



# BPLAS

HABER

"Her fabrika bir kaledir"

Yıl: 11 Sayı: 35 | Temmuz - Ağustos - Eylül 2019

UÇ AYDA BİR YAYIMLANIR, ÜCRETSİZ BÜLTENDİR.



## BAKAN VARANK'TAN AQUILA ZİYARETİ

YILIN GİRİŞİMCİ İŞ ADAMI  
**M. CELAL GÖKÇEN**

HAVACILIK, UZAY VE TEKNOLOJİ FESTİVALİ  
**TEKNOFEST 2019**





04

**AQUILA'ya Tam Not**  
Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank



06

**TEKNOFEST**  
Türkiye'nin En Büyük Teknoloji Etkinliği



10

**Aquila'nın Üretimini Türkiye'ye Taşıyacağız**  
Memduh Can Gökçen



12

**"Yılın Girişimci İş Adamı"**  
Mehmet Çelal Gökçen

<b>Başkandan</b> .....	<b>3</b>
<b>Sanayi Bakanı Aquila'ya Tam Not Verdi</b> .....	<b>4</b>
<b>TEKNOFEST 2019</b> .....	<b>6</b>
<b>Aquila'nın Üretimini Türkiye'ye Taşıyacağız</b> .....	<b>10</b>
<b>Yılın Girişimci İş Adamı</b> .....	<b>12</b>
<b>WCM</b> .....	<b>14</b>
<b>BPLAS DOSAB Yeni Fabrika Binası</b> <b>Temel Atma Töreni</b> .....	<b>18</b>
<b>Urfa PV Projeleri</b> .....	<b>20</b>
<b>Foam Expo 2019</b> .....	<b>21</b>
<b>6. Geleneksel Gedelek Turşu Festivali</b> .....	<b>22</b>



24

**"Baştayyareci"**  
Vecihi Hürkuş

**Yayın Kurulu Lideri:** Levent CEYLAN

**Editör:** B.E.R.K. A.Ş. - Line TV / Erdiç KARAKAŞ

**Üyeler:** Aysel BAŞAK, Emine UZUNKÖPRÜ, Ercan MUTLU, Nebiye DOĞAN, Şerife CEYLAN, Yasemin CEYLAN

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

**Baskı:** REKLAMLANDI

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



BPLAS haber, Gökçen Grup içinde, faaliyetlerinin çalışanları arasında paylaşımı ve gelişimi amacıyla hazırlanmış bir bültenidir.

**Bu dergideki yazı ve resimler kaynak belirtmek suretiyle kullanılabilir.**



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

## **AQUILA Gelişecek, Türkiye Kazanacak !**

Değerli Dostlar,

Bu sayımızda da sizlere yine güzel ve heyecan verici gelişmeler eşliğinde merhaba demenin keyfini yaşıyorum.

Gökçen ailesine katıldıktan sonra yükselişini sürdüren, AQUILA'nın önemli bir konuğu vardı. Son dönemin en çalışkan ve başarılı isimlerinden Sayın Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank Bey'i Berlin'deki fabrikamızda ağırlamaktan duyduğumuz memnuniyetle destek ve ilgilerine teşekkür ediyorum.

TEKNOFEST (İstanbul Havacılık, Uzay ve Teknoloji Festivali)'in paydaşları arasındaydık. 6 gün boyunca 'Türk Kartalı' diyerek bizleri ziyaret eden havacılık tutkunların ilgisi bize güç verdi.

Bizler de Türkiye'nin geleceğine katkı sağlayacağını düşünerek gençlerimizin eğitimi için harekete geçtik. Hem tamir-bakım sahası hem de okul ile beraber 6 Aquila sayesinde eğitim uçuşlarına başlayacağız. Yenişehir'deki hangarımızın yanı sıra tamir ve bakım için Bursa Yunuseli'nde bir teknik okulumuz var. Yanında bir de imalathane yapabilirsek, teknik okuldaki arkadaşlar tam donanımlı olarak yetişme fırsatı bulacak.

Ve son olarak İstanbul'da düzenlenen Türkiye Lider Marka Ödülleri'nde "Yılın Girişimci İş Adanı" ve "Yılın Plastik Ürünler Üretici" ödüllüne layık görüldük.

Bu anlamlı ödülleri değerli büyüklerim, annem, babam ve ailemizin geleceği gururumuz gençlerimiz ve tabi ki tüm bu başarıların ardındaki güç siz değerli çalışma arkadaşlarımla paylaşmanın mutluluğunu yaşadım.

Yine yeniden Bursa'm, güzel ülkem ve BPLAS adına güzel gelişmeleri paylaşmak üzere karşınızda olmak dileğiyle.

## Sanayi Bakanı Aquila'ya tam not verdi



Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Almanya Türkiye yapay zeka konferansı için geldiği Berlin'de konferans öncesi bir dizi temaslarda bulundu. İlk olarak Siemens Teknopark'ı ziyaret eden Bakan, Berlin yakınlarındaki Schönhagen'de Bursa Uzay ve Havacılık Şirketini Sahibi Celal Gökçen'e ait AQUILA Havacılık Şirketi'nin uçak fabrikasında incelemelerde bulundu.



**B**akan Varank, şirketteki eğitim uçağı üretimi hakkında yetkililerden bilgi aldıktan sonra 2 kişilik tek motorlu Aquila A211 GX modeli eğitim uçağı ile kısa süreli bir uçuş gerçekleştirdi. Uçağı çok beğenen Varank "Çok iyi bir uçuştü" dedi.





## **Bakan Varank'tan yerli uçak müjdesi**

Yaptığı açıklamada AQUILA'nın Türkiye'de üretim yapmayı planladığını belirten Bakan Varank "Türkiye'de katma değerli üretimi ve katma değerli ürünleri çoğaltmak istiyoruz. Özellikle havacılık sektörü bu açıdan önemli. Celal Gökçen'in girişimleriyle buradaki üretimin bir kısmını Türkiye'ye taşıyacağız. Türkiye'de kendi markamızla uçak üretimi yapacağız. Uçakları test ettik. Gayet güzeller. Türk girişimcilerimizin dünyanın her yerinde bu tip yatırımlar yapması bizim için önemli. Bura-

da elde edilen bilgi ve birikimi Türkiye'de taşımak, üretebilmek bizim ülkemiz ve sanayimiz açısından çok önemli" dedi.

## **Yerli uçağın adresi bursa olacak**

25 yıllık Alman Uçak Fabrikası Aquila Bursalı İş İnsanı Mehmet Celal Gökçen'in şirketi 2016 yılında devralmasından sonra büyük bir atılım gerçekleştirdi. Çalışmalarını anlatan Celal Gökçen, "2017'den beri üretim yapıyoruz. Bugüne kadar 50 uçak ürettik. Bundan sonra hedefimiz Türkiye'de üretim yapmak" dedi. Şu an ayda 1,5

ya da 2 uçak üretebilme kapasitemiz var, ve biz bunu kısa süre içinde yerli imkanlarla burada, Bursa'daki hangarımızda değerlendirmek istiyoruz. 60 kişilik ekibi Almanya'dan Bursa'ya getireceğiz, buna bağlı olarak burada da bir istihdam olanağımız olmuş olacak. Amacımız bu işi bilen insanları yetiştirebilmek. Buna bağlı olarak belki kendi pilotlarımızı yetiştireceğiz." diye konuşan Celal Gökçen, Bursa'da bu üretimin çok daha kolay ve hızlı yapılabileceğini söyledi.

Yenişehir'deki yer temininin ardından uçağın yerli üretim haline getirilmesi için sertifikasyon sürecinin başlayacağını belirten Celal Gökçen, "En yakın tarih için 2021 yılını öngörebiliyoruz, ancak her şey istediğimiz gibi giderse bu tarih daha evvelde çekilebilir. Biz hali hazırda 4 kişilik uçak üzerinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Eğer süreç düşündüğümüz gibi ilerlerse Türkiye bu gururu yaşamak için çok da fazla beklemeyebilir." diye konuştu.





## Türkiye'nin en büyük teknoloji etkinliği **TEKNOFEST**

İstanbul Havacılık, Uzay ve Teknoloji Festivali'ni (TEKNOFEST İstanbul), 1 milyon 720 bin kişi ziyaret etti.

