



BPLAS

HABER

"Her fabrika bir kaledir"

Yıl: 14 | Sayı: 41 | Nisan - Mayıs - Haziran 2022

UÇ AYDA BİR YAYIMLANIR. ÜCRETSİZ BÜLTENİR.



AERO 2022
**AQUILA HAVACILIK FUARINA
DAMGA VURDU**

AERO 2022
**AQUILA, ZEPLİN ŞEHİRİ
FRIEDRICHSHAFEN'DA**

AERO 2022
JEC 2022 KOMPOZİT FUARI

FOOD POINT 2022
**60 ÜLKEDEN İŞ İNSANI
İŞBİRLİĞİ İÇİN GELDİ**

İçindekiler

Nisan - Mayıs - Haziran 2022



06

Başkandan Mesaj 04

**Aquila Havacılık Fuarı'na
Damga Vurdu** 06
Celal GÖKÇEN

**Aquila, Zeplin Şehri
Friedrichshafen'da** 10
AERO 2022

JEC Kompozit Fuarı 14
Fransa

**Ford Avrupadan IP ve Ford
Otosan** 16
BPLAS Ziyareti



13

**İş Sağlığı ve Güvenliği
Eğitimi** 18
BPO

Kalite Eğitimi 19
BPO

**İsveç Devine Batarya
Taşıyıcılar** 20
PHI Metal

60 Ülkeden İş İnsan 26
Bursa Food Point



Uçak Filosu Genişliyor 28
BUvHA

Bir Anka Kuşu Serüveni 30
FENIX

Gelecek Onlara Emanet 34
23 Nisan

Samsun'a Hoş Geldin Paşam 36
19 Mayıs 1919



Kültürel Miras 38
Keles - Gököz Köyü

Klasik Otomobil Müzesi 40

Sağlık 44
BM'den "Başka Salgınlar da yolda"
uyarısı

Çalışanlarımız 46

Yayın Kurulu Lideri
Levent CEYLAN

Editör
Dilek İLHAN
B.E.R.K. A.Ş. - Line TV

Üyeler
Aysel BAŞAK
Sibel SARPER
Dilek İLHAN

Grafik Tasarım
Erdal CAN
B.E.R.K. A.Ş. - Line TV

Baskı
reklamland

Sektör Tanıtım İletişim
Danışmanlık Organizasyon ve
Paz. Ltd. Şti.
www.reklamland.com



BPLAS Haber, Gökçen Grup içinde, faaliyetlerinin çalışanları arasında paylaşımı ve gelişimi amacıyla hazırlanmış bir bültendir.

Bu dergideki yazı ve resimler kaynak belirtmek suretiyle kullanılabilir.

Rekabete Etki Eden En Önemli Faktörler 'Fuarlar'



M. CELAL GÖKÇEN
BPLAS A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı

Günümüzde markalar çoklu alanda faaliyet gösterebildikleri, firmalar ise multidisipliner olabildikleri kadar güçlü ve güvenilirler. Hatta iş dünyasında, rekabet etme gücüne sahipsen, teknolojiyi ve trendleri de yakından takip ediyorsan, o derece başarılısındır.

Yurtiçi/yurtdışı fuarlarda yer almak; firmanıza ve size artı bir değer getireceği gibi, rakiplerinizin üretimlerini görebileceğiniz, sektördeki yerinizi analiz edebileceğiniz vizyoner mekanlar olarak da oldukça önemlidir. Sonuç olarak fuarlar, rekabete etki eden en önemli faktörlerin başında gelir.

Tüm bunlardan yola çıkarak, Almanya'da katılım gösterdiğimiz AERO 2022 Havacılık Fuarı, pandemi sonrası maskelerin yeni çıktığı bir dönemde, beğenilen bir havacılık fuar organizasyonu oldu. Bizim açımızdan bu fuarın başka bir önemi daha vardı. 2019 yılında 4 kişilik uça-

ğımızın prototipini göz önüne çıkarmıştık. Bu fuarda da üzerine başka bir kanat monte ederek, uçağın kendisini gösterdik. Aquila'nın dört kişilik modeliyle salona gelmesi oldukça dikkat çekiciydi. Uçağımızı rakip firmaların görevlileri detaylıca incelerken, birçok kişinin de uçağınız hazırsa, 'hemen satın almak isteriz' demesi, yeni uçağımızla ilgili stratejimizin doğru olduğunu gösterirken, satış için önemli temasları da gerçekleştirmiş olduk. İnşallah bu yoğun ilgi artarak devam eder.

Türkiye'yi muasır medeniyetler seviyesine çıkarmak, Mustafa Kemal Atatürk'ün de en büyük hedefi olmuş. Bir ülkenin ekonomik olarak ilerleme yolunun, yerli ve milli teknolojiler geliştirmekten geçtiğinin farkındalığıyla, Türkiye güçlü devlet yapısı ve ekonomisiyle, bu hedefte emin adımlarla yola devam edecektir.

BUVHA
BURSA UZAY VE HAVACILIK



HAYALLERİNİZDEN VAZGEÇMEYİN

BURSA UZAY VE HAVACILIK



AERO 2022

AQUILA Havacılık Fuarı'na Damga Vurdu



Almanya'da gerçekleştirilen AERO 2022 Havacılık Fuarı büyük ilgi gördü. Mehmet Celal Gökçen'in sahibi olduğu Almanya'da bulunan Aquila firmasının yeni dört kişilik uçağı fuarda oldukça ilgi çekti. Fuar ile ilgili gözlemlerini almak için bir araya geldiğimiz BPLAS CEO'su Mehmet Celal Gökçen, aktardıkları ile havacılık sektörünün geleceğini gözler önüne serdi.

Almanya'da AERO 2022 havacılık fuarına katıldınız. Fuarla ilgili gözlemlerinizi aktarır mısınız?

Pandemi sonrası maskelerin yeni çıktığı bir dönemde beğenilen bir havacılık fuar organizasyonu oldu. Bizim açımızdan bu fuarın başka bir önemi vardı.

2019 yılında 4 kişilik uçağımızın prototipini göstermiştik. Bu fuarda üzerine başka bir kanat monte ederek, uçağın kendisini gösterdik. Yeni kanadımızı göstermek istemedik, çünkü bize yakın rakiplerimize ürünümüzün son halini görsün istemedik. Uçağımız salona geldiğinde bütün rakip firmaların görevlileri detaylıca inceledi. Aquila uçağının dört kişilik haliyle salona gelmesi herkesi şaşırttı. Fuarda beğeni topladı. Fuarın son anına kadar herkesin ilgisini çekti. Fuarda birçok kişi uçağınız hazır mı diye belirtti. Böyle yaklaşımlar yeni uçağımızla ilgili stratejimizin doğru olduğunu gösterdi. İnşallah bu yoğun ilgi devam eder. Bu açıdan fuar güzel ve heyecanlı geçti. Dört kişilik ve

iki kişilik uçakların turbo ve oto pilotlu versiyonlarını sergiledik. Bu özelliklere de ilgi çok oldu. Fuar süresi boyunca bende diğer salonları gezdim. Uçaklar ve helikopter alanında dünyanın birçok firması fuarda yer aldı. Hidrojenle uçacak uçaklarla alakalı çalışmalarını gördük. Bizimle çözüm ortaklığı yapan firma hidrojenle ilgili çalışmalarını ortaya koydu.

Yapılan fuara Almanya dışından katılım nasıldı?

Fuar salonlarının hepsi doluydu. Almanya dışından da katılım yoğundu. Almanların dışında, Fransızlar, Çek Cumhuriyeti ve İtalyanlar yer aldı. Bu fuarda özellikle Avusturyalı firmanın hibrit motoru çok ilgimi çekti. İlk defa ayrı ayrı çalışabilen



hibrit motoru görmüş oldum. Gelecekte motorla ilgili çalışmaların artacağını bu fuarda görmüş olduk.

Havacılık alanında yakıt fiyatları da çok önemli bir yer tutmaya başladı. Bu durum sektöre nasıl yansıyor?

Yakıt artık önemli oldu. O yüzden de bizim ürettiğimiz uçaklar çok beğeni topluyor. Aquila uçağı saatte 18 litre yakıt yakarken, benzer uçaklar 36 litre yakıt harcıyor. Arada çok büyük yakıt farkı bulunuyor. Bu nedenle dizel motorlar fuarda çok ilgi gördü. Bizim konseptimizde hep belirli bir boyuttaki uçağınızla belirli bir motor hacminizin olması gerekiyor. Burada tasarruflu uçmak önemlidir. Aquila uçağını üreten firma olarak biz bu konuya çok önem veriyoruz.

Fuardaki diğer uçaklarla karşılaştığınızda Aquila uçağıyla farklılıklarını aktarır mısınız?

Oto pilotumuz eksikti o eksikliği giderdik. Bütün üreticiler

birbirine bakarak eksikliklerini gidermiş oluyor. Aquila olarak yeni kanat yapımızla rakiplerimizin önüne geçmiş olacağız. Onun dışında motor konularında daha fazla çalışıp alternatif yakıtlara yöneleceğiz. Ekolojik olarak elde edilecek yakıtlarla da uçulabilir mi diye çalışmalar yapıyoruz. Bu konuda Almanya'daki üniversitelerle çalışmalar yapıyoruz. Buradaki çalışmalar geleceğe yönelik önemli çalışmalar olacaktır. Elektrikli motorlar konusunda

çalışmalar var fakat bunları şu anda izliyoruz. Bu motorların kendini ispatlaması gerekiyor. Bunların dışında kompozit konusunda farklılıklar var. Bu alanda da sürekli gelişmeler var. Bu konularda da ilave çalışmalar yapacağız. Buradaki çalışmalarda yapısal sağlamlığı sağlama konusu çok önemlidir. Isıya dayanıklılığı burada önemlidir. Yeni uçağımızın da 82 dereceye dayanıklı olması gerekiyor.





Fuar sonrasında uçağın satışı konusunda görüşmeler yapıyor musunuz?

Yapılan fuarda 2 tane uçak satışı yapıldı. 8 tane daha uçak satışı için onay beklemekteyiz. Bu satışlar Almanya dışıdır. İsviçre, turbo uçağımızı beğeniyor ve o bölgeden talep var. Avusturya'dan talep var. Talepler hep farklı ülkelerden oluştu.

Satış sonrası hizmetleri sağlayabiliyor musunuz? Satış sonrasında bir sorun yaşamıyoruz. Motor konusunda yaygın bir ağı var. Gövde ile alakalı bize

geldiklerinde de Almanya ve Türkiye'de bakımlarını yapıyoruz. İki tane bakım merkezimiz var. Biz ayrıca başka uçakların bakımlarını da yapıyoruz.

