri'nin Şikago eyaletinde gerçekleşecek 'AviationWeek MRO Americas Fuarı' ile devam ediyoruz. Binden fazla şirket ve 16 binden fazla katılımcının ziyaret etmesi beklenen fuarda,

UTED olarak bizler de yerimizi alıp, mesleğimizin uluslararası gelişim ve değişimlerini yerinde takip ediyor olacağız. Geçen sayımızda müjdesini verdiğimiz dünyanın bu nitelikteki tek basılı yayını olacak Uted International isimli uluslararası MRO dergimiz lansman öncesi ilk olarak bu fuarda görücüye çıkacak ve pazarda kendine yer edinmeye çalışacak.

UTED, ATLANTIC FLIGHT ACADEMY'NİN YÖNETİMİNİ ZİYARET ETTİ

2011 yılında hızlı büyüyen havacılık sektöründe artan nitelikli pilot ihtiyacını karşılamak için, SHT-FCL ve EASA Part-FCL (Uçuş ekibi lisanslandırılması), ulusal ve uluslararası sivil havacılık kurallarına ve düzenlemelerine uygun olarak, profesyonel pilot eğitimi vermek üzere kurulmuş olan Atlantic Flight Academy'nin yönetimini ziyaret ettik. Yeni göreve gelen AFA Genel Müdürü Erkan Akçay ve Genel Müdür Yardımcısı Osman Kivanç Göç 'ün hem derneğimize hem de teknisyenlerimize yönelik yapıcı ve destekleyici tavırları, bakım personeline verdikleri önem dikkat çekiciydi. Özellikle Bakım sektöründe uçuş okullarında görev yapan bakım teknisyenlerinin çalışma şartları, lisanslandırma süreçleri ve kariyer gelişimleri üzerine istişarelerde bulunduk. Geçen yıl göreve gelmemizden sonraki değiştirmeye çalıştığımız UTED bakış açımızla sadece ticari uçak teknisyenlerimizi değil tüm havacılık sektöründeki Bakım onarım teknisyenlerimizin de sorunlarını ele alacak bir anlayışla hareket etmeye devam edeceğiz.



UTED
İFTE ULUSLARARASI
HAVACILIK
EĞİTİM FUARINDA...

Yeni yayınıımız olan
'**UTED International**'
dergimizin lansmanı için
standımıza bekliyoruz!
STAND NO: D21



IFTE

ISTANBUL FLIGHT TRAINING EXHIBITION

2024

HAVACILIK EĞİTİM FUARI VE KARIYER BULUŞMASI



QR Kodu Okut
Güzergahı İzle



TARİH

3-4-5
MAYIS
2024

Açılış : 10:00
Kapanış : 18:00

ATATÜRK
HAVALİMANI
DIŞ HATLAR
TERMINALİNDE



www.ifteturkiye.com



Birlik ve beraberlik ruhu ile
iftar masalarını dolduran tüm dostlarımıza
teşekkürlerimizi sunuyoruz.
Yüzlerden binlere ulaştık, inşallah binlerden
10 binlere ulaşacağız ve güçlü bir UTED
için hep beraber çalışıyor olacağız.

UTED Yönetim Kurulu



GELENEKSEL ‘UTED İFTARLARI’NDA DOSTLARIMIZLA BULUŞTUK...

“

Geçmişten günümüze tüm hava aracı bakım teknisyenlerinin buluştuğu geleneksel UTED İftar Buluşmaları'mızı Atatürk Havalimanı THY Eğitim Akademisi'nin merkez restoranında 23 ve 24 Mart tarihlerinde iki oturum şeklinde gerçekleştirdik, Geçen yıl başlatmış bu yıl da devam ettirdiğimiz “Bir İftar Bizden Bir İftar Sizden” kampanyası ile sadece karınlarımızı değil toplanan bağışlarla, Gazze'de ki kardeşlerimize iftar yemeği dağıtılmasına vesile olarak vicdanlarımızı da doyurmanın huzurunu yaşadık.

”

UTED yönetimi olarak, Geleneksel iftarlarımızı Ramazan ayının ruhuna uygun, paylaşmanın ve yardım etmenin huzurunu daha çok hissettiğimiz, müsriflikten uzak bir şekilde geçtiğimiz yıl olduğu gibi bu yıl da, ‘THY Akademi Eğitim Yemekhanesi’nde üye olsun olmasın tüm meslektaşlarımızın katılımı ile gerçekleştirdik. Ayrıca İftar gecelerimizde günün anlamına uygun “Bir iftar sizden bir iftar bizden” kampanyamıza katkıda bulunup

“Turkish For Good” ekibinin organizasyonuna destek olarak Gazze’de bir insanlık dramı yaşayan Filistinli kardeşlerimiz için Ramazan ayının ruhuna yakışır biçimde yaptıkları yardımlar ile bir iftar yemeği daha verilmesine vesile olan, birlik ve beraberliğimizi göstermemizi sağlayan, ekmeklerini paylaşan tüm üye ve meslektaşlarımıza bir kez daha teşekkür ediyoruz. Gelecek yıllarda daha geniş katılımlı daha çok hayıra vesile olacağımız nice iftarlar yapmak dileği ile...



İFTAR YEMEĞİ DERNEK BAŞKANIMIZ ÖMÜR CANİNSAN'IN YAPTIĞI AÇILIŞ KONUŞMASIYLA BAŞLADI

Hem Cumartesi hem de Pazar günü ailelerinden, kendi zamanlarından fedakarlık edip birlikte olmak için bu yoğun İstanbul trafiğinde boğuşarak buraya kadar gelen tüm dostlarımı selamlıyorum.

Sizlerin de gördüğü üzere her iki gün de bine yakın arkadaşımızı, ağabeyimizi, ablamızı ağırladığımız Ramazan'ın tam da anlamına ve duygusuna yakışır, şatafattan uzak sade ve yalın gecelerde sizlerle birlikte olmanın mutluluğunu yaşadık. Bu hazırlıkları yapmamızda maddi manevi desteklerini esirgemeyen yanımızda olan şirketlerimize, üniversiteli gençlerimize ayrıca teşekkür ediyorum.

Hep söylediğim gibi biz çok büyük bir aileyiz, şirketlerimizle otoritemizle çalışanlarımızla böyle özel günlerde bir araya gelmenin önemini çok daha iyi anlıyoruz. Yenilerini ve daha iyilerini birlikte yapabilmek için çalışmaya devam edeceğiz.

GELENEKSEL UTED İFTARIMIZA KATILAN MESLEKTAŞLARIMIZ, DUYGU VE DÜŞÜNCELERİNİ BİZLERLE PAYLAŞTI...

ERHAN İNANÇ

Uted Derneği'ni 1968 yılında 10 kurucu üye ile kurduk. Bugün maalesef Necati Yüce ve ben kaldık Diğer ekibimiz vefat etti. Hangar içerisinde eski Atatürk Havalimanı, eski adıyla 'Yeşilköy Havalimanı'nda ki teneke hangar olarak adlandırılan çelik hangar" içerisinde çalışan 80 tane uçak teknisyeni vardı. Hepsisi de iyi teknisyenlerdi. Uçak teknisyeni elit bir tabakadır ve öyle olmak zorundadır. Bir uçak teknisyeni çalışırken, hatta emekli olduktan sonra bile, devamlı öğrenmek, yenilikleri takip etmek, kendisini geliştirmek arzusunda olmalıdır. Derneğimizin düzenlediği iftarlarda yıl içerisinde bir defa da olsa arkadaşlarla bir araya gelmek mükemmel bir duygu. Teşekkür ediyorum.

Dercan DEMİRTEPE:

Geleneksel UTED iftarımızı, Mübarek Ramazan ayının bu anlamlı iki gününde, Türk Hava Yolları merkez yemekhanesinde büyüklerimizden küçüklerimize kadar herkesle birlikte gerçekleştirdik. Yıllarca bu mesleğe emek vermiş ustalarımızı ve mesleğimizin geleceği genç uçak teknisyenlerini bu organizasyonda bir araya getirmek, UTED Yönetim Kurulu üyesi olarak beni son derece gururlandırdı. Bu özel günde bizi yalnız bırakmayan ve birlikte orucumuzu açtığımız herkese teşekkür ediyorum. Organizasyonun gerçekleştirilmesinde katkılarından ötürü Türk Hava Yolları Genel Müdürü Sayın Bilal Ekşi ve THY Teknik A.Ş. Genel Müdürü Sayın Mikail Akbulut, Bekard Yemek organizasyon şirketi ve çalışanlarına teşekkürlerimi ve saygılarımı iletiyorum.





Önder Sayın YÜCEL

Çok güzel bir organizasyon. Yönetimimize teşekkür ediyorum. Burada düzenlenen iftar organizasyonu ile de yaklaşık 40-50 yıldır birlikte çalıştığımız insanlarla bir arada olma fırsatı buluyoruz. UTE'd yönetiminin izlediği politika oldukça iyi gidiyor. Genç arkadaşlarına değer veriyorlar ve onlara fırsatlar veriyorlar. Bu yüzden mutluyuz ve Türk Hava Yolları Grubu'nda gelişimini biz de takip ediyoruz. Teşekkürler.

Mesut ARSEVEN

Bugün arkadaşlarla iftar yapmak çok güzeldi. UTE'd'e ve başkanlarına gerçekten teşekkür etmek isterim. Güzel bir dernek, gelecek vaat ediyor ve üyesi olduğum için çok mutluyum. Siyasetle hiçbir ilgileri olmadan, daima mesleki konularla ilgileniyorlar. Derneğin daha iyi yerlere gideceğini umuyor ve üyeliğimle gurur duyuyorum. Derneğimiz 1983 yılında ihtilal nedeniyle faaliyetine son verdi, ben de aynı yıl üye oldum. Emekli olana kadar üye olarak kaldım. Hiç bir topluluğa üye değilim ama burada olmaktan gurur duyuyorum.

Zeki GÜRSOY

UTED hakkında çok iyi şeyler düşünüyorum. Son iki yıldır yakından takip ediyorum ve dernek için yoğun bir şekilde çalışıyorum. Bu yönetimde çok iyi işler yaptı ve Uted'i zirveye taşıdı. Özellikle uluslararası alanda bu dergiyle çalışmalarını bizi çok gururlandırıyor. Bunu neden söylüyorum? Ben de



Düzenlediğimiz iftar yemeğinin ikinci gününde ailelerimizde bizlere eşlik ederken, keyif veren sohbetleri ile iftar organizasyonumuzun rengi oldular.





1979-1985 yılları arasında UTED’de Mali Sekreterlik ve Başkan Yardımcılığı yapmış, bu derneğe emek vermiş biriyim. Son yıllarda özellikle 2-3 yıl önce derneğe sanki bitecekmiş gibi bakıyorduk ve üzülyordum. Ömür kardeşimiz ve arkadaşlarının artık çok iyi bir yere gelmiş olmasından son derece mutluyum. Bu nedenle hepsini tebrik ediyor ve teşekkür ediyorum. Umarım başarıları devam eder.

Necati YÜCE

Çok güzel bir buluşma. Eski dostları bir arada görmek her zaman mümkün olamıyor, bu vesile ile böyle bir arada olabilmek çok güzel oldu. Son zamanlarda derneğin faaliyetlerini takip etmem mümkün olmadı, dergi de gelmiyor bana ancak bu dernek bizim kurduğumuz bir dernek. Yaşamalı, yaşatılmalıdır. Bu anlamda çok güzel bir iş yaptıklarını görüyorum, iftar yemeği için kendilerini tebrik ediyor ve teşekkür ediyorum.

Mehmet Salih GEZGİN

1970 yılında UTED yönetimine girdim ve ben girdiğimde daha elden şeyler yapıyordu.. O zamanlar dergi yoktu, dergi sayfa sayfa olarak dağıtılıyordu. Daktilo da yazılmış bilgileri arkadaşlarım elden topluyordu. Derneğin 41 numaralı üyesiyim yani 41’inci üyesiyim. Tabii ki artık her şey çok gelişti. Her şey harika. Sabiha Gökçen’de, 2018 yılı başına kadar çalıştım. En son Turkish Teknik’te çalıştım. İftar çok güzeldi. Arkadaşlarla birlikte olma şansını yakaladım, ayrıca manevi tarafı da var ama iftar yemeği arkadaşlarımızla bir araya gelmemiz için çok güzel bir fırsat oldu. Güzel bir gündü. Allah kolaylık versin, Ömür kardeşim de beni davet etti. Allah razı olsun, sağ olsun, eksik olmasın! Kendisine özellikle teşekkür ediyorum.

Rebi ÖKE

1997 yılında Türk Hava Yolları’na katıldım. O tarihten bu yana aynı zamanda UTED üyesiyim. Uçak teknisyenliği mesleği çok güzel bir meslektir. İyi olan şey bilgiye dayalı bir meslek olmasıdır. Onarımını yaptığınız uçağın daha sonra uçtuğunu görmek güzel bir duygu ve mutluluğu yaşayabileceğiniz çok nadir mesleklerden biridir. Keşke herkes böyle bir meslekte çalışsa, para kazansa ve emeğinin karşılığını aldığını görebilse. Çok mutluyum. Ben bir mühendisim ve aynı zamanda uçak teknisyeniyim. Daha sonra EASA yetkili kuruluşundan lisans aldım. Şu anda Sertifikalı C Sınıfı Teknisyeniyim. İftar yemeğinde bulunmak çok güzel. Gönül ister ki yeni teknisyenler, daha eski olan insanlar ile birlikte otursun ve yan yana bilgi paylaşımlarını, güzel sohbetlerini dinlesinler. Biz bunu istiyoruz. Sadece iftarda değil elbette, derneğin faaliyet alanına, kuruluş ilkelerine ve hedeflerine göre daha çok olmalı. Bu son yönetim çok daha aktif. Arkadaşlarınızın ayaklarına taş değmesin.

Ayhan DOĞAN

İftar organizasyonu harikaydı, Ömür başkanımıza teşekkür etmek istiyorum. Kardeşim UTED’i çok güzel bir yere getirdi. 30 yılım geçti şirkette. Gerçekten tebrik ediyorum kendisini şu ana kadar muhteşem bir yönetim gösterdi. Uted’in ana





Emekli abilerimizin eski zamanlardaki çalışma ortamlarındaki anılarını yâd etmesi, birbirleri ile hasret gidermesi ve keyif veren sohbetleri, artık iftar organizasyonlarımızın bir klasiği oldu, kendilerine sağlıklı günler ve uzun ömürler diliyoruz...





görevi teknisyenlerin çıkarlarını gözetmektir. Her konuda destek olacaklarından şüphem yok. Hem Başkan Ömür bey'e hem de emeği geçenlere teşekkür ederim.

İsmail KIYAK

Çok güzel bir organizasyondur. Uçuk teknisyenleri için gerçek anlamda birleştirici güç olan bu kadar güzel bir organizasyonu düzenlediği için UTED'e teşekkür etmek istiyorum. Bu tip organizasyonlar çok değerli. Emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. Umarım yeterli desteği bulurlar ve daha da iyi ve güçlü bir şekilde yollarına devam ederler.

Musa TİMUR

Ben Türk havayolları'ndan yaklaşık 15 yıldır ayrıldım. Bizi burada eskilerle yenilerde bir araya getiren ve bu organizasyonu düzenleyen, emeği geçen herkese çok teşekkür ediyorum. Ben teknisyen kökenliyim. UTED, her zaman arkamızda durup haklarımıza savunan bir dernek. Uçak Teknisyenleri Derneği adı üstünde her zaman her konuda desteklerini bekliyoruz. Bugüne kadar yaptıkları emekleri için de ayrıca teşekkür ediyorum, izlemeye devam edeceğim.

İlker DOĞAN

Harika bir organizasyon. Burada olmaktan gurur duyuyorum. UTED'in böyle bir organizasyon düzenleyip eskiyle yeniye bir araya getirmesi beni mutlu ediyor, eski günleri dayanışmayla anıyoruz. UTED'e çok teşekkür ederim, derneği sosyal medyadan yakından takip etmeye çalışıyorum. Çok iyi performans gösteriyorlar. Organizasyonların faaliyetlerine mümkün olduğunca katılmaya çalışıyorum. Davetiniz için çok teşekkür ederim.

