



BKAPISI

Safety Comes First

Yıl:2011 Sayı:4

**BAĞCILAR
ANADOLU
TEKNİK
LİSESİ
HAVACILIK
DERGİSİ**





MNG TECHNIC SERVICE CHECK.....



THE AIRCRAFT TYPES THAT MNG TECHNIC SERVES ON THEIR
LINE AND BASE MAINTENANCE REQUIREMENTS ARE:

- A300
- A319/320/321
- B757-200, 300
- A300-600
- B727
- MD-80 SERIES
- A310
- B737-300 through 900
- DC-9 SERIES

MNG TECHNIC

www.mngtechnic.com



BKAPISI

UÇAK BAKIM ALANI
Gövde - Motor Dalı



Değerli okurlar,

Dergimizin dördüncü sayısını sizlere ulaştırmanın mutluluğunu yaşıyoruz.

Havacılık sektörü hızla gelişmeye devam ediyor. Bir yandan ihtiyaç duyulan teknisyen açığını karşılamak için şirketlerin açmış olduğu TYP kursları devam ederken, uçak bakım alanında yaşanan bir çok sorun ve sıkıntılar çözüme kavuşturulmadan yeni yeni havacılık okulları da açılmaya devam ediyor.

Sektörle işbirliğinin, eğitimi daha etkin ve verimli hale getirdiği gözden kaçmamalıdır. Sektörün ihtiyacı olan nitelikteki teknisyenlerin yetiştirilmesi için daha fazla okul açmak yerine mevcut okullara yapılan yatırımların artırılması, öğrencilerin staj ve eğitim uygulamalarına destek verilmesi gerekiyor.

Milli Eğitim Bakanlığı 1. Havacılık Eğitimi Koordinasyon ve Yürütme Kurulu Toplantısı Eskişehir'de Eskişehir Sabiha Gökçen Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi'nde havacılık okullarının sorunlarına çözüm arama amacı ile gerçekleştirildi. Alınan kararların Türk Havacılığına hayırlı olması diliyoruz.

Ayrıca Mesleki ve Teknik Eğitim okul/kurumlarındaki öğrenci/kursiyerler arasında uygulanmakta olan 6. Proje Tabanlı Beceri yarışması üretim teknolojileri kategorisinde İstanbul Avrupa yakasında toplam 284 Proje içerisinde "Solar Kaşif" isimli projemiz 2. olarak okulumuza ve bölümümüze bir başarı daha kazandırmıştır. Projemizi destekleyen okulumuz idaresine ve tüm alan öğretmenlerimize sonsuz teşekkürler ediyoruz.

Bu sayıda iki önemli röportajı sizlerin beğenisine sunuyoruz. Bağcılar Kaymakamı Sn. Veysel YURDAKUL ve havacılığın duayenlerinden Sn. Zafer ORBAY ile havacılık üzerine birer söyleşi gerçekleştirdik.

Dergimizin diğer önemli başlıkları arasında model uçak Boeing 747 jumbo jetin modifikasyonu ve Atlantis efsanesi'ne yer verdik.

2011 yılının hepimize mutluluklar getirmesi ümidiyle bizi destekleyen sizlere ve bu dergiye emek veren herkese teşekkürü bir borç biliyoruz.

Bir sonraki sayıda görüşmek üzere,

Saygılarımızla

İbrahim ŞAHİN
Uçak Bakım Atelye Şefi

B Kapısı Bağcılar Atl Adına Sahibi

Mustafa Yılmaz / Okul Müdürü

Yayına Hazırlayan

Nebiye YAŞAR / Euroba Editörü/ İl MEM PKE İlçe Formatörü

Editör

İbrahim ŞAHİN / Uçak Bakım Atelye Şefi

Yayın Kurulu

O.Nuri ORAL / Müdür Yardımcısı
Hüseyin GÜNAD / Uçak Bakım Alan Şefi
Abidin KARAKÖSE / Uçak Bakım Atelye Şefi
S.Behlül KÖSE / Uçak Bakım Atelye Şefi
Hikmet DURAN / Uçak Bakım Atelye Şefi
İbrahim ŞAHİN / Uçak Bakım Atelye Şefi
M.Fatih PEHLİVAN / Bilgisayar Öğretmeni
Aysel CAYMAZ / Edebiyat Öğretmeni
Oktay ERTAN / İngilizce Öğretmeni
Ahmet ALTUN
Tuncay MAYTAR
Erhan ARAPOĞLU
Yusuף MANKAOĞLU
Fatih YILDIRIM
Mehmet Ali AYILMAZ
Mert DÖNER
Yakup ÇOŞKUN
Aykut YILDIRIM
Hamit BAŞGÖL
Hasan AKSAKAL
Oğuzhan GÜNERKAN
Muhammed Enes YAZICI
Recep PARIL
Onur YİTÜK
Numan ÇAĞLAR

Grafik Tasarım

Yusuף ÇİMŞEK

Baskı-Cilt

Pelikan BASIM
0212 613 79 55

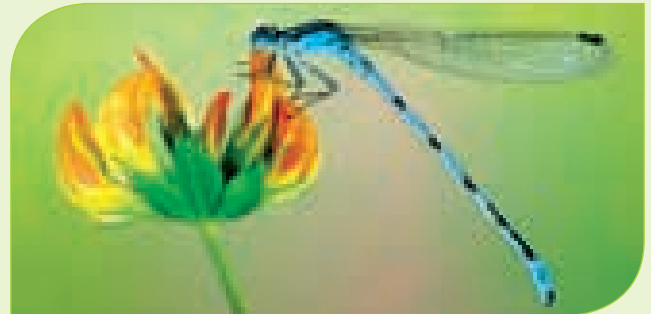
B Kapısı İletişim Bilgileri

T: 0 212 550 15 99
F: 0 212 550 16 00
Barboros Mah.8.sok. Bağcılar-İST.
www.bagcilareml.k12.tr
www.bkapisi.net

Nisan 2011

İçindekiler

> Prof. Dr. Halis AYHAN.....	05
> Bağcılar Kaymakamı Veysel YURDAUL ile Röportaj.....	07
> 1. Havacılık Eğitimi Toplantısı	10
> Kayıp Şehir Atlantis Efsanesi.....	14
> “Yaşayan Tarih” Zafer ORBAY ile Röportaj.....	18
> Model Uçak Boeing 747 Jumbo Jet Modifikasyonu.....	22
> “İlk Kadın Hava Şehidimiz” Eribe HÜRKUŞ	24
> Winglet Nedir ? Neden Winglet’e İhtiyaç Duyulur ?	26
> Takım Olmak	28
> Karşılıklı Saygı,Görev Bilinci ve Mükemmel İş Bölümü	29
> Ege Üniv. Ege Meslek YükSek Okulu	30
> Okulumuz Rehberlik Servisi.....	31
> Mesleki Rehberliğin Önemi	32
> Nike Halı Saha Ligi Başladı	35
> Etkili İletişim.....	36
> Jet-Lag Nedir ?	38
> İlk Türk İnsansız Hava Aracı “TAI”	40
> Dereceli “Solar Kaşif” Projemiz.....	42
> Anket.....	44
> Panorama 1453	46
> Rekorlar Kıran Rus Uçağı BERIEV 200.....	49
> “Graffiti Suç Değil Sanattır”	50
> 3 Boyutlu Bilim Kurgu Oyunu “AIR RIVALS”	52
> “Bir Yaratılış Harikası” Yusufçuk Kuşu.....	53
> Gizemli Yapı D30 Nedir ?.....	54
> Maceraperestlerin Uçağı “ICON A5”	56
> Bölümümüzden Görüntüler.....	58
> Mizah.....	60
> İlginç Bilgiler.....	61
> Bulmaca.....	64



BARBAROS PARK KAFETERYA

Nargile ve ay Bahçesi



KAFETERYAMIZ SABAH 07:30'DAN AKŞAM 24:00'E KADAR HİZMETİNİZDEDİR. SAKİN BİR ORTAMDA ÇAYINIZI VE NARGİLENİZİ İERЕК DİNLENİRKEN KENDİMİZE HAS KÖFTEMİZDEN TADABİLİRSİNİZ.

Barbaros Mah.7/3 sok. No:12 Bağcılar ATL ve EML KarŐısı
Tel: 656 39 00



Prof. Dr. Halis AYHAN

Emekli Yükseköğretim Yürütme Kurulu Üyesi

Bağcılar Anadolu Teknik Lisesi dergisi "B Kapısı" son günlerde büyük bir zevkle okuduğum; hem içeriği hem kalitesi yönünden oldukça takdire değer bir dergi... Özellikle meslek lisesi seviyesindeki öğrencilerimizin, öğrencilik yıllarında böyle kaliteli bir dergide görev almaları; yazmaları, resimlemeleri, fotoğraflamaları, düşüncelerini yansıtmaları ve bunun da basılarak kamuoyuna sunulması oldukça anlamlıdır.

Öğrencilikte en kalıcı şey; yaptığımız işin anlamını, yorumunu ve uygulamasını yapabilmektir. Öğrenci, lise yıllarında bu gibi çalışmaların içine girerse, ileriki yıllarda Fakülte bittiğinde, bir mesleğe girdiğinde bu deneyimlerin ışığında çok daha büyük şeylere imza atar diye düşünüyorum.

Okul dergisi olması, herhangi bir profesyonel kurumun veya THY'nin kendilerinin hazırlayacağı bir dergiden daha anlamlıdır. Gönül ister ki, bütün devlet kuruluşları, büyük iş yapan kuruluşlarımız; Hava yolları, Demir yolları, Telekom, Türkcell, TRT, Kızılay, İGDAŞ, İSKİ gibi kuruluşların okullarla iş birliği yaparak böyle anlamlı çalışmalara imza atmaları ve bu güzel çalışmalara destek vermeleri...

Bana bu dergi büyük bir heyecan verdi, sanıyorum bu dergi; burada emeği geçen öğrencilerin ve okulun "Bağcılar Anadolu Teknik Lisesi" bütün öğrencilerinin, bütün öğretmenlerinin ceplerinde taşıyacağı, evine götüreceği; annesine, babasına gururla tanıtacağı bir dergi... Evinin masasında uzun süre kalacak, okunup köşeye, çöpe atılması mümkün olmayacak, kütüphaneye kaldırılacak bir dergi...

Bu çocukların hepsi kendi masalarında uzun süre saklayarak; gelen misafirlerine, biz böyle bir dergi çıkarıyoruz amca, dayı, abla, teyze diyerek yaptığı işin anlamına, farkına varacak. Eğer bir iş yapıldığı zaman anlamı, yapılan işin nitelik ve niceliği, yapan taraftan anlaşılırsa ve gören herkes de buna teşvik edip, takdir ederek beğendiğini söylerse, bu dergide imzası olan çocukların ilerde hangi başarılarla imza atacağını şimdiden düşünebiliriz.

Bu dergiyi hazırlayan herkese özellikle; Okulun Müdürü Mustafa YILMAZ Bey'e böylesine kaliteli bir dergiyi kim düşündü, nasıl düşündü bilemiyorum- tebrik ve teşekkürlerimi bildirmek isterim.

Öğrencilikte en kalıcı şey; yaptığımız işin anlamını, yorumunu ve uygulamasını yapabilmektir.

Ayrıca bunun yayına hazırlanmasında, bu kadar göz zevkine hitap eden renk seçimi, birkaç rengin kâğıtla uyumlu bir şekilde olabilmesi, ciddi bir estetik zevkini de yansıtıyor. Ben 1988_1991 yıllarında İslam Ansiklopedisi genel müdürlüğü yaptığımda işin bilimsel yönünü biliyordum ama bu teknik, resim konusu beni en zorlayan alandı, bir madde yazılırken hangi görsel malzemeyi hangi ölçüde kullanalım bu beni çok zorlamıştı bu bakımdan derginin bu göz zevkini de yansıtması ayrıca tebrik ve takdire değer...

Emeği geçen herkesi saymak isterim. Nebiye YAŞAR Hanıma, bu güzel dergide yayına hazırlayan olarak geçiyor, yayın kurulunun onlarca öğrenci ve öğretmenden olduğunu görüyorum. Grafik tasarımı, basım ve cilt yapısında olan bütün arkadaşlara teşekkür ediyorum. Uçak bakım dalı şefi İbrahim ŞAHİN'in de bu işin olmasında emeği var.

Bu çalışmaları dergiyeye yansıtarak kalıcı hale getiriyorlar, 10-20 yıl sonra bu dergiyi saklayacaklar ve diyecekler ki; biz filan yılda böyle bir başarıya imza atmışız, böylece başarı grafiği gittikçe yükselecek diye düşünüyorum. Ben üçüncü sayısını gördüm, umarım bütün sayılarını, Fakülte'deki masamın üzerinde, her gelene gösterecek şekilde bulundurmamı isterim. Tebrik ediyor, teşekkür ediyor, daha nice başarılarla imza atmanızı temenni ediyorum.





"Havacılık bilgi, disiplin ve kültür yumağıdır; ancak eğitimle kazanılır."

Havacılık sektörü, küresel düzeyde hem sivil hem de askeri alanda sürekli ve dinamik bir gelişim içindedir. Bu nedenle havacılık, stratejik bir sektör olarak ülkelerin yakın ilgisini çekmektedir. Hızla küreselleşmekte olan havacılık sektöründe rekabet büyük yoğunluk kazanmaktadır. Sanayileşmiş ülkeler havacılık sektörünün korunması ve rekabet gücünün geliştirilmesi için özel politikalar ve planlar üretip uygulamaktadırlar.

Bağcılar Anadolu Teknik Lisesi'nin vizyonu; teknolojik eğitim alanında, özgün gelişmeler sağlayıp üreten ve bunları paylaşan bireyleri, topluma hizmeti görev bilecek şekilde yetiştirerek, ulusal ve uluslararası düzeyde saygın ve tercih edilen bir kurum olmasıdır.

Kurumumuz; toplumun gereksinme duyduğu teknolojik yeterliliğe sahip, sanayi ve yüksek öğretim gibi çok geniş yelpazede ara meslek elemanlarını ülkemize kazandırmayı sürdüren, araştırmacı, sorgulayıcı, çözümleyici düşünce yapısında, değişen dünya koşullarında topluma öncülük yapabilecek, milli ve manevi değerlere saygılı bireyler yetiştirmeyi toplumun yaşam boyu eğitim ve gelişme sürecine katkıda bulunmayı hedef edinmiştir.

Havacılık bilgi, disiplin ve kültür yumağıdır; ancak eğitimle kazanılır. Genç kuşaklarda bu sevgiyi oluşturmak, havacılığın geleceği açısından büyük önem arz etmektedir. Havacılarımız, ordumuz gibi vatani korumaya yetenekli kahramanlarımızdır.

Büyük bir özveri içerisinde çıkarılan "B Kapısı" dergimizin hayırlara vesile olmasını temenni eder, dergide emeği geçenlere teşekkür eder, başarılar dilerim.

Mustafa YILMAZ

Okul Müdürü - Euroba Genel Koordinatörü

>RÖPORTAJ

Bağcılar Kaymakamı

Veyssel YURDAKUL

Öncelikle bu yoğun programınız içinde bize vakit ayırdığınız için teşekkür ederiz.

Sayın Kaymakamım bize biraz kendinizden bahsedermisiniz ?

1964 yılında Burdur'un Bucak ilçesinin Çamlı köyünde doğdum. 1988 yılında Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi- Maliye Bölümünde okudum. 2005 Nottingham Üniversitesi mezunuyum. 22 yıllık yöneticim.

Kişisel olarak havacılıkla ilginiz oldu mu ?

Evet, Microlight yapıyorum, yamaç paraşütü yapıyorum. Önümüzdeki dönemlerde de Türk Hava Kurumu'nun spor tarzı uçakları var, iki kişilik onlarla ilgilenmeyi düşünüyorum

Sivil Havacılıkla ilgili neler düşünüyorsunuz ?

Sivil havacılık profesyonel havacılığa bir geçiş, bir adım, aynı zamanda bir hobi, aynı zamanda gençleri insanları kötü alışkanlıklarından alıkoyan, onlarda özgüveni geliştiren, disiplini geliştiren, iş yapma iradesini, birlikte çalışma kültürünü geliştiren bir sektördür. Bu bakımdan sivil havacılık çok önemli ama bunun için ülkemizde yeterli zaman ve kaynak ayrılmıyor. Keşke ben de dahil imkanımız olsa, sivil havacılığın bir yerinden tutsak; birimiz yamaç paraşütü, birimiz planör, birimiz model uçak kursu, birimiz microlight değişik alanlarda sivil havacılığa dahil olsak. Bir iddihadır; havacılık işinde kendine güvenen insanlar bu işlerle meşgul olurlar o bakımdan benim de şahsen çok hoşuma gidiyor. İmkan bulsam bu faaliyetleri İstanbul'da sürdürürüm ama maalesef buranın bürokrasi işlerinin yoğunluğundan dolayı en yakın Eskişehir var. Bana özellikle bu planör kursu ile ilgili bir öneri geldi, fırsat bulursam hemen tekrar şansımı deneyeceğim.



Türkiye'nin köklü uçak bakım liselerinden birisi olan Bağcılar Anadolu Teknik Lisesi ilçemizde bulunmakta bu konuyla ilgili görüşleriniz nelerdir ?

Tabii böyle bir okulun ilçemizde bulunması bizi ziyadesiyle memnun ediyor, hemde sevindiriyor. Sizin o çalışmalarınız kapsamında biz Türk Hava Yolları'nın ilgili hangarlarına teknik öğretmenlerle gittik ve ziyaret yaptık. Böyle bir merkezin açılması güzel; ancak merkezleri sürekli geliştirmek ve değiştirmek çok değişik ağırlara üye yapıp daha fazla bilgi deneyim tecrübe paylaşımında bulunmak ve daha büyük ağırlara girmek lazım. Bu da bu merkezin maddi ve fiziki alanda geliştirilmesine bağlı. Mevcut seviye iyi ama daha iyi olabilir, iyinin düşmanı biliyorsunuz ki daha iyidir. O bakımdan en iyiye doğru ortak neler yapabiliriz ? Bunun tartışması içersinde olmamız lazım.

Sayın Kaymakamım Yaklaşık 10 yıl sonra Bağcılar ilçemizdeki eğitimin geleceği nokta sizce nedir ?

Evet, 10 yıl sonra ilçemizde en az 4-5 tane üniversite olmasını bekliyoruz. Bu üniversitelerin hukuk, siyasal bilgiler, teknik bölümler, elektrik elektronik ve sosyoloji gibi bölümler olacağı... Bugünler de 160 bine yakın öğrencimiz var, en az 250 binleri geçebileceğini düşünüyorum ve çok büyük başarılar çıkacağını düşünüyorum. Çünkü eğitime bu dönemde yapılan yatırım gerçekten çok önemli; kaymakamlığıyla, milli eğitimiyle, belediyesiyle, özel idaresi ve hükümetimizin imkanları ile en fazla eğitim sektörüne yardım ve yatırım yapılıyor. Bu bize hizmet olarak, nitelik olarak, başarı olarak 2020'li 2030'lu yıllarda geri dönecektir .

Sayın Kaymakamım öğrenci arkadaşlarımıza örnek olması bakımından da bize biraz öğrencilik hayatınızdan bahsedebilir misiniz ?

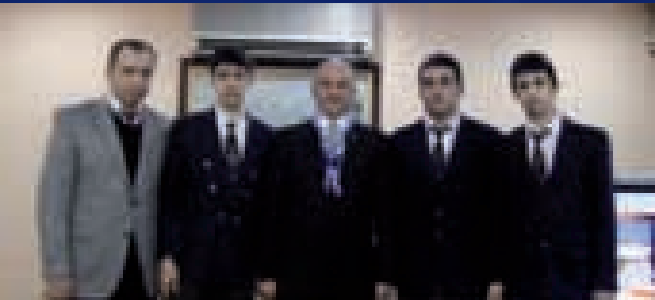
Ben sizler gibi büyük metropollerde okumadım. Çok küçük yerlerde okudum. Nüfusu 4000 5000 olan okudum. İlkokul tahsil yaptığım dönem 70'li yıllara denk gelir ve o dönemki imkanlarımız kısıtlıydı. Bir futbol topu dışında hiçbir malzememiz yoktu; ne bir dersane, ne bir kurs, ne bir gidebileceğimiz, katılabileceğimiz bir etkinlik yoktu.

Sayın Kaymakamım Bağcılar'a Kaymakam olarak atanmadan önce görev yaptığınız yerler hakkında kısaca bir bilgi verebilir misiniz ?

Kısa bir bilgi veremem çünkü ondört onbeş tane görev yeri var bende inanın bir kısmını unuttum şimdi hatırlamaya çalışayım bu soruyla...

1992-1994	Bozkurt Kaymakamlığı
1994-1996	Hasankeyf Kaymakamlığı
1996-1998	Bayburt Vali Yardımcısı
1998-2001	Demre Kaymakamlığı
2001-2003	Giresun Vali Yardımcısı
2004-2005	Nottingham Üniv. MPA Master Derecesi, Nottingham İngiltere
2006	AB Proje Yardım Ofisi ve Avrupa Yatırım Bankası Stajı Brüksel, Belçika
2006-2008	Elmalı Kaymakamı ve CEUPA (Ant. Valiliği AB Projeleri Merk.) Genel Koordinatörü
2008	Bağcılar Kaymakamı ve EUROBA (Bağcılar AB Projeleri Merkezi) Başkanlığı

Yani çok değişik yerlerde hem Vali Yardımcılığı, hem Kaymakamlığı, Avrupa Birliği Proje Merkez Başkanlığı gibi çok yer değiştirdim. Diğer meslektaşlara göre mutsuz muyum ? Hayır değilim, birçok insanı tanıma imkanına kavuştum.



Günde ortalama kaç saat çalışıyorsunuz ?

Mülkü Amirlerin çalışma takvimi yoktur, saati yoktur. Mülkü Amirler 24 saat çalışır; asayiş, toplumu ilgilendiren bir olayda gece saatin 2, 3, 4, 5 olması hiç önemli değil telefonlarımız sürekli açık... Çalışma dönemleri iş saatleriyle sınırlı, sabah 9 akşam üzeri 5, 6 gibi. Cumartesi Pazar gece gündüz belli olmaz bizim çalışma tarzımız örneğin; yazılacak, okunacak projeler akşam saatlerinde takdim edilir ve bunun üzerine bir iki saat daha fazla ayırdığımız oluyor. Bizim de okuma, yazma, çizme, televizyon seyretme gibi aktivitelerimiz var. Genelde İstanbul'daki görevde çok aktif bir çalışma saati düzenimiz var çünkü öbür türlü hakkında gelemezsiniz, programlar zaten üst üste binmiş durumda.

Bağcılar'da en önemli gördüğünüz konu nedir ?

