

UTED

42. YIL

www.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

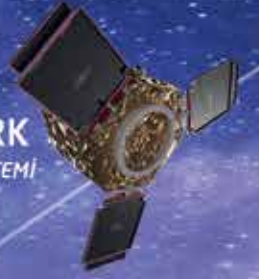
SAFETY
COMES FIRSTÖNCE
EMNİYET

50'NCİ YILIMIZI COŞKUyla KUTLADIK





MMU
MİLLÎ MUHARİP UÇA



GÖKTÜRK
EO UYDU SİSTEMİ

TÜRKHAVACILIK UZAYSANAYİİ



HÜRJET
JET EĞİTİM VE
HAFİF TAARRUZ UÇAĞI



ANKA
ORTA İRTİFA UZUN HAVADA KALİŞLİ
(MALE) İHA SİSTEMİ



HÜRKUŞ
GELİŞMİŞ EĞİTİM UÇAĞI



GÖKBEY
GENEL MAKSAT HELİKOPTERİ
MULTIROLE HELICOPTER



T129 ATAK
TAARRUZ VE TaktİK KESİF
HELİKOPTERİ

GÖKYÜZÜ VE ÖTESİ

Bundan 45 yıl önce, ülkemizi göklere taşımak için yola çıktık. Bugün, yüksek hedeflerimiz ve milli sermayemizle geleceğe yönelik teknolojiler üretiyoruz. Yeni logomuzun verdiği güçle, aydınlık yarınlar için her gün azimle çalışmayı, havacılık ve uzay alanında global bir marka olmayı ve daima daha ileriye, gökyüzünün de ötesine gitmeyi sürdüreceğiz.

TUSAŞ - Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş.
TSKGV'nin Bağlı Ortaklığı ve SSB'nin İştirakidir.

www.tusas.com.tr



Değerli meslektaşlarım,

2018 yılı içerisinde havacılık sektörü oldukça hareketli geçti. Biz de derneğimizin faaliyetleri için oldukça emek harcadık. 2018 yılını içerisinde Antalya ve İstanbul'daki iki uluslararası fuara katıldık. Her iki fuarda da mesleğimizi, derneğimizi ve dergimizi tanıtmaya fırsatı bulduk. **Her iki fuarda da standımız özellikle gençler tarafından çok büyük ilgi gördü.** Açıkçası bu ilgiden dolayı da mutlu olduğumuzu ifade etmek isterim.

Ekim ayının sonunda İstanbul Havalimanı da açıldı. Birçok gencimize istihdam sağlayacak. Havacılığın aktarma merkezi, ülkemizin itici gücü olacak. İstanbul'umuzun yeni havalimanı ile havacılık sektörü de ülkemiz ekonomisine büyük katkı sağlayacak. Bizler de şirketlerimizin büyük hedeflerini gerçekleştirmek için emek sarf edeceğiz.

Yeni havalimanının ülkemize ve sektörümüze hayırlı olmasını ve tüm hedeflerine ulaşılmasını dilerim.

2018 yılında 'Uçak Teknisyenleri Derneği Gençlik Platformu'nu oluşturduk ve 'Genç UTED'i kurduk. 'Genç UTED' ile havacılık alanında eğitim alan daha fazla gencimize ulaşmaya, havacılık sektörünün güncel bilgilerini aktarmaya ve mesleğimizi tanıtmaya devam edeceğiz.

Gençlerimizle sosyal sorumluluk projeleri de oluşturup hayata geçmesini sağlayacağız.

Yaptığımız çalışmalarımızda elde ettiğimiz kazanımlarımızı da burada paylaşmak isterim. Derneğimizi, abilerimizin misyonuna yeniden taşıdık ve mesleğimizin sorunlarının çözümü için emek sarf eden bir yapıya dönüştürdük.

Göreve geldiğimiz günden beri ülkemizdeki 'Hava Aracı Bakım Lisansı'nın temin edilmesi ile ilgili sürecin yanlış olduğunu her ortamda dile getirmiş ve emekli olan meslek büyüklerimizin çalışma hayatları boyunca tecrübe etmedikleri işlerin yeni lisans alan meslektaşlarımızın 'Temel Eğitim Tecrübe Kayıt Listeleri'nde bulunduğunu ifade etmiş ve yeniden oluşturulması için talepte bulunmuştuk.

Amaca hizmet etmeyen bu listeleri daha efektif ve belirli süreli yinelenen bakım işlerinden oluşturup SHGM'nin onayına sunmuştuk. Gecikmeli olsa da, 'SHT-66 Talimatı', 2018 yılı ağustos ayı içerisinde güncellendi. **Modül sınavlarında başarılı olan ve yeni listeleri dolduran genç meslektaşlarımızın olumlu geri dönüşleri bizim için sevindirici oldu.**

Lisans alımı sürecinde havacılık kültürü gelişmemiş otoriteler yerine, ülkemizin kurumlarında sorunlara çözüm bulunacak bir yapı oluşturulması için çalışmaya devam edeceğiz.

Sevgili meslektaşlarım,

Aralık ayı içerisinde de **Uçak Teknisyenleri Derneği'miz - UTED'in kuruluşunun 50'nci yılını** Elite World Europa Hotel'de düzenlediğimiz **Gala Yemeğimiz** ve **Yusuf Güney'in** sahne performansı ile **kutladık**. Kutlama gecemizde **'Gelenekten Geleceğe'** sloganımızla **tüm meslektaşlarımızla birlikte bu gururu yaşadık.**

Kurucu başkanımız rahmetli **İlhan Acar** öncülüğünde 1967 yılında **yola çıkan 10 koca yürek; Hakkı Çöker, İsmail Dörter, Süleyman Pişkinioğlu, Basri Çekici, Aykut Güntekin, Erhan İnanç, Fahrettin Uçarlar, Necati Yüce ve Ayhan Yanık** başta olmak üzere derneğimizin kuruluşu için emek veren ve bugünlere gelmesini sağlayan tüm meslek büyüklerimize minnettarız.

Ahirete göç eden büyüklerimize Allah'tan rahmet, hayatta olan meslek büyüklerimize sağlık ve esenlikler dilerim.

Tüm meslektaşlarımızı da UTED çatısı altında güç birliği yapmaya ve bu gururu yaşamaya davet ediyorum.

Tüm meslektaşlarımızla birlikte, başarılı ve gurur dolu nice yıllarımıza...

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

Saygılarımla...

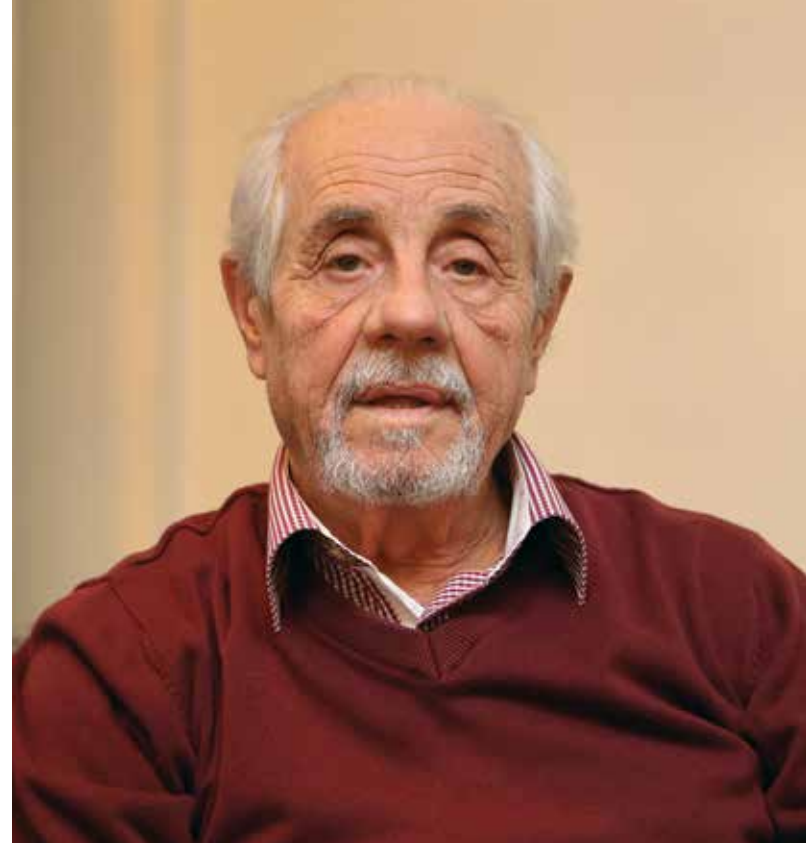
Necdet Aksoy
Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı





14 50'NCİ YILIMIZI COŞKUyla KUTLADIK

Uçak Teknisyenleri Derneği, 50'nci kuruluş yıl dönümü için "Gelenekten Geleceğe" tüm üyelerimizle bir araya geldik. Şarkıcı Yusuf Güney'in sahne aldığı gecede, uçak teknisyenleri UTED'in kuruluşunu coşkuyla kutlarken, yemeğe katılan havacılık sektörü mensupları doyusya eğlenme fırsatı buldular.



28 M. ERCAN DUYAR: MESLEKİ BAŞARININ TEK ŞARTI, SEVGİ...

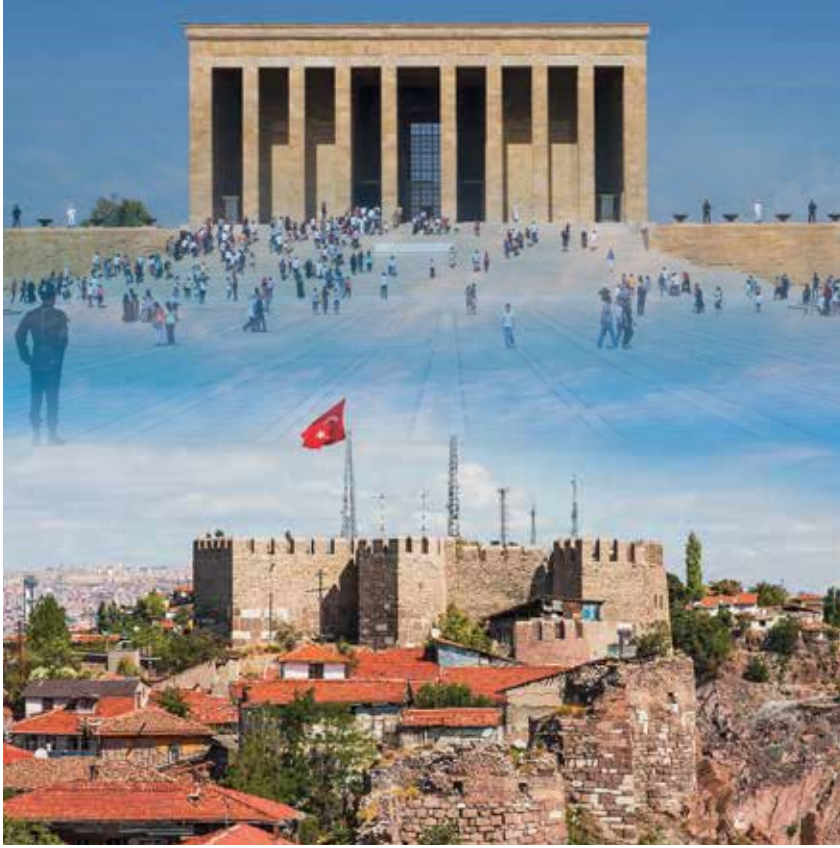
1984-1986 yılları arasında UTED Başkanlığı da yapan Mehmet Ercan Duyar, 20 yıl hizmet ettiği THY'den 1991 yılında emekliye ayrılmış. Duyar teknisyen arkadaşlarına işlerini severek yapmaları tavsiyesinde bulunurken eskiden yaptıkları işin daha tatmin edici olduğunu da eklemekten edemiyor; "Eski dönem daha tatminkârdı. Çünkü bizzat işin içindesiniz. Teşhisi siz koyuyorsunuz. Sizden önce birkaç kişi bakmış, tespiti yapamamış, sorunu giderememiş, görememiş. Siz gidiyorsunuz, bakıyorsunuz ve sorunu bulup gideriyorsunuz. Bunun hazzı başka bir şey!



34 HAVACILIKTA STRATEJİK YÖNETİM-3

Tüm havacılık kuralları, insan faktörünün bireylerin verimliliğini nasıl etkilediği üzerine değil, insan kaynaklı hataların ve insan faktörünün havacılık emniyeti ile ilgili potansiyel etkileri konusunda yoğunlaşmaktadır.

İÇİNDEKİLER



52 BAŞKENTİMİZ ANKARA

Hititler'den Roma İmparatorluğu'na, Abbasiler'den Osmanlı İmparatorluğu'na kadar hem tarihi hem de coğrafi konumu ile Orta Anadolu'nun önemli bir kenti olmayı başarmış Ankara, Kurtuluş Savaşı'nın verilmesinde ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasında oynadığı rolle de başkent olmaya çok yakışan bir şehirdir.

06	HAVACILIK TARİHİNDE OCAK	38	İNCELEME
08	GÜNDEM	42	TEKNİK
10	HABER	46	TÜRK HAVACILIK TARİHİ
14	50'NCİ YIL	52	GEZİ
24	KRİTİK	58	YAŞAM
28	TARİHİN TANIKLARI	60	SPORTİF
34	ANALİZ	64	AJANDA
36	BİLİM TEKNİK	66	BİL BAKALIM

UTED

42. YIL

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ 216-638 OCAK 2019 www.uted.org

Uçak Teknisyenleri Derneği Adına
İmtiyaz Sahibi
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Utku UZUN

Editörler:
Nihat ÇELİK
Oya KOTAN
Kâmile ÇAKIR

Grafik Tasarım:
C.Kaan ÖZKAN

Yazı Kurulu
Erhan İNANÇ, Devrim GÜN, Cemil AKGÜL,
Yüksel BOZKURT, Handan DİKER, Sevim BAKİ,
İsmet ŞAHİN, Alişan DEĞİRMENCİLER
Selim KONA, Beytullah AKKAYA

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

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

İstanbul, Ocak 2019

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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



UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarına
web sitemizden ulaşabilirsiniz.

HAVACILIK TARİHİNDE OCAK

1 OCAK 1925

Amerikan Astronom Edwin Hubble, Samanyolu dışında başka galaksiler keşfettiğini açıkladı.

1 OCAK 2007

Endonezya Adam Air Hava Yolları'na ait AA574 sefer sayılı Boeing 737 tipi bir yolcu uçağı, Sulawesi Adası'nın dağlık bir bölgesine düştü. Uçakta 102 kişi bulunuyordu.

2 OCAK 1880

Fransız pilot, uçak tasarımcısı, sanayici ve Air France'ın kurucusu Louis Charles Breguet doğdu.

3 OCAK 1496



Leonardo da Vinci bir uçuş makinesini test etti, fakat başarısız oldu.

6 OCAK 1745

Sıcak hava balonunun mucidi Fransız Jacques-Étienne Montgolfier doğdu.

7 OCAK 1785

Fransız havacı Jean-Pierre Blanchard ve Amerikalı fizikçi John Jeffries, bir balonla Manş Denizi'ni geçtiler.

8 OCAK 1989

Birleşik Krallık'ta East Midlands Havaalanı yakınlarında Boeing 737 tipi bir yolcu uçağı karayolu üzerine düştü. 46 kişi öldü, 80 kişi yaralı kurtuldu.

8 OCAK 2003

THY'nin İstanbul-Diyarbakır seferini yapan RC-100 tipi uçağı, Diyarbakır'a inişi sırasında düştü. 74 kişi öldü, 3 kişi yaralanarak kurtuldu.

9 OCAK 1926

Piyango çekilişinin yalnızca Tayyare Cemiyeti'ne ait olduğuna ilişkin kanun kabul edildi.

9 OCAK 1969



Ses hızını aşan ilk yolcu uçağı Concorde, deneme uçuşunu başarıyla gerçekleştirdi.

10 OCAK 1983

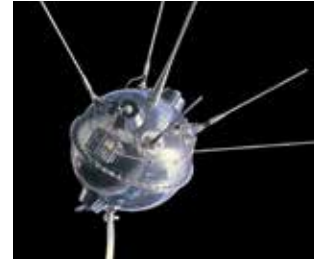
Türk Hava Yolları'nın Afyon uçağı Ankara'da düştü. 47 kişi öldü.

11 OCAK 1935



Amerikalı havacı ve yazar Amelia Earhart, ilk tek kişilik uçuşu Hawaii'den Kaliforniya'ya gerçekleştirdi.

12 OCAK 1959



Sovyet uzay aracı Luna 1, güneş çevresindeki yörüngesine yerleşti. Luna yer çekiminden kurtulan ilk uzay aracı oldu.

17 OCAK 1966

Sovyetler Birliği MiG-17 jet uçağının ilk prototipi uçuş denemesini tamamladı.

14 OCAK 1950

Bir Amerikan B-52 bombardıman uçağı, İspanya üzerinde bir yakıt tanker uçağı ile yakıt ikmali sırasında çarpıştı ve dört hidrojen bombasını Palomares köyü civarına düşürdü. 'Palomares Olayı' olarak hatırlanan olay sonrası, çevrede radyasyon kirliliği oluştu.



18 OCAK 1911

İlk defa bir uçak, bir geminin güvertesine iniş yaptı. Pilot Eugene Burton Ely, San Francisco limanında bulunan USS Pennsylvania (ACR-4) gemisine indi.

19 OCAK 1960

İsveç'in başkenti Stokholm'den Ankara'ya gelen İskandinav Havayolları'na (SAS) ait yolcu uçağı Esenboğa Havaalanı yakınlarında düştü, 42 kişi öldü.

21 OCAK 1970



Jumbo-Jet Boeing 747 ticari seferlerine başladı.

22 OCAK 1952

Dünyanın ilk jet yolcu uçağı olan De Havilland Comet, BOAC Havayolu Şirketi'nin filosunda hizmete girdi.

22 OCAK 1970

Boeing 747 ilk kez Londra'ya uçtu.

24 OCAK 1966

Hindistan Havayolları'na ait Boeing 707 tipi bir yolcu uçağı, Bombay-New York seferini yaparken İsviçre'nin Cenevre kentine inmeye hazırlandığı sırada, Alp Dağları'nın Mont Blanc tepelerine çarparak düştü. 117 kişi öldü.

24 OCAK 2004



LNASA'nın Opportunity adlı aracı, ikizi Spirit'ten iki hafta sonra Mars yüzeyine indi.

26 OCAK 1911

Pilot Glenn H. Curtiss, ilk deniz uçağını uçurdu.

26 OCAK 1974

Türk Hava Yolları'nın Van adlı yolcu uçağı, İzmir Cumaovası Havaalanı'nda pistin 100 metre uzağında yere çakıldı; 63 kişi öldü.

27 OCAK 1967



Apollo-1 uzay aracı, Kennedy Uzay Merkezi'nde test edildiği sırada yandı. Astronotlar Gus Grissom, Edward Higgins White ve Roger Chaffee hayatlarını kaybetti.

28 OCAK 1986



Uzay mekiği Challenger, fırlatılışından 73 saniye sonra parçalandı; yedi astronot öldü. Hatanın katı yakıt motorlarındaki sızıntıdan kaynaklandığı öne sürüldü.

29 OCAK 2005

Çin, 55 yıl aradan sonra ilk defa Tayvan'a uçak seferi düzenlendi.

30 OCAK 1948

British South American Airways'e ait bir uçak, Atlas Okyanusu'ndaki Bermuda Şeytan Üçgeni'nde kayboldu.

30 OCAK 1975

THY'nin İzmir-İstanbul seferini yapan Bursa uçağı Marmara Denizi'ne düştü; 41 kişi öldü.

31 OCAK 2000

Alaska Havayolları'na ait bir yolcu uçağı, Büyük Okyanus'a düştü; 88 kişi öldü.



HAVAYOLUNDAKİ ENGELLER KALKIYOR

Engelli veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların havayolu seyahatlerinde gerekli kolaylığın sağlanması amacıyla yükümlülüklerini yerine getiren havacılık işletmelerine verilen 'Engelsiz Havalimanı Kuruluşu' sertifika sayısı 75'e ulaştı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), 2009 yılında başlattığı ve Türkiye'nin bu alandaki öncü projelerinden biri olarak kabul edilen Engelsiz Havalimanı Projesi'ni 2015 yılında yayımladığı bir talimat ile yasal bir düzenlemeye dönüştürdü. 24 Kasım 2015 tarihinde yayımlanan 'Engelli veya Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Havayolu Yolcuları Talimatı'; havalimanı işletmecileri, terminal işletmecileri, havayolu şirketleri ve yer hizmetleri kuruluşlarının sertifika almak için yerine getirmesi gereken yükümlülükleri belirliyor. Havalimanı işletmecimiz olan DHMİ, 33 havalimanında

gereklilikleri yerine getirerek 'Engelsiz Havalimanı Kuruluşu' sertifikası almaya hak kazanırken, 8 terminal işletmecisine, yer hizmeti kuruluşlarından TGS'ye 8 havaalanında, HAVAŞ'a 16 havaalanında, ÇELEBİ'ye 7 havaalanında, havayolu kuruluşlarından ise Corendon, SIK-AY ve Sunexpress'e sertifika verildi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Avrupa Birliği Projesi olarak 16 Ağustos 2017 tarihinde başlattığı 'Engelliler, Yaşlılar ve Hareket Kısıtlılığı Olanlar İçin Ulaşım Hizmetlerine Erişilebilirliğin Geliştirilmesi Projesi' kapsamında ise çalışmalar devam ediyor. Hava Ulaşım Çalışma Grubu ile birlikte Karayolu ve Kentsel Ulaşım, Demiryolu Ulaşım, Deniz Ulaşımı ve Entegre Ulaşım olmak üzere toplam 5 çalışma grubu bulunuyor.

shgm.gov.tr

TÜRKİYE İLE İNGİLTERE ARASINDA HAVACILIK GÜVENLİĞİ İŞBİRLİĞİ

Türkiye ile İngiltere arasında Havacılık Güvenliği 2019 yılı İşbirliği Programı yapıldı. İşbirliği anlaşması 7 Aralık 2018 tarihinde Sivil Havacılık Genel Müdür Vekili Bahri Kesici ve İngiltere Büyükelçisi Dominick Chilcott tarafından imzalandı. 2017 ve 2018 yıllarında da iki ülke arasında var olan ve etkin bir şekilde yürütülen işbirliği programı, 2019 yılı için yenilendi. Bu kapsamda, İngiltere ve Türkiye havaalanlarında ortak değerlendirmeler, iki ülke sivil havacılık otoriteleri arasında denetçi değişimi, Dalaman ve Bodrum Havaalanlarında da güvenlik personeli ve süpervizörlere yönelik eğitimler, kargo güvenliği alanında karşılıklı ziyaret ve eğitimler işbirliği yapılacak konular olarak belirlendi. İşbirliği programı ayrıca, havacılık güvenliği programlarının paylaşımını, testler ve kalite kontrol konusunda ortaklaşa çalıştay düzenlenmesi ve iki ülke tarafından ortaklaşa uluslararası bir konferans organize edilmesini de içeriyor.

shgm.gov.tr





95 MİLYON YOLCUMUZLA 26 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

95 milyon yolcumuzu 1992'den beri güvenle ve uygun fiyatla uçurmanın Onur'unu yaşıyoruz. Bizi tercih eden ve bugünlere uçuran tüm yolcularımıza teşekkür ederiz.

onurair.com



App Store
Google Play



/onurair



/onurair_

BOEING'DEN TÜRKİYE'DE MÜHENDİSLİK VE TEKNOLOJİ MERKEZİ



Boeing, Türkiye'deki ilk 'Mühendislik ve Teknoloji Merkezi'ni açtı. Boeing Türkiye Milli Havacılık Planı kapsamında İstanbul'da gerçekleştirilen Boeing Teknoloji Günü ve Boeing Türkiye Mühendislik ve Teknoloji Merkezi açılış töreninde konuşan Savunma Sanayi Başkanı İsmail Demir, açılışı yapılan Mühendislik ve Teknoloji Merkezi'nin Boeing ile yapılan 'iniş takım kapağı', 'irtifa dümeni' anlaşmasının ötesine geçtiğini ve Türkiye savunma sanayi arasında yoğunlaşan iş birliğinin bir parçası olduğunu söyledi. Türk havacılık şirketlerinin de söz konusu merkezle çalışabilecek mühendislik kümelenme faaliyeti içinde olması gerektiğini belirten Demir, bunun Türkiye'de küresel ekonomiye katkıda bulunabilecek dünya markaları çıkarmaya giden yolda önemli bir basama olarak nitelendirdi ve yaratacağı katma değer çok büyük olacağını kaydetti. Türkiye'nin son yıllarda 'mucit ruhlu' insanlara sahip

çıkıldığını belirten Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcısı Mehmet Fatih Kacır ise, tersine beyin göçünü destekleyecek, Ar-Ge odaklı reformist bir yaklaşım içinde çalışmalar yürüttüklerini söyledi. Türkiye'nin üniversiteler, araştırma kurum ve kuruluşları ve KOBİ'lerin çalışmalarıyla birlikte, savunma sanayiinde geliştirilen yerli ürünlerin yüzde 65 seviyesine geldiğini belirten Kacır, bunun ülkenin küresel bir güç haline gelmesine katkı sunduğunun altını söyledi.

