SKYWARD 2

41°16’N
28°44’E



Havacılık öğrencileri, meraklıları ve profesyoneller için


İSTİKBAL
GÖKLERDEDİR
M. Atatürk

İÇİNDEKİLER

Gökyüzünü anlamak,
operasyonu görmek,
geleceği düşünmek

01 Geçmişten Günümüze Havacılık
Gökyüzüne İz Bırakanlar

02 Havacılık Gündemi
Sektörde Neler Oluyor?

03 Havacılığın Mutfağı
Uçuş Öncesi Neler Oluyor?

04 Meslekler
Bir Havalimanında Kim Ne İş Yapar?

05 Röportaj
Sektörden Kişilerle

06 Havalimanı / Havayolu

07 Havacılık 101
Terimler ve Temel Bilgiler

08 Karikatürlerle Havacılık

09 Havacılığın Bilinmeyenleri

10 Öğrenci Köşesi

11 Geçen Sayıdan
Sen Olsaydın Ne Yapardın?

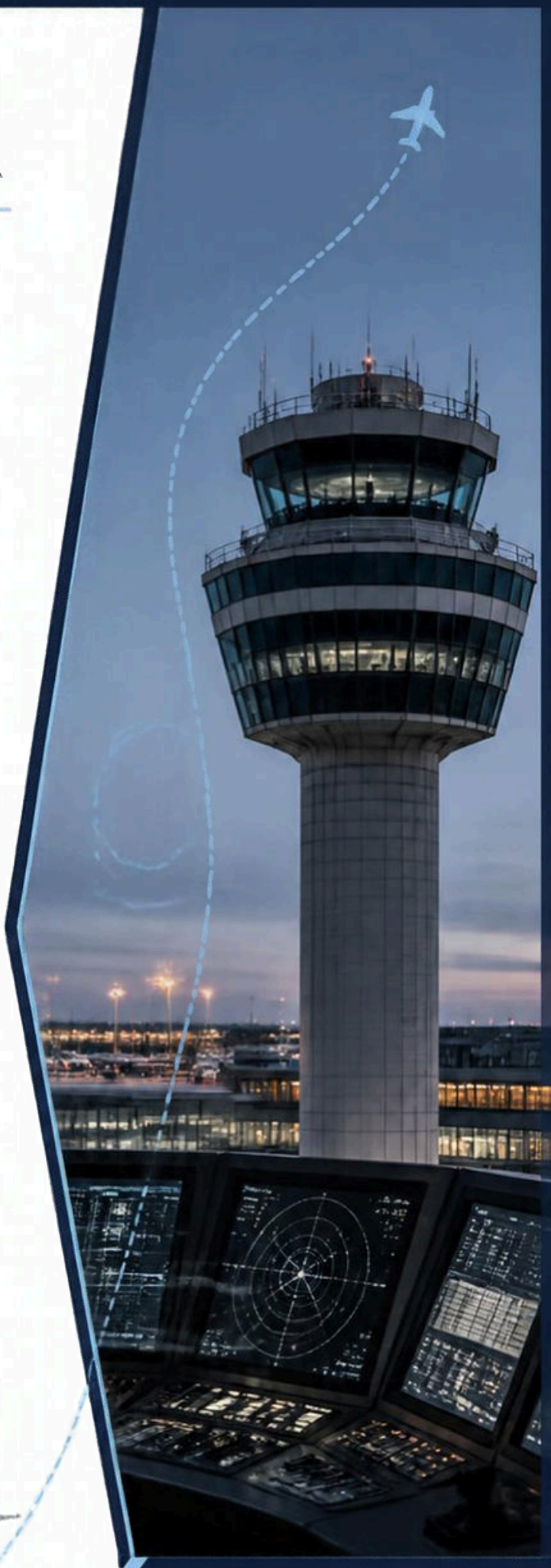
12 Yeni Senaryo
Sen Olsaydın Ne Yapardın?

13 Bulmaca

14 Havadan Kareler

15 Kaynakça





EDİTÖRDEN MEKTUP

Yolculuğumuz Devam Ediyor

Sevgili SKYWARD okuyucuları,

İlk sayımızda “Başlangıç” diyerek çıktığımız bu yolculukta, şimdi ikinci sayımızla yeniden sizlerle buluşmanın heyecanını yaşıyoruz. İlk adımımızı atarken havacılığa duyduğumuz merakı ve öğrenme isteğimizi sizlerle paylaşmayı hedeflemiştik. Şimdi ise bu hedefi büyüterek yeni konular keşfetmeye ve gökyüzünün ardındaki dünyayı birlikte tanımaya devam ediyoruz.



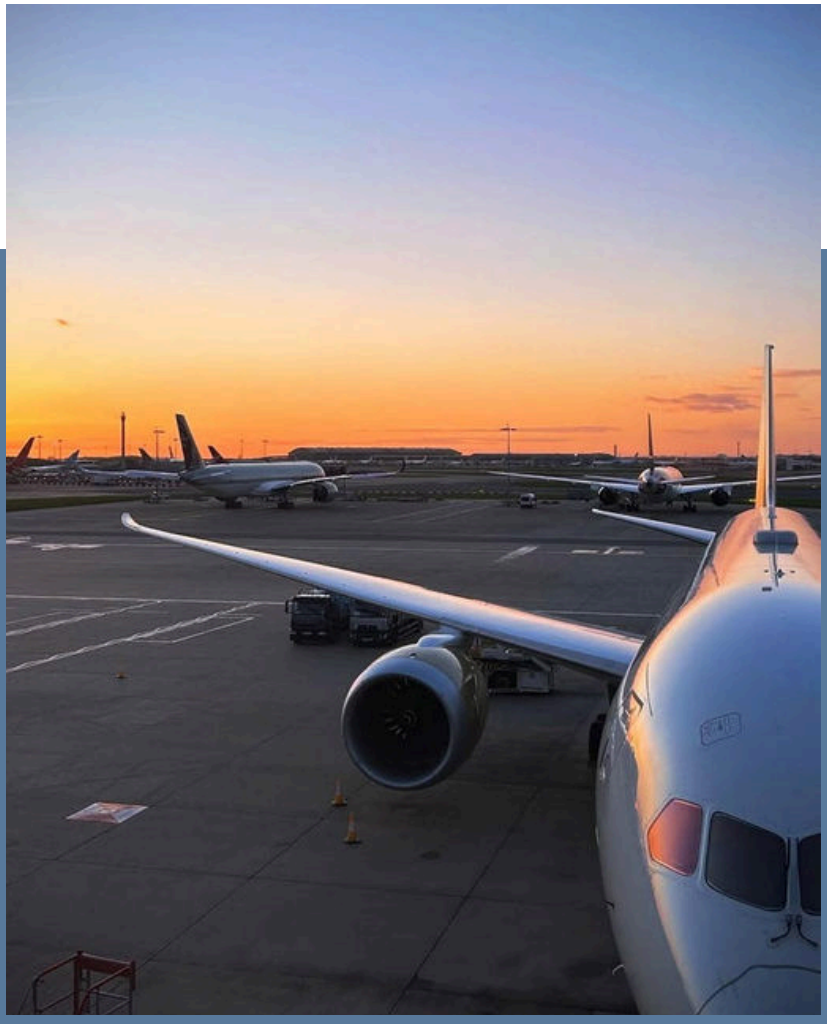
“GÖKYÜZÜ, SINIR TANIMAYANLARIN ROTASIDIR.”

Havacılık, yalnızca uçaklardan ve uçuşlardan ibaret değil; emek, teknoloji, disiplin ve ekip çalışmasıyla şekillenen büyük bir dünyanın kapılarını aralıyor. SKYWARD’ın her sayısında bu dünyanın farklı yönlerini ele almayı, kimi zaman geçmişe uzanmayı, kimi zaman güncel gelişmeleri takip etmeyi, kimi zaman da havacılık mesleklerini yakından tanımayı istiyoruz. Amacımız, her sayıda sizlere yeni bir bilgi kazandırmak ve merakınızı biraz daha artırmak.

EDİTÖRDEN MEKTUP

Dinamik Sektörün Dinamik Dergisi

Özellikle havacılık alanında eğitim gören öğrenciler olarak, bugün öğrendiklerimizin gelecekteki meslek hayatımızın bir parçası olacağının farkındayız. Bu nedenle farklı deneyimlere kulak vermenin, sektörün gelişimini takip etmenin ve derslerde öğrendiklerimizi daha geniş bir perspektiften değerlendirmenin önemli olduğuna inanıyoruz. SKYWARD'ın bu süreçte bizlere ve tüm okuyucularına yeni pencereler açmasını diliyoruz.



“

KALBE GİDEN YOL: HAVACILIK

Her yeni sayı, beraberinde yeni sorular ve keşfedilmeyi bekleyen konular getiriyor. Bazen bir havacılık teriminin ardındaki ayrıntı, bazen bir mesleğin bilinmeyen yönü, bazen de geçmişte yaşanan bir gelişme, gökyüzüne bakışımızı değiştirebilir. Biz de bu küçük ayrıntıların peşinden giderek havacılığın ne kadar geniş ve sürekli gelişen bir alan olduğunu birlikte keşfetmek istiyoruz.

Bir derginin en değerli yanı, okuyucusuyla kurduğu bağdır. Bu nedenle SKYWARD'ı yalnızca bilgi edinebileceğiniz değil, aynı zamanda yeni fikirler keşfedebileceğiniz ve havacılığa farklı açılardan bakabileceğiniz bir paylaşım alanı olarak görüyoruz. Her yeni sayı, bizim için öğrenmeye ve gelişmeye devam etmenin bir başka adımı.

Bu yolculukta emeği geçen herkese, bize rehberlik eden danışmanımıza ve ilk sayımızdan itibaren yanımızda olan siz değerli okuyucularımıza teşekkür ederim. Gökyüzüne duyduğumuz merakın bizi yeni keşiflere taşıması dileğiyle...
Keyifli okumalar!