Siz Almanya'da Aquila'yı satın aldığınızda hayaliniz Türkiye'de üretmekti. Bu konuda gerekli destekleri alabiliyor musunuz?

Biz Türkiye'de uçağı bitirdiğimizde uçabileceğimiz bir havalimanı talebinde bulunuyoruz. Deneme uçuşlarını yapabileceğimiz bir alanın olması gerekiyor. Şuanda Bursa Yenişehir'de var, fakat Yenişehir havalimanı

hem askeri hem de sivil alana açık olduğu için deneme uçuşlarında bazı kısıtlar var. Bu konunun çözülmesi gerekiyor. Yeni kurmuş olduğumuz Fenix Havacılık ile pilotaj eğitimi veriyoruz. Şuanda 12 tane uçağımız var. Fakat havada sadece 2-3 uçak bulundurabiliyoruz. Bu durumda 12 uçağımız yerde bekliyor. Bu nedenle Ankara Sivrihisar ve İzmir Selçuk havalimanında uçuş yapıyoruz. Böylelikle havada daha fazla kalabilmek için çalışmalar yapıyoruz. Bu sorunun çözüm bulmasını istiyoruz. Devletimiz sivil havacılığa ne kadar müsaade etmek istiyor, ne kadar geliştirmek istiyorsa bizde ona uygun çalışmalar yapmak ve mümkün olduğunca çok insanı havaya taşımak istiyoruz.

Türkiye'deki eğitim uçaklarının filosunun da yenilenmesi gerektiğine vurgu yapılıyor. Bu konuda siz bir çalışma yapıyor musunuz?

Biz havacılık eğitiminde belirli bir saat uçuş gerçekleştirdikten sonra bir uçağımızı satışa çıkardık ve yurt dışından bir kişiye satışı yaptık. Böylelikle



de uçağımızı yenilemiş olduk. Biz eğitim uçaklarımızı sürekli güncellemiş oluyoruz. 12 uçağımızın hepsi yeni uçaklardır ve en eskisi 1.5 yıl önce gelmiştir. 2000 saate ulaştığında motorun değişmesi gerekir ve 100 saatte bir de bakımlarını mutlaka yapıyoruz. Bunlar standart prosedürlerimizdir.

Türkiye'deki eğitim kurumları Aquila uçağını tercih ediyor mu?

Türkiye'de şu anda İstanbul Havacılık okulunda uçaklarımız var. Şu anda Aquila olarak 17 uçağımız Türkiye'de uçmaktadır.

Döviz fiyatlarındaki artış sektöre nasıl yansıyor?

Havacılık sektöründe en fazla etki petrol fiyatlarından gelmektedir. Petrol fiyatlarının sürekli hareket etmesi sektörü olumsuz etkiliyor. Fakat yurt dışında bulunan bazı eğitim okulları bizim sistemimizi incelemeye aldılar ve oradan onay aldık. Farklı ülkelerden şu anda pilotaj eğitimi için Bursa'ya gelmek isteyenler mevcuttur. Maliyet açısından daha uygun duruyoruz. Ayrıca mevsimler Türkiye'de daha iyi olduğu için uçuşa elverişli satımız daha fazla. Burada tek sorun uçuş saatlerinin kamu tarafından arttırılmasıdır.

BPLAS olarak havacılık sektörü dışında da yatırımlarınız bulunmakta. Diğer sektörlerde gelen noktayı aktarır mısınız?

Maalesef yaşanan sıkıntılar bizim diğer firmalarımızı da etkilemektedir. Fakat bu durum sadece Türkiye'ye özgü bir durum değildir. Ben şu anda oluşan kurların TL karşılığı olmadığını düşünüyorum. Daha aşağıda olması gerekiyor. Türkiye'ye



yapılan baskılardan dolayı paramızın geldiği nokta budur. Fakat hesaplama yapılırsa paramızın karşılığı bu değildir. Türkiye'nin gelişmesini alkışlayan çok fazla ülke yok. Onun için sıkıntı oluşturmak isteyen çok fazla ülke var. Otomotiv sanayi bir sıkıntı yaşıyor. Avrupa'ya ihracat konusunda sorunlar var. Avrupa da baskı altında. Ukrayna - Rusya savaşından sonra 8.1 seviyesinde Almanya'da enflasyon görüldü ve bu duruma hiç alışık değillerdi. Böyle olunca da bizim de üretimlerimiz ve ihracatla ilgili düşüncelerimiz sıkıntıya girdi. Ama hepsiyle baş etmek için buradayız. Bizim görevimiz problem çözmektir.

BPLAS açısından gelecek hedefler nelerdir?

Biz ağırlıklı olarak müşterilerimize bağlıyız. Onlar üretim yaptıkları sürece bizde üretim yapıyoruz. Bir yandan yatırımlara

da devam ediyoruz. Bursa'da, Gölcük'te, Sakarya'da ilave yatırımlar yapmaya çalışıyoruz. Bu yatırımların bitmesiyle birlikte durumu göreceğiz. Ana sanayiciler yurt dışından gelecek haberleri bekliyor, biz de onları bekliyoruz. BPLAS ağırlıklı olarak otomotiv sanayisine hizmet eden bir şirkettir. Otomotiv dışında gıda sektöründe çalışmalar yapıyoruz.

Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle bu ülkelerde bulunan otomotiv yan sanayi üretimini Türkiye'ye kaydıracakları belirtiliyor. Siz bu konuda ne düşünüyorsunuz?

Böyle bir gelişme olabilir. Renault Rusya'daki fabrikasını 2024 yılına kadar devretti. Alman otomotiv sektörünün Rusya'dan otomotiv yan sanayi ürünlerini alıyordu, onlar sorun yaşamaya başladı. Şu anda yaşanan kötü bir durumdur.

AERO 2022

Aquila, Zeplin Şehri Friedrichshafen'da



Uluslararası genel havacılığın öncü fuarı olan AERO 2022, 27 - 30 Nisan tarihleri arasında Almanya Friedrichshafen'da gerçekleşti.

Genel havacılık için Avrupa'nın önde gelen fuarı, AERO sektördeki ana karar vericileri, kanaat önderlerini ve binlerce havacılık meraklısını Friedrichshafen'da buluşturdu.

AERO 2022'nin (27 - 30 Nisan) yaşadığı büyük ilgi, yüz yüze toplantıların bir sektör için ne kadar vazgeçilmez olduğunu gösteriyor. 75 ülkeden 27.700 ticari ziyaretçi, fuarın dört günü boyunca 633 katılımcı ile gerçekleştirilen fuar alanına akın etti.





Messe Friedrichshafen Genel Müdürü Klaus Wellmann: “Uzun bir pandemiden sonra uluslararası havacılık fuarının kapıları açıldığında bizim için güneş yeniden doğdu. AERO’da birbirimizi tekrar görmenin sevinci ile tesadüfi karşılaşmaların, birçok planlı randevunun ve fiziksel ürün deneyimlerinin ne kadar değerli olduğunu bir kez daha bize gösterdi” dedi.

AERO’da ilk kez görülecek yeni ürünler arasında; İtalyan üretici Alpi Aviation’ın iki motorlu uçak Alpi Twin, Schönhagen’den Aquila Aviation’ın dört kişilik tek motorlu uçak A414, Fransız Elixir Aircraft firmasından tur uçağı Elixir 915iS 100 hp (74 kW) Rotax 915iS motor, Belçikalı üretici JMB Aircraft’tan Fransız üretici Turbotech’in turboprop motorlu VL3 Evolution micro-light ve Junkers A50 Junior ve Junkers A60 microlight bulunuyor.





AERO 2022’de, yeni aviyoniklerden (uçak elektroniği) ve uçuş planlama ve yürütme için yeni yazılımlardan havacılıkla ilgili hizmetlere kadar uçak sistemleri ve aksesuarlarında keşfedilecek birçok yenilik vardı.

Fuarda Celal Gökçen’in 2015’de Almanya’da satın aldığı ve 1995’de kurulan Aquila Uluslararası Havacılık şirketinin ürettiği yeni uçak modellerinin yanında, Aquila’nın dört kişilik modelinin prototipi de ilk kez sergilendi. İngiliz Hava Kuvvetleri pilotları başta olmak üzere eğitim için pilotlar tarafından tercih edilen, 450 metre mesafede hem kalkış hem de iniş yapabilen AQUILA, ABD, AB ve Avusturalya’da kabul gören sertifikasyon yetkilerine sahip.

Dünyanın ilk zeplinini üreten ve Almanya’nın zeplin şehri olarak da bilinen Friedrichshafen’deki fuar AERO, 27-30 Nisan tarihleri arasında 4 gün süreyle gerçekleştirildi.



AERO 2023 tarihi şimdiden belirlendi: Bir sonraki AERO, 19-22 Nisan 2023 tarihleri arasında Friedrichshafen’de gerçekleşecek.

Aquila Yönetim Kurulu Başkanı Celal Gökçen, “Aquila olarak 2022 AERO Havacılık Fuarı’ndayız. Bu sene fazlasıyla heyecanlıyız, ilk kez dört kişilik uçağımızın sunumunu yapıyor, aynı zamanda da Fenix Havacılık Okulumuzun da temsilini gerçekleştiriyoruz. Dört kişilik uçağımızın uçmasına biraz zaman olsa da oldukça ilerlediğini düşündüğümüzden, ilk defa insan içine çıkarttık. Böylece dört kişilik uçağımız, ziyaretçilerin ilgi odağında kalıp, açıkçası tam notta almış oldu. Sonuç olarak, iki uçağımıza da gösterilen ilgi büyük ve bu da bizi fazlasıyla mutlu etti. Hatta rakiplerimizin ilgisini çekmiş bir uçağımız da dahi bulunmakta. Dolayısıyla fuar bizim için oldukça verimli ve güzel geçiyor.”

“Şu an (röportaj anı) Aquila 212 turbonun içinde bulunuyorum. Turbo motorumuz, auto pilotumuz ve modern iç bölümüyle Aquila 212 turbonun, özel bir

uçak olduğunu düşünüyorum. Daha da iyileri için çalışmalarımız hız kesmeden devam edecek” dedi.



FRANSA

JEC 2022 Kompozit Fuarı



JEC 2022 Uluslararası Kompozit fuarı 3-5 Mayıs tarihlerinde Paris / Fransa'da yapıldı. Fuara 43 ülkeden 1241 firma katıldı.