Bağcılar'da en önemli gördüğüm husus, asayiş ve güvenlik... Ne eğitim olur, ne sağlık olur, ne de projeler olur... Bu bakımdan ilçemizin asayiş ve güvenlik hizmetlerini en üst seviyede tutmak için Belediyesinden ve Milli Eğitiminden ailelere kadar el birliğiyle çalışıyoruz. Milli Eğitimde hem nitelik hem nicelik hem de fiziki kapasitenin geliştirilmesinde çok büyük yoğun bir araştırma içerisindeyiz; sponsorlara okullar yaptırıyoruz. Diğer konu da yerel ekonomik kalkınma; işsizlerin işle buluşması, hayat standartlarının düzelmesi... Avrupa Birliği Merkezimizde de bu amaç doğrultusunda çalışıyoruz.

Sayın Kaymakamım Bağcılar'da göreve geldiğiniz günden beri halkın ihtiyaçlarına dair ne gibi sorunlar belirlediniz, bu sorunlar nelerdir ?

Sosyal hizmet projeleri ön planda burada... Özellikle sokakta çalıştırılan çocuklar, hırsızlıklar, trafik kazaları, aile içi şiddet gibi bazı kavramlar öncelikli konularımız. Bir yerde huzur, güven ve saygı yoksa hiçbir projeyi ve önemli gelişmeyi yapamazsınız. Ne Milli Eğitimi geliştirebilirsiniz ne sağlığı nede diğerlerini... Öncelikli ihtiyacımız huzurdur, güvendir, birbirine saygılı toplumdur. Arkasından da, bundan elde edilecek enerji ve sinerji ile daha nitelikli, başarılı daha çağdaş, daha fazla bilgi sahibi, daha fazla dil bilen, daha fazla dünyaya açılmış, sadece Türkiye'yi değil dünyayı da bilen öğrenciler ve öğretmenler bizim hedefimizdir.

Bağcılar'daki görevinizde sizi en çok üzen ve sevindiren olaylar nelerdir ?

Biz yönetici olarak etten kemikten insanız, bizimde duygularımız var. Özellikle güvenlik ve asayiş olaylarında çocuklarla ilgili durumlar beni üzer. Okuldan çıkmış bir çocuk trafik kazasına uğramıştı. Hatta bir ailenin trafik kazasında yok olması ki cenaze namazlarına da gittim. Bu olaya çok üzülmuştüm. Sevindiren konu ; öğrencilerimizin başarısı, okullarımızın başarısı, Avrupa Birliği Projeleri Merkezi projelerin gelişmesi, bir spor dalında okullarımızın başarı elde etmesi bizi çocuk gibi sevindiriyor.



Sayın Kaymakamım bu Avrupa Birliği konusundaki proje ekibinden bize biraz bahsedebilir misiniz ?

Bu modele EUROBA diyoruz. Okulunuzun Müdürü Genel Koordinatörü belediyeden, milli eğitimden, hastaneden, STK'lardan ve iş kurumlarından oluşturduğumuz bir havuzdur; uzman gurubu var bu merkezde. Türkiye'deki ilk modeldir; bütün proje fikirleri orada tartışılıyor, bize gelen projede kaymakam kendi görüş ve düşüncesini değil oradakilerin görüş ve düşüncelerini söylüyor. Kaymakamın Başkanlığında heyet proje fikirlerini değerlendiriyor, böylece olaya sadece Kaymakam gözüyle değil orada bulunan kaç kişi varsa o kadar göz kulak ve duyuyla bakmış oluyoruz. Bir konuya bir kişinin yaptığı yorumla on kişinin yaptığı yorum çok farklıdır, bu bakımdan EUROBA; Türkiye'ye örnek bir sinerji ve modeldir. Zaten bu modeli 40'a yakın il, 300 e yakın ilçe model olarak uygulanıyor.

Sayın Kaymakamım gerçekleştirmek isteyip de yapamadığınız projeleriniz var mı ?

Özellikle bu akıllı teknolojilerle ilgili projeler.... Eğitim teknolojilerine ait bütün teknolojik yeniliklerin okulumuzda olmasını istiyoruz. Zannediyorum ki, bu proje bütün okullarımızda gerçekleşecek ve en büyük rüyalarımızdan bir tanesi de bu projedir.



Sayın Kaymakamım biz öğrencilerden neler bekliyorsunuz ?

Şimdi bir beklenti değil de bir paylaşım diyelim buna... Neticede bizler de henüz öğrenciyiz; okulu bitirdik ama hayat bir okul, sürekli öğreniyoruz. Zaten öğrenmeyi kestiğiniz an, öğrenciliği kestiğiniz an bitersiniz. Çünkü hayat öyle birşey, sürekli gelişime açık, ben de sürekli öğreniyorum, okumaya çalışıyorum. Master bitirdim. Yetmez doktorada yapalım diyorum. Memleketimden 18 yaşında çıkmışım, yaşı 47, memleketimden çıkalı neredeyse 30 yıl olmuş. 4 yıllık eğitim 30 yıl içerisinde çok az bir süre. Okulları sadece öğrenme yeri olarak seçmemek lazım. Sürekli okumaya açık olmak, sürekli araştırma, kendine has bir alan seçme, sivil havacılığı kendinize alan olarak seçtiyseniz onunla ilgili bütün yerli yabancı kaynakları taramak, bunun için de öncelikle iyi bir dil gerekiyor; İngilizce olur Almanca olur Fransızca olur ya da onu beceremiyorsanız Türk kaynakları... İnterneti bu konuda iyi kullanmak gerekir çünkü bilgi güçtür; bilgilendirseniz güçlü olursunuz, güçlü olursanızda başarılı olursunuz. Bu demek değildir ki spor olmayacak, gezme olmayacak, oyun olmayacak... Hepsi olacak ama kendi işinizi çok iyi bileceksiniz. Öğrenmeye açık olma ve öğrenme motivasyonu bana göre en büyük üniversitedir. En büyük öğrencilik; gelişmeye talip olmak ve öğrenmeye açıktır. Size önerim; gelişime açık olun, öğrenime talip olun. Ben ilginize ayrıca teşekkür ediyorum. Bu güzel ve kaliteli dergi için de sizi tebrik ediyorum, bana bırakırsanız akşama hepsini detaylı inceleyeceğim ve yeni çıkacak sayıyı da merakla bekliyorum

**Röportaj: Mehmet Ali AYILMAZ - Erhan ARAPOĞLU
Oğuzhan GÜNERKAN**



1.HAVACILIK EĞİTİMİ KOORDİNASYON VE YÜRÜTME KURULU TOPLANTISI





Toplantı Milli Eğitim Bakanlığı Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü Daire Başkanı Cengiz İşsever'in Başkanlığında yapılmıştır. Toplantıya; Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü Şube Müdürleri Hasan Gencer ve Y.Baki Altunbaş, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden Seher Ergül ve Oktay Dörttepe, Hava Kuvvetleri Komutanlığı'ndan Mehmet Gürbüz ve Özcan Talkan, THY Eğitim Akademisinden Bülent Gökçaya, THY Teknik A.Ş den OJT Şefi Halil Ergül ve Mehmet Aybastı, Mytechnic MRO dan Eğitim Başkanı Özcan Uzunoğlu, Teknoloji ve İş Geliştirme Direktörü Can Erel ve Eğitim Müdürü Bora Beşir T.H.K Türkkuşu Müdürlüğü'nden Eğitim Şefi Hamdi Dokuzlar, Ege Üniversitesi Sivil Havacılık M.Y.O adına Prof. Dr H.Semih Güneş ve Yrd. Doç Dr. M. Necdet Yıldız, MNG Teknik'den Eğitim Başkanı Ahmet Çakıroğlu ve Genel Müdür Yardımcısı Fikret Geckili, Anadolu Üniversitesi'nden Yrd.Doc Dr. Serdar Dalkılıç, Erciyes Üniversitesi'nden Selim Tangöz, Murat Aydın, Veysel Erturan, Eskişehir Sabiha Gökçen Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi'nden Okul Müdürü Dr. Sırrı Kabadayı, Alan Şefi Nail Önk ve öğretmenleri, Bağcılar Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi'nden Okul Müdürü Mustafa Yılmaz, Alan Şefi Hüseyin Günad, Dal Şefi S.Behlül Köse , Kayseri Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi'nden Okul Müdürü Durmuş Payas ve Alan Şefi Timur Soylu, Bursa Hürriyet Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi'nden Gürol Erişmiş ve Alan

7-10 Mart 2011 tarihinde Milli Eğitim Bakanlığı 1. Havacılık Eğitimi Koordinasyon ve Yürütme Kurulu Toplantısı Eskişehir'de Eskişehir Sabiha Gökçen Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi ev sahipliğinde yapılmıştır.

Şefi M. Ali Akiş, İstanbul Sabiha Gökçen Teknik ve Endüstri Meslek Lisesi Okul Müdürü S.Yaşar Eyšen ve Müdür Yardımcısı Serhan Kök ve M.E.B görevli öğretmenleri katılmışlardır.

Toplantıda Havacılık okullarının sorun ve problemleri, sektörle işbirliği, istihdam durumları, mevcut havacılık okullarının donanım ve eksiklerinin giderilmesi, staj uygulamaları, eğitimcilerin eğitimi, Teknisyen Lisanslandırılmasında yaşanan aksaklıklar ele alındı ve çözüm önerileri dile getirildi.

Toplantı sonrasında aşağıda bazıları belirtilen kararlar alındı.

- Milli Eğitim Bakanlığı tarafından ilgili okulların SHY-147'ye göre atölye ve laboratuvarlarının asgari ölçüde donatılarının sağlanması, bunun için çeşitli uluslararası projeler ile genel bütçe ve ek kaynaklardan yürütülmekte olan desteklere devam edilmesi.
- Karşılıklı koordine sağlanarak hibe ve/veya sembolik bedel ile sivil havacılık kurum ve kuruluşlarından teçizat ve malzeme temini çalışmasına devam edilmesi.
- Milli Eğitim Bakanlığınca gerekli inceleme ve araştırmalar sonucu tespit edilen; basılı, görsel materyal, alan ile ilgili bilgisayar yazılımlarının temini ve güncelleştirilmesi hususunda ilgili kamu ve özel sektör kurum ve kuruluşları ile çalışmalara devam edilmesi
- Milli Eğitim Bakanlığı ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün işbirliği ile bu alanda eğitim veren Mesleki ve Teknik Ortaöğretim okul ve kurumlarının SHY-147'ye uygun olarak yetkilendirilmesi hususunda çalışmaların hızlandırılması.
- Bu alanda eğitim veren Mesleki ve Teknik Ortaöğretim okul ve kurumlarına İngilizce hazırlık sınıflarının yeniden uygulanması için program geliştirme çalışmalarının yapılması.

Alanın kararların Türk Havacılığına hayırlı olması dileğiyle.

Hüseyin GÜNAD - Uçak Bakım Alanı Alay Şefi





*“Havacılık bilgi, disiplin ve kültür yumağıdır;
ancak eğitimle kazanılır.”*



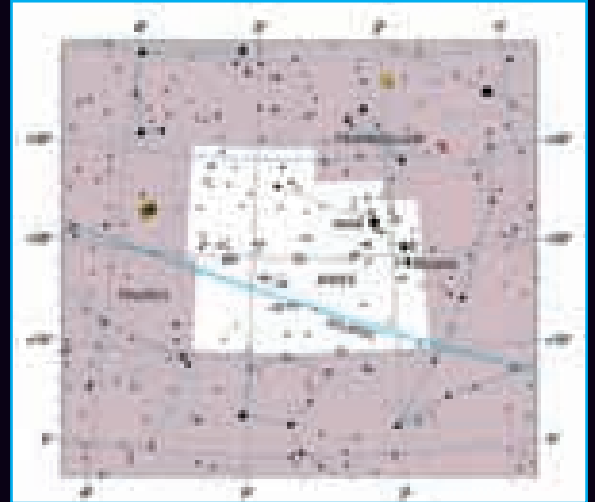
KAYIP ŞEHİR ATLANTİS EFSANESİ

Genellikle bilime ilgisiz kalan insanlar, bazı konularda yalın gerçeklerden yana olmuyorlar, sorgulamaya yanaşmadan astroloji denilen zırvalara, sihire, büyüye, kehânetlere itibar ediyorlar. Bir düşünür "İnsanlar hayatı kısa buldukları için tarihi icat etmişlerdir" diyor, öte yandan herhalde birileri de hayatı tatsız, tuzsuz ve renksiz buldukları için astrolojiyi icat etmişlerdir.

Bu yazıyı hazırladığım günlerde bir TV kanalında, 2011 yılında ekonomimizi bekleyen gelişmeler konusunda, uzmanların katıldığı bir program yayınlandı. Bu programda bazıları profesör ünvanlı değerli ekonomistlerimizin yanında, ne alâkası varsa, kendisine astrolog denilen bir bayan da yer almaktaydı ki son zamanlarda böyle insanlar sık sık TV kanallarına çıkarılıyorlar. Kaliteli bir düzeyde yapılan tartışmaları takiben, programın yöneticisi bu bayana da; astrolojiye göre 2011 yılında dünya ekonomisinde ne gibi gelişmeler cereyan edeceğini sordu! O da bir dizi ahkâm keserek gezegenlerin hareketlerine göre 2011 yılı dünya ekonomisini yorumladı. Mesela; Satürn gezegeni filan ay, falan yıldız burcundan geçecek, bunun sonucunda İspanya'nın ekonomisi bundan zarar görecektir gibi şeyler söyledi. Programa katılan zevattan hiç kimse de bu bayana, pek iyi ama hanımefendi, bu işin mekanizması nedir, bir gezegenin Güneş'in etrafındaki hareketi esnasında falan yıldız burcunun önünden geçmesi herhangi bir ülkenin ekonomisini nasıl ve hangi yollarla etkileyebilir, bunu bize bilimsel olarak açıklayabilir misiniz, diye sormadı.

Yıldız burçlarını teşkil eden yıldızlar aslında Dünya'dan farklı farklı uzaklıklardadır, örneğin yıldız falı erbabının göz bebeği olan Koç / Aries Burcunu oluşturan yıldızların en parlak olanlarından Alfa Arietis yani Hamal dünyaya 78 ışık yılı, Beta Arietis yani Şeretan 50 ışık yılı ve Gamma Arietis yani Mesartim 172 ışık yılı uzak-

lıktadır. Söz konusu yıldızlara bu isimleri ekseriya Arap kökenli astronomlar vermişlerdir. Bu burcun diğer yıldızları da bize böyle farklı farklı uzaklıkta bulunmaktadır. (Bkz. Resim.1) Anlaşılacağı gibi bu yıldızların birbirleriyle ilgisi, Dünya'dan bakıldığında yan yana görülmekte olmalarından öteye geçmez. Binlerce yıl önce içinde bulunduğumuz coğrafyada yaşamış olan şair tabiatlı biri, bir gece vakti bir kumsalda ya da bir kırlıkta, sırtüstü yatıp Samanyolu'nun süslediği muhteşem gökyüzünü seyrederken yıldızların oluşturduğu rastgele şekillerin arasından, şurası boynuzunun ucu, şurası kafası, şurası da kuyruğu olmalı diyerek Koç Burcunu icat etmiştir. Diğer bütün yıldız burçları da böyle yakıştırılmış hayalî oluşumlardır. Resim.2'de Ursa Major / Büyük Ayı Burcunu oluşturan yıldızların Dünya'ya olan uzaklıkları şematik olarak verilmiştir. Bu yıldızların da Dünya'dan bakıldığında bir arada görülmelerinin ötesinde, birbirleriyle hiçbir ilişkileri bulunmamaktadır. (Bkz. Not 1)



Resim 1: ARIES KOÇ BURCU



Bilindiği gibi evrende her şey hareket halindedir, Güneş'imiz gibi gökyüzünde gördüğümüz bütün yıldızlar da Samanyolu gökadasının üyeleridir ve onun merkezi etrafında dönmektedirler, dolayısıyla on binlerce yıl sonra yıldız burçlarının bir çoğunun şekilleri bozulacak, ne Koç Burcu kalacaktır, ne de Büyük Ayı.

Neticede; burç dediğimiz böylesine uydurma kavramlara geleceğimiz için bel bağlamak yalnızca, sorgulama alışkanlığı olmayan insanlar üzerinden birilerine para kazandırmaya yaramaktadır, başka hiçbir anlam ifade etmez. Güneş Sistemimizdeki gezegenler, bize kimisi onlarca, kimisi yüzlerce ışık yılı ötemizdeki yıldızların görünüm olarak teşkil ettikleri uydurma şekillerin önünden geçeseler bizim için ne fark eder, geçmeseler ne fark eder ?

Yeri gelmişken bu konuda bir görüşümü de gündeme getirmek istiyorum. Bilindiği gibi filan burçta doğanlar şöyle insanlardır, falan burçta doğanlar böyle insanlardır şeklinde, burçlara göre insanların karakter tarif ve tasnifleri yapılmaktadır.

Bana göre konunun bu yönüyle belki mantıklı bir açıklaması olabilir. Filan ya da falan burçta doğmuş olmak şu anlama gelmektedir:

"Burç dediğimiz böylesine uydurma kavramlara geleceğimiz için bel bağlamak yalnızca, sorgulama alışkanlığı olmayan insanlar üzerinden birilerine para kazandırmaya yaramaktadır, başka hiçbir anlam ifade etmez."

Örneğin İkizler Burcunda doğmuş iseniz, doğduğunuz gün tam güneş tutulması olmuş olsaydı, gökyüzünün Ay'ın Güneş'i örterek kararttığı bölgesinde İkizler Burcunun yıldızları görülecekti. Her burç yıllık takvimde aşağı yukarı belli bir aya denk gelmektedir. Meselâ İkizler denilince Haziran akla gelir. İkizler Burcunda

doğmuş biri, dokuz ay önce, yani geçen Ekim ayında ana rahmine düşmüş demektir. Anne karnında geçen bu dokuz ay zarfında, Dünya'yı etkileyen ve zamana bağlı olarak değişkenlik gösteren doğal faktörler, örneğin yerçekimi alanlarında, manyetik alanlarda ve ısı ile ışık enerjisi seviyelerindeki dönemsel değişiklikler, oluşumumuzun henüz bilemediğimiz bir safhasında ruhsal yapımızın ve karakterimizin şekillenmesinde, genetik mirasımızla birlikte, bir biçimde etken olmuş olabilirler. Bu takdirde aynı tarihlerde doğmuş insanların benzer karakter yapısına sahip olmalarını izah etmek mümkün olabilir

ki bunun da doğaüstü bir yanı olamaz. İnsan genetik mirasıyla, karakterleriyle ve kabiliyetleriyle böyle techiz edilmiş olarak doğar, artık gerisi, gezegenlere ve yıldız burçlarına değil, kendisine ve Allah'a kalmıştır.

Ben bu görüşlerimi yıllar önce UTED'in dergisinde yayınlanan bir yazımda da dile getirmiştım. Geçen günlerden birinde medya-



da, benim bu görüşümü doğrulayan bir haber yayınlandı: Bazı bilim insanlarının yaptığı bir araştırmanın sonuçlarına göre, kuzey yarım kürede ayında doğanların şizofreni hastalığına duçar olmaları olasılığı fazla bulunmuş. Araştırmayı yapan bilim insanları, bu olguyu anne karnındaki gelişme sürecinde, atmosferin ısl enerjisindeki değişimlere bağlamaktaydılar.

Şimdi artık asıl konumuza gelelim: Dünyanın hemen her yerinde, bilimsel düşünceden nasibini almamış, dolayısıyla sorgulama alışkanlığı kazanamamış insanların belli başlı takıntılarından biri de Atlantis masalıdır, bu yazıda bu konuyu ele alacağız.

İnternette Google'a girip Atlantis yazdığınızda karşınıza çok sayıda site çıkmaktadır. Bu sitelerden herhangi birine girdiğiniz takdirde aşağı yukarı şunların dile getirildiğini görürsünüz: Milattan dokuz bin yıl kadar önce, Atlas Okyanusu'nda, üzerinde çok gelişmiş bir uygarlığın yaşanmakta olduğu bir kıta vardı. Çok zengin kaynaklara sahip olan ve soylu insanlar tarafından yönetilen bu kıta, bir dizi çok büyük doğal afetlerin sonucunda batarak barındırdığı uygarlık ile beraber okyanusun sularına karıştı. Bu kıtadan sağ kurtulanlar, dünyanın dört bir yanına dağıldılar ve gittikleri yerlere uygarlıklarını da taşıdılar. Bu anlatımı ile Atlantis masalını M.Ö. 427 ile 347 yılları arasında yaşamış olan Yunanlı filozof Platon, "Timaios" ve "Kritias" adlarındaki diyalogları vasıtasıyla insanlığın gündemine getirmiştir. Platon'a İslâm aleminde Eflatun da denir. Bir söylentiye göre geniş omuzları ve atletik vücut yapısından ötürü "geniş göğüslü" anlamına gelen Platon lâkabıyla tanınmış ve anılmıştır. Felsefe alanındaki görüş ve düşünceleriyle

meraklılarını günümüze kadar büyük ölçüde etkilemiş olan Platon, eserlerini diyaloglar şeklinde tanzim etmiştir. Diyaloglarında düşünceleri ve konuşmaları yönlendiren, M.Ö. 470 ile 399 yılları arasında yaşamış olan öğretmeni filozof Sokrates'tir. Platon, kendi görüşlerini Sokrates'e sözlendirdi. Platon, M.Ö. 387 yılında Atina şehrinde, o zamanlar Akademeia olarak anılan bir zeytinlikte aynı adla bir okul kurmuştur. Akademi kelimesi bildiğiniz gibi günümüzde de eğitim kurumlarının adı olarak kullanılmaktadır. Bizans imparatoru Justinianus tarafından, burada pagan temelli eğitim veriliyor gerekçesiyle M.S. 529 yılında kapatılıncaya kadar yaklaşık sekiz yüz yıl boyunca bu okulda eğitim verilmesine devam edilmiştir.

Pagan, birden çok tanrıya inanan insanlara verilen isimdir. Platon'un söz konusu iki kitabına isimlerini verdiği Timaios ile Kritias, Sokrates'in yakın dostları ve diyaloglarda felsefi sohbet arkadaşlarıdır, Kritias aynı zamanda Platon'un da akrabasıdır. Ancak, Timaios hakkında elimizde tarihi bir bilgi bulunmamaktadır. Söz konusu kitaplarında Platon Atlantis hikâyesini Kritias ve Timaios'un ağzından anlatmaktadır.

M.Ö. 470 yılında, Sokrates'in evindeki bir felsefe sohbeti sırasında, Kritias, dedesi Dropides'in kendisine naklettiği Atlantis efsanesini anlatır. Dropides bu hikâyeyi M.Ö.640 ile 559 yılları arasında yaşamış olan ünlü devlet adamı ve şair Yunanlı Solon'dan dinlemiştir. Solon, Dropides'e, bu hikâyeyi Mısır'da bulunduğu sıralarda tanıştığı Mısırlı bir rahipten öğrendiğini söylemiştir.

