



UTED

45.YIL

www.uteddergi.com

AYLIK HAVACILIK DERGİSİ

**GENÇLERİN GELİŞİMİ
SEKTÖRÜN GELECEĞİDİR**



İLK TUBEK TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ



*Yeni
Yılınız
kutlu olsun*

28 HAVACILIKTA
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK
VE ÇEVRE-2

34 ISFD
(INTEGRATED STANDBY
FLIGHT DISPLAY)

40 GELECEK NESİL
HAVACILIK UZMANLARININ
YETİŞTİRİLMESİ

GELECEĞİNE GÜÇ KAT



MMU

MİLLÎ MUHARİP UÇAK

Değerli meslektaşlarım,

2021 yılını da bitirdik. İki yıldan fazla bir süre pandemi ortamında yaşadık ve çalıştık. Havayolu firmalarımız ve havalimanlarımız bu zorlu dönemde başarı hikayeleri oluşturdu, uçuş verilerinde hep Avrupa'nın zirvesinde yer aldı.

2022 yılında pandeminin son bulmasını, aşılmanın yaygınlaşması ile yaşam ve çalışma ortamlarımızın da hızla normale dönmesini umut ediyoruz.

2022 yılında havayolu şirketlerimizin kazanımları ile ekonomimize hizmet edeceğine ve ülkemiz ekonomisinin lokomotif gücü olacağına gönülden inanıyoruz.

Kıymetli Dostlar

3 Aralık 2021 Cuma günü **Atatürk Havalimanı'nda** bulunan **Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde**, ülkemizin dört bir yanında uçak veya hava aracı bakımı alanında eğitim veren orta öğrenim kurumlarımızın, üniversitelerimizin, uçak bakım alanında eğitim veren yetkili sektör kuruluşlarının ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüzün yetkililerini **Türkiye Uçak Bakım Eğitim Kuruluşları (TUBEK)** Toplantısıyla bir araya getirdik. Bu toplantı sonrasında değerlendirme raporunu da yayınladık. Rapor ve içeriğinde belirtilen konularla ilgili çalışmalar yaparak, 2022 yılında yapılması planlanan bir sonraki toplantıda tüm paydaşların emeğiyle çözüme yönelik aksiyonları belirleyip hayata geçirmeye çalışacağız.

Ülkemizde hava aracı bakım kapsamında verilen eğitimlerin büyük bir bölümü bu alanda belirlenen temel eğitim standartlarını karşılamamaktadır. Bakım kuruluşları tarafından, bu okullara destek verilmesine ve çalışma ortamlarında bilgi ve tecrübe aktarımına ihtiyaç duyulmaktadır.

Avrupa ülkelerindeki gençler, 20'li yaşlarda hava aracı bakım personel lisansı edinebilmekte ve yetkili olarak **çalışabilme olanağına sahipken, bizim ülkemizdeki eğitim yapısı ise gençlerimize 30'lu yaşlarda bu niteliği** kazandırmaktadır.

Dünyadaki mevzuat değişikliklerini, teknolojik gelişmeleri takip ederek; bu alanda verilen eğitimlerin daha kaliteli hale gelmesi ve istihdama yönelik kalifiye personelin yetiştirilmesi için paydaşlarla "ortak akıl" yöntemiyle mevcut sorunların çözümünü sağlamak ve gençlerimizi uluslararası alanda kabul görecektir şekilde yetiştirerek nitelikli iş gücü üretme ve yurtdışına transfer edilebilmesi ile ilgili çalışmalar yapılmasını sağlamak istiyoruz.

Gençlerin gelişimi, sektörün geleceğidir.

Derneğimizin kuruluşundan bugüne kadar mesleki alanda en büyük organizasyonunu gerçekleştirmenin gururunu yaşıyoruz.

Havayolu operatörlerimizin sürekli artan uçak sayısı, **ülkemin stratejik ve coğrafi konumu**, becerikli ve özverili havacılık emekçileriyle havayolu taşımacılığımız daha da gelişebilir. Bunun bir sonucu olarak **bakım kuruluşlarımız da küresel boyutta uçak bakım ve onarım merkezleri olabilirler.**

Ayrıca, her yıl 5000 gencimiz bu alanda eğitime başlıyor, bu sayıda gencimiz yurtiçinde istihdam edilemeyeceği için gençlerimiz iyi eğiterek yurtdışında istihdam edilmelerinde tercih edilmelerini sağlayabiliriz.

Tüm meslektaşlarımıza ve sivil havacılığımızın gelişmesi için çalışan, emek veren tüm paydaşlarımızın mutlu bir yıl geçirmelerini temenni ederken, görevlerinde kolaylıklar ve emniyetli çalışmalar dilerim.

Saygılarımla...



Necdet Aksoy
Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı





16 İLK TUBEK TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Uçak Teknisyenleri Derneği'nin (UTED) organize etmiş olduğu ve ilk defa gerçekleştirilen Türkiye Uçak Bakım Eğitim Kuruluşları (TUBEK) toplantısı, ortaöğretim ve üniversite temsilcileriyle sektörün güçlü markalarını Atatürk Havalimanı'nda Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde 3 Aralık'ta bir araya getirdi. TUBEK toplantısında ülkemizde verilen uçak bakım eğitimlerinin geliştirilmesi, teknolojik gelişmelere ve sektöre uyum sağlayacak istihdama yönelik kalifiyeli kişilerin yetiştirilmesi için yapılacak çalışmaları gündeme alındı.

28 HAVACILIKTA SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE ÇEVRE-2

Küresel iklim değişikliği, çevre kirliliği, ormanların azalması ve sonucunda ekolojik sistemin zarar görmesi gibi sorunlar dünyamıza zarar vermekte ve dünyamızın bağımsızlık sistemini tahrip etmektedir. Sürdürülebilirliği tehdit eden bu unsurlar kapsamında havacılık işletmeleri de dahil olmak üzere tüm işletmeler özellikle pazarlama ve lojistik alanında çevreye zarar vermeyen, gelenekselden daha farklı yöntem ve stratejiler uygulamak zorundadır.



22 HAVACILIKTA 6M ÜRÜN EMNİYETİ İLİŞKİLİ NEDEN SONUÇ DİAGRAMI

Havacılık ürün emniyeti; bir ürünün insan ve çevreye zara vermeyecek şekilde üretilmesidir. 6M, insan, makine, malzeme, yöntem, ölçüm ve tabiat ana anlamına gelir. 6M, SMS yaklaşımına katkıda bulunur.

İÇİNDEKİLER



60 YEŞİL YEMYEŞİL BİR KENT: BURSA

Marmara Bölgesinin, güney Marmara bölümünde, Marmara denizine yaklaşık 20 km kıyısı olan ve Osmanlı imparatorluğunun ilk başkenti olmuş olan bir kentteyim bu ay, Bursa'da. İstanbul, Ankara ve İzmir'den sonra 4. büyük şehir Bursa'dır. Ya da yeşili bol olduğu için daha çok kullanıldığı adı ile: Yeşil Bursa.

06	HAVACILIK TARİHİNDE	40	EĞİTİM
	OCAK	44	GENÇ UTED
08	GÜNDEM	46	AKTUEL
10	HABER	50	İLETİŞİM
16	TUBEK TOPLANTISI	54	TEKNOLOJİ
22	ANALİZ	56	YAŞAM
26	TEKNİK	58	SAĞLIK
28	PAZAR ANALİZ	60	GEZİ
33	İNCELEME	64	AJANDA
34	KRİTİK	66	BİL BAKALIM
36	TARİH		

UTED 45.YIL

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

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

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Celal BATUR

Editörler:
Nihat ÇELİK
Oya KOTAN
Kâmile ÇAKIR

Grafik Tasarım:
C.Kaan ÖZKAN

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

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

Reklam & İletişim
uted@uted.org

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

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

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

İstanbul, Ocak 2022

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

Dergimize abone olmak için yıllık abone ücretini banka hesabımıza yatırdıktan sonra dekontu 0549 542 13 00 no'lu WhatsApp hattımızdan, info@uted.org mail adresimizden veya 0212 542 13 71 no'lu telefona fakslayarak bize ulaştırmanız yeterlidir. Uted dergisi her ay adresinize gönderilecektir. Lütfen ayrıntılı bilgi için derneğimizle irtibata geçiniz.



**UTED Dergisi'nin geçmiş sayılarına
web sitemizden ulaşabilirsiniz.**

HAVACILIK TARİHİNDE 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

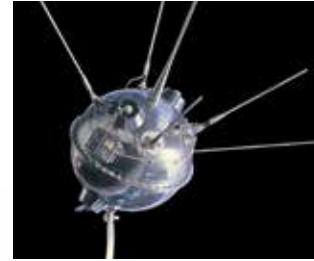
Türk Hava Yolları'nın Afyon uçağı Ankara'da düştü. 47 kişi öldü.

11 OCAK 1935



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

12 OCAK 1959



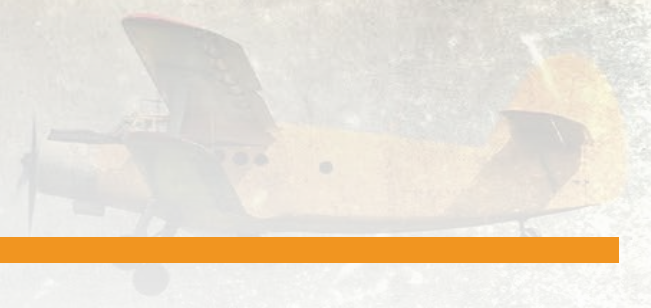
Sovyet uzay aracı Luna 1, güneş çevresindeki yörüngesine yerleşti. Luna yer çekiminden kurtulan ilk uzay aracı oldu.

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.

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



NASA'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.

ECAC 157. GENEL MÜDÜRLER TOPLANTISI PARİS'TE YAPILDI.



Türkiye'nin de kurucu üyesi olduğu Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın (ECAC) 157. Genel Müdürler Toplantısı 15 Aralık 2021 tarihinde Paris'te yüz yüze ve video konferans şeklinde düzenlendi. Söz konusu etkinliğe Türkiye'yi temsilen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürü Prof. Dr. Kemal Yüksek katılım sağladı. Genel Müdürler Toplantısına, Avrupa Bölgesindeki 44 Üye Devletin Sivil Havacılık Genel Müdürleri ve diğer üst düzey temsilcilerinin yanı sıra ICAO Genel Sekreteri ile AB Komisyonu, EUROCONTROL, EASA, JAA TO gibi uluslararası organizasyonlardan üst düzey temsilciler de katıldı. Toplantıda yer alan konulardan biri 2025 yılında

ECAC Bölgesi'ni temsilen seçilecek ICAO Konsey Üyeliği oldu. Konuyla ilgili olarak söz alan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürü Prof. Dr. Kemal Yüksek, daha önceki toplantılarda da dile getirildiği gibi ECAC tarafından oluşturulan ve halihazırda devam eden ICAO Konsey Üyeliğine seçim yönteminin adil olmadığı, ECAC da sabit 5 ülkenin daimi aday olarak hiç bir seçim yapılmadan her ICAO seçim döneminde öne sürülmesinin ECAC'nin yönetmelikleriyle de uyuşmadığını ve tarafımızca önerilen 4+4 modelinin daha adil ve sürdürülebilir olduğunu ifade etti.

shgm.gov.tr

TÜRKİYE HAVAYOLU İŞLETMELERİNİN BULGU ORANI TÜM ZAMANLARIN EN İYİ SEVİYESİNDE



Avrupa Sivil Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) verilerine göre; Türk havayolu işletmelerine yurt dışında gerçekleştirilen SAFA denetimlerdeki bulgu ortalaması 0,20' ye gerileyerek tüm zamanların en iyi seviyesine ulaştı. SAFA denetimleri, yabancı havayolu işletmelerinin AB ülkeleri arasında yaptıkları operasyonlarda diğer ülkeler tarafından uçağın kalkışından önce gerçekleştirilen denetimler olup hava araçlarının uçuş emniyeti konusunda uluslararası gereklilikleri yerine getirip getirmediğine bakılıyor. Uçağın fiziksel durumu, kokpit ve kabinde uyulması gereken gerekliliklerin kontrol edildiği denetimlerde, uçakla

seyahat esnasında yolcuların uçuş emniyeti sağlayacak kuralların en üst düzeyde uygulanması amaçlanıyor. Yabancı Hava Araçlarına Gerçekleştirilen Emniyet Değerlendirmesi olarak adlandırılan SAFA Programı kapsamında, Türk tescilli uçaklarda Avrupa ülkeleri uçaklarından daha az bulgu tespit edildi. Türkiye bugün itibariyle 0,20 bulgu ortalaması ile 0,44 bulgu ortalaması olan EASA ülkelerinden iki kat daha iyi bir düzeyde bulunuyor. Türkiye'nin 2010 yılında 0,91 olan bulgu ortalaması, 2011 yılında 0,87'ye, 2012 yılında 0,67'ye kadar gerilemişti.

shgm.gov.tr

THY, AVRUPA'DA EN ÇOK UÇUŞ YAPAN ÜÇÜNCÜ HAVA YOLU ŞİRKETİ OLDU



Türk Hava Yolları (THY), 13-19 Aralık tarihleri arasında günlük bin 21 sefer yaparak Avrupa'da en çok uçuş yapan üçüncü havayolu şirketi oldu. THY, ikinci olduğu bir önceki rapora göre sefer sayısını yüzde 3,3 artırmaya rağmen, ikincilik koltuğunu EasyJet'e bıraktı. Türk Hava Yolları (THY), 13-19 Aralık tarihleri arasında günlük bin 21 sefer yaparak Avrupa'da en çok uçuş yapan üçüncü hava yolu şirketi oldu. THY, ikinci olduğu bir önceki rapora göre sefer sayısını yüzde 3,3 artırmaya rağmen, ikincilik koltuğunu EasyJet'e bıraktı. Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatının (EUROCONTROL) Genel Müdürü Eamonn

Brennan, sosyal medya hesabından 13-19 Aralık tarihleri arasındaki hava trafiği verilerini paylaştı. Belirtilen tarihler arasında günlük 2 bin 111 uçuş ile Ryanair Group ilk sıradaki yerini korurken, EasyJet bir önceki verilere göre uçuş sayısını yüzde 20,9 oranında artırarak ikinci sırada yer aldı. THY ise günlük sefer sayısını bir önceki rapora göre yüzde 3,3 artırıp bin 21 sefer gerçekleştirerek yükseliş göstermesine rağmen EasyJet'in yüksek uçuş oranından dolayı gerisinde kalarak üçüncü sıraya geriledi.

ntv.com.tr

BOEING VE AIRBUS'TAN 5G UYARISI



Dünyanın en büyük iki uçak üreticisi Boeing ve Airbus, ABD hükümetinden yeni 5G teknolojisine geçişi ertelemesini istedi. İki şirketin üst düzey yöneticileri, yazdıkları mektupta, 5G teknolojisinin "havacılık sektörüne devasa negatif etkide bulunacağı" konusunda uyardı. Kablosuz 5G C-Bandı spektrumunun uçakların elektronik sistemlerini etkileyeceği yönünde endişeler

daha önce de dile getirilmişti. Amerikan telekom devleri AT&T ve Verizon 5 Ocak'ta 5G servisini başlatmayı planlıyor. Boeing ve Airbus Americas'ın yöneticileri Dave Calhoun ve Jeffrey Knittel, ABD Ulaştırma Bakanı Pete Buttigieg'e yazdıkları mektupta, "5G, uçağın güvenli bir şekilde çalışmasını olumsuz etkileyebilir" dedi.

haberturk.com

TÜRKSAT 5B UYDUSU UZAYDA



Türksat 5B uydusu artık uzayda. Türkiye'nin aktif haberleşme uydusu sayısını 5'e çıkartan uydusu, SpaceX şirketinin Falcon 9 roketi aracılığıyla fırlatıldı. Türksat 5B, Türkiye saatiyle 06.58'de ABD'nin Florida eyaletinde bulunan Cape Canaveral Üssü'nden uzaya fırlatıldı. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Ömer Fatih Sayan, Türksat Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Kemal Yüksek, Türksat Genel Müdürü Hasan Hüseyin Ertok, Türksat Yönetim Kurulu Üyesi Dr. Şuayip Birinci ve beraberindeki bürokratlar uydunun fırlatılış anını yerinden takip etti. Kapasitesi ve güç değerlerine bakıldığında Türksat uydu filosunun en güçlü üyesi olacak Türksat 5B haberleşme uydusu, Elon Musk'ın uzay şirketi SpaceX'e ait Falcon 9 roketiyle gönderildi. Falcon 9 roketleri,

uzaya çıktıktan sonra yeniden Dünya'ya dönebilmeleri nedeniyle ticari uçuşlarda sıklıkla kullanılıyor. Daha önce bu yılın ocak ayında Türksat 5A uydusu yine SpaceX ile uzaya yollanmıştı. 2051'e kadar ülkemize hizmet etmesi beklenen 5A'nın ardından, şimdi de 5B'nin başarıyla yörüngedeki yerini aldığı bildirildi. Böylelikle Türkiye'nin aktif haberleşme uydusu sayısı 5'e, toplam uydu sayısı ise 8'e çıktı. 5B'nin, sabit uydulara göre 20 kat daha verimli olacağı biliniyor. 4.5 ton ağırlığındaki uydunun güç kapasitesi ise 15 kilovat olarak açıklandı. Ka-Bant kapasitesini 15 kat artırması beklenen uydunun 55 Gbps'ten fazla veri iletişim kapasitesi kazandıracağı da belirtiliyor.

ntv.com.tr traa.com.tr

NASA UZAY SERGİSİ'NE YOĞUN İLGİ



4 yıl içinde 12 ülkede 4 milyondan fazla kişi tarafından ziyaret edilen ve Türkiye'ye HUPALUPAEXPO tarafından getirilen NASA Uzay Sergisi, ziyaretçilerinden yoğun ilgi görüyor. Açıldığı günden beri COVID-19 önlemleri kapsamında seanslar tam kapasite ile devam ediyor. HUPALUPAEXPO tarafından Metropol İstanbul içinde 2 bin 300 m² büyüklüğünde alana kurulan NASA Uzay Sergisi ziyaretçilerinden yoğun ilgi görüyor. Amerikan Havacılık ve Uzay Dairesi'nin (NASA) uzay görevlerine tanıklık etmiş gerçek boyuttaki eserlerin de aralarında olduğu 200'ün üzerinde parçanın yer aldığı sergide seanslar, COVID-19 önlemleri kapsamında tam kapasite ile devam ediyor. NASA'nın 50 yıllık uzay çalışmalarını ve deneyimlerini yansıttığı ve şubat ayı sonuna kadar açık kalacak NASA Uzay Sergisi, bünyesinde yer alan gerçek boyutlu ve

tarihi öneme sahip koleksiyon eserleri, interaktif teknolojilerle zenginleştirilmiş VR alanları ile uzayı deneyimleme imkanı sunarken, ziyaretçilerini evrenin gizemine ışık tutan bir yolculuğa çıkarıyor. Özellikle okul gezileriyle gelen çocuklar, sergiden hem yeni bir şeyler öğrenmiş hem deneyim alanında eğlenceli saatler geçirmiş olarak ayrılıyor. Ziyaretçilerin dokunabileceği gerçek Ay Taşı'nın da bulunduğu sergide, aralarında Saturn V'in de olduğu roketlerin kopyaları ve tam boyutlu uzay aracı modelleri, astronotlar tarafından giyilen kıyafetler, astronot menüleri ve görevlerde kullanılan ekipmanlar ile Apollo kapsülü, Sputnik 1 uydusunun ve Uluslararası Uzay İstasyonu'nun (ISS) modelleri en çok ilgi çeken parçalar arasında yer alıyor.

ntv.com.tr



Türk Hava Yolları (THY) 2021 yılında 40,5 milyon yolcuya hizmet verirken, uçak filosunu 373'e çıkardığını açıkladı. Havayolu şirketi 128 ülkede 328 noktaya uçuş yaparak dünyada en çok noktaya uçan havayolu şirketi unvanını koruduğunu duyurdu. 2020 yılı başlarında başlayan ve havacılık sektörünü derinden etkileyen koronavirüs salgını nedeniyle tüm uçuşlarını askıya almak zorunda kalan THY, 2021 yılında yaptığı çalışmalar ve uçuşlarla büyüme ivmesini yakaladı. Söz konusu yılda Avrupa'da uçuş sayısını arttıran ilk sıraya yükselen havayolu şirketi kargo taşımacılığında da adından söz ettirdi. Turkish Cargo pandemi döneminde yaptığı operasyonlar ile pazar payını yüzde 5 üzerine taşıyarak dünyanın

en iyi 5 hava kargo taşıyıcısı arasında yer aldı. Havacılık sektörünü derinden etkileyen salgın döneminde uçakları park pozisyonuna çekmek zorunda kalan Türk Hava Yolları, Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı'nın aldığı kararla bu dönemde kargo talebini karşılamak için yolcu uçaklarıyla kargo taşıyarak şirket gelirleri içindeki hava kargo payını arttırdı ve olumsuz dönemde şirketin ekonomi gücünü korumuş oldu. Tüm dünyanın eve kapandığı salgın döneminde Turkish Cargo da önemli bir sorumluluk üstlendi. Şirket bu dönemde uluslararası gıda ve medikal ürün zincirinin devamlılığını sağlamak için önemli bir adım attı.

haberler.com

BOEING, METAVERSE EVRENİNDE UÇAK ÜRETMEK İSTİYOR



Metaverse'te satışlar yapılmaya başlandı, şirketler metaverse evrenine adım atma konusunda geç kalmamak satın almaları ve iş birliklerine gitti. Metaverse dünyası ile ilgili bir adım da Boeing'den geldi. Boeing, bir sonraki uçağını Metaverse'te üretmek istediğini açıkladı. Bu noktada Boeing'in yapacağı, bir sonraki yeni uçağı için jetin sanal üç boyutlu dijital ikiz kopyalarını ve simülasyonları çalıştırabilen üretim sistemini oluşturmak ve birbirine

bağlamak olacak. Bu teknolojiyi üretmek için Boeing'in gelecekteki fabrikasında neler olacağına dair bazı senaryolar da paylaşıyor. Buna göre Boeing'in gelecekteki fabrikasında, 3 boyutlu mühendislik tasarımı birbirleriyle konuşabilen robotlarla birleştirilecek. Dünya çapındaki teknisyenler, Microsoft tarafından üretilen 3 bin 500 dolar değerindeki HoloLens kulaklığı ile birbirine bağlanacak.

hurriyet.com.tr

THY'DEN UÇUŞ GÜVENLİĞİ ÖNLEMİ! 50'DEN FAZLA UÇAK İŞLEM GÖRDÜ



Türk Hava Yolları (THY) kış mevsiminde olumsuz hava koşulları nedeniyle uçuş güvenliğini riske atmamak için önlemlerini arttırdı. Havayolu şirketi bugün 50'den fazla uçağına DE-ICING ve ANTI-ICING işlemi uyguladı. Uçuş emniyetini öncelik hedef haline getiren THY, zorlu hava koşullarında uçakların performansını korumak için uçaklara iniş-kalkış öncesi ve sonrasında çeşitli işlemler uyguluyor. Uçakları buzlanmanın ve soğğun olumsuz

etkilerinden korumak için uçağın dış yüzeyinde bulunan özel bir sıvı yardımıyla temizliyor. 10 dakika süren bu işlemlerde özellikle de uçağın kanat ve kuyruk yüzeylerinde oluşan buzlanmanın giderilerek uçuş emniyetini güvenli hale getiriliyor. İstanbul Havalimanı'nda bir günde toplamda 50' den fazla uçağı DE-ICING ve ANTI-ICING işlemi uygulandı.

ntv.com.tr

TÜRKİYE'DEKİ 12 HAVALİMANINA ULUSLARARASI HAVALİMANI KARBON AKREDİTASYONU SERTİFİKASI VERİLDİ



Türkiye'deki 12 havalimanı, Uluslararası Havalimanları Konseyi (ACI) tarafından yürütülen Havalimanı Karbon Akreditasyonu (ACA) Programı kapsamında 1. Seviye Sertifika almaya hak kazandı. Küresel ısınma ve iklim değişikliğine karşı gerekli önlemlerin alındığı havalimanlarında, DHMİ'nin öncelikli hedefleri arasında yer alan enerji ve doğal kaynak tüketimini azaltma çalışmaları uluslararası otoriteler tarafından da değerlendiriliyor. Bu doğrultuda gerçekleştirilen faaliyetler ACI tarafından yürütülen ACA Programı kapsamında belgelendirildi. Program

kapsamında Gaziantep, Erzurum, Çanakkale, Balıkesir Koca Seyit, Bursa Yenişehir, Kapadokya, Sinop, Kahramanmaraş, Sivas Nuri Demirağ, Erzincan Yıldırım Akbulut, Adıyaman, Şırnak Şerafettin Elçi havalimanlarına Uluslararası Havalimanı Karbon Akreditasyonu (ACA) Programı kapsamında 1. Seviye Sertifikası verildi. 12 havalimanı ile başlayan sürecin daha fazla yaygınlaştırılması ve havalimanları kaynaklı karbon emisyonlarının azaltımına yönelik çalışmalar devam edecek.

aa.com.tr



Gökyüzündeki Muhteşem Konforunuz

Ultimate Comfort In the Skies

VatanJet Ailesi olarak, 2022 yılının sağlık ve esenlik içinde sevdiklerinizden hiç ayrılmadığınız bir yıl olmasını dileriz. Mutlu Yıllar...