Türkiye'de sivil havacılık sektörünün yıllık 20 milyar dolarlık cirosu ve 200 binden fazla doğrudan çalışanı ile önemli bir alan haline geldiğini belirten Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Ömer Fatih Sayan ise, Türkiye'nin İstanbul Havalimanı ile birlikte 60 ülkeyi ve 20 trilyon dolarlık ekonomiyi birbirine bağlayacağını kaydetti.

aa.com.tr

İSTANBUL HAVALİMANI'NA TAŞINMA MART 2019'DA



Atatürk Havalimanı'ndan İstanbul Havalimanı'na 30 Aralık 2018'de planlanan taşınma, Mart 2019 tarihine ertelendi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan başkanlığında yapılan ve Devlet Hava Meydanları Genel Müdürü Funda Ocak, Atatürk Havalimanı Mülki İdare Amiri Ahmet Önal, Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı, THY Genel Müdürü Bilal Ekşi, İstanbul Havalimanı İşletmecisi İGA üst düzey yetkililerinin katıldığı

toplantıda, taşınmanın ertelendiğine yönelik karar çıktığı öğrenildi. Erteleme kararında hava koşullarının ve havayolu şirketlerinin etkili olduğu bildirilirken, tek seferde yapılacak taşınma işleminin teknik sistemlerle ilgili aksamalara yol açabileceği ifade edildi ve Atatürk Havalimanı'ndan İstanbul Havalimanı'na yapılacak kademeli taşınmanın 2019'un mart ayında yapılacağı kaydedildi.

ntv.com.tr

ICAO KABİN EMNİYET UZMAN GRUBU MONTREAL'DE BULUŞTU

Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO)'nın Kabin Emniyet Uzman Grubu 14. Çalışma Toplantısı, ICAO'nun merkezi Montreal'de gerçekleştirildi. Toplantıya, ICAO Kabin Emniyet Uzman grubuna üye olan ülkemizden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Kabin Emniyet Denetçisi İbrahim Yurdakul, THY Kabin Hizmetleri Başkanlığı Teknik Müdürü Bülent Metin ve Güneş Ekspres Havacılık (SunExpress) Kabin Eğitim Müdürü Güngör Ay katılım gösterdi. Toplantıda, 'Kabin Ekibi Eğitiminde Dijital Öğrenmenin Geliştirilmesi ve Uygulanması Kılavuzu', 'Kabin Ekibi Emniyet Eğitimi El Kitabı Rev.01', 'Çocuk Emniyet Sistemlerinin (CRS) Karşılıklı Kabul Edilmesi Kılavuzu (Rev.01)' ve 'Devlet Kabin Emniyet Denetçileri Kılavuzu' konuları masaya yatırıldı.

shgm.gov.tr



50'NCİ EUROCONTROL GEÇİCİ KONSEYİ TOPLANTISI BRÜKSEL'DE YAPILDI



Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (Eurocontrol) Geçici Konseyi'nin 50'nci toplantısı, Brüksel'de düzenlendi. Toplantıya SHGM Genel Müdür Yardımcısı ve Eurocontrol Geçici Konsey (PC) Temsilcisi Haydar Yalçın, DHMİ Genel Müdürü Funda Ocak ve ekibi ile HKK Hava Trafik Şube Müdürü Hava Tuğgeneral Yusuf Erge'den oluşan Türkiye heyeti katılım sağladı. Toplantıda Avrupa ATM sisteminde yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri, geçtiğimiz hafta itibarıyla 10 milyon uçuşun gerçekleştiği, AB Komisyonu'nun Eurocontrol Ajansı'nı 2020 yılından itibaren 10 yıllık süreyle 'şebeke yöneticisi' olarak ataması, Emniyet Yönetim Komisyonu'nun geleceği gibi konular ele alındı. Toplantı çerçevesinde Haydar Yalçın ve Funda Ocak

başkanlığındaki Türkiye heyeti ile Eurocontrol Genel Müdürü arasında bir buluşma gerçekleşti ve Türkiye ile Eurocontrol arasındaki ilişkiler ele alındı. Toplantıda, ülkemiz hava seyrüsefer hizmet sağlayıcısı olarak hizmet veren DHMİ Genel Müdürlüğü'nün, Avrupa şebekesine sağladığı katkılar için teşekkür edilirken, Türkiye ile mevcut işbirliğinin geliştirilerek devam ettirilmesinin önemini altı çizildi. Toplantıda ayrıca Eurocontrol Geçici Konsey'in 2019-2020 döneminde görev alacak iki başkan yardımcılığı için de oylama yapıldı ve oylamada Birleşik Krallık ve Polonyalı temsilciler başkan yardımcılığına seçildi.

shgm.gov.tr



THY'YE 'SEYAHAT', 'HAVAYOLU', 'PERSONEL' KATEGORİLERİNDE 3 ULUSLARARASI ÖDÜL

Dünyanın en çok ülke ve uluslararası destinasyonuna uçan havayolu şirketi olan Türk Hava Yolları (THY), ABD'li yayın organı Global Traveler tarafından 'En İyi Kurumsal Seyahat Programı', 'Business Yolcuları için En İyi Havayolu' ve 'En İyi Havalimanı Personeli' dallarında üç ödüle birden layık görüldü. Global Traveler tarafından yapılan okuyucu anketleri sonucunda belirlenen ödüller, ABD'nin Kaliforniya Eyaleti'nde

Beverly Hills şehrinde düzenlenen törenle sahiplerine verildi. Ödül töreninde ilk olarak 'En İyi Kurumsal Seyahat Programı' kategorisinde, kurumsal müşterileri için özel tasarlanan programı 'Turkish Airlines Corporate Club' ödüllendirildi. Ardından THY'ye üst üste ikinci kez 'Business Yolcuları için En İyi Havayolu' ve 'En İyi Havalimanı Personeli' ödülleri verildi.

hurriyet.com.tr

SHGM'DE ISO 9001:2015 GÖZETİM TETKİKİ BAŞLADI



2013 yılında "ISO 9001:2008 Kalite Yönetim Sistemi Belgesi"ni alan ve zaman içerisinde aldığı başarılı sonuçlarla 'ISO 9001:2015 Kalite Yönetim Sistemi Belgesi' almaya hak kazanan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Kalite Yönetim Sisteminin sürdürülebilirliğinin sağlanması için risk tablolarının hazırlanması ve süreç ölçüm çalışmalarının tamamlanmasının ardından 'Gözetim Tetkiki' aşamasına ulaştı. SHGM üst yönetiminin konuyu

sahiplenmesi ve çalışanlarının özverili çalışmaları ile alınan bu belge sonucunda; gelişen yönetim anlayışı ve usulü ile sunulan hizmetlerin standart bir yapıya kavuşurken, hizmet kalitesinin arttığı, iş ve işlemlerin daha nitelikli bir hale geldiği kaydedildi. Tetkik süreci ile birlikte süreç sonunda sivil havacılık ve ülke adına kurumsal faydayı artırmasının beklendiği ifade edildi.

shgm.gov.tr

45 Ülke
145 Havalimanından
yaptığı uçuşlar ile
Türkiye turizminin
hizmetinde





50'NCİ YIL

50

YIL



50'NCİ YILIMIZI COŞKUyla KUTLADIK

“

Uçak Teknisyenleri Derneği, 50'nci kuruluş yıl dönümü için
“Gelenekten Geleceğe” tüm üyelerimizle bir araya geldik.
Şarkıcı Yusuf Güney'in sahne aldığı gecede, uçak teknisyenleri UTED'in
kuruluşunu coşkuyla kutlarken, yemeğe katılan havacılık sektörü
mensupları doyasıya eğlenme fırsatı buldular.

”





İlhan Acar önderliğinde kurulan derneğimizin 50'nci yıl coşkusu yaşamak için 20 Aralık'ta Elite World Europe Hotel'de dostlarımızla bir araya geldik.

UTED Başkanı Necdet Aksaç ve dernek yöneticilerinin ev sahipliğinde yapılan buluşma; SHGM Genel Müdür Yardımcısı Can Erel, THY Teknik A.Ş. Genel Müdürü Ahmet Karaman, Onur Air Teknik Başkanı Şükrü Can, MNG Jet Genel Müdürü Can Şaşmaz, havacılık sektörünün duayeni ve efsane genel müdürü Yusuf Bolayır, UTED'in eski başkanları Erhan İnanc, Sefa İnanc, Zeki Türker, Ümit Sayıl ve duayen uçak teknisyeni Tayyar Güler ile çok sayıda uçak teknisyeninin katılımıyla gerçekleştirildi.





UTED Başkanı Necdet Aksa

YARIM ASIRLIK YOLCULUK

Ülkemizin havacılık bakımı alanındaki gelişim sürecini bu mesleğin öncülerinden, genç kardeşlerimize aktarmaya ve uçak bakım alanındaki 'mesleki hafızanın oluşmasına' katkı sağlamaya çalışıyoruz.

Dernek başkanımız Necdet Aksa, açılışta yaptığı konuşmada, "Serüvenimiz 1967 yılında başlamış ve 5 Aralık 1968'de resmi olarak tescil edilmiştir. Yarım asırlık bir yol yürüdük. Havacılığımızın gelişimine tanıklık ettik. Katkı sağladık. 1977 yılı haziran ayında dergimizin ilk sayısını çıkardık. Gün oldu sevindik, gün oldu üzüldük, ama çalışmaktan ve kurumlarımızı hedeflerine taşımaktan hiç yılmadık. Bugün, derneğimizin kuruluşunun 50'nci yılını da gururla yaşıyoruz. Tayyar Güler (Tayyar Baba), Cevat Dudaksız (Cevat Baba), Kadir Ural, Erhan İnanç gibi mesleğimizin öncüleri ağabeylerimiz ve genç meslektaşlarımızla dayanışma içerisindeyiz. Ülkemizin havacılık bakımı alanındaki gelişim sürecini bu mesleğin öncülerinden, genç kardeşlerimize aktarmaya ve uçak bakım alanındaki 'mesleki hafızanın oluşmasına' katkı sağlamaya çalışıyoruz. Mesleğimizi ve derneğimizi 'geleneğimizden kopmadan, geleceğe taşıyoruz.' dedi.

Necdet Aksa, İstanbul'un yeni havalimanına da değindiği konuşmasında, "İstanbul'umuzun yeni havalimanı ile havacılık sektörü de ülkemiz ekonomisine büyük katkı sağlayacak. Bizler de şirketlerimizin hedeflerini gerçekleştirmeleri için hep birlikte emek vereceğiz" şeklinde konuştu.



Dernek oluşumunun ilk adımın üzerinden tam 50 yıl geçti. Bu süre zarfında yaşanan tüm zorluklara karşın, o gün mütevazı koşullarda yola koyulan UTED, bugün havacılık sektörünün en önemli paydaşlarından biri oldu.





SHGM Genel Müdür Yardımcısı Can Erel

ÇALIŞMA VE MESLEK ETİĞİ ÖNEMLİ

Hava araçları ile ilgili bakım, onarım ve yenileme alanında, çalışan havacı meslektaşlarıma hayallerini gerçekleştirmeye yönelik eylemlerinde, gönüllerindeki meslek sevgisi ve saygısı ile bir ömür sürecek meslek adanmışlığı diliyorum.

Gecede konuşma yapan SHGM Genel Müdür Yardımcısı Can Erel ise, uçak teknisyenliğinin önemine vurgu yaptı ve sektörde faaliyet gösteren personelin yapması gerekenler üzerinde durdu. Meslek etiği ve çalışma etiğinin havacılık sektörü için çok önemli olduğunu belirten Erel, mesleki etik ve değer yaratmanın ön şartının mesleki sevgi olduğunun altını çizdi. UTEĐ'lilere üye sayısı çok ve aralarındaki saygınlığı yüksek bir meslek örgütlenmesi dileğinde bulunan Erel, SHT-66 güncelleme çalışmasında en büyük katkısı UTEĐ'in yaptığını vurgularken "Hava araçları ile ilgili bakım, onarım ve yenileme alanında çalışan havacı meslektaşlarıma, hayallerini gerçekleştirmeye yönelik eylemlerinde, gönüllerindeki meslek sevgisi ve saygısı ile bir ömür sürecek meslek adanmışlığı diliyorum" dedi.





Derneğimizin kuruluşunun 50'nci yılının onurunu, kıvancını hep birlikte yaşadığımız tüm havacılık camiasının bir arada olduğu bu anlamlı gecede, hem geçmişimizle iftihar etme, hem de bu beraberliği gelecekte daha da ileri noktalara taşıma kararlılığımızı vurguladık.



Programda Başkan Aksaç, dernekte emeği geçenlere dernek adına plaket takdim etti.





THY ve MyTeknik eski Genel Müdürü
Yusuf Bolayır

UTED, İYİ ÇALIŞMALARA İMZA ATAN BİR DERNEK

Türk Havayolları'na 1974 yılında mühendis olarak girdiğim zaman, UTEP o zaman vardı, 68 yılında kurulmuştu. Ben de o yıllarda THY'de staj yapmıştım. Hakikaten iyi düşünülmüş, mesleki olarak güzel çalışmalara imza atan faydalı bir dernek. Son yıllarda teknolojiye gelişmelerle birlikte teknisyenler de çok iyi duruma geldiler. Ümit ediyorum ki, daha nice 50 yıllar çalışmalarına devam eder.





YUSUF GÜNEY İLE DOYASIYA EĞLENDİK

Devrim Gün ve Murat Akkuş'un sunuculuğunu yaptığı ve yüzlerce konunun katılım gösterdiği UTED 50'nci kuruluş yıl dönümü gala gecesinde, yapılan konuşmaların ardından sahneye genç müzisyen Yusuf Güney çıktı. Güney, şarkılarıyla geceye katılan tüm konukları coşturdu.



MESLEĞİN DUAYENLERİNDEN GENÇ TEKNİSYENLERE TAVSİYELER



Tayyar Güler (Tayyar Baba)



Eski Başkanlarından Erhan İnanc

UTED Kurucu Üyesi ve eski başkanlarımızdan Erhan İnanc, yaptığı konuşmada havacılık mensuplarına ve genç meslektaşlarına derneği hangi şartlarda kurdukları ile ilgili bilgi verirken; duayen meslektaşlarımızdan Tayyar Güler de (Tayyar Baba) gençlerin mesleklerini sevmeleri ve lisans almaları yönünde teşvik edici tavsiyelerde bulunarak, teknisyenlerinin şirketlerin kurmayları olduğunu ifade etti.



Gecenin sonunda çekilişle belirlenen 10 kişiye de uçak maketi hediye edildi.



Erhan İNANÇ
UTED Kurucu Üyesi
erhaninanc@uted.org

NİCE BAŞARILI YILLARA UTED!



Uçak Teknisyenleri Derneğimiz UTED'in 50'nci yılı, 20 Aralık 2018 Perşembe günü, derneğimize yakışır bir coşku ile kutlandı. Bir sivil meslek kuruluşu olan derneğimizin 50 yaşına basması çok büyük bir başarı ve bu gurur hepimizin. Başkan ve derneğimizin yönetim kurulunu bu güzel karar ve harcadıkları emekler için kutlarım.



UTED kurucuları
ve eski başkanlar
unutulmadığı için,
Başkan ve
Yönetim Kurulu'na
teşekkür ederim.



Yıllar sonra ilk defa yapıldığı için olacak, derneğin kuruluş günü olan 5 Aralık yerine 20 Aralık tarihinin tercih edilmesi; gala organizasyonunda çok kişinin dikkatinden kaçan bazı protokol yanlışların ve gafların olmasına karşın, mesleğin duayenleri, UTED kurucuları ve eski başkanlar unutulmadığı için, Başkan ve Yönetim Kurulu'na tekrar teşekkür ederim. Önümüzdeki yıl kutlamasında ilk yılın acemiliğinin kalmayacağına, benzer protokol yanlışlıklarının tekrarlanmayacağına, bu yanlışlıklar nedeniyle haklı olarak kırılmış olabileceğini düşündüğüm kişilerden özür dilenip gönüllerinin alınması gerektiğine inanıyorum. Malum, yanlış bilip özür dilemek de bir erdemdir.

Kutlamanın yapıldığı salon ve sahne çok güzeldi. Başlangıçtaki kokteyl kısmı biraz uzunca sürdüğü için yorulan misafirlerin oturması için (benim ve Tayyar Baba'nın oturduğu iki sandalye hariç) bir imkan yoktu. Salona geçip herkes yerine oturduktan sonra yemek servisinin yapıldığı sırada aniden başlayan müziğin ses kuvveti, B707 motorlarının T/O takat desibelinin çok üzerindeydi. Yemeğin sessizliği içinde, obüs topunun 2 metre uzağındaymışım gibi ilk gümlediğinde, oturduğum sandalyeden fırlamıştım, yere düşmediğime şükrediyorum. Salondaki etkinliğin her anında Jimmy Jib kamera ile çekilen videonun canlı olarak sahnedeki büyük ekranda gösterilmesi güzel bir uygulamaydı. Acaba bu video çekimlerinin CD'ye aktarılıp üyelere dağıtılması düşünülmüyor mu? Yapılırsa bir CD de ben isterim.

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.

UTED, meslektaşlarının yarasına merhem olmalı

Hat Bakım'da görev yapan meslektaşlarımın, 7/24 görev başında oldukları için, sosyal yaşamları neredeyse yok gibidir. Teknisyenin kendisi gibi eşi ve evlatları da aynı sıkıntıları yaşamak zorunda kalmaktadırlar. Vardiya sisteminde çalıştıkları için, yıllık izinleri hariç, komşuluk ilişkileri dahi neredeyse yoktur. Şimdi hâlâ öyle midir bilmiyorum ama, bizim işyeri dolaplarımızda içinde iç çamaşırı, çorap, tıraş takımı, dikiş iğne ve ipliği, diş fırçası ve macunu vb ihtiyaç malzemeleri olan çantalarımız bulunurdu. Beklenmedik bir zamanda "Şu uçak şurada şu arıza nedeniyle kalmış....! Sen-sen hazırlanın! Görev emrini alıp hemen ilk uçakla oraya gidip arızayı gideriyorsunuz!" dediklerinde çantamızı alır giderdik. O yıllarda çoğumuzun evinde telefon olmadığından, eş veya annelerimize göreve gittiğimiz haberini yakında oturan bir arkadaşımızla gönderirdik. Uçak teknisyeninin görevinde başarılı olması için, bu anormal yaşam tarzı, eşi ve çocukları tarafından anlayışla karşılanıp desteklenmelidir. Bu olmazsa, getirisi aile içi geçimsizlik olacaktır. Bu yaranın merhemi de UTED olmalıdır.



Amatör ruhla yapılan
dernek görevleri,
çalışma şartları
nedeniyle zaten bozuk
olan sosyal yaşamı
tahrip eder, hatta
tamamen yok eder.



Özellikle amatör ruhla yapılan dernek görevleri, çalışma şartları nedeniyle zaten bozuk olan sosyal yaşamı tahrip eder, hatta tamamen yok eder. 70'li yılların sonlarında dernek başkanlığım sırasında yönetim kurulu üyelerimin yaşadığı bu sıkıntının farkına vardım. Derneğimizi havalimanı dışında kiralayacağımız bir merkeze taşımak, bir UTED dergisi çıkarıp üyelerimizi dernek çalışmaları ve teknik gelişmeler hakkında bilgilendirmek, üyelerimizin haklarının alınması için sendikamızla sürekli temas içinde olup isteklerimizi Toplu İş Sözleşmesi'ne kabul ettirmek, yöneticilerle toplantılar yaparak sorunlarımızı dile getirmek, derneğin kuruluş tarihi olan 5 Aralık'ta bir gece tertiplemek vb gibi ideallerimiz vardı. Bunları gerçekleştirmek için çok çalışmamız gerekiyordu.

Öncelikli olarak derneğimizi, THY Teknik yemekhanesi girişindeki 4 metrekairelik odadan artık kurtarmamız gerekiyordu. Bakırköy meydanında bulunan **Bakırsaray İşhanı**'nın (80 sonrası istimlak edilip yerine belediye otobüsleri için park alanı yapıldı) 3'üncü katında bir işyeri kiralayarak bir odasını UTED Yönetim Merkezi olarak tefriş ettik. Büyük salonu da lokal olarak üyelerimizin kullanımına sunduk. Kiralama ve tefriş işlerini sırtlayan, boş zamanlarını bu işe hasrederek mükemmel bir iş çıkaran **Halil Kolcuoğlu** ve rahmetli **Yılmaz Çelik** arkadaşlarımı şükranla anıyorum. UTED Dergisi'ni çıkarmaya başladığımızda, her ay basım öncesi, günümüz teknolojisine göre çok ilkel sayılacak yöntemlerle hazırlanan formları inceleyip gerekli düzeltmeleri ve sayfa düzenlemesini yapan, baskıdan çıkan dergileri sırtında taşıyarak dernek merkezine getiren, oradan hangara taşıyıp üyelere dağıtan **Fethi Şen**, dergimizin karikatürlerini çizen **Ali Ayaz**, dergiyi yazı veren arkadaşlarım ve fedakarlıkları hiç unutulur mu?

Yönetim kurulu üyelerinin tamamının lokalimizde bulunabileceği bir gün, yönetim kurulu üyelerimi ve evli olanların eşlerini dernek merkezinde bir toplantıya davet ettim. Sağ olsunlar hemen hepsi katıldılar. Pastamızı yerken hanımlar birbirleriyle tanıştılar, sohbet etmeye başladık. Sohbetimizde mesleğimizin bilinen zorluklarını, çalışma şartları nedeniyle zaten sosyal yaşantımızın olmadığını, dernek olarak ideallerimizi, bunları gerçekleştirme faaliyetlerinin bizlere ailemizle geçireceğimiz boş zaman bırakmayacağını anlatarak, 2 yıl süre için evlerini ihmal etmelerini anlayışla karşılamalarını rica ettim. Eşlerimiz ricamı anlayışla karşıladılar, **“Önemli işlere soyunmuşsunuz, ideallerinizi gerçekleştirmek için 2 yıl bu sıkıntılara biz de severek katlanacağız”** diyerek isteğimi onayladılar. Hatta bazı eşler **“Bizim de yapabileceğimiz bir şeyler olursa bize de görev verin, size aktif olarak destek verelim”** dediler. Böylece yönetim kurulumuzun sayısını ikiye katlamış gibi olduk. Yönetim kurulu üyelerimizin, dernek merkezi, ev, iş üçgeni içinde yaşadıkları için, aileleri içinde bir anlaşmazlık, problem yaşamamalarını sağlayarak, iki yıllık görev sürecimizde huzur içinde görev yapma şansına kavuştuk. Aradan bunca yıl geçmiş olmasına karşın, kendi eşim de dahil, bu güzel insanlara anlayış ve sabırları için tekrar teşekkür ederim. **“Her başarılı erkeğin arkasında muhakkak bir kadın vardır”** deyiminin doğruluğuna inanırım.