Platon her iki diyalogunda da, kendi zamanından dokuz bin yıl kadar önce var olduğunu ve sonra denize battığını söylediği Atlantis kıtasının, Kritias'ın ve Timaios'un ağzından, üzerinde yaşayanların sosyal hayatı ve tarihiyle, çevrenin doğal zenginlikleri ve muhteşem coğrafyasıyla uzun ve tafsilatlı bir tanımını yapıyor. Onun anlattıklarına göre; zengin ve soylu ailelerin yönettiği Atlantisiler, Atina kenti ile sürekli savaş halinde olmuşlar, bu kenti ele geçirmeye çalışmışlar, ancak buna muvaffak olamamışlardır.

Burada söz konusu kitaplardan, muhayyel (yani hayal gücüyle yaratılan) Atlantis hakkında uzun uzadıya detay aktarmanın zaman kaybından başka hiçbir sonucu olmayacaktır. Merak edenler Platon'un bu iki kitapçığını Çağaloğlu'ndaki Sosyal Yayınlar Kitapevi'nden, ikisi beş liraya temin edebilirler ve konuyu aslından okuyabilirler, ben öyle yaptım, ya da internetten araştırabilirler ki orada bu konuda aşağıda bahsedeceğimiz türden, âmiyane tabirle bir sürü palavra ile karşılaşacaklardır.

Atlantis efsanesi, Ortaçağ'da Yunanlılar'dan Arap coğrafyacılar, onlardan da Avrupalılara intikal etmiştir. Avrupalı tanınmış düşünürlerden Montaigne ve Volter de bu efsaneye inanmaktaydılar.

Özellikle 19. ve 20. yüzyıllarda Atlantis konusunda dünyanın her yerinde bazı kişiler tarafından garip iddialar öne sürülmüş, kitaplar yazılmıştır

Örneğin A.B.D.'nden amatör tarihçi ve politikacı Ignatius Donnelly, 1881 yılında yazdığı bir kitapta; Atlantis'i; Mısır, Mezopotamya, İndus Vadisi ve Avrupa'nın olduğu kadar Güney ve Kuzey Amerika



uygarlıklarının da kaynağı olarak göstermektedir. Ancak, çağdaş arkeoloji ve jeoloji araştırmaları Donnelly'in bu tezini kesinlikle desteklememektedir. Söz konusu kültürlerin, evrimlerini tek bir kaynağa borçlu olduklarını gösteren hiçbir bilimsel kayıt bulunmamaktadır.

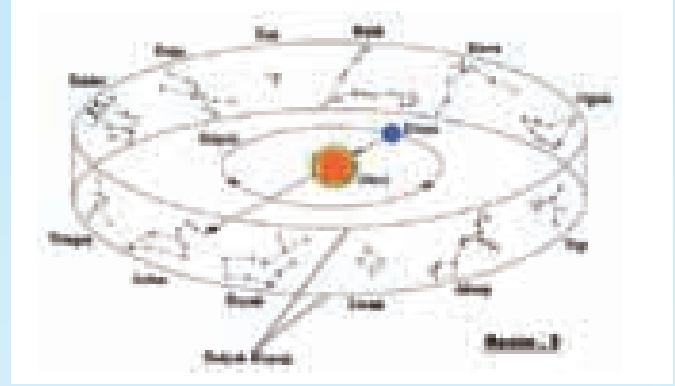
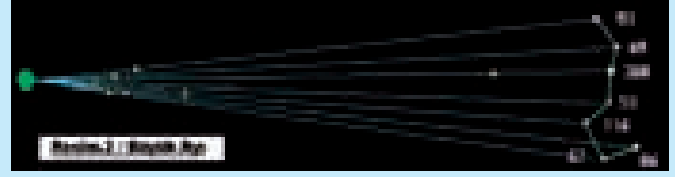
Bazı başka kişiler Donnelly'den de ileri giderek Atlantisli'lerin uçakla uçtuklarını, uzaylılardan aldıkları ekinleri ekip biçtiklerini söylemektedirler.

Daha yakın zamanlarda, psişik takıntıları olan bazıları da, kayıp kıtadan ruhlarla bağlantı kurduklarını iddia etmişler ve modern dünya insanlarına Atlantisli'lerden çeşitli öğütler aktarmışlardır ki kuşkusuz böyle iddiaları doğrulayan hiçbir kanıt yoktur ve baştan buraya kadar, bu iddiaların hepsi uydurma şeylerdir.

Her şeyden evvel, yapılan bunca bilimsel kazı ve araştırmalara rağmen, yeryüzünün hiçbir yerinde, zamanımızdan on bin, on bir bin yıl önce, çok ileri düzeyde uygarlıkların yaşanmış olduğuna dair hiçbir maddi kalıntıya rastlanmamaktadır. İnsanlığın uygarlık yolundaki gelişim çizgisi on binlerce yıldan bu yana adım, adım ve kesintisiz olarak izlenebilmektedir. Bütün bu gerçeklere rağmen dünyanın her yerinde insanlar, yine de böyle masallara büyük ilgi duymakta ve her nedense bilimsel gerçekleri kulak arkası etmektedirler. Belki bunun sırrı insan tabiatının derinliklerinde gizlidir veya hayata böyle bakmak bazıları için genetik bir zorunluluktan kaynaklanmaktadır. Bu takdirde siz ne dersiniz deyiniz, böyle insanların düşünce yapılarını değiştiremeyeceksiniz demektir.

Şimdi artık biraz da gerçeklere gelelim. Birçok akademisyene göre Atlantis, Platon'un kendi politik kuramlarını anlatmak için yarattığı bir efsanedir. Atlantis hikâyesinin amacının bu şekilde belirgin olmasına rağmen, Platon'un bu hikâyeyi, hangi eski hikâyelerden esinlenerek derlediği halen akademik dünyada inceleme ve tartışma konusudur.

Atlantis'in var olduğu söylenen M.Ö. dokuz binli yıllar, bilimsel zaman tasniflerine göre insanların mağaralarda yaşadığı Cıvalı Taş devrinin başlangıcına denk düşmektedir. Bu dönemde insanlar, önceki devirlere nazaran daha düzgün taş aletler yapmışlar, toprak ve kilden imal ettikleri kapları ateşte pişirerek günlük hayatlarında kullanmaya başlamışlardır. İnsanların yerleşik düzene geçmeleri de bu dönemde gerçekleşmiş, bu suretle giderek birer kent hüviyeti kazanacak olan ilk köyler meydana gelmiş ve ha-



yatlarını o zamana kadar avcı ve bitki toplayıcı olarak sürdürmekte olan insanlar, buralarda tahıl üretimine başlayarak tüketici durumdan üretici duruma gelmişlerdir. Konya ilimizin yakınlarında M.Ö. sekiz bin beş yüzlü yıllarda tesis edilen Çatalhöyük bu ilk yerleşim yerleri için iyi bir örnek teşkil eder.

Lafı daha fazla uzatmaya hiç gerek yok, insanlığın uygarlık yolunda gelişimi böyle cereyan etmiştir ve işin özünde milattan dokuz bin yıl önce ne Atlantis uygarlığı vardı, ne de Atina kenti, sadece Cıvalı Taş devrinin mağaraları vardı.

Platon'un efsanesinde dokuz bin yıl önce Atlantisli'lerle savaş halinde olduğu iddia edilen Atina kenti bundan binlerce sene sonra tarih sahnesine çıkmıştır. Arkeolojinin verilerine göre, Atina'da en eski yapılar M.Ö. bin beş yüzlü yıllardan kalmıştır.

Bu durumda Platon bu hikâyeyi, acaba hangi eski hikâyelerden esinlenerek derlemiş olabilir? Konuya birazda bu yönüyle bakalım: **(Devam edecek.)**

Yurdaer İhsan AKSOY

Notlar:

(1) Binlerce yıldan bu yana bu işin meraklıları gökyüzünde 88 adet yıldız burcu icat etmişlerdir. Bu burçlar astrolojik palavralara mesnet oluşturmalarının yanı sıra, astronomlar tarafından da çalışmaları sırasında yıldızları adreslemek amacıyla kullanılırlar. Eski çağlarda bilinen dünyanın en güzel iklimine sahip olan Ege kıyılarında yaşayan insanlar yaz geceleri kırlara sırtüstü uzanıp gökyüzünü seyrederek, muhayyilelerini de zorlamak suretiyle, yıldızların tesadüfen oluşturdukları şekiller arasında mitolojinin kahramanlarını ve bazı hayvan türlerini bulup çıkararak yıldız burçlarını yaratmışlar.

Benzer yıldız gözlemlerini binlerce yıl boyunca Mezopotamya halkları ile Mısırlılar, Araplar, Hintliler ve Çinliler de yapmışlardır ki ilk önce astroloji safsatası, daha sonraları da giderek astronomi (bilimi) bu şekilde ortaya çıkmıştır. Daha önceki devirlerde Mezopotamya topraklarında olduğu gibi, Ege denizi kıyılarında yaşamış olan ilk yıldız gözlemcileri de Güneş'in ve gezegenlerin gökyüzünde bir ufuktan öbür ufka, aşağı yukarı bir şerit içinde kalarak dolaştıklarını fark etmişler ve bu 360 derecelik sanal şeriti, her birinin içinde belli bir yıldız burcu kalacak şekilde 12 eşit parçaya bölmüşler. Bu şerite; Zodyak kuşağı, içinde yer alan burçlara da Zodyak burçları adını vermişler ki bildiğiniz gibi bunlar: Koç, Boğa, İkizler, Yengeç, Arslan, Başak, Terazi, Akrep, Yay, Oğlak, Kova ve Balık burçlarıdır. Burçlardan yedisinin sembolleri hayvanlardır, bu nedenle zodyak kelimesinin Eski Yunanca'da hayvan anlamına gelen "zoon" kelimesinden türetildiği ve bu tabirin o zamanlar günlük hayatta da "Kuklos Zodiakos" yani "Hayvan Çemberi" şeklinde kullanıldığı söylenir. Bundan hemen sonra da insanların merak ettikleri geleceklere hakkında, onlara para karşılığında masallar anlatan kurnaz astrologların ebedi nesli türemiştir. Dünya'nın yıllık hareketi sırasında Güneş, her ay bu on iki burçtan birinin önünden geçer. Aslında Güneş burçların önünden geçmez, bu olay Güneş'in etrafında hareket eden Dünya'dan, bu hareketi sırasında her ay Güneş'e farklı bir doğrultuda bakılmakta olmasından kaynaklanır. (Bkz. Resim 3)

>RÖPORTAJ

Yaşayan Tarih:
Zafer ORBAY

Zafer bey, öncelikle röportajımıza vakit ayırdığınız için size minnettarız. Bize kısaca kendinizden bahseder misiniz ?

Ben 1923 yılında Almanya'da Berlin'de doğdum. Kısaca anlatmak için söylüyorum; Babam özel görevli olarak Kurtuluş Savaşı'ndan sonra Almanya'ya gönderilmiş, Almanya'dan daha evvel gelmiş olan malzemeleri almak amacıyla, Almanlar orda babama secir ünvanını da vermişler. 1923 yılının Ocak ayında Berlin'deki Sefarethaneye yerleşmiş. Ben de Sefarethane'de doğmuşum. Daha sonra babam Türkiye'ye gelince ben de genç yaşta Türkiye'ye geldim. Ondan sonra İstanbul'da babama görev verdiler. 6 yaşından sonra İstanbul'da Beyoğlu'ndaki Alman mektebinde okumaya başladım. İlkokul 5.sınıfa kadar Alman okulunda okudum. Babamın Ankara'ya tayini çıkınca ben de Ankara'ya gittim ve Ankara'da Türk Muarif Cemiyeti'nde okumaya başladım. 5. Sınıftan 11. Sınıfa kadar yani liseyi bitirene kadar o okulda okudum. Liseyi bitirdiğim zaman pilot olmak istiyordum. Abim pilottu onun sayesinde 14 yaşında uçmaya başladım. Havaçılık sektörüne de 1930 yılından sonra merak sardım. Almanların propagandası sayesinde 1937 yılında planör kullanmaya başladım. Daha sonra abim Ankara'da talihsiz bir uçak kazasında hayatını kaybetti. Benim pilot olma isteğim vardı ama Türk Hava Kurumu Genel Müdürü ve idarecileri abimin uçak kazasında hayatını kaybetmesini öne sürerek pilot olmamı engellediler. Pilot ola-

mayınca bende devlet imtihanlarına girdim. O zamanlar Almanya henüz Rusya'ya saldırmamıştı. Ben liseyi bitirdiğimde devlet beni Almanya'daki meşhur Gutenberg Üniversite'sine yollamak istedi. Sonra Almanlar Rusya'ya saldırdılar. Böylece benim Almanya'ya gitmem olanaksız oldu. Ben buradaki mefs mektebi'ne yani İstanbul Üniversitesi'ne kayıt oldum. Daha sonra Ankara'da bir uçak fabrikasında mühendis olarak yetiştirilmek amacıyla Amerika'ya yolladılar. Yaklaşık 4,5 ayda İstanbul'dan Amerika'ya Boston'daki okula varabildim. Bu yolculuğun bana bir yararı oldu. 2,5 ay bir gemi içerisinde Hindistan'dan Amerika'ya dönen yaşlı İngiliz öğretmenleri beni öğrenci görünce İngilizce öğretiler ve İngilizcem birden gelişti. Amerika'ya gittiğimde hiç sıkıntı çekmeden üniversite'ye girebildim. Döndükten sonra Ankara'da, uçak fabrikasında çalışmaya başladım. Uçak fabrikası müdürü rahmetli Selahattin Bey illa tutturdu ;

Bizim uçak mühendislerinin resim altına imza atması için yüksek mühendis diploması şart diye beni İstanbul Teknik Üniversitesi'ne yolladı. O zamanlar Teknik Üniversite 6 yıldır. İstanbul Teknik Üniversitesi'nden mezun olup mühendis olduktan sonra tekrar Ankara'ya geldim. Fabrika'da çalıştığım dönemlerde çok fazla uçak yaptık fakat fabrika Makine Kimya Enstitüsü'ne satıldıktan sonra kapatıldı. Uçak yapımı durduruldu. 1955 yılından sonra Türk Hava Yolları anonim ortaklığı kurulunca Türk Hava Yolları'na girdim. 11

yıl Türk Hava Yolları'nda Teknik müdürlükte çalıştım.1958 yılında öğretim üyesi olarak uçak dersi vermem istendi. Hem Ulaştırma Bakanlığı, hem de Hava Yolları izniyle orada ders verdim. 32 yıllık öğretmenlik hayatım ve 15 yıl da Hava Harp Okulu'nda havacılıkla ilgili uçak yapımı ve uçak işletmesiyle ilgili ders verdim. Oradan emekli oldum. Emekli olduktan sonra uçak modelleri yapıyor ve Teknik Üniversite'lerde profesör olan öğrencilerimin davet etmesiyle konferanslara gidiyorum. Ve öğrencilere bu yaşımda uçakla ilgili ders vermeye uğraşıyorum. Uçakçılıktan hiçbir zaman kopmadım ama artık model yapmaya da takatim kalmadı.

Türk Kuşu ve Türk Hava Kurumu ile ilgili deneyimlerinizi ve düşüncelerinizi bizimle paylaşır mısınız ?

Türk Kuşu ; 1935 yılında Mustafa Kemal Paşa'nın emriyle kuruldu. O dönemlerde Güvercin Havaalanı pek fazla kullanılmıyordu. Sadece askeri uçaklar inip kalkıyordu. Daha sonra orada Türk Kuşu'nun kuruluşu ile ilgili büyük bir toplantı yapıldı. Atatürk toplantıda havacılığın önemini tekrar tekrar anlattı. Orada olan çocukları yanına toplayarak havacılığın yeni nesillere ait olacağını söyledi. Daha sonra Rusya'dan iki öğretmen ile 4 tane eğitim planörü aldılar. Burada eğitim planörleri ile uçuşlar ve gösteriler yaptılar. Havacılığa ilgisi olanları Rusya'da eğitime yollayacaklarını söylediler. Abim Ferit Orbay ilk başvuru yapanlardandı. Ankara'daki Türk Kuşu' nun kuruluş toplantısında isimlerini yazdıranlar Ferit Orbay, Ali Yıldız, Tevfik Hoca, Sait Hoca (soyadları olmadığı için o dönemlerde hoca diye hitap ediliyor) ve Sabiha Gökçen, Atatürk'ün manevi evladı başvuru yaptı. Ruslar 1936 yılında bu 7 kişilik grubu Rusya'ya yolladılar. Grup Kırım'da planör ve paraşütçülük eğitimi sonrasında ise Moskova yakınında motorlu uçak kursuna getirildiler. Burada motorlu uçakla uçuş ve öğretmen olacak nitelikte yetiştirildiler. Sadece pilot olarak değil, aynı zamanda eğitimci olacak şekilde yetiştirildiler. Hem uçuş eğitimi hem de teknik eğitimden geçtiler.1936 yılında döndüklerinde Türk Kuşu henüz hareket halinde değildi. Halkımızdan ve basınımızdan yardım alarak kurban derisi başışı gibi kalkınmaya

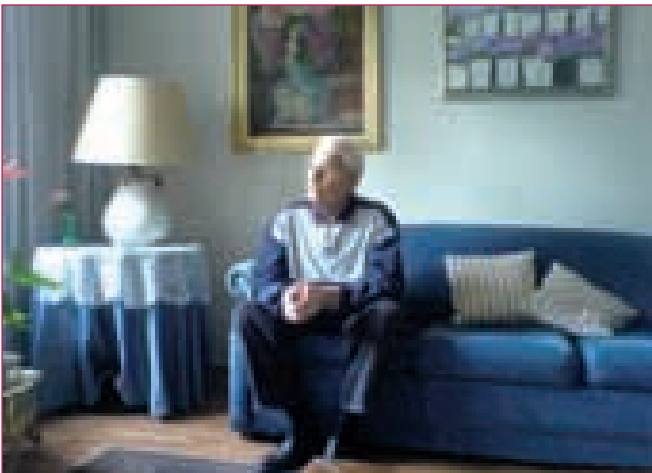
"Ankara'daki Türk Kuşu' nun kuruluş toplantısında isimlerini yazdıranlar Ferit Orbay, Ali Yıldız, Tevfik Hoca, Sait Hoca, soyadları olmadığı için o dönemlerde hoca diye hitap ediliyor ve Sabiha Gökçen, Atatürk'ün manevi evladı başvuru yaptı."

çalışıyordu Türk Kuşu. Daha sonra Ruslar 2 öğretmen yolladılar. Bu öğretmenler uçak yapımında, planör yapımında çalışmışlar ve hem planör hem de motorlu uçak öğretmeni olarak geldiler. Bu öğretmenlerin yanında Rusya'dan ilköğretim planörü ve ileri eğitim planörü gönderildi. 1936 yılının sonunda Türkiye'de planör eğitimi için uygun bir yer aranmaya başlandı. Ruslar Doğu'nun bir çok bölgesinde gezdikten sonra İnönü öncesine kadar karar verdiler. Çünkü İnönü 300 metre kayalıklar arasında dümdüz bir ova vardı. Kayalıklara çarpan rüzgarlar yukarıya yükseliyor ve böylece planör uçuşuna elverişli bir ortam oluşuyordu. İnönü'de abim ve Ali Yıldız başöğretmendi. Orada posta dediğimiz eğitim kolları kuruldu. 2 tip planör vardı . Birisi Rusya'dan gelen s4 tipi planör, diğeri de adını şabeş koyduğumuz, ileri eğitim planörüydü. Bu planörlerle eğitim verilmeye başlandı. 16 yaşını doldurmuş olanlar eğitime alınıyordu. Ben daha 14 yaşındaydım ama abim başöğretmen olduğu için idareten girdim ve ilk eğitim uçuşlarına bende katıldım. B tepesindeki uçuşlar sırasında kimsenin haberi

olmadan ulus gazetesinin bir muhabiri İnönü kampı hakkında bir makale yazması için yollanmış ve ardından Cemal Kutay adlı tarihçimiz benimle söyleşi yaptı. Beni fazla abartmış olmaları ki gazetede " İlk tohum yeşerdi Türkiye'de" , " Havacılık Başlıyor " gibi yazılar çıktı. Bu yazıları gören Türk Hava Kurumu başkanı 14 yaşında olduğumu öğrenince uçuştan beni alıkoydular. C Tepesi'nde almış olduğum uçuşlarda iptal oldu. Daha sonra Türk Kuşu Etimesgut'ta bir eğitim okulu açtı. Ben ve arkadaşlarımı Amerika'ya yolladılar. Geldikten sonra uçak fabrikasında uçak tamiri yapmaya başladık.

Sizce THK özel sektör ve devlet tarafından yeteri kadar destekleniyor mu ? THK yeterli sayıda gence , yeterli düzeyde eğitim verebiliyor mu ?

Hayır, desteklenmiyor maalesef bu bizim özel sektörümüz ve büyük kuruluşlar onları kastediyorum. Esnaf yardım etmeye çalışır ama gücü yetmez. Büyük kuruluşlar uçaklardan her an idarericilerimiz dahil uçaktan yararlanmayı biliyorlar. Özel uçak alıp onu kullanıyorlar, özel uçaklardan başka devlet uçaklarıyla devamlı seyahat ediyorlar fakat maalesef büyük kuruluşlarımız dan birçoğunun özel uçaktan başka özel helikopteri de var. İşlere bile helikopterle gidip geliyorlar fakat uçakçılığa ne zaman ne de maddi imkan ayırmıyorlar. Bunun nedenini ben söyleyeyim size; sizler, işte gençler toplumu yönlendirebilir, toplumu aydınlatıp havacılığın ve uzaycılığın da geleceğini kabul ettirseniz büyük bir hizmet yapmış olursunuz. Bu büyük kuruluşlarımız size birtek misal vereyim, bunların başında olan şimdi hayatta değil, vefat etti en büyük ticari alanda isim yapmış biriyle Havayolları Genel Müdürümüz Yönetim Kurulu Başkanımız ile Amerika'dan bize gösteri için gelen bir uçakla uçmaya çıktık. Lock Head'ın Elektra diye bir uçağı ve bu uçağında şirketin Lock Headın baş tecübe pilotuna tayin etmişler, onunla gelmiş Yeşilköy'e... Gösteriyi de satmak niyetiyle yapıyor.