As VatanJet Family, we wish 2022 to be a year in which you never leave your loved ones in health and happiness. Happy New Year...



sales@vatanjet.com
+90 531 337 7777

SÜPERSONİK UÇAK X-59 GÖRÜNTÜLENDİ



Fotoğrafçı Aldo Boccaico, geçtiğimiz günlerde, Fort Worth Teksas'ta, 'X-59 Sessiz Süpersonik Deneysel Savaş Uçağı'nı fotoğraflamayı başardı. X-59, fotoğrafta, test sonrası Fort Worth Teksas fabrikasına giderken, dışının mavi renkli plastik bir malzemeye kaplanmış halde görünüyor. X-59 QueSST, Amerikan Uzay Ajansı NASA için, Lockheed Martin tarafından geliştirilmekte olan deneysel bir uçak. Lockheed Martin, 2016 yılında sessiz bir süpersonik uçak geliştirme ihalesini kazandı ve o zamandan beri projede önemli ilerlemeler kaydedildi. 2018 yılından beri Skunk Works'ün Birleşik Devletler Hava

Kuvvetleri'nin Palmdale, California'daki tesisinde uçak üzerinde çalışılıyor. Mevcut plan, X-59'u ilk uçuş testi için Palmdale'e tekrar gönderilmeden önce, yapısal testler için F-35 Müşterek Taarruz Uçağı üretim hattını barındırmasıyla ünlü Lockheed Martin'in Teksas fabrikasına nakletmekti. X-59 'QueSST' programının amacı, adından da anlaşılacağı gibi, ses hızından daha hızlı hareket eden uçaklarda sonik patlamaların sesini ve hissedilen etkisini büyük ölçüde azaltabilecek teknolojiyi bulmaya çalışmak olarak öne çıkıyor.

ntv.com.tr

FRENCH BEE İLK A350-1000'İNİ TESLİM ALDI



Fransız düşük maliyetli, uzun mesafeli havayolu (Groupe Dubreuil) üyesi olan French bee, filosuna katmak ve tamamen A350 filo operatörü olmak üzere Air Lease Corporation'dan kiraladığı ilk A350-1000'ini teslim aldı. Uçak, operatör tarafından Paris'ten Hint Okyanusu'ndaki Saint Denis de La Reunion Adası'na giden rotada işletilen iki A350-1000'den ilki olacak. A350-1000'ler, halihazırda French bee filosunda bulunan dört A350-900 uçağını tamamlayacak ve havayolu ağı için rakipsiz operasyonel esneklik ve eko-verimli çözümler sunacak. Uçak, iki sınıflı bir düzende (40 premium ve 440 ekonomi) 480 koltuğa

sahip olmakla birlikte Airbus'ın Airspace kabininin tüm konforunu ve olanaklarını sağlayacak. Buna ek olarak en son teknoloji uçak içi eğlence sistemi (IFE) ve kabin içi tam WiFi bağlantısı da dahil olacak. A350 kabini aynı zamanda çift koridorlu uçaklar arasında en sessizi olarak öne çıkıyor. Airbus'ın çift motor kategorisindeki en büyük geniş gövdesi olan A350-1000, en yeni aerodinamik tasarıma, karbon fiber gövdeye ve kanatlara sahip. Ayrıca yeni yakıt tasarruflu Rolls-Royce Trent XWB-97 motorlar ile güçlendirilen uçak 16 bin km menzile uçabiliyor.

aa.com.tr

TOGG TURKISH CARGO İLE UÇTU



Global hava kargo taşıyıcısı Turkish Cargo, TOGG'un lojistik çözüm ortağı oldu. Turkish Cargo, Türkiye'nin ilk elektrikli otomobilini Las Vegas'ta (ABD) düzenlenen ve dünyanın en önemli teknoloji fuarlarından biri olan CES'e taşıdı. THY görevlileri tarafından büyük bir titizlikle uçağa yüklenen 3 ton ağırlığındaki TOGG, Boeing 777F tipi TK6361 sefer sayılı kargo uçağıyla ABD'ye hareket etti. Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu ve İcra Komitesi Başkanı M. İlker

Ayıcı; "Milli Bayrak Taşıyıcısı olmanın verdiği sorumlulukla ve dünyanın en çok ülkesine uçan havayolu olmanın gücüyle; Türkiye'nin otomobilini, ülkemizin teknoloji ihracatını dünyanın dört bir tarafına ulaştırıyor olmanın heyecanı içerisindeyiz. Ülkemizin en iddialı projesi olan TOGG'un dünya lansmanına yaptığımız katkı Türk Hava Yolları ailemiz için bir gurur vesilesidir." dedi.

hurriyet.com.tr

İKİ DENİZ KARAKOL UÇAĞI DAHA DENİZ KUVVETLERİ'NE TESLİM EDİLDİ



Meltem-3 Projesi kapsamında iki adet P-72 Deniz Karakol Uçağı daha Deniz Kuvvetleri Komutanlığına (DzKK) teslim edildi. Aralık 2020'de gerçekleşen ilk Deniz Karakol Uçağı'nın teslimatını takiben bu yıl içinde ilave 3 Deniz Karakol Uçağı ile bir Deniz Genel Maksat Uçağı'nın DzKK'ye teslimatı gerçekleştirildi. Böylece Donanma'nın hizmetine giren ve Mavi Vatan'ın kontrolü ve korunması için önemli bir kuvvet çarpanı olan P-72 Deniz Karakol uçaklarının sayısı 4'e ulaştı. Başkanlık tarafından yürütülen Meltem Projesi

kapsamında ana yüklenici İtalyan Leonardo firması, savunma sanayii firmaları TUSAŞ, ASELSAN, HAVELSAN ve MİLSOFT firmaları alt yüklenici olarak görev alıyor. Meltem Projesi kapsamında son iki uçak teslimatının 2022 içinde tamamlanması planlanıyor. Bu teslimatlarla Türkiye'nin kıta sahanlığı ve ulusal çıkarlarının bulunduğu sularda Türk Silahlı Kuvvetlerinin stratejik unsuru olarak başarıyla hizmet eden Deniz Karakol uçaklarının sayısı 12'ye ulaşacak.

shgm.gov.tr



ÜLKEMİZDE UÇAK BAKIM ALANINDA EĞİTİM VEREN ŞİRKETLER, ÜNİVERSİTELER VE LİSELER, TÜRKİYE UÇAK BAKIM EĞİTİM KURULUŞLARI (TUBEK) TOPLANTISINDA BULUŞTU!



İLK TUBEK TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ



Uçak Teknisyenleri Derneği'nin (UTED) organize etmiş olduğu ve ilk defa gerçekleştirilen Türkiye Uçak Bakım Eğitim Kuruluşları (TUBEK) toplantısı, ortaöğretim ve üniversite temsilcileriyle sektörün güçlü markalarını Atatürk Havalimanı'nda Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde 3 Aralık'ta bir araya getirdi. TUBEK toplantısında ülkemizde verilen uçak bakım eğitimlerinin geliştirilmesi, teknolojik gelişmelere ve sektöre uyum sağlayacak istihdama yönelik kalifiyeli kişilerin yetiştirilmesi için yapılacak çalışmaları gündeme alındı.





Türkiye'nin dört bir yanındaki uçak bakım eğitim kuruluşları, UTED önderliğinde, ilk defa gerçekleştirilen "Türkiye Uçak Bakım Eğitim Kuruluşları" toplantısında bir araya geldi.

Sivil havacılığın sürekli gelişen temposu, özellikle son çeyrek yüzyıl içerisinde ivme kazandığı değişimlerle bir çok ana unsurunu da etkiliyor. Hava aracı bakımı ve eğitimi, bu unsurların zirvesindeki emniyet prensibi gereği odak noktasında. İşte "Türkiye Uçak Bakım Eğitim Kuruluşları" toplantısı, bu iki önemli niteliğin gelecek vizyonunu ve mevcut problemlerini ele almak adına, UTED önderliğinde Türk Sivil Havacılık Akademisi'nde gerçekleştirildi. Sektör içi insan kaynağı temininde önde gelen bakım kuruluşu eğitim birimleri, orta öğretim ve akademi camiası katılım sağlayarak ortak akıl ile hareket vurgulandı.

NELER KONUŞULDU?

UTED Başkanı Necdet Aksaç'ın açılış konuşması ile başlayan toplantı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü temsilen katılan Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Özcan Başoğlu'nun ve Uçuşa Elverişlilik Daire Başkanı Murat Topçu'nun konuşmalarıyla devam etti. Bu konuşmalarda genel olarak SHGM'nin bu oluşumu desteklediği, sektörün sorunlarının çözümü için değerli bir platform olduğu, bu potansiyelin somut çözümlerle daha büyük anlam kazanacağı vurgulandı. Bu sunumu müteakiben My Technic Eğitim Müdürü Ümit Kuş, TUBEK çalışmasına ilham kaynağı olan EAMTC (European Aircraft Maintenance Training Committee) hakkında bilgi verdi. Ardından THY Teknik AŞ. Tip Eğitim Müdürü Murat Köse, EASA'nın Part-66'da yapmayı planladığı mevzuat değişikliklerini ve ICAO'nun yeni eğitim standardı olarak tanımladığı Competence Based Training And Assessment konseptini konu alan iki sunum yaptı. Öğleden sonraki oturumda ise Pegasus Teknik Eğitim Sınav Yöneticisi Ferit Saitoğlu, katılımcıların anketlere verdiği cevapları paylaşan bir sunum yaptı. Bu önemli bir adımda bir çok kişi ilk defa gördü beğendi ve katıldı. Toplantıda farklı görüş ve sorunların paylaşılması en önemli kazanım olarak değerlendirildi ve sektörün ihtiyaçları düşünülerek muhtelif çalışma grupları kurulması yönünde karar alındı.

KEMAL YÜKSEK



SHGM Genel Müdürü Prof. Dr. Kemal Yüksek, SHGM tarafından hazırlanan ve tasarım aşamasında olan merkezi sınav + müfredat sistemi hakkında detaylı durum değerlendirmelerinde bulundu.

ÖZCAN BAŞOĞLU



SHGM Genel Müdürü Yardımcısı Özcan Başoğlu, UTED'e organizasyon için teşekkür ederek, SHGM'nin bu oluşumu desteklediği, sektörün sorunlarının çözümü için değerli bir platform olduğuna vurgu yapmıştı.

MURAT AKKUŞ

Türkiye Uçak Bakım Eğitim Kuruluşları TUBEK Toplantısı Murat Akkuş tarafından yapılan bilgilendirme ile başladı. Akkuş, katılımcılara ilgi ve destekleri için teşekkür etti.

NECDET AKSAÇ

Ev sahibi UTED adına başkan Necdet Aksaç açılış konuşmasında, sektördeki kuralları belirleyen ve insan kaynağı yetiştiren kurumların sorunların tespiti ve ortaya çıkan fırsatların değerlendirilmesinde ortak akıl yönetimi ile hareket etmenin önemine değindi.

DR. ÜMİT KUŞ

“ Her kişide bir cevher vardır, işlenirse “mücevher” olur. ”

MyTechnic Eğitim Müdürü Dr. Ümit Kuş, TUBEK'in amacı, dünyadaki benzer oluşumlar ve bunların tanıtımı noktasında, aşağıdaki oluşumlar hakkında detaylı bir tanıtım yaparak, TUBEK vizyonuna dair kriterler hakkında bilgilendirme sağladı.

- EAMTC
- EASA
- ICAO Yeni Nesil Havacılık Profesyonelleri projesi
- Avrupa Havacılık Psikolojisi Derneği (EAAP)
- Avrupa Eğitim ve Simülasyon Derneği (ETSA)
- Uluslararası Sivil Havacılık İngilizce Derneği (ICAEA)
- Halldale Medya Grubu





Prof. Dr. Kemal YÜKSEK;
Çalışmaların temel
amacı, hizmetlerin
aynı kalitede
sürdürülebilirliğini
sağlamak

MURAT TOPÇU



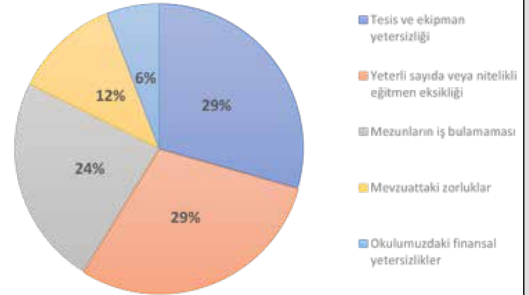
SHGM Uçuşa Elverişlilik Daire Başkan V. Murat Topçu, uçuşa elverişlilik daire SHY-66/147 koordinatörlüğü faaliyetleri, hava aracı bakım teknisyeni lisanslandırma süreci, lisansa tip işlenmesi süreci ve shy-147 kuruluşları ve tanınan okullara genel bakış konularında detaylı veriler aktararak, güncel süreç hakkında paylaşımda bulundu.

FERİT SAİTOĞLU



Daha önce dernek sitesi üzerinden yayımlanarak sektör ilgilileri ve davetlilere yönlendirilen <https://www.uted.org/tubek-anket> sonuçları hakkında ve TUBEK olşumunun gelecek toplantılarındaki ihtiyaç analizleri adına Pegasus Teknik Eğitim Sınav Yöneticisi Ferit Saitoğlu detaylı paylaşımda bulundu.

Hava aracı bakım eğitimi kuruluşu olarak karşılaştığınız en önemli sorun nedir?



1 - C/S'lerin yabancı dil seviyesi

2 - Pratik Eğitim ile ilgili mevzuatlar

3 - Teorik Eğitim ile ilgili mevzuatlar

4 - C/S Değerlendirmesi

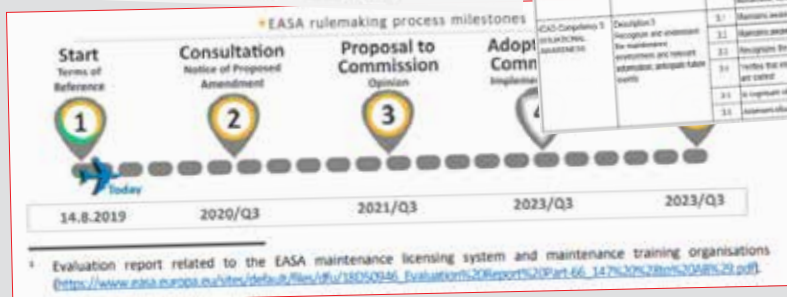
4 - OJT

4 - Pratik Değerlendirme

5 - Teorik Sınav ile ilgili mevzuatlar



EASA Rulemaking task RMT.0255 ile yürütülen Part-66 güncellemelerine dair çalışmanın, 2023 yılı ilk çeyreğinde European Comission tarafına teklif edilecek taslağı hakkında Turkish Technic 147 Tip Eğitim Müdürü Murat Köse paylaşımda bulundu. Mevcut gereksinimlerin verimliliği ile bağlantılı olan ve lisanslama sistemindeki tanımlı; temel eğitim müfredatının eskimesi, eski hava araçları hakkındaki tip eğitimi onayları, iş başı eğitimi (OJT), pratik becerilerinin eksikliği hakkındaki detayları ile sürecin güncel durumu belirtildi. Competency-based Training and Assessment (ICAO DOC 10098), 'Yetkinlik Temelli Eğitim ve Değerlendirme' hakkında Turkish Technic 147 Tip Eğitim Müdürü Murat Köse ikinci bir paylaşımda bulundu. Yetkinlik, CBTA, programı tasarlama, CBTA prensipleri, Assessment, Evaluation ve CBTA tasarımının aşamaları hakkında detaylar bildirdi ve ICAO DOC 10098 Yetkinlik tablosunu paylaştı.



