

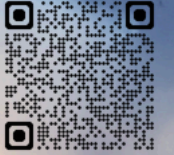


**HAVACILIK DERGİSİ**

**YÜKSEKTEN BİR BAKIŞ  
HAVACILIK TOPLULUĞU**



*S. Ortatürk*



**Editör Ve Tasarım:  
SEMİH ARDA ÜZÜLMEZ**

# EDİTÖRÜN YORUMU

## Değerli Havacılık Tutkunları

“Yüksekten Bir Bakış” dergimizin ilk sayısını sizlerle buluşturmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Havacılık sadece uçaklardan ibaret değil; bilim, mühendislik ve cesaretin bir araya geldiği büyük bir alandır. Biz de bu dergiyle havacılık dünyasındaki önemli gelişmeleri, geçmişten günümüze dikkat çeken olayları ve sektördeki yenilikleri sizlerle paylaşmayı amaçlıyoruz.

Dergimizde, havacılık tarihine damga vuran uçuşlardan günümüz teknolojilerine, sektördeki önemli isimlerin hikâyelerinden geleceğe yön verecek projelere kadar birçok konuyu ele alacağız.

Okuyucularımızın görüşleri ve katkıları bizim için çok değerli. Bu yayının hazırlanmasında emeği geçen Nurullah Akbolat, Elif Yılmaz ve Havacılık Kulübümüze teşekkür ediyorum.

Sizleri “Yüksekten Bir Bakış” topluluğuna davet ediyor, keyifli okumalar diliyorum.

“Yüksekten bir bakış, yalnızca mesafeleri değil, hayalleri de aşmanızı sağlasın.”

Sevgi ve saygılarımla,

SEMİH ARDA ÜZÜLMEZ

Amasya Üniversitesi Havacılık Yönetimi 1. Sınıf Öğrencisi  
Yüksekten Bir Bakış Topluluğunun Kurucusu





## YÜKSEKTEN BİR BAKIŞ TOPLULUĞU

### SEVGİLİ OKUYUCULARIMIZ,

Yüksekten Bir Bakış Topluluğu 10 Mart 2025 tarihinde kurulmuş ve gelecekte adını duyuracak havacılık topluluğu olacaktır. Nedeni ise havacılıkta ve normal yaşantıda öğrencinin yanında olup, değer katacağına şüphe yoktur. Amasya Üniversitesi Havacılık Kulübünün desteğı sayesinde ileriye doğru bir adım atılmıştır.

Gelecekte bir çok üniversitenin yanında duracak ve havacılığa gönül vermiş birçok öğrenciye yol göstermesini umuyoruz. İlk sayımızı yayınlamamız bunun göstergesi olacaktır. Web sitemizden en yeni ve öğretici dergilerimizi okuyabilir, galeri kısmından fotoğraflara ve videolara erişim sağlayabilirsin. Duyurular kısmından önemli olayları ve haberleri kaçırmamanızı öneririm . Havacılık sektörüne deneyimli insanlar kazandıracamız bir geleceğe...





## Amasya Üniversitesi Havacılık Ve Uzay Kulübü

### Değerli Havacılık Tutkunları,

Amasya Üniversitesi'ne bağlı olarak 2022 yılında kurulan Havacılık Kulübü, kısa sürede büyük bir ilgi görmüş ve bugün yaklaşık 300 aktif üyesiyle faaliyetlerini sürdürmektedir. Kulübümüz, üniversitemiz bünyesinde havacılığa ilgi duyan tüm öğrencileri bir araya getirerek, bu alanda bilgi alışverişinde bulunmalarını ve sektörel farkındalık kazanmalarını amaçlamaktadır.

Havacılığa gönül vermiş öğrencilerimize sektörü yakından tanıma fırsatı sunmak amacıyla; eğitimler, seminerler, söyleşiler ve çeşitli etkinlikler düzenlemekteyiz. Bu sayede üyelerimiz yalnızca teorik bilgiyle değil, aynı zamanda sektörün profesyonelleriyle birebir iletişim kurarak pratik deneyimler de kazanmaktadır.

Kulübümüz, havacılık sektöründe kariyer hedefi olan ancak bu alandaki meslekler ve iş olanakları hakkında yeterli bilgiye sahip olmayan öğrencilere rehberlik etmeyi hedeflemektedir. Sektörde yer almak isteyen arkadaşlarımızın bilgi eksikliklerini gidermek, onlara yol göstermek ve ilgi duydukları bu alanda motivasyonlarını artırmak kulübümüzün en temel amaçlarından biridir.

Amasya Üniversitesi Havacılık Kulübü olarak, öğrencilerimizin bu heyecan verici alanda kendilerini geliştirmelerine katkı sağlamak ve onları geleceğin havacılık profesyonelleri olarak sektöre hazırlamak için çalışmalarımıza tutkuyla devam ediyoruz.





## VİZYONUMUZ

Amasya Üniversitesi'nde havacılık tutkusunu yaygınlaştırmak, öğrencilerimizin bu alana ilgi duymalarını sağlamak ve onları havacılık kültürüyle tanıştırmak temel vizyonumuzdur. Her yıl üniversitemize katılan yeni öğrencilerle birlikte sürekli kendini yenileyebilen, dinamik ve katılımcı bir yönetim anlayışıyla büyüyerek; Amasya Üniversitesi'nin en köklü ve etkili öğrenci kulüplerinden biri olmayı hedefliyoruz. Havacılık Kulübü olarak, hem bireysel gelişimi hem de topluluk ruhunu ön planda tutarak, geleceğin havacılık profesyonellerine ilham vermeyi amaçlıyoruz.

## MİSYONUMUZ

Amasya Üniversitesi bünyesindeki tüm öğrencilere havacılığı sevdirecek, ilgi ve merak uyandıracak etkinlikler düzenlemek temel misyonumuzdur. Havacılık sektöründe kariyer hedefleyen öğrencilerimize sektörü daha yakından tanıtmak, bilgi seviyelerini artırmak ve onları bu alanda bilinçli bireyler olarak yetiştirmek amacıyla eğitimler, seminerler ve sektörle buluşma etkinlikleri düzenlemekteyiz. Kulüp olarak, öğrencilerin kişisel ve mesleki gelişimlerine katkı sağlamayı, onları havacılık dünyasına hazırlamayı görev edinmekteyiz.

## Etkinliklerimiz

- **Kim daha havacı :** Bu etkinlikte DHMİ den değerli konuklarımızı davet ettik. Yarışma sonucunda ilk üç kişiye hediyeler taktim edildi.
- **İstanbul Aydın Üniversitesinde gerçekleşen Skyconnect etkinliğinde il dışından katılan ilk kulüp olduk .**
- **Gökyüzünün kartalları:** bu etkinliğimizde pilotlarımızı ağırlayarak verimli bir konferans düzenledik.
- **Uçuş ve Ötesi:** Bu etkinliğimizde Turkish Airlines insan kaynakları ekibini çağırarak verimli bir konferans düzenledik.



## **IFTE (ULUSLARARASI HAVACILIK EĞİTİM FUARI)**

**IFTE 2025'te sektöre ait en güncel yenilikler, havacılığın dünyadaki en etkin temsilcileri ile sizleri de en iyiler arasında görmekten ve sizlere bu imkanı sunmaktan onur duyarız.**

**Ülkeler arasında hızla artan ticari, sosyal ve kültürel ilişkiler sonucu, zamanı verimli kullanmak ve hızlı ulaşım önemli kavramlar haline gelmiştir. Küreselleşme ulaşımı uluslararası bir gereksinim haline getirmiş bunun sonucu olarak havacılık ilgi gören, en çok tercih edilen ve hayati önem taşıyan bir endüstri haline gelmiştir.**

**Havacılık sektöründeki bu hızlı büyüme süreci, kalifiye personel ihtiyacını doğurmuştur. Bu bağlamda, havacılık eğitimi veren kurum ve kuruluşlar sektöre kalifiye personel yetiştirmek adına kritik bir yere sahiptir.**

**IFTE, sektörde hizmet veren kurum ve kuruluşların uluslararası düzeyde bilinirliğini arttırarak işbirliği zemini hazırlamak, havacılık eğitimleri ile ilgili tüm detaylı bilgileri son kullanıcıya sunmak, sektörle ilgili gelişmelerden ve fırsatlardan sizleri haberdar etmek için düzenlenen etkili bir platformdur.**



**ALFA Fuarçılık tarafından ilki 2013 yılında, ikincisi 2014 yılında, üçüncüsü 2016, dördüncüsü 2018 ve beşincisi 2023 yılında düzenlenen IFTE;**

**Uçuş eğitim ve tip eğitim organizasyonları, yedek parça tedarikçileri, bakım - onarım şirketleri, piston motorlu uçak üreticileri, simülatör üretim şirketleri, havacılık akademisi kurumları, uçuş ekipman sağlayıcıları, havacılık basın yayın kuruluşları, broker şirketleri ve havacılık sektöründeki birçok şirketi bir araya getirmiş, toplamda 63'ü Türkiye'den, 40'ı farklı kıtalardan olmak üzere 103 katılımcı ve 10 bin 473 yerli ve yabancı ziyaretçiyi ağırlamıştır.**

**UDHB, SHGM ve DHMİ tarafından desteklenen IFTE, havacılık dernekleri ve vakıflarına ev sahipliği yapmış fuar süresince sektörün duayen isimlerini ağırladığı 15 ayrı konferans ve söyleşi ile havacılığın geleceğine ışık tutmuştur.**

# DERGİMİZ VE İÇİNDEKİLER

İLGİNÇ UÇAK KAZALARI

09



HAVACILIK MEZUNU NE İŞ YAPAR?

