

UTED

2146-6394

www.uted.org



284



SAKIZ YA DA
CHIOS ADASI

HEZARFEN VE LAGARİ
GERÇEKTEN UÇTU MU?

HİLAL GÖRÜLÜR,
DAVUL GÜMBÜRDETİLİRDİ

VARDİYALI ÇALIŞMA VE UÇAK TEKNİSYENLERİ

www.onurair.com.tr



bir **“tık”** yeter! biletiniz **2 dakikada** hazır



Onurair

DEĞERLİ MESLEKTAŞLARIM,

17 Haziran 2015 Çarşamba günü Yargıtay 9. Dairesi uçak bakım faaliyeti yapan kuruluşların Metal iş kolu kapsamında sayılacağına karar verdi. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yayınlanan İş Kolu Yönetmeliği değişikliği sürece, **Hava-İş Sendikasının lokomotifini olan THY Teknik A.Ş. çalışanları Metal iş kolunda kayıtlı sendikalar tarafından temsil edilecek.**

Hava-İş sendikasının yeni yönetimi seçildikten sonra, geçen 18 aylık süre içerisinde, **THY Teknik A.Ş.** çalışanlarını bir kez dahi ziyaret etmemiş, **çalışanlara sahip çıkmamış** ve çalışanları **kaderleri ile baş başa bırakmıştır.** Hava-İş sendika yönetiminin bu tavrının planlı olduğuna inanan, THY Teknik A.Ş. çalışanlarının sayısı azımsanmayacak kadar çoktur.

Türk Hava Yolları'nın stratejik önemi nedeniyle, tek bir sendikal yapıya bırakılmasının uygun **olmadığı** değişik kurumlar ve kişiler tarafından ifade **edilmektedir.** Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından yayınlanan İş Kolu Yönetmeliğinin bu amaç için güncellendiğine inanılmaktadır. Bu güncelleme ile ilgili de Yargıtay 9. Dairesi kararını vermiştir.

Yeni dönemde, THY Teknik A.Ş.'de kazanılmış haklarımızın kaybedilmemesi ve yeni kazanımlar için, **UTED ve TALTA** olarak **birlikte hareket edeceğiz.** **Üyelerimizin** fevri davranmasını ve Metal iş koluna kayıtlı **herhangi bir sendikaya üye olmasını şu aşamada doğru bulmuyoruz.** Her atölyeden/bölümden temsil kabiliyeti olan arkadaşlarımızla birlikte durumu değerlendireceğiz ve taleplerimizin karşılanması yönünde hareket edeceğiz.

Mevcut durumun camiamıza hayırlı olmasını dilerim.

Değerli meslektaşlarım,

Son dönemde havacılık bakım kuruluşları tarafından çalışma saatlerinin yeniden düzenlenmesi yönünde çalışmalar yapıldığı bilinmektedir. Bu durum, **bakım kuruluşlarının iş gücünün, iş yükünü karşılamakta yeterli olmadığını göstermektedir.**

İş Kanunu'nda belirtilenden **farklı çalışma** süreleri içeren **sistemler için,** öncelikle Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığı uzmanları tarafından **risk analizlerinin yapılması, tehlikelerin belirlenmesi ve yönetilmesi** ile ilgili çalışmaların yapılmasının uygun olacağını düşünüyoruz.

Bilindiği üzere, sektörümüzde yalnızca hat bakım hizmeti verilmemektedir. Üs bakım hizmeti veren kuruluşlar da bulunmaktadır. Böyle bir değişiklik hat bakımı ve üs bakımı da aynı ölçüde etkileyecektir.

Dernek olarak yeni çalışma sistemlerine karşı olmadığımızı tekrar dile getirmek isterim.

Meslektaşlarımızın çalıştıkları ortamlarda mutlu olmalarını, emniyetli çalışmalarını ve emeklerinin karşılığını almalarını istiyoruz.

Rahmet ayı Ramazan'ın tüm dünyaya huzur ve bereket getirmesi dileklerimizle, emniyetli çalışmalar dilerim.

Saygılarımla...

DISTINGUISHED COLLEAGUES,

On the date 17th of June, 2015, on Wednesday, 9th Chamber of Supreme Court decided that the establishments which occupies in the field of aircraft maintenance shall be deemed as a Metal-İş (metal work) branch. Unless Regulation of Fields of Operation issues by Ministry of Labor and Social Security is changed, **workers of THY Teknik A.Ş. which is the engine of Hava-İş Union shall be represented by unions registered in Metal-İş branch.**

The new management of Hava-İş, during 18 months of time after being elected, has not visited **THY Teknik A.Ş. workers even once,** has not protected them and **has left them alone.** There are THY Teknik A.Ş. workers in considerable number who believe that this approach is a planned one.

Various institutions and people express **that it is not appropriate to leave Turkish Airlines to one single union due to its strategic importance.** It is believed that the Regulation of Field of Operation issued by Ministry of Labor and Social Security has been updated with this purpose. The decision on update has been ratified by 9th Chamber of the Supreme Court.

In the new period, we shall act together as **UTED and TALTA** in order to prevent losing the vested rights in THY Teknik A.Ş., and for gaining more. **We disapprove** our members to act in hot-tempered manner and to **register any union under Metal-İş.** We shall elaborate the situation together with representative friends from each workshop/division and act for meeting of our demands.

I wish the current situation to be beneficial for our community.

Distinguished Colleagues,

It is known that there are some efforts for re-arranging of the working hours by the aviation maintenance institutions. This situation **indicates that the labor force of the maintenance institutions is not sufficient in supplying the work load.**

We believe that it should be more appropriate if, first of all, experts of Ministry of Labor and Social Security and Ministry of Health shall perform **risk analyses, determine and manage the hazards** and to take the necessary actions for the systems which requires working hours **different** than stipulated in Labor Law.

As you all know, not only line maintenance service is rendered in our sector. There are base maintenance service providers also. Such change shall impact the line maintenance and base maintenance to the same degree.

We would like to emphasize that our association is not against the new working systems. We desire our colleagues to be **happy, secure and to be earning what they deserve in the working places.**

We wish safe operations for all.

Ramadan mubarak.

Best Regards...



NECDET AKŞAC

Uçak Teknisyenleri Derneği Başkanı
Aircraft Technicians Association President



İÇİNDEKİLER

SAKIZ YA DA CHIOS ADASI

20

GEZİ



14

İÇİMİZDEN BİRİ

İÇİMİZDEN BİRİ ÖZGÜR YUMAKOĞULLARI:
**UÇAK TEKNİSYENİ BİR UÇAĞIN UÇMASI İÇİN
OLMAZSA OLMAZDIR**



30

TÜRK HAVACILIK TARİHİ

HEZARFEN VE LAGARİ
GERÇEKTEN UÇTU MU?

UTED

İstanbul Cad. Üstoğlu Apt. No: 24, Kat: 5 Daire: 8 Bakırköy - İstanbul

Tel: 0212 542 13 00/543 29 74 • Faks: 0212 542 13 71

www.uteddergi.com • www.uted.org • uted@uted.org

İmtiyaz Sahibi Uçak Teknisyenleri Derneği Adına Necdet Aksaç

Genel Yayın Yönetmeni ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü Sefa İnan sefainan@gmail.com

Basın-Yayın Sekreterliği Celal Batur celalbatur87@gmail.com, Ersin Adıyaman ersinadiyaman@uted.org

Yazı Kurulu Celal Batur, Ufuk Şarman, Halil Orkan Memiş, Semih Çöp, Mehmet Ertek, Şebnem Bayezit, Gonca Güler

Katkıda Bulunanlar Hüseyin Gümüş



SAĞLIK

42

VARDİYALI ÇALIŞMA VE UÇAK TEKNİSYENLERİ



TEKNİK

52

DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE YOLCU TRAFİĞİ ARTIŞINA PARALEL GEREKEN UÇAK, YETKİLİ BAKIM MERKEZLERİ VE TEKNİSYEN SAYISI

- 06 AJANDA
- 08 SEKTÖRDEN
- 10 HABERLER
- 14 İÇİMİZDEN BİRİ
- 20 GEZİ
- 26 HAVACILIK
- 30 TÜRK HAVACILIK TARİHİ
- 36 TEKNİK
- 38 MEVZUAT
- 42 SAĞLIK
- 46 BİLİM TEKNİK
- 48 TEKNİK
- 50 OSMANLI RAMAZANLARI
- 52 TEKNİK
- 56 PORTRÉ
- 58 İÇİMİZDEN BİRİ
- 60 TEKNİK
- 62 UÇAN ÇOCUK
- 64 SİNEMA
- 65 MÜZİK · KİTAP
- 66 BİL BAKALIM

UTED'E ABONE OLABİLİRSİNİZ

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

YAPIM

TASARIM

BASKI

YAYIN TÜRÜ

Sarıç İletişim Hizmetleri

Ajans4 Reklamcılık

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

Aylık, süreli, yaygın

UTED dergisinin geçmiş sayılarına web sitemizden ulaşabilirsiniz.



A J A N D A



22. İSTANBUL CAZ FESTİVALİ'NDE 35 KONSER...

27 Haziran - 15 Temmuz tarihleri arasında gerçekleşecek 22. İstanbul Caz Festivali'nde 250'den fazla yerli ve yabancı sanatçı 35'ten fazla konserle İstanbullu Caz severlere müzik ziyafeti verecek. 27 Haziran - 15 Temmuz arasındaki festivalde Joan Baez, Jools Holland, Marcus Miller, Charnett Moffett, Stanley Jordan, Cyrus Chestnut, Jeff Watts, Chris Potter, Dave Holland, Lionel Loueke, Eric Harland, Melody Gardot ve Tigran Hamasyan gibi folk, blues ve cazın farklı sesleri seyirciyle buluşacak.



OLETA ADAMS VE ALOE BLACC CAZ FESTİVALİ'NDE...

Günümüzün en yetenekli soul ve R&B vokalistlerinden Oleta Adams ve Aloe Blacc, özel bir projeye 22. İstanbul Caz Festivali'nde buluşuyor.

Oleta Adams ve Aloe Blacc ikilisi, Grammy ödüllü besteci ve davulcu Terri Lyne Carrington'ın müzik direktörlüğünde, popüler müzik tarihinin devleri Frank Sinatra ve Billie Holiday'e ait klasikleri yeniden yorumluyor. 14 Temmuz 2015 21:30'da Alman Sefarethanesi'ndeki konseri kaçırmayın.

SEZEN AKSU İLE 40 YILLIK YOLCULUK

Önce "Minik Serçe" olarak tanındı. Yıllar içinde Türk popüler müziğine kazandırdığı onlarca yetenek ile bilinir oldu. Yetenekli gençlerin melek destekçisi ve besteleri ile imajı güçlense de yorumculuğu hep önde kaldı. Son kırk yıldır hayatımızın fonunda hep onun sesi ve müziği vardı. Türkiye'nin siyasi ve kültürel iklimin değişiminin birinci elden tanıklığının da yer aldığı 40 yıla damga vuran o müthiş şarkıları benzersiz bir ekibin işbirliği ile hayat buluyor.

Sezenli Yıllar'da Türkiye'nin minik serçesinin arkasında sadece başarılı bir orkestra değil ilginç fikirler, modern dans koreografileri, sosyal medyanın kullanıldığı, interaktif, izleyicilerin de katılacağı görsel ve müzikal sürprizlerle dolu bir şovu ortaya çıkartan dev bir ekip var.

Sezen'li Yıllar Türkiye'nin unutulmaz bestelerinin hikayelerini canlandırırken kimi zaman sizi hüznlendirecek kimi zaman ise enerjisi ile koltuklarınızda oturtmayacak.

Son yılların bu en büyük konser - şov prodüksiyonu Sezen'li Yıllar, 14-15 Temmuz 2015 tarihlerinde Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Sahnesi'nde...



KLASİK KİTAP SÜSLEME SANATLARI ATÖLYESİ

Beyoğlu'nda C.I.P. Kültürel Etkileşimler Noktası tarafından düzenlenen atölye çalışması, klasik kitap sanatlarına giriş niteliğinde. Hat, tezhip ve minyatür sanatları Osmanlı döneminden beri devam eden, geleneksel sanatlarımız arasında. El yazması kitapların üretilmesindeki aşamaların doğurduğu bu sanatlar birbirinden bağımsız ve birbirini destekleyen sanatlardır.

Yaklaşık iki buçuk saat süren bu atölye çalışmasında, her üç sanat aynı anda konusunun uzmanı ayrı sanatçılar eşliğinde ayrı istasyonlar şeklinde çalışılacak. Sanatçılara soracağınız sorularla konuya ilişkin merak ettiklerinizi veya bilmediklerinizi de öğrenebilirsiniz.

27 Temmuz 2015 16:00, Siraselviler Cad. Soğancı Sok. No:3/3 Cihangir Palas BEYOĞLU / İstanbul

TEMMUZ'DA UNUTMA!

01 TEMMUZ

Dünya Mimarlık Günü

10 TEMMUZ

Dünya Hukuk Günü

11 TEMMUZ

Dünya Nüfus Günü

13 TEMMUZ

Kadir Gecesi

17-19 TEMMUZ

Ramazan Bayramı

24 TEMMUZ

Basın Bayramı

PARIS: TAI İHRACATTA BAŞARIYI HEDEFLİYOR



Türk Uzay Sanayii, ilk kez gösteride sunduğu şale ve iki ürünü ile, gelecekteki etkinliklerde yer alma konusunda kararlı.

Her ikisi de Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından sipariş edilmiş olan Anka insansız hava aracı ve T129 zırhlı saldırı helikopteri, mevcut olmayan Hurkus başlangıç eğitim uçağı ile birlikte, şimdi de ihracat piyasasında doğrudan hedef alınmış durumda.

Gösterimdeki B-model T129, Türk Silahlı Kuvvetleri için sipariş edilen 59-birim siparişinden alınmıştır; aynı zamanda ilaveten 32 birim için seçenek bulunmaktadır.

Bir diğer adı ATAK olan 5t tipi, bu yıl sonuna doğru milli Radom hava gösterisi ve MSPÖ gösterisinde yer almak üzere Polonya'ya gönderiliyor. TAI, daha fazla Polonya şirketi ile anlaşma yapmayı planlarken, helikopter grubu iş geliştirme müdürü Görkem Bilgi, Varşova'dan proje için Eylül ayı gibi resmi bir teklif beklediğini söylüyor. Diğer satış hedefleri; tip'in önümüzdeki yıl Bahreyn Uluslararası Hava Gösterisi'nde yer alacağı Bağımsız Devletler Federasyonu, Asya ve Orta Doğu'yu içeriyor. TAI, Le Bourget'de ilgi çekmiş olan modeli Anka'yı, potansiyel ihracat alıcılarına ulaştırmak için çalışmalarına devam ediyor.

Şirket, bir çift prototipi ile bir dizi spin-recovery testi yapmaya hazırlandığı için, turboprop motorla donanmış olan Hurkus eğitim uçağı bu yıl gösteri yapamamıştır. Şirketin uçak grubu başkanı olan Özcan Ertem, yedi ya da sekiz uçuşun, kurtarma paraşütü takılarak Ağustos'ta gerçekleşeceğini dile getirmiştir.

Ertem; gelecek yılın başlarında alınması beklenen sertifika öncesinde, doğrulama uçuşlarının Ekim ayında Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı için gerçekleştirileceğini söylemiştir.

Toplama potansiyel olarak eklenecek 40 adet ilave hizmeti ile birlikte, 2018 Haziran'dan itibaren bu tipten on beş adet Türk Hava Kuvvetleri'ne teslim edilecektir.

PARIS: BULLISH TAI SETS SIGHTS ON EXPORT SUCCESS

With a chalet at the show for the first time and two of its products proudly on display, Turkish Aerospace Industries is intent on becoming a feature of future events.

Both already ordered by the Turkish armed forces, the Anka unmanned air vehicle and T129 attack helicopter are also now being aimed squarely at the export market, along with the absent Hurkus basic trainer.

The B-model T129 on display is drawn from a 59-unit order for the Turkish land forces, which also hold options on a further 32. The 5t type – also named the ATAK – is currently being promoted to Poland, with appearances due later this year at the nation's Radom air show and MSPÖ exhibition.

Warsaw is expected to issue a formal request for proposals on the project around September, says helicopter group business development manager Görkem Bilgi, with TAI looking to partner with more Polish companies in pursuit of the deal. Other sales targets

include the Commonwealth of Independent States, Asia and the Middle East, where the type will participate in next year's Bahrain International Air Show.

TAI also is working towards making sales of the Anka to potential export buyers, with the indigenous model also having attracted attention at Le Bourget.

Its turboprop-powered Hurkus trainer was unable to make this year's show, as the company is preparing to launch a series of spin-recovery test flights with one of its pair of prototypes. Seven or eight flights will be conducted from August with a recovery parachute installed, says Özcan Ertem, head of the company's aircraft group.

Verification flights will be performed for the European Aviation Safety Agency in October, ahead of the expected receipt of certification early next year, Ertem says.

Fifteen of the type will be delivered to the Turkish air force from June 2018, with the service to potentially add a further 40 to this total.

BÜTÜN YAZ TEK
TATİLE SİĞMAZ.

PEGASUS'LA DAHA ÇOK TATİLE GİT,
YAZI DAHA UZUN YAŞA!



flypgs.com
ucuz biletin adresi

PEGASUS

TÜRK HAVA YOLLARI, SON BEŞ YILDIR “AVRUPA’NIN EN İYİ HAVAYOLU”...

2015 Skytrax yolcu değerlendirme sonuçlarına göre Dünya’nın, “En İyi Business Class Özel Yolcu Salonu”, “En İyi Business Class Özel Yolcu Salonu İkramı” ve “Güney Avrupa’nın En İyi Havayolu Şirketi” ödülleri de yine Türk Hava Yolları’nın.



Küresel havacılığın farklı alanları üzerinde geliştirilen araştırmaları ticari kaygılardan bağımsız gerçekleştiren, sektörel platformda dünyaca saygı duyulan ve temelde performansı esas alarak, her yıl düzenli olarak havayolu şirketlerini ödüllendiren ‘Skytrax Yolcu Tercih Ödülleri’, geçtiğimiz dört yılda olduğu gibi bu yıl da Türk Hava Yolları’nı, “Avrupa’nın En İyi Havayolu Şirketi” olarak ilân etti.

İkram ve aktivite konseptinden ambiyansına kadar her detayıyla dünya çapında rağbet gören ve bu keyifli ortamda daha fazla vakit geçirebilmek adına havalimanına erken gelen yolcularına ayrıcalıklı konforun kapılarını açan “Turkish Airlines Lounge İstanbul”, Türk Hava Yolları’na, dünya sıralamasında “En İyi Business Class Özel Yolcu Salonu” ödülünü ve yine salonda yolcularının beğenisine sunduğu farklı ve zengin ikram hizmetiyle de, geçtiğimiz yıl

olduğu gibi bu yıl da “En İyi Business Class Özel Yolcu Salonu İkramı” ödülünü teslim almaya hak kazandı. Küresel taşıyıcının başarılı ikram işbirliği Turkish DO & CO tarafından hazırlanan, gerek uçak içi, gerek



özel yolcu salonunda yolculara takdim edilen ikram konsepti bu başarının önemli bir etkeni.