Competency	Definition	OB no.	Observable Behaviours (OBs)		
ICAO Competency 1 APPLICATION OF PROCEDURES	Description 1 Identify and apply procedures relating to appropriate documents and applicable regulations, using the appropriate language	1.1	Identifies correct procedures and processes associated with a specific task		
		1.2	Demonstrates proper use of documents		
		1.3	Applies correct knowledge appropriately		
		1.4	Demonstrates compliance with applicable regulatory requirements		
		1.5	Documents work performed in a consistent manner		
ICAO Competency 2 ANALYSIS AND MANAGEMENT	Description 2 Analyze available resources to provide and perform tasks in a safe and efficient manner	2.1	Plan, prioritize and schedule tasks effectively		
		2.2	Identifies when and when assistance is needed		
		2.3	Recognizes conditions when and where required		
		2.4	Manages tasks effectively		
		2.5	Manages appropriate tasks, equipment and resources to support the efficient performance of tasks		
ICAO Competency 3 PROBLEM-SOLVING AND DECISION-MAKING	Description 3 Recognize and interpret the requirements environment and report information, adjust task as needed	3.1	Manages awareness of the situation		
		3.2	Manages awareness of the situation		
		3.3	Recognizes the future requirements		
		3.4	Verifies that situation is as expected		
		3.5	Is cognizant of ongoing work		
		3.6	Manages situation and report		
		ICAO Competency 4 PROBLEM-SOLVING AND DECISION-MAKING	Description 4 Analyze situation and select appropriate action using the appropriate decision-making processes	4.1	Recognizes the situation
				4.2	Recognizes the situation
				4.3	Recognizes the situation
				4.4	Recognizes the situation
4.5	Recognizes the situation				
ICAO Competency 5 TECHNICAL SKILLS	Description 5 Operate safely and efficiently in a team manner	5.1	Follows an atmosphere of team communication		
		5.2	Encourages team participation and cooperation		
		5.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		5.4	Provides feedback constructively		
		5.5	Obtains request and assistance for other people		
		5.6	Carries out duties in support of a team		
		5.7	Uses negotiating and problem-solving techniques to manage cross-cultural conflict when encountering		
		5.8	Manages personal concerns in an appropriate manner and		
		5.9	Manages feedback constructively		
		5.10	Obtains experience with the art of compromise		
ICAO Competency 6 PROBLEM-SOLVING AND DECISION-MAKING	Description 6 Analyze situation and select appropriate action using the appropriate decision-making processes	6.1	Manages interpersonal conflicts to maintain an effective team		
		6.2	Anticipates and responds appropriately to the needs of others		
		6.3	Communicates integrity and honesty		
		6.4	Demonstrates soundness		
		6.5	Demonstrates positive attitudes to an overseas person		
ICAO Competency 7 TECHNICAL SKILLS	Description 7 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	7.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		7.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		7.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		7.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		7.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 8 TECHNICAL SKILLS	Description 8 Operate safely and efficiently in a team manner	8.1	Follows an atmosphere of team communication		
		8.2	Encourages team participation and cooperation		
		8.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		8.4	Provides feedback constructively		
		8.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 9 TECHNICAL SKILLS	Description 9 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	9.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		9.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		9.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		9.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		9.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 10 TECHNICAL SKILLS	Description 10 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	10.1	Follows an atmosphere of team communication		
		10.2	Encourages team participation and cooperation		
		10.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		10.4	Provides feedback constructively		
		10.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 11 TECHNICAL SKILLS	Description 11 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	11.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		11.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		11.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		11.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		11.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 12 TECHNICAL SKILLS	Description 12 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	12.1	Follows an atmosphere of team communication		
		12.2	Encourages team participation and cooperation		
		12.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		12.4	Provides feedback constructively		
		12.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 13 TECHNICAL SKILLS	Description 13 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	13.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		13.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		13.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		13.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		13.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 14 TECHNICAL SKILLS	Description 14 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	14.1	Follows an atmosphere of team communication		
		14.2	Encourages team participation and cooperation		
		14.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		14.4	Provides feedback constructively		
		14.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 15 TECHNICAL SKILLS	Description 15 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	15.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		15.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		15.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		15.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		15.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 16 TECHNICAL SKILLS	Description 16 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	16.1	Follows an atmosphere of team communication		
		16.2	Encourages team participation and cooperation		
		16.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		16.4	Provides feedback constructively		
		16.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 17 TECHNICAL SKILLS	Description 17 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	17.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		17.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		17.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		17.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		17.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 18 TECHNICAL SKILLS	Description 18 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	18.1	Follows an atmosphere of team communication		
		18.2	Encourages team participation and cooperation		
		18.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		18.4	Provides feedback constructively		
		18.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 19 TECHNICAL SKILLS	Description 19 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	19.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		19.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		19.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		19.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		19.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 20 TECHNICAL SKILLS	Description 20 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	20.1	Follows an atmosphere of team communication		
		20.2	Encourages team participation and cooperation		
		20.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		20.4	Provides feedback constructively		
		20.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 21 TECHNICAL SKILLS	Description 21 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	21.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		21.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		21.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		21.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		21.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 22 TECHNICAL SKILLS	Description 22 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	22.1	Follows an atmosphere of team communication		
		22.2	Encourages team participation and cooperation		
		22.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		22.4	Provides feedback constructively		
		22.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 23 TECHNICAL SKILLS	Description 23 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	23.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		23.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		23.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		23.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		23.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 24 TECHNICAL SKILLS	Description 24 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	24.1	Follows an atmosphere of team communication		
		24.2	Encourages team participation and cooperation		
		24.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		24.4	Provides feedback constructively		
		24.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 25 TECHNICAL SKILLS	Description 25 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	25.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		25.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		25.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		25.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		25.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 26 TECHNICAL SKILLS	Description 26 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	26.1	Follows an atmosphere of team communication		
		26.2	Encourages team participation and cooperation		
		26.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		26.4	Provides feedback constructively		
		26.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 27 TECHNICAL SKILLS	Description 27 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	27.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		27.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		27.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		27.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		27.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 28 TECHNICAL SKILLS	Description 28 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	28.1	Follows an atmosphere of team communication		
		28.2	Encourages team participation and cooperation		
		28.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		28.4	Provides feedback constructively		
		28.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 29 TECHNICAL SKILLS	Description 29 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	29.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		29.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		29.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		29.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		29.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 30 TECHNICAL SKILLS	Description 30 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	30.1	Follows an atmosphere of team communication		
		30.2	Encourages team participation and cooperation		
		30.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		30.4	Provides feedback constructively		
		30.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 31 TECHNICAL SKILLS	Description 31 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	31.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		31.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		31.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		31.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		31.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 32 TECHNICAL SKILLS	Description 32 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	32.1	Follows an atmosphere of team communication		
		32.2	Encourages team participation and cooperation		
		32.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		32.4	Provides feedback constructively		
		32.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 33 TECHNICAL SKILLS	Description 33 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	33.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		33.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		33.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		33.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		33.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 34 TECHNICAL SKILLS	Description 34 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	34.1	Follows an atmosphere of team communication		
		34.2	Encourages team participation and cooperation		
		34.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		34.4	Provides feedback constructively		
		34.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 35 TECHNICAL SKILLS	Description 35 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	35.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		35.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		35.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		35.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		35.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 36 TECHNICAL SKILLS	Description 36 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	36.1	Follows an atmosphere of team communication		
		36.2	Encourages team participation and cooperation		
		36.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		36.4	Provides feedback constructively		
		36.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 37 TECHNICAL SKILLS	Description 37 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	37.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		37.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		37.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		37.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		37.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 38 TECHNICAL SKILLS	Description 38 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	38.1	Follows an atmosphere of team communication		
		38.2	Encourages team participation and cooperation		
		38.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		38.4	Provides feedback constructively		
		38.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 39 TECHNICAL SKILLS	Description 39 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	39.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		39.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		39.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		39.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		39.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 40 TECHNICAL SKILLS	Description 40 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	40.1	Follows an atmosphere of team communication		
		40.2	Encourages team participation and cooperation		
		40.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		40.4	Provides feedback constructively		
		40.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 41 TECHNICAL SKILLS	Description 41 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	41.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		41.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		41.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		41.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		41.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 42 TECHNICAL SKILLS	Description 42 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	42.1	Follows an atmosphere of team communication		
		42.2	Encourages team participation and cooperation		
		42.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		42.4	Provides feedback constructively		
		42.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 43 TECHNICAL SKILLS	Description 43 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	43.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		43.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		43.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		43.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		43.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 44 TECHNICAL SKILLS	Description 44 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	44.1	Follows an atmosphere of team communication		
		44.2	Encourages team participation and cooperation		
		44.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		44.4	Provides feedback constructively		
		44.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 45 TECHNICAL SKILLS	Description 45 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	45.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		45.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		45.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		45.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		45.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 46 TECHNICAL SKILLS	Description 46 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	46.1	Follows an atmosphere of team communication		
		46.2	Encourages team participation and cooperation		
		46.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		46.4	Provides feedback constructively		
		46.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 47 TECHNICAL SKILLS	Description 47 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	47.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		47.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		47.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		47.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		47.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 48 TECHNICAL SKILLS	Description 48 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	48.1	Follows an atmosphere of team communication		
		48.2	Encourages team participation and cooperation		
		48.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		48.4	Provides feedback constructively		
		48.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 49 TECHNICAL SKILLS	Description 49 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	49.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		49.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		49.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		49.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		49.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 50 TECHNICAL SKILLS	Description 50 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	50.1	Follows an atmosphere of team communication		
		50.2	Encourages team participation and cooperation		
		50.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		50.4	Provides feedback constructively		
		50.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 51 TECHNICAL SKILLS	Description 51 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	51.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		51.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		51.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		51.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		51.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 52 TECHNICAL SKILLS	Description 52 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	52.1	Follows an atmosphere of team communication		
		52.2	Encourages team participation and cooperation		
		52.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		52.4	Provides feedback constructively		
		52.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 53 TECHNICAL SKILLS	Description 53 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	53.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		53.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		53.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		53.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		53.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 54 TECHNICAL SKILLS	Description 54 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	54.1	Follows an atmosphere of team communication		
		54.2	Encourages team participation and cooperation		
		54.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		54.4	Provides feedback constructively		
		54.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 55 TECHNICAL SKILLS	Description 55 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	55.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		55.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		55.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		55.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		55.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 56 TECHNICAL SKILLS	Description 56 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	56.1	Follows an atmosphere of team communication		
		56.2	Encourages team participation and cooperation		
		56.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		56.4	Provides feedback constructively		
		56.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 57 TECHNICAL SKILLS	Description 57 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	57.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		57.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		57.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		57.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		57.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 58 TECHNICAL SKILLS	Description 58 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	58.1	Follows an atmosphere of team communication		
		58.2	Encourages team participation and cooperation		
		58.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		58.4	Provides feedback constructively		
		58.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 59 TECHNICAL SKILLS	Description 59 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	59.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		59.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		59.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		59.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		59.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 60 TECHNICAL SKILLS	Description 60 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	60.1	Follows an atmosphere of team communication		
		60.2	Encourages team participation and cooperation		
		60.3	Uses feedback to improve personal team performance		
		60.4	Provides feedback constructively		
		60.5	Obtains request and assistance for other people		
ICAO Competency 61 TECHNICAL SKILLS	Description 61 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	61.1	Carries out comprehensive risk assessments using appropriate methodologies		
		61.2	Makes decisions based on risk assessment outcomes		
		61.3	Identify security-related process areas or trends that may negatively impact safety		
		61.4	Implements security policies, work practices or organizational culture that allows increased levels of risk		
		61.5	Adapts risk controls applicable to their task		
ICAO Competency 62 TECHNICAL SKILLS	Description 62 Operate an effective safely dependent to the work environment concerning the risk profile and the availability of resources	62.1			



Toplantı sonunda uluslararası alanda kabul gören nitelikte uçak bakım personeli üretmek için çalışmalar yapılması ve gençlerimizi beklentileri karşılayacak şekilde yetiştirerek nitelikli genç iş gücü transferi yapılabilmesi için bakım eğitimi alanında mevcut sorunların tespiti ve iyileştirme çalışmaları yapılması kararları alındı.



Line & Base Maintenance
Aircraft Painting
AOG Services
Aircraft Management

MNG
JET



commercial@mngjet.com



Dr. Yüksel BOZKURT
İş Mükemmeliği Danışmanı
yükselbozkurt@uted.org

HAVACILIKTA 6M ÜRÜN EMNİYETİ İLİŞKİLİ NEDEN SONUÇ DİAGRAMI



Havacılık ürün emniyeti; bir ürünün insan ve çevreye zara vermeyecek şekilde üretilmesidir. 6M, insan, makine, malzeme, yöntem, ölçüm ve tabiat ana anlamına gelir. 6M, SMS yaklaşımına katkıda bulunur.



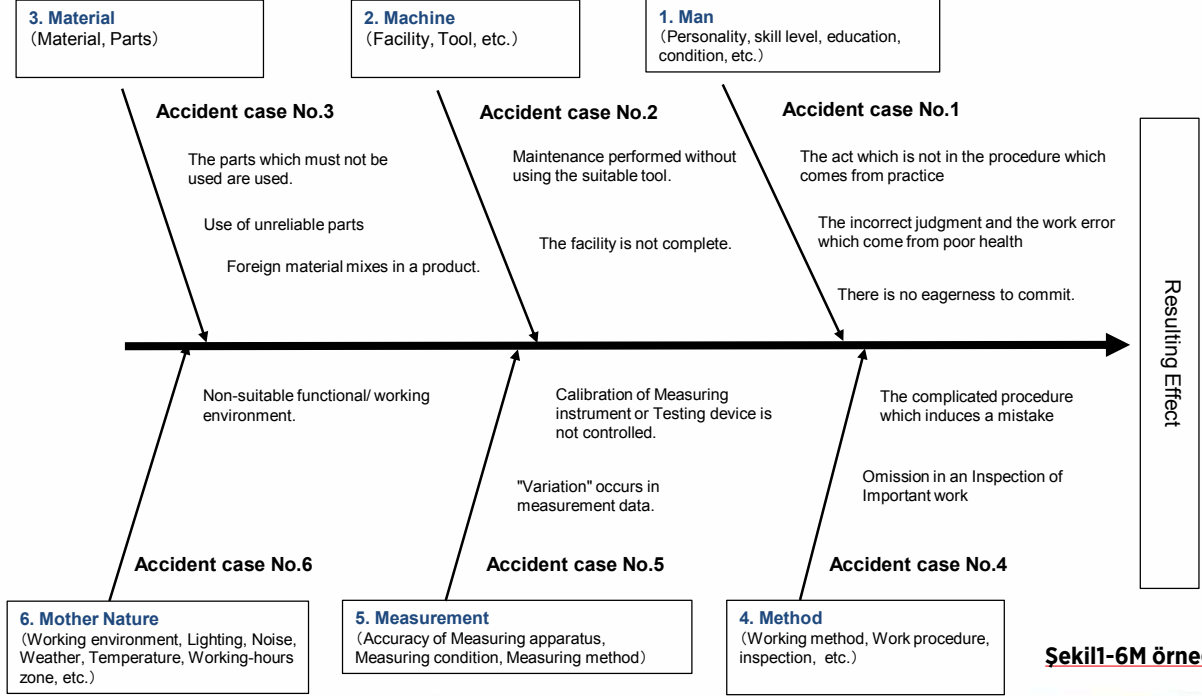
1-Ürün emniyetine etkisine insan katkıları şunları içerir:

- Eğitim / Yetersiz Eğitim
- İstasyon Dışı İşler
- Çalışan Motivasyonu
- İnsan Faktörleri
- Stres
- Çalışanın Sağlığı
- Zihniyet
- Tutum, Odaklanma, Dikkat Dağıtma
- Kıyafet
- Psikolojik Yönler
- Yönetim
- Taahhüt
- Talimat
- İlişki

2-Ürün Emniyetinin Etkisine Malzeme Katkıları:

- Uygunluk
- Malzeme Testi
- Sertifikalar / Onaylı Kaynaklar
- Kirlenme / Kusurlar
- Toplu Malzeme Yönetimi
- Şüpheli Onaylanmamış Parçalar
- Sahte Parçalar
- Parça Değişimi
- Fod
- Dış Ve İç Malzeme Taşıma İşleme Sırasında Hasar
- Raf Ömrü (Sınırlı Ömür)
- İşleme Sırasında Temizlik, Sıcaklık Ve Nem Kontrolü
- Koruma
- Ömür Boyu Kontroller

Example 6M Cause and Effect Diagram



Şekil1-6M örneği

3-Ürün emniyetinin etkisine ölçüm katkıları:

- Uygun Ölçüm Araçları Ve Ekipmanlarının Seçimi
- Muayene Alet Ve Ekipmanlarının Kalibrasyonu Ve Doğruluğu
- Ölçüm Sistemi Analizi (Msa)
- İstatistiksel Ürün Kabulü
- İstatistiksel Proses Kontrolü (Spc)
- Veri Toplama Ve Çeşitleme
- Ölçüm Varyasyonu
- Kritik Öğeler Ve Temel Özellikler
- Kayıtların Kontrolü Ve Kayıt Tutma
- Kontrollü Ortam
- Ölçüm Sistemi Dönüştürme (Ör. Metrik / Abd)

4-Ürün emniyetinin etkisine makine katkıları şunları içerir:

- Makine Çalışmasının Anlaşılması
- İşletme/Kapasite Analizi İçin Uygun Seçim
- Kurulum / Kalibrasyon
- Bakım - Planlı Önleyici Bakım (Pm'ler), Güvenilirlik Ve Sürdürülebilirlik
- Operasyonel Belgeler Ve İlgili Sürekli Eğitim Güncellemesi
- Takım Durumu
- Kontroller
- Planlı Önleyici Bakım
- Korumalar



- Sayısal Kontrol (Nc) Programları
- Program Kontrolleri

5-Ürün emniyetinin etkisine katkı sağlayan yöntemler:

- İnsan Faktörleri
- Kalite Yönetim Sistemi
- Risk Analizi
- Dfmea - Tasarım Hatası Modu Etkileri Ve Analizi
- Pfmea - Süreç Hatası Modu Etkileri Ve Analizi



- Risk Haritası
- Planlama
- Tasarım Değişiklikleri / Konfigürasyon Yönetimi
- Denetim Ve Kontrol Planları
- Çizim Yorumlama
- Kimya Standartları
- Sevkiyat / Teslim Alma / Muhafaza

Doğa Ana Ve/Veya Çevresel Katkıların

Ürün Emniyetine Etkisi Şunları İçerir:

- Çevresel Etkiler
- Hava Sıcaklığı
- Nem
- Toz
- Partikül Kirlenmeler
- Kirlilik
- Doğa Olayları (Atmosferik)
- Hava Koşulları
- Şimşek
- Gürültü
- Titreşim

Aşağıda her bir M e karşılık yaşanan bir kazanın örneği verilmektedir:



Şekil-2: Uçuş sonrası fastener'ların durum

OLAY1-İNSAN

Kök neden: Dokümanite edilmiş bilgi kullanılmadan sadece söz ile işlemi gerçekleştirme

Sorun - Uçuş sırasında kokpit ön camı patladı

Etki - Pilot neredeyse camdan fırlıyordu

Neden - Kokpiti ön cam çerçevesi montajı sırasında yanlış tipte bağlantı elemanları takıldı.

Öğrenilmiş dersler

- Bakım müdürü uygulama için seçilen
- Bağlantı elemanlarının kullanımını onaylamadı
- Çalışanlar, belirli koşullar için kişisel yargıyı kullanmak yerine kurulum ve uygulama için uygun donanımı seçmiş olmalıdır.
- Planlamaya uyulmaması: Montajcıya A211-8D vidayı kullanması tavsiye edilmesine rağmen, dinlemedi ve A211-8C vidayı kullandı.
- Montajcı, vida yerleşiminde farklı bir şey, uyumsuzluk olduğunu fark etti ancak görmezden gelmeyi seçti.

OLAY2-MALZEME

Kök neden - Maddi Kusur

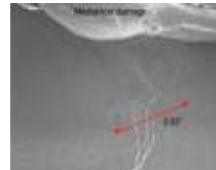
Problem - Hammaddenin kirliliği nedeniyle motor dişlisi arızası

Etki - Motor arızası

Neden - Dişli imalatından önce hammaddenin kontaminasyonunun tespit edilmemesi

Öğrenilmiş dersler:

- Hammaddenin kontaminasyonunu ortadan kaldırmak için sağlam bir inceleme süreci olduğundan emin olun.
- Yüksek düzeyde bir farkındalığın ve hammadde tedarikçileri için gerekli denetim süreçlerinin gözetiminin önemi
- İşlem sonrası (örn. montaj hattı) malzeme kusurlarını bulmak imkansızdır. Kritik malzeme kalitesi önemlidir. Bu nedenle, tedarikçi kalitesinin yönetilmesi zorunludur.
- Hammaddenin tedarikçisinin, ürün kullanımının kritikliği konusunda bilgilendirildiğinden emin olun.



Malzemede kirlilik (FOD) (0,8 mm uzunluk)



Kalkış tırmanışı sırasında motor milinin kırılmasına neden oldu.



Şekil3- FOD nedeni ile şaft hasarı ve uçağın acil iniş yapması

Emniyetli günler dileği ile...

Referanslar:

- 1- IAQG SCMH
- 2-Japanese Ministry of Land, Infrastructure, Transport & Tourism

Your one stop
shop aftermarket
solution for
aviation spare
parts



TURKEY

AP&S Headquarters

Nish Istanbul, D119 34196 Bahçelievler
Istanbul - Turkey

T +90 212 5594415

F +90 212 5594416

LATVIA

Branch Office

Lestenes 5, Riga
LV-1002 - Latvia

lv@aviationps.com



Erhan İNANÇ
UTED Kurucu Üyesi
erhaninanc@uted.org

GERİ DÖNÜŞTÜRÜLMÜŞ KARBON FİBER KOMPOZİT NASIL KULLANIYOR?



UTED Dergi Aralık 2021 sayısında “KOMPOZİT ALUMİNYUMA KARŞI” başlıklı yazımda uçak gövde ve kanat üretiminde alüminyumdan kompozite geçiş yapıldığını, kompozit yapının avantaj ve dezavantajlarını konu etmiştim. Bu ay, üretim artışı karbon fiber malzemelerin ileride bir çevre kirliliği felaketine neden olabileceği konusunu da inceleyelim istedim. Oldukça fazla kullanımı olan karbon kompozit atıklar çevreyi kirlilemeden nasıl işe yarar hale getirilebilir?



Karbon kompozitlerinin kullanılması, uçak yapımcılarının daha hafif ve daha verimli uçaklar inşa etmelerini sağladı. Ancak bu malzeme ömrünün sonunda kolayca elden çıkarılamaz ve bir çevre felaketine neden olabilir. Boeing, atık kompozit malzemelere yeni bir kullanım alanı bulmak için, uçak kabin yan duvarlarında ve daha başka yerlerde kullanımını test etmeye başladı.

Boeing, yeni ecoDemonstrator uçağını, gelecekteki uçak tasarımını yönlendirecek bir dizi yeni teknoloji ve modifikasyonu test etmek için Alaska Airlines'ın B737 MAX uçağında çalışıyor. Test edilen parçalardan biri, Boeing'in

üretim hatlarından geri dönüştürülmüş karbon fiberden üretilen yeni kabin yan panelleri.

Boeing'in Sürdürülebilirlik Baş Sorumlusu Chris Raymond; “Bu uçakta, B777 ve B787 üretim hatlarımızdan gelen geri dönüştürülmüş karbon fiberden yapılmış yan duvar panellerimiz (Side Wall Panels) var. Bu panellerin uçağın ağırlığını azaltma potansiyeline sahip olduğunu biliyoruz” dedi. Kompozit malzeme kullanımı, 787 Dreamliner gibi modern uçakların ağırlığını önemli ölçüde azalttı, bu nedenle onu yolcu kabini yan panellerinde kullanmak mantıklı bir seçim. Bu aynı zamanda Boeing için önemli bir yaşam sonu problemini de çözüyor, çünkü karbon kompozitler kolayca

ELG Carbon Fiber'de atıkların dönüştürülmesi işlemi



bertaraf edilemiyor. Dreamliner gibi kompozit uçakların kullanımdan kaldırılma zamanı geldiğinde, yapımında kullanılan büyük miktardaki kompozitlerin çevresel bir kabaşa dönüşeceği şüphesiz.

Bu atık malzemeyi başka ürünlere dönüştürmek, atık karbon kompoziti geri dönüştürmenin harika bir yolu oldu. Raymond'ın açıkladığı gibi, ecoDemonstrator'da test edilen şey işte bu.

“Test ettiğimiz şey, aynı akustik özelliklere sahip olup olmadığı ve yolcuları gürültüden yalıtıp yalıtamayacağı. Eğer sonuçlar olumlu çıkarsa, geri dönüştürülmüş kompozit malzemeden yan duvarlar panelleri üretmeye başlayabiliriz. Malzeme geri dönüştürülebilir ise, uçak hurdaya ayrıldığında geri kazanılarak tekrar kullanılabilir”

Alaska B737 MAX'ta test edilen malzemeler, Boeing'in 777X ve Dreamliner üretim hatlarında çıkan yan ürünler. 2019 ecoDemonstrator, geri dönüştürülmüş karbon fiber zemine sahip kendi kendini dezenfekte eden bir tuvalet denemişti, şimdi kabin yan panelleri ile ikinci bir yaşam yolu denenmiyor.

Karbon kompozitleri geri dönüştürmeye çözüm bulmak Boeing için yeni bir şey değil. 2018'de İngiltere merkezli uzman bir geri dönüşüm şirketi olan ELG Carbon Fiber ile bir ortaklık kurdu. Boeing, ikincil ürünlerde kullanılmak üzere ELG'ye 777X kanat üretim tesisinden ve Dreamliner üretim hatlarından ham (kürlenmemiş) karbon kompozit malzeme tedarik ediyor.

Yılda yaklaşık bir milyon libre atık olması bekleniyordu, ancak bunun beş yıl içinde ikiye katlanabileceği anlaşıldı. Bu ürünlerin geri dönüştürülmesi, Boeing'in 2025 yılına kadar çöpe gönderilen atık miktarını yüzde 20 azaltma sözünün bir parçasıdır.

Raymond, şunları söyledi : “Metal, alüminyum ve titanyum kullandığımızda, onu nasıl geri dönüştüreceğimizi zaten biliyoruz. Ancak B787 ve B777 için kompozit kanat üretmeye başlattığımızda bu bilgiye sahip değildik. Bunu yapmanın bir yolunu bulmamız gerekiyordu. İngiltere'deki



Geri dönüştürülmüş Karbon Fiber'den üretilen yeni kabin panelleri



Geri dönüştürülmüş Karbon Fiber zemine sahip kendi kendini dezenfekte eden bir tuvalet

şirketle çalışınca bir yol bulduk. Biz uçak üretiminde artan kürlenmemiş malzemeyi ELG Carbon Fiber şirketine veriyoruz, onlar da bunları plastik tuğlaya dönüştürüyor. Bu tuğlalar sadece havacılıkta değil, diğer endüstriler tarafından da kullanılıyor.”

Raymond, örnek olarak; “Yakın Zamanda Dell Computers dizüstü bilgisayarların kasalarını yapmak için ELG Carbon Fiber'dan karbon fiber tuğla satın aldığını söyledi. Bu nedenle, dizüstü bilgisayarınız Dell tarafından üretilmişse, onu çalıştırdığınızda, Dreamliner'in atık malzemesi olan bir karbon fibere dokunuyor olabilirsiniz.”



HAVACILIKTA SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK VE ÇEVRE-2



Küresel iklim değişikliği, çevre kirliliği, ormanların azalması ve sonucunda ekolojik sistemin zarar görmesi gibi sorunlar dünyamıza zarar vermekte ve dünyamızın bağışıklık sistemini tahrip etmektedir.