Gül Zambak

GÖKYÜZÜNE İZ BIRAKANLAR

Bedriye Tahir Gökmen — Öncü Bir Havacılık Hikâyesi





KISA BİYOGRAFİ

Bedriye Tahir Gökmen, Cumhuriyet'in ilk yıllarında havacılığa ilgi duyan ve bu alanda eğitim alan öncü Türk kadınlardandır.

1932'de Vecihi Hürkuş'un kurduğu Vecihi Sivil Tayyare Mektebi'ne katılmış; teorik eğitim ve uçuş pratiğiyle pilotaj alanında yetkinlik kazanmıştır.

Döneminin imkânları içinde gösterdiği azim ve disiplinle, kadınların havacılığa katılımı için ilham kaynağı olmuştur.

TÜRK HAVACILIĞINA KATKISI

Bedriye Tahir Gökmen, Türk havacılık tarihinin erken döneminde kadın bir pilot adayı olarak eğitim görmüş ve bu yönüyle önemli bir rol model olmuştur.

Katıldığı eğitimler ve sivil havacılığa ilgisi, kadınların havacılık alanında görünürlüğünü artırmaya katkı sağlamıştır.

Azmi ve kararlılığı, sonraki kuşak kadınların havacılığa yönelmesinde cesaret verici bir örnek teşkil etmiştir.

NEDEN BUGÜN HÂLÂ ÖNEMLİ?

Havacılığın başlangıç dönemlerinde kadınların karşılaştığı zorluklara rağmen hedeflerinden vazgeçmeden ilerleyen Bedriye Tahir Gökmen, bugün de ilham veren bir isimdir.

Onun hikâyesi, havacılığın kapsayıcı ve eşitlikçi bir geleceğe doğru yolculuğunda bize yol göstermeye devam etmektedir.

Geçmişte atılan bu öncü adımlar, günümüzde kadınların havacılıkta daha güçlü ve görünür olması için önemli bir mirastır.

GÖKYÜZÜNE İZ BIRAKANLAR

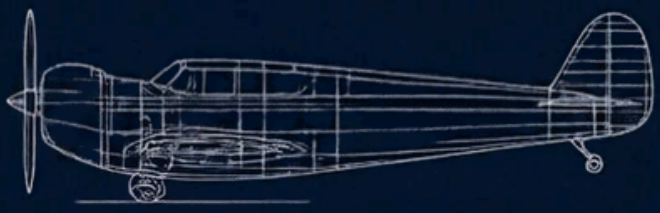
Vecihi Hürkuş — Tasarım, Cesaret ve Türk Havacılığının Erken Yılları

Vecihi Hürkuş, Türkiye'de havacılığın kurumsallaşması yolunda hem pilot hem de uçak tasarımcısı ve üreticisi olarak iz bırakan öncü isimlerden biridir. Merakı, teknik yetkinliği ve girişimciliğiyle, ulusal imkânlarla uçak tasarlayıp üretme hedefini hayata geçirmiş ve sonraki kuşaklara ilham olmuştur.



1896 yılında İstanbul'da doğdu. Genç yaşta havacılığa ilgi duymaya başladı. I. Dünya Savaşı yıllarında havacılık eğitimi aldı ve pilot olarak görev yaptı. Savaş sonrasında edindiği tecrübeler, onu Türkiye'de havacılığın gelişimi için çalışmaya yöneltti.

Askeri ve sivil uçuşlarda görev aldı; çeşitli uçak tiplerinde uçtu. Uçuş tecrübesi, onun hem emniyet hem de tasarım anlayışını besledi. Sivil havacılığın henüz yeni geliştiği yıllarda gösterdiği uçuşlar ve gösteri faaliyetleriyle havacılığın toplumda tanınmasına katkı sağladı.



Teknik bilgisini uygulamaya dönüştürerek Türkiye'nin kendi imkânlarıyla uçak tasarlayıp üreten ilk girişimcilerinden oldu. Tasarladığı ve ürettiği uçaklar arasında eğitim, spor ve gözlem amaçlı tipler yer aldı. Uçakların üretiminde yerel malzeme ve iş gücünden yararlanıldı.

Vecihi Hürkuş'un çalışmaları, yalnızca ürettiği uçaklarla sınırlı kalmadı; gençlerin havacılığa yönelmesine, teknik eğitimin öneminin anlaşılmasına ve milli üretim bilincinin yerleşmesine katkı sundu. O, havacılığın bir "hayal" değil, ulaşılabilir bir hedef olduğunu gösterdi.

I. Dünya Savaşı yıllarında havacılık eğitimi aldı, pilot olarak görev yaptı.

Savaş sonrası sivil havacılık faaliyetlerinde bulundu.

Kendi tasarladığı uçakların üretimi için girişimlerde bulundu.

ÖNE ÇIKAN KATKILAR

- Türkiye'de uçak tasarlayıp üreten öncü girişimcilerden biri oldu.
- Yerli imkânlarla eğitim, spor ve gözlem amaçlı uçaklar tasarladı ve üretti.
- Uçuş tecrübesiyle tasarım ve mühendislik arasında güçlü bir köprü kurdu.
- Havacılığın yaygınlaşması ve gençlerin yetişmesine ilham verdi.

- Çalışmaları, Türk havacılık sanayisinin temellerine katkı sağladı.
- Milli üretim ve mühendislik kültürünün gelişmesine öncülük etti.
- Adı, havacılık tarihinde azim, yenilikçi ruh ve üretme cesaretiyle anılır.
- Bugün müzelerde sergilenen uçaklar ve belgeleri, gelecek kuşaklara ilham olmaya devam ediyor.

SEKTÖRDE NELER OLUYOR?

GÖKBEY'İN YERLİ MOTORU HAZIR



TEI, GÖKBEY helikopteri için geliştirilen milli TEI-TS1400 motorunun sertifikasyon sürecini hızlandırmak amacıyla 8 motoru eş zamanlı test ediyor. Motor uçuş testlerinde kullanıldı ve seri üretime geçiş öncesinde tip sertifikasının tamamlanması bekleniyor. Sertifikasyonun ardından GÖKBEY'in milli motoruyla seri olarak hizmete girmesi hedefleniyor.

ABD'DEN İNSANSIZ SAVAŞ UÇAKLARI İÇİN KRİTİK TEST



ABD Hava Kuvvetleri, Anduril'in Fury ve General Atomics'in Vengeance adlı insansız savaş uçaklarını operasyonel testlere aldı. Nevada'daki Creech Hava Üssü'nde yürütülen testlerde, uçakların insanlı savaş uçaklarıyla birlikte görev yapma ve gerçek muharebe koşullarında kullanılma kabiliyetleri değerlendirilecek. ABD, 2032'ye kadar 500 muharebeye hazır CCA'yı hizmete almayı, uzun vadede ise bu sayıyı yaklaşık 1.000'e çıkarmayı hedefliyor.

UÇAKTA DEHŞET ANLARI: YARDIMCI PİLOT KAPTANA BALTAYLA SALDIRDI!



Flydubai'nin Dubai–Tel Aviv seferini yapan uçağında yardımcı pilotun kaptan pilota baltayla saldırması havacılık gündemine oturdu. Uçakta 170'ten fazla kişinin bulunduğu sırada yaşanan olayda kaptan pilot yaralanırken, yolcular ve mürettebat müdahale ederek saldırganı etkisiz hâle getirdi. Yaşananların ardından uçağın rotası değiştirilerek Suudi Arabistan'ın Tebük kentinde acil iniş gerçekleştirildi. Olay, kokpit güvenliği ve pilotların uçuş öncesi denetimleri konusundaki tartışmaları yeniden gündeme taşıdı. BAE Başsavcılığı olayı terör eylemi girişimi olarak nitelendirdi.

RYANAIR UÇAĞINDA KAVGA: İNİŞ GECİKTİ, YOLCU GÖZALTINA ALINDI!



Ryanair'in Londra Stansted–Ibiza seferini yapan uçağında, 5 Ekim'de iniş hazırlıkları sırasında yolcular arasında kavga çıktı. Emniyet kemeri ikazı açıkken tuvalete gitmek isteyen bir yolcunun koltuğuna dönmesi sırasında başlayan tartışma fiziksel kavgaya dönüştü. Kabin ekibi tarafları ayırmaya çalışırken olay, uçağın alçalışının gecikmesine ve iniş öncesinde havada beklemesine neden oldu. Ibiza Havalimanı'na inişin ardından polis tarafından gözaltına alınan yolcu nedeniyle Ryanair, uçuş güvenliğini tehlikeye atan taşkın davranışlara karşı sıfır tolerans politikası uyguladığını açıkladı.



UÇUŞ ÖNCESİ NELER OLUYOR?

Bir uçağın kalkıştan önceki görünmeyen koreografisi



UÇUŞ ÖNCESİ SÜREÇ

1. **Yer hizmetleri koordinasyonu**
   Uçağın zamanında ve emniyetli şekilde hazırlanması için tüm ekipler koordine edilir.
2. **Bagaj ve kargo yükleme**
   Bagaj ve kargo, kurallara uygun şekilde uçağa yüklenir ve istif dengesi gözetilir.
3. **Uçuş planı ve hava durumu**
   Uçuş planı hazırlanır, NOTAM ve hava durumu kontrol edilerek rota doğrulanır.
4. **Yük ve denge kontrolü**
   Yolcu, bagaj, yakıt ve kargo verileriyle yük ve denge hesaplaması doğrulanır.
5. **Kokpit hazırlığı**
   Kokpit kontrolleri ve sistem ayarları yapılarak uçuş için gerekli hazırlık tamamlanır.
6. **Boarding ve son kontroller**
   Yolcu alımı gerçekleştirilir, kabin ve dış denetimler tamamlanır, kapılar kapanır.

SORUMLU EKİP

1	Yer Hizmetleri Ekibi
2	Yer Hizmetleri Ekibi
3	Uçuş Operasyonları (Dispatch)
4	Load Control Officer
5	Uçuş Ekibi (Kokpit)
6	Kabin Ekibi & Yer Hizmetleri Ekibi

Not: Süreç adımları genel bir akış gösterir. Kesin prosedürler havayolu, uçak tipi ve meydan kurallarına göre değişebilir.