Cüneyt EKE

Öncelikle Uçak Teknisyenleri Derneği'ne teşekkür etmek istiyorum, bu organizasyona son iki yıldır katılıyorum ve bundan çok mutluyum. Kardeşlerimizle birlikte burada olmaktan mutluluk duyuyorum. Onlar geçmişlerini görüyor, biz de geleneklerimizi görüyoruz. Devamını diliyoruz inşallah. Derneğin özellikle eğitim alanındaki faaliyetlerini de takip ediyorum. Havacılık sektörü içerisinde yeni sözleşmeler yapılıyor, uçak teknisyenlerimizin çıkarlarını korumak için bu sorumluluğu üstlenmekten çekinmiyorlar. UTED'in faaliyetlerini ilgiyle takip ediyorum. Arkadaşlarımızla sosyal medya'dan da aktif olarak görüşüyoruz.

Mehmet Can KARAKALEM

Bugünkü iftar çok keyifliydi. Öncelikle Mesut Başkanım ve aynı zamanda Ömür Başkanım çok teşekkürlerimi sunuyorum. Gayet güzeldi. Çok eğlendik. Aynı zamanda derneği hakkında da şöyle söylemek isterim. Benim dedem buradan emekli, babam burada çalışıyor, bende burada yeni çalışmaya başladım. Ancak herkesin burada bu kadar çok birbirine bağlı olduğunu görmek ve ailemin de buna sahip olduğunu görmek çok gururlandırdı. Herkese çok teşekkür ediyorum. Derneği sosyal medyadan çok takip ediyorum. Şu anda da şirkete yeni katıldığım için daha henüz bir etkinliğe katılamadım ama sosyal medyadan takip ediyorum.





Deniz GÜNTAY
Part-147 Teknik Öğretmen

HAVA YOLU STRATEJİLERİ VE İŞ MODELLERİ - 2



Yazımın ilk bölümünde iş modelleri ve iş modeli bileşenleri incelemiş ve daha sonra hava yolu iş modelleri açısından bu bileşenler değerlendirilmiştir.

Hava yolu yönetimi geleneksel, düşük maliyetli, tarifesiz ve bölgesel olarak nitelenen havayollarının özelliklerini incelemeye bu sayımızda devam ediyorum.



Tam Hizmet Ağ Taşıyıcıları (Full-Service Network Carriers)

Ana taşıyıcılar olarak da bilinen tam hizmet ağ taşıyıcıları, tipik olarak yolculara çok çeşitli hizmetler ve olanaklar sunar. Hub-and-spoke ağları üzerinde çalışırlar, büyük şehirleri ana merkezler üzerinden birbirine bağlarlar ve uzun mesafeli uluslararası rotalar da dahil olmak üzere çok sayıda uçuş seçeneği sunarlar. “Bayrak Taşıyıcı (Flag Carrier)” veya “Legacy Carrier (Ana Taşıyıcı)” kelimeleri, iş modellerinden bağımsız olarak, sektörde belirli bir geçmişe sahip ulusal taşıyıcıları tanımlamaktadır.

Temel Özellikler:

Kapsamlı güzergah ağları: Genellikle büyük şehirlere ve önemli turistik yerler, iş ve ticaret merkezlerine odaklanarak çok sayıda varış noktasına hizmet verir. Kod paylaşımı anlaşmaları için diğer havayolları ile ortaklıklar veya ittifaklar kurabilir.



Premium hizmetler: Bu taşıyıcılar dinlenme salonları, uçak içi eğlence, ücretsiz yemekler ve daha yüksek seviyede müşteri hizmetleri gibi olanaklar sunar.

Daha yüksek ücretler: Düşük maliyetli taşıyıcılara kıyasla daha yüksek ücretler talep eder, bu da premium hizmetlerin ve daha geniş rota ağlarının katma değerini yansıtır.



Business ve first-class kabinler: Yüksek getirili yolcuları çekmek için gelişmiş konfor ve özgün olanaklara sahip premium kabin seçenekleri sunar.

Filo: Kısa, orta ve uzun mesafedeki noktalara ulaşmak için farklı üreticilerden farklı tipte uçaklarla donatılmıştır.

Örnek: THY, Air France / KLM, Lufthansa, British Airways, Iberia

Düşük Maliyetli Taşıyıcılar (Low Cost Carriers)

Bu terim, hava yolu endüstrisinde rakiplerinden daha düşük işletme maliyeti yapısına sahip havayollarına atıfta bulunarak ortaya çıkmıştır. Terim genellikle düşük bilet fiyatlarına ve sınırlı hizmetlere sahip herhangi bir taşıyıcıya uygulansa da, işletme modellerine bakılmaksızın, düşük maliyetli taşıyıcılar, kısa uçuşlar gerçekleştiren bölgesel havayolları veya bazı indirimli ücretler sunan tam hizmet havayolları ile karıştırılmamalıdır.

Düşük maliyetli taşıyıcılar, yolculara ekonomik, bütçe dostu seyahat seçenekleri sunmaya odaklanırlar. Noktadan noktaya (point-to-point) bir modelle çalışırlar, ikincil havaalanları arasında direkt rotalarda uçarlar ve fiyat odaklı yolcuları hedeflerler.

Temel Özellikler:

Yalın operasyonlar: LCC'ler standart dar gövdeli uçak filoları kullanır ve maliyetleri en aza indirmek için temel operasyonel prosedürleri uygular.

Noktadan noktaya rotalar: Hub-and-spoke ağlarına güvenmek yerine, LCC'ler ikincil havalimanları arasında direkt uçuşlar gerçekleştirerek maliyetli bağlantılardan kaçınırlar ve seyahat süresini kısaltırlar.

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

Ekonomik hizmetler: LCC'ler genellikle basit olanaklar sunar ve check-in bagajı, koltuk seçimi ve uçakta yemek gibi isteğe bağlı ekstralar için ücret alır.

Rekabetçi ücretler: LCC'ler öncelikle fiyat üzerinden rekabet eder ve bütçe bilincine sahip yolcuları çekmek için tam hizmet taşıyıcılarına kıyasla daha düşük taban ücretler sunar.

Uçak Kullanımı: LCC'ler maliyetleri düşürmek için uçak kullanımını en üst düzeye çıkarır, genellikle hızlı geri dönüş süreleri işletir ve uçuş başına geliri en üst düzeye çıkarmak için yüksek yoğunluklu koltuk konfigürasyonları ile uçar. Uçak, bağlantı programına (hub&spoke) uymak zorunda



olan FSCN'lere kıyasla günde ortalama olarak daha fazla saat havada kalırlar.

Örnek: Pegasus, AJet, Southwest, Ryan Air, EasyJet, Wizz Air

Bölgesel Taşıyıcılar (Regional Carriers)

Bölgesel havayolları genellikle belirli bir coğrafi bölgede daha kısa uçuşlar gerçekleştirir, trafiği daha büyük ve merkezi havalimanlarına aktarır veya sınırlı talebe sahip daha küçük topluluklara hizmet verir. Genellikle büyük havayolları ile sözleşmeli olarak çalışırlar ve bölgesel bağlantı ve ana taşıyıcıları besleyici hizmetler sağlarlar.

Temel Özellikler:

Kısa mesafeli rotalar: Bölgesel havayolları daha kısa uçuş segmentlerine odaklanır, daha küçük havalimanlarını büyük merkezlere bağlar veya belirli bir bölge içinde noktadan noktaya sahip rotalara hizmet verir.

Ortaklık anlaşmaları: Bölgesel havayolları genellikle büyük taşıyıcılarla ortak uçuş anlaşmaları veya sözleşmeler yaparak onlar adına uçuşlar gerçekleştirir ve büyük havayolunun ağına erişim alanını genişletir.

Bölgesel uçaklar: Bu taşıyıcılar tipik olarak turbopropeller veya bölgesel jetler gibi daha küçük uçaklar işletir, daha kısa rotalar ve daha düşük yolcu hacimleri için optimize edilmiştir. Bombardier, Embraer, ATR ve A220 örnek olarak verilebilir.

Trafik: Bölgesel havayolları, trafiğin büyük havayollarının ağlarına beslenmesinde önemli bir rol oynar ve küçük şehirlerden gelen yolcuların uzun mesafeli uçuşlara bağlanmasına olanak tanır.

Kapasite: Genellikle filodaki uçak sayısı 30'dan az ve yolcu kapasitesi 150 koltuğa kadardır.

Örnek: Mesa, Widerøe, Iberia Regional, TAP Express, LATAM Express, Horizon Air

Kiralık Taşıyıcılar (Charter Carriers)

Charter havayolları, genellikle tatil paketleri, spor takımları, kurumsal etkinlikler veya devlet anlaşmaları gibi boş zaman veya özel pazarlara hizmet veren charter bazında uçuşlar sunma konusunda uzmanlaşmıştır. Özel veya Charter taşıyıcılar genellikle koltuk bloklarını müşterilerine seyahat paketleri (uçuş + otel) satan Tur Operatörlerine verirler. Kalan koltukları doğrudan yolculara satabilirler.





Temel Özellikler:

Müşteriye özel hizmetler: Charter havayolları, belirli gruplara veya kuruluşlara hitap ederek kişiselleştirilmiş programlar, yerleşik markalaşma ve müşteriye tahsis edilmiş ekip gibi özel hizmetler sunar.

Ad-hoc operasyonlar: Charter uçuşları genellikle charter brokerleri, seyahat acenteleri, şirketler veya bireylerden gelen talebe bağlı olarak geçici olarak gerçekleştirilir.

Mevsimsel operasyonlar: Charter havayolları, yoğun seyahat sezonlarında popüler tatil yerlerine uçuşlar sağlayarak, tatil amaçlı seyahat için mevsimsel talebe odaklanabilir.

Geniş uçak yelpazesi: Charter havayolları, küçük turbopropellerden veya iş jetlerinden uzun mesafeli uçuşlar yapabilen daha büyük uçaklara kadar çeşitli uçak filoları işletebilir.

Örnek: Corendon, Freebird, Tailwind, TUI Fly, Corsair, Azur Air, Wamos Air

Kargo Taşıyıcılar (Cargo Carriers)

Kargo havayolları, bağımsız olarak veya entegre bir lojistik ağının parçası olarak yük ve kargo taşımacılığı konusunda uzmanlaşmıştır. Bozulabilir ürünlerden büyük boyutlu kargolara ve yüksek değerli metallere kadar çeşitli malları taşıyarak küresel tedarik zincirlerinde hayati bir rol oynarlar.

Temel Özellikler:

Yük operasyonları: Kargo havayolları, verimli yükleme, taşıma ve boşaltma için optimize edilmiş özel uçak ve kargo işleme tesisleri ile öncelikle kargo ve yük taşımaya odaklanırlar.



Küresel ağ: Kargo havayolları, büyük kargo merkezlerine hizmet veren ve küresel ticareti ve lojistiği kolaylaştırmak için kilit pazarları birbirine bağlayan uluslararası ağlar işletmektedir.

Uzmanlaşmış hizmetler: Kargo havayolları bozulabilir ürünler için ısı kontrollü nakliye, zamana duyarlı gönderiler için hızlı teslimat ve hacimli veya ağır ürünler için büyük boyutlu kargo işleme gibi özel hizmetler sunar.

Entegre lojistik: Bazı kargo havayolları, depolama, dağıtım ve gümrükleme hizmetleri de dahil olmak üzere uçtan uca tedarik zinciri çözümleri sunan daha büyük entegre lojistik şirketlerinin bir parçasıdır.

Örnek: Turkish Cargo, Fedex, Cargolux, DHL, Amazon Air, Avianca Cargo

Kaynaklar:

Bahçeşehir Üniversitesi Havacılık Yönetimi Yüksek Lisans Ders Notları
<http://airlinebasics.com/common-airline-business-models/>



M. Cemil AKGÜL
Teknik Öğretmen
cemilakgul@uted.org

UÇAK YAKIT TANKINDA BAKTERİ Mİ VAR? -2

“

Geçen sayımızda başladığımız, uçak yakıt tanklarındaki Mikrobiyolojik Kirlilik (Micro-Biological Contamination MBC) konusuna devam ediyoruz. Yakıt tanklarının en alt kısımları, su burada biriktiği için mikrobiyolojik kirliliğe en çok maruz kalan yerlerdir. Kanat içyapısında koyu lekeler, korozyon izleri, pürüzsüz yağlı yarı saydam jel malzeme, kahverengi tortusu olan lekeler gözleniyorsa bunlar kirliliğin göstergesidir. Her ne kadar kahverengi desek de aslında çok çeşitli renklerde, koyu renkli katı bir malzeme olarak da görülebilir.

”

Kompansatör/densitometreye ve yakıt problemlerinin alt bölümlerine özellikle dikkat edilmeli, herhangi bir yakıt sistemi ekipmanında herhangi bir tortu olup olmadığına bakılmalıdır.

Motor yakıt filtresi tıkanmış ikazı (engine fuel filter clog) alındığında eğer bu ikaz yalancı ise (false alert) yani filtre söküldüğünde herhangi bir şey bulunamadı ise yakıttan numune alınıp tahlile gönderilmesi pek çok imalatçı tarafından tavsiye edilmektedir.

Mikrobiyolojik kirlilik ile ilgili olarak iyi bir bakım stratejisinin üç temel unsuru vardır. Bunlar;

- İyi bir su tahliye (water drain) programı.
- Mikrobiyolojik kirlilik için yakıt numunelerinin düzenli olarak izlenmesi.
- Biyolojik kirliliğe karşı zamanında müdahale.

Pek tabidir ki uçağa ikmal edilen uygun nitelikte olmayan yakıt da kontaminasyona sebep olabilir.



Mikroorganizmalar yakıt suyu ara yüzeyinde büyür ve yakıttaki hidrokarbonlar ile beslenirler. Bilindiği üzere su yoğunluk farkı sebebiyle yakıt tankının alt yüzeyinde birikir. Yakıt tankındaki türbülans, mikroorganizmaların yakıtın içinde askıda kalmasına ve yakıtın kirlenmesine neden olur.

Yakıt sistemleri mikroorganizmalar için ideal bir ortamdır. Bakteri, maya ve mantarların yaşamak için üç şeye ihtiyacı vardır; gıda (yakıtların hidrokarbonları tarafından sağlanır), su (bakteriler suda yaşar) ve sıcak bir ortam. Bunların hepsi havacılıkta kullanılan yakıt sistemlerinde mevcuttur.

Yakıt tanklarında mikrobiyolojik üreme için uygun sıcaklık değeri 25°C ila 35 °C'dir. Bununla birlikte, aşırı soğuk onları öldürmez, bunun yerine soğuk bir uyku durumuna neden olur. Sıcaklık tekrar yükseldiğinde ve büyümeye elverişli koşullar mevcut olduğunda, bakteriler tekrar aktif hale gelir.

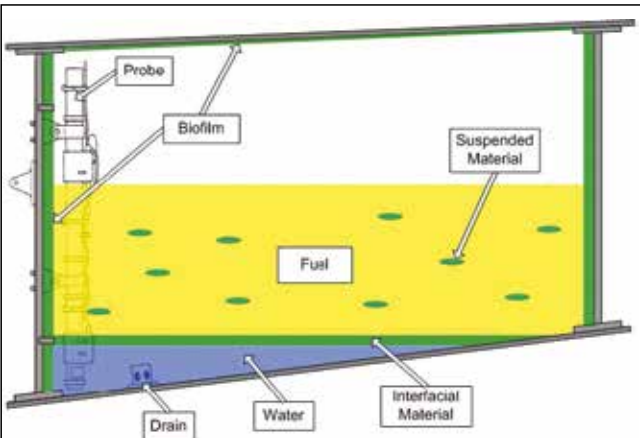


DİKKAT! Yakıt deposunun içinde su biriktikçe, olası mikrobiyolojik kirlilik riski önemli ölçüde artar. Günümüz uçaklarının çoğunda, jet pump prensibi ile çalışan water scavenge sistemleri mevcuttur. Bunlar yakıt tankının dibindeki suyu çekip motor yakıt hattına (engine feed line) gönderir. Böylece tank dibinde büyük miktarlarda su birikmemiş olur. Ayrıca tank dibindeki su periyodik olarak teknisyenlerce, kanat altında bulunan valflerden drain edilir. Günümüzde pek çok uçakta tank dibindeki suyu gösteren detektörler de vardır.

Nemli ve sıcak yerlerde operasyon yapan uçaklarda mikrobiyolojik kirlilik oluşma ihtimali daha fazladır. Ekvator a yakın bölgeler mikrobiyolojik kirlilik bakımından riskli bölgelerdir. Bu konuda yapılmış riskli bölgeleri gösteren atlaslar vardır.