13

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE ÇALIŞANLARIN MOBBİNG'E  
MARUZ KALMA VE STRES DURUMLARININ  
DEĞERLENDİRİLMESİ

15

BİR HAYATTA KALMA SAVAŞI : UÇAK  
KAZASINDA ÖLEN ARKADAŞLARINI YİYEREK  
KURTULAN 16 GENÇ

22

EN İLGİNÇ HAVA ALANLARI VE PİSTLER

18

TARİHTEKİ ÜNLÜ HAVACILAR

25

GÖKLERDEKİ İSTİKBAL: SİVİL  
HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

21

FİLMLER VE KİTAPLAR

31

AMASYA ÜNİVERSİTESİ  
HOCALARIMIZIN DEĞERLİ  
YAZILARI

33

# HAVACILIKTA Kİ BAZI İLGİNÇ OLAYLAR

## UÇAK KAZALARI:

### Helios Airways Flight 522

Yunanistan'da 2005 yılında meydana gelen bu kazada uçak, teknik bir arıza nedeniyle kabin basıncını kaybetti ve oksijen maskeleri devreye girdi. Pilotlar ve mürettebat bayılınca uçak "hayalet uçak" gibi kontrolden çıkmış şekilde saatlerce uçtu. Otomatik pilot devrede olduğu için uçak, yakıtı bitene kadar havada kaldı. Sonunda Yunanistan'a düşen uçaktaki 121 kişi hayatını kaybetti.

### Flight 19 -Bermuda Şeytan Üçgeni'nin Gizemi-

Beş ABD donanma uçağı, eğitim uçuşu sırasında aniden kayboldu. Pilotlar yönlerini kaybettiklerini bildirip son mesajlarında "Beyaz suyun içindeyiz, kaybolduk!" dediler. Onları aramaya giden bir kurtarma uçağı da kayboldu. 14 pilot ve 13 kurtarma ekibi üyesi bir daha asla bulunamadı. Bu olay, Bermuda Şeytan Üçgeni efsanesini güçlendirdi.

### Uruguay Uçak Kazası-Hayatta Kalma Mücadelesi-

Uruguay Hava Kuvvetleri'ne ait bir uçak, 1972 yılında ragbi takımı ve taraftarlarını Şili'ye götürürken And Dağları'na çakıldı. 72 yolcudan 29'u kazadan sağ çıktı ancak zorlu koşullarda açlıkla mücadele etmek zorunda kaldılar. 72 gün boyunca dağda mahsur kalan kazazedeler, hayatta kalmak için ölen yolcuların bedenlerini yemek zorunda kaldı. Kurtulan 16 kişi, 10 günlük bir yürüyüş sonrası yardım bulmayı başardı. Bu olay, Alive (Diriliş) filmiyle de ünlendi.



## Airways Flight 242-Fırtınaya Yakalanan Uçak-

Uçak şiddetli dolu fırtınasına yakalandı. Dolu motorları bozarak uçağın düşmesine neden oldu. Pilotlar otoyola acil iniş yapmaya çalıştı, ancak uçak yere çarptı. 81 yolcudan 63'ü hayatını kaybetti, ancak bazı yolcular ve otoyoldaki birkaç kişi mucizevi şekilde kurtuldu. Bu kazalar, havacılığın ne kadar tehlikeli olabileceğini ve bazı olayların günümüzde' de gizemini koruduğunu gösteriyor.

## AF152 Sefer Sayılı Uçak Kazası

3 Ağustos 1953'te Paris'ten Tahran'a havalanan uçak Fethiye semalarında arızalandı. Kaptan Raymond Terry uçağı Fethiye açıklarına indirmeyi başardı. Kazadan 32 yolcu ve 8 mürettebat sağ kurtulurken 4 yolcu hayatını kaybetti. Fethiye açıklarında 257 metre derinlikte yatan uçağın enkazına Türk Deniz Kuvvetlerinin özel araştırması ile 65 yıl sonra ulaşıldı. TRT konuyla ilgili bir belgesel hazırladı.



AF152 Sefer Sayılı Uçak

## İlk Türk Uçak Kazası

1954 yılında Adana'da şu anki Türk Hava Yolları olan Devlet Hava Yollarına ait ARK isimli uçak düştü. Adana'dan Ankara'ya gitmek için saat 13.40'da havalanan DC-3 ARK isimli uçağı kalkıştan 10 dakika sonra Toros eteklerinde Kurttepe mevkinde havada infilak etti. Uçağın parçaları 15 kilometrelik bir alana yayıldı. Kazada 25 kişi hayatını kaybetti. Hayatını kaybeden kişiler arasında ünlü arkeoloji profesörü ve siyaset adamı olan Remzi Oğuz Arık da bulunuyordu. Aynı zamanda uçak kazasında kaybettiğimiz ilk hostes Güler Karaduman yine bu uçakta mürettebat olarak bulunmaktaydı.



## Fokker F - 27 Tip Kazası

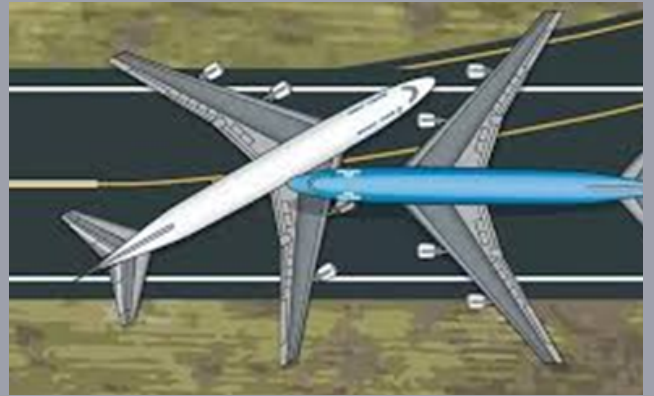
Türk Hava Yollarına ait Ankara-Adana seferini yapan Fokker F-27 tipi Kop uçağı, Toroslar'a çakıldı. 8'i yolcu, 3'ü mürettebat olmak üzere toplam 11 kişi öldü.



**Fokker F - 27**

## Tenerife Havaalanı Faciası

Tenerife, Kanarya Adalarında 1977 yılında sisli bir havada, iki Boeing 747 uçağı (KLM ve Pan Am) pistte çarpıştı. KLM uçağı, kalkış izni almadan havalanmaya çalışırken Pan Am uçağı pistte duruyordu. İki dev uçak çarpıştı ve 583 kişi hayatını kaybetti. Hava trafik hataları ve pilot yanlış anlaşımaları nedeniyle meydana gelen bu facia, havacılık tarihinin en büyük kazalarından biri oldu.



**Tenerife Havaalanı Faciası**

## Japan Airlines'in 123 Sefer Sayılı Uçuşu

Japan Airlines'in 12 Ağustos 1985 tarihinde Tokyo Havalimanı'ndan Osaka Havalimanı'na gerçekleştirdiği iç hat uçuşunda, Boeing 747SR-46 model uçağın kalkıştan yaklaşık 44 dakika sonra bütün kontrollerini kaybederek bir dağa çarpması sonucunda 15'i mürettebat olmak üzere toplam 520 kişinin ölümü ve 4 kişinin de yaralanması ile sonuçlanan dünyanın en büyük ikinci hava yolu felaketidir.

12 Ağustos 1985 tarihinde, Boeing 747SR tipi uçağın kalkıştan 12 dakika sonra, dikey kuyruğunun büyük bir kısmı koptu. Bu şekilde 32 dakika daha dayanabilen uçak, Tokyo'nun yaklaşık 100 kilometre kuzeybatısında, Gunma idari bölgesine bağlı Ueno yakınlarındaki Takamagahara Dağı'na çakıldı. Bu facia Japonya topraklarında meydana gelen en ölümcül hava kazası olurken, Tenerife faciasından sonra dünya sivil havacılık tarihindeki en ölümcül ikinci kaza oldu. Ayrıca dünya sivil havacılık tarihinde tek uçağın karıştığı en ölümcül kazadır.



**Japan Airlines'in 123 Sefer Sayılı Uçuşu**

# HAVACILIK YÖNETİMİ MEZUNU NE İŞ YAPAR?

Bu bölümde amaç, havacılık sektöründe yaşanan sıkıntıların tespiti ve giderilmesi ile birlikte eklenecek yeniliklerle gelişmesine fayda sağlamaktır.

## Havacılık Yönetimi Mezunları İş Olanakları Nelerdir?

### 1.Hava Yolu Şirketleri

Yer Hizmetleri Yönetimi (check-in, biletleme, bagaj hizmetleri)  
Uçuş Operasyonları (uçuş planlaması ve operasyon yönetimi)  
Kabin Hizmetleri Yönetimi  
Yolcu İlişkileri ve Müşteri Hizmetleri  
Kargo ve Lojistik Yönetimi  
Havayolu Pazarlama ve Satış Departmanı

### 2. Havalimanı İşletmeleri

Havalimanı Yönetimi ve İşletme  
Havacılık Güvenliği ve Emniyet Yönetimi  
Hava Trafik Yönetimi (ATC - Hava Trafik Kontrolörü olmak için ek eğitim gerekir)  
Terminal İşletmeciliği  
Gümrük ve Pasaport Kontrollerinde Yönetim

### 3. Uçuş ve Yer Hizmetleri Şirketleri

Hava Taşımacılığı ve Lojistik Firmaları  
Catering Hizmetleri (Uçak içi yiyecek-içecek hizmetleri)  
Havacılık IT ve Veri Analitiği

### 4. Devlet Kurumları ve Regülasyonlar

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)  
Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMI)  
Uluslararası Havacılık Kurumları (IATA, ICAO gibi)



## 5. Özel Sektör ve Danışmanlık Firmaları

Havacılık Danışmanlığı ve Eğitim Kurumları  
Havacılık Sigortacılığı ve Finans Yönetimi  
Havacılık Hukuku ve Regülasyon Danışmanlığı

## 6. Akademik ve Araştırma Alanları

Üniversitelerde Havacılık Bölümlerinde Akademisyenlik  
Havacılık Politikaları ve Stratejik Planlama

Eğer uluslararası bir kariyer düşünüyorsan, yabancı dil (özellikle İngilizce) bilmek büyük avantaj sağlar. Ayrıca, bazı alanlar için ek sertifikalar almak (IATA sertifikaları, havacılık güvenliği eğitimleri vb.) iş bulma şansını artırabilir. Hangi alana yönelmeyi düşünüyorsun?