Katılımcı firmaların ülkele- re göre dağılımı ise Fransa (249), Almanya (236), ABD (138), İtalya (103), İngiltere (62), Türkiye (44), Hollanda (43) dır. Katılımcı firmaların genel profili incelendiğinde kompozit sektöründeki tüm alanları kapsadığı görülmektedir. Bunlar, başta araştırma kuruluşları, üniversiteler, girişimciler, mühendislik firmaları, kompozit parça üreticileri, makine üreticileri, hammadde üreticileri (karbon ve cam elyafı fiber, reçine), son kullanıcılar (havacılık, otomotiv, inşaat, petrol, sağlık, spor),



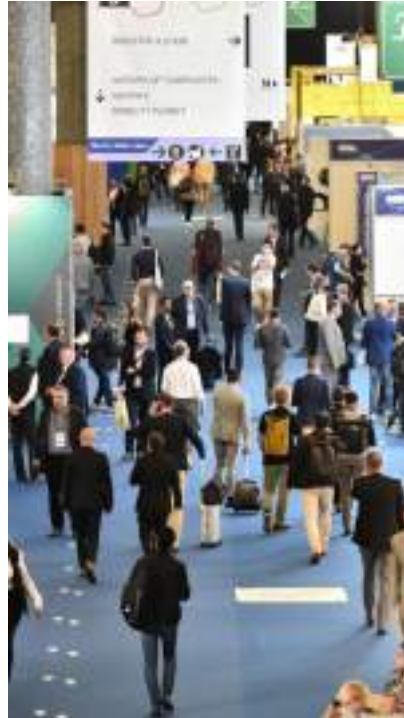


geri dönüşümcüler, yazılım firmaları (kompozit parça ve malzeme tasarımında kullanılan) bulunmaktaydı.

Türkiye'den katılan firmaların faaliyet alanları da ağırlıklı olarak hammadde (karbon ve cam elyafı fiber, reçineler), makine üreticileri ve teknik tekstil üreticileriydi. Tüketimi gittikçe artan cam elyafı üretim pazarına Şişecam'dan sonra başka bir firmanında geniş bir uygulama yelpazesıyla piyasaya ürünler sunmaya başladığını gördük.

Fuar da otomotiv sektöründe kompozit uygulamalarına yönelik çok çeşitli tasarımlar ve uygulamalar olduğunu gözlemledik. Elektrikli araçların yollara çıkmasıyla birlikte bataryanın getirdiği ağırlık artışına çözüm olarak, yeni araçlarda kompozit malzeme ağırlıklı parça tasarımlarının artacağı söylenmektedir. Ford Hafif Araç İnovasyon Müdürü Alan Banks konuşmasında, yakın zamanda

uygulamaya geçirdikleri araç hafifletme projesi ile yüksek mukavemetli kompozit malzemeler kullanarak ticari araçlarda %40 oranında ağırlık tasarrufu sağlamayı hedeflediklerini belirtmiştir.



Dünyanın en büyük kompozit fuarlarından birisi olan JEC 2022 fuarı, bu alandaki gelişmelerin özellikle otomotiv sektöründe ne kadar ön planda olduğunu görme fırsatı vermiştir. Yarının ulaşım araçları çevreci olduğu kadar hafif de olacağı anlaşılmaktadır. Sektörde önemli dönüşümlerin ve gelişmelerin gerçekleştiği bu dönemde JEC 2022 fuarı bizlere yeni bir vizyon kazandırmıştır.



BPLAS Ziyareti

Ford Avrupa IP grubu ve Ford Otosan

Ford IP projesi kapsamında BoB (Best Of Benchmarking) çalışması öncesinde Ford Avrupa IP Grubu Satın Alma Sorumlu Sayın Laura MARX ve Ford Otosan Satın Alma Mühendisi Sayın Barış VURAL, BPLAS Bursa fabrikamızı ziyaret etti.

Fabrikamıza gerçekleştirilen ziyaret esnasında BPLAS'ın IP konusunda yetkinlikleri aktarılırken, saha ziyaretinde BPLAS'ın teknolojileri hakkında bilgiler verildi. Yeni projelerdeki iş birliktelikleri de görüşüldü.



21 Nisan Dünya Yaratıcılık ve İnovasyon Günü

Yaratıcılık ve inovasyonun insanlık için önemini vurgulamak ve bu konulara olan farkındalığı arttırmak amacıyla Birleşmiş Milletler, 2002 yılından itibaren 21 Nisan'ı Dünya Yaratıcılık ve İnovasyon Günü, aynı haftayı da Dünya Yaratıcılık ve İnovasyon Haftası olarak belirlemiştir.

Öncelikle herkesin farkındalığının artırılmasının amaçlandığı gün ve haftanın tanımında geçen yaratıcılık ve inovasyon kelimelerinin anlamlarını açıklamakta fayda var.

Türk Dil Kurumu (TDK)'na göre yaratıcılık; yaratıcı olma durumu, yaratma yeteneği, her bireyde var olduğu kabul edilen, bir şeyi yaratmaya iten farazi yatkınlık olarak, farklı bir tanım ile de bir bireyin var olan bilgi-

leri birleştirerek veya tamamen yeni ve faydalı fikirler üretebilme yeteneğidir.

Yaratıcılık, insanları diğer canlılardan ayıran ve doğuştan hepimizin sahip olduğu bir yetenektir. Genel olarak tasarımcılar, ressam, müzisyenler, sanatçılar, şairler, yazarlar, mimarlar ... yaratıcı olarak tanımlanır.

Hepimiz bu yeteneğe doğuştan sahip olduğumuza göre neden, biz sadece bu grupları yaratıcı olarak tanımlarız?

1968 yılında NASA, yaratıcı mühendis ve bilim insanlarını seçebilmek için Dr. George Land'ten bir yaratıcılık testi geliştirmesini istemiş. Dr.Land geliştirmiş olduğu bu testi, yaşları 3-5 yaş arasında değişen 1600



YASEMİN
GÜNDOĞDU CEYLAN
BPLAS

çocukta yapmış ve daha sonra aynı çocuklar 10 yaş ve 15 yaşındayken tekrarlamış. Çıkan sonuçlar ise oldukça dramatik; 5 ile 10 yaş arasında yaratıcılık %68, 10 ile 15 yaş arasında ise %18 ve 10 yıl içindeki düşüş ise %86. Yetişkinlerin ise sadece %2'si yaratıcı. Çocuklarımızın



küçükken sordukları Neden? sorularını hatırlayın. Sürekli her cevabın arkasından gelen yeni bir Neden? sorusu. Bu merak, onların yaratıcılıklarının bu kadar yüksek olmasını açıklıyor.

- 98% (5 yaş)
- 30% (10 yaş)
- 12% (15 yaş)
- 2% (280.000 yetişkin)

Neden yaş ilerledikçe yaratıcılık düşüyor? Yapılan araştırmalara göre yaş ilerledikçe aile, arkadaş, iş etkileşimleri ve deneyimle birlikte neyi yapmamız, neyi yapmamız konusunda bilinçaltımıza kodlamalar yapıyoruz. Bu kodlamalar ile birlikte karşımıza çıkan yeni problem veya olguda bu kodlamalarımızdaki öğrendiklerimizi çağırıp çözümler geliştiriyor veya davranış sergiliyoruz. Bu durum bizim farklı düşünmemizi merak etmemizi engelliyor ve zamanla yaratıcılığımız çok hızlı bir şekilde düşüyor. Prof. Dr. Sinan Canan'ın ifade ettiği gibi 'konfor bizi çürütür beynimiz kullanmadıkça küçülüyor'. Yaratıcılığımızı tekrar keşfetmek için uzmanların önerileri ise; konfor alanımızdan çıkmaya cesaret ederek merak etmek, araştırmak, fikirlerini söylemekten kaçınmamak, hobiler

edinmek, kitap okumak, farklı kişiler ile görüşmek, farklı kollarla uğraşmak, vb...

Eğitim sisteminin yaratıcılığı artırıcı faaliyetlerle desteklenmesi doğduğumuzdan itibaren var olan bu yeteneğimizi kaybetmememiz açısından önemlidir. Sadece STEM (Science, Technology, Engineering, Mathematics / Bilim, Teknoloji, Mühendislik, Matematik) alanlarına değil drama, sanat, müzik resim gibi derslere de önem verilmesi yaratıcılığın korunması anlamında önemi yüksektir.

Şirketlerde yaratıcı fikirlerin ortaya çıkması için; hatayı kabul eden, hatalardan ders alarak gelişmeye katkı sunan, işbirliğine açık, fikirlerin rahatça ifade edilebileceği, saçmalamaktan korkulmayacağı, teşvik edici mekanizmaların sunulduğu ortamlara dönüşmesi önemlidir.

Coca Cola CEO'su James Qinsey'in dediği gibi 'Eğer hata yapmıyorsak yeterince çaba göstermemişiz demektir'.

Google gibi firmaların kullandığı gibi 70 - 20 - 10 kuralı (çalışma zamanımızın %70'i var olan işimize, %20 bu işimizle ilgili yeniliklere kalan %10 ise

tamamen yeni fikirler ile geçirmek) yaratıcı fikirlerin gelişmesine katkı sunuyor.

TDK'ya göre inovasyon ise yenileşim olarak tanımlanır. İnovasyon, Oslo Klavuzu ve yeni yayınlanan TS EN ISO 56000 İnovasyon Yönetimi-Temel bilgiler ve sözlük standartlarında geniş anlamları olmakla birlikte var olan bilginin bir değere dönüşmesidir. Burada değer ifadesi sadece ticari değer değil sosyal değeri de kapsamaktadır. Dönüşüm ise yeni veya geliştirilmiş ürün, hizmet, proses, pazarlama, organizasyon, iş modeli... olabilir.

İnovasyon, düşük oranda tesa-düfen (3M post it örneğinde olduğu gibi) ve genelde problemin çözüm ihtiyacı sonrasında çıkar.

Problemden yaratıcı fikirlere, fikirlerden inovasyona giden yolda ülkemizin de inovatif ürünler, hizmetler,.. üretmesini/ geliştirmesini, Amerika, Güney Kore gibi ülkelerin olduğu gibi değeri yüksek markalarımızın olmasını ve ülkemizden nice Dr. Canan Dağdevirenler, Prof. Dr. Özlem Türeciler çıkmasını diliyorum.



BPO

İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimleri

Yüksekte Çalışma Eğitimi

Fabrikamız içinde yüksekte çalışma gerçekleştiren çalışanlarına ve ÇİSG çalışanlarına 6331 Sayılı İş Sağlığı Güvenliği Kanunu'nun zorunlu kıldığı yüksekte çalışma eğitimi aldırılmıştır. Eğitimde, çalışanların yüksekte nasıl güvenli çalışacakları, çıkılan yüksekliğe, yere ve konuma göre dikkat edilmesi gerekenler ile yüksekte



çalışma ekipmanlarının ve kişisel koruyucu donanımların kullanımı konularında bilgilendirme yapılmıştır.