Özetlemek gerekirse; sıcaklık, yakıt tankı içindeki su miktarı, yakıt miktarı, yakıtın içindeki suyun dağılımı ve nem mikrobiyolojik kirlilik oranını etkilemektedir.

Önümüzdeki sayıda Biyosit uygulamalarından bahsedeceğiz.





UÇAKLARDA YILDIRIM VE HIRF ETKİSİ

Bir uçağa yıldırım düştüğünde, sonuç yerden inanılmaz bir görüntü olarak görünür ve yolcular için de paniğe neden olabilir. Ancak uçaklar, aslında oldukça yaygın bir olay olan bu durumla başa çıkabilecek şekilde tasarlanmıştır, ortalama olarak bir yolcu uçağına her 1000 uçuş saatinde bir yıldırım çarpacaktır. Üretici firmalar uçakların Yüksek Yoğunluklu Yayılan Alanlara (HIRF) karşı korunmasına da katkıda bulunan yıldırıma karşı farklı koruma araçları geliştirirler.



Dercan DEMİRTEPE
B1/C Yetkili Uçak Teknisyeni,
ddemirtepe@uted.org

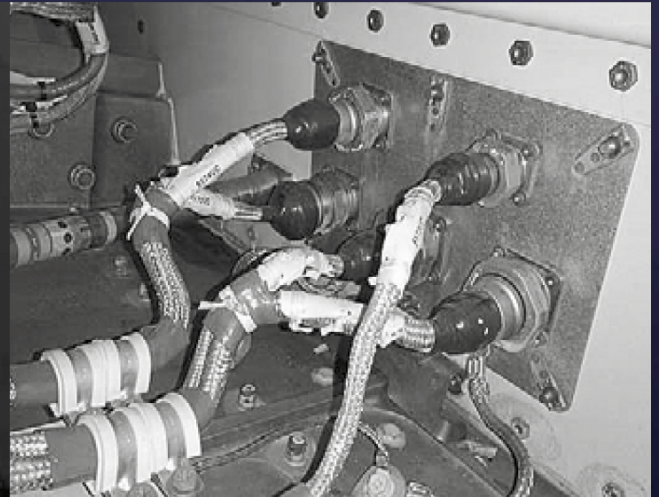
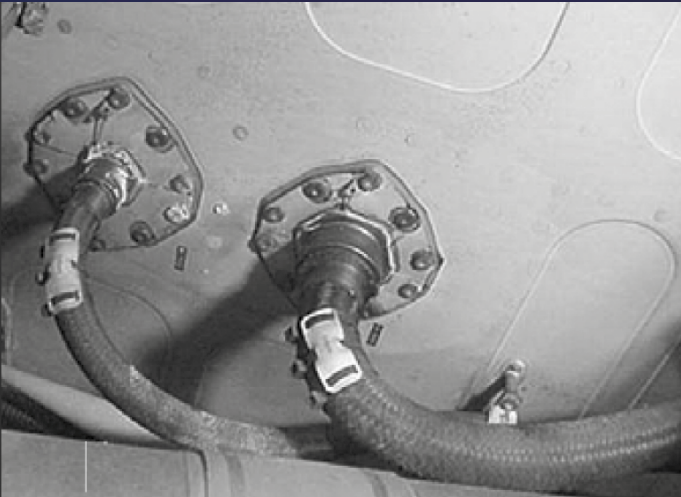
Yıldırım Çarpması sırasında uçağa ne gibi etkisi olur? Yıldırım çarpması en çok uçakların yüksek elektrik yükü oluşturan kümülonimbus bulutlarının içinden geçtiği iniş ve kalkış uçuş fazlarında meydana gelir. Cruise fazında yıldırım çarpması olasılığı daha düşüktür, bunun nedeni kısmen seyir irtifalarının çoğunun bulutların oldukça üzerinde olmasıdır, ancak aynı zamanda pilotlar yolculuklarına başladıktan sonra fırtınaların etrafından dolaşabildikleri içindir.

Yıldırım uçağın uç kısımlarına ya da çıkıntılara, genellikle kanat ucuna ya da burun kısmına ulaşır; bu giriş noktası olarak bilinir. Daha sonra yeryüzüne doğru yoluna devam ederken kuyruk gibi başka bir uçtan ya da çıkış noktasından ayrılır. Bu süreç boyunca gövde bir Faraday kafesi görevi görür: elektromanyetik alanları engellemek ve yıldırım akımını güvenli bir şekilde iletmek için kullanılan bir muhafazadır. Uçakta bulunan ekip ve yolcular bir miktar gürültü fark edebilir, çarpma hissi duyabilir ve hatta kabin ışıklarında kısa süreli bir bozulma yaşayabilir; ancak genellikle endişelenecek bir durum yoktur.

Geleneksel olarak tasarlanmış uçaklarda iletkenliği alüminyum 'kaplama' sağlarken, Ultra modern uçaklarda yıldırımla başa çıkmak için özel olarak karbon fiber gövde bölümlerine bakır bir katman yerleştirilmiştir. Uçak, uçak yapısının elektriksel sürekliliğini sağlamak üzere tasarlanmıştır. Yıldırım akımını son derece etkili bir şekilde dağıtabilir ve böylece önemli bir koruma sağlar. Bununla birlikte, sistem mimarisi (yedeklilik ve farklılığın sağlanması); cihazlar/ekipman koruması (elektromanyetik tehlikelere karşı ekipman kalifikasyonu) ve elektrik tesisatının tasarım ve kurulum kuralları gibi başka koruma araçları da vardır.

Endüklenmiş akım ile başa çıkma metodları, bir uçağa yıldırım çarptığında, gövde içinde indüklenmiş gerilimler meydana gelebilir. Bu indüklenmiş gerilimler, akımın yüksek olduğu uçağın dış yüzeyi ile potansiyel referans için toprak görevi gören uçağın iç kısmı arasında üretilir. İndüklenen gerilimler, kablo demetlerinde ek bir koruma katmanı bulunmaması halinde hava taşıtı sistemlerini bozmaya yetebilir. Bu koruma, akımı uçağın voltaj referans noktalarına güvenli bir şekilde ileten örgülü metal kanallar kullanılarak sağlanır ve içerideki kabloları veya kablo sinyallerini koruyan metalik kanallara yalnızca küçük bir miktar akımın ulaşmasını sağlar. Kanallar aynı zamanda radar istasyonları tarafından üretilenler gibi HIRF'leri* azaltan bir bariyer işlevi görür. Bunlar hava taşıtı sistemlerinin çalışmasını engelleyebilir, ancak örgülü kanallar Elektro-Manyetik Tehlikeler (EMH) yeterlilik ekipmanı ile birlikte HIRF olaylarının zayıflamasını sağlar.

Tüm hava taşıtı ekipmanları, EUROCAE RTCA-DO160 (havadaki ekipmanlar için çevresel koşullar ve test prosedürleri) temelinde EMH'ye karşı üretilmiştir.





Hasar Kontrolü: Yıldırım / HIRF Etkisi Planı

Elbette tüm bu koruma, kanalların iyi durumda olmasına ve uçağın uçuş ömrü döngüsü boyunca doğru şekilde çalışmasına bağlıdır. Uçak Üreticileri tip sertifikasyonu sırasında kanalların uçuşa elverişlilik gerekliliklerini yerine getirmenin yanı sıra, bir örnekleme aracılığıyla bunları zaman içinde izler. Bu, Yıldırım/HIRF Etkisi Planı olarak bilinir ve Üretici uzmanlığı, müşterilerle yakın işbirliği ve sistematik veri toplama yoluyla, mevcut filonun güvende tutulmasına ve gelecekteki uçak tasarımının geliştirilmesine katkıda bulunur.

Hava taşıtları nasıl seçilir ?

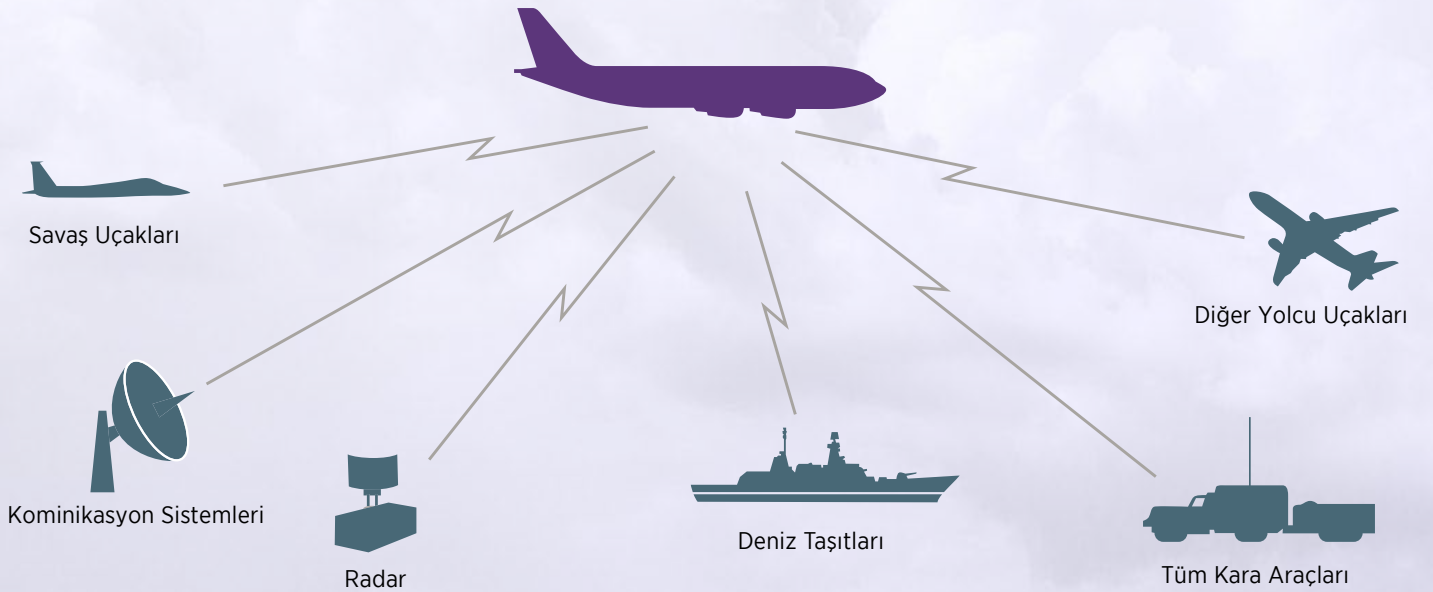
Uçak Üreticileri her örnekleme için nem, ısı seviyeleri, rotalar, havaalanları ve kat edilen mesafeler gibi bir dizi çevresel faktörü göz önünde bulundurarak temsili bir uçak örneği üzerinde çalışmaktadır. Örnekleme için uygun uçakları tespit eden üreticiler, ilgili operatörleri her filodan bir uçakla örnekleme katılmaya davet eder. Yıldırım/HIRF denetimleri daha sonra havayolunun rutin bakım kontrollerine uyacak şekilde düzenlenir, böylece normal MRO planlı faaliyetlerinde herhangi bir kesinti olmaz.

Örnekleme hizmete giristen altı yıl sonra başlar ve her yıl her aileden bir uçak denetlenir. Bu örnekleme 12 yıl sonra (2. örnekleme), 18 yıl sonra (3. örnekleme) ve bu şekilde tekrarlanır.

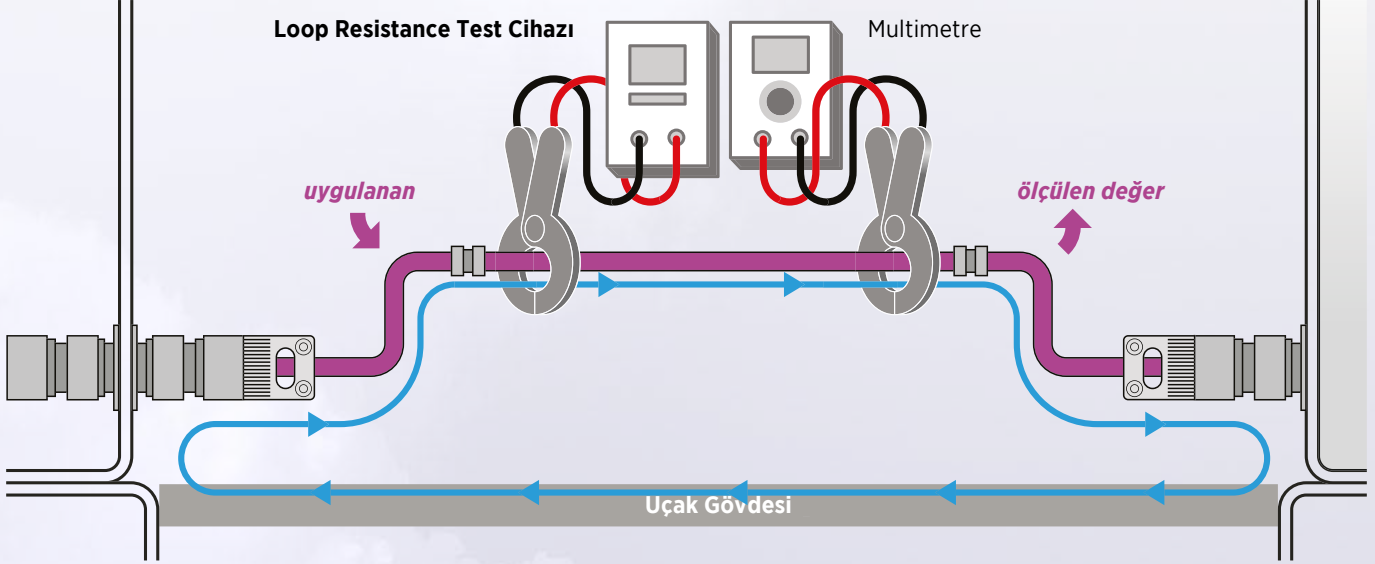
Denetim: sorunları bulma ve düzeltme

Havayolları zaten kendi görsel denetimlerini uçak teknisyenleri ile yapmakla yükümlüdür. Ancak Uçak Üreticileri dışarıdan görülemeyen işaretler aramaktadır. Bu denetimler dünyanın herhangi bir yerinde gerçekleştirilebilir ve genellikle gerekli olabilecek tüm mühendislik ve bakım becerilerine sahip uzmanlardan oluşan küçük, çok işlevli bir ekibi içerir.

Potansiyel Yüksek Yoğunluklu Yayılan Alan (HIRF) Kaynakları



Çalışmaların çoğunda Loop Resistance test cihazı (LRT) olarak bilinen bir cihaz kullanılır. Tüm uçak sistemleri kapalıyken, bu cihaz örgülü kanalın bir bölümüne kelepçelenir ve ölçülebilen bir akım uygulanır. Cihaz , kanallar boyunca yük akışını ölçer. LRT, kanalın akımı ne kadar iyi ilettiğini gösterir ve böylece kablo demeti korumasının durumunu ortaya koyar. İletkenlikte herhangi bir azalma belirtisi ortaya çıkarsa, LRT bunun nedenini belirler.



Bu işlem birkaç gün boyunca uçağın her yerindeki kanallarda tekrarlanır ve farklı bozulma biçimleriyle ilgili tüm veriler kaydedilir. İletkenlik azalmasının nedenleri arasında esas olarak çevresel koşullara bağlı olarak bağlantı alanlarının bozulması yer almaktadır. Daha önceki örnekleme modellerinin ardından yapılan modifikasyonlar ve servis bültenleri tasarımın sürekli olarak iyileştirilmesine rehberlik ettiğinden, eski uçaklarda daha az sorun bulma eğilimindedir.

Denetimden sonra: uzun vadeli çözümler getirmek

Üreticiler, bir örnekleme modelinde hedeflenen tüm uçakları denetledikten sonra, bulguları uçak sertifikasyon yetkililerine (EASA ve FAA) sunar. Dikkatli bir değerlendirmeden sonra, bulunan herhangi bir sorun için çözümler üzerinde anlaşmaya varılır. Bu çözümler kalite iyileştirmeleri, modifikasyonlar veya planlı bakım görevlerinde değişiklikler içerebilir. Son olarak, sonuçlar bir sonraki denetlemeye dahil edilecek uçakların kapsamını ve sayısını etkileyebilir.