# Havacılık Sektöründe Çalışanların Mobbing'e Maruz Kalma ve Stres Durumlarının Değerlendirilmesi

## Özet

Araştırmanın amacı, Türkiye'de havacılık sektöründe çalışanların mobbinge maruz kalmalarını ve stres durumlarını incelemektir. Araştırma evrenini Türkiye'de çalışan işletme sektör çalışanları oluşturur. Basit tesadüfi beceri yöntemi ile 171'i kadın, 239'u erkek toplam 410 kişi ile oluşturur . Araştırma, beş bölümden oluşur. Birinci bölümde mobbing ve mobbingin hukuksal boyutu, ikinci bölümde stres kavramı, açıklanmaya yönelik özellikler; Üçüncü

bölümde araştırmada kullanılan yöntemin izah edilmeye çalışılması. Araştırmamızda veri toplama aracı olarak anket yöntemi kullanılmıştır

Dördüncü bölümde veri toplama aracından elde edilen açıklamalar, açıklamalar haline getirilerek yorumlanmıştır. Beşinci ve son bölümde elde edilen bulgulara ulaşılarak, ulaşılan ve bu sonuçlardan' da önerilere yer verilmiştir. Araştırma sonucunda kadınların ve erkelerin mobbing algısında anlamlı bir farklılık bulunamamıştır. Ancak kadınların stres düzeylerinin erkeklere göre dağılımı daha yüksek olduğu görülmektedir.

Elde edilen bir diğer sonuç, toplam, işyerlerinde ve haftalık çalışma programlarını inceleyen çalışanlar arasında mobbing algısı ve stres düzeylerinde anlamlı bir farklılığın var olduğudur. Son olarak kişilerin, kişilik ve itibara, yönelik ve kişisel sağlığa yıllardır algıları ile stres noktaları arasında anlamlı bir ilişkinin sunulduğu görülmektedir. Anahtar Kelimeler: Mobbing, Stres, Havacılık Sektörü. Çalışmanın amacı Türkiye'deki havacılık çalışanlarının stres durumunu ve mobbinge maruz kalma durumlarını incelemektir. Çalışmanın evrenini Türkiye'deki havacılık çalışanları oluşturmaktadır.

Basit rastgele örnekleme ile 410 kişi seçilmiş olup, bunların 171'i kadın, 239'u ise erkektir. Çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde mobbingin tanımı, nedenleri, etkileri ve sonuçları yer almaktadır.



İkinci bölümde mobbingin ulusal ve küresel ölçekte hukuki boyutu ele alınırken, çalışmanın üçüncü bölümünde stres kavramı, nedenleri, etkileri ve sonuçları ele alınmaktadır. Çalışmanın dördüncü bölümünde metodoloji yer almaktadır. Veri toplama aracı olarak anketler kullanılmıştır.

Beşinci bölümde toplanan veriler tablolar kullanılarak yorumlanmıştır. Son bölümde ise sonuç ve öneriler yer almaktadır. Sonuçlar mobbing algısında cinsiyete göre anlamlı bir fark göstermemiştir. Ancak kadınlar erkeklere göre daha fazla stres düzeyi göstermiştir. Çalışmanın bir diğer sonucu ise haftalık çalışma süresi ve iş yeri dikkate alındığında çalışanlar arasında mobbing algısı ve stres düzeyleri açısından anlamlı bir fark olduğudur. Mobbing algısının stres üzerindeki etkisine bakıldığında, iletişimsel yıldırma, sosyal yıldırma, mesleki ve işlevsel yıldırma değişkenlerinin stres üzerinde anlamlı ve pozitif etkisi olduğu görülmüştür. Anahtar Sözcükler: Mobbing, Stres, Havacılık Sektörü.

**Yasin AFACAN, 14 Şubat 2015**



# An Analysis of Mobbing and Stress Perception Among Aviation Sector Employees in Turkey

## Abstract:

This study consists of six sections. The first section defines mobbing, including its causes, effects, and consequences. The second section examines both national and international legal frameworks surrounding mobbing. The third section explores the concept of stress, its causes, effects, and consequences. The fourth section outlines the research methodology and data collection process, with surveys used as the primary tool. In the fifth section, the collected data are analyzed and presented in tables. The final section discusses the research findings and offers recommendations.

The findings indicate that there is no statistically significant difference in mobbing perception between male and female employees. However, it was observed that women report higher levels of stress compared to men. Moreover, when variables such as weekly working hours and workplace conditions were considered, significant differences were found in employees' perceptions of mobbing and their stress levels. Finally, it was determined that communicative, social, occupational, and functional forms of mobbing have a significant impact on employees' stress perception.



# En İlginç Havalimanları ve Pistler

## Lukla Havalimanı (Tenzing-Hillary) – Nepal

Dünyanın en tehlikeli havalimanı ve Everest Dağı'nın eteklerinde

- Pistin uzunluğu sadece 527 metre ve eğimli bir yapıya sahip.
- Bir tarafı dağ, diğer tarafı uçurum.
- Rüzgarlı ve değişken hava koşulları inişi ve kalkışı çok riskli hale getiriyor.



**Lukla Havalimanı (Tenzing-Hillary) – Nepal**

## Courchevel Havalimanı

Kayak merkezinin ortasında bulunan dik eğimli pist Fransa Alplerinde bulunmaktadır.

- Pist 18,5° eğime sahip, yani uçaklar bir yokuşa inmek zorunda.
- Pistin uzunluğu 537 metre ve yan tarafları uçurum.
- Havalimanı sadece özel eğitim almış pilotlar tarafından kullanılabilir.



**Courchevel Havalimanı**

## Princess Juliana Havalimanı

Karayiplerde uçaklar plajın üzerinden geçiyor.

- Pist çok kısa olduğu için uçaklar alçaktan yaklaşmak zorunda.
- Plajda güneşlenen insanlar uçakların altında selfie çekmeye bayılıyor.
- Güçlü jet motorları, sahilde bulunan insanları savurabiliyor



**Princess Juliana Havalimanı**

## Barra Havalimanı

İskoçya'nın Barra adaları üzerinde bulunan Barra Havalimanı, diğer hiçbir havalimanında olmayan özellikler taşıyor. Barra Havalimanı arazisi denizde olan tek havalimanı. Ayrıca bu havalimanında pist olarak plaj kullanılıyor. Günde bir defa yaşanan gelgit olayından dolayı pistler tamamen yıkılıyor. Dolayısıyla uçuş saatleri de bu doğa olaylarına göre ayarlanıyor.



**Barra Havalimanı**

## Svalbard Havalimanı (Norveç)

Kuzey Buz Denizi üzerinde bulunan Longyearbyen'e bağlı Svalbard Adaları'nda dünyanın en ilginç havalimanlarından bir tanesi bulunuyor. Kuzey Kutbuna en yakın ticari havalimanı olan Svalbard Havalimanı; 1975 yılında yapay kar, buz ve permafrost adı verilen donmuş toprak kullanılarak inşa edilmiş. Ayrıca Svalbard Havalimanı'nda küresel ısınmadan kaynaklı erimenin önüne geçilmesi için özel soğutma sistemleri de kullanılıyor.



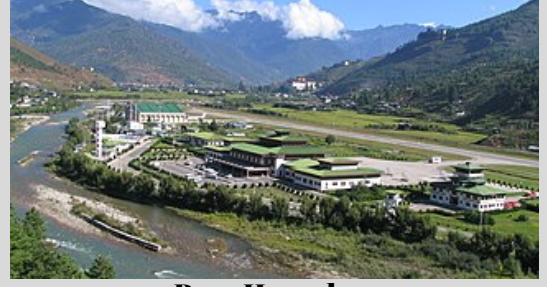
**Svalbard Havalimanı (Norveç)**

## Juancho E. Yrausquin Havalimanı Saba Adası (Hollanda Karayipleri)

Dünyanın En Kısa Ticari Pisti. Hollanda'ya bağlı Saba Adası'nda bulunan bu havaalanı, yalnızca 400 metre uzunluğundaki pistiyle birleştirilmiş en kısa ticari pistlerden birine sahiptir. Pist, üç tarafı uçurumlarla çevrili, dar bir kara parçası üzerindedir. Bu nedenle iniş yapan uçakların büyük bir hassasiyetle alçalması gerekir. Büyük uçakların buraya inmesi mümkün değildir; sadece küçük pervaneli uçaklar inmesi mümkündür.



**Juancho E. Yrausquin Havalimanı  
Saba Adası (Hollanda Karayipleri)**



**Paro Havaalanı**

## Paro Havaalanı

Paro Havaalanı, dünyanın inişi en zor havaalanlarından biri olarak kabul edilir. Deniz seviyesinden 1,5 mil yüksektedir. Ve 18.000 ft uzunluğunda keskin zirvelerle çevrilidir. Pist sadece 6445 ft (1964 m) uzunluğundadır. Şiddetli rüzgarlar sık sık türbülansa sebep olur. Bu nedenle sadece sekiz pilotun bu havaalanına iniş yapma izni vardır. Buraya iniş yapan uçakta bulunan yolcular, inişi "korkunç" olarak nitelendirirler.

## Cebelitarık Havalimanı (Cebelitarık Boğazı)

Birleşik Krallık'a bağlı Cebelitarık Havalimanı, 1939 yılında inşa edilmiş. Havalimanı pisti ile şehrin ana caddesi, Cebelitarık Havalimanı'nın şehre sadece 500 metre mesafede olmasından dolayı kesişiyor. Bundan dolayı uçakların iniş ve kalkışları esnasında trafikte bulunan araçlara kırmızı ışık yanıyor. Böyle bir konumda yer almasına rağmen şimdiye kadar Cebelitarık Havalimanı'nda herhangi bir kaza gerçekleşmemiş.