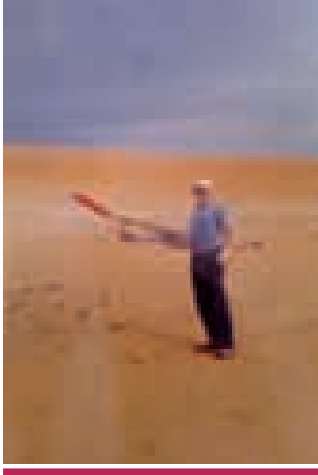




Ben de hemen arkalarına oturdum bizim genel müdürle, çünkü pilot İngilizce anons yapıyor ben de tercüme ediyorum ve teknik bakımdan da anlatmaya çalışıyorum; uçağın neler yapabileceğini. Marmara üstüne tırmandık 4000 metre filan yükseklikte, pilot uçağın niteliğini göstermek için evvela dört numaralı motoru, sağ motoru durdurdu. Prop Jet bu Electra denilen 4 tane pervaneli jet motoru var, üç motorla uçuşa devam ediyor derken üç numaralı motoruda sağdan ikinci motoruda durdurdu. Uçak iki motora kaldı, solda iki motor ve hakkaten gayet iyi performans veriyor, uçak durmuş motorun üzerine dönüyor, durmuş motorların tarafına dönüyor, iç tarafa dönüyor filan ondan sonra pilot dedi ki ; bakın ben 2 numaralı motoruda durduracağım. Soldan iç motoru durdurdu, tek motora kaldık. Marmara'nın üzerinde müdürüm dahi fena telaşlanmaya başladılar. Dedim ki: hiç merak etmeyin, 4000 metredeyiz, dört motoru da dursa bu uçak rahatlıkla Yeşilköy'e iner. Ama adam performansını göstermek istiyor. Ulvi bey böyle şeye ben ve benim arkadaşlarım bir kuruş bile para vermeyiz. Uçara kaçara bizden para yok dedi. Şimdi bu korkudan da kaynaklanıyor çünkü yerden ayağı kesilip de havada uçmak sizler için siz gençler için benim gibi senelerini bu işe vermiş bir kişi için hiç problem değil tabi ama bizim havacılığı ülkemizde yayması gereken bir çok kuruluşlarımızda malesef senelerdir bunu yapmıyor çünkü benim gençliğimde Ankara'da Ulus Gazetesi çıkardı. Ankaranın bir numaralı gazetesi... Bu gazetenin hemen her nüshasında hani benimle olan söyleşiyi yazmalarının dışında birinci sayfada olmazsa ikinci sayfada havacılıkla ilgili çalışma-

lar, daha çok Türk Kuşu İnönü planör kampı Ankara' daki motorlu uçuş kampı, paraşütcülük hakkında devamlı yazı çıkardı derken İstanbul gazeteleri bunu ele aldı. İstanbulda çıkmaya başladı bu yazılar fakat sonra hiç havacılığa önem veren yazı çıkmamaya başladı. Şimdi bazı haftasonlarında dış havacılık mecmualarından alıp yazı yazan bir arkadaş var o da fena değil tanıtıyoruz hiç olmazsa ama yeterli değil. Sizin bahsettiğiniz 1925'lerde kurulan Türk Teyyare Cemiyeti zamanında çıkan mecmualarda yine dünya havacılığı hakkında çok enteresan makaleler çıkmaya başlamış . Bende ciltli olarak var o öyleki, Lindberh'in uçuşunu bir kaç mecmuada resimleriyle bildirmişler, okyanusu tek başına tek motorlu uçakla geçti diye.





MIT’de motorlu uçak eğitimi ve “private pilot” lisansı aldığınızı biliyoruz. Bize o dönemlerinizle ilgili bilgi verir misiniz ?

Türk hava kurumunda noksan tarafları var. Belirttiğim gibi havacılığa toplumda yeteri kadar önem verilmemekte. Eskiden Türk Hava Kurumu gibi kuruluşlar toplumun isteğiyle hareket ederdi. Bizim kadın pilotlarımız Karadeniz gezisine çıkar, Türk Hava Kurumu’nun kuruluşunda ve gezilerde halkı uçururlardı,

uçakla gösteri yaparlardı.

Kadın pilotlarımızdan biri anlatmıştı. Trabzona gittiklerinde halk Türk Kuşu filosunu davul zurnayla karşılamışlar. Pilotlar ordaki halkı ve gençliği havacılığa heveslendirmek için yanlarına alıp uçurmaya başladılar. Daha sonra kadın pilotlarımızdan biri davul çalan karayılan diye birini uçururken, adam ben uçakta davul çalabilir miyim ? diye sormuş. Pilotta olur demiş. Ve adam uçakta davul çalmaya başlamış. Pilotlar halkın havacılığa ilgi duyması için çok çaba sarfetmişler. Bu olay 40’lı yıllarda sonrasında ise Türk Hava Kurumu’nun toplumun ihtiyaç larını karşılamak veya havacılığa heveslendirmek için bir çabası yok.

Eskiden Yeşilköy’de olsun Ankara’da olsun devamlı gösteriler yapılırdı. Thk2 uçaklarıyla bende uçtum ve gösteri yaptım. Tek kişilik ve iniş takımlarını içerisine alabilen çok güzel bir uçaktı. O zamanlar bir uçağın iniş takımını içeri alması çok kolay değildi. Dişli tertibatla çalışıyordu bu sistem.

Etimesgut uçak fabrikası zamanın şartlarına göre yeterli miydi ? Bugün kapanmamış olsaydı nerede olurdu ?

Amerikada havacılık ve uçak bakımıyla ilgili yegane kuruluş ve hocalarımızın hepsi kendi konularında dünya çapında profesyonellerdi. Bize uçak bakımı, terör bilgileri ve malzemeler hakkında çok bilgi verdiler. Bize alüminyum alaşımı yapılan fabrikaları gezdirdiler.

Uçak yapımının her alanını çok iyi bilen hocalardan ders gördüm. Daha sonra 3.cü sınıfta Güney Amerikaya geldik. İngilizce bilerek gelmediğim için baya zor bir dönemdi. Çünkü yabancı dil bölümüydü. Bunun yanında matematiğe de çok önem verdiler. Uçak mühendisi olabilmek için matematiğin her dalını öğrettiler.

Uçak yapımıyla ilgili uçak performansı kararlılık ve manevra kabiliyeti anlatan hocalarımız ilerde bir idareci olabilmemiz için insanlık derside verdiler. Çalıştığımız kişilerle geçinebilmek için onları asla işçi görmememizi teknisyenlerin teknik, bizim de teorik bilgilerimiz ilerde olduğu için onları küçük görmememizi ve birlikte çalışmamızı tavsiyede bulundular.

THY A.O. Teknik Müdürlükte yaptığınız görevler çok mühim. Bizler de geleceğin teknisyenleri olacağız. Geleceğin teknisyenlerine tavsiyeleriniz nelerdir ?

Eleman bakımından yeterliydi. 180 kişiydik ama 180 kişinin hepside çok yetenekli kişilerdi. Alüminyum alaşımı olmadığı zamanlarda ahşap tahtadan uçak yapımında en iyi derecedeydik. Ahşap tahtayı kurutma fırınlarımız, işleme tezgahlarımız, iki tane otomatik torna tezgahımız ve Türkiye’de olmayan dakikada 2 bin tane vida yapabilen konik dişli tezgahımız vardı. Thk2 uçağımızın iniş takımını içeri almak için gerekli konik dişleri o tezgahlarda işlerdik. Fabrikamız kapanmasına yakın devlet demir yollarının yedek parçalarını yapmaya başladık. Her türlü taşlama tezgahımız vardı. Torna makinelerimiz İngiltere den gelmiş torna makineleriydi. İngilizlerin ölçülerini milimetrik ölçülerle değiştirdik. Tornaların yanında çok güçlü freze tezgahlarımız vardı.

Sonraları kendi imkanlarımızla matkap tezgahı ürettik ve bunun yanında su pompası, radyal pompa yapıyorduk. Pompanın gidiş suyu kapağında altı tane bağlantı saplaması vardı ve o altı bağlantı saplaması yuvalarını matkap deliğini o tezgahta altı kafalıyla deliyorduk. Bunun yanında alüminyum saç kıvrırma, bükmeve işleme tezgahlarımız vardı. Tezgah ve çalışanlar bakımından en ileri düzeydeydik. Benim üzerinde çalıştığım proje iki jet motorlu bir eğitim uçağıydı. Jet uçakları o zamanlar yeni üretiliyordu. Bizim amacımız bu eğitim uçağının yanında alüminyum alaşımından oluşan iki kişilik ileri eğitim uçağı yapmaktı. Bu uçak en ileri akrobasi hareketlerini yapabilecek nitelikte üretecektik. İdaremiz çalışmaya başlayarak alüminyum alaşımı ithal etmek için para bulmaya uğraşıyordu. Ve uçağa göre motorda gerekiyordu. Bizim ürettiğimiz 105 beygirlik motor yeterli değildi. Bunun yanında 12-15 kişilik kullanılabilecek, her türlü alana iniş yapabilecek yolcu uçağı projeside avam projesi olarak geliyordu. Pervaneyi kendimiz yapıyorduk ve gayet güzel bir şekilde işliyordu.

Bugün Brezilya embraer diye bahsettiğim 5000.ci uçağını satmış. Bu haberi geçen gün gördüm ve canım sıkıldı. Bu satılan uçakları biz kıtalar arası uçuş için rahatlıkla yapabiliriz. Ama devam etmeyince bir eğitim uçağı bile geliştiremedik. Ondan sonra Amerika yardımıyla F-80 avcı uçağı ve F-80’e pilot yetiştiren hocalar ve T-33 iki kişilik eğitim uçakları gelmeye başladı. Kara ordumuza ve hava yollarına pervaneli eğitim uçağı geldi. Bize gelen 33 adet C-47 tarzı askeri nakliye uçağını koltuk yerleştirerek ve döşeme yaparak 25’den 28 kişilik yolcu uçağına çevirdik.

Bütün bunlar Türk Hava Yolları ve Etimesgutta yapıldı. Bununla beraber hava kuvvetlerine C-53 uçağı verildi. Ve bunlar nakliye gibi işlerde kullanıldı. Bunların bakımlarını hava yollarında yapmaya başladık. Bu konuda o kadar ilerledik ki TC-Ecir denen uçağının %60 dan fazla kanat ve gövde yapısını yeniledik.

Mehmet Ali AYILMAZ & AYKUT YILDIRIM & OĞUZHAN GÜNERKAN

MODEL UÇAK **BOEİNG 747** JUMBO JET MODİFİKASYONU

Bölümümüze Sultanahmet Endüstri Meslek Lisesi tarafından hediye edilen Boeing 747 jumbo jet model uçağı dekorasyon ve ışıklandırma çalışması için dört arkadaş, hocamızdan bir istekte bulunduk.



Hocamızdan izini aldıktan sonra uçağın motorlarını sökmeyle işe başladık. Uçağın dışındaki boyalardan kurtulmak için yaklaşık bir hafta kadar zımpara işi yaptık. Motorlarımız eksik olduğu için yeni baştan dört motor yapmamız gerekiyordu. Orijinali dolu olan motorları yaparken içinin boş olması konusunda bazı düşünceler ortaya çıktı. Daha sonra bu fikirleri tartışarak uçağın motorlarının içini boş, kırmızı ışıklandırma ve içinde motorlar olacak şekilde tasarladık.

Daha sonra uçağın camları ve iç ışıklandırması için projeler çizildi. Işıklandırma ve camlar için kullanılacak malzemeler ayarlandıktan sonra uçağın üstünde çizimler ve oyulacak yerler belirlendi. Kanalları açmak için gerekli malzemeleri temin ettik. Kanalları oyma işlemi yaklaşık 1 hafta sürdü. Oyma işi bittikten sonra uçağa motorları bağlamamız gerekiyordu. Motorların uçağa bağlantısını yaptıktan sonra motorların elektrik bağlantısını ışıklandırma ile beraber yapmak için kanalları motorlara

kadar uzattık. Ayrıca kanat uç ışıklandırması ve kuyruk konisi içinde kanal açtık. Işıklandırmayı yaparken led ve şerit ledlerden yararlandık. Işıklandırma ve elektrik işleri bittikten sonra uçağın camlarını ayarlamamız gerekiyordu. Çok ince bir iş olan camlara şekil vermek için yoğun bir çaba harcadık. Kanalları doldururken çıtalara ve macundan yararlandık. Böylece uçağımızın iç bağlantıları tamamen bitmiş oldu. Sırada son işlemimiz olan uçağın boyanması vardı. Uçağı boyamadan önce her yerinin

pürüzsüz olması için bazı yerlerini macunla doldurup aerodinamik yapıyı kazandırdık. Tahta malzemeden yapılmış olan uçağımızın boyayı içine emmesi gibi bir sorun olmaması için uçağımıza ilk önce boya tabancası ile astar attık. Daha sonra uçağın boyasının rengi ve şekli belirlendikten sonra uçağımızı boyadık. Böylece bölümümüzde bir model çalışması olan Boeing 747 jumbo jet yerini aldı.

Alican UĞUR
Numan ÇAĞLAR
M. Emin ERDAR



İLK KADIN HAVA ŞEHİDİMİZ ERİBE HÜRKUŞ



Vecihi Hürkuş'un kız kardeşi Remziye Hanım, 1898 İstanbul doğumludur. Vecihi Hürkuş'un Milli Mücadele için, Anadolu'ya Atatürk'ün yanına geçmesinden sonra, İngilizler Vecihi Bey'in Annesi Zeliha Niyir Hanımı, kız kardeşi Remziye Hanımı rahat bırakmazlar. Zeliha Niyir Hanım, kızı Remziye, torunu Eribe ve Emel ile Anadolu'ya, Eskişehir'e kaçarlar.

12 Ocak 1921 günü Eskişehir, Yunanlılar tarafından bombalanır. Remziye Hanım 23 yaşında şehit olmuştur. Bir hafta önce Remziye Hanım'ın eşi Binbaşı Bedri Bey'in şehitlik haberi gelmiştir. Aile yastadır. Zeliha Niyir Hanım, yetim torunları Emel ve Eribe ile Ankara'ya göç eder. "Ricat felaketinin musibetleri içinde henüz bir yaşını doldurmadan" zor şartlarda, 1920 doğumlu Emel hastalanır ve ölür. O da bir savaş kurbanı, bir şehittir.

Eribe, anneannesi Zeliha Niyir Hanım ve Vecihi Bey'in yanında ve himayesindedir. Vecihi Bey'e, "Baba" demektedir, Vecihi Bey de Eribe'ye "Kızım" demektedir.

Eribe Kadıköy Kız Orta okulunda öğrenciyken 1932-1933 yıllarında Vecihi Bey'in Kadıköy'deki Sivil Tayyare Mektebinde öğrencidir. Pilotluk öğrenmekte ve havacı olmak için can atmaktadır.

Sivil Tayyare Mektebinin kapanması, Türkkuşu'nun kurulması için Vecihi Bey'in Ankara'ya çağırılması ile aile Ankara'ya taşınır. Eribe de Türkkuşu'nda eğitim almaya başlar.

Vecihi Bey anlatıyor:

"Eribe benim okulumda yetişmiş, cüretli bir uçucu ve Türk havacılığının ruhen çok erken yükselmiş bir vücudu idi. Onun uçuşlarından duyduğum zevk her şeyin üstünde idi. Yavrum son günlerin yani Cumhuriyet Bayramı için yaptığımız canlı faaliyetin tesiri ve arkadaşlarının devamlı atlayışlarını seyretmesi neticesi olacak, benden paraşütle atlamak müsaadesi istemişti."

"... Ben onun paraşütle atlamasını değil, benim gibi uçmasını istiyordum...."

29 Ekim 1936 "Bu büyük gün, kim bilirdi ki hayatıma korkunç bir ıstırap sahifesi olacaktı... Sabah erken saatlerde meydana toplanmış, bütün elmanlar ve ekipler o gün yapacağımız gösteri programının hazırlığına başlamıştık. Yavrum yanıma gelerek benden yeni bir atlayış izni istemişti. "Ne olur babacığım bir atlayış" diye yalvaran bu ses beni adeta büyülemişti..."

"...Beş dakika sonra yavrumun bindiği tayyare yükseliyordu, Çiftlik üzerinden geniş bir turla hangarlarımız üzerine yaklaşan bu tayyare atlayış yüksekliğini almıştı. Hangarlar üzerinde motör sesi kesildi ve hızında azalma görüldü. Bu hareket bir atlayış hazırlığı idi. Macun Çiftliği istikametinde süzülen tayyarenin kanadı üzerinde bir karartı belirdi ve biraz sonra bu karartı tayyareden ayrıldı..."

"... Bir an, bir saniye ve sonra bu saniyeler çoğaldı fakat boşlukta uçan yavrumun hareketinde bir değişiklik görülmüyordu. Evvela düz akışla başlayan hareket kısa bir zaman sonra vrile kapılarak havanın boşluğu içinde yuvarlanmaya başladı..."

"... Tayyareden ayrılışından sonra 100, 200, 400 ve 600 metre düşüş halinde yavrum bir taş gibi her an büyüyen bir hızla boşlukta yuvarlanıyor, paraşütünü açmıyordu..."

"... Tam 600 metre düşüşten sonra bir an yavrumun üzerinde beyaz bir kubbe görüldü. Evet, paraşüt açılmıştı Ama ne idi bu menhus tesadüf? Açılan paraşütü, uçan bir yıldızın kuyruğu gibi büzdü ve sonra yavrum dumanlı gözlerimde kayboldu. Koşuyorum; O yere koşuyorum, nasıl bir koşuş bu; heyecanım bende şuur diye bir şey bırakmamış ki bacaklarıma hâkim olamıyorum ve düşüyorum, yine sıcıyor koşuyor ve koşuyorum, yanıma yetişen motörlü araçları istiskal eden bir his var içimde, çocuklar "Hocam gel, gel" diye bağıyorlar, güvenim yok ben onlardan daha çabuk yetişeceğim yavruma inancı var içimde..."

"...Nihayet yavrumun yanındayım, karşılaştığım hazin sahne ile ruhumu karartan korkunç hadise arasında, manası anlaşılmayan bir tezat var. Totom 800 metreden düşüyor ve şimdi yaşıyor: Makulata sığmayan bu hali ifade edecek tek kelime MUCİZE. Yalnız yaşamak değil hem de konuşuyor. Ben mi öldüm Ya Rabbim? Heyecanla üstüne atılıyorum ve yavruma sarılıyorum. Beni görünce gözlerinde beliren bir sevinç hali var. Gülüyor, gülmeye çalışıyor. Yavrum çektiği büyük acıyı, suni tebessümü ile etrafına hissettirmemeye gayret ederek bir hata sandığı hareketini mazur göstermek için: "Babacığım kabzayı çektim, çektim çok uğraştım ama paraşüt açılmadı. Sonra yedek kabzayı açtım. Sonrasını bilmiyorum babacığım" diye inliyordu.

"...Doktorlar muayenelerinde ıstıraplarını soruyorlar o sadece ciğerlerinden muzdarip olduğunu normal bir insan gibi konuşarak söylüyordu. Muayenelerden sonra doktorlara yavrumun sıhhatinde tehlike olup olmadığını soruyordum. Doktorlar, "Vecihi Bey, hayatı tehdit eden bir hal olsa böyle normal konuşamaz. Müsterih olun" diyorlardı. Bu vaziyette yavrumu doktorların nezaret ve ihtimamlarına bırakarak o güne ait büyük vazifemin ifasına gittim. Yanımda benimle birlikte gelen talebelerim de vardı. Onlar o günün programında görevli ve merasimde paraşütle atlayacak çocuklardı. Fakat şahit oldukları korkunç hadise henüz 20 yaşını doldurmamış bu gençlerin duygularında makûs tesirini yapmaktan hali kalmamıştı. Bu mevzuda talebelerimle aramızda şöyle bir muhavere geçmişti..."

"Hocam Eribe şimdi ne olacak?" "Çocuklar, bu hadise bir kazadır. Bu vakia ile Eribe sizlere, Türk çocuğuna has olan kahramanlık duygusundan bir misal göstermiş oldu. Şimdi tedavi olacak ve istirahat edecek ve tabii her acı gibi bu da geçecek ve unutulacak. Siz hepiniz onun ağabeylerisiniz."

Görüyordum ki hadisenin doğurduğu teessür ve tereddüt bütün gençlerin yüzlerinde ve ifadelerinde çok açıktı. Bu reaksiyonu değiştirmek ve tereddüdü yok etmek zarureti doğmuştu. Nitekim diğer bir talebe: "Hocam, artık Eribe atlayamaz değil mi?" diye sordu..."

"... Bu sualden irkildim ve heyecanın yarattığı korkuyu daha kuvvetle his ettim. Anladım ki bu ruhlarda havacılık branşının beklediği irade ve azim konusunda titreşen izler var. İşte bunu gidermek için büyük acımı talebelerime hissettirmemeye çalışarak: "Ne dedin? Eribe mi? O yalnız bugün için sizlerle beraber atlamayacak. Yarın hastahaneden çıktıktan sonra tekrar sizlere katılacak ve sizlerle beraber uçacak ve atlayacaktır."

Bu kısa beyanatım talebelerim üzerinde iyi bir tesir yaptı fakat benim kalbim kanıyordu. Bir tarafta yavrum, öbür yanda o bü-

yük günün kutsal ödevi, için için inleye inleye sevgili talebelerimi istinatsız boşluklara atmak için gidiyordum."

"... Hep o değişmeyen havacılık ideali için... Saat 15.00, henüz uçuşlar bitmiş ve bütün vazifeler yerine getirilmişti..."

Eribe ağır bir ameliyata alınır.

"...Tam 4 saat sonra yavrumun güzel sesini duyarak Ulu Tanrıya şükrettim. O henüz kloroformun tesiri altında sakindi fakat ıstırap içinde kıvrandığı belli idi. Buna rağmen o ıstırap bana his ettirmemek için; "Babacığım üzülme, iyiyim" diyordu. Uzandım yavrumun terli alnına dudaklarımı koydum. Dudaklarımdan kalbime bir ateş aktı, yavrum yanıyor, inleyerek, "Su, Babacığım, su" diyordu. İşte ıstırabımın en had devresi bu idi, onun her arzusunu yapmak bana bir zevk, bir teselli idi. Ancak bu istediği suyu vermek elimden gelmiyordu. Çünkü doktorlar men etmişlerdi.



Tekrar doktora koştum ve yalvardım, "İmkânsız" sözü ile karşılaştım. "İç yaralar açıktır, su ölme sebep olur" diyordu. Yavrum ise "Su" diye inliyordu. Çocuğumun yanına giremez oldum. Onun "Suuuu" diye yalvaran sesi ve hele "Babacığım ne olur bir maşrapa su verin de içimin ateşini söndüreyim" diyen sesi yalnız kulağlarımı, duygularımı değil bütün benliğimi eziyor ve eritiyordu. Bu sahneye şahit olamaz bir hale düşmüştüm..."