Denetlemeler sırasında toplanan veriler, yaygın bozulma nedenlerini ortadan kaldırmak için uçak ve varyantların tasarımını bilgilendirmede de son derece değerlidir - bu da son derece etkili bir önleyici bakım örneğidir. Denetimler sırasında uçaklarda yapılan çalışmalar mevcut ve gelecek nesilleri etkileyecektir.

SONUÇ

Hava Araçları yıldırım çarpması ve HIRF'lere karşı çok iyi korunmuş olsa da, hava aracının sistemlerine ekstra bir koruma katmanı eklemek için örgülü metal kanalların kullanılması uçuşa elverişlilik sertifikasyonu için gereklidir. Yıldırım/HIRF Etkisi Planı, düzenli numune alma metodu yoluyla bu standartların uçuş ömrü döngüsü boyunca korunmasını sağlamaya yardımcı olur. Bu Numuneler uçakların bakım periyotlarında eklenen HIRF Kontrol Task Kartları ile sağlanır. Denetimlerden elde edilen bulgular önce üretici ile daha sonrada sertifikasyon yetkilileriyle paylaşılır ve uçak üreticileri bunları gelecekteki kanal kullanımlarını iyileştirmek için kullanır.



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

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞININ UÇAN YUMURTASI: MESSERSCHMITT ME163 KOMET ROKET UÇAĞI

“

Almanca Komet ya da İngilizce Comet, kuyruklu yıldız anlamına gelir. Kuyruklu yıldızların en ünlüsü olan Halley kuyruklu yıldızı, yörüngesini takip ederken 75 yılda bir dünyamızdan gözlemlenebilir. Dünyadan çıplak gözle görülebilen bu kuyruklu yıldızı bir insan ömründe en fazla iki defa görebilir. Çocuk ya da genç yaşlarında bu yıldızı gören bir kişi yıldızı tekrar görme şansını ancak yetmiş beş yıl sonra elde edebilecektir.

”

Hazreti İsa'nın doğumuyla ilgili olarak bahsedilen Bethlehem yıldızı Halley kuyruklu yıldızı olsa gerektir. Kuyruklu yıldızın 1456 yılında dünyayı ziyaret edişi ile Belgrad'ın Osmanlılar tarafından fethedilişinin ilişkilendirildiği ve Uğursuz Kuyruklu Yıldızın Papa tarafından afaroz edildiği rivayet edilir.

Birinci Dünya Savaşından önce, 1910 yılında kuyruklu yıldız dünyayı yine ziyaret etmiştir. Bu ziyaret de tüm dünyada kuyruklu yıldızın dünyaya çarpacağı söylentilerine yol açmış





ve ünlü yazar Hüseyin Rahmi Gürpınar da “Kuyruklu Yıldız altında bir İzdivaç” adlı romanını bu vesileyle yazmıştır. Halley kuyruklu yıldızı dünyaya en son ziyaretini 1986 yılında yapmıştı. Bir sonraki ziyareti 2061 yılında gerçekleşecektir.

Gökyüzünde çok hızlı olarak hareket eden ve peşlerinden kuyruklarını sürükleyen bu gök cisimleri, jet motoru ya da roketler kullanarak çok hızlı hareket eden hava araçlarına da isim olarak verilmiştir.

Dünyanın ilk jet motorlu yolcu uçağı “Comet”, İngiliz De Havilland şirketi tarafından yapılmıştır ve ilk uçuşunu 27 Temmuz 1949 tarihinde gerçekleştirmiştir.

Bu uçaktan önce 2. Dünya Savaşı yıllarının roket gücü ile hareket eden çok hızlı bir savaş uçağı da Komet (Kuyruklu Yıldız) adını taşıyordu. Alman yapımı ve roket itekli Messerschmitt ME163 savaş uçağı saatte 1130 kilometre hızı ile dünyanın en hızlı uçağı idi. Bu rekor hız ancak savaş bittikten sonra, saatte 1434 kilometre hıza ulaşan Amerikan Bell X1 deneysel uçağı tarafından geçilebilecekti.



Me 163 Komet, Alexander Lippisch tarafından tasarlanmış, tarihin tek roket itekli savaş uçağıdır. II. Dünya Savaşı sırasında Alman Hava Kuvvetleri tarafından kullanılmıştır. Devrimsel tasarımı ve rakipsiz performansına rağmen, kullanımının tehlikeli oluşu sebebiyle sadece birkaç Müttefik savaş uçağı düşürebilmiştir.



Alman Komet uçağı ya da takma ismi ile “uçan yumurta” deneysel bir uçak değildi. Bu uçak İkinci Dünya Savaşında görev almış ve Almanların iddialarına göre on sekiz adet, müttefiklere göre dokuz adet Düşman Bombardıman Uçağını düşürmüştü. Uçağın uzunluğu sadece 5 metre 70 santim idi ve tek bir pilot taşıyordu.

Büyük Savaşlar insanlar ve ülkeleri için yıkım anlamına gelse de özellikle Havacılık Teknolojisi için Hızlı Gelişim anlamına gelmiştir. Savaşta avantaj sağlayabilecek teknolojilere hem çok büyük kaynaklar ayrılmış hem de bu hava araçlarının genellikle çok tehlikeli olan test uçuşları insan yaşamına önem vermeden yapılabilmektedir.

ME-163 uçağının ilginç çizgileri, daha sonra çok sayıda Replika adı verilen taklitlerinin (esinlenmiş tasarım) yapılması ile sonuçlanmıştır.



ME163 Komet uçağı nedense bana eskiden lunaparklarda bindiğimiz yükselip alçalarak dönen oyuncak uçakları hatırlatıyor. Cessna 172 Eğitim Uçağının 8,3 metre, Silahlı İnsansız Hava Aracı BAYRAKTAR TB2 nin dahi 6,5 metre uzunluğunda olduğunu bilirsek, saatte 1130 kilometre hız yapabilen 5,7 metre uzunluğundaki bu kuyruklu yıldızın ne kadar küçük bir Uçan Yumurta olduğunu anlayabiliriz.

Uçak günümüzde dahi benzeri olmayan ilginç özelliklere sahipti. Messerschmitt ME163 adını alacak olan hava aracının üzerinde 1937 yılında çalışılmaya başlanmıştı. Ünlü Alman uçak mühendisi Alexander Lippisch tarafından bir planör olarak geliştirilen hava aracına sonradan roket motoru takılarak devam edilmiş ve İkinci Dünya Savaşı devam ederken 1941 yılında Komet ilk uçuşunu yapmıştı.

Komet uçağında roket motorunun yakıtı olarak T- Stoff ve C- Stoff adı verilen iki ayrı kimyasal maddenin karışımı kullanılıyordu. Her iki madde de yüksek derecede aşındırıcı,

Benzersiz kuyruksuz plan formuna rağmen ME 163 her ekseninde stabildi.

Bu, yüksek hızlarda, herhangi bir yönde herhangi bir rota düzeltmesini zahmetsizce yapabileceğiniz anlamına geliyordu; bu, bir savaş uçağı için büyük önem taşıyan ve diğer hızlı uçaklarda çoğunlukla eksik olan bir şeydir."



yanıcı ve patlayıcı idi. Bu nedenle Komet uçağı pilotları için düşmandan daha tehlikeli diye bir ifade kullanılmıştır. Uçak tam bir özel görev uçağı idi.

Noktasal savunma adını verebileceğimiz bir yöntem için kullanılan bu uçakların hedefleri düşmanın Lancaster ve benzeri ağır bombardıman uçaklarıydı. Korunacak tesislerin etrafına konuşlandırılan ME163 Komet roket uçakları çok hızlı bir şekilde pistten havalanabiliyor ve pistte harekete

başladıkları andan itibaren sadece 1 dakika 48 saniyede 6600 ft ve 3 dakika 45 saniyede 39000 ft irtifaya çıkabiliyordu.

Uçak pistte iki tekerli bir iniş takımının üzerinde hızlanıyor, uçak havalandıktan sonra bu iniş takımı aşağıya fırlatılıyordu. İniş ise planörlere benzer şekilde hidrolik amortisörlü bir kızak kullanılarak yapılıyordu.



Komet roket uçağı aslında roket takılmış bir planördü. Uçak, Roketi ateşlendikten sonra sadece 7,5 dakika çalışacak kadar yakıt taşıyordu. Dolayısıyla uçak 7,5 dakika içinde düşman uçaklarına erişiyor, onları vuruyor, daha sonra yakıtı bittiği için motorsuz kalıyordu. Bu andan itibaren planör olarak süzülen uçak başarılı aerodinamik yapısı sayesinde stola ya da burguya da girmiyordu. Uçağı kullanan pilotlar uçağı stola sokmanın neredeyse imkânsız olduğunu söylemişlerdi.



Saatte 1130 kilometre hızla uçan bu uçak ile çok daha yavaş uçan Ağır Bombardıman Uçaklarına saldıranın tek dezavantajı bu yüksek süratte hedef uçakları vurmanın zorluğuydu. Alman hava kuvvetleri bu zorluğu aşmanın da yolunu bulmuştu. Uçağın üst tarafına bir sıra seri atış yapabilen silah yerleştirilmişti. Komet uçağı hedef uçağın altından yaklaşıyor ve uçağa yerleştirilen bir Fotoresistor üzerine düşen ışığın azaldığını algıladığı anda bu silahlar otomatik olarak ateşleniyordu. Bu yöntemle uçağın hedefini vurma oranı artırılmıştı.

Uçağın çok hızlı bir şekilde yüksek irtifalara çıkması bu uçak ile uçan pilotların basınç odalarında özel eğitim görmelerini zorunlu kılıyordu. Toplam 370 adet üretilen ve savaşta aktif olarak kullanılan bu uçağın pilotlarının işi kolay değildi. Uçağın hizmete geç girmesinin nedeni de test uçuşlarında meydana gelen çok sayıda kaza ve hayatını kaybeden çok sayıda pilottu.



Uçakta kullanılan roket yakıtı son derece yakıcı ve patlayıcıydı. Dolayısıyla kalkış sırasında bir uçağın havalanamayıp pistten çıkması uçağın roket yakıtı tanklarının delinmesi ve patlamaya yol açması ile sonuçlanıyordu. Bu uçakla yaşanan bir pistten çıkma olayı sonrasında uçağı kullanan pilot etrafa yayılan roket yakıtının asit özelliği nedeniyle yarı, yarıya erimişti. Uçak planör olarak süzülerek iniş yaptığında da yakıt depolarında hiç yakıt kalmamış olması önemliydi. Çünkü yakıt tankı dolu olan bir uçağın iniş sırasında yakıtın patlaması pilot için mutlak ölüm anlamına gelmektedir. Uçağın planör olarak iniş yapmasının bir dezavantajı da herhangi bir nedenle piste inişte sorun yaşansa motor olmadığı için pas geçme imkanının kalmamasıydı.



Bu uçak savaşta emniyet kurallarından nasıl kolayca vaz geçilebildiğinin bir örneği olsa da roketli uçuşlar için çok kıymetli bilgiler sağlamıştır.



BİR AIRBUS A320'NİN SPOILERLARI NEDEN BOEING 737'NİN SPOILERLARINDAN ÇOK DAHA YAVAŞ ÇALIŞIYOR?



İki uçak tipi arasında spoiler çalışma mantığında bir fark vardır. Boeing 737'de, spoilerlar çalıştırıldığında, açılmaları için şu koşullara ihtiyacınız vardır:



1-Her iki thrust kolu da idle konumunda.



2-Bir ana iniş takımının sıkıştırılması (Not: Herhangi bir iniş takımının sıkıştırılması Flight Spoilerları açacaktır. Ground Spoiler açılması sağ ana iniş takımının sıkıştırılması ile gerçekleşir.)

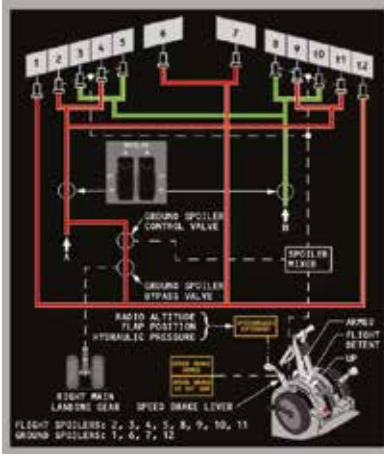
3-Radio Altitude 10 ft'den az.

4-Ana iniş takım lastiklerinin döndüğünün tespit edilmesi (60 knot'tan fazla).

Spoilerlar iniş için hazır değilse, thrust reverser seçildiğinde çalışmaya başlarlar. Speedbrake kolunu yukarı konuma getirerek manuel olarak da açılabilirler.

Yandaki resme dikkatlice baktığımızda. Bir B737'deki spoilerler. Kırmızı kutucuklar Ground Spoiler , sarı kutucuk ise Flight Spoilerları göstermektedir.

Airbus A320'de durum biraz daha karmaşıktır.



Spoilerlar ARM konumuna alındığında veya Retract konumuna alınmadığında:

- Her iki ana iniş takımı da yerde.
- Her iki thrust kolu da idle'da veya idle'in altında veya bir motorda thrust reverse seçili ve diğer thrust kolu MCT'nin altında.

Spoiler'lar Retract konumuna alınmış ancak ARM konumuna alınmadığında:

- Her iki ana iniş takımı da yerde.
- En az bir motorda thrust reverser seçili ve diğer thrust kolu MCT'nin altında.

A320 ayrıca Phased lift dumping (PLD) adı verilen kısmi bir spoiler uzantısına sahiptir. PLD'nin amacı tam spoiler açılmasını hızlandırmaktır.

Spoilerlar ARM konumunda veya Rretract konumuna alınmadığında:

- Bir ana iniş takımı yerde.
- Her iki thrust kolu da idle konumunda.

Spoilerlar Retract konumunda ancak ARM konumuna alınmadığında:

- Bir ana iniş takımı yerde.
- En az bir motorda thrust reverser seçili ve diğer thrust kolu MCT'nin altında.



Not: A320'de spoiler açılması için lastik dönüş hızı 72 knot'tan fazla olmalıdır.

Her iki uçağın spoiler sisteminin nasıl çalıştığı anlaşıldığına göre, Boeing 737 ile karşılaştırıldığında A320'de spoiler sapmasının nasıl geciktiğini görelim.

Her şeyden önce, B737'de spoiler uzantısı (flight spoiler) sadece bir ana iniş takımının compress halde yani sıkıştırılmasını gerektirir. Ancak A320'de tam spoiler açılması için iki ana iniş takımının compress halde yani sıkıştırılması gerekir. A320'de, yer ile bir lastik temas edilirse, Phased lift dumping (PLD) adı verilen sistem nedeniyle spoilerlar yalnızca yarıya kadar açılır. Diğer iniş takımı compress halde yani sıkıştığında tam açılma gerçekleşir. Çok nadir durumlarda, her iki iniş takımının compress halde olması yani sıkıştırılması aynı anda algılanacaktır. Böylece her zaman bir gecikme yaşanacaktır.

Dolayısıyla, A320 spoiler açılmasında gördüğümüz gecikme, tam (full) spoiler açılması ile karışan aşamalı Phased lift dumping (PLD) adı verilen sistem açılmasıdır.

Gecikmenin diğer bir nedeni de spoiler açılması için gerekli olan lastik dönüş hızıdır. B737'de spoiler açılması için 60 knot hız gerekirken, A320'de 72 knot lastik dönüş hızı gerekmektedir. Dolayısıyla, açılma hızı A320'de B737'ye kıyasla 12 knot daha yüksektir. Bu da A320'de spoilerlarının açılmasının daha yavaş olmasının bir diğer nedenidir.



A320 spoilerları Boeing 737'den farklı olarak, tüm spoilerlar ground spoiler görevi görür ve 50 dereceye kadar sapma açısı yaparlar.



23 NİSAN

ULUSAL EGEMENLİK VE

ÇOCUK BAYRAMI

“23 NİSAN ÇOCUK BAYRAMI’NIN ORTAYA ÇIKIŞI”



Tarihsel süreç içinde İstanbul'un işgal edildiği, Yunan ordusunun Batı Anadolu'da ilerlediği ve iç isyanların sürdüğü bir ortamda çok yönlü bir varoluş mücadelesine Ankara'da Büyük Millet Meclisi'nin açılmasıyla başlanılan gün, Mustafa Kemal Atatürk tarafından Türk çocuklarına bayram olarak hediye edilmiş, yetişen kuşaklara milli hafıza ve ulusal bağımsızlık bilinci kazandırılmak istenmiştir.





Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluş yıllarının ruhunu içinde barındıran bayram, Mustafa Kemal'in milli egemenlik ilkesini Milli Mücadele'nin ve kurulan devletin temeli olarak ortaya koyduğunun, yani Türk Milletinin kendi kaderine hakim olduğunun, kendi geleceğini tayin edeceği ilkesinin de hayata geçirilmesinin simgesidir.

Mustafa Kemal ve arkadaşları, 23 Nisan 1920 tarihinde TBMM'nin açılışını sağlayarak hiç zaman kaybetmeden devleti demokratik ve anayasaya dayalı bir zemine oturtmak için girişilen faaliyetler, meclisin kurulmasından tam dokuz ay sonra, 20 Ocak 1921 tarihinde, ilk anayasanın kabul edilmesiyle sonuçlanmıştır. 29 Ekim 1923'te Cumhuriyetin ilan edilmesinden önce uygulamaya konulmuş olan ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk anayasası olarak kabul edilen 1921 Anayasası'nın birinci maddesinde; hâkimiyetin kayıtsız ve şartsız milletin olduğu, yönetim usulünün halkın kendi kaderini bizzat ve fiilen yönetmesi esasına dayandığı hükmüne yer verilmiştir. TBMM'de kürsünün arkasına da "Hâkimiyet kayıtsız, şartsız millettir" yazısının bulunduğu levha asılmıştır.

Millî Bayram ile Millî Hâkimiyet Bayramlarının Birleştirilmesi, Himaye-i Etfal Cemiyetinin Faaliyetleri

Önemli millî bayramlarımızdan olan Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın ortaya çıkışı, iki ayrı resmî bayramın bir araya gelmesiyle olmuştur. Bu farklı bayramlardan birisi 1 Kasım

1922 tarihinde padişahlık ve saltanatın kaldırılması sonrası meclisin tek yasal güç olmasıyla birlikte ilan edilen Millî Hâkimiyet Bayramı, diğeri de TBMM'nin açılış tarihi olan ve cuma gününe denk gelen 23 Nisan 1920 tarihinde ilan edilen Millî Bayram'dır.

23 Nisan Millî Bayramı ile 1 Kasım başlangıçta ayrı bayramlar olarak kutlanırken 1935 yılında birleşmişlerdir. 1927 yılında Atatürk'ün himayesindeki Etfal Cemiyetinin 23 Nisan'ın Çocuk Bayramı olması hakkındaki önerisinin uygun karşılanması ile bu Millî Bayram, 1926-1927'den sonra geleceğimizin teminatı olan küçüklerin, Çocuk Bayramı olarak anılmaya başlanmış ve bu bayramların 1935 yılında birleştirilmesiyle de 23 Nisan Millî Bayramının adı değiştirilerek Millî Hâkimiyet ve Çocuk Bayramı olmuştur. Saltanat, 1 Kasım 1922 tarihinde lağvedilince 1 Kasım tarihleri bundan sonra Millî Hâkimiyet Bayramı olarak ilan edilmiştir.

1 Kasım 1922, "Millî Hâkimiyet Bayramı" olması nedeniyle 1922 tarihini müteakip TBMM'nin açılış yıldönümleri, bu bayram olarak da idrak edilmiş, zamanla 1 Kasım günleri bu özelliğini yitirmiş ve 1935 yılında iki bayram birleştirilerek 23 Nisan Millî Hâkimiyet Bayramı olmuştur.

Bu bayramın doğuşunda, Himaye-i Etfal Cemiyeti'ne gelir temin etme fikri önemli bir rol oynamıştır. Himaye-i Etfal



Cemiyeti yetim, öksüz ve kimsesiz çocuklar için yapılacak çeşitli yardım, bağış ve maddi gelirleri çoğaltmak maksadıyla 23 Nisan günü ve bu günün haftasında gayret ve çalışmalarını oldukça artırmıştır. 23 Nisan 1923 tarihinde o zamanki adıyla Himaye-i Etfal Cemiyeti adına basılmış posta pulları konu ile ilgili o döneme ait tarihî belge niteliğindedir. Millî Bayram törenlerinde pulların satışından elde edilen gelir ile yetim, öksüz ve kimsesiz çocukların ihtiyaçlarının karşılanması istenmiştir (TBMM/ Zabıt Ceridesi, 1921, s. 29-34).² Bu maksatla Himaye-i Etfal Cemiyeti'nin 1 İstanbul'da 6 Mart 1917 tarihinde kurulan Himaye-i Etfal Cemiyeti ve I. Dünya Savaşı ve sonrasında şehit, esir, kayıp ve çok çeşitli nedenlerle hayatını kaybedenlerin çocukları ile aynı zamanda kimsesiz, yetim ve öksüz çocuklara önemli yardımlarda bulunmuştu. 30 Haziran 1921 tarihinde, Millî Mücadele döneminde TBMM üyelerinin gayretiyle, daha önceki savaşlar ile İstiklal Savaşı'nda yetim, öksüz ve kimsesiz çocuklara sahip çıkılması, barınması, korunması ve yetiştirilmesi amacıyla Ankara'da faaliyetlerine başlayarak devam etmiştir.

23 Nisan'ın Çocuk Bayramı Hâline Gelmesi Himaye-i Etfal Cemiyetinin Ulusal Egemenlik Bayramı vasıtasıyla yardım alma faaliyetleri, ilk defa 23 Nisan gününün çocuklarla anılmaya başlamasını sağlamıştır (Hâkimiyeti Milliye, 1923, s. 1). 1922'de Millî Hâkimiyet Bayramı'nın Ankara'da yapılan kutlamalarında, çocukların ön saflarda görünmesiyle beraber Meclis Başkanı Mustafa Kemal'in himaye ve yardımlarını arkasına alan Himaye-i Etfal Cemiyeti, 23 Nisan 1923 gününde çocuklar için yardım almaya ve bağış toplamaya başlamıştır. Kurtuluş Savaşı'nda ülkenin düşman istilasından kurtarılmasının da tesiriyle Hâkimiyet-i Milliye Bayramı, 23 Nisan 1923 yılında daha coşkulu bir şekilde kutlanmıştır. Ankaralıların neredeyse tamamına yakın kısmı, Meclis bahçesinde ve cadde üzerinde yapılan şenlik ve törenlere katılmıştı. Bu bayramdaki törenlerde çocuklar

Türkiye Büyük Millet Meclisinin açılışının 3. yılı münasebetiyle 23 Nisan 1922 günü yapılacak kuruluş yıl dönümü kutlamalarından dolayı bütün resmi daireler ve mektepler tatil edilerek askeri birlikler ve mektepler tarafından büyük bir resmigeçit yapılmasına karar verilmişti. Talebeler, Himaye-i Etfal binası önünde toplanıp Karaoğlan'da askeri birliklere katılarak geçit töreninde Büyük Millet Meclisini selamlayacaklardı.

ve öğrenciler, resmi geçit yaparak kutlamalara coşku ve heyecan katmışlardır.

1925 yılında icra edilen anma etkinlikleri ve törenlerde Çocuk Günü olarak kutlanan, 1926'lardan sonra ise halkın arasında ve günlük hayatta Çocuk Bayramı olarak algılanmaya ve kabul edilmeye başlanmış olan bu anlamlı gün hakkında "Millî Hâkimiyet Bayramı" yerine genelde halk arasında "Çocuk Bayramı" terimi de oldukça yaygın bir şekilde ifade edilmeye başlanmıştır. Hâkimiyet-i Milliye gazetesinin 1926 yılının 23 Nisan sayısında, Himaye-i Etfal Cemiyeti'nin 23 Nisan'ı "Çocuklar Günü" olarak kabul ettiği belirtilmiş, çok çeşitli mesleklere sahip esnafın bugün elde edecekleri günlük gelir ve hasılatın bir kısmını Himaye-i Etfal Cemiyeti'ne bağışlayacakları ifade edilmiştir. Böylece Cemiyetin girişimi ile bugünün hem kimsesiz çocuklara yardım günü hem de çocukların bayram günü olarak anılması, bu yardım ve dayanışma gününün Çocuk Günü olarak belirlenmesi sağlanmıştır.





1927 yılından önce 23 Nisan; “Çocuk Günü”, “Çocuk Bayramı” gibi kavramlarla anılsa ve çocuk bayramı olarak kutlansa da ilk kapsamlı çocuk bayramı kutlamalarına 23 Nisan 1927 yılında başlanmıştır. 1927 yılına gelindiğinde 23 Nisan artık herkes tarafından “Çocuk Bayramı” olarak görülmekte ve kutlanmaktaydı.

1927 yılının anma gününde, Himaye-i Etfal Cemiyeti yönetim kurulunca alınan karar gereği, Çocuk Günü olarak adlandırılan bu bayramın, “Çocuk Bayramı” olarak kutlanması önerilmiştir. 1927 yılındaki yapılan 23 Nisan törenleri, ilk Cumhurbaşkanı Atatürk’ün himayesinde çeşitli oyun ve gösterilerle kutlanmıştır. 1927’den önceki 23 Nisan günlerinde çocuklar için düzenlenen anma etkinlikleri, Çocuk Günü ve Çocuk Bayramı terimleri ile ifade edilse de “Çocuk Bayramı” olarak adlandırılrsa da ilk defa ülke çapında ve geniş anlamda tüm resmî devlet kurumlarının, okulların katılımı ile Çocuk Bayramı törenleri ve kutlamaları 1927 yılının 23 Nisan gününde uygulanmıştır.

1927 yılında 23 Nisan günü yapılan kutlamalar sırasında Atatürk çocuklara makamına ait bir arabasını vermiş ve Cumhurbaşkanlığı Bاندosu, Çocuk Sarayı olarak adlandırılan binada çocuklara yönelik konser vermiştir. Aynı yıl Himaye-i Etfal Cemiyeti’nin binası ilk defa Ankara’da “Çocuk Sarayı” hâline getirilmiş ve icra edilen “Çocuk Balosu’na” davet edilen İsmet İnönü’nün kendi çocukları da iştirak etmiştir.

İsmet İnönü’nün oğlu Erdal İnönü 1926 yılında Gürbüz Çocuğu yarışmalarında birinci olmuştur. Bu süreçte çocukların ön saflarda bulunmalarının, ön plana çıkarılmalarının sebeplerinden birisi de ülke nüfusunun artırılmak istenmesi düşüncesidir. Aslında doğum sayılarının yükselmiş olmasına rağmen çocuklarda görülen vefat oranları da çok yüksek düzeyde bulunmakta, bu durum nüfus artışının hızını kesen mühim bir engel oluşturmaktaydı. Bu gelişmeler ışığında çocuk sağlığı, çocuk gelişimi ve çocukların eğitimi gündemde

daha fazla yer almaya başlamış ve çocuk meselesinin önemi gittikçe artmıştır. Çocuk konularına karşı artan yoğun ilginin bir sonucu olarak da 1929 yılını takiben bu bayrama olan ilgi de artmıştır. Ülkede, Çocuk Bayramı’nın daha çok genişletilmesi ve çocuk konularına halkın farkındalığının artırılması amacıyla Himaye-i Etfal Cemiyeti tarafından 1929 yılının 23 ile 30 Nisan tarihleri arası “Çocuk Haftası” ilan edilmişti. 1929 tarihine kadar yalnız bir gün icra edilen anma ve törenler, bir haftaya yaygınlaştırılarak çeşitli oyun ve gösterilerle kutlanmıştır. Millî Bayram günü ise daha önce olduğu gibi 23 Nisan günlerinde kutlanmıştır. 1929 yılında Çocuk Bayramı Atatürk’ün ve hükümetin de yardımları ile kutlamaların ve etkinliklerin yapılacağı süre “Çocuk Haftası” adıyla yedi gün olarak belirlenmiş, yapılan kutlama ve törenlerde Türk Ocaklarına daha fazla görev ve sorumluluk verilmiştir.

Çocuk Haftası ile aslında çocuklarda bulunan sorunların halka yaygınlaştırılarak duyurulması, benimsetilmesi ve bu suretle halkın çocuk sorunlarına sahip çıkması istenmişti. Bütün bu faaliyetlere rağmen arzu edilen seviyeye gilememiştir. 1929’da yapılan kutlamalar, Himaye-i Etfal Cemiyeti ve Türk Ocağı tarafından çok geniş bir katılımı ile icra edilmiş, müteakip yıllarda icra edilen anma etkinliklerine ve törenlere ancak birkaç resmî devlet kuruluşu katılmıştı. Himaye-i Etfal Cemiyetinin başkanlığını yapan Milletvekili (Kırklareli) Fuad Umay Bey bu nedenle seslerini ülke çapında duyurabilmeleri için 1932 tarihinde TBMM’ye bir yasa teklifi sunmuş, 20 ile 30 Nisan tarihleri arasında mektup, kartpostal ve telgraflara Himaye-i Etfal Cemiyetinin Şefkat Pullarının yapıştırılması



hakkında yasa teklifi vermiştir. Bu yasa teklifi Meclis'in onayından geçerek 14 Nisan 1932'de kanun olarak yürürlüğe girmiştir

1933 yılı kutlamalarında 23 Nisan Çocuk Bayramında yapılan anma etkinlikleri, yeni bir anlayış ve yaklaşım ile çocukları istikbalde yüklenecikleri görev ve sorumluluklarını yerine getirebilmelerine imkân sağlayacak, temel hazırlayacak bir program hâline dönüştürülmüştür. Bayram günü Atatürk, kendisini ziyarete gelen çocukları makamında karşılamış ve kabul etmiş, bulunduğu makamı çocuklara vererek onlarla sohbet etmiştir. Atatürk'ün çocuklara karşı olan bu davranışından sonra bu davranışı örnek alan diğer bakanlıklar ile kamu kurum ve kuruluşları, bu anlamlı günde çocuklara bulundukları makamlarını vermek suretiyle onlarla aynı sohbeti yapmışlar, makam koltuklarını 23 Nisan 1933 gününden itibaren çocuklara devretmeye başlamışlardır. Böylece makam koltuklarının bu anma gününde çocuklara devri, âdet haline gelmeye başlamış, spor stadyumlarında, spor ve beden eğitimi gösteri ve hareketleri, 1933 tarihinden itibaren icra edilmeye başlanmıştır.

Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramının Uluslararası Hâle Gelmesi

Bütün milletler geleceklerine önem vermek mecburiyetindedir. Bu anlayışın bir gereği olarak ilk uygulama, Milletlerarası Çocuklara Yardım Birliği tarafından 1924 yılında yayınlanmış, Uluslararası Çocuk Hakları Beyannamesi'nin 26 Eylül 1924 tarihinde toplanan üye ülkeler tarafından Birleşmiş Milletler Genel Kurulunda yapılan oylama ile kabul edilmesidir. Milletler Cemiyeti, I. Dünya Savaşı'nı müteakip kurulmuş ve bu cemiyetin "Uluslararası Çocuk Hakları Beyannamesi Cenevre Bildirisi" adı bulunan evrakının altında Mustafa Kemal'in 1928 yılında attığı imzası vardır. Bu konudaki ikinci uygulama, Birleşmiş Milletler Cemiyeti'nin 1948 tarihli İnsan Hakları Evrensel Bildirisi'nin 25-26'ncı maddeleridir. Bu tarihte çocuk sorunlarıyla ilgilenen Çocuk Esirgeme Kurumları



İlk kez yapılan ve büyük ilgi uyandıran 1927 tarihli 23 Nisan Çocuk Bayramı, Himaye-i Etfal Cemiyeti'nin öncülüğünde planlanmış ve Ankara merkez olmak üzere tüm illerde etkin bir katılımla gerçekleştirilmiştir. 23 Nisan Çocuk Bayramı için Ankara'da düzenlenen ve sonraki kutlamaların ilk örneğini teşkil eden programın detaylarını Cemiyet'in seçtiği dört kişilik bir heyet belirlemiştir.

