

# UTED



2146-6394

www.uteddergi.com



İNSANSIZ HAVA ARACININ  
DEMİRYOLU GÜVENLİĞİ  
ÇALIŞMALARINDA KULLANIMI

AIRBUS'IN TÜRKİYE'DEKİ  
**BAKIM DESTEK** FAALİYETLERİ...

GELECEK  
**KABİN** İÇİNDE

MESLEĞE 1960'TA BAŞLAYAN KADİR URAL,  
HEM MESLEĞİN HEM DE DERNEĞİMİZİN ÖNCÜLERİNDEN:

**“DERGİYİ AMATÖR BİR RUHLA  
HAZIRLAYIP, DAĞITIYORDUK...”**



Youtube kanalı **UTED TV**  
yayında



UTED Dergi'nin Android  
uygulaması Google Play'de!



SANAL DÜNYADA VE  
SOSYAL MEDYADA

**UTED**  
TAKİP EDİN



[www.uteddergi.com](http://www.uteddergi.com)  
[www.uted.org](http://www.uted.org)





## DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

Hepimizin gözü önünde **Suriye topraklarının bir bölümünde**, sınırlarımız boyunca ülkemizin egemenliğini tehdit eden **terör unsurları oluşturulmaya çalışılmaktadır**. Maalesef bu yapının oluşumuna da, **sözde müttefiklerimiz olan batılı devletler ön ayak olmaktadır**.

Geçmişlerinde sömürgecilik olan bu ülke yönetimlerinden insani değerleri önemseyen bir inceliği beklemek hayalden öteye geçemez.

Bu yaklaşımla, Hatay ve Kilis'e komşu olan **Afrin'de** bulunan terör unsurlarına karşı **Kahraman Ordumuzun yerli ve milli silahlarımızla yaptığı mücadeleyi başarı ile yürüttüğünü** görmekten de **Millet olarak gurur duyduğumuzu ifade etmek isterim**.

**Bu operasyonların sonuçları Devletimiz ve Milletimiz için hayırlı olsun.**

Bizim hiçbir yeri işgal etmek gibi amacımızın olmadığını tüm Devlet Büyüklerimiz her platformda ifade etmektedir. **Ecdadımızdan öğrendiğimiz ve evlatlarımıza miras bırakacağımız anlayış da budur.**

**Her gecenin sabahına Mehmetçiğe dua ederek başlayalım.**

**Allah, Ordumuzu güçlü kılsın, Mehmetçiklerimizi korusun ve Muzaffer eylesin İnşallah.**

**Değerli Meslektaşlarım,**

**Ocak ayı içerisinde, iki adet üzücü havacılık kazası yaşadık.**

Birincisi, Ankara - Trabzon seferini gerçekleştiren TC-CPF tescil işaretli uçağımızın, inişten sonra pistten çıkması sonucunda yaşanan kaza Uçak Teknisyenlerinin de arasında bulunduğu tüm havacılık camiasını üzmüştür.

**Can kaybı ve herhangi bir yaralanma olmaması bizlere teselli olmuştur.**

Kaza sonrası yolcuların tahliyesini başarılı bir şekilde yöneten uçuş ekibini bir kez daha tebrik ederiz.

**Pegasus Havayolları Ailesine ve Havacılık camiamıza geçmiş olsun dileklerimizi sunarız.**

İkincisi ise, Planlı uçuş eğitimi yapan bir CASA tipi askeri nakliye uçağımızın Isparta yakınlarında düşmesi nedeniyle 3 askerimiz şehit olmuştur.

**Bu elim kazada şahadet mertebesine erişen kahraman askerlerimize Allah'tan rahmet, aile fertlerine, Türk Silahlı Kuvvetlerimize ve Yüce Türk Milletine başsağlığı dileriz.**

**Değerli Meslektaşlarım,**

Ocak ayı içerisinde SHT-66 Talimatı taslağı sektörümüzün görüşlerine sunuldu. Talimat taslağı üzerinde Şubat ayının ilk haftasına kadar önerilerimizi toparlayıp Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüzün görüşlerine sunacağız.

SHT-66 Talimatı ile, emekli olan meslek büyüklerimizin bile çalışma hayatları süresince hiç karşılaşmadıkları bakım işleri, ilk lisans alımı sürecinde olan genç meslektaşlarımızdan talep edilmeyecek. Yeni dönemde lisans alımındaki en büyük engellerden biri olan tecrübe kayıtlarının doldurulması daha kolay olacak.

Sınav sisteminin de iyileştirilmeye ihtiyacı bulunmaktadır. Bu konunun da geliştirilmesi için çalışacağız.

**Yeni düzenlemelerin, lisans alım sürecinde olan tüm gençlerimize hayırlı olmasını dilerim.**

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

**Saygılarımla...**



**NECDET AKŞAÇ**

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı  
Aircraft Technicians Association President



## İÇİNDEKİLER

### İNSANSIZ HAVA ARACININ DEMİRYOLU GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARINDA KULLANIMI

12

TEKNİK



06

TARİHİN TANIKLARI

MESLEĞE 1960'TA BAŞLAYAN KADİR URAL,  
HEM MESLEĞİN HEM DE DERNEĞİMİZİN ÖNCÜLERİNDEN:  
“DERGİYİ AMATÖR BİR RUHLA HAZIRLAYIP,  
DAĞITIYORDUK...”

30

TEKNİK



BUNLAR BİZİM NE İŞİMİZE  
YARAYACAK?

06 TARİHİN TANIKLARI

12 TEKNİK

16 RÖPORTAJ

24 HAVACILIK

26 HAVACILIK

30 TEKNİK

32 KÜLTÜR

34 TEKNİK

36 HAVACILIK

38 HABER

39 KÜLTÜR

40 KÜLTÜR

42 TÜRK HAVACILIK TARİHİ

46 UÇAN ÇOCUK

50 GEZİ

56 HABER

60 HAVACILIK TARİHİNDE ŞUBAT

62 AJANDA

64 SİNEMA

66 BİL BAKALIM

## GELECEK KABİN İÇİNDE

TEKNİK

34



## BUNLAR SADECE KİTAP DEĞİL, AYNI ZAMANDA DEFTER DE...

UÇAN ÇOCUK

46



## KÖPRÜLER, CAMİLER VE KAPALIÇARŞILAR KENTİ: EDİRNE

GEZİ

50



Uçak Teknisyenleri Derneği Adına  
İmtiyaz Sahibi  
Necdet AKSAÇ

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü ve Editör  
İsmail ŞEN

Basın-Yayın Sekreterliği  
İlker FURAT / Utku UZUN

### Yazı Kurulu

Erhan İNANÇ, Murat KÖSE, Beytullah AKKAYA,  
Cemil AKGÜL, Gonca DEMİRÖZ, İsmail ŞEN,  
Handan DİKER, Şebnem BAYEZİT,  
Hamdi FIDAN, Nihan YAVAŞ,  
Nusret Bülent TOPCU, Utku UZUN,  
Devrim GÜN, Fatih YURTSEVEN,  
Mümin BALKAN

### Adres

İstanbul Cad. Üstöğlü Apt. No: 24,  
Kat: 5 Daire: 8 Bakırköy - İstanbul  
Tel: +90 (212) 542 13 00 / 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

**YAPIM**  
Sarıç İletişim Hizmetleri  
sarnic.com.tr

**TASARIM**  
Ajans4 Reklamcılık  
ajans4.com

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

**YAYIN TÜRÜ**  
Aylık, süreli, yaygın

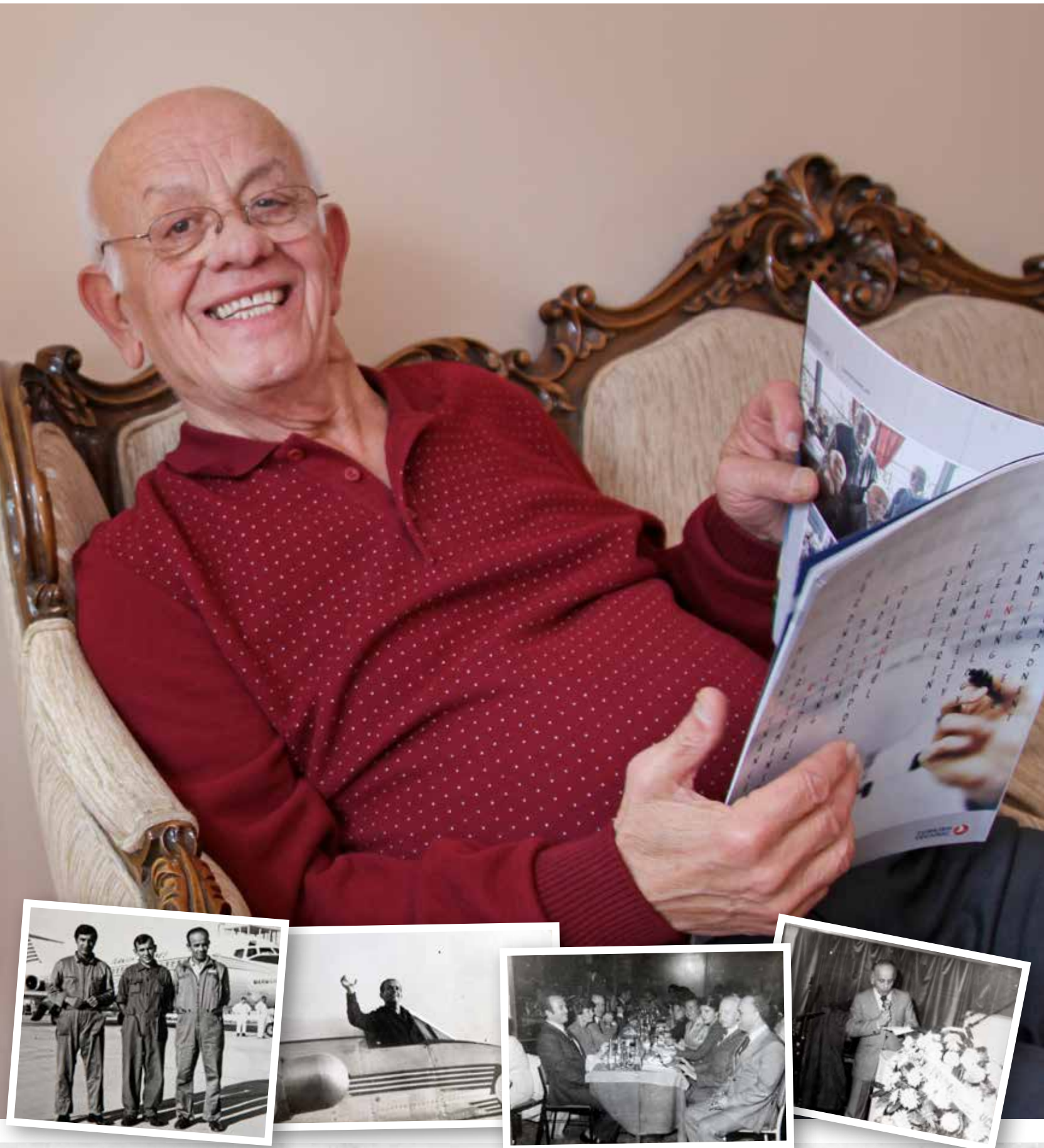
### UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.







**MESLEĞE 1960'TA BAŞLAYAN KADİR URAL,  
HEM MESLEĞİN HEM DE DERNEĞİMİZİN ÖNCÜLERİNDEN:**

# “DERGİYİ AMATÖR BİR RUHLA HAZIRLAYIP, DAĞITIYORDUK...”

Kadir Ural, 1960 yılında başladığı uçak teknisyenliğine, ikinci kez emekli olduğu 2001 yılında veda etmiş. Mesleğin geçirdiği tüm değişimlere, derneğin yaptığı çalışmalara tanık olan Kadir Ural'la o günleri konuştuk.



İSMAİL ŞEN

**UTED: Mesleğe nasıl başladınız?**

**Kadir Ural:** Ben, 1935'te Rize Ardeşen'de doğdum. 1949 yılında da İstanbul'a geldik. Tophane Erkek Sanat Enstitüsü Motor Şubesi'nden mezun oldum ve sonrasında askerlik ve birkaç iş deneyimim oldu. Ben Yedikule Devlet Demir Yolları Motorlu Tren Deposu'nda çalışırken, okuldan bazı arkadaşlarım

Ben Yedikule Devlet Demir Yolları Motorlu Tren Deposu'nda çalışırken, okuldan bazı arkadaşlarım Türk Hava Yolları'ndaydı. Bir gün arkadaşları ziyarete gelmiştim. O günlerde DC-3'te yaşanan bir iş kazasıyla bir arkadaş vefat etmiş ve bir kişilik kadro açılmış. Gittiğimde açık kadro olduğunu öğrenip sınava girdim. Sınava benimle birlikte 15-20 kişi girmişti. Ben kazandım ve çalışmaya başladım. İhtilalden iki ay önce işe girmiştim. Hatta ihtilal olduğunda benim vardiyam vardı ve mahsur kalmıştım.

Türk Hava Yolları'ndaydı. Bir gün arkadaşları ziyarete gelmiştim. O günlerde DC-3'te yaşanan bir iş kazasıyla bir arkadaş vefat etmiş ve bir kişilik kadro açılmış. Gittiğimde açık kadro olduğunu öğrenip sınava girdim. Sınava benimle birlikte 15-20 kişi girmişti. Ben kazandım ve çalışmaya başladım. İhtilalden iki ay önce işe girmiştim. Hatta ihtilal olduğunda benim vardiyam vardı ve mahsur kalmıştım.

**UTED: O günlerde ilginç bir olay oldu mu?**

**Kadir Ural:** İhtilal olduğu günlerde biz DC-9 eğitimi alıyorduk. Eski hangarda Dick isimli bir Amerikalı ders veriyordu. İhtilalden sonra askerler geldi. Dick, ben askerler arasında ders vermem, dedi. Bu nedenle biz eğitimi, o zamanlar Gümüşsuyu'nda olan THY Genel Müdürlüğü'nde tamamladık. Tabii sonra da, yurt içi ve yurtdışında çeşitli kurs ve eğitimlerden geçtik.

**UTED: Siz 1965'ten 2001'e kadar fiilen havacılık sektöründe çalışmış bir teknisyen olarak, sektörün, kurumların ve mesleğin bu süredeki değişimini nasıl değerlendiriyorsunuz?**

**Kadir Ural:** Biz başladığımızda DC-3 ve Viscount uçakları vardı. İhtilal olduktan sonra bize Agasi Şen isimli bir Kurmay Albay, Genel Müdür olarak geldi.





Müthiş bir adamdı. Jetleşme onun döneminde başladı. Hangara sık sık gelir, bize çeşitli konularda danışırdı. Hatta Agasi Bey, Bülent Ecevit'in Çalışma Bakanı olduğu dönemde, THY grevdeyken atanmıştı. Ankara'dan geldiğinde, Genel Müdürlüğe uğramadan sendikaya gitmişti. Hemen kontağı kurdu ve sorunu çözdü. Jetleşme dönemi Agasi Şen ile başladı. Ondan sonra gelenler de yenileşmeyi sürdürdü. Tabii o günlerle bu günler kıyaslanamayacak kadar farklı...

#### UTED: Teknisyenlerin çalışma ortamı ve hakları açısından ne gibi değişiklikler oldu?

**Kadir Ural:** 1960'ta ilkel bir çalışma hayatımız vardı. Ne soyunma dolabımız, ne dinlenme odamız, ne de yemekhanemiz vardı. Bize kumanya dağıtılırdı. Servis sadece havaalanı ile Bakırköy Meydanı arasında vardı. Tren ya da otobüsle meydana gelir, orada servise binerdik. İş elbiselerimiz abadan imal şayaktı... Hiç rahat değildi ve kaşındırırdı. Tüm bu olumsuzlukların değişiminde derneğin büyük katkısı oldu. Yemekhane, servisler, iş elbiseleri, mesai ücretleri gibi her konuda dernek hakkımızı talep etti ve sonuçta bu haklar kazanıldı. O zamanlar derneğin ağırlığı vardı. Belki bugün daha da fazladır. Bir genel müdür vardı, Ertuğrul Alper isimli bir mühendis...







Pilotları bekletir, bizimle görüşürdü. Hatta pilotlar bozulurlardı, bizim randevumuz var, niye bekletiyorsunuz, diye... Değer veriyordu bize... Ondan sonra da Yusuf Bey geldi. O da teknikten gelmeydi ve bize çok değer verirdi.

Bu arada eğitim de giderek düzeldi ve teknisyen kalitesi de arttı...

**UTED: Derneği nasıl hayatta tutuyordunuz?**

**Kadir Ural:** Maaş günü dolap aralarında arkadaşları yakalayıp, aidat topluyorduk, 2,5 lira alıyorduk (gülüyor)... Çünkü o para eve giderse bir daha almamız mümkün olmuyordu. Dergiyi de tamamen amatör bir ruhla hazırlayıp çıkarıyorduk. Benim o zaman bir kaplumbağa Volkswagen'im vardı. Onunla Cağaloğlu'na gider, dergiyi bastırır, basılan dergileri arabaya yükler, getirirdim. 1970'lerde çıkardığımız dergileri okudukça, ne kadar cesurmuşuz, diyorum...

Maaş günü dolap aralarında arkadaşları yakalayıp, aidat topluyorduk, 2,5 lira alıyorduk (gülüyor)... Çünkü o para eve giderse bir daha almamız mümkün olmuyordu. Dergiyi de tamamen amatör bir ruhla hazırlayıp çıkarıyorduk. Benim o zaman bir kaplumbağa Volkswagen'im vardı. Onunla Cağaloğlu'na gider, dergiyi bastırır, basılan dergileri arabaya yükler, getirirdim. 1970'lerde çıkardığımız dergileri okudukça, ne kadar cesurmuşuz, diyorum...



**UTED: Her işi kendiniz yapıyormuşsunuz...**

**Kadir Ural:** Tabii... Aslında yokluktan mecbur kalırdık. Bugün erişim sehpaları ne güzel değil mi? Bizim o günlerde erişim sehpamız yoktu ve biz üretirdik. Arızacılık babadan, ağabeyden kalma sistemle yürürdü. Kitap takip etme diye bir şey yoktu. O komponenti değiştirir; oldu oldu... Olmazsa diğerini değiştirirdik. Ama şimdi bilgisayarlar yardımıyla çok daha doğru bir biçimde çalışılıyor. O dönemde İngilizce bilgimiz de ya az, ya da hiç yoktu... Havacılıkta İngilizce şart...





**UTED:** Erişim sehpa larını nasıl üretirdiniz?

**Kadir Ural:** Piyasadan profil boru alıp, kaynak yapar ve üretirdik. Yoktu çünkü... Uçağın şekline uydururduk. Bu sehpa konusunda Başteknisyen Hilmi Yüce çok yardımcı olmuştu. Projeyi o çizmişti.

**UTED:** Uçuş görevine gider miydiniz?

**Kadir Ural:** Bazen... Bir keresinde Turgut Özal'la Singapur, Japonya seyahatine gitmiştik. Turgut Bey, uçağın içinde gezer, herkesle selamlaşır, hal

Bir keresinde Turgut Özal'la Singapur, Japonya seyahatine gitmiştik. Turgut Bey, uçağın içinde gezer, herkesle selamlaşır, hal hatır sorardı. Özal çok zeki bir adamdı. Uçağın içinde dolaşır ve herkesle sohbet ederken teknik personelin yanına da geldi. Biz o sırada grevdeydik. Bize de nasılsınız, ne var ne yok, grev nasıl gidiyor, gibi sorular sordu. Biz de cevapladık... Bize, sizin şirketiniz zarar ediyor, dedi. Ben de, "Zarar ediyor ama yönetimde ben yokum, işçi yok. Dolayısıyla zararını bizden soramazsınız" dedim. Turgut Bey, kolumu tutup, hafifçe sıktı ve "Ben senin ne demek istediğini anladım" dedi ve gitti.

hatır sorardı. Özal çok zeki bir adamdı. Uçağın içinde dolaşır ve herkesle sohbet ederken teknik personelin yanına da geldi. Biz o sırada grevdeydik. Bize de nasılsınız, ne var ne yok, grev nasıl gidiyor, gibi sorular sordu. Biz de cevapladık... Bize, sizin şirketiniz zarar ediyor, dedi. Ben de, "Zarar ediyor ama yönetimde ben yokum, işçi yok. Dolayısıyla





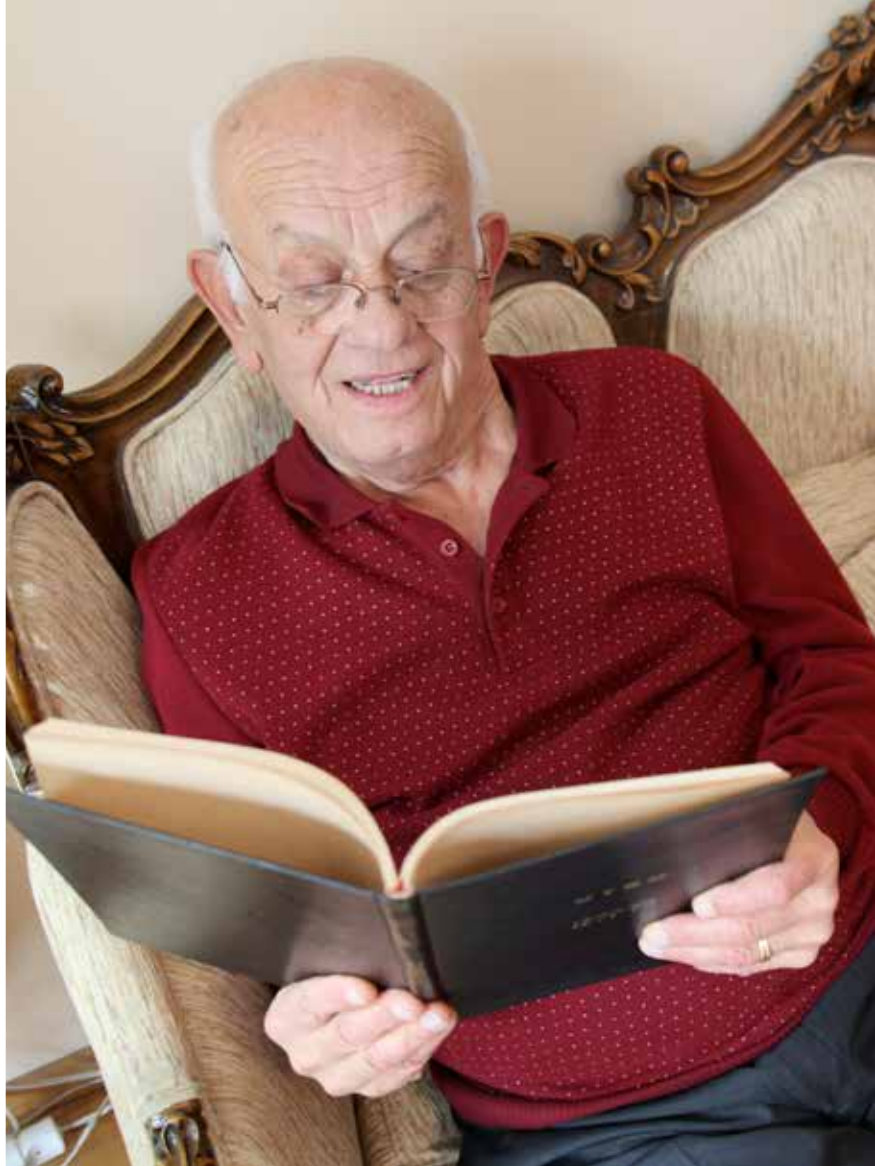
zararını bizden soramazsınız” dedim. Turgut Bey, kolumu tutup, hafifçe sıktı ve “Ben senin ne demek istediğini anladım” dedi ve gitti.