"... Operasyondan sonraki zaman, insan tahammülü anlamı ile bağdaşması mümkün olmayan bir zamandı. Yavrumun bu mücadelesi tam dokuz saat devam etti, yavrum komalar halinde bile hep uçuyor ve hep atlıyor, sonra da "Babacığım, açtım açtım fakat o açılmadı" diye inliyordu. Sabah saat 6.10 Bu andaki değişmeyen kaide tecellisini göstermişti. Gözleri son bir defa "Anne" feryadı ile etrafında aranmış ve kapanmıştı. Doktorlar ve hemşireler etrafında ve yanı başında ve bütün bakışlar onun kapalı gözlerinde, sessiz ayakta idik. Bir feryat, bir hıçkırık tufanı, yaşlar artık beni dinlemedi. Bütün sevgimi, şefkatimi, ümidimi ve her şeyimi bağladığım evladıma feryat idi bu..."

"... Bekleyenler, kıpırdamağa cesaret edemeyenler, acı haki-katin korkusu ile dalgın bekleyenler koşuştular. Yeniden oraya döndüğümde, odasında kimse kalmamıştı. Bembeyaz sanki kardan bir örtü ta başa kadar çekilmişti. Ellerim titreyerek örtüyü tuttum ve sıyırdım. Gözlerim yaştan bulutlanmıştı. Sanki bir tül, ince şeffaf bir şey arkasında görünen güzel yüz, gülümseyen dudaklar, rahat uyuyan yavrum..."

"... Eğildim hala ılık alnından öperken sanki beni dinliyor, bana gülüyordu. Veda ettim ve kan vermek emeliyle soyunarak fırlattığım ceketimi aldım yürüdüm..."

“Winglet” Nedir ?

Neden Winglet’e ihtiyaç duyulur ?

Yeni nesil Boeing 737’lerde en göze çarpan nesne kuşkusuz wingletler. Bu kanat uzantıları uçağa ekstra lift sağlarken, drag kuvvetlerini de azaltıyor.

Wingletler; bir zamanlar Boeing’de Aerodinamik Şefi olan Dr Louis Gratzter tarafından bulundu.Wingletler ilk kez 1998 senesinde bir BBJ uçağında test edildi. Günümüzde 737NG’lerde standart aksesuar olarak sunulmaktadır.

Bunun dışında piyasadaki bir çok 737’ye , APB (Aircraft Partners Boeing) şirket tarafından winglet montajı yapılmaktadır. APB’nin 7 feetlik wingletleri fabrika çıkışı 737NG wingletlerinden (8ft2in) kısalar.

Klasik 737’lerin de bir kısmında winglet montajı yapılmıştır. Klasik 737’lere ilk montaj Kasım 2002’de 300 serisine uygulanmıştı ve 30 Mayıs 2003’de FAA Ek Tip Sertifikasını almıştır. 400’ler için ise sertifika 2005 yılında alındı.



Wingletler kullanıldıkları uçaklara şu faydaları sağlamaktadır :

- Tırmanış irtifası değerini arttırır.
- Tırmanış thrustını azaltır. Wingletli bir uçak wingletsiz olanına göre %3 daha az thrustla aynı tırmanışını gerçekleştirir. Bu motor ömrünü ve bakım masraflarını azaltır.
- Çevre ile dosttur. The Eğer uygulanırsa %6,5 gürültü azalması ve %5e yakın NOx azalması sağlar. Böylece havalimanlarında gürültü azalmış olur.
- Düş uçuşta thrustı azaltır. Düz uçuşlarda yakıt akışında %6a yakın azalma sağlar ve uçuş menziline artırır.
- Düz uçuş performansını artırır.. Wingletler uçağa daha kısa sürede irtifa kazanmasını sağlar.. Air Berlin'in notlarına göre Normalde 41.000 feet'e tırmanışlarda kademeli olarak önce 35000 ardından 41000 feet'e tırmanılırdı. Ancak Wingletli modellerde direk olarak 41000 feete tırmanış gerçekleştiriyorlar.
- İyi bir görünüm. Wingletler uçağa modern bir görünüm kazandırır ve müşteri memnuniyetini artırır.

Eğer wingletlerin bu kadar olumlu yönü varsa neden her uçakta winglet yok? Nitekim yeni üretilen 737 uçaklarının %85i wingletli, özellikle 800 ve 900 serileri.. Wingletlerin yaklaşık 725bin\$ lık bir ücreti var ve uçağa montajı yaklaşık 1 hafta sürüyor ve bu da 25-30.000\$ lık ekstra masraf getiriyor. Uçağa 175-235kg'luk ekstra yük getiriyor. Kısaca; eğer uçuş menzili kısa olan uçuşlarda wingletli uçakları kullanmak çok büyük bir getiri sağlamıyor. Ancak uzun uçuşlarda wingletler kar sağlıyor.



Mehmet Ali AYILMAZ

TAKIM OLMAK

Takım olmak, kendi kendilerini yönetebilen insanların bir araya gelmesiyle meydana gelir. Birden fazla insanın bir araya gelip bir şeyler üzerinde çalışması işleri daha da kolaylaştırır. Bunun için herkesin aktif katılımı gerekir. Hedeflerini ortaya koyarlar ve bu hedefi gerçekleştirmek için var güçleriyle çalışırlar. İşte takım halinde bir ekip olarak çalışmak böyle bir şeydir.

Bir ekip olarak çalışmak bir takım şeyler gerektirir. Takım içindeki herkes birbirine uyum göstermeli, birbirlerine hoşgörülü davranmalıdır. Herkes bir üst mevkide takım arkadaşının komutlarına uymalı onlara saygı göstermelidir. Takımdaki kişiler uyumlu bir şekilde çalışmalarını sürdürürlerse hedeflerine daha çabuk ulaşırlar. Fakat tersi bir durum olursa, kimse kimseyi dinlemez kendi bildiğini yaparsa hiç bir ilerleme gösteremezler.

İdeal ve güçlü bir ekip olmak için güven, iletişim, hedef, çalışma ortamı, rekabet vb niteliklerin bulunması gerekir. Takımdakilerin birbirine güvenmemesi kargaşaya neden olabilir. İdeal bir çalışma ortamı yarata bilmek için bu niteliklerin bulunması gerekir.

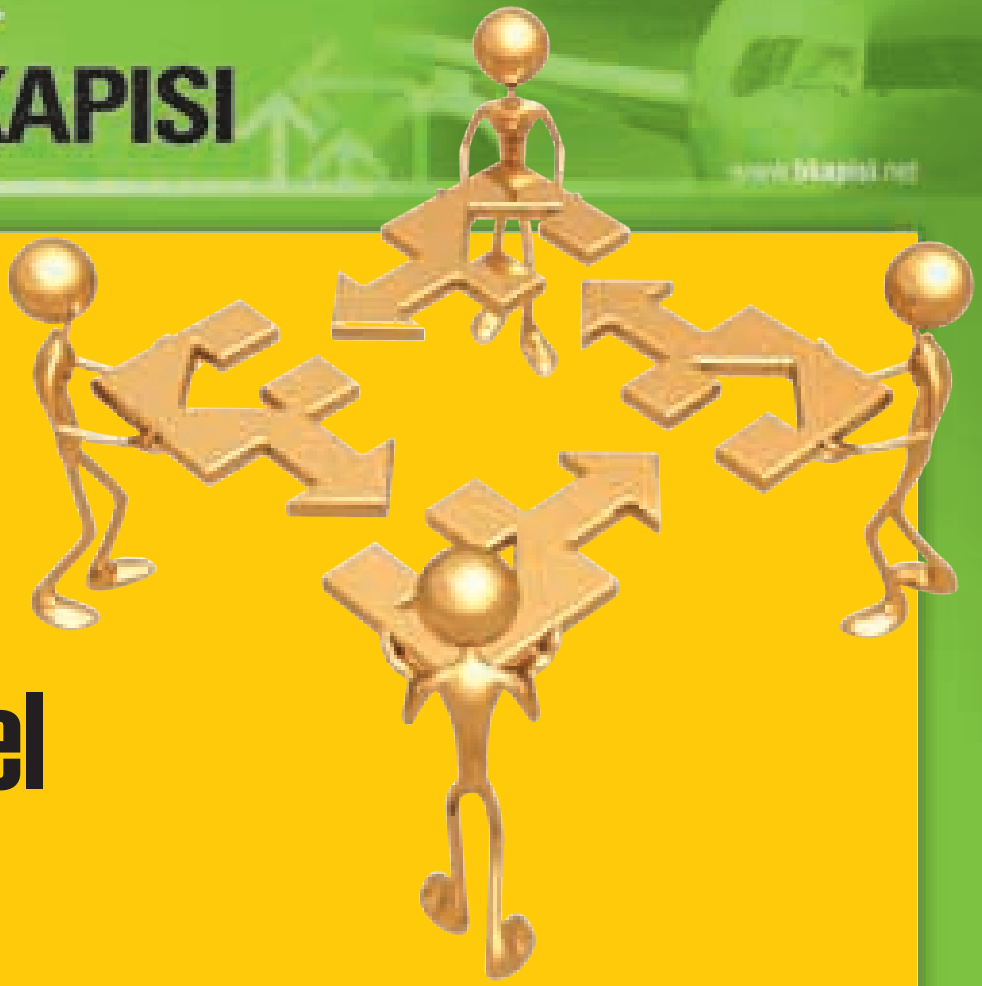
Her takım kendilerini ortak hedeflerine götürebilecek bir kişiyi kendilerine başkan seçerler bu başkan takımın hedefinden şaş-

madan, düzenli bir şekilde çalışabilmesi için uğraşır. Güzel ve ferah bir ortamda çalışabilmeleri için çabalar. İşçilerin daha verimli çalışması için onların haklarını savunur, çeşitli organizasyonlar yapar. Bunlar başkanın görevlerindedir. Çevremizde ekip çalışmasına birçok örnek gösterebiliriz. Aslında toplum halinde aynı topraklar üzerinde diğer insanlarla beraber yaşamak bir ekip çalışması değil midir? Hayatta hiç kimse tek başına gereksinimlerini karşılayamaz, yaşamını sürdürmez. Herkesin birbirine ihtiyacı vardır. İnsanlar birbirine muhtaçtır. Bir ayakkabı tamircisi terziye, terzi kasaba, kasap markete, market toptancıya vb. gibi herkes birbirinin gereksinimlerini karşılamak için uğraşır. Bu zincirleme ekip çalışmasının ana örneklerindedir. Bir başka örnek olarak da toplumu oluşturan aileyi gösterebiliriz. Aile içinde de bir ekip çalışması yok mudur? Babanın görevi çalışmak evi geçindirmek, annenin görevi yemek hazırlamak, evi toplamak ve düzenlemek, çocukların görevi de okuyup kendi mesleğini eline almaktır. Böylece bir aile içinde de ekip çalışması olduğu görülür.

Tüm bunlardan anlaşıldığı gibi tüm yaşantımız boyunca ekip halinde işlerimizi hallederiz. Bizlerde ilerde bir uçak bakım hangarında işe başladığımız zaman gerçek bir ekip çalışmasının içine düşmüş olacağız.

Onur YİTÜK

Karşılıklı Saygı Görev Bilinci ve Mükemmel İş Bölümü



Ekip çalışması, belirli bir amaç uğruna iki veya daha fazla kişinin iş bölümü yaparak ve karşılıklı yardımlaşmaları ile ortaya çıkardıkları çalışmadır. Bu çalışmaları sırasında, ekip üyelerinin birbirlerine karşı çeşitli sorumlulukları vardır.

Ekip çalışmasında en önemli şey karşılıklı saygı olmalıdır. Eğer ekip üyeleri birbirlerine karşı saygı duyarsa, bunun sonucunda ortaya sorunsuz bir iş, başarılı bir proje veya etkili bir çalışma çıkar. Öyle ki; görev bilincinin oluşması için öncelikli olan unsur saygıdır. Bir ekip elemanı, kendi ekip arkadaşlarına karşı saygı duyarsa, onlara karşı olan sorumluluğunun farkında olacaktır. Birlikte bir işe giriyor veya bir çalışmaya başlıyorsa, birey kendi üstüne düşen görevleri hakkıyla yerine getirmeye emek ve çaba harcar. Bunun sonucunda ekibin çalışma süresince refah seviyesi yüksek, bunun sonucunda etkili ve olumlu bir iş çıkar. Örneğin; toplumun temelini oluşturan ve ekip çalışmasına verilebilecek en genel ve basit örneklerden biri olan aile yaşamı. Bir ailede - gerek çekirdek aile, gerek geniş aile - her neferin bir görevi vardır.

Babanın görevi ailesinin barınma, beslenme, giyinme, gibi maddi koruma, eğitime, yönlendirme gibi manevi gereksinimlerini karşılamaktır. Annenin görevi ise; babanın sağladığı maddi olanaklar ile ailesini doyurmak, temiz ve düzenli bir ev ortamı temin etmek, temiz ve güzel giyinmelerini sağlamak ve bunun gibi ihtiyaçları karşılamaktır. Çocukların görevleri ise; anne babalarının verdikleri görevlerine yerine getirmek, okulda ve sosyal hayatlarında başarılı olmak, çöp dökmek, alışveriş yapmak gibi temel ve basit ev ihtiyaçlarını karşılamaktır. Şimdi örnek model aldığımız bu çekirdek aileyi incelersek; baba ailesine karşı görevlerini ve sorumluluklarını biliyorsa onlara saygı duyuyor demektir. Anne evlatlarına ve kocasına saygı duyar ve üstüne düşeni yaparsa, çocuklar ebeveynlerine ve kardeşlerine karşı saygılı olur, görev ve sorumluluk bilinçlerini tam olarak kavrarlarsa bu aile mutlu,

huzurlu ve sorunsuz bir şekilde yaşamlarını idame ettirir. Fakat bu zincirin bir halkası kopuk olursa, aile içindeki düzen ve işleyiş bozulur, bunun sonucunda hedeflenen huzurlu, mutlu ve sağlıklı yaşam ulaşılmaz olmaya başlar.

Bir diğer örneğimiz heyecan dolu Formula 1 yarışları olsun. Bu örnekte ise ekip çalışmasının kilometre taşlarından olan mükemmel iş bölümünü inceleyelim. Yarış öncesi mühendislerin yaptığı kusursuz tasarım çalışmaları, performans artırıcı donanım ve eklentiler, bunları hayata geçiren teknisyen ve yardımcılar, pilotun yaptığı antrenmanları düşünelim. Yarış sırasında araçtaki değişme ve olayları inceleyen teknisyenleri, radyo bağlantısı ile pilotu yönlendiren kaptanları, pitstop sırasında kusursuz çalışarak saniyenin onda biri kadar zamanı kar ettirip yarış kazandıran ekibi, yaklaşık 3 saat boyunca pistte aracıyla en iyisini yapmaya çalışan pilotu düşünün. Yarıştan sonra değerlendirme yapıp bir sonraki yarışın stratejisini belirleyen kaptanları, yapılan hatalardan ders çıkarmaya çalışan pilotu, yarış sonrası incelemeler yaparak daha iyiye ulaşmak isteyen mühendisleri düşünün. Tüm bu çalışmaların çabanın sezon sonunda birincilik için yapıldığını düşünün. Düşünün; bir mühendis işini benimsemiyor ve önemli bir noktayı görmezden gelerek takımını kayba uğrattıyor, düşünün ki bir teknisyen pit stop sırasında sorumsuzca davranıyor ve lastik vidalarından biri gevşek bırakarak hem pilotun hayatını hem takımın milyon dolarlarını kastediyor, düşünün ki ekip çalışması terbiyesi almamış bir kaptan yanlış taktikler vererek büyük bir şampiyonluğun kaçmasına yol açıyor. İşte bu örnekte de olduğu gibi, mükemmel iş bölümü ve mükemmel sorumluluğun yanında mükemmel görev bilinciyle çalışan bir ekip için hangi şampiyonluk hedef yerine hayal olur?

Aykut YILDIRIM



EGE ÜNİVERSİTESİ EGE MESLEK YÜKSEKOKULU UÇAK TEKNOLOJİSİ PROGRAMI



Uçak Teknolojisi Programı, Ege Üniv. Rektörlüğü'nün Müracaatı ve Yüksek Öğretim Kurulunun, 8 Nisan 2010 tarihli kararı ile kurulmuş, 7 Ekim 2010 tarihinde de resmi açılışı yapılmıştır.

2010-2011 öğretim yılında programa özgün öğretimde öğrenim görmek üzere 30 öğrenci alınmıştır. Sınavsız geçiş sistemiyle gelen öğrencilerin tümü Anadolu Teknik Lisesi mezunu ve İzmirlidir.

Uçak Teknolojisi Programının Amacı; Ülkemizde son yıllarda hızla gelişmekte olan hava aracı imalat ve bakım sektörlerinin kalifiye insan gücünü karşılamak, bu sektörün ülkemizde ve bölgemizde gelişimine katkıda bulunmaktadır.

Uçak Teknolojisi Programında, kadrolu olarak bir Sivil Havacılık Yüksekokulu Uçak Gövde ve Motor Bölümü mezunu, bir de Makine Mühendisi Öğretim Görevlisi bulunmaktadır.

Ayrıca, Ege Meslek Yüksekokulu ve Ege Üniversitesi Mühendislik

Fakültesinin çeşitli bölümlerinden öğretim elemanları katkı vermektedir.

Bunun yanı sıra, Hava Teknik Okullar Komutanlığından ve havacılık kuruluşlarından öğretim elemanları da programa destek vermektedirler.

Uçak Teknolojisi Programından mezun olan öğrencilerimizin önünde 3 temel olanak bulunmaktadır. Bunlar;

- 1- Dikey geçiş yolu ile Sivil Havacılık Yüksekokulu veya Uçak, Elektrik, Elektronik, Makine Mühendisliği bölümlerine devam etme,
- 2- Havacılık sektöründe imalat yapan TUSAŞ, Havelsan, Alp Havacılık vb. yerlerde tekniker,
- 3- Havacılık sektöründe bakım onarım yapan THY Teknik, MyTeknik vb. yerlerde bakımcı olarak çalışmaktır.



OKULUMUZ REHBERLİK SERVİSİ

Okulumuzun rehberlik servisi A blok 2.katta bulunmaktadır. Okulumuzda iki tane rehber öğretmen hizmet vermektedir.



Öğrencinin kendini tanımasına, kendi kararlarını kendisinin vermesine, kendi hayatını kendisinin yönlendirmesine ve sonuçlarında sorumlu olmasına yardımcı olan, öğrencilerin özellikleri ne olursa olsun, kişiliklerine saygı duyularak yürütülen, öğrencilerin her türlü eğitimi ve gelişimi için uygun ortam yaratmaya çalışan, sadece problemleri olan öğrencilere değil aynı zamanda; Önleyici, yönlendirici, uyum sağlayıcı, geliştirici, diğer öğrencilere de hitap eden bir birimdir.

REHBERLİK SERVİSİNE NASIL BAŞVURU YAPABİLİRİZ?

Rehberlik Servisine eğitim öğretim yılı içerisinde tüm öğrenciler, veliler ve öğretmenler başvurabilirler, herhangi bir başvuru şekli yoktur. Servisimizden randevu almak, hizmetin daha etkin ve planlı yapılmasını sağlamak için düzenlenmiştir. Hafta içi her gün 09.00–16.00 saatleri arasında hizmet vermekteyiz.

REHBERLİK SERVİSİ NE DEĞİLDİR?

Öğrenciye nasihat eden, disipline etmeye çalışan, yol gösteren, bireyin yapmak istediklerini onun yerine yapan bir kurum değildir.

MESLEKİ REHBERLİĞİN ÖNEMİ

İnsan nasıl yaşayacağını yaptığı seçimlerle belirler. Yaşamın çeşitli zamanlarında yapılan seçimler, bireyin yaşam tarzını şekillendirir. Bireyin yaşamında başarılı ve mutlu olması bu seçimlerin isabetli olmasına bağlıdır. Bu seçimlerin en önemli meslek seçimidir.

Bu süreç; çocukluktan başlayarak, eğitim öğretim yaşantıları süresince devam eden ve bir iş elde edip, emekliliğe kadar süren bir dönemi kapsamaktadır. Hiçbir meslek kalıtsal olarak bireyden bireye geçmemekte, eğitim öğretim tek başına bir mesleği elde etmek için yeterli olmamakta; teknolojik gelişmeler ve ekonomik değişiklikler ise iş alanlarını önemli ölçüde değiştirmektedir.

Hızlı gelişen teknoloji, endüstri ve bilim, icra edilen mesleklerin sayıca artmasına ve niteliklerinin karmaşıklaşmasına neden olmaktadır. Günümüzde meslek seçimi alanında seçeneklerin artması ve toplumda demokratik tutumların gelişmesi, seçme özgürlüğünü artırırken, meslek seçimi kararını daha da zorlaştırmıştır.

Mesleki bir takım kararlar verirken bütün bu değişim ve gelişmelerin farkında olunması önemli bir gelişim gerevidir. İnsan, yaşamı boyunca çeşitli seçimler yapar. Mesleğini, yiyeceğini, giyeceğini, evini, eşini, arkadaşını vb. seçer. Meslek seçimi, insanın yaptığı bu seçimler arasında belki de en önemlisidir. Çünkü insan mesleğini seçerken bir bakıma gelecekteki yaşamını da belirlemektedir. Meslek danışmanlarının birinci görevi de bu faktörleri göz önünde bulundurarak, bireylerin gerçekçi mesleki kararları vermelerine yardımcı olmaktır.

Öyle ki meslek seçimi kararı, kişinin o alanda ileride iş bulup bulamayacağını, işinden hoşlanıp hoşlanmayacağını, toplumda insan gücünün dağılımını etkiler. Hatta meslek seçimi, bir kişinin

kiminle evleneceğini, dünya görüşünü, günlük yaşam biçimini ve alışkanlıklarını belli bir biçime sokan etkilere de sahiptir. Günümüzde bireylerin kendilerine uygun meslekleri nasıl seçtikleri tartışmalı bir konudur. Bazı yazarlar, bireyin sahip olduğu mesleğin önceden belirlenmiş olduğunu belirtirken, bazıları ise meslek seçimini tesadüfi ve rastlantısal bir takım olaylar sonucunda gerçekleştiğini ileri sürmektedir.

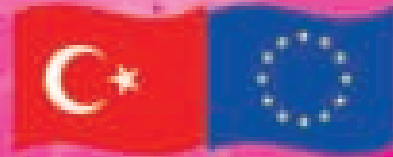
Meslek seçimi on dokuzuncu yüzyılın sonlarına kadar genel olarak düşünmeyi, planlamayı gerektiren bir konu olarak algılanmamaktaydı. Kişilerin genellikle yakın çevrelerinde ki insanların mesleklerini devam ettireceklerine inanılmaktaydı. Ancak hızlı sanayileşme ve toplumlarda meydana gelen değişimler, bireylerin meslek alanlarını genişletmiş ve mesleki kararlarını güçleştirmiştir. Bu karmaşanın artması ve mesleklerin çeşitliliği ile ilgili yaşanan sorunlar, mesleki rehberlik hizmetlerinin gereği ve önemini arttırmıştır.