5 Aralık geleneksel buluşmaları

Derneğimizin kuruluş gecesini ilk defa, kuruluş günü olan 5 Aralık 1967 (veya 1968) tarihinde, sonradan yerine AVM ve kapalı otopark yapılan Ataköy sahilindeki **Gaskonyalı Toma'nın Ancelo**



Gazinosu'nda çok kalabalık bir üye katılımı ile yapmıştık. Gecenin assolisti 2007 yılında vefat eden Türk Sanat Müziği sanatçısı **Bülent Oral** idi. Bu ilk UTED gecemizden sonra 5 Aralık akşamları geleneksel hale gelen gecelerle kutlamalar devam etti. Sayın Sefa İnan'ın başkanlık dönemlerinde gecelerimiz sınıf atlayarak Maksim, Günay, Coşkun Sabah gibi müzikhollerde yapılmıştı.

İzninizle, gerçekten özveriyle UTED'e hizmet veren ve derneğimizin tarihine ilkleri yaşatan 1976-1978 yıllarının yönetim kurulu üyelerimizi hatırlamak istiyorum: **Orhan Tarınc, Naci Püskülcü, Turgut Sayman, Sami Zoray, Halil Kolcuoğlu, Fethi Şen, Ahmet Zelve ve Salim Sever...** UTED'e verdikleri hizmetler nedeniyle önlerinde saygıyla eğiliyor, şükranlarımı iletiyor, aramızdan erken ayrılan Salim Sever'e Allah'tan rahmet diliyorum. Sizler gibi değerli meslektaşlarımla çalıştığım için hala mutluyum.

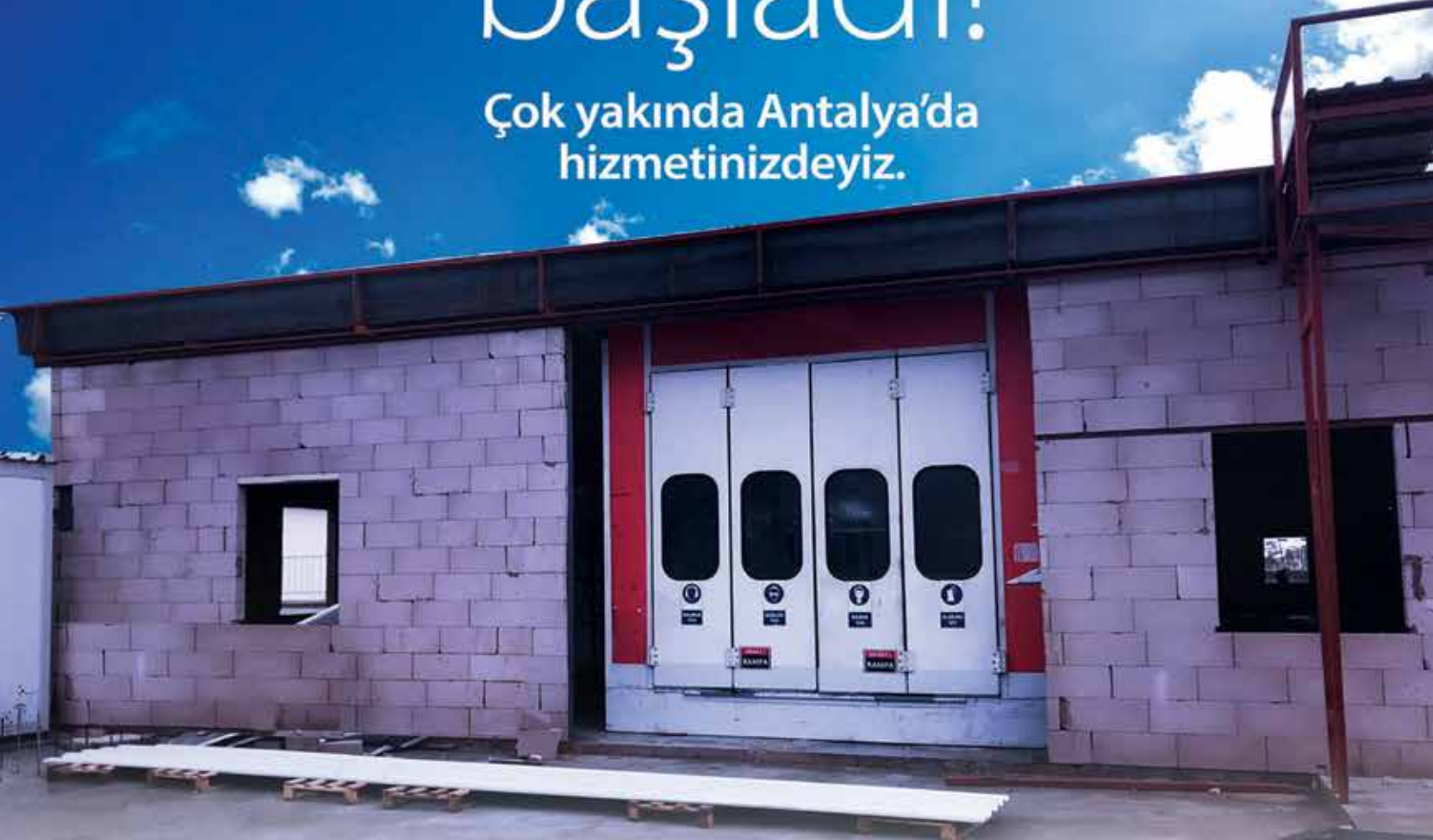
Son yıllarda yapılan genel kurulların 25-30 üyenin katılımı ile yapılması inanılır gibi değil. UTED 10 yaşında iken genel kurulumuz Yeşilköy Çınar Otel'i'nin salonunda yapıldığında, öyle güzel bir heyecan ve katılım vardı ki, koca salonda bazı üyelerimiz ayakta kalmışlardı. Bizden sonraki yönetim için iki liste yarıştı, **Kadir Ural** ve rahmetli **Sabri Ersan**. Bayrağı benden devir alan Kadir Ural ağabey olmuştü.

Uçak teknisyenliği meslek olarak bireysel değil, ekip çalışması olmasına rağmen, günümüzde çoğu yüksek öğrenimli olan üyelerin derneklerine karşı ilgisiz kalmaları, zamanımızın sosyal bir yarası olsa gerek diye düşünüyorum. UTED yönetimi, arkasında yeterli üye desteği göremezse ne yapabilir ki? Birlikten güç doğacağını bilmeyen veya inanmayan üyelerin toplumsal değil, bireysel menfaat peşinde koşmalarının nedenlerini analiz edip bir program içinde tedavi yolları bulunmalı. Okul ve üniversitelerde verilen eğitimin sivil toplum kuruluşları konusunda yararlı olmadığı ortada. Örneğin, 80'li yılların sonlarında kurulduğunu hatırladığım kardeş THY Mühendisler Derneği MÜHDER yaşıyor mu?

50 yıl boyunca tüm hizmet edenlere sonsuz teşekkürler. Nice başarılı yıllara UTED...

Antalya için geri sayım başladı!

Çok yakında Antalya'da
hizmetinizdeyiz.



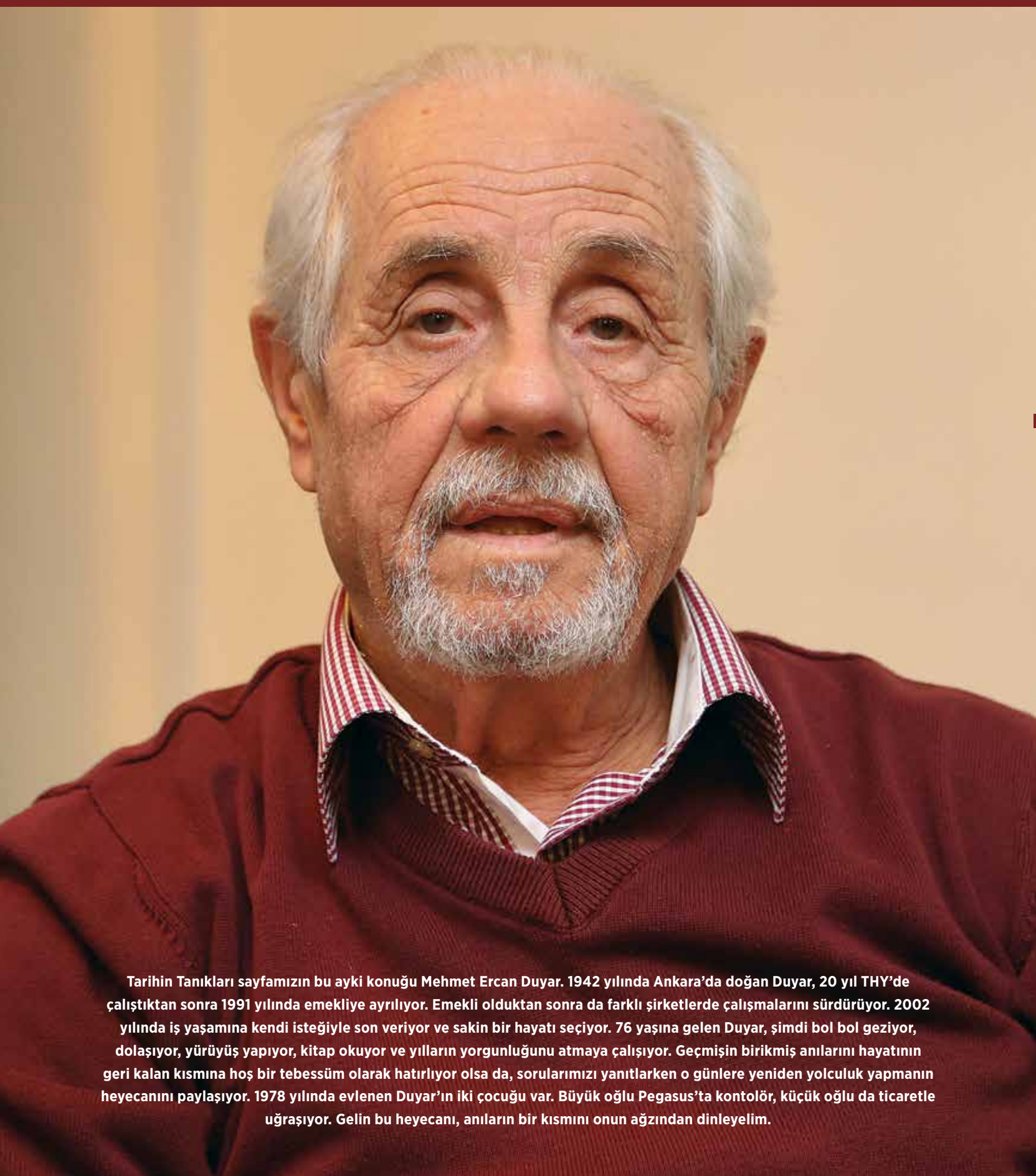
Galley Equipment Shop | Oxygen Shop | Brake Unit Shop
Fire Extinguisher Shop | Slide Shop | Battery Shop
NDT Shop | Paint Shop

atölyelerimiz ile çok yakında hizmetinizdeyiz.



www.total-technic.com





Tarihin Tanıkları sayfamızın bu ayki konuğu Mehmet Ercan Duyar. 1942 yılında Ankara'da doğan Duyar, 20 yıl THY'de çalıştıktan sonra 1991 yılında emekliye ayrılıyor. Emekli olduktan sonra da farklı şirketlerde çalışmalarını sürdürüyor. 2002 yılında iş yaşamına kendi isteğiyle son veriyor ve sakin bir hayatı seçiyor. 76 yaşına gelen Duyar, şimdi bol bol geziyor, dolaşıyor, yürüyüş yapıyor, kitap okuyor ve yılların yorgunluğunu atmaya çalışıyor. Geçmişin birikmiş anılarını hayatının geri kalan kısmına hoş bir tebessüm olarak hatırlıyor olsa da, sorularımızı yanıtlarken o günlere yeniden yolculuk yapmanın heyecanını paylaşıyor. 1978 yılında evlenen Duyar'ın iki çocuğu var. Büyük oğlu Pegasus'ta kontrolör, küçük oğlu da ticaretle uğraşıyor. Gelin bu heyecanı, anıların bir kısmını onun ağzından dinleyelim.

M. ERCAN DUYAR: MESLEKİ BAŞARININ TEK ŞARTI, SEVGİ...



1984-1986 yılları arasında UTED Başkanlığı da yapan Mehmet Ercan Duyar, 20 yıl hizmet ettiği THY'den 1991 yılında emekliye ayrılmış. Duyar teknisyen arkadaşlarına işlerini severek yapmaları tavsiyesinde bulunurken eskiden yaptıkları işin daha tatmin edici olduğunu da eklemekten edemiyor; "Eski dönem daha tatminkârdı. Çünkü bizzat işin içindesiniz. Teşhisi siz koyuyorsunuz. Sizden önce birkaç kişi bakmış, tespiti yapamamış, sorunu giderememiş, görememiş. Siz gidiyorsunuz, bakıyorsunuz ve sorunu bulup gideriyorsunuz. Bunun hazası başka bir şey!"



Nihat ÇELİK

Ercan Bey, öncelikle bize kendinizi kısaca tanıtır mısınız, Mehmet Ercan Duyar kimdir?

1942 Ankara doğumluyum. Ankara 1. Erkek Sanat Enstitüsü mezunuyum. 1961 yılında mezun olduktan sonra Devlet Su İşleri'nde (DSİ) işe başladım; 1964 yılına kadar makine ikmalde çalıştım. Oradan askere gittim. Askerliği bitirdikten sonra, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda çalışmaya başladım. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda 1965 yılının sonu gibi gemi yapımında iş başı yaptım. Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Necdet Vural Paşa, çok aktif bir kişiydi. Türkiye'nin kendi gemilerini yapması için çaba gösteren, inanmış bir askerdi. Sonrasında emekli oldu, Roma'ya gitti ateşe olarak. Ondan sonra gelenler gemi inşasına ilgi göstermediler. Onun zamanında 4 tane muhrip yapıldı. Güzel işler yaptık, cep denizaltıları, muhripler, o zaman Türkiye'nin en büyük taşıma gemisi olan Amiral Sadık Altınca'nı yaptık. Necdet Paşa gidince ilgilenilmedi ve atıl duruma gelindi. Çok iyi paralar alıyordum o tarihlerde, 2 bin 500 lira maaş alıyordum. İşler yürümeyince, o parayı almak içime sinmedi. 1971 yılının sonu gibi THY'ye müracaat ettim, imtihana girdim. Sınavı birincilikle kazanınca işe başladım.

THY sınavını kazanınca İstanbul'a taşındınız...

Gemi inşasında çalıştığım dönem Ankara'da kalıyordum, fakat bir ayağım Gölcük'te, bir ayağım da Kasımpaşa'daki tersanedeydi. Hem proje çiziyorduk, hem de gelip bire bir nezaret ediyorduk. Dediğim gibi o iş olmayınca, bir annem vardı zaten aldım İstanbul'a geldik.

1971'de işe başladığınızda eğitim sürecini nasıl geçirdiniz?

Bir seneye yakın genel eğitimlerimiz oldu. İş bilenlerin yanında yardımcı gibi bir durum vardı. Kurslar açıldı, sırasıyla kurslara gittik. Dizinyan 707 vardı o zaman, Disdain vardı. Onların kurslarını gördük. Ondan sonra teknisyen olduk. O zaman teknisyenlik güzeldi, cazip bir meslekti. Önce genel eğitime tabi tutulduk, daha sonra tip eğitimi aldık.

DSİ, Deniz Kuvvetleri, sonrası THY'ye geçmek nasıl bir etki yarattı sizde, o zamanın atmosferini biraz anlatır mısınız?

O zaman tabii çok küçük bir topluluktan bahsediyoruz. O zaman THY filosunda 3 adet Viscount, 7 adet F-27, 8 adet DC-9-30, 1 adet DC-9-10 ve 3 adet de B-707 jet uçağı olmak üzere toplam 22 uçak bulunuyordu. Yıl 1971. 1972'de filoya 2 adet DC-10 uçağının katılmasının ardından büyümesini sürdürdü. Bizler de bu güzide kurumun bir parçası olarak, elimizden gelen gayreti gösterdik ve bugün THY hepimizin gurur duyduğu bir kurum.

Farklı bir soru sormak istiyorum size havalimanında çalışıyorsunuz, servis vs. var mıydı, nasıl işe gidiyordunuz?

Ulaşım zordu tabii o zaman. THY personel alırken "Nerede oturuyorsunuz. Havaalanına yakın mısınız?" diye sorardı. Yeşilköy, Bakırköy, Bahçelievler, Şirinevler gibi yerlerde oturuyorsanız, puan olarak avantajlı oluyordunuz. Ehliyet sahibi olmak da avantajdı. Ben Bahçelievler'de oturuyordum. O zaman zorlukları vardı, ekseriyet yemeğimizi kendimiz götürüyorduk. Bir tane servis vardı, servisi kaçırsan Çobançeşme'de inip yürümek zorunda kalıyorduk. O zaman Yenibosna'da tek tük





Bizim işimiz tamir etmektir. Doktor insan sıkıntısını nasıl gideriyorsa, bizler de uçakların doktoruyduk. Pilot, baş gösteren bir arızayı anlattığında, o arızayı bulmak ve gidermek büyük bir haz veriyordu.



evler vardı. Kar filan yağdı mı korkudan gidemezdik, öyle bir durumdu. Topkapı'dan bir servis kalkıyordu, Bahçelievler'den geçip geliyordu; Yeşilköy'den bir servis vardı. Trenle Yeşilköy'e kadar gelenleri alıyordu. İki tane servis vardı.

Sizler mekanik uçaklar için eğitim aldınız, daha sonra elektronik geçişle birlikte ne tür zorluklar yaşadınız?

Eğitimler de gittikçe kaliteleşti. İlk başlarda biraz da usta-çırak ilişkisi vardı. İlk zamanlar lisan düzeyiniz normal seviyelerde olsa dahi idare edebiliyorduk. Daha sonraki dönemlerde dili iyi bilmek gerekiyordu. O bakımdan İngilizcesi iyi olmayan arkadaşlar çok büyük sıkıntılar yaşadılar. Bakım kitapları var, hiçbirisi Türkçe'ye çevrilmedi. Az İngilizce ile bile anlamak mümkündü. Elektronik dönemin başlaması ile birlikte bu bakım kitaplarının da kapsamı değişmeye başladı. Bu da artık yeni bir dönemin başladığını gösteriyordu. Mesleği elektronik olanlar dahi bocalama yaşadı diyebilirim. Ama çok çabuk atlatıldı, arkadaşlarımız kendilerini çabucak adapte edebildiler. Bizim zamanımızda uçakların büyük bölümü mekanikti. Yüzde 10 elektrik-elektronik uçaklardı. Airbus ile birlikte her şey çok çabuk değişmeye başladı. Artık elektronik döneme geçildi. Kokpitteki göstergelerin tamamı elektrik alıyordu, fakat hepsi görseldi. Airbus ile birlikte tüm göstergeler dijital olmaya başladı. Hatta pilotlar uzun zaman sıkıntı da çektiler. Bir ara Hollanda'dan F-27 uçaklar geldi. Pervaneli uçaklardı. İngiliz motorları vardı, üstünde. Sıkıntılı uçaklardı, çok kaza yaptılar. En son THY onları başından atıp, kurtuldu. B-707 aldı, çok iyi uçaklardı.

B-707'leri biraz anlatır mısınız? O zaman sizde büyük etkisi olmuş sanırım...

Çok harika uçaklardı, mekanik harikası uçaklardı. Sonra o uçakları modifiye ettiler. Awacs uçağı olarak bilinen E-3 Sntry modifiye edilmiş Boeing 707 modelidir. Türk Hava Kuvvetleri'nde hala bulunduğunu biliyorum. Onların iki tanesini biz Awacs'a çevirdik. Birinci Awacs projesinde çalıştım o zaman.

80'lerde THY'nin durumu, sizlerin çalışma koşulları nasıldı, o yıllardan biraz bahseder misiniz?

THY her geçen gün gelişen, büyüyen ve uçuş noktalarını artıran bir kurum olarak göze çarpıyordu. 1982'de 27 uçağı vardı. 1983'te uçak sayısı 30 olmuş, personel sayısı 6 bin civarlarına ulaşmıştı. 1985 yılında 4 tane Airbus A310'un filoya katılmasıyla birlikte Uzakdoğu ve okyanus aşırı seferlere başladı.

Turgut Özal'ın iktidarıyla birlikte THY'de de bir değişim başlıyor sanırım, anlattıklarınız onun dönemine tekabül ediyor?

Özal'ın faydası oldu tabii. Turgut Özal'ı uçuran pilotun ismi şu an aklıma gelmiyor. Bir sefer esnasında uçağı elektrik almıyor. Göstergelerin hiçbirisi çalışmıyor. Yalova üzerindeyken dönüyor, Yeşilköy'e acil iniş yaptı. O zaman bize haber geldi, tabii bir telaş başladı. Hazırlıklar filan yapıldı. Bu durum Özal'ı çok etkiliyor. Pilotun mahareti, teknisyenlerin becerisi vesaire Özal'ı etkileyince, bu alana yönelik çalışmalar yaparak önemli değişiklikler yapıldı. Maaşlarda iyileştirmeler yaptı. A310-300'ler, Boeing 737'ler filan 1991'lerin başında gelmeye başladı. THY, dünya ile paralel bir şekilde gelişmesini sürdürdü.

THY'de ne kadar çalıştınız?

20 yıl kadar çalıştım, 1991 yılının temmuz ayında emekliye ayrıldım. Sosyal yanım çok ağırdı. Yapıştırıcı tutkal gibi yönüm vardı. Teknik müdür, teknik başkan çok saygı duyarlardı bana.

Emekli olduktan sonra da çalışmaya devam etmişsiniz, nerelerde çalıştınız?

Green Air'de çalışmaya başladım. Ali Şen'in şirketi idi, Rus ortaklığı vardı. Yurt içinde uçuyordu, bazen Rusya'ya da seferleri oluyordu. Yaklaşık iki yıl çalıştım Green Air'de. Air Group diye bir firma vardı, ona geçtim. Bir süre sonra da Albatross Air firmasına geçtim, yaklaşık üç yıl gibi de orada çalıştım. Kapanınca bir süre boşa kaldım. Sonra Foxflight'a geçtim. Oradan da kendi isteğimle ayrıldım. Artık vücut götürmüyordu. Dolayısıyla tam anlamıyla 2002 yılında emekliliğe ayrılmış oldum...



2002 yılı sonrasında çalışma hayatını bıraktınca neler yaptınız, vaktinizi nasıl geçiriyorsunuz?

Bazı sağlık problemlerim oldu, onlarla uğraştım. Şimdi de sakin bir hayat sürüyorum, kitap okuyorum. Bol bol yürüyüş yapıyorum, günlük yaşamın gereklerini yerine getirmeye çalışıyorum. Sağlık problemlerim baş göstermeden önce yeğenimin araba tamirhanesi vardı, hobi olarak onun yerine takılıyordum. Keyif aldığım bir işti. Kafama göre takılıyordum. Sorun olan bir şeyi tamir etmek, onu yeniden çalışır duruma getirmek keyif veriyordu. Bir süre arabalara olan ilgimi de o şekilde, tatmin ettim diyebilirim.