Sulu Yangın Sistemi Eğitimi

Ocak ve Şubat aylarında OSB Panayır yakıt sistemleri tesislerimizde, vardiya yöneticileri ve güvenlik görevlileri dahil 37 kişiye olası bir yangın durumunda yangına doğru şekilde nasıl müdahale edileceği ve Hidrant sistemlerinin nerelerde olduğu konularında bilgilendirme ile uygulama tecrübesini kazanmaları için, sulu yangın sisteminin kullanılması eğitimi verilmiştir.



Patlamadan Korunma Eğitimi

20 Mayıs 2022 tarihinde boyahane bölümü müdür, şef ve vardiya yöneticileri, enjeksiyon bölümü yöneticileri ile bakım bölümü çalışanlarına patlamadan korunma eğitimi verilmiştir.

Patlayıcı ortamlarının oluşum kaynakları ve önlenmesi, farikamız için alınacak ilave önlemler ve kullanılacak ekipmanlar ile ilgili bilgilendirme yapılmıştır.



Kalite Eğitimleri

FMEA (Hata Türleri ve Etkileri Analizi) Eğitimi

12 - 13 - 21 Ocak 2022 tarihlerinde 3 ayrı grupta Hata Türleri ve Etkileri Analizi (FMEA) eğitimi verildi. Hata Türleri ve Etkileri Analizi (FMEA) eğitimi ile güncellenmiş olan Hata Türleri ve Etkileri Analizi metodolojisinin kavranması hedeflenmiştir. Katılımcılar, uygulamalı olarak da yeni versiyonu görme imkanı bulmuşlardır.



MSA (Ölçme Sistemleri Analizi) Eğitim

3/17 Ocak ve 2 Şubat 2022 tarihleri arasında 3 ayrı grupta MSA(Ölçme Sistemleri Analizi) eğitimi verildi.

MSA eğitimi ile hedeflenen, katılımcıların ölçüm sistemleri analiz metodlarını öğrenmelerini sağlamaktır. Katılımcılar, söz

konusu eğitim ile ölçüm sistemlerinin yeterliliği üzerinde uygulamalı olarak çalışmışlardır.

SPC Eğitimi

4 Ocak - 4 Şubat 2022 Tarihleri arasında 3 grup halinde 2 gün SPC (İstatistiksel Proses Kontrol) Eğitimi verilmiştir.

SPC Eğitiminin amacı, çalışanlara istatistiğin ne olduğu ve kalite yönetimindeki önemini kavratmaktır. Alınan eğitim ile proseste kullanılacak istatistikî metodlar detaylı olarak görülmüştür.



Ergonomi Eğitimi

20-21-22 Nisan 2022 tarihlerinde MESS eğitim salonunda Plastic Omnium Ergonomi Uzmanı Stephanie DAMIAN THERAIN tarafından BPO Yönetim ekibindeki çalışanlarımıza ergonomi kültürünü öğretmek ve işletme içerisinde yaygınlaştırmak amacıyla genel ergonomi eğitimi verildi.

Bu eğitim ile birlikte;



iş istasyonlarının ergonomi kurallarına göre analiz edilmesi, risklerin belirlenmesi, düzeltici

aksiyon oluşturulması, konularında detaylı bilgilendirmeler yapıldı.

PHI METAL

İsveç Devine Batarya Taşıyıcılar PHI Metalden



PHI Metal ihracat hacmini yeni bir ürün ve yeni bir ülke ile büyütüyor.

Geçtiğimiz aylarda VW Grubunun ağır segmentteki lider markası SCANIA Truck ile elektrikli tırların akü taşıyıcıları için yapılan toplantılar sonucu, ürün geliştirme yapıldı, ilk prototipler başarıyla teslim edildi.

Prototiplerin geliştirilmesinde co-designer rolüyle yer alan PHI Metal firması, tasarımın olgunlaştırılmasında yapıcı katkılarda bulundu.

SCANIA'dan satın alma, tedarikçi kalite, proses ve lojistik denetçileri PHI Metal'i denetim gelip, çalışılacak yeni projeler için istişarelerde bulundular.



Gençlerimiz Geleceğimiz...

PHI Metal - Kocaeli Üniversitesi İşbirliği



Şubat-Mayıs 2022 tarihleri arasında 14 haftalık İME (İşletmede Mesleki Eğitimi) projesi kapsamında, iş yerinde mühendislik eğitimlerini tamamlamak adına Kocaeli Üniversitesi Makine Mühendisliği Bölümü'nden dört öğrenci PHI Metal eğitimlerini tamamladılar.

Otomotiv sektörüne yönelik, PPAP, FMEA, SPC vb. eğitimler alıp, otomotiv mühendisliği ile ilgili deneyimlemelerde bulundular. PHI Metal standardı olan sürekli gelişim ve iyileştirme çalışmalarında görev alıp, eğitimlerini KAIZEN sunumları yaparak tamamladılar.

Mayıs ayında tamamlanan bu eğitim sonunda, başarı sertifikalarını PHI Metal Genel Müdürü Hakan Sönmezışık'tan alıp, kendisinin otomotiv sektörü



ile ilgili deneyimlerini dinleme şansına ulaştılar.

Yeni mühendislerimize mühendislik yaşamlarında başarılar

diliyor, ülkemizdeki otomotiv sektörüne faydalı birer birey olarak görmeyi, sabırsızlıkla bekliyoruz.

ZF Wabco İle Yerlileştirme Adımları

Geçtiğimiz yıllarda ZF Friedrichshafen AG, gerekli tüm düzenleyici kurulların onayını alarak ticari araç teknolojisi tedarikçisi olan WABCO'yu bünyesine başarıyla resmen dahil etti.

PHI Metal Wabco işbirliğinde birden fazla projede yay geliştirilmesi yapıp, prototip çalışmalarına imza atıldı ve yurtdışı fabrikalarına prototipler teslim edildi.

ZF Group'un Sakarya'da kurulan fabrikası ile bu işbirliğinin devamını getirip, yerlileştirme kapsamında birlikte nasıl yol alınacağı ve nasıl bir strateji geliştirileceği hususunda görüşmeleri yapmak üzere, süspansiyon satın alma departmanı PHI Metal Gebze Fabrikası'nı ziyaret etti ve fabrika turu yapıldı.



Bugün, sektöründe birçok ilklere imza atan ZF &WABCO; kamyon, otobüs, treyler, otomobil üreticileri için stabilite kontrolü, süspansiyon, otomatik

aktarım sistemleri, aerodinamik alanlarında inovasyonlarına devam etmekte ve PHI Metal işbirliği ile üretimde yerlilik oranını arttırmayı hedeflemektedir.

PHI Metal Hindistan iş olanakları

Hindistan'da iş geliştirme, yatırım, ihracat - ithalat dinamiklerinin uzmanı olan Crescendo firması, haziran ayında PHI Metal'i ziyaret etti.

Yapmış oldukları bu ziyarette, PHI Metal'in Hindistan'da yeni müşteri kazanımı için hangi unsurlarla çalışabileceğinden, dinamik küresel pazar eğilimlerinin ve farklı coğrafyaların değişen uluslararası ticaret politikalarının kapsamlı bir şekilde incelenmesine kadar Crescendo'nun verebileceği desteklerin neler olabileceği hususunda paylaşımda bulundular.



Crescendo firmasının uzman ekibi ile birlikte önümüzdeki günlerde tekrar bir araya gelip,

yeni iş olanakları ve projeler ile ilgili görüşmelerin devamı sağlanacaktır.

Ford Otosan Romanya'da

Ülkemiz otomotiv sektörünün lider firması FORD Otosan, başarılarını bir çita daha yükseltip, Romanya fabrikasını satın alarak Türk tedarikçilerinin önünü açtı.

Craiova tesisinde mevcut durumda Puma ve EcoSport binek araç modelleri ile 1.0 litre Ecoboost benzinli motorları üretiliyor. Tedarik Koşulları uyarınca 2022 yılının sonundan itibaren EcoSport üretiminin sonlandırılması, Puma modelinin ise üretimine devam edilerek, 2024 yılından itibaren tam elektrikli versiyonunun üretimine geçilmesi planlanıyor.

Ayrıca, Yeniköy fabrikasında 2023 Temmuz ayına kadar üretimine devam edilecek olan Courier aracını ikame etmek üzere, tasarımı ve mühendisliği Ford Otosan tarafından geliştirilecek olan Yeni Nesil Courier araç modelinin van (Transit



Courier) ve kombi (Tourneo Courier) versiyonlarının Craiova Tesislerinde üretilmesi öngörülüyor. Yeni Nesil Courier modelinin içten yanmalı motor versiyonlarının 2023 ve tam elektrikli versiyonlarının ise 2024 yıllarında üretimine başlanması bekleniyor. Bu bağlamda; ziyaretimize gelen FORD

Otosan satın alma yetkilileri ile güncel işlerimiz görüşülüp, yeni ürün gruplarımız ve teknolojilerimiz tanıtılmış olup, olası işbirlikleri değerlendirilmiştir.

Ülkemize, FORD Otosan'a ve tüm Türk yan sanayiine hayırlı olması dileklerimizle.

PHI Metal ve Tofaş Ar-Ge İş Birliği

Geliştirilecek olan yeni araçların, denge çubuğu ve yay tasarımlarında teknik bilgi alışverişi yapmak üzere, TOFAŞ Ar-Ge ekibi Mayıs ayında PHI METAL Fabrikası'nı ziyaret edip, Ar-Ge ekibi ile birlikte hat ziyaretleri gerçekleştirdi.



PHI Metal İngiltere yolcusu

Alexander Dennis (ADL) Firmasından PHI Metal'e Ziyaret



Tek ve çift katlı otobüslerin global üreticisi NFI Group Şirketlerinin bir parçası olan Alexander Dennis (ADL) firması, nisan ayında PHI Metal'i Gebze Fabrikası'nda ziyaret ederek, birlikte geliştirilecek parçalar üzerinde görüşmelerde bulundu.

Çift katlı otobüs tasarımı ve üretiminde dünya lideri olan ADL firması, aynı zamanda İngiltere'nin en büyük yolcu otobüsü üreticisidir. ADL markası adı altında tek ve çift katlı otobüslerin yanı sıra İngiltere, İrlanda, Avrupa, Hong Kong, Singapur, Yeni Zelanda, Meksika, Kanada ve ABD'ye hizmet veren PLAXTON otobüslerine de hizmet vermektedir.

Geçmişten günümüze ADL'nin tasarım, mühendislik, üretim mükemmelliği ve çalıştığı tedarikçilerle olan işbirliği, yüzyılı



aşkın süredir firmanın varoluşuna etken olmuştur.