Türk Hava Yolları, bu yıl da elde ettiği ödüllerle havayolu yolcularının nezdinde tercih sebebi olma yönündeki başarısını bir kez daha tescil etmiş oldu.

Paris, Porte de Versailles'daki Passenger Terminal EXPO, Kongre ve Sergi Salonu'nda açıklanan ödüller, Skytrax CEO'su Edward Plaisted tarafından Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanvekili ve Genel Müdürü Doç. Dr. Temel Kotil'e takdim edildi.



THE TURKISH AIRLINES IS THE “BEST AIRLINE OF EUROPE” IN THE LAST FIVE YEARS...

According to the results of the 2015 Skytrax passenger evaluation, the awards for the “Best Business Class Special Passenger Waiting Room”, the “Best Business Class Special Passenger Waiting Room Serving” of the world and the “Best Airline of Southern Europe” belong to the Turkish Airlines again.

The “Skytrax Passenger Choice Awards”, realizing the surveys on different fields of the global aviation indifferent from commercial issues, respected in the world on sectoral basis, predicating the performance basically and awarding the airline companies regularly on a yearly basis, has proclaimed the Turkish Airlines the “Best Airline Company” of the world, as in the last four years.

The “Turkish Airlines Lounge Istanbul”, finding favor in the whole world with each detail from servings and activity concept to the ambiance, opening its doors to a distinguished comfort to the passengers coming early to the airport to spend more time in this delightful environment, has qualified the Turkish Airlines the award for the “Best Business Class Special Passenger

Waiting Room” in the world ranking and the award for the “Best Business Class Special Passenger Waiting Room Serving” with its unique and rich serving service. This serving concept prepared by the servings partnership of the global airline, Turkish DO & CO, offered in the special passenger rooms to the passengers is an important factor of this success.

The Turkish Airlines has thus once again enrolled its success being the airline preferred by the passengers with these awards it obtained this year once again. The awards made public in the Passenger Terminal EXPO in Porte de Versailles, Paris, has been given to the vice president of the executive board and general manager of the Turkish Airlines, assoc. prof. dr. Temel Kotil by the Skytrax CEO Edward Plaisted.



SİNGAPUR HAVA YOLLARI UÇAĞININ İKİ MOTORUNDA YAŞANAN GÜÇ KAYBI SONRASINDA ARAŞTIRMALAR DEVAM EDİYOR

Çarşamba günü, Singapur Havayolları, A330-300 uçağının uçuş ortasında iki Rolls-Royce motorunda da güç kaybı yaşanmasının nedenlerinin araştırıldığını belirtti.

23 Mayıs'da gerçekleşen bu olay, SQ836 Uçuşu, 194 yolcusu ve ekibiyle birlikte Şangay'dan Singapur'a doğru ilerlerken, yolculuk sırasında karşılaşılan kötü hava ile meydana geldi. Singapur Hava Yolları bu durum için: "İki motorda da geçici bir güç kaybı yaşandı ve

pilotlarımız motorların normal işlevine geri dönmesi için prosedürleri takip etti" dedi. Hava yolu, bir motorun neredeyse hemen tekrar normal çalışmaya devam ettiğini de ekledi.

Hava yolu, pilotların tekrar yükselmeden önce kontrollü bir alçalma ile ikinci motorun da normal işlevine devam etmesi için prosedürleri takip ettiğini belirtti.

Şirket, uçağın güvenli bir şekilde Şangay'a indiğini ve motorda herhangi bir "anormallik" bulunmadığını da ekledi.

INVESTIGATION UNDER WAY AFTER SINGAPORE AIRLINES PLANE LOST POWER IN BOTH ENGINES

Singapore Airlines is investigating how one of its Airbus A330-300s temporarily lost power in both Rolls-Royce engines in mid-flight, the carrier said on Wednesday.

The May 23 incident occurred when Flight SQ836 hit bad weather en route to Shanghai from Singapore with 194 passengers and crew on board. "Both engines experienced a temporary loss of power and the pilots followed operational procedures to

restore normal operation of the engines," Singapore Airlines said in a statement.

The airline added that one engine returned to normal operations almost immediately.

The pilots followed operational procedures to restore normal operation of the second engine by putting the aircraft into a controlled descent before climbing again, the airline said.

The plane landed safely in Shanghai, where no immediate "anomalies" were found in the engine, it added.



**40 Ülkeden 160 Havaalanından yaptığı uçuşlarla
Türkiye Turizminin Hizmetinde**



BOEING 737 OPERATOR



corendonairlines.com



İÇİMİZDEN BİRİ ÖZGÜR YUMAKOĞULLARI:

UÇAK TEKNİSYENİ BİR UÇAĞIN UÇMASI İÇİN OLMAZSA OLMAZDIR

Uçak Teknisyeni ve Hat Bakım Nöbetçi Vardiya Müdürü göreviyle THY Teknik yöneticilerinden biri olan, meslektaşımız Özgür Yumakoğulları bu ayki dergimizin konuğu. Özgür Yumakoğulları ile söyleşimizi UTED Yönetim Kurulu Üyeleri, Celal Batur, Ersin Adıyaman ve Murat Özgül ile gerçekleştirdik.

İSMAİL ŞEN

UTED: Özgür Bey, öncelikle soyadınızın hikâyesini anlatır mısınız?

Özgür Yumakoğulları: Evet, soyadım her zaman insanların dikkatini çekmiştir. Benim ailem Antalya'nın Toroslarında yaşamış Yörük ailelerinden... Bilirsiniz Yörükler koyun, keçi kılından ipler yaparlar. Bu ipler yumak haline getirilir. Bizim aile de bu işi iyi yapıyormuş herhalde, bu nedenle Yumakoğulları soyadını almışlar.

UTED: Peki Toroslarda başlayan hayatınızda uçakla nasıl tanıştınız?

Özgür Yumakoğulları: Ben Antalya'nın Korkuteli'nin bir köyünde doğdum. İlkokulu Korkuteli'nde tamamladım. Çocukluğumdan beri elektronik cihazlara ilğim vardı. Televizyona dokunamazdım ama evin radyosunu söküp birleştirmiştim. Bu ilğim devam ettiği için Anadolu Teknik Lisesi Bilgisayar bölümüne gittim. Çocukluğumdan beri uçaklara da ilğim vardı.





Gökyüzünde görür, nasıl uçtuğunu merak ederdim. Antalya'ya gittiğimizde yerde ilk uçağı görmüştüm. Uçaklara olan ilgim de bu arada arttı ve üniversite sınavlarında Anadolu Üniversitesi Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi Havacılık Elektrik ve Elektronik Bölümü'nü kazandım. Böylece çocukluğumdan beri ilgi duyduğum alanları birleştirmiş oldum. Beş yıllık sivil havacılığın ilk mezunlarından biriyim.

UTED: Okuldan sonra?

Özgür Yumakoğulları: Okuldan sonra mekanik teknisyenlikle uçak teknisyeni olarak Türk Hava Yolları'nda çalışmaya başladım ve 16 yıldır buradayım. Mekanik Teknisyenlikten sonra başteknisyen oldum, üs bakım ve hat bakımda operasyonel görevlerde

bulundum, başteknisyen oldum, hat bakım vardiya şefliği yaptım. Nisan 2014'ten beri de vardiya müdürüyüm.

UTED: Tüm bu süreçte ilginç olaylar yaşamışsınızdır...

Özgür Yumakoğulları: Tabii birçok ilginç anım var. Bizim "Arıza Teşhis Grubu" adında bir grubumuz vardı. Bir gün iş planları geldi, arkadaşlara dağıttık, çalışıyorlar. Ben de işimi bitirdim eve gitmek üzere hazırlanıyorum. Çıkmak üzere giderken gözüme ilişti arkadaşlar iki numaralı motorda çalışıyorlar. Ancak benim aklımda bir numaralı motor olarak kalmıştı. Hemen koşarak yanlarına "durun, durun" diyerek gittim. Ters motordaki MEC (Main Engine Control) dediğimiz değişimi zor bir komponenti söküyorlarmış. Tabii zaman kaybettikleri için ben de eve gitmedim ve onlara yardımcı oldum, önce sağlam motoru topladık sonra sorunu çözdük.

UTED: Teknisyenlikten yöneticiliğe geçişler ilk ne zaman başladı?

Özgür Yumakoğulları: Teknisyenlikten yöneticiliğe geçiş bizden bir önceki kuşakla başladı. Yeni kurallar ve gerekliliklerden dolayı bizden önceki kuşakta nöbetçi müdürlük kuruldu ve bu birimin yöneticiliğine teknisyen kökenli arkadaşlar getirilmeye başladı. Biz

Teknisyenlikten yöneticiliğe geçiş bizden bir önceki kuşakla başladı. Yeni kurallar ve gerekliliklerden dolayı bizden önceki kuşakta nöbetçi müdürlük kuruldu ve bu birimin yöneticiliğine teknisyen kökenli arkadaşlar getirilmeye başladı. Biz de onlardan aldığımız bayrakla görevi sürdürüyoruz. Hedefimiz daha da önemli sorumlulukları alabilmek...



Öncelikle teknisyenin ne olduğu ve önemi Türkiye’de tam olarak anlaşılmış değil. Tabii ki sektör içindeki insanlar bunu iyi kötü biliyor ama teknisyenin bir uçağın uçuşması için “olmazsa olmaz olduğu” bazen es geçilebiliyor. Uçak teknisyenliğine daha fazla değer verilmesi gerektiğine inanıyorum.

de onlardan aldığımız bayrakla görevi sürdürüyoruz. Hedefimiz daha da önemli sorumlulukları alabilmek...

UTED: Uçak teknisyenliğinden gelip yöneticilik görevini sürdüren biri olarak mesleğin her aşamasında bulunmuşsunuz. Sizce uçak teknisyenliğinin en önemli sorunu nedir?

Özgür Yumakoğulları: Öncelikle teknisyenin ne olduğu ve önemi Türkiye’de tam olarak anlaşılmış değil. Tabii ki sektör içindeki insanlar bunu iyi kötü biliyor ama teknisyenin bir uçağın uçuşması için “olmazsa olmaz olduğu” bazen es geçilebiliyor. Uçak teknisyenliğine daha fazla değer verilmesi gerektiğine inanıyorum. Çünkü havacılıkta lisanslı insanların istihdam edilmesi zorunlu olan üç birim vardır. Biri hava trafik kontrolörleri, ikincisi pilotlar ve üçüncüsü de teknisyenlerdir. Bu birimlerde gereken lisansların hiçbirini almak kolay değildir. Hele son senelerde çıkan kurallara göre uçak teknisyeni olmak çok zorlaştı. Şartları, eğitimleri, geçilmesi gereken sınavlar gerçekten çok zor. Pratik olarak kazanılması zorunlu olan deneyimler zor ve uzun.

UTED: Uçak teknisyeni olmak için nasıl bir eğitim ve deneyim gerekli?

Özgür Yumakoğulları: Benim yaptığım yüksek lisans çalışmamda da bu konuyu inceledim. Bu zorluk ve doğurduğu sorun sadece Türkiye’nin değil dünya havacılığının da önemli sorunlarından biri... 2015 yılında 3.5 milyar insanın uçakla bir yerden bir yere seyahat edeceği ve sayının önümüzdeki 10 yıl içinde 2.5 kattan fazla artacağı tahmin ediliyor. Bu uçak sayısının da artacağı anlamına geliyor. Bu uçakları uçurmak için pilot, bakımını yapmak için teknisyen lazım. Bu konuda Boeing ve Airbus da çok detaylı araştırmalar yapıyor. Eğitim süreleri açısından bakıldığında doğabilecek pilot açığını karşılamak görece daha kolay olacaktır. Çünkü bir pilot, iki yıl içinde yetişebiliyor. Teknisyenlik için gereken yetiştirme

süresi ise bunun birkaç katı. Bugün bile dünyadaki teknisyen sayısının yetersiz olduğu düşünülürse asıl istihdam sorununun uçak teknisyenliğinde olacağını net olarak görürüz.





UTED: Sizin yaptığınız araştırmaya göre, bugün Türkiye'de bir teknisyen açığı var mı?

Özgür Yumakoğulları: Evet, benim araştırmama göre Türkiye'de mevcut durumda bir teknisyen açığı görünüyor. Ancak bunun net olarak ortaya çıkışının 2020'li yılların başında olacağını öngörüyorum. Tabii gerekli tedbirler alınmazsa... Sektör bugün ve sonraki yıllardaki üniversitelerin havacılık bölümlerinden mezun olmuş tüm elemanları istihdam etse bile istihdam açığı olacak.

UTED: 2020'li yıllar çok uzak değil...

Özgür Yumakoğulları: Doğru, çok uzak değil. Bir teknisyenin B1 lisansının yetkisini alması 7 ile 10 yıl, A1 lisansını alması ise 5 ile 7 yıl sürüyor. Bugün bizim yaptığımız işlerin birçoğunu B1 yetkili teknisyenlerin yaptığını düşünürsek, bugün eğitim süreci başlayacak bir teknisyen adayı en erken 2022 yılında B1 lisansına sahip olacak ve işimize yarayacak demektir.

UTED: Uçak teknisyeni olmak için gereken süre niçin giderek artıyor?

Özgür Yumakoğulları: Uçak ve uçuş güvenliğine verilen önem ve sürekli yükselen teknoloji en önemli nedenler...

UTED: Uçuş sayısındaki büyük artışlara rağmen kazalardaki düşüşün nedenlerinden biri de bu herhalde...

Özgür Yumakoğulları: Burada iki etken var. Birincisi teknolojinin çok gelişmesi ve insan hatasına pay bırakmayacak şekilde sistemler dizayn edilmesi. İkinci etken ise uçak bakımındaki standartların yükselmesi... Günümüzde uçak bakımı dolayısıyla olan kazaların oranı çok çok azaldı. Çalışanların eğitiminin ve teknik becerilerinin çok yükseltilmesinin olumlu etkileri bunlar... Çeşitli otoritelerin sürekli güncellediği yükselen standartlara herkes uymak zorunda...



Bir teknisyenin B1 lisansının yetkisini alması 7 ile 10 yıl, A1 lisansını alması ise 5 ile 7 yıl sürüyor. Bugün bizim yaptığımız işlerin birçoğunu B1 yetkili teknisyenlerin yaptığını düşünürsek, bugün eğitim süreci başlayacak bir teknisyen adayı en erken 2022 yılında B1 lisansına sahip olacak ve işimize yarayacak demektir.

UTED: Tezinizdeki sonuçlara göre Türkiye'deki uçak bakım sektörünün gelecekteki durumu için öngörüleriniz var mı?

Özgür Yumakoğulları: Aslında ben bu soruyu sektördeki tüm çalışanlara sordum. "Önümüzdeki 10 yıl içinde uçak bakım sektörünün durumu ne olur" şeklindeki soruyu 5 bin kişiye gönderdim. 1800 civarı cevap geldi. Sonuçta yüzde 90 civarında sektörün büyüyeceği öngörüldü... Büyüyeceğini öngörenlerin büyük kısmı da sektörün bu büyümeyi karşılayamayacağına inanıyor. Benim araştırmamdaki diğer veriler de bunu gösteriyor.

UTED: O zaman, az önce belirttiğiniz gibi, ilgili otoritelerin uçak teknisyenliği eğitimine hızla eğilmesi gerek...

Özgür Yumakoğulları: Evet, hem yeni okullar açılmalı, hem de kalite yükseltilmeli.

UTED: Kaliteli uçak teknisyeni nasıl yetişir?

Özgür Yumakoğulları: Dediğim gibi teknisyenin sayısı kadar kalitesi de önemli. Bizim işimizde her kademedede insan gerekli. Akademik eğitim kadar önemli olan insanların kişisel olarak iş yapabilme becerisi ve beyinsel kapasitesi. Bu da kişisel

özelliklerin yanında pratikle geliyor. Ancak bu söylediklerim akademik eğitimin önemsiz olduğu anlamına gelmez. Bilakis önemi giderek artıyor ve artacak.

UTED: Son sorumuz, uçak teknisyenini bir cümleyle nasıl tanımlarsınız?

Özgür Yumakoğulları: Uçak teknisyeni, sevdiklerimizi bindirdiğimiz bir metal yığınının güvenli bir şekilde havada seyahat etmesini sağlayan kişidir.



ÖZGÜR YUMAKOĞULLARI KİMDİR?

1976 yılında Antalya'nın Korkuteli ilçesinde doğdu. İlk, orta ve lise eğitimini Antalya'da tamamladı. Antalya Anadolu Teknik Lisesi Bilgisayar bölümünden mezun olduktan sonra Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksek Okulu Havacılık Elektrik Elektronik bölümüne devam etti. Sonradan ismi Havacılık ve Uzay Fakültesi olarak değiştirilen bölümün hazırlık sınıfını sınavla atlayıp B2 (aviyonik) uçak bakım lisansını da alarak 1998 yılında ilk 5 yıllık mezunları arasında yer aldı. 1999 yılında Uçak Revizyon Müdürlüğünde mekanik teknisyen olarak meslek hayatına başladı. B1 (mekanik) uçak bakım lisans yetkisini de alarak şirkette B1/ B2 yetkili teknisyen, başteknisyen ve hat bakım vardiya şefliği görevlerinde bulundu. Toplam 16 yıldır içinde bulunduğu THY Teknik ailesinde Nisan 2014'ten beri Hat Bakım Nöbetçi Vardiya Müdürü olarak görevini sürdürüyor. Evli olan Özgür Yumakoğulları'nın 9 ve 12 yaşlarında iki oğlu var.





SAKIZ YA DA CHIOS ADASI

SAKIZ (CHIOS) ISLAND

Genellikle gittiğim ülkelerde o ülkede yaşamış ünlü tarihi bir kişilik var mıdır diye araştırarak işe başlamayı severim. Nitekim Sakız adasına doğru yola çıkarken de biliyordum ki bu ada çok önemli kişilere ev sahipliği yapmış bir mekândı. Ünlü Yunan şairi Homeros hem bu adada doğmuş hem de ünlü destanı İlyada ve Odisia'yı burada yazmıştı. Ayrıca Namık Kemal'in 1888 yılında gözlerini hayata kapattığı ada da yine burası idi. Tüm bu özellikler daha adaya ulaşmadan bende heyecan yaratmaya başlamıştı bile.

Wherever I go, I would like to begin my work by researching if there is a famous historical person who lived in that country. While I was departing for Chios island, I indeed knew that it was place that hosted many important people. Famous Greek poet Homeras was born here and wrote his two famous epic works –Illiad and Odyssey- in here. Moreover, it was also the place where Namık Kemal died in 1888. All these features made me excite before I even arrived at the island.







Adanın iki tane ünlü köyü var. En bilineni Pirgi... Burada dış cephesi seramiklerle kaplanmış evler bulunuyor.