**UTED: Gençlere tavsiyeleriniz var mı?**

**Kadir Ural:** Aslında çok şey söylenebilir ama ben tek bir tavsiyede bulunmak istiyorum: İngilizce öğrensinler ve iyi öğrensinler. Bizim mesleğin dili bu...

**UTED: Ne zaman emekli oldunuz?**

**Kadir Ural:** 1995'te... O zaman yaş sınırı teknik elemanlar için 60'tı... Beni emekli ettiler ama Genel Müdürümüz Yusuf Bolayır, ben seni başka şekilde değerlendireceğim, dedi ve Kıbrıs Hava Yolları'nda çalışmaya başlamamı sağladı. O zaman Kıbrıs Hava Yolları'nın bakımını Türk Hava Yolları yapıyordu. Ben Kıbrıs Hava Yolları'nın teknik koordinatörü olarak Atatürk Havalimanında çalışmaya başladım. Yani emekli olduğum aynı yerde çalışmaya devam ettim ama şirketim değişti. Tabii ara sıra Kıbrıs'a da toplantılar için gidiyordum. 2001'de de 65 yaş sınırından dolayı oradan emekli oldum. Artık sen işe yaramazsın dediler (gülüyor)... Şimdi de emekliyim. Yazın üç ayı memlekette geçiriyorum, kışları da İstanbul'dayım. Sitemizde emekli teknisyen arkadaşlar var. Onlarla vakit geçiriyoruz...



## KADİR URAL

1935 yılında Rize Ardeşen'de doğdu. 1949'da İstanbul Tophane Erkek Sanat Enstitüsü Motor bölümünden mezun oldu. 1955 yılında okulu bitirip askerliğini yaptıktan sonra 1960 yılında Türk Hava Yolları'na girdi. THY'de teknisyen olarak başladığı çalışma hayatında Başteknisyen, Teknik Kontrol ve Uçak Revizyon Müdür Yardımcılığı yaptı. 1995 yılında THY'den emekli olduktan sonra Kıbrıs Hava Yolları'nda çalışmaya başladı. 2001 yılında ikinci kez emekli olan Kadir Ural, UTED'e ve dergimize emek vermiş, başkanlığında bulunmuş bir isim.



## İNSANSIZ HAVA ARACININ DEMİRYOLU GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARINDA KULLANIMI

Ülkemizde nüfus yoğunluğuna paralel olarak artış gösteren trafik yoğunluğunun fazla olduğu şehirlerde yaşanan trafik sıkışıklığı ve kara araçlarından kaynaklanan hava kirlenmesi etmenlerini azaltmak için kent içi ve şehirlerarası raylı sistemlere önem verilmektedir.



DOÇ. DR. MEHMET KAYA Uçak Teknisyeni

Ülkemizde nüfus yoğunluğuna paralel olarak artış gösteren trafik yoğunluğunun fazla olduğu şehirlerde yaşanan trafik sıkışıklığı ve kara araçlarından kaynaklanan hava kirlenmesi etmenlerini azaltmak için kent içi ve şehirlerarası raylı sistemlere önem verilmektedir.

Demiryolu ulaşımının ekonomik ve hızlı olmasının yanında en fazla güvenli olması istenmektedir. Demiryolu ulaşımında sıkça karşılaşılan demiryolundaki yol bozuklukları ve karşılaşılabilecek

sabotaj durumları gibi güvenliği tehdit edici olayların bir program dâhilinde kontrol edilmesi gerekmektedir. Tren raylarında oluşabilecek iletim kesintilerinin uyarılması için geliştirilen sinyalizasyon ve elektrifikasyona yönelik çalışmalar olmasına rağmen bu uygulamalar demiryolu üzerinde, özellikle gözlemsel yöntemlerle gerçekleştirilen kontrollerle belirlenebilecek olan arızaların bulunmasında etkili değildir. Bu nedenle bu işlem yol kontrol memuru unvanına sahip kişilerce belirli bir program dâhilinde sürekli bir şekilde gözlemsel olarak yapılmaktadır.



Yol kontrol memuru kendi sorumlu olduğu 8-10 km uzunluğundaki demiryolunun kontrolünden sorumludur. Bu kontrollerde aşağıda belirtilen görsel tespitlere dikkat edilmelidir:

- Rayların görsel kontrolü
- Traverslerin görsel kontrolü
- Kaynakların görsel kontrolü
- Ray bağlantı elemanlarının görsel kontrolü
- Hat geometrisinin görsel kontrolü
- Makasların görsel kontrolü

Yol kontrol memurlarının karşılaştıkları zor durumlar, olumsuz hava koşullarının olduğu zamanlar ve insanlar tarafından ulaşılması güç olan konumlar göz önüne alındığında her gün yaklaşık 10 km'lik bir yolu yürüyerek kontrol etmenin birçok dezavantajının olduğu gözlemlenmektedir.

İHA'lar farklı sivil amaçlarla kullanılmış, ancak bu güne kadar demiryolu güvenliği kontrolü çalışmalarında test edilmemiştir. İHA'lar özellikle insanlar tarafından ulaşılması güç olan yerlerde bu rolü üstlenebileceklerdir. Bu sebeple İHA'lar ülkemizde süregelen demiryolu güvenliği çalışmalarında önemli bir role sahip olacaklardır. Bu çalışmada, ülkemizde

hâlihazırda devam eden demiryolu güvenliği kontrolü çalışmalarında kullanılmak üzere sivil amaçlı bir İHA geliştirilmiştir.

Geliştirilen İHA, demiryolu güvenliği kontrolü çalışmasında belirlenen bölgede test uçuşunu gerçekleştirmiş olup ardından bu bölgede geleneksel yöntemlerle gözlem yapan uzmanlar eşliğinde aynı alan kontrol edilmiştir. Elde edilen sonuçlar karşılaştırıldığında İHA ile yapılan kontrollerdeki görüntülerden elde edilen sonuçlar, geleneksel yöntemlerle yapılan kontrollerde istenilen bulguların büyük oranda tespit edileceğini göstermiştir. İHA'nın demiryolundaki yol bozuklukları, karşılaşılabilecek sabotaj durumları, köprü, tünel ve istinat duvarlarının durumu hakkında anlık video görüntüleri ile bilgi verebileceği ve bu görüntülerin İHA üzerinde bulunan bir harici belleğe kayıt edilmesi online olarak ve daha sonrada bu görüntülerin izlenmesine olanak tanımaktadır.

Aşağıda İHA kullanılarak yapılan tren yolu güvenliği çalışmalarının, geleneksel yöntemlerle yapılan güvenlik kontrollerine göre avantajları verilmektedir:

- Bu çalışmada kullanılan İHA üzerinde bulunan video göndericisi ve bir harici bellek sayesinde alınan görüntülerin kayıt edilmesi ve online olarak yer kontrol istasyonundan izlenmesine olanak tanınmaktadır. Bu şekilde normal





yöntemle yapılan kontrollerde gözden kaçabilecek detayların yakalanabilmesi mümkündür.

- İHA'lar özellikle insanlar tarafından ulaşılması güç olan yerlerde bu rolü üstlenebileceklerdir.
- Klasik yöntemlerde yol güvenliği kontrolünü yapan yol kontrol memuru sadece 10 km'lik bir alanı kontrol edebilirken, bu işlemi gerçekleştirecek olan İHA üzerine yerleştirilen görüntü göndericinin sahip olacağı özelliğe göre yüksek mesafelere görüntü gönderimi sağlanabilecektir.
- Engebeli, bozuk ve dağlık arazilerde yapılacak olan yol kontrollerinde görev alacak olan personelin karşılaştacağı zorluklar İHA tarafından yapılan kontrollerde ortadan kalkmış olacaktır.
- Tren yolu güvenliğini tehlikeye sokacak sabotaj durumları göz önüne alındığında bu konuyla alakalı herhangi bir ihbar alınması durumunda hızlı bir şekilde alınan ihbarın değerlendirilmesi yapılabilecektir.
- Yol bakımı yapılan bölgeye lojistik malzeme ihtiyacı olması durumunda istenilen noktaya İHA'nın taşıyabileceği ağırlık doğrultusunda malzeme taşınması yapılabilecektir.
- Tren yollarında oluşabilecek anlık doğa olaylarından kaynaklanan yol kapanmaları tren seferlerinde gecikmelere sebep olmaktadır. Bu konuda risk teşkil eden bölgelerin İHA'lar tarafından sıkça kontrol edilmesiyle herhangi bir problem olması durumunda önceden önlem alınmasına olanak tanınmaktadır.

- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD) Genel Müdürlüğü tarafından istihdam edilen yol bekçilerinin maliyetine nazaran İHA platformunun maliyetinin çok daha az olması maliyet açısından önemli bir getiri sağlayacaktır.

Yapılan çalışmada yer kontrol istasyonunda bulunan uzmanlar tarafından izlenen İHA'nın çevrimiçi olarak göndermiş olduğu görüntülerde demiryolu üzerinde aşağıda belirtilen aksaklıklar gözlemlenmiştir:



Kırık ray



Bağlantı elemanı eksikliği







Ray üzerinde oluşan kabuklanma



Makas kontrolü



İki ray arasında imbisat genişliği kontrolü



Çatlak traverse

Sonuç olarak geliştirilen İHA, demiryolu güvenliği kontrolü çalışmasında belirlenen bölgede geleneksel yöntemlerle gözlem yapan uzmanlar eşliğinde test edilmiştir. İHA'nın demiryolundaki yol bozuklukları, karşılaşılabilecek sabotaj durumları, köprü, tünel ve istinat duvarlarının durumu hakkında anlık video görüntüleri ile bilgi verebileceği gözlemlenmiştir.

Yapılan testlerden elde edilen sonuçlar, geleneksel yöntemlerle elde edilen sonuçlarla karşılaştırılmış olup tasarlanan sistemin beklentiler dâhilinde çalıştığı ve halen kullanılan geleneksel yöntem olan görsel kontrole alternatif etkili bir yöntem olduğu sonucuna varılmıştır.

Mehmet MASAT<sup>1</sup>, Mehmet KAYA<sup>2</sup>, Hakan KORUL<sup>3</sup>

<sup>1</sup>Atatürk Üniversitesi MYO Sivil Hava İşletmeciliği Bölümü

<sup>2</sup>Kocaeli Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi

<sup>3</sup>Anadolu Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi

# THE MAINTENANCE SUPPORT ACTIVITY OF AIRBUS IN TURKEY...

## AIRBUS'IN TÜRKİYE'DEKİ BAKIM DESTEK FAALİYETLERİ...



NECDET AKSAÇ

Could you give us a short brief about AIRBUS?

AIRBUS is a global leader in aeronautics, space and related services. In 2016 it generated revenues of €67 billion and employed a workforce of around 134,000. AIRBUS offers the most comprehensive range of passenger airliners from 100 to more than 600 seats and business aviation products. AIRBUS is also a European leader providing tanker, combat, transport and mission aircraft, as well as one of the world's leading space companies. In helicopters, AIRBUS provides the most efficient civil and military rotorcraft solutions worldwide.

Could you inform us about the countries of Airbus in service and its financial figure?

In 2016 it generated revenues of €67 billion. AIRBUS produces aircraft and aircraft parts in various sites in Europe (France, Germany, UK and Spain) but also China and in the USA (Attached you will find an example of AIRBUS work share on A320).

Airbus'ı kısaca tanıtır mısınız?

Airbus, havacılık, uzay ve ilgili birimlerin küresel lideridir. 2016'da 67 milyar Euro gelir elde etti ve yaklaşık 134 bin kişilik işgücü istihdam etti. Airbus, 100 ile 600'ün üzerinde koltuk kapasiteli en donanımlı yolcu uçakları çeşitliliği ve iş jeti havacılık ürünlerini sunmaktadır. Airbus aynı zamanda dünyanın önde gelen uzay şirketlerinden biri olmasının yanı sıra tanker, savaş uçağı ulaşım ve özel amaçlı hava araçları sağlayan bir Avrupa lideridir. Buna ek olarak Airbus, helikopterler için dünya çapında en etkili sivil ve askeri döner kanatlı uçak çözümleri sağlamaktadır.

Airbus in faaliyet gösterdiği ülkeler, üretim ve finansal büyüklüğüyle ilgili rakamlar hakkında bilgi verir misiniz?

Airbus 2016 yılında 67 milyar Euro gelir elde etmiştir. Sadece Fransa, Almanya, Birleşik Krallık ve İspanya gibi Avrupa ülkeleri değil ayrıca Çin ve Amerika'da da birçok alanda hava araçları ve parçaları üretimi yapmaktadır.





Can you tell us about the approach of Airbus to Turkey?

I know that Airbus considers Turkey to be a strategic industrial partner and is committed to long-term mutually beneficial industrial cooperation, through the placement of work packages that include transfer of technology and which help to build skills and competences in the Turkish aviation industry. I also know that Turkey is willing to work in partnership with AIRBUS, I can see and feel it since I am here assisting THY. I do not have so much information to share on this subject unfortunately. From my side, THY having the one of the most (if not the most) extended network worldwide with more than 230 destinations, with such fast development in Europe, constant increase of number of passengers and the entry into service of the 3rd airport.. This could be really challenging and interesting I think.

In 2016, There has been some news about Turkey has exceeded the all expectations of Airbus, so what can you say about this?

I do not know what were the expectations in Turkey to be honest, but it is right that I have been quite surprised to witness such fast grow of aviation market in the country, even being around the world under

Airbus'ın Türkiye'ye olan yaklaşımı ile ilgili bilgi verebilir misiniz?

Airbus'ın, Türkiye'yi stratejik bir sanayi ortağı olarak gördüğünü biliyorum. Türk havacılık endüstrisindeki beceri ve yeterlilikleri geliştirmeye yönelik, teknoloji transferini içeren iş yatırımları vasıtasıyla, karşılıklı uzun soluklu yararlı bir endüstriyel işbirliği içerisinde çalışılmaktadır. Ayrıca, Türkiye Airbus'la iş birliği halinde çalışmaya isteklidir, bunu burada THY ile çalışmaya başladığımdan beri görüp hissediyorum. Ancak ne yazık ki bu konuda çok fazla yeterli bilgiye sahip değilim. Bana göre, THY dünya genelinde 230'dan fazla uçuş noktası, Avrupa'daki büyüme hızı, yolcu sayısındaki sabit artışı ve 3. Havalimanı'nın faaliyete girişi ile en gelişmiş uçuş ağlarından birisi olacak. Bence bu gerçekten ilginç ve dikkat çekici bir durum...

2016 yılında, Airbus'ın Türkiye'deki beklentilerinin aşıldığına dair haberler çıkmıştı, bu bağlamda neler söylersiniz?

Dürüst olmak gerekirse, Türkiye'deki beklentilerle ilgili pek bilgim yok. Fakat Türkiye'de havacılık pazarındaki hızlı büyümeye şahitlik etmek benim için oldukça şaşırtıcıydı. Hatta benim bölümümde dünya Türkiye'nin gerisinde bile kalmıştır. Eşim Türk olduğu









with "Fly by wire" (flight controls fully electrical), being in a more complex form already fitted on that extraordinary airplane; I may be talking like a retired guy but being 48 years old soon, I have witnessed so many improvement, revolution and innovation within aeronautical industry, I can only encourage those who want to follow this path, "If you like airplanes and want to be part of great technological challenges, go for it"! I have been proud to work for Air France for 15 years, I am blessed to work for AIRBUS.

#### What is your future perspective on Turkey?

I am assigned here in Turkey for a period of 5 years. It represents quite some time, but time flies and even faster when you have to face challenges. First one to come is the EIS (Entry into Service) of the A321neo being delivered to THY mid this year (1st of 92 airplanes). The aircraft is not unknown for THY which operates already the previous version (named as CEO --> Current Engine Option), but we always pay a particular attention at EIS to ensure first of all safe operations, and also customer satisfaction with our newly delivered product. In parallel, with the 3rd airport opening, it does represent a big turn in Turkey aviation history, as what is expected is quite huge at every level. Me and my colleagues are very happy and proud to experience this, be there to witness it, and especially be part of it by accompanying THY. So this being said, with our additional daily routine assistance to our customers, a lot remains to come, and a lot more to be proud of.

daha düzenli bir destek sağlamak için iş gücümüzü yeniden düzenleyeceğiz.

#### Son dönemde dünyamızda küresel dönüşüm yaşanmaktadır. Türkiye'de havacılık alanında eğitim alan ve Airbus'ta çalışmak isteyen gençlere tavsiyeleriniz nelerdir?

Dürüst olmak gerekirse onlara yalnızca, "Neyi bekliyorsunuz?" diye sorarım. 16 yaşında Fransa Havacılık okuluna girdiğimden beri havacılık işinde çalışıyorum. Ve o zamandan beri bu işle ilgili hiç pişmanlık duymadım. Kariyerim boyunca da böyle bir işte olduğum için hep şanslı oldum. Sonuç olarak, onlara verebileceğim tek öğüt, yapıyor oldukları işi sevsinler ve keyif alsınlar. Havacılık sadece ay sonu geldiğinde faturalarını rahatlıkla ödeyebilecekleri bir meslek değil, aynı zamanda, tutkusunu sonuna kadar yaşayıp, bu duyguyu kucaklayabilecekleri bir sektördür. Mesleğe ilk adım attığım yıllardan beri uçakları hep sevdim. Eğer işlerine motive olurlarsa, tutkulu olurlarsa, teknolojiyi ve yeniliği severlerse o zaman havacılığın bir parçası olurlar. Zamanının en gelişmiş uçağı olan 70 yapımı "Concorde"la çalıştım. Sıradan bir uçağa göre oldukça kompleks bir yapıya sahip olan 1988 yapımı "Fly by Air" donanımlı (uçuş kontrolü tamamen elektrikli) A320'ye yetiştim. Yakında 48 yaşına basacak biri olarak emekliliğini yaşayan biri gibi görünüyor olabilirim ancak, zaman içerisinde havacılık endüstrisinde birçok yenilik, gelişme ve devrime şahitlik ettim. Bu yolda yürüyecekler için sadece onları cesaretlendirebilirim. "Uçakları seviyorsanız ve büyük teknolojik gelişmenin bir parçası olmak istiyorsanız bu işe başlayın!" 15 yıl "Air France"ta çalışmaktan gurur duydum, sonrasında da AIRBUS'ta çalışmaktan dolayı mutlu ve huzurlu hissediyorum.

#### Türkiye hakkında gelecek perspektifiniz nedir?

Buraya 5 yıl önce atandım, bu süreç kulağa az gibi geliyor. Ancak bu süre içerisinde karşılaştığımız sorunlarla baş etmeye çalışırken zamanın nasıl hızlı aktığını anlamıyorsunuz. İlk olarak bu yılın ortasında THY'ye teslim edilen A321neo'nun servis girişiyle ilgilendik. Uçak bir önceki versiyonu CEO ile çalışmış olan THY için bilindik değildi. Biz bu uçağın servis girişiyle ilgili özel ilgi gösterdik. Yeni gelen ürünlerimizle yolcularımıza güvenli uçuş imkânı ve ayrıca müşteri memnuniyetini sağlamaya çalıştık. Buna paralel olarak, 3. Havalimanının açılışıyla Türk havacılık tarihinde hemen her alanda beklentisi olan büyük bir dönüm noktası olacak. Ben ve meslektaşlarım böyle bir deneyimi yaşamaktan çok mutluyuz ve gururlu hissediyoruz. THY ile birlikte çalışarak siz de orada bizimle bu deneyimi yaşayabilirsiniz.