ADL'nin ve PHI Metal'in birlikte geliştireceği ürünler, global pazarda en geniş ve sıfır emisyonlu otobüs yelpazesini arttırmayı hedefliyor. Yapılan fabrika turunda, sadece denge çubuğu ve yay projelerinde değil, overmoldlu parçalarda özellikle de elektrikli araçlarda farklı ürün gamlarında çalışılabileceği görüldü ve yeni bir iş birliğinin ilk adımları atıldı.





MAXIMUM
SAFETY



MAXIMUM
COMFORT



MINIMUM
WEIGHT



MINIMUM
COST

Helisel Yay ve Denge Çubuğu Üretiminde 25 Yılı Aşkın Deneyim

PHI Metal A.Ş. süspansiyon parçaları üretimi konusunda alanının önde gelen şirketlerindedir. Avrupa'nın büyük araç üreticilerine parça ihrac ederken, Türkiye pazarında da lider konumdadır.



CONCEPT
DESIGN



PRELIMINARY
DESIGN



PROTOTYPE



DESIGN
FREEZE



PROCESS
DESIGN



QUALITY
VERIFICATION



CAPACITY
VERIFICATION



START OF
PRODUCTION



END OF
PRODUCTION

Zey-Tur-San

Bursa Food Point 2022

60 Ülkeden İş İnsanı İşbirliği İçin Geldi



Bursa Ticaret ve Sanayi Odası (BTSO) tarafından yürütülen Bursa Gıda Sektöründe Uluslararası Rekabetçiliğin Geliştirilmesi (UR-GE) projesi kapsamında, gıda sektörünün rekabetçiliğini artırmak için düzenlenen 'Bursa Food Point' alım heyeti organizasyonu, 2 yıllık aranın ardından 5. kez düzenlendi.

Merinos Atatürk Kongre ve Kültür Merkezi'nde 31 Mayıs / 1 Haziran tarihlerinde düzenlenen etkinlikte yaklaşık 60 ülkeden 200 yabancı alıcı Bursalı firmalarla buluştu. 70'e yakın sektör temsilcisinin stant açtığı organizasyonda Zey-Tur-San firması da çeşitli lezzetleriyle yerini aldı.

Fuara katılım sağlayan Zey-Tur-San Gıdanın İhracat Sorumlusu Elif Hoşgeldi, "Bursalı üretici-

lerin ve işletmecilerin bulunduğu bir fuar olduğu için bizlerin burada olması son derece önemli. Bursalı üretici olarak firmamızı burada temsil etmekten gurur duyuyoruz. Bizim açımızdan yabancı müşterilerle kendi ilimizde tanışabilmek ve görüşebilmek firmamıza ciddi anlamda katkı sağlamaktadır. Berrak

markasını çeşitli müşterilere ve ülkelere tanıtılabildiğimiz için mutluyuz. Zaten çalıştığımız hali hazırda müşterilerimiz var. Berrak markası ve özel etiket olarak yurt dışında yaklaşık 37 ülkeye ihracatı olan bir firmayız" dedi.



Şehir müzik dinliyor.



radioline

www.radioline.fm

99.1

Yeni Yalova Yolu 5.Km No: 365 Osmangazi - Bursa Telefon : 0.224 211 70 90

BUvHA

Uçak Filosu Genişliyor



Bursa Yenişehir Havalimanı'nda kurulu hangarda, Gökçen Şirketler bünyesindeki Fenix Uçuş Okulu, Aquila uçakları ile uçuş eğitimleri vermeye tüm hızıyla devam ediyor.

Ayrıca BUvHA teknik ekibi, aynı tesiste uçak bakım hizmetleri vermekte olup, ekipman, cihaz ve kadrosunu genişleterek uçak bakım hizmeti kabiliyetlerini de artırıyor.

Haziran ayı içinde iki adet Aquila daha Almanya'dan Türkiye'ye uçarak getirildi ve filoya dahil edildi. Bunlarla birlikte toplam uçak sayısı on beşe çıkarıldı.

Bu uçaklardan biri; turbo motorlu, full glass cockpit (cam kokpit) olan avionics (aviyonik) yönünden de en gelişmiş TC-UDA tescilli A212 modelidir.





Bu uçakla birlikte kullanıcıların ve uçuş okullarının tercih edileceği tüm opsiyonları içerecek her bir uçak modeli, filoda mevcut duruma gelmiş oldu.

TC - UCD Almanya'ya Uğurlandı

Aquila uçakları artık birçok ülkede eğitim filolarında kullanılırken, Almanya'daki uçuş okullarının da tercihi, yüksek imalat kalitesi, düşük yakıt tüketimi, asgari bakım maliyetleri, uçuş özellikleri ve yüksek ikinci el değeriyle Aquila uçaklarından yana olmaktadır.

BUvHA'nın ilk uçağı olan TC-UCD tescilli Aquila, Fenix Uçuş Okulu'nda sağladığı eğitim görevlerinde, 1700 saat uçuş eğitiminde kullanıldıktan sonra, Almanya'daki bir uçuş okulu tarafından satın alındı.



Görevini bundan sonra Almanya'da sürdüreceğiz. TC-UCD, güle-güle git, seni çok özleyeceğiz.

Her zaman emniyetli inişlerin olsun...

FENIX

Bir Anka Kuşu Serüveni



Dünyamızın ufkunun belirsizliklerle gölgelendiği, karamsarlığın hakim olduğu pandemi koşullarında çırpıma başladı kanatlarını FENIX. Aslında kuruluş tarihi için 2016 yılına kadar gitmek daha doğru olur. Ancak uçuş eğitiminin başlangıcı, Ekim 2020'ye rast gelir.

Kuş yavrularının ilk uçuşlarını izleme şansı bulanlar, onların bilinmezliğe nasıl cesaretle kanat çırpıtlıklarına, hem hayret hem de hayranlıkla şahit olmuşlardır. Adından ilhamla bir anka kuşu olarak tarif edeceğimiz FENIX Havacılık da, kanatlarıyla sis perdesini yırtarak gökyüzünde kendi saygın yerini bulmak yolunda, o günden bugüne ve yarınlar, emin adımlarla ilerlemektedir.

Cesaret, kuşkusuz önemli bir özellik olmakla birlikte, gü-

nümüz koşullarında saygın bir uçuş okulu olmak için tek başına yeterli değildir. Kendileri de birer uçucu olan FENIX Havacılık yöneticileri, eğitim kadrosunu oluştururken bunu dikkate almışlar, eğitim kalitesi ile uçuş ve yer emniyeti konularına büyük önem vermişlerdir.

Bu anlamda FENIX Havacılık, mesleğinde saygın mertebelere erişmiş uçuş öğretmenlerini bünyesine katmıştır.

Başlangıçta dört adet Aquila A-211 uçağıyla PPL(Hususî Pilot Lisansı) eğitimi vermektedirken, halihazırda filosuna



kattığı sekiz adet Aquila A-211 ve bir adet DA-42 uçağı ile PPL(Hususî Pilot Lisansı), IR (Alet Uçuş Yetkisi), CPL (Ticari Pilot Lisansı), ME(Çok Motorlu Uçak Pilotluğu), NVFR(Gece Görerek Uçuş Yetkisi) ve FI(Uçuş Öğretmenliği Yetkisi) olmak üzere, modüler eğitimlerine yoğun bir biçimde devam etmektedir. Geçen iki yıllık süre zarfında FENIX Havacılık, pandemi ve beraberinde getirdiği tüm ekonomik zorluklara rağmen, 57 adet PPL(A), 12 adet IR(A), 30 adet NVFR, 3 adet FI ve pek çok tazeleme/fark eğitimi öğrencisi mezun ederek, onaylı uçuş eğitim organizasyonları arasında saygın bir mevkiye erişmek hedefine kararlılıkla yürüdüğünü göstermiştir.

Havacılık sektöründe tecrübeli olan kişiler bilir ki, uçuş operasyonlarının etkinliği, kurulan altyapının sağlamlığına bağlıdır. Bu anlamda FENIX Havacılık, Türkiye'nin en modern, belki de dünyada parmakla gösterilebilecek birkaç hangardan bir tanesinde faaliyet yürütmekle, saygın bir kurum olma iddiasını güçlendirmektedir. Bursa/Yenişehir'deki hangarımız, aynı



anda yaklaşık on bir (11) A-211 uçağını kapalı şartlarda muhafaza edebilmektedir. Bakım faaliyeti ve teknik destek, Bursa Uzay ve Havacılık (BUVHA) A.Ş.'ye bağlı yetkin teknisyenlerimizce sağlanmaktadır. Hiç kuşkusuz, tam bir takım faali-

yeti olan uçuş eğitiminde kalite, bu takımın vazgeçilmez unsuru olan teknik personelimizin fedakarâne çalışmaları ve yetkinlikleriyle vücut bulabilmektedir.

Sürekli ve soğukkanlı bir büyüme hedefi olan FENIX Havacılık, İzmir-Selçuk/Efes Havaalanı'nda ikinci operasyon merkezini açmış ve halihazırda bir uçak (yakın dönemde sayının iki olması hedeflenmekte) ile eğitim faaliyetlerine devam etmektedir. Aynı zamanda, bazı yabancı devlet resmi görevlileri, uçuş eğitim protokolü yapılması için okulumuzu ziyaret etmişler ve kendilerine deneyim uçuşu yaptırılmıştır. Büyüme hedefi taşıyan ve bunu her geçen gün hayata geçiren bir uçuş okulu için, uçuş eğitiminin önemli bir diğer unsuru, uçuş emniyeti ve standardizasyondur. Aradan geçen iki senede, kendi eğitim el kitaplarımızı, kendi standart uygulama usullerimizi ve diğer onaylı teknik dokümanlarımızı hazırlamakla ve her eğitim modülü için standart eğitim görsellerimizi oluşturmakla, bu konuya verdiğimiz önemi, eylemli olarak göstermiş oluyoruz. Ayda





bir gerçekleştirdiğimiz ve tüm uçuş öğretmenlerimizin iştirak ettiği emniyet ve standardizasyon toplantılarında, biten ayın tüm faaliyetleri, öğrenci gelişim durumları, hava aracı olay bildirimleri ile uçuş ve yer emniyetine dair konular görüşülmekte ve rapor olarak tüm birimlerimize yayımlanmaktadır.