Sürdürülebilirliği tehdit eden bu unsurlar kapsamında havacılık işletmeleri de dahil olmak üzere tüm işletmeler özellikle pazarlama ve lojistik alanında çevreye zarar vermeyen, gelenekselden daha farklı yöntem ve stratejiler uygulamak zorundadır.



işletmelerin ekonomik, sosyal ve çevresel hedeflerini iş modellerine entegre etmesi olan sürdürülebilirlik havacılık sektöründeki tüm paydaşlar tarafından son dönemlerde üzerinde özellikle durulan niş bir mecra haline gelmiştir.

Karbondioksit emisyonu, küresel sera gazlarının dörtte üçünü oluşturmaktadır. 1800'lü yıllardan günümüze karbondioksit

emisyonu yaklaşık yüzde 40 artmıştır (IPCC). Sera etkisinin bir küresel tehdit haline gelmesinin temel nedeni emisyon miktarlarının 1950 sonrasında ciddi artış göstermesidir. Kasım 2021 verileri ile bu miktar 417 ppm'dir.

Havayolu şirketi olmak büyük sorumluluklar gerektirmektedir. Artık havayollarının günümüz ortamında rekabet ettiği



unsurlar da dönüşmüştür. Sürdürülebilirlik ve yeşil pazarlama stratejileri de bu dönüşen paradigmalardan en önemlileridir. Örneğin KLM kişisel ayak izini azaltmak adına SIFIRCO2 adlı hizmetle uçakların çevre üzerinde bıraktığı etkiyi telafi etmeye çalışmaktadır. Bu kapsamda yolcular isterlerse belirli bir ücret ödeyerek Panama'daki "CO2OL Tropical Mix" isimli yeniden ağaçlandırma projesine katkıda bulunabilmektedir. Panama'daki bu yeniden ağaçlandırma projesi, Gold Standard for the Global Goals etiketine sahiptir. Bu kalite damgası bir projenin dayanıklılık, biyoçeşitlilik ve çeşitli sosyal yönlerle ilgili gereksinimleri karşıladığını simgeler. SIFIRCO2 hizmet ücreti uçak tipine, uçulan mesafeye ve uçuşun fiili yük faktörüne göre hesaplanır. Bu hizmetin bedeli de Avrupa içi uçuşlarda 4 Euro, kıtalararası uçuşlarda ise 5 ile 16 Euro'dur. Bu proje sayesinde bugüne kadar 7,5 milyonun üzerinde ağaç dikilmiş ve nesli tükenmekte olan 15 tür ormanlara geri dönmüştür.

Sürdürülebilirlik kapsamında havacılık sektöründeki karbon emisyonunu azaltmak için en optimum çözüm şu aşamada sürdürülebilir yakıtlara geçmektir. Zaten Airbus ve Boeing de bu alanda çalışmalar yapmaktadır. Bu anlamda Boeing 2030 yılına kadar uçaklarını yüzde 100 sürdürülebilir yakıtlarla uçabilir hale getireceğini belirtmiştir. Zaten bu da sektörün 2050 yılına kadar karbon emisyonlarını yüzde 50 azaltma hedefine ulaşması için atılması gereken bir adımdır. Bu adımların; verimlilik iyileştirmeleri, sürdürülebilir havacılık yakıtlarının (SAF) kullanımı (biokütle ve sentetik hammaddelerden), karbon dengeleme ve



İskandinav Havayolları SAS, kiraladığı ilk üç A321LR uçağını teslim almış ve en verimli uzun menzilli tek koridorlu uçakları kullanan en yeni havayolu olmuştur. Hamburg'dan Kopenhag'a yapılan teslimat uçuşunda %10'luk sürdürülebilir jet yakıtı karışımı kullanılmıştır.



yeni teknolojiler dahil olmak üzere birden fazla yaklaşımla sağlanacaktır. Biyojet yakıtları, şu anda mevcut olan en fazla denenmiş ve kabul görmüş sürdürülebilir havacılık yakıtı türüdür. Sentetik jet yakıtının yüksek maliyet nedeniyle üretimi oldukça sınırlıdır. Bu nedenle biyojet yakıtları gelecekte en fazla kullanılacak olan jet yakıtıdır. Mevcut biyojet üretimi 2019 yılında yaklaşık 140 milyon litre olarak gerçekleşmiştir ancak ticari anlamda üretim ve kullanım yetersizdir (şu anda havacılık sektörü tarafından kullanılan yakıtın yüzde 1'inden azı). Bunun nedeni, teknoloji geliştirme hızının yavaş olması ve bu yakıtların yüksek maliyetidir.





“

Biyojet yakıtları, şu anda mevcut olan en fazla denenmiş ve kabul görmüş sürdürülebilir havacılık yakıtı türüdür. Sentetik jet yakıtının yüksek maliyet nedeniyle üretimi oldukça sınırlıdır. Bu nedenle biyojet yakıtları gelecekte en fazla kullanılacak olan jet yakıtıdır.

”



İskandinav Havayolları SAS, kiraladığı ilk üç A321LR uçağını teslim almış ve en verimli uzun menzilli tek koridorlu uçakları kullanan en yeni havayolu olmuştur. Hamburg'dan Kopenhag'a yapılan teslimat uçuşunda yüzde 10'luk sürdürülebilir jet yakıtı karışımı kullanılmıştır. Bu girişim, SAS'ın karbon ayak izini azaltma taahhüdünün ve Airbus'ın havacılık sektöründeki iddialı karbonsuzlaştırma hedeflerinin bir parçası olarak görülmektedir. Airbus, müşterilerine sürdürülebilir havacılık yakıtıyla yeni jet uçakları alma seçeneği sunan ilk uçak üreticisi olarak bu tür teslimat uçuşlarını 2016'dan beri gerçekleştirmektedir.

İşletmelerde sürdürülebilirlik bağlamında “kurumsal sosyal sorumluluk”da öne çıkan bir kavramdır. Sürdürülebilir bir işletme olmak için ekonomik sürdürülebilirlik (karlılık, verimlilik), sosyal sürdürülebilirlik (eşitlik, sosyal sorumluluk) ve çevresel sürdürülebilirlik (doğal kaynaklar, çevre) bileşenlerini başarılı bir şekilde bir araya getirmek

gerekmektedir. Bunun için uygulanacak olan yeşil stratejilerin karlılık, sürdürülebilirlik ve uzun ömürlülük gibi nedenleri dışında marka imajı, rekabet avantajı sağlama gibi avantajları da vardır.

Çevre politikalarının günümüz dünyası için taşıdığı önemi de dikkate alırsak, iklim değişikliğinin önüne geçilmesi için sivil havacılık sektöründe emisyonların azaltımı çalışmaları ve bu konuda ülkelerin hazırlayacakları eylem planlarının hızla hayata geçirilmesinin çok önemli olduğu açıktır. Artık tüm havacılık işletmeleri havacılık adına sürdürülebilir bir gelecek yaratma yolunda stratejiler geliştirmelidir. Endüstri 4.0 toplumunda artık bilinçli ve ne istediğini bilen tüketiciler yer almakta ve bu tüketiciler satın aldıkları ürün ve hizmetleri sunan işletmelerin çevreye karşı olan sorumluluklarını yerine getirdiklerini bilmek istemektedir. Yani artık ekonomik kaygılar dışında çevresel, sosyal ve etik kaygılar da önemlidir. Bu bağlamda, proaktif sürdürülebilir stratejiler üretip geliştiren ve bu stratejileri kendi işletme yapılarına adapte edebilen işletmeler rekabet avantajı sağlamaktadır. Tüketicilerin ekolojik sorunlara karşı ilgilerinin artmasıyla birlikte işletmelerin toplumsal rollerinde de değişimler gözlenmektedir.

Havacılığın güvenliği için gece gündüz demeden çalışan tüm uçak bakım teknisyenlerinin yeni yılını kutlar, meslektaşlarımıza aileleriyle birlikte tüm düşlerini gerçekleştirecekleri, sağlıklı, huzurlu ve mutlu geçirecekleri nice güzel seneler dileriz.

Mutlu Yıllar

MÜNİH HAVAALANINA İNİŞ YAPAN B777 UÇAĞI NEDEN PİSTTEN ÇIKTI?



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

“ Havacılıkta, teknik arızaların sonucunda meydana geldiği zannedilen bazı önemli olayların, yapılan incelemenin sonrasında, operasyon hatalarının sonucunda meydana geldiğinin anlaşıldığı durumlara rastlanmaktadır. Aşağıda detaylarını anlatacağım olay, bu duruma güzel bir örnektir. ”

3 Kasım 2011 tarihinde, Birleşik Krallık'ın Manchester şehrinden Almanya'nın Münih şehrine gelen, Singapur Havayolları'na ait, 9V-SWQ tescil numaralı Boeing B777 uçağı, piste teker koyduktan hemen sonra, sola doğru yöneldi ve pisti soldan terk edip çim alana çıktı. Çim alanda tekrar sağa yönelen uçak, pisti çapraz geçip, pisti bu sefer sağdan terk etti ve pistin sağındaki çim alanda düzelerek, piste paralel olarak durdu.

Olay, Almanya Uçuş Kazaları Araştırma Kurulunun (BFU), olaydan 7 sene sonra düzenlediği nihai raporuna, Önemli Olay olarak geçti. Pistin yan tarafındaki alanın, pist ile aynı düzlemde sert çim zemin olması, bu önemli olayın kaza ya da ölümlü kaza olmasını önlemişti.

İçinde 147 yolcu, 13 kabin görevlisi ve 2 pilot bulunan ve Münih'ten sonra Singapur'a devam edecek olan B777 uçağının, Münih'e yaklaştığı ana geri dönelim:

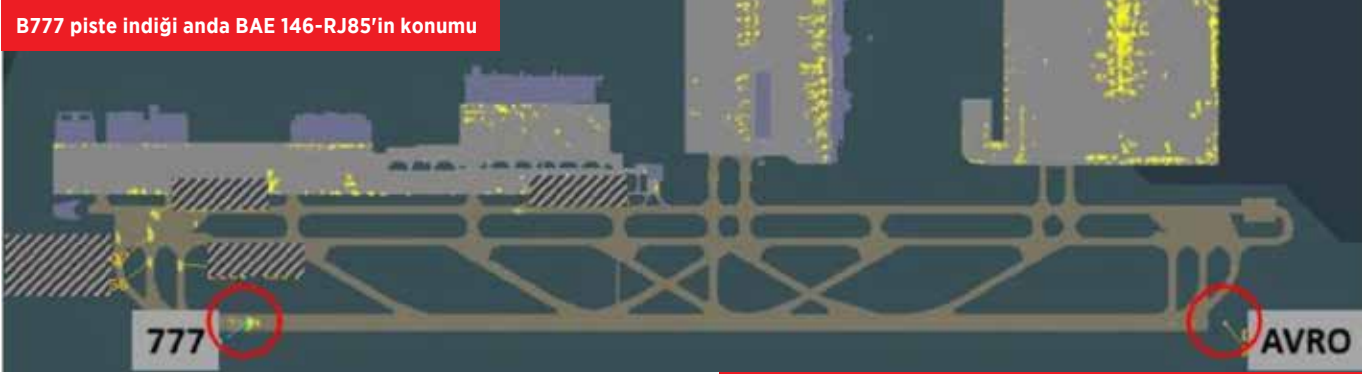
Manchester-Münih arasında, uçağı ikinci pilot kullanmıştı. Gelen meteoroloji raporunda, Münih'te görüş mesafesinin 2000 metre, bulut tabanının da 92 metre olduğunu gören Kaptan Pilot, firmanın Standart İşletme Kuralları gereği olarak, uçağın kumandasını üzerine aldı, ikinci pilot da yan koltukta gözlemci pilot görevini yapacaktı. Kaptan pilot, otomatik yaklaşma ve iniş yapmaya karar verdi. Başka bir deyişle, uçak 08R pistine otomatik pilot ile yaklaşacak ve inişi de otomatik pilotun kumandası altında yapacaktı.

Boeing B777 uçağı, pist başına yaklaşık 5,4 kilometre mesafede iken, B4 taksi yolunu kullanarak piste gelmiş olan bir BAE 146-RJ85 yolcu uçağı, kuleden kalkış müsaadesi olarak B777 uçağının iniş yönünde, pistte kalkış için hızlanmaya başladı. O sırada, B777 uçağı ile BAE 146-RJ85 yolcu uçağı arasında, yaklaşık 6 kilometre mesafe vardı. B777 uçağı, pistin 15 metre yukarısında falya fazında iken, sağ kanadının üzerine 3,5 derece yattı. B777, pist eşik çizgisinin üzerinde iken, BAE 146-

Uçağın Münih Havaalanı'na indikten sonraki pisten çıkma manevraları



B777 piste indiği anda BAE 146-RJ85'in konumu



RJ85 yolcu uçağı, Localizer adı verilen ve piste yaklaşan uçağı pist orta çizgisine hizalayan elektronik sistemin, anteninin önünden geçmiş ve antenden çıkan Localizer hizalama sinyalinin B777 uçağına ulaşmasını engellemiştir.

Uçağı kumanda eden Kaptan Pilot "Okey. Flapler yirmi." diye seslendi. Aynı anda, pist eşiğinin yaklaşık 420 metre ötesinde, dev B777 uçağı, saatte 240 kilometre hızla, sol iniş takımı tekerleri ile piste temas etti. Otomatik pilot, otomatik iniş şartlarında, pist üzerinde koşan uçak için, (hatalı) localizer sinyalini takip moduna geçti. Uçak, pistten sola doğru yöneldi, pisti soldan terk edip çim alana çıktı. Çim alanda tekrar sağa yönelen uçak, pisti çapraz geçip, pisti bu sefer sağdan terk etti ve pistin sağındaki çim alanda düzelerek, piste paralel olarak durdu. Uçak durduğunda, uçakta yaralı kimse olmadığını ve uçağın da herhangi bir hasarı olmadığını gören pilot, acil durum tahliye kaydıraklarını indirmeye ihtiyaç duymadı. Uçağı gelen itfaiye ekiplerine ait, iki adet merdiven arabası kapılara yanaştırılarak, yolcular uçaktan merdivenle tahliye edildi.

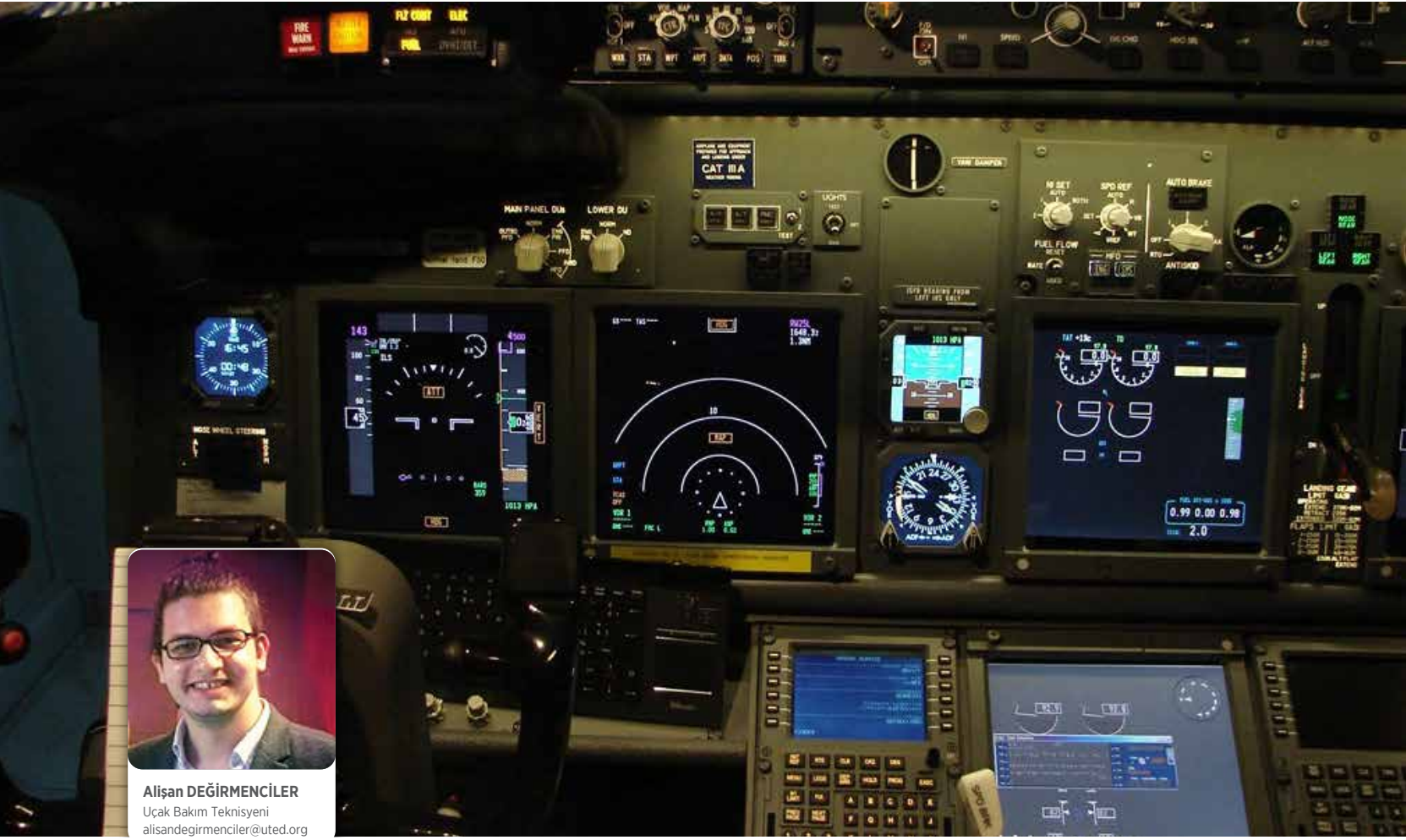
Büyük şans eseri, kimsenin burnunun kanamadığı ve uçağın en ufak hasar almadığı, bu ilginç kazaya yol açan localizer sinyalinin bozulması önlenebilir miydi? Ya da uçağın tam inişte, kanadının üzerine yan yattığını gören pilotların inişten vazgeçmeleri gerekmez miydi? Aslında, tüm bu soruların cevapları yazının kendisinde var. ILS ile yapılan yaklaşımlarda, CAT1 için, kulenin iniş yapacak uçak ile aynı pistten kalkış yapan uçak arasında bir pist boyu mesafe bırakması yeterli.

Büyük şans eseri, kimsenin burnunun kanamadığı ve uçağın en ufak hasar almadığı, bu ilginç kazaya yol açan localizer sinyalinin bozulması önlenebilir miydi? Ya da uçağın tam inişte, kanadının üzerine yan yattığını gören pilotların inişten vazgeçmeleri gerekmez miydi?

Kule de bu kurala uydu ve B777 henüz piste teker koymadan, RJ85 uçağına kalkış iznini verdi.

CAT1 iniş yapılmış olsaydı, Localizer sinyalinin bozulduğu sırada uçağın kumandası pilotta olacaktı. Havaalanında CAT1 meteorolojik şartları olduğu ve yaklaşan uçağın pilotu "CAT3 otomatik iniş yapıyorum" şeklinde kuleye bilgi vermemiş olduğu için, kule uçağın CAT1 yaklaşacağını kabul ederek, RJ85 uçağına kalkış iznini verdi. Oysa, pistte koşmaya başlayan RJ-85, localizer sinyalini engelleyerek, bu olaya sebep verdi. Pilotlar, uçağın sol kanadının üzerine yatmasından sonra anormalliğin farkına vardılar. Kaptan inişi iptal etmek için TOGA düğmesine bassa da uçağın tekeri daha önce yere değdiği için uçak işlemi kabul etmedi. Sonuç olarak önemli bir olay ucuz atlatılmış oldu.

Uçağın, hatalı localizer sinyalini takip ederek soldan pist dışına çıktıktan sonra, tekrar sağa yönelip, pisti bu sefer sağdan nasıl terk ettiği sorusu akla gelebilir. Pilotlar pisti soldan terk etmelerinden hemen sonra, rudder pedallerine basmalarının sonucunda, otopilotu devreden çıkarmayı başardılar. Uçağı düzeltmeye çalışırken, olay bu şekilde devam edip sonuçlandı.



Alişan DEĞİRMENCİLER
Uçak Bakım Teknisyeni
alisandegirmenciler@uted.org

ISFD

(INTEGRATED STANDBY FLIGHT DISPLAY)



B777-200/300 uçak kokpitinde sadece küçük bir kare olan ama uçuş ile ilgili önemli bilgileri uçuş mürettebatına gösteren bir komponentten bahsetmek istiyorum. ISFD!

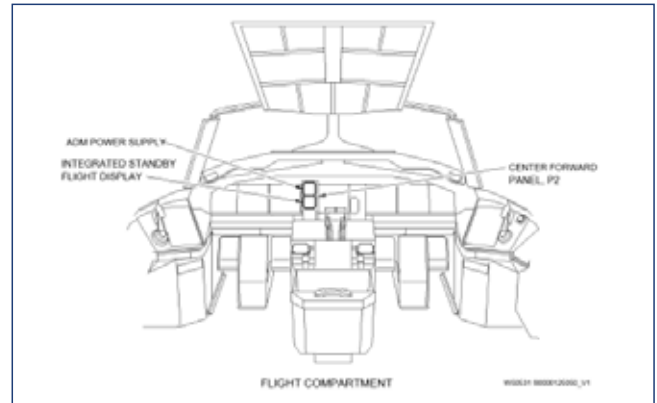


ISFD Nedir?

ISFD (INTEGRATED STANDBY FLIGHT DISPLAY) yani diğer bir adı ile entegre yedek uçuş ekranıdır. B777-200/300 uçaklarında kokpitte center forward panel (P2) de ADM Power Supply in altında bulunmaktadır.

ISFD uçağın,

- Pitch ve roll durumunu (attitude)
- Havadaki hızını
- Heading durumunu
- Localizer ve glideslope deviation durumunu göstermektedir.





TARİH

Atatürk & İsmi

“

Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Milli Mücadele sürecinde yanında olan devlet adamları veya komutanlar kimdir dediğimizde söylenecek ortak isimlerden biri İsmet İnönü'dür. Mustafa Kemal Atatürk'ün vermiş olduğu mücadelede, yaptığı devrimlerde yanında hep İnönü vardır.

Şevket Süreyya Aydemir'in Tek Adam diyerek Atatürk'ü, İkinci Adam diyerek İnönü'yü anlatması bu durumu örneklendirmektedir.

Bu iki insanı birbirine kenetleyen birçok bağ olmuştur: Asker arkadaşlığı, kader birliği, zor gün dayanışması, vatan aşkı, millet sevgisi, devrimcilik anlayışı...