Bizim işimiz tamir etmektir. Doktor insan sıkıntısını nasıl gideriyorsa, bizler de uçakların doktoruyduk. Pilot, baş gösteren bir arızayı anlattığında, o arızayı bulmak ve gidermek büyük bir haz veriyordu. Şimdiki gibi değildi, şimdi bırakın uçakları arabalar dahi arızalarını kendileri söylüyor. Ama mekanik dönemde öyle değildi, maharet isteyen bir iş vardı. Birkaç kişi uğraşmış, bir sıkıntıyı giderememiş siz gidiyorsunuz, o sıkıntıyı buluyorsunuz ve gideriyorsunuz. Gururunuz okşanıyor, gurur duyuyorsunuz, mutlu oluyorsunuz. Şimdiki uçaklar parça numarasına kadar her şeyi söylüyor, size onu getirip yerine takmak kalıyor. İşler çok kolaylaştı aslında.

Yaptığımız söyleşilerden anlıyorum ki, eskiden işinizin hazzı çok daha fazlaymış, doğru mu?

Eski dönem daha tatminkârdı. Çünkü bizzat işin içindesiniz. Teşhisi sen koyuyorsun. Mesela daha soyunmadan, şef diyor ki “Şöyle bir arıza var git bir bak”. Aslında sizden önce birkaç kişi bakmış, tespiti yapamamış, sorunu giderememiş, görememiş vs. Siz gidiyorsunuz, bakıyorsunuz ve sorunu bulup gideriyorsunuz. Bunun hazzı başka bir şey! Eskiden pilot deftere yazıyordu, şimdi o da yok. Gidip ekrana bakıyorsun, her şey orada yazılı. Gidip onu

değiştirmek veyahut tamir etmek kalıyor. “Bunu herkes yapabilir” diyorsunuz. İşin erbabı olmayı gerektiren bir durum vardı kısacası...

Böyle bir anınız varsa bizimle paylaşır mısınız?

Uçakta iki çeşit motor vardır. Bir uçağı uçuran jet motorlar, bir de uçağa elektrik ve hava sağlayan yardımcı motor vardır. Bir keresinde şef bana dedi ki, “Bir bak uçağın elektrik ve hava sağlayan motoru çalışmıyor.” Önceki postadan arkadaşlar bakmış, başka da bakan olmuş, fakat giderilememiş. Gittim etrafı dolaştım. Baktım, motoru çalıştırdım yok çalışmıyor. Yağ basıncı olmazsa çalışmaz! Yakıta yol vermiyor. Baktım yağ basıncı hiç yok! Elektrik arızası değil. Arabalardaki gibi bir yağ çubuğu var, çıkardım çubuğu kupkuru. Yağ yok! Normal şartlarda yağ eksildiğinde yarım veya bir kutu yağ koyarsınız. Bir kuart koydum yok, bir kuart daha koydum yok. Üç buçuk kuart yağ aldı ancak kendine geldi. Aradım şefi “Tamam!”



“Bu işi yapan arkadaşların severek yapması çok önemli. Severek yapacak olanlar başarılı olacaktır. Bizim zamanımızda bir laf vardı, ‘Küçük bir hata büyük kan getirir’ diye. Hata yapmamak için, bilgili olmak lazım, devamlı okuyup çalışmak gerekiyor.”





Dernek başkanlığı yaptığım süre içerisinde gördüğümüz eksiklikleri, olması gerekenleri bir rapor halinde yönetime bildirerek; UTED'i yol gösterici bir işleve de kavuşturmuş olduk.



dedim. Şef geldi “Hayrola! Kaç adam geldi çalıştıramadı, neyi var?” dedi. “Yağı bitmiş!” dedim. O zaman böyle durumlar yaşıyorduk, ilginç bir anıdır benim için tabii. Yani gelen arkadaşların aklına gelmemiş yağa bakmak. Diğer şeylere bakıyorlar, sorun yok oysa yağı bitmiş... Aslında çok basit bir şey ama onu idrak etmek mesele, ustalık da oradan geliyor.

Pratik zekâ gerekiyor yani?

Pratik zekâ gerektiriyor, o da bende çok fazlaydı (gülüyor). Sorunlu işlerin bana geldiği çok olmuştur haliyle. Bir defasında da Boeing 707'lerle Suudi Arabistan'a et taşıyor. Dediler “Çabuk bir bak! Uçak kalkmazsa 40 ton et bozulacak!” Birkaç saatlik durumlar yani. Adam ağlıyor, “Bu et uçmazsa ben öldüm!” diyor da başka bir şey demiyor. “Sermaye, servet bu et” diyor. 40 ton et, düşünün. Uçağın ana kargo kapısı var, kapanmıyor. 2,5 metre civarı boyu, 2 metre eni bir kapı. Hidrolik basınç gitmediği için kapı kapanmıyor. Gittik baktık. Ali diye bir arkadaş vardı. Ali dediğim arkadaş da pehlivan gibi, iri yarı bir arkadaşımız. Ali'ye “Şu valfin orayı anahtarla sıkıştır” dedim. O da parmağıyla tutmuş. Tazik verdim barbar bağırlıyor. Lakabım ‘müdür’dü. Bana ‘Müdür müdür! Kapatma parmağımı kıracak!’ dedi. “Ben sana demedim mi anahtarla sıkıştır diye, kırılсын parmağın!” dedim. Bir pislik varmış. Tazik verince o pislik gidiyor tabii, kapı kapandı. Böylece adamın 40 ton eti de kurtulmuş oldu... Sonra bir baktık iki tane koyun getirmiş adam. Sonra bir koyun daha...Cumartesi günü piknik yaptık koyunları arkadaşlarla kuzu çevirme yapıp yedik.

1984-86 yılları arasında UTED Başkanlığı da yaptınız, biraz o dönemden de bahsedelim isterseniz?

Benim DSI'de olsun, Deniz Kuvvetleri'nde olsun tecrübem fazlaydı. Çevrem de çok genişti. Büyük değişiklikler getirdim, önce bir sekreter tuttum. Bu sekreter tutma olayı bile olay olmuştuk o zaman. İngilizce kurs açtım dernekte. Hatta kursu veren kız İngiliz'di genç arkadaşlarımızdan biriyle anlaştılar, evlendiler İngiltere'ye gittiler. Dernek olarak THY'nin yapması gereken işleri, biz yapmaya başladık. THY kalktı teknisyenler için İngilizce kurs vermek için sınıf açtı. Bizimkiler orali olmadı, daha çok pilotlar faydalandı.

Teknisyen arkadaşlarınızın daha iyi şartlarda çalışması için derneğin gücünü kullanmaya başladınız öyle mi?

Tabii... Raporlar yazdım THY'ye. Sivil havacılık geliyor, bir değil birçok firma açılacak. Bunun kaynağı ne olacak elbette THY olacak. Teknisyeni nasıl alacaklar, 3 alıyorsa 5 verecek ve alacaklar. “THY boşalacak” dedim, “Bu verilen kurslara mecburi hizmet koyun, ücretleri cazip hale getirin” dedim. İlgili kurum ve kuruluşlara bu raporu gönderdim. Bu raporlar ses getirdi, bazı isteklerimizi yerinde görüp uyguladılar, bir kısmını boşladılar. Sonrasında İstanbul Havayolları açıldı ve 35 kişiyi THY'den transfer ettiler. Sonra başka firmalar kuruldu, oralara da hep THY'den arkadaşlar gitti. Yazdığım raporlardan bıkmıştı artık THY yönetimi (gülüyor). Yani kısacası, dernek başkanlığı yaptığım süre içerisinde gördüğümüz eksiklikleri, olması gerekenleri bir rapor halinde yönetime bildirerek; UTED'i yol gösterici bir işleve de kavuşturmuş olduk. Teknisyen arkadaşlarımızın daha iyi koşullarda çalışmaları için gördüğümüz eksiklikleri bildirdik, bunların iyileştirilmelerini sağladık. Çalışma koşulları olsun, teçhizat eksiklikleri olsun, malzeme eksiklikleri olsun hangi alanda ne eksik gördüysek bunları UTED'in gücüyle yönetime bildirdik ve olumlu sonuçlar da aldık. Yaptığımız tüm işler hem teknisyen arkadaşlarımızın menfaatine hem de idari bölümde bulunanların menfaatine işlerdi.

Halihazırda bu işin içinde olan meslektaşlarınıza ve genç teknisyenlere yönelik bir mesajınızı da almak isteriz?

Tüm işler için geçerli ama teknisyenlik işi için daha geçerli, bu işi yapan arkadaşların sevecek yapması çok önemli. Sevecek yapacak olanlar başarılı olacaktır. Bizim zamanımızda bir laf vardı, şimdi kullanılıyor mu bilmiyorum “Küçük bir hata büyük kan getirir” diye. Karayollarında yılda binlerce insan ölüyor, pek de gündeme gelmez; fakat bizim işte bir kaza olduğunda toplu ölüm olduğu için büyük ses getiriyor, yer yerinden oynuyor. Onun için hata yapmamak için, bilgili olmak lazım, devamlı okuyup çalışmak gerekiyor. İyi lisan öğrenecekler ve kendilerini iyi yetiştirecekler. Sevecek tüm bunları yerine getirenlerin başarılı olamaması için hiçbir neden yok.

Son olarak eklemek istediğiniz bir şey varsa buyurun?

Çok teşekkür ediyorum, tüm arkadaşlara sevgilerimi sunuyorum. Başarılar diliyorum...



*Muthu
Yellar*

2019





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

HAVACILIKTA STRATEJİK YÖNETİM-3



Bir önceki yazımızda stratejik yayılım için yalın sürekli gelişim araçları ve inovasyondan bahsetmiştik. Bu ay yazımızda stratejik yön doğrultusunda, stratejik yayılım araçlarını kullanarak verimlilik artışı ve insan faktörü ile ilişkisinden bahsedeceğiz.



Küresel ekonomik kriz, havacılık şirketlerini daha üretken olmaya zorlamaktadır. Verimlilik, insan, makina ve malzeme kaynaklarının kullanımıyla doğrudan ilişkilidir. Amaç, uygun emniyet seviyesini korurken, daha az kaynak kullanarak daha fazla kar elde etmektir. Bir havacılık şirketinde verimlilik yüksekse, bu yeterli güvenlik seviyesi olduğu anlamına gelmez.

Havacılıkta emniyet, kasten veya kaza sonucu ortaya çıkan tehlike, risk, yaralanma veya personel ve / veya mülk kaybıdır. Tüm havacılık kuralları, insan faktörünün bireylerin verimliliğini nasıl etkilediği üzerine değil, insan kaynaklı hataların ve insan faktörünün havacılık emniyeti ile ilgili potansiyel etkileri

konusunda yoğunlaşmaktadır. Ancak, emniyeti iyileştirmek için örnek olarak uçak bakımında insan faktörleri ilkeleri uygulandığında, havacılık personeli için faydalar da ortaya çıkabilmektedir.

Verimlilik tanımı çok basit olarak; girdi birim başına, çıktı miktarı (işgücü, ekipman ve sermaye) olarak verilebilir.

Verimliliği ölçmek

Verimliliği ölçmenin birçok farklı yolu vardır. Örneğin, bir fabrikada, verimlilik, bir mal üretmek için gereken süreye göre ölçülebilir. Hizmet sektöründe verimlilik, bir çalışanın kendi maaşına bölünmesiyle veya şirketteki kişi başı gelir artışına göre



ölçülebilir. Bir havacılık bakım onarım şirketinde ise, toplam adam saat, malzeme veya harcanan zamanın, 'letter check'lerin sayısına bölünmesi ile hesaplanabilir.

Verimlilik, bir birimin performansının değerlendirilmesidir. Değerlendirme, üretim düzeyinin, kaynak ve maliyete kıyasla hesaplanmasıyla gerçekleştirilebilir. Verimliliğin bileşenleri, etkinlik ve etkililikten oluşur. En yüksek miktarda çıktıyı oluşturmak için en düşük giriş miktarını kullanan süreçleri tanımlamak gerekmektedir.

Etkililik, kişisel zaman ve enerji de dahil olmak üzere, herhangi bir çıktıyı üretmede kullanılan tüm girdilerin kullanımıyla ilgilidir. Zaman, para ve hammadde gibi girdiler sınırlı kaynaklardır; kabul edilebilir bir çıktı seviyesi veya genel üretim seviyesi korunurken, bunların minimum düzeyde kullanımı esastır.

Verimli olmak, girdilerdeki atık miktarını azaltmak demektir. Etkinlik, 'gerçek hedefler / tanımlı hedefler' oranına göre ölçülür. Etkinlik ve etkililik daha yüksek değerlere sahipse, periyodik ölçümlerde, bir önceki değerlere göre artış gösteriyor ise, birimin üretken olduğunu ve eskisinden daha yüksek bir performansa sahip olduğunu gösterir.

'Verimlilik' genel ölçüsü, çalışan performansını değerlendirmek için kullanıldığında aşağıda verilen şekilde bir oran belirlenebilir. Satışta, karda veya payda görünen istihdam edilen işçi başına çıktı. Bu tür ölçümler 'kısmi verimlilik ölçümleri' olarak adlandırılır. Kısmi verimlilik kavramı personel verimliliği ve diğer verimlilik hesaplamalarını 'toplam faktör verimliliği hesaplamalarından' ayırmak için kullanılır.

Bu yazı dizisinde bahsi geçecek olan emniyet ilişkili verimlilik, insan faktörünün etkisi dikkate alınarak hesaplanan toplam verimliliğidir.

Tüm havacılık kuralları, insan faktörünün bireylerin verimliliğini nasıl etkilediği üzerine değil, insan kaynaklı hataların ve insan faktörünün havacılık emniyeti ile ilgili potansiyel etkileri konusunda yoğunlaşmaktadır.

Rekabetçi havacılık

Yüksek verimlilik, rekabetçi havacılık için önemlidir. Havacılık şirketleri emniyeti etkileyen veya etkileyebilecek insan hatalarını yakalayamaz ise, tespit edilemeyen insan hataları da verimliliği etkiler. Bazı insan hataları, uçuştan geri dönüşlere, uçuşta motor durmasına, operatörlere büyük miktarda maliyete neden olan gecikmeler gibi büyük olaylara neden olabilir. İnsan hataları, hatanın gerçekleştiği anda etkisini göstermeyebilir, bu uzun bir zaman alabilir. Örnek olarak uçak bakımında, yağlama gerektiren bölgelerde yeterli yağlamanın yapılmaması yıllar sonra korozyona neden olarak, ilgili uçak komponentlerinin iskartaya çıkmasına neden olabilir. Müşterileri kaybetmemek ve gelir kaybetmemek için, insan hataları tespit, giderme ve izleme konusunda yalın araçlarında bahsettiğimiz üzere hata önleyici çözümleri bulmak önemlidir.

ICAO risk değerlendirmesi

Sivil havacılıkta emniyet riskleri, 'ICAO risk değerlendirmesi' kullanılarak belirlenir. Verimlilik ile emniyet arasında gerçekte bir ilişki olmasına rağmen, bu ilişkiyi göstermek için literatürde bir referans bulmak zordur. Bu yazı dizimizde emniyet ve verimlilik arasındaki ilişkiyi veren formüle giden metodları açıklıyor olacağız.

Veri Zarflama Metodu (Data Envelopment Analysis - DEA), benzer birimlerin göreceli verimliliği ölçmek için kullanılan bir tekniktir. Birden fazla girdi ve çıktı varsa, ünitelerin performans ölçümlerini hesaplamakta DEA'yı kullanmak uygun olmaktadır.

Sivil havacılık sektöründe sanayi verilerini kullanarak emniyet ilişkili göreceli verimlilik hesaplamalarının bir bakım onarım merkezinde uygulamalarını sonraki yazı dizilerimizde bulabilirsiniz.

Rekabetçi bir havacılık şirketi, stratejik yönlenmesi doğrultusunda, verimliliği artırmak için DEA'yı kullanabilir. DEA neticesinde yöneticiler farklılıkları görebilir ve daha az iyileştirme imkânı olan alanlar için daha fazla zaman harcamazlar. DEA, verimli alanları göstererek, diğer alanlar ile karşılaştırma yapılmasını sağlayarak toplam verimliliği artırma ve stratejik hedeflere ulaşım konusunda yardımcı olur.

En iyi dileklerle...

Referanslar:

Bozkurt, Y., 'Safety Related Productivity in Aircraft Maintenance', Ph.D. Thesis, ITU Institute of Physical Sciences, Department of Aeronautical and Astronautical Engineering, (2013).



ÇOK GELİŞMİŞ YAPAY BÖCEK...

INSIGHT



İsmet ŞAHİN
Teknik Eğitimci
ismetsahin@uted.org



İçgörü anlamına gelen 'InSight' adlı çok gelişmiş yapay böcek, yakın bir zamanda Mars'a iniş yaptı. Mars'a gönderilen önceki iki aracın adları 'Curiosity' (Merak) ve 'Opportunity' (Fırsat). Diyebiliriz ki bu makinelere bu isimleri verenler sadece iki kelime üfürmemişler, ruhlarını yansıtmışlar.

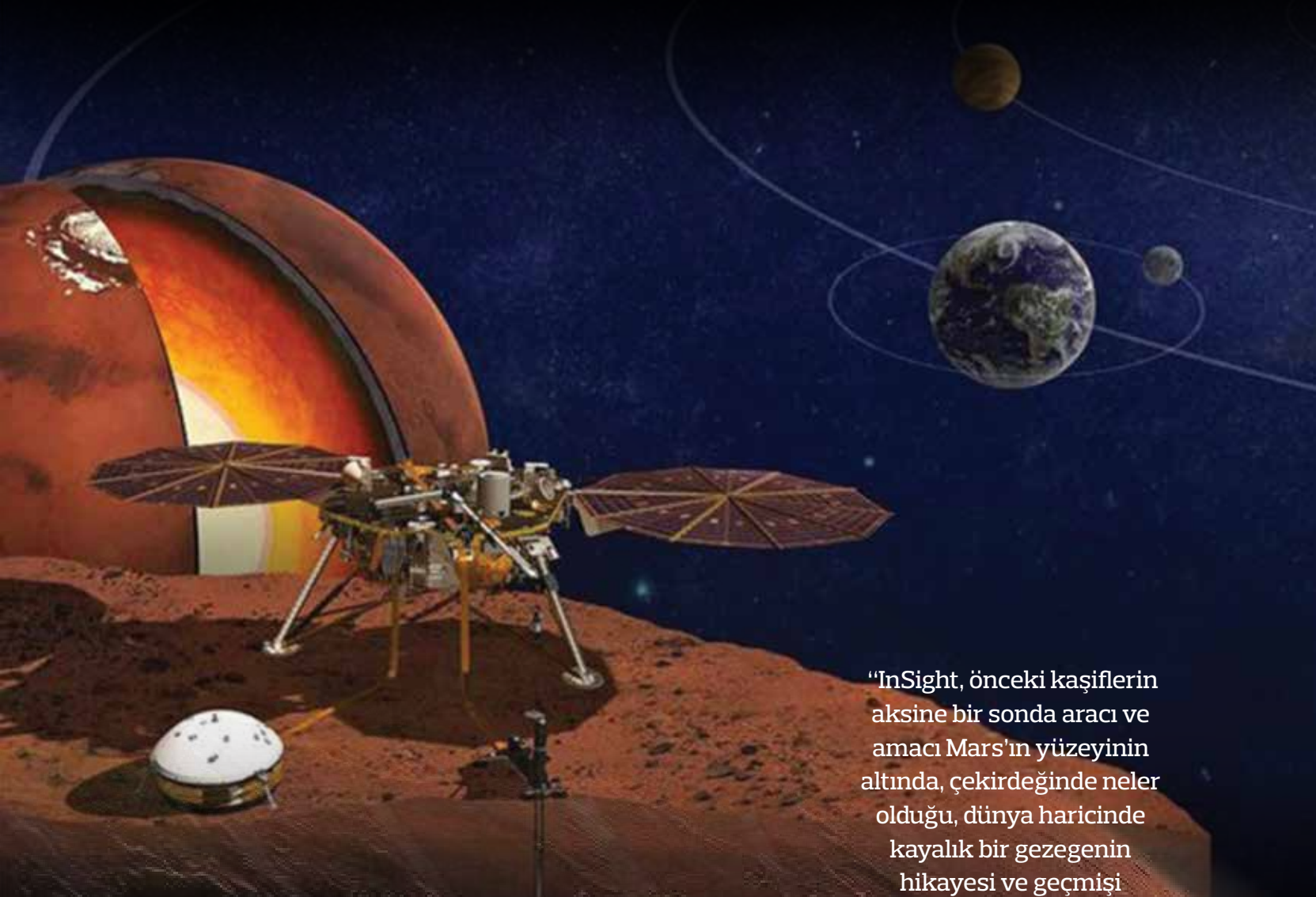


Geçtiğimiz haftalarda InSight adlı çok gelişmiş yapay böcek Mars'a iniş yaptı. Bu başarılı iniş bilim çevrelerini ve insanlığı oldukça heyecanlandırdı. NASA'nın bir jestiyle 2.4 milyon insanın adını da Mars'a götürdü. -273 santigrat derecede (mutlak sıfır) 6 ay yolculuktan sonra Mars'ın bıcın atmosferine gerdiği göğsü 1200 santigrat dereceleri gördü ve nihayetinde tüy yumuşaklığıyla kızıl gezegene indi. Bir de utanmadan fotoğraf gönderiyor... Neden bu kadar konuşuldu ve heyecanlanıldı diye düşünenler olabilir. Çünkü bir filmde izleyici, başka biri için fedakarlık yapan bir oyuncunun bu hareketiyle duygulanıyorsa bu, o kişi o fedakarlığı yaptığı için değildir. İzleyicinin o fedakarlığı yapabilecek erdemi kendinde gördüğü içindir. Çünkü onu yapan

kişi de insandır ve izleyici de aynı kapasiteye sahiptir. İnsan ruhunun ulaşabileceği üst seviyeleri görmüştür ve o an insan olmakla gurur duyuyordur. Biz izleyiciler bu konuda neyin üst seviyesini gördük?



Sektörümüz havacılık ve düşünüyorum ki dergi okuyucularımızın çoğu uçakların hedefini nasıl bulduğu ve nasıl iniş yaptığı konusunda bilgi sahibidir. Genel bir ifadeyle uydulardan bulundukları konum bilgilerini alırlar, uluslararası bilgi düzeyinde konumlandırılmış istasyonlara göre rota çizilir ve uçağın işi bu rotayı takip etmektir. İneceği havalimanından dijital istasyonlarla çağırılır, yükseklik ve piste yaklaşma çizgisi ayarı verilir. Sonra pilot hüneriyle yere temas gerçekleşir. Yeryüzünde uçulan en uzak mesafe



“InSight, önceki kaşiflerin aksine bir sonda aracı ve amacı Mars'ın yüzeyinin altında, çekirdeğinde neler olduğu, dünya haricinde kayalık bir gezegenin hikayesi ve geçmişi konusunda fikir toplamak”

13100 km civarındadır. Uçakların bu kadar bilgiye ve yardıma karşın inişleri esnasında yan rüzgar almaları durumunda çekilen videoları yüreklerimiz hoplayarak izliyoruz. Mars ve Dünya arasındaki mesafe ise en yakın olduklarında 55.000.000 km. Üstelik Mars Güneş etrafında cılgın bir hızla dönüyor. Uçağın ineceği pistin hareket ettiğini düşünün. InSight, Mars'ın atmosferine, ısı kalkanları 1200 santigrat dereceye çıkacak kadar hızla giriyor. Bizim sektörde ‘Hard Landing’ ya da ‘Overspeed’ dendiğinde çarşı karışır.

Sadece bu olay NASA'nın matematik, fizik, malzeme, tasarım ve üretim bilgisi konusunda hangi seviyede olduğunu gösteriyor. Bu altyapının ve birikimin yanı sıra erdem diyebileceğimiz iki farklı özelliği ise hayallerini takip etmek ve merak. Mars'a gönderdikleri önceki iki aracın adları ‘Curiosity’ (Merak) ve ‘Opportunity’ (Fırsat). Evlada isim vermek ne demek anneler babalar bilir. Diyebiliriz ki bu makinelere bu isimleri verenler sadece iki kelime üfurmemişler, ruhlarını yansıtmışlar. 55.000.000 kilometre uzakta da olsa meraklarının peşinden gidiyorlar ve bunu bir fırsat biliyorlar. Hazreti Ali'nin öğütlediği gibi ilim Çin'de olsa peşinden gidiyorlar.