Yöneticisi, eğitimcisi, teknik personeli, idarî personeli ve elbette öğrencisiyle bir takım, hatta bir aile ikliminin oluştuğunu görmek, bizler adına mutluluk verici. Bunu, bir modülden başarıyla mezun ettiğimiz pek çok öğrencimizin, kalan eğitimlerine FENIX Havacılık'ta devam etmek arzusunu taşıdığını görmekle anlıyoruz. Bugün, 2022



yılında, başladığımız seviyenin çok ilerisindeyiz. Ancak motivasyonumuz, daha da ileride. Bunu ancak mesleğimize aşkla bağlı olarak, gerekliliklerini saygıyla yerine getirerek ve saygın bir kurum kültürü inşa ede-

rek başarabilirdik; nitekim böyle oldu. Önümüzdeki dönemde aynı inanç ve kat'iyetle, ilk günkü heyecanımızla, hedeflerimize yürümeye devam edeceğiz. Bir anka kuşu olarak ifade edelim ki, "her uçuş ilk uçuştur".



FENIX

AVIATION

Flight school



Flying starts here



23 Nisan 1920

Gelecek Onlara Emanet

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu ve ilk Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk tarafından dünya çocuklarına armağan edilen "Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı" 102. yılında da coşkuyla kutlandı.

Atatürk'le başlayan çocukları makama kabul etme geleceği, 1933'ten bu yana devam ediyor.

23 Nisan'ın Çocuk Bayramı olarak kutlanması ise 23 Nisan 1927'de Atatürk'ün himayesinde başlamış, Cumhurbaşkanlığı Bاندosu çocuklar için konser vermiş ve Ankara'da çocuk balosu düzenlenmiştir. 1970'lerde



ise 23 Nisan Çocuk Bayramı, tüm ulustan katılım alan bir bayram halini almıştır.

Line TV'de 23 Nisan çocuklarla kutlandı.



"hayata
doğru açıdan
bakın"



www.linetelevision.com.tr

19 Mayıs 1919

Samsun'a Hoş Geldiniz Paşam!

30 Nisan 1919

Mustafa Kemal Paşa'nın 9. Ordu Kıtaaatı Müfettişliği'ne atanmasını içeren Hükümet Kararnamesi Padişah Vahdeddin tarafından onaylanır.

5 Mayıs 1919

Mustafa Kemal Paşa'nın Samsun'a atanma emri, Takvim-i Vekayi'de yayımlanır.

* *Takvim-i Vekayi: 11 Kasım 1831'de yayımlanmaya başlanan ilk Osmanlı Türk resmî gazetesidir.*

16 Mayıs 1919

İstanbul Karaköy İskelesi'nden kalkan, Kaptan İsmail Hakkı (Durusu) idaresindeki Bandırma Vapuru, Dokuzuncu Ordu Kıt'aları Müfettişliğine atanan Mustafa Kemal Paşa ve silah arkadaşları, Samsun ve çevresinde asayişi sağlamaları için görevlendirilirler. Samsun'a doğru yola çıkan ekip, 18 Mayıs 1919'da Sinop'a varır. Mustafa Kemal, iskeleye çıkarak, karadan Samsun'a yol olup olmadığını sorar, olmadığını öğrenince de tekrar vapurla Samsun'a doğru hareket ederler. 19 Mayıs 1919 sabah saat 6 civarı Samsun Limanı'na varırlar. AA Muhabirinin arşivlerinden derlediği bilgilere göre; Mustafa Kemal, örgütlenme planlarının önemli bir kısmını, Samsun'un kaplıcalarıyla ünlü ilçesi Havza'da yapar.



“17 Mayıs 1919, hava kötü. Hep yataklardayız. Mitralyöz Arif, Dr. Refik, Topçu Kemal, bir kamaradayız. Kamaramız vahşi hayvan kamarasına benziyor. Ara sıra başımızı kaldırıp birkaç kelime konuşuyoruz. 9.30 sıralarında İnebolu'ya yanaştık. Fakat 17-18 Mayıs gecesini pek fena geçirdik. 18 Mayıs öğleüstü Sinop Limanı'na girdik. Çok şükür sallantı kesildi. Yataklardan fırladık. Tıraş olduk, yıkandık, güvertede hava aldık, güneşlendik Dr. Refik'in nane suyu aklımızı başımıza getirdi. Saat 3'te vapurda bizimle gelip karaya çıkan Liva Mutasarrıfı Mazhar Tevfik Bey, Sinop'tan bize İzmir'in işgali ile ilgili yazılı bilgi getirdi. 13 Mayıstan beri İzmir'in işgal olunacağına dair belirtiler görülmeye başlamış, Redd-i İlhak girişimi canlanmış ve 15 Mayıs'ta işgal başlamış. İzmir'deki çatışmadan sonra Yunan birlikleri şehri terk etmek zorunda kalmışlar.”

Kurmay Bnb. Hüsrev GEREDE

Karargâh Erkan-ı Harbiyesi İstihbarat ve Siyasiyat Şubesi Müdürü

Mustafa Kemal ile birlikte Samsun'a giden subaylar:

- Kurmay Albay Refet Bele (3. Kor. K.),
- Kurmay Albay Manastırlı Kazım Dirik (Müfettişlik Kur. Bşk.),

- Dr. Albay İbrahim Tali Öngören (Müfettişlik Sağlık Bşk.),
- Kurmay Yarbay Mehmet Akif Ayıcı (Kurmay Bşk. Yardımcısı),
- Kurmay Bnb. Hüsrev Gerede (Karargâh Erkan-ı Harbiyesi İstihbarat ve Siyasiyat Şubesi Müdürü),
- Topçu Bnb. Kemal Doğan (Müfettişlik Topçu K.)

- Dr. Bnb. Refik Saydam (Sağlık Başkan Yardımcısı),
- Yzb. Cevat Abbas Gürer (Müfettişlik Başyaveri),
- Yzb. Mümtaz Tunay (Kurmay Mülhacı),
- Yzb. İsmail Hakkı Ede (Kurmay Mülhacı),
- Yzb. Ali Şevket Öndersev (Müfettişlik Emir Subayı),
- Yzb. Mustafa Vasfi Süsoy (Karargâh K.),
- Ütgm Hayati (Kurmay başkanı Emir Subayı ve Müfettişlik Kalem Amiri),
- Ütgm Arif Hikmet Gerçekçi (Kurmay Mülhacı sonra 3. Kor. K. Yaveri),
- Ütgm. Abdullah (İaşe Subayı),
- Tgm. Muzaffer Kılıç (müfettişlik ikinci yaveri),
- 1. sınıf kâtip Faik Aybars (Şifre Kâtibi),
- 4. sınıf Kâtip Memduh Atasev (Şifre Kâtibi Yardımcısı)

19 Mayıs 1919

Samsun

19 Mayıs 1919 sabahı kurmay Binbaşı Mahmut Ekrem Bey, sandalla gemiye yavaşır ve güvertede bulunan Mustafa Kemal Paşa'nın yanına giderek askerce bir selamla "Hoş geldiniz paşam" der.

19 Mayıs 1919'da Tütün İskelesi'nde, o güne dek görülmemiş mahşeri bir kalabalık vardır. Halk, bayraklarla donatılan sokaklara ve caddelere sığmıyor, damlardan ve evlerinin pencerelerinden Paşa'yı selamlıyorlardı. Akşam saatlerinde ise Mustafa Kemal Paşa'nın şerefine şehir, baştanbaşa fenerlerle ışıklandırılır. O gün Samsun'da bayram yaşanır.



Türk Milleti Birinci Dünya Savaşı sonrasında kötüleşen koşullar içinde, kurtuluş çareleri ararken, Mustafa Kemal'in Samsun'a çıkışı, kurtuluş yolunu açar. Bugün aynı zamanda, İtilaf Devletlerinin işgaline karşı, Türk Kurtuluş Savaşı'nın başladığı gün olarak kabul edilir.

Mustafa Kemal ve silah arkadaşlarının Samsun'a ayak bastığı tarih, her yıl Türkiye Cumhuriyeti ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı olarak kutlanmaktadır. Atatürk'ün Türk gençliğine armağan ettiği bu bayram, 20 Haziran 1938 tarihli kanunla "Gençlik ve Spor Bayramı" adını alır.





Keles - Bursa Gököz Köyü



Bursa Keles karayolunun 49. Km'sinde, yolun sağ yamacına kurulmuş köy gibi köy... Öylece kalmış, doğduğu gün gibi...

Mitolojik tarihte Olimpos, halk dilinde Keşiş, bugünkü adıyla Uludağ'ın güneyinde 1000 metre rakımda bulunan Gököz, Mareşah yaylası ile mis gibi kokan çam ormanlarının arasında, yemyeşil vadi ve tepeleriyle Anadolu'daki görülmesi ve yaşanması gereken sayılı yerlerden biri...

Biraz yürü bak! Doğanın içinde, yeşile doyacaksın.

Köyün kuruluşu ile ilgili kesin bir tarih olmasa da, bölgedeki en eski yerleşim birimlerinden biri olduğu kabul ediliyor. 1530 tarihli Osmanlı muhasebe kayıtlarında "Kite" bugünkü Ürünü kazasına, 1908 salnamesindeki mülki taksimatta ve 1927 salnamesindeki köyler haritasında ve 1933 tarihli İç İşleri Bakanlığı'nın hazırlamış olduğu köylerimiz yayınında Bursa'ya bağlı görünmektedir. 1953 yılında 5 km güneyindeki Keles'in ilçe olmasıyla artık buraya bağlanmıştır.

Yüzyıllardır gelenek ve göreneklerinden bir şey kaybetmeyen Gököz, geçmişten günümüze köprü olan Yörük-Manav köyüdür. Zamanla nüfusu azalan köyde sadece yaşlı nüfus kalmış hatta köyün sokaklarında tek bir çocuğa bile rastlanmaz hale gelmiştir.

Köyün tipik 2 katlı evlerinin yanı başında, ekmek ve börek pişirmek için kullandıkları taş fırın ile samanlıklar bulunuyor.



1924 Gököz Köyü

Köydeki mevlitlerde annesine eşlik eden 6 yaşındaki kız çocuğuna hayrandır köylü...

Bu minik kızın babası Cerrah lakaplı kahvehaneci Mehmet, annesi de güzel Kuran okuması ve bülbül sesiyle bilinen Zehra'dır.

Müzeyyen Senar, müzik eğitimine 9 yaşında iken, İstanbul Anadolu Musiki Cemiyeti'nde, kemençe ustası Kemal Niyazi Seyhun Bey ve udi Hayriye Hanım gözetiminde başlar. Güçlü bir sese sahip olan Müzeyyen Senar, hafız Sadettin Kaynak, Selahattin Pınar, Lem'i Atlı, Mustafa Nafiz Irmak gibi devrin önemli ustatlarından dersler alır. 1932 senesinde İstanbul Radyosu'nda şarkı söylemeye başlar.

Şarkılar Seni Söyler

Türk müziğinin divası, Türk Sanat Müziği'nin efsane ismi Müzeyyen Senar, sahneye çıkmak için getirdiği solo şartı ile Türk gazino tarihinde solistik müessesesini başlatan ilk sanatçı olur.