HAVACILIKTA MESLEKLER

Gökyüzünden terminale, pistten operasyon merkezine uzanan bakış



1 UÇUŞ EKİBİ

- **Pilot** — uçağı emniyetle yönetir
- **İkinci pilot** — kokpitte uçuş ekibine destek olur
- **Kabin memuru** — yolcu hizmeti ve kabin emniyetini yürütür
- **Uçuş eğitmeni** — uçuş eğitimi ve değerlendirmesi yapar
- **Uçuş kontrol ve planlama uzmanı** — sefer, ekip ve operasyon planlamasını koordine eder

HAVA TRAFİK VE SEYRÜSEFER

- **Hava trafik kontrolörü** — hava araçlarının güvenli akışını yönetir
- **Hava trafik emniyeti uzmanı** — emniyet risklerini ve süreçlerini izler
- **Havacılık bilgi yönetimi (AIM) personeli** — operasyonel havacılık bilgisini düzenler
- **Havacılık meteorolojisi uzmanı** — uçuş için hava durumu bilgisi üretir
- **Havacılık harita ve seyrüsefer uzmanı** — harita, rota ve seyrüsefer verilerini yönetir

3 YER HİZMETLERİ VE RAMP

- **Yolcu hizmetleri memuru** — check-in, gate ve yolcu süreçlerini yürütür
- **Harekât memuru** — uçuşun saha koordinasyonunu sağlar
- **Ramp operasyon personeli** — apron operasyonlarını yürütür
- **Yük kontrol memuru** — yük ve denge verilerini kontrol eder
- **Uçak yükleme personeli** — bagaj ve kargoyu yükler
- **Pushback operatörü** — uçağın geri itme operasyonunu gerçekleştirir
- **Uçak ikram ve temizlik personeli** — kabin hazırlığını tamamlar
- **Bagaj operasyon personeli** — bagaj akışını ve teslim süreçlerini yönetir

UÇAK BAKIM VE TEKNİK

- **Uçak bakım teknisyeni** — bakım ve arıza giderme işlemlerini yapar
- **Uçak bakım mühendisi** — teknik bakım süreçlerini planlar ve denetler
- **Aviyonik teknisyeni** — elektronik ve uçuş sistemleri üzerinde çalışır
- **Uçak yapısal bakım uzmanı** — gövde ve yapısal bileşenleri inceler
- **Motor bakım uzmanı** — motor bakım ve kontrollerini yürütür
- **Uçak mühendisliği ve teknik destek personeli** — mühendislik analizi ve teknik dokümantasyon sağlar

5 HAVALİMANI YÖNETİMİ VE OPERASYON

- **Havalimanı işletme yöneticisi** — meydanın genel işletmesini yönetir
- **Terminal operasyon uzmanı** — terminal akışını ve hizmet seviyesini koordine eder
- **Apron yönetimi personeli** — apron düzeni ve saha emniyetini izler
- **Havalimanı güvenlik personeli** — güvenlik kontrol süreçlerini yürütür
- **Acil durum ve kriz yönetimi uzmanı** — olay ve acil durum planlarını yönetir
- **Havalimanı operasyon merkezi çalışanları** — meydan operasyonlarını tek merkezden takip eder

KARGO VE LOJİSTİK

- **Hava kargo operasyon uzmanı** — kargo akışını ve uçuş bağlantılarını planlar
- **Kargo kabul personeli** — gönderileri kabul ve kontrol eder
- **Hava lojistiği uzmanı** — taşıma zincirini ve sevkiyatı koordine eder
- **Tehlikeli maddeler operasyon uzmanı** — tehlikeli madde kurallarını uygular
- **Gümrük ve kargo dokümantasyon personeli** — belgeleri ve gümrük süreçlerini yönetir

HAVAYOLU ŞİRKETLERİ VE TİCARİ BİRİMLER

- **Uçuş operasyon uzmanı — günlük uçuş operasyonunu takip eder**
- **Uçuş planlama uzmanı — uçuş planı ve kaynakları düzenler**
- **Ağ planlama uzmanı** — rota ve bağlantı ağını geliştirir
- **Gelir yönetimi uzmanı** — kapasite ve fiyat stratejilerini yönetir
- **Biletleme ve rezervasyon personeli** — rezervasyon ve bilet işlemlerini yürütür
- **Satış ve pazarlama uzmanı** — ticari büyüme ve müşteri iletişimini destekler
- **Havayolu yöneticisi** — şirket hedeflerini ve operasyonlarını yönetir

HAVACILIK DESTEK VE UZMANLIK

- **Havacılık emniyeti uzmanı — emniyet yönetim sistemlerini geliştirir**
- **Kalite güvence uzmanı — süreç ve uygunluk denetimleri yapar**
- **İnsan kaynakları uzmanı — işe alım ve çalışan gelişimini yürütür**
- **Havacılık hukukçusu — mevzuat ve sözleşme süreçlerine destek verir**
- **Havacılık finans uzmanı — bütçe ve finansal analiz yapar**
- **Havacılık akademisyeni — eğitim ve bilimsel çalışma yürütür**
- **Havacılık araştırmacısı — sektör verileri ve eğilimleri inceler**
- **Drone operatörü — İHA operasyonlarını yürütür**
- **İHA sistemleri uzmanı — İHA teknolojileri ve sistem entegrasyonuyla ilgilenir**

KABİN MEMURLUĞU MESLEĞİ

Güvenli, konforlu ve nitelikli bir uçuş deneyiminin merkezinde



1 Kabin Memuru Kimdir?

Yolcuların uçuş boyunca güvenliğini, konforunu ve ihtiyaçlarını gözeten havacılık çalışanıdır.

2 Görev ve Sorumlulukları

Yolcuları karşılamak, güvenlik prosedürlerini uygulamak, acil durumlara hazırlıklı olmak ve uçuş boyunca yolculara yardımcı olmak.

3 Gerekli Beceriler

Etkili iletişim, yabancı dil, ekip çalışması, sorumluluk, problem çözme ve kriz yönetimi.

4 Mesleğin Önemi

Kabin memurları yalnızca servis sunmaz; uçuş emniyetinin önemli bir parçasıdır. Güvenlik prosedürlerini uygular, acil durumlarda yolcuları yönlendirir ve zor anlarda sakin ve doğru kararlarla güvenliğin korunmasına katkı sağlar. Aynı zamanda yolcuların kendilerini güvende hissetmesine yardımcı olarak kaliteli bir seyahat deneyimi sunarlar.

5 Eğitim ve Hazırlık

Kabin memuru olmak isteyenler, üniversitelerin Sivil Havacılık Kabin Hizmetleri veya Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği ön lisans programlarından mezun olabilir. Bu eğitimlerde havacılık güvenliği, acil durum prosedürleri, ilk yardım, yangınla mücadele, yolcu hizmetleri, ekip koordinasyonu ve yabancı dil gibi konular ele alınır. Üniversite eğitiminin yanı sıra havayollarının işe alım sonrasında verdiği kuruma özgü kabin eğitimleri ve uygulamalı sınavlar da mesleğe hazırlığın önemli bir parçasıdır. Eğitim sürecinde teorik bilgilerin yanında iletişim, temsil, problem çözme ve kriz yönetimi becerileri de geliştirilir.

SEKTÖRDEN KİŞİLERLE RÖPORTAJ



12 Yıllık Deneyimiyle Bir Kabin Memurunun Meslek Yolculuğu

1. SORU: "Kabin memuru olmaya nasıl karar verdiniz?"

CEVAP: "Harekatta staj yaparken özellikle harekatı çok beğenmiştim. Çünkü sürekli farklı bir uçağa gidip farklı insanlar görüp o uçağı tamamlayıp gönderiyordum ama içimi buruk yapan nokta o uçağın kapısını kapattıktan sonra hep arkada kalışımdı. Ve o dönem karar verdim, dedim ki: 'Ben bu uçağın içinde olacağım.'"

2. SORU: "İşe alım sürecinde ve mülakatlarda nelere dikkat ediliyor?"

CEVAP: "İngilizce bilgisi, güçlü iletişim becerileri, sabır, profesyonellik, ekip çalışmasına yatkınlık ve sorunlara birden fazla çözüm üretebilme önemli özellikler. Adayların öğrenmeye açık ve proaktif olmalarını öneriyorum."

3. SORU: "Mesleğin en zorlu ve en az bilinen sorumlulukları nelerdir?"

CEVAP: "Mesleğin en zor yanlarından biri düzensiz çalışma saatleri ve özel günlerde çalışmak zorunda kalmak. İnsanlar bayramlarda ve tatillerde dinlenirken ben uçuşlarıma devam edebiliyorum. Gece uçuşları, farklı saat dilimleri, hava koşulları ve uzun süre evden uzakta kalmak da mesleği zorlaştırıyor. Bunun dışında yolcuların öfkeli veya kurallara uymayan davranışlarıyla başa çıkmak, farklı ekip arkadaşlarıyla uyum içinde çalışmak ve bazı riskli destinasyonlarda görev yapmak da mesleğin zorlukları arasında. Ben yalnızca yiyecek ve içecek servisi yapmıyorum; yolcuların güvenliğini sağlıyor, sağlık sorunlarına müdahale ediyor, yangın gibi acil durumlarla ilgileniyor ve gerektiğinde yolcuları yönlendiriyorum. Bu nedenle mesleğin arka planında büyük bir sorumluluk ve sürekli dikkat gerektiren bir çalışma var."

4. SORU: "Uçuş öncesinde kabin ekibi hangi hazırlıkları yapar? Kabin güvenliğini sağlamak amacıyla gerçekleştirilen kontrollerden bahsedebilir misiniz?"