**Cebelitarık Havalimanı (Cebelitarık Boğazı)**



# Göklerdeki istikbal: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

## Özet:

1912 yılında başlayan ilk havacılık çalışmaları, Mustafa Kemal Atatürk'ün "İstikbal Göklerde!" sözünü temel alarak 1925 yılında ilk olarak Türk Tayyare Cemiyeti adı altında başlamıştır. Ve daha sonra Türk Hava Kurumu olarak devam eden kurumsallaşmış yapısını kazanmıştır. 1933 yılı itibari ile önceleri "Türk Hava Postaları" filosu ile ilk Sivil Hava Taşımacılığı gerçekleştirilirken, daha sonraki yıllarda Dünyadaki değişim hızına ayak uydurabilme, Türk Sivil Havacılık faaliyetlerinin uluslararası kimliği, denetlenmesi gibi amaçlar doğrultusunda 1954 yılında Ulaştırma Bakanlığına bağlı olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Bu süreçte, çeşitli Sivil Havacılık kazaları yaşanmış ve bu kazaların ardından hava yollarının güvenli hâle getirilmesi için bir dizi önlem alınmıştır. Faaliyetlerini daha hızlı gerçekleştirebilmesi adına 2005 yılı itibariyle Ulaştırma Bakanlığı bünyesinden finansal anlamda özerkliğini kazanmıştır ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü teşkilatlanmasında değişikliğe gidilmiştir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü şu an hâlâ çalışmalarını sürdürmektedir.



The first aviation activities in Turkey began in 1925, inspired by Mustafa Kemal Atatürk's vision: "The future is in the skies." These efforts started with the foundation of the Turkish Aircraft Association and later continued under the name of the Turkish Aeronautical Association, which gained a more institutionalized structure.

By 1933, civil air transportation had begun with the "Turkish Air Mail" fleet. In 1954, the General Directorate of Civil Aviation was established to keep pace with global developments and to build and oversee the international presence of Turkish civil aviation.

Over the years, several civil aviation accidents occurred, prompting a series of safety measures to improve air travel security.

In 2005, the General Directorate of Civil Aviation gained financial autonomy from the Ministry of Transport in order to accelerate its operations, and its organizational structure was reformed.

Today, the General Directorate of Civil Aviation continues its work to regulate, develop, and ensure the safety of civil aviation in Turkey.

**Sülün, Ayşe Aybüke  
Bümen, Ebubekir  
Çelik, Fatma Selen  
Atl, Gülnur  
Yılmaz, Nida Nur**

# Bir Hayatta Kalma Savaşı : Uçak Kazasında Ölen Arkadaşlarını Yiyerek Kurtulan 16 Genç

## Uruguay Hava Kuvvetleri Uçuş 571

12 Ekim 1972 Cuma günü, Uruguay'ın Old Christians isimli rugby takımı And Dağları üzerinden geçen bir uçuşla Şili'nin Santiago şehrinde yapacakları karşılaşma için yola çıkmıştı. Ancak fırtınalı dağ havası yüzünden, uçak geceyi geçirmek üzere Arjantin'in Mendoza şehrine indi. 13 Ekim öğleden sonra yolculuğa devam etmek üzere havalanan uçak kısa süre sonra dağlardaki bir geçidin üzerinden uçmaya başlamıştı.

Rakımı 4000 metreden yüksek dağların üzerinden geçmesine rağmen alçak seyreden uçak, Şili - Arjantin sınırı yakınlarında o zamanlar isimsiz olan daha sonra Gözyaşları Buzulu olarak anılacak zirveye çarparak sağ kanadını kaybetti.



Kopan sağ kanadın savrulmasıyla uçağın kuyruk bölümünde büyük bir delik açmasıyla kontrolü kaybeden pilotlar, ikinci bir zirveye daha çarparak sol kanadı da kaybetti ve uçak çakıldığı dik bir yamaçtan kayarak bir kar yığınına takılarak durabildi.

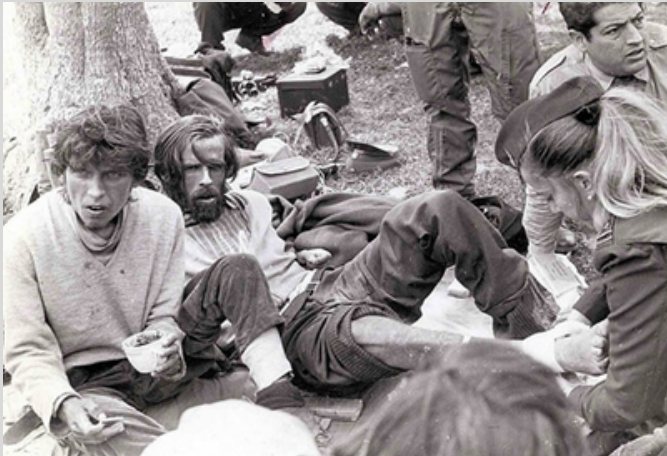
Kırk beş yolcudan on ikisi kaza esnasında ya da hemen sonra, beşi ertesi sabah ve biri de yaralarına yenik düşerek sekizinci gün ölmüştü.



Geride kalan 27 kişi dondurucu soğuk altında dağların yüksek rakımında hayatta kalmanın çok zor olduğu koşullarla karşı karşıya kaldı. Onaltıncı g¼n çığ d¼řmesi sonucu 8 kişi daha öld¼. Altmışıncı güne kadar soğuk ve açlıktan 3 kişi daha ölecek ve sonuçta 16 kişi kurtulacaktı ama nasıl? Aralarında doktor olmadığı gibi hiç bir tıbbi gereçleri yoktu ve zayıf düşen ölüyordu. Sağ kalanlardan iki tıp öğrencisi enkaz parçalarıyla yaptıkları aletlerle ancak kırık ıkıklarla baş edebiliyordu.

Üç ülkeden arama ekipleri kaybolan uçağı aramaya başladılar.

Ancak beyaz olan uçak, karın içinde kaldığından gökyüzünden görüleliyordu. Aşırı soğukla baş edebilecek kıyafetleri ya da buzda yürüyebilecekleri ayakkabıları yoktu. Uçağın izolasyon malzemelerinden kendilerine battaniye yapmışlardı ve üçer dörder kişilik gruplar halinde bu malzemelerin altında yatıyorlardı. En önemli sıkıntı ise açlıktı. Kaza sonrası ilk günleri uçak enkazında buldukları yiyeceklerle atlatmışlardı. Bavullarda buldukları çikolata, bisküvi, kraker gibi ürünleri yiyip buz eritip içiyorlardı. Ne kadar az pay etseler de, stoklar kısa sürede tükenmişti. Karla kaplı dağlık arazide ne bir doğal bitki örtüsü vardı ne de herhangi bir hayvan yaşıyordu. Hayatta kalabilmek için zor bir karar vermeleri gerekiyordu ve ölen arkadaşlarının cesetlerini yemeye karar verdiler. Ölenlerin çoğu hem sınıf arkadaşları hem de yakın dostlarıydı. Bazıları başlarda çekingen davrandıysa da hayatta kalmanın başka bir yolu olmadığını anlayarak birkaç gün içinde fikirlerini değiştirdiler.



## **Nando Parrado 2006'da yayınlanan kitabında kararı alırken ki çaresizliklerini şöyle anlatıyordu:**

Yüksek rakımda vücudun kalori ihtiyacı astronomiktir... Açlıktan ölüyorduk ve yiyecek bulma umudumuz da kalmamıştı, ama açlığımız o kadar arttı ki yine de aramaya devam ettik... Tekrar tekrar uçağın gövdesinde kalmış kırıntıları aradık durduk. Bavulların deri kısımlarını koparıp yemeye çalıştık. Bu maddelerdeki kimyasalların bize yarardan çok zarar vereceğini bile bile... Koltuk oturaklarını saman buluruz ümidiyle parçaladık ama içinden sadece yenmesi mümkün olmayan koltuk süngeri çıktı. Tekrar tekrar aynı sonuca varıyordum kafamda: Eğer üstümüzdeki elbiseleri yemeyeceksek burada alüminyumdan, plastikten, buz ve kayadan başka hiçbir şey yoktu. Dağdaki 11. günlerinde uçakta buldukları radyoyu dinlerken kendileri için yapılan arama kurtarma çalışmalarının durdurulduğunu öğrendiler.

Aldıkları haberle umutsuzluğu düşseler de uzun süre arkadaşlarının etlerini yiyerek yardım beklemeye devam ettiler. 60. günde artık tek kurtuluş yolunun batıya doğru dağları aşmak olduğunun farkına vardılar. 61. gün yola çıkmanın doğru olacağına kanaat getiren iki kişi 12 Aralık'ta tırmanmaya başladı. Bu iki kişi birkaç günlük yürüyüşün sonunda karsız zemine ulaştı. Yürüyüşlerinin dokuzuncu günü üç köylüyle karşılaşp yardım istediler. Ertesi gün köylülerin çağırdığı yardımla dağdaki 70. günlerinde bu iki kişi kurtarıldı. Diğer kazazedeler kurtarma haberini uçaktaki radyodan duydular. Kurtarma ekiplerinin yetersiz olması nedeniyle kalanların altısı 71. günde, son sekizi ise 72. günde helikopterle kurtarıldı. Kurtulanlar Santiago'daki hastanelere götürülerek, yükseklik hastalığı, soğuk çarpması, dehidratasyon, iskorbüt, kırık kemikler ve kötü beslenme nedeniyle tedavi gördüler. Diğer detayları sadece aileleriyle paylaşmayı planlamışlardı. Ancak Uruguay Hava Kuvvetleri Uçuş 571 kazasından sağ kurtulanların olduğu haberi uluslararası basına da sızdığından yöre gazeteci akınına uğradı. Kaza yerinde çekilen dehşet verici fotoğraflar basına sızdırıldı ve sansasyon yaratmak üzere hazırlanmış yazılarla kamuoyunun önüne atıldılar. Ölen kişilerin aileleri kurtulanlara olan desteklerini kamuoyuna açıkladılar. Tüm dünyaya, hayatta kalabilmek için yaptıklarını anladıklarını ve kabul ettiklerini bildirdiler. Buna rağmen basın, olayın sadece beslenme şekline odaklanıp bir yamyamlık vakası olarak tarihe geçmesini sağladı.