Yunan adalarını severim, çok tanıdık, çok bizden yerlerdir. Üstelik şimdi Çeşme'den hızlı feribotlarla rahatlıkla gidip geliyorsunuz. Sakız adasına gitmek için Çeşme'den çeşitli firmalara ait feribotları ya da motorları kullanabiliyorsunuz. Feribot ücreti oldukça ucuz: Gidiş- dönüş ücreti 21 Euro. Süresi de yaklaşık 50 dakika. Hızlı feribotlar ise 25 dakikada gidiyor.

like Greek islands; they are quite familiar and similar to our country. Moreover now, you can easily go there from Çeşme with fast ferries. You can use ferries or motor vessels of various firms in Çeşme to go to Chios Island. Ferry prices are quite cheap: round trip price is 21 Euro. It takes approximately 50 minutes. Fast ferries reach there in 25 minutes.

Sakız is the name used by us. Its Greek name is Chios (Xios). The reason why Turkish people call it Sakız (Gum) is because there are many gumwoods on the island. According to Homeros, the name of the island is Hios or Heros. It is said that the name Hios is first derived from Hioni, daughter of Ionian king, Inopiona. According to Greek historian Isidoros, the island is named like that because the Syrians used Hios as gum material. When I arrived at the island, it was noon. I felt like I arrived at İzmir and wandering around Kordon... Everyone was eating at the cafes on "Kordon". However, when it was 15:00, I wondered when everyone left for siesta. Cafes, which were full to the brim, were now empty. At that time, I bought the famous ice-cream with gum and walked towards discovering the historical places.

When you go north from the center of the island, you see the windmills, which are the symbol of the island. South of the island is greener and here, there are gumwoods which give the name to the island. Gum is so popular here that it is used in everything. In cookies, jam, raki, liquor and of course, ice cream... They get really delicious foods out of it.

There are two famous villages in the island. The most



Adanın merkezi güzel parklarla çevrili. Onların içinde en etkileyicisi ise Halk Bahçesi ya da Dimotikos Kipos adını taşıyor.



Sakız bizim kullandığımız adı. Yunancası Chios (Xios). Türklerin Sakız adası ismini vermesinin nedeni ise adada çok sayıda sakız ağacının olması. Homeros' a göre de adanın adı Hios ya da Heros. Hios adını, Sakız adasının ilk İon kralı İnopiona'nın kızı Hioni'den aldığı söyleniyor. Yunan Tarihçisi İsidoros'a göre ise, Suriyeliler Sakız maddesi için Hios adını kullandıkları için adaya bu isim verilmiş. Ben adaya ulaştığımda tam da öğlen saati idi. Sanki İzmir'e inmişim de kordon boyunca dolaşıyormuşum gibi bir hisse kapıldım hemen... Herkes "kordon boyunca" sıralı kafelerde öğle yemeği yiyordu. Ancak saat 3 olduğunda birden bire buraların boşaldığını ve herkesin siesta (öğle uykusu) yapmaya gittiğini hayretle izledim. Bir dakika önce dopdolu olan kafeler şimdi bomboştı. Ben de bu süre zarfında adanın çok ünlü olan sakızlı dondurmāsından alarak tarihi yerlerini keşfetmeye doğru yola koyuldum.

Sakız adasının merkezinden biraz kuzeye doğru gittiğinizde sizi adanın sembolü olan yel değirmenleri karşılıyor. Adanın güneyi ise daha yeşil ve burada adaya adını veren sakız ağaçları bulunuyor. Sakız, adada o kadar ünlü ki, her şeyde sakızı kullanıyorlar. Kurabiyede, reçelde, rakıda, likörde ve tabii dondurmada... Oldukça da güzel lezzetler elde ediyorlar.

known one is Pirgi... In here, there are houses, exterior of which are covered with ceramic. The other village is Mesta. Mesta is famous for stone houses. This village looks like mediaeval cities.

History of the main island is in the center. Firstly, I wanted to begin with Chios island castle. The castle, which was used as the administration center in Byzantium period, was restored by Genoese. The castle,

Mesta'nın ise taş evleri ünlü. Burası adeta bir ortaçağ kentini andırıyor.

Sakız adasının merkezinden biraz kuzeye doğru gittiğinizde sizi adanın sembolü olan yel değirmenleri karşılıyor. Adanın güneyi ise daha yeşil ve burada adaya adını veren sakız ağaçları bulunuyor. Sakız, adada o kadar ünlü ki, her şeyde sakızı kullanıyorlar. Kurabiyede, reçelde, rakıda, likörde ve tabii dondurmada... Oldukça da güzel lezzetler elde ediyorlar.



Kütüphane, 1748-1833 yılları arasında yaşamış olan edebiyatçı Adamantios Korais'in adını taşıyor. İçinde 150.000 kitap, el yazmaları, fotoğraflar ve belge arşivleri bulunuyor.



Adanın iki tane ünlü köyü var. En bilineni Pirgi... Burada dış cephesi seramikle kaplanmış evler bulunuyor. Öteki ise Mesta. Mesta'nın ise taş evleri ünlü. Burası adeta bir ortaçağ kentini andırıyor.

Asıl adanın tarihi ise merkezde bulunuyor. Önce Sakız adası kalesinden başlamak istedim. Bizans döneminde adanın yönetim merkezi olan kale Cenevizliler zamanında restore edilmiş. Oldukça görkemli olan kale beni adeta büyüledi. Adada Osmanlı izlerine de rastlıyorsunuz. Bayraklı Camii bunların içinde en ünlüsü... Merkezde bulunan bir başka cami de Mecidiye Camii adını taşıyor.

Adada bir de kütüphane var. Tam bir tarih deposu... O kadar tarihi, o kadar görkemli ve yaşanmış bir yer ki anlatamam. İsmi Korais Kütüphanesi. Kütüphane, 1748-1833 yılları arasında yaşamış olan edebiyatçı Adamantios Korais'in adını taşıyor. İçinde 150.000

Adada bir de kütüphane var. Tam bir tarih deposu... O kadar tarihi, o kadar görkemli ve yaşanmış bir yer ki anlatamam. İsmi Korais Kütüphanesi. Kütüphane, 1748-1833 yılları arasında yaşamış olan edebiyatçı Adamantios Korais'in adını taşıyor. İçinde 150.000 kitap, el yazmaları, fotoğraflar ve belge arşivleri bulunuyor.

which was magnificent, enchanted me. You can also see the traces of Ottoman period in the island. Bayraklı Mosque is the most famous of them all... Another mosque in the center is called Mecidiye Mosque.

There is also a library at the island. It is such a history store... I can't tell you how historic and magnificent place it is... Its name is Korais Library. The name of the library comes from Adamantios Korais, who is a man of letters that lived between 1748-1833. In the library, there are 150.000 books, manuscripts, photographs and document archives. The library, which still stands, is splendid... Indeed, this library used to be a school library opened in 1792 at the island. Today, it is used as the Historical Library at Chios Center Municipality. Nea Moni Monastery, on the other hand, was built in 1042 and acted as the religious center of Chios Island for centuries. It was ruined in 1822. It is said that during the earthquake in 1881, bell tower and mosaics were damaged.

Center of the island is surrounded with beautiful parks. Among them, the most impressive is the Public Garden or as it is called, Dimotikos Kipos. Every corner of





kitap, el yazmaları, fotoğraflar ve belge arşivleri bulunuyor. Hala dimdik ayakta duran kütüphane çok muhteşem... Aslında bu kütüphane 1792 yılında adada açılan bir okulun kütüphanesi imiş. Günümüzde ise Sakız Merkez Belediyesinin Tarih Kütüphanesi görevini yapıyor. Yine merkezde yer alan Nea Moni Manastırı ise 1042 yılında yapılmış ve yüzyıllar boyunca Sakız adasının dini merkezi olmuş. 1822 yılında harap olmuş. 1881 yılındaki depremde ise çan kulesi ve mozaiklerinin zarar gördüğü söyleniyor.

Adanın merkezi güzel parklarla çevrili. Onların içinde en etkileyicisi ise Halk Bahçesi ya da Dimotikos Kipos adını taşıyor. Her taraf dev boyutta palmye ağaçları ile çevrili olan bu parkta yürümek, oturmak müthiş keyifli. Yazın burası çeşitli festivallere ev sahipliği yapıyor.

Adanın nüfusu 52 bin. Bunun yarısı merkezde, yarısı köylerde yaşıyor. Sırasıyla İyonlar, Makedonyalılar, Romalılar, Bizanslılar ve Cenevizliler tarafından yönetilen adanın Osmanlılar tarafından ele geçirilişi 1566 yılı. 1912 yılında ise bağımsızlığına kavuşuyor. Bu tarih Balkan Savaşlarının tarihine denk geliyor.

Yunanlıların bu ada için söyledikleri bir söz var: "Sakız'da yaşam, mutluluk ve yemek". Gerçekten adaya birebir örtüşen bu söz o kadar doğru ki. Siz de güzel yemekler yiyip mutlu olmak istiyorsanız, Sakız'ı ziyaret edin. Bu sözün doğruluğuna hak vereceksiniz. Belki de benim gibi defalarca buraya gelmek isteyeceksiniz. Kim bilir?

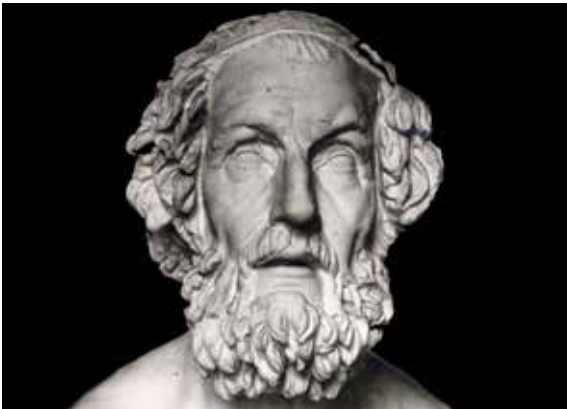
the park is surrounded with giant palm trees; it is quite pleasant to sit here. In summers, this place hosts various festivals.

Population of the island is 52 thousand. Half of the people live in center and the other in villages. The island, which is respectively ruled by Ionians, Macedonians, Romans, Byzantines and Genoese, was occupied by Ottomans in 1566. It gained independence in 1912. This date corresponds to Balkan Wars.

There is a Greek saying for this island: "Living in Chios is happiness and food". This well-suited saying is quite true. If you also want to be happy and eat nice food, visit Chios. You will grant that this saying is right. Maybe you will want to come here many times, just like I do. Who knows?

Adanın merkezi güzel parklarla çevrili. Onların içinde en etkileyicisi ise Halk Bahçesi ya da Dimotikos Kipos adını taşıyor. Her taraf dev boyutta palmye ağaçları ile çevrili olan bu parkta yürümek, oturmak müthiş keyifli. Yazın burası çeşitli festivallere ev sahipliği yapıyor.

Herkes "kordon boyunda" sıralı kafelerde öğle yemeği yiyordu. Ancak saat 3 olduğunda birden bire buraların boşaldığını ve herkesin siesta (öğle uykusu) yapmaya gittiğini hayretle izledim. Bir dakika önce dopdolu olan kafeler şimdi bomboştu.



Ünlü Yunan şairi Homeros hem bu adada doğmuş hem de ünlü destanları İlyada ve Odysia'yı burada yazmıştı.



Adanın güneyi ise daha yeşil ve burada adaya adını veren sakız ağaçları bulunuyor.



ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞI BİRLİĞİ **IATA 70 YAŞINDA**

Bu sene 70. doğum gününü kutlayan IATA, 1919 yılında tarifeli seferlerin başlaması ve yayılması ile temeli atılan International Air Traffic Association'ının devamı olarak 1945 yılında Havana'da kurulmuştur. Üyeleri havayolu şirketleridir.



ŞEBNEM BAYEZİT Yolcu Hizmetleri ve Biletleme Eğitmeni

Havayollarının IATA'a katılmasıyla IATA daha da büyümüş ve dünya genelindeki sorumlulukları artmıştır. IATA'nın kurulduğu ilk yıllarda bugün ICAO'nun sorumluluğundaki teknik konuların tamamı IATA'nın sorumluluğundaydı. Zaman içerisinde görev ve sorumluluklarında değişiklikler olmuştur. Sivil Havacılıktaki diğer otoritelerle ortaklaşa çalışan IATA'nın kurulma amacı zamanla gelişmiş olup bugünkü halini almıştır.



Sir William Hildred, IATA kuruluşunda etkin rolü olanlardan biri ve 1946 ile 1966 yılları arasındaki yöneticisi...

IATA'nın kurulma amacı; Orta gelir düzeyine sahip vatandaşların da havacılığı rahatlıkla tercih edebileceği şekilde, özellikle havacılığın güvenilir bir biçimde yayılmasına, büyümesine katkıda bulunmaktır.

Peki, ama havacılığı halkın kullanabileceği bir hale getirmek için neler yapmak gerekmektedir?

Her alandaki bilimsel araştırmaların hiç durmadan ilerlemesi havacılığın gelişmesine etki etmektedir ve gelecekte de etki edecektir. Bu nedenle bu bilimsel araştırmalardan hava seyrüsefer aletlerinin ve havacılığın en iyi şekilde yararlanması gerekmektedir. Ayrıca bilimsel gelişmeler, gerek havayolu şirketleri gerekse yolcularla eşit fayda ile paylaşılmalıydı. IATA'ya göre bilimsel bir yenilik bir ya da birden fazla havayolunun ya da ülkenin tekelinde olmamalıydı.

Havacılığı etkileyen her gelişim ya da inovative çalışma yeni kuralların yazılmasını gerektirmektedir. Yeni kuralların yazılması bir standartta olup daha sonra zamanında paylaşılması en büyük ihtiyaçlardandır. Bunları kontrol edecek sivil havacılık otoriteleri sayesinde bilgi saklama ya da bilgiyi zamanında paylaşmama gibi bir durumun yaşanması engellenecektir.



7 Kasım 1944 tarihinde Montreal'de gerçekleştirilen ve IATA kuruluşunu hazırlayan toplantılardan biri...

Uçuşlar tamamlandıktan sonra biletinde kaç tane havayolu şirketinin uçuş bilgisi görülüyorsa bu havayolları kendi aralarında hesaplaşma yaparak yolcudan aldıkları bilet bedelini sorunsuz paylaşabilmektedirler. Uçuş hizmetinin sorunsuz verilmesi ve sonrasındaki hesaplaşma işlemlerinde IATA'nın katkısı göz ardı edilmemelidir.

Havayolları birbirleriyle yeni anlaşmalara imza atıyor...

Havacılıkta tarifeli seferlerin yayılmaya başlamasıyla havayolu şirketleri birbirlerinden bağımsız hareket ederek sadece kendi uçuşlarına ait biletleri yolcularına satmaktaydılar. Bu durum tarifeli hizmetin verildiği ilk yıllarda bir sorun değildi. Ancak tarifeli seferlerin yayılması ve özellikle de kıtalararası yolculukların başlaması ile yolcu ve kargo taşımacılıkları için birden fazla havayolunun anlaşma yapması ve birbirlerinin düzenledikleri dokümanları kabul etmeleri bir ihtiyaç haline gelmişti. Sadece doküman düzenlemekle kalmayıp bu dokümanların daha sonra hesaplaşmalarının da yapılması gerekmektedir. IATA bu soruna çözüm getirerek birden fazla havayolu ile bağlantılı ya da aktarmalı hizmetin yolculara verilmesine katkıda bulundu. Bir örnek verirsek Vancouver'dan Pekin'e uçakla gitmek isteyen bir yolcu bu iki şehir arasında direkt hizmet veren bir havayolu bulamayınca birden fazla havayolunun uçuşlarının tek bilet üzerinde ayrı



ayrı gözükmesiyle uçuş ve bagaj işlemleri ile ilgili artık hizmet alabilmektedir. Uçuşlar tamamlandıktan sonra biletinde kaç tane havayolu şirketinin uçuş bilgisi görülüyorsa bu havayolları kendi aralarında hesaplaşma yaparak yolcudan aldıkları bilet bedelini sorunsuz paylaşabilmektedirler. Uçuş hizmetinin sorunsuz verilmesi ve sonrasındaki hesaplaşma işlemlerinde IATA'nın katkısı göz ardı edilmemelidir.

Bilet fiyatlarına gelen standart ücret uygulaması...

IATA, farklı ülkelerden alınan aynı biletler için fiyat standardını sağlamıştır. Yolcular hangi ülkeden bilet alırsa alsın aynı bilet için aynı ücreti öderler. IATA sayesinde, İstanbul'dan Londra'ya bilet satın alan bir yolcu, biletini ister Londra'dan isterse İstanbul'dan alsın aynı bedeli öder. Artık önemli olan yolculuk yapılacak seyahat





yönüdür. Bilet hesaplamasının en sağlıklı şekilde yapılabilmesi için bir hesaplama birimi bulunmuş ve bunun üzerinden biletler ücretlendirilip daha sonra ülkelerin kullandığı lokal para birimine çevrilmiştir. Böylece hem yolcuların hem de havayollarının mağdur olmaları engellenmektedir.

Kargo taşımacılığındaki katkısı...

Yolcuların beraberlerinde götürmek istedikleri bagajlarının dışında havayollarından taşınmasını talep ettikleri bagajların da hızlı, ekonomik ve güvenli olarak taşınmasına katkısının yanında, "Tehlikeli Maddeler Kurallarını" oluşturarak havacılıkta kargo taşımacılığının kurallara bağlı verilmesini sağlamıştır.

IATA bunların dışında;

- Günümüzde ve gelecekteki en büyük sorunlardan birisi olan çevre kirliliği ve havacılığın buna etkisine karşı önlemlerin alınmasına,
- Havayolu şirketlerinin havaalanları ya da havalimanlarındaki terminallerle ilgili ihtiyaçların sağlanmasına,
- Personelin belli standarda sahip olmasına,
- Gümrük ve göçmen işleri ile ilgili çalışmalara,
- Emniyet, uçak kaçırma ve sabotajların engellenerek yolcuların ve kargo taşımacılığının güvenliğinin sağlanmasına,
- Havayollarının zarar etmesini engellemek için biletlerde sahteciliğin ve hırsızlığın engellenmesine de katkıda bulunmuştur.

IATA'nın Sivil havacılığa katkısı saymakla ve örnek vermekle bitmez. Sivil Havacılıktaki otoriteler tarafından kuralların yolcu ve havayolları lehine konması gerekmektedir. Bunu sağlayan kuruluşlardan birisi de şüphesiz ki IATA'dır.

Herkese ve tüm Sivil Havacılık Kuruluşlarına nice yıllar dileğiyle.

IATA havacılıkla ilgili bilgi ve bilincin artması için de çalışmalar yapıyor. Bu çalışmada CO emisyonuna havacılığın etkisiyle ilgili bilgi veriliyor.



Tony Tyler, bugün IATA Genel Müdürü ve CEO'su...

Bilet hesaplamasının en sağlıklı şekilde yapılabilmesi için bir hesaplama birimi bulunmuş ve bunun üzerinden biletler ücretlendirilip daha sonra ülkelerin kullandığı lokal para birimine çevrilmiştir. Böylece hem yolcuların hem de havayollarının mağdur olmaları engellenmektedir.