Bu çevresel etmenlerin yanı sıra meslek seçimini etkileyen diğer bir faktör de, bireyin kendisini doğru ve gerçekçi bir biçimde tanımasıdır. Bir meslek ya da o mesleğe hazırlayıcı bir eğitim programını seçme durumundaki birey öncelikle kendi kişisel özellikleri hakkında ayrıntılı bir bilgi sahibi olması gerekmektedir. Mesleki rehberlik hizmetlerinin temel amaçlarından biri de bireye kendisi hakkında bilgi sahibi olması hakkında yardımcı olmasıdır. Birey kendisini nasıl nitelerse o şekilde yaşamını sürdürür. Yani kendi kararını verebileceğine inanırsa ve kendini tanıma için emek sarf ederse, sevdiği ve sevmediği özelliklerini tam anlamıyla tanırsa meslek seçimini de ona göre yapar.

"Meslek seçimi, bir kişinin kiminle evleneceğini, dünya görüşünü, günlük yaşam biçimini ve alışkanlıklarını belli bir biçime sokan etkilere de sahiptir."

Nebiye YAŞAR - EUROBA (AB Projeleri Merkezi) Editörü





Her Anne Bir Öğretmendir...

"Her Ev Bir Anaokulu"

AB Eğitim Projesi



Her Anne Bir Öğretmendir...

ÜCRETSİZ

HER EV BİR ANAOKULU OKUL ÖNCESİ EĞİTİM BİLİNÇLENDİRME VE BİLGİLENDİRME PROJESİ

250 ANNE VE ANNE ADAYINA 96 SAAT ÇOCUK BAKIMI VE EĞİTİMİ KURSU

ANNELER SEMİNERDE İKEN 3-6 YAŞ ARASI ÇOCUKLARINA ANAOKULU EĞİTİMİ

ÇOCUK, ERGEN, YETİŞKİN, AİLE, OYUN TERAPİSİ ETKİNLİKLERİ

ALANINDA UZMAN PSİKOLOG VE PSİKOLOJİK DANIŞMANLARDAN HİZMET

PSİKODRAMA GRUP TERAPİLERİ

MEB ONAYLI SERTİFİKA

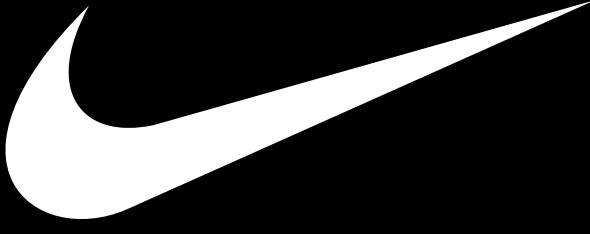
Detaylı Bilgi için: www.kadin-aile.com

Müracaat

BAĞCILAR BELEDİYESİ BEYAZ MAHALA
Güneşli Mah. Kızılcı Cad. No:1 Bağcılar / İSTANBUL
Tel: 0212 444 00 80
www.bagcilar.bel.tr

KADIN VE AİLE KÜLTÜR SANAT MERKEZİ
Yıldız Selim Mah. 204 Sk. No:3 Bağcılar Meydanı
Bağcılar / İstanbul Tel: 0212 451 70 79 - 88 - 98
www.bagcilar.bel.tr





NİKE HALI SAHA LİGİ BAŞLADI

2008'den beri her sene düzenlenen Nike Football Halı Saha Ligi'ne bu yıl bölümümüzün de adı olan Uçak Bakım olarak katılmış bulunmaktayız. Turnuvaya katılmış olmamızda ki amaç hem sportif aktivite yapmak hem de bölümümüzün ismini duyurarak, bölümümüzü daha geniş bir kitleye tanıtmaktır.

Turnuvaya 6.400 takımın katılması beklenmektedir. 15-18 ve 19-35 yaş kategorilerinde, 6 as 2 yedek olmak üzere toplam 8 kişiden oluşan takımların katılımıyla gerçekleşecek Nike Halı Saha Ligi'nde maçlar grup turunda puan, eleme turlarında ise eliminasyon sistemiyle oynanacak. 15'er dakikalık 2 devre halinde oynanacak maçlarda beraberlik halinde seri penaltı atışlarına geçilecek.

Her takım 4'erli gruplar halinde en az 3 maç oynayacak. Gruptan çıkan takımlar (grup 1.'si ve 2.'si) eleme usulüne göre turnuvaya devam edecekler ve iki takım finale çıkacak. Final maçı ise 5 Haziran'da Milli Takımımızın Riva Tesislerinde ki eğitimden sonra oynanacak. Nike Halı Saha Ligi final maçları sonucu şampiyon olan takım, elemelerden çıktığı halı sahada bir senelik bedava üyelik ve Nike Futbol koleksiyonundan ürünler de kazanacak.

Bölüm hocalarımızın da desteğiyle okulumuz adına turnuvada elimizden gelen her şeyi yapmaya çalışacağız.

50 BİN'E
KARŞI
SEN



Kenan UÇAR-Ümit UÇAR



ETKİLİ İLETİŞİM

İletişimin Tanımı:

İletişim, insanlar arasında duygu, düşünce ve bilgilerin her türlü yolla başkalarına bildirimidir. İnsanlar tüm yaşamı boyunca, psikolojik olarak insanın, varlığını bildirmek ve varlığının farkındalığının kendisine bildirilmesi ihtiyacı vardır. Bu ihtiyaç içindeki insan, sözlü veya sözsüz çeşitli iletişim yollarına kaçınılmaz olarak başvurur. Her türlü iletişim insanın psikolojik gereksinimlerinin sonucudur. Kendisini tanıması, tanıtması ve dönüt alarak kendini değerlendirmesinde bu iletişim süreçleri önemli rol oynar.



İletişimin Öğeleri:

Gönderici (Kaynak): İletiyi hazırlayan, gönderen kişi.

Alıcı (hedef): İletinin gönderildiği kişi.

İleti (Mesaj): Gönderilmek istenen bilgi, düşünce, duygu ve benzerinin kanal aracılığıyla şifrenmesidir. Bu şifre genelde dildir.

Kanal: İletinin göndericiden alıcıya ulaştığı yol, araç.

Gönderge: Kendi dışında başka bir şeyi gösteren, düşündüren, onun yerini alabilen kelime, nesne, görünüş ve ölçüdür. Resimler, müzik parçaları, trafik işaretleri, edebi metinler birer göstergedir. İletişim göstergeler aracılığıyla sağlanır.

Gösteren: Bir sözcüğün göstereni, onun kavramsal içeriği ya da dış dünyadaki nesne karşılığı dışında kalan işitsel öğeleridir.

Gösterilen: İletilmek istenen kavram.

Kod: İletişimin dil biçimi halinde düzenlenmesi, şifrenmesidir. Nesnelere sözcükler halinde kodlanır.

İkon: Simge, şekillendirilmiş ölçü. Dili kullanmadan iletiyi aktaran görsel parçalar.

Belirtke: Aktarıcı ve alıcı arasındaki bilgi.

Bağlam: Bir göstergenin öteki öğelerle birlikte ve onlarla birleşerek, bütünleşerek onların da yardımıyla bir kavramı yansıtmadır.

Göstergelerin bağlı bulunduğu tüm öğelerin oluşturduğu bütüne verilen addır.

Dönüt (Geri bildirim): İletideki amacın yerine getirilmesidir. Dönüt, iletişim sürecinin denetim mekanizmasıdır.

Filtre: Alıcının mesajı değerlendirme tarzı.



Etkili İletişim:

Her dönemde ve ortamda organize olmanın ve işleri yoluna koymanın en önemli unsurlarından biri, yaygın ve etkili iletişim sağlayabilme yeteneğidir. Etkili iletişim, bir zaman yönetimi unsurudur. İletişimde yeteri derecede açık olunursa, iletilmek istenen mesaj, etkin bir biçimde, alıcıya ulaşmış olur. İletişimi zayıf olanlar, sürekli olarak karışıklığa neden olurlar.



Etkin İletişimin Aşamaları Şunlardır:

- Hedefi bilgilendirmek.
- Hedefin tutum ve davranışlarını değiştirmek.
- Hedefin tutum ve davranışlarını devam ettirmek.

İletişimin Engelleri:

- Algılama farklıları.
- Dildeki farklılıklar.
- Gürültü engeli.
- Duygusal faktörler.
- Sözlerle mimikler arasındaki uyumsuzluk.
- Güvensizlik.
- Alıcının duygu dünyasını ayarlayamamak.
- Yetersiz bilgi.
- Eksik pekiştirme.
- Karmaşık ve aşırı teknik bir dil.
- Yüz yüze iletişim olanağı bulamamak.
- İletişimde farklı ve yetersiz kanal kullanmak.

Jet-lag Nedir?



Jet-lag'in fizyolojik açıklaması tam olarak nedir ve bunu önlemenin bir yolu var mı?

Genellikle uçak yolculukları sonrasında ortaya çıkan ve vücudumuzun alışkın olduğu gün saatlerinden farklı bir tempoya girdiğimizde ortaya çıkan bir çeşit gecikme hissi. Gün ışığı ile uyumlu bir şekilde düzenlenmiş olan biyolojik saatimiz, farklı bir zaman dilimine bir anda geçiş yaptığımızda, bu düzenin şaşırıldığını hissediyor. Örneğin kendi saatimizden 8 saat gerideki zaman diliminde bulunan bir ülkeye gittiğimizde, öğlen saat 3 olduğunda, vücut saatimiz aslında gece 11 olması gerektiğini düşünüyor ve uykumuz gelmeye başlıyor. Vücudun bu yeni düzene alışması, yaklaşık 2-3 gün alıyor. Tabii ki geri dönüşte de yine aynı uçuş sersemliğini yaşıyoruz.

Kural olarak, yolculuk esnasında aşılacak zaman dilimleri arttıkça, jet-lag halinin geçmesi de o kadar uzun sürüyor. Ancak jet-lag etkilerini yumuşatmak için yapabileceğimiz birkaç şey tabii ki var. Bunların arasında, yolculuk esnasında alkollü içkiler veya kafein türü uyarıcılar içeren kahve benzeri içeceklerden uzak durmayı sayabiliriz. Bunların yerine, yolculuk esnasında uyumak, iniş anındaki yeni saat ve gün ışığı düzenine alışmamızı biraz daha kolaylaştıracaktır.

TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi



İLK TÜRK İNSANSIZ HAVA ARACI

"TAI"

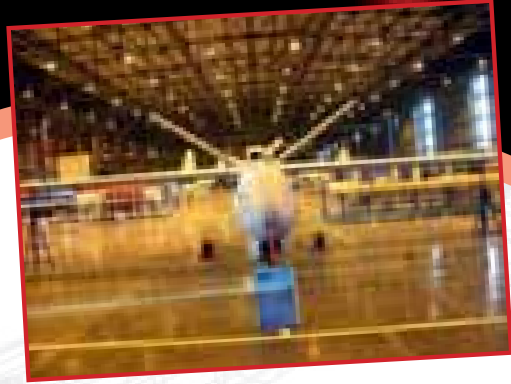
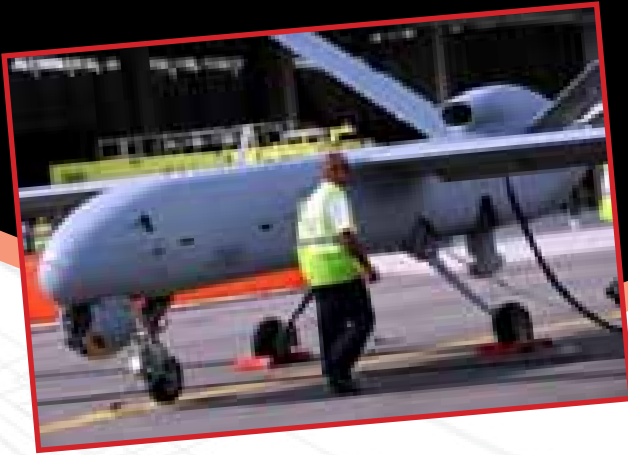
ESKİŞEHİR - TUSAŞ Türk Havacılık ve Uzay Sanayi AŞ (TAI) 1992 yılından beri insansız hava uçakları teknolojileriyle uğraşiyor.

Son dönemlerde insansız hava araçlarının kullanım konseptlerinin yaygınlaşması ve yararlılığının artması nedeniyle bunlara olan ilgi oldukça arttı.

"TAI'de birkaç değişik sınıfta insansız hava aracı geliştirilmiş ve uçurulmuş durumda. Tamamen özgün, milli olanaklarla, Türk mühendisliğinin tasarımı, Türk teknisyenin üretimiyle ortaya çıkarılan, 'MALE' diye adlandırdığımız, orta irtifa, yüksek uçuş süresi diye adlandırabileceğimiz sınıftaki insansız hava aracımızın tasarımı, detay üretimi ve montajı tamamlandı. Önümüzdeki günlerde montajın yapıldığı hangardan uçuş yapılacak alana çıkarılacak. Uçuş testlerine de yılın üçüncü ve dördüncü çeyreğinde devam edecek."



Bu aracın 1,5-2 ton ağırlığında olduğuna dikkat edilirse, "Havada 24 saat kalma, 30 bin fit irtifaya kadar tırmanabilme özelliklerine sahip. Ama bu noktaya tedricen gelecek. İlk olarak 23 bin fite çıkıp 18 saat havada kalacak. Daha sonra 30 bine çıkıp 24 saat kalacak. 17 metre kanat açıklığı, 9 metre boyu, 1,70 yüksekliği olan 24 saat görev yapacak bir uçaktan bahsediyoruz. Bununla ilgili çalışmalarımız devam ediyor. Bunu başardığı zaman dünyada sayılı ülkenin elinde bulunan bir hava aracına sahip olacağız.



Bu insansız hava uçağının üretimi, tasarımı ve mühendisliği tamamen TAI'ye ait. Gelecek yıldan itibaren bu araç önce Türk Silahlı Kuvvetleri'nin hizmetine sunulacak. Daha sonra da dünyada pek çok dost ve müttefik ülkeye bu aracı kullanım amacıyla satabileceğiz.

Türk sanayisinin yoğun katılımı var. Eskişehir'de kurulu TUSAŞ Motor Sanayi A.Ş.'nin (TEI) motor konusunda görevi olacak. ASELSAN'nın ve daha birçok firmanın desteği olacak. Böylece milli bir insansız hava aracına Türkiye sahip olacak.

Burak TONBUL



MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİM
OKUL VE KURUMLARI ARASI
PROJE TABANLI BECERİ YARIŞMASI



SOLAR KAŞİF

YARIŞMA 2.Sİ PROJEMİZ

Ülkemizde, 2005-2006 Eğitim-Öğretim Yılından itibaren Mesleki ve Teknik eğitim okul/kurumlarındaki öğrenci/kursiyerler arasında uygulanmakta olan 6. Proje Tabanlı Beceri Yarışması ile;

- ▶ Mesleki ve Teknik Eğitimin niteliğinin artırılması,
- ▶ Bilimsel gelişmelere katkıda bulunulması,
- ▶ Bilimsel bulguların daha geniş öğrenci kitleleriyle paylaşılması,
- ▶ Öğrenci/kursiyerlerin proje hazırlayarak temel ve uygulamalı bilimler alanlarında araştırmaya teşvik edilmesi,
- ▶ Öğrenci/kursiyerlerin yaratıcı yönlerinin ortaya çıkarılması,
- ▶ Öğrenci/kursiyerlere bilimsel düşünme, girişimcilik, rekabet edebilme bilincinin kazandırılması,
- ▶ Öğrenci/kursiyerlere ekip çalışma ruhunun kazandırılması amaçlanmaktadır.

Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü koordinatörlüğünde düzenlenmekte olan yarışmaya ilgi ve katılım her geçen yıl artmaktadır. 2009-2010 Eğitim-Öğretim Yılı Proje Tabanlı Beceri Yarışmasına 2242 okul ve kurum 25418 öğrenci/kursiyerin danışman öğretmenlerin gözetiminde hazırladığı 6205 proje ile katılmıştır.

2010-2011 eğitim öğretim yılında ise proje tabanlı beceri yarışmasına sadece üretim ve teknoloji hizmetleri grubunda 2439 proje katılmıştır. Projemiz İstanbul yarışmalarında katılmış olduğu üretim hizmetleri grubunda 284 proje içerisinde İstanbul Avrupa yakası 2. Olmaya layık görülmüştür.

Bizlerde Uçak Bakım Bölümü olarak bu sene 12. sınıf Gövde Motor Bölümü öğrencilerimiz olan Mert DÖNER ve Furkan TAŞKIRAN ile Uçak Bölümü Atelye Şefi Abidin Karaköse danışmanlığında Güneş Enerjili İnsansız Hava Aracımız ile üretim ve teknoloji grubunda yer aldık. İstanbul Avrupa yakası yakasında toplam 284 Proje içerisinde "Solar Kaşif" isimli projemiz 2. olarak okulumuza ve bölümümüze bir başarı daha kazandırmıştır. Projemizi destekleyen okulumuz idaresi, tüm alan öğretmenlerimize sonsuz teşekkürlerimizi sunuyoruz.

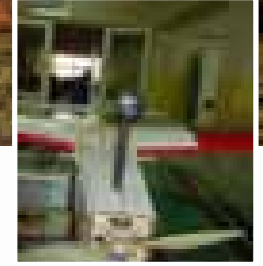


SOLAR KÂŞIF

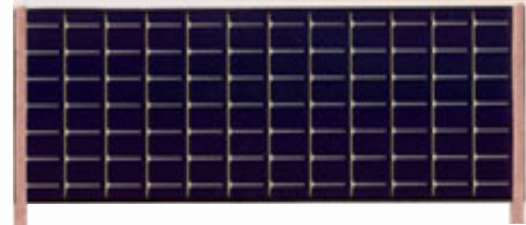
Orman yangınlarını tespit etmek veya benzer gözlemler gerçekleştirilebilmek için geliştirilmiştir. Orman yangınlarının sürekli izlenmesi ve yangınlara erken müdahalede dinamizim kaynağı olacaktır. Bunun yapılabilmesi için havacılığın gücünü en ekonomik şekilde kullanabilmek ve solar enerjiye yönelmek gerekir. Projemizin Orman yangınlarını hızlı bir şekilde tespit etmek ve orman alanlarını korumaya katkı sağlamaktır. Bunun yanı sıra sivil savunma, sahil güvenlik ve askeri alanlarda kullanılabilir.

TEKNİK ÖZELLİKLER

Kanat açıklığı	:2600 mm
Gövde boyu	:1400 mm
Yatay Stabilizer En	: 750 mm
Dikey Stabilizer Yüks.	: 360 mm
Ağırlık	: 2140 gr
Havada kalış süresi	: Güneş enerjisiyle Max. Acil durum bataryası ile 2 saat
Maksimum irtifa	: 1600 feet
Menzil	: 500 m
Menzil (0sd)	:15000 m ve üzeri



Uçuş sırasında görüntümüzü yere aktaracak olan alıcı-verici sistemi. 300 metreden anında görüntü alabilme özelliğine sahip. Uçak içinde sadece 9 voltluk pil ile çalışabilmektedir.



Güneş Panelimizin Özellikleri:

Güneş panellerimiz katlanabilir esnek bir yapıya sahiptir. 7,2 Volt 100 Ma. olup, boyutu 270 mm x 90 mm. ağırlığı ise 5,9 gramdır.

PROJENİN EKONOMİYE SAĞLAYACAĞI KATKILAR

Sadece imalat ve tesis maliyetleri bulunun solar enerjili insansız hava aracının işletme maliyetleri yok denecek kadar azdır.

Bu avantajları ile beraber "SOLAR KÂŞIF" projesi çok çeşitli amaçlar için kullanılabilir olup ülke ekonomisine büyük katkılar sağlaması mümkündür.

Çünkü bu proje insansız hava aracı faaliyetlerinde kullanılan araçların masraflarının çok

yüksek olduğunu düşünecek olursak ekonomiye büyük katkılar sağlayacaktır. Aynı zamanda sınırsız gözlem imkânı sağlayacaktır. Son olarak ise solar kâşif projemiz bir seri imalata dönüşme imkanı bulursa bu sektörde çalışacak kişilere istihdam imkanı olacaktır.

Kullanılan malzemeler ve yapılan imalatlar bakımından toplumsal anlamda havacılık ve onun hobi yüzünün herkes tarafından tanınmasını, havacılık zevki ve merakının herkes tarafından talep edilmesini sağlayabilir. Solar kâşif projesinin imalatı küçük atölye ve ev ortamlarında dahi mümkün olup herkesin katılımı mümkündür. Aynı zamanda mesleki teknik eğitime olan ilgiyi de dolaylı olarak artırması beklenebilir.

Mert DÖNER - Furkan TAŞKIRAN

>ANKET



Eğitiminizde Uçak Bakım Teknisyenliğinin yeri nedir?