Uluslararası Birliği, bu iki maddenin açıkladığı ve gösterdiği doğrultuda yedi maddelik Çocuk Hakları Cenevre Bildirisini oluşturmuştur. Yedi maddelik bu belge 20 Ekim 1959 tarihinde 10 madde şeklinde düzenlenmiştir. Bu bildirilerle aynı zamanda uluslararası seviyede çalışma yapan kuruluşlar da teşkil edilmiştir. "Çocuk Esirgeme Kurumları Uluslararası Birliği", 11 Aralık 1946'da üye ülkelerin yer aldığı BM Genel Kurulu Kararı ile kurulan ve "Birleşmiş Milletler Uluslararası Acil Çocuk Yardımı Fonu (UNICEF)" manasını taşıyan kuruluşlar en önemlileri arasında bulunmaktadır.

UNICEF'in (Hürriyet, 2017; UNICEF, 2017) 5 Uluslararası Çocuk Yılı olarak 1979 yılını ilan etmesini müteakip Uluslararası 23 Nisan Çocuk Şenliği, Türkiye Radyo Televizyon Kurumu (TRT)



tarafından uygulamaya konarak bu bayram uluslararası düzeye çıkarılmıştır. Halen bu anma etkinliğine, yabancı ülkelerden çok sayıda çocuklar kendi millî giysileriyle iştirak etmekte, çeşitli oyunlar ve gösteriler yapılmakta, okullarda gösteriler, törenler ve çeşitli etkinlikler icra edilmektedir. Atatürk'ün 1933 yılının 23 Nisan tarihinde kendi uygulamasıyla başlayan çocukları makama kabul etme ve onlara makamı devretme âdeti, halen çocukların kısa süreliğine devlet kurumlarının başındaki yetkililerin makamlarına geçmeleri şeklinde bir uygulama ile sürdürülmektedir (Aslan, 1982, s. 581). 1970'li yıllardan itibaren 23 Nisan Çocuk Bayramı tüm halkın coşku ile kutladığı, toplumun yediden yetmişe tüm kesimlerince benimsenen ve kutlanılan bir bayram hâline gelmiştir. TBMM'de yapılan törenlere çocukların da katılımı sağlanarak çocuklar Meclis'e davet edilmekte, tüm Meclis faaliyetleri ve kanunların nasıl yapıldığı hakkında onlara bilgi verilerek bayram, Meclis çatısı altında düzenlenen törenlerle kutlanmaktadır.

UNICEF tarafından dünya çocuk sorunlarına çözüm bulmak maksadıyla 1979 yılının Uluslararası Çocuk Yılı olarak ilan edilmesiyle birlikte bu günün Dünya Çocuk Bayramı olarak da anılması öngörülmüştür. Bu hususta Türkiye'de liderlik rolünü üstlenmek istemiş ve 17 Nisan 1978 tarihinde yetkili makamlarca her yıl büyük bir coşku ile kutlanan 23 Nisan Bayramının Dünya Çocuk Bayramı olması ve ilan edilmesi konusu Birleşmiş Milletlere teklif edilmiştir. Ancak Batı ülkeleri 02 Ekim tarihini, sosyalist ülkeler de 01 Haziran tarihini tercih ettiklerini öne sürmüşlerdir. Türkiye'nin çok haklı ve yerinde bir önerisi ile tüm dünya çocukları için 23 Nisan tarihinin bayram yapılmasını istediği bu teklif, Batı ve sosyalist ülkelerin kutlama tarihlerindeki itirazları ve bu tarihlerde başka programları olduğu gerekçeleri ile kabul görmemiştir. Türkiye bundan böyle de bu hususta mücadelesini sürdürmüş, 1979 yılından itibaren yapılan anma etkinlikleri uluslararası seviyeye çıkarılarak bunun uygulamaları da yapılmış, basın ve medya aracılığı ile bu bayram hakkında tüm dünya ülkelerinin farkındalığı sağlanmıştır



1975 yılından itibaren kutlamalara katılan TRT Kurumu, çocuklarla ilgili programlara önem vererek bu programları hafta boyunca yayınlamıştır. Mecliste 1978 yılının 23 Nisan tarihinde icra edilen törenlere üye sayısı kadar çocukların iştirak etmesi kabul edilmiştir. Her yıl ortalama 40 ülkenin çocuklarının iştirak ettiği anma etkinliklerine 1979 yılından günümüze kadar yaklaşık 120 ülke katılmıştır. UNICEF'in 1979 yılını Uluslararası Çocuk Yılı ilanından sonra bu bayram uluslararası bir nitelik kazanmıştır. Ankara ilkokulları temsilcilerinin katılımları ile 23 Nisan 1979 tarihinde başlatılan Meclis'teki bu uygulama, ülkenin bütün vilayetlerinden katılan çocukların iştiraki ile 1980 yılında "Ulusal Çocuk Parlamentosu" oluşturularak gerçekleştirilmiştir (Aslan, 1982, s. 589). TRT tarafından bu tarihte törenlere komşu ve yabancı ülkelere anma etkinlikleri için çocuklar davet edilerek Çocuk Bayramı ilk defa uluslararası anlam ve seviyede kutlanmıştır. TRT'nin bu yöndeki faaliyetleri bugüne kadar daha da yaygınlaştırılarak ve artırılarak sürdürülmektedir.

1980 sonrası bayramın adının değişikliği bakımından önemli bir dönüm noktası olmuştur. Resmî kayıtlarda 23 Nisan'ın adının Millî Hâkimiyet Bayramı olması, halkın arasında ise

TRT, 1979'dan bu yana tüm dünyadan çocuklarla 23 Nisan'ı "Uluslararası 23 Nisan Çocuk Şenliği" ile kutluyor.



Çocuk Bayramı olarak anılması karışıklığa neden olduğundan bunların resmî kayıtlarda birleştirilmesi 1980'den sonra olmuştur. 1981'de yapılan kanuni değişiklikle o tarihe kadar büyük bir eksiklik giderilmiş ve 23 Nisan gün ve tarihinin adı 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı adıyla değiştirilmiştir (Resmî Gazete, 1981, sayı; 2429).

Bu karar ile 23 Nisan resmî bir ada ve statüye kavuşturulmuş, bu bayram, Türk çocuklarının 23 Nisan'ı dünya çocuklarına armağan ettiği, dostluk, kardeşlik ve sevginin paylaşıldığı bir gün olmuştur. Atatürk'ün himayelerinde ve desteğinde 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın ortaya çıkmasında ve çocuk bayramı şeklinde idrak edilmesinde "Himaye-i Etfal Cemiyeti" (Çocuk Esirgeme Kurumu) ve onun uzun yıllar başkanlığını yapan Kırklareli Milletvekili Fuad Umay'ın da büyük gayret, öneri ve çabaları olmuştur

Türkiye Radyo Televizyon Kurumu'nun ve TBMM'nin önemli gayret ve çalışmaları ile 23 Nisan Çocuk Bayramı'nın ileride tüm ülkeler tarafından kabul edilerek kutlanılacak bir çocuk bayramı olacağına hiç şüphe yoktur. TBMM'nin açıldığı günün birinci yılından itibaren kutlanmaya başlayan Çocuk Günü ve Çocuk Bayramı kutlamaları, tüm ülkede coşku ile anılmasına ve kutlanmasına rağmen medeniyetin beşiği denilen ve gelişmiş ülkelerde halen çocuklar için bir anma günü mevcut değildir.

UNICEF'in tüm gayretlerine rağmen Türkiye'de çok önemli millî bir bayram haline gelen ve çok çeşitli anma etkinlikleri ile anılan Çocuk Bayramı ve Çocuk Haftası adları altında kutlamalar hariç 1979 Dünya Uluslararası Çocuk Yılına kadar diğer ülkeler nezdinde bir gelişme kaydedilememiştir. Bu da Türkiye'de köklü bir âdet haline gelen, Atatürk'ün kendi ifadeleriyle "Bu bayramı çocuklara armağan edeceğim, gözüm arkada kalmayacak" dediği ve çok çeşitli etkinliklerle kutladığımız 23 Nisan günüdür.

Yeni kurulan Türk devletinin ilk ve önemli millî bayramı olan "23 Nisan Millî Bayramı" 1921 yılında kabul edilen bir karar ile kutlanmaya başlamıştır. Daha sonra saltanatın kaldırılmasıyla kutlanmaya başlanan 1 Kasım Millî Hâkimiyet Bayramı ile birlikte anılmıştır. 1922 yılının 23 Nisan tarihinde Ankara'da icra edilen ilk Millî Hâkimiyet Bayramı anma etkinliklerinden başlayarak çocuklar ön saflarda yer almaya ve bulunmaya başlamışlardır. 23 Nisan'da "Himaye-i Etfal Cemiyetinin", savaşlarda şehit, esir, kayıp ve çok çeşitli nedenlerle hayatını kaybedenlerin sahipsiz çocukları ile aynı zamanda öksüz ve yetim çocuklar için uygulamaları ve bu uygulamaların Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk tarafından himaye, teşvik ve desteklenmesiyle ortaya çıkan "Çocuk Günü" 1926'dan itibaren "Çocuk Bayramı" diye anılmış ve bu süreçte bayramın adının çocuk bayramı hâline gelmesinde Himaye-i Etfal Cemiyetinin katkıları büyük olmuştur. Bayram, 1927 yılından itibaren Cemiyetin de teklifleri doğrultusunda, halk arasında yaygın olan Çocuk Bayramı ifadesi ile anılmış, 1929 yılında yapılan anma etkinliklerinin süresi bir haftaya çıkarılınca, Çocuk Bayramı ve Çocuk Haftası şekline dönüşmüştür. 1 Kasım ve 23 Nisan bayramlarının 1935 tarihinde birleştirilmesiyle adı 23 Nisan Millî Hâkimiyet Bayramı olmuş, 1981 tarihinde yapılan düzenlemeyle de günümüzdeki 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı adını almıştır. Dünyada çocuk bayramını kutlayan ilk ve tek devlet Türkiye Cumhuriyeti olmuştur. İlk yıllarda Çocuk Bayramı kutlamalarında olduğu gibi Türkiye, tüm ülke çocuklarını 23 Nisan kutlamalarına davet etmekte, Dünya Çocuk Bayramı önerisini resmî bir karar olmaksızın, fiili bir uygulama ile bu bayramı tüm dünya ülkelerine yayma amacını gerçekleştirmiş bulunmaktadır. Halen bu bayram, uygulamada ve sosyal hayatta Birleşmiş Milletler Örgütü ve uluslararası alanda resmî olarak ilan edilmese dahi tüm dünya ülkeleri tarafından Uluslararası Çocuk Bayramı olarak kabul edilmiş gibi görünmektedir.

GELECEĞİNE
GÜÇ KAT

EMPOWER YOUR FUTURE



KAAN

MİLLİ MUHARİP UÇAK
TURKISH FIGHTER



YENİ ÜRETİLEN UÇAKLARIN 25 SAATLİK CVR'YE SAHİP OLMASI ZORUNLU OLACAK MI?

“

Federal Havacılık İdaresi'ne (FAA), halihazırda çalışmakta olan uçakların mevcut standart olan iki saatlik ses kaydı yerine 25 saatlik ses kaydı yapabilen cihazlarla donatılmasının sağlanması için bir kez daha çağrıda bulundu.

”

NTSB müfettişleri, verilerin üzerine yazılması sebebiyle 5 Ocak'taki Alaska Havayolları kazasında kokpit ses kayıt cihazının sesini duyamadılar. 2018'den bu yana 2023'ün başlarında meydana gelen yedi ciddi pist kazası da dahil olmak üzere, kokpit ses kayıt cihazı veya CVR verilerinin üzerine yazılmasından dolayı en az 14 NTSB soruşturması gerçekleştirilemedi.

NTSB Başkanı Jennifer Homendy, “Alaska Havayolları'nın son kapı tapası patlaması kazasında, müfettişlerimiz uçuş ekibinin

acil duruma müdahale ederken karşılaştığı tüm zorlukları tam olarak anlamak için CVR sesine sahip değiller.” dedi. “CVR sesinin üzerine yazıldığı ve bizim için mevcut olmadığı herhangi bir soruşturma, kayıtlarda tespit edilen güvenlik sorunlarını ele alma fırsatlarını kaçırabileceğimiz anlamına gelir ve bu kabul edilemez.”

Mektubun 3. sayfasında yer alan ve CVR verilerinin üzerine yazılması nedeniyle engellenen 14 NTSB havacılık soruşturmasını gösteren tablonun görüntüsü şu şekildedir :



Table. NTSB investigations hampered by overwritten CVR data since 2018.

Date	NTSB Case Number	Location	Event Description
January 5, 2024	DCA24MA063	Portland, Oregon	Rapid decompression
August 11, 2023	OPS23FA010	San Diego, California	Runway incursion (delayed notification)
February 27, 2023	DCA23LA192	Boston, Massachusetts	Runway incursion (delayed notification)
February 22, 2023	DCA23LA185	Burbank, California	Runway incursion
February 16, 2023	DCA23LA179	Sarasota, Florida	Runway incursion (delayed notification)
February 4, 2023	DCA23FA149	Austin, Texas	Runway incursion
January 23, 2023	DCA23LA133	Honolulu, Hawaii	Runway incursion
January 13, 2023	DCA23LA125	New York, New York	Runway incursion
August 6, 2022	DCA22LA178	Atlanta, Georgia	Hard landing
July 7, 2022	WFR22LA284	San Francisco, California	Loss of control in flight
February 15, 2020	ENG20LA016	Sacramento, California	Electrical system malfunction
December 18, 2019	DCA20CA043	Disputanta, Virginia	Turbulence encounter
November 6, 2019	DCA20LA014	Atlanta, Georgia	Loss of control in flight
June 15, 2019	DCA19CA167	Newark, New Jersey	Hard landing



FAA kısa süre önce, yeni üretilen uçakların 25 saatlik CVR'lere sahip olmasını zorunlu kılarak Avrupa'da ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünde halihazırda yürürlükte olan kural ve standartlara uyum sağlamayı planladığını duyurdu. Uçaklar onlarca yıldır hizmette olsalar da FAA'nın önerisi mevcut filo için geçerli olmayacak.

NTSB, FAA'nın önerilen kural koyma bildirimine verdiği yanıtta, FAA'nın filonun güçlendirilmesinin çok pahalı olduğu iddiasına karşı çıktı. NTSB, bir iyileştirmenin yaklaşık 13.500 uçak için geçerli olacağını söyledi. (FAA'nın maliyet / fayda analizinde tahmin ettiği 29.561'in yarısından daha azına denk geliyor.)

2018 yılında San Francisco Uluslararası Havalimanı'nda yolcu yüklü çok sayıda geniş gövdeli jetin karıştığı bir çarpışmanın ardından NTSB, FAA'ya iki CVR tavsiyesinde bulundu:

- CVR'ye sahip olması gereken tüm yeni üretilen uçakların son 25 saatlik sesi kaydedebilen bir CVR ile donatılmasının zorunlu kılınması.
- 1 Ocak 2024'e kadar, hem CVR hem de uçuş veri kaydedicisi taşıması gereken tüm uçaklardaki tüm CVR'lerin son 25 saatlik sesi kaydedebilen bir CVR ile güçlendirilmesinin zorunlu kılınması.

NTSB Havacılık Güvenliği Ofisi Direktörü Tim LeBaron, "CVR'ler kaza incelemesi için en değerli araçlar arasındadır çünkü uçuş ekibinin niyetleri ve koordinasyonunun yanı sıra prosedüre uygunluk, iş yükü, yorgunluk ve durumsal farkındalık gibi diğer faktörler hakkında eşzamanlı bilgi sağlarlar." dedi. "Bu bilgiler, daha kapsamlı soruşturmalar yürütebilmemiz ve güvenlik tavsiyelerini daha etkili bir şekilde hedefleyebilmemiz açısından kritik önem taşımaktadır."





RÜZGAR KONİSİ (RÜZGAR ÇORABI) NEDİR?



Havalimanlarında rüzgarın yönünü ve hızını göstermek için kullanılan rüzgar konileri veya rüzgar çorapları, uçuş güvenliği için önem arzederken; pilotlara hızlı referans sağlar ve halkaların sayısını sayarak yaklaşık rüzgar hızını tahmin etmelerine olanak verir.