**T**EKNOFEST İstanbul'dan yapılan açıklamaya göre, Türkiye Teknoloji Takımı Vakfı (T3 Vakfı) ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı öncülüğünde, ülkenin önemli kurum ve firmalarının destekleriyle Atatürk Havalimanı'nda düzenlenen festivale katılım, bu yıl rekor kırarak 1 milyon 720 bin kişi oldu.

Bu yıl ikinci kez düzenlenen TEKNOFEST'e gelen ziyaretçiler, Bayraktar Akıncı İnsansız Hava Aracı'nı, uçan araba Cezeri'yi ve TUSAŞ tarafından üretilen TF-X Milli Muharip Uçağının prototipini ilk kez yakından görme fırsatını yakaladı.

### **Aquila Teknofest'e Uçtu**

TEKNOFEST 2019'un paydaşları arasında bulunan Gökçen A.Ş. 'ye bağlı uçak üretim firması Aquila, altı gün boyunca tasarım harikası iki kişilik uça-

ğı ve yakın zamanda üretimine geçilecek dört kişilik uçağının mock-up'ını standında ziyaretçilere sergiledi. Oldukça fazla ilgi gören Aquila ile test uçuşu yapmak isteyenler, birer birer gökyüzü ile buluştu.





Röportaj Dilek İLHAN

**Teknofest'in ikinci yılında Aquila olarak sanırım ilk kez katılım gösteriyorsunuz. Festival boyunca, ziyaretçi trafiğiniz oldukça kalabalıktı. Sergilediğiniz dört kişilik uçağınızın mock-up'ı bile beğeni gördü, hatta sarılıp fotoğraf çektirenleri bile gördüm. Aquila'nın kuruluşu hakkında bilgi verir misiniz?**

“Teknofest oldukça geniş kapsamlı olan bir fuar ya da bir tanıtım oluşumu. Bizim bu ilk katılımımız bu şekilde büyük bir alanda uçaklarımızı sunuyoruz. Aquila 2015 sonu 2016 başında başladığımız bir konu. Havacılık sevgisi ve pilot olmak ikisi bir araya gelince bu işe girdik. Belli bir miktar zarar edeceğimizi en başından beri biliyorduk, bunlar işin içinde olan şeyler... Aquila firması bir şekilde bize sunuldu. Biz de bu firma ile ilgilendik ve işin içine girdik. Başta konuştuğumuz rakamların misliyle yatırım yaptık ve 1995 yılında kurulmuş olan Aquila'ya tam anlamıyla 2016 senesinde katılmış olduk.

**Aquila'ya kategori olarak ultraliht uçak diyebilir miyiz ve hangi sertifikalara sahip?**

“1995-2001 aralığında geliştirme süreci yaşamış, sonra piyasaya çıkmış bir uçak Aquila, biz onunla yolumuza devam ediyor, uçaklar grubu ailesi yaratmaya çalışıyoruz. Önce iki kişilik uçağımızı geliştirdik, olması gereken ilaveleri yaptık. Ultralight uçaklar 250-350 kilo geliyor, bizim uçağımız ise 500 kilo altında değil. Neredeyse iki misli malzeme kullanarak yapıyoruz. Bu yüzden biz ultralight bir uçak değiliz. VLA segmentinde ve komple sertifikalı bir uçağız. EASA sertifikası, Amerika, Avustralya ve İsviçre için de sertifikalı bir uçağımız var.

**4 ve 6 kişilik, turbo ve oto pilotlu uçak versiyonları için çalışmalar ne durumda? Hedefler neler?**

“Türkiye’de Bursa yakınında hangar üretim alanları oluşturduk. Bu çalışmalarını ufak ufak Türkiye’ye doğru kaydırmaya çalışıyoruz. Aquila imalatı, bir

aileye dönüştüğünde 2, 4, 6 kişilik uçaklar olduğunda, üretimi sadece Almanya’da yetiştirmemiz mümkün değil. Üretimin bir kısmını Türkiye’de yapıp, ihraç edeceğiz. Tabi bunların hepsi geniş bir program. Bu ara uçağımızın eksik gördüğümüz kısımlarını tamamlamaya çalışıyoruz. 100 beygirlik bir Rotax motoru kullanıyorduk. Şimdi ise yeni bir turbo motor taktık. Bu turbo motorla İsviçre gibi dağlık bölgelerde olan müşterilerimizin ihtiyaçlarını da karşılıyoruz. Şu ana kadar yapılmış, uçan 250 Aquila var. Bunların 50 tanesi bizim dönemimizde yapıldı ve teslim edildi. Genelde müşterilerimiz Almanya, İngiltere, İskoçya, Norveç, Avusturya ve diğer Avrupa ülkelerinden.

Yeni proje olarak, oto pilotu olan küçük IFR olan iki kişilik bir uçak geliştiriyoruz. Bu iki kişiliğin yanında dört kişilik uçakta işlerimiz arasında. Bu sene Almanya Friedrichshafen’deki fuarda mock-up’ını gösterdik, Teknofest’e de getirdik. Dört kişilik uçağımızı önümüz-



deki yıl deneysel uçak olarak furarda göstermek, 2021 yılında da teslim edebilecek hale gelmek istiyoruz. Hızlı bir süreç, inşallah başarılır diyorum. Havacılıkta da bazı kurallar değişti, bazı yenilikler olacak. Özellikle “stall speed” dediğimiz en düşük hava da tutunma sürati olarak 45 knot’ı sağlamamız gerek. Bu dört kişilik uçak için önemli bir fark. Alman havacılık dairesinin talepleri bu yönde biz de uymaya çalışıyoruz. Önce ekonomik modelden başlayıp, daha sonra güçlü modellere geçmek üzere dört kişilik uçağımızı 2021’e yetiştirmek istiyoruz. Bunun yanında Almanya’da devam eden altı kişilik bir gövde ve kanat yaparak hidrojenle uçan bir uçağı yapacak bir konsorsiyumun içinde yer almak için çalışıyoruz. Dizayn ödülü aldığımız uçaklarımız da program dahilinde ama Aquila’nın iki kişiliğini geliştirmek öncelikli işimiz. Hemen ardından güçlü motor + dört kişilik uçak, güçlü motor + altı kişilik uçak ve suya inen uçağımızın gelişim çalışmaları ile devam edeceğiz. Bunların hepsi yatırım. Mühnen-

disliğe, prototiplemeye, motor aviyonik çalışmalarına ve binlerce saat mühendislik çalışmasına.”

**2021 Mart ayında Türkiye’de ürettiğimiz uçaklar semalarda olacak’’ dediniz.**

**Üretimin yerli olmasını çok önemsedığınızı de biliyoruz. Bunun gerçekleşmesi adına çalışmalarınız neler?**

Birçok konuda yerlilik oranı tartışılıyor. Şu an kullandığımız motor Rotax motoru yani yurtdışından. Bu üretimin olduğu yerle de ilgili değil. Türkiye’de de olsa Almanya’da da, motor yerli

değil. Aviyonikler de Amerikan Garmin firması’ndan, havacılık kurallarında tercih edilen olduğu sürece de Garmin’i kullanacağız. Bu başka aviyonikleri denemiyoruz anlamına da gelmesin, deniyoruz. Uçağımızın yeni kanadını Almanya’da yaptığımız takdirde hepsi Aquila büyük çoğunluğu Aquila da yapılan el işçiliğinin çok olduğu üretim metodu.

Müşterilerimizin beğenisini kazanan bir metodumuz var, takdir görüyoruz. Dolayısıyla bunu devam ettireceğiz. Kullandığımız malzemeler farklı sadece cam elyafı, sadece karbon değil ka-



rışık kullanıyoruz. Birinin kırıl-  
ganlığı diğerinin estetikliğinden  
faydalanabilmek için karışık çö-  
zümler yapıyoruz.