InSight, önceki kaşiflerin aksine bir sonda aracı ve amacı Mars'ın yüzeyinin altında, çekirdeğinde neler olduğu, dünya haricinde kayalık bir gezegenin hikayesi ve geçmişi konusunda fikir toplamak. Adının anlamı da burdan geliyor: İçgörü. Bu bilgiler Venüs'ün ve Mars'ın bir zamanlar Dünya gibi şen şakrak

bir gezegen olduğu yönündeki teorilere ışık tutacak. Maden aramak ve değerli madenlerin Dünya'ya getirilmesi gibi resmi bir amacı olmasa da bulduğu durumda neden düşünülmesin. InSight'ın Dünya'ya dönme ya da bir şeyler getirme kabiliyeti yok. Ama bunu yapabilecek teknolojinin eşiğindeler ya da yolundalar. Bir önceki araçlardan birinin adı ‘Fırsat’ olduğuna göre fırsatları değerlendirirler.

Tüm bunlar bir yana uzayda ne kadar yol tepilirse, ne kadar deneyim kazanılırsa o denli ustalaşılır ve alt yapı oluşur. Bu alt yapı ve deneyimse daha uzağa, uzay yolculukları ve keşifler için kullanılabilir. Bilimkurgusal düşünersek daha elverişli dünyalara göç etmenin anahtarı da olabilir. Dünya 5 büyük yok oluş geçirmiş. Sonuncusu 66 milyon yıl önce. 200 milyonluk dinozor hakimiyeti son bulmuş. Onlardan önce 4 büyük yok oluş daha var. Dünyanın ilki değiliz ve sonu da olmayabiliriz. Daha doğrusu Dünya'nın bize ihtiyacı yok, bizim Dünya'ya ihtiyacımız var ama buna uygun davranmıyoruz. Belki çocuklarımız huzursuz aile evinden kaçır gibi küresel ısınmayla kahrolan Dünya'dan bu alt yapı sayesinde kaçabilirler ve son 50 yıldır insanların Dünya'ya yaptıklarının kefareti ödemek zorunda kalmazlar.

Bir sözle bitireyim: “Dinozorlar bir uzay programları olmadığı için yok oldular. Eğer ki biz de yok olursak bunun tek sorumlusu bir uzay programımızın olmaması olacaktır” demiş Larry Niven.

Saygılar.



Alişan DEĞİRMENCİLER
Uçak Bakım Teknisyeni
alisandegirmenciler@uted.org

MODÜL MÜ, O DA NE?



Uçak bakım teknisyenleri ve adayları için önemi yüksek olan ve anlam karmaşasına oldukça elverişli bir konu olan 'modül sınavları' başlığı ile yeni yılın ilk yazısında sizlerle birlikteyim.



Sizlere bu yazımda tarafıma gerek sosyal medya aracılığıyla ya da katılmış olduğum konferans, kongre ve fuarlarda yöneltilen ve geniş çaplı sorulardan birisi olan uçak bakım teknisyenleri ve adayları için modül sınavlarının önemini, gerekliliklerini, neler olduğunu, hangi kategori neyi kapsar ya da kimi kapsar gibi konuları ele alan ve daha fazlasını içeren konu başlıklarını sizlere bilgim ve araştırmalarım doğrultusunda açıklamak istiyorum.

Modül / Lisans ve Modül / Lisans Sınavı Nedir?

SHY 66 / Part 66 yönetmeliğine tabii olarak çalışan uçak bakım teknisyenleri ve adaylarının başvurmuş olduğu ilgili lisans kategorisindeki modül sınavlarından başarı ile sonuçlanması ve ardından yetkilendirildiği uçak üzerinde bakım ve arıza giderme işlemleri için onaylayıcı personel yetkisinin verilebilmesi için gerekli resmi belgedir.



Bahsi edilen modül sınavlarının hangi kategoride, kaç soru, kaç dakika olduğu aşağıdaki gibi belirtilmiştir.

Modül Sınavı Talimatı

- 18 yaşını doldurmuş olmak.
- 10 yıl içerisinde sınavları tamamlamış olmak
- Modül sınavlarında başarılı olmak için 100 puan üzerinden 75 puan almak.

Not: 75 puanın altında kalan aday, 3 ay sonra tekrar sınava girebilir. Aday, 147 onaylı kuruluştan sınavını geçemediği dersin kursunu alır ve belgelerse 1 ay sonra sınava girilebilir. Aday girmiş olduğu sınavda aynı modülden 3 defa kalırsa 1 yıl ceza alır ve o dersin modül sınavına giremez.

MODÜL NO	DERSİN ADI	SORU SAYISI	SINAV SÜRESİ	KATEGORİ
Modül 1	Matematik	16	20	A1-A2
Modül 1	Matematik	32	40	B1.1-B2
Modül 2	Fizik	32	40	A1-A2
Modül 2	Fizik	52	65	B1.1
Modül 2	Fizik	52	65	B2
Modül 3	Temel Elektrik	20	25	A1-A2
Modül 3	Temel Elektrik	52	65	B1.1-B2
Modül 4	Temel Elektronik	20	25	B1.1
Modül 4	Temel Elektronik	40	50	B2
Modül 5	Dijital Teknikler/Elektronik Alet Sistemleri	16	20	A1-A2
Modül 5	Dijital Teknikler/Elektronik Alet Sistemleri	40	50	B1.1
Modül 5	Dijital Teknikler/Elektronik Alet Sistemleri	40	50	B2
Modül 6	Malzeme ve Donanım	52	65	A1-A2
Modül 6	Malzeme ve Donanım	72	90	B1.1
Modül 6	Malzeme ve Donanım	60	75	B2

Herhangi bir onaylı bakım kuruluşunda çalışmıyor olsanız bile, uçak bakım lisansı modül sınavlarına girebilirsiniz ancak lisans alabilmek için pratik tecrübe süresini tamamlamanız gereklidir.

Lisans kategorileri neler?

A Kategori: Planlı küçük hat bakım ve basit arıza giderme işlemleri sonrasında bakım çıkış sertifikası düzenleyebilme yetkisi verir.

A KATEGORİ LİSANLARI

- A1 (Türbin Motorlu Uçaklar)
- A2 (Piston Motorlu Uçaklar)
- A3 (Türbin Motorlu Helikopterler)
- A4 (Piston Motorlu Helikopterler)

B1 Kategori: Hava aracının yapısı, güç ünitesi, mekanik ve elektrik sistemleri üzerinde bakım faaliyetleri yapma, faal olup olmadığının tespit edilmesi amacıyla sadece basit testler gerektiren aviyonik sistemler üzerinde çalışma yetkisini verir. Aviyonik sistemlerde arıza tespiti ve giderme işlemi yetkisi yoktur.

B KATEGORİ LİSANLARI

- B1 (Mekanik)
- B1.1 (Türbin Motorlu Uçaklar)
- B1.2 (Piston Motorlu Uçaklar)
- B1.3 (Türbin Motorlu Helikopterler)
- B1.4 (Piston Motorlu Helikopterler)
- B2 (Aviyonik)
- B3 (Mekanik)

NOT: B1 kategori lisansı, sahibine doğrudan ilgili A alt kategorisinin imtiyazlarını kullanma yetkisini de verir.

MODÜL NO	DERSİN ADI	SORU SAYISI	SINAV SÜRESİ	KATEGORİ
Modül 8	Temel Aerodinamik	20	25	A1-A2
Modül 8	Temel Aerodinamik	20	25	B1-B2
Modül 15	Gaz Türbin Motorlar	60	75	A1
Modül 15	Gaz Türbin Motorlar	92	115	B1.1
Modül 16	Piston Motorlar	52	65	A2
Modül 17A	Pervane	20	25	A1-A2
Modül 17A	Pervane	32	40	B1.1
Modül 7A	Bakım Uygulamaları	72	90	A1-A2
Modül 7A	Bakım Uygulamaları	80	100	B1.1
Modül 7A	Bakım Uygulamaları	60	75	B2
Modül 7A	Bakım Uygulamaları(Essay-1)	1	20	Tüm Alt kategoriler
Modül 7A	Bakım Uygulamaları(Essay-2)	1	20	Tüm Alt kategoriler
Modül 10	Havacılık Mevzuatı	32	40	A1-A2
Modül 10	Havacılık Mevzuatı	40	50	B1.1-B2
Modül 10	Havacılık Mevzuatı (Essay)	1	20	Tüm Alt kategoriler
Modül 11A	Türbin Motorlu Uçak Aerodinamiği, Yapı ve Siste	108	135	A1
Modül 11A	Türbin Motorlu Uçak Aerodinamiği, Yapı ve Siste	140	175	B1.1
Modül 11B	Piston Motorlu Uçak Aerodinamiği, Yapı ve Siste	72	90	A2
Modül 13	Hava Aracı Aerodinamiği, Yapı ve Sistemleri	180	225	B2
Modül 9A	İnsan Faktörleri	20	25	A1-A2
Modül 9A	İnsan Faktörleri	20	25	B1.1-B2
Modül 9A	İnsan Faktörleri(Essay)	1	20	Tüm Alt kategoriler
Modül 14	Tahrik (İtme Gücü)	24	30	B2

B2 Kategori: Aviyonik ve elektrik sistemleri üzerinde bakım yapma, güç sistemleri ve mekanik sistemler üzerinde faal olup olmadıklarının tespit edilmesi amacıyla sadece basit testler gerektiren elektrik ve aviyonik işlemleri yapma yetkisi verir.

NOT: B2 kategori lisansı hiçbir A alt kategorisini içermez.

B3 Kategori: Uçağın yapısı, güç ünitesi, mekanik ve elektrik sistemleri üzerinde bakım faaliyetleri yapma, arıza tespiti ve arıza giderme işlemleri hariç, faal olup olmadıklarının tespit edilmesi amacıyla sadece basit testler gerektiren aviyonik sistemler üzerinde çalışma yetkisi verir.

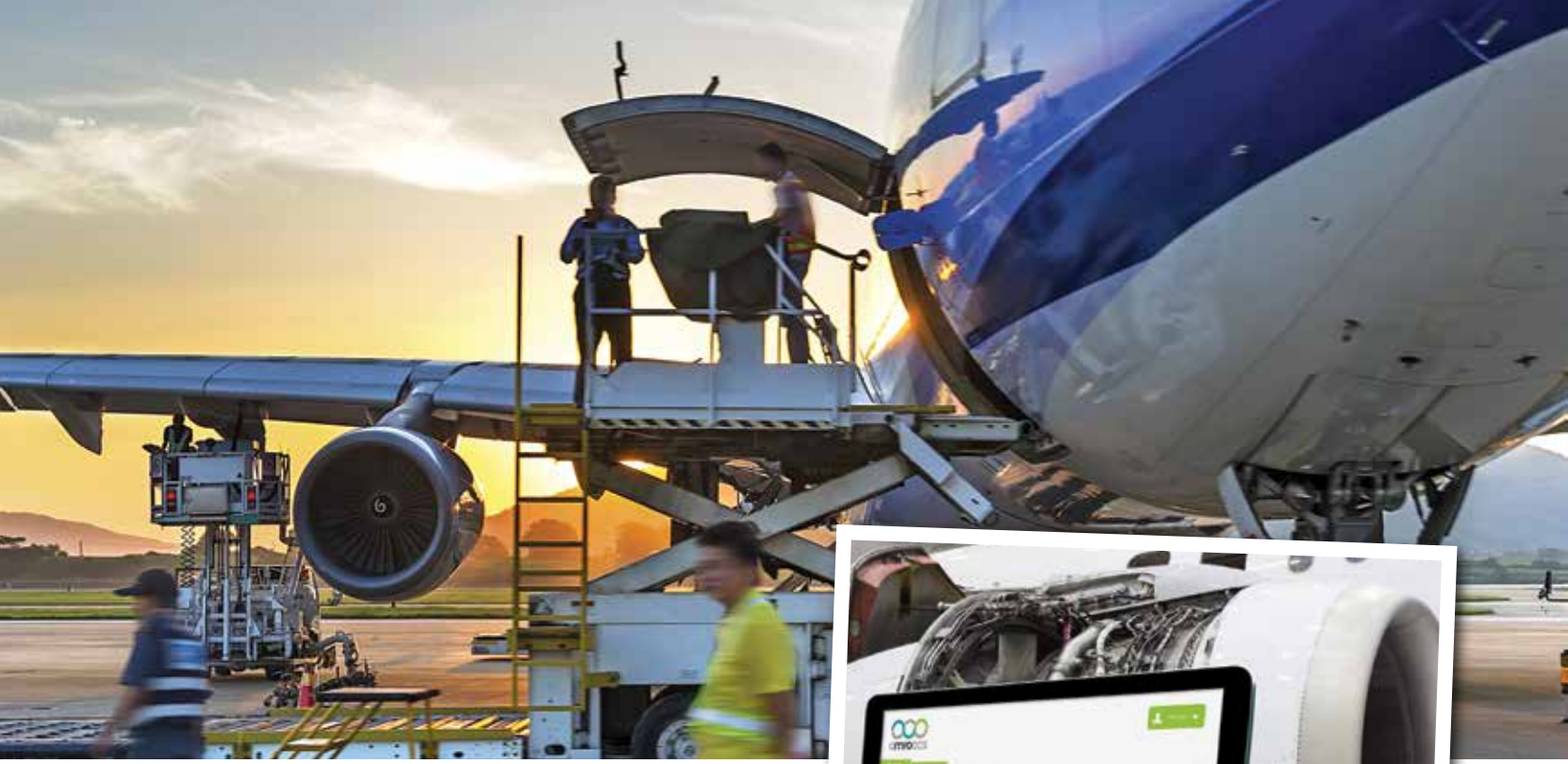
C Kategori: Hava aracı üzerinde gerçekleştirilen üs bakımı sonrasında bakım çıkış sertifikası düzenleme yetkisi verir.

NOT: B3 kategori de maksimum kalkış ağırlığı 2.000 kg veya daha aşağı olan piston motorlu basınçlandırılmamış uçaklar için geçerlidir.

Peki bu modül sınavlarını kim / kimler yapabilir?

SHY – 147 / Part 147 sahibi kurum / kuruluşlar modül sınavlarını (SHY – 66 / Part 66) yapma yetkisi vardır. Ülkemizde SHY – 147 yönetmeliğine tabii olarak modül sınavlarını (SHY – 66 / Part 66) yapma yetkisi olan kurum / kuruluşlar aşağıdaki gibidir;

SHY-147 ONAYLI SHY-66 MODÜL SINAV KURULUŞLARI SHY-147 Approved SHY-66 Module Examination Organizations			
#	İSLETME / Organization	ONAY NO / Approval Ref.	SHY 66 KATEGORİSİ / SHY 66 Category
1.	TEK HAVA YOLLARI TEKNİK A.Ş.	TR 147-0002	A1, B1.1, B2
2.	ERKÖSENER TEKNİK ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK VE UZAY BİLİMLERİ FAKÜLTESİ	TR 147-0008	A1, A2, A3, A4, B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2
3.	ERÇİYES ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK VE UZAY BİLİMLERİ FAKÜLTESİ	TR 147-0005	B1.1, B1.2, B2
4.	KAPADOKYA ÜNİVERSİTESİ	TR 147-0009	A1, A2, B1.1, B2



Lisans Kategorilerine Göre Tecrübe Gereklilikleri

Kategori A, B1.2 ve B1.4 alt kategorileri ile Kategori B3 için başvuru sahibinin;

- İlgili teknik eğitime sahip olmaması halinde, işletilen hava aracı üzerinde 3 yıllık pratik bakım deneyimine sahip olması veya,
- İşletilen hava aracı üzerinde 2 yıllık pratik bakım deneyimine sahip olması ve Genel Müdürlük tarafından uygunluğu kabul edilen eğitimin teknik bir işte kalifiye personel olarak tamamlanmış olması veya,
- İşletilen hava aracı üzerinde 1 yıllık pratik bakım deneyimine sahip olması ve SHY-147/Part-147 gereğince onaylanmış bir temel eğitim kursunu tamamlamış olması gerekir.

Kategori B2, B1.1 ve B1.3 alt kategorileri için başvuru sahibinin; ilgili teknik eğitime sahip olmaması halinde, işletilen hava aracı üzerinde 5 yıllık pratik bakım deneyimine sahip olması veya,

Genel Müdürlük tarafından uygunluğu kabul edilen eğitimin teknik bir işte kalifiye personel olarak tamamlanmış olması halinde, işletilen hava aracı üzerinde 3 yıllık pratik bakım deneyimine sahip olması veya,

SHY-147/Part-147 gereğince onaylanmış bir temel eğitim kursunu tamamlamış olması halinde, işletilen hava aracı üzerinde 2 yıllık pratik bakım deneyimine sahip olması gerekir.

Kategori C için, büyük hava araçları ile ilgili olarak, başvuru sahibinin;

Büyük hava araçları üzerinde Kategori B1.1, B1.3 veya B2 yetkilerini kullanarak veya SHY 145 gereğince üs bakımda destek personeli olarak veya her ikisinin kombinasyonu olarak 3 yıllık deneyime, büyük hava araçları üzerinde Kategori B1.2 veya B1.4 yetkilerini



kullanarak veya SHY 145 gereğince üs bakımda destek personeli olarak veya her ikisinin kombinasyonu olarak 5 yıllık deneyime sahip olması gereklidir.

Kategori C için, büyük hava araçları haricindeki hava araçları ile ilgili olarak, başvuru sahibinin; bu tür hava araçları üzerinde Kategori B1 veya B2 yetkilerini kullanarak veya SHY-145 gereğince üs bakımda destek personeli olarak veya her ikisinin kombinasyonu olarak 3 yıllık deneyime sahip olması gereklidir.

Akademik yolla elde edilecek Kategori C hakkı için, bir üniversiteden veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilen herhangi bir diğer yükseköğretim kuruluşundan, teknik bir alanda akademik derecesi olan başvuru sahibinin 6 ay boyunca üs bakım görevlerinin gözlemlenmesi dâhil olmak üzere bir sivil hava aracı bakım ortamında hava aracı bakımı ile doğrudan ilişkili belirli görevlerde çalışarak elde edilen 3 yıllık deneyime sahip olması gerekir.

Son olarak, bu ay ele almış olduğum konuda bilgim ve araştırmalarım doğrultusunda paylaşımda bulunmak istedim. Önümüzdeki ay ele alacağım sayıda kredilendirme ve yetkili okullar ile ilgili bilgilerimi sizlerle paylaşmaktan mutluluk ve gurur duyacağım. Şubat ayında tekrardan görüşmek üzere, Allah'a emanet olun.



AVANTAJLI *ERKEN KAYIT VE NAKİL* FIRSATLARIMIZ DEVAM EDİYOR!

Geleceğin havacılarını yetiştiren Türkiye'nin en havalı özel lisesi Gökjet'te erken kayıt dönemi başladı. Özel ödeme seçenekleri ve fiyat avantajlarını kaçırmayın.

HAVACILIK
SENİ
BEKLİYOR

**ERKEN KAYIT
FIRSATLARINI
KAÇIRMAYIN**



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

UÇAKLARDAKİ SOFT ARIZALAR VE BITE



Uçaklarda bir hardware arızalar, bir de software arızalar oluşur. Bu yazımda uçaklardaki soft arızaların sebebi ve BITE (built in test equipment) konusunu anlatacağım



Sevgili okuyucularım,

Hani derler ya, şehir efsanesi... Ben de yazıma onunla başlamak istiyorum. Nasıl mı? Hadi bakalım anlatayım. Yeni nesil uçaklarda neredeyse sistemlerin hepsinde artık control box kullanılıyor. Bazen control box'lar havadan nem mi kapıyor bilinmez, bunlar çalışmadığında, bizler de o sisteme ait C/B'ları çekip bastığımızda, bir de bakıyoruz ki sistem normale dönmüş. Sonra da "Ne güzel, arızayı hallettik!" deyip kendimizle gururlanıyoruz. İşte şehir efsanesi bu!

Yazımın ilk paragrafında, işi espiye bağladım. Şimdi ise artık bizlerin anlayacağı dilden anlatayım.

Uçaklarda bir hardware arızalar, bir de software arızalar oluşur. Bu yazımda software arızalarla ilgili bilgilerimi sizlerle paylaşacağım. Eski uçak sistemlerine göre karşılaştırdığımızda hem avantajları hem de dezavantajlarının olduğunu görüyoruz. Öncelikle control boxları genel olarak tanıyalım; yarı iletken (direnc, kondanstor, transistör, tristor, entegre, chip, triyac v.b.) malzemelerin kullanıldığı printed circuit boardlar, iki olumsuz durum meydana



“ Uçak yapım firmaları, frekans dalgalanmasından meydana gelen software arızaların önüne geçmek için, uçaklar sadece yer modunda iken paralelleme sistemlerini gerçekleştirmişlerdir. ”

gelirse çalışması etkilenir ve software arızalar meydana gelir. Peki control boxların hoşlanmadığı iki olumsuz durum nedir? Birincisi; avionic veya E/E kompartmanların havalandırma sistemleri zaman zaman yetersiz kalır ve control boxlar çalıştıklarında fazla ısı meydana geleceği için sıcaklıktan dolayı kendilerini koruma amaçlı kapatırlar, işte size software arıza...

İkincisi de, control boxlar, elektriğin frekans dediğimiz kısmında dalgalanma olursa yine kendilerini koruma amaçlı kapatırlar ve yine software arızalar meydana gelir. Peki “Elektriğin frekansında ne olur da control box’ların çalışmasını etkiler?” diye bir sorunuz olursa diye ben de cevabını şöyle söyleyeyim: Genelde uçaklar, yer modunda iken AC üreteç geçişleri olur. Ground power unit’den APU generator’üne veya IDG’lere işte bu AC üreteç geçişlerinde, her bir AC üreticinin frekans değerleri aynı olmadığı için, elektrik şebekesinde bir dalgalanma olur. Sonuç; software arıza meydana gelir. Eski uçaklarda bunu daha iyi anladık kabin aydınlatma, cockpit aydınlatma v.s. eski lambalar flaman tip olduklarından lambaların aydınlatma şekli bir kısık, bir de parlak olurdu. Şimdiki uçaklarda flaman lamba çeşidi pek kullanılmadığından anlamamız görsel olarak eski uçaklara göre daha azdır. Bunun üzerine uçak yapım firmaları, frekans dalgalanmasından meydana gelen software arızaların önüne geçmek için, uçaklar sadece yer modunda iken paralelleme sistemlerini gerçekleştirmişlerdir. Peki havalandırma sistemlerinde yeteri kadar iyileştirme yapıp da yüksek ısıdan dolayı control boxların software arızaların önüne geçebildiler mi? Burası ucu biraz açık... Yani net bir çözüm üretemediler. Halihazırda ve önceden de girdiğimizde uçak

tip eğitimlerinde, kursiyer arkadaşlarıma bu konulara dikkat etmelerini tavsiye ederdim. Bir de madalyonu tersine çevirirsek, yani bakım hatası kaynaklı özellikle ‘human factor’ eğitimlerinde de üzerine basa basa söylediğimiz, bizlerin de eksikliği olmuyor mu? Maalesef oluyor. Özellikle C bakımları dediğimiz uzun bakımlarda, Avionic&E/E kompartmanlarının temizliği ile ilgili workcard vardır. Bu kart uygulanırken shelf/rack’larda bulunan bütün control boxlar sökülüp; hatta (blower/exrtact&supply/exhaut) fan duck’ları da dahil temizlenip, yeteri kadar havalandırma sistemi çalışıyor mu? diye havanın akışını ölçen test cihazı ile tek tek her bir ölçüm kontrol noktalarını kontrol ederek havalandırma sisteminin düzgün çalıştığından emin olmalıyız. Sadece genel bilgilendirme amaçlı burada yazma ihtiyacı duyuyorum, lütfen kimse üzerine alınmasın, zaman zaman karşılaşılabiliyoruz, özellikle dış sıcaklığın yüksek olduğu yaz aylarına veya uçakların gittiği meydanların dış sıcaklığı yüksek olduğunda başımıza bu tür software arızalar karşımıza çıkıyor.