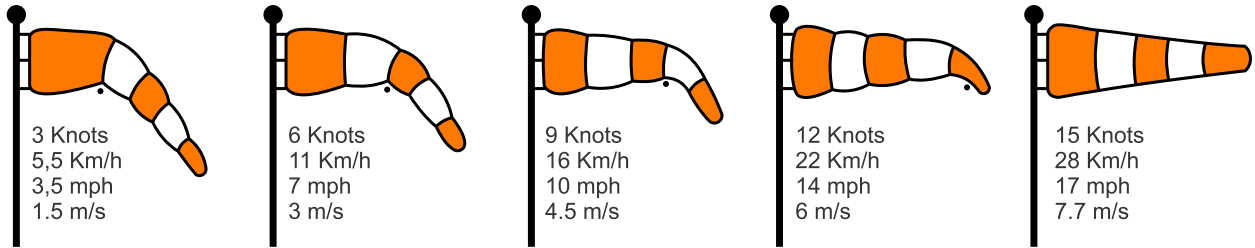
Havalimanlarında uzun direklere asılı rüzgar çoraplarını görmüşsünüzdür, ne işe yaradığını düşündünüz mü hiç? Rüzgar tulumu, yüzey rüzgarının yönünü ve şiddetini tespit etmekte kullanılan konik şekilli bir tekstil borusudur, dev bir çorabı andırır. Rüzgar yönünü ve rüzgar hızı aralığını gösteren kurulumu kolay ve bakımı ucuz bir tasarımıdır. Rüzgar yönü, rüzgar tulumunun işaret ettiği yönün tersidir.

Rüzgar konisi ve rüzgar çorabı esasen aynı anlamdadır, çünkü her ikisi de rüzgar yönünü ve hızını gösterme amacına hizmet eder. “Rüzgar konisi” ve “rüzgar çorabı” terimleri genellikle birbirinin yerine kullanılır; ancak rüzgar konisi, kumaşı desteklemek ve direğe dolanmayı önlemek için temel bir çember yerine sert bir çerçeveye bağlıdır.

Genel amacı pilotlara hızlı bir referans vermektir. Rüzgarın nereden geldiği konusunda ve rüzgar hızını yaklaşık olarak hesaplamaya yardımcı olur. En küçük havalimanında bile en az bir görünür rüzgar tulumu olması uçuş yönetmelikleri gereği zorunludur. Rüzgar tulumu, çevresel faktörlerden etkilenmemesi için açık bir alana ve yüksek bir direğe asılmalıdır. Cıvardaki yapı ve diğer engellerden en az 25 metre uzakta olmaları tavsiye edilir. En yakın uçuşunuzda tulumu bakıp rüzgar tahmini yapabilirsiniz.

Peki neden çorapta bu kırmızı ve beyaz halkalar var? Hem kolay seçilebilmesi hem de rüzgar hızını tahmin edebilmek için oradalar. Her halka 5 knot'luk bir rüzgar hızını gösterir. Knot, saatte 1 deniz miline eşit hız birimidir. Tam olarak saatte 1,852 kilometreye, yaklaşık olarak saatte 1.15078 kara mili ve

En küçük havalimanında bile en az bir görünür rüzgar tulumu olması uçuş yönetmelikleri gereği zorunludur.



saniyede 0,514 metreye eşittir. Yaygın olarak denizcilik ve havacılıkta kullanılır. Yani halkalar büyüdükçe 5, 10, 15, 20, 25 knotluk hız ölçümü yapılabilir.

Rüzgar tulumlarının iki ucunda da açıklık bulunur. Bu açıklıklardan geniş olan taraf rüzgarı karşılayan yani tulumu giriş yapan bölümdür. Dar olan taraf ise rüzgarın tulumdan çıkış sağladığı bölümdür. Az şiddetle eden rüzgar, tulumu gevşeterek dar kısmı aşağı sarkıtır. Şiddetli esen rüzgâr ise tulumu gerdirek yukarı doğru hareket ettirir. Rüzgarın yönü, tulumun işaret ettiği yönün tam tersidir. Her bir şerit yaklaşık 3 knot hızına denktir. Esen rüzgarın gerdirep havaya kaldırdığı şerit sayısı üç ile çarpılarak yaklaşık rüzgar hızı belirlenir.

Rüzgar konisi / rüzgar çorabının temel özellikleri

- Dev bir çorabı andıran konik bir tekstil tüpüdür.
- Kumaş koninin dönmesine izin veren bir fırdöndü aracılığıyla dikey bir direğe monte edilir.
- Pilotlara ve motor çalıştırma testi yapacak yetkili

teknisyenlere bağlı rüzgar hızı göstergesi sağlamak için tasarlanmıştır.

- Pilotların ve teknisyenlerin yaklaşık rüzgar hızını ve yönünü hızlı ve kolay bir şekilde belirlemelerini sağlayan renkli ve okunması kolay bir yapıdadır.
- Bir rüzgar konisini/rüzgar hızını okumak için pilotlar rüzgar konisinin üzerinde bulunan şeritlerin sayısını sayarak rüzgar hızını tahmin edebilirler. Çizgilerin sayısı aşağıdaki gibi knot cinsinden rüzgar hızına karşılık gelir.

Çizgilerin Sayısı ve Knot Cinsinden Rüzgar Hızı

- 1 şerit = 3 knot (3,5 mph / 5,6 km/h)
- 2 şerit = 6 knot (7 mph / 11,1 km/h)
- 3 şerit = 9 knot (10,4 mph / 16,7 km/h)
- 4 şerit = 12 knot (13,9 mph / 22,2 km/h)
- 5 şerit = 15 knot + (17,3 mph / 27,8 km/h üzerinde)

Tamamen açılmış bir rüzgar konisi 15 knot (28 km/sa veya 17 mph) üzerinde bir rüzgar hızını gösterir.



WINGLETLERİ OLAN BİR BOEING 737 İLE WINGLETE SAHİP OLMAYAN BİR BOEING 737 ARASINDAKİ FARK NEDİR?

“Wingletlerle donatılmış bir Boeing 737 ile winglete sahip olmayan bir Boeing 737 arasındaki temel fark, aerodinamik verimlilik ve performans özelliklerinde yatmaktadır.”

Wingletler, aerodinamiği iyileştirerek yakıt verimliliğini artıran, kaldırma kaynaklı sürtünmeyi önemli ölçüde azaltmak üzere tasarlanmıştır.

Ek kaldırma kuvveti sağlayarak, uçağın özellikle tırmanma sınırlaması olan havalimanlarından veya engellerle kısıtlanmış pistlerden daha verimli bir şekilde tırmanmasına olanak tanır. Ayrıca, tırmanma thrust gücünün azalmasına katkıda bulunarak potansiyel olarak motor ömrünü uzatır ve bakım maliyetlerini düşürür. Çevresel etki de dikkate değerdir; winglet hem gürültü emisyonlarını hem de NOx emisyonlarını azaltarak çevre standartlarına uyum sağlar ve muhtemelen havaalanı gürültü kotaları veya cezalarında tasarruf sağlar.

Sonuç olarak, wingletli bir 737, azalan sürtünme nedeniyle seyir sırasında daha az yakıt tüketimi yaşar, bu da daha düşük yakıt maliyetlerine ve daha fazla menzile yol açar.

Ayrıca, uçağın daha yüksek irtifalara daha erken ulaşmasını sağlayarak daha iyi seyir performansı sağlar; bu da sıkışık hava sahalarında avantajlı olabilir ve potansiyel olarak daha doğrudan rotalar ve daha kısa uçuş süreleri sağlar.

Uçağın kullanım ve operasyonel yönlerinde farklılıklar vardır. Örneğin, winglet donanımlı bir 737 ile wingletsiz bir uçak arasında dönüş hızı ve kalkış triminde küçük farklılıklar olabilir. Ayrıca, wingletlerin varlığı nedeniyle hava koşullarından kaynaklanan herhangi bir yön etkisi gözlemlenmemiş olmasına rağmen, düzenleyici hususlar nedeniyle winglet kuru “maksimum gösterilen” çapraz rüzgar limitinde hafif bir azalma vardır (değer 34 kts'den 33 kts'ye düşürülmüştür).

Şu anda, tüm yeni 737'lerin yaklaşık %85'i, özellikle 800 ve 900 serilerinde ve doğal olarak tüm BBJ'lerde yaygın olmak üzere wingletlerle donatılmıştır. Karar genellikle maliyetler ve faydalar arasında bir dengeye dayanır. Wingletlerin takılması ucuz değildir ve takıldıktan sonra, üretim sırasında mı yoksa sonradan mı takıldıklarına bağlı olarak uçağın ağırlığına 170-235 kg (375-518 lbs) ek katkıda bulunurlar. Bu ilave ağırlık yakıt tüketimini etkilerken, wingletlerin sağladığı genişletilmiş menzil bu etkiyi dengelemektedir. Basit bir ifadeyle, ortalama uçuş sektörü kısaysa (bir saatten az), azaltılmış gürültü veya engellerle sınırlı pistlerden düzenli operasyonlar gibi belirli avantajlar gerekli olmadıkça, wingletlerin faydaları o kadar önemli olmayabilir.

Your one stop
shop aftermarket
solution for
aviation spare
parts



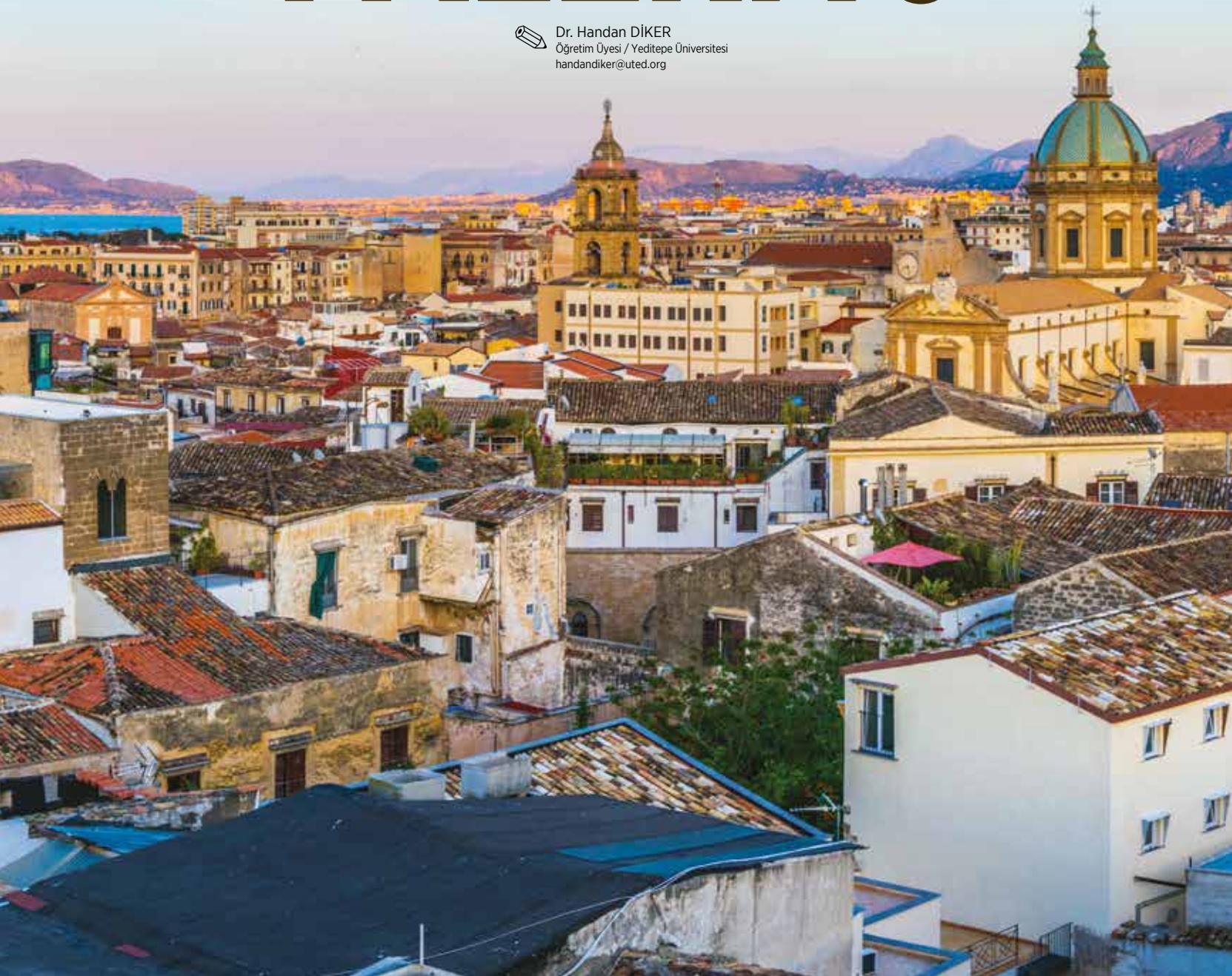
Palermo, mimarisi, kültürel etkinlikleri, müzeleri ve gastronomisiyle İtalya'nın en önemli şehirlerinden biri olarak göze çarpıyor. İtalya'nın en güneyinde yer alan Sicilya'nın en kalabalık şehridir. M.Ö. 734 yılında Fenikeliler tarafından kurulan şehir aynı zamanda Sicilya'nın başkentidir. 2700 yıllık tarihi, şehrin en önemli gelir kaynağının turizm olmasını sağlıyor. Özellikle "Old Town"da yer alan Gotik ve Barok tarzdaki yapılar, bir dönemin mimarisine ışık tutması bakımından bir açık hava müzesi olarak nitelendirilebilir.



İTALYA'NIN EN İLGİNÇ ADASI: SİCİLYA VE TARİH YÜKLÜ KENTİ PALERMO



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





Bu ay en sevdiğim ülkelerden biri olan İtalya'ya, Sicilya bölgesinin başkenti olan Palermo'ya gidiyorum. İstanbul-Palermo arası yaklaşık iki buçuk saat sürüyor.

Palermo'nun tarihi bir hayli eskilere gidiyor. Milattan Önce 8. yüzyılda Fenikeliler tarafından kurulmuş bir kent. Sonra Roma, Bizans, Arap, Norman ve İspanyolların yaşadığı kent oldukça zengin dolu dolu bir tarihe ve kültüre sahip. En son Napoli Krallığının hakimiyetinden sonra 1860'da İtalya birliğine katılmış.

Palermo İtalya'nın en kalabalık kentlerinden birisi ve İtalya'nın beşinci büyük şehridir.

Palermo şehrinin anlamı, Yunancada büyük liman anlamına gelen 'Palermos' kelimesinden gelmektedir. Daha çok genç bir nüfusa sahip olan Palermo'da bir de üniversite bulunmaktadır.



Alman yazar Goethe'nin Sicilya ile ilgili ünlü bir sözü var. Diyor ki: 'Sicilya'yı görmeden İtalya'yı anlamak mümkün değildir.'

Gerçekten de İtalya'yı defalarca karış karış gezmiş birisi olarak ilk kez Sicilya'ya giderken bu söz üzerinde oldukça düşündüm. Aslında İtalya'nın felsefesini, ruhunu özümsemek için mutlaka yolunuzu Sicilya'ya düşürmeniz gerekiyor. Çünkü burası çok farklı bir İtalya.



Sicilya, Akdeniz'in en büyük adası. İtalya'nın da beş özerk bölgesinden biri. Burası İtalya'dan Messina boğazı ile ayrılıyor.

Adanın mimarisi İspanyol mimarisi olup oldukça etkileyici.

Sicilya ile özdeşleşmiş bir düşünce de Mafya. Çünkü ada çok fazla saldırıya uğramış ve bu nedenle de adadaki insanlar silahlı olmak zorunda kalmışlar. Uzun yıllar bu Mafya kültürü devam etmiş. Günümüzde ise artık Mafya sözcüğünü bile duymak istemiyorlar.

Palermo kenti bir tarih müzesi adeta. Gezilecek yerleri o kadar çok ki, Öncelikle 'Monreal Katedrali'ne bakalım, Burası zengin cam mozaikleri ile ünlü bir katedral. Katedralin sağındaki mozaikler milattan önceyi, solundakiler de milattan sonrayı simgeler durumda. Sağda, Âdem, Havva, Nuh Tufanı v.b. bilgiler mevcuttur. Solda ise İncil hakkında bilgiler vardır.

Norman Sarayı: Eskiden Sicilya krallığının yeri olan saray, günümüzde şehrin yönetim merkezini oluşturuyor. Arap kültürünün yansıdığı sarayda sarı altın rengi hakimdir. Sarayın bir kapısı turistlere hizmet verirken, diğer kapısı parlamenterlere hizmet veriyor. Şehrin eski bölümünde ve tepede yer alıyor.