Keles Gököz Göleti ve Mareşah Yaylası

Çilek ve kiraz yetiştiriciliği, köyün ekonomik anlamda en önemli geçim kaynağıdır. Mareşah yaylasında, Uludağ'ın arka tarafında kalan, hayvancılık ve tarımsal sulama için oluşturulmuş, 1120 metre rakımda yapay bir gölet bulunmaktadır. Gököz Köyü'ne çok yakın olduğu için bu ismi almış. Gölün etrafı yürüyüş ve fotoğraf çekmek için çok



uygun. Ayrıca gölet farklı cinslerdeki sazan balığı açısından zengin olduğundan, amatör balık avcılığı için de son derece elverişli.

Gölü ve doğal güzelliği ile Gököz köyü tam anlamıyla bir yeryüzü cenneti...

2013'de National Geographic dergisi 'Traveller' ekinde "Türkiye'nin En Romantik 10 Kış Rotasından Biri" olarak sıralamada yerini haklı olarak almıştır.

Çilek ve kiraz tarlaları ile Uludağ fonlu güzel bir göl manzarasını bir arada bulunduran yaylayı gördüğünüzde, bir doğaseverseniz, aklınıza ilk olarak burayı nasıl korumalı sorusu gelecektir.

Çadırını yanında getirip göl kenarında kalabilir, bisiklete binebilir, yürüyüş yapabilir, gölde balık tutabilir, sandalla gezebilirsiniz. Sessizlik ve temiz havada uyumak vücudunuza, havanın berraklığı sayesinde güzel fotoğraflar çekmek ruhunuza iyi gelecektir.





DİLEK İLHAN
Line TV

Willys Knight Jeep Dededen Toruna



1946
M. Memduh
Gökçen'in
Bursa
Gökdere Su
İsalesi için
Willys Jeep ile
Uludağ'daki
ilk şöforlük
deneyimi...
Yaş 14

M. Memduh Gökçen anlatıyor...

“Peder tekstili bırakıp, 1945-46 senelerinde ‘Bursa içme suyu Gökdere İsalesi’ işine girdi. İşin tanımına göre; Uludağ’dan sular getirilecek, Maksim-Gökdere, orada bir havuz vardır oraya su gelecek. Oradan da Bursa şehrine dağıtılacaktı. Böylece Peder, 150 küsur bin nüfuslu şehrin, iki misli kapasitedeki ‘Gökdere İsalesi’ taahhüdünü üstlenip, 300 bin nüfusa yetecek içme suyunun Bursalılara ulaştırılmasına vesile oldu.”

“Karabük’ten künkler dediğimiz 5-6 metrelik döküm borular getirildi. O dönem 600 tona kadar taşıyan çektirmeler vardı. Bursa Birlik Ambarı, Yeşil Bursa ve bir tane daha... Şimdi eski eser olarak tutuyorlar. Onlarla Mudanya’ya kadar gelir, fırtına olmadığı zaman da Mudanya’ya indirilirdi. Peder iki tane Ford kamyon almıştı, onlara yükleyip, Maksim’e kadar getirilirdi. Maksim’de köprünün üzerinden kamyonlar dönmezdi. Dört Çelik’in fabrikası’nın olduğu Temen Yeri’ne





2006
Memduh Can
Gökçen,
46 model
Willys Jeep ile...
Yaş 10

doğru, oradan da düz gittiğinde Gökdere'nin yanından yukarıya doğru bir yol vardı (şimdi ev filan olsa gerek). Oralara indirilir, mandaların çektiği iki tekerlekli arabaların üstüne büyüklüğüne göre 3-4 tane dizilirdi. Mandalarla... bir taraftan kazılmış, diğer tarafa dökülmüş sözüm ona yoldan, kağınlarla Uludağ'a taşınırdı. Peder bir baktı, "yahu bu iş bitmeyecek, batacağız. Gününde yetişmeyecek." Ne yapmalı derken, jepler aklına geldi."

1946

"Verdi Limited adında İstanbul'da büyük bir firma vardı. jeep ithal ediyorlardı. Jeeplerin montajı bile sonradan yapıldı. Neticede öncelikle bir tane alınıp, denendi. jepler o yokuşları rahat çıkabilsin diye de yollar biraz daha düzeltildi. Ardından Peder, bir tane daha sipariş verdi.

Hem Ford'un kamyonlarını hem de jeepleri kullanan şoförler Sadullah Efendi ile Bilal Efendi, alelacele bana araba sürmeyi öğrettiler. Mecburiyetten kamyonu oturtup, şoför yaptılar. Üstelik yaşım daha 14 - 15'di.

Yoğun çaba ve emek sonrasında işi yetiştirmiştik. Jeep'in üstünde o tarihte çektiğim fotoğrafa bakarsanız, içimde yaşadığım gururu, çok net görebilirsiniz. Aynı arabanın üzerinde, torunum Memduh Can'ında bir fotoğrafı var."

Dede-torun iki Memduh Gökçen, aradaki 60 senelik farka rağmen, nasıl da güzeller...



2006
M. Memduh
Gökçen,
46 model
Willys Jeep ile...
Yaş 74

İkinci Dünya
Savaşı ve
Kore
Savaşı'nda
Amerikan
ordusu
tarafından
kullanılan
1/4 tonluk Cjp



“*Jeep, Amerika'nın
tek gerçek spor arabası*

Enzo Ferrari

”

1944 Willys MB Jeep

Jeep adının nereden geldiği uzun yıllardır tartışıl-
sa da bazıları “Jeep” in resmi Ordu terminoloji-
sinde geçen “General Purpose” GP kısaltması-
nın bir telaffuzu olduğuna inanıyor. Kelimenin
belgeli ilk kullanımının, doğaüstü yetenekleriyle
tanınan Popeye (Temel Reis) çizgi romanındaki
Jeep Eugene karakterinin adı olduğunu da iddia
edenler olmuş.

1908'de John Willys, Standard Wheel
Company'nin Overland Automotive Division'ı
satın alır ve 1912'de Willys - Overland Motor
Company adını alır. Willys, 1912'den 1918'e ka-
dar Amerika Birleşik Devletlerinde Ford Motor
Company'den sonra en büyük ikinci otomobil
üreticisidir.

1920-21'deki bunalım, Willys Corporation'ı
dizlerinin üstüne çöktürür. Bankacılar, kar-
maşayı çözmek için Walter P. Chrysler'ı tutar-
lar. Chrysler'in üç otomobil mühendisi; Owen
Skelton, Carl Breer ve Fred Zeder, Chrysler Six
olarak anılan yeni bir araba üzerinde çalışma-
ya başlarlar. 1936'da Willys - Overland Motor
Company, Willys - Overland Motors'a dönüşür.



“*II. Dünya Savaşı'nın ikonik aracı Jeep,
dayanıklılık ve çok yönlülük konusunda
neredeyse mitolojik bir üne sahip*

Tarihçi Charles K. Hyde

”

Birleşik Devletler Savaş Bakanlığı, 11 Temmuz
1940'ta İkinci Dünya Savaşı'na girme arifesinde,
orduya gerekenleri listeler ve 135 ABD'li oto-
motiv üreticisine sunar. Probst ve BRC olarak
bilinen Bantam, prototipi için çizimlerini sade-
ce iki gün içinde ortaya koyarlar. Bantam, Savaş
Departmanının ihtiyaç duyduğu günlük 75 araç
talebini karşılayamadığı için Willys ve Ford'a da
üretim sözleşmeleri yapılır. Willys, araçlarının
adını “Askeri” model “A” olarak “MA” olarak
değiştirir.

“

Bu bir Amerikan ikonu, Amerika'nın bir sembolü

The Story of Jeep ve Standard Catalog of Jeep,
1940-2003 kitaplarının yazarı Araba tarihçisi
Patrick Foster

”

Cip fikri ilk kez, dört çeker ve güçlü bir araca ihtiyaç duyan piyade ile ortaya çıkar ve teslim edilmesi için ticari şirketlere (Bantam, Willys ve Ford) devredilir. General Dwight D. Eisenhower, cipin savaşı kazanmak için “en hayati altı” ABD aracından biri olduğunu not düşer.

Willys MB ve Ford GPW, her ikisi de resmi olarak ABD Ordu Kamyonu olarak adlandırılır. Dünyanın ilk seri üretilen, hafif dört çeker arabası olan cipten yaklaşık 650 bin adet üretilir. Sovyetler Birliği de dahil, ABD'nin müttefiklerine çok sayıda cip sağlanır.

“

Amerika'nın modern savaşa en büyük katkısı

ABD Genelkurmay Başkanı General
George Marshall

”

Willys geliştirme ekibinde bir test sürücüsü olan ve Camp Holabird'deki test için araca eşlik eden Irving “Red” Hausmann, oradaki askerlerin ondan bir cip olarak bahsettiğini duyar.



Ciplerin savaş çabalarına katkısını tanıtan 'Willys savaş zamanı' reklamı...

Gösteri etkinliğinde, aracın ne olduğu sorulduğunda Hausmann da, “Bu bir Jeep” der. 1942 itibarıyla basın aracılığıyla sunulan Willys reklamları, sivil halkın zihninde “Jeep” adını pekiştirir.

Koltukları rahatsız da olsa dönemin askerleri, hafifliği, düşük kesimli gövde yanları, kova koltukları ve güçlü motoru ile çevik cipi sürmekten oldukça keyif almışlardır.

Kaynak:

- Naldrett, Alan (2016). *Detroit'in Kayıp Araba Şirketleri. Tarih Basını. s. 68. ISBN 9781467118736. Alındı 21 Nisan 2017.*
- a b “Değiştirilmiş Chrysler Üretmek İçin Durant”. *Otomobil Konuları. 66 (11): 953. 29 Temmuz 1922. Erişim tarihi: 2017-05-13.*
- Kimes, Beverly Rae; Clark, Jr., Henry A. (1996). “Chrysler”. *Standart Amerikan Arabaları Kataloğu 1805-1942 (3 ed.). Krause Yayınları. s. 306. ISBN 0-87341-428-4. Alındı 21 Nisan 2017.*
- Odin, LC *World in Motion 1939 - Yılın otomobil üretiminin tamamı. Belvedere Yayınları, 2015. ASIN: B00ZLN91ZG.*
- a b MCG Araç Gözetleme Aracı'nın 1937-1942 Willys Kılavuzu, www.macsmotorcitygarage.com
- “Willys Springs A New One”, Ocak 1946, *Popular Science. Aralık 1946. Erişim tarihi: 2011-01-09*
- Herman, Arthur (2012), *Freedom's Forge: American Business II. Dünya Savaşı'nda Zaferi Nasıl Üretti, New York: Random House, s. 343, ISBN 978-1-4000-6964-4*

BM'den "Başka salgınlar da yolda" uyarısı

Pandemi sonrası kızamık vakaları dünya genelinde yüzde 80 arttı



Birleşmiş Milletler (BM), kızamık vakalarının bu yıl Covid-19'un neden olduğu aksaklıklar nedeniyle dünya genelinde yaklaşık yüzde 80 arttığını duyurdu. Hastalığın yükselişinin başka hastalıkların salgınlarının muhtemel olduğunu gösterdiği konusunda uyarıda bulunuldu.