Oysa yerlilik oranı burada da ol-  
duğunda kompozitleri yaparsak  
ve yerli kompozit üreticilerin-  
den alabilirsek, zaten sertifikaya  
ürünleri olduğu sürece almayı  
da tercih ederiz. Böylece yerli-  
lik oranını daha yukarıya çeke-  
biliriz diye düşünüyorum. Bur-  
sa ve civarı bu konuda Bursa  
Ticari ve Sanayi Odası'nın kü-  
melenme çalışmalarıyla öne  
geçti. TAI ve TUSAŞ gibi biz-  
den daha büyük firmalar da var  
unutmamak lazım. Türkiye'de  
havacılık 1920'lerin içinde baş-  
ladı evet ama devamında da  
başka oluşumlar oldu. Devam  
etti etmedi bunu diğer ülkelere  
baktığımızda da aynı şeyleri  
görebiliriz. Yani yaşananlar  
Türkiye'ye özgü değil, başka  
ülkelerde de genel havacılıkla  
alakalı atılımlar olmuş sonra da  
sönmüş. Bir süre sonra tekrar  
alev almış. Biz bunun neresin-  
deyiz tam olarak söyleyemeye-  
ceğim ama biz bir gayret içinde-  
yiz. Ülkemizde bunu başarmak,  
yerli ve yabancı müşterilerimizi  
memnun etmek istiyoruz. Bir  
iddiamız ya da bir iddia ile yola  
çıkışımız yok. İlkimiz, so-  
nuncusuyuz demiyoruz, sadece  
gönüllüüz. Biz bir şeyleri ba-



şarmaya çalışıyor, bunu da ülke-  
mize kazandırmaya çalışıyoruz.  
Tabi takdir herkesin.”

**Aquila'nın ardından Bursa  
Havacılık ve Uzay Şirketini  
kurarak havacılığın Bursa  
ayağını da başlattınız. Şirke-  
tin kuruluş amacını, gerçek-  
leştirmek istediğiniz havacılık  
faaliyetlerini bizimle paylaşa-  
bilir misiniz?**

“Bursa Yunuseli'nde bir okulu-  
muz var, teknik okul. Onun yan-  
ında bir imalat olursa, teknik  
okuldaki arkadaşların da bizzat  
görerek öğrenmeleri mümkün.  
Bundan güzel bir şey olamaz  
diye düşünüyorum. Oradan  
yetişenler ülkemize bir katkı-  
dır. Bunun için bir yola çıktık,

inşallah başarılı olacağız. Bu bir  
kişi ya da para işi değil. Bunun  
için ekip, fikir, öncelikli dav-  
ranış modelleri gerekir. Bütün  
bunların hepsini sağlayıp bu  
yolda ilerlemek de bizim vazife-  
miz.”

## **AQUILA Okullu Oluyor**

“Yenişehir'deki hangarımızın  
inşası bitti sayılır. Yanında bir  
de bir okul planımız var. Hem  
tamir - bakım sahası hem de  
okul... İlk etap PPL eğitimleri-  
nin Yenişehir de alan daha geniş  
ve daha rahat olduğu için daha  
doğru olacağını düşünüyoruz.  
İleri safhada teorik eğitimler  
ise Bursa'da olabilir, inceliyor  
arkadaşlarım. Tabi buradaki  
amaç; Türk Hava Yollarına, ti-  
cari pilotlar ve hava yolları pi-  
lotları yetiştirebilmek. Bu yüz-  
den okulumuzun standartlarını  
buna göre tutmaya çalışacağız.

Programımızda şu an altı Aquila  
var. İmalattaki Aquilalar da tes-  
lim olduktan sonra okul prog-  
ramı da başlayacak. Öğrenci  
sayısı ve işin boyutuna göre tak-  
viyelerle inşallah işe başlayaca-  
ğız. Böylece Aquilalar eğitim  
uçuşlarına da girmiş olacak.”





## 2021'de Aquila'nın üretimini Türkiye'ye taşıyacağız

**Memduh Can Gökçen, 160 yıldır sanayici olan Gökçen Ailesi'nin 6. kuşağını temsilen buradasınız. Festival hakkında bir değerlendirme alabilir miyiz sizden?**

“Teknofest’e bu ikinci katılım. Zaten geçtiğimiz yıl İstanbul Havalimanı’nda başlayan bir oluşum. Giderek geliyor, artan ilgiyle daha da büyüyecek. Bu sene Aquila olarak biz de katılım gösterdik. Gökçen Ailesi’nin 6. kuşağını temsilen çok gururluyum. Bugün burada gördüklerim, ülkemizin ilerlemesi adına güçlü adımlar atıldığının sağlamasıdır. Birçoğu yaşıtım olan yarışmacıların sergilediği bilimsel deneyler, başarılı TÜBİTAK projelerinin sunumları ülkem adına umutlandırıyor, yüzümü güldürüyor.

**Aquila için hedef var mı?**

Son yıllarda havacılığın Türkiye’de gelişmeye başlaması ile biz de Aquila olarak hedeflerimizi ve görevlerimizi belirledik. İnşallah, 2021’de Aquila’nın

üretimini Almanya’da olduğu gibi Türkiye’ye de getireceğiz. Bunu başarırız, ülkemiz adına büyük bir adım daha atmış olacağız.”





Tasarım harikası Aquila'yı merak eden ziyaretçilerin yanı sıra, tebrik etmek için TÜBİTAK Yönetim Kurulu üyesi Haluk Bayraktar, yakından tanımak için ise, THY ve Pegasus Havayolları'ndan Boeing 737 Pilotları, Ankara Teknokent Genel Müdürü, uçuş okulları, Savunma Sanayi Bakanlığı'ndan yetkililer, 1.Hava BKM FB Md. Komutanı Hv. Tuğgeneral Gürhan Ergürhan, Pekintaş Şirketler Grubu CEO'su Özhan Olcay ve Pekintaş Yönetim Kurulu Başkanı Özkan Olcay, Hava Kuvvetlerinde görev yapmakta olan üst düzey komutanlar ve pilotlar da Aquila'yı ziyaret ettiler.



# “Türkiye Lider Marka Ödülleri” sahiplerini buldu!



"Türkiye Lider Marka Ödülleri 2019' Ödül Töreni, 22 Temmuz akşamı Hilton İstanbul Bomonti Hotel'de iş, sanat ve cemiyet dünyasından geniş bir katılımı gerçekleşti. Strong Medya ev sahipliğinde, Marka ve Kariyer Etkinlikleri kapsamında düzenlenen gecenin sunuculuğunu Öykü Serter ve Ufuk Özkan'ın gerçekleştirdiği törende konuklar, ünlü keman virtüözü Canan Anderson ve Hande Yener'in verdiği konserle keyifli saatler geçirdi.

**K**endi alanlarında önemli projelere imza atan, hayata geçirdiği başarılı çalışmalarla adından söz ettiren ve faaliyet gösterdiği alanın gelişimine katkı sağlayan kişi ve kurumlara verilen Türkiye Lider Marka Ödülleri Töreni'nin düzenlenmesine büyük katkı sağlayan TARBİGEM Genel Başkan'ı Fuat Kukut "Türk ekonomisinde fark yaratan, liderliğe koşan

*başarılı markalarının yanında sanat dünyasının önemli isimlerinin ödüllendirildiği Türkiye Lider Marka Ödülleri Töreni'ne destek vermekten oldukça mutluyuz. Böylesi zor bir dönemde iş ve sanat dünyasına verilen ödüllerin çok anlamlı olduğunu düşünüyorum ve ödül alan markaları tebrik ediyor başarılarının devamını diliyorum"* dedi.

Geceye olan katılımın çok yüksek olduğunu belirten Strong

Medya Yönetim Kurulu Başkanı Ziya Çiçek ise,"Kısa sürede organize ettiğimiz Türkiye Lider Marka Ödülleri töreni her yönüyle muhteşem oldu. Törene katılan misafirlerimizin gösterdiği ilgi ve beğeni, güzel bir iş çıkarttığımızın göstergesidir. Gördüğümüz ilgi 2020 yılında gerçekleştirmeyi planladığımız törenimiz için güçlü bir motivasyon kaynağı" açıklamasını yaptı.





le el veren babama ve anneme teşekkürlerimi iletmek isterim. BPLAS'ın benim için önemli bir yeri var. İş hayatımda ilk kurucu ortak olduğum bir şirket. Sıfırdan başlayıp, çok iyi bir yere getirdik. Bu sene gençlerde yavaş yavaş şirketimize katılmaya başladı. 161.yılıımızda artık 6. nesile devrediyoruz. Dolayısıyla bu ödülü gençlere ve çalışma arkadaşlarıma armağan ediyorum” dedi.

## **“Yılın Girişimci İş Adamı” Ödülünün Sahibi Celal GÖKÇEN’e İki Ödül Birden...**

Plastik, metal, inşaat, enerji, madencilik, gıda, medya, turizm, tarım gibi alanlardaki yatırımlarıyla fark yaratan Gökçen Şirketler Grubu'na son olarak Alman uçak fabrikası Aquila'yı satın alarak dahil eden Gökçen Group Yönetim Kurulu Başkanı Celal Gökçen, Türkiye Lider Marka Ödülleri'nde “Yılın Girişimci İş Adamı” ödülüne layık görüldü.