CEVAP: "Uçuş öncesinde ekip olarak belirlenen saatte bir araya geliyor ve şirketin belirlediği maddeler üzerinden toplantı yapıyoruz. Bu toplantılarda gerekli konuları gözden geçiriyor, sorular soruyor ve ekip üyelerinin bilgilerini güncelliyoruz. Uçağa geçtiğimizde kontrol listelerini kullanarak gerekli kontrolleri sırayla gerçekleştiriyoruz. Özellikle ilk yardım malzemeleri, sağlık ekipmanları ve yangın söndürücüler gibi acil durumlarda ihtiyaç duyulabilecek araçların uçakta bulunup bulunmadığını ve kullanılabilir durumda olup olmadığını kontrol ediyoruz. Her uçuşta farklı ekiplerle çalıştığımız için bu kontrollerin hiçbir zaman atlanmaması gerekiyor. Benim için havacılıkta en önemli konu emniyet ve hiçbir şey emniyetin önüne geçemez."

5. SORU: "Uçuş sırasında acil bir durum meydana geldiğinde kabin memurlarının görev ve sorumlulukları nelerdir? Bu tür durumlara hazırlanmak için nasıl bir eğitim alıyorsunuz?"

CEVAP: "Acil durumlarda aldığımız eğitimler doğrultusunda hareket ediyoruz. Sağlık sorunu, yangın veya başka bir acil durum yaşandığında ekip üyelerinin belirli görevleri bulunuyor. Ancak olayı ilk fark eden kişi, gerekli ilk müdahaleyi yaparak durumu yönetmeye başlayabiliyor. Bu nedenle acil durumlarda yalnızca kıdemli olmak değil, eğitimli ve hazırlıklı olmak da önemli. Örneğin bir yolcu rahatsızlandığında ilk müdahaleyi yapıyor ve ekip arkadaşlarımdan ihtiyaç duyduğum malzemeleri veya yardımı istiyorum. Yangın gibi bir durumda da gerekli eğitim ve prosedürler doğrultusunda müdahale ediyoruz. Her yıl emniyet ve konfor konularında eğitimlerimizi yeniliyoruz. Böylece bilgilerimizi güncel tutuyor ve olası acil durumlara hazırlıklı oluyoruz. Gerektiğinde kokpit ekibiyle iletişim kurarak durumu kaptana bildiriyoruz. Böylece yolcunun sağlık durumuna veya olayın ciddiyetine göre gerekli kararların alınmasına yardımcı oluyoruz."

SEKTÖRDEN KİŞİLERLE RÖPORTAJ

Mesleki Deneyim, Ekip Çalışması ve Geleceğe Yönelik Tavsiyeler

6. SORU: "Zor veya öfkeli yolcularla nasıl başa çıkıyorsunuz?"

CEVAP: "Öncelikle yolcuyu sakinleştirmeye ve olayın büyümesini önlemeye çalışırım. Gerekirse başka bir ekip arkadaşımdan yardım isterim. Durum ciddiyse şirket prosedürlerini uygularım. Yolcunun davranışlarını kişisel algılamadan profesyonel kalmanın önemli olduğunu düşünüyorum."

7. SORU: "Düzensiz çalışma saatleri ve jet lag sosyal hayatınızı nasıl etkiliyor?"

CEVAP: "Uzun mesafeli uçuşlar ve farklı saat dilimleri yorgunluğa ve jet lag etkisine neden olabiliyor. Uçuş programlarım arkadaşlarımla yaptığım planları zorlaştırabiliyor. Bununla birlikte, uzun uçuşların ardından gelen izin günleri bana daha fazla boş zaman sağlayabiliyor."

8. SORU: "Ekip çalışması ve kokpit ekibiyle iletişim neden önemlidir?"

CEVAP: "Bana göre ekip çalışması, mesleğin en temel unsurlarından biridir. Kabin ekibinin birbirine güvenmesi, gerektiğinde destek olması ve iletişimi doğru şekilde sürdürmesi uçuşun güvenli tamamlanması açısından çok önemli. Acil bir durumda ekip üyelerinin birlikte hareket etmesi gerekir. Örneğin bir yolcu rahatsızlandığında veya uçakta yangın çıktığında herkesin görevini bilmesi ve diğer ekip üyeleriyle koordineli çalışması gerekir. Farklı insanlarla çalıştığımız için kişisel anlaşmazlıklarımızı bir kenara bırakıp profesyonel davranmalıyız. Kokpit ekibiyle iletişim son derecede önemli. Uçakta yaşanan olayları kaptana bildirerek onun doğru kararlar almasına yardımcı oluyoruz. Kaptan da gerekli durumlarda kabin ekibine yetki ve görevlerini iletiyor. Bu nedenle kabin ve kokpit ekipleri arasındaki güven, koordinasyon ve doğru bilgi aktarımı uçuş emniyetinin vazgeçilmez parçalardır."

9. SORU: "Mesleğe ilk başladığınız dönemle bugünkü deneyiminizi karşılaştırdığınızda, sizi en çok geliştiren olay veya deneyim ne oldu?"

CEVAP: "Mesleğe ilk başladığımda kendimi deneyimsiz hissediyordum. Yolculardan gelen sorulara cevap verirken bile bazen başka bir ekip arkadaşımdan teyit alma ihtiyacı duyuyordum. Zamanla deneyim kazandıkça daha özgüvenli, dikkatli ve profesyonel hale geldim. Özellikle insanları daha iyi tanımayı, davranışlarını gözlemlemeyi ve olası sorunları önceden fark etmeyi öğrendim. Örneğin bir yolcunun gergin, rahatsız veya yardıma ihtiyaç duyuyor olabileceğini davranışlarından anlamaya çalışıyorum. Ayrıca acil çıkışlarda oturacak yolcular için şöyle düşünüyorum: Evet, bu yolcu burada oturabilir, bu yolcu bu kapıyı, bu pencereyi açabilir ve bana yardımcı olabilir. Bu meslek beni insan ilişkileri ve birincil olarak sorumluluk alma açısından geliştirdi. Eskiden başkalarından destek beklerken artık gerektiğinde ekip arkadaşlarıma destek olabilecek deneyime ulaştım."

10. SORU: "Kabin memuru olmak isteyen üniversite öğrencilerine ve mesleğe yeni adım atacak adaylara ne tavsiye edersiniz? Sizce bu meslekte başarılı olmak için hangi özelliklere sahip olmak gerekir?"

CEVAP: "Adaylara öncelikle İngilizcelerini geliştirmelerini tavsiye ediyorum. Ben de üniversite yıllarımda İngilizce öğrenmekte zorlandım ancak zamanla çalışarak bu engeli aştım. Bu nedenle İngilizceden korkmamalarını, dili sevmeye çalışmalarını ve filmler, diziler gibi farklı yollarla öğrenmeyi daha eğlenceli hale getirmelerini öneriyorum. Bunun yanında insanlarla iletişim kurmayı sevmek, pozitif olmak, sabırlı davranmak, farklı insanlara uyum sağlamak ve sorunlara çözüm üretebilmek de önemli özellikler. Ekip çalışmasına yatkın olmak ve sürekli öğrenmeye açık olmak da meslekte başarılı olmamı kolaylaştırdı. Adayların mesleği yalnızca seyahat etmek ve yeni ülkeler görmek olarak değerlendirmemeleri gerektiğini düşünüyorum. Kabin memurluğu; düzensiz çalışma saatleri, aileden uzak kalmak ve büyük sorumluluklar üstlenmek gibi zorlukları da beraberinde getiriyor. Bu mesleği seçmek isteyenlerin hem güzel yanlarına hem de zorluklarına hazırlıklı olmaları gerektiğine inanıyorum."

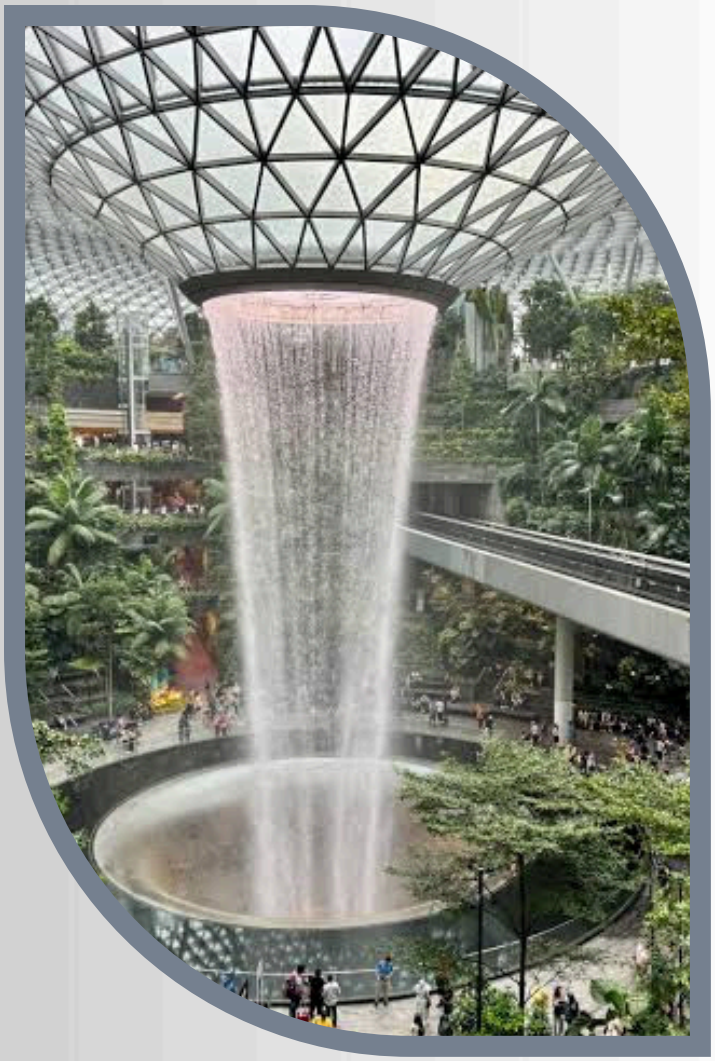
Emniyet • İletişim • Ekip Çalışması • Sürekli Gelişim





Singapur Changi Havalimanı





BİR HAVALİMANINDAN DAHA FAZLASI

Singapur Changi Havalimanı'nı keşfet!