HEZARFEN VE LAGARİ GERÇEKTEN UÇTU MU?

Hezarfen Ahmet Çelebi ve Lagari Hasan Çelebi... Bu iki isim Türk tarihinde uçtuklarına dair kayıt bulunan ilk kişilerdir. İkisinin de Dördüncü Murat döneminde İstanbul'da uçtuklarına dair tarihi bir kayıt var. Ancak tarihi olayların doğruluğu araştırılırken birbirinden bağımsız ve farklı kaynaklarda yer almaları çok önemlidir. Ne yazık ki hem Hezarfen hem de Lagari'nin uçuşuyla ilgili tek kayıt şimdilik Evliya Çelebi'nin seyahatnamesidir.



İSMAİL ŞEN

Evliya Çelebi ve Seyahatnamesi...

Evliya Çelebi, şimdilik gerçek ismini bilmediğimiz ve kendi ifadesine göre Dördüncü Murat'ın musahibi olan, saray eşrafından birinin mahlasıdır. 25 Mart 1611 tarihinde İstanbul'da doğar. Yetmiş yıl sonra öldüğü tahmin edilir. Öldüğü yer ve zaman tam olarak bilinmez. Evliya Çelebi 1630 yılının 19 Ağustos gecesi rüyasında gördüğü Hazreti Peygamber'e "Şefa'at ya Resul Allah" diyeceğine, heyecandan "seyahat ya Resul Allah" dediği için, ömrü boyunca sürecektir seyahatlerine ve bu seyahatlerde gördüklerini yazmaya başlar. Kendi naklettiği bu meselden de anlaşılacağı gibi Evliya Çelebi nüktedan ve mübalağayı sanat mertebesinde kullanan bir zamane gazetecisidir. Zamane gazetecisidir çünkü dönemiyle ilgili çok değerli bilgiler aktarmıştır. Aktardığı bilgiler ise herhangi bir resmi belgede olamayacak kadar sivil ve gündelik hayata dairdir.

Ancak az önce de belirttiğim gibi Evliya Çelebi mübalağa yani abartıyı çok sever ve sık sık kullanır.

Bu nedenle tarihçiler aktardıklarına ihtiyatla yaklaşır. Ancak zaman içinde Evliya Çelebi'nin aktardığı, kim-senin inanmadığı günümüzde ise doğrulanmış olaylar da vardır. Örneğin ameliyatlarda dikiş için karınca kısıkaçlarının kullanılmasını anlatan Evliya Çelebi'ye, bu olay farklı kaynaklarda da bulunana kadar pek kimse inanmamıştı.

İki uçan adam...

Gelelim Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesindeki en ilginç olaylardan ikisine. Evliya Çelebi, Dördüncü Murat döneminin ilginç olaylarını aktarırken iki "uçan insan" hikâyesi anlatır. Aslında bu olaylara verdiği yer çok azdır; sadece birkaç cümle... Bu iki inanılmaz olaya o kadar az yer vermiştir ki Süleymaniye Camisinin Beyaz Avlusu hakkında yazdıkları bile birkaç kat fazladır. Evliya Çelebi'nin olayların gerçekleştiği tarihle ilgili verdiği bilgilere göre Hezarfen 1632, Lagari de 1633 yılında uçarlar.



Heykeltıraş Eray Okkan'ın Hezarfen Ahmet Çelebi Heykeli...



Heykeltıraş Eray Okkan'ın Lagari Hasan Çelebi Heykeli...



Hezarfen Ahmet Çelebi

Önce Hezarfen Ahmet Çelebi hakkında Seyahatname-
de yer alan bilgilere bakalım:

"Evvela, Okmeydanı'nın minberi üzerinde, rüzgârın
şiddetinden kartal kanatları ile sekiz, dokuz kere
havada uçarak talim etmiştir. Sonra Sultan Murad Han
Sarayburnu'nda Sinan Paşa Köşkü'nde seyrederken,

Galata Kulesi'nin ta tepesinden lodos rüzgârı ile uça-
rak, Üsküdar'da Doğançılar meydanına inmiştir. Sonra
Murad Han, kendisine bir kese altın ihsan ederek: "Bu
adam pek korkulacak bir adamdır. Her ne isterse,
elinden geliyor. Böyle kimselerin durması doğru değil."
diye Cezayir'e sürmüştür. Orada vefat eyledi."

Bu metinden anlaşıldığı kadarıyla Hezarfen Ahmet
Çelebi uçuş öncesi kartal kanatlarıyla deneyler yapmış
ve net olarak ifade edilmese de yine aynı kanatlar-
la Galata Kulesi'nden Üsküdar'a uçarak gitmiştir.



Hezarfen Ahmet Çelebi uçuş öncesi
kartal kanatlarıyla deneyler yapmış
ve net olarak ifade edilmese de yine
aynı kanatlarla Galata Kulesi'nden
Üsküdar'a uçarak gitmiştir. Hezarfen
Ahmet Çelebi'nin, Seyahatnamede
belirtildiği gibi sadece kartal kanatları
kullanarak uçuşması pek mümkün
görülüyor. Herhangi bir insanın
kontrollü bir biçimde bu kadar
mesafeyi uçarak kat etmesi için
gerekli kanat büyüklüğü birkaç kat
fazla olmalıdır.

Hezarfen Ahmet Çelebi'nin, Seyahatnamede belirtildiği gibi sadece kartal kanatları kullanarak uçuşması pek mümkün görülüyor. Herhangi bir insanın kontrollü bir biçimde bu kadar mesafeyi uçarak kat etmesi için gerekli kanat büyüklüğü birkaç kat fazla olmalıdır. Hezarfen'in uçuşuyla ilgili daha sonra yazılanlar ve bu konuda yapılan film ve çizgi romanlarda birbirinden farklı kanatlar görülür. Kimi sanatçı "balmumu" ile yaşıtırılmış kuş kanatları ile tasvir eder Hezarfen'i, kimi günümüz yelken kanatlarının iptidaisi ile...

Yüksek Uçak Mühendisi Yüksel Kenaroğlu, havacılıkla ilgili hazırladığı web sitesinde Hezarfen Ahmet Çelebi'nin uçuşuyla ilgili yazdıkları, uçuşun pek mümkün olmadığını gösteriyor:

"Galata Kulesi deniz seviyesinden 35 metre yükseklikteki bir arazi üzerinde... Kulenin konik tepesinin yerden yüksekliği ise 62.5 (deniz seviyesinden 97.5) metre kadar... Doğancılar Meydanının deniz seviyesinden yüksekliği ise 12 metre kadar... Kulenin Üsküdar'daki iniş noktasına uzaklığı 3358 metre; Wright Kardeşler'in motorlu (ilk) uçuşunun 75 katı kadar!... İddia edilen uçuşun "süzülme oranı" (glide ratio) 39:1... Yani, her bir metre alçalış için 39 metre yatay uçuş gerekli!... Gerçek uçuşta, uçuşun düz bir çizgiyi izleyemeyeceği dikkate alındığında, bu oranın daha da artması beklenir... Bu da, hemen hemen, modern bir planörün performansı demek!... (Bir planörün yerden havalana-



Hezarfen Ahmet Çelebi'nin JFK Havaalanına bu yıl yerleştirilen rölyefi...

bilmesi için bir çekiciye (ilk hıza) ihtiyacı olduğunu da gecikmeden, belirtelim...)

Hezârfen'in inşa ettiği kanadın bir kartal kanadı benzeri olduğu anlaşıyor... Bir akbaba kanadının süzülüş oranının yaklaşık 30 kadar olduğu ölçülmüş/ hesaplanmış... Bir kartal kanadının süzülüş veriminin (L-Taşıma Kuvveti/D-Sürükleme Kuvveti veya, Uçuş Hızı/Alçalma Hızı) akbabaninkinden daha düşük olduğu varsayıldığında, Hezârfen'in Üsküdar'a ulaşmasının "biraz zor" olacağı görünüyor!..."

Kısacası elimizdeki kısıtlı bilgiler ışığında Hezarfen'in uçmuş olma olasılığı oldukça düşük. Peki, Lagari Hasan Çelebi uçmuş olabilir mi?

Tolga An'ın yönetmenliğinde üretilen Hezarfen Çelebi'nin bu kısa animasyonunda küçük de olsa yelken kanatlı bir Hezarfen var...



Lâgarî: "Padişâhım Allaha ısmarladım. İsa nebî ile konuşmaya gidiyorum!" diyerek duâlar ederek göklere doğru çıktı. Yanında olan fişenkleri ateş edip deniz yüzünü aydınlattı. Gök kubbede büyük fişenklerin barutu kalmayıp da yere doğru inerken, ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinan Paşa köşkü önünde denize indi. Oradan yüzerek çıplak olarak padişahın huzuruna geldi. Yeri öperek "Padişahım! İsa nebî sana selam eyledi." diye şakaya başladı.

Lagari Hasan Çelebi

Evliya'nın yakın dostu olduğu anlaşılan Lagari Hasan Çelebi hakkında yazdıkları ise biraz daha fazladır: "Murad Hanın Kaya Sultan adlı yıldız gibi temiz kızı doğduğu gece akika şenliği (yeni doğan çocuklar için düzenlenen şenlik) oldu. Bu Lâgarî Hasan, elli okka barut macunundan, yedi kollu bir fişenk icat etti. Sarayburnu'nda hünkâr huzurunda fişenge bindi. Talebeleri fişeği ateşlediler. Lâgarî: "Padişâhım Allaha ısmarladım. İsa nebî ile konuşmaya gidiyorum!" diyerek duâlar ederek göklere doğru çıktı. Yanında olan fişenkleri ateş edip deniz yüzünü aydınlattı. Gök kub-



bede büyük fişenklerin barutu kalmayıp da yere doğru inerken, ellerinde olan kartal kanatlarını açıp Sinan Paşa köşkü önünde denize indi. Oradan yüzerek çıplak olarak padişahın huzuruna geldi. Yeri öperek "Padişahım! İsa nebî sana selam eyledi." diye şakaya başladı. Bir kese akça ihsan olunup yetmiş akça ile sipahi yazıldı: Sonra Kırım'da Selamet-Giray Han'a gidip orada



vefat eyledi. Rahmetli yakın dostumdu. Allah rahmet eyleye..."

Lagari'nin uçuşu ile ilgili yazılanlar da bu kadar. Barut macununun yakıt olarak kullanıldığı bir fişenk... "Fişenk" günümüz Türkçesinde mermi ve kurşun anlamlarında kullanılsa da Evliya Çelebi bu kelimeyi füze anlamında kullanmış. İşin ilginç tarafı Hezarfen Ahmet Çelebi'nin kanatlı uçuşu, uçuş prensiplerine pek uygun olmasa da Lagari'nin yöntemi günümüz bilgileriyle daha mümkün görülüyor. Lagari'nin hikâyesinde bir füze ve yakıt var. Üstelik yakıt bittikten sonra iniş için gerekli olan ve bir çeşit paraşüt vazifesi görecektir "kartal kanatları" da eksik değil. Evliya Çelebi'nin bu olayları tamamen uydurduğu düşünülse bile, "fişenk" ile uçan bir adam hikâyesi uydurmanın, kanatla uçan bir adam hikâyesi uydurmaktan daha zor olduğu açık. Nitekim Bilim Tarihçisi Prof. Dr. Mustafa Kaçar tarafından yazılan, İslam Ansiklopedisi'nin Lagari Hasan Çelebi maddesinde bu uçuşun mümkün olabileceği belirtilir:

"Yâr-ı gâr-ı sâdikımız" demesinden Evliya Çelebi'nin yakın dostlarından olduğu anlaşılan Hasan Çelebi'nin barutun itme gücüne dayalı, tepki prensibiyle çalışan iptidai bir füze ile havaya yükselerek yavaşça denize inme hadisesinin, Evliya Çelebi'nin anlattıklarına dayanılarak yapılan hesaplamalar neticesinde mümkün olabileceği sonucuna varılmıştır. Bu hesaplamalara göre Lâgarî'nin bu iptidai roketle 250 m. kadar havaya yükselmiş olabileceği, "Deniz yüzünü aydınlattı" şeklindeki ifadedden burada iken ateşlediği öteki fişeklerle muhtemelen yönünü değiştirdiği, iki elinde tuttuğu kartal kanadı şeklinde tasvir edilen şeyin bir nevi paraşüt vazifesi gördüğü ve bu sayede yavaşça denize indiği anlaşılmaktadır."

Lagari'nin uçuşu tekrarlanıyor...

Tüm bunlara rağmen Lagari "uçmuş olabilir" demek için elimizde ayrıntılı bilgi ne yazık ki yok. Ancak nispeten daha kolay olan Hezarfen'in uçuş deneyimini tekrarlamak için kimse girişimde bulunmuş olmasa da Lagari için böyle bir deneme yapıldı.

Beş yıl önce, ünlü belgesel kanalı Discovery Channel'da yayınlanan Efsane Avcıları (Mythbusters) programının yapımcıları Lagari'nin uçuşunu tekrarlamayı denediler. Efsane Avcıları ekibinin hazırladığı Lagari ile ilgili bölüm "Roketman" başlığıyla Türkiye'de de yayınlandı. Ancak ne yazık ki ekibin eldeki verilere göre hazırladığı füze ve içine yerleştirdikleri Lagari'yi temsil eden manken 5 metre yüksekliğe ve yere çakıldı. Elbette eksik verilerle hazırlanan bu deneydeki başarısızlık Lagari'nin uçmamış olduğunu kesin olarak ispatlamaz. Ancak yine de her iki kahramanımızın da uçmuş olma ihtimalleri oldukça düşük görülüyor.



Beş yıl önce, ünlü belgesel kanalı Discovery Channel'da yayınlanan Efsane Avcıları (Mythbusters) programının yapımcıları Lagari'nin uçuşunu tekrarlamayı denediler. Efsane Avcıları ekibinin hazırladığı Lagari ile ilgili bölüm "Roketman" başlığıyla Türkiye'de de yayınlandı. Ancak ne yazık ki ekibin eldeki verilere göre hazırladığı füze ve içine yerleştirdikleri Lagari'yi temsil eden manken 5 metre yüksekliğe ve yere çakıldı.

İllüstratör Ahmet Kaya tarafından sitesinden yayınlanmış Lagari çizimi...



MICROWAVE LANDING SYSTEM **MLS**

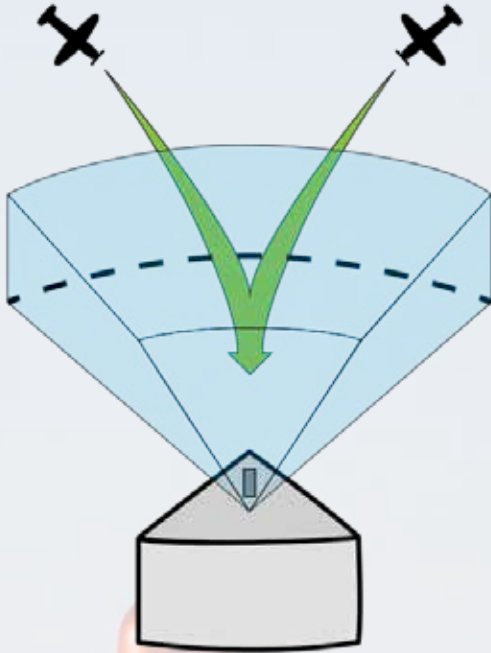
MLS sistemi tüm hava koşullarında hava araçlarında iniş fazına yardımcı olmak üzere tasarlanan, gelişmiş ve hassas bir sistemdir. Bu sistem başlangıçta ILS sistemini desteklemek veya geliştirmek amaçlı dizayn edilmiş olup dünyada birçok hava limanlarında bulunmakta ve kullanılmaktadır. Özellikle Avrupa'da tercih edilmektedir. ILS'e göre en büyük avantajı ise çevresel koşullardan (dağlık, engebe ve benzeri koşullardan) çok fazla etkilenmemesidir.

Fakat dünyadaki bir çok hava yolu operatörü bu sistemi uçaklarına entegre ettirmemiş olup uçuş kabiliyet listelerinde yer vermemiştir. Bildiğimiz üzere dünya havacılık sanayi devleri iki ana bölgede konumlanmaktadır: ABD ve Avrupa havacılık sanayileri... Yaptığım araştırmalar sonucu birçok kaynak bu sistemin ABD'de çok tercih edilmediğini göstermektedir. Avrupa'da tercih edileme sebebinin araştırdığımızda ise ABD gibi kıta ve hava sahanlığının geniş olmaması, küçük meydanlar ve engebeli koşulların Avrupa hava sahasında daha çok bulunması öne çıkıyor. Ayrıca Avrupa hava şartları pilotları zor koşullarda inişe zorlamaktadır. Oysa ABD ve ABD'ye benzer kriterleri göz önüne almayan ülkelerde genelde görüş şartla-



rının zorladığı durumlarda uçağı bir başka meydana divert ettirebiliyorlar. Bu nedenle "Micro Wave Landing" sisteminin, coğrafi zorluklar ve olumsuz meteorolojik durumlara rağmen meydanlarda inişlere zorlamanın kaçınılmaz olduğu, alternatif bir prosedürün işletmeye fayda sağlayamadığı ortamlarda tercih edildiği görülmüyor... Tabii Avrupa'da bu tür zorlu koşullara sahip bir çok meydan bulunmakta... British Airways'in de bu sistemi kullanan Avrupalı hava yolu şirketlerinden biri olduğunu araştırmalarım sonucunda elde ettim.

Teknik özelliklerinden bahsedecek olursak:



Çalışma prensibi ILS sistemiyle aynı özellikte olup sadece radyo dalgaları yerine mikrodalgalar kullanarak hassas sonuçlar elde edilebilmesidir. Yani frekans aralığı dalga boyları, dalga sıklığı radyo frekansına göre daha gelişmiş olan mikro dalgalar kullanılarak sistem oluşturulmuştur.

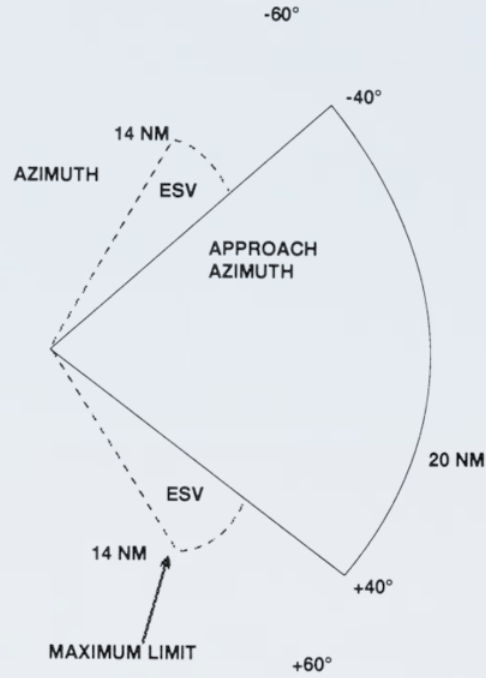
Operasyonel çalışma prensibini inceleyecek olursak:

5 Ghz'lık bant genişliğinde yayın yaparlar.

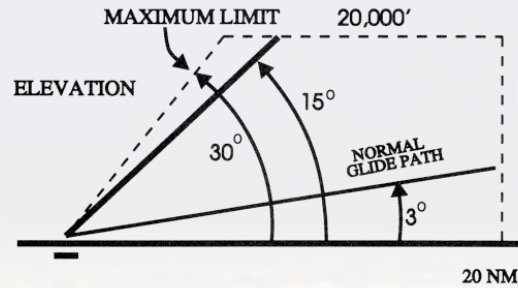
ILS'deki yaklaşma usulleriyle benzerlik gösterip operasyonel anlamda esneklik sağlayabilmektedir.