”

Uzun yıllar sürecek olan dostluğun iki kahramanı, 1916 yılında İkinci Ordu'da (Diyarbakır) birlikte çalışmaya başlamışlardır. Ordu Komutanı Mustafa Kemal Paşa'nın kurmay başkanıdır İnönü. Daha sonra kolordu komutanı olacaktır. Bu görev süreci, birbirlerinin karakterini ve düşünce yapılarını tanımaları açısından ve ileriki yıllarda Millî Mücadele ve yeni devletin kuruluşuna sağladığı katkılar bağlamında son derece önemlidir. Mustafa Kemal Paşa, o yıllarda ast-üst ilişkisi olarak başlayan dostluklarının geleceğini 20 Mayıs 1917'de İnönü'ye verdiği sicil ile belirlemiş ve Alb. İsmet'i şu övgü dolu sözlerle değerlendirmiştir:

“Ciddi, faal, düşüncesi gayet açık ve yüksek fikirli. Maiyetine ve savaş döneminin durumuna ve ruhsal değişkenliklerine hakim. İyi bir görüş ve olayları süratle algılama yeteneklerine sahip. Kolordunun her türlü ihtiyacını düşünmeye ve sağlamaya çalışmaktan bir an geri kalmaz ve muvaffak olur.

Askerliğe ilişkin değerlendirmesi güzel ve kapsamlı. Doğru ve duraksamadan karar verebilmekte. Cesur ve kişisel kararı ile hareket etme yeteneğine sahiptir. Orduda ve memlekette üstleneceği önemli vatan görevlerinde ve hizmetlerinde kendisinden büyük hizmetler beklenir.

Ordu komutanlığı zamanında önemli askeri hareketler meydana gelmemişse de, sahip olduğu güç ve seçkin nitelikler, kendisinin en önemli hareketler esnasında da başarılı olacağı inancını vermiştir.

Pek mükemmel bir ahlaka ve davranışlara sahip. Görgü kurallarına uyması övgüye değer. Üstlerinin ve astlarının ve çevresinin emniyet, güven ve sevgisini kazanmış ve buna layık dürüst bir kişidir.”

İki arkadaşın birbirlerine duydukları güven, birlikte yol alma istek ve inançlarını

güçlendirmiş ve bu güçle ülkeyi yeniden var etme yolunda üzerlerine düşen görevleri hakkıyla yerine getirmişlerdir. Birinci Meclis açıldığında ilk kurulan hükümette İnönü “Erkan-ı Harbiye Umumiye Vekili” olarak muharebe meydanlarında mücadele ederken, Mustafa Kemal Paşa aynı savaşı mecliste vermiştir. Birlikte her türlü zorluğa göğüs geren Atatürk ve İnönü, 1920 yılında İstanbul hükümetinin çıkardığı idam fermanıyla görüldükleri yerde yakalanıp öldürülmeleri gereken birer asi olarak dahi yaftalanmışlardır.

Milli mücadele, muharebe meydanlarında kazanılmış; sıra diplomasi alanında verilecek silahsız savaşa gelmiştir: Mudanya Ateşkes Antlaşması, Lozan Barış Konferansı. Mustafa Kemal Paşa her iki antlaşmaya da baş delege olarak İsmet İnönü'yü seçmiştir. İnönü'nün “Dışişleri bakanı var, devletin siyasileri var... Bildiğim şeyler değil bunlar. Muharebe ettim, bittim, yoruldum, şimdi dinleneceğim” demesine rağmen Mustafa Kemal Paşa “Olmaz! Dışişleri Bakanı sen olacaksın, öyle gideceksin! Çok uğraştık, iyi sonuç alalım” demiştir. Çünkü o güne kadar kendisini yanıltmayan, sonuna kadar güvenilecek bir çalışma tarzı gösteren isimler arasında öne çıkan İnönü'dür.



Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kuruluşunda başat olan ikili, devletin niteliklerini de birlikte belirlemişler ve yaşanan bir olayla sadece devlet adamlarına değil erdemli duruş sergilemek isteyen herkese örnek olmuşlardır: Ali Kemal, Milli Mücadele'ye karşı her türlü kötülüğü yapan, Mustafa Kemal Paşa'ya “Berduş” diyecek kadar ondan nefret eden, toplumu “Ey Müslüman kardeşlerimiz, Teşkilat-ı Milliye'ye aldanmayınız, Bolşevik kafası taşıyan yurtsuz serserilerdir bunlar” diyerek kışkırtan bir gazetecidir. Nihayetinde, halk tarafından linç edilerek



öldürülmüştür. Bunun doğal sonucu olarak memlekette barınamayan ailesi yurtdışına gitmek zorunda kalmıştır. Ali Kemal'in oğlu, İsviçre'de hukuk tahsili gördükten sonra memlekete dönmek istemiş; aile büyüklerinin daha önce yaşanan olaylardan dolayı bu karara itiraz etmelerine karşın kararından vazgeçmeyerek ülkesine dönmüştür. İngilizce, Almanca, Fransızca bilen genç, Dışişleri Bakanlığının memuriyet sınavına girmiş ve iyi yetmişmiş bir hukukçu olarak sınavı kazanmıştır.

O dönem İsmet İnönü, cumhurbaşkanıdır. Dışişleri'ne özel önem göstermektedir. Öyle ki, alınacak personeli bizzat değerlendirmektedir. Yapılan personel değerlendirmesinin sonuçları kendisine iletilir. Sonuçlardan birinin üzerinde "menfi" notunu görür. Bunun üzerine dosyayı inceler. Dosyanın, aday Ali Kemal'in oğlu olduğu için menfi olarak değerlendirildiğini görür. Menfi yazısının üzerini çizerek müspet yazar ve "Devlete kin yakışmaz, biz bu cumhuriyeti kanla kurduk ama insanla büyüteceğiz" diyerek imzalar. Dosyayı uzatırken ekler, "Ben bunu Gazi'den öğrendim!"

İşte bu; kin gütmeyen, vatandaşları arasında ayırım yapmayan, herkese eşit davranan, halkçı bir devletin tezahürüdür.

Birinci ve ikinci adamın arasındaki en güçlü bağ güven olmuştur. Mustafa Kemal Paşa'nın sabaha karşı yoğun çalışmalarına ara verip istirahat çekilirken "Nasıl olsa İsmet uyanmıştır. Ankara ona emanetken ben rahat uyuyabilirim." demesi aralarındaki güven bağının ne derece yüksek olduğunu göstermektedir. Atatürk ve İnönü devleti milleti koruyup kollama görevini adeta nöbetleşerek üstlenmişlerdir.

1916 yılında mesai arkadaşlığıyla başlayan yakınlıkları 1938 yılına kadar sürmüştür. Her ilişkide olabileceği gibi Atatürk ile İnönü'nün arası da son dönemlerde açılmıştır. Ama bu süre zarfında dahi birbirlerini düşünmeden edememişlerdir. Birbirlerine yazdıkları yazılarda aralarındaki dostluğun en üst seviyesini görmek mümkündür.

Lozan Barış Antlaşması, 24 Temmuz 1923'te imzalanmış; 1938'de Lozan'ın yıldönümünde İsmet Paşa'nın adı geçiyor diye kimse Lozan'dan bahsetmemiştir. İnönü'nün günce olarak tuttuğu defterine o güne dair yazdığı not şöyledir; "Lozan gününde kimseye bir kelime yazdırmadılar!" Ancak, Dolmabahçe'de hasta yatağında yatan Atatürk, yüksek ateşin etkisinden kurtulup kendine gelir gelmez Lozan'ı hatırlamış ve Ankara'daki evinde hasta yatan İnönü'ye ulaştırılmak



üzere, Genel Sekreter Hasan Rıza Soyak'a 25 Temmuz 1938 tarihli bir takdir mesajı göndermiştir:

“Lozan Günü idi; kendisini büyük takdirle, muhabbetle düşünüyorum. Tebrik ederim. O da ben de rahatsız, fena günler geçiriyoruz. O günü hatırlıyorum. Mukabeleye (cevap vermeye) kalkışmasın, yorulmasın. Vedit (Uzgören) arz etsin.”

İnönü'nün hemen ertesi gün kendi yazısıyla Atatürk'e gönderdiği cevabi mektup ise şöyledir:

“Büyük, Sevgili Atatürk Lozan Günü vesilesiyle iltifatınızı söyletmek lütfunda bulundunuz. Kendi ızdırabınızı unutarak bana yeniden sağlık, bahtiyarlık verdiniz. Şükran ve minnetlerimi kabul buyurunuz. Velinimetim Atatürk, Katiyen eminim ki bu hastalık günlerini geçireceğiz. Siz bütün afiyet ve neşenizle ve şerefle daha çok uzun seneler millet ve memleketi idare buyuracaksınız. Derin tâzimle ve dayanılmaz bir özleyişle ellerinizden öperim velinimetim.”

İki arkadaşın arasındaki derin bağ bu ve benzeri sayısız örnekte kendini göstermektedir. Öyle ki Mustafa Kemal Atatürk, mirasında dahi en yakın dostunu düşünmüş ve “İsmet İnönü'nün çocuklarına yüksek tahsillerini ikmal için muhtaç olacakları yardım yapılacaktır” maddesini ekletmiştir.

1938 ve 1973 yıllarında hayata gözlerini yuman iki arkadaş Anıtkabir'de, ebedi istirahatgahlarında da beraberdir. Bedenen aramızda olmasalar dahi fikirleriyle Türk milletine önderlik etmeye ve bulundukları mukaddes mevkiden ülkenin geleceğine ışık tutmaya devam etmektedirler.

Atatürk'ün ölümünden sonra, kimin Cumhurbaşkanı olacağı ve Atatürk'ün üstlendiği misyonu sürdürüp sürdüremeyeceği konusunda tartışmalar başladı. Bu süreçte gözler İnönü'ye çevrildi Atatürk'ün yakın çalışma arkadaşı Cumhuriyet'in mimarlarından olan İnönü bir süredir aktif siyasetin içerisinde değildi, ama artık herkes ondan bir an önce siyasete dönmesini ve Atatürk'ün bıraktığı yerden devam etmesini istiyordu. İstenilen oldu ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ikinci Cumhurbaşkanı İsmet İnönü oldu.





Özcay UZUNOĞLU
ozcayuzunoglu@uted.org

GELECEK NESİL HAVACILIK UZMANLARININ YETİŞTİRİLMESİ



Sivil Havacılık sektörüne başta uçak teknisyeni olmak üzere pilot, kabin ekibi, yönetici adayı yetiştirmek üzere kurulan lise, yüksekokul veya üniversite seviyesinde eğitim kurum ve kuruluşlarının çok azı istenen düzeyde eğitim vermektedir. Havacılık sektöründe iş bulabilmek amacı ile bu okulları tercih eden adayların tamamının ülkemizde istihdamı maalesef imkansızdır. Bu sebeple eğitim süreci sonunda bölgemizdeki ülkelerde mesleklerini icra edebilecekleri bilgi seviyesinde olmaları bir zorunluluktur.



Havacılık sektöründe iş bulabilmek amacına ulaşabilmek zorlu bir süreç ile mümkün olabilir. Okulların önereceğim gelişim projesinin içselleştirmesi gelecek nesil havacılık uzmanlarının yetiştirilmesini sağlayacaktır. Bu proje ile daha da iyileştirilmiş klasik yöntemlerin yanında çok daha yenilikçi ve öğrenci odaklı eğitim programları uygulamaya sokulmuş olacaktır.

Proje faaliyetlerini tek tek tanıtmaya çalışacağım: EĞİTİM DOKÜMANLARININ GÜNCELLENMESİ:

Tüm eğitim müfredatı mevcut sektör gerekliliklerini kapsayacak şekilde güncellenmeli. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tüm okullarda aynı içerik olacak şekilde öncülük yapmalı. Okullardan uzman eğitmenlerden oluşan bir komisyon sorumluluğunda 6 aylık bir çalışma ile ortak



bir doküman çıkacaktır şüphesiz. Üretilen dokümanların ilerideki güncellemelerinin eş zamanlı yapılması yöntemi de belirlenmeli bu komisyonda.

VIDEO EĞİTİM SİSTEMİNİN DEVREYE SOKULMASI:

Her okulda konusunda uzman eğitimciler olmayabilir. Bu sebeple konularında uzman eğitimcilerce öğrencilerin izleyebileceği video dersler hazırlanmalı ve bir video portal üzerinden tüm okulların kullarımlarına sunulmalı. Öğrencilerin kendilerini daha geliştirmelerine ve konuları tekrarlamalarına yönelik çalışma olduğu için ek çalışma olarak sayılmalı bu faaliyet. Öğrenme isteği olan ve fark yaratmak isteyen öğrencilerin önlerini açmak gerek.

SANAL GERÇEKLIK TEKNOLOJİSİNİN EĞİTİM SÜREÇLERİNE DAHİL EDİLMESİ:

Sanal gerçeklik günümüzde birçok alanda kendisini göstermeye başlamıştır. Havacılık Sektörü de bu teknoloji ile mutlaka tanışmalı ve gerek teorik eğitimlerde gerekse pratik eğitimlerde kullanmalı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından desteklenecek faaliyetlerle sanal gerçekliğin eğitim programlarında etkin şekilde kullanılması sağlanmalıdır. Bu faaliyetlerin çıktılarını video eğitim sisteminde olduğu gibi tüm okulların kullanımına açılmalı.

EĞİTİM SÜREÇLERİNE HAVACILIK SEKTÖR PROFESYONELLERİNİN DAHİL EDİLMESİ:

Sektör oyuncularını, gelecekte kendi iş gücünü oluşturacak öğrencilerin eğitimleri ve eğitim kaliteleri ile direkt ilgili olmalıdırlar. Planlı bir şekilde öğrenci ve eğitimcilerle tecrübe



Sanal gerçeklik günümüzde birçok alanda kendisini göstermeye başlamıştır. Havacılık Sektörü de bu teknoloji ile mutlaka tanışmalı ve gerek teorik eğitimlerde gerekse pratik eğitimlerde kullanılmalı.



aktarımı yapılması çok ama çok faydalı olacak ve öğrencilerin öğrenme arzularını üst düzeyde tutacaktır. Okullarda görev yapan eğitimcilerin sektörün kendi iç eğitimlerine zaman zaman davet edilmeleri ve ayrıca sektör içerisinde eğitim vermiş/vermekte olan eğitimciler ile okullardaki eğitimcilerin tecrübe aktarım toplantılarını planlı olarak yapmaları çok yararlı olacaktır.

HAVACILIK SEKTÖRÜ FİRMALARIYLA İŞ BİRLİĞİ PROTOKOLLERİ YAPILMASI TEŞFİK EDİLMELİ:

Her okulun şirketlerin istihdam politikalarını teşvik etmeleri ve kendi okullarına kontenjan vermeleri karşılığı söz konusu şirkete özgü ek derslerin verilmesini sağlaması önerilir. Şirket-Okul iş birliği şirket açısından daha doğru adayların alınmasını



ve personel seçiminde hata yapma riskini çok azaltacağı aşıkardır. İş birliği yapılan şirket çalışanları ile son sınıfta okuyan öğrenciler arasında koçluk sistemi kurulması (UTED DERGİ ARALIK 2021 sayısında bu konudaki yazımı dikkatlice okuyunuz) muhteşem bir bağ oluşturacaktır. Şirketler de elini taşın altına sokarak koçluk yapabilecek tecrübeli uzmanları öğrencilerin gelişimlerini izleme ve yönlendirme görevleriyle eğitim süreçlerine destek olmuş olacaklardır. Mezuniyetten sonra koç raporları işe alımda önemli bir faktör sayılacaktır.

GÜÇLÜ BİR ÖĞRENCİ VE MEZUN TAKİP SİSTEMİ KURULMASI:

Her bir okulun öğrencileri ve mezunları ile ilgili takip sistemi kurması, gelişimlerini güncel takip etmesi ve gerektiği zaman bu bilgileri şirketler, öğrenciler ve diğer kurum ve kuruluşlarının kullanımına öğrenci lehine sunmalıdır.

Havacılık dili olan İngilizce hususunda hedefe yönelik programlar üretilmelidir. Mezun olan her bir öğrenci MM, IPC, SRM, MEL vb. kendi alanı ile ilgili dokümanları rahatlıkla okuyup, anlayabilmelidir. Genel İngilizceden ziyade havacılık İngilizcesi çok ama çok daha büyük önem arz etmektedir. Temel bir İngilizce eğitiminin üzerine yoğun bir şekilde havacılık İngilizcesi dersleri sektörden uzun yıllar çalışmış uzmanlardan destek alarak programlanmalıdır. Sektörde söz konusu dokümanları uzun yıllar kullanma imkanı olmayan okul öğretmenlerinin verdiği havacılık İngilizcesi eğitimlerinden verim alınamadığı saptanmıştır.

Bizler de sektör profesyonelleri olarak önerdiğimiz gelişim faaliyetlerinde yardım talep eden okullarımıza gerekli desteği vereceğimizi belirtir, saygılarımızı sunarız.



Okullarda görev yapan öğretmenlerin sektörün kendi iç eğitimlerine zaman zaman davet edilmeleri çok yararlı olacaktır.



YENİLİKÇİ FİKİRLERLE GELECEĞE YÖN VERECEĞİZ



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



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



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



İNTİHAR DALIŞI



Endonezya Ormanı semalarında 10.600 metrede seyreden bir Boeing 737 aniden yere çakılır uçağın enkazı Yerin dibinde bulunur enkazı araştıran araştırmacılar delilleri toplayıp ciddi bir mekanik arıza olduğunu görür Bu da dünyadaki tüm ticari uçuşları etkileyebilecek bir arızadır ama sirkeyi uçağının düşüş sebebi ortaya çıktığında çıkan sonuç çok daha ürkütücü olacaktır.



1 9 ARALIK 1997... 185 sefer sayılı sirkenin uçağının kaptanı Zuve Mi, tecrübeli bir pilot ve askeri kökenli bir kaptandı. Askeriyede akrobasi takımında uçuş yapmıştı. Bu nedenle sıradan pilotlardan daha deneyimliydi. Uçağın yardımcı pilotu Down Ward ise Türkiye’de çalışırken oldukça başarılı bir pilottu. Çift motorlu jet, sirke filosunun en yeni uçağıydı. 737-300 serisinden oluşan bu Boeing, 9 ay önce hizmete başlamıştı. 737, dönemin şartlarında ulaşımında sıklıkla kullanılan uçaklardan biriydi. 185 sefer sayılı sirke uçağı, 97 yolcu ve 7 mürettebat taşıyacaktı. Uçak, Endonezya’dan Singapur Changi Uluslararası Havalimanına gidecek ve (son masa) yağmur ormanı üzerinden geçecekti. Kaptan, kule ile irtifa muhabbeti yapar. Kule, irtifasını kurmasını ister. Her şey normaldir. Kalkıştan 11 dakika sonra Havaalanı Kulesi, uçağı j kartla son kez arar ve rotalarında kalmaları için Singapur kule ile irtibata geçmelerini ister. Her şey normaldir ama uçak birden savrulur ve baş aşağı düşmeye başlar. O sırada kabinde emniyet kemeri bağlı olmayan herkes tavana savrulur. 10 bin 600 metre yükseklikten baş aşağı dalışa geçen uçak, yağmur ormanlarındaki çamurlu sulara çakılır. 104 kişiyi taşıyan uçak, çamurlu suların içerisinde. Saatler sonra Endonezyalı Dedektif Santonia, USA güvenlik komitesinden görevi devralır. Tek bir insan cesedi bile bulamamıştır. Peki, uçak neden düşmüştür? Uçak, Amerikan yapımı olduğu için Amerika’dan da dedektifler gelir. Kara kutu ve ses kayıtları bulmaya çalışırlar.

Aramalara uçağı ve pilotları tanıyan sektörden kişiler de katılır. İlk 35 dakika normaldir ama son 60 saniye korkunçtur. Uçağın 10 bin 600 metreden 600 metreye 30 saniyede düştüğünü görürler. Yani uçak, ses hızından daha hızlı düşmüştür. Dedektifler bir haber alırlar. Bir tanık, uçağın düştüğü yere 4 kilometre uzaklıkta uçağa ait parçalar bulunduğunu söyler. Bölgeye giden dedektifler uçağın yatay irtifa dümenini bulurlar. Bu parça, uçak havadayken kopmuştur. 185 sefer sayılı uçağın dümeninin ne zaman koptuğunu bilemedikleri için kara kutunun bir an önce bulunması gerektiğini düşünürler. Uçağın düşmesinden 5 gün sonra araştırmacılar nehre yakın bir yerde kara kutuyu bulurlar. Kara kutudaki veriler sağlamsa uçağın irtifa dümeninin ne zaman düştüğü ve koptuğu anlaşılacaktır. Uçak düşeli 20 gün olmuştur. Kara kutu doğrudan Amerika’ya gönderilir. Sonuç gelince her şey açığa kavuşur. Kara kutunun 36 dakika boyunca sorunsuz bir şekilde çalıştığı ama düşerken kayıt yapmadığı anlaşılır. Dedektifler, kara kutunun birisi tarafından bilerek devre dışı bırakıldığını düşünürler. Bu düşüncelerinde de haklı çıkarlar. Kara kutuyu devre dışı bırakan kişi, uçağın kaptanı Zuve Mi’dir. Dedektifler, kaptanın daha önceden kara kutuyu kapatıp, yardımcı pilotu da kokpitten gönderdiği ve ardından kokpitin kapısını kilitletiğini öğrenirler. Sebebi, kaptanın borcudur. Kaptan, bu borç nedeniyle ağır ceza almıştır. Kısacası kaptan pilot, açık açık uçağı bırakmış ve kendisiyle birlikte 104 kişinin ölümüne neden olmuştur.

GENCUTED TEMSİLCİLİK BİRİMİ OLARAK ZİYARET EDİLEN KURUMLAR

Sivil Havacılık sektörüne başta uçak teknisyeni olmak üzere pilot, kabin ekibi, yönetici Temsilcilik Birimi üyelerimizin yönetiminde, online/yüz yüze gerçekleştirilen havacılık söyleşileri ve seminerlerimiz;

 Mustafa Mert TUNCER & Akın BAKIR



26 Ekim 2021 tarihinde Ahmet Haluk Dursun MTAL ile çevrimiçi olarak gerçekleştirdiğimiz havacılık söyleşileri etkinliğimiz.



21 Kasım 2021'de İstanbul Üsküdar Lisesi'nde çevrimiçi olarak gerçekleştirdiğimiz havacılık söyleşileri etkinliğimiz.



13 Aralık 2021 tarihinde İstinye Üniversitesi'nde yüzyüze olarak gerçekleştirdiğimiz havacılık söyleşileri etkinliğimiz.



21 Aralık 2021 tarihinde Gazi Mesleki ve Teknik Lisesi'nde yüz yüze olarak gerçekleştirdiğimiz havacılıkta kariyer ve farkındalık adlı söyleşimiz



Başkanımız sayın Necdet Aksaç'ın katılımlarıyla 26 Aralık 2021 tarihinde çevrimiçi olarak gerçekleştirdiğimiz havacılıkta kariyer adlı söyleşimiz.



SQUID GAME TOPLUMSAL ŞİDDETİN AYNASI MI?