#### Short Biography of Mr. Willy

My name is Willy FORBIN, I am 48 years old next June 2018 and I am working for AIRBUS for 16 years now (3 years as subcontractor and 13 years as officially AIRBUS contracted employee). I always worked within aviation domain since my youngest age, starting 16 years old at Air France Technician School in France where I have studied 3 years and obtained my first aeronautical diplomas; Following scholarship I started to work for Air France at Roissy CDG airport in 1989 as Mechanic qualified on A300/A310/ CONCORDE, later on I specialized myself on A310 aircraft. I resigned from AFR in 2000 to work on freelance for almost 2 years (where I experienced other aircraft type such as Falcon from DASSAULT Co.), before being contracted by AIRBUS official subcontractor for Field Service staff MACH2000 (which became AWAC further on) in Sep.2002. After 3 years as subcontractor in Field Service, officially contracted by AIRBUS in Feb.2005 as Field Service Representative, then promoted Senior Field Service Representative in 2011 and Field Service Manager in 2017 once taking over Turkish Airlines and MNG Airlines accounts. Countries of assignment prior to come to Turkey.

#### Mr. Willy'nin kısa özgeçmişi

Ben Willy FORBIN. 2018 Haziran ayında 48 yaşında olacağım. 16 yıldır AIRBUS ile çalışmaktayım (3 yıl subcontractor olarak çalıştım 13 yıldır da AIRBUS bünyesinde kadrolu çalışıyorum) Genç yaşımdan itibaren havacılık alanında çalışıyorum. 16 yaşında Air France Technician School'da bu işe başladım. 3 yıl burada eğitim gördüm ve ilk havacılık diplomamı aldım. Bursu takiben 1989 yılında Rossy CDG havalimanında Air France için çalıştım. Burada A300/A310/CONCORDE üzerine kalifiye eleman olarak çalıştım. Daha sonrasında A310 hava aracında uzmanlaştım. 2000 yılında AFR'den istifa ettim ve 2 yıl serbest çalıştım. Bu süreçte "Dassault Company"den Falcon tipi hava aracı üzerine deneyim kazandım. Eylül 2002'den sonra, AIRBUS bünyesinde daha sonra AWAC olan MACH2000 kadrosunda "Field Service" alanında resmi "subcontractor" olarak çalışmaya başladım. 3 yıl sonra 2005 yılında "Field Service Representative" olarak devam ettim ve 2011 yılında "Senior Field Service Representative" olarak terfi ettim. 2017 yılından beri Turkish Airlines ve MNG Airlines bağlantılarını yöneten "Field Service Manager" olarak çalışmaktayım.

The Countries and Companies that I am working for Airbus:

#### Airbus için çalıştığım ülkeler ve firmalar:

USA (for UPS; Jet Blue --> A300-600, A320), Dubai (Emirates --> A340-500), Spain (Iberia --> A320Fam\*, A340-300/600), Chile (LAN --> A318 EIS\*\*, A320, A340-200/300), Kazakhstan (Air Astana --> A320 EIS), Abu Dhabi (Etihad --> A330, A340-500), Paris (Air France; Air Caraibes --> A320Fam, A330, A340, A380 EIS, A350 EIS), Laos (Lao Airlines --> A320 EIS). Aircraft Qualification: CONCORDE, A300, A310, A320 Fam, A330, A340, A350, A380. \* A320 Family comprising A318/A319/A320/A321 \*\* EIS for Entry into Service

**A350 XWB  
BİNLERCE  
İNOVASYONA  
İMZA ATTI.  
A330NEO GİBİ.**







**WE MAKE IT FLY**

A330neo, ezber bozan A350 XWB ile pek çok inovasyonu paylaşmaktadır ve kendi kategorisindeki diğer uçaklara kıyasla yüzde 25 yakıt tasarrufu sağlamaktadır. İki uçak da ortak Tip uzmanlığından yararlanmakta bu da pilot eğitim maliyetlerini önemli ölçüde azaltmaktadır. Bunlara ek olarak, yolcu konfor ve refahında yeni bir standart oluşturan özel tasarım Airspace kabinleri ile donatılabilmektedirler.

Innovation. We make it fly.

**AIRBUS**

# BİR BELGENİN ANLATTIKLARI

## ŞEHİT UÇAK TEKNİSYENİ

## ARİF TOKSÖZ

Müdafaa-i Millîye (Millî Savunma) Vekili Naci Tınaz imzalı bu belge, biri uçak teknisyeni iki şehidimizle ilgili. 27 Nisan 1939 tarihli T.C. M.M.V. (Türkiye Cumhuriyeti Müdafaa-i Millîye Vekaleti) antetli belgenin içeriği şöyle:

"Baş Vekâlet Yüksek Katına

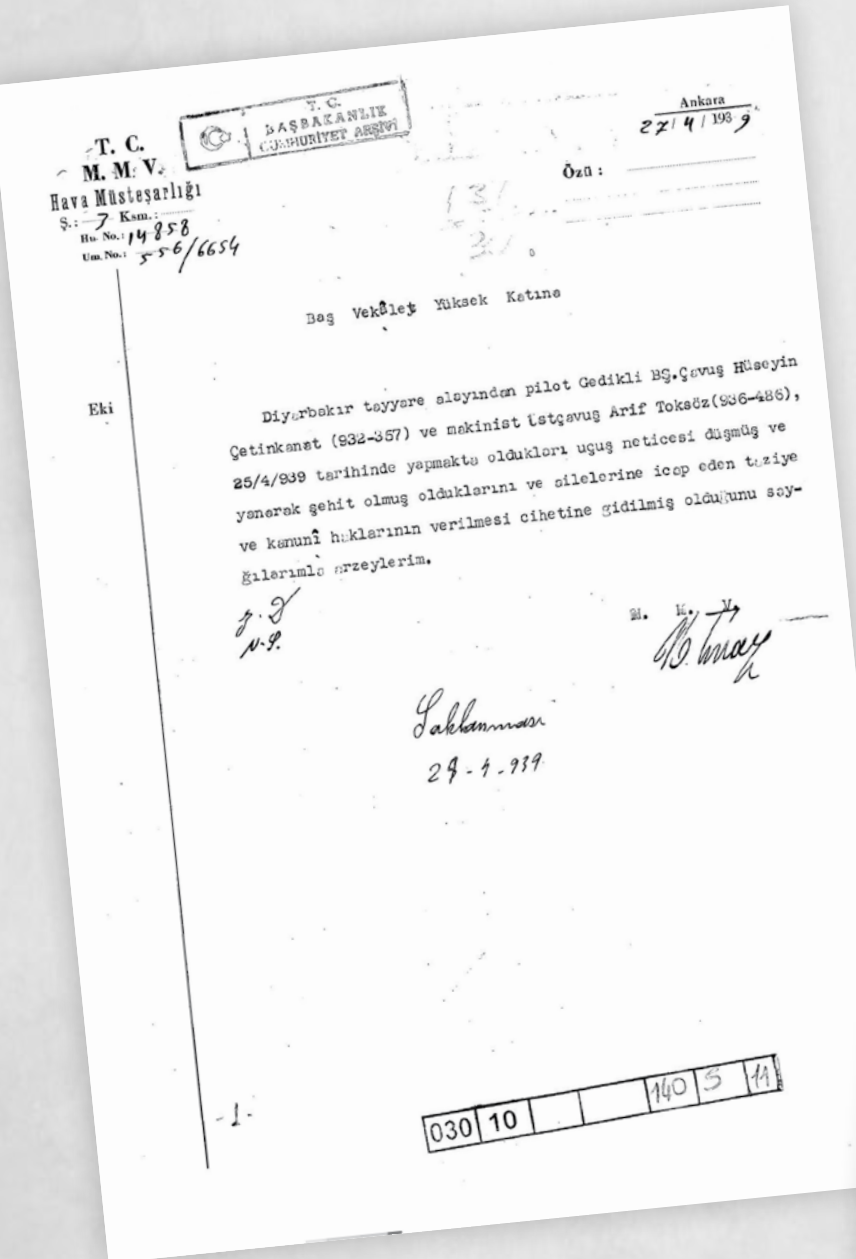
Diyarbakır tayyare alayından pilot Gedikli BŞ. Çavuş Hüseyin Çetinkanat (932-357) ve makinist Üstçavuş Arif Toksöz (936-486), 25/4/939 tarihinde yapmakta oldukları uçuş neticesi düşmüş ve yanarak şehit olmuş olduklarını ve ailelerine icap eden taziye ve kanunî haklarının verilmesi cihetine gidilmiş olduğunu saygılarımla arz ederim.

M.M.V.

N. Tınaz"

Devlet Arşivleri Cumhuriyet bölümündeki bu belge (Yer Bilgisi: 140 - 5 - 11, Dosya Ek: 137), Arif Toksöz adlı bir şehit uçak teknisyeni hakkında ve uçak teknisyenlerinin de canları pahasına görev yaptığını göstermesi açısından önemli.

Hava Kuvvetleri komutanlığı tarafından yayınlanan Hava Şehitleri Albümü'nde yer alan bilgilere





göre, Arif Toksöz, 1913 Nevşehir doğumlu. Nevşehir'de gördüğü eğitimi sonrası 1934 yılında girdiği Hava Astsubay Okulundan 1936'da mezun olur, bir yıl sonra da üstçavuşluğa yükselir. Makinist Okulu ve Tayyare Fabrikasında görev yaptıktan sonra 1937 yılı başında 2. Tayyare Alayı 45. Bölük Komutanlığına atanır. Bu görevdeyken şehit olur.

Öte Yandan Arif Toksöz ile aynı uçakta şehit olan ve bu belgede adı Hüseyin Çetinkanat olarak geçen Gedikli Başçavuş'un adı Hava Şehitleri Albümü'nde Hüseyin Çelikkanat...



## AHMET NACİ TINAZ

(1882, Serfiçe, Osmanlı İmparatorluğu - 25 Kasım 1964)

Bu sayıdaki belgemizde imzası bulunan, dönemin Milli Savunma Bakanı Naci Tınaz 19 Nisan 1904 tarihinde Harp Okulu'ndan teğmen rütbesiyle, 20 Eylül 1907 tarihinde de Harp Akademisi'nden Kurmay Yüzbaşı rütbesiyle mezun oldu.

Trablusgarp Savaşı, Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşı'na katıldı.

14 Haziran 1916 tarihinde Binbaşı rütbesine terfi etti. 21 Temmuz 1917 tarihinde 3. Kolordu 1. Şube Müdürü, 16 Haziran 1918 tarihinde 3. Kolordu Kurmay Başkanı, 3 Aralık 1918 tarihinde 20. Kolordu Kurmay Başkanı ve bunun ardından Genelkurmay 2. Şube Müdür Yardımcısı olarak görevlendirildi.

10 Ocak 1921 tarihinde Türk Kurtuluş Savaşı'na katılmak üzere İstanbul'dan ayrılarak İnebolu'ya çıktı. 27 Ocak 1921 tarihinde Batı Cephesi Komutanlığı Kurmay Başkanı olarak görevlendirildi. İnönü muharebelerinden sonra 1 Mart 1921 tarihinde Kaymakam rütbesine terfi etti.

15 Eylül 1921 tarihinde 15. Tümen Komutanı olarak atandı. 31 Ağustos 1922 tarihinde Miralay rütbesine terfi etti. 1 Aralık 1924 tarihinde 6. Kolordu Komutanı (10 Şubat 1927 tarihine kadar vekâleten) ve ek görevle Sivas Valisi olarak atandı.

30 Ağustos 1926 tarihinde Mirliva rütbesine terfi etti. 12 Ekim 1927 tarihinde Milli Savunma Bakanlığı Müsteşarı, 19 Ocak 1928 tarihinde MSB Kara Müsteşarı, 9 Mayıs 1929 tarihinde MSB Başmüsteşarı olarak görevlendirildi.

30 Ağustos 1930 tarihinde Korgeneral rütbesine terfi etti. 8 Eylül 1930 tarihinde 4. Kolordu Komutanı, 3 Eylül 1935 tarihinde Jandarma Genel Komutanı olarak atandı. 29 Aralık 1938 tarihinde kendi isteğiyle emekliye ayrıldı.

Katıldığı savaşlarda Osmanlı ve Alman Devletlerince çeşitli nişan ve madalyalarla, TBMM tarafından da Kırmızı Şeritli İstiklâl Madalyası ile ödüllendirildi.

V. (Ara Seçim), VI. ve VII. Dönem Bursa, VIII. Dönem TBMM Ankara milletvekili seçildi. 18 Ocak 1939 - 5 Nisan 1940 tarihleri arasında Millî Savunma Bakanlığı görevini yürüttü.

Evli ve üç çocuk babasıydı. 25 Kasım 1964 tarihinde vefat etti. Ankara'daki Cebeci Askerî Şehitliği'nde gömülü olan naaşı 30 Ağustos 1988 tarihinde Devlet Mezarlığı'na nakledildi.





# GENÇ ÖĞRENCİLER RÜZGÂR TÜNELİ İNŞA ETTİ

Değerli UTED dergisi okurları bu sayıda köşemi genç öğrencilerin önemli bir başarısına ayırmak ve ürettikleri rüzgâr tüneliyle ilgili maceralarını sizlerle paylaşmak istiyorum. Bağcılar Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Öğrencileri Ferhat Dünder ve Doğukan Kırkaya'nın yaşadıklarını Doğukan Kırkaya'nın kaleminden okuyalım.



İSMET İLHAN Model Uçak Öğretmeni



## Rüzgâr tüneli nedir ve hangi amaçla kullanılır?

Rüzgâr tünelleri, gerçeğine uygun rüzgâr veya don gibi bir doğa olayı etkisi yaratmak üzere içinde hava ya da gazların hareketinin sağlanması için tasarlanmış tüpler olarak anlatılabilir. Bu tüpler içinde genellikle uçaklar ya da uçakların sadece parçaları hareket ettirilerek, rüzgâr karşısındaki dayanıklılık sınanır.

Kullanım alanları uçaklarla kısıtlı değil elbette. Hava içerisinde hareket eden ya da hava akımına maruz kalan araç ve yapıların bu hareket ya da akımdan dolayı üzerlerine etkiyen kuvvet ve momentlerin bulunması nedeniyle, akım şeklinin ve yapısının belirlenmesi tasarım açısından büyük önem taşır.

Rüzgâr tünelleri bu tip bilgilerin edinilebildiği, yapay hava akımı oluşturularak gerçek olaya benzeştirdiği yapılar. İlk olarak yirminci yüzyılın başlarında yapılmaya başlanan rüzgâr tünelleri, değişik hız rejimlerinde ve

tiplerde olmak üzere günümüze kadar yaygınlaşarak ve gelişerek gelir.

## Uçak bakımında rüzgâr tünelinin yeri ve önemi

Bir hava aracının performansları hesaplandığında veya performanslarını belirlemek için rüzgâr tüneli deneyleri yapıldığında elde edilen sonuçları benzeri diğer hesap ve deney sonuçlarıyla mukayese edebilmek için bir referans havaya ihtiyaç duyulmaktadır.

Atmosfer içindeki şartlar devamlı olarak değişir ve genel olarak herhangi iki günde aynı sıcaklık ve basınç şartlarını elde etmek mümkün değildir. Bundan dolayı referans olarak kullanılmak üzere bir standart hava şartları sisteminin kabul edilmesi gerekmektedir.

Günümüzde halen bir uygulama yeri bulan ICAO (International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı tarafından, Uluslararası Sivil



Havacılık Anlaşmasında tespit edilen hava için standart şartlar aşağıda açıklanmıştır.

#### Hava için standart şartlar:

1. Hava, kuru ve mükemmel bir gazdır.
2. Sıcaklık, deniz seviyesinde 15 °C'dir.
3. Basınç, deniz seviyesinde 760 mm cıva sütunudur (760 mmHg = 1013 mbar).
4. Sıcaklığın yükseklik ile değişimi, deniz seviyesinden itibaren sıcaklığın -56,5 °C olduğu yüksekliğe kadar, her bir metrede -0,0065 °C'a eşittir ve daha yükseklerde sıfırdır.
5. Yoğunluk: 1.225 kg/m<sup>3</sup> dür.

Okulumuz Bağcılar Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Uçak Bakım Alanında rüzgâr tüneli çalışmaları bir sene öncesine dayanıyor. İbrahim Şahin, Alparslan Akbulut ve Recep Aksoy hocalarımız ile Uçak Bakım Gövde-Motor öğrencileri olarak Ferhat Dünder ve bana (Doğukan Kırkaya) rüzgâr tüneli proje ödevini verdiler. Hocamız bize bu ödevi verdiğinde rüzgâr tüneli hakkında hiçbir şey bilmiyorduk. Biz de İsmet İlhan hocamızdan yardım aldık. Çizimler yaptık ancak yaptığımız çizimler daha önceki çalışma ile benzerlik gösteriyordu.

Biz de internetten rüzgâr tüneli ile ilgili görsellere baktık, bir fikir oluştu ve projemizi yeniden tasarladık. Daha sonrasında iklimlendirme sektöründe çalışan babama (Olgun Kırkaya) böyle bir projemiz olduğunu söyledimde yardımcı olabileceğini söyledi. Ben, babam, İsmet İlhan hoca ve Ferhat Dünder sabah erkenden buluşup babamın işyerine geçtik.

#### Rüzgâr tüneli yapım aşaması:

Atölyede ilk olarak ana gövdeyi hangi materyallerden yapacağımızı kararlaştırdık. Gövdede tahta kullanacaktık ama uzun ömürlü olmayacağını düşündüğümüzden sacdan yapmaya karar verdik.

Test odasını da camdan yapmayı düşündük fakat camın kırılabilir olmasından dolayı vazgeçtik daha esnek ve işlenebilir olan plexiglass kullanmaya karar verdik. İlk önce plexiglassları yapıştırmayı düşündük ancak yapıştırmak bir kerelik bir şey olduğu için vazgeçtik ve vidalı olarak yapmaya karar verdik. Vidaları tutturmak için de sanayide kullanılan perçin somunlardan kullanmaya karar verdik.

Rüzgâr tüneline kullanabileceğimiz fan türlerine baktık ve soğuk hava depolarında kullanılan fanda karar kıldık. Fan'ın boyutuna göre fanı yerleştireceğiniz kısmı revize ederek tekrar çizdik çizimimizi tamamladıktan sonra sac işleme atölyesine (etki pano) gittik, autocad





programında çizimlerini yaptık. Rüzgâr tünelinin sac kısımları tamamlanmış oldu. Saca paslanmaya karşı korumalı olması amacıyla ESB (Elektro Statik Boya) uygulattık.

Hava akışını sağlayacak olan fanı yerine yerleştirdik. Fana enerji vermek için kablo fişi bağladık ama her zaman fişi tak çıkar yapmak çok da pratik olmayacağı için açma kapama şalteri yerleştirdik. Sonra bunun da yeterli olmadığını gördük. Rüzgâr tünellerinde hava hızı ayarlanabiliyordu. Biz de fanın hızını, yani havanın hızını da ayarlayabilmek için evlerde ışıkları ayarlamak için kullandığımız dimmerlerden yerleştirdik. Okulda elektrik üzerine de eğitim aldığımız için bunları yapmak bizim için çok da zor olmadı. Böylece elektrik işlerini de tamamlamış olduk.

#### Teknik Özellikler

35 cm 1300 RPM 220 V AC FAN

20 cm\*20cm\*60cm test odası

5m/sn max. Hava hızı

Hava akışının test odasının içerisine daha düzgün bir şekilde göndermek için plastik borulara birbirine yapıştırılmış bal peteği yapı yerleştirdik.

Rüzgâr tüneline oluşan vibrasyonu önlemek ve dengeyi sağlamak için ayarlanabilir kendinden vidalı takozlar taktık ve rüzgâr tünelimizi tamamlamış olduk. Artık testlerimize başlayabiliriz. Projenin yapımında bize sponsor olan Hedef Soğutma ve Etki Pano şirketlerine teşekkürlerimizi bir borç biliriz.

#### Doğukan KIRKAYA

Bağcılar Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Öğrencisi







**Onurair**  
Aklın havayolu



# 90 MİLYON YOLCUMUZLA 25 YILDIR GÖKLERDEYİZ.

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

**onurair.com**



App Store  
Google Play



/onurair



# BUNLAR BİZİM NE İŞİMİZE YARAYACAK?

Eğitim hayatı boyunca, ortaokul lise sıralarında duymaya başladığımız bir söz, bizim bir nevi hizmet içi mesleki eğitim olan tip eğitiminde de karşımıza çıkmakta. “Bunlar bizim ne işimize yarayacak” ya da “aşağıda (uçak üzerinde) bunun bize ne faydası olacak” vb. Eğitimin içeriğine eleştirel bakışın dışı vurumu olan bu ifadeleri kimse yok sayamaz, saymıyor da. Nitekim EAMTC (European Aviation Maintenance Training Committee) ismindeki kuruluş pek çok yeni fikri değerlendirmekte çalışma gruplarında olgunlaştırmakta ve EASA (European Aviation Safety Agency) ya önermektedir.



CEMİL AKGÜL **Teknik Eğitmen**



EASA da kendisine iletilen bu önerilerin yasalaştırılmasını yani kural haline gelmesini sağlamaktadır. Yani işleyen resmi bir süreç mevcuttur. Ama bu tip çalışmalar haricinde sadece eleştirmiş olmak için yapılan eleştiriler boş muhabbetten öteye geçememektedir.