**Benzer bir durumda hayatta kalabilmek için ölmüş arkadaşınızın etini yer miydiniz?**

EVET

HAYIR

# HER DERGİMİZ İÇİN YAPACAĞIMIZ TARİHTEKİ ÜNLÜ HAVACILAR

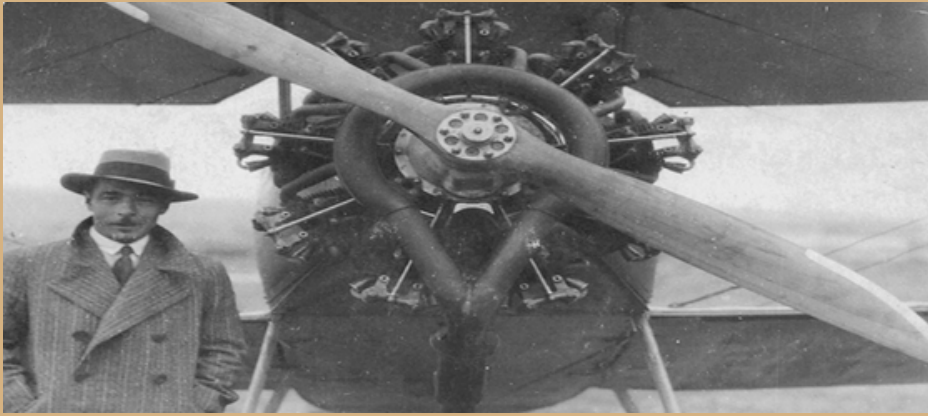
## Vecihi Hürkuş;

18 Ocak 1896'da İstanbul'da doğdu. İlkokulu Bebek'te okudu. Ardından Üsküdar'da Füyuzati Osmaniye Rüştiyesinde ve Üsküdar Paşakapısı İdadisinde eğitimine devam etti. Daha sonra Tophane Sanat Okuluna geçerek buradan mezun oldu.

1912 senesinde eniştesi Kurmay Albay Kemal Bey'in yanında gönüllü olarak Balkan Harbi'ne katıldı. Balkan Harbi bitince İstanbul Ordu Kumandanlığının görevlendirmesiyle Beykoz Serviburun'daki esir kampına kumandanlık yapmaya başladı.

Tayyare Makinist Mektebine girdi. Buradan mezuniyetinden sonra Birinci Dünya Savaşı'nda Bağdat Cephesi'ne makinist olarak gönderildi. Ancak 2 Şubat 1916'da bir uçak kazasında yaralandı ve tekrar İstanbul'a geldi.

İyileştikten sonra Yeşilköy'deki Tayyare Mektebine girdi. Burada 21 Mayıs 1916 tarihinde ilk uçuşunu gerçekleştirdi. 15 Kasım 1916'daki mezuniyetinden sonra pilot diplomasını aldı.



### 3 Kez TBMM Takdirnamesi Verilen Tek Kişi

1917 senesinde Kafkas Cephesi'ne, 7. Tayyare Bölüğü'ne tayin edildi. Bu cephede bir Rus uçağını düşürdü ve uçak düşüren İlk Türk Tayyareci olarak tarihe geçti.

8 Ekim 1917 ise bir hava savaşında kendi kullandığı uçak Ruslar tarafından düşürüldü. Yaralanan Hürkuş, uçağını Rusların eline geçmemesi için yaktı. Ancak kendisi esir düştü ve Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'na gönderildi. Buradan Azeri Türklerinin yardımıyla kaçtı.

Birlikte kaçtığı İstihkâm Teğmeni Salih Bey'le 2,5 ayda yaya olarak Süleymaniye üzerinden Musul'a ulaştı. 1.Dünya Savaşı sonlarında İstanbul'a geldi ve Hava Müdafaa Bölüğü'ne atandı. Bu sırada bir av uçağı tasarımı yaptı ama bu projesi Mondros Ateşkes Antlaşması'nın imzalanması ile yarım kaldı.

İstanbul'un işgali üzerine ise Hürkuş, Anadolu'ya geçip Milli Mücadele saflarına girme yollarını araştırdı. Esaretten dönen askerlerin arasına karışarak Harem'den kalkan bir gemiye bindi ve Mudanya'ya ulaştı. Ardından Bursa ve Eskişehir üzerinden Konya'ya giderek sivil pilot olarak Kurtuluş Savaşı'na katıldı. Kurtuluş Savaşı'nda başarılı keşif uçuşları yaptı ve bir Yunan uçağını düşürdü.

Kurtuluş Savaşı'ndaki kahramanlıkları nedeniyle üç defa TBMM takdirnamesi verilen tek kişi olarak Kırmızı Şeritli İstiklal Madalyası kazandı.

Kurtuluş Savaşı'ndan sonra İzmir/Seydiköy'de açılan tayyare okulunda eğitim vermeye başladı. 1923 yılında İzmit mıntıkası tayyare bölüğüne atandı fakat burada üç ay kaldıktan sonra Binbaşı Fazıl'ın eğitim uçuşu sırasında düşüp yaşamını yitirmesiyle yeniden İzmir'e çağrıldı.



## İlk Türk uçağı 'Vecihi K-VI'yı Tasarladı ve Üretti

Uçak tasarımı üzerinde yoğun çalışmalara başladı ve savaş sırasında Yunanlılardan kalan uçak malzemelerinden yararlanarak projesini hazırladığı ilk Türk uçağı "Vecihi K-VI'yı 1924'te tasarladı ve üretti.

Uçağı için uçuş müsaadesi istedi. Ancak uçabilirlik sertifikası için toplanan teknik heyette tayyareyi kontrol edecek personel bulunamadığından Vecihi K-VI'nın uçuşunda gecikmeler yaşandı.

Sonunda teknik heyetten bir kişinin "Vecihi, biz sana bu lisansı veremeyiz. Uçağına güveniyorsan atla, uç, bizi de kurtar." demesi üzerine Vecihi Hürkuş, 28 Ocak 1925'te "Vecihi K-VI" ile ilk uçuşunu yaptı. Ancak bu uçuş izinsiz gerçekleştirildiği için cezalandırılırdı.

## Türkiye'nin Baştayyarecisi

16 Şubat 1925'te Türkiye'de kurulan ilk sivil havacılık organizasyonu olan Türk Tayyare Cemiyeti (THK) kurucuları arasındaki ilk ve tek pilot olarak yer aldı.

17 Haziran 1925'te Türkiye'de ilk olarak Vecihi Hürkuş'a Türkiye'nin Baştayyarecisi unvanı verildi.

Türk Tayyare Cemiyetinde halka havacılık sevgisini yaymak amacıyla başlatılan bağış kampanyasından elde edilen gelirlerle satın alınan ve Ceyhan ismi verilen uçakla yurt içi bağış gezilerine çıktı.

Hürkuş daha sonra Türk Tayyare Cemiyeti heyetiyle ikinci kez Avrupa'ya gitti. Almanya'da Junkers ve Rohrbach uçak fabrikalarını gezdi. Fransa'da birçok uçak fabrikasında incelemelerde bulundu.

Türkiye'ye dönüşünde, cemiyetin tasarımı ve projelerinin rafa kaldırılması, elindeki tayyare, vasıta ve elemanlarının hava kuvvetlerine verilmesi ve kendisinin de tekrar hava kuvvetlerinde görev alması istenince Hürkuş, görevinden istifa etti.

Bu sırada Milli Savunma Bakanlığının Kayseri'de Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi'ne (TOMTAŞ) ait fabrika kurmak için anlaşmasının ardından kendisine gelen teklifi kabul ederek "Junkers A.20" uçaklarındaki eksikliklerin düzeltilmesi çalışmalarında görev almak için yeniden Almanya'ya gitti.

Buradaki çalışmalarının ardından yurda geri çağırıldı. 1926'da "Junkers A.35" uçağının tecrübe edilmesi görevini başarıyla yerine getirdi.

16 Eylül 1926 tarihinde Türkiye'de ilk defa Vecihi Hürkuş'un kullandığı Junkers F-13 uçağı ile paraşütle atlama gösterisi Ankara'da yapıldı.

1927'de TOMTAŞ'ın 14 kişilik 3 motorlu "Junkers G.24", diğeri altı kişilik tek motorlu "Junkers F.13" yolcu uçaklarıyla Ankara-Kayseri arasında, ülkedeki ilk hava yolları uçuşları sayılan ulaşım uçuşlarını yaptı. Daha sonra Hürkuş, Türk Hava Kurumu'ndaki eski görev yeri olan Teknik Şube'ye geri döndü.

1930 yılında Ankara'da toplanan Sanayi Kongresi'nde açılan Yerli Mallar Sergisi'nde kendisine ait yerli malı uçaklarının resim ve maketleri ve üstten kanatlı kapalı kabinli "Vecihi K-11" tipi uçağın modeline ait minyatür, katılımcıların yoğun ilgisiyle karşılaştı.

Yeni uçak model ve tiplerini tasarlamaya devam eden Hürkuş, Kadıköy'de bir keresteci dükkanı kiraladı ve burada üç ay içinde "Vecihi 14" uçağını imal etti. Bu iki kişilik, tek motorlu spor ve eğitim uçağı ilk uçuşunu büyük bir kalabalık ve basın topluluğı karşısında 27 Eylül 1930'da Kadıköy'ün Fikirtepe semtinde gerçekleştirdi. Vecihi 14, Türkiye'nin ilk sivil uçağı, kendisinin de ürettiğı ikinci uçak oldu.

Bunun üzerine bakanlıktan, uçağın istenen belgeleri alması amacıyla Çekoslovakya'ya gönderilmesi için izin çıkardı. Uçak sökölerek demir yoluyla Prag'a gönderildi. Hürkuş, 23 Nisan 1931'de Çek yetkililerden uçuş izni aldı ve Türkiye'ye dönünce uçağın kullanımda kalması amacıyla Posta İdaresi ile "Ankara-Erzurum" ile "Ankara-İstanbul" arasında posta hattı kurulması için görüşmeler yaptı.



## İlk Türk sivil havacılık okulu Vecihi Sivil Tayyare Mektebini (VSTM) kurdu

Bu arada Hürkuş yetkili makamlarla birtakım sorunlar yaşamaya başladı, yardımcılığını yapan makinistin de görevine son verildi. Bunun üzerine kurumdan yeniden ayrıldı. 21 Nisan 1932'de ilk Türk sivil havacılık okulu olan Vecihi Sivil Tayyare Mektebini (VSTM) kurdu. Okula ikisi kız olmak üzere 12 öğrenci kaydoldu. 1933'te Vecihi Hürkuş, iş adamı Nuri Demirağ'ın 5 bin lira bağışta bulunmasının ardından "Vecihi 16" kapalı kabin uçağını imal etti.