“

İzleyiciler, Squid Game'de temel bir örgü bulmakta zorlanıyor ve hiç bir karakterle özdeşleşemiyor. Her etapta yeni ekipler kuruluyor. Bazı oyunlarda bir arada kalmak zorunda olanlar, bir başka oyunda birbirine rakip olabiliyor. Burada kimse güvende değil: En güçlü katılımcı, birdenbire en zayıf halkaya dönüşebiliyor.

”

Netflix'in Güney Kore yapımı dizisi "Squid Game" 90'dan fazla ülkede zirvede yer alıyor. Buradaki "hayat memet" oyunu, kan banyosunu renkli ambalajlı şekerleme gibi sunmanın ötesinde, sosyal bir olguyu gündeme taşıyor.

Çok yoksul ve çok zengin insanlar, önemli bir ortak noktada buluşuyor: Hayat onlar için hiç de eğlenceli değil! En azından Netflix'in rekorlar kıran dizisi "Squid Game" bu temel düşünceden hareket ediyor. Türkçe'ye "Kalamar Oyunu" olarak çevrilebilecek Güney Kore yapımı bu dizide, kimileri kendileri



ve ailelerinin en temel ihtiyaçlarını dahi karşılayamayacak kadar çaresiz durumdayken, bazıları ise bolluktan adeta sıkılıyor. Dizi, işte bu iki grubu bir araya getiriyor.

Gırtlığına kadar borca batmış ve İngilizce tabirle "loser" olarak adlandırılan yüzlerce "kaybedenin " verdiği ölüm kalım mücadelesi, kendilerini VIP (Very Important Person/ Çok Önemli Kişi) olarak tanımlayan bir grup zengin insan tarafından büyük bir keyifle izleniyor; hattaki minkazanacağına dair bahse bile giriliyor. Toplam altı etaptan oluşan Squid Game'de her bir oyun da başarısız olanlar ise "diskalifiye olduğu " adı altında hunharca öldürülüyor. Sonunda hayatta kalmayı başaran kişi ise 45 milyar Güney Kore Won'u (33 milyon euro) tutarın daki büyük ödülü almaya hak kazanıyor.

İzlenme oranları bakımından Netflix tarihinin tartışmasız en başarılı dizisinde oynanan ölüm oyunları ise görünüşte hayli "masum" olan çocuk oyunlarını esas alıyor. Örneğin trafik ışıklarından ilham alınan "kırmızı ışık, yeşil ışık" oyununda, devasa bir kukla bebek, bu iki rengi sürekli tekrar ederken, katılımcılar da hedefe ulaşmak için var güçleriyle koşuyor, ancak kukla birden susunca herkes durmak zorunda. Bu esnada küçük bir kıpırdama dahi "yanma sebebi" sayılıyor ve oyuncu makineli tüfeklerle vurularak anında infaz ediliyor. Oyun sonunda hayatta kalanlar ise bir sonraki etaba geçmeye hak kazanıyor. Şeker kalıbı, halat çekme, misket, camdan köprü ve diziye adını veren kalamar gibi isimleri olan diğer etap oyunlarında da aynı mantık işliyor: Kaybeden, bedelini canıyla ödüyor! Olaylar ve özellikle infaz sahneleri o kadar hunharca ki, diziyi izlemeye başlayan pek çok insan, bu denli yüksek şiddet dozuna dayanamayıp izlemeyi bırakmak

İzlenme oranları bakımından Netflix tarihinin tartışmasız en başarılı dizisinde oynanan ölüm oyunları ise görünüşte hayli "masum" olan çocuk oyunlarını esas alıyor. Örneğin trafik ışıklarından ilham alınan "kırmızı ışık, yeşil ışık" oyununda, devasa bir kukla bebek, bu iki rengi sürekli tekrar ederken, katılımcılar da hedefe ulaşmak için var güçleriyle koşuyor, ancak kukla birden susunca herkes durmak zorunda. Bu esnada küçük bir kıpırdama dahi "yanma sebebi" sayılıyor ve oyuncu makineli tüfeklerle vurularak anında infaz ediliyor.

zorunda kalmış. Buna rağmen Squid Game, bir ayda dünya çapında 111 milyondan fazla izleyiciye ulaşarak, online film ve dizi platformu Netflix tarihinin tüm rekorlarını altüst etmeyi başardı.

Peki böylesine aşırı şiddet içerikli bir proje, kimin ve neden aklına geldi? Dizi, Güney Koreli yönetmen ve senarist Hwang Dong-Hyuk imzasını taşıyor. Aslında hikâye 2008'den



beri hazır bekliyordu, ancak hiçbir yapımcı şirket ve dijital platform, bu projeye ilgilenmedi. Potansiyel yatırımcılar, aşırı şiddet içerikli temayı pek ilginç ve gerçekçi bulmadıkları için dizinin ilgi görmeyeceğini ve dolayısıyla yatırımcılar zararla sonuçlanacağını düşünüyordu. Çaldığı tüm kapılar yüzüne kapanınca, Hwang Dong-Hyuk, aç kalmamak için dizüstü bilgisayarını bile satmak zorunda kaldı, ancak tüm dünyayı etkisi altına alan pandemi süreciyle birlikte her şey bir anda değişti. Zengin ve yoksul arasında giderek büyüyen uçurum, korona salgınıyla birlikte iyice belirgin hale geldi. Hwang, bu durumu şöyle açıklıyor: "Dünya değişti. On yıl öncekiyle karşılaştırıldığında geline nokta, hikâyeyi günümüzdeki insanlar için çok daha gerçekçi hale getirdi."

Toplumun aynası

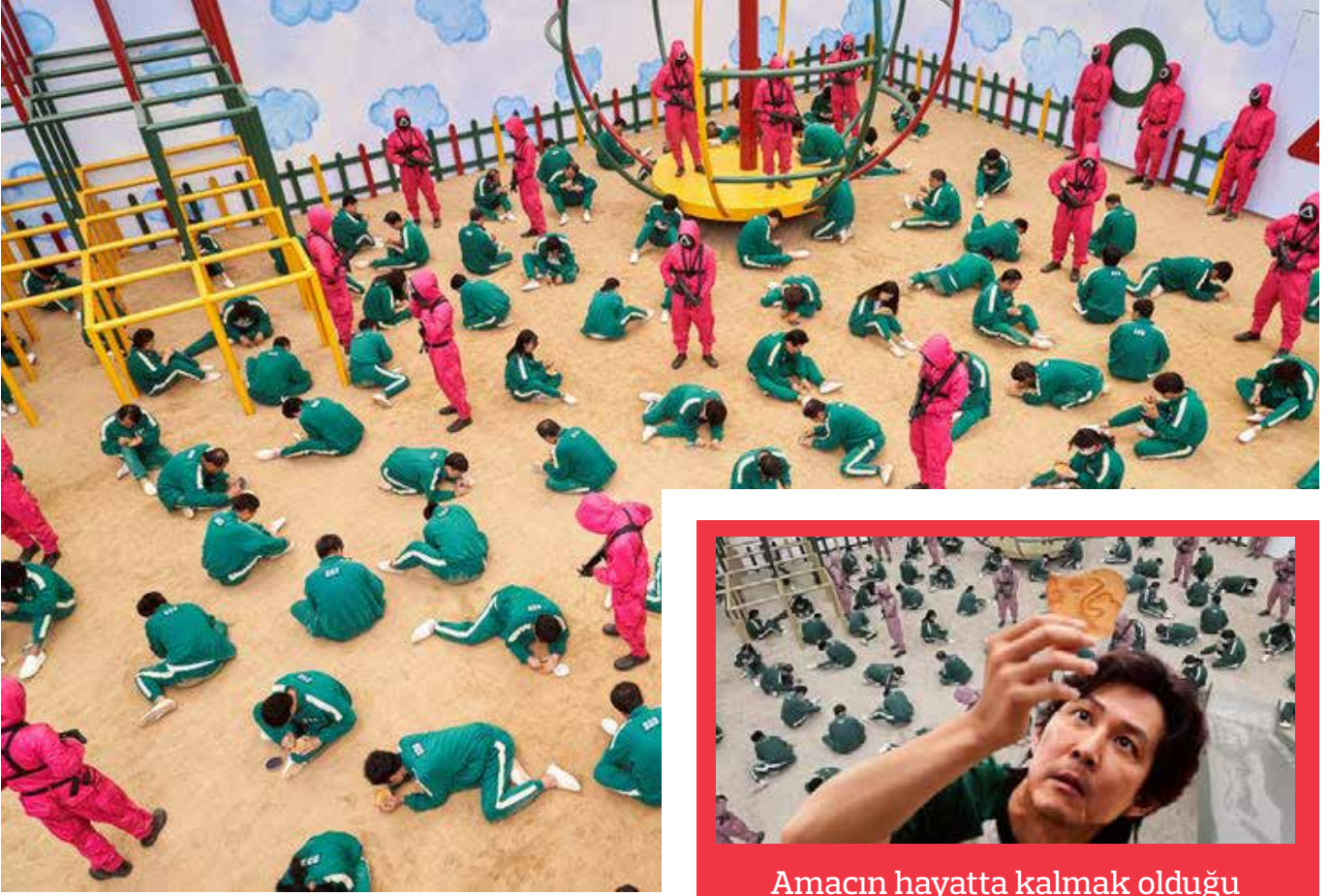
2020'de yılında film dünyasında bir ilk yaşandı ve "En İyi Film" Oscar'ını Güney Kore yapımı "Parazit" kazandı. Bu filmde de Kore'nin toplumsal yapısı ana temayı oluşturuyordu. Elde edilen bu büyük başarıyla birlikte Güney Kore'nin sosyal ve kültürel hayatına olan uluslararası ilgi de arttı. Kuşkusuz Squid Game'in başarısında, bu da önemli faktörlerden biri oldu.

Hür Berlin Üniversitesi ve Viyana Güzel Sanatlar Akademisi'nde film ve medya bilimcisi olan Dr. Sulgi Lie, Kore sinemasında özellikle retrospektif (geçmişe odaklanma) konusunda bilimsel çalışmalar yapıyor. Lie, dizinin Güney Kore'deki sosyal sorunları alışılmadık bir şekilde tüm çıplaklığıyla gösterdiğini düşünüyor: "İstihdam alanları azaltılıyor, yabancı işçiler sömürülüyor ve hakları büyük oranda gasp ediliyor, hiyerarşik



düzenin ağırlığı giderek daha yoğun şekilde etkisini gösteriyor. Korona krizi sürecinde her hangi bir sosyal güvenceden mahrum olan ve toplum dışına itilen insanlar arasında intihar vakaları artış gösterdi. Küresel çaptaki genel toplumsal eğilim, Güney Kore'de daha yoğun şekilde yaşanıyor."

Nitekim dizide, ölüm oyununa katılanların da toplumun farklı katmanlarına mensup olduğu görülüyor: Otomobil endüstrisindeki işini kaybeden bir firma çalışanından, uzun süredir maaşını almayan ve sosyal haklardan mahrum olan bir Pakistanlı işçiye, bir zamanların elit öğrencisi olan ve yasadışı borsa işlemleriyle vurgun yapmaya çalışırken, zimmetine geçirdiği tüm parayı batıran bir finans danışmanından, Kuzey Kore'den kaçan bir kadına, hatalı tedavi uyguladığı için itibar kaybeden ve karanlık işlere bulaşan bir doktordan, yeraltı dünyasını çarpmak isterken çarpılan gangstere, beyninde tümör olan ve sayılı günleri kalan yaşlı bir adamdan erken yaşta kanunsuz işlere bulamış yapayalnız bir genç kıza...



Hiç birinin dışarıda var olma şansı yok; çünkü toplum, kaybedenlere acımasızca davranıyor. bu yüzden oyunun ilk etabında hayatta kalan herkes, gönüllü olarak bir sonraki aşamaya devam ediyor. Çünkü onlara göre iki cehennem var: Biri ahiretteki Cehennem, diğeri de dışarıdaki acı gerçekler. İşte bu dünyadaki acı gerçekler cehennemi, çok daha beter!"

"Squid Game" aşırı şiddet sahneleri nedeniyle yoğun şekilde eleştiriliyor, ancak bu, popüler filmlerde veya dizilerde yeni bir şey değil. Örneğin senaryosunu Quentin Tarantino'nun yazdığı 1996 yapımı "From Dusk Till Dawn" (Gün Batımından Şafağa) adlı filmde, kan adeta oluk oluk akıyordu. Ödüle doymayan, 2011-2019 yılları arasında tüm dünyada geniş bir hayran kitlesi kazanan fenomen dizi "Game of Thrones" (Taht Oyunları) da aşırı şiddet içerikliyd. Lie'ye göre dizinin en acımasız yanı, kum havuzu yada tırmanma çiti gibi basit çocuk oyun alanlarının, aniden kanlı katliamların yapıldığı bir arenaya dönüşmesi. Aynı durum, oyun türleri için de söz konusu: "Dizideki oyunların, misket ya da halat çekme gibi geleneksel çocuk oyunlarına dayanması, basit ama son derece etkili bir yöntem. Şiddet tam da böyle bir ortamda tırmanıyor. Yani asıl ilginç olan, şiddetin kendisi değil, oyun ve şiddet arasında oluşan yüksek gerilim."

Film ve medya bilimci Dr. Sulgile, Squid Game dizisinin özellikle gençler tarafından büyük ilgi görmesini ise şöyle yorumluyor: Birçok şey bilgisayar oyunlarını anımsatıyor. Örneğin sık sık ölümler sayılıyor ya da bir seviye başarıyla tamamlandıktan sonra bir üst seviyeye geçiliyor."



Amacın hayatta kalmak olduğu bir etkinliğe "oyun" demek, zıt kavramların oluşturduğu bir konsept gibi dursa da aslında dilimizdeki "oyun" kelimesinin birden fazla tanıma karşılık gelmesinden kaynaklanıyor.

Şaşırtıcı zikzaklar

Sıkı müdavimler, genelde birkaç bölüm sonra bir dizinin mantığını çözüp, ileriki bölümlerde neler olabileceğini kolayca tahmin edebilir. Ancak Squid Game'de bunu yapmak o kadar da kolay değil. Zira senarist Hwang Dong-Hyuk, her zaman yeni sürprizler sunuyor. İzleyiciler, senaryoda temel bir örgü bulmakta zorlanıyor ve hiç bir karakterle özdeşleşemiyor. Her etapta yeni ekipler kuruluyor. Bazı oyunlarda bir arada kalmak zorunda olanlar, bir başka oyunda birbirine rakip olabiliyor. Burada kimse güvende değil: En güçlü katılımcı, birdenbire en zayıf halkaya dönüşebiliyor

Hikâyenin bu denli keskin bir şekilde anlatılması, Güney Kore'nin kültürel ve siyasi geçmişiyle de yakından ilgili. Kore'de gelenek ve modernite arasında bir çok çelişkinin olduğunu ve tüm bu tezatların, varlıklarını aynı anda sürdürdüğünü ifade eden Sulgi Lie, sözlerini şöyle nokt alıyor: "Bu farklı çatışma alanları, film ve diziler için de çok ilginç malzemeler sunuyor. Bu yüzden hikâyeler daha radikal bir şekilde anlatılıyor. Çünkü toplumda sürekli bir gerginlik mevcut."



Şafak AKBAS
UTED - İletişim Sanatları
safakakbas@uted.org

İYİ BİR KONUŞMACININ SAHİP OLMASI GEREKEN ÖZELLİKLER



İletişim belirli bir niyet ve amaca hizmet eden bir süreçtir. Bu süreç, özellikli ve belli bir amaca yönelmiş spesifik eylemler serisidir. İnsan iletişimi diyebilmemiz için, retorik ya da hitabet sanatı içerisinde iletişim mesajlarını düzenlediğimiz birer strateji olarak da kullanılan etos, patos ve logos kavramlarını, iyi bir konuşmacının sahip olması gereken özellikler olarak değerlendirmek gerekir.



ETOS

İyi bir konuşmacının söyledikleri ile yaptıklarının kişiliği ile çelişmemesi anlamına gelmesidir. Kişilik, dinleyicileri etkileyen önemli bir faktördür. Konuşmak istes bir fiil olarak karşımıza çıkar. Dolayısıyla konuşma yaparken dinleyicilerin ne denli önemli olduğunu anlıyoruz. Doğru sergilenmeyen bir kişilik dinleyici karşısında cevap bulamaz.

PATOS

Duygularla ilgilidir. Kaynak alıcının yani dinleyicinin duygularını anlayabilme ve yönlendirebilme yetisi olarak düşünülebilir. Patos sahibi bir konuşmacının referans çerçevesi ile uyumlu olması gerekir. Konuşmacının, dinleyicinin farklı sınıflandırma ve algılama biçimleri olduğunun bilincinde olduğunu bilmesi gerekir. Ayrıca dinleyicilerin kendisini ve konuşmasını nasıl



değerlendireceğini önceden değerlendirmesi gerekir yani duygudaşlık kurması izlenecek ilk yol olmalıdır. Konuşma sırasında kaynak alıcının duygularını ve coşkularını iyi gözlemlemek ve yönlendirebilmek için anlamak çok önemlidir. Anlamakta onların referans çerçevelerini nasıl algıladıklarını tahmin etmek, ancak bu şekilde yapılan bir konuşmanın birlikte bir bütüne yapılan bir eylem olmasının hakkını verebilir.

LOGOS

Konuşmacının sahip olduğu bilgidir. Bir konuşmacı Konuştuğu konu hakkında ne kadar bilgi sahibi ise dinleyicinin algısını o derece kolay yönlendirir. Bilgi, temelinde hiyerarşik düzeylerden oluşur. Konuşmacı bilgi olarak konuşmasının hiyerarşik düzenine hâkim olduğunu dinleyicilerine geçirir. Bu dinleyiciye hem güven verir hem de konuşmacı etkili ve başarılı bir konuşma sunmuş olur.

GÖZLEM YETENEĞİ

İyi bir konuşmacı gözlem yeteneği geliştirmiştir. Konuşmacının dış dünyayla bağlantısı açıktır, bu sayede yaşamı daha net gözlemler. Etrafında olan ilginç kişileri, fotoğrafları, resimleri, sesleri, yazıları tüm duyularıyla yakalar. İyi bir yaşam dinleyicisidir. İnsanların şivesini, gündem olaylarını, güncel paylaşımları, televizyonda, ya da basılı medya da Gündemi kaçırmaz. Böylece dinleyicilerinin ilgisini çekebilecek onlara tanıdık gelecek örnekleri, yaşantıları konuşmasında kullanarak ilgisini çekebilir.

FİZİKSEL ÖGELERİN ÖNEMİ

İyi bir konuşmacı, fiziksel öğelerin önemini bilir. Yalnızca sözel içerikten oluşan bir konuşmanın etkili bir konuşmayı beraberinde getirmeyeceğini bilir. Ne söylendiğinin nasıl söylendiği ile de doğrudan ilişkilidir. Ses yüksekliği, tonu, frekansı, jestler, bakış, duruş, yüz ifadesi gibi dıştan görünen faktörler de anlamın oluşmasına katkı sağlayan diğer iletişim



Kullanılan görsel teknikler, sunum sırasında göze hitap ederek bilgiyi hafızada tutmayı kolaylaştırır. Ayrıca görsel kullanımı daha kısa sürede daha fazla bilgiyi anlaşılır bir şekilde aktarabilmenizi sağlar.



öğeleridir. Kaliteli bir konuşmanın konuşmacısı mutlaka daha iyi fiziksel özelliklere sahip olmalıdır.

İyi bir konuşmacı, seçtiği konuşma konusunda geniş bir bilgi birikiminin desteğinden faydalanır. Yani logos sahibi olmalıdır. İyi bir konuşmacının yalnızca duygusal tepkilerini aktarması insanlarda fazla bir etki bırakmayacağı gibi güvenilir bir izlenim de yaratmayacaktır.

“Doğruyu söylemek değil, anlatmak güçtür.” Cenap Şahabettin

GÖRSEL YARDIMCILARDAN DESTEK ALIN

Kullanılan görsel teknikler, sunum sırasında göze hitap ederek bilgiyi hafızada tutmayı kolaylaştırır. Ayrıca görsel kullanımı daha kısa sürede daha fazla bilgiyi anlaşılır bir şekilde aktarabilmenizi sağlar. Sunumun ana amacı sunumu ilgi çekici hale getirmek, konuyu daha sade bir dille karşı tarafa aktarmaktır. Sunum içerisinde, dinleyicinin dikkatini ve ilgisini çekecek tablolar, istatistikler, fotoğraflar ve filmlerden kısa kesitler kullanabilirsiniz.



ANLAŞILIR BİR HİYERARŞİ

İyi bir konuşmacı, amacına uygun yönde ve mantıklı bir akış içinde düşünme yeteneğini geliştirmiştir: Bu bilgileri düzgün biçimde aktaramadığınız sürece anlattıklarınız karşı tarafın anladıkları hatta anlayamadıkları ile sınırlı kalır. Elbette aktarmadan önce kendi zihninizde düşüncelerinizi belli bir sıraya ve hiyerarşiye sokmalı, anlaşılır ve tutarlı bir yapı hâline getirmeli, tutarlı bir bütün halinde sunmalısınız.

İyi bir konuşmacı kendi yeteneklerini değerlendirmeyi, sınırlarını saptamayı bilir: Burada daha genel olarak bahsedilen patos konusuna da bir gönderme yapabiliriz. İyi bir konuşmacı kendisinin bilincindedir. Dinleyicilerin ve hatta dünyadaki diğer insanların kendisinden farklı yaşam, eğitim ve yaşantılardan geldiğinin farkındadır. Bu açıdan kendi ön yargılarının, inançlarının ve bakışının da konuşmasını etkileyeceğinin bilincindedir. Diğer insanları yok saymamak için konuşmasında kesin yargılardan, katı kalıplardan kaçınarak, “bence”, “bana öyle geliyor ki”, “benim düşünceme göre” gibi anlatımlara daha fazla başvurur. Böylece dinleyicilerini de kendi görüşleri doğrultusunda baskı altına almamış olur.

İyi bir konuşmacı konuşma yapacağı topluluk hakkında, eğitim düzeyleri, yaşantıları, sosyal statüleri, beklentileri gibi konularda mümkün olduğunca bilgi sahibi olmalıdır. Konuşmasını da bu yönde belirleyerek içerik çerçevesini dinleyicileriyle buluşturacak biçimde düzenlemelidir.

İyi bir konuşmacı, iletişimde ve konuşmada kişiliğin önemini göz önünde bulundurur: Kişilik ile konuşma arasındaki ilişki etos konusunda derinlemesine ayrıca gözlemlenebilir. Kişiliğin dinleyicileri etkilemede büyük önemi vardır. Kişinin karşılaştığı durumlara verdiği tepkiler de yavaş yavaş onun kişiliğini oluşturacaktır. İyi bir konuşmacı yaşantısındaki her olayı da bu olaylara verdiği tepkileri de kişiliğinin ortaya çıkması için bir fırsat olarak düşünebilir.