EASA onaylı bir eğitim, EASA'nın koyduğu kurallar çerçevesinde ifa edilir. Eğitimin içeriği, eğitim materyalleri, sınıf, eğitmen ve hatta değerlendirme usulleri (sınavlar) kati kurallar ile belirlenmiştir. Bunlardan sapmanız yetkinizi kaybetmenize

sebeptir. Dolayısıyla kafanıza göre değişiklikler yapamazsınız.

Eskiden tip eğitimleri daha detaylı, daha ağır eğitimlerdi. Sistemler anlatılırken ilgili komponentlerin içyapılarına kadar girilir, çalışmaları daha detaylı anlatılırdı. Günümüzde daha sade hatta bazen yüzeysel diyebileceğimiz anlatımlar var. Fakat bu sadelik bile pek çok genç meslektaşımızı sıkmakta. Sanmayın ki onları eleştireceğim. Pek çok noktada haklılar. Zaten eğitimde gidişat teorik kısmı azaltıp, pratik kısımları artırarak daha çok indikasyonlara ve



kullanıma dönük ve öğrencinin eğitime aktif olarak dâhil olduğu simülasyonlu sınıf eğitimlerine doğrudur. Günümüzde tip eğitimleri teorik ve pratik olarak iki kısımda verilmektedir. Yeni tarz tip eğitiminde, pratik eğitim ikiye bölünmekte ve P1, P2 diye isimlendirilmektedir. Pratik eğitimin ilk kısmı olan P1, sınıf ortamında simülasyon desteği ile teorik eğitimin içinde verilmektedir. Pratik eğitimin diğer kısmı ise olan P2 ise uçak üzerinde tamamlanmaktadır. Sınıfta simülasyon ile dahi olsa pratik yapmak öğrenci için motive edici olmaktadır. Eğitimdeki bu yeni yaklaşımın "Bunlar bizim ne işimize yarayacak" sorusunu ortadan kaldıracığı açıktır.

### Bunlar eğitimde anlatılıyor mu?

Bir diğer yaklaşım ise "Bunlar eğitimde anlatılıyor mu?" sorusu ile kendini gösteren ve her şeyi tip eğitiminden bekleyen bir yaklaşım. Bu genelde uçak veya komponent hasarı veya kaza sonrası yani yaşanan bir olumsuzluk sonrası gelen bir sorudur. Her şeyin kursta anlatılabileceğini veya anlatılması gerektiğini vurgular. Yani eğitimde anlatılsaydı olumsuzluk yaşanmazdı varsayımını öne çıkarır. Asıl olanın referansa göre çalışmak olduğunu gözden kaçıran bir yaklaşımdır. Bu camiada tecrübeli olanlar bilir ki kursta her şeyi anlatmaya kimsenin ne vakti ne de kapasitesi yeter. Hiçbir sistem anlatmadan sadece AMM (AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL) de geçen tüm warning ve caution lardan bahsetseniz acaba ne kadar zaman gerekir? Asıl olan ilgili referans dokümanına göre (örneğin AMM) çalışmaktır. AMM'e uygun çalışıldığı zaman sorun kalmaz.

Kullandığımız dokümanların eski hard copy halini görmüş olanlar ne demek istediğimi çok daha iyi anlar. Bakımda kullanılan sadece temel iki kitabın yani AMM ve IPC (ILLUSTRATED PARTS CATALOG) nin kâğıda basılı hali kitaplığınızın raflarını doldurmaya



yeter. Bu kitapları kullanmış olanlar hatırlayacaktır bir cildi 4 parmak kalınlığında ve bazı chapterlar 2 cilt halinde idi. Uçak başına iki cildi bir kişi anca götürebilirdi. Tam net hatırlamıyorum ama sadece AMM de cilt sayısı 15 civarındaydı. Bunların içindeki her türlü söküm takım test ve ayar işleminin hepsini ne tip kursunda ne de başka bir eğitimde anlatmaya süre yetmez ve yapılabilse bile çok hatalı ve anlamsız bir çaba olur. Kaldı ki kitaplarımız bunlar ile sınırlı değil. SRM (STRUCTURAL REPAIR MANUAL), AWL (AIRCRAFT WIRING LIST), AWM (AIRCRAFT WIRING MANUAL), ASM (AIRCRAFT SCHEMATIC MANUAL), TSM (TROUBLE SHOOTING MANUAL), ESPM (ELECTRICAL STANDARD PRACTICES MANUAL). Bu kitapların dışında atölyede kullanılan ve her bir komponentin kendisine özel olan CMM (COMPONENT MAINTENANCE MANUAL) leri ve kokpitte bulunan (örneğin Minimum Equipment List – MEL) kitapları da katarsak iş içinden çıkılmaz bir hale gelir.. Ama asıl ilginç olanı bu kitaplar kâğıda basılmasalar da hala var. Hatta daha önemlisi, hacmi daha da artmış olan bu kitapları teknisyenler bilfiil kullanıyorlar. Uçak bakımında kullanılan bu kitapların hepsini tekrar kâğıda basıp bir köşeye yığsak hiç de fena olmaz aslında. Bilen zaten biliyor da, belki teknisyenlerin yaptığı işe anlam veremeyenler bu kitaplara bakınca bir fikir sahibi olur.





## HERKES ÖYLE YAPIYOR Kİ...

Keşfedilen kanıtlara göre, MÖ. 40.000 yıllarından kalma “mağara resimleri” ile o zamanın nasıl yaşandığı incelenebilir.

İnsanların ve diğer canlıların, avlanma tekniklerinin, doğal felaketlerinin "karikatüre" edilmiş halleri üzerine yaşamın bir döngü, doğa ile bir denge ve doğum, öğrenme, aşk, ölüm gibi eylemlerin tekrardan ibaret olduğu anlaşılabilmektedir.



UTKU UZUN Teknik Eğitmen

Günümüzdeki hayatımızda edinilen kazanç ya da mağlubiyetlere her an yenisi eklenebilse de bazı noktalar var ki, zaman domaininde ne önce ne de sonra değiş(e)meyecektir.

Örneğin bir ham özümü çiğnediğimizde aldığımız o ekşimik tadı, atalarımızın ataları da aynı aroma ile tadarken; onların deniz kenarında yürürken duyduğu dalga sesi ferahlığını, binlerce yıl sonra olsa da aynı his ile yaşıyoruz.

Aradaki binlerce yıla rağmen yaşadığımız bu ortak his ve tatların **seçimi** de aslında **kültür** dediğimiz olgunun ta kendisi.

Her habitat, zamanı içerisindeki ilgi ve duyuları ile kendi kültürünü oluştururken kazandığı ve kaybettikleriyle hatırlanacaktır.

Tam olarak bu noktadaki **tercihlerimiz** sadece bizim değil, kuşkusuz milletlerin sanat ve bilim istikbali karakterinde de **etiket** olarak bir **değer** temsil



edecektir. Yaşam içerisinde görülen noksanların **tetkik** ve düzeltme **gayretleri** yerine “-miş gibi yaparak” edinilen tercihler hiçbir zaman kutsal bir mirasta ve **tertemiz** bir algıda buluşamamaya da mahkûmdur. Dönülen köşeler **meşru** yol ile olmadıkça taviz tavizi çekecek “bir ben değilim ki.. herkes böyle” mazeretine sığınarak bütünüyle düşük **kalite** rengi verecektir. Her meşru iş yasal olabilir ama her yasal işin meşru olduğuna karar verebilmek, **samimiyetimizle** yüzleşebildiğimiz kadar **dürüst** hatırlanacaktır.

Ünlü yazarımız Sabahattin Ali'nin “İçimizdeki Şeytan” romanında bahsettiği gibi:

*“İsteyip istemediğimi doğru dürüst bilmediğim, fakat neticesi aleyhime çıkarsa istemediğimi iddia ettiğim bu nevi söz ve fiillerimin daimi bir mesulünü bulmuştum. Buna içimdeki şeytan diyordum. Müdafasını üzerime almaktan korktuğum bütün hareketlerimi ona yüklüyor ve kendi suratıma tüküreceğim yerde haksızlığa, tesadüfün cilvesine uğramış bir mazlum gibi nefsimi şefkat ve ihtimama layık görüyordum. Halbuki ne şeytanı azizim, ne şeytanı? Bu bizim gururumuzun, salaklığımızın uydurması... İçimizdeki şeytan pek de kurnazca olmayan bir kaçamak yolu. İçimizde şeytan yok. İçimizde aciz var, tembellik var... İradesizlik, bilgisizlik ve bunların hepsinden daha korkunç bir şey, hakikatleri görmekten kaçmak ihtiyadı var. Hiçbir şey üzerinde düşünmeye, hatta bir*



*parçacık durmaya alışmayan gevşek beyinlerimizle kullanmaya lüzum görmeyerek nihayet zamanla kaybettiğimiz biçare irademizle hayatta dümensiz bir sandal gibi dört tarafa savruluyor ve devrildiğimiz zaman kabahati meçhul kuvvetlerde, insan iradesinin üstündeki tesirlerde arıyoruz.”*

Sabahattin Ali 25 Şubat 1907 - 2 Nisan 1948



# GELECEK KABİN İÇİ'NDE

Değerli UTED dergisi okuyucuları, sizlerle 2 sayılı yazımın 1. kısmını paylaşıyorum. Bu yazımda geleceğimizin mesleklerinin bir departmanı olan kabin içi birimini, kabin içi sistemlerini, uçağın makyajı olarak diyebileceğimiz dekor ve tasarımlarını, düşünülen yenilikleri sizlerle paylaşıp, konuyu da sizlere soru - cevap şeklinde ifade etmek istiyorum.



ALİŞAN DEĞİRMENCİLER Uçak Bakım Teknisyeni

Dünya üzerinde lüks, orta, low cost (kalite, hizmet ve ücretlerine göre) statülerinde bir çok havayolu şirketleri bulunmaktadır. Her havayolu kendi klasmanındaki kurumlar ile ücretlendirme, ikramlar, anlaşmalı kurumlar (araç kiralama, havalimanı transfer hizmeti gibi) lounge hizmetleri, yer ve operasyon hizmetleri, kabin içi eğlence sistemleri ve günümüz teknolojisinin de bu duruma katkısıyla ortaya ciddi bir rekabet durumu meydana gelmektedir. Bir çoğumuzun artık yolculuklarında havayolunu tercih ediyoruz. Kimisi zaman açısından kimisi ticaret veya iş amaçlı kimisi de uzun mesafeleri kısaltmak

adına tercih ediyor. Gelişen teknoloji ve tasarım türleri havayolu işleticilerini bir noktada harekete geçiriyor.

"Uçakta havuz olur mu?", "Yerli ve Milli teması uçaktaki IFE sistemlerine de yansıyıp kendi sistemimizi yapabilir miyiz?", "Kaplama ahşap kullanılabilir mi? Ör: Lavabolardaki waste door (çöp kovası kapağı)", "Yolcular için business class ve economy class için mini bar gibi atıştırmalık alanlar olabilir mi?", "Uçuş esnasında internet kullanılabilir mi?" gibi öneriler merak ile buluştuğunda kabin içi için yeni inovasyon adımları da atılmış oldu.



Dünyanın önde gelen şirketlerinin aktarmalı, uzun süreli ya da kıtalar arası uçuşlarda yolcuların uçuş esnasında kabin içerisinde tabir-i caiz ise hapis olduklarını gözlemlemiştir. Yapılan bu gözlemler çeşitli yenilikçi fikirleri, var olan kabin içi sistemlerinin yetersizliğini, sadece ikram ile oyalayamayacakları gibi sonuçları işaret etmektedir. Sonuçlar sektörün önde gelen bazı havayolu şirketleri kabin içi teknisyenliği ve kabin içi sistemleri üzerine ar-ge masası, yeterli sayıda nitelikli personel istihdamı, eğitimler, üretim gücü gibi durumlar göz önünde bulundurularak ilk adımlar atılmıştır.

Peki kabin içi birimi bakımda nelerden sorumludur, ne / hangi işlemleri yapar?

Kabin içi uçaktaki galleyler ve ekipmanları (oven, coffee maker vb.), tuvaletler ve ekipmanları, kaplamalar, hostes koltukları, halı ve tekstil, koltuk, stowage bin ve stowage kapağı (baş üstü dolapları ve kapakları), floor paneller (kargo kompartmanı ile yolcu kompartmanını ayıran panel, ceiling paneller (basit bir ifade ile kabinin tavanında bulunan paneller), sidewall (uçta kabin içerisindeki yan duvarları), yangın söndürme sistemleri, ekip oksijen tüpü, acil durum esnasında yolcular için oksijen maskeleri (psu = passenger service unit), magazine pocket (yolcular için dergi vb. materyallerin olduğu cepler), magazine box (kabin ekibinin acil durumda kullanması gereken talimatları bulundurdıkları cepler) gibi parça ve komponentlerin bakımını ve tamirini üstlenen birimdir.

AMM'de (Aircraft Maintenance Manual = Uçak Bakım El Kitabı) kabin içinde yapılacak işlemler chapter 25'e göre, yangın ve yangın sistemleri chapter 26'ya, ekip oksijen tüpü ile alakalı işlemler chapter 35'e göre yapılmaktadır.

#### Kabin İçi Teknisyeni Nelere Dikkat Eder?

Öncelikle yapılan işlemler kesinlikle önce göze sonrasında bütüne uymalıdır. Bu uyum uçağın özelliklerine artı değer katacak şekilde olmalıdır. Bu durumu yap-boza benzetebiliriz. Bir parça dahi eksik olduğunda bir sıkıntı oluşacaktır. Yenilikçi, araştırmacı, daima yeni kavramlar ve teknolojiler öğrenmeyi seven ve geliştiren, akılcı, emniyet kültürüne sahip, prosedürleri bilip işlem adımlarında bunu uygulayan ve çok iyi gözlem yapabilme yeteneğine sahip olmalıdır.

#### Yerli ve Milli Uçak Projesinde Kabin İçi Önemli Olacak Mı, Neden?

Önemli olacağını düşünmekteyim. Çünkü millete ait olan bir uçak olursa o milletin izlerini modern çizgi ve tasarımlar ile yansıtmalıdır. Lakin öncelikle bu iş için nitelikli personel ve mühendis ihtiyacını kesinlikle göz ardı etmemek gerekir. Bir teknisyenin zor yetişip,



tecrübe kazanması bir hayli süre aldığını hatırlatmak isterim. Öneri olarak şunu da sunmak isterim. Üretim, ürün geliştirme veya ar-ge faaliyetleri yapacak olan ilgili kişilerin Türk tarihini okuyup gerekirse teknik geziler düzenleyerek ilham almalı ve de basma kalıp çalışmanın dışında çalışarak dünya çapında bir ilk olması hem ülkemiz hem de milletimiz adına son derece önemlidir.

Son olarak sizlere kabin içi parçalarının neler olduğunu, nasıl işlem gördüğünü içeren kısa bir şekilde 2. yazımda aktaracağım. Sizleri sevgi, saygı, sohbet ve muhabbetle selamlıyorum.



# HAVACILIK KİTAPLARI



MÜMIN BALKAN

## Northrop N-63 Convoy Fighter: The Naval VTOL Turboprop Tailsitter Project of 1950

Jared A. Zichek

The Northrop N-63 was an unconventional VTOL turboprop tailsitter aircraft proposal submitted to the US Navy's convoy fighter competition of 1950, which ultimately produced the Convair XFY-1 Pogo and Lockheed XFY-1 Salmon. It was a single-seat high performance fighter designed to protect convoy vessels from attack by enemy aircraft, and for vertical unassisted takeoff from, and landings on, small platform areas afloat or ashore. The N-63 featured a straight wing with pronounced dihedral and a very large ventral T-tail; armament consisted of four 20 mm cannon mounted in large pods on the wing tips. The aircraft was powered by an Allison XT-40-A-8 turboprop engine driving 15.5 ft six-blade dual-rotation propellers. The Northrop convoy fighter was designed to land vertically on a robust central landing strut in a collapsible tailcone as well as small shock absorbers located on the aft ends of the wing pods and vertical stabilizer; these landing support points were spread far apart to enhance stability on the deck. In addition to the N-63, Northrop also submitted the N-63A scale prototype airplane design, a small technology demonstrator powered by an Armstrong Siddeley Double Mamba turboprop. It featured a swappable tail section and auxiliary landing gear which permitted it to take off and land either conventionally or vertically, depending on the proficiency of the pilot. This ebook features 66 illustrations, including detailed schematics, artist's impressions, photos, and speculative color profiles of these remarkable secret aircraft projects, which are sure to appeal to historical aviation enthusiasts and scale modellers alike. This is the publisher's third book covering the convoy fighter competition, the first two being devoted to the Goodyear GA-28A/B and Martin Model 262, both of which are still available in print and digital formats.



## Faster Than The Sun

Peter Twiss

This autobiography of Peter Twiss, the man who flew 1000mph for the first time in history, tells the story of the record-breaking Fairey Delta. It describes the vast organization necessary for the record bid, the political lobbying and the almost intolerable tension when the flights failed.

Yayınevi: Grub Street Publishing





## A'dan Z'ye Dünya Uçakları Helikopterleri ve İnsansız Hava Araçları

Melih Cemal Kuşhan, Selim Gürgen

A'dan Z'ye Dünya Uçakları Helikopterleri ve İnsansız Hava Araçları hakkında ayrıntılı bir rehber kitap.

Yayınevi: Nisan Kitabevi Yayınları

Sayfa Sayısı: 258

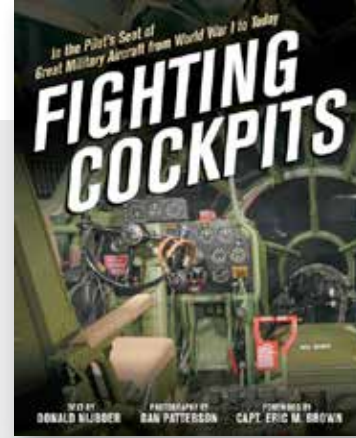


## Fighting Cockpits

Donald Nijboer

Climb inside the cockpits of the world's most famous military aircraft from World War I, World War II to the present day! What was it like to sit in the pilot's seat and take control of a P-51 Mustang in World War II? What about an F-14 Tomcat at the height of the Cold War? Or a Lockheed Martin F-22 Raptor today? The cockpits of these fighter and bomber aircraft are revealed in Fighting Cockpits. Showcasing more than 50 of the world's most famous combat cockpits from early World War I aircraft to present-day fighters, this book includes more than 200 rich color photos from photographer Dan Patterson, as well as detailed history about combat cockpit development from aviation expert and historian Donald Nijboer. In the beginning of the twentieth century, aircraft had open cockpits. Pilots during World War I had to bundle up with fleece-lined leather coats, sheepskin thigh boots, and woolen underclothing to avoid freezing in the cold air four miles up. There was no heating, no oxygen for high flying, no retractable undercarriage, no engine starter, no radio links with air or ground, no brakes to help with landing, and no parachutes. The pilot was afforded merely left and right foot pedals to control the rudder and a single central control stick to cause the nose of the plane to pitch up or down. Since then, the cockpits of fighters and bombers have seen quite an evolution, and the chronology is represented in Fighting Cockpits. Presented in large-format volume, this book will complete any history buff or aviation enthusiast's library. Aircraft includes... Wind in the Wires: Nieuport 28, Royal Aircraft Factory S.E.5, Bristol F.2, Fokker Dr.I, Sopwith Camel, Sopwith Triplane, AEG G.IV, SPAD VII, Halberstadt CL.IV, Fokker D.VII The Rise of the Monoplane: Martin MB-2, Hawker Hind, Fiat CR.32, Boeing P-26 Peashooter, Curtiss F9C, Sparrowhawk, Vought SB2U Vindicator, Westland Lysander, PZL P.11 World War II: Supermarine Spitfire, Messerschmitt Bf 109, Republic P-47 Thunderbolt, North American P-51 Mustang, Handley Page Halifax, Vickers Wellington, Focke-Wulf Fw 190 Wurger, Fairey Firefly, Fiat CR.42, Ilyushin Il-2 Sturmovik, Heinkel He 219 Uhu, Kawasaki Ki-45 Toryu, Curtiss SB2C Helldiver, Northrop P-61 Black Widow, Boeing B-17 Flying Fortress, Boeing B-29 Superfortress, Dornier Do 335 Pfeil, Messerschmitt Me 262 Schwalbe, Arado Ar 234 Blitz Cold War to the Present: North American F-86 Sabre, Boeing B-52 Stratofortress, Grumman A-6 Intruder, General Dynamics F-111 Aardvark, Hawker Siddeley Harrier, McDonnell Douglas/Boeing F-15 Eagle, Grumman F-14 Tomcat, Fairchild Republic A-10 Thunderbolt II, General Dynamics/Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon, Mikoyan MiG-29, Rockwell B-1 Lancer, Lockheed Martin F-117 Nighthawk, Lockheed Martin F-22 Raptor, Lockheed Martin F-35 Lightning II Joint Strike Fighter

Yayınevi: Voyageur Press





**TÜM HAVACILIK CAMİAMIZA GEÇMİŞ OLSUN...**

## **TRABZON'DA UÇAK PİSTTEN ÇIKTI, ÇOK ŞÜKÜR KAZADA ÖLEN YA DA YARALANAN YOK...**

Uçak Teknisyenleri Derneği, konuyla ilgili yaptığı açıklamada, havacılık camiasına geçmiş olsun dileklerini ilettiler.