GENEL BAKIŞ

Singapur Changi Havalimanı, Singapur'un doğusunda yer alan ve Changi Airport Group tarafından işletilen uluslararası bir havalimanıdır. IATA kodu SIN'dir. Yolcu terminalleri T1, T2, T3 ve T4 olmak üzere dört ana terminalden oluşur. Changi Airport Group'un 2024 değerlendirmesine göre havalimanı 2024 yılında 67,7 milyon yolcu hareketine hizmet verdi.

JEWEL CHANGİ

Jewel, Terminal 1'in geliş salonuna doğrudan bağlı, havalimanının kara tarafında yer alan yaşam, alışveriş ve eğlence kompleksidir. Rain Vortex, Jewel'in merkezinde yer alan kat boyunca yaklaşık 40 metre akan iç mekan şelalesidir. Jewel 17 Nisan 2019'da halka açılmıştır.

TERMİNALLER VE MİMARİ

T1-T3 arasında Skytrain ve yürüyüş bağlantıları bulunur. T2 ve T3,
Jewel'e klimalı bağlantılarla erişir. Dört terminal, farklı tasarım ve yolcu deneyimi özellikleriyle birlikte çalışır.

TEKNOLOJİ VE OPERASYON

Changi, Mayıs 2024'te dört terminale otomatik göçmenlik geçişini tüm uyruklardan yolcuların kullanımına açtı. Singapur göç idaresi, bunun geçiş süresini yaklaşık yüzde 40 kısaltmasını bekliyor. Havalimanında self servis check-in, entegre bagaj sistemleri ve temizlik robotlarını yöneten otomasyon çözümleri de kullanılır.

YOLCU DENEYİMİ

Bahçeler, dinlenme alanları, alışveriş, yeme içme, eğlence ve terminal bağlantıları Changi deneyiminin parçalarıdır. Jewel, terminal operasyonlarını alışveriş, bahçe ve ziyaretçi deneyimiyle bir araya getirir.

CHANGİ'Yİ ÖZEL KILANLAR

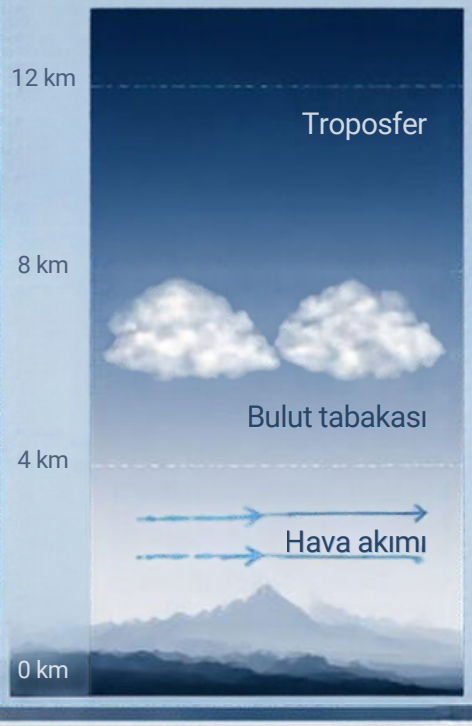
1. SIN kodu
2. Dört adet yolcu terminali
3. 40 metrelik Rain Vortex
4. Yedi katlı iç mekan şelalesi
5. Akıllı Teknoloji – Modern ve otomatik yolcu işlemleri
6. Terminal, bahçe ve yaşam alanını birleştiren Jewel
7. Kelebek Bahçesi – Tropikal kelebeklerin bulunduğu bahçe

HAVACILIK 101
UÇAKLAR TÜRBÜLANSA NEDEN GİRER?

Uçak yolculuğu sırasında zaman zaman hissedilen sarsıntılar, türbülans olarak adlandırılır. Peki gökyüzünde tamamen sakin görünen bir yolculuk sırasında bile uçak neden sarsılabilir?



ATMOSFER KATMANLARI VE BULUT SEVİYELERİ



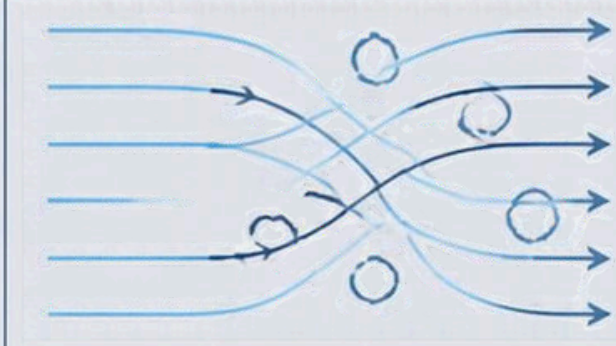
i1 Türbülans Nedir?

Türbülans, atmosferdeki hava akımlarının düzensiz hareketleri nedeniyle uçağın sarsıntı yaşamasına yol açan bir hava olayıdır. Hafif sarsıntılardan daha belirgin hareketlere kadar farklı şiddetlerde görülebilir.

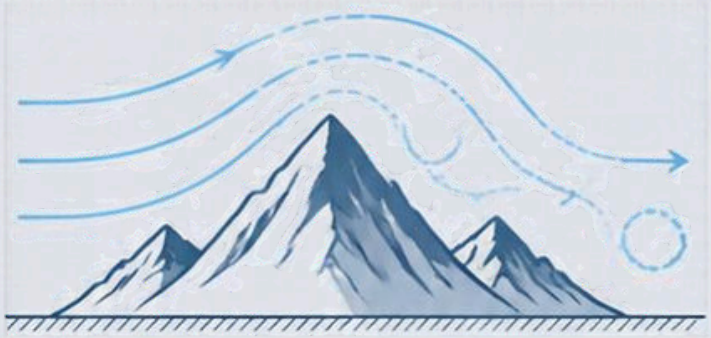
i2 Türbülans Neden Oluşur?

- Farklı hızlarda hareket eden hava akımları
- Fırtına ve bulutlarla ilişkili hava hareketleri
- Dağların çevresinde oluşan hava akımları
- Açık gökyüzünde, belirgin bulutlar olmadan da görülebilen açık hava türbülansı

FARKLI YÖNLERDE HAREKET EDEN HAVA AKIMLARI



DAĞLARIN ÜZERİNDEN GEÇEN HAVA AKIMLARI



TÜRBÜLANS NE KADAR TEHLİKELİ?

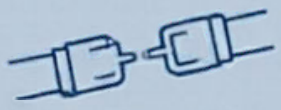
Uçaklar Türbülansa Dayanabilir mi?

Yolcu uçakları uçuş sırasında karşılaşabilecekleri çeşitli kuvvetler dikkate alınarak tasarlanır. Türbülans sırasında hissedilen sarsıntı her zaman uçağın tehlikede olduğu anlamına gelmez. Bununla birlikte, şiddetli türbülans yaralanmalara neden olabileceğinden emniyet önlemleri büyük önem taşır.



Pilotlar Türbülansla Karşılaşınca Ne Yapar?

- Hava durumu bilgilerini ve diğer uçaklardan gelen türbülans raporlarını takip ederler.
- Gerektiğinde hızlarını uygun türbülans prosedürlerine göre ayarlarlar.
- Hava trafik kontrolüyle iletişim kurarak uygun olduğunda farklı bir irtifa veya rota talep edebilirler.
- Kabin ekibiyle koordinasyon sağlar ve yolcuların emniyet kemerlerini bağlı tutmalarını isterler.



Türbülans sırasında en önemli yolcu önlemlerinden biri, otururken emniyet kemerini bağlı tutmaktır.

PİLOT GÖREV BAŞINDA



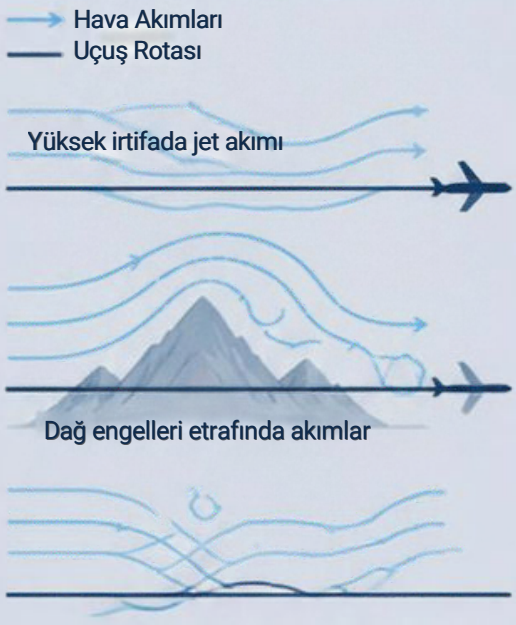
Pilotlar, uçuş sırasında göstergeleri sürekli izleyerek türbülansa karşı en güvenli şekilde uçağı yönetir.

EMNİYET KEMERİ HAYAT KURTARIR



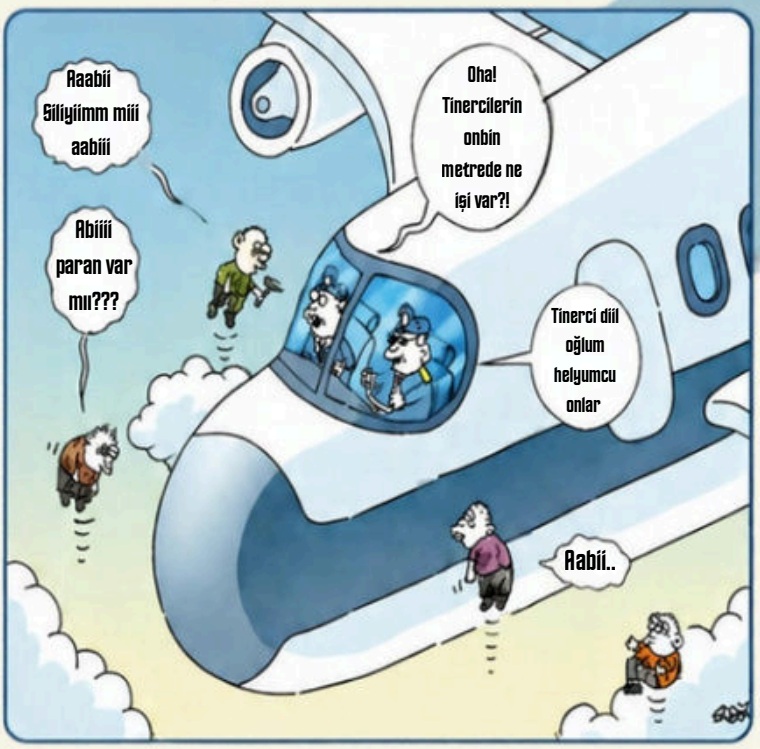
Beklenmedik sarsıntılarda yerinizden savrulmayı önlemek için emniyet kemerinizi bağlı tutun.