Aynı yıl, tek satırlı "Vecihi 15" uçağını da yaptı. 30 Ağustos 1933'te ikişer adet Vecihi 14 ve Vecihi 15 uçakları ve bir adet Nuri Bey Vecihi K-16 uçağıyla öğrencileri, İstanbul'da gösteri uçuşu düzenledi.

Öğrencileri çeşitli başarılarla imza atmalarına rağmen okulu, maddi sıkıntılar ve öğrencilerinin diplomalarına denklik verilmemesi yüzünden kapandı.

Bundan sonra, Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca'nın çağrısı üzerine yeniden Ankara'ya döndü. Burada başöğretmen olarak görev yaptı. Etimesgut hangarlarını inşa etti. Yetiştirdiği öğrenciler, Rusya'ya eğitime gönderildi.

1936 yılında yeğeni Eribe'nin Cumhuriyet Bayramı törenleri provalarında paraşütünün açılmayarak yaralanması ve ardından vefatının üzerine büyük üzüntü geçirdi.

1937'de Hürkuş, mühendislik eğitimi için Almanya'ya gitti. Weimar Mühendislik Mektebinden 27 Şubat 1939'da tayyare makine mühendisliği diplomasını alarak mezun oldu. Yurda dönüşünde Türk Hava Kurumu tarafından Van'a tayin edildi. Bunun üzerine Hürkuş görevinden yeniden istifa etti.



## Hürkuş Hava Yolları'nı Kurdu

1951'de beş arkadaşıyla birlikte havadan zirai ilaçlama yapmak üzere "Türk Kanadı" şirketini kurdu. Sait Bayav ve Muammer Öniz ile İngiltere'den "Auster MK-V" tipi uçak aldı. 1954'te Hürkuş Hava Yolları'nı kurdu.

Sefer yapılmayan şehirlere uçuş koyma izni alamayan, bir süre gazete dağıtımını yapmak isteyen Hürkuş'un şirketi daha sonra kapandı.

Elinde kalan son uçağı "TC-ERK"i Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nün emrinde kullanarak, Güneydoğu Anadolu'da toryum, uranyum ve fosfat arama çalışmalarını yaptırdı.

Ömrünün sonuna kadar Türk havacılığının gelişmesi için büyük çabalar sarf eden Vecihi HÜRKUŞ 16 Temmuz 1969'da hayatını kaybetti.



# FİLM ÖNERİLERİMİZ

## Les Chevaliers Du Ciel:



Havacılık Fuarı sırasındaki bir gösteri uçuşunda gözden kaybolan Mirage 2000 modeli uçağın terörist saldırısı yapmak amacıyla kaçırıldığı ortaya çıkar. Arama ile görevlendirilen askerler(Sébastien 'Fahrenheit' Vallois ve Antoine "Walk'n" Marchelli) uçağın yerini tespit ederler fakat Mirage 2000 savaş konumuna geçer. Askerlere geri dönmeleri emredilir ama çok geçtir. Tehlike dolu bir macera başlar.

## Pearl Harbor:



Eskiden beri aralarında derin bir dostluk bulunan iki arkadaş, savaşa gitmenin arifesindedirler. İkinci Dünya Savaşı tüm vahşetiyle sürmektedir ve savaşa dahil olan Amerika Birleşik Devletleri, kendi kaderini belirlemek üzeredir. Savaş bu iki insanı da içine katarak, dev bir liman baskınıyla, derin bir vahşet sunacaktır. Savaş her zamanki gibi, görkemli ve kanlıdır.

## Anadolu Kartalları:



Onur, Ayşe, Mustafa, Tunç ve Fatih. Onlar, gökyüzüne hakim birer pilot olma hayaliyle yaşayan genç havacılar. Hayalleri yükseklerde fakat hedefe giderken yaşadıkları bin türlü zorluk, aile, sevgili hasreti, dostlukları, havada olmak için yaptıkları fedakarlıklar ve birbirleriyle rekabetleri ne kadar çetin bir yola çıktıklarının da göstergesi olacak.

Binbaşı Kemal Tanaçan'ın deneyimi ve desteği sayesinde eğitimden geçen beş genç için Uluslararası Anadolu Kartalı Tatbikatı, hayatlarını tamamen değiştirecek çok büyük bir deneyim olacaktır..

## Hürkuş: Göklerdeki Kahraman



Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nda görev yapan, düşman uçağı düşüren ilk Türk pilot olan Vecihi Hürkuş'un hayatı beyaz perdeye aktarılıyor. Henüz 16 yaşındayken uçma sevdasının peşinden giden Vecihi Hürkuş, hayatını uçak üretmeye ve yeni pilotlar eğitmeye adadı. Türk havacılık tarihinin en önemli isimlerinden pilot ve mühendis Vecihi Hürkuş'un hayatının anlatıldığı film.

## Sully



Sully, 15 Ocak 2009'da arızalanan yolcu uçağını Hudson Nehri'ne indirmeyi, bir nevi imkansız başarıp kahraman haline gelen pilot Chesley Sullenberger'i konu ediniyor. Kaptan Sully, elverişsiz koşullarda uçağı Hudson Nehri'ne indirmeyi başarıp 155 yolcunun hayatını kurtarmıştı. Fakat her ne kadar medya ve halk tarafından usta uçuş yeteneği, cesareti ile gündeme gelse de bazı yetkililer tarafından açılan soruşturma nedeniyle itibarını ve işini kaybetme tehlike ile yüz yüze gelecektir.

# KİTAP ÖNERİLERİMİZ

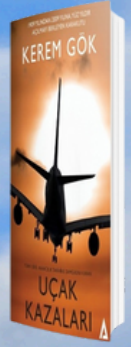
## Gökteki Venüs:



Kendi dalında vatanına ve milletine hizmeti şiar edinmişlerin bilinmesi, örnek alınması ve yaşatılması bakımından büyük önem taşımaktadır. Kitap, Türk Sivil Havacılık Sanayisinin en önemli başlangıç dönemi olan 1925 - 1950 yılları arasında yaşananlara belgelerle ışık tutması nedeniyle birçok araştırmalara yol gösterecektir.

## Türk Sivil Havacılık Tarihine Damgasını Vuran Uçak Kazaları:

Kitap sivil havacılık tarihimize damgasını vuran ilk uçak kazalarından başlayarak, bir zamanlar "en ölümcül uçak kazası" gibi kötü bir unvan kazanmış 1974 Paris kazası ve o dönemde İtalyanlara yas ilan ettiren 1976 Isparta kazası gibi sansasyonel uçak kazaları ile devam ediyor, son olarak da 2009 Amsterdam kazası ile son buluyor. Kitapta Türk sivil havacılık tarihine damgasını vuran, otuz beşten fazla sivil havacılık kazasını eşsiz bir araştırmayla ele alınmıştır.



## Sivil Havacılıkta Kariyer:



Kitapta, bireysel tecrübelerden ve literatür bilgilerden hareketle işte bu hizmet alanlarının neler olduğunu göreceksiniz ve meslek olarak havacılığı seçmek ya da havacılık konusundaki merakınızı gidermek isteyenler için hazırlanmış eşsiz bir yolculuğa tanıklık edeceksiniz.

## Tek Kanatlılar

Havacılık kendi içinde farklı disiplinleri bir araya getiren bir sektördür. Kabin memurları ise bu büyük sektörün içinde aldıkları değerli eğitimlerle, birçok mesleği içerisinde bulunduran görevleriyle havayolunun markasını, milli kültürü, değerlerini dünyaya taşıyan öncülerdir.

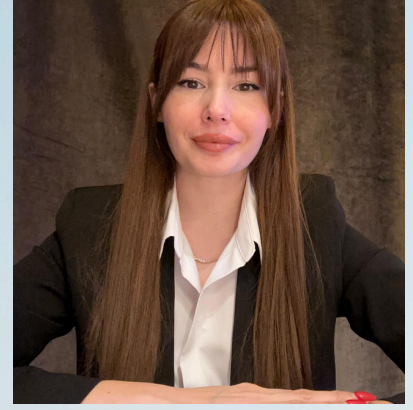
Bu kitapta kabin memurlarının havayolu işletmeciliğindeki yeri ve önemini, kadınlarla özdeşleştirilen bir mesleğin erkeklerle başlayışını, gökyüzü kızlarının tarihin akışını nasıl değiştirebildiklerini, bazen küçük bazen büyük dokunuşlarla insan hayatında nasıl birer kahramana dönüşebildiklerine şahit olacaksınız.



# HOCALARIMIZIN YOLUNDAN

## Güvenli Bir Uçuş İçin: Kabin Ekibinden Hayati Önlemler Eski Kabin Memuru Yeni Akademisyen Nihal'in Kaleminden

Gökyüzü, insanoğlunun en büyük hayallerinden biri... Ve biz kabin ekipleri, bu hayali güvenle yaşatmak için buradayız. Her uçuş, yüzlerce yolcunun ve ekibin emniyet içinde varış noktasına ulaşmasını sağlamak adına büyük bir sorumluluk gerektirir. Bir kabin memuru olarak, uçak kazalarını ve kırım olaylarını önlemek için alınması gereken en kritik güvenlik önlemlerini sizlerle paylaşmak istiyorum.



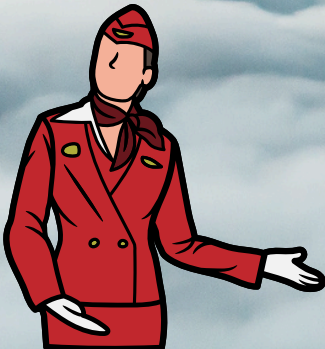
**1. Uçuş Öncesi Güvenlik Kontrolleri Asla Atlanmamalı** Her uçuş öncesi, kabin ekibi olarak detaylı güvenlik kontrolleri yaparız. Uçakta bulunan tüm acil durum ekipmanlarının eksiksiz ve çalışır durumda olması hayati önem taşır:

- Oksijen maskeleri ve yangın söndürücüler yerinde mi?
- Acil çıkış kapıları düzgün çalışıyor mu?
- İlk yardım çantaları eksiksiz mi?