Gecede ödülünü alan Celal Gökçen; “Bu ödüle bizi layık görenlere öncelikle çok teşekkür ediyorum. Bana yani 5. nes-



# WCM

## PD (PEOPLE DEVELOPMENT)

Motivasyonu katılımcılığı yüksek, ideal nitelikli insan gücünü oluşturmak vizyonuyla ve bu nitelikli insan gücünü oluşturacak bir eğitim gelişim sistemi yaratmak misyonuyla hareket eden İnsan Kaynakları Geliştirme Pilları olarak bugün 7 adımlı metodolojimizin 4. adımına kadar ulaştık.

**T**üm WCM pillarlarında olduğu gibi PD pilları da faaliyetlerine önceliklendirme ve odaklanma metotlarıyla başlanmaktadır.

İdeal nitelikli insan gücünü oluşturacak yetkinlik bazlı bir eğitim gelişim sisteminin bir anda veya kısa bir sürede oluşturulması kolay olmayacağı için, PD Pillarının ilk adımında (step1) işletmedeki öncelikli kayıpları iyileştirecek çalışanların gelişimine odaklanılır. Kayıp Bazlı Gelişim olarak adlandırılan ilk adımda CD (Cost Deployment) pillarının öncelikli kayıpları iyileştirmek amacıyla oluşturduğu E Matris proje planı, İş Güvenliği pillarının birim bazlı kaza verilerini kayıt altına aldığı S Matris ve Kalite Kontrol pillarının öncelikli kalite problemlerine aksiyon almak için yönettiği QA Matrisi eğitim ihtiyaç analizi için kullanılarak kaizen ekiplerinin gelişimi ve öncelikli iş güvenliği konularıyla ilgili eğitim planları hazırlanır.

2019 yılının ilk 9 ayında D ve E Matris projelerinde yer alan eğitim ihtiyacı olan çalışanlar için WCM ve Teknik yetkinlik eğitimleri planlanarak iç eğitimlerimiz tarafından gerçekleştirildi. Bu eğitimler sonucun-



da kaizen ekipleri kazandıkları yetkinlikleri uygulayarak ilk 9 aydaki transformasyon maliyetini iyileştirme kaizenlerini tamamladılar. Buradan anlaşıldığı üzere, kaizeni gerçekleştirmek için sadece iyileştirme işçiliği ve maliyeti tek başına yeterli değildir. Kaizeni yapacak yetkinliği kazandıracak eğitim ve maliyeti de planlamak gerekir. PD literatüründe anlatım yapmak eğitim, eğitim performans değildir. Gerçekleşen her eğitim ulaşılmaması istenen bir performansın planının, iyileştirme yatırımının bir parçasıdır. Ve bu yatırımın geri dönüşü (ROI) eğitimin etkinliğini göstermektedir.

Kayıp bazlı gelişimde eğitim yatırımının geri dönüşümü kaizen ve kalite iyileştirmeleri ile olmaktadır.

Bir örnekle açıklamak gerekirse; 2019 yılında işbaşı yapan süreç geliştirme mühendisimizin 2 adet Tie Kaizen (Total Industrial Engineering) hedefine istinaden kendisine toplamda 4 saat eğitim verilmiştir. Bu eğitimler

sonrasında ilki Odaklanmış İyileştirme Pilları (FI) danışmanlığında, ikincisi de çalışanımızın liderliğinde 2 adet kaizen gerçekleştirilmiştir. Gerçekleşen kaizenlerin toplam kazancını kaizen için harcanan eğitim, FI danışmanlığı ve kaizen maliyeti toplamına oranladığımızda fayda maliyet oranı (B/C) 1'den ne kadar büyükse eğitimin sağladığı fayda da o kadar büyüktür.

Verilen eğitimler sonrasında istenilen iyileştirmeler sağlanmıyorsa eğitim etkinliğini arttırmak üzere aksiyonlar alınmalıdır.

PD Pillarının 2. Adımı Yetkinlik Yönetimi'dir. 2019 yılında Yetkinlik Yönetim Sistemimizin yapılandırılması için iki önemli çalışma yapılmıştır. Bu çalışmalardan ilki WCM Global Yetkinlik Seti'nin oluşturulması ikincisi de yetkinlik yönetimi için ALP yazılım sisteminin kullanılmaya başlanmasıdır. Dünya'da wcm uygulayan tüm firmaların kullandığı 300 adet yetkinlikten oluşan global wcm

yetkinlik setini kullanmak amacıyla tüm yetkinliklerin seviye geçiş kriterleri oluşturulmuştur.

Yalın üretim felsefesini kapsayan bu yetkinlik setindeki yetkinlikler ALP yazılım sisteminde ilgili çalışanlara ideal yetkinlik seviyeleri ile tanımlanmıştır. 2020 yılında wcm yetkinlik eğitimleri ALP yazılımda takip edilecek olup, global yetkinlik seti kullanılacaktır.

PD Pillarının 3. adımında insan kaynaklı israf ve kayıpların azaltılmasına odaklanılır. İnsan kaynaklı israf ve kayıplar denildiğinde kalite insan hataları, insan kaynaklı bakım arızaları ve güvensiz davranışlar akla gelmelidir.

PD olarak bu sene kalite insan hatalarına aksiyonlar üretebilmek için Kalite Kontrol pilları ile kalite hatası yapan çalışanlar ile mülakatlar (TWTTP) gerçekleştirdik. Mülakatlarda çıkan kök nedenler için eğitim faaliyetleri gerçekleştirdik. Bu sene en fazla odaklanarak efor sarfettiğimiz insan hatası MCV Araka Tampon Bıçak Kaçması hatası oldu. Üretim ve Kalite birimlerinin bu konuda yaptığı iyileştirmelere ek olarak PD olarak operasyonda çalışanların yetkinliklerini haziran ayından itibaren her hafta iş gözetimi

(Job Observation) yaparak çalışanların yetkinliklerini kontrol altına almayı hedefledik. Yapılan iyileştirmeler ve takipler ile bu hata haziran ayından beri tekrar etmemektedir.

Diğer bir insan hatası türü olan güvensiz davranışlar kayıp bazlı gelişimde de olan önemli bir konudur. İşletmemizde gerçekleşen KKD kullanımı ile ilgili güvensiz davranışların büyük çoğunluğu bilgi eksikliği nedeniyle gerçekleşmiştir. Bu nedenle iş güvenliği pilları ile eğitim etkinliğini arttırmak için DO-JO Eğitim odası oluşturma çalışmaları başlamıştır. Yönetimimizin desteğiyle eylül ayında DO-JO eğitim odasının kurulmasına başlanmıştır.

İş güvenliği simülasyonlarının olacağı bu odada çalışanlar anlatım metodu aksine çalışan merkezli, bireysel katılımı gerçekleştirecek uygulamalı eğitimlerle iş güvenliği konusunda farkındalıklarını ve bilgi seviyelerini arttıracaklar.

PD pillarının 4. Adımında daha önceki adımlarda yapılan reaktif uygulamaların preventif fazda yapılması için çalışmalar yapılır. Bu mantıkla 2019 senesinde “yetkinlik eksikliği” kaynaklı kalite problemlerinin önlenmesine odaklandık. Bu

konuda Üretim Müdürlüğü ile Enjeksiyon 1 bölümünde kullanılan Promanage veri alma sistemi yazılımı ile çalışanların operasyonlardaki yetkinliklerini kontrol etmeye odaklandık. Yazılıma çalışanların operasyonel yetkinliklerini tanımlayarak çalışanların yetkin olmadıkları makinelerde çalışmalarını önleyecek bir poka yoke'nin mekanizması oluşturma çalışmasında yer aldık. Gayet başarılı olan bu sistemle Enjeksiyon 1 de çalışanları Operasyonel yetkinlikleri ve eğitim ihtiyacı olan personeller sistemden takip edilebilmektedir.