MLS I capture limitleri yatay açısal düzlemde -40'tan +40 dereceye kadar sağdan ve soldan yaklaşma sağlayabilecek şekilde yayın yapar ve aynı zamanda 20-30 mil uzaklığa kadar bu sinyali algılanabilir. MSL çalışma

sinyalleri 5030 Mhz ve 5090 Mhz arasında olup 0.3 Mhz aralıklardan oluşan 200 kanal genişliğine sahiptir.



Yükseklik bilgisinin algılanması: Azimut istasyonundan tek ve aynı frekansta yayın yaparak Runway Threshold (pist başlangıcı) ve Runway Touchdown (teker koyma) bölgesinin arasında 400 feet'lik bir mesafede pist kenarında bulunur. Azimut kapsama frekansı + 15 derecelik bir açıyla ve pistten 20 mil uzaklığa kadar sinyali yayınlatabilir ve algılanabilir.



MLS sisteminin kısaca anlatmak istedim bu sistem tasarlanmış fakat birçok meydana yedek sistem olarak yerini almış durumdadır. ILS kadar yaygın olmadığını öğrendik. Nedeni ise sadece arz ve talep doğrultusunda optimum sistemlerin tercih edilmesi. Çünkü bu sistem maliyeti açısından sanki diğer sistemlere göre daha külfetli...



ON-THE-JOB TRAINING (OJT)

OJT nedir?

Bir teknisyen adayının hava aracı bakım lisansı alması için gerekli bakım deneyimini kazanmış olması gereklidir. OJT, uçak başında gerçekten sorumluluk almadan önce bu işin ciddiyetini, disiplinini, uyulması gereken emniyet tedbirlerini vs. pekiştirmek ve o kategorideki uçak bakım ortamına bu gözle yaklaşmak amacıyla tasarlanmış bir süreçtir.

OJT hangi işlemlerde gerekir?

OJT o kategoride lisansa işlenecek ilk tip için gereklidir. Söz gelimi ilk tip kursu A320 olan bir teknisyen OJT'sini tamamladıktan sonra lisansına işletebilir. Bundan sonra bu kategoride kalmak kaydıyla (türbin motorlu uçak) diğer aldığı tiplerde OJT yapması gerekmez. Bununla beraber lisansı B1 ve B2 olan bir teknisyen B1 kategorisindeki ilk tipi için de B2 kategorisindeki ilk tipi için de OJT yapmak zorundadır.

OJT hangi kuruluşlarda yapılmalıdır?

OJT, onaylı bir 145 ortamında yapılmalıdır. Ayrıca o kuruluşun OJT'ye konu olan tiplerde bakım yetkisinin bulunması da şarttır. Ayrıca OJT'nin yapılacağı 145 kuruluşunun otoritesi ile bu OJT ile işlem yapılacak lisansı veren otoritenin aynı otorite olması şartı vardır. Örneğin SHY-145 onaylı A FIRMASI'nda OJT yapmakta

olan bir teknisyen SHY-66 lisansına bunu işletebilir. Çünkü SHY-145 onayını da SHY-66 lisansını da Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) vermektedir. SHY-145 onayı alınırken otoriteye ibraz edilen MOE Ch.3-15'te (Maintenance Organisation Exposition) de OJT süreçleri ayrıntılı olarak izah edilmiştir.

Ancak burada Part-66 lisansı almış olan ve Avrupa Birliği vatandaşı olmayan teknisyenleri bir sorun beklemektedir. Şöyle ki; teknisyen Part-66 lisansını bir Avrupa Birliği üyesi ülkeden almıştır (LBA gibi). Bir başka deyişle lisansta işlem yapacak otorite LBA'dır. Oysa AB üyesi dışındaki ülkelerdeki bakım kuruluşlarının Part-145 onayı için yetkili otoritesi EASA'dır. EASA zaten lisans vermemektedir. EASA şu anda bu problemin farkındadır ve çözüm bulmak için çalışmalar yapmaktadır. Şu anda bu sorun şöyle çözülmektedir: Lisansa işlem yapacak sivil havacılık otoritesi o 145 kuruluşunun prosedürlerini bilmediği için bu OJT işleminin prosedürlerini incelemektedir. Bu amaçla bu OJT'de görev almış süpervizörlerin ve değerlendiricilerin niteliklerini sorgulamaktadır. Bu konuda yeterliliği ispat edilmiş olan OJT programları ile tip lisans işlenmektedir.

Geçtiğimiz aylarda İstanbul'da düzenlenen EAMTC toplantısında EASA rule making ekibinin temsilcisi bu konuda ayrıntılı bir sunum yapmış ve üzerinde

OJT, onaylı bir 145 ortamında yapılmalıdır. Ayrıca o kuruluşun OJT'ye konu olan tiplerde bakım yetkisinin bulunması da şarttır. Ayrıca OJT'nin yapılacağı 145 kuruluşunun otoritesi ile bu OJT ile işlem yapılacak lisansı veren otoritenin aynı otorite olması şartı vardır.



çalıştıkları çözümü paylaşmıştır. Buna göre özetle; sivil havacılık otoriteleri OJT standartlarını nasıl belirlediklerini mevzuat halinde yayımlayacaklar ve diğer otoriteler de bunu "mutual recognition" kapsamında değerlendirip söz konusu bakım kuruluşunun OJT'sini direkt olarak kabul edecek. Tekrar hatırlatalım; bu çözüm henüz taslak halindedir.

OJT ne zaman yapılır?

OJT'nin yüzde 50'si tip eğitiminden önce olabilir. Örneğin; A320 tipi için geçerli olan OJT task listesi 444 işleminden oluşmaktadır. Teknisyen bunların en az 222'sini yapmak zorundadır ve bu işlemlerin 111'ini tip eğitiminden önce yapabilir.

OJT hangi işlemlerde yapılır?

OJT yapılacak işlem gerçek uçak bakım işlemi olmalı ve o bakım kayıtlarında bu işlem yer almalıdır. Her ne kadar OJT kelimesi "Training" ifadesi ile bitiyor olsa

da bir işlemin uçak başında sadece simüle edilmesi ile OJT işlemi yapılmış olmaz. Dolayısıyla OJT kayıt defterinde belirtilmiş bir işlemin o hava aracının bakım kayıtları ile uyumlu olması istenmektedir.

OJT hangi uçak tipinde yapılmalıdır yapılır?

OJT lisansa işletilecek uçak tipinde olmalıdır. Ancak EASA bu konuda şöyle bir yorum yapmaktadır; "yapılacak işlem aynı (identical) olmak kaydıyla başka uçak tipinde de yapılabilir." Fakat hangi işlemlerin aynı işlem sayılacağına dair somut kriterler bulunmamaktadır. Burası da netleştirilmesi gereken bir nokta olarak kaydedilebilir. SHGM ise OJT'nin işletilmek istenen hava aracı tipinde yapılmasını şart koşmaktadır.

OJT işlemler listesi nasıl kullanılır?

SHGM'nin yayımladığı OJT kayıt defterinde her bir ATA Chapter için gerekli işlemler listelenmiştir. Adaydan beklenen her bir chapterdaki işlemlerin en az yüzde 25'ini toplamdakilerin de en az yüzde 50'sini yapmasıdır.

Ayrıca söz konusu uçak tipine uygun olmayan işlemler bu listeden çıkarılacak ve yukarıdaki hesaplar kalan liste üzerinden yapılacaktır.

Bu doğrultuda söz gelimi A320 tipinde OJT yapacak bir aday pervane ile ilgili chapterları "N/A" olarak belirterek o maddeleri listenin dışında tutacaktır. Kalanların da en az yüzde 50'sini yapması gerekecektir.

OJT lisansa işletilecek uçak tipinde olmalıdır. Ancak EASA bu konuda şöyle bir yorum yapmaktadır; "yapılacak işlem aynı (identical) olmak kaydıyla başka uçak tipinde de yapılabilir." Fakat hangi işlemlerin aynı işlem sayılacağına dair somut kriterler bulunmamaktadır.

SHGM'nin yayımladığı OJT işlemler listesinde olmayan bir işlem yapıldığında bu, yayımlanmış işlemler listesindeki bir işlemin yerine yazılabilir ancak bu şekilde yazılmış işlemler orijinal listedekilerin yüzde 25'inden fazla olamaz. Örneğin;

ATA Ch26'ya ait B1.1 OJT task listesi şu şekildedir:

1. Check engine fire bottle contents
2. Check/test operation of fire/smoke detection and warning system
3. Check cabin fire extinguisher contents
4. Check lavatory smoke detector system
5. Install new fire bottle
6. Replace fire bottle squib
7. Inspect engine fire wire detection systems
8. Troubleshoot faulty system

Adayın buradaki listenin yüzde 25'ini yani işlemlerden 2 tanesini yapması yeterlidir. Ayrıca aday Ch26'ya ait olan ve listede olmayan 2 işlemi de yapabilir. Adayın 4. ve 7. işlemleri seçtiğini farz edelim. Bu durumda buradaki yükümlülüğünü yerine getirmiş olur ancak toplam listenin yüzde 50'sini yapması gerektiği için diğer bazı chapterlardaki işlemlerin yüzde 50'sinden fazlasını yapmak zorunda kalacaktır.

OJT'de değerlendirme nasıl yapılır?

OJT değerlendirmesi iki ayrı aşamada gerçekleşir:

1- OJT yaptığınızda size eşlik eden bir bakıma usta-çırak ilişkisinde usta rolünü oynayan tecrübeli teknisyenin sizin hakkınızdaki kanaati değerlendirmenin birinci aşamasıdır. Süpervizör (supervisor) olarak nitelendirilen bu usta sizi yetkinlik yönünden denetler. Bu değerlendirme kriterleri arasında el beceriniz, uçakta

OJT yaptığınızda size eşlik eden bir bakıma usta-çırak ilişkisinde usta rolünü oynayan tecrübeli teknisyenin sizin hakkınızdaki kanaati değerlendirmenin birinci aşamasıdır. Süpervizör (supervisor) olarak nitelendirilen bu usta sizi yetkinlik yönünden denetler.

çalışırken emniyet tedbirlerine dikkat edip etmediğiniz, bakım dokümanlarını doğru anlayıp yorumlama kabiliyetiniz, bakım esnasında etkili iletişim kurma kabiliyetiniz sayılabilir.

2- OJT değerlendiricisinin (assessor) yaptığı değerlendirme ise süpervizörlerden topladığı bilgiler ve raporlar ışığında OJT'nin tamamlanıp tamamlanmadığı kararını verecek kişidir. Değerlendiricinin OJT'yi alan kişiyi bizzat görmesi gerekmez. OJT kayıt defterleri ve varsa süpervizörlerin verdiği bilgiler ışığında OJT'nin tamamlandığına hükmeder veya bazı işlemlerin tekrar yapılmasını ister.

Son bir hatırlatma ile bugünkü yazımıza nokta koyalım: İlgili hava aracınızın lisansınıza işletilmesi için teorik kursun başlangıcından itibaren (OJT'nin bir kısmı bu kurstan önce başlamışsa OJT'nin başlangıcından itibaren) 3 yıl vaktiniz var.

Lisans ile ilgili düşünce, sorun ve projelerinizi basinyayin@uted.org adresine atabilirsiniz.



VARDİYALI ÇALIŞMA VE UÇAK TEKNİSYENLERİ

Vardiyalı çalışmanın insan üzerindeki etkileri hakkında yapılan bilimsel çalışmaların sonuçları pek iç açıcı değil. Özellikle uçak teknisyenliği gibi yüksek odaklanma ve dikkat gerektiren işlerde iş ve çalışan güvenliğini tehdit etmesi muhtemel...

Dünyanın her yerinde ve her an binlerce uçak havada... Her havaalanında iş günü 24 saat. Büyük havaalanlarından dünyanın her noktasına her saatte uçuşlar yapılıyor. Bu durum da vardiyalı çalışmayı bir zorunluluk haline getiriyor.

İnsanların sürekli aynı vardiyada çalışmaları mümkün olmadığı için vardiya değişimi de bir zorunluluk. Ancak vardiya değişimlerinin sık olması ya da değişim aralarının yeterli olmaması çalışanların vardiya saatlerine uyumunu zorlaştırıyor. Bu durumda da uykusuzluk, aşırı yorgunluk ve dikkat dağınıklığı diğer sorunların yanında "basit" sorunlar olarak kalıyor.

Vardiya değişimlerinin doğurduğu sorunlar...

Vardiyalı sistemde çalışan insanlarla ilgili yapılan bilimsel çalışmalar, sistemin birçok hastalık ve sorun doğurduğunu kesin olarak ispatlamış durumda... Peki, hatalı vardiya sisteminin doğurduğu sorunlar neler? Uyku düzenindeki değişiklikler, alışılmış çalışma sa-

atleri ve sosyal yaşamının dışına çıkılması sonucunda ortaya çıktığı belirlenmiş sorunlar şunlar:

- Serebrovasküler (beyin-damar) hastalıklar,
- Koroner arter hastalıkları,
- Hipertansiyon,
- Diyabet,
- Psikiyatrik bozukluklar,
- Sosyal yaşama uyumsuzlukla ilgili sorunlar,
- Depresyon,
- Anksiyete (kaygı) bozuklukları,
- Uykusuzluk,
- Sürekli yorgunluk,
- Bellek bozuklukları,
- Yoğunlaşma bozuklukları,
- Uzun süreli gece vardiyalarında kanser ve obezite sorunları...

Bu liste daha da uzatılabilir. Yapılan yeni araştırmalar bozuk vardiya sistemlerinin doğurduğu sağlık sorunlarına her geçen gün yenilerini ekliyor.



Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, İş Müfettiş Yardımcısı Tuğçe Sezgin'in, ÇSGB Çalışma Dünyası Dergisi'nin Temmuz-Eylül 2013 tarihli sayısında yayınlanan "Çalışma Süresi Modellerindeki Değişim ve Çalışan Sağlığı Üzerine Etkileri" başlıklı makalesinde konuyla ilgili bir yasal düzenlemeye ihtiyaç duyulduğu belirtiliyor.

Yüzüncü Yıl Üniversitesi Tıp Fakültesi'nden Dr. Pınar Güzel Özdemir yönetiminde gerçekleştirilen ve Klinik Psikofarmakoloji Bülteni, Cilt: 22, Ek Sayı: 1'de yayınlanan "Vardiyalı sistemde çalışmanın bilişsel işlevler ve oksidatif stres üzerine etkisi" başlıklı araştırmanın sonucunda, "gece vardiyasında çalışanların bilişsel işlevlerinde düşüklük tespit edildiği" vurgulanıyor.

Peki, tüm bu olağanüstü sorunların çözümü için kime ne görev düşüyor?

Çözüm ne?

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, İş Müfettiş Yardımcısı Tuğçe Sezgin'in, ÇSGB Çalışma Dünyası Dergisi'nin Temmuz-Eylül 2013 tarihli sayısında yayınlanan "Çalışma Süresi Modellerindeki Değişim ve Çalışan Sağlığı Üzerine Etkileri" başlıklı makalesinde konuyla ilgili bir yasal düzenlemeye ihtiyaç duyulduğu belirtiliyor. Sezgin, konuyla ilgili yapılan çalışmalar ve vardiya modellerindeki değişimlerin insan sağlığına etkilerini sıraladıktan sonra ülkemizdeki yasal düzenlemeyi özetliyor ve "Esnek çalışma modelleriyle yeni düzenlemelerle birlikte çalışma hayatında daha sık karşılaşılabilecektir. Çalışma sürelerinin kontrolsüz bir şekilde değişmesi ve uzaması göz önünde bulundurulduğunda ülkemiz istenmeyen sonuçlardan kaçınmak için çok sayıda bilimsel araştırmaya ve yasal düzenlemeye ihtiyaç duymaktadır" diyor.

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı İş Müfettiş Yardımcılarından Yahya Kulaksız da Erzurum'da 2011 yılında yayınlanan "Çalışma Sürelerinin İş Kazaları Ve Meslek





Hastalıkları Üzerine Etkileri” başlıklı çalışmada yasal sorunlardan bahsederek, “Uluslararası Çalışma Örgütü’nün çalışma süreleri ile ilgili kabul ettiği 33 sözleşmeden yalnızca 3’ünü kabul eden ülkemiz, iş kazaları sayısı bakımından Avrupa’da ilk sıralarda yer almaktadır. Söz konusu bu durumu, ülkemizin çalışma süreleri açısından hukuki anlamda eksiklikleri olduğu, bunun da ülkemizi iş kazaları sayısı itibarıyla ön sıralara taşıdığı şeklinde yorumlamak çok yanlış olmayacaktır” vurgusunu yapıyor.

Kulaksız ayrıca, çalışan sağlığının korunmasında işveren etkisine de dikkat çekiyor: “Amacı işçi sağlığı ve güvenliğini sağlamak, işçileri tehlikelerden uzak tutmak olan çalışma sürelerine yönelik düzenlemeler kadar, işyerinde olan fiili uygulamalar da bu noktada büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle işverenler; çalışma sürelerini, görülen işlerin niteliği ve işçilerin kişisel özelliklerini dikkate alarak belirlemeli esnek çalışmada karşılaşılan yoğunlaştırılmış iş günleri veya haftaların sınırlı tutulmasına ve dinlenme sürelerinin düzenli olarak kullanılmasına özen göstermelidirler.”

Söz konusu olan sadece uçak teknisyeninin sağlığı değil...

Vardiya sistemindeki değişimlerin doğurduğu sorunlar birçok iş kolunda sadece çalışan sağlığını tehdit

etmiyor. Söz konusu iş kolu havacılık olduğunda ise çalışan sağlığı daha bir önem kazanıyor. Çünkü uçak teknisyenlerinin yaşayacağı sağlık sorunlarının etkileri tüm yolcuların ve diğer çalışanların da sağlıkları, hatta hayatları için tehdit olabilir. Sonuçta uçak teknisyenlerinin vardiya sistemlerindeki iyileştirmeler, hayati önem taşıyor. Bu konuda hem yasal düzenlemeler hem de işveren tarafından kullanılacak inisiyatifle alınacak kararlar ve uygulamalar sorunu büyük oranda çözecektir.

Amacı işçi sağlığı ve güvenliğini sağlamak, işçileri tehlikelerden uzak tutmak olan çalışma sürelerine yönelik düzenlemeler kadar, işyerinde olan fiili uygulamalar da bu noktada büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle işverenler; çalışma sürelerini, görülen işlerin niteliği ve işçilerin kişisel özelliklerini dikkate alarak belirlemeli esnek çalışmada karşılaşılan yoğunlaştırılmış iş günleri veya haftaların sınırlı tutulmasına ve dinlenme sürelerinin düzenli olarak kullanılmasına özen göstermelidirler.