İyi bir konuşmacı kendisini gözlemleyebilmelidir. Bu gözlem sayesinde olası hataları minimize etmesinde büyük kolaylık sağlayacaktır. Kendi konuşmasını videoya almak ya da bir ses kaydı almak bile iyi bir başlangıç sayılabilir. Böyle bir kayıtta algıladığımız ben ile orada görünen arasındaki farkların olduğunun gözlemleyebilir, böylece kendimize özeleştiri getirebilir ve bu eleştiriyle daha iyi bir konuşmacı olmaya yaklaşabiliriz.

İyi bir konuşmacı ahlak kurallarını iyi bilmelidir. Ahlakten yoksun bir konuşma, konuşmacının dürüstlük, doğruluk, vb. değerlerinin sorgulanmasına sebep olacaktır. Konuşmacı için de vazgeçilmez bir kuraldır. Böylece hem kendisine saygısını muhafaza edebilir hem de dinleyicisi ile arasındaki güveni pekiştirmiş olacaktır.

İYİ BİR KONUŞMANIN STRATEJİSİ

Bir konu belirleyip, bunun üstüne beyin fırtınası yaparak anahtar noktaları da belirleyip bu yönde bilgiler de toplayarak konuşacak sürece gelmiş olunur. Konuşmayı yazılı bir şekle getirmek konuşmacının konuşmasını bir düzen içinde görmesine ve bir ön kontrol sürecine kolaylık tanır. Konuşmanın en etkili hâli belirlenmiş olur. Bir plan dâhilinde hazırlanan konuşmayla dinleyicilerinize anlatmak istediklerinizi örgütlü bir biçimde aktarabileceksiniz.

İyi bir konuşmacı kendi yeteneklerini değerlendirmeyi, sınırlarını saptamayı bilir: Burada daha genel olarak bahsedilen patos konusuna da bir gönderme yapabiliriz.





“ Birçok insanın önünde konuşmak, insanlar arasında bilinen en yaygın korkulardan biridir. Haklı olarak zor bir sürece adım attınız ama bilmelisiniz ki yalnız değilsiniz. Sakin kalmak, heyecanınızı kontrol altına almak sahne korkunuzu kontrol altına tutmanızı sağlayacaktır. ”

Dinleyicilerinizse dikkat çekmek istediğiniz noktaları ve tartışmaları aynı dikkatle ve net bir şekilde algılayabilecekler. Konuşma stratejinizi planlarken üç parçalı bir yapıda düzenlemeniz basit ama geçişleri anlaşılır olacaktır. Giriş, ana metin ve sonuç olarak hazırlayacağınız metinler dinleyicisine kolay ulaşacaktır. Fakat bu yapıya geçmeden önce etkili sunumda sahneyi kullanma konusunu bilmek, konuşmayı yarı yarıya kazanmanız anlamına gelir. Konuşmanızı hazırladınız, her şey olması gerektiği gibi... Şimdi sıra onu dinleyicilerinizle buluşturmaya yani sunuma geldi. Bu noktada çoğu konuşmacıların yaşadıkları ortak bir sıkıntı devreye giriyor. Sahne korkusu!

SAHNE KORKUSU

Birçok insanın önünde konuşmak, insanlar arasında bilinen en yaygın korkulardan biridir. Haklı olarak zor bir sürece adım attınız ama bilmelisiniz ki yalnız değilsiniz. Sakin kalmak, heyecanınızı kontrol altına almak sahne korkunuzu kontrol altına tutmanızı sağlayacaktır. Korku esnasında vücudun salgıladığı kortizon ve adrenalin seviyeniz yükselir bu da düşüncelerin akışını bulanıklaştırır. Stres birçok olumsuz fiziksel semptomlara neden olabilir. Olumlu duygularınızı kaybedebilirsiniz. Eller hatta tüm vücut titreyebilir, kalp çarpıntısı ve kan dolaşımı da hızlanır. Davranışların kontrolü güçleşir, eller terler, ağzı kurur, ses titremeleri oluşur. Unutmamanız gereken konuşma sırasında heyecanlanmak son derece doğaldır. Heyecanı kontrol ederek kullanmak başarılı bir konuşmayı sunmanızı sağlayacaktır. Sakinliğinizi muhafaza etmezseniz kısır döngüye düşersiniz. Stresi yenmenin etkili yollarından biri de dinleyiciler arasında bulunan tanıdık yüzlerle göz teması kurmak orada olduklarını bilmektir. Bu sizi mutlak ölçü de rahatlatacaktır.

AÇILIŞ

İzleyicinizin dikkatini ilk anda yakalamanız açısından, içeriği merakla beklemelemlerini sağlamanız açısından en önemli geçiş noktasıdır. Bu bölümde dikkatini cezbedtiğiniz sorgulama sürecine sevk ettiğiniz dinleyici artık sizi odak noktasına

almış demektir. Sizi engelleyen ileriye götürmeyen cümlelerden kaçın! Bu cümleler sizin ileriye gitmenizde engelleyen kısır cümlelerdir. Bilinmezi bilinir kılarak aşabilirsiniz. Bir örnekle açıklamak gerekirse “izleyicinin filmin ilk beş dakikasın da oluşan izlenimi” demek sanırım yeterli olacaktır.

ANA METİN

Birçok fikrinizin ve anahtar noktalarınızın tartışıldığı, stratejik ve etkili bölümdür. Sahip olduğunuz tüm bilgi ve yetileri ustaca sergileyeceğiniz yükseliş bölümüdür. Güncel bir olayı referans göstererek başlamanız faydalı olacaktır. Konuşma sırasında olmuş ya da daha yakın zamanda olacak olan haber hikâyeleri, güncel trendlerden örnekler, önemli bir güne atıfta bulunarak veya istatistik verileri referans göstererek dinleyicilerin ilgili olduğu bir konuya taşımamız ve onlarla en başta ortak bir paydadan paylaşımlar yapıyor olmanız dinleyiciyi kazanmanızı sağlayacaktır. Kaos biçiminde sunulmamalıdır. Bu durum dinleyicilerin kolaylıkla dikkatlerini dağıtabilir. Belli bir mantık çerçevesinde ilerleyen ve sonuca doğru örülmüş bir metin hazırlamanız isabetli olacaktır. Büyük bir jüri önünde savunma yaptığınızı düşünün! Sırasıyla kanıtları sıralarken en güçlü kanıtı sona saklayarak en güçlü etkiyi yaratabilirsiniz.

KAPANIŞ

Anlattıklarınızın, anahtar noktalarınızın ana fikirlerini kapsayan sonuç bölümüdür. Güçlü cümlelerinizle de bitirmek, En etkili sunum olacaktır. Çünkü dinleyicilerin en çok hatırlayacakları sözler de bunlardan oluşacaktır. Baştan itibaren anlattığınız her şeyin en kısa ve net ifadelerini bu bölüme ayırmalısınız. Dinleyiciler konuşma boyunca anlatılan konuyu enine boyuna dinlemiş oldukları için tekrar tüm ayrıntıları dinlemeleri gerekmez.

Özetle; tüm detaylar anlatıcı ile dinleyici arasındaki bağın anlaşılabilir olmasını sağlayacaktır. En etkili sunum ayrıntıları kaçırmadan sunuma hakim olmaktan geçer. Konuşma süresince dinleyicinin siz de kalmasının anahtarının elinizde olduğunu unutmayın ve sadece sunumuza odaklanın.



ALİŞVERİŞİN FORMÜLÜ ÇOK AÇIK; BİR MARKA, BİR MÜŞTERİ BİR DE TEKNOLOJİ DİJİTAL DÜNYA ALİŞVERİŞİ VE EKONOMİYİ YENİDEN ŞEKİLLENDİRİYOR



Çok büyük çekirdekli, işlemcili bilgisayarların birçok özelliğine sahip akıllı telefonların ve internetin sayesinde müşteriyle, tüketiciyle her alandaki hedef kitleyle iletişimi en üst seviyeye çıkarmak artık kaçınılmaz bir gereklilik haline gelmiştir. Herkese hitap eden kampanyaların yavaş yavaş son bulacağı, çok kanallı araçlarla kişiye özel tekliflerin farklılaşarak, artacağı bir dünyaya doğru gidiyoruz.



Metroya doğru giderken geçtiği koridorlarda hareketli, sesli ve görüntülü dijital reklam ekranlarının her biri Dedektif John Anderton'u göz retinasından ve kokusundan tanıyarak; "Merhaba

John Anderton", "Hadi gel Anderton", "Stresli görünüyorsun", "Tatil mi gerekli?" şeklinde seslenmekte, ilgisini çekmeye çalışmaktadır. Başrolde Tom Cruise'un olduğu Steven Spielberg tarafından yönetilen 2002 yılı Amerikan yapımı

Minorty Report (Azınlık Raporu) adlı sinema filminden yapılan bu alıntı çok yakın gelecekte hiç de imkansız olarak görünmemektedir. Reklam panoları, bilbordlar henüz göz retinasından bizleri tanımasa da “Beacon” adlı sabit bir cihaz, mazağazaya girdiğimizi elektronik olarak anlayıp daha önce o mağazadan alışveriş yapmışsak onları görebiliyor ve bize özel teklif ve kampanyaları anında sunabiliyor.

Çok büyük çekirdekli, işlemcili bilgisayarların birçok özelliğine sahip akıllı telefonların ve internetin sayesinde müşteriyle, tüketiciyle her alandaki hedef kitleyle iletişimi en üst seviyeye çıkarmak artık kaçınılmaz bir gereklilik haline gelmiştir. Herkese hitap eden kampanyaların yavaş yavaş son bulacağı, çok kanallı araçlarla kişiye özel tekliflerin farklılaşarak, artacağı bir dünyaya doğru gidiyoruz. Alışverişin boyut değiştirdiği günümüzde örneğin akıllı telefonlarda bulunan “Layar” uygulamasıyla ekrandan çevremize baktığımızda çevredeki mağazaların ve restoranların menülerini ve o güne özel tekliflerini görebiliyoruz.

Hedef kitle, ilgili markayla, kurumla ne kadar etkileşime geçerse ve interaktif olursa o markaya, kuruma karşı sadakati de o derece yüksek oluyor. Marka farkındalığını, bilinirliğini ve bağlılığını artırmak amacındaki işletmeler de bu gerçekten yola çıkarak her gün yeni araç ve yöntemlerle hedef kitlesine erişim sağlamaya çalışıyor. Örneğin mobilya alırken, mobilyanın üç boyutlu modelini salonumuzun görüntüsünün üzerine yerleştirdiğimizde evimizde nasıl duracağını görebiliyoruz ya da duvarlarımızın, pencerelerimizin renk seçimini sanal olarak yapabiliyoruz.

Google Wallet gibi Yakın Alan İletişim teknolojileri, mobil ödeme ve mobil fiyat teklifleriyle tüketicilerin yetkinliğini artırırken, Amerika’da sanal soyunma kabinleri müşterilerin kendilerine en uygun kıyafet seçimini daha bir kolay hale getiriyor. Drone filosu sayesinde akıllı telefondan sipariş verenlerin siparişlerini gün içerisinde teslim eden Amazon müşteri memnuniyetini her geçen gün artırıyor. Öte yandan Amazon “ileriye dönük paket gönderimi” hizmeti vereceğini açıklıyor ki bu da müşteri “satın al” butonuna bile basmadan Amazon’un o tüketicinin ne sipariş vereceğini bildiğini gösteriyor.

Teknoloji sadece bizi çok iyi tanıyıp takip etmiyor, aynı zamanda vücudumuzun, aklımızın bir uzantısı biçimini alıyor. Giyilebilir teknolojiler bunun en güzel örneği: Kan basıncı ve vücut ısısını düzenleyen giysiler, adım sayan ayakkabılar, harita ve rota bilgisi veren baş bölgesine takılan ekranlar, fotoğraf ve



video çeken, sesli mesaj gönderebilen, soruları yanıtlayabilen Google Glass, hareket, uyku ve yeme alışkanlıklarımızı izleyen Up Smart Fitness Bilekbandı bunlardan sadece birkaçı.

İleri Görüş İnisiyatif çalıştaylarında perakende sektörünün aktörlerinin sıraladığı satın alma ve tüketici davranışını etkileyecek trendlere göre; çocuğumuzun istediği bir oyuncağı, TV’de beğendiğimiz bir elbiseyi 3 boyutlu yazıcı ile basabileceğiz. Bilboardlarda gördüğümüz ürünleri akıllı telefonlarla saniyeler içinde satın alabileceğiz. Gezerken yanımızdan geçen birinin parfümünün kokusunu ve markasını cep telefonumuzdan öğrenebileceğiz. Kıyafet önerisi ve kombin yapabilecek gardroplar ile daha hızlı karar verebileceğiz. Akıllı gözlük ile bir ürüne bakarken o ürünün başka mağazalardaki fiyatlarını karşılaştırabileceğiz. Bunlar gibi alışveriş ve tüketim alışkanlıklarımızı değiştirecek dijital teknoloji ürünlerinin ve hizmetlerinin dünyamıza ve yaşam tarzımıza yeni boyutlar getirecekleri kesin.

Alışveriş dünyasındaki gelişmeler gösteriyor ki önümüzdeki yıllar çok şaşırtıcı yeniliklere gebe. Big data (büyük veri) ile müşterilerin ürün aramalarını, sipariş listelerini, alışveriş sepetleri ve daha önceki satın alma verilerini analiz ederek onlara beklentilerinden öte hizmet sunmak olası hale geliyor. Müşterilerine özel hizmetler sunan, ürün ve hizmetlerini kişiselleştirebilen şirketler, büyük veri sayesinde her müşterinin demografik ve psikografik bilgileri ışığında zevklerini, tercihlerini, ne zaman ne satın alacaklarını, satın alma sıklığını bilerek sattıkları ürünler kadar, satış sürecini de kişiye özel hale getirmek durumundadır. Mobil bir neslin yetiştiği dünyada işletmeler hem ürünlerini ve hizmetlerini hem de kendilerini bu mobil dünyanın içinde aktif ve inovatif tutmak zorundadır.



**Nuray Kabut**

Sağlıklı Yaşam Uzmanı, Yaşam Koçu
nuraykabut@uted.org

FİBROMİYALJİ



Bu ay sizlerle çağımızın gizli hastalığı fibromiyaljiyi paylaşmak istiyorum .



FİBROMİYALJİ NEDİR ?

Fibromiyalji vücudumuzun kas bölgelerinde özellikle hassas kaslarımızda kronik ağrı yoluyla, kendini gösteren yumuşak doku romatizmasıdır. Nedensiz sebepsiz ağrılar, aşırı yorgunluk hissi, uyku düzeni bozukluğu, ağrı bölgelerinde hassasiyet, bilişsel bozukluk gibi ciddi etkileri vardır.

Maalesef günümüzde fibromiyaljinin neden olduğu hala kesin olarak bilinmemektedir. Ancak etkileyen faktörler arasında şunlar bulunmaktadır ;

Daha önce vücudumuzda meydana gelmiş enfeksiyonlar, grip, zatürre gibi hastalıkların yol açtığı sindirim sistemi enfeksiyonları bu sendromu tetikleyebiliyor.

Dış görünüşümüzden genetik hastalıklarımıza kadar hayatımızın geniş bir kısmını kaplayan genetik faktörler de rol oynamaktadır.

Bedensel yada duygusal yaşadığımız travmalar sonucu yine hastalığın başgöstermesine neden olabilmektedir. Özellikle duygusal travma sonrası yaşadığımız ağır bir stres ve sinir bozukluğu çok ciddi tetikleyici etkiye sahiptir.

Çağımızda kaçınılmaz stres ve stres kaynaklı hormonal bozukluk ve dengesizlikler de etkilemektedir.

Olaylardan çabuk etkilenen, her zaman güçlü durmak zorunda olduğunu düşünen, mükemmelliyetçi, hassas, kişilerde de sıklıkla görülmektedir.



Önceden 18 ağrı noktasının en az 11 tanesinde yaygın ağrı bulunduğunda fibromiyalji teşhisi koyulmaktaydı. Ancak 2016'da yapılan son çalışmalar sonrasında 5 ağrı bölgesinin 4'ünde geçmeyen ağrı, ağrı bölgesine dokunulduğu anda bile acı hissetmek, sürekli yorgunluk bitkinlik hali, uyku düzeni bozukluğu, depresif hareketler şikayetleri varsa yüzde 90 fibromiyalji kaynaklı şikayetler olduğu görülmüştür.

En önemli 6 ağrı noktası omuz üstleri, kalçalar, dizler ve dirsekler, başın arkası ve ense, üst göğüs bölgesidir.

FİBROMİYALJİ BELİRTİLERİ VE ATAKLARI ;

Öncelikle herhangi bir laboratuvar veya görüntüleme tanısında maalesef çıkmadığı için teşhisi gerçekten zor koyulabilen bir hastalıktır.

En belirgin belirtisi geçmeyen şiddetlenerek devam eden gezen ağrı şeklindedir. Hatta, göğüs bölgesindeki ağrı keskin ve yanma hissine benzer olduğu için çoğu zaman kalp krizi ile bile karıştırılabilir.



Çoğunlukla zonklayan, keskin yanma hissine benzer ağrılar şeklinde kendini göstermektedir.

Bu hastalığı yaşayan kişilerde şunlar sıklıkla görülmektedir ;

- Uzun süreli olmasına rağmen yetmeyen ve yorgun hissettiren uyku
- Sürekli yorgunluk
- Depresyon, Depresif ruh hali
- El ve ayaklarda uyuşma
- Çarpıntı
- Anksiyete
- Karın boşluğu ağrısı
- Konsantrasyon bozukluğu ve dikkat dağınıklığı
- Sistit gibi mesane rahatsızlıkları
- Sık idrara çıkma ve idrar tutamama

Henüz kesin bir tedavisi bulunamayan bu sendromu ağrılar çok şiddetli ise reçeteli az ise reçetesiz ağrı kesiciler ve antidepresanlarla rahatlama yöntemleri vardır.

Ancak geçici değil kalıcı ve ilaçsız çözüm için normalde sağlıklı besleniyor ve spor yapmıyorsanız, yaşam şeklinizi değiştirmeniz gerekmektedir. Düzenli beslenme pilates yada yoga ile bu sendromun etkilerinin oldukça azaldığı hatta pilates ve yoga yaşam şekliniz olursa tamamen yok olduğu da gözlemlenmiştir. Bunun dışında meditasyon, masaj ve kaplıca tedavileri de çok etkilidir.

NOT: Alternatif tedavi yöntemlerini doktorunuza danışmadan uygulamayınız.

Sorularınızı sevgiyle yanıtlarım.

Sonraki sayılar için yazmamı istediğiniz şeyleri lütfen paylaşınız.

Sağlıkla sevgiyle huzurla kalın.



Dr. Emine AKIN
Klinik Biyokimya Uzmanı
emineakin@uted.org



MİDENİZ NASIL OLSUN ? BALONLU MU, BOTOKSLU MU YOKSA KESİP ATALIM MI?

“

Dünyada ve ülkemizde hızla yayılan obeziteye paralel olarak ciddi bir artış gösteren obezite cerrahisi ya da metabolik cerrahi ameliyatları, ölüme kadar varan birçok ciddi yan etkisine rağmen yaygın bir şekilde uygulanmaktadır.

Bariatrik cerrahi olarak da adlandırılan bu tür operasyonlar, aslında bir tesadüf eseri fazla kilolu kişiler için uygulanmaya başlanmıştır. Bariatrik kelimesi, Yunanca "Baros" yani kilo anlamına gelmekte ve bu ameliyatlar kısaca kilo verme ameliyatları olarak da anılmaktadır.

”

Amerika'da 1960'lı yıllarda, mide ülseri olan hastalarda ülserli mide kısmı cerrahiyle alındıktan sonra hastaların kilo verdiği görüldü. Ülserler midenin diğer bölümlerinde tekrarladığından pek başarı sağlanamasa da, hastaların kilo vermesi bu cerrahi yönteminin kilo verme için kullanılmaya başlamasına sebep oldu. Ve on yıllar içinde en az on farklı cerrahi yöntem geliştirildi. Obezite ameliyatları da denilen bu ameliyatların

hepsinde çok ciddi yan etkiler ve komplikasyonlar olabilmektedir. Hastalarda daha hastaneden çıkmadan %20 oranında, takip eden 6 ay içinde yüzde 40 oranında komplikasyonlar ortaya çıkmaktadır.

- Cerrahi bölgesinde sızıntı,
- Yemek sonrası bulantı, kusma, su içememeye bağlı susuzluk,



- Enfeksiyon, zatürre, fıtık,
- Hızlı kilo vermeye bağlı safra kesesi problemleri,
- Kalsiyum ve diğer minerallerin emilimi yapılamadığından kemik dokusu zayıflaması ve kırıklar,
- Vücutta asit-alkali dengesi bozukluğu,
- Vitaminlerin emiliminde yetersizlik,
- Böbrek yetmezliği,
- Psikolojik dengenin bozulması ve intihar,
- Operasyona bağlı ölüm bu tür ameliyatların sonuçları arasındadır.