PD 4.adımda Eğitim ve Gelişim Sisteminin geliştirilmesi İç Eğitim Yetiştirme Sürecine de bağlıdır. İyi iç eğitimleri olan bir işletmede yetkinlikleri kullanma, bilgi birikimini tutma ve yayma daha etkin olmaktadır. Bu amaçla 2019 yılında 14 olan İç Eğitim sayımızı 22'ye çıkarmayı hedefledik. İç Eğitim Yetiştirme Sürecinin ilk basamağı olan Etkili Sunum Teknikleri Eğitimi 8 İç Eğitim adayımız için 3 Eylül 2019 tarihinde gerçekleşti.

CD Pillar Liderimiz Erhan Bütçü'nün iç eğitim olarak verdiği eğitim yaklaşık 1 gün sürdü. Bu eğitim sonunda katılımcılar kendi hazırladıkları sunumları sundular. Katılımcıların sunum performansları değerlendirildi. Bu aşamadan sonra eğitim adayları çalışanlarımız eğitimcinin eğitimi programına katılacaklar. Kasım ayı olarak öngörülen bu eğitim programından sonra katılımcılara eğitim dökümanları hazırlama ve eğitim gerçekleştirme hedefleri verilecektir. Hedeflerine ulaşan çalışanlarımız iç eğitim olarak sertifikaya edilecektir.



2019 yılında eğitim ve gelişim süreçleri dışında diğer İK süreçleri olan Öneri Sistemi, Devamsızlık Yönetimi ve Motivasyon süreçlerinde de faaliyetlerimiz devam etmektedir. Öneri Sistemi gidişatı haftalık olarak Stand-up toplantılarında paylaşılmaktadır. Devamsızlık

analizleri ay bazında yapıp, fazla devamsızlıkları olan çalışanlar ile mülakatlar yapılarak devamsızlıkların kök nedenleri araştırılmaktadır. Temmuz ayında çalışanlarımızın çocukları Mess' in Geleceği Yakala Programında Robotik Kodlama Eğitimi aldılar. BPLAS'dan 15 ço-

cuğun katıldığı 6 günlük eğitim programında çocuklarımız robot programlama hakkında güzel bir eğitim deneyimi yaşadılar.

2019 yılında her ay en iyi kaizen ödülleri ödül sahiplerine tören ile takdim edildi.

## FI (FOCUSED IMPROVEMENT)

Odaklanmış İyileştirme Pilları, bir işletmedeki tüm problem ve fırsatları en ideal şekilde çözmek ya da değerlendirmek için uygulanması gereken problem çözme metotlarını içeren bir yaklaşımın lideridir. Mevcut metotlar kullanılarak ve geliştirilerek faaliyetler gerçekleştirilir. İhtiyaç durumunda yeni araçlar ve metotlar devreye alınır.

2019 yılında orta seviye yetkinlikler ile çözemediğimiz kompleks problemlere odaklanmak amacıyla içeriği ileri seviye yetkinliklerden oluşan 6 Sigma yeşil kuşak eğitim programı uygulandı. Eğitimlerini başarıyla tamamlayan Üretim Müdürü/WCM Koordinatörümüz Hakan ÖZDAMAR, FI Pillar Liderimiz Fatih DENİZLİ ve QC Pillar Lider Yedeğimiz Nurbanu MUTLU yeşil ku-



şak sahibi oldu. Tamamlanan 6 Sigma Sertifikasyon Projeleri Danışmanımız Sayın Ali DOĞRUYOL eşliğinde Genel Müdürümüz Sayın Mustafa MENKÜ Bey'e sunuldu.

FI Pilları olarak kaizenlerin zamanında kapanması ve katılım oranlarının artması amacıyla süreçlerimizde de geliştirmeler yapıldı.

Kaizen çalışmalarında personelin doluluğu kaynaklı gecikme yaşanmaması için 2019 yılı başından itibaren Teknik Beyaz Yaka Personelin doluluk takibine başlandı. Bu sayede doluluk nedeniyle aksayan projemiz olmamıştır. Ayrıca Standart Kaizen ve Major Kaizen kapanma sürelerinde iyileşme sağlanmıştır.

## CD (COST DEPLOYMENT)

Bilindiği üzere günümüz ekonomilerinde bilinen yada bilinmeyen sebeplerden dolayı bir çok kurum yada kuruluşta Kayıp ve İsrarlar yaşanmaktadır. Bu durum da israf ve kayıp terimlerinin açıklamasında fayda vardır. İsrar ve Kayıp aynı şeyler midir?

Bakıldığında aynı anlamı taşıyor gibi görünse de temelde ayrıldıkları çok önemli bir nokta vardır. İsrar, Girdilerin gereğinden fazla kullanılması, Kayıp ise, Girdilerin etkin bir şekilde kullanılmaması durumudur. Fakat her ikisinde de ciddi oranda zaman, hammadde,

enerji, iş gücü ve prestij kaybı yaşanır. Yani önlenememesi yada azaltılamaması durumunda ilgili kurum yada kuruluş kazandığını zannettiği parayı fark etmeden kaybetmektedir. WCM metodolojisi diğer yalın tekniklerinden farklı olarak bu konuyu tüm faaliyetlerinin merkezine

almış, yapılması planlanan tüm faaliyetlerin girdisini CD verilerine dayandırmıştır.

## **İsraf ve Kayıp Analizi**

İsraf ve Kayıp Analizi üretim ve finans çalışanları tarafından yürütülen, bilimsel ve sistematik bir maliyet azaltma metodudur. 7 Matris ile takibi yapılmaktadır.

### **A Matris**

A matriste amaç; israf ve kayıpların öncelikli olarak nitel tanımlamasının daha sonra da nicel tanımlamalarının yapılmasının sağlanmasıdır. Nitel ve nicel yaklaşım üretim birimleri ile finans birimi arasındaki farkın gösterilmesini sağlar.

### **B Matris**

B matriste amaç; A matriste tanımlanan kayıpların sebep sonuç olarak ilişkilendirilmesidir. *Firmamız da her sabah bir önceki güne ait duruş ve duruşa bağlı kayıpların etkilediği tüm bölümler ile beraber toplantı yapılır. Kayıplar, kaybı yaşatan bölüme kaydırılır.*

### **C MAatris**

C matriste amaç; Kayıpların maliyetlendirilerek finansal olarak ifade edilmesinin sağlanmasıdır. *Firmamızda her ay bir önceki aya ait tüm kayıplar C matris toplantıları ile kayıt altına alınır ve yaşanan kayıplar ile ilgili projeler atanır.*

### **D Matris**

D matriste amaç; Kayıpların sistematik bir şekilde önceliklendirilmesi ve bu kayıplara atak etmek için uygun metodların belirlenmesidir.

### **E Matris**

E matris yapılması planlanan tüm projelerin özetinin oluşturulduğu, takip edildiği ve atak edilecek kayıp türünün belirtildiği matristir. *Firmamız da E matris değerleri planlanan hedefler doğrultusunda %100 gerçekleşmiştir.*

### **F Matris**

F matriste amaç; Amaç, planlanan iyileştirme projelerinin gerçekleştirilmesi ve takibini yapmaktır. F Matris Finans Birimi tarafından kullanılan proje takip aracıdır. *Firmamız da F matris değerleri planlanan hedefler doğrultusunda %100 gerçekleşmiştir.*

### **G Matris**

Projelerden elde edilmesi beklenen getiriler ile bütçe arasında bağlantı sağlayan matristir. G matris çalışması yıl başında farklı üretim öngörülerine göre farklı senaryolarda hazırlanabilir. *Firmamız da 3 senaryolu G matris çalışmaları yapılmış olup müşteri öngörülerini referans alınarak proje revizyonları gerçekleştirilmiştir.*

Sonuç olarak;  
İsraf ve Kayıp Analizi metodu-



lojisinin doğru uygulanabilmesindeki temel unsur *Ölçüm ve doğru bir takip sistematığının firma içerisinde benimsenmesidir.*

2019 yılı Eylül ayında WCM ekibi olarak devreye aldığımız Blooroom sayesinde planlanan ve spontone yapılan ve yapılacak tüm projelerin, matris ilişkileri çerçevesinde anlık olarak takibi yapılmakta, karşılaşılmaması muhtemel aksaklıklar önceden belirlenerek önlemler alınabilmektedir.

Sadece doğru ölçülen ve sistematik olarak takip edilen veriler sayesinde doğru alana odaklanılabilir ve alınacak karşı önlemin etkin olup olmayacağı anlaşılabilir.