Massimo Tiyatrosu: Burası aslında bir opera binası. Piazza Verdi meydanında yer alıyor. Özelliği ise, İtalya'nın en büyük opera binası olmasıdır. Avrupa'nın üçüncü büyük opera binasıdır. (1'inci Viyana, 2'nci Paris), Yapım yılı 1897 olan tiyatronun akustik özelliği mükemmeldir ve ünlü 'Baba 3' filminin son sahneleri burada çekilmiştir.

Capuccini Yeraltı Mezarlığı İskelet Müzesi: İsminden de anlaşıldığı gibi burası en korkunç müzelerden birisi. Bir diğer adı da 'Ölüler evi' dir. 1599 yılında rahipler 8000'e yakın kişiyi mumyalayarak bu müzede sergilemişlerdir. Günümüzde de cesaret edip içeri girenler bu mumyaları izliyorlar. Ben mi? ben giremedim:)

Sicilya, özellikle de Palermo, plajları ve nefis denizi ile ünlü bir ada. Otuz dakikalık bir yoldan sonra gittiğim Mondello plajı ve Mondello kasabası harika bir tatil beldesi. Burası eski bir balıkçı kasabası olup, ince kumlu plajları ile ünlenmiş bir yer.

Sicilya, şarabı, deniz ürünleri, dondurması, zeytini, bademi, üzümü ve turuncgilleri ile ünlenmiş bir ada. Mutfağı bizim Ege ve Akdeniz mutfağının aynısı. Öte yandan öğrendim ki İtalya'nın limon ve portakallarının çoğu Sicilya'da yetişiyor.

Canlı, dinamik, tarihi ve çok turistik bir o kadar gizemli, etkileyici, sokak pazarları ile kendinizi İtalya'da değil de farklı bir İtalya'da görmek isterseniz tercihiniz Sicilya olmalı. Klasik Roma, Venedik, Napoli, Milano, Floransa gibi İtalyan kentlerinden çok uzak bambaşka ama çok etkileyici bir İtalya var burada. Sicilya beni çok etkiledi. Ve sonuçta Goeth'ye hak verdim. Gerçekten de Sicilya'yı bir görün ondan sonra ancak İtalya'yı anlayacaksınız.

FİNLANDİYA’NIN KUZEYİ: SOĞUKLAR DİYARI LAPONYA



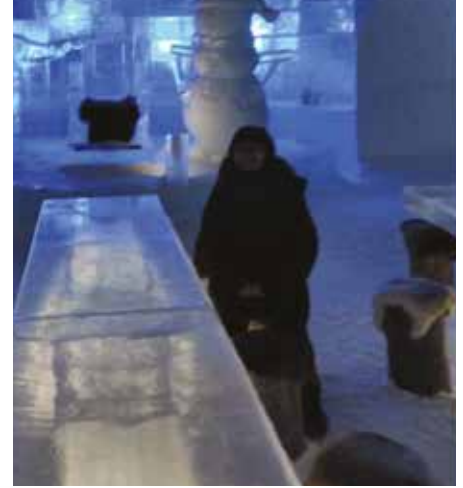
Laponya Finlandiya'nın bölgelerinden biri. Finlandiya'nın dörtte birini oluşturmakta ve büyük kısmı 'Kuzey Kutup Dairesi'nin kuzeyinde kalmaktadır. Merkezi Rovaniemi olan bölgenin en önemli geçim kaynaklarından birisi turizm ve burada yapılacak gerçekten çok şey var...



İlk durağımız, direkt uçuşumuz olan Rovaniemi şehri oldu. Şubat ayının başlarında gittiğimiz Laponya, şanssızlığımıza o dönemin en soğuk haftasına denk geldi. Gündüz ortalama -24 derece, gece ise -36 dereceleri görsek bile bu, aktiviteler için engel taşıyor :)

Burada Noel Baba'nın evi olarak kabul gören 'Santa Claus Holiday Village' otelinde konaklıyoruz. Ayrıca burası büyük ve turistik bir tesis, çoğu aktiviteyi burada kolayca gerçekleştirebilirsiniz. Geyik turu, Husky turu, Snow motor (snowmobile) gezisi gibi birçok aktiviteye sahip, ayrıca tamamen buz tutmuş denizdeki buzları kırarak ilerleyen Buzkıran (IceBreaker) gemisi için de bu otelden sizi shuttle otobüsler resepsiyondan alıp Kemi şehrine götürüyorlar.





Diğer günlerde Husky köpekleri ve Ren geyikleri ile kızak turu, kar motorları ile tur yapmak çok eğlenceli ve popüler aktiviteler. Sonra Kuzey ışıklarını görebilmek için (çünkü kuzeye doğru ilerledikçe ışıkları görme olasılığı daha yüksek oluyor) otobüs ile 5 saat uzaklıkta olan İnari şehrine geçiyoruz.

Burası daha soğuk şekilde karşılıyor insanı, şansımız yaver gitti ve kuzey ışıklarını gözlerimizle görebildik. Bunun için İnari Gölü kıyısında bir aurora kulübede kaldık ki odanın içerisinden sıcak sıcak ışıkları izleyebildim. Aurora uygulaması da bize bu konuda yardımcı oldu.

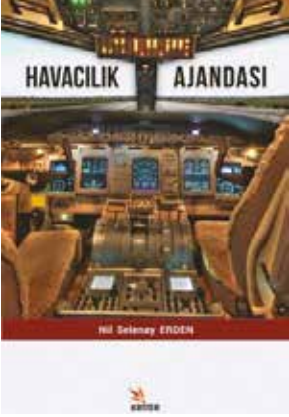
Ayrıca İnari ve Laponya bölgesi kayak turizmi için oldukça popüler yerlerden ama çok kaliteli ve soğuğa dayanıklı teçhizat olmadan kayak yapmak imkansız yakın maalesef. O yüzden biz bu tür aktiviteleri deneyimleyemedik.

Snow mobile yapmak istesek de aşırı soğuklar nedeniyle çoğu tur iptal olmuştu. Bunun için kış aylarında kayak yapmadan gezecekseniz bile mutlaka kaliteli bot, termal içlik, kalın eldiven, atkı ve bere takımı olmazsa olmazlardan.

Sonrasında yurda dönüş için tekrar otobüs ile Rovaniemi'ye dönüyoruz.

AJANDA

KİTAP



HAVACILIK AJANDASI

Yazar: Nil Selenay Erden
Yayınevi: Kriter Yayıncılık

Kitap; uçaklar, hava yolu kültürleri, pilotlar ve havacılık tarihine damgasını vuran kazalara ilişkin dört önemli maddeden oluşuyor. Ajandanın ilk maddesinde günümüzden bugüne uçakların gelişimine değinilerek havacılık tarihine ilişkin büyük resim sunulmuştur. Ajandanın ikinci maddesinde ulus kültürü ve örgüt kültürü arasındaki etkileşime değinerek, hata yönetimi ve havacılık kültürleri anlatılmıştır. Üçüncü madde iyi bir pilotta olması gereken özellikleri; kişilik, zekâ, psikomotor beceriler ve uçuş motivasyonu açısından sınıflandırarak ideal bir pilot profilinin detaylarını anlatır. Dördüncü madde Tenerife ve Portland Oregon kazalarının iç yüzünü anlatarak, kaza incelemeleri sonucu farkındalıkla temelleri atılan ekip kaynak yönetimine vurgu yapıyor.

SİNEMA



İKİ NEHİR ARASINDA

Dram, Tarihi, Belgesel

Yönetmen: Berfi Dicle Öğüt
Oyuncular: Mehmet Konuralp, Jonathan Arch

I. Dünya Savaşı sırasında Irak Cephesinde savaşmış ve esir düşmüş Türk ve İngiliz askerlerinin bugüne kadar hiç anlatılmamış olan anılarını konu alan belgesel filmde, Kut Savaşında esir düşmüş İngilizler ile Basra'da esir düşmüş Türklerin yaşadığı ve bugüne kadar hiçbir şekilde konuşulmamış olan hikayelerini ortak acı perspektifinden mercek altına alıyor. Türk ve İngiliz askerlerinin torunları, dedelerinin bilinmeyen hikâyelerini ve hayatlarını nasıl etkilediğini düşünüyorlar. Tarihsel çerçevenin dışında kalan iki farklı ulusun, savaş esirlerinin tanıklıklarıyla ilerleyen film, Kut Zaferini merkezine alırken, savaşın zulmünün bireyler üzerindeki ortak acısını, tarihin gerçekliğini, mübadeleyle kaderlerinin nasıl değiştiğini gözler önüne seriyor.



SEMİCENK KONSERİ

Yer: Volkswagen Arena
Tarih: 27 Nisan 2024 Cumartesi
Saat: 21:00

2023 yılının en çok dinlenen Türkçe şarkılar listesini sallayan Semicenk ile muhtelem bir konser deneyimi yaşamaya hazır ol. Batık gemi, Canın sağ olsun, Tanrım reva mı?, Fark ettim gibi on milyonlarca dinlenen şarkının sahibi Semicenk'in konseri 27 Nisan'da Volkswagen Arena'da gerçekleşecek. Semicenk'i kullanan sanatçının asıl adı "Cenk Baş". Kendisinin seçtiği Semicenk adı ise genç sanatçının ailesi tarafından verilen göbek adı ile gerçek adının birleşiminden oluşturularak kullandığı bir mahlas.



"1923" MÜZİKALİ

Yönetmen: Mehmet Ergen
Oyuncular: Kerem Alışık, Özge Özder, Ece Dizdar
Yer: Zorlu PSM
Tarih: 23 Nisan 2024
Saat: 15.00

Cumhuriyetimizin eşsiz kahramanlarının anısına saygıyla... Cumhuriyetimizin 100. yılında, günümüzden tarihe uzanan büyüleyici bir müzikal yolculuk...

Kurtuluş Savaşı Müzesi'ne yapılan okul gezisi sırasında ortadan kaybolan dört arkadaş, kendilerini bir anda Mustafa Kemal'in Millî Mücadele'yi başlattığı Bandırma Vapuru'nda bulurlar. Bandırma'yı sarsan dalgardan Meclis'in açılışına, Büyük Taarruz'dan Cumhuriyet'in ilanına uzanan; genç, yaşlı, çocuk, kadın ve erkek nice isimli Cumhuriyet kahramanının yarattığı Millî Mücadele serüvenini müzik, dans, muhteşem sahne tasarımı ve multimedya şovu eşliğinde soluk soluğa izleyeceksiniz. 100 kişilik dev kadronun bu eşsiz performansını kaçırmayın!

KONSER

TİYATRO

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



Ugur Ozkan
PHOTOGRAPHY





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

VHF antenleri bulunur.



- ☐ gövdenin üstünde
- ☐ gövdenin alt kısmında
- ☐ gövdenin üstünde veya altında

SATCOM sinyallerini L-band frekanslarına dönüştürür.



- ☐ Ses
- ☐ Veri
- ☐ Ses/Veri

Hava aracı sadece bataryalarla besleniyorsa



- ☐ Üç VHF sisteminin tümü çalışabilir.
- ☐ VHF1 ve VHF 2 sistemleri çalışabilir
- ☐ Sadece VHF 1 çalışabilir

Ditching switchini AÇIK konumuna getirdiğinizde,



- ☐ Silecekler çalışmaya başlar
- ☐ Rain Repellent sistem , ön camlara itici sıvı püskürtür
- ☐ Outflow valve'ler kapanır

Side Stick üzerindeki Kırmızı düğme aşağıdakilerden hangisi için kullanılır ?



- ☐ Bas-konuş
- ☐ Kumanda Önceliğini devralmak
- ☐ Motorların çalıştırılması

IDG'yi ilgili motora yeniden bağlamak için,



- ☐ Düğmeye 5 saniye boyunca tekrar basmalısınız
- ☐ Düğmeye en fazla 3 saniye boyunca tekrar basmalısınız
- ☐ Yeniden bağlantı sadece yerde gerçekleştirilir.

MSDS ne anlama gelir?



- ☐ Maximum Structural Design System (Maksimum Yapısal Tasarım Sistemi)
- ☐ Material Safety Data Sheet (Malzeme Güvenlik Bilgi Formu)

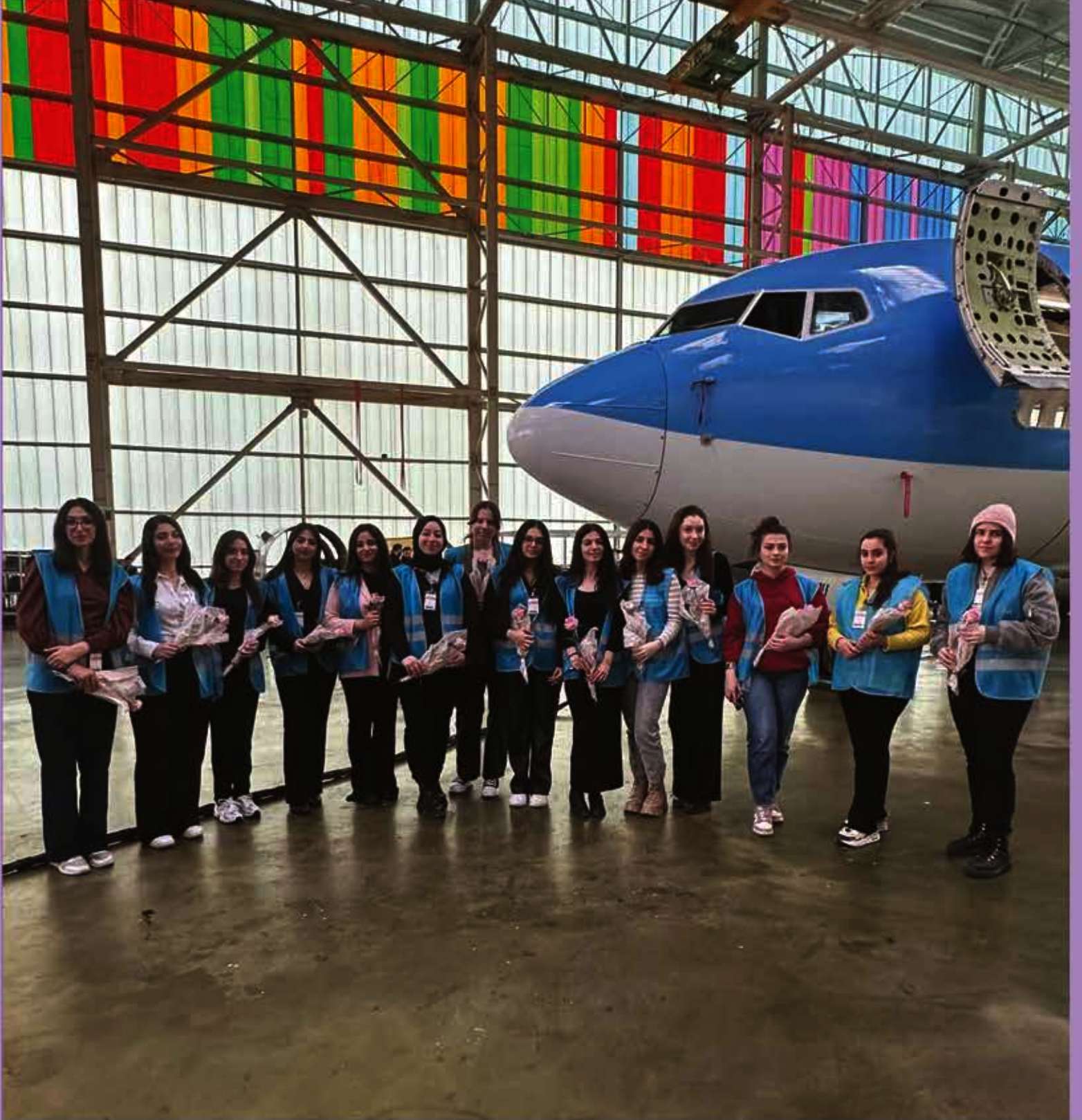
Uçak lastiklerindeki Fuse Plugs kullanılır.



- ☐ aşırı sıcaklık koruması için
- ☐ aşırı basınç koruması için

myTECHNIC'in YILDIZLARI

Tesisimizde Kadın Gücünü Artırıyoruz. Kadın Çalışan Oranımız %20 ve Potansiyelimizi Birlikte Yükseltiyoruz.





DÜNYANIN EN FAZLA ÜLKESİNE UÇAN HAVAYOLUYLA MELBOURNE



TURKISH AIRLINES

AVUSTRALYA