Bu kontroller sadece bir prosedür değil, olası acil durumlarda hayat kurtaran adımlardır.

**2. Yolculara Güvenlik Talimatlarını İyi Aktarmak** Her uçuşun başında yapılan güvenlik bilgilendirmeleri bazı yolcular için sıradan bir rutin gibi gelebilir. Ancak biz biliyoruz ki, acil bir durumda bu bilgiler fark yaratır. Yolcuların dikkatini çekmek ve onları bilgilendirmek için:

- Güvenlik anonslarını etkili bir şekilde yaparız,
- Emniyet kemeri, acil çıkışlar ve oksijen maskesi kullanımını gibi konularda açık ve net bilgiler veririz.
- Özellikle acil çıkış koltuklarında oturan yolcuların bu sorumluluğa hazır olup olmadığını kontrol ederiz.



3. Yolcuların Emniyet Kemeri Kullanımını Sağlamak Emniyet kemeri, en basit ama en etkili güvenlik önlemlerinden biridir. Türbülans ya da ani bir hareket sırasında kemer takılı değilse yolcuların ciddi şekilde yaralanma riski vardır. Bu yüzden:

- Kalkış ve inişte mutlaka emniyet kemeri kontrolü yaparız,
- Türbülans uyarısı geldiğinde yolcuların oturup kemerlerini takmalarını hatırlatırız,
- Uykuda olan yolcuları nazikçe uyarırız.

4. Kabin İçindeki Eşyaların Güvenliğini Sağlamak Düşen bagajlar, kabin içinde büyük bir tehlike yaratabilir. Bu yüzden:

- Bagaj bölmelerinin doğru şekilde kapatıldığını kontrol ederiz,
- Ağır eşyaların uygun şekilde yerleştirilmesini sağlarız,
- Yolcuların dizüstü bilgisayar ve diğer ağır eşyaları kalkış ve inişte güvenli yerlere koymalarını isteriz.

5. Acil Durumlara Karşı Hazır Olmak

Bir kabin memuru olarak her uçuşta, uçağın türü ve acil çıkış noktaları hakkında tam bilgi sahibi oluruz. Acil durumlarda nasıl hareket etmemiz gerektiğini çok iyi biliriz. Yangın, ani basınç kaybı, suya iniş gibi çeşitli senaryolar için sürekli eğitim alır ve tatbikatlar yaparız. Unutmayın, uçakta sadece servis yapmıyoruz

—**Önceliğimiz her zaman güvenlidir!**

6. Kural Tanımayan Yolculara Karşı Önlem Almak Bazen uçakta, güvenlik kurallarını ihlal eden veya kabin ekibinin talimatlarına uymayan yolcular olabilir. Böyle durumlarda, profesyonel ve kararlı bir şekilde yaklaşarak:

- Yolcuyu kurallar konusunda bilgilendiririz,
- Gerekirse kabin amirine ve kokpit ekibine bilgi verimiz,
- Acil bir durum oluşursa ilgili güvenlik protokollerini devreye sokarız.

**Son Söz: Güvenlik Bir Ekiptir!**

Bir uçuşun güvenliği sadece kabin ekibinin değil, tüm havayolu personelinin ve yolcuların ortak sorumluluğudur. Biz kabin memurları olarak her anımızı güvenliği sağlamak için geçiriyoruz. Ancak yolcuların da güvenlik kurallarına uyması, anonsları dinlemesi ve talimatlara uygun hareket etmesi büyük önem taşıyor.

Unutmayın, gökyüzünde güvenlik asla şansa bırakılmaz. Hep birlikte bilinçli hareket ederek, her uçuşun keyifli ve güvenli geçmesini sağlayabiliriz.

Huzurlu ve güvenli uçuşlar dilerim!

**Öğr. Gör. NİHAL ÖZDİLEK**

## Öğr. Gör. MUTLU CAN SOYDAN

### Röportajı

Havacılığın, bugünün küreselleşmiş toplumlarında çok önemli bir rol oynadığı ve havayolu taşımacılığının hem ülkelere hem de insanlığa ekonomik, sosyal ve kültürel anlamda önemli faydalar sağladığı açıktır. Ulaşım ağlarının sayısının her geçen gün artmasına paralel olarak hava taşımacılığı ve havacılık sektörü; sürekli büyüme arz ederek küresel ticaret hacminin genişlemesi için gerekli olan hızlı ulaşım ağını dünya çapında sağlayarak ticareti kolaylaştırmaktadır. Havacılık sektörünün sürdürülebilir olmasında sektör oyuncularının rolü kadar, havacılık ile içli dışlı olan üniversitelerin de payı oldukça büyüktür. Hele ki havacılığa ilişkin öğrenci kulüplerini gördükçe gözlerim parıldıyor. Siz öğrencilerin; çabasına karşılık burada olduğumu hatırlıyorum. İşte bu sebeple ki bugün; Üniversitemizin öğretim ihtiyacının karşılanması çabasıdayım, bir puzzle parçası gibi.

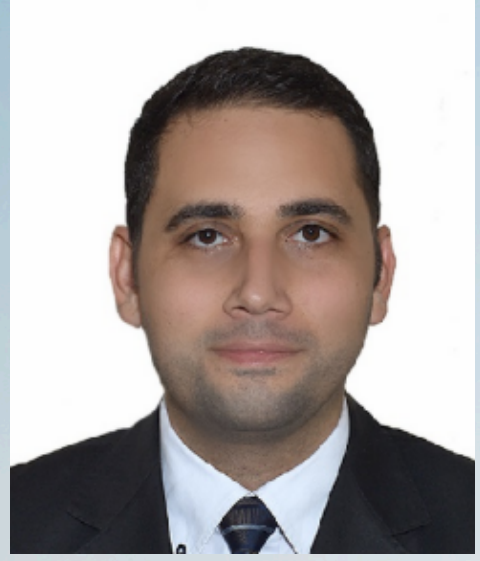


Sondan başa doğru gidelim. Kocaeli Üniversitesinde doktora eğitimi, Niğde Üniversitesinde yüksek lisans eğitimi ardından burada, her geçen gün şevkle vazife yaptığım yerdeyim. Havacılık lisansını tamamlayıp sonsuz bir aidiyet duyduğum Esenboğa Havalimanının iki büyük şirketinde çalışma, üzerine bir vakıf üniversitesinde dersler verme, paneller, kongreler. Artık araştırmacı, girişimci ve değerlerine bağlı nitelikli bireyler yetiştirmeye söz vermiş; bilimin ışığında bir eğitim-öğretim sunma vizyonuna sahip bir devlet üniversitesinde; Amasya Üniversitesinde görev yapıyorum. Önce bunun için şükrederim. Ardından, elbette bu özel yılları adayacağım sayısız insan var, esasında bu başarı sizindir. Bu anlamlı günleri, bu başarıyı başta güzel yeğenlerimin de içinde bulunduğu; bana olan eşsiz desteğin sahibi aileme, her zaman borçlu kalacağım saygıdeğer Hocalarıma, sorumluluk sahibi öğrencilerime, çalışma arkadaşlarıma, birlikte öğrencilik yaptığımız dostlarıma, şu an bana hangi mesafede olurlarsa olsunlar bu yolculukta bir an olsun bana iyi dileklerde bulunan kıymetli insanlara, okuduğum her kitabın yazarına ve dokunduğum her köpeğin patisine adıyorum. Ne zaman ihtiyaç duysam hep orada olduğunuz için sonsuz teşekkürler. Hepinizi her daim gülümseyerek hatırlayacağım.

Öğr. Gör. MUTLU CAN SOYDAN

## Güvenli Uçuşların Sessiz Kahramanı: Finansal Yönetim

Önemli yatırım gereksinimleri, yüksek işletme maliyetleri ve yoğun küresel rekabet ile karakterize edilen havacılık sektörü, finansal sistemin sağlamlığına büyük ölçüde bağımlıdır. Bu sektörde etkin yönetimin sürdürülebilirliği, özünde istikrarlı bir mali çerçeve ile bağlantılıdır. Uçak alımları, bakım ve onarım işlemleri, yakıt giderleri, havaalanı kullanım ücretleri, insan kaynakları yönetimi ve güvenlik önlemleri gibi çeşitli harcama kategorileri, sektördeki şirketler tarafından stratejik finansal planlama yapılmasını gerektirmektedir. Aynı zamanda havacılık sektörü, döviz kuru dalgalanmaları, ekonomik krizler, salgın hastalıklar ve jeopolitik gelişmeler gibi dış etkilere karşı hassasiyeti nedeniyle hem esnek hem de dayanıklı bir finansal sistem tasarımı gerektirmektedir.



Havayolları için sağlam bir finansal sistem, yalnızca kârlılığın ötesine geçerek uçuş güvenliği, yolcu memnuniyeti ve hizmet sürekliliğinin de garantörüdür. Örneğin, kabin ekiplerinin düzenli eğitimi, periyodik uçak bakımı ve acil durum hazırlığı gibi kritik hususlar doğrudan finansal kaynaklarla desteklenmektedir. Bu alanlardaki herhangi bir ihmal insan hayatını tehlikeye atabilir ve bir şirketin itibarını zedeleyebilir. Finansal yönetim, kriz dönemlerinde şirketlerin stratejik yönünü şekillendirmede de önemli bir rol oynar. Sağlam bir bütçe planlaması ve likidite yönetimine sahip olan şirketler, öngörülemeyen koşulların üstesinden gelmek ve kesintisiz faaliyetlerini sürdürmek için daha donanımlı olurlar. Bu bağlamda, sektör yöneticilerinin yüksek düzeyde finansal okuryazarlığa sahip olması ve stratejik kararlarını ekonomik verilere dayandırması zorunludur. Sonuç olarak, havacılık yönetiminde finansal sistem sadece bir muhasebe ve bütçe kontrol aracı olmanın ötesinde, tüm operasyonel süreçlerin temelini oluşturan ve emniyetten hizmet kalitesine kadar her alanı etkileyen temel bir bileşendir. Sürdürülebilir, güvenli ve rekabetçi bir havacılık sektörü için sağlam bir finansal temel vazgeçilmezdir.