# BPLAS DOSAB yeni fabrika binası temel atma töreni

BPLAS olarak Otomotiv sektörüne boyanmış ve montajı yapılmış büyük plastik parça üretimi için Avrupa'nın en modern tesisi hedefi ile yola çıktığı yeni fabrika binasının temeli tüm BPLAS yöneticileri, yüklenici firma PEKİNTAŞ yöneticileri ve BPLAS Yön. Kur. Başkanı M. Celal GÖKÇEN'in katılımı ile 6 Eylül tarihinde gerçekleşmiştir.

Yapılacak fabrika da tüm endüstri 4.0 unsurları ve insansız taşıma sistemleri hedeflenmiştir. Fabrika binası Enjeksiyon, Boya ve Montaj ana birimlerinden oluşacaktır. Fabrika binasının tam olarak 2020 yılı sonuna kadar hizmete





girmesi hedeflenmiştir. Fabrika binasında Mimari yapı olarak, yangın söndürme istemeleri, iş güvenliği, taşıma kolaylığı, hammadde girişinden ürünün çıkışına kadar tüm unsurları üst seviyede tasarlanmıştır. Bölgede yapılan en güçlü bina konumunda olup deprem yönetmeliklerine uygun statik yapıya sahip olarak planlanmıştır.



# Urfa PV Projeleri

Urfa Viranşehir’de 27 Mw AC-32 Mw DC Kurulu güce sahip, beş firma üzerinde kayıtlı projeleri geliştiren firma Else Enerji’dir. Bağlantı anlaşmaları 2017 Ocak ayında yapılmış, 2018 Mayıs ayında yapılan anlaşma ile proje termini başlamış, 2019 Ocak ayında resmî kabulleri yapılmıştır. Resmî kabuller sonrasında 27 Mwe-32 Mwp güce sahip olan tesis 15 Mwe BPLAS, 6 Mwe Pekintaş ve 6 Mwe Else olarak dağılımı yapılmıştır. Firmamıza ait olan 15 MWe lik SHR, SRH ve SRT şirketleri olup her biri 1 MWe olarak kurulmuştur.

Güneş Enerjisini elektrik enerjisine çeviren Güneş Panelleri Schmind Pekintaş 270 Wp Sunsolar Güneş panelleri tercih edilmiştir, 1 Mwe lik elektriksel güce sahip olan tesis 1192 kwp DC Panel gücüne eşittir, 1 Mwe lik bir tesiste 4416 adet Pekintaş Sunsolar 270 Wp panel kullanılmıştır. Güneşten elde edilen DC enerjiyi 1 MWe lik merkezi SMA Inverter ile AC elektriğe dönüştürülmüştür.





Devreye girdiği tarihten itibaren elektrik üretim miktarı firmamızda tüketilen elektrik enerjisinden daha fazla olmuştur, yıllık 25 Milyon kwh elektrik üretimi öngörülmektedir.

#### **Ukrayna Voznesensk Projesi**

Ukrayna Projesi Pekintaş Enerjinin geliştirmiş olduğu bir proje olup, BPLAS - Pekintaş ortaklığında 2019 yılı sonuna kadar devreye alınması planlanmıştır.

DC Güç - kWp 17.855.000

AC Güç - kWe 13.475,000

Modül Sayısı 57.596

Modül Gücü - (W) 310 PEKintaş Mono Solar Panel

Inverter Sayısı 77 Huawei



## **Foam Expo 2019**

10-12 Eylül 2019 tarihlerinde Almanya'nın Stuttgart kentinde düzenlenen Foam Expo Europe 2019 Fuarı köpükler ile ilgili en detaylı fuardır.

BPLAS A.Ş.'nin extrusion teknoloji alanında yer alan XPS (Extrude Polystyrene) ürününde yer aldığı köpük ürünler ve hafifletilmiş, köpük ürünlerle ilgili teknolojilerindeki son gelişmeleri görmek ve analizlemek amacı ile ilgili fuar ziyaret edilmiştir. Fuar ile eş zamanlı

yapılan sektörel kongreye de katılım sağlanmıştır. Termoset / termoplastik bazlı köpükler, termoplastik bazlı köpüklerin üretimi için gerekli girdiler, üretim teknolojileri, vb. konularda ilgili firmalarından bilgi alınmıştır.



# Berrak Turşuları Bursa'daki satış noktalarını arttırdı

2019 yazı boyunca Berrak Turşuları satış noktalarını Bursa'da arttırdı. Butik noktalara da ulaşan Berrak Turşuları, ahşap rafıyla marketlerde yerini aldı.



## 6. Geleneksel Gedelek Turşu Festivali

Berrak Turşuları'nın da doğduğu turşucu diyarı olan Gedelek Köyü, Orhangazi'de "6. Geleneksel Gedelek Turşu Festivali"nde Berrak Turşuları da yerini aldı. Gedelek köyünün soğuk suyuyla ünlü Pınarbaşı Tesisleri'nde gerçekleşen festivalde, Berrak ürünleri, yerel halkımızın yanında, yerli turistler ve festivali ziyaret eden devlet erkanına da ürünlerini tattırdı. 2 gün süren festivalde yaklaşık 10.000 kişi festivali ziyaret etti. Yine festivalin sponsorlarından biri olan Zeytursan-Berrak Turşuları adına, teşekkür plakетini İK bölümünden sayın Kadir Çan kabul etti.



# Bigadiç ziyareti

2019 sezonunda Zey-Tur-San üretim, planlama, kalite, satış, ziraat bölümleri ve üretim işçilerimiz, ana alım bölgelerimizden olan Bigadiç yöresine bir gezi gerçekleştirdiler. Çalışanların hammadde hakkında bilinçlendirilmesi, hangi zorluklarla toplandığı, eleme teknikleri ve yükleme aşamalarını bire bir gördükleri geziye Ali Yılmaz, Gülçin Gülbitti, Yasemin Yentürk, Şerafettin Kılınçarslan, Hasena Gür, Engin Çiftçi, Furkan Özer, Tuğçe Tuner, Pınar Akova, Selin Küflü, Gülsu Cengiz, Okan Satan, Berna Tuluoğlu, Esra Çan, Seren Aktürk, Zafer Bahçekapılı, Mehmet Yılmaz, Serap Kılıç, Selin Kahraman katıldılar.





DİLEK İLHAN  
Line TV

## I. Dünya Savaşı

Birinci Dünya Savaşı sonunda imzalanan 1918 Mondros Mütarekesi ve 1920 Sevr Antlaşması'yla yurdumuz tamamen elimizden alınmış, hür yaşam hakkımıza son verilmişti. Yüzyıllardır üzerinde bağımsız olarak yaşadığımız topraklar düşmanlara verilmiş, bizlerin de bunu kabul etmemiz istenmişti.

### Samsun 19 Mayıs 1919

19 Mayıs 1919'da Atatürk'ün Samsun'a çıkmasıyla, Kurtuluş Savaşı başlar. Amasya Genelgesi, Erzurum ve Sivas Kongrelerinden sonra Atatürk, 23 Nisan 1920'de TBMM'yi kurar. Böylece memleketin yönetimi halkın iradesine verilir ve Kurtuluş Savaşı'nın merkezi Ankara olur.

Takvimler Haziran 1920'yi gösterdiğinde TBMM tarafından, Harbiye Dairesi'ne bağlı bir "Kuvayı Havaiye Şubesi", yine aynı yıl (uçaklar uçamayacak durumda da olsa) Eskişehir'de I. Uçak Bölüğü, Uşak'ta II. Uçak Bölüğü, Amasra'da da bir Deniz Uçak Üssü kurulur.

### "Gazi" ve "Mareşal"

1699 Karlofça Antlaşması'ndan beri kazanamayan Türk milleti, 23 Ağustos - 12 Eylül 1921 tarihleri arasında yapılan Sakarya Meydan Muharebesi'nde Yunan ordusunda on sekiz, Türk Ordusu'nda sadece iki uçak olmasına rağmen, ilk kez toprak kazanır. Bu savaş ile Türk Milleti ilk kez, savunma durumundan taarruz durumuna geçer ve bu zafer tarihe altın harflerle ya-



zılır. Zafer sonrasında Mustafa Kemal'e "Gazi" unvanı ve "Mareşal" rütbesi verilir.