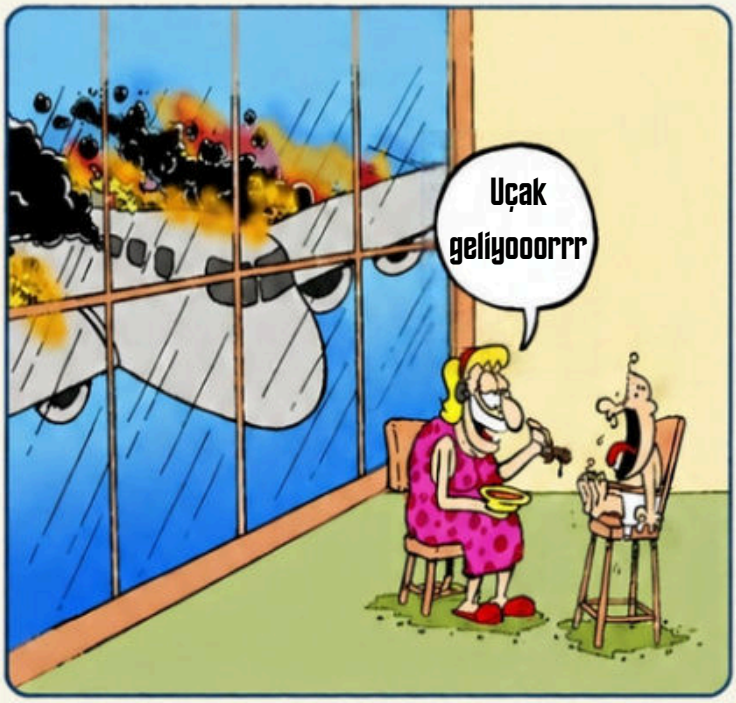
HAVA AKIMLARI VE UÇUŞ ROTASI



Karikatür Köşesi









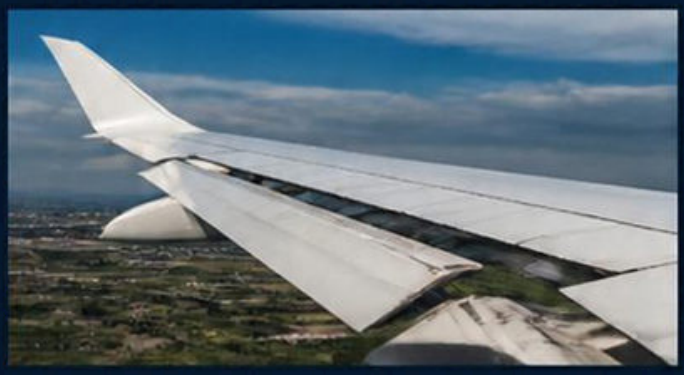
HAVACILIĞIN BİLİNMEYENLERİ

01 Uçakların arkasındaki beyaz izler neden bazen kaybolmaz?



Uçakların arkasındaki beyaz izler, motorlardan çıkan su buharının yüksek irtifadaki soğuk havada buz kristallerine dönüşmesiyle oluşabilir. Havanın nem durumuna bağlı olarak bu izler kısa sürede kaybolabilir veya uzun süre gökyüzünde kalabilir.

02 Uçağın kanatları kalkışta ve inişte neden şekil değiştirir?



Kanatlardaki flaplar ve bazı uçaklardaki slatlar, özellikle kalkış ve iniş sırasında kaldırma kuvvetini artırmaya yardımcı olur. Böylece kanadın aerodinamik özellikleri uçuş aşamasına uygun hâle gelir.

03 Uçakların kanat uçları neden yukarı doğru kıvrılır?



Winglet adı verilen kanat ucu tasarımları, kanat ucu girdaplarının ve indüklenmiş sürüklemenin azaltılmasına yardımcı olur. Uçak tasarımına bağlı olarak yakıt verimliliğine katkı sağlayabilir.

04 Pistlerde neden numaralar vardır?



Pist numaraları, pistin manyetik kuzeye göre yönünü yaklaşık olarak gösterir. Örneğin 09 yaklaşık 090°, 18 yaklaşık 180°, 27 yaklaşık 270° ve 36 yaklaşık 360° yönünü ifade eder. Aynı pistin iki ucunda, yönler arasındaki yaklaşık 180 derecelik fark nedeniyle farklı numaralar bulunur. Örneğin 05 numaralı pistin karşı ucunda 23 yazar.

AKADEMİSYENİN GÖZÜNDEN



1. Soru: "Öğrencilerinizde gördüğünüz ve gelecekte başarılı olacaklarını düşündüren özellikler nelerdir?"

CEVAP: "Merak eden, soru soran öğrencileri hemen fark ederim. Derslerime "geçmem gereken bir ders" gözüyle bakmayan, sektörü gerçekten öğrenmek için çaba sarf eden öğrencilerin çok daha başarılı olduğunu görüyorum. Bu öğrencilerin not ortalamaları beklenen kadar yüksek olmasa bile sektörde başarılı birer meslektaşımız hâline geldiklerini mutlulukla takip ederiz.

Sorumluluk alan, verdiği sözü tutan, zamanı iyi yöneten öğrenciler de mesleklerinde profesyonel davranacaklarının sinyallerini şimdiden veriyorlar. Eğitimimiz boyunca havacılıkta İngilizcenin ve mesleki yeterliliklerin öneminden sıkça bahsedildiğini duyuyorsunuz; ancak şirketler profesyonel davranışa ve iş etiğine de en az bunlar kadar önem veriyor.

Bir de güler yüz ve iletişim becerisi var. Havacılık bir hizmet sektörü ve çalışanlar çoğu zaman havayolu işletmelerinin yolcuya görünen yüzü konumunda. Dolayısıyla insanlarla iyi iletişim kurabilen, sakin ve saygılı gençlerin sektörde kolayca yer edindiğini görüyorum."

2. Soru: "Havacılık alanına yönelmenizde etkili olan şey neydi?"

CEVAP: "Aslında Türkiye'deki pek çok öğrenciden çok farklı bir tercih sürecim olmadı. Sınav puanım çerçevesinde alandaki en iyi üniversiteyi aradım; iş bulabilme kaygısı, sektörün o günkü durumu ve gelecekteki potansiyeli de tercihimde belirleyici oldu. Tabii o yaşlarda havacılığı pek çok sektörle karşılaştırınca heyecan verici bulduğumu söyleyebilirim ama bugünkü adayların çoğu gibi ben de her sektör hakkında derinlemesine bir bilgiye sahip değildim.
Okuduğum okul ve aldığım derslerle birlikte havacılığa bakış açım değişti. Staj ve iş tecrübelerimle de bu alanı seçmekle ne kadar doğru bir karar verdiğimi anladım diyebilirim. Sonrasında edindiğim tecrübeler doğrultusunda eğitmen olmayı hedefledim ve lisansüstü eğitimime yoğunlaştım."

3. Soru: "Havacılık alanında kariyer yapmak isteyen gençlere vermek istediğiniz en önemli tavsiye nedir?"

CEVAP: "Bu kadar hızlı değişen bir dünyada havacılık kadar dinamik bir sektör söz konusu olunca tavsiye vermek ne kadar doğru bilmiyorum. Ama şüphesiz benim de yolculuğum boyunca önceden biliyor olsam dediğim şeyler olmuştu. Bu yüzden tecrübelerim doğrultusunda naçizane birkaç şey söyleyebilirim. Sabırlı olun ve öğrenmeyi hiç bırakmayın. Havacılık sürekli değişen ve gelişen bir alan. Kurallar güncelleniyor, teknoloji ilerliyor, yeni paydaşlar pazara dahil oluyor. Bu nedenle mental olarak genç olmak oldukça önemli. Üniversiteden mezun olmak henüz kariyer sürecinin başlangıcı. Bir de sektörde emniyetin ne kadar önemli olduğunu her zaman hatırlayın. Yaptığınız iş ne olursa olsun özenle yapın. İlk işiniz hayalinizdeki iş olmayabilir ama doğru tavırla, emek vererek o hayale adım adım yaklaşırsınız. Gökyüzü sabırlı ve çalışkan olanlara her zaman yer açıyor."

4. Soru: "Size İngilizce bilgisi, sertifikalar ve staj deneyimi işe alımlarda ne kadar etkili?"

CEVAP: "En yalın hâliyle söylemem gerekirse, oldukça etkili. Havacılığın ortak dili İngilizce. İster kabin memuru olun ister yer hizmetlerinde ya da operasyonda çalışın, sahada İngilizceyi rahat kullanamıyorsanız işe bir adım geriden başlıyorsunuz. Bu yüzden havacılıkta kariyer yapmayı düşünen öğrencilerimize yabancı dilin bir tercih değil zorunluluk olduğunu özellikle vurgulamak isterim.

Sertifika ve lisanslar da bu kariyeri inşa ederken büyük önem taşıyor. Hedeflediğiniz mesleğe yönelik hem sektörel hem de sosyal becerilerinizi ulusal ve uluslararası düzeyde belgeleyen sertifikalara sahip olmak, kariyer basamaklarını daha hızlı çıkmanızı sağlıyor.