NEUROSKY

Neurosky 2004 yılında silikon vadisinde bulunan BCI (Brain Computer Interface) teknolojileri firması tarafından geliştirilmiştir. Neurosky eğlence, oyun, otomotiv sağlık gibi alanlarda etkili olan ve bu alanlarda faaliyet gösteren bir firmadır.



Bu teknoloji düşük maliyetli EEG (Electroencephalography and Electromyography) sensörleri kullanılarak insan vücudundaki nörolojik ve sinirsel değişimleri algılayan bir cihaz geliştirmiştir.

Yani düşünce gücünü ve nörolojik tepkimelerini algılayarak işleyebilen bir sistemdir.

Sistem nasıl çalışıyor?

İnsan beyni milyarlarca nöronlardan oluşmakta ve bu nöronlar birbirleriyle bir şekilde bağlantı kurarak var olmaktadır.

Bu nöronlar birbirleri arasındaki iletimleri elektriksel olarak birbirlerine ulaştırırlar. Bu elektriksel etkileşimi

kafatasımızın dışından ölçmek, gözle görmek veya hissetmek mümkün değildir.

Beynin değişik bölgeleri farklı tepkisel etkileşimler için farklı farklı sinyaller yayarlar. Mesela 8 ila 12 hertz arasındaki Alfa dalgaları rahatlama sinyali olduğu varsayılır. 12 ve 30 hertz arasındaki sinyal dalgaları ise konsantrasyon sinyalleri olarak tanımlanır.

Neurosky bu elektriksel dalga frekanslarını algılayarak ve yorumlayarak çeşitli teknoloji alanlarında ara yüz bir birim olarak mükemmel bir sistem oluşturmaktadır. Bu nedenle Neurosky otomotiv, havacılık, uzay ve oyun sanayilerinde bir çığır açmakta hissi tepkilerimiz ve düşünce gücümüzle birçok alete hükmetme yolunu açmaktadır.





ALTi- METRE



Atmosfer basıncının yükseklik arttıkça azalması hava araçlarının herhangi bir referans noktasına göre yüksekliğini hesaplamada yaygın olarak kullanılır. Hava araçlarında kullanılan basınç altimetresi, üzerinde yükseklik değerleri skalası bulunan aneroid bir barometredir. Altimetrenin ayar penceresine herhangi bir basınç değeri girilir. Altimetre aracın, pencereye girilen bu basınç hattından o andaki yüksekliğini gösterir. Basıncın yükseklikle değişim oranının sabit olması ve hava araçlarının üretiminde aynı uluslararası standartların kullanılması ile barometreler, hava araçlarının yüksekliklerinin belirlenmesinde kullanılmaya başlamıştır.

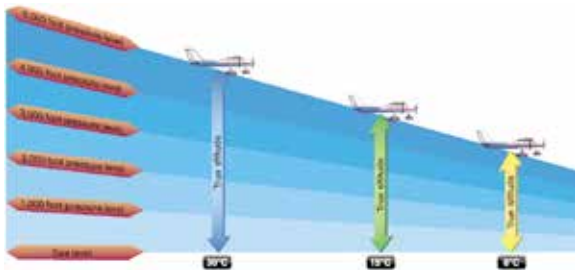


GONCA GÜLER

Hava araçlarında madeni yani aneroid barometreler kullanılmaktadır. Bu barometrelerin göstergeleri basıncı değil basınca bağlı olarak hava araçlarının dikey olarak mesafesini gösterecek şekilde feet ya da metre cinsinden bize değer vermektedir. Hava trafik hizmeti verirken sağlanan dikey ayırma, hava araçları arasında belirli bir mesafenin sürekli olarak muhafaza edilmesi esasına dayanmaktadır. Bu dikey mesafe hava araçlarında bulunan altimetre cihazları sayesinde tespit edilmektedir. Yükseklik bilgisi, cihaza set edilen referans basınç değeri ile hava aracının bulunduğu yükseklikte, yine hava aracı

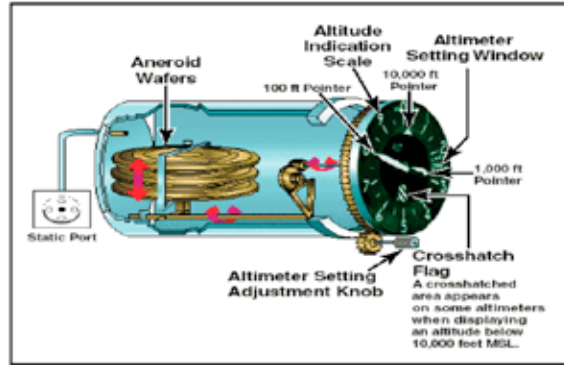
üzerinde bulunan madeni barometre tarafından tespit edilen basınç değeri arasındaki farkın, atmosfer basınç değişim oranı kullanılarak yükseklik bilgisine dönüştürülmesiyle elde edilmektedir. Üst üste uçmakta olan iki hava aracı arasındaki dikey mesafe hava araçlarının altimetrelerine set edilen referans basınç değerinin aynı olması durumunda her ikisinin de aynı yüzeyden olan dikey mesafeleri bilineceğinden aralarındaki mesafe de kolaylıkla hesaplanabilir.

Her iki hava aracı aynı basınç yüzeyinde uçuyorsa her ikisi de aynı yükseklikte uçuyorlar demektir. Yalnız



bu karşılaştırmaların yapılabilmesi için de her iki hava aracının altimetrelerine aynı referans basınç değerini girmeleri koşulu sağlanmalıdır. Altimetre bir hava aracı için durum göstergelerinin en önemlilerindendir. Altimetrenin çalışması statik basınç ile mümkün olup uçak deniz seviyesindeyken aneroidin içindeki basınç ile statik basınç eşit olacağından ibre 0 feeti gösterecektir. Uçak irtifa aldığı anda ise statik basıncın düşmesi sonucunda aneroid genişler ve altimetre ibreleri saat istikametinde olmak kaydıyla yüksekliğin artışı gösterecektir.

Sonuç olarak altimetrenin doğru değer gösterip göstermediğini anlamak için eğer uçak yerde ise o yerin deniz seviyesine göre yüksekliğini veya barometrik basıncı bilmek gerekir. Uçuş sırasında ise o anda uçulan mevkideki barometrik basıncın hava trafik kontrolörleri tarafından pilotlara verilmesi ve bu basıncın barometrik pencereye pilotlar tarafından işlenmesi gerekir. Altimetreler bir ana alete göre ayarlanırlar ve



onun kendisi de Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından kabul edilen şartlara göre ayarlanmıştır. ICAO, ortalama deniz seviyesindeki standart basıncın 1013.2 milibar (76 cm. civa basıncına ya da inç kare başına 14.7 lb'ye eşdeğer) olacağını ve her 30 ft'luk (9 metre) yükselme için basıncın bir milibar düşeceğini kabul eder.

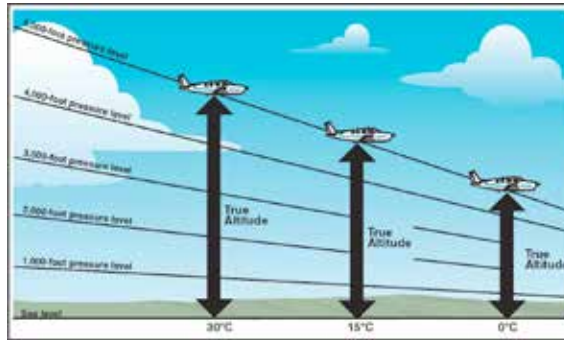


Figure 6-3. Effects of nonstandard temperature on an altimeter.



ESKİ İSTANBUL RAMAZANLARI

HİHAL GÖRÜLÜR, DAVUL GÜMBÜRDETİLDİ

Eski İstanbul Ramazanları denilince akla birbirinden farklı ama birbirini tamamlayan etkinlikler geliyor. Meşhur hafızların çeşitli camilerdeki Kuran ziyafetleri, teravihler, Direklerarası eğlenceleri; Karagöz, Ortaoyunu ve meddah, Ramazan fıkraları, minareleri süsleyen mahyalar, büyük konaklarda verilen iftarlar, hatta Ramazanda İstanbul'a akın eden dilenciler ve daha neler...



Ramazan Hazırlıkları

Ramazan ayı yaklaşırken bile şehirde bir heyecan yarattığı tüm hatıralarda vurgulanır. Özellikle hali vakti yerinde olan İstanbulluların evlerinde ramazan hazırlıkları günler önce başlardı. Bir paşazade olarak oldukça varlıklı bir ailenin çocuğu olarak 1891 yılında İstanbul'da doğan Halit Fahri Ozansoy, Ramazan ayı hazırlıklarını şöyle anlatır:

"Ramazana bir hafta kala, Kırkçeşmede. Sekbanbaşı İbrahim Ağa mahallesi Çıkmaz Terazı sokağının 2 numaralı evinde bir şenlik havası esmeye başlar, sokak kapısının tokmağı küfeli hamalların sert

vuruşları ile günlerce güm güm öterdi. Aşçı ve hizmetçi hemen kapıya seğirtirler ve Balıkpazarının en isimli bakkallarından getirilen teneke teneke, sandık sandık, paket paket yiyecek maddelerini alır, hemen evin en üst katındaki kiler odasına taşırlardı."

Hilali görmek, davulu gümbürdetmek

Eski İstanbul Ramazanları adlı kitabında "bütün adetleri, eğlenceleri, hatıraları ve fıkraları ile" anılarını ve duyduklarını aktaran Halit Fahri, ayın hilal halinin görünmesiyle başlayan Ramazan ayını ve Ramazan davulunu bakın nasıl anlatıyor:

"Hey zaferlerin ve şenliklerin davulu! (...) Hey Ramazan davulu! Ne hoştu o gelenek! Eski İstanbul Ramazanı, bu davulun sesi ile karşıları. Şeyhülislam kapısında İstanbul Kadısının önünde, yüksek bir yerden yahut bir minarenden ilk defa hilali gören bir gözcü bu gözlemini iki şahit önünde ispat eder, ondan sonra Ramazan ilan olunurdu. Bugün rasathane bunu tespiti yeter. Fakat davul?... Ne şevk, ne cümbüştü, bir zamanlar, o ilk Ramazan akşamı! Mahallelerde bekçi babanın tokmağı davulunu gümbürdetmeye başlayınca "rüyet-i hilal" deyimi ile ay görülmüş demektir. (...) İslam ülkeleri için bu, ne büyük bir mutluluk, bir huzurdu! Hemen o geceden itibaren iftar sofraları kurulur ve iftardan sonra camiler ve mescitler teravihe giden müminlerle dolardı."

Direklerarası...

"Eski Ramazanlar şehrin hayatında büyük değişiklik yapar; İstanbul bir saz, söz ve temaşa hayatının renkli eğlenceleri içine gömülürdü. Şehrin başlıca eğlence merkezini de Şehzadebaşı'nda Direklerarası teşkil ederdi. Teravihten sonra halk tiyatro kapılarındaki havagazı lambalarının pırlıl pırlıl aydınlattığı Direklerarası'na dökülürdü. Meddahlı, Karagözlü, sazlı kahveler tıklım tıklım dolar; devir devir Ortaoyunu, operet, dram ve tuluat oynayan tiyatrolar adam almazdı."

Meşhur Hayat dergisinin 1959 yılı Ramazan sayısında yer alan bu satırlar eski İstanbul Ramazan eğlenceleriyle ilgili bir fikir veriyor. Ramazan ayındaki bu eğlenceler teravih ile sahur arasında kesintisiz sürerdi. Tabii bu eğlencelerin erkekler için olduğunu söylemeye gerek yok. Kadınlar ne sahnede ne de seyirci kısmında yoktu. Ramazan boyunca camilerde düzenlenen mukabeleleri izleyen kadınların Ramazanın uhrevi havasını daha iyi soluduklarını söylemek mümkün...

Ramazan eğlencelerinin kültür hayatımıza en önemli katkısı ise geleneksel tiyatromuzun oluşmasına ve yaşamasına yaptığı katkıdır. Ortaoyunu, gölge oyunu, meddah gibi geleneksel seyirliklerin günümüze kadar yaşaması ve bugün de Ramazan boyunca hemen her şehirde düzenlenmesi bunun en güzel göstergesi değil mi?



Lübeck'teki Tiyatro Figürleri Müzesi'nden çok eski bir Karagöz Hacivat kuklası.



İFTARI BEKLEMEK...

"Topa beş dakika var. Ortalık kararıyor. Mahalleden saka geçti, arkasından su tulumu ile çiğerci geçti, arkasından mahallenin bütün Sarman ve Mestanları ile. Turşucu geçti, en gür sesi ile: Lahana, biber turşuuu-uu...

Bir an sessizlik. Çiseleyen yağmur durmuş. Havagazcı, köşedeki feneri yaktı. Islak kaldırıma yayılan solgun rüyalı bir ışık.

Evlerde de kafeslerin arkasından lambaların parıltısı sızmakta. Bir perde aralandı, bir pencere yarı açıldı ve başörtülü bir kadın başı görüldü:

- Kız koş, baban geliyor, çıkını al!...

Sabırsızlıkla beklenen evin damadı, iftara soluk soluğa yetişmiştir. Elinde sarı ve kırmızı uçurtma kağıtlara sarılı sıcak pidelerle çörekleri sicimlerin ucundan hafifçe sallayarak, açılan kapıdan içeriye dalıyor.

Kayınbaba, emekli bir ihtiyar, sofraya oturmuştur. Damat telaşla yemek odasına giriyor ve titrek bir sesle özür diliyor:

- Fırının önü o kadar kalabalıktı ki efendim...

Evin büyüğünden eli ile nazık bir işaret. Ev halkı da sofrada yerlerini alıyorlar. Bir dakika sonra... Gümmmm... İftar topu..."

Halit Fahri Ozansoy, Eski İstanbul Ramazanları

Almanya
Lübeck'teki
Tiyatro Figürleri
Müzesi'nde yer alan
gölge oyunu tipleri
arasında bir de
uçak var.



DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE YOLCU TRAFİĞİ ARTIŞINA PARALEL GEREKEN UÇAK, YETKİLİ BAKIM MERKEZLERİ VE TEKNİSYEN SAYISI

2013 yılında THY-ITU-Boeing işbirliği ile başlatılan, Amerika'dan MIT, Kanada'dan British Columbia ve İngiltere'den Cranfield üniversiteleri gibi Havacılık yönetiminde sektörün en değerli ve dünyaca ünlü profesörlerinin ders verdiği Hava Yolu Yönetimi yüksek lisans programına seçildim. Havacılığa yön veren başlıca ülkelerin en önde gelen üniversitelerinin ortaklaşa oluşturduğu bu şekilde bir program dünyada ilk ve tek olarak gösterilmektedir. 2 yıl boyunca çok yoğun ve tüm resmi bir arada gösteren ders içeriklerine ilaveten gerçek verilere dayanan yaptığımız detay projelerle programı geçen ay tamamladım.

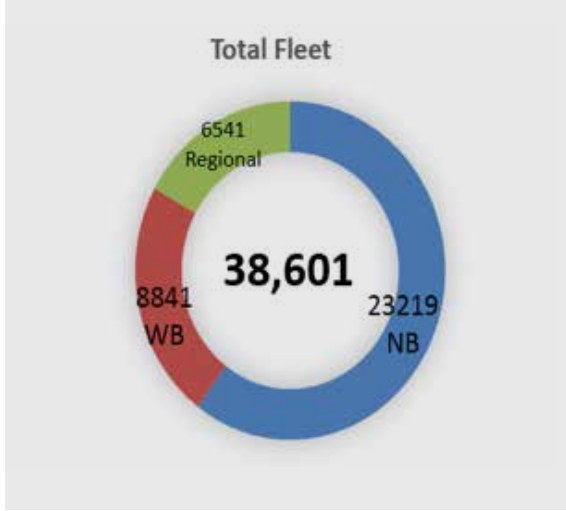


ÖZGÜR YUMAKOĞULLARI THY Teknik Hat Bakım Nöbetçi Vardiya Müdürü

Yaptığımız projeler içinde gerçek bir havayolu-
nun network/fleet planlamasından, havaalanı
terminalinin yolcu trafiğine göre olması gereken
hizmet alanı hesabına, uçulan bir hattaki rekabet ve
şartlara göre bilet fiyatı ayarlamasından anlaşmalar ve
uluslararası kanunlara kadar detay çalışma şansı bul-
duk. Gelecek yıllarda programda bizlerin de katkısıyla
uçak bakım yönetimi konusunda daha kapsamlı seç-
meli derslerin de eklenmesi konusunda İTU yetkilileri
ile mutabık kaldık. İlk mezunları içinde yer almaktan
kıvanç duyduğum bu özel yüksek lisans programında
öğrendiklerimi umarım şirketimiz ileriye doğru emin
adımlarla yürürken uygulama şansı bulabilirim.

IATA verilerine göre 2014 yılında dünya genelinde
toplam 1.400 havayolu 25 bin ticari yolcu uçağı ile 4 bin
havaalanına her gün 99.700 uçuş yaparak 8,6 milyon
yolcu taşımıştır (IATA Annual Review 2014). Petrol
fiyatlarındaki gerileme, dünya gelişen ekonomilerinin
hava taşımacılığına etkisi ve insanların daha çok hava
yolunu kullanma talepleri ile bu rakamların 2015'te
% 7 artış göstermesi beklenmekte ve toplamda yıllık
3,5 milyara ulaşması, on yıl içinde de 2.8 kata kadar
artması beklenmektedir. En çok trafik artışı beklenen
bölgeler içinde Ortadoğu ve Asya'nın yanında Avrupa,
özellikle Türkiye'nin de içinde bulunduğu Doğu
Avrupa bulunmaktadır. Tabii ki bu artışı karşılayacak
sayıda uçak, o uçakların güvenle uçuşmasını sağlayacak

sayıda da teknisyen gerekli olacaktır. Ülkemizde bu konuda bugüne kadar pek fazla çalışma yapılmadığını gözlemlediğimden yüksek lisans bitirme projemi Dünyada ve Türkiye’de yolcu trafiği artışı, buna paralel uçak sayısı artışı, bu uçakların emniyetle uçuşması için gerekli olan yetkili bakım merkezleri sayısı ve gerekli teknisyen sayısı üzerine hazırladım.