Ankara- Trabzon seferini yapan Pegasus Havayolları'na ait PC8622 sefer sayılı Boeing 737-800 tipi yolcu uçağı, 13 Ocak 2018 Cumartesi günü 23.30 sıralarında Trabzon Havalimanı'na iniş yaptı.

Uçak, yağmur nedeniyle ıslak zeminde pist başında manevra yaparken, henüz belirlenemeyen nedenle kontrolden çıktı, pist kenarındaki toprak yığınına girdi.

Olayda ölen ya da yaralanan olmazken, uçakta bulunan 162 yolcu ve 6 mürettebat, toplam 168 kişi, kısa sürede tahliye edildi.



Kaza sonrası uçak halatla sabitlenerek denize kaymaması için önlem alındı, daha sonra vinçler yardımıyla yamaçtan çıkarıldı.

Uçak Teknisyenleri Derneği, konuyla ilgili yaptığı açıklamada, havacılık camiasına geçmiş olsun dileklerini ilettiler.

"Pegasus Havayolları Ailesine,

13 Ocak 2018 tarihinde Ankara - Trabzon seferini gerçekleştiren TC-CPF tescil işaretli uçağın, inişten sonra pistten çıkması sonucunda yaşanan kaza Uçak Teknisyenlerinin de arasında bulunduğu tüm havacılık camiasını üzmüştür.

Can kaybı ve herhangi bir yaralanma olmaması bizlere teselli olmuştur. Kaza sonrası yolcuların tahliyesini başarılı bir şekilde yöneten uçuş ekibini tebrik ederiz.

Pegasus Havayolları Ailesine ve Havacılık camiamıza geçmiş olsun dileklerimizi sunarız. Emniyetli Uçuşlar dileriz.

Uçak Teknisyenleri Derneği Yönetim Kurulu."



# “HER ŞEY İNCELİKTEN; İNSAN KABALIKTAN KIRILIR”

Son yıllarda hayatımız eskiye oranla daha hızlı değişmekte ve gelişmekte. Farkında olmasak da etrafımızda hızla büyüyen binalar, çok çabuk moda olup ve ardından hemen eskiyen trendler, popüler kültür ve ona uymaya çalışan fabrikasyon sanat algısı bir şekilde “fast-food” kültürünü hayatımızın her alanına taşıdı. Estetik anlayış gereksizmiş gibi bir kenara itilmiş ve önemini yitirmiş durumda. Bunların insana etkisi ise çok acı.



ESRA ALAN *Türkolog*

Bugün en çok kullandığımız iletişim aracı olan sosyal medya insanların ne kadar basit ve bayağı şey varsa paylaştıkları, zekâ ve yetenek dışında her şeyin ‘fenomen’ olduğu bir ortamı gençten yaşlıya tüm insanımıza sunuyor. Öte yandan yine son yıllarda büyük bir hız kazanarak yükselen binaların mimarisindeki basitlik ile tarihi binalarımızdaki estetiği kıyaslayabilmek imkânsız. Dinlediğimiz şarkıların sözlerindeki kabalık, vurdum duymazlık ve estetik yoksunluk fark edilmeyecek gibi değil. İnsan ruhu gözünden ve kulağından beslenir. Gördüğümüz ve duyduğumuz tüm bayağılıklarsa farkında olmadan ruhumuzu zehirliyor ve yoksun kaldığımız tüm inceliklerin boş bıraktığı yeri kabalıklarımızla doldurmaya başlıyoruz.

Toplumumuz nezaket bakımından zengin ve köklü bir geçmişe sahip olmasına rağmen bugün özellikle büyük şehirlerimizde, kültürel yozlaşmaya ve çevresel estetik dinamiklerin yıkılmaya başlamasıyla nezaket, incelik, zarıflık pek az rastlanır bir mefhum haline geldi. Nezaket sahibi insanlar, ezik ve pısrıklmış gibi görülüyor ne yazık ki... Oysa Hz. Mevlana şöyle söylüyor: “Her şey incelikten; insan kabalıktan kırılır.”

Nezaket gerek Türk toplumunun kültürel yapısının parçası olarak gerek İslam inancının temel anlayışı olarak yabancı olduğumuz bir şey değil. İslam inancına göre de yumuşak ahlaklı olmak, insanları kırmamak ve güzel konuşmak çok önemlidir. “Kaba bir kimsenin elinden, hayat suyu bile olsa içme.” der Hz. Ali. Hayat verecek el bile önce nazik olmalıdır ona göre. Tüm günahların temelinde kalp kırmak vardır. Gıybet, gıybeti edilen kimsenin kalbi kırılacağı için günahtır örneğin. Hz. Muhammed (s.a.v.) “Yumuşaklık ve nezaket hangi şeyde bulunursa, mutlaka onu süsler; hangi şeyden de çekilip alınırsa onu eksik ve kusurlu yapar.” diye buyurmuştur. Yani nezaketin

manevi bir ziynet olduğunu nezaketten uzak din anlayışının ise eksik ve kusurlu olacağını belirtir.

Nezaket yalnızca konuşmakla da ilgili değildir. Yürürken, trafikte ilerlerken, asansöre binerken, bir hizmetin verilmesini isterken ya da beklerken, selam alıp verirken yani aslında günlük yaşamımızın her alanına ve her anına sirayet etmesi gereken, olduğunda günü güzelleştiren olmadığında ise kalbi kemire kemire çürüten çok ince bir çizgidir. Bu çizgi insanın yalnızca sevdikleriyle arasına çizdiği bir çizgi olmamalıdır. Tanıdık, tanımadık herkese nezaket gösterebilmektedir incelik. Hatta kaba olanlara da nazik olabilmelidir. Çünkü nezaket karşımızdakinin kim olduğundan ziyade bizim kim olduğumuzla ilgilidir.

Tebessümün dahi sadaka olduğu dinimizin, nezaket ve hoşgörünün toplumsal kuralları belirlediği geleneğimizin bize kattığı erdemlere; incelik, hoşgörü, nezaket ve anlayış daha da kıymetlendiriyor. Bazen bunu korumak zor olsa da Ece Temelkuran “Kurnazlığı zekâ zannedenlerin topraklarında nezaketiniz sizi aptal gösteriyor olabilir. Aldırmayın!” der...





## TÜRK ŞİİRİNİN EN ÖNEMLİ İSİMLERİNDEN BİRİ: **NAZIM HİKMET**



SONER YILDIRIM

Çağdaş Türk şiirinin en önemli isimlerinden olan Nazım Hikmet Ran, Türk edebiyatına şiir, roman, masal ve oyun gibi birçok değerli eser bırakmıştır. Nazım Hikmet, Türk şiirinin gelişmesinde büyük katkıda bulunmuş şiirlerinde çok farklı bir üslup kullanmıştır. Nazım Hikmet'in hayatına baktığımızda eserlerinde sanatının etkisiyle çok şey buluruz. Ancak bir insanı, sanatçıyı, şairi, Nazım Hikmet'i değerlendirmeden önce eserlerinden ve şiirlerinden başlamak gerekir. Selanik'te doğdu. Aslen 20 Kasım 1901 olan doğum tarihi ailesi tarafından sene kaybetmemesi için 15 Ocak 1902 olarak

kaydettirildi. İlköğrenimine Göztepe Taşmektep'te başlar. Galatasaray lisesinde ortaokula daha sonra da Nişantaşı Mektebine gider. İlk şiirini on bir yaşında yazar. "Bir Bahriyelinin Ardından" adlı şiirini dinleyip beğenen Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın öğüdü üzerine, 1917'de Heybeliada Bahriye Mektebine başlar. 1918 yılında ilk kez bir dergide şiiri yayınlanır. Bu bir aşk şiiridir.

Nazım Hikmet Bahriyeyi bitirdikten sonra Hamidiye Kruvazörüne stajyer güverte subayı olarak verilir. Bir gece nöbette üşütüp zatürre olur. Sağlığını tekrar kazanamayınca, 1920 yılında bahriyeden ayrılmak





zorunda kalır. İstanbul işgaline çok üzülen Nazım Hikmet Milli Mücadele'ye katılmak üzere Anadolu'ya geçer. Ankara Hükümeti tarafından Bolu'ya öğretmen olarak atanır (1921).

Rus devrimiyle ilgilenen şair, Azerbaycan üzerinden Moskova'ya gider. 1922-1924 yıllarında Doğu Halkları Emekçi Üniversitesi KUTV'da ekonomi ve toplum bilim okur. Yurda dönüşünden sonra çeşitli gazete ve dergilerde yazıları, şiirleri yayınlanır. Kitapları basılır, şiirleri ders kitaplarına girer, oyunları devlet tiyatrolarında oynanır ama soruşturmalardan kurtulamaz. 1925 yılından başlayarak şiirleri ve yazıları yüzünden birçok kereler yargılanır. 1938'de askeri öğrencileri isyana teşvik suçlamasıyla "Donanma" davaları açılır. Kemal Tahir, Hikmet Kıvılcımlı ile beraber yargılanan şair 28 yıl 4 ay ağır hapisle cezalandırılır. İstanbul, Ankara, Çankırı ve Bursa cezaevlerinde 12 yıl yatar. 1950 yılında yurt içinde ve yurt dışında Nazım'a özgürlük kampanyaları açılır.

1950 Mayıs seçimleri sonucunda çıkan yeni durum üzerine genel af kanunuyla serbest kalır. 22 Kasım'da Pablo Picasso, Paul Robeson, Wanda Jakubowski, Pablo Neruda'yla birlikte "Uluslararası Barış Ödülü"nü almaya hak kazandığı açıklanır. Serbest kaldıktan sonra iş bulamayan, kitap çıkaramayan Nazım Hikmet 49 yaşında askere çağılır. Askeri okulda öğrenci olarak geçirdiği günler yasa gereği askerliğe sayılması gerekmektedir. Yaşamına yönelik tehditler nedeniyle yurtdışına çıkar. 25 Temmuz 1951'de vatandaşlıktan çıkarılır. Ve ölene dek yurduna, halkına, sevenlerine hasret şiirleri yazacağı göçmenlik yılları başlar.

Düzmece davalarla yaşamının 17 yılı hapisanelerde geçmiştir. Memleket dışında geçen yıllarda Macaristan, Fransa, Küba, Çin, Mısır gibi ülkeleri dolaşır. Konferanslar düzenler, savaş ve sömürgecilik karşıtı eylemlere katılır. 3 Haziran 1963 sabahı bir kalp krizi sonucu Moskova'daki evinde ölür.

Novodeviç mezarlığına gömülür. Nazım Hikmet'e 5 Ocak 2009 tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla Türkiye vatandaşlığı iade edilir.

*"Ben bir insan..."*

*Bir Türk şairi Nazım Hikmet...*

*Ben tepeden tırnağa insan...*

*Tepeden tırnağa kavgâ, hasret ve ümitten ibaret..."*

Nazım Hikmet



## “ÖNCE EMNİYET”İN OSMANLICASI: “TAYYARELERDE EMNİYET MESELESİ BAŞKA HER ŞEYDEN MUKADDEMDİR”

Dergimizin kapağında da sürekli yer alan “Önce Emniyet” prensibi, birçok meslekte olduğu gibi uçak teknisyenliğinde de geçerli bir düstur... 1 Temmuz 1926 tarihli Türk Hava Mecmuasının üçüncü sayısında yer alan ve Fransızcadan çevrilen bir yazının başlığı da aynı şeyi söylüyor ama daha uzun ve nazik kelimelerle: “Tayyarelerde emniyet meselesi başka her şeyden mukaddemdir”... Mukaddem, yani önce... Bakalım Jorj Hevar adıyla yayınlanan bu ilginç yazı, bir asır öncesinden bizlere neler söylüyor...



İSMAİL ŞEN

Yazısına “Hava istasyonları ne kadar emniyet ve cesaret verici olursa olsun tayyarelerde emniyetin daha ziyade ıslahı mümkün ve lazım olduğu da pek doğrudur” cümlesiyle başlayan yazar, yazının ana konusunun da emniyet olacağını, hemen ardından ekler: “Bizim burada meşgul olacağımız birçok meseleleri ortaya atan işte bu emniyet meselesidir.”

Uçakla yolculuğun yeni ve korkutucu bir yol olmasından hareketle, ne tip sakıncalar doğurduğunun sıralandığı kısım ise bugün bizleri gülümsetecek ifadeler içerir:

“Tayyarelerde emniyetin kâfi derecede temin edilememiş olmasındandır ki birçok zevceler (kadınlar) zevçlerini (kocalarını) tayyareci yetiştirme merkezlerini terk etmeye sevk ve teşvik etmekte, sigorta kumpanyaları hava tehlikesine karşı eşhas (kişi) sigorta etmek için o kadar yüksek ücret istemektedirler ki halk Paris’ten Brüksel veya

Londra’ya gitmek ihtiyacında kaldığı zaman tayyareye itimat etmekten çekiniyor.”

### Pilotlar ve cesaretleri...

Güvenlik ve ekonomi kavramlarının konu açısından benzerliğine dikkat çeken yazar, pilotların uçuşlarıyla ilgili masraf kalemlerinden habersiz olmaları gibi, cesaretleri dolayısıyla da emniyeti sağlama konusunda da çaba göstermesi gerekenlerden olmadıklarını belirtir:

“Bu hususta emniyet meselesinin iktisat meselesiyle pek çok müşabeheti (benzerliği) vardır. Bugün “büyük devri âlem seyahatleri” yapmak için ihtiyar olunan masarifin ne miktara balığ olduğunu bilmezler. Askeri tayyare pilotu, bir müesseseye mensup pilot, amortisman tabirinin manası, benzin istihlaki, iniş resmi, aletca resmi, elh... gibi tabirlerini manasını bilmezler, onlar için tasarruf ve iktisadın büyük manası yoktur: Masarifi onlar tediye etmezler, onlar masraf tediyesine alışık değildirlir.

Emniyet hususunda da hemen aynı mütalaat yürütülebilir: Bugün pilot sıfatıyla uçanlar takdir ve hayrete şayan cesaret ve cüret evsafını haizdirler. Onlar pek çok defalar felaketle yan yana giderler ve onlar buna alışmışlardır. Şüphesiz bu çok güzel, çok “yiğitçe” bir zihniyettir; fakat bize lazım olan bu değildir.”

### Cesaret gerektirmeyecek emniyet...

Yazar yolcular için önemli olanın emniyet olduğunu bir kez daha vurgular ve bir adım daha giderek, emniyet kıstasını da belirtir:

Havacılığın ilk yıllarında emniyet algısı günümüzden çok farklıydı. Uçaklar daha çok bir cesaret gösterisi alanlarıydı. 1920’li yıllarda uçak kanatlarında tenis oynayan akrobatlar; bu dönemi çok güzel yansıtan bir manzara...





صافی: ۳

تورک هوا مجموعه سی

صفحه: ۱۱

## طیاره لرده امنیت مسئله سی باشقا هر شیئدن مقدمدر

فرانسوژدن



## برهرا فیلسوفی اوچورسه ماننده

ایچین طیاره قولانچاقی بریلوتک سادهجه بر آراهینک اوصافی حائر اولسی ایجاب ایدمک، بوندن قشلهسه احتیاج قالمایقدیر. بکوچوک سیاحت طیاره سنک پلوتی بوله برطیاره سی سوق واداره ایچین نه جبارت وئمه جرأت کوستر. مه یه مجبور اولمایاقدیر. برتقلیه طیاره سی پلوتنک ای برسفیه قومادانک اوصافی حائر اولسی، بی هرشیئدن اول مکمل وپشتکین برکیچ اولسی ایجاب ایدمک: مهارت وال جاپوقتی اوصافی، اوزمان موجود اولایق طیاره ده دها موافق کله جک دیکر اوصافه ترک موقع ایدمک. بوشصوصده هیچ برخیاله قایلماپورم: ایاری سورول بونکرلر، یالغاسه هوا محفلریده حاکم اولان لیهیت چارنده دها خیل زمانده چارایاقدیر. بونکرلر برشوراسی ده دغوردرکه، پلوتک، خلق کتلهسه باغلاشقی اوزره، مستاد درجه ده جصور رشغین حالندن چیقسی بیه طیاره جیلکک و طیاره ایله قلیپاک منفعی اقتسادندن در خلق کتلهسی، هیئت عمومی سی اعتبارله، کندیسندن ده جبارت وجرأتکارانی لک ایدمک شریطله، جرأتکارانی کوسترلری پک زیاده غدیر ایدر. شو حالده طیاره جیلکک حائر اولدیی امنیت اوصافی اصلاح ایتک دینک، ک دوغرو والک مؤثر برصورنده اولک آنکشافه جالیشقی دیمکدر. خلقک، هیچ برکیلی فکریم، هیچ برفورقوس اولرقی هوا سفر و سیاحتنه

هوا ایستانتیقلری نه قادیار امنیت غش وئدرجه جبارت بئش اولورسه اولورسه اولسون طیاره لرده امنیتک دها زیاده اصلاحی ممکن ولایم اولدوغیده پک دوغرودر. ذات ماده اعتبارله بزم بوراده مشغول اولمقدیر برچوق مسئله لری اوزره آمان ایسته بو امنیت مسئله سیدر: طیاره لرده امنیتک کافی درجه ده تأمین ایدلمهش اولستندیکر برچوق زوجله زوجلری طیاره سی بئشدرمه مرکز لری ترک اقه به سوق وئوقی آنکده، سیغورطا قومانیلری هوا تالککسه قارشی اشخاص سیغورطه ایتک ایچین اولقادار بونکک اجرت ایسته مکده درلرک خلقی یارسدن بروکل ویا لوندیه کیشک احتیاجنده قالدیی زمان طیاره به اعتماد ایتکدن چکینور.

بوشصوصده امنیت مسئله سنک اقتضاد مسئله سیله پک چوق مشابهتی واردر. بوکون «بوک دورعالم سیاحتلری» باقی ایچین اختیار اولونان مصارفک نه مقدار مانع اولدیی بیلزلر. عسکری طیاره پلوتی، برمؤسه منسوب پلوت، آموزشپان تعمیرک معناسی، به ترمین استیلای، ایشی رسی، التجا رسی، الخ... کی تعمیرک معناسی بیلزلر، اولر ایچین تصرف واقتصادک بویک معناسی بوقدر: مصارف اولر ناده ایزلر، اولر مصرف نادیسه آلیشقی دکلدلر.

امنیت خصوصتده مهم عینی مطالعات یوردوله بیلر: بوکون پلوت مقبله اوچانلر تقدیر وحرته شایان جبارت وجرأت اوصافی حائرلر، اولر پک چوق دفعه لر فلاکتله یان باه کیدلر واولر بوکا آلیشیلر. شهنه سز بچوق کوزلک، چوق «یکتجه» برده ییدر، فقط زه لازم اولان بونکدر. بزم ایچون قالمیه امنیتل برطیاره غایبه واصل اولق لازمدر. طیاره اولقادار امنیتل اولایمک اواک چنه جک ترکیمه مک اوتومویله ویا شمتد ویره یین ترکیمه دن دها فضل جبارت کوسترمه حاجت قالمیلر... برطیاره پلوت حاکم اولان وصف، نقشه اعمادیدر: حال حاضرده برطیاره پلوتی برطیاره ماکنه سنک، نه قدر مکمل اولورسه اولسون، کندی مهارت وال جاپوقتی، اوستلق و... جبارتک بری طوتایه جکی دوشونه من، حالبوکه صاحبزک معطوف اولسی ایجاب ایدن غایبه ایسته بودر.

استقبالده، کندی ذوق واکتجه سی

دوغرو کله سی ایچین، بوسر سفرک اول امرده امین، اوتدن سوکرده اقتصاد اولسی لازمدر. بو-صوصده، «طیاره ده امنیت برلک» نیک بک سمود فعالیت برچوق دفعه لر آتیشلاق عطلونقنه نائل اولدم. بو برلک هوا سیاحتلریده امنیتلریده خصوصتده ایشی تربیات وجوده کتیر ازه هر سه لشوق مکافاتلری توزیع ایتکده در، مذکور برلکک بوغیر پک کوزل، پک تقدیر شایاندر، فقط بو غیرت و فعالیت دها قابل تاس تبعیلر حصوله کتیره معنی اولسته تاسقم. باشقا تعبیرله، برلک طرقتدن مکافاتلر بریلان تربیاتک هبسی فضل مقدارده وجوده کتیر یهکی و تجربه لری ده بایله بی حالده بونکک بالفل پک اولقادار تطبیق ایدیلدیی اولسته تاسف ایتکده م.

۱۹۲۰ ویا ۱۹۲۱ دن بری، برلک، طیاره لره مخصوص امنیت تربیاتی وجوده کتیرن بعضی ایجاد صاحب لری مکافاتلر بری، قوتورل آلتنده پاییلن تجربه لر اناسندن بونتریاتک ملصده موافق ایتدی کورولسی. بوله اولدوسی حالده، بونکک شیددی به قادیار لیهیل طیاره لره تطبیق ایدیلدیی سوروردم.

هوا سیرو سفرلریده امنیتل ایتدی برمه به مدار اولایق هرشیئک رسی دواتر، طیاره انشآت مهندس لری وحتی طیاره پلوتلری طرقتدن فضل هیجان و تهاک ایله قول ایدیلدیی تاهلر کوروردم... بونکک هر رسی، نیکلک آجاق تطبیقات ایله ممکن اولایلا جکی خاطر لاما بکری کورونکرک، چوق دفعه، بکی تربیاته علاقه دار اولمیسز نیکلک حصولی ایسته بولر.