Staja gelince... Sınıfta öğrendiklerinizi sahada görmek, gerçek bir operasyonun temposunu hissetmek hem size özgüven kazandırıyor hem de işverenin gözünde sizi bir adım öne taşıyor. Tecrübelerimiz, iyi geçen bir stajın iş teklifine dönüşebildiğini gösteriyor. Üstelik öğrencilerimiz staj sayesinde sektörün neresinde yer almak istediklerine (ya da istemediklerine) daha sağlıklı karar verebiliyorlar."

5. Soru: "Havacılık alanında eğitim alan öğrenciler mezun olmadan önce kendilerini nasıl geliştirmeli?"

CEVAP: "Öncelikle İngilizceyi bir ders olarak değil, her gün kullandıkları bir araç olarak görmelerini öneririm. Havacılık terminolojisine aşina olmak, sektör haberlerini takip etmek büyük fark yaratıyor. Bunun yanında staj fırsatlarını mutlaka değerlendirmeliler. Seminerlere, fuarlara, kariyer günlerine katılmak, sektörden insanlarla tanışmak da çok önemli. Havacılık, dışından büyük görünse de aslında küçük bir dünya; bugün tanıştığınız biri yarın sizi işe alan kişi olabilir.

Son olarak ekip çalışması, iletişim ve stres altında sakin kalabilme gibi becerilerini de geliştirmeliler. Bunlar özgeçmişinizde tek satırda geçse de sahada her gün işinize yarıyor. Üniversite yılları sandığınızdan çok daha hızlı geçiyor. Üniversite hayatınızda kullanacağınız becerileri bu dönemde geliştirmek bu yüzden çok önemli."



Emniyet • İletişim • Ekip Çalışması • Sürekli Gelişim

ÖĞRENCİ KÖŞESİ

Havacılık Öğrencileriyle Aynı Sorular Farklı Cevaplar



1-Üniversiteye başladığından beri havacılığa bakış açın nasıl değişti?

2-Mezun olduğunda hangi pozisyonda çalışmayı hedefliyorsun?

3-Bölümüne başlamadan önce havacılıkla ilgili doğru bildiğin yanlış neydi?

4-Sence bir havacılık öğrencisini diğer adaylardan ayıran özellik ne olmalı?

5-Üniversiteye yeni başlayacak bir havacılık öğrencisine tek bir tavsiye verecek olsan ne söylerdin?

1-Bölümle alakalı şeyler gördükçe havacılığa karşı ilgim arttı; onun dışında çok değişmedi.

2-Kabin memuru.

3-Havacılıkta bu kadar fazla meslek seçeneği olduğunu bilmiyordum.

4-Sektörü daha iyi bilmek, vardiyalı çalışma ve yapacağımız meslekteki gereklilikleri bilmek; işe başladığımızda daha iyi tahmin edebiliyoruz.

5-İngilizcen yoksa sektörde bir yerlere gelemezsin, kolayca.



1-Üniversiteye başladığından beri havacılığa bakış açın nasıl değişti?

2-Mezun olduğunda hangi pozisyonda çalışmayı hedefliyorsun?

3-Bölümüne başlamadan önce havacılıkla ilgili doğru bildiğin yanlış neydi?

4-Sence bir havacılık öğrencisini diğer adaylardan ayıran özellik ne olmalı?

5-Üniversiteye yeni başlayacak bir havacılık öğrencisine tek bir tavsiye verecek olsan ne söylerdin?

1-Havacılığı dışarıdan sadece büyük havaalanlarını, uçakları ve seyahat olarak görüyordum; ama bu sektörün içerden her saniyenin önemli olduğunu ve bizim göremediğimiz çok büyük operasyonların yapıldığını fark ettim.

2-Havayolu şirketlerinde kabin memuru olarak görev yapmak isterim.

3-Havacılıkta sadece pilot ve kabin memuru olduğunu sanıyordum; oysa binlerce kişinin çalıştığı dev bir operasyon varmış.

4-Yüksek iletişim becerisi, güler yüz, stres anında soğukkanlı kalabilmek ve ekip çalışmasına uyum.

5-Dilini, özellikle İngilizcesini, geliştirebildiği kadar geliştirmesini tavsiye ederdim.



1-Üniversiteye başladığından beri havacılığa bakış açın nasıl değişti?

2-Mezun olduğunda hangi pozisyonda çalışmayı hedefliyorsun?

3-Bölümüne başlamadan önce havacılıkla ilgili doğru bildiğin yanlış neydi?

4-Sence bir havacılık öğrencisini diğer adaylardan ayıran özellik ne olmalı?

5-Üniversiteye yeni başlayacak bir havacılık öğrencisine tek bir tavsiye verecek olsan ne söylerdin?

1-Üniversiteye gelmeden önce havacılığa ilgim vardı; ama burada arkadaşlarımla ve hocalarımla konuştuğum, öğrendiğim bilgiler sayesinde aklımdaki karmaşık düşünceleri düzene koyup bir gelecek inşa etmek istiyorum.

2-Yer hizmetlerinde çalışmak istiyorum.

3-Bu işin kolay olduğunu düşünmem.

4-Dikkati, özsaygısı yüksek, iletişim becerileri ve stres yönetimi açısından diğer öğrencilerden farklı olan öğrencilerdir bence.

5-İngilizce öğrenmeye çalışsınlar ve bilgi edinmeye açık olsunlar.



1-Üniversiteye başladığından beri havacılığa bakış açın nasıl değişti?

2-Mezun olduğunda hangi pozisyonda çalışmayı hedefliyorsun?

3-Bölümüne başlamadan önce havacılıkla ilgili doğru bildiğin yanlış neydi?

4-Sence bir havacılık öğrencisini diğer adaylardan ayıran özellik ne olmalı?

5-Üniversiteye yeni başlayacak bir havacılık öğrencisine tek bir tavsiye verecek olsan ne söylerdin?

1- Üniversiteye başlamadan önce havacılığı daha yüzeysel, uçak ve uçuşlardan ibaret sanıyordum. Ancak üniversitede öğrendiklerim sayesinde havacılığın teknik bilgi, güvenlik, disiplin, soğukkanlılık ve ekip çalışması gerektiren kapsamlı bir alan olduğunu fark ettim. Artık havacılığa daha bilinçli ve profesyonel bir şekilde bakıyorum.

2- Mezun olduğumda kabin memuru olarak çalışmayı planlıyorum.

3- Üniversiteye başlamadan önce havacılığın basit ve çok fazla disiplin gerektirmeyen bir iş olduğunu sanıyordum.

4- Havacılık öğrencisini diğer adaylardan ayıran en önemli özelliğin disiplinli olması olduğunu düşünüyorum.

5- Yeni başlayacak öğrencilere tavsiyem, birden fazla dil öğrenmeleri ve kendilerini sürekli geliştirmeleridir.



1-Üniversiteye başladığından beri havacılığa bakış açın nasıl değişti?

2-Mezun olduğunda hangi pozisyonda çalışmayı hedefliyorsun?

3-Bölümüne başlamadan önce havacılıkla ilgili doğru bildiğin yanlış neydi?

4-Sence bir havacılık öğrencisini diğer adaylardan ayıran özellik ne olmalı?

5-Üniversiteye yeni başlayacak bir havacılık öğrencisine tek bir tavsiye verecek olsan ne söylerdin?

1-Üniversiteye başladıktan sonra havacılığın yalnızca uçuşlardan ibaret olmadığını, arka planda çok daha büyük bir iletişim, ekip çalışması ve organizasyon süreci olduğunu gördüm. Bu da havacılığa bakış açımı daha geniş bir perspektife taşıdı.

2-Mezun olduktan sonra kabin memurluğunu da düşünüyorum. Uzun vadede ise havacılık sektöründe bir eşleşme yönetici pozisyonlarına yükselmeyi ve daha büyük sorumluluklar üstlenmeyi hedefliyorum.

3-Havacılıkta yabancı dil bilmenin ön planda olduğunu düşünüyordum; ama iletişim, problem çözme ve sorumluluk almanın da önemli olduğunu fark ettim.

4-Bence iletişim becerisi, sorumluluk alabilmek ve gerektiğinde inisiyatif göstermek önemli ayrıntılardır. Bir eşleşme yönetici pozisyonlarına açık olmak da bir havacılık öğrencisini diğer adaylardan ayırır.

5-Bence üniversite hayatını iyi değerlendirmek, kendini geliştirmek ve farklı alanlarda deneyim kazanmak önemli. Yeni fırsatlara açık olmak, sorumluluk almaktan çekinmemek ve gelecekte ne yapmak istediğini keşfetmek için çaba göstermek gerekiyor.

SEN OLSAYDIN NE YAPARDIN? OKURLARIMIZIN CEVAPLARI



Önceki sayımızda yayımlanan senaryoya okurlarımızın verdiği yanıtlar

CEVAP 01

Öncelikle ne olduğunun tamamen farkına vardıktan sonra kabin ekibini konu hakkında bilgilendirir ve ardından ne yapacağımı düşünmeye başlarım. Hidrolik sistemler hasar aldığı için uçak manevra yapma kabiliyetinin bir kısmını kaybedeceğinden dolayı mevcut durumda geriye dönmeye çalışmak riskli olabilir. Halihazırda yakıt bakımından bir sıkıntımız olmayacağı için hasar alan motora giden gücü tamamen kapattırırım. Bunun sebebi şu: Uçağımız zaten tek motorla görevini yapabilecek bir kapasiteye sahip ve hasarlı motora hâlâ giden yakıt, güvenlik ve emniyet açısından oldukça risklidir. Bu faktörleri değerlendirdikten sonra 420 deniz mili kuzeydeki İzlanda'nın Keflavik Havaalanı'na iniş yapmayı tercih ederdim ve faaliyete geçmeden önce bu kararı yardımcı pilotla paylaşırdım. Son olarak durumu tekrar kabin ekibiyle paylaşıp, olabilecek en az hasarla durumu atlatmak için elimden geleni, durumun verdiği adrenalin ve paniğin kurbanı olmadan yapmaya çalışırdım.