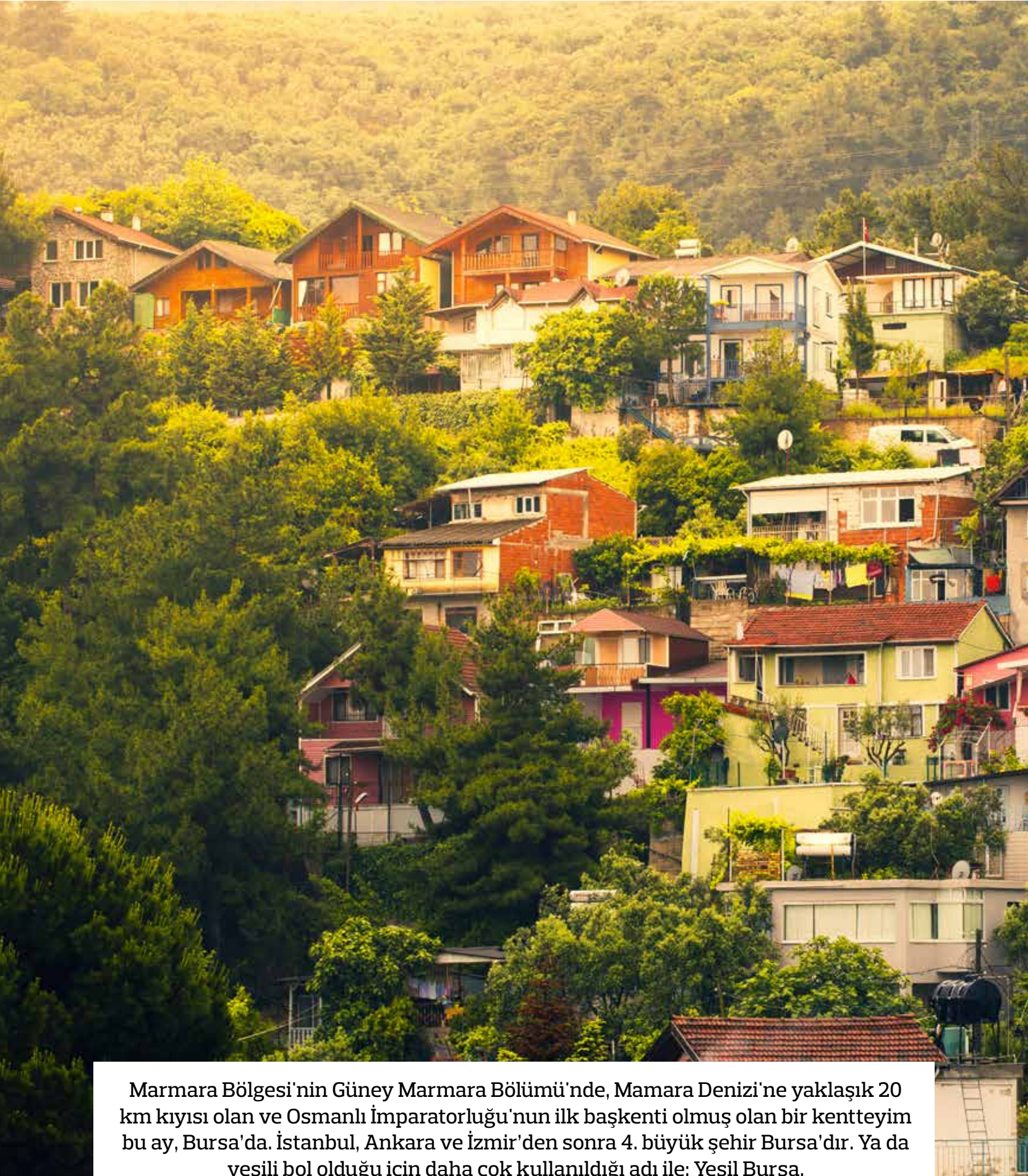
Son zamanlarda yine yaygın olarak uygulanan mide balonu ve mide botoksu uygulamalarının da vücuda son derece olumsuz etkileri bulunmaktadır. Mideye yapılan bu travma benzeri işlemler sonucunda sindirim sisteminin dengesi bozulmakta ve bu da vücudun genel sağlık durumuna dolaylı olarak kısa zamanda yansımaktadır. Cerrahi operasyonlara göre daha masum uygulamalar gibi anlatılmasına rağmen, özellikle mide botoksu uygulamasında mide kaslarının bir çeşit bakteri toksini yani zehiri ile felç edilerek midenin çalışması adeta durdurulmaktadır. Bu da midedeki besinlerin gerekenden daha fazla midede kalarak kokuşmasına yol açmaktadır. Bu bozuk içeriğin bağırsaklara geçmesi, bağırsaklarda çok büyük öneme sahip olan mikrobiyal dengeyi çok olumsuz yönde etkilemekte ve bağırsak iç yapısında tahribatlara sebep olmaktadır. Araştırmalarda “Leaky Gut Sendromu” (Sızıntılı Bağırsak Sendromu) olarak tanımlanan bu durum, kısa ve uzun vadede alerjiden, ülserlere, migrenden fibromiyaliye, kalp damar-hastalıklarından kansere kadar birçok hastalığın bağırsaklarda başlayan kökenini oluşturur.

Araştırmalarda “Leaky Gut Sendromu” (Sızıntılı Bağırsak Sendromu) olarak tanımlanan bu durum, kısa ve uzun vadede alerjiden, ülserlere, migrenden fibromiyaliye, kalp damar-hastalıklarından kansere kadar birçok hastalığın bağırsaklarda başlayan kökenini oluşturur.

Obezite, fazla kilo ve bunlarla bağlantılı şikayetlerde, vücudun temel hücresel düzeydeki eksiklik ve ihtiyaçlarını belirleyerek ve buna uygun bir beslenme ve destek programları uygulayarak (www.emineakin.com) olaylıkla çözümlenebilen bir sağlık problemidir. Bunu, kişiye özel hazırladığımız programlarla başarılı bir şekilde merkezimizde uygulamaktayız. Vücudun çalışma prensiplerini temelden öğrenip, (Bkz. İDEAL VÜCUDUN SIRLARI kitabı) buna uygun yaşam ve beslenme düzeni sağladığında kişi, hiç yorulmadan ve strese girmeden hem kilo verir, hem de vücut sağlığı daimi olur.

Ancak , mideyi kesip atma, balon yerleştirme veya mide kaslarını felç etmek gibi vücudun işleyişine ters birtakım uygulamalar yapıldığında, bu stresi vücut iç ortamı kaldıramaz ve ciddi sağlık problemlerine, hatta ölüme sebebiyet verir.

Şunu önemle belirtmek gerekir ki, insan vücudu yapısı ve özellikleri itibarıyla çok özeldir. Ayrıca insan vücudunun çalışma prensiplerinde hız ve acele yoktur. Her hücrenin bir ömrü ve yenilenme hızı, her metabolizma olayının gerçekleşme süresi ve uygun zamanı vardır. Bu döngüleri bilerek, saygı duyarak vücudun iç düzenlerine uygun olan yöntem ve uygulamalar her zaman sağlık ve mutluluk getirmektedir.



Marmara Bölgesi'nin Güney Marmara Bölümü'nde, Marmara Denizi'ne yaklaşık 20 km kıyısı olan ve Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk başkenti olmuş olan bir kentteyim bu ay, Bursa'da. İstanbul, Ankara ve İzmir'den sonra 4. büyük şehir Bursa'dır. Ya da yeşili bol olduğu için daha çok kullanıldığı adı ile: Yeşil Bursa.

YEŞİL YEMYEŞİL BİR KENT: BURSA

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



Şehrin ismi Bitinyalılara dayanıyor. Bitinya kralı İkinci Prusias tarafından kurulduğu için şehre Prusias denilmiştir. Türkler şehri fethedince de Bursa olmuştur.

Burası doğal ve tarihi zenginlikleri ile ünlü ekonomik yönden de oldukça gelişmiş bir sanayii kenti.

Gelelim tarihine: M.Ö 3.yy da Bitinyalılar ve Prusiaslılar tarafından kurulan kentin ilk adı Prusa idi. Homeros bölgeden Mysia diye söz etmektedir. M.Ö 88 yılında Pontus Kralı, Bitinya'ya saldırarak yenilgiye uğrattınca, bölgeye Romalılar egemen olmuştur. Bu dönemdeki adı ise 'Prusa Olympium'dur. Roma İmparatoru Theodosius ölünce İmparatorluğu iki oğlu arasında paylaştırmıştır. Bursa da Doğu Roma (Bizans) İmparatorluğu sınırlarında kalmıştır. Roma döneminde şehir imar edilmiştir.955 yılında Halep'teki Hamedanlılar Bursa'yı ele geçirip 23 yıl buraya egemen olmuşlardı. Türklerin şehri fethi ise 1080 yılındadır. Selçuklu Sultanı olan Süleyman Şah Kutalmış'ın İznik'i alarak devlet merkezi yapmasının ardından Bursa'yı da fethetmiştir. Bursa, Osmanlı döneminde de çok önemli bir merkez idi.

Bursa'da gezilecek o kadar çok tarihi mekân var ki, ben bunlardan Ulu Camii ile başladım. Burası Bursa'nın Ayasofya'sı olarak adlandırılan bir muhteşem camii. 1396-1399 yıllarında Yıldırım Bayezid tarafından yaptırılmıştır. Burası Türk-İslam tarihinin en eski camileri arasında yer almaktadır. Rivayete göre Yıldırım Bayezid Haçlılarla yaptığı Niğbolu Savaşı'nı kazandıktan sonra 20 cami yaptırmak iste. Bu isteğini damadı



olan Emir Sultan'a söyler. Emir Sultan ise 20 cami yerine 20 minareli cami yaptırmasını söyler. İşte Ulu Cami Niğbolu savaşından elde edilen ganimetlerle yaptırılmıştır. Ulu Cami'de beni en çok etkileyen şeylerden biri caminin iç duvarlarındaki muhteşem Hüsn-ü hat sanatı oldu. 21 hattat tarafından yapılmış toplam 45 levha ve 87 duvar yazısı mevcut camide.

Bursa'da bir diğer görkemli ve tarihi yer ise, Bursa'nın en güzel hanı olarak bilinen Koza Han. Burası da 1490 yılında İkinci Bayezid tarafından İstanbul'daki yapılarına bir kaynak oluşturması amacı ile yaptırılmıştır. Han iki katlıdır. Üst katta 50 alt katta 45 adet olmak üzere toplam 95 odası vardır. Bu odalar günümüzde ipek ve ipek ürünleri satan dükkânlar olarak kullanılıyor. Hanın bahçesi bence Bursa'nın en güzel yerlerinden birisi. Burada isterseniz çay ya da kahve içerek dinlenebilmeniz için oturma yerleri konulmuş.

Bir diğer önemli yer ise Yeşil Türbe, Yıldırım Bayezid'in oğlu Sultan Mehmet Çelebi tarafından 1421 yılında yaptırılmış bir ünlü türbe burası. En önemli özelliği, Osmanlı mimari yapıları



Ulu Cami'de beni en çok etkileyen şeylerden biri caminin iç duvarlarındaki muhteşem Hüs-n-ü hat sanatı oldu. 21 hattat tarafından yapılmış toplam 45 levha ve 87 duvar yazısı mevcut camide.



içinde bütün duvarları çini ile kaplı olan tek türbenin burası olmasıdır. Gerçekten de mozaikler ve çini süslemeleri türbeyi muhteşem bir yapı haline getirmiş.

Bursa'da ismini her duyduğumda hayretle karşıladığım bir semt var: "Çekirge". Öğrendim ki, Osmanlı döneminde bu bölge çekirge istilasına uğradığı için bu isim verilmiş. Çekirge'de ünlü Karagöz ve Hacivat'ın mezarları da bulunuyor.



Bursa'da bir de oldukça tarihi ve görkemli Kapalıçarşı bulunuyor. Heykel semtinde bulunan Kapalıçarşı tekstilci ve kuyumcuları içinde barındırıyor.

Bursa'ya gidip de İskender kebabı, İnegöl köftesi, kestane, kestane şekeri ve Kemalpaşa tatlısı yemeden dönülmez. Bende bunları yemeden dönmedim.

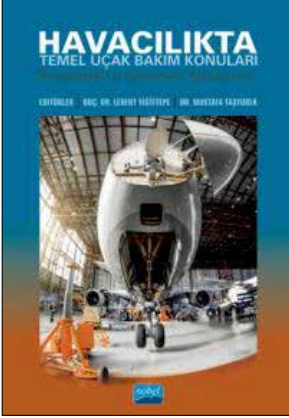
Tarihi ile muhteşem lezzetli mutfağı ile Bursa gerçekten çok güzel bir kent. Bursa'yı görmelisiniz çünkü orada Tarih-zaman ve mekân nasıl iç içe geçmiş bunu hissetmelisiniz. Yazımı Ahmet Hamdi Tanpınar'ın o muhteşem "Bursa'da Zaman" şiirinin birkaç dizesi ile bitiriyorum. Bir şiir bir kenti bu kadar güzel nasıl tasvir edebilir? İşte yanıtı bu satırlarda...

BURSADA ZAMAN

*Bursa'da bir eski cami avlusu,
Küçük şadırvanda şakırdayan su,
Orhan zamanından kalma bir duvar,
Onunla bir yaşta ihtiyar çınar,
Eliyor dört yana sakın bir günü,
Bir rüyadan arta kalmanın hüznü,
İçinde gülüyor bana derinden,
Sanki bir hatıra serinliğinden,
Ovanın yeşili. Göğün mavisi,
Ve mimarilerin en ilahisi,
Bir zafer müjdesi burada her isim,
Yekpare bir anda gün, saat, mevsim
Yaşıyor sihrini geçmiş zamanın
Hala bu taşlarda gülen rüyanın....*

A J A N D A

KİTAP



HAVACILIKTA TEMEL UÇAK BAKIM KONULARI

Yazar: Aziz Hakan Altun

Yayınevi: NOBEL Yayıncılık

Havacılık sektörü gelecekte de herkesin ilgi odağı olmaya devam edecek ve bu alanda çalışabilecek yeterli ve nitelikli personel yetiştirilmesi de bir elzemdir.

Sektörün ihtiyaç duyacağı personelleri yetiştirmek üzere üniversitelerde ilgili akademik bölümler açılmakta ve aynı zamanda özel şirketler de bu alanda eğitimler vererek çalışmalar yürütmektedir. Bu kitap ortaya konulurken hem havacılık alanında literatüre katkı sunulması hem de alanda verilecek eğitimlerde kullanılabilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca eserin alana ilgi duyup bilgi almak isteyen herkesin istifade edebileceği temel bir başvuru kaynağı olması hedeflenmiştir.



ÖRÜMCEK ADAM EVE DÖNÜŞ YOK

Aksiyon, Macera, Fantastik

Yönetmen: Jon Watts

Oyuncular: Tom Holland, Zendaya, Benedict Cumberbatch

Örümcek Adam'ın kimliği ifşa edilerek onun ve sevdiklerinin hayatı, halkın gözü önüne serilir. Kendisini büyük bir kaosun ortasında

bulan Peter, aynı zamanda suç ortakları olarak lanse edilen MJ ve Ned'in hayatının da olumsuz etkilenmesine şahit olur. Arkadaşların üniversiteye girme şanslarının yok olmasına seyirci kalmak istemeyen Peter, sırrını geri vermesi için Doktor Strange'den yardım ister. Peter'e yardım etmeyi kabul eden Strange, Unutma Büyüsü'nü yapmaya başlar. Ancak bu büyü, MJ, Ned, May ve Happy'nin de Örümcek-Adam'ın kim olduğunu unutmalarına neden olacaktır. Arkadaşlarının kim olduğunu hatırlamasını, diğer kişilerin unutmalarını isteyen Peter, Strange büyüü yaparken parametreleri değiştirir. Ancak bu durum beklenmedik olaylara neden olur.



KOKPİT

Yazar: Gökhan Eşgi

Yayınevi: Altaş Yayıncılık

Hava araçlarında kokpit oldukça karmaşık görünmektedir. Bu durumun en büyük nedeni hava araçlarının çok fazla sisteme sahip olmasıdır. Kokpitte sayıca kalabalık göstergeler grubunun bulunmasının nedeni ise; sistemlerin kontrolü ve denetimidir. Göstergelere

alışına olmadığımız için kokpit bizi korkutmaktadır. Elinizdeki bu kitap ile hava araçlarındaki göstergeleri ve göstergelerin arkasında işleyen sistemlerin çalışmasını okuyacaksınız. Ayrıca kokpite ve göstergelere ilaveten, uçakların uçuşu ile ilgili diğer konuları da göreceğiz. Havacılık sektörünün bu detaylarına değinirken ise mümkün olduğunca teknik terminolojiden uzak kalacağız. Teknik terminolojiye dokunduğumuz noktalar sektörün kullandığı dil olduğundan dolayı kolay bir şekilde öğreneceğiz.



MATRIX RESURRECTIONS

Bilimkurgu, Aksiyon

Yönetmen: Lana Wachowski

Oyuncular: Keanu Reeves, Carrie-Anne Moss, Yahya Abdul-Mateen II

Sinemanın en harika yıllarından biri olan 1999'da ortalığı kasıp kavuran, 2003 yılında iki devam filmiyle üçleme yolculuğunu

tamamlayan Matrix efsanesi, 18 yıl aradan sonra dördüncü film Matrix Resurrections yeniden vizyonda. Matrix Resurrections'la çifte gerçeklik dünyasına geri dönülüyor. Bay Anderson yeniden beyaz tavanı izlemeyi seçmek zorunda kalır. Çünkü Anderson gerçekliğinin fiziksel mi yoksa zihinsel bir kurgu mu olduğunu anlayıp, kendisini gerçekten tanımak istemektedir. Thomas'ın... Neo'nun bildiği tek bir şey vardır; o da bir illüzyon dahi olsa Matrix'e girmenin ve çıkmanın tek yolunun seçimden ibaret oluşudur. Neo ne yapması gerektiğini çok iyi bilse de Matrix'in artık daha güvenli, güçlü ve tehlikeli olduğundan bihaberdir.



İSTANBUL RESİTALLERİ 2022

Tarih: Aralık 2021 - Haziran 2022

Yer: Sakıp Sabancı Müzesi the Seed

Saat: 20.00

Klasik müziğin yüksek platformunda, dünya salonlarından uluslararası gözde virtüözleri, ev sahipliğini üstlenen yerli ve yabancı saygın kurum ve markaları, kentin tepe noktalarından seçkin izleyicileri ile Türkiye'nin piyano odaklı müzik dizisi İstanbul Resitalleri'nin yeni sezonu yıldız ve usta şampiyonlarla dolu! Sakıp Sabancı Müzesi the Seed'de gerçekleşen İstanbul Resitalleri'nin 14. Sezonu Aralık 2021'deki Sezon Galası ile başlayıp Haziran 2022'deki Sezon Finali ile sona erecek. Dünya salonlarının uluslararası gözde virtüözlerini İstanbul'a yakışan bir ev sahipliği içinde İstanbul'a davet ederek kentin kültürel hayatına ciddi bir katkıda bulunan İstanbul Resitalleri, aynı zamanda İstanbul adının uluslararası platformda bir kez daha saygıyla anılmasına vesile oluyor!



TİMSAH ATEŞİ

Yazan: Meghan Tyler

Yönetmen: Mehmet Ergen

Oyuncular: Funda Eryiğit, Hazar Ergüçlü, Kubilay Tunçer, Okan Demirok.

Yer: Zorlu PSM Sahnesi

Tarih: 20 Ocak 2022

Saat: 20:30

Funda Eryiğit, Hazar Ergüçlü ve Kubilay Tunçer'in başrollerini

paylaştığı, zıt kutuplarda yaşayan iki kız kardeşin babalarıyla olan çalkantılı hikayesini konu alan Timsah Ateşi sahnelere adım atıyor. Yönetmenliğini Mehmet Ergen'in üstlendiği oyun, 2019 yılında Edinburgh Fringe Tiyatro Festivali'nin en iyi oyunları arasında yer aldı. 1989 yılında Kuzey İrlanda'da geçen hikaye, sevgisiz bir ev, kötürüm bir baba, işlemediği bir suç yüzünden 8 yıl hapis yatan asi bir kız Fianna (Hazar Ergüçlü) ile dindar ablası Alannah'ın (Funda Eryiğit) hikayesinde, temposu bir an bile olsun düşmeyen, sürreal, grotesk bir kara-komedi seyirciyle buluşacak.



AYHAN SİCİMOĞLU & LATİN ALL STARS

Tarih: 22 Ocak 2022

Yer: Dada Salon Kabarett

Saat: 21:30

Hem damağa, hem de kulağa hitap eden benzersiz bir gastronomi ve müzik gecesi! Okan Bayülgen'in İstanbul'a kazandırdığı sıra dışı gösteri mekanı Dada Salon Kabarett 22 Ocak Cumartesi akşamı Ayhan Sicimoğlu & Latin All Stars'ı ağırlıyor. Çok yönlü bir sanatçı, anlatıcı ve perküsyon ustası olan Ayhan Sicimoğlu, Latin All Stars grubuyla vereceği konserde dinleyenleri eğlenceli bir yolculuğa çıkarıyor. Sürpriz gastronomik lezzetlerle buluşacağınız gecede, bolero'lar, salsa'lar, çaça'lar ve dahası sizleri bekliyor. Sanatçı bir ailenin 3. nesil temsilcisi olan Mercan Selçuk'un, Timur Selçuk'un "İspanyol Meyhanesi", "Beyaz Güvercin", "Ayrılanlar İçin" gibi klasikleşmiş şarkılarına yaptığı klasik bale ve modern dans koreografileri MSDT dansçılarının performanslarıyla sahnelenecek.



AŞK GEÇMİŞİM

Yazan: D.C. Jackson

Yönetmen : Tuğrul Tülek

Oyuncular: Şebnem Bozoklu, Rıza Kocaoğlu, Melisa Doğu

Yer: Zorlu PSM Sahnesi

Tarih: 7 - 21 Ocak 2022

Saat: 20:30

30'lu yaşlarında iki beyaz yakalı, Tom ve Amy'nin, alışmış oldukları düzen içinde

giden hayatlarının "ilişki" denen "şey" ile rayından çıkma hikayesi. Kurumsal bir şirkette yeni işe giren Tom'un aşk hayatı tam bir fiyaskodur. Aynı şirkette çalışan Amy'nin de ondan kalır yanı yoktur. İş çıkışı bir şeyler içmeye çıkarlar ve o gece yaşadıkları tek gecelik ilişki sonucunda ikisi de kendini istemediği fırtınalı bir ilişkinin içinde bulur. Eski ilişkilerinin hayaletlerinden kurtulmak, kendi yaralarını sarıp gerçek aşka ulaşmak onlar için hiç kolay olmasa da bu iki yalnız kalp sonunda birbirleri için çarptığını fark edebilecek mi?

KONSER

TIYATRO

Bil Bakalım



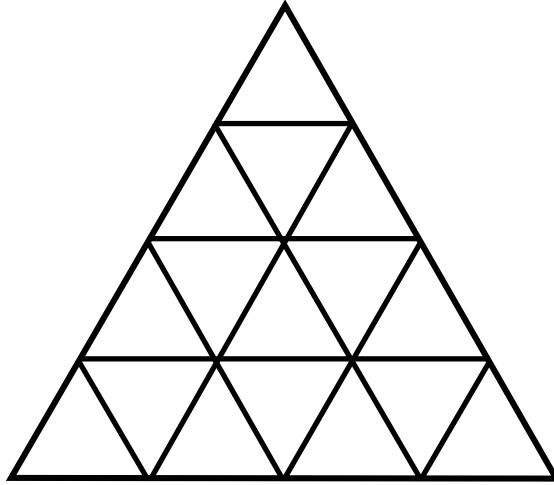
EŞİTLİK

$9 + 4 - 7 = 366329$ ise; aşağıdaki işlemin sonucu ne olur?

$$8 + 3 + 0 = ?$$

HADİ BULALIM?

Aşağıdaki şekilde toplam kaç üçgen vardır?



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

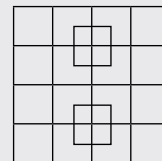
GEÇEN AYIN KAZANANLARI

Aralık ayı bulmaca sorularımıza doğru cevap veren olmamıştır.

GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1 | $\sqrt{(8+8) \times (3+3)}$
 $\sqrt{16 \times 6}$
 $4 \times 6 = 24$

2 | Toplam: 40



Boyut	Numara
4 x 4	1 = 1 ²
3 x 3	4 = 2 ²
2 x 2	9 = 3 ²
1 x 1	16 = 4 ²
Büyük Kutu: 2	
Küçük Kutu: 8	



SANAL DÜNYADA VE SOSYAL MEDYADA UTED'İ TAKİP EDİN



www.uteddergi.com
www.uted.org

Her zaman
Yanınızdayız
Her yerde



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

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



www.turkishtechnic.com



TurkishTechnic



Turkish_Technic

TURKISHTECHNIC.COM



**TURKISH
TECHNIC**