World Fleet Forecast, 2014-2024 (Yumakoğulları, 2015)

Şu ana kadar yapılan net siparişleri gözönünde bulundurarak yaptığım hesaba göre 2024 yılında 23.219 dar gövde, 8.841 geniş gövde ve 6.541 bölgesel uçak olmak üzere toplam 38.601 uçak aktif olarak dünya hava sahasında uçuyor olacak. Bu uçakların % 24’ü bizim bölgemizde uçarken SHGM tahminine göre ülkemizin 2017 yılında iç hat-dış hat toplam yolcu sayısı yıllık 220 milyonun üzerinde olacak. Bu talebi karşılayabilmek için başta THY olmak üzere ülkemiz-

Trafik ve filo konusunda bu kadar pozitif tahminler yapılırken, literatürün çoğunluğu gerekli olan pilot ve kabin memuru ihtiyacı üzerine kafa yormakta, fakat bu uçakların güvenli bir şekilde havada seyahat etmesini temin edecek uçak teknisyeni ihtiyacı konusu ikinci planda kalmaktadır.

deki tüm hava yolları siparişlerini arttırıyor. Yaptığım hesaba göre 2020 yılında toplam 746 adet TC tescilli yolcu uçağı semalarımızda uçacak.

Trafik ve filo konusunda bu kadar pozitif tahminler yapılırken, literatürün çoğunluğu gerekli olan pilot ve kabin memuru ihtiyacı üzerine kafa yormakta, fakat bu uçakların güvenli bir şekilde havada seyahat etmesini temin edecek uçak teknisyeni ihtiyacı konusu ikinci planda kalmaktadır. Bu konuda yapılan en kapsamlı çalışma olan ICAO’nun 2010 yılında yaptığı araştırma sonucu (ICAO, Global and Regional 20 Year Forecasts (2010). Pilots, Maintenance Personnel, Air Traffic Controllers) her bir yolcu uçağının bakım ve operasyonu için 5 tanesi o uçak tipinde yetkili olmak üzere ortalama en az 20 uçak teknisyeni gerekmektedir.

Şu an verilen siparişlere göre özellikle Asya, Avrupa ve Ortadoğu gibi hızlı büyüyen bölgelerdeki uçak teknisyeni sayısı bu uçaklara bakım yapmaya yakın gelecekte yetmeyecektir. Özellikle EASA’nın yeni kuralları ile lisans ve yetki alma sürelerinin bir hayli uzaması, şartlarının daha da ağırlaşması sorunu daha





Özgür Yumakoğulları
THY Teknik Hat Bakım
Nöbetçi Vardiya Müdürü

da büyütmektedir. Dünya havacılık sektörü bu sorunla başa çıkabilmek için önlemler almaktadır.

Projemin son aşamasında Türkiye'deki durumu inceleyip verilen siparişler ve mevcut duruma göre gelecekte ülkemizde de teknisyen kıtlığı yaşanıp yaşanmayacağını araştırdım. Araştırmamda ülkemizde zaten şu an uçak teknisyeni ihtiyacının bulunduğu ve önlem alınmazsa 2020 yılından sonra bunun kıtlık denilebilecek seviyelere ulaşacağı, sektörümüzdeki teknisyenlerin % 73'ünü istihdam eden THY Teknik için de durumun farklı olmadığı sonucuna ulaştım. Bu verileri baz alarak şu anki durumu ve gelecekteki tahminlerini bir de tüm THY Teknik çalışanlarına online bir anketle sordum. Aldığım sonuçlar yaptığım tahminleri tamamen destekler nitelikteydi. THY Teknik sadece THY uçaklarına bakım yapabilmek için her yıl toplamda ortalama 709 yetişmiş teknik personel istihdam etmeli ve bunların yaklaşık % 75'i yetkili/yetkisiz uçak teknisyeni olmalı sonucunu çıkardım. Yaptığım

Dünyada olduğu gibi ülkemizde de uçak teknisyeni istihdamı konusunda önlem alınmazsa yakın gelecekte sorunlar yaşanacağı tahmin edilmektedir. Bu konuda UTED, TALTA gibi dernekler, SHGM ve şirketler ile müşterek çalışarak somut çözüm önerileri getirmelidir.

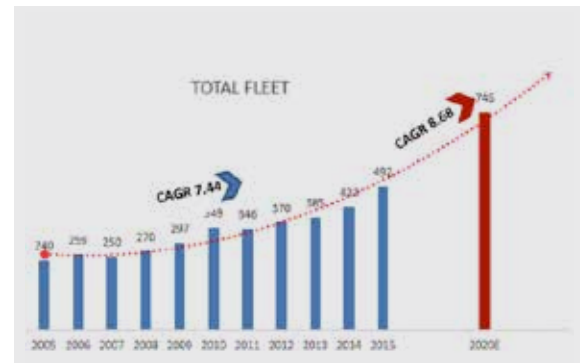
anketle aynı zamanda sadece sayısal öngörü değil kalite konusunda da uçak teknisyenliği mesleğinin daha ileriye taşınmasının gerekliliği ortaya çıktı. Her profesyonel iş grubu için kaliteye etki eden unsurların önem derecesine göre çalışanlar tarafından sıralandı. Proje danışmanlarımız İTÜ'nün değerli hocalarından Sn. Prof. Dr. Bülent Güloğlu ve Doç. Dr. Resul Aydemir proje üzerinde incelemelerinin ardından 3 ana makale halinde uluslararası dergilerde yayınlanabileceğini belirttiler.

Sonuç olarak dünyada olduğu gibi ülkemizde de uçak teknisyeni istihdamı konusunda önlem alınmazsa yakın gelecekte sorunlar yaşanacağı tahmin edilmektedir. Bu konuda UTED, TALTA gibi dernekler, SHGM ve şirketler ile müşterek çalışarak somut çözüm önerileri getirmelidir. Benim şahsi olarak çözüm önerim şunlardır:

1- Havayolu şirketleri özellikle üniversitelerin havacılık eğitimi veren bölümleri ile çok yakın temasta olmalı. Henüz birinci sınıfta iken ihtiyaca göre seçilen öğrencilere burs verilerek şirkete dahil edilmeli. Kışın okuyan ve EASA/SHGM modüllerine paralel ders görmeleri sağlanan öğrenciler yazın pratik eğitimi için havayolu bünyesinde çalıştırılmalı. Bu öğrencilerin 4 yıllık üniversite sonunda modül ve pratik eğitimini tamamlamış lisanslı teknisyen olarak burs veren şirkette tam zamanlı çalışmaları sağlanmalı.

2- Dünyanın önde gelen havayollarında olduğu gibi havayolu şirketlerinin kendi okullarını açarak teknisyen yetiştirmesi sağlanmalı. Ancak bu okulun lise sonrası ve tüm modül temel eğitimleri ile beraber pratik eğitimleri de kapsamalı, aynı zamanda SHGM tarafından denetlenmesi sağlanmalı. (Böyle bir çalışmanın THY Teknik'te başladığını biliyor ve heyecanla takip ediyorum)

3- İkinci maddede verilenlerin özel okullar tarafından sağlanması. (Bu konuda da Gökjet Havacılık Lisesi'nin ciddi bir şekilde çalışmaları olduğunu biliyorum. Umarım başka okullar da eklenir)



Turkey's current aircraft fleet as 01 Jun15 and orders.

Türkiye'nin 'ilk özel' havacılık lisesi...

Kariyerine başlamak için: üniversite mezunu olmayı bekleme...



HAVACILIK
SENİ
BEKLİYOR

UÇAK BAKIM Elektrik | Elektronik

UÇAK BAKIM Gövde | Motor

KABİN HİZMETLERİ

LOJİSTİK

avantajlı
erken
kayıtlarımız
başladı



0(212) 871 SIFIR 871

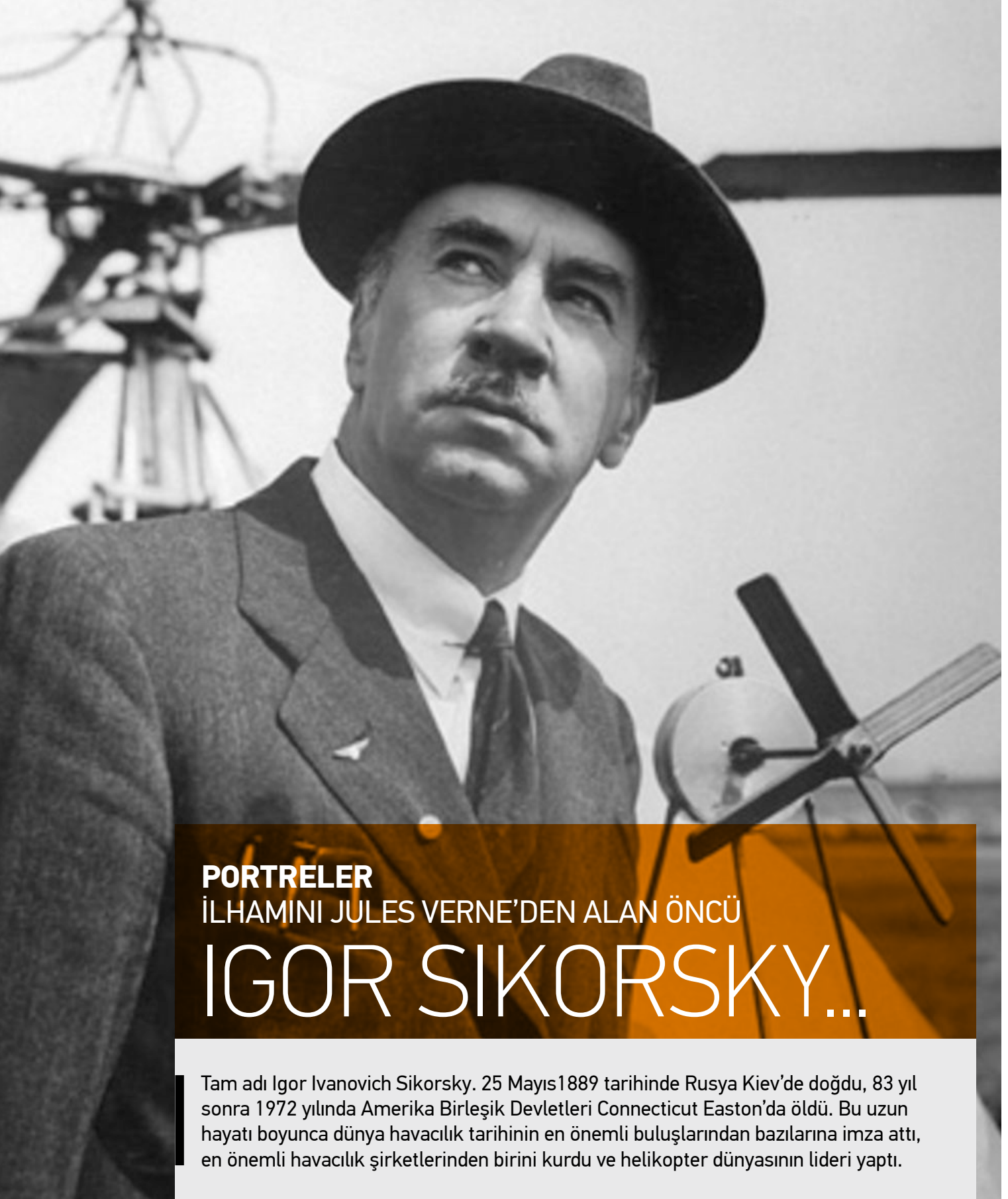


bilgi@gokjetlisesi.k12.tr



Bizi sosyal medyada takip edebilirsiniz...

T.C. MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI
**ÖZEL GÖKJET MESLEKİ ve
TEKNİK ANADOLU LİSESİ**

**PORTRELER**

İLHAMINI JULES VERNE'DEN ALAN ÖNCÜ

IGOR SIKORSKY...

Tam adı Igor Ivanovich Sikorsky. 25 Mayıs 1889 tarihinde Rusya Kiev'de doğdu, 83 yıl sonra 1972 yılında Amerika Birleşik Devletleri Connecticut Easton'da öldü. Bu uzun hayatı boyunca dünya havacılık tarihinin en önemli buluşlarından bazılarını imza attı, en önemli havacılık şirketlerinden birini kurdu ve helikopter dünyasının lideri yaptı.



İSMAIL ŞEN

Babası bazı kaynaklarda bir doktor ve psikoloji profesörü, bazılarında ise rahip olarak gösteriliyor. Britannica ansiklopedisi hem babasının hem annesinin doktor olduğunu belirtiyor. Ancak aynı kaynağa göre Igor Sikorsky'nin eğitiminde önemli bir yeri olan annesi doktorluğu profesyonel olarak hiç yapmadı. Çok iyi bir eğitim aldı. Önceleri evde annesi tarafından eğitildi. Annesi Leonardo da Vinci sanatı ve çalışmalarına ağırlık veriyor, Jules Verne'nin öyküleriyle eğitimini destekliyordu. Bu eğitim sayesinde olsa gerek hayallerinin peşinden gitmeyi hiç bırakmadı. 1903 yılında Saint Petersburg İmparatorluk Rus Denizcilik Akademisi'ne girdi. Daha sonra Kiev Teknik Üniversitesi'nde eğitim gördü.

1908 yılında babasıyla gittiği Almanya seyahatinde Wright Kardeşler ve Ferdinand von Zeppelin'in çalışmalarıyla ilgili bilgi edindi ve havacılık konusunda çalışmaya karar verdi. İlk helikopterini 1909 yılında üretmeyi denedi. Başarısız olan bu denemeyle ilgili daha sonra şöyle diyecekti: "Bu makine uçma konusunda başarısız oldu. Ancak diğer açılardan çok önemli ve gerekli bir basamak oldu."

Daha sonra çeşitli buluş ve denemelerle uçaklar geliştirdi, üretti. Bolşevik İhtilali sonrası 1919 yılında, Fransa ve İngiltere yoluyla ABD'ye gitti ve orada yerleşti. 1923 yılında Amerika'daki ilk şirketini, New York Long Island'daki bir çiftlikte kurdu: Sikorsky Aero Engineering Corporation... Bu şirket dünyanın en iyi helikopterlerini üretecek ve Amerika'nın İkinci Dünya Savaşı ve sonrasındaki tüm savaşlarında başrolde olacaktı. 1939 yılında ilk güvenilir helikopter sayılan VS-300 modeli geliştirdi. 1944'te dünyanın ilk seri üretilen helikopterini piyasaya sundu. Havacılık tarihinde silinmez izler bırakacak Sikorsky'nin kurduğu şirket bugün Amerika, Avrupa, Asya ve Avustralya'da kolları olan, tüm dünyaya, geliştirdiği onlarca model sivil ve askeri helikopteri satan, milyarlarca dolar değerinde bir küresel dev.



Igor Sikorsky, hayatının son yıllarında...



1923 yılında Amerika'daki ilk şirketini, New York Long Island'daki bir çiftlikte kurdu: Sikorsky Aero Engineering Corporation...



Igor Sikorsky ve dünyanın seri üretilen ilk helikopteri "Sikorsky R-4". Yıl 1944...



Igor Sikorsky, takım elbisesi, kravatı ve fötrü ile bir deneme uçuşunda...



ÖRNEK İNSAN VAROL TONGUÇ'U KAYBETTİK...

Yıllarca Türk Hava Yolları'nda çalıştıktan sonra geçen yıl emekli olan ve birçok uçak teknisyeni gibi farklı şirketlerde çalışmaya devam eden arkadaşımız Varol Tonguç, 2 Haziran 2015 gecesi geçirdiği bir kalp krizi sonrası aramızdan ayrıldı.

1989'dan 2014'e kadar aralıksız olarak Türk Hava Yolları'nda uçak teknisyeni olarak çalışan Varol Tonguç, meslektaşlarımızın en tecrübelilerinden biriydi.

Varol Tonguç'un eskimeyen arkadaşı Pegasus Hava Yolları'ndan Sabri Karakaşoğlu ile yaptığımız söyleşiden aldığımız bilgiler Tonguç'un örnek bir insan olduğunun göstergesi...

Ailesine çok düşkün olan Varol Tonguç hiç evlenmeyerek annesiyle beraber yaşamayı tercih etmiş, aile bireylerine her konuda destek olarak babasının vefatından sonra ailenin temel direği olarak toparlayıcı bir rol üstlenmiş vefakâr bir arkadaşımızdı.

Spora da oldukça düşkün olan Varol Tonguç, amatör futbolcu lisansına sahipti. Aktif olarak sporun içindey-

ken o zamanki şartlarda yeterli spor ekipmanlarının olmaması dolayısıyla ürettiği çözümlerden biri olan, bacaklarını kuvvetlendirmek için annesine diktirdiği kumaş çuvalın içine kum doldurarak yaptığı kum torbası ona özgü efsanevi bir metot olarak hatırlanır.

Sporun her dalını seven, yapan ve izleyen birisi olarak, düşkün olduğu Beşiktaş'ın hiçbir maçını kaçırmaz, mümkün olduğunca statta maç izlemeyi tercih ederdi.

İlginç yerler görmeyi ve yeni insanlarla tanışmayı sevdiğinden gezmeyi de çok severdi. Özellikle yurt dışı seyahatlerine çıkarak bilgi ve görgüsünü artırır.

Yardımsıver kişiliği ile de tanınan Varol Tonguç, "alan el veren eli görmemeli" felsefesiyle yaptığı iyilikleri ve yardımları kimseye söylemez ve anlatmazdı. Cena-



zeden sonra aileye taziyeye gelenlerin söyledikleriyle desteklenen bu karakteri takdire şayan özelliklerinden biri olarak hatırlanacak...

Beşeri ilişkileri çok önemseyen, bu ilişkilerinde hep veren tarafta olan Tonguç, arkadaşları ve dostlarının acı ve tatlı zamanlarında yanlarında bulunmayı her zaman hizmet olarak görmüş, onların acılarını ve mutluluğunu paylaşmayı kendine görev bilmiş örnek bir insandı...

Varol Tonguç'un liseden beri arkadaşı olan Sabri Karakaşoğlu'nun onunla ilgili söyledikleri sadece bir meslektaşı değil iyi bir dostu kaybettiğimizizin göstergesi: "Varol, 1980 yılından beri, ta Gültepe Endüstri Meslek Lisesinden arkadaşım. Zamanla okul bitti ve herkes bir yerlere dağıldı. Ne mutlu ki uzun yıllar sonra THY'de tekrar karşılaştık. Uzun yıllar aynı ekipte çalıştık. TD Team'den önce Pegasus'ta iş başı yapacaktı, kismet olmadı. TD Team için Bodrum'a gitti. Otelde kaldığı dönemlerde ev tuttu. Orada kalacaktı. Fakat evi temizleteceği gün, kismet olmadı aramızdan ayrıldı. Varol kardeşim keyif adamıydı. İnsanlara maddi manevi gizlice yardımlarda bulunur, hasta eş ve dostlarını ziyaret ederdi. Yurt dışı tatillerde genelde beraberdik. Uzun boylu ama yufka yürekliydi. Ne tabuta sığırdı ne de mezara. Allah rahmet eylesin."



VAROL TONGUÇ KİMDİR

Aslen Kırım Tatar'ı olan bir ailenin en büyük erkek çocuğu olarak 8 Aralık 1964 yılında İstanbul Şehremini'de doğdu. İlkokulu İbrahim Alaettin Gövsa İlkokulu'nda, ortaokulu Çapa Ortaokulu'nda okuduktan sonra, sonra çok severek girdiği Gültepe Endüstri Meslek Lisesi Elektrik bölümünü başarıyla bitirerek mezun oldu.