Türk Ordusu ve halk kendisini esir etmek isteyen istilacı güçlere karşı 26 Ağustos 1922'de, Gazi Mustafa Kemal'in başkomutanlığında kadın, erkek, çocuk çocuk hep birlikte saldırır. Keşif uçakları seçilen hedefleri bombalarken, av uçakları da havada Yunan uçaklarıyla çatışır. Atatürk, Kuvayı Havaiye'nin bu başarısı karşısında 31 Ağustos 1922'de havacıları kabul eder ve rütbelerini yükseltir.

Aynı dönem, Türk cephelerini gezen Fransız Bakan Franklin Bouillon, motoru Gnom uçacağından, kanatları Albatros uçacağından, bez kanatları patates püresinden sıvanan garip uçağı görünce, tarihi sözünü söyler "*Ne delice kahramanlık! Elbette kazanırsınız!*"

Zafer günü, 1924'te Dumlupınar Çal Köyü yakınlarında Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal'in katıldığı bir törenle Başkumandan

Zaferi adıyla ilk kez kutlanır. Mustafa Kemal, bu törende milli ruhun canlı tutulmasının önemini vurgular ve Meçhul Asker Abidesi'nin temelini eşi Latife Hanım ile birlikte atar.

Türk Tayyare Cemiyeti (Türk Hava Kurumu) Atatürk'ün himayesinde, İsmet İnönü'nün





Fahri Başkanlığında 16 Şubat 1925'te kurulur. İlk başkanı Atatürk'ün yaverlerinden Cevat Abbas Gürer olur.

***“Yurt savunmasından söz ederken, askeri alanda önemli ve etkin bir nitelik taşıyan Hava Kuvvetlerine, yüce meclisin özellikle ilgisini ve dikkatini çekmek isterim.”***

*Atatürk, 1 Kasım 1924 meclis açılış konuşmasından...*

1925-1945 arasında yerli-milli uçak sanayi fikri ile uçak fabrikaları kurulur. II. Dünya Savaşı sonrasında ise bu düşünceden vazgeçilir ve 1950'lerde uçak fabrikaları kapatılır. Dolayısıyla, 30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı'nın “Tayyare”si de tarihe karışır.

## **Afyon 1924**

İlk kez 1924 yılında Afyon'da Başkumandan Zaferi adıyla kutlanan gün, 1926'dan itibaren Zafer ve Tayyare Bayramı olarak kutlanır. 1 Nisan 1926'da kabul edilen Zafer Bayramı Kanunu'nda, 30 Ağus-

tos Başkumandan Muharebesi gününün ordu ve donanmanın Zafer Bayramı olduğu her yıl kara, deniz ve hava kuvvetleri tarafından kutlanacağı belirtilir.

Büyük Taarruz, Ağustos'un 26'sını 27'sine bağlayan gece Afyon'da başlar. Aslıhan civarında kuşatılan düşman birlikleri, Mustafa Kemal Paşa'nın idare ettiği Dumlupınar Meydan Muharebesi'nde yerle bir edilir.

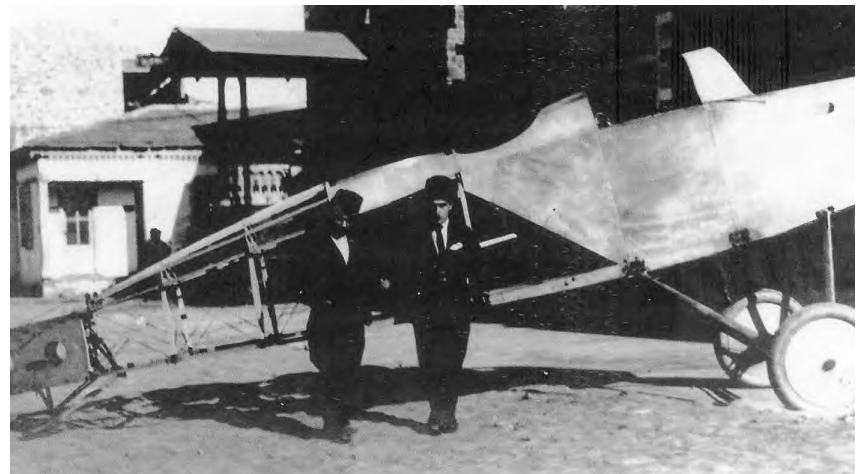
THK'nın parasal kaynakları fitre, zekat ve kurban derileri, Tayyare Piyangosu, bir kuruşluk Tayyare Cemiyeti dilekçe pulu, sigara paketlerindeki bir tek si-

gara, iki cıva madeninin işletilmesinden elde edilen tüm gelirler, askeri terhis tezkerelerinin geliri, el ve duvar ilanları imtiyazı, Uşak Şeker Fabrikası'nın yıllık ilk mahsulü, bazı vergiler ve Atatürk'ün Nutuk'undan elde edilecek telif gelirleri uçak almaya yetmez. THK, orduya uçak almak için bağış ve yardım kampanyası başlatır. İlk olarak 10 bin lira bağışla Atatürk kampanyaya katılır. Ardından Nuri Demirağ'ın kardeşi Naci Demirağ 120 bin lira, Vehbi Koç da 5 bin lira bağışlar. Bağış yapanlara teşekkür için üstünde Vecihi Hürkuş'un yaptığı “Vecihi K-VI” uçağının resmi olan madalya verilir.

10 bin liralık bağışta bulunan kurum ya da kişiler için, Zafer ve Tayyare Bayramı'nda uçağa ad verme töreni düzenlenir.

THK'nın uçak kampanyasına halk büyük ilgi gösterir. Tereddütsüz tarlasını, bağını, bahçesini, hayvanını satarak kampanyaya destek verir. Hatta parmağından yüzüğünü çıkarıp, bağışlayanlar bile olur. Böylece THK kısa sürede hedefine ulaşır, uçak fabrikalarını kurar. Sırasıyla;

- 1926'da TOMTAŞ Kayseri Uçak Fabrikası



- 1932’de Eskişehir Tayyare Tamir Fabrikası

- 1941’de THK Ankara Etimesgut Uçak Fabrikası

- 1945’te THK Ankara Gazi Uçak Motoru Fabrikası

## **Tayyare Bayramı**

Türk Tayyare Cemiyeti’nin 1925’teki tüzüğü’nün 35. maddesine göre; 31 Ağustosların “Türk Tayyare Bayramı” olarak kutlanması kabul edilse de ertesi yıl bu tarih, 30 Ağustos olarak değiştirilir, “Zafer Bayramı” ile birleştirilir. Bakanlar Kurulu’nun 25 Ağustos 1926 tarihli kararnameyle 1926 yılından itibaren 30 Ağustoslar “**Zafer ve Tayyare Bayramı**” olarak kutlanır.

27 Mayıs 1935 tarihli “Ulusal Bayram ve Genel Tatiller Hakkında Kanun”da “Tayyare Bayramı” ifadesine yer verilmemiş olmasına karşın, uygulamada 1926’dan itibaren 30 Ağustoslar “Zafer ve Tayyare Bayramı” olarak İstanbul, Ankara, İzmir başta olmak üzere tüm yurtda kutlanmıştır.

30 Ağustos sabahı Ankara semalarında uçaklar görülür, her yer süslenir, caddeler, sokaklar al bayraklarla donatılır. THK’nın Ankara Hacıbayram merkez binasında düzenlenen törene



TBMM Reisi, Başvekil, Erkan-ı Harbiye Umumiye Reisi, paşalar ve mebuslar katılır, eğlencenin yanı sıra bağış da toplanır. Esnaf, gün boyu kazandığı parayı THK’ya armağan ederken, öğrenciler de Tayyare Rozeti dağıtır. THK’nın “Havacılık ve Spor Dergisi” sırf o güne özel sayı çıkarır, Vecihi Hürkuş da birçok şehri kapsayan gösteri uçuşları yapar.

1960’larla birlikte 30 Ağustos, Türkiye’de askeri okulların mezuniyet törenlerini yaptıkları gün olurken, subay ve astsubay rütbe değişiklikleri de bu tarihte geçerli olur.

Türk Milleti’nin düşman işgaline dur diyen ve son nefesini vermeden yurdu bırakmayacağını dünyaya haykırdığı bu bü-

yük zafer, her yıl ağustosun otuzunda milletçe ve gurur içinde kutlanır.