برسی یکلریده، بکا بو امنیت مسئله سندن بحث ایدیلدی، بوغت اناسندن، اگر نیکله دوغرو صرف غیرت ایتک ای ایسه، بونکک چارهلری آرایملر، بونکک الله ایدمکک وسائلی دکله بیه، هیچ اوللازمه وجوده کتیردکری تربیاتک اصلاحی وسائلی ورنک مناسب اولایق بکا آتیق وقطی ر لسلله سوله نئدی. بومقصدا حصول ایچین، اوزرلریده بو امنیت تربیاتک تطبیق ولوناسی بر ویا برچوق تجربه طیاره سنک وجوده کتیرلری فکری تفیق ایدیلوردی. بومیلارلرین سوک درجه برمکلیت ایسته نه بیک (بومیلارلرین مقصد سادهجه، بر ویا برچوق امنیت مسئله لری حله مخصوص اولق اوزره وجوده کتیریلان مختلف سینه مئدی امنیت تربیاتک اصول موافق برصورنده تجربه سندن عبارت اولایاقدیر.



"Bizim için tamamıyla emniyetli bir tayyare gayesine vasıl olmak lazımdır. Tayyare o kadar emniyetli olmalıdır ki ona binecek bir kimsenin otomobile veya şimendifere binen bir kimseden daha fazla bir cesaret göstermesine hacet kalmamalıdır... Bir tayyare pilotuna hâkim olan vasıf nefesine itimattır; hâlihazırda bir tayyare pilotu bir tayyare makinistinin, ne kadar mükemmel olursa olsun, kendi maharet ve el çabukluğunun, ustalık ve... cesaretinin yerini tutabileceğini düşünemez. Hâlbuki mesaimizin matuf olması icap eden gaye de işte budur."

Bugün en güvenli ulaşım aracının uçaklar olduğunu bilse memnun olacağına inandığım yazarımız, gelecekle ilgili öngörülerde bulunmayı da ihmal etmez. Özellikle yüksek vasıf kazanmadan uçurulabilecek kişisel uçaklar hakkında söyledikleri ilginç:

"İstikbalde kendi zevk ve eğlencesi için tayyare kullanacak bir pilotun sadece bir arabacının evsafını haiz olması icap edecek, bundan fazlasına ihtiyaç kalmayacaktır. Bu küçük seyahat tayyaresinin pilotu böyle bir tayyareyi sevk ve idare için ne cesaret ve ne de cüret göstermeye mecbur olmayacaktır. Bir nakliye tayyaresi pilotunun iyi bir sefine kumandanının evsafını haiz olması, yani her şeyden evvel mükemmel ve pişkin bir gemici olması icap edecektir. Maharet ve el çabukluğu evsafı, o zaman mevcut olacak tayyarelere daha muvafık gelecek diğer evsafa terk-i mevki edecektir."

Yazarımız bu hedefe ulaşmanın önündeki en büyük engelin "cesaret" olacağına inanır:

"Bu hususta hiçbir hayale kapılmıyorum: İleri sürülen bu fikirler, bilhassa hava mahfillerinde hâkim olan zihniyete çarpmakta ve daha hayli zaman da çarpacaktır. Bununla beraber şurası da doğrudur ki, pilotun halk kitlesine yaklaşmak üzere, müstesna derecede cesur bir şahıs halinde çıkması yine tayyareciliğin ve tayyare ile nakliyatın menfaati iktizasındandır; halk kitlesi, heyet-i umumiyesi itibarıyla, kendisinden de cesaret ve cüretkarlık talep edilmemek şartıyla, cüretkarlık gösterenleri pek ziyade takdir eder."

Eh cesaret eğitimle kazanılamayacağına göre, bu sorunu çözmenin tek yolu da emniyetin artırılmasından geçmektedir:

"Şu halde tayyareciliğin haiz olduğu emniyet evsafını ıslah etmek demek, en doğru ve en müessir bir surette onun inkişafına çalışmak demektir. Halkın hiçbir gizli fikirsiz, hiçbir korkusuz olarak hava sefer ve seyahatine doğru gelmesi için, bu seyir ve seferin evvel emirde emin, ondan sonra da iktisadi olması lazımdır."

#### Emniyet için yeni icatlar...

Tayyarede Emniyet Birliği isimli bir kurumdan bahseden yazar, birliğin çalışmalarının yetersiz olsa da önemli olduğunu sözlerine ekler. Emniyeti artıracak yeni icatların uçaklarda hemen uygulanmamasının sakıncalarından bahseder:

"Bu hususta, "Tayyarede Emniyet Birliği"nin pek mesut faaliyetini birçok defalar alkışlamak mahzuziyetine nail



Kanatla, tek ayak  
üzerinde ve ellerimi  
bırakarak duruyorum...  
Çok cesurum.



oldum. Bu birlik hava seyahatlerinde emniyeti tezyit hususunda en iyi tertibat vücuda getirenlere her sene teşvik mükâfatları tevzi etmektedir. Mezkûr birliğin bu gayreti pek güzel, pek takdire şayandır; fakat bu gayret ve faaliyetin daha kabil-i temas neticeler husule getirememiş olmasına müteessifim. Başka tabirle, birlik tarafından mükâfatlandırılan tertibatın hepsi fazla miktarda vücuda getirildiği ve tecrübeleri de yapıldığı halde bunların bilfiil pek o kadar tatbik edilmemiş olmasına teessüf etmekteyim.

1920 veya 1921'den beri, birlik tayyarelere mahsus emniyet tertibatı vücuda getiren bazı icat sahiplerini mükâfatlandırdı: kontrol altında yapılan tecrübeler esnasında bu tertibatın maksada tevafuk ettiği görüldü. Böyle olduğu halde, bunların şimdiye kadar ne sebeple tayyarelerde tatbik edilmediğini soruyorum.

Hava seyir ve seferlerinde emniyeti arttırmaya medar olacak her şeyin resmi devair, tayyare inşaat mühendisleri ve hatta tayyare pilotları tarafından fazla heyecan ve tehalük (istek) ile kabul edilmediğini teessürle görüyorum... Bunların her birisi, tekâmülün ancak tatbikat ile mümkün olabileceğini hatırlamıyor gibi görünerek, çok defa, yeni tertibata alakadar olmaksızın tekâmülün husulünü istiyorlar."

### Deneme Uçakları ve Pilotları

Yazarımızın basireti bir konuda daha ortaya çıkıyor. Önerilerini sıralarken deneme uçakları ve pilotlarından bahsediyor:

"Birisi geçenlerde bana bu emniyet meselesinden bahsediyordu; bu bahis esnasında, eğer tekâmüle doğru sarf-ı gayret etmek iyi ise, bu tekâmül çarelerini arayanlara, bu tekâmülü elde edecek vesaiti değilse bile, hiç olmazsa vücuda getirdikleri tertibatın ıslahı vesaitini vermek münasip olacağı bana açık ve katı bir lisanla söylenmişti; Bu maksadın husulü için, üzerlerinde bu emniyet tertibatının tatbik olunacağı bir veya birçok tecrübe tayyaresinin vücuda getirilmesi fikri telkin ediliyordu. Bu tayyarelerden son derece bir mükemmeliyet istenmeyecek; bu tayyarelerden maksat sadece, bir veya birçok emniyet meselelerini halle mahsus olmak üzere vücuda getirilen muhtelif sistemdeki emniyet tertibatının usulüne muvafık bir surette tecrübesinden ibaret olacaktır."

### Otomatik uçuş...

Bazı komutları pilota ihtiyaç duymadan gerçekleştirebilecek uçaklar da yazarın öngörülerindendir.

"Hatta bu hususta daha ileri gidiliyor ve şu fikir ileri sürülüyordu: Üzerinde "Emniyet birliği" tarafından



Douglas'ın kadın çalışanları, havadan dünyayı dolaşacak uçağın gövde kaplamasını hazırlıyorlar. Clover Park, 1924

mükâfatlandırılmış icatlardan bir kısmının cem edileceği bir tayyare niçin yapılması? Bilfarz "Mazad"ın kendiliğinden işler (otomatik) sevk ve idare tertibatı ile "Laşasani – Lachassagne"nın medhul inhaneli kanat tertibatını ve "Firiç – Fritch" sistemi veya diğer bir sistem kızaklarla mücehhez bir iniş tertibatını aynı bir makine üzerinde cem etmek imkânsız mıdır? Aynı makine üzerinde cem edilecek bu üç tertibatın – eğer bunların bir arada cemi kabil ise- sürat ziyaidan ve inişinden mütevellit tehlikeyi, bu tehlike hangi anda zuhur ederse etsin, katiyen bertaraf etmek suretiyle bu makineye fiilen mutlak bir emniyet vereceğini düşünmek makul olmaz mı?

Aşikardır ki, böyle bir makine, tayyarecilik nokta-i nazarından haiz olacağı evsaf itibarıyla, belki de fevkalade bir şey olmayacaktır; lakin bu makine seyir ve sefer hususunda emin, katiyen emin olduğu halde tayyarecilik sahasında ne büyük bir terakki teşkil edecektir."



Douglas Aircraft Company'nin erken dönem uçaklarından birinin montajı. Santa Monica, 1921



## Bunlar sadece kitap değil, aynı zamanda defter de...

Çocukluk ve ilk gençlik yıllarında edinilen alışkanlıkların daha kalıcı olduğu tüm uzmanların ortak görüşü... Bu yıllarda edinilen kötü alışkanlıklar da iyi alışkanlıklar da hayatın rotasında çok daha belirleyici oluyor. Bu sayımızda birkaç ilginç kitabı, daha doğrusu kitap/defteri tanıtarak, iyi alışkanlıkları oluşturmakla ilgili katkıda bulunmayı hedefledik. Bu kitap/defterler sadece okuma, yazma alışkanlığının oluşmasına katkıda bulunmuyor, aynı zamanda erken yaşlarda gelecekle ilgili planların oluşmasını da sağlıyor...



MÜMİN BALKAN



**Kes, Yapıştır, Çiz**  
Zamanı boşa geçirmek mümkün değil!

Bu kitap boş zamanını 'boşa geçirmemek' isteyenler için yazıldı. Her sayfasında, farklı bir yönerge ile bir şeylerle meşgul olmanı sağlayacak Kes, Yapıştır, Çiz ile zamanını bir şeyler karalayarak, üretmek, yaratarak geçireceksin. Bu kitabın başlıca yazılış amacı içindeki yaratıcı tarafı keşfetmeni ve beslemeni sağlamak! Bu kitap sayesinde sadece karalama yapmanın bile insanın kendini ne kadar iyi hissettirdiği göreceksin. Etrafındaki sıradan nesnelerle sanat yapabileceğini ya da sadece güzel vakit geçirebileceğini keşfedeceksin. Sayfalar arasında kendini kaybedecek; anlamlı ya da anlamsız bir ürün elde etmenin tadına varacaksın. Anlamsız gibi görünen şeylerin bir araya geldiğinde anlam ifade edebileceğini fark edeceksin. Kes, Yapıştır, Çiz ile artık çevrene bambaşka bir gözle bakacaksın. Yaşasın boşa geçmeyen zamanlar!

Sayfa Sayısı: 96, Redhouse Kidz Yayınları



### Yaz, Düşün, Araştır Yeni sözcükler ve ilginç öykülerin dünyasına hoş geldin!

Önünüzde boş, bembeyaz bir sayfa varken yazı yazmak pek de kolay olmayabilir. Bunun yerine rengârenk sayfalarla dolu, resimlerle bezeli ve çok eğlenceli ipuçlarının eşlik ettiği bir yazma deneyimine ne dersin?

Bu kitapta farklı yazı türlerine göre türlü türlü etkinlikler var. Sayfaları karıştırın, bir anda kendinizi öykü yazarken, mahalledeki bakkalla röportaj yaparken ya da annenize bir doğum günü kartı hazırlarken bulabilirsiniz. Son sayfaya geldiğinizde o da ne? Elinizin altında bir sürü yazı birikmiş!

Sayfa Sayısı: 96, Redhouse Kidz Yayınları



### Anlat, Kaydet, Kendini Tanı

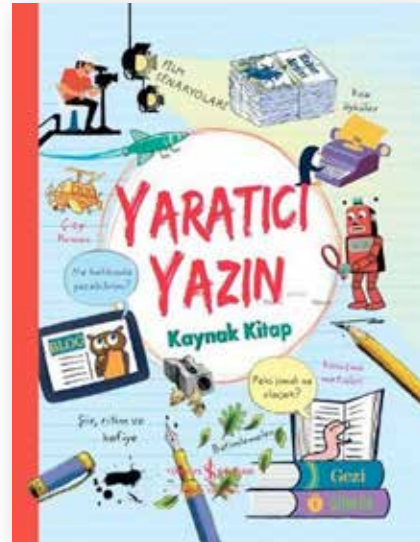
Kendimizi ne kadar tanıyoruz? Peki yıllar geçtikçe ne kadar değiştiğimizi fark ediyor muyuz? İşte size zamanı dondurup kendinizi daha yakından tanıma fırsatı! Anlat, Kaydet, Kendini Tanı kitabı ile evinizden, ailenizden, arkadaşlarınızdan başlayarak bugününüzü kaydedin, kişiliğiniz hakkında ipuçları içeren soruları yanıtlayın, düşünün, yazın, çizin, biriktirin. Kendinize dönüp hayatınıza farklı bir gözle bakmanın tadını çıkarın. Yıllar sonra bu kitabı elinize almak da ayrı bir zevk olacak.

Sayfa Sayısı: 80, Redhouse Kidz Yayınları

### Yaratıcı Yazın

Bu ilham verici kitap, farklı dallarda eserler oluşturmak için gerekli adımları gösteren bir rehber şeklinde hazırlanmıştır. Senaryo, çizgi roman, şiir ya da eleştiri yazmak için öncelikle fikirlerini düzenlemeyi öğrenmeli ve formata uygun bir şekilde ifade edebilmelisin. Çalışmalarını yazabileceğin bir çalışma defteri olarak tasarlanmış bu kitapta bulacağın ilginç fikirler yaratıcılığını geliştirecek.

Sayfa Sayısı: 96, İş Bankası Kültür Yayınları



### Genç Öykücünün Rehberi

Sürükleyici, heyecanlı ve eğlendirici öykülerin yazarı olmak ister misin? Genç Öykücünün Rehberi ile yazma yeteneğini geliştirebilir, arkadaşlarını ve öğretmenlerini şaşırtacak, güzel öyküler kurgulayabilirsin. Bu rehber kitap sayesinde sıra dışı karakterler, gizemli mekânlar ve ilgi çekici konular bulmakta zorlanmayacaksın. Bir kalem ve bir kâğıtla kendi öykü dünyanı kurmaya hazır mısın? Haydi başlıyoruz!

Sayfa Sayısı: 64, İş Bankası Kültür Yayınları



### Macera Yazarının El Kitabı

Hiç kendi macera hikâyenizi yazmak istediğiniz ama nereden başlayacağınızı bilemediğiniz oldu mu? İşte bu kitap yardımınıza koşuyor. Kâşifler, casuslar, hayaletler ya da uzaylılarla ilgili çeşit çeşit macerayı yazmak için ilham verici fikirler burada. Üstelik kendi hikâyelerinizi yazabileceğiniz boşluklar ve yazarken faydalanabileceğiniz ipuçları da var.

Sayfa Sayısı: 96, İş Bankası Kültür Yayınları



### Genç Çizerin El Kitabı

Kendi çizgi romanınızı yazıp çizmek istediğiniz, ama nereden başlayacağınızı bilemediğiniz oldu mu hiç? İşte bu kitap yardımınıza koşuyor. Süper kahraman maceralarından hayvan hikâyelerine kadar her konuda fikirlere dolu. Üstelik çizgi romanlarınız için bol bol boş yer, yazı ve çizim için de kenarlarda bir sürü ipucu var.

Sayfa Sayısı: 96, İş Bankası Kültür Yayınları



### Genç Yazarın Seyir Defteri

Büyük bir yazar olmak için nelere ihtiyacınız var? Bu kitabı okumaya başlayarak ilk adımı atabilirsiniz. Genç Yazarın Seyir Defteri'nde hikâyelerinizi planlamanıza ve yazma becerinizi geliştirmenize yardımcı olacak pek çok ipucu bulunuyor. Ayrıca yaratıcılığınızı canlandıran sözcükleri ve hikâyeleri yazabileceğiniz, yeni hikâyeler için fikirlerinizi not edebileceğiniz yerler de var.

Sayfa Sayısı: 96, İş Bankası Kültür Yayınları

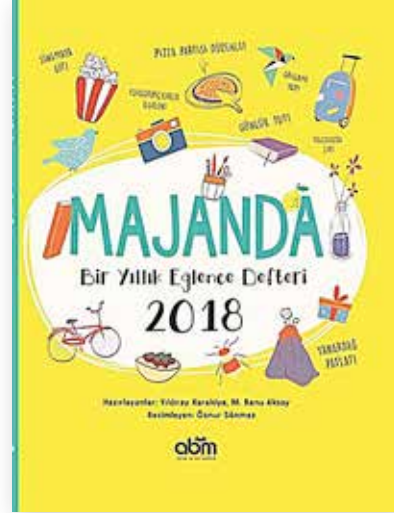




## Majanda 2018

"Bir yıllık eğlence defteri" MAJANDA, sıradan bir ajandanın sahip olamayacağı birçok özelliğe sahip. MAJANDA sayesinde çocuklarsünlük alışkanlıklarını takip edebilecek, ruh hallerini gün gün kaydedebilecek, harçlıklarının hesabını tutabilecek; okudukları kitapları, izledikleri filmleri, dinledikleri müzikleri not edebilecekler. MAJANDA'yı yıl boyunca notlar almak için değil, nitelikli ve eğlenceli zaman geçirmek için de kullanılabilecek. Çünkü içinde tarifler, zihin açıcı etkinlik önerileri, genel kültür bölümleri, öyküler ve oyunlar da var.

Sayfa Sayısı: 230, Abm Yayınevi



## Çocuklar İçin Kodlama

Çocuklar da kod yazabilir, hatta programcı bile olabilir!

Programlama aynen matematik gibi hayatın bir parçası. Dünyada son zamanlarda gelişen eğitim yaklaşımlarından biri de bu: Nasıl çok küçük yaştan itibaren çocuklara matematik öğretilabiliyorsa, programlama da öğretilir. Hatta kodlama da! Algoritmalarla düşünmek, çocukların matematiksel becerilerini de inanılmaz ölçüde geliştirebiliyor. Onun için programlamanın, algoritma geliştirmenin ve kodlamanın başlangıç yaşı hızla düşüyor... Bu kitapla, çocuğunuzun program yazması mümkün; web üzerinden uygulamaları adım adım izleyip örnekleri birlikte yapmanız, kavramların üzerinden geçmeniz yeterli...

Sayfa Sayısı: 292, Pusula Yayıncılık

## Dijital Oyun Tasarımı

Yeter Oynadığın! Artık Kendi Oyununu Tasarlama Zamanı! Bu kitabın ana amacı, çocukların yaratıcılıklarını ve oyun deneyimlerini kullanarak kendi oyunlarını tasarlamaları için rehberlik etmektir. Oyun tasarımı üzerinde çalışmak, çocukların birçok becerisini arttırmaya yardımcı olur. Oyun tasarlarken algoritmik, analitik, yaratıcı ve tasarım odaklı düşünme becerileri gelişir.

Sayfa Sayısı: 100, Pusula Yayıncılık



# KÖPRÜLER, CAMİLER VE KAPALIÇARŞILAR KENTİ: EDİRNE

Yıllarca Osmanlı Devletine başkent olmuş bir sınır kentimizdeyim bu ay, Edirne’de. Kentin Latince ve Yunanca adı: Hadrianopolis yani Hadrianus’un şehri.



DR. HANDAN DİKER Öğretim Görevlisi, Yeditepe Üniversitesi

Edirne’ye İstanbul’dan yaklaşık 3 saat süren araba yolculuğu ile ulaşabiliyorsunuz. Türkiye’yi Avrupa’ya bağlayan kara yolu üzerinde bulunan şehir oldukça eski bir geçmişe dayanıyor. Burası bir tarih ve kültür kenti... Şehirde gezilecek o kadar çok yer var ki ancak önceliğim Selimiye Camiinden yana oldu. Edirne Merkez yeni mahallede yer alan ve Mimar Sinan’ın ustalık döneminde, 80 yaşında yaptığı Selimiye Camii gerçekten kentin en ünlü, en şık ve en güzel eseri. Ben

bu kadar zarif bir işçilik hiç görmemiştim, gerçekten de görür görmez çok etkilendim. 550 milyon akçe harcadığı söylenen cami, 7 yılda, 14 bin işçi ve 400 kalfa ile inşa edilmiş. 14 Mart 1575 tarihinde ilk kez ibadete açılan cami dünyanın en geniş camisi olarak adlandırılıyor. 1620 metrekaresi iç bölüm olmak üzere toplam 2475 metrekareye yayılan bir alanı mevcut. Dört minaresi bulunan cami Edirne’nin her yerinden görülmekte... Selimiye Camii adeta Edirne’nin simgesi







durumunda... Kanuni Sultan Süleyman'ın oğlu İkinci Selim tarafından yaptırılan caminin en önemli özelliği kubbesinde. Yüksekliği 43,25 metre, çapı 31,25 metre olan kubbe 8 sütun üzerine 6 kemer ile bağlanmış. Caminin içi ise İznik Çinileri ile süslenmiş. Burası 2011 yılında Dünya Mirası listesine girmiştir.