BM'nin çocuk ajansı Unicef ve Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) yaptığı açıklamada, Corona virüs pandemisinin dünya çapında Covid-19 dışı hastalıklara yönelik aşı kampanyalarını kesintiye uğrattığını ve 200 milyonu aşkın insanın tehlikede olduğunu aktardı.

Kızamık, çoğunlukla çocuklara saldıran bir virüsün neden olduğu hastalığa deniliyor. En ciddi komplikasyonlar körlük, beyin

şişmesi, ishal ve şiddetli solunum yolu enfeksiyonlarını içeriyor. Pek çok ülke bu hedefin çok gerisinde kalsa da, en az yüzde 95 oranında aşılama, kızamığın yayılmasını önlemenin en iyi yolunu oluşturuyor.

Son Bir Yılda 21 Büyük Kızamık Salgını Yaşandı

BM ajanslarından alınan yeni verilere göre, bu yılın Ocak ve Şubat aylarında küresel olarak





203 Milyon İnsan Tehlikede

Öte yandan, BM kurumları, pandeminin başlangıcında ertelenen 43 ülkede 57 aşı kampanyasının hala tamamlanmadığını ve bu durumdan çoğu çocuk olmak üzere 203 milyon insanı etkilediğini söyledi.

Covid-19 pandemisi ayrıca sağlık tesisleri üzerinde baskı oluşturmaya ve personel ve dikkati uzun süredir devam eden ölümcül hastalıklar için aşılardan uzaklaştırmaya devam ediyor.

DSÖ Başkanı Tedros Adhanom Ghebreyesus konuya ilişkin yaptığı açıklamada, “Bu kesintilerin bağışıklama hizmetlerindeki etkisi önümüzdeki on yıllar boyunca hissedilecek. Artık herkesin bu hayat kurtaran aşılarla erişebilmesi için gerekli aşılarda tekrar rayına oturtma ve yakalama kampanyaları başlatma zamanıdır” diye konuştu.

17 bin 300’den fazla kızamık vakası rapor edilirken, geçen yıl bu aylarda yaklaşık 9 bin 600 kızamık vakası kaydedildi. Veriler, Nisan ayına kadar olan 12 ayda, çoğu Afrika ve Doğu Akdeniz’de olmak üzere 21 büyük ve yıkıcı kızamık salgını olduğunu gösterdi.

Unicef’in bağışıklama bölümünde kıdemli sağlık danışmanı olan Christopher Gregory, AFP’ye kızamığın “aşı ile önlenemez en bulaşıcı hastalık” olması nedeniyle bir uyarı işareti olarak görülmesi gerektiğini söyledi.

Gregory, “Kızamık, bağışıklama sistemindeki bu zayıflıkların nerede olduğunu bize gerçekten gösteriyor. Özellikle en kırılgan, sağlık sistemlerinin zayıf olduğu, bu salgınların yanı sıra hala Covid-19’un etkileriyle başa çıkmaya çalıştıkları ülkeler için endişeliyiz” dedi.

Diğer taraftan BM verilerine göre, son 12 ayda açık ara en fazla kızamık vakası kaydedilen ülkeler Somali, Yemen, Afganistan, Nijerya ve Etiyopya oldu. Tüm bu ülkelerde savaş ve çatışmaların yaşandığı bili-

yor. Bu nedenle, 2017-2019 yılları arasında Avrupa’nın en yüksek kızamık oranını kaydettikten sonra Ukrayna’daki savaşın ülkede salgın hastalıkları yeniden canlanmayı tetikleyebileceğine dair korkular bulunuyor. Gregory, savaş başladığından beri Ukrayna’da herhangi bir hastalığı takip etmenin çok zor olduğunu bildirdi.





**Mehmet
ACAR**
BPLAS A.Ş. - DOSAB

1. Hangi bölümde ne zamandır çalışıyorsunuz?

Satın Alma bölümünde yaklaşık 1 aydır çalışıyorum.

2. Hobileriniz nelerdir?

Basketbol oynamak, müzik dinlemek.

3. Aileniz hakkında kısa bilgi verir misiniz?

Yaklaşık 1 yıldır evliyim.Eşim tıbbi sekreter olarak Prof. Dr. Mustafa Hacımustafaoğlu'nun özel muayenehanesinde çalışıyor. Annem çalışmıyor. Babam emekli fizik öğretmeni.Bir tane kız kardeşim var. Kız kardeşim de yaklaşık 6 aydır evli ve YTT Otomotiv firmasında çalışıyor.

4. Tüm BPLAS ile paylaşmak istediğiniz bir şey söyler misiniz?

Yaklaşık 1 aylık süreçte benden desteklerini eksik etmedikleri için tüm BPLAS çalışanlarına minnetlerimi sunarım.



**Semih
SARIOĞLU**
BPLAS A.Ş. - DOSAB

1. Hangi bölümde ne zamandır çalışıyorsunuz?

02 Eylül 2021 tarihinden beri Üretim mühendisi olarak çalışmaktayım.

2. Hobileriniz nelerdir?

Hobilerim genel olarak fotoğraf çekmek, futbol oynamak, yürüyüş yapmak ve üye olduğum kuruluşlarda gönüllü olarak çalışmaktır.

3. Aileniz hakkında kısa bilgi verir misiniz?

Mustafakemalpaşa'lıyız. Annem ev hanımı, babamda emeklidir.

4. Tüm BPLAS ile paylaşmak istediğiniz bir şey söyler misiniz?

Değişen ve gelişen dünyamızda ülkemizde yerli firma denince akla ilk gelen yerli firmalardan olan BPLAS firmasının teknolojik yönden ve kendini geliştirme açısından büyük fırsatlar barındırdığının tüm BPLAS çalışanlarının farkında olduğunu ümit ederim.



**Gizem
ATILGAN**
BPLAS A.Ş. - 5 KM

1. Hangi bölümde ne zamandır çalışıyorsunuz?

BPLAS 5.KM Kaplama Tesisi Üretim Şefi pozisyonunda görev yapmaktayım. Görevime 2021 Aralık ayında başladım.

2. Hobileriniz nelerdir?

Farklı yerler gezmek, müzik dinlemek, kitap okumak.

3. Aileniz hakkında kısa bilgi verir misiniz?

Evliyim. Eşim Otomotiv sektöründe Üretim Sorumlusu olarak görev yapmaktadır.

4. Tüm BPLAS ile paylaşmak istediğiniz bir şey söyler misiniz?

BPLAS Şirketinde ve Kaplama Tesisinde çalışmaktan mutluyum.



SERİ ÜRETİM PROJELERİ

CLIO V ÖN TAMPON • CLIO V ARKA TAMPON • CLIO V FAT
CLIO IV ÖN TAMPON • CLIO IV HB ARKA TAMPON
CLIO IV SW ARKA TAMPON • MEGANE ÖN TAMPON
MEGANE ARKA TAMPON • RÜZGARLIK

Ana müşterisi **Oyak Renault A.Ş.** olan BPO A.Ş.; **Tampon, Yakıt Tankı, Ayna Kapakları, Rüzgarlıklar** ile Otomobilin dışında kullanılan her türlü boyalı ve boyasız parçaların imalatları gerçekleştirilmektedir.

www.bpo.com.tr

BPLAS A.Ş.
Plastik Teknolojileri ve Sanatı



www.bplas.com.tr

Gökçen
ŞİRKETLER GRUBU



BURİS

BEMSA
BURSA EMPİRİME VE
PLASTİK BANKASI A.Ş.



lineTV

radioline

ZEY-TUR-SAN
Cable Sanayi ve Ticaret A.Ş.

PHI LIGHTWEIGHT
FUTURE

AQUILA

FENİX

BUVHA
BURSA UZAY VE HAVACILIK

BURSA BPLAS A.Ş.

Demirtaş Organize Sanayi Bölgesi
Orkide Sk. no:15 16369 BURSA
T: +90 224 261 09 00
F: +90 224 261 09 18
@: bplas@bplas.com.tr

BURSA BPLAS A.Ş.

Panayır Mah. İstanbul Cd. No:365
Osmangazi / BURSA
T: +90 224 211 42 73
F: +90 224 261 42 70
@: bplas@bplas.com.tr

GÖLCÜK BPLAS A.Ş.

Ford Otosan Yan Sanayi
Gölcük / KOCAELİ
T: +90 262 315 68 34
F: +90 262 315 68 30
@: bplas@bplas.com.trcom.tr

SOSAB BPLAS A.Ş.

1. Organize Sanayi Bölgesi
3. Yol No:1 Hanlı / ADAPAZARI
T: +90 264 276 98 89
F: +90 264 276 96 68
@: bplas@bplas.com.tr

AQUILA AVIATION INTERNATIONAL GmbH

OT Schönhagen • Flugplatz
14959 Trebbin GERMANY
T: +49 33731 707-0
F: +49 33731 707-11
@: kontakt@aquila-aviation.de

BUSEB BPLAS A.Ş.

Hisar Mevki Liman Yolu
Serbest Bölge Gemlik / BURSA
T: +90 224 524 76 10-11
F: +90 224 524 76 20
@: bplas@bplas.com.tr

ARI TEKNOKENT BPLAS A.Ş.

İTÜ Ayazağa Yerleşkesi Kuru Yolu ARI 6
No:4B D:201 Maslak Sarıyer / İSTANBUL
T: +90 212 328 21 36
F: +90 212 328 21 39
@: bplas@bplas.com.tr

PHI METAL SANAYİ VE TİC. A.Ş.

GOSB Genişleme Alanı 1900 Sk.
No:1902 41480 Gebze / KOCAELİ
T: +90 262 677 10 00
F: +90 262 677 10 09
@: info@rozmas.com.tr

ZEY-TUR-SAN A.Ş.

Gemiç, Gemiç Yolu,
16825 Orhangazi / BURSA
T: +90 0224 586 52 01
F: +90 224 586 52 00
@: info@zeytursan.com.tr

BURSA UZAY VE HAVACILIK A.Ş.

Demirtaş Dumlupınar OSB Orkide Sokak
No:15 Osmangazi / BURSA
T: +90 0224 261 09 00
F: +90 0224 261 09 18
@: bplas@bplas.com.tr