BITE card testleri

Bu paragrafta ise BITE konusunu sizlerle paylaşacağım; Peki BITE cardların sahip olduğu kaç çeşit test vardır? İlk olarak sizlerle bunları paylaşayım. Birincisi power up test uçağa ilk normal verdiğimiz elektrik ile başlar otomatik olarak BITE card başlatır; ikincisi cyclic test, sistemler normal/ operational halindeyken yapılan test otomatik olarak BITE card başlatır; üçüncüsü self, manual test, özellikle bir LRU değişiminden sonra yapılan test MCDU veya FMS-CDU tarafından bizlerin başlattığı test; dördüncüsü operational test, ilgili sistemi operational hale



“

Software arızaları reset etmek için sadece uçaktan normal elektriği kesmek yetmez; özellikle control box'ların içindeki BITE card'ların elektriğini kesmemiz önemlidir.

”

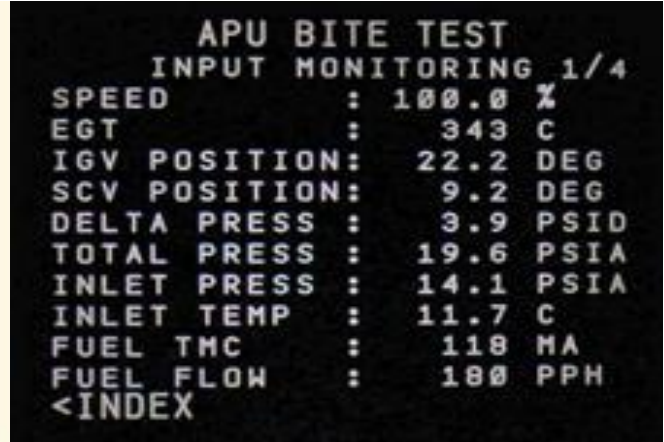
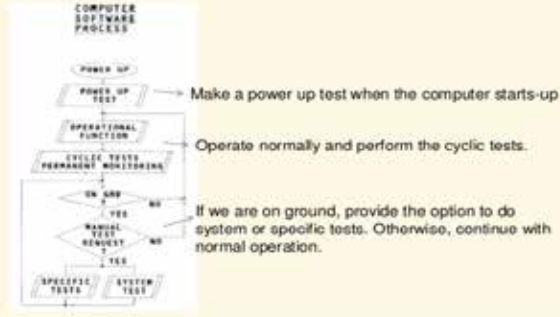
getirdiğimiz bir simülasyon gibi yapılan test MCDU, FMS-CDU dan bizlerin başlattığı, bir de Functional/specific testler vardır. Bu da BITE cardlarla ilgisi olmayan yani takım haneden AMM, TSM veya FIM bahsettiği bir tool ya da özel kullanılan tester ile yapılan testlerdir. Bu sistemin konulmasının avantajları ile yazıma devam etmek istiyorum. Uçak yer modunda olduğu zamanlar, her ne kadar normal elektrik (Ground power unit/external power veya APU generator) bile versek sistemlerinin çoğu operational hale geçmez. İşte avantajlarından biri. Her ne kadar operational hale geçmese bile control boxların içinde bulunan BITE card vasıtasıyla, ilk test dediğimiz power up teste geçerler. Bu teste control box'ın hem software, hem de hardware olarak önce kendini test etmekle başlar. Sonrasında control box'ın hangi sistemde kullanılıyorsa, kendi altında çalışan: command ve monitor olarak bütün LRU ve sarf malzemeleri tek tek sorgular. Sonrasında herhangi bir arıza görmez ise, cockpit tarafında herhangi bir uyarı (sesli, ışıklı ve yazılı) vermez.

Bir de madalyonun tersini çevirip konuşalım. Power up test başladığında, control box kendi testini geçtikten sonra diyelim ki; altında çalışan bir LRU'dan bilgi alamıyor, yani bir arıza yakaladı. Cockpit tarafında, ışıklı, sesli ve yazılı uyarısını verdiği gibi, control box'ın içindeki BITE card (MCDU,FMS-CDU) ile ulaştığımız zaman bize o LRU adını ve muhtemel arızaların nelerden kaynaklandığını yazılı olarak gösterir. Ayrıca uçak imalatçıların kitaplarından biri olan TSM veya FIM ilgili arıza nasıl ve nereden başlayacağımız ile ilgili chapter-subchapter-sistem olarak 6 (altı) rakamdan oluşan bilgileri de gösterebilirler. Buraya kadar yazdıklarımda eski uçaklarda böyle bir teknoloji olmadığında, bu tarz arızalar, cockpit ekibi uçağa geldiğinde; preflight check'lerde, motor

çalıştıktan sonra hatta uçak runway'a gelip takeoff power olarak motora tam güç verildiğinde, bazen de uçak hava moduna geçtiğinde anlaşılıyordu. İşte bu da, Airline'ların maddi kayıplarına yol açıyor ve uçağın ground time'i daha uzattığından, zaman zaman seferler gecikiyordu, hatta bağlantılı uçuşlarda slot yeme durumunda, yolcular da bağlantılı seferlerini kaçıyorlardı. Bu anlattıklarım sadece uçak yerde iken değil, uçuşta da bir arıza meydana geldiğinde, yine aynı şekilde arızanın muhtemel sebebi, 6 (altı) rakamdan oluşan FIM veya TSM ile ilgili numaralarını, arızanın hangi saat, hangi gün geldiğini ve bu arıza daha önceki uçuşlarında da gelmiş mi? diye gösterebilen özelliklere sahiptirler. Eski uçakta arıza daha önceden gelmiş mi? diye atölyedeki defterlerden geçmiş sayfaları kontrol eder, o şekilde öğrenirdik, o defter sayfasında arıza için neler yapılmış neler değiştirilmiş onları kontrol ederdik. Ayrıca eski uçaklarda bir LRU değiştirildiğinde (arızaya veya ömürlü olanlar) sonra AMM'deki genelde testler sistemler operational hale getirmeksizin yapılan testlerdi. Bazen parça değişimden sonra yapılan testler yeterli olamıyordu. Bakın arada ne kadar fark var?

Uçak üreticileri, günümüz ekonomik şartları da değerlendirip, artık daha nasıl tasarruf yapabilir diye geliştirdikleri sistemlerden sadece size bir tanesini anlatmaya çalıştım. Şimdiye kadar hep bu sistemi övdüm. Şimdi de dezavantajlarını anlatmaya çalışacağım. Part-145 (Line maintenance, heavy maintenance) kuruluşlarında, aşağıda yazacağım konulara dikkat etmezsek o zaman bu sistemin faydasını değil zararlarını görebiliyoruz. Öncelikle uçak imalatçıları, hiçbir şekilde control box'ların swap'ini (birbirleri ile yer değiştirilmesi) tavsiye etmiyorlar. Bunun farkında olup, hem C/S olarak hem yardımcı pozisyonunda çalışanların hem de

BITE Inside a Computer



Testing with BITE

- › Cyclic tests (also called operation test):
 - › They are carried out permanently, because they do not disturb normal operation.
 - › Examples: Watchdog test (i.e. CPU reset). RAM test.
- › System tests:
 - › Tests available to the maintenance staff, for troubleshooting purposes.
 - › Similar to ground power-up tests, but more complete.
 - › Examples: Tests performed after the replacement of an LRU.
- › Specific tests:
 - › Available only to specific systems.
 - › They are performed to generate stimuli to other devices, such as actuators or valves.
 - › They have major effect on aircraft (such as automatic moving of flaps etc.)
 - › They are performed only on ground by maintenance staff.



Uçak yer modunda olduğu zamanlar, her ne kadar normal elektrik (Ground power unit/external power veya APU generator) bile versek sistemlerinin çoğu operational hale geçmez.



yönetici pozisyonunda çalışanların bu konuya önem vermeleri doğru olur. Çünkü bakım maliyetlerini arttıran konulardan biri olduğu unutulmamalıdır. Bazen o kadar gereksiz arızalar özellikle control boxların arızalanmasına farkında olmadan sebep oluyoruz ki böyle bir durumu hiç bir üst yönetici pozisyonunda çalışan kişiler kabul edemez. “Peki swap’larsak ne olur?” diye bir sorunuz oldu. Özellikle bir control box’ın altında çalışan LRU’larda kısa devre ve kaçak olduğunda, swap’ladığınız control box da bozulabiliyor. Peki bu kadar mı? Hayır. Control box’ları arıza için sorguladığımızda, özellikle flight memory ve previous legs kısmında tutulan arıza bilgileri, swap’ladığınız uçağın kendisi arasında veya başka bir uçak ile yaptıysak o bilgiler başka uçağa taşınır oluyoruz. O zaman control box’ların gösterdiği bilgiler doğru olmuyor. Bazen de swap’lama yapacağımız zaman sadece uçakta normal elektriği kesip yapıyoruz. Unutulmamalıdır ki BITE card’lar aynı zamanda, uçaklarda bulunan Hot Battery Bus’lardan da beslenir işte böyle bir durumda, ilgili C/B çekilmeden ve ESD bilekliği takılmadan yapılan swap’lama sonrası sağlam control box’ın da arızalanmasına bilmeyerek de olsa vesile oluyoruz. Swap’lama konusu herhalde hoş karşılanmaz diye artık sizler de benimle aynı fikirdesiniz diye düşünüyorum.

Yazımın ilk paragrafında sizlere software arızalarla ilgili bilgilerimi paylaşmıştım. Software arızaları reset etmek için sadece uçaktan

normal elektriği kesmek yetmez; özellikle control box’ların içindeki BITE card’ların elektriğini kesmemiz önemlidir. O da ilgili ne kadar C/B varsa hepsini çekmemiz önemlidir. Hot Battery Bus’dan beslendiğini unutmamız gerekir. Derslerimde hep bu konunun üzerinde durmuşumdur ve bu şekilde yapmamız halinde software arızaları daha çok reset edebiliriz diye arkadaşlarımla paylaşmışımdır. Bununla bitiyor mu? Tabiki hayır. Yani bir C/B çektik bir de bekleme süresine uymamız ve C/B’ların sırasıyla çekilmesi ile yine aynı sırasıyla basılması da çok önemlidir. Dolayısıyla bir sistemi software olarak reset edeceksek, AMM’de veya FIM, TSM’de verilen bilgilere göre yapmamız çok daha başarılı olmamıza sebep verir. Sonuçta ise bir Airline için de o kadar faydalı olacağımızı da bilmemiz önemlidir.

Beni okuduğunuz için hepinize saygı ve sevgilerimi sunuyorum. Bir sonraki yazımda buluşmak üzere, sağlık ve esenlikler diliyorum.



<http://www.youtube.com/user/slmkona64>



Den 27. 4. 17.

Die herzlichsten Grüsse von
hier sendet Dir Karl.
Habe Deiner Mütter meine
Adresse mitgeteilt. Soweit
noch alles beim Guten.
Lass bald was von Dir hören
Grüsse an alle Verwandten
sendet Karl

Pilot Karl Sieger tarafından Darmstadt'a
Yeşilköy Tayyare Mektebi'nden gönderilmiş
bir kartpostal.

Feldpost

Fraulein

Elisabeth Speth

Darmstadt

Frankfurterstr. 258

Nasir & Mark



TÜRK HAVACILIĞININ DOĞUŞUNUN SİMGESİ...

YEŞİLKÖY TAYYARE MEKTEBİ

“

Bugün Türk havacılık tarihi için büyük bir önem arzeden Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin kuruluşunun üzerinden tam 108 yıl geçti. Osmanlı askerî havacılığının gelişmesinde ve güçlenmesinde önemli bir rol üstlendiği gibi, mektebin Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasında ve istikbalin göklere çevrildiği Cumhuriyetimizin kuruluşundaki katkısı asla unutulmaz...

”

 Oya KOTAN

Yeşilköy Tayyare Mektebi'ne ait
Spad XIII savaş uçağı



**“İstikbal göklerde dir.
Göklerini koruyamayan uluslar,
yarınlarından asla emin olamazlar!”**

Atatürk

1 925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'ni kuruluşuna önderlik eden Atatürk, geleceği göklere yönelten bu sözleri söylediğinde Cumhuriyet henüz daha çok gençti. Ancak yılları savaş meydanlarında geçmiş bir askerin bu tespiti yapmış olmasının ardında; müthiş bir zeka, Mısır'da, Trablusgarp'ta, Suriye'de ve daha birçok yerde kök salmış derin ve köklü bir hayat deneyimi olduğunu da görmek lazım.

1903 yılında Wilbur ve Orville Wright Kardeşler'in ilk motorlu hava aracını uçurmasından sonra, dünyada artık hiçbir şey eskisi gibi olamazdı. İşte dünyadaki havacılık yarışının yoğunlaşmaya başladığı bir dönemde, bilhassa askeri alanda üstünlük sağlayacak bu teknolojik gelişmeyi görmezden gelmek büyük bir kayıp olurdu. Ki 600 yıl hüküm sürmüş Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri ordusu için de havacılık alanında çalışmalar yapılması hayati bir önceliğe sahipti.

Havacılık teşkilatının gelişimi

Trablusgarp, Balkan Savaşları ve Birinci Dünya Savaşı'na giren Osmanlı Devleti'nin bu savaşlar sonucunda çıkardığı askeri dersler elbette vardır... Ama bunun en önemli dersinin havacılık alanındaki askeri teşkilatlanmanın da önemini gördüğünün altını

çizmek lazım. Wright Kardeşler'in buluşundan hemen sonra ABD, Fransa, İngiltere, Almanya, İtalya, Avusturya ve Rusya gibi dönemin güçlü ülkeleri askeri havacılık alanında askeri yapılarını kurma yoluna giderken, Osmanlı Devleti de hiç vakit kaybetmeden bu yarışın içine girmişti bile. Balkan Savaşı ile birlikte Osmanlı Devleti'nin askeri gücünü geliştirmesinin yegane yolunun o döneme damgasını vurmuş en önemli teknolojik gelişme olan hava araçlarına yönelmesini beraberinde getirmiş. Havacılığın var olmanın, ayakta kalmanın ve geleceğin inşası konusunda önemli bir payı olacağının o dönemde anlaşılmış olması, Osmanlı Devleti açısından da bu alanda çalışmalar yapılmasına neden olmuştu. Yine Osmanlı Devleti'nin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın milli savunmaya yönelik yaklaşımları ve havacılığa yönelik vizyonu da, askeri havacılık teşkilatının kurulmasına yönelik atılan bu adımlarda önemli bir paya sahiptir.

Devletin ekonomik sıkıntıları nedeniyle, o dönemde 13 tane uçak alınması konusunda Osmanlı donanmasına bağlı faaliyet içinde olan yardım derneğince toplanan paralardan faydalanılmıştı. Ancak önemli sorunlardan biri de bu uçakları kullanacak pilotların olmayışydı. Bu konuda da önceden atılan adımlar vardı. Yurtiçinde havacılık eğitimi verilecek bir eğitim kuruluşu



Pilot Karl Sieger tarafından Darmstadt'a
Yeşilköy Tayyare Mektebi'nden gönderilmiş
bir kartpostal.

Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde bulunan
Yeşilköy Marangoz Atölyesi

“ Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın milli savunmaya yönelik
yaklaşımları ve havacılığa yönelik vizyonu, askeri havacılık teşkilatının
kurulmasına yönelik atılan adımlarda önemli bir paya sahiptir. ”

olmaması nedeniyle 1911 yılında Osmanlı subayları arasında bulunan Süvari Yüzbaşı Fesa Bey ile İstihkâm Teğmen Yusuf Kenan Bey uçuş eğitimi için Fransa'daki Bleriot Fabrikası'nın uçuş okuluna gönderilmişti. Bu eğitimler sonunda Yüzbaşı Fesa Bey uçuş eğitimini başarıyla bitirerek Osmanlı Ordusu'nun ilk brövesini alan kişi olarak havacılık tarihinde yerini alır. Yine Fesa Bey'in hemen ardından Fransa'ya birlikte eğitime gittiği Yusuf Kenan Bey de, Fransızlar'ın 797'nci brövesini alarak yurda döner. Sonrasında ise Osmanlı ordusunun havacılıktaki gelişimini sürdürmek için daha fazla havacı pilota ihtiyacı vardır. Yurtiçinde halen pilotluk eğitimi verebilecek bir kuruluş yoktur. Bu nedenle kara ve deniz kuvvetlerine bağlı sekiz asker daha Fransa'ya, 4 asker de İngiltere'ye pilotluk eğitimi almak üzere gönderilir. Ancak Balkan Savaşı'nın başlamasıyla eğitimler yarıda kesilir ve yurtdışına giden subaylar geri dönmek durumunda kalır.

Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin doğuşu

Zor koşullarda da olsa 3 Temmuz 1912 tarihinde açılışı gerçekleşen Yeşilköy Tayyare Mektebi, böyle bir iklimde ortaya çıktı. Okul; Osmanlı ordusu içinde 'havacılık teşkilatı' kurulması, askeri alanda havacılığın geliştirilmesi, havacılar yetiştirilmesi ve askeri subaylara pilotluk eğitimi verilmesi konularında öncülük

yapmış bir misyona sahipti. Yeşilköy'ün bu manada Osmanlı askeri gücünün oluşturulma çabasının ilk adımlarından biri olduğunun altını çizmekte fayda var. Yeşilköy, Osmanlı Devleti için de havacılıkta bir üs olarak konumlandı ve bu uğurda atılan ilk adım, o dönemki adı 'Ayastefanos Tayyare Mektebi' olan 'Yeşilköy Tayyare Mektebi' oldu. Herşeyden önce bu okul, Mahmut Şevket Paşa sonrasında Harbiye Nazırı olan Enver Paşa döneminde başlanan ve Osmanlı Devleti'nin askeri alandaki gelişiminin öncülüğünü yapan bir simgedir. İçerisinde müdüriyet, zabıt ofisi, makinist ofisi ve nöbetçi odaları, hastane, tamirhane, depo, benzin depoları, otomobil garajları, hangarlar ve hayvan ahırlarının bulunduğu Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde sadece dört uçak bulunuyordu. Okul içinde uçakların bakımının yapılacağı iki hangar bulunuyordu. Yeşilköy Tayyare Mektebi, sadece uçaklar için değil, o dönemde önemli bir hava aracı olarak kabul gören zeplin için de önemlidir. Mektep içinde, Osmanlı'nın satın aldığı Parseval yapımı PL9 hava gemisinin hangarı da bulunmaktaydı.

Yabancıların etkisinde

Birinci Dünya Savaşı öncesinde kurulan Yeşilköy Tayyare Mektebi, başlarda yabancı eğitim uzmanlarının aktif olduğu bir yapı ortaya koyuyor. Açıldığı 1912 yılında, kendisiyle sözleşme yapılan



Yeşilköy Tayyare Mektebi, herşeyden önce bu okul, Mahmut Şevket Paşa sonrasında Harbiye Nazırı olan Enver Paşa döneminde başlanan ve Osmanlı Devleti'nin askeri alandaki gelişiminin öncülüğünü yapan bir simgedir.



1914 yılında 'Vasıtai Tayyare' adlı Türkçe teknik uçuş kitabını çıkaran Tayyareci Üsteğmen Midhat Nuri Bey

Deniz Tayyare Bölüğü personeli

Fransız hava yüzbaşı Marki De Gois De Mezeyrac, okulun hem ilk öğretmeni, hem de ilk müdürlüğü görevini kısa bir süreliğine yerine getiriyor. Okulun o dönemdeki pilot eğitimindeki kıstaslarına baktığımızda şu noktalar dikkat çekiyor: Yeşilköy Tayyare Mektebi, kurulduğu dönemde öğretim süresinin 3 ay olduğu görülüyor ve yıl içerisinde üç ayrı dönemde öğrenci alımı gerçekleştiriliyordu. Hedef sayı o dönem için yılda 60 pilot yetiştirilmesiydi. Her bir eğitim döneminde 15-20 aralığında öğrenci kabul ediyordu. İçerik eğitimi olarak da pilotluk eğitimi odaklı olsa da; hem teorik uçak bilgisi hem de motor konusunda eğitimleri içeren bir müfredattan söz edilebilir. Ki, 1914 yılında Tayyareci Üsteğmen Midhat Nuri'nin Türk havacılık tarihinin ilk Türkçe teknik uçuş kitabı olan 'Vasıtai Tayyare' adlı kitabının yine bu dönemlerde basılmış olması, havacılık eğitiminin Türk pilotlar nezdinde hızlı bir yol kat ettiğinin de önemli bir göstergesidir.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte De Mezeyrac, ülkesine döner ve ardından okul müdürlüğünü Topçu Binbaşı Latif Bey atanır. Ancak bu dönemde seferberlik ilan edilince savaş ortamında verimli bir çalışma yürütülemez.

Yeşilköy Tayyare Mektebi

Okul, Osmanlı askerî havacılığının gelişmesinde ve güçlenmesinde önemli bir rol üstlenir. 1912 yılından sonra, artık Osmanlı Devleti, havacı pilot ihtiyacını Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde, bugünün moda tabiriyle, yerli bir eğitim modeli ile yerli hocalarla yetiştirmeye başlar. Tayyare Mektebi'nin açılmasının ardından Osmanlı Ordusu'nda havacılık alanındaki

gelişme hız kazanır, askeri pilot sayısı artış gösterir ve Balkan Savaşı'ndaki hava bölüklerindeki yetersizliklerin aksine Birinci Dünya Savaşı'na girildiğinde tayyare bölükleri muharebede aktif bir rol oynar. Yeşilköy Tayyare Mektebi, Osmanlı havacılık gücü için önemli bir işlev görmüş olsa da, bu istasyonun dışında Çanakkale'de, Uzunköprü'de, Adana'da, Kafkas Cephesi'nde, Şam'da, Keşan'da da uçak birlikleri oluşturulmuştur. 1914 yılında Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin yanı sıra, yine Yeşilköy'de iki 'Niyaport', bir 'Curtis' ve sekiz 'Gotha' olmak üzere toplam 11 uçağa sahip olan 'Bahriye Tayyare Mektebi' de açılır. Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde eğitim gören ve burada yetişen havacı pilotlar, hem Balkan Savaşı'nda hem de Çanakkale Savaşı'nda önemli bir görevi yerine getirir.

Yeşilköy Tayyare Mektebi ile birlikte Osmanlı Devleti'nin havacılık gücü yavaş yavaş oluşmaya başlasa da Birinci Dünya Savaşı'na girildiğinde arzu edilen seviyeye henüz ulaşamamıştır. Osmanlı ordusu savaş sırasında 8 uçak ve 10 pilota sahiptir. Savaş sırasında ittifak kurulan Almanya'dan hem 12 hava aracı hem de birkaç pilot gücü konusunda destek alınmıştı. Bu sayı savaş sonunda 100 uçak ve 100 pilot seviyesindedir. Osmanlı'ya destek vermek üzere gönderilen ve sonrasında Çanakkale Savaşı'na da destek olan yüzbaşı pilot Erich Serno, bu dönemde Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin yöneticiliğini yapar. Savaş döneminde okulda telsiz, seyrüsefer, bombardıman, fotoğraf ve motor gibi havacılık eğitimi verilir.

Osmanlı'nın havacılık serüveninin sonu

Birinci Dünya Savaşı'nın bitimine kadar, Yeşilköy Tayyare



Osmanlı Deniz Havacıları

Yeşilköy'de Albatros B1 Uçağı

“

Türk havacılığına yaptığı katkı düşünüldüğünde Yeşilköy Tayyare Mektebi, yetiştirdiği ilk havacı pilotlarla birlikte istikbalin göklere çevrildiği yer olarak tarihte bıraktığı izlerle anılmaya devam edecek.