Eğitimimiz zaten uçak bakım teknisyenliği üzerine olması, yerinin büyük önemi olduğunu belirtir. **(Sedat GECE)**

Havacılığa olan merakım ve geleceği, maaşı çok güzel olması nedeniyle çok önemli bir yeri var. **(Oğuzhan GÜNERKAN)**

Eğitimimiz uçak bakım teknisyenliğinin üzerine yapılmaktadır. Bu eğitimin amacı üst düzey teknisyen yetiştirebilmektir. **(Onur YİTÜK)**

Tamamen buna yönelmiş durumdayım bunun için kendimi bu alanda nasıl geliştirebilirim sorusuna bulduğum cevapları uygulamaya geçirmiş durumdayım bu alanda en iyi bir teknisyenin özellikleri nelerse o özelliklere sahip olmak için kendimi geliştirmeye çalışıyorum. **(Emrah KÖKÇÜ)**

Eğitimimizin amacı uçak bakım teknisyeni olmaktır. Eğitimimizin bunun üzerine planlanmıştır. **(Osman Anıl BOZDAĞ)**

Eğitimimiz uçak üzerine olduğu için bakım teknisyenliğinin yeri tabiki çok önemlidir. **(Cihat DERECİ)**

Merkez noktadadır. Eğitim sistemimiz her ne kadar çarpık olsa da biz kendi eğitimimizde teknisyenliği odak noktamız haline getiriyoruz. **(Aykut YILDIRIM)**

Lisans alarak kendimizi her zaman geliştirmek. **(Serhat ÜNAL)**

Staja gittiğimizde teknisyen olabilmemiz, bizi geliştirmek için ellerinden geleni yapıyorlar. Bize katkı sağlıyorlar. **(Ömer KAYA)**

Bana göre geleceğimin göstergesi hayatımın kalanı için kurulmuş ve geçim kaynağıdır. **(Kerem BAYRAK)**

Bütün hayatımı kapsar. **(Enes KÖYBULAN)**

Uçak gelişen bir sektördür. **(Samet Serhat ÇAMLIKAYA)**

Hedefim çalışıp uçak teknikeri olmak ama yeterince bilgilendirilmediğimizi düşünüyorum. Kafamda soru işaretleri var. **(Hakan BİLGİN)**

Eğitilerimizde tabi ki de uçak bakım bölümü olduğu için uçak teknisyenliğine her yönden hazırlanıyor. **(Samet ÖZTÜRK)**

Şu anlık hocalarımız bize işin bütün detaylarını öğretmeye çalışıyor. Ben de gerekçikçe araştırma yapıyorum. **(Yunus Emre BİRİNCİ)**

Bu eğitimi alarak hayatıma bir yön çizdiğimi düşünüyorum; mesleğim gelecekte önem verdiğim ilk şeydir. **(Büşra ÖZEL)**

Tercih edilebilecek bir meslektir. **(Sinem YENER)**

Geleceği parlak bir meslektir. **(Büşra ÖZDEMİR)**

En öncelikli hedeflerimden biridir, çünkü ileride bu alanla ilgili meslek düşünüyorum. **(Ferhat ŞENER)**

Uçak bakım bölümüne ilk tercih olarak geldim ve memnunum. **(Yunus Emre ANRARCİ)**

Önemli bir yeri vardır. **(Fatih Mehmet DAŞTAN)**

Gelecekte hayatımı buna bağlıyor ve çok seviyorum. **(Furkan SÜĞLÜN)**

Amacımız uçak bakım teknisyeni olmak olduğu için bu eğitimin önemi büyüktür. **(Gökhan HACIOĞLU)**

İlgi duyduğum bir meslek olduğu için severek yapacağım ve yükseleceğim bir meslektir. **(Mahmut Görkem KIVANÇ)**

Kendimizi geliştirebileceğimiz bir meslek. **(Onur ARAR)**

Eğitimimizde uçak bakım teknisyeni olacak şekilde yetiştirildiğimiz için büyük bir yer kaplamaktadır. **(Burak YILMAZ)**

İleride teknisyen olacağım için bunun eğitimini mutlaka önemli şekilde almalıyım. **(Murat GÜNDÜZ)**

Nitelikli bir teknisyen olmak için aldığımız eğitimin önemi büyüktür. **(Taner CANBAZ)**

Uçak bakım teknisyenliği eğitimden öte bir yaşam biçimi durumundadır. **(Alican UĞUR)**



>GEZİ

2010 Yılında 1 milyona yakın yerli ve yabancı turist tarafından ziyaret edilen Panorama 1453 Tarih Müzesi, Edebiyat Sanat ve Kültür Araştırmaları Derneği (ESKADER) tarafından 'yılın en iyi müzesi' seçildi.

PANORAMA 1453

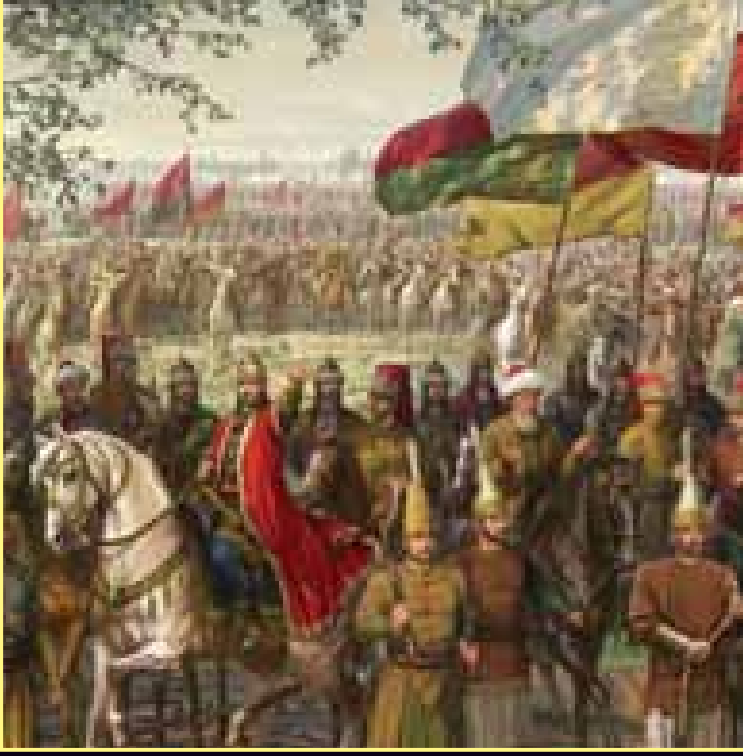


Başbakanımız sayın Recep Tayyip ERDOĞAN'ın katılımıyla 31 Ocak 2009 tarihinde açılışı gerçekleşen Panorama 1453 Tarih Müzesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından şehrimize kazandırılmıştır. Kuşatmanın geçtiği Topkapı-Edirnekapı surlarının karşısında bulunmasıyla da İstanbul'un tarihe açılan kapısı olan fetih müzesi, Kültür A.Ş. tarafından işletilmektedir. Açılışının ardından halkın yoğun ilgisine mazhar olan bu kültürel mekân yakın zamanda, başta Cumhurbaşkanımız Sn. Abdullah Gül olmak üzere devletin zirvesine de ev sahipliği yapmıştır.

Topkapı, İstanbul kuşatmasının en çetin geçtiği, aşılabilir denilen surların aşıldığı, kutlu askerlerin bekledikleri günün yaşandığı yerdir. İstanbul'un fethe açılan

kapısıdır. Burada İstanbul'un fethine yeniden tanık olacak ve kente giriliş anını neredeyse aynen yaşayacaksınız. Macar topçu ustası Urban'ın döktüğü toplara dokunup Kostantinopolis'in surlarına doğru onların patlamalarına şahit olacaksınız. Sultan II. Mehmed'in binlerce askerinin tekbir seslerini ve Mehter Marşı'nı duyup, belki de eşlik edeceksiniz.

Bundan 14 yıl önce Topkapı'daki Trakya Otagarı'nın olduğu, bugün ise "Topkapı Kültür Parkı"nın bulunduğu yerdir. Edirnekapı'daki surlarını, Topkapı Surları'nı yani Kostantinopolis'e ilk Türk askerinin girdiği kapıyı ve Silivrikapı'daki surları göreceksiniz. Sultan II. Mehmed'in "Fatih" unvanını alışına şahit olacağınız ve İstanbul'un fethini yaşayacağınız yer Panorama 1453 Tarih Müzesi.



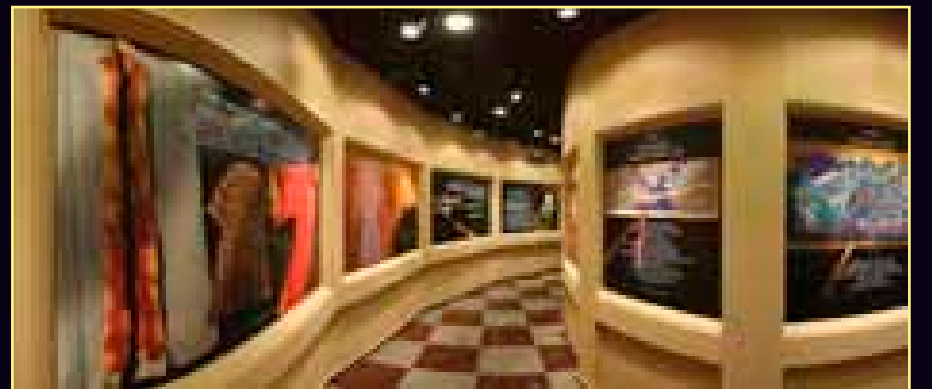
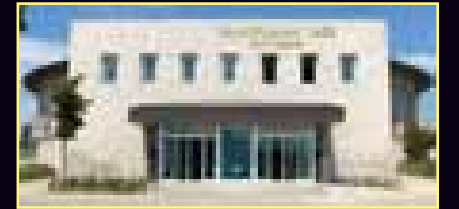
Panorama'nın kalbi olan resim, 38 metre çaplı bir yarım küre üzerine yapılmıştır. Yarım kürenin iç yüzeyini kaplayan resim, 2350 m2 olup, resimle ziyaretçi platformu arasındaki 650 m2'lik 3 boyutlu objeler platformuyla birlikte, toplam 3000 m2'lik dev bir büyüklüğe ulaşmakta ve ziyaretçiyi her yönden kuşatmaktadır.

Müzenin, panoramik resim ile ilgili çalışmalarına 2005 yılında başlamış, 2008 yılında tamamlanmıştır. Bu çalışma 8 sanatçı tarafından yapılmıştır. Resimde 10.000 figür çizimi vardır. Surlardaki yıkılmış bölgeler ve bu bölgelerin büyüklükleri, İstanbul'un ilk belediye başkanı olan Hızır Bey'e, surların tamiri ile ilgili olarak sunulmuş bir rapora dayanmaktadır.

Çerçevesi ve sınırı olan bir resim, ne kadar derinlik ve üç boyut duygusu uyandırırsa uyandırır, çerçevesini ya da sınırını görebiliyorsanız, onun sizden ne kadar uzakta asılı olduğunu anlarsınız. "İSTANBUL 1453 Panoramik Müzesi"ndeki çalışmada resmin bittiği yer diye bir şey olmadığı için, resme bakan kişi optik alışkanlıklarıyla eserin gerçek boyutlarını kavrayamayacaktır. İzleyici, platforma çıktığı anda 10

saniye kadar sürecek bir şok yaşamaktadır. Bu durum, resmin gerçekliğini ve boyutlarını kavramayı sağlayacak referanslar, başlangıç ve bitiş gibi dayanak noktaları bulamamanın şaşkınlığıdır. Burası insana, kapalı bir mekâna girdiği halde, bir şekilde tekrar üç boyutlu dış mekâna çıkmış duygusunu yaşatmaktadır.

Otuz üç dalda verdiği 2010 Yılı Kültür Sanat Ödülleri geçtiğimiz günlerde açıklayan ESKADER, İstanbul'un fethini görsel bir şölenle canlandıran ve açıldığı günden bu yana ziyaretçi rekorları kıran Panorama 1453 Tarih Müzesi'ni "Yılın En İyi Müzesi" seçti. Dünyanın 'tek tam panoramik müzesi' olma unvanını taşıyan Panorama 1453, modern müzecilik uygulamaları ve ziyaretçi memnuniyetinden dolayı bu ödüle layık bulundu.



*REKORLAR
KIRAN RUS UÇAĞI
DÜNYANIN ORMANLARINI
KURTARIYOR!*

BERIEV 200



Rusya'nın Beriev-200'ü dünyanın en büyük itfaiye uçağı. Neredeyse 12 ton su taşıyarak en yüksek taşıma kapasitesine sahip olan Beriev-200, dünyanın bir çok ülkesine orman yangınlarının söndürülmesinde kullanılıyor.



BKAPISI

www.bkapisi.net



Çok amaçlı bu jet uçağı, 8 ayrı deposuna sadece 8 saniye içerisinde 12 ton suyu doldurabiliyor. Uçağın 4 adet, toplamda 200 lt kapasiteye sahip, suyla karıştırıldığında yangın söndürmekte çok etkili hale gelen kimyasal maddeleri taşıyan deposu

bulunuyor. "Bu uçakla manevra yapmak da kolay. Direksiyonu joystick şeklinde ve sistemin çok daha karışık olduğu diğer jetlerden farklı olarak, Beriev-200' ü tek elle idare etmek mümkün." diyor, bir Beriev-200 pilotu olan Maksim .

Uçak depolarını suyla doldurduğunda, ağırlığı 43 tonu buluyor. Bu tür uçaklar için bu fazla bir rakam fakat ağırlığına rağmen, Beriev-200, rakiplerinden iki kat hızlı uçuyor ve iki kat fazla taşıyor. Beriev-200 her tür yüzeye iniş

yapabiliyor ve her tür hava koşulunda uçabiliyor. Ulaşılması zor bölgelerde çalışırken, bu özellikler çok avantajlı oluyor. Rusya'nın Afet İşleri Müdürlüğü uçağı hem doğal hem endüstriyel yangınlarla savaşmakta kullanıyor.

Recep PARİL

Graffiti suç değil, sanattır

Elindeki sadece bir kutu sprey...

Graffiti, en temel anlamıyla, duvar yazıları ve resimler yoluyla kendini ifade eden bir görsel uygulamadır. Grafik sözcüğü kökünden türetilmiştir.

Graffiti, kimi çevrelerce bir sanat dalı olarak kabul edilirken, bir başka bakış açısı da, graffitiyi vandalizm olarak değerlendirmektedir.



Tarihsel olarak grafiti, oldukça eski bir geçmişe dayanır, mağara duvarlarına çizilen şekiller nedeniyle ilkçağ, 4. yüzyıl dönemlerine dayandığı, Pompei'deki duvar yazılarının grafiti sayıldığı söylenebilir. Eski Mısır döneminde insanların geçtikleri yerlerdeki duvar ve kayalara bıraktıkları çeşitli şekil ve yazılardan oluşan mesajlar, graffitinin ilk adımları sayılsa da, günümüzdeki anlamıyla graffitinin ana çıkış noktası 1940'lı II. Dünya Savaşı günlerine denk gelmektedir. Almanya'yı Doğu ve Batı şeklinde ikiye bölen Berlin Duvarı'nın her iki yanı protesto kişilerce boyanarak, yazı ve sloganlarla bezendi. 1960'lı yıllarda ABD'de politik grupların görüşlerini duyurmak için bu yöntemi tercih etmesi, gençlerden oluşan sokak çetelerinin, kendi denetimleri altındaki alanları belirlemek için duvar yazılarını kullanmasına yol açtı. Ardından bağımsız bireyler grafitiyi geliştirdi.

Sosyal içerikli iletiler dışında, bireysel seçimleri de yansıtmaya başlayan graffitiler giderek renklendi. 1970'lere gelinirken, bu görsel uygulama, şehir duvarlarından metro duvarlarına geçerken, New York'tan ABD'nin hemen hemen tümüne yayıldı.

Dünyanın çeşitli ülkelerinde başta duvarlar olmak üzere uygun olan hemen hemen her zemin; graffitiler için uygun yer oluşturuyor, sprey boya, fırça gibi çeşitli araçlar devreye girerek, neredeyse beğeni yarışması haline dönüştürüldü. Graffitinin genel olarak illegal bir uygulama olması, bu konuda yasa eksiklikleri, tarihsel eserler, özel konutlar dahil, herhangi birçok yerin rastgele boyanarak grafiti zemini kabul edilip uygulama yapılması, grafitiye bakış açısının ağırlıklı vandalizm olarak kabul edilmesinde rol oynamış, uygulayanlar hakkında yasal işlemler yapılmıştır. Graffitinin bugüne gelmesine kadar geçen süreçte, bu konuda Hugo Mar-



tinez, Bozo Texino, Taki 183 gibi isimlerin ünlenmesine yol açtı. Graffiti yapanların çok büyük bir çoğunluğu kimliklerini gizlemekte ve papo 184, junior 161, cay 161, stitch 171, barbara 62, TAKI 183 gibi takma isimler kullanmaktadırlar. Örnek olarak TAKI 183, 1969 - 1974 yılları arasında Washington ve Manhattan'da metro istasyonlarında büyük ün yapmıştır.

Graffiti uygulayıcıları, kendilerini sokak ressamı olarak tanımlarlarken, çoğu zaman işi gerektiren maliyetleri kendi ceplerinden ya da sosyal çevrelerini oluşturan dernek, örgüt vb. topluluklardan karşılarlar. "Graffiti" adıyla müzik grupları, albümler vb. oluşumlar gerçekleşmiştir. İran gibi baskıcı yönetim altındaki ülkelerde bile görülen sanat; genellikle barış yanlısı, savaş karşıtı bir eğilim çizmektedir. Günümüz graffitis, hip hop kültürünün temel unsurlarından biri olmuş, kimliğini açıklamaktan çekinmeyen, bu konuda yasal dernekler, sinema filmleri (Whole Train), bilgisayar oyunları (Getting up), web siteleri (Turkstyle), dergiler (bosphorus, graffiti magazine), grafik bilgisayar programları vb. oluşturanların temsilciliğinde, çeşitli iniş çıkışlarla varlığını sürdürürken, Türkiye'de de Samet Esen, Tunç Dındaş (TURBO), Cihan Uyar gibi isimler tarafından yapılmaktadır.

Batuhan DİNÇ



3 BOYUTLU BİLİM KURGU

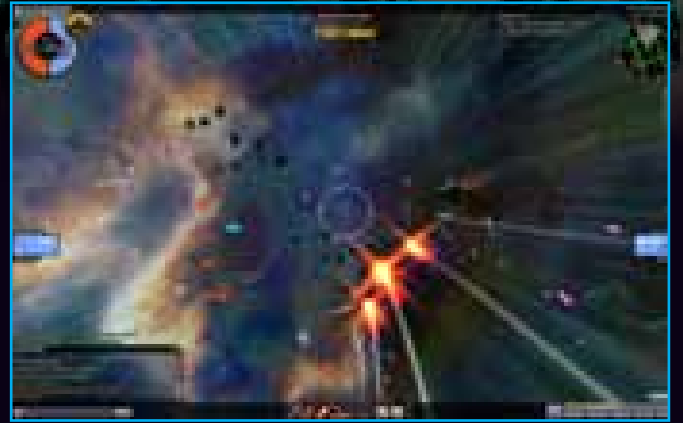
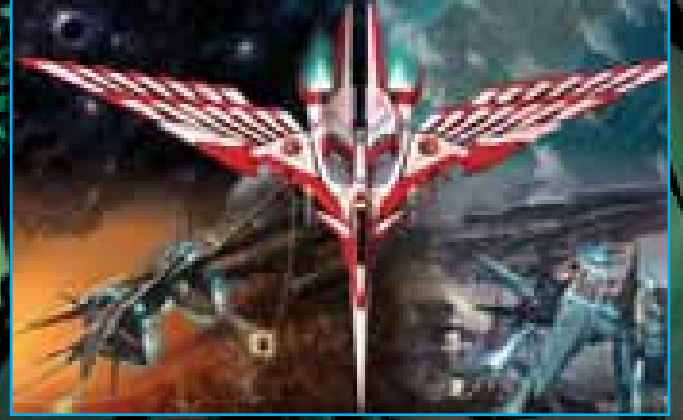
AIR RIVALS

AirRivals ücretsiz oynanabilen, farklı uçuş birimlerini bir gezegenin yüzeyinde yönlendirebileceğin, bir aksiyon ve 3 boyutlu bilim kurgu MMOGame'dir. Gökleri fethet, heyecanlı görevlerle kendini ispatla ve vatanını koru. Dostlarınla birlik olup, yan yana uçarak savaşa gir! Tuğaylar kur, itibarın için savaş ve koca bir ulusun lideri ol!

Koreli geliştirici YD tarafından üretilen AirRivals, ilginç görevleri, destansı 3 boyutlu gerçek zamanlı savaşlarla ve RPG (Rol yapma oyunu) karakter geliştirimiyle birleştirir. Bu yenilikçi MMOG (Çoklu oyuncu çevrimiçi oyun), Türkçe olarak yalnızca Gameforge 4D tarafından hizmete sunulmaktadır. Bu oyunun sana sunacağı sayısız imkanlardan faydalan - aracına atla

Yeni dünyalar keşfet ve tehlikeli canavarlar hakla.

Büyüleyici Phillon gezegeni semalarında keşif gezintisine çık! Derin vadilerden ve buzlu mağaralardan başlayarak karlı dağların doruklarına, sık çalılık ormanlardan sonsuz evrenin derinliklerine, her yerde düşman avına çık. Gözü pek görevlere atıl ve uzak diyarlardan düşman makinelerle savaş!



Bir gökyüzü ustası ol ve Phillon gezegenini fethet

Gemini nasıl uçuracağını ve onu en iyi nasıl donatacağını öğren. Makinelerle bütünleşinceye kadar uçuş yeteneklerini geliştir ve ne kadar iyi olduğunu kanıtla! İster düşman birliklere karşı heyecanlı düellolara gir, ister kendi ulusundan oyuncularla boy ölçüş, istersen diğer sunuculardan oyuncularla zorlu savaşlara gir!

Uğruna hayatını ortaya koyacağın tarafı seç!

FreeSKA'da alacağın eğitimden sonra, hangi ulustan olmak istediğini seçmelisin. Ya Bygeniou Kraliyetçileri'nden (BCU) ya da Arlington Asiler Ordusu'ndan (ANI) olabilirsin. Ulusunun şanı, nüfuzu ve onuru için savaş! Zor görevleri yerine getir ve faydalanabileceğin, yeni teknolojiler keşfet!

Dostlarınla birlikte savaş filoları ve güçlü ittifaklar kur

Kendi liderliğinde kuracağın filo ile düşmana karşı savaş. 30 veya daha fazla üyeden oluşan bir tuğay kur ve sıralamada birinci olmak için mücadele et. Başkanlık seçimlerine girerek ulus liderliğine adaylığını koy. Ulusunu zafere taşı!



Bir Yaratılış Harikası

Yusufçuk Kuşu

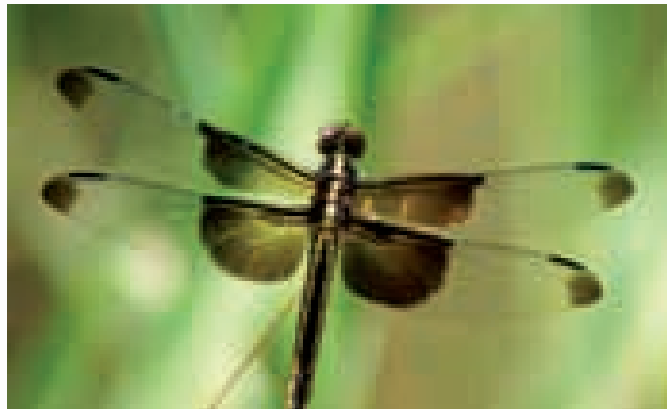
Yusufçuk, kanatlarını dinlenmeleri sırasında yanlara açık olarak yatay tutmalarıyla kızıböceklerinden ayrılan bir alt takımdır. Vücutları kuvvetli yapıda ve hiçbir zaman düz değildir. Hareketleri daha hızlı ve devamlıdır. Ayrıca bağırsak solunumu yaparlar.

İnsanları normal şartlarda ısırılmaz ya da sokmazlar fakat karnınlarından tutulduğu takdirde kurtulmak için ısırmayı deneler. Sivrisinekler gibi bazı zararlı canlıları yiyerek popülasyonlarını dengede tutmaları bakımından oldukça önemlidirler.