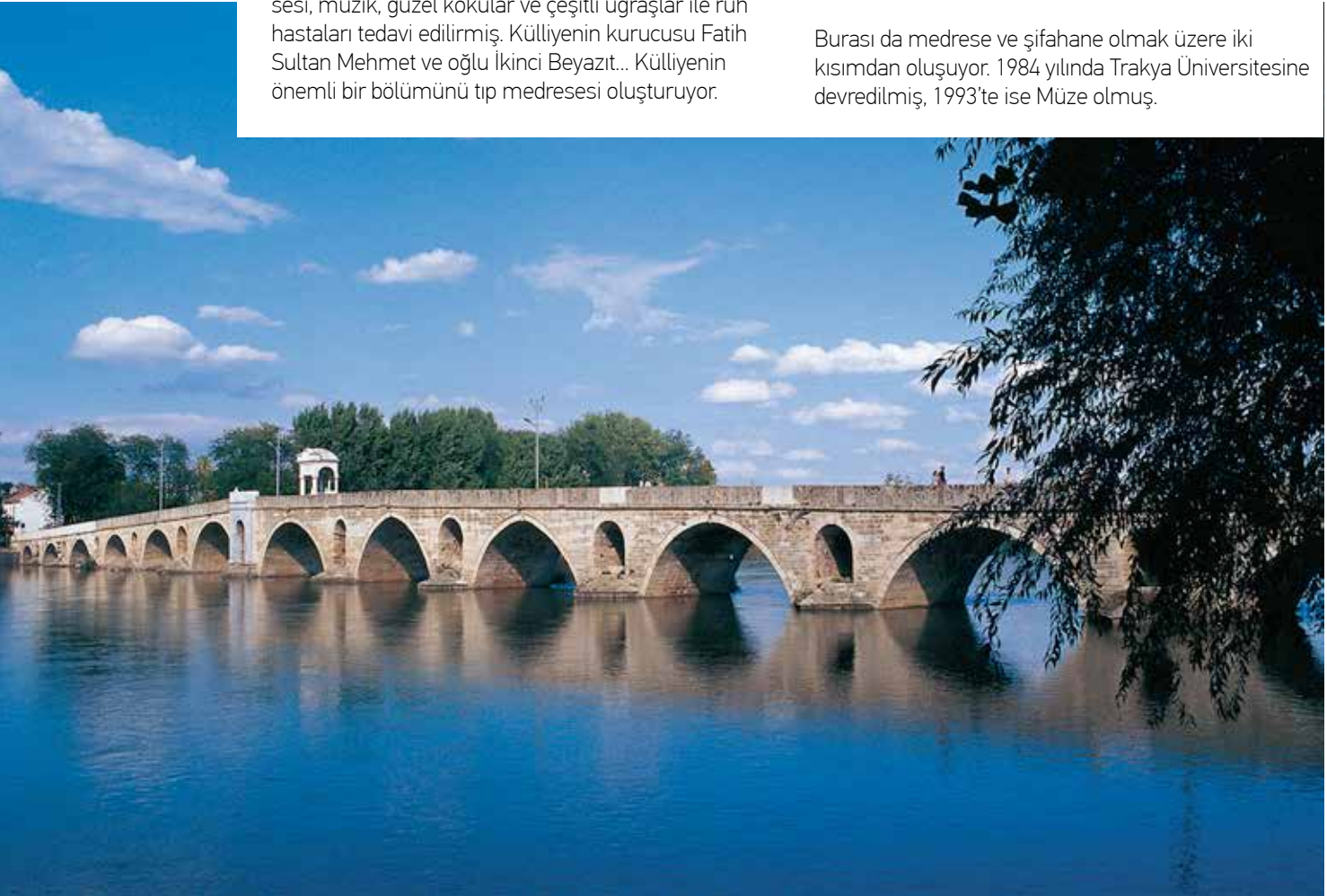
Edirne'de beni çok etkileyen bir diğer yapı da 'Adalet Kasrı' oldu. Burası Edirne Sarayının sağlam kalan tek binası... Sarayıcı semtinde bulunan bu binada Kanuni Sultan Süleyman kanunlarını yazdırmış.

Gelelim Kapalıçarşı'ya, ya da başka bir deyişle Selimiye Arastasına. Burası padişah 3. Murat'ın Selimiye Camiine gelir sağlamak için Mimar Davut Ağa'ya yaptırdığı muhteşem bir kapalı çarşı. 256 metre uzunluğunda ve 73 kemerli bir çarşı burası ve içinde 124 dükkân var.

'Şifahane' ya da şimdiki adı ile sağlık müzesi. Burası Edirne'de görülmeden dönülmemesi gereken çok önemli bir müze... Sultan İkinci Bayezid Külliyesi içinde bulunan Darüşşifa bölümünde yer alıyor. Külliye'nin amacı ise hekim yetiştirmek... 1500'lü yıllarda özellikle burada göz hastaları tedavi edilirmiş. Sonraları ruh hastalarına hizmet vermeye başlamış. Burada su sesi, müzik, güzel kokular ve çeşitli uğraşlar ile ruh hastaları tedavi edilirmiş. Külliye'nin kurucusu Fatih Sultan Mehmet ve oğlu İkinci Beyazıt... Külliye'nin önemli bir bölümünü tıp medresesi oluşturuyor.



Burası da medrese ve şifahane olmak üzere iki kısımdan oluşuyor. 1984 yılında Trakya Üniversitesine devredilmiş, 1993'te ise Müze olmuş.







Edirne bol camili bir kent... Muradiye Camii, Üç Şerefeli Cami, Eski Cami, İkinci Bayezid Camii ve Külliyesi gibi...

Edirne'nin bir diğer ünü de köprülerinden gelir. Meriç nehri üzerindeki Mimar Sinan köprüleri en başta söyleyebileceğimiz muhteşem tarihi köprüler... Ayrıca, Bayezid Köprüsü, Emekçizade Ahmet Paşa Köprüsü ve Meriç Köprüsü sayılabilir.

Edirne'nin gerçek siyasi ve kültürel tarihi Osmanlı-Türk egemenliği ile başlar. Türklerin eline geçtikten sonra gelişme gösteren bu şehir, önemli bir bilim, sanat, düşünce ve kültür merkezi olmuştur. Önce Bursa sonra Edirne Osmanlı Devletinin başkenti olmuştur. Edirne Osmanlı Devletinin, İstanbul'dan sonra en uzun süre başkentliğini yapmıştır.

Gelelim ünlü yiyeceklerine, en başta o meşhur ciğerini söyleyebiliriz. Gerçekten de çok lezzetli ve incecik doğranmış, ağızda dağılan bir lezzet bu. Ayrıca beyaz peyniri, badem ezmesi, peynir helvası gibi nefis yiyeceklerini de saymak gerekir.

Ve yazının sonu, Bir tarih kentidir; sultanların kentidir; camilerin, türbelerin, köprülerin, Tunca, Arda ve Meriç nehirlerinin içinden geçtiği bir sınır







kentidir. eşmelerin, hamamların, kervansarayların, medreselerin, bedestenlerin, şairlerin ve âlimlerin kentidir. Mimar Sinan'ın ustalığına tanık olan bir kenttir. Ata sporumuz olan Kırkpınar güreşleri ile ünlüdür. Sanat kentidir. Hepsinden önemlisi de çok

güzel ve kendine özgü bir kenttir. İşte böylesine renkli, böylesine dolu dolu bir şehir Edirne... Bundan sonra sizin de yapacağınız şey, eğer hala görmediyseniz, gidip bu şehri gezmek olmalıdır. İnanın çok beğenecek ve etkileneceksiniz.







HAVACILIK  
SENİ  
BEKLİYOR



# BU SINAVA UÇARAK GİDİLİR!

1. Oturum Saati: 10.00 - 12.00

2. Oturum Saati: 13.00 - 15.00

Sınav Tarihi: 17 Şubat 2018

Sınava katılan tüm  
öğrencilere **%30** burs imkanı

**%70**

**%100**

**%50**

**2.**

**1.**

**3.**

www.gokjetlisesi.com

İSTANBUL

0 (212) 871 0 871

MERSİN

0 (324) 651 5 333



gokjethavaciliklisesi

UÇAK BAKIM Gövde/Motor - UÇAK BAKIM Avionic (Elektrik/Elektronik) - KABİN HİZMETLERİ - YER HİZMETLERİ YÖNETİMİ



## SSM İLE AIRBUS ARASINDA STRATEJİK İŞ BİRLİĞİ

**Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile Airbus tarafından “Türkiye’de Stratejik İşbirliği” toplantısı gerçekleştirildi.**

Savunma Sanayii Müsteşarı Prof. Dr. İsmail Demir, Airbus ile olan stratejik iş birliğine ilişkin, “Kendimize 5 milyar dolarlık hedef koyduk. Bu çok zor ulaşılacak bir hedef. Ama eminim ki zamanı geldiğinde bu 5 milyar dolar bile aşılabilecek ve Airbus severek Türkiye sanayisine üretim, mühendislik ve hizmetler için daha fazla yatırım yapacak. Bizim Airbus’a taahhüdümüz budur.” dedi.

Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile Airbus tarafından gerçekleştirilen “Türkiye’de Stratejik İşbirliği” toplantısında konuşan Demir, Türk tarafı ve Airbus arasında iki yönlü bir iş birliğini sağlamak üzere anlaşma imzalayacaklarını bildirdi.

Demir, Türkiye’nin teknolojinin geliştirilmesine büyük önem atfettiğini ifade ederek, bu alanın en itici güçlerinin havacılık ve teknoloji olduğunu söyledi.

Airbus’ın havacılıkta öncü şirketlerden birisi olduğuna işaret eden Demir, şunları kaydetti: “Beraber iş fırsatlarını konuşacağız. Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile Airbus şimdiye kadar birçok başarılı programda beraber çalışmıştır. Airbus ile birçok iş birliğimiz oldu. Gelecekte de bu şekilde devam edecek. Bugün gelecekteki bir ortaklık programından bahsediyoruz. Müsteşarlığımız ile Airbus arasında böyle bir anlaşmanın olması bizim için çok önemli. Hem sivil hem de askeri havacılık burada söz konusu olacak. Airbus ürünleri bizde hava taşımacılığı, helikopter ve uydular için kullanılıyor. Yani şu anda Airbus ile Türkiye’nin üzerinde ortaklaşa çalıştığı ürünler bunlar. Bugün Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile

Airbus arasında bir iş birliğinden bahsediyoruz ama sonuçta ben THY’nin de bir parçası olmaktan gurur duyuyorum. Paris’te THY ile Airbus arasında anlaşma sağlandı. Belki hiçbir zaman ayrı olarak algılanamaz ama Airbus bu iş birliğini bundan ayrı olarak düşünmeli.”

### “Türk havacılık sektörüne güvenin”

Demir, Türk havacılık sektörüne güvenmeleri gerektiğini anlatarak, “Kendimize 5 milyar dolarlık hedef koyduk. Bu çok zor ulaşılacak bir hedef. Ama eminim ki zamanı geldiğinde bu 5 milyar dolar bile aşılabilecek ve Airbus severek Türkiye sanayisine üretim, mühendislik ve hizmetler için daha fazla yatırım yapacak. Bizim Airbus’a taahhüdümüz budur.” diye konuştu.

Savunma Sanayii Müsteşarlığı’nın sadece savunmada rol oynamadığını, hem KOBİ’ler hem de daha geniş anlamdaki sanayi için bu çalışmalarını yaptığını vurgulayan Demir, “Siz de bu sektöre güvenliğinizde gelecekte gurur duyacağınız şirketlerle iş birliği yapabileceksiniz. Bu bizim size verdiğimiz bir garantidir. Airbus da ciddi bir şekilde bu çabada bize yardımcı olacak.” dedi.

Demir, bunun iki tarafın da kazandığı bir iş fırsatı olacağına dikkati çekerek, kendisinin bunu bir iş birliği, bir ortaklık olarak görmek istediğini dile getirdi. Bunun Türkiye sanayisinin gelişmesine katkı sunacağını belirten Demir, havacılıkta da sadece sivil havacılık alanında değil, savaş uçakları, taşımacılık, helikopter, hatta uzay taşıtları için de gelişme sağlayabileceğini söyledi. Demir, süreci yakından izleyeceklerini ifade ederek, THY, TAI ve Savunma Sanayii Müsteşarlığı olarak bu projeyi yakından takip edeceklerini kaydetti.



# SKYJET TRAINING

## ŞUBAT EĞİTİM PROGRAMI

| COURSE TITLE                                                          | DURATION | START            | FINISH           | LOCATION    |
|-----------------------------------------------------------------------|----------|------------------|------------------|-------------|
| HUMAN FACTORS IN AVIATION (INITIAL)                                   | 16 HRS   | 05.02.2018 09:00 | 06.02.2018 18:00 | ATA AIRPORT |
| PART M (INITIAL)                                                      | 5 HRS    | 07.02.2018 09:00 | 07.02.2018 15:00 | ATA AIRPORT |
| PART 145 (INITIAL)                                                    | 6 HRS    | 08.02.2018 09:00 | 08.02.2018 16:00 | ATA AIRPORT |
| EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1 AND 2 (INITIAL)                   | 12 HRS   | 12.02.2018 09:00 | 13.02.2018 16:00 | ATA AIRPORT |
| MINIMUM EQUIPMENT LIST (MEL)                                          | 6 HRS    | 14.02.2018 09:00 | 14.02.2018 16:00 | ATA AIRPORT |
| SMS (MANAGERS)                                                        | 6 HRS    | 15.02.2018 09:00 | 15.02.2018 16:00 | ATA AIRPORT |
| FUEL TANK SAFETY COURSE PHASE II (INITIAL)                            | 9 HRS    | 19.02.2018 09:00 | 20.02.2018 12:00 | ATA AIRPORT |
| FOREIGN OBJECT DAMAGE                                                 | 3 HRS    | 20.02.2018 13:00 | 20.02.2018 16:00 | ATA AIRPORT |
| SHY-SHT-EASA PART 66 / 147 TRAINING (INITIAL)                         | 6 HRS    | 21.02.2018 09:00 | 21.02.2018 16:00 | ATA AIRPORT |
| SHGM DİL SINAV HAZIRLIK SEMİNERİ                                      | 24 HRS   | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| SHT-66L-HS İNGİLİZCE DİL YETERLİLİK SINAVI (YETKİ NO: TR,66L-HS-0003) |          | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| FUEL TANK SAFETY (CONTINUATION)                                       | 3 HRS    | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| PART 145 (CONT)                                                       | 3 HRS    | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| PART M (CONT)                                                         | 3 HRS    | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| EWIS TRAINING COURSE TARGET GROUP 1,2,3,4,5,6,7,8 (CONT)              | 3 HRS    | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| HUMAN FACTOR (CONTINUATION)                                           | 6 HRS    | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| INCOMING INSPECTION                                                   | 6 HRS    | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| AIRCRAFT DOCUMENTATION FOR AIRBUS / BOEING                            | 30 HRS   | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) ADVANCED               | 30 HRS   | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) BEGINNER               | 30 HRS   | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| AVIATION ENGLISH FOR MAINTENANCE (TERMINOLOGY) INTERMEDIATE           | 30 HRS   | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| AVIATION LEGISLATIONS (MODULE 10)                                     | 18 HRS   | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |
| HIDDEN DAMAGE                                                         | 3 HRS    | ON REQUEST       | ON REQUEST       | ATA AIRPORT |

## HAVACILIK UZMAN YARDIMCISI ALIMI SINAV SORULARI VE CEVAPLARI YAYIMLANMIŞTIR....



Genel Müdürlüğümüzün Gazi Üniversitesi ile imzaladığı protokol kapsamında, 13 Ocak 2018 Cumartesi günü saat 10:00'da Gazi Üniversitesi Sürekli Eğitim Uygulama Ve Araştırma Merkezi Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Uzman Yardımcılığı Alım Sınavı"na ilişkin cevap anahtarlı soru kitapçıkları aşağıda yer almaktadır.

[http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/duyuru/2018/13.08.2017\\_SIVIL\\_HAVACILIK\\_MUDURLUGU\\_HAVACILIK\\_UZMAN\\_YARDIMCILIGI\\_SINAVI.rar](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/duyuru/2018/13.08.2017_SIVIL_HAVACILIK_MUDURLUGU_HAVACILIK_UZMAN_YARDIMCILIGI_SINAVI.rar)

Sınav sorularına yönelik olarak yapılacak itirazların dilekçe ile 22/01/2018 tarihine kadar Genel Müdürlüğümüze bildirilmesi gerekmektedir.

[web.shgm.gov.tr](http://web.shgm.gov.tr)

## SENTETİK UÇUŞ EĞİTİM CİHAZLARININ KALİFİKASYONU TALİMATI YAYIMLANMIŞTIR...

Genel Müdürlüğümüz tarafından Onaylı Eğitim Organizasyonu olarak yetkilendirilmiş kurum/kuruluşlar ile Simülatör Operatörlerinin bünyesinde yer alan Sentetik Uçuş Eğitim Cihazlarının Kalifikasyonu ile ilgili SHT-FSTD Talimatı, 17.01.2018 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Sentetik Uçuş Eğitim Cihazlarının ilk kalifikasyonu, mevcut kalifikasyonunun yenilenmesi veya geri alınması için gerekli koşul ve şartlar ile bu süreçlerdeki denetleme esaslarını belirleyen Sentetik Uçuş Eğitim Cihazlarının Kalifikasyonu Talimatına aşağıdaki linkten ulaşılabilir.

<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/talimatlar/2018/SHT-FSTD.PDF>

[web.shgm.gov.tr](http://web.shgm.gov.tr)







## HAVAALANLARI EĞİTİM YETKİLENDİRMELERİNİN TÜMÜNDE OTOMASYONA GEÇİLMİŞTİR...

**Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) Havaalanları Dairesi SHT-Eğitim/HAD Talimatı kapsamındaki tüm başvuruların otomasyon sisteminden gerçekleştirilmesi çalışmaları tamamlanmıştır.**

Yer Hizmetleri, Havaalanları Standartları ve Sertifikasyon Müdürlüğü, İşyeri ve Kolaylıklar kapsamında Genel Müdürlüğümüz tarafından yetkilendirilen eğitimcilerin başvurularını yapacağı otomasyon modülü hizmete açılmıştır. Eğitim yetkisi verilecek kişilerin başvurularını elektronik ortamda yapmaları amacıyla hayata geçirilen modüle otomasyon.shgm.gov.tr linki üzerinden erişilebilmektedir.

Sivil havacılık işletmelerinin hizmet içi eğitimleri ile eğitim kuruluşlarının 3. şahıslara vereceği eğitimlerin tümünün yetkilendirmesi bu modül üzerinden gerçekleştirilecektir. Otomasyon sistemi üzerinden eğitim yetkisi başvurusunda bulunacak kişilerin öncelikle yazılmakıbi(at)shgm.gov.tr adresi üzerinden kullanıcı adı ve şifre talebinde bulunmaları gerekmektedir. İlgili modül sadece otomasyon içerisinde başvuru yetkisi verilecek kullanıcılar tarafından görülebilecektir. Kullanıcılar şifre aldıktan sonra Otomasyon sayfasındaki Bilgi Yönetim Sistemi'ne giriş yaparak Personel menüsündeki Personel Sertifika Başvuruları kısmından işlemlerini gerçekleştireceklerdir. Yer hizmetleri kapsamında; temsil, yolcu hizmetleri, yük kontrolü ve haberleşme,

ramp, uçak hat bakım, uçuş operasyon, ulaşım, ikram servis, gözetim yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi başlarında 64 ayrı eğitim yetkisi sistem üzerinden verilebilecektir.

Havaalanları Standartları ve Sertifikasyon kapsamında; Emniyet Yönetim Sistemleri, Havaalanı Emniyeti ve İşletimi Temel Eğitimi, Acil Durum Planı, Havacılık Bilgi Yayınlarında Yayımlanması Gereken Havaalanı Bilgileri, Pist Emniyeti ve Pist İhlallerini Önlem, PAT Sahası Kontrolleri, Maniaların Kontrolü, Görsel Yardımcılar, Yabani Hayvanlarla ve Kuşlarla Mücadele, Kurtarma ve Yangınla Mücadele, Pist yüzey şartları, Kötü Hava şartlarındaki operasyonlar, Pat Sahalarının Fiziki Özellikleri, PAT Sahalarında Araç Kullanma, PAT Sahalarındaki İnşaat Çalışmaları ve Alınacak Önlemler, Apron Yönetimi ve Apron Emniyetine ilişkin eğitim yetkilendirmelerinin başvuruları da otomasyon üzerinden yapılacaktır.

İşyeri ve Kolaylıklar kapsamında; Terminal Hizmetleri Eğitimleri, Teknik Eğitimler, Akaryakıt Temin/ Satış, İkram Yönetim ve Emniyet Yönetim Sistemi olmak üzere 5 ayrı hizmet türündeki eğitimcilerin başvurularının kabul edileceği modül, yolcu kolaylıkları eğitimi, engelli yolcuların transferi ve taşınması, kayıp ve buluntu eşya eğitimi, şut altı sistemleri, köprü hizmetleri, yangınla mücadele eğitimi ve acil durum prosedürleri de dahil olmak üzere toplam 25 ayrı alt başlıktaki eğitici yetkilendirmesinin internet ortamında yapılabilecektir.

[web.shgm.gov.tr](http://web.shgm.gov.tr)

## ► HAVACILIK TARİHİNDE ŞUBAT

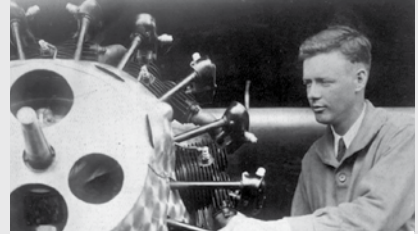


### 1 ŞUBAT 2003

Uzay mekiği Columbia, Dünyaya dönüşü sırasında Teksas üzerinde parçalandı: mekikteki yedi astronot öldü.