Okuldan mezun olduktan sonra askerliğe kadar Vakkorama Taksim mağazasında satış temsilcisi olarak çalıştı. Askerden sonra gerçek anlamda mesleğini icra etmek üzere Akın Tekstil fabrikasında elektrik formeni olarak çalışmaya başladı. 1989 yılında girdiği THY'de emekli olduğu Nisan 2014'e kadar aralıksız çalıştı.

Bir yıllık emekli hayatından sonra 2015 yılı Mayıs ayının ortalarında TD Team şirketinin Bodrum operasyonunda görev aldı. 2 Haziran 2015 gecesi göreve hazırlandığı otel odasında ani olarak geçirdiği kalp krizi sonucu hayata veda etti.



İNSANSIZ HAVA ARAÇLARININ TESPİTİNDE YENİ BİR TEKNOLOJİ

ODTÜ'lü araştırmacılar, havalimanlarına kontrolsüz girdiklerinde uçuş güvenliğinde risk oluşturabilen insansız hava araçlarını (İHA) algılayabilen ve anında alarm veren yeni bir teknoloji geliştirdi. ODTÜ Bilgisayar Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Sinan Kalkan, yaptığı açıklamada, küçük boyuttaki İHA'ların sivil ve askeri amaçlarla kullanımının giderek arttığına işaret etti.

İHA'ların amatör ve hobi amaçlı kontrolsüz kullanımının özellikle havalimanlarında uçuş güvenliğini tehlikeye düşürebileceğini ifade eden Kalkan, "Örneğin, yakın zamanda Atatürk Havalimanına birkaç defa insansız hava araçları girdi, iyi niyetle de olsa inen ve kalkan uçaklar için tehlike oluşturacak şekilde havalimanına sokuldu" dedi. Kalkan, bu durumun sadece havalimanları için değil, korunmak istenen, özel önem taşıyan, güvenlik gerektiren alanlar için de tehlike oluşturduğunu vurgulayarak, bu tehlikenin ancak İHA'ların bu alanlara girişlerinin tespit edilmesiyle giderilebileceğini söyledi.

Dünyada da çalışılmayan bir konu

İHA'ların havada algılanması üzerine Doç. Dr. Erol Şahin, Prof. Dr. Göktürk Üçoluk ve araştırma görevlisi Fatih Gökçe ile bir çalışma yürüttüklerini ve bu konuda

önemli sonuçlara ulaştıklarını bildiren Kalkan, şöyle devam etti: "Kameradan veya farklı sensörlerden gelen görüntüleri işleyerek korumak istediğimiz alana bir İHA'nın girip girmediğini algılayabilen bir yazılım geliştirdik. Dünyada da bu konu çok yeni ve bildiğimiz kadarıyla henüz çalışılmıyor.

Bizim yazılımımızda, kameradan gelen görüntüleri önce eğitiyoruz. Sonra sistem kendi kendine görüntüye yeni giren bir İHA'yı herhangi bir uçan canlıdan ayırarak algılayabiliyor ve alarm üretebiliyor. Burada görüntü tanıma denilen yöntemleri kullanıyoruz." Kalkan, mevcut radarların İHA'ları algılamada yetersiz kaldığını belirterek, algıladıklarında çok geç olabildiğini vurguladı. Yrd. Doç. Dr. Sinan Kalkan, geliştirdikleri teknolojinin, mevcut havaalanlarının görüntüleme sistemlerine kolaylıkla entegre edilebileceğini, çalışmalarında sona geldiklerini sözlerine ekledi.

AVIATION TECHNICAL SERVICES



Capability List

A320 SERIES	CFM56 & V2500
BOMBARDIER CL-600	GE CF 34
B737 CL	CFM56
B737 NG	CFM56
A330	TRENT700 - GE PW4000 RR CF6-80E1

*Under audit operations

SKYJET Technic's Lines Station offering maintenance up to and include **A-Checks**:

- Preflight Check
- Transit Check
- Daily Check
- Weekly Check
- A-Check
- Defects
- Others...
- Hangaring & Accommodation

SKYJET
training



SKYJET
maintenance

MERKEZ OFİS HEAD OFFICE

1) Adnan Kahveci Bulvarı No.: 208/7 Şirinevler Bahçelievler - İstanbul

2) HANGAR Atatürk Havalimanı Genel Havacılık Terminali E Kapısı
Özel Hangarlar Bölgesi Hangar No.: 7 Sefaköy - İstanbul

İLETİŞİM CONTACT

T. +90 (212) 425 5 600 T. +90 (212) 425 5 601 Dahili: 125
C. +90 (506) 147 9 834 E. info@skyjetim.com

EĞİTİM SINIFLARI TRAINING CLASSES

Yeşilköy Mah. İnönü Cad. Şehit Özcan Canik Sok. No.: 6 Florya Bakırköy - İst.

ÇOCUKLAR EĞLENEREK GELİŞİR

Yaz boyunca çocukların eğlenecekleri ve eğlenirken de her açıdan gelişebilecekleri etkinlikleri derledik...

Çocuklar ve gençliğe adım atmak üzere olan ilk- gençler öğrenme konusunda genellikle tepkili olurlar. Her an sınav ve sınav stresiyle yaşamlarının

yanında sokağı ve yeşil alanları pek de tanımadan geçirilen çocukluk birçok sorunu yanında getiriyor. En azından yaz aylarında istedikleri etkinlikleri yapmalarına izin vermek meslek seçimlerinde de etkin olacaktır. Hangi tip etkinliklerden hoşlandıklarını öğrenmeleri için fırsat olabilecek etkinlik ve kursları sizin için derledik.

MONTESORİ METODU İLE 3-5 YAŞ ARASI ÇOCUKLAR İÇİN YARATICI DRAMA ATÖLYESİ

Montessori metodunun öncelikli amacı; çocuğa kendi deneyimlerini yapması için fırsat tanımak ve bunu gerçekleştirebilmesi için de gerek duyduğu olanakları sağlar. Dönüşüm Atölyesi tarafından düzenlenen bu eğitim haftada 2 gün - 1 saatlik ve toplam 12 hafta sürüyor.

Dönüşüm Atölyesi Mecidiyeköy: Tel: 0212 216 16 46



ÇOCUKLAR İÇİN SERAMİK ATÖLYESİ

Atölye 12.12 tarafından düzenlenen seramik workshop çalışmaları, küçük sanatçıları toprak, çamur ve su ile tanıştırmak için potansiyeli ortaya çıkarmayı hedefliyor. Gününbirlik seramik kursları sonrasında atölyenin periyodik kurslarına da devam edilebilir.

Atölye 12.12 Kadıköy: 0532 5735228



İSTANBUL MODERN'DE YAZ SANAT KURSLARI

İstanbul Modern Sanat Müzesi, çocuklara sanatla dolu bir yaz programı sunuyor. 7-12 yaş aralığındaki çocuklar bu program kapsamında, sabah saatlerinde müze uzmanlarıyla birlikte sanatı yorumlamaya yönelik atölye çalışmalarına ya da öğleden sonra sanatçıların yönetiminde gerçekleşen, sanat projeleri üretmeye odaklanan sanatçı atölyelerine katılabiliyor.

Çocuklar, 6 Temmuz – 28 Ağustos tarihleri arasında sabah

10.00 -12.00 saatlerinde müze uzmanlarının yönetiminde pazartesi günleri "Köpük Kent", salı günleri "Büyülü Gezegenler", çarşamba günleri "Kostüm Tasarımı", perşembe günleri "Örgü Mekânlar", cuma günleri ise "Hayalimdeki Müze" adlı atölye çalışmalarında mimari, yerleştirme sanatı, tasarım ve müzecilik alanlarında fikirler üretiyor, İstanbul Modern'i inceliyor ve sanatsal deneyimler kazanıyor.

Sanatçı Gökçe Suvri, 27 – 31 Temmuz ve 10 – 14 Ağustos 2015 tarihlerinde, pazartesi günleri "Renklerin Keşfi", salı günleri "Çizginin Dünyası", çarşamba günleri "Suluboyadan Masallar", perşembe günleri "Fantastik Kolajlar", cuma günleri "Konuşan Boyalar" adlı resim atölyeleri gerçekleştiriyor. Atölyeler farklı teknik ve anlatım biçimleriyle, çağdaş resim sanatına odaklanıyor.

Sanatçı Nermin Er, 3 - 7 Ağustos ve 17 - 21 Ağustos 2015 tarihlerinde pazartesi günleri "Abartılı Kabartılı", salı günleri "Tıpkı Bana Benziyor", çarşamba günleri "Fırlama Resimler", perşembe günleri "Süpürge Sapı Maddecikleri İçin Lunapark", cuma günleri "Bu Neyin Gölgesi" adlı atölyeleri gerçekleştiriyor. Atölyeler, sanatta hazır nesnenin kullanımı, boyutlandırma, karışık teknikler arasındaki uyum, disiplinlerarası yaklaşım konularına odaklanıyor.



TEMMUZ SİNEMA

Temmuz'da vizyonda...

Temmuz ayında 5 tane Cuma günü olduğu için vizyona girecek film sayısı 40'a yaklaşıyor. Bol bol macera, romantik komedi ve aksiyonun yanında eser miktarda animasyon da çocukların unutulmadığının göstergesi. Box Office Türkiye verilerine göre Temmuz ayında vizyona girecek filmlerden seçtiğimiz birkaçı şöyle:



3 TEMMUZ CUMA

Kaçak Prenses: Komedi, Aşk, Dram. Emily Watson

Büyük Oyun: Macera, Aksiyon. Samuel L. Jackson, Felicity Huffman

İntikam: Dram, Western. Mads Mikkelsen, Eva Green, Jeffrey Dean Morgan

Entourage: Komedi. Gerard Larvin, Joey Starr, Alice Taglioni



10 TEMMUZ CUMA

Selfless: Bilimkurgu. Ryan Reynolds, Ben Kingsley, Matthew Goode

Antikacı: Ertan Güleç, Didem Baylan, Övül Kocaman

Cuccioli - Il paese del vento (Pet Pals in Windland): Animasyon

Ayi Teddy 2: Komedi. Mark Wahlberg



17 TEMMUZ CUMA

Ant-Man: Macera, Aksiyon, 3 Boyutlu. Paul Rudd, Bobby Cannavale, Corey Stoll

Fırtınanın Ortasında: Gerilim. Nicole Kidman, Joseph Fiennes

Metegol (Foosball): 3 Boyutlu Animasyon

The Immigrant: Aşk, Dram. Jeremy Renner, Marion Cotillard



24 TEMMUZ CUMA

Sevimli Tilki: Çizgi Film

How to Make Love Like an Englishman: Romantik-Komedi. Jessica Alba, Pierce Brosnan, Salma Hayek

Tiger House: Suç, Aksiyon. Brandon Aurret



31 TEMMUZ CUMA

Görevimiz Tehlike 5: Macera, Aksiyon. Tom Cruise, Simon Pegg, Alec Baldwin

Victoria: Dram, Suç. Laia Costa, Frederick Lau, Franz Rogowski

Ooops! Noah is gone: Çizgi Film, 3 Boyutlu



BÜYÜK OYUN

Yönetmen: Jalmari Helander

Oyuncular: Samuel L. Jackson, Onni Tommila, Ray Stevenson

ABD Başkanının binbir badire atlattığı onlarca film izlemiştir. Başkan bu filmlerin kiminde bir süper kahraman, kiminde bir süper ajan kiminde de bir süper asker tarafından kurtarılır. Herhalde onlu yaşlarda bir çocuğun ABD başkanını kötü adamlardan kurtardığı bir film izlememiştir. Eğer isterseniz Temmuz başında vizyonda. Samuel L. Jackson'a IMDB'deki biyografisinde "bir aktör" dışında bilgi bulunmayan 1999 doğumlu Onni Tommila eşlik ediyor. Air Force One'a yapılan bir saldırı bir dağa düşmesiyle sonuçlanıyor. Başkan, New York'tan Kaçış'takine benzer bir biçimde hayat kapsülünde uçaktan ayrılarak kurtuluyor. Ancak kötü adamlardan kurtulması için dağdaki ormanda kamp yapan bir çocuğun yardımına ihtiyaç duyacaktır. IMDB notu: 5,7.

YAZ ALBÜMLERİ TAM GAZ...

Yaz albümleri ardı arkasına yayınlanmaya devam ediyor. Haziran boyunca yağan yağmurlar ve geceleri üşüten serin havalara rağmen plaj zamanı geldi çattı. İşte plajlarda yaz boyunca dinlenmeye Türkçe Pop şarkıları...

Nazan Öncel "Aşkitom"

Nazan Öncel'in, yeni single'ı 'Aşkitom' tipik bir Öncel şarkısı. Hafif, eğlenceli, hareketli, komik sözlü ve çok dinlenmeye aday...

Nazan Öncel yeni şarkısı için: "Aşkitom uzun zamandır herkesin diline dolanmış bir sıfattı, ben de şarkıya adını vererek bu sıfatı unutulmaz kılayım dedim. Aşkitom'la neşeniz eksiksiz olsun isterim" dedi.



Demet Akalın "Pırlanta"

Demet Akalın'ın bu albümü "Sezen'i tehdit ettim" haberleriyle PR yaptı. Akalın, Sezen Aksu'dan aldığı şarkıyı vermezse kendisini köprüden atacağını söylemiş. Pırlanta için söylenecek ilk şey, Demet Akalın'ın risk almayı sevmediği olabilir. Diğer albümlerinden en büyük farkı yeni yayınlanmış olması. Benzer şarkılar, benzer ritimler, benzer sözler. Sadece hayranları için...



Albüm içeriği

Ders Olsun
Gölge
Şerefime Namusuma
Özüme Döndüm
Beş Yıl
Bekleyemedim Mi
Seven Sever
Ya Sana Birşey Olursa
Gidenlerin Kalanları
Günaydın Abla
Matmazel
Pırlanta
Çalkala
Ders Olsun (Dj Ufuk Akyıldız Club Remix)

TOKYO UÇUŞU İPTAL

Rana Dasgupta / Metis Yayıncılık / Roman Dizisi

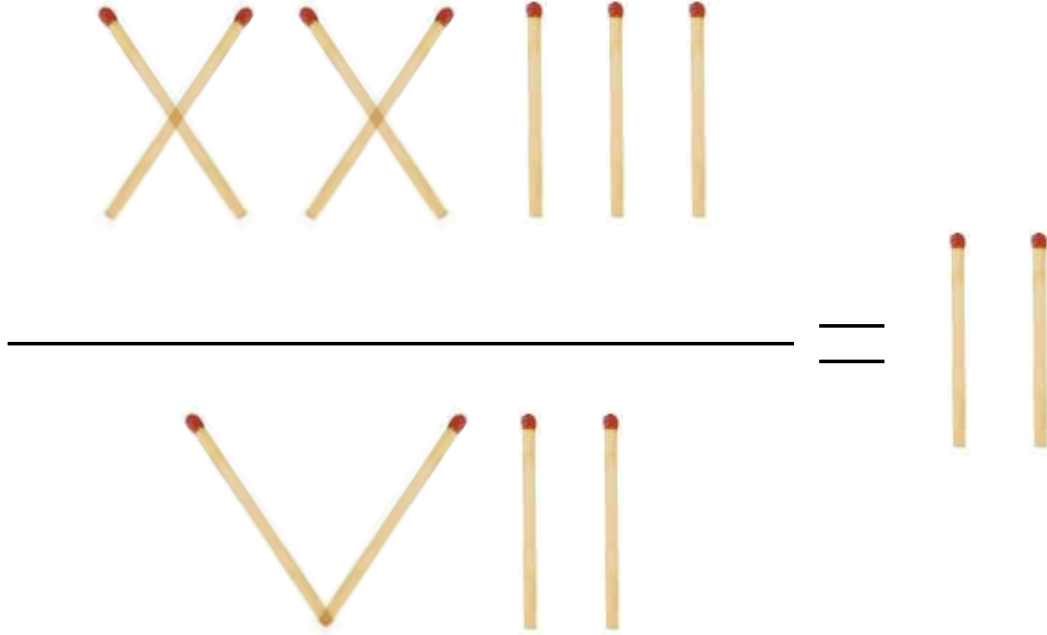
Hava koşulları yüzünden başka bir şehre mecburi iniş yapan Tokyo uçağının yolcularının büyük kısmı otellere yerleştirilir, ama on üç yolcu yer sıkıntısından dolayı havaalanında sabahlamak zorunda kalır. Hiç tanımadığınız bir grup insanla kapalı bir alanda mahsur kaldığınızda, zamanın geçmesini sağlamak için yapabileceğiniz en eğlenceli şey nedir peki? Tabii ki hikâyeler anlatmak! Boccaccio'nun Decameron'u ve Chaucer'in Canterbury Hikâyeleri'ninkine benzer bir ruhla yazılmış olan Tokyo Uçuşu İptal, dünyanın farklı köşelerinde, birbirinden çok farklı karakterlerin başından geçen ilginç olayları anlatan on üç hikâyeden oluşuyor. Gerçekçiliğin katı kuralları yerine hayal gücünün kural tanımazlığının hüküm sürdüğü bu hikâyeler büyüklere yönelik modern zaman masalları olarak da görülebilir. Ama her şeyin tozpembe olduğu ve kahramanların sonsuza kadar mutlu yaşadığı masallar değil bunlar; aksine, tutkuları ve zaaflarıyla insan ruhunun karanlık yönlerini eşeleyen, olayların hiç de beklendiği gibi gelişmediği, kaderin cilve ve silleleriyle örülü masallar. 272 sayfa, 17 x 21 cm





EN KÜÇÜK KİM?

Dört adet 1 kullanarak yazılabilecek en küçük sayı nedir?



TEK HAREKETTE EŞİTLİK

Kibrit çöplerinden sadece birinin yerini değiştirerek eşitlik sağlanabilir mi?

Yukarıdaki iki bulmacayı da doğru cevaplandırarak basinyayin@uted.org adresine ya da posta ile derneğimize gönderen üç okurumuz birer adet 1000 parçalık puzzle kazanacak. Tarihler 25 Haziran'a kadar doğru cevabı gönderen okurlarımız arasında yapılacak çekilişle belirlenecektir.

GEÇEN AYIN TALİHLİLERİ: Feray Günseli Demiral, Tayyar Uçkun, Hüseyin Kısa



SİZE GÖRE KUŞ BİZE GÖRE KUSURSUZ BİR MEKANİZMA!

80 yıllık deneyimimiz ve güçlü teknolojik altyapımızla dünyanın önde gelen hava yolu şirketleriyle çalışıyor, göklerde büyük başarılarla imza atıyoruz.

Gelin, siz de Turkish Technic farkıyla kusursuzluğa imza atın.



Dünya şimdi daha yakın.

Türk Hava Yolları ile Sabiha Gökçen'den keşfet.

Türk Hava Yolları kalitesinden vazgeçemeyenler, Sabiha Gökçen'den de dünyayı keşfediyor.

Açılan her yeni hatla, konforlu yolculuk tüm hızıyla devam ediyor.

Şimdiden iyi uçuşlar dileriz.