Bir yusufçuk böceğinin yumurtadan ölümüne yaşam süresi 6 ay ile 7 yıl arasında değişebilir. İlk anlarda küçük olan kanatları ve gövdeleri kısa sürede gelişir ve olması gereken boyutlarına ulaşır. Yarım saat içinde kendi ağırlıklarına eşit oranda besin tüketebilmeleri mümkündür.

Yusufçuklar genelde güneşli havalarda uçmayı tercih ederler. Görme duyuları çok gelişmiştir, birbirlerine birleşmiş olan pektegözleri yaklaşık 1000 ayrı "göz"den oluşur. Kanatları gövdelerinin üst kısımlarında bulunur ve genelde saydam iki çift

kanatları olur. Bilinen 500 dolayında alt türü bulunur ve en çok tropik iklimde yaşarlar. Kimilerinin uçuş hızı saate 95 kilometreyi bulabilir. Ayrıca Yusufçuk böceklerinin dişileri çiftleştikten



sonra erkek yusufçuk böceğinin kafası ile beslenir. Bu yüzden tüm erkek yusufçuk böcekleri sadece 1 defa çiftleşebilirler.

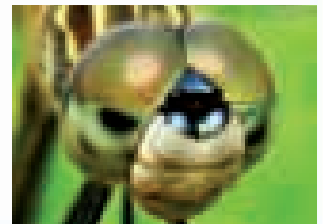
Bilmeyenler için yusufçuğu size biraz tanıtalım. Yusufçukların dış görünüşleri bir helikoptere benzer. Bu böcek hangi hızda ve hangi yönde hareket ediyor olursa olsun, aniden durup ters yönde uçmaya başlayabilecek kadar kusursuz bir uçuş yeteneğine sahiptir. Öyle ki avına saldırmak için havada sabit durabilir

ve uygun bir pozisyonda bekleyebilir. Ayrıca bu durumda iken olduğu yerde kıvrak bir dönüş yaparak avına yönelebilir. Bunlar yusufçuğun, günümüzün gelişmiş teknolojisinin ürünü olan

özel çizim yapılmıştır. Çalışma sonunda Skorsky'nin asker ve malzeme taşımak için ürettiği çok dayanıklı ve hareket kabiliyeti çok yüksek olan yeni modeli ortaya çıkmıştır.

Çok yüksek hızlarda uçarken ani manevralar yapabilen yusufçuğun görme yeteneği de kusursuzdur. Yusufçuğun gözü, bilim adamlarınca dünyanın en iyi böcek gözü olarak kabul edilir. Böcek, her birinde 30.000 kadar ayrı mercekle bulunan bir çift göze sahiptir. İki yarım küreye benzeyen ve başının yarısı kadar yer kaplayan bu gözler, böceğe çok geniş bir görüş sahası sağlar. Yusufçuk, gözleri sayesinde neredeyse arkasında olup bitenleri bile görebilir. Yusufçuktaki sistemlerin herhangi birindeki küçük bir eksiklik, diğer sistemlerin işe yaramamasına yol açacaktır. Ancak yusufçuk bütün özellikleri ile eksiksiz olarak yaratılmıştır.

Mustafa ÖZDEMİR

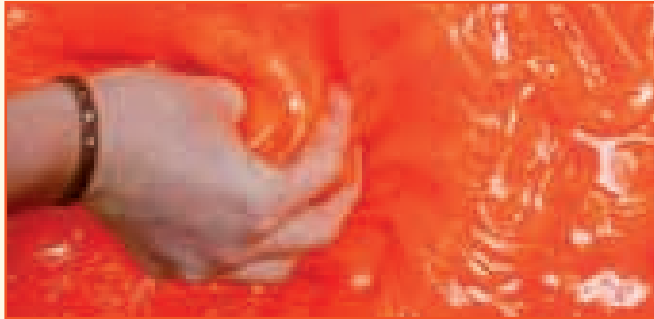
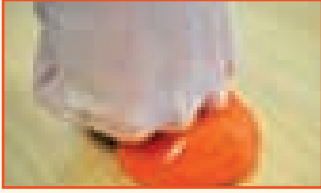


helikopterlere ilham kaynağı olan manevra kabiliyetlerinden yalnızca birkaçıdır.

Yusufçuk uçarken, bu kanatlardan öndeki iki kanat yükselirken arkadaki iki kanat alçalır.

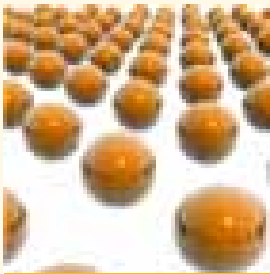
Yusufçuğun bu kanat şekli örnek alınarak ve günümüz teknolojisi kullanılarak Skorsky adı verilen helikopterler üretilmiştir. Önce yusufçuğun resmi bir bilgisayara yüklenmiştir. Bilgisayarda, yusufçuğun havadaki manevraları göz önüne alınarak 2000 tane

GİZEMLİ YAPI D₃O NEDİR?



Oyun hamuru vasfındaki bu gizemli yapı, sizi bir kurşundan bile koruyabiliyor! Bu polimer Richard Palmer tarafından 2007 yılında keşfedilmiştir. Bu malzeme 2007 yılında "JPMS Product of the Year 2007", "SnowPress Innovation Award 2007", "ISPO Boardsports Award 2007" olmak üzere 3 büyük ödül almıştır.

İlk bulunduğu zamanlarda, değişik spor dallarında insanların korunması için icad edilmişti, fakat şuan savaş sanayisinde, askerlerin çelik yeleklerinde de kullanılmaktadır. Ürünün patenti, "d3o Lab" şirketine aittir.



Darbe Öncesi



Darbe Sonrası





Maceraperestlerin Uçağı

ICON A5



Teknik Özellikleri

Oturma Kapasitesi: 1 pilot+1 yolcu

Uzunluk: 6.7 metre

Yükseklik: 2.16 metre

Kanat açıklığı: 10.4 metre

Kokpit genişliği: 1.2 metre

Kalkış ağırlığı: 648.6 Kg

Bagaj hacmi: 27 Kg

Maksimum hız: 193 Km

Menzil: 555 Km

Yakıt hacmi: 75 litre (20 galon)

Motor: Rotax 912 ULS

Yeni nesil yolcu uçakları veya iş jetleri havacılık sektöründe her zaman heyecan uyandırmıştır. Fakat havacılık bu kadar dar bir alandan ibaret değil. Yamaç paraşütü, microlight, skydiving ve planör sportif havacılığın ilk akla gelen çeşitleri. Ülkemizde ve tüm dünyada önce uçaklara ardından da sportif havacılığa olan ilgiyi düşünerek size ikisini bir arada sunan çok ilginç bir uçağı tanıtmak istiyorum.



Performans Özellikleri

Yüksek güç, hafif karbon fiber tasarım

Hem karada hem suda hareket kabiliyeti

Yüksek performansla sahip kanat ve kanatçık

Emniyetli 100 beygir Rotax 912 ULS motor

Otomobil benzini ve uçak yakıtıyla gidebilme

Sezgisel kokpit, spor otomobil içi gibi

GPS haritası

Hareket edebilir pencerelerle uçuş

Çok işlevli LCD ekran



Kanatları Katlanan Uçak

Amerikan Icon Aircraft tarafından üretilen iki kişilik hafif spor model uçak Icon A5, görüntüsüyle bir spor arabaya benziyor. Amerikalı mucit Kirk Hawkins tarafından geliştirilen uçak hem havada hem de bir jet ski gibi suda (amfibik) gidebiliyor. Karadan kalkıp suya inebiliyor veya tam tersi sudan kalkıp karaya inebiliyor.

Ayrıca kanatları katlanabilen uçak, otomobil garajında saklanabiliyor. Kısaca bu uçağı havalimanına bağlamak ya da uçak için hangar kiralamak zorunda değilsiniz. Kanatları katlanabildiği için bir römorka koyup arabanızın arkasında istediğiniz yere taşıma şansınız da var. Arkadan motorlu A5, hem benzinle hem de jet yakıtıyla havalanabiliyor. 250 metre mesafede kalkış veya iniş yapabiliyor. Bir depo yani 75 litre benzinle 550 kilometre uçabilen A5'in hızı ise saatte 193 kilometre. Sadece 2 araba büyüklüğündeki uçak, 6.7 metre uzunluğunda ve 650 kiloluk ağırlığıyla bir arabadan hafif. Pilot kabininde LCD televizyon, MP3 çalar, açılır kapanır otomatik pencereler gibi birçok özellik bulunuyor. A5'in tehlike derecesi de normal bir arabadan daha az çünkü hava yastığı ve paraşütü var. A5 güzellik, performans, güvenlik ve en önemlisi, eğlenceli iletişim cesur ama zarif bir tasarıma sahiptir.

Kirk Hawkins kimdir?

Icon, 2005 yılında Kirk Hawkins tarafından kuruldu. Stanford Business School'da mühendislik eğitimi alan Hawkins, Amerikan Hava Kuvvetleri'nde F-16 pilotluğu yaptı. Icon'un mühendislik ve tasarım ekibi, uzay uçuşlarının mimarı Burt Rutan'ın Scaled Composites şirketinde yetişti.

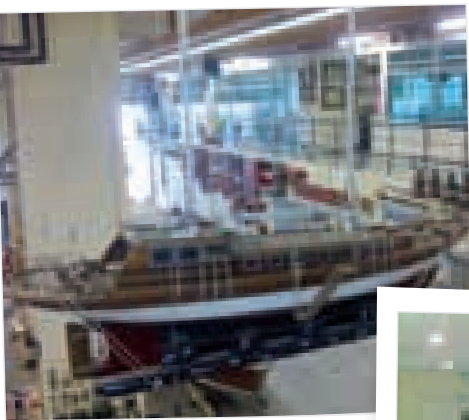


Teslimatlar 2011 sonbaharında

Amerika'da henüz uçuş testleri devam eden A5, ünlü aktör John Travolta'nın da büyük beğenisini kazanmış. 139 bin dolardan satılacak uçağın ilk teslimatı 2011 sonbaharında yapılacak. Uçak için şimdiden birikmiş 100 adet sipariş mevcut. Yeni siparişlerin en erken teslim tarihi ise 2014. A5, filmlerdeki uçan araba hayalinin çok yakın bir gelecekte gerçek olacağını bir göstergesi.

Enes KÖYBULAN

> RAHMI KOÇ MÜZESİ ZİYARETİ



> Rahmi Koç Müzesi



> Müze yetkilisi öğrencilerimizi bilgilendiriyor.



> Bilgilendirme toplantısı



> Müzeden bir kare



> Müzeden bir kare

> BP VE OPET SEMİNERLERİ KATILIM



> Seminerden bir kare



>BP yakıt eğitim semineri



> Opet yağ eğitim semineri



> Seminerden bir görünüm



> BP yakıt eğitim semineri



Mizah



Kaptan Pilotunuz Konuşuyor

Kalkıştan 15 dakika sonra 50 kişilik Fokker 50 tipi uçağın hoparlörlerinden kaptan pilotun sesi duyulur:

'Uçağımıza hoş geldiniz. Şu anda Atlantik Okyanusunun üzerinde 15.000 feet yükseklikte bulunmaktayız. Sağ tarafınıza bakarsanız uçağımızın bir motorunun yanmakta olduğunu göreceksiniz. Sol tarafa bakarsanız uçağımızın kanadının kopmuş olduğunu göreceksiniz. Aşağıya bakarsanız bir sarı bot içinde üç kişinin size el salladığını göreceksiniz. Bu kişiler ben kaptan pilotunuz, yardımcı pilotum ve uçağın hostesi. Dinlemekte olduğunuz ses bir bant kayıdır.'



Arabic Teknoloji

Amerikalılar yeni bir uçak geliştirmişler. Ve bu uçağı denemek için Arabistan'a götürürler. Bir Arap pilotunu uçağı bindirirler ve uçak havalandır. Arap pilot uçağı kullanırken 4 motordan biri arıza yapar. Göstergelerde "Don't panic. This is American technology" yazısı görülür. Pilot rahatlar. Daha sonra bir motor daha arıza yapar ve göstergede aynı yazı görülür. Biraz sonra iki motor daha aynı anda arıza yapar ve hiç motor kalmayınca Arap pilot panikler. Tam bu esnada göstergelerde "Don't panic. This is American technology" yazısı görülür ve uçak kendi kendine rahat bir şekilde yere iner.

Araplar şaşırır ve kendileri de böyle bir uçak yapmaya karar verirler. Yaptıkları uçağı Amerikalılara denetlemek için bir Amerikan pilotunu uçağı bindirirler. Uçak kalktıktan birkaç dakika sonra bir motor arıza yapar. Göstergelerde "Don't panic. This is Arabic technology" yazısı görülür. Birkaç dakika sonra 2. motorun arıza yapmasıyla aynı yazı göstergede görününce pilot "Ulan bizim uçağın aynısını taklit etmişler. Ne taklitçi adam ya bunlar" dedikten sonra kalan 2 motorda patlayınca uçağın kendiliğinden yere ineceğini düşünen pilot göstergede şu yazıyı görür. "Don't panic. This is Arabic technology. Please repeat after me;

Eşhedü enla ilahe illallah, ve eşhedü..."

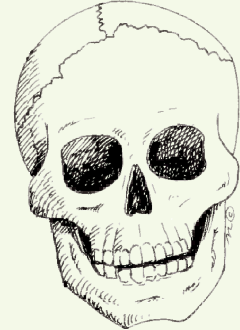




İlginç Bilgiler



- ▶ En çok komşusu olan ülke Çin'dir. Çin'in tam 14 komşusu vardır.
- ▶ Japonya'da anaokulu 3 yıllık bir eğitim sürecidir.
- ▶ İnsan vücudunda kan gitmeyen tek yer Kornea'dır. Kornea oksijen ihtiyacını direk olarak havadan alır.
- ▶ Tuza en dayanıklı ağaç hurma, en dayanıksız olan ağaç ise limondur.
- ▶ İnternet'in yıllık genişleme oranı %314.000'dir.
- ▶ Kafatası 29 farklı kemiğin bir araya gelmesinden oluşur.
- ▶ İnsan vücudunun en ağır organı, yaklaşık 3.2 kilo ile, ' DERİ 'dir.
- ▶ Günümüzde dünya üzerindeki bilgilerin yaklaşık olarak sadece %5-%10'luk bölümü dijital ortama aktarılabilmektedir.
- ▶ Türkiye İnternet'e ilk defa 12 Nisan 1993 senesinde bağlanabildi.



ÖNCÜ



KUPA
MADALYA
PLAKET

TOPTAN - PERAKENDE
ÖDÜLENDİRME ÜRÜNLERİ



KUPA
PLAKET
MADALYA

**İKAZ ve GÜVENLİK
TABELALARI**

FOSFORLU ACİL,
YANGIN ÇIKIŞ
TABELALARI



STOKTAN SATIŞ

**ÖNCÜ
PLASTİK KART**

PERSONEL KİMLİK PROMOSYON
DERNEK ÜYE FATURA KARTLARI

KENDİ
BİNAMIZDA
HİZMETİNİZDEYİZ.



www.uncureklam.com.tr

ÖNCÜREKLAM

Mahmut BENT



ÇERÇEVE İMALATI



HER ÖLÇÜDE
ALÜMİNYUM AÇ-KAPA
ve LAMİNE ÇERÇEVELER



**YASAYA
UYGUN**

www.uncureklam.com.tr

Güneşli, Bağlar Mah. Güllü Sok. No. 28
BAĞCILAR-İSTANBUL

KLARİ
HATTI 0505 492 31 31

mail: info@uncureklam.com.tr

msn uncureklam34@hotmail.com

0212

0544

651 57 67

Fax.0212 657 54 37





OKUL MOBİLYALARINDA ÖNCÜ KURULUŞ



Terazidere Mah.cumhuriyet Cad.no : 31
Bayrampaşa / İstanbul

0 212 613 43 12 _ 0 212 567 37 95

www.adnanahsap.com

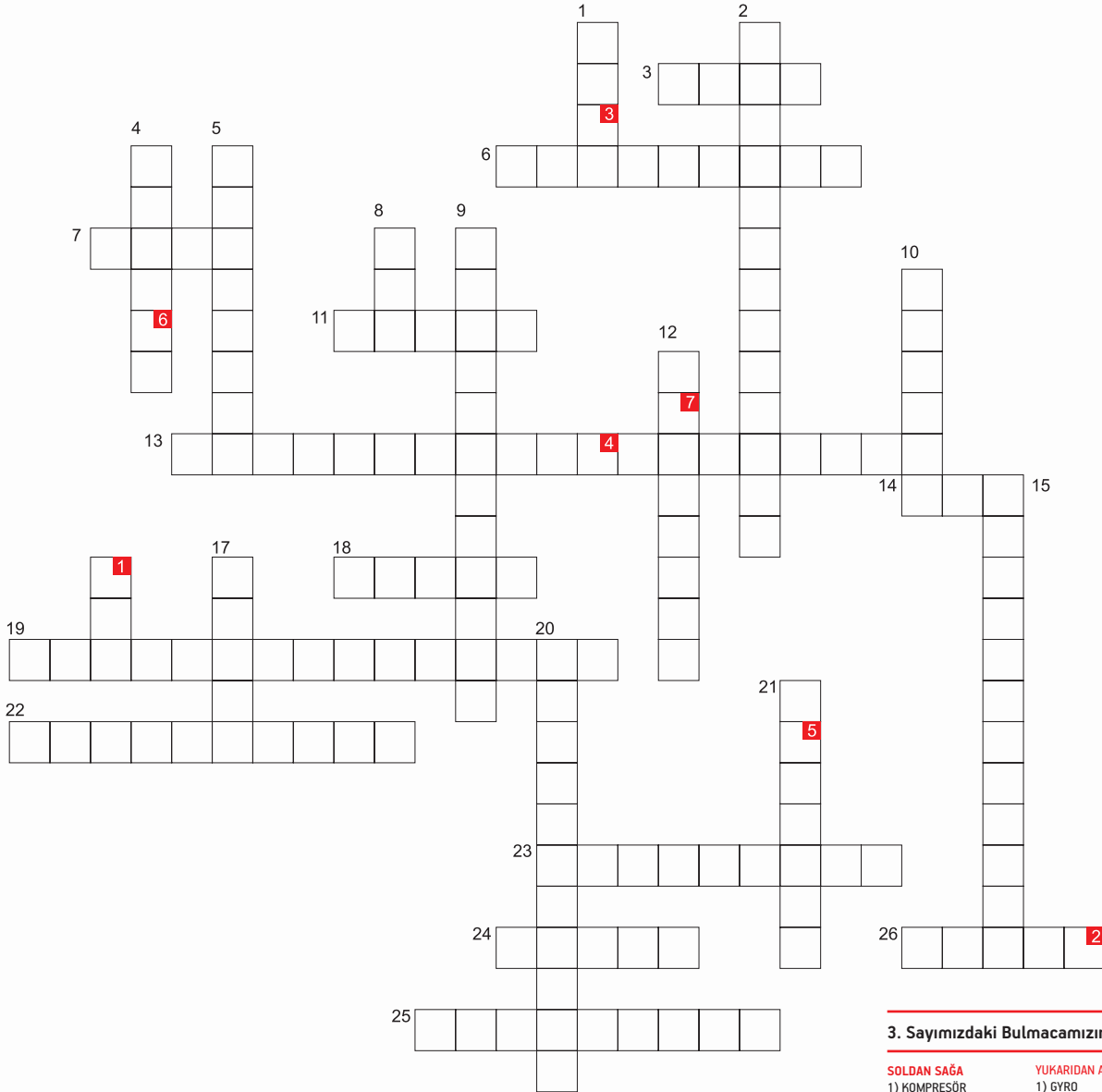
>BULMACA

Across

- 3.) Where is fuel tank?
- 6.) It's material type that combined separate two or more materials
- 7.) Corrosion resistant steel.
- 11.) Alloy of aluminium and copper.
- 13.) The unit something's revolution.
- 14.) Ram Air Turbine.
- 18.) It used to combine two or more materials.
- 19.) Part of the steering process.
- 22.) The part of engine for pressurized air.
- 23.) Moment the aircraft touches down.
- 24.) The part of aircraft in nose.
- 25.) It indicates aircraft's height above some reference level.
- 26.) Which had a one-way flow valve.

Down

- 1.) Electronic centralised aircraft monitor.
- 2.) It used to carrying the engine
- 4.) Impuls force for aircraft.
- 5.) structure of passenger and cargo compartment (in technical english).
- 8.) Auxiliary power unit.
- 9.) The back edge of the wing.
- 10.) curvature of airfoil structure.
- 12.) Air entrance part of engine.
- 15.) The hottest ariplayer of atmosphere
- 16.) Electrical distribution point.
- 17.) A piece of propeller.
- 20.) Wingspan divide to average cord.
- 21.) geometry of wing cross section as rain drop.



1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

3. Sayımızdaki Bulmacamızın Cevapları

SOLDAN SAĞA

- 1) KOMPRESÖR
- 2) APU
- 3) KABİN
- 4) RIB
- 5) VHF
- 6) TAIL
- 7) GLIDE SLOPE
- 8) LRU
- 9) Temel Kotil
- 10) EFIS
- 11) MACH
- 12) LATERAL

YUKARIDAN AŞAĞIYA

- 1) GYRO
- 2) Sabiha Gökçen
- 3) SENTİL
- 4) RADOM
- 5) STALL
- 6) IDG
- 7) ELT
- 8) BEYZ
- 9) ATA
- 10) LED
- 11) EASA
- 12) KARAKUTU
- 13) RAT

ANAHTAR KELİME: İSTİKBAL GÖKLERDEDİR

YOUR BUSINESS PARTNER IN AIRCRAFT MAINTENANCE

*Electrical & Electronic Shops
Evacuation Systems Shop
Non-Destructive Tests
Wheel Overhaul & Tire Change Shops
Brake Unit Shop
Corrosion Control Facilities*

*Engineering Support
Production Planning and Control
Resource Planning and Evaluation
Maintenance Data Control
Logistics
Quality Auditing and Monitoring
Battery Shop*



Prima Aviation Services, Inc.

www.primaaviation.com

ISO 9001:2008 & EASA Part 145 Registered Company

supply@primaaviation.com



İz Bırakıyoruz!



Tonlarca ağırlığıyla, binlerce feet yükseklikte uçan metal kuşların üzerinde parmak izimiz var.

Uluslararası sertifikaları, uzman personeli, ileri teknolojisi ve gününde iş teslimi prensibi ile hizmet veren, uçak bakım - onarımında kalitesi ve güvenilirliği ile saygı duyulan bir marka...

Yaptığımız işin farkındayız ve bununla gurur duyuyoruz.

TURKISH TECHNIC

www.turkishtechnic.com



techmarketing@thy.com