### 3 ŞUBAT 1975

Kıbrıs Türk Havayolları, Türkiye-Kıbrıs seferlerini başlattı.



### 4 ŞUBAT 1902

Birleşik Amerikalı öncü pilot Charles Lindbergh doğdu. (ö. 1974)

### 3 ŞUBAT 1966

SSCB'nin insansız uzay aracı Luna 9, ay yüzeyine indi. Bu aya inen ilk uzay aracıydı.



### 5 ŞUBAT 2007

Amerikalı astronot Sunita Williams, Uluslararası Uzay İstasyonunun soğutma sistemini tamir etmek amacıyla yaptığı 22 saat 27 dakikalık uzay yürüyüşle "en uzun uzay yürüyüşünü yapan kadın" oldu.



### 6 ŞUBAT 1958

Münih Havaalanı pistinde uçak kazası; Manchester United takımından 7 futbolcu ve 8'i gazeteci olmak üzere, 44 yolcudan 23 kişi öldü. 1959 - Florida'daki Cape Canaveral uzay üssünde, Titan kıtalar arası balistik füzesinin test ateşlemesi başarılı oldu.



### 7 ŞUBAT 1984

Amerikalı astronot Bruce McCandless, uzayda ilk kez serbest yürüyüş yaptı. 1995 - Uzay mekiği Discovery, Rus uzay istasyonu Mir ile tarihi buluşmasını gerçekleştirdi.



### 8 ŞUBAT 1974

Amerikan uzay istasyonu Skylab, uzayda 84 gün geçirdikten sonra dünyaya döndü.



### 11 ŞUBAT 1939

Lockheed şirketine ait P-38 tipi bir uçak, Kaliforniya'dan New York'a 7 saat 2 dakikada uçtu.

### 10 ŞUBAT 1962

Doğu - Batı arasında casus değiş tokuşu yapıldı; SSCB semalarında düşürülen ABD casus uçağı U-2'nin pilotu Francis Gary Powers, Rus casus Rudolf Abel ile takas edildi.

### 12 ŞUBAT 1961

SSCB, Venüs gezegenine Venera 1 uzay aracını gönderdi.



## HAVACILIK TARİHİNDE ŞUBAT ◀

**13 ŞUBAT 1923**

Amerikalı ses hızını aşan ilk pilot Chuck Yeager doğdu.

**17 ŞUBAT 1959**

Başbakan Adnan Menderes ve beraberindekileri Londra'ya götüren THY'nin SEV uçağı, Gatwick Havalimanı yakınlarında düştü; Menderes kurtuldu, aralarında Anadolu Ajansı Genel Müdürü Şerif Arzık'ın da bulunduğu 14 kişi öldü.

**21 ŞUBAT 1970**

İsviçre Havayolları'na ait bir uçakta, Zürih yakınlarında havada patlayan bomba sonucu 38 yolcu ve 9 mürettebat öldü.

**24 ŞUBAT 1999**

Çin Havayolları'na ait Tupolev Tu-154 tipi bir yolcu uçağı, Wenzhou Havaalanına inişe geçtiği sırada düştü: 61 kişi öldü.

**15 ŞUBAT 1961**

Belçika'da Sabena Havayollarına ait bir yolcu uçağı düştü, 73 kişi öldü. Uçakta, ABD buz pateni takımı da bulunuyordu

**18 ŞUBAT 1977**

Uzay mekiği Enterprise, bir Boeing 747'nin üstünde ilk yolculuğuna çıktı.

**23 ŞUBAT 1915**

Amerikalı asker ve pilot (Hiroşima'ya atom bombası atan Enola Gay adlı B-29 Superfortress tipi uçağın pilotu) Paul Tibbets doğdu. (ö. 2007)

**27 ŞUBAT 1914**

Türk asker ve ilk Osmanlı pilotlarından Tayyareci Fethi Bey şehit oldu. (d. 1887)

**16 ŞUBAT 1925**

Türkiye'de sivil ve askeri havacılığı desteklemek amacıyla, sonraları "Türk Hava Kurumu" adını alacak olan, "Türk Tayyare Cemiyeti" kuruldu.

**20 ŞUBAT 1944**

II. Dünya Savaşı: "Big Week" başladı ve Amerika Birleşik Devletleri bombardıman uçakları, Nazi uçak üretim merkezlerini bombaladı.

**29 ŞUBAT 1996**

Peru havayollarına ait Boeing 737 tipi bir yolcu uçağı And Dağları'na düştü: 123 kişi öldü.

## A J A N D A

### AZİZA MUSTAFA ZADEH TRİO

Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de dünyaya gelen Aziza Mustafa Zadeh, müzisyen bir ailenin içinde doğdu. Küçük yaşta klasik piyano çalışan Aziza, JS Bach ve Frederic Chopin'in bestelerine duyduğu heyecana rağmen, doğaçlamaya da yatkın olduğunu kısa zamanda gösterecekti. On yedi yaşına geldiğinde Washington DC'de, Monk'un bestelerini kendi mugam tarzında çalarak Thelonious Monk piyano yarışmasını kazandı.

1991 yılında Aziza Mustafa Zadeh adlı çıkış albümünü yayınladı. 1993'te Always ile birlikte Aziza'ya yönelik beğeni daha da arttı.

Londra ve Paris'ten İstanbul ve Tel Aviv'e uzanan, konserlerinin yanı sıra 1996 yılında çıkardığı Seventh Truth albümünün kapağıyla bir hayli ilgi gördü. Bundan sonra da birçok albüm çıkaran Zadeh, Caz Şubası kapsamında Cemal Reşit Rey'de İstanbullularla buluşuyor.

**16 Şubat 2018, Saat: 20:00 Cemal Reşit Rey Konser Salonu**



### FERDİ ÖZBEĞEN'İ ANMA KONSERİ

Solistler: Hakan Aysev, Öykü Gürman, Yonca Lodi, Gökhan Se

1941'de doğan sanatçı, 1965 yılında Hürriyet Gazetesi'nin düzenlediği "Altın Mikrofon" yarışmasına katılarak müzik hayatına atılır. Müzik kariyerine 28 albüm sığdıran başarılı sanatçı son olarak eski eserlerinden seçilmiş 18 şarkıdan oluşan "Cansuyum" adını verdiği albümü 2006 yılında çıkarmıştır. Albümlerinin yanı sıra pek çok derleme ve aranjman çalışmalarına da yer veren Özbeğen, "Best Of" albüm çıkarma modasına uyarak, aynı yıl içerisinde 400 eser arasından seçtiği 25 şarkıdan oluşan bir de "Ferdî Özbeğen Best Of" albümü yapmıştır. Sanatçı, 28 Ocak 2013 günü 72 yaşında vefat etti.

**24 Şubat 2018, Saat: 20:00 Cemal Reşit Rey Konser Salonu**





## İSTANBUL DEVLET OPERA VE BALESİ'NDEN DON KİŞOT...

Orta Çağ şövalye hikayelerine saplantı derecesinde meraklı olan Don Kişot, gezgin bir şövalye olmaya karar verir ve yaveri Sancho Panza ile birlikte şehre doğru yola çıkar. Şehirdeki pazar meydanında, Lorenzo adlı bir hancının kızı olan Kitri babası tarafından zengin Gamache'nin evlenme teklifini kabul etmesi için zorlanmaktadır. Oysa Kitri, Basilio'yu sevmektedir. Bu sırada Don Kişot ve Sancho Panza şehre gelir. Don Kişot Kitri'yi görür görmez, en sonunda Dulcinea'yı bulduğunu düşünür. Meydandaki şenliğin ortasında Kitri ve Basilio arkadaşlarının da yardımıyla oradan kaçmayı başarır. Don Kişot ve Sancho Panza da onları takip eder. Gamache ve Lorenzo da vakit kaybetmeden çiftin peşine düşer.

**24-27 Şubat 2018, Saat: 20:00, Kadıköy Süreyya Operası**



## NORA - BİR BEBEK EVİ

Modernizmin tiyatrodaki kurucusu Henrik Ibsen doğumunun 190. yılında çağdaş insanın dramını anlatmaya devam ediyor. Maddi baskı altında rekabete sürüklenen bireylerin yıkımını ve yok olan değerleri ele alırken, insan onuru ve kişiliğinin eşsiz yanına vurgu yapıyor. Konusunu gerçek yaşamdan alan başyapıtında gerçek sevgi üzerine kurulmayan birlikteliğin ve birey olarak kadının varolamadığı bir yuvanın nereye savrulacağını gösteriyor. "Nora (Bir Bebek Evi)", yazımının üzerinden yüz kırk yıl geçmiş olmasına rağmen bugün de tartışılmaya ve güncelliğini korumaya devam ediyor.

**24 Şubat 2018, Saat: 15:00, Harbiye Muhsin Ertuğrul Sahnesi**  
(Diğer gösterimler için web sitesini ziyaret edebilirsiniz.)

## ŞUBAT'TA ÜNUTMA!

**3 Şubat 1975**

Kıbrıs Türk Havayolları'nın  
Türkiye-Kıbrıs seferine başlaması

**3 Şubat 1966**

İlk uzay gemisinin Ay'a inişi

**9 Şubat**

Dünya Sigarayı Bırakma Günü

**14 Şubat**

Sevgililer Günü

**16 Şubat 1925**

Türk Hava Kurumu'nun kuruluşu

**28 Şubat**

Sivil Savunma Günü

# ŞUBAT'TA SİNEMA

Şubat ayında vizyona girecek filmlerden bazıları...



2 ŞUBAT 2018 CUMA

## WINCHESTER

Korku, Biyografik

**Oyuncular:** Helen Mirren, Jason Clarke, Sarah Snook  
Winchester Tüfekleri servetinin varisi Sarah Winchester, San Francisco'nun 50 mil dışında, izole bir arazi üzerinde malikanesinin yapımına başlar ve on yıllardır, haftanın 7 günü, günün 24 saati boyunca tadilatlar durmaksızın devam eder. Nihayetinde Winchester Malikanesi devasa bir hale gelir.



9 ŞUBAT 2018 CUMA

## KAYHAN

Komedi

**Oyuncular:** Şahan Gökbağar, İrfan Kangı, Gökçe Eyüboğlu  
Kayhan çevresinde temiz kalpliliği ve masumiyeti ile tanınan biridir. Dostlukların adamı olan Kayhan, yıllar önce mezun olduğu okulun pıllav günü etkinliğine gitmek için sabırsızlanmaktadır. Eski arkadaşlarını görecek olmanın heyecanı içinde bekleyen genç adam, o büyük gün geldiğinde kötü bir sürprizle karşılaşır.



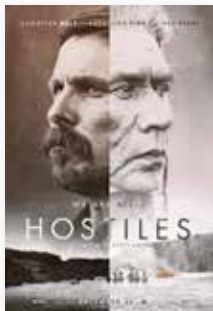
16 ŞUBAT 2018 CUMA

## HADI BE OĞLUM

Dram

**Oyuncular:** Kıvanç Tatlıtuğ, Büşra Develi, Alihan Türkdemir

Bir balıkçı olan Ali, hayatını küçük oğlu Efe'ye adamıştır. Ali'nin bu hayatta tek tutunduğu dal oğlu Efe olsa da, Efe diğer çocuklardan farklıdır. İletişim sorunu olan Efe, gülüp oynayan, duyduklarına tepki verebilen bir çocuk değildir. Oğluya bağ kurmaya çalıştıkça daha da yalnız hisseden Ali'nin en büyük isteği ise, oğlunun onu anladığını bilmektir.



23 ŞUBAT 2018 CUMA

## VAHŞİLER

Western, Dram

**Oyuncular:** Christian Bale, Rosamund Pike  
Savaş ve şiddetin etkisiyle karakteri sertleşmiş olan ABD süvari subayı Blocker'a, bir Cheyenne savaş şefi ve ailesinin Montana'daki kabile topraklarına geri dönüş yolculuğunda eşlik etme görevi verilir. Blocker hayatı boyunca içinde yaşadığı şiddet dolu hayattan yorgun düşmüş olsa da bu görev onun için oldukça zor olacaktır.



## THE SHAPE OF WATER SUYUN SESİ

**Yönetmen:** Guillermo del Toro

**Oyuncular:** Sally Hawkins, Michael Shannon

**Türkiye'de vizyon tarihi:** 16 Şubat 2018

**Tür:** Fantastik, Dram, Romantik

Soğuk savaş dönemi Amerika'da geçen hikayede, Elisa yalnız bir kızdır. Sessiz, rutin bir hayatı olan Elisa, gizli ve yüksek güvenlikli bir devlet laboratuvarında temizlikçi olarak çalışır. Elisa iş arkadaşı Zelda ile devletin yaptığı gizli bir deneyi keşfeder ve suda hapsedilen insansı bir yaratığı acımasız deneyden kurtarmaya çalışırlar.

Güzel ve Çirkin ve Operadaki Hayalet benzeri bir "canavar - güzel kız" hikayesi bize insanlığımızı sorgulatacak...





## MÜNİR ÖZKUL'U KAYBETTİK...

2003 yılından beri demans ve kronik obstrüktif akciğer hastalığı ile mücadele eden Özkul, bu tarihten beri evinden dışarıya çıkmak ve kimseyle görüşmek istemedi. 5 Ocak 2018'de Beyoğlu'nun Cihangir semtindeki evinde 92 yaşında hayatını kaybetti.

Hababam Sınıfı'nın Mahmut Hocası Münir Özkul, uzun süren bir hastalık sürecinin sonunda 5 Ocak 2018 tarihinde vefat etti. Özellikle Ertem Eğilmez'in yönettiği aile komedileri ile tanınan Münir Özkul, 15 Ağustos 1925 tarihinde İstanbul'da doğdu.

İstanbul Erkek Lisesi mezunu olan Özkul, sanat hayatına henüz lise öğrencisiyken 1940 yılında Bakırköy Halkevi'nde tiyatro ile başladı. Bir süre İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'ne ve Edebiyat Fakültesi'nin sanat tarihi bölümüne devam etti.

1948'de Ses Tiyatrosu'nda sahnelenen "Aşk Köprüsü" oyunu ile profesyonel oldu. Daha sonra Muhsin Ertuğrul'un yönetimindeki Küçük Sahne'ye geçti. Bu dönemde John Steinbeck'ten Fareler ve İnsanlar (1951), John Millington Synge'den Babayiğit, George Axelrod'dan Yaz Bekarı (1954), John Patrick'ten Çayhane (1955) gibi oyunlarda oynadı. Daha sonra İstanbul Şehir Tiyatroları'nda (1958-59), Ankara Devlet Tiyatrosu'nda (1959-60) ve İstanbul Aksaray'daki Bulvar Tiyatrosu'nda arkadaşlarıyla kurduğu kendi topluluğunda (1960-62) çalıştı. 1963-67 arasında çeşitli topluluklarla turnelere çıktı; zaman zaman sahneden uzak kaldığı dönemler oldu. Sahne aldığı özel tiyatrolarda Sadri Alışık, Cahit Irgat,

Nevin Akkaya ve Şükran Güngör gibi oyuncularla çalıştı.

1978'de yeniden Şehir Tiyatroları'na döndü. 1983-84'te, daha önce kendi topluluğunda (1961) sahneye konan ve büyük ilgi gören, Jean Anouilh'in "Generalin Aşkı" oyunu ile Dormen Tiyatrosu'nda sahneye çıktı. 1980'lerin ortalarında Ferhan Şensoy'un Ortaoyuncular topluluğuna katıldı, aralarında "İstanbul'u Satıyorum"un da yer aldığı dört oyunda rol aldıktan sonra sahnelere veda etti.

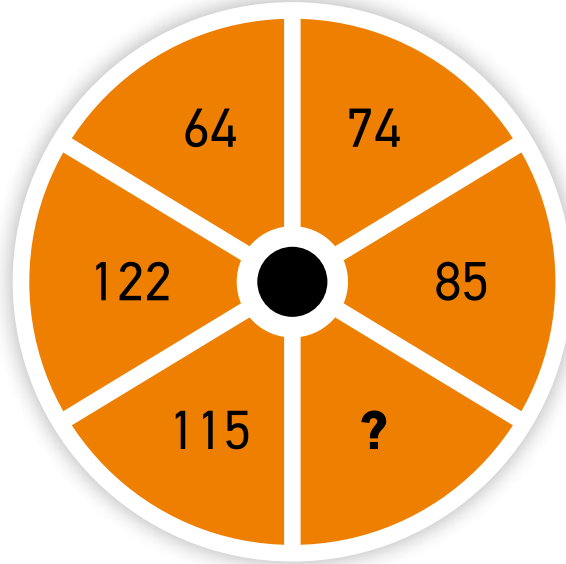
1970'li yıllarda, kalabalık kadrolu ve genellikle Ertem Eğilmez'in yönettiği filmlerde önemli roller aldı. En bilinen rollerinden biri onunla özdeşleşen Hababam Sınıfı serisindeki Özel Çamlıca Lisesi'nin tatlı sert müdür yardımcısı "Kel Mahmut" karakteri oldu. Özkul'un kadrosunda yer aldığı bu dönemde çekilen kalabalık kadrolu aile filmlerinden bazıları Mavi Boncuk, Bizim Aile, Aile Şerefi, Gülen Gözler, Neşeli Günler, Gırgıriye ve Görgüsüzler olarak sayılabilir.

2003 yılından beri demans ve kronik obstrüktif akciğer hastalığı ile mücadele eden Özkul, bu tarihten beri evinden dışarıya çıkmak ve kimseyle görüşmek istemedi. 5 Ocak 2018'de Beyoğlu'nun Cihangir semtindeki evinde 92 yaşında hayatını kaybetti.

1

## HANGİ SAYI GELMELİ?

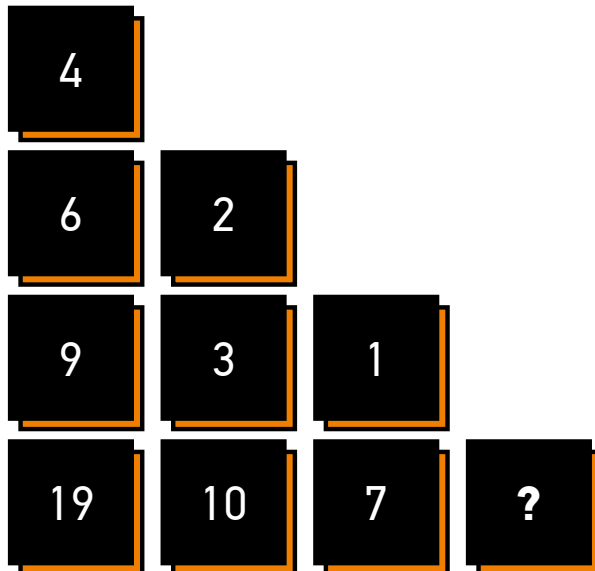
Soru işareti yerine hangi rakam gelmeli?



2

## HANGİ SAYI GELMELİ?

Sağ alt kutudaki sayı kaç olmalı?



Yukarıdaki iki bulmacayı da doğru cevaplandırarak [bulmaca@uted.org](mailto:bulmaca@uted.org) adresine ya da posta ile derneğimize gönderen üç okurumuz birer hediye kitap kazanacak. Tarihler **25 Şubat**'a kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir.

**GEÇEN AYIN KAZANANLARI:** Cem Biçer, Kazım Çetinkaya, Ömer Faruk Toprak

### GEÇEN AYIN CEVAPLARI

1

**Cevap: 12**  
Her dairenin altındaki rakam, üstteki iki rakamın arasındaki farkın iki katıdır.

2

**Cevap: 5**  
Her satırın solundaki iki rakamı toplayıp 2 çıkarınca satırın sağındaki rakam elde edilir.



M A I N T E N A N C E  
E Q U I P M E N T  
R E P A I R  
H A R D W O R K I N G  
D E S I G N  
A O G S U P P O R T  
O V E R H A U L  
S A F E T Y  
E N G I N E E R I N G  
F A C I L I T Y  
T E C H N O L O G Y  
T R A I N I N G  
L A N D I N G  
C O M P O N E N T

Keyword of the MRO

## GÖR

BİNLERCE FARKLI DÜNYAYI KEŞFET.  
FİLMLERİ, BELGESELLERİ VE  
DAHA FAZLASINI...

## DUY

GÜRÜLTÜ ENGELLEYEN  
DENON KULAKLIKLA  
SADECE DUYMAK İSTEDİĞİNİ DUY.

## TAT

UÇAN ŞEFLERİMİZİN SUNUMUYLA  
GÖKYÜZÜNDEKİ EN LEZZETLİ  
YEMEKLERİ TAT.

## KOKLA

TAZE TÜRK KAHVESİYLE  
YÜZLERCE YILLIK  
GELENEĞİ KOKLA.

## DOKUN

ÖZEL TASARLANMIŞ  
MASAJ YAPAN KOLTUKLARIN  
RAHATLIĞINI HİSSET.

"GÖR, DUY, TAT, KOKLA, DOKUN.  
DUYULARINI KEŞFET."

..... DR. OZ .....  
.....

Belirtilen özellikler uçuşlara göre farklılık gösterebilir.

[TURKISHAIRLINES.COM](http://TURKISHAIRLINES.COM)

A STAR ALLIANCE MEMBER 

**TURKISH  
AIRLINES** 