”

Mektebi, Osmanlı Ordusu için tüm havacılık çalışmalarının yapıldığı bir merkezdir. Ancak İstanbul'un işgaliyle birlikte bu özelliğini yitirir. Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin gidişatını Birinci Dünya Savaşı'nın seyri değiştirir. Okul, savaş sırasında birçok düşman uçağının bombardımanına maruz kaldığı gibi, Yeşilköy istasyonundan da başarılı hava operasyonları yapılır, bilhassa Çanakkale'de Türk uçakları keşif görevlerinde önemli bir rol üstlenir. Osmanlı Devleti'nin savaştan yenik çıkması ile birlikte, Hava Kuvvetleri Teşkilatı, Osmanlı Hükümeti Harbiye Nezareti'nin emriyle lağvedilir ve personeli dağıtılır. Teşkilatın ve personelin dağıtılması, hava araçlarının kullanılamaz hale gelmesine neden olur ve böylece Osmanlı'nın havacılık serüveni. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasına kadar son bulur.

Kurtuluş Savaşı'nın emrinde

Mustafa Kemal öncülüğünde başlanan Kurtuluş Savaşı, Osmanlı'ya birçok alanda olduğu gibi havacılık gelişimine vurulan pranganın da önüne geçer ve Türk havacılık alanında yeniden bir kıpırdanmaya olanak sağlar. Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin Osmanlı Devleti için oynadığı rol, bağımsızlık savaşıyla birlikte bu kez Milli Mücadele'nin dolaylı olarak emrindedir. Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde yetişen havacı subaylar, bu kez Anadolu'nun bağımsızlığı için savaşırlar. Milli mücadele döneminde Anadolu'da Konya Hava İstasyonu'nda görev yaparak katkı sunarlar. Ankara Hükümeti'nin devreye girmesiyle Anadolu'da Harbiye Dairesi'ne bağlı olarak başlayan Kuva-yı Milliye ordusuna, 1920 tarihi itibarıyla 'Kuva-yı Hava'ye' (Hava Kuvvetleri) de iştirak eder. Dönemin havacıları tüm yokluklara karşın, eldeki uçakları

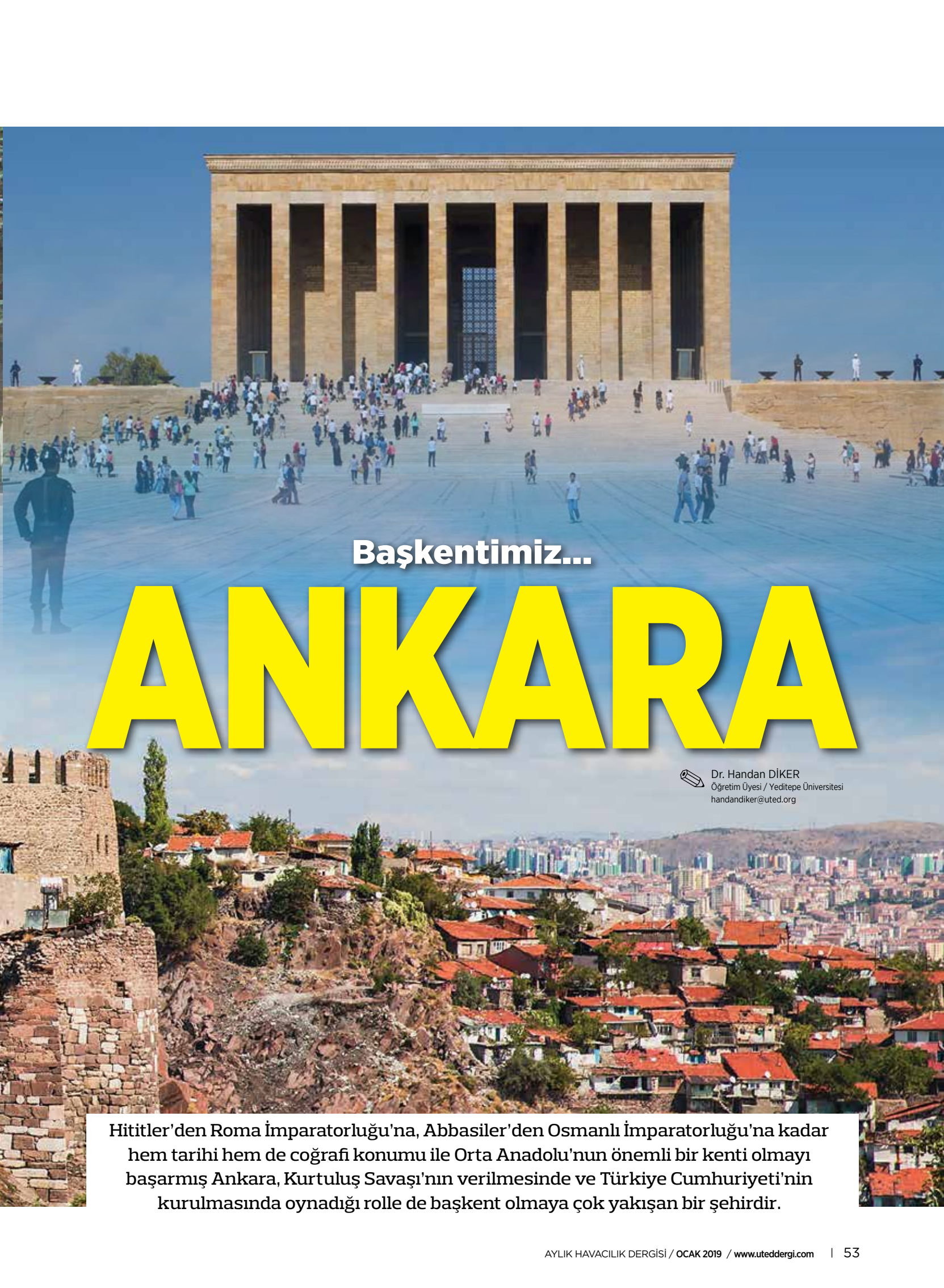
onarak milli mücadeleye destek olur. Ankara Hükümeti'nin canlandırdığı hava teşkilatı önce 'Kuva-yı Hava'ye Müdüriyeti Umumiyesi' (Hava Kuvvetleri Genel Müdürlüğü), ardından 'Kuva-yı Hava'ye Müfettişliği' (Hava Kuvvetleri Müfettişliği) adını alır.

Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin sivilleşmesi

Kurulduğu dönemde Osmanlı ordusu için pilot yetiştiren Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin sivilleşmesi Cumhuriyet döneminde olur. 1933 yılında ABD'den iki 'King Bird' modeli uçak alınır. Okul ve askeri hava istasyonu olma hüviyetinin yanına bir de yolcu taşımacılığı eklenir. Yeni bir hangar yapılır. Yolcuların bekleyeceği ve bilet satışının yapılacağı kagir bir bina ile sivil uçuşlara başlar. 1942 yılında ise uçakların iniş kalkışı için ilk asfalt pist ve yolcular için dönemin mimari anlayışıyla bir terminal yapılır. 1956 yılında Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin hizmetine girer. İki yıl sonra da Almanya'ya işçi göçü ile birlikte dış hatlara hizmet vermeye başlar. Bunun için pasaport kontrol noktaları ve gümrük muayene bankoları eklenir.

Bugün Türk havacılık tarihi için büyük bir önem arzeden Yeşilköy Tayyare Mektebi'nin kuruluşunun üzerinden tam 108 yıl geçmiş durumda. Kuşkusuz Yeşilköy, Türkiye'nin ilk havacılık macerasının başladığı yer ve Türk havacılık tarihinde özel bir yere sahip. Hem bugünün çok nezih bir semti oluşu, hem de Türk havacılık tarihi açısından üstlendiği rol itibarıyla havacılığın markalaşmış halidir. Türk havacılığına yaptığı katkı düşünüldüğünde Yeşilköy Tayyare Mektebi, yetiştirdiği ilk havacı pilotlarla birlikte istikbalin göklere çevrildiği yer olarak tarihte bıraktığı izlerle anılmaya devam edecek.





Başkentimiz...

ANKARA



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

Hititler'den Roma İmparatorluğu'na, Abbasiler'den Osmanlı İmparatorluğu'na kadar hem tarihi hem de coğrafi konumu ile Orta Anadolu'nun önemli bir kenti olmayı başarmış Ankara, Kurtuluş Savaşı'nın verilmesinde ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasında oynadığı rolle de başkent olmaya çok yakışan bir şehirdir.

“

Anadolu'nun tam da ortasında
yer alan bu güzelim kentimiz,
ayrıca önemli bir eğitim kentidir.
Üniversiteler de burada çok
önemlidir.

”



Yıllardır gitmemiştim. Öylesine severim ki bu güzelim şehrimizi. İstanbul'dan yaklaşık 5 saat gibi bir sürede karayolu ile gittiğim başkentimizde yılların hasreti ile olacak burayı oldukça özlemiş olduğumu fark ettim.

Şair Cemal Süreyya der ki;
“Şair arkadaş,
Bir derdin mi var?
Bir şeyler çıkartmak mı istiyorsun derdinden?
Ankara'ya gelmelisin.”

Evet, gerçekten de şairin dediği gibi Ankara'ya gelmelisiniz. Burası hem Türkiye'nin başkenti ve hem de en kalabalık ikinci şehri. Orta Anadolu'nun tam da kalbinde bulunan Ankara'dayım bu ay. Önce tarihine bakalım. Ankara'nın bilinen tarihi Hititler'e dayanır. Hitit İmparatorluğu Anadolu'ya egemen olunca, Ankara'ya 160 km uzaklıkta olan Hattuşaş'ı (Boğazköy) kendine başkent yapmıştır. Hitit İmparatorluğu yıkılınca İ.Ö. 8'inci yüzyılda bu kez Frigyalılar Ankara'ya hakim olmuşlardır. Frigyalılar şehirlerini yığma topraklar ile yapılan tepeler yani höyükler üzerine kurmuşlardır. Özellikle Orman Çiftliği ve civarında 20'ye yakın yığma tepede Frigyalılar'a ait mezar ve eşyalar bulunmuştur. Frig Kralı olan Gordius'un oğlu Midas Ankara'yı genişletmiştir. Ankara, konumu bakımından Avrupa ve Asya arasındaki güç ve fetih yolları üzerinde olduğundan Lidyalılar'ın, Persler'in, Galatlar'ın, Bergamalıların, Makedonya

Kralı Büyük İskender'in ve Romalılar'ın istilasına uğramıştır. Roma İmparatorluğu ikiye bölününce 395-684 yılları arasında Doğu Roma (Bizans'ın) idaresinde kalmıştır. 684 yılında ise İslam ordusu Ankara'yı ele geçirmiştir. Abbasiler zamanında ise Ankara fethedilmiştir. 1071 Malazgirt savaşında Alparslan, Bizans ordularını yenince Selçuklu Türkleri Anadolu'yu fethetmeye başladılar. Ve sonuçta 1073'te Ankara'yı ele geçirdiler. Daha sonraları Ankara İlhanlılar'ın eline geçti. Ve 40 yıl onların elinde kaldı. 1341 yılında Ahi Teşkilatı'nın eline geçen Ankara şehri 1354 yılında bu kez, Ahiler'in kendi isteği ile Rumeli Fatih'i ünvanlı Süleyman Paşa'ya, Orhan Gazi zamanında devredilmiştir. 1354 yılında Ankara, Osmanlı Devleti'ne geçmiştir. İstiklal Savaşı'nda Milli Mücadelenin merkezi, 23 Nisan 1920'de açılan T.B.M.M'nin çalışma yeri, 13 Ekim 1923'te de Cumhuriyetin başkenti olmuştur.

Ankara Kalesi

Ankara şehri ile özdeşleşmiş bir mekândan söz etmek isterim. Burası tarihi Ankara Kalesi'dir. Burada aynı zamanda birçok etkinlik de gerçekleşiyor. Hititler tarafından yaptırıldığı tahmin edilen kale, hem Bizans hem de Selçuklular döneminde birçok kez onarım geçirmiş. Burası oldukça etkileyici bir mekân. Kalenin içinde ayrıca küçük bir mahalle de (Kaleiçi Mahallesi) mevcut. Bu mahallede tarihi ahşap kapılı ve pencereli Ankara evlerini görebilirsiniz. Kale kapısından girer girmez tarihi bir merkezle karşılaşıyorsunuz. Kafesi, restoranı ve müzesi ile burası bambaşka bir dünya sanki. Ankara Kalesi'nin dış



Ankara Kalesi içinde bulunan Kaleiçi Mahallesi, tarihi ahşap kapılı ve pencereleli Ankara evleri, kafeleri, restoranı ve müzesi ile burası bambaşka bir dünya sanki.



duvarında kalan bölgede 1997 yılında Avrupa'da yılın müzesi seçilen 'Anadolu Medeniyetleri Müzesi' de bulunuyor. Kalenin içinde ayrıca 'Rahmi Koç Müzesi' bulunuyor. İstanbul'da da bir örneği bulunan bu müze çok zengin ve güzel.

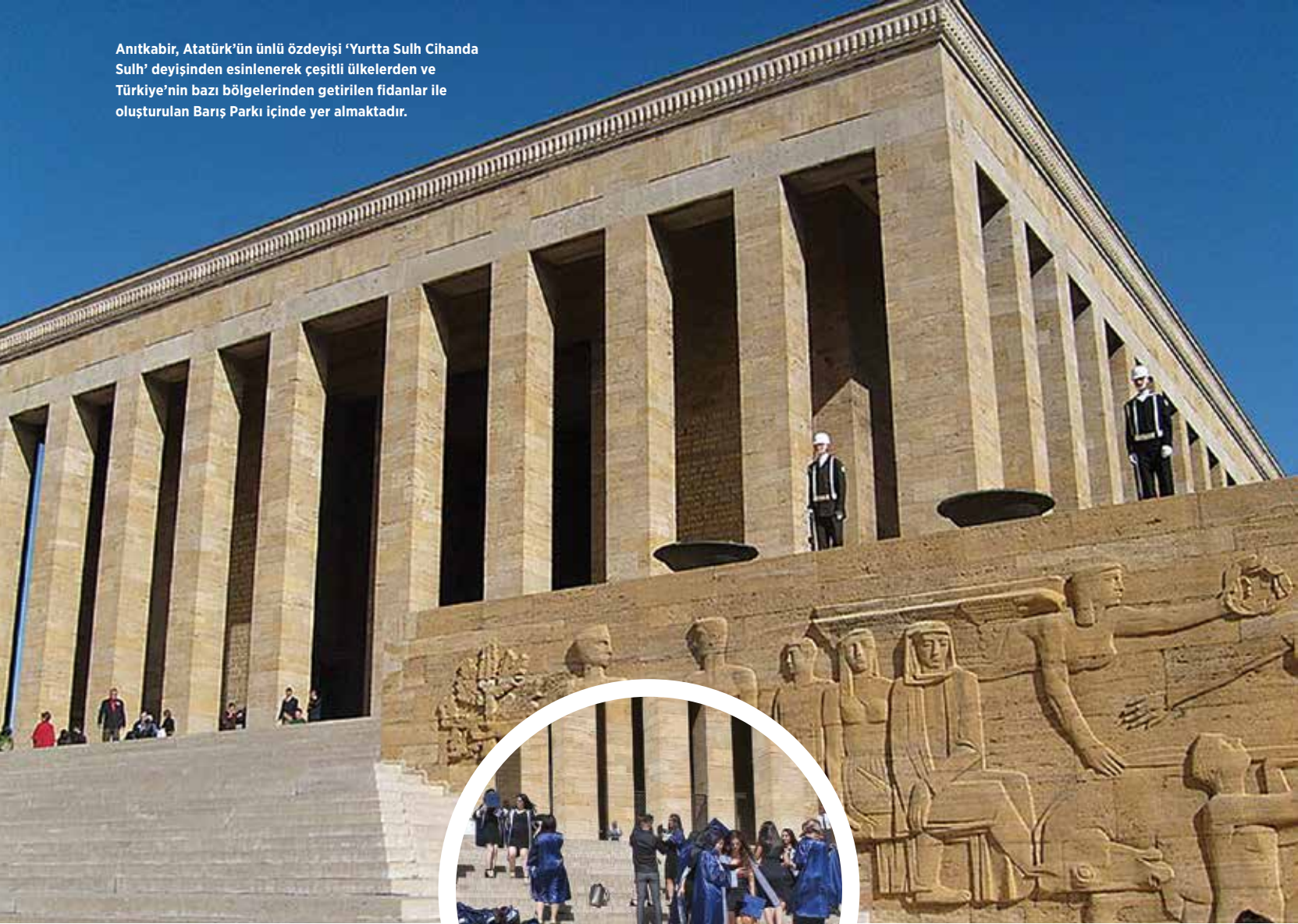
Barış parkı içinde bir anıt...

Ankara'da Türkiye Devletinin kurucusu, Kurtuluş Savaşı'nın ve inkılapların lideri, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Cumhurbaşkanı, Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Anıttepe'de (Rasat tepe de denir) bulunan anıt mezarı yani 'Anıtkabir' bulunuyor. Ben de Ankara'ya gider gitmez önce Anıtkabir ziyaretimi gerçekleştirdim. Anıtkabir'de aynı zamanda 4'üncü Cumhurbaşkanımız Cemal Gürsel'in ve 1973'ten beri de İsmet İnönü'nün kabri de bulunmakta. Anıttepe eskiden bir rasat istasyonu bulunan bir tepe olduğu için buraya 'Rasat tepe' de deniliyor. Anıtkabir'in yapımına 9 Ekim 1944'te başlanmış ve 9 yılda tamamlanmış. Anıtkabir, Atatürk'ün ünlü özdeyişi 'Yurtta Sulh Cihanda Sulh' deyişinden esinlenerek çeşitli ülkelerden ve Türkiye'nin bazı bölgelerinden getirilen fidanlar ile oluşturulan Barış Parkı içinde yer almaktadır. Bu parkta 104 ayrı türden, 48 bin 500 (yaklaşık olarak) süs ağacı ve bitki bulunmaktadır. Anıtkabir'e Tandoğan kapısından girince Barış Parkı içindeki Aslanlı Yol'dan 26 basamaklı merdiveni çıkarak ulaşıyorsunuz. Merdivenin başında ise İstiklal ve Hürriyet Kuleleri yer alıyor. Aslanlı Yol, 262 metre uzunluğunda. Yolun iki yanında oturmuş vaziyette 24 tane aslan heykeli yer alıyor. Aslan heykelleri

gücü, kuvveti ve sükuneti temsil ediyor. Aslanlı Yol'un sonu ise tören meydanına çıkıyor. 1960 yılında Anıtkabir'de bir de Atatürk Müzesi açılmış. Burada, Atatürk'ün kullandığı eşyalar ve ona hediye edilen armağanlar sergileniyor. Müzenin devamı niteliğinde olan İnkılap Kulesi'nde ise Atatürk'ün giydiği elbiseler sergileniyor. Cumhuriyet Kulesi ise, sanat galerisinin girişi olan bir kuledir. Sanat galerisinde, Atatürk'ün özel kitaplığı sergilenmektedir. Anıtkabir'in en önemli bölümü ise mozoledir. Burada bir de 'hitabet kürsüsü' vardır. Mozolenin cephesinde solda Atatürk'ün Gençliğe Hitabesi, sağda ise 10'uncu Yıl Nutku yer alır. Harfler taş kabartma üzerine altın yaldızla yazılmıştır. Atatürk'ün aziz naaşı ise, mozolenin zemin katında, doğrudan doğruya toprağa kazılmış mezarda bulunmaktadır. Emin Halit Onat ve Ahmet Orhan Arda adlı iki mimarın eseri olan Anıtkabir, oldukça etkileyici, her zaman kalabalık ve çok görkemli.



Anıtkabir, Atatürk'ün ünlü özdeyişi 'Yurtta Sulh Cihanda Sulh' deyişinden esinlenerek çeşitli ülkelerden ve Türkiye'nin bazı bölgelerinden getirilen fidanlar ile oluşturulan Barış Parkı içinde yer almaktadır.



Kurtuluş Savaşı'nın merkezi

Ankara ile özdeşleşmiş yerlerden birisi de Türkiye Büyük Millet Meclisi. Günümüzde Kurtuluş Savaşı Müzesi olarak kullanılan Birinci Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası, bence en etkileyici yerlerden birisi. Burası İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin kulüp binası olan ve mimar Salim Bey tarafından tasarlanmış bir binadır. 1915-1920 yılları arasında inşa edilmiş.1961'de ise müzeye dönüştürülmüş.

Bir diğer müze de, İkinci Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası. Burası Cumhuriyet Müzesi olarak kullanılıyor. Mimar Vedat Tek tarafından Cumhuriyet Halk Partisi'nin toplantı yeri olarak yapılmış sonra İkinci Türkiye Büyük Millet Meclisi Binası olmuştur.

Ankara'da bir de oldukça ünlü Kuğulu Park var. 1958 yılında açılan parkın adı, kurulduğu dönemde Viyana Belediyesi'nin hediye ettiği beyaz kuğulardan geliyor. Ankara'nın bir diğer parkı da Gençlik Parkı. 275 bin metrekarelik bir alanda bulunan park, tam anlamı ile bir kültür parkı. Parkın içinde tiyatro salonları, dönme dolap vb. bulunuyor.

Ankara'da oldukça ünlü bir meydana değinmeden geçemeyeceğim. Burası, herkesin bildiği Kızılay Meydanı. Bence Ankara'nın kalbi burası.1929 yılında yaptırılmış olan ancak şu anda var olmayan Kızılay Genel Merkezi binasından adını alan meydan bir alışveriş caddesi.

Ankara hem tarihi hem de coğrafi konumu ile önemli bir şehrimiz olup gerçekten başkent olmaya çok yakışan bir şehirdir. Anadolu'nun tam da ortasında yer alan bu güzelim kentimiz, ayrıca önemli bir eğitim kentidir. Üniversiteler de burada çok önemlidir.

Ankara'yı hep severim, sevmişimdir. Yıllar sonra tekrar gittiğimde anladım ki, şehircilik açısından artık beni yepyeni ve modern bir Ankara karşılamış olsa da, çocukluğumun Ankara'sından çok farklı bir kent bulmuş olsam da, Ankara benim için hep öncelikli bir şehir olmuştur ve olacaktır. Ankara'ya bir gidin gitmedi iseniz, başkentimizi bir görün. Burada tarihi soluyacaksınız, şehri yaşayacaksınız işte o zaman siz de benim gibi Ankara'yı çok seveceksiniz.



DOLMABAHAÇE
— HAVACILIK LİSESİ —

Türkiye'nin En Büyük Özel Havacılık Lisesi



SHGM
ve
EASA
sınavlarına
hazırlık



Kabin
hizmetleri
uygulama
simülatorü



Gerçek
uçak
üstünde
uygulamalı
eğitim



SHGM
tarafından
tamnan okul
şartlarına
uygun
atölyeler

Erken Kayıt ve Nakil Fırsatlarını Kaçırmayın!

444 4 335

ANAOKUL | İLKOKUL | ORTAOKUL | ANADOLU LİSESİ | HAVACILIK LİSESİ



YAŞAM

OKYANUSTA YÜZERKEN BİR KAŞIK SUDA BOĞULMAYIN!



Nuray Kabut
Sağlıklı Yaşam Uzmanı,
nuraykabut@uted.org

“ Bu ay çakralarımız, yani enerji noktalarımız üzerine ve hayatta aslında hayatımıza her şeyi kendimizin çağırdığını sizlere anlatmaya çalışacağım. ”

istiyorum ki içimizdeki, bize anne karnına düştüğümüz an itibarıyla verilen tüm yetileri herkes kullansın ve mucizelerini yaşasın. O yüzden bu ay çakralarımız yani enerji noktalarımız üzerine ve hayatta aslında hayatımıza her şeyi kendimizin çağırdığını sizlere anlatmaya çalışacağım.

Vücudumuzda 7 tane çakramız var: Birincisi 'kök çakra'. Omurgamızın kökünde yer alır, rengi kırmızıdır. Kök çakramız dengesiz çalıştığında kabızlık, aşırı terleme, öfke, vücut ağırlığında artma ve azalma yapar.