**Dr. Öğr. Üyesi YUSUF BAHADIR KAVAS**

# COVID-19 PANDEMİSİNİN ETKİLERİ BAĞLAMINDA TÜRKİYE'DEKİ HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN SÜREÇ YÖNETİMİ

## Özet

COVID-19 pandemisi, havayolu taşımacılığı sektörünü küresel ölçekte derinden etkileyen eşsiz bir kriz olmuştur. Bu çalışma, Türkiye’de faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin pandemi sürecindeki süreç yönetimi uygulamalarını nitel bir araştırma yaklaşımı ile incelemektedir. Çalışmada, sektörün zorlu koşullara nasıl tepki verdiği, operasyonel ve stratejik düzeyde hangi önlemleri aldığı ve bu süreçte değişen müşteri beklentilerine nasıl yanıt verildiği detaylı şekilde ele alınmıştır. Altı havayolu işletmesinin üst düzey yöneticileriyle gerçekleştirilen yarı yapılandırılmış görüşmeler, MAXQDA 20 nitel analiz programı kullanılarak analiz edilmiştir.



Çalışma sonucunda, pandemi sürecinde ülkeler arası seyahat kısıtlamalarının ve uluslararası uçuş yasaklarının havayolu sektöründe ciddi bir ekonomik daralma yarattığına ulaşılmıştır. Havayolu işletmelerinin, yolcu güvenliğini artırmak amacıyla hijyen protokollerini geliştirdiği, kabin içi temizlik uygulamalarını sıklaştırdığı ve teması azaltan dijital çözümler sunduğu yönünde ortak görüşler ortaya çıkmıştır. Ayrıca, iletişim kanallarının güçlendirilmesi, sosyal medya yönetiminin etkin kullanımı ve yolcularla şeffaf bilgilendirme süreçlerinin önem kazandığı bildirilmiştir. Personel yönetimi, operasyonel planlama ve kriz anı finansal önlemleri gibi süreçlerde önemli değişikliklere gidildiği belirlenmiştir. Katılımcılar, esnek biletleme uygulamaları, iptal-değişim politikalarının esnetilmesi ve yolcu memnuniyetinin önceliklendirildiğini de belirtmiştir. Genel olarak, havayolu işletmelerinin kriz döneminde hızlı karar alma, adaptasyon ve müşteri odaklılık alanlarında önemli bir süreç dönüşümü yaşadıkları saptanmıştır.

Bu çalışma, havayolu işletmelerinin pandemi sürecinde gösterdikleri adaptasyon yeteneğini ve kriz yönetimi yaklaşımlarını ortaya koyarak, ilerleyen dönemlerde olası küresel krizlere karşı sektörün dayanıklılığını artıracak stratejik öneriler sunmaktadır. Türkiye örneğinden yola çıkılarak yapılan bu analiz, havacılık sektöründe süreç yönetimi literatürüne önemli katkılar sağlamaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** COVID-19, Havayolu İşletmeleri, Süreç Yönetimi, Kriz Yönetimi, Türkiye, Pandemi

## Abstract

The COVID-19 pandemic has been a unique global crisis that profoundly affected the airline transportation sector. This study examines the process management practices of airline companies operating in Turkey during the pandemic period using a qualitative research approach. It explores how the sector responded to challenging conditions, which operational and strategic measures were taken, and how changing customer expectations were addressed. Semi-structured interviews were conducted with senior executives from six airline companies, and the obtained data were analyzed using the MAXQDA 20 qualitative analysis program.

The study revealed that international travel restrictions and flight bans during the pandemic caused significant economic contraction in the aviation sector. It was found that airline companies enhanced hygiene protocols, intensified cabin cleaning procedures, and introduced digital solutions to minimize contact. Strengthening communication channels, utilizing social media effectively, and maintaining transparent information flow to passengers gained importance. Additionally, significant adjustments were made in personnel management, operational planning, and financial strategies during crisis periods. Participants emphasized the prioritization of flexible ticketing policies, cancellation/change flexibility, and passenger satisfaction. Overall, it was determined that airline companies experienced a significant transformation in decision-making agility, adaptability, and customer orientation during the pandemic. This study highlights the adaptive capabilities and crisis management approaches of airline companies during the pandemic and offers strategic recommendations to enhance the sector's resilience against potential future global crises. This analysis contributes significantly to the process management literature in the aviation industry

**Keywords:** COVID-19, Airline Companies, Process Management, Crisis Management, Turkey, Pandemic

**Öğr. Gör. Naz Zobu**  
**Prof. Dr. Göksel Ataman**





# SINIRLARINIZI AŐIN

İLK SAYININ SONU

---



---

YÜKSEKTEN BİR BAKIŞ PROJE TOPLULUĞU SUNAR

## KAYNAKÇA

- Anadolu Hayat Emeklilik Kurumsal Blogu /Dünyanın En İlginç 7 Havalimanı /19.04.2025 / <https://www.anadoluhayat.com.tr/blog/hayata-dair/dunyanin-en-ilginc-7-havalimani-83>
- Bite Sized Britain / 19.04.2025/ <https://www.bitesizedbritain.co.uk/barra-airport-scotland---the-worlds-only-beach-runway1111/>
- CANVA /19.04.2025/ <https://www.canva.com/?msockid=02843db6263b62df26ce288e27e2636e>
- chatGPT /19.04.2025/

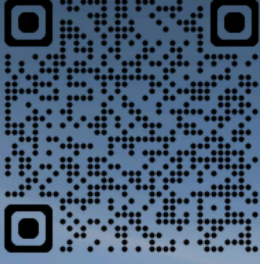
<https://chatgpt.com/>

utm\_source=google&utm\_medium=paidsearch\_brand&utm\_campaign=DEPT\_SEM\_Google\_Brand\_Acquisition\_EMEA\_Turkey\_Consumer\_CPA\_BAU\_Mix\_English&utm\_term=chat%20gpt&gad\_source=1&gclid=CjwKCAjwk43ABhBIEiAvvMEB3Y2NrB-yp7N6y3rwl\_0f8K480x51JGCzpQuyQI8iNSCUkAkzSW6LxoC6HcQAvD\_BwE

- DSpace@Gelişim Kurumsal Akademi Arşiv /Havacılık Sektöründe Çalışanların Mobbing'e Maruz Kalma ve Stres Durumlarının Değerlendirilmesi / 19.04.2025  
[/https://acikerisim.gelisim.edu.tr/xmlui/handle/11363/78#sthash.L25cUulq.dpbs](https://acikerisim.gelisim.edu.tr/xmlui/handle/11363/78#sthash.L25cUulq.dpbs)
- Facebook-Princess Juliana International Airport - St. Maarten 07.10.2024 / <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=986091613549372&id=100064456283705&set=a.647051937453343>
- HERKES İÇİN HAVACILIK / HAVACILIK FİLİMLERİ / 19.04.2025/ <https://herkesicinhavacilik.com/havacilik-filmleri/>
- HERKES İÇİN HAVACILIK / HAVACILIK KİTAPLARI / 19.04.2025/<https://herkesicinhavacilik.com/havacilik-kitaplari/>
- HERKES İÇİN HAVACILIK / HAVACILIK MAKALELERİ / 19.04.2025/  
<https://herkesicinhavacilik.com/havacilik-makaleleri/>
- HERKES İÇİN HAVACILIK / UÇAK KAZALARI / 19.04.2025/ <https://herkesicinhavacilik.com/ucak-kazalari/>
- İFTE ULUSLARARASI HAVACILIK EĞİTİM FUARI / 19.04.2025/ <https://ifteturkiye.com/>
- Kariyer.net /Havacılık Yönetimi Bölümü Nedir?/19.04.2025 <https://www.kariyer.net/bolumler/havacilik+yonetimi/nedir>
- LinkedIn / Zeynep polat - linkedin /25.08.2024 /linkedin.com/posts/zeynep-polat-a245a12a0\_amasya-universitesi-havacilik-topluluğu-activity-7228816877504872448-Av3H/?originalSubdomain=tr
- Onedio / 19.04.2025 / <https://onedio.com/haber/bir-hayatta-kalma-savasi-ucak-kazasinda-olen-arkadaslarini-yiyerek-kurtulan-16-genc-600588>
- SPUTNIK Türkiye/Dünyanın en tehlikeli havaalanları/15:34 08.08.2017/ <https://anlatilaninotesi.com.tr/20170808/en-tehlikeli-havaalanlari-ucak-1029611812.html#pv=σ%3D1029611812%2Fp%3D1029597689>
- TÜRK HAVA KURUMU / Vecihi Hürkuş / 19.04.2025/  
[https://www.thk.org.tr/vecihi\\_hurkus](https://www.thk.org.tr/vecihi_hurkus)
- Vikipedi Özgür Ansiklopedi /Paro Havaalanı - Svalbard Havaalanı - Saba Havaalanı / 19.04.20025  
[https://tr.wikipedia.org/wiki/Paro\\_Havaalan%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Paro_Havaalan%C4%B1) [https://tr.wikipedia.org/wiki/Svalbard\\_Havaalan%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Svalbard_Havaalan%C4%B1)  
[https://tr.wikipedia.org/wiki/Juancho\\_E.\\_Yrausquin\\_Havaliman%C4%B1](https://tr.wikipedia.org/wiki/Juancho_E._Yrausquin_Havaliman%C4%B1)
- wannart /Tenerife Uçak Kazası/19.04.2025/ <https://wannart.com/icerik/27741-havacilik-tarihinin-en-buyuk-ucak-kazasi-tenerife-faciasi>
- Yurt Sendikaları /Mobing İle İlgili Karikatür/19.04.2025 -<https://www.yurtsendikalari.org/size-mobing-yapiliyor/>
- YILDIZ HUKUK VE DANIŞMANLIK / İŞYERİNDE PSİKOLOJİK TERÖRİZİM ; MOBBİNG /19.04.2025/ <https://www.yildizhukukdanismanlik.com/isyerinde-psikolojik-terorizm-olarak-mobbing/>



*H. Ortatürk*



# YÜKSEKTEN BİR BAKIŞ HAVACILIK TOPLULUĞU



YÜKSEKTEN BİR BAKIŞ