CEVAP 02

Öncelikle hasarlı motoru devre dışı bırakıp yangın riskine karşı gerekli kontrolleri yapardım. MAYDAY çağrısı yaparak hava trafik kontrolüne durumu bildirir, ağırlık ve performans hesaplamalarını değerlendirerek en güvenli meydana yönelirdim. Önceliğim uçağı ve yolcuları emniyete almak olurdu.

CEVAP 03

Shannon'a dönerdim. 140 mil varken 420 mil gidilmez.
Önce uçağı uçururum. Kalan motora güç verir, kontrollü alçalırım. Hasarlı motoru kapatırım, dumana karşı maskeleri takarız. MAYDAY verir, rotadan çıkıp Shannon'a yönelirim.
Dönerken yakıt atarım ama bunun için beklemem. Duman artar ya da uçak zorlanırsa ağır da olsa inerim. Kanatta hasar var, o yüzden inişten önce flapleri yüksekte deneyip uçağı tanırım.
Yedek pilotlar yardıma gelir, kabin hazırlanır, pistte itfaiye bekler. Gerisi sakin kalmak ve ekibe güvenmek.

CEVAP 04

Öncelikle sakinliğimi korur, uçağın kontrolünü sağlamaya ve yardımcı pilotla koordineli hareket etmeye çalışırdım. Motor arızası ve hidrolik sistem basınç kaybı nedeniyle acil durum prosedürlerini uygular, hava trafik kontrolüyle iletişime geçerek en uygun meydana yönelirdim. Yakıt, uçuş mesafesi ve uçağın mevcut durumu gibi faktörleri değerlendirerek yolcuların güvenliğini ön planda tutardım.

CEVAP 05

İlk iş uçağın burnunu düzeltip kontrolü sağlama alırdım, tek motorla o irtifada asılı kalınmaz sonuçta, yavaşça güvenli bir yüksekliğe süzülürdüm. İkinci pilota sol motoru kapatıp yangın emniyetine almasını söylerdim. 420 mil gidip macera aramam, hemen 180 derece kırıp 140 mil arkadaki Shannon'a yönelirdim. Telsizden acil durum bildirimi patlatır, kuleye 'piste itfaiyeyi çekin' derdim. Dönüşte depodaki yakıtı tahliye etmeye çalışırdım ama kanat hasarlı ve hidrolik kaçırıyor, iş sarpa sararsa hiç yakıt bitmesini beklemeden uçağı olduğu gibi ağır siklet piste yapıştırırdım. Kabini de sıkı bir inişe hazırlatıp sağ salim teker koyardım.

DAHA GENİŞ
UFUKLARA
BİRLİKTE

SEN OLSAYDIN NE YAPARDIN?

Bir Karar, Birden Fazla Sorumluluk

Uçuşun kalkışından kısa bir süre sonra kabin ekibi görevlerine devam etmektedir. Kabin memuru olarak görev yaptığın sırada, orta sıralarda oturan bir yolcunun emniyet kemerini sürekli açtığını ve koridorda yürümeye çalıştığını fark ediyorsun. Yolcu, uçuş korkusu yaşadığını ve tuvalete gitmesi gerektiğini söylüyor. Tam bu sırada kaptan pilot, türbülans beklendiğini bildiriyor ve kabin ekibinin derhâl emniyetli pozisyona geçmesini istiyor. Yolcuyu koltuğuna oturmaya ikna etmeye çalışırken yanındaki başka bir yolcu, söz konusu yolcunun kendisine bağırdığını ve tehditkâr davrandığını söyleyerek müdahale etmeni istiyor. Kabin amiri başka bir bölgede olduğu için o anda yanında değil. Yolcu ise uyarılarına rağmen koridorda kalmakta ısrar ediyor.

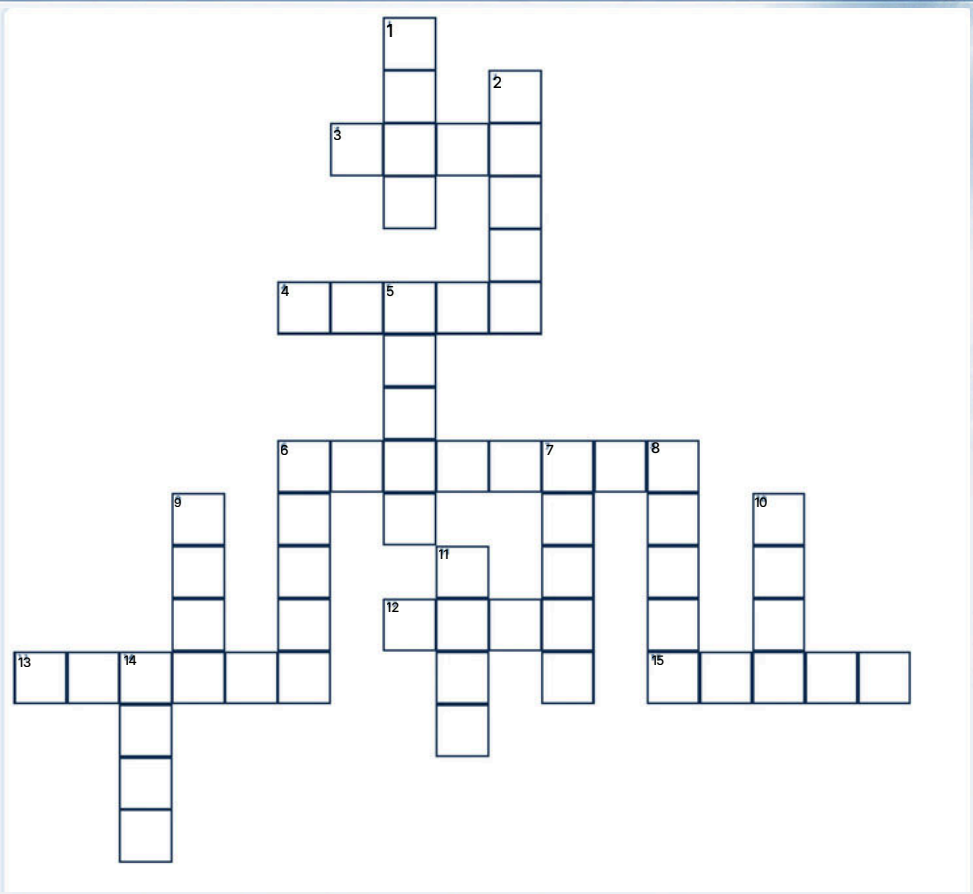


SEN OLSAYDIN NE YAPARDIN?

Yolcunun güvenliğini sağlamak, diğer yolcuları korumak ve kaptanın talimatını yerine getirmek arasında nasıl bir öncelik sıralaması yapardın? Kabin amirine ulaşamadığın bu durumda hangi adımları atardın?

Bilgini Ölçmeye Ne Dersin?

HAVACILIK ÇENGEL BULMACASI



DİKEY

1. Uluslararası sivil havacılık standartlarını belirleyen kuruluşun kısaltması.

2. Uçakların konumunu ve hareketini tespit etmekte kullanılan sistem.

5. Uçağın yerde, kendi motor gücüyle hareket etmesi.

6. Uçağı uçuran kişi.

7. Uçakların park ettiği, yolcu indirip bindirdiği ve yükleme işlemlerinin yapıldığı alan.

8. Uçakta yolcuların seyahat ettiği bölüm.

9. Uçağın kanadında, kaldırma kuvvetini artırmaya yardımcı olan hareketli yüzey.

10. Uçuşların belirli zamanlarda yapılabilmesi için verilen zaman aralığı izni.

11. Uçakların iniş ve kalkış yaptığı uzun, düz alan.

14. Hava trafiğini kontrol eden görevlilerin çalıştığı yer.

YATAY

3. Havayolları ve havalimanları için üç harfli kodlar belirleyen kuruluşun kısaltması.

4. Havalimanı ve çevresindeki güncel meteorolojik koşulları bildiren rapor.

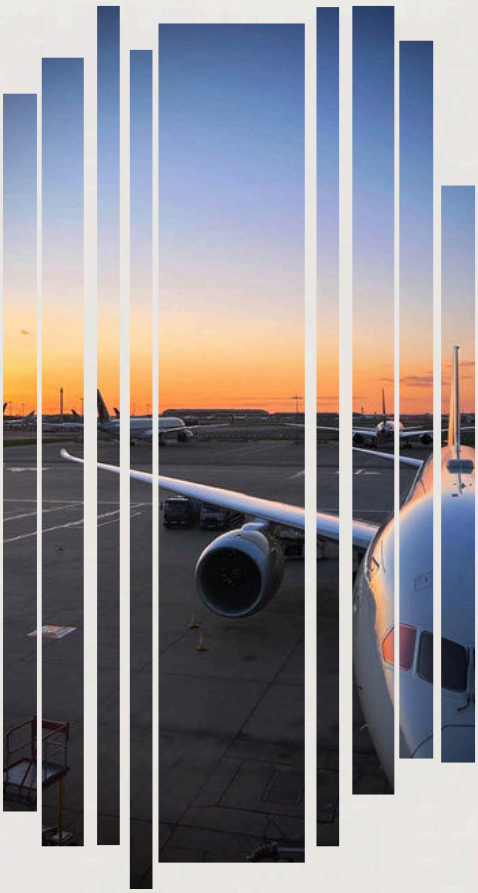
6. Uçağın park pozisyonundan özel bir araçla geri itilmesi işlemi.

12. Bir havayoluna ait uçakların tamamı.

13. Pilotların uçağı yönettiği bölüm.

15. Uçuşlarla ilgili önemli duyuru ve bilgileri içeren bildirimin adı.

HAVADAN KARELER









TAKİP ET

TikTok: skywardmag

Takip et

Instagram: skywardm1

- İlgi çeken bilgiler, bir sonraki sayıda olmak için yapılan etkinlikler ve daha nicesi Instagram ve TikTok sayfalarımızda!
- Takip edip bildirimleri aç ve her şeyden haberdar ol!

Havadan ve havacılıktan vazgeçme :)

41°16’N
28°44’E

Gökyüzünün Ötesinde



Havacılık öğrencileri, meraklıları ve profesyoneller için