İkincisi 'sakral çakra'. Göbek deliğimizin iki parmak altında yer alır. Rengi turuncudur. Yaratıcılığın, üretkenliğin, cinselliğin tüm bolluk

bereket enerjisinin bağlı olduğu enerji kapısıdır. Bu enerji kapınız kapalı olduğu zaman konsantrasyon problemleri, sırt ağrıları, kas spazmları, bolluk bereket problemleri, eşinizle cinsel sorunlar yaşarsınız.

Üçüncü çakra 'solar plexus', yani 'mide çakrası'. Göbek deliğimizin iki parmak üzerinde yer alır, rengi sarıdır ve bu doğru çalışmadığı zaman psikolojik açıdan reddedilme korkusu, kalabalık içinde kendimizi yalnız hissetme, sindirim problemleri, özgüven eksikliği yaşarız. Örneğin bu çakranız tıkalıysa bir arkadaşınız size derdini sıkıntısını ya da olumsuz bir şeyler anlattığında göğüs kafesiniz ile göbek deliğiniz arasına bıçak saplanıyormuş gibi bir hisse kapılırsınız. Hatta tüm enerjinizin çekildiğini hissedersiniz.



**Bütün çakralarınızı dengelemek için
niyet edin. Unutmayın niyet etmek
hayatımızın şifresi...**



İçinizdeki enerji canavarlarını yok edin!

Hiç dikkat ettiniz mi? Ne zaman enerjiniz yüksek, keyfiniz yerinde olsa, birileri mutlaka gelip olumsuz konuşmaya başlar. Hayatımızın içerisinde bazı olaylar enerjimizi bizden alıp götürür.

Hepimiz çevremizde dostlarımızı dinleyip elimizden geldiğince onlara yardımcı olmaya çalışırız ve hiç farkında olmadan onların olumsuz enerjilerini üzerimize alıp, karşı tarafı rahatlatıp kendi enerjimizi düşürürüz. Sizce neden böyle olur?

Maalesef enerji dengelerini kurmayı bilmediğimiz ya da ciddiye almadığımız için. Bu işe başlamadan önce başarılı işlere imza attığım zaman baktım ki hep arkamdan dedikodum yapılıyor. Kulağıma olur olmaz laflar geliyor ve ben de bunlara çok üzülüyordum. Ben üzülürken de benimle daha çok uğraşıyor, ben daha çok sinirleniyor ve dengemi kaybediyordum. Hep kendimi “Neden ben?” diye sorguluyordum. Aslında cevap çok kolaydı kendi enerjimi karşımdakileri iyileştirmek için harcıyorum, bendekini kolaylıkla veriyor, yardıma ihtiyacım olduğu zaman da mahçubiyetten isteyemiyordum. Ama sonunda mucizeleri keşfettim. Nefes teknikleri, meditasyonlar, katıldığım birçok seminerle aslında mucizenin bende olduğunu keşfettim. Yıllardır mucizeleri yaşamaya devam ediyorum. Bu nedenle de yıllar önce bu işi meslek edinip ulaşabildiğim herkesin bu mucizeleri yaşamayı ve her şeyin aslında içimizde olduğunu yaşatmaya çalıştım.

Evrende enerji bol ve beleş

Lütfen enerji canavarları, başkalarının yaşam enerjileri için kullandıkları beden enerjilerini, arkadan konuşarak dedikodu ile nazar ile rekabet bilincinizle toplamaktan, egolarınızdan vazgeçin. Kendi enerjinizi kullanmayı öğrenin, başkalarının yanında kendinizi mutlu hissetmek için kurban seçmeyin.

Artık uyanın! Bundan sonra enerjiniz yalnızca sizin...

Sevgiyle kalın...

Dördüncü çakra, göğüslerimizin tam ortasında rengi yeşil olan ‘kalp çakrası’dır. Hayatımıza, eşimize, çocuklarımıza, ailemize kısacası herkese sevgi vermek istiyorsak önce kendi sevgimizle bu çakramızı çalıştırmalıyız.

Beşinci çakra, duygu ve düşüncelerimizi karşı tarafa aktardığımız ‘boğaz çakra’mızın rengi mavidir. Eğer bu çakranız çalışmıyorsa her şeyi içinize atarsınız, kendinizi ifade edemez ve kimsenin sizi anlamadığını düşünürsünüz.

Altıncı çakra, ‘üçüncü göz çakrası’. İki gözün arasında kaşlarımızın tam ortasında yer alır. Yoğunluğu hislerle ilgili olan, bu çakrası çalışan kişiler olayları önceden görür ve sizinle paylaşarak sizi şaşırtır.

Yedinci ve son çakra ise rengi mor olan ‘tepe çakra’dır. Evrendeki mucizevi enerji ile bağlantı kurduğumuz çakramızdır. Bu çakramız kapalı olduğunda antensiz bir televizyon gibi oluruz. Yani enerji alanımız kapalı olduğu için televizyon çekmez.

Şimdi birçoğunuz eminim “Sevgili yaşam koçum, iyi güzel söylüyorsun da çakralarımızı açık tutmayı, bu enerjiyi kullanmayı nasıl başaracağız?” diye soruyorsunuzdur. Çok basit bütün çakralarınızı dengelemek için niyet edin. Unutmayın niyet etmek hayatımızın şifresi...





SPORTİF



İNSANLIK TARİHİ KADAR ESKİ... SKYDIVING



Paraşütle atlama, yeterli bir yükseklikten atlanması sonucu paraşüt adı verilen kumaşın güvenli bir hızda yere inmek amacıyla açılması olarak gerçekleşen eğlence sporudur.



Kamile ÇAKIR



Skydiving insanlık tarihi kadar eski bir ekstrem spordur. Her ne kadar skydiving (uçaktan atlama-serbest paraşüt) sporunun tarihini detaylandırmak zor olsa da bilinen ilk paraşüt fikrini Çinliler düşünmüştür. Çinliler yüksek kulelerden atlamak için şemsiye benzeri aletler geliştirmişler ve böylece Skydiving doğmuştur.

Skydiving nerede yapılır?

Efes, skydive için Türkiye'deki atlayışa en elverişli hava koşullarına sahip yerdir. Ülkemizde başka noktalarda da skydiving yapılabilir olmasına rağmen güvenli bir atlayış yeri olmasından dolayı Efes'te tandem skydiving aktiviteleri yapılmaktadır. Türkiye'de bu işin tek eğitim noktası Türk Hava Kurumu. Paraşütcülüğe başlamak için THK'nın açtığı paraşüt başlangıç kurslarına katılmanız gerekiyor. Bu kurslardan alacağınız Paraşüt Başlangıç Sertifikası ile devam etmek isterseniz gelişim eğitimine başlıyorsunuz.

İstanbul'da Skydiving

İstanbul, skydive yapmak için teknik olarak atlayış yapılabilir ve inilebilecek yerlere sahiptir, fakat yoğun uçak trafiğinden dolayı güvenli olmayacağından İstanbul'da skydiving tandem olarak veya single yapılmamaktadır.

Paraşüt açılmazsa?

Skydiving'de herkesin aklına en çok gelen soru; "Ya paraşüt açılmazsa!"... Uluslararası tüm skydive atlayışlarında harness, buna bağlı bir ana paraşüt ve bir de yedek paraşüt mevcut. Bunun anlamı ana paraşüt açılmazsa sizi kurtaracak yedek paraşütünüz var. Şunu da unutmamak lazım ki, artık paraşüt teknolojisi çok gelişti ve yeni skydive paraşütleri çok daha sağlam, hafif ve uzun ömürlü. Yedek paraşütler, çok daha özenli dizayn ediliyor ve paketleniyor. Skydiving yedek paraşütleri, kullanımlar bile 120 günde bir havalandırılıp kontrol edilir.



“

Paraşütlerde serbest atlayışçıların süzülmeyi idare etmek ve yere güvenle inebilmek için kullandıkları yönlendirme kordonları ve kulpları vardır.

”

Gökyüzünün derinliklerindesiniz

Paraşütcüler çoğunlukla uçaktan atlar ve genellikle düzlüklere ve açık bir göğe ihtiyaç duyarlar. Paraşütcüler yaklaşık 2000-3000 metre yükseklikte uçaktan atlarlar. Çoğunlukla 'karın aşağı' pozisyonda bir süre serbest düşerler. Takla ve dönüşler gibi hava gösterileri yapabilirler. Sonunda, 760 metre civarında tam şişecek şekilde paraşütlerini açarlar. Paraşütcüler, belirlenmiş bir alana inmeyi amaçlar. Paraşütcüler serbest düşüş sırasında saatte



Skydiving Şartları

- Katılımcının fiziksel ve zihinsel problemlerinin olmaması gerekmektedir.
- Hizmet uygun hava şartlarında verilebilmektedir.
- Atlayışın gerçekleşmesi ile ilgili inisiyatif pilotladır.
- Atlayış için gerekli olan tesisat şirket tarafından temin edilir.
- Atlayış öncesi gerekli ön bilgi verilir.
- Hizmeti alacak kişinin maksimum 90 kg ağırlığında ve maksimum 190 cm boyunda olması gerekmektedir.
- Bu hizmet satın alındıktan itibaren 1 yıl içerisinde kullanılabilir.

190 km ve üzeri hızlarda hareket eder. Kullandıkları paraşütler bu koşullarda açılmaya dayanabilecek biçimde tasarlanmış ve kendiliğinden şişen kanat paraşütleridir. Ana paraşüt bozulur veya açılmazsa kuşamdaki otomatik bir sistem devreye girer ve yedek paraşüt açılır. Paraşütlerde serbest atlayışçıların süzülmei idare etmek ve yere güvenle inebilmek için kullandıkları yönlendirme kordonları ve kulpları vardır.

Manevralar

Paraşütçüler, serbest düşüş sırasında bir araya gelebilir ve eşli çalışma olarak da bilinen formasyon atlayışını da gerçekleştirebilirler. Önceden yerde özenle çalıştıkları çeşitli düzenleri almak için kısa süreliğine çizgi-bazen yüzlerce- bir araya gelirler. Açık kanat paraşütle eşli çalışma da denilen kanat oluşumlarında paraşütçüler kanatlarını atlar atlamaz açar. Çift kanat ya da baklava gibi grupları oluşturmak için kümelenirler.

Çeşitleri

Dünyada bölgesel ve ulusal serbest atlayış yarışmaları serbest atlayış, serbest dalış, gece atlayış, serbest uçuş gibi artistik etkinliklerden, kanat oluşumları, hedefli atlayış ve gruplu atlayışa kadar birkaç paraşüt dalında gerçekleştirilir. Çoğunlukla kadın, erkek, takım ve gençler kategorileri vardır.

Paraşütle Atlama Organizasyonları

Paraşütle atlama, Uluslararası Havacılık Federasyonu'na bağlı birkaç hava sporu komisyonundan biri olan Uluslararası Paraşüt Komisyonu'nca yönetilir. Bu komite, dünya rekorlarını onaylamakla sorumludur ve uluslararası şampiyonaları düzenler.

1905 yılında Paris'te kurulan Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI), dünyada sportif havacılığın en yetkili kuruluşudur. Kuruluş amacı; sportif havacılığın dünya çapında gelişmesini sağlamak, politika, dil, din, ırk ayrımı gözetmeksizin insanları karşılıklı dostluk ve anlayış içinde bir araya getirmektir. 100'e yakın ülkenin üye olduğu FAI'ye Türk Hava Kurumu 1929 yılında katılmıştır.



Tandem Atlayışı

Skydiving ile tandem atlayışı için daha önceden eğitim almış olmanız ya da bir belgeye sahip olmanız gerekiyor. Sadece on beş dakikalık bir briefing sonrasında tecrübeli tandem pilotları ile göğün derinliklerinden atlayabilir, 45 saniye serbest düşüşten sonra açılan çift kişilik paraşüt ile yüzlerce metre yükseklikten atlamanın keyfini çıkarabilirsiniz.

Skydiving atlayışı esnasında isterseniz hava kameramanları uçaktan çıkıştan yere inişe kadar atlayışınızı kaydedip maceranızı sevdiklerinizle paylaşabilmenizi bile sağlayabiliyor. Atlayışı düşünenlerin rahat kıyafetler ve spor ayakkabılarla daha rahat bir atlayış yapacaklarını belirtmiş olalım. Sandalet, bot ya da yüksek topuklu ayakkabıların atlayış için uygun olmayacağını tahmin edersiniz...

Tandem atlayış öncesinde katılımcıların taahhütname imzalayarak fiziksel ve zihinsel bir problemleri olmadığını teyit etmeleri gerektiğini de belirtmiş olalım. Tandem atlayışı yapmak için yaş sınırlaması bulunmamakla birlikte 18 yaşından küçük katılımcılar ebeveynlerinin izni olmadan atlayışa alınmıyorlar. Atlayış için kilonuzun maksimum 90 olması gerekiyor. Boyunuzun da 1,90'nın üzerinde olması atlayış için uygun bulunmaması olasıdır. Normal şartlar dahilinde 1 saat içerisinde tamamlanabilen bir aktivite olmasına karşın, meteorolojik şartlar ve diğer rezervasyonlar nedeniyle 1-3 saat bekleyebileceğinizi unutmayın. Hava koşullarının uygun olduğu her gün atlayış yapılabilir.

Kaynak:
www.skydiveefes.com
www.wikipedi.com



Paraşüt

Paraşüt, bir nesnenin atmosfere açık bir ortamda havanın kaldırma kuvvetinden yararlanarak yavaşça inmesini sağlayan gereçtir. Paraşütün tarihi eskilere dayanıyor. Paraşütün ilk örneklerine Çin'de rastlıyoruz. Yine M.S. 810-887 yılları arasında yaşayan Arap mucit Abbas Kasım İbn Firnas'ın İspanya-Kordoba'da paraşüte benzer bir alet kullandığı tarihi kayıtlarda mevcuttur. Ünlü mucit Leonardo Da Vinci'nin de paraşütle ilgili çizimleri mevcuttur. İtalya'da 1470'lerden kalan başka paraşüt çizimleri bulunduğu gibi, 1595 yılında İtalyan Fausto Veranzio tarafından yapılan çizimler Da Vinci'nin ötesindedir. Günümüzde kullanılan paraşütlere en çok benzeyen paraşüt, 1783 yılında Fransız Louis-Sébastien Lenormand tarafından keşfedilmiştir. 1797 yılında Andre Jacques Garner bir sıcak hava balonundan ilk paraşüt atlayışını gerçekleştirmiştir.

A J A N D A

KİTAP



Yazar:
Menderes Çakıcı

Yayınevi:
Cinius

KALBİMDEKİ KANATLAR

İnsanoğlu araştırmaya, keşfetmeye ve kendini geliştirmeye devam etmektedir. Kendisine her zaman ulaşılması zor hedefler koymuş ve zamanı gelince de bu hedeflere ulaşmayı başarmıştır. Gökyüzünde gördüğü kuşlara imrenmiş, onlar gibi maviliklerde özgürce uçmak istemiştir.

Bu kitapta, pilotluk sevdası ile çırpınan bir yüreğin adım adım yükselmesine şahit olacaksınız. Bir pilotun hayatındaki, paraşütle atlama dahil, önemli aşamaların hikayesini dinleyeceksiniz. Pervaneli, pırpır, küçük bir uçaktan başlayarak, akrobasi uçağı dahil, kıtalararası yolcu uçağı Boeing 777'ye kadar pek çok uçağın kokpitindeki havayı soluyup, Boeing 777 ile İstanbul'dan Miami'ye doğru saatlerce yol alacaksınız. Uzun pilotları hayal edecek, uçuşta hastalanan yolcu için koşuşturan kabin ekibinin konuşmalarına şahit olacak, gökyüzünü aniden kaplayan volkanik küllerden kaçınmak için rotanızı değiştirecek, hatta Bermuda Şeytan üçgeni üzerinde uçacaksınız.

SİNEMA

ÖRÜMCEK ADAM: ÖRÜMCEK EVRENİNDE



3D Animasyon

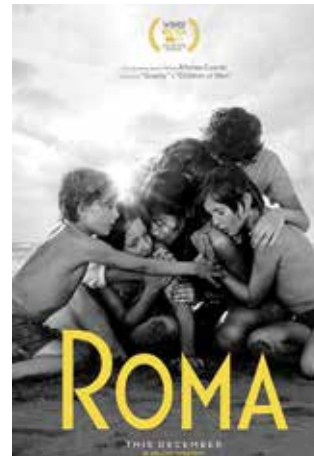
Yönetmen: Peter Ramsey, Bob Persichetti, Rodney Rothman

Orijinal Sesler: Shameik Moore, Jake Johnson (XVI), Hailee Steinfeld, Liev Schreiber

Örümcek Evreninde, dünyayı kurtarmaya çalışan Brooklyn'li genç Miles Morales'in hikayesini konu ediyor. Spider-Man:

Into the Spider-Verse, açılan bir kapı sonucu çoklu evrende farklı bir boyuttan gelen Peter Parker ve diğer birçok 'alternatif' Spider-Man ile birlik olup bilinen tüm gerçekliklere tehdit olan şeye engel olmaya çalışan Miles Morales'i odağına alıyor. Kayınço'nun kızını kurtarmaya çalışırken başlarına birbirinden komik, heyecanlı olaylar gelecektir.

ROMA



Dram

Yönetmen:

Alfonso Cuarón

Oyuncular: Yalitza Aparicio, Marina de Tavira, Diego Cortina Autrey, Carlos Peralta

Usta sinemacı Alfonso Cuarón'un Venedik'te Altın Aslan ödülüne layık görülen filmi Roma, 70'lerin başında Meksiko City'nin Roma adlı bir muhitinde, ev hizmetlisi olarak çalışan Cleo'nun çevresinde

gelişenleri anlatıyor. Alfonso Cuarón'un çocukluğunu beraber geçirdiği kadınlardan ilham aldığı ve onlara bir saygı duruşu olarak nitelendirdiği Roma'da, bir ailenin çalkantılı yaşantısıyla beraber dönemin toplumsal hiyerarşisi ve sınıfsal önyargıları irdeleniyor.



DALİ'NİN KADINLARI

Tarih: 11 Ocak 2019

Saat: 20.30

Yer: Uniq İstanbul, İstanbul

Yazar: Erdi Işık

Yönetmen: Ali Düşenkalkar

Oyuncular: Hatice Aslan, Devrim Nas, Hande Soral, Gülin İyigün, Açelya Devrim Yılhan

Ütopik bir evrende geçen, yer ve zaman kavramının kaybolduğu Dali'nin Kadınları her biri ayrı renk olan efsaneleri bir araya getiriyor. Dünya tarihinde büyük iz bırakmış isimler Marilyn Monroe Virginia Woolf, Edith Piaf ve Frida Kahlo, Salvador Dali cinayetinde şüpheli konumundalardır. Dali'nin öldürüldüğü bıçakta parmak izleri bulunmuştur. Kahramanımız, katilin kim olduğunu bulmaya çalışırken böylece kendini iç dünyasını ve hayatını sorgularken bulur.



ZENGİN MUTFAĞI

Tarih: 12 Ocak 2019

Saat: 20.30

Yer: DasDas Sahne, İstanbul

Yazar: Vasıf Öngören

Yönetmen: Şener Şen - Doğu Akal

Oyuncular: Şener Şen, Kutay Sandıkçı, Onay Kaya, Gizem Ergün, Uğur Arda Başkan

1978 yılında ilk kez İstanbul Şehir Tiyatroları'nda bu oyunda aşçı Lütfü Usta'yı canlandıran Şener Şen, 40 yıl aradan sonra aynı rolde ve genç bir oyuncu kadrosuyla tekrar sahnede. Cumhuriyet tarihinde görülmüş en büyük işçi hareketi olan 15-16 Haziran 1970 olaylarının zengin bir ailenin mutfağına yansıması. Hizmet etmekten başka bir şey düşünemeyen köşk çalışanları da gözlerinin önünde gelişen olaylar karşısında kayıtsız kalamayacaktır. Toplumdaki değişimden her biri kendi payına düşeni alacaktır.



FREDDY KEMPF

Tarih: 12 Ocak 2019

Saat: 20.00

Yer: Sakıp Sabancı Müzesi The Seed, İstanbul

Kazandıği uluslararası yarışmalarla dikkatleri üzerine çeken ve dünya çapında verdiği konserlerle günümüzün en çok beğenilen İngiliz piyanist Freddy Kempf, Uzak Doğu'dan Orta Asya'ya, Avrupa'dan Amerika'ya uzanan bir rotada dünya çapında konserler veriyor. Alman bir baba ve Japon bir annenin çocuğu olarak İngiltere'de doğan ve piyano çalmaya 4 yaşında başlayan 1977 Londra doğumlu İngiliz piyanist, İngiliz Kraliyet Filarmoni Orkestrası ile ilk konserini 8 yaşında verdi. Rusça, Japonca, Almanca ve Fransızca dilleri akıcı olmak üzere toplam 12 dil konuşan Kempf, 'İstanbul Resitalleri' kapsamında İstanbul'da klasik müzikseverlerle bir araya geliyor.



SENA ŞENER

Tarih: 12 Ocak 2019

Saat: 20.00

Yer: IF Performans Hall Beşiktaş, İstanbul

9 yaşından beri elinden düşürmediği gitarıyla yorumcu, söz yazarı ve besteci kimliğini dinleyicileriyle paylaşan 18 yaşındaki Sena Şener, Mahmut Orhan'la dünya listelerine girmiş 'Feel', Julius Abel'la yine dünyaca ünlü DJ'ler tarafından desteklenmiş 'Waiting on the Shore' gibi elektronik çalışmalara besteci ve vokal olarak imza atıyor. Asıl 'ben' diye nitelendirdiği 'Bak Bana, Ona ve Sevmemeliyiz' adlı alternatif/rock şarkılarını Pasaj Müzik etiketiyle kliplendirip yayımlamış genç sanatçı, IF Performance Hall sahnesinde müzikseverlerle buluşuyor.

Bil Bakalım



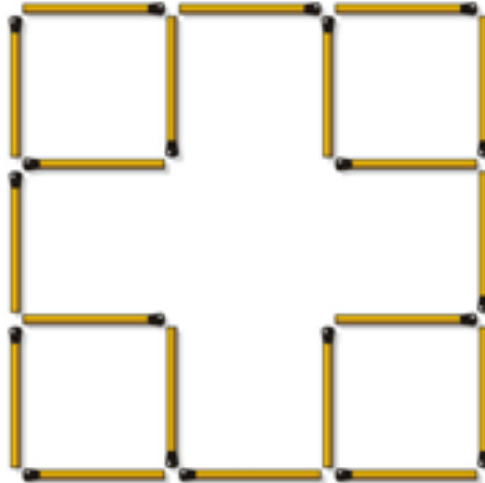
SONUÇ NE OLUR?

Aşağıdaki 6 basamaklı sayılar ile bağlantılı olduğu dikkate alındığında, yukarıdaki noktalı yere gelebilecek en küçük 6 basamaklı sayı ne olur?

.
634536
182018

BULALIM

Sadece 2 kibrit kutusu hareket ettirerek yedi kare nasıl elde edilir?



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

GEÇEN AYIN KAZANANLARI

Hakan DEMİR - Mustafa ŞAHİN - Tolga BAŞPINAR

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

YANIT

$12+11=23$ veya $7.5+-4.5=123$

2

YANIT

Beş dişli üçgen şekli dışındaki diğer seçenekler koleksiyonda mevcuttur. Doğru cevap C olacaktır.



TÜRKİYE, AVRUPA, ASYA, AFRIKA VE ORTADOĞU'DAN

30 FARKLI
ÜLKE

150'DEN FAZLA
HAVAYOLU

TEKNİK
HİZMET

HER SEVİYEDE
UÇAK BAKIMI



Her zaman
Yanınızdayız
Her yerde



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

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

 www.turkishtechnic.com

 Turkish_Technic

 Turkish_Technic

T U R K I S H T E C H N I C . C O M



**TURKISH
TECHNIC**