*“30 Ağustos Zaferi, Türk Tarihi’nin en önemli dönüm noktasıdır. Ulusal tarihimiz çok büyük, parlak zaferlerle doludur ama Türk Ulusunun burada kazandığı zafer kadar kesin sonuçlu, yalnız bizim tarihimize değil, dünya tarihine yeni bir akım vermekte kesin etkili bir meydan savaşı hatırlamıyorum. Besbelliki yeni Türk Devleti’nin, genç Türkiye Cumhuriyeti’nin temeli burada sağlamlaştırıldı, ölümsüz yaşayışı burada taçlandırıldı. Bu alanda akan Türk kanları, bu göklerde uçan şehit ruhları, devletimizin, Cumhuriyetimizin ölümsüz koruyucularıdır.”*

**Mustafa Kemal ATATÜRK**



# Baştayyareci VECİHİ HÜRKUŞ

1896

1896 yılının ocak ayında İstanbul'da Arnavutköy Akıntıburnu'ndaki yalıda doğan Vecihi Hürkuş'un babası gümrük müfettişi Ali Faham Bey, annesi Vidin'de doğup, küçük yaşlarda İstanbul'a getirilen Zeliha Niyir Hanım'dır.

Vecihi Faham'ın üç yaşında iken babası ölünce, Harbiye'de eskrim ve resim hocası olan amcası Ahmed Şekür Bey'in yanına sığınır. Vecihi okula Bebek'te başlar, sırasıyla Üsküdar Füyuzati Osmaniye Rüştüye'sinde ve Üsküdar Paşakapısı İdadisi'nde devam eder. Sanata olan ilgisinden Tophane Sanat Okulu'na geçer ve bu mektebi bitirir. 1912'de yaşanan Balkan Savaşı'na, eniştesi olan Kurmay Albay Kemal Bey'in yanında gönüllü olarak katılır.

Hürkuş, gençliğinden bu yana tayyareci olmak ister. Yaşı küçük olduğundan makinist mektebine alınır, 1. Dünya Savaşı'nda Bağdat Cephesi'ne "Uçak Makinisti" olarak katılır. Fakat uçak kazasında yaralanarak İstanbul'a döner. Bu kaza Vecihi Hürkuş'un pilot olma isteğini daha da körükler ve Yeşilköy'deki Tayyare okuluna gider.

1916

Vecihi Hürkuş, pilot olarak ilk uçuşunu 21 Mayıs 1916 tarihinde gerçekleştirir de tayyarecilik tahsilini 15 Kasım 1916'da başarıyla noktalar ve pilot diplomasını alır. 1917 yılının sonbaharında Kafkas Cephesi 7.Tayyare Bölüğü'ne atanır. Rus savaşı uçağını düşürerek, uçak



düşüren ilk Türk Tayyareci olur. Ekim 1917'de ise onun uçağı düşürülür. Esir olacağını anlayınca, düşmana teslim etmemek için uçağını elleriyle yakar. Hazar Denizi'ndeki Nargin Adası'nda esir edilir. Azeri Türklerinin yardımıyla adadan İran'a yüzerek kaçar. İki buçuk ay süren kara yolunu yaya olarak tamamlar. Süleymaniye üzerinden Musul'a gelir, sonra yurda dönüp 9.Harp Tayyare Bölüğü'nde görev alır.

İstanbul işgal edildiğinde esaretten dönen askerlerin arasına karışarak, Harem'den kalkan bir gemiyle gizlice Mudanya'ya, oradan da Bursa-Eskişehir üzerinden Konya'ya geçer, Kurtuluş Savaşı'na katılır. "Sivil

pilot" olarak başarıyla görev yapar. Özellikle İnönü ve Sakarya Savaşları sırasında bir Yunan uçağını da indirir. Hürkuş, Kurtuluş Savaşı'nın ilk ve son uçuşunu yapan pilot olarak, üç takdirname alarak kırmızı şeritli İstiklal Madalyası ile havacılık tarihine altın harflerle geçer.

Aynı yıllar, Akşehir'de jandarma komutanı olan Ratip Bey'in kızı Hadiye Hanımla evlenir, Gönül ve Sevim adlarında iki kızı olur.

## İlk Türk Uçağı VECİHİ KVI

Hızlı, ekonomik, tırmanabilen, yüksek görüş ve manevra kabiliyeti olan adeta dünya havacılığına meydan okuyan kriter-

lerde bir uçak yapabilmek için Hürkuş, Halkapınar Tayyare Atölyesi'ne kapanır. 14 ayda tamamlanan Vecihi KVI, 1924 yılında uçuş sertifikası almaya hazır hale gelir ancak heyette uçak uçurmayı bilen olmadığı için Hürkuş'a;

*"Biz sana bu lisansı veremeyiz, uçağına güveniyorsan atla, uç, bizi de kurtar"* cevabı verilir. Hürkuş denileni yapar, uçağına atlar ve 15 dakikalık deneme uçuşunu 28 Ocak 1925'de gerçekleştirir. İlk uçuşta yaşadığı duyguları sonrasında şu satırlarla anlatır.

*"Şimdi boşlukta uçuyorum, bırak semada... Kendi elimle, kendi kafamla yaptığım kanatlar üzerindedim. Süratim 180 kilometrelere yükselirken tayyarem tok ve hırçın tırmanışına devam ediyordu. Bu sürat bizdeki mevcut tayyarelerin hiç birinde yok. Kumanda hassasiyeti çok iyi, süreli yapabildiğim manevralar tayyaremim itaatinin tam olduğunu doğruluyordu. Uzun zaman kullanılmış bir tayyarede uçuyor gibiydim. On beş dakikadan sonra normal bir uçağın hassasiyetiyle indim ve kendimi etrafımı kuşatan arkadaşlarımın omuzlarında buldum. Eminim ki ilk tayyareyi keşfeden kaşifler bile bu kadar mutlu olmamışlardır."*



Ancak izinsiz uçtuğu için 15 gün hapis ve maaş kesintisi cezası alır, Hava Kuvvetleri'nden istifa etmek zorunda kalır ve kızgınlığını şu cümlelere döker.

*"İstiklal Savaşı'ndaki elim mahrumiyetlerden doğan milli hava sanayii ihtiyacı belirince 1923-24 senesinde ilk Türk tipi uçak VECİHİ K6 tayyaremi inşa etmiştim. Bu eserim, güzel başarıya ulaşmasına rağmen arkadaşlar hasedine kurban edildi. Bu muvaffakiyetten beklediğim takdir 15 gün hapis cezası halinde tecelli etmiş ve beni hürriyet içinde idealimi işlemek yoluna yürütmüştü."*

Sonrasında Hürkuş, Avrupa havacılığını incelemek için bir heyetle ikinci kez Avrupa'ya gider. Fabrika tarafından Atlantik Okyanusu'nu geçmesi

teklifi yapılırsa da Fransız Aero Kulübü'nün baskısı ile teklif geri çekilir.

Milli Savunma Bakanlığı Kayseri'de, kısa adı TOMTAŞ olan Tayyare ve Motor Anonim Şirketi adında bir uçak fabrikası kurmak ister.

### **İlk Paraşüt Atlayışı**

Türkiye'deki ilk paraşüt gösterisi, 16 Eylül 1926 tarihinde Ankara'da yapılır. Vecihi Hürkuş'un kullandığı Junkers F13 uçağından, Alman paraşütçü Haynka'nın 700m. yüksekten yaptığı 178. atlayışını Ankaralılar Gazi Mustafa Kemal ile birlikte izlerler.

### **1927**

Hürkuş yurda döndükten sonra Tomtaş Tayyareleriyle Ankara - Kayseri arasında ulaşım uçuşları yapar. Tarih 1927'dir ve bu uçuşlar, yurdumuzdaki ilk hava yolları uçuşlarıdır.

Hürkuş, Kurtuluş Savaşı'ndan önce sevdiği fakat ailesi tarafından kendisine verilmeyen İhsan Hanım'la tekrar görüşür, eşi Hadiye Hanım'dan ayrılarak onunla evlenir. 1927'de Perran isimli bir kızı daha olur.

Hürkuş, uçakların yakıt deposuna ilave yaparsa, uzun mesa-





fe uçuş gerçekleştirebileceğini hatta yabancı devletlere de uçak satılabileceğini TOMTAŞ'a sunar, fikir kabul görmez, TOMTAŞ 1928'de iflas eder.

**1930**

### **İlk Türk Sivil Uçağı VECİHİ K-XIV**

Yıl 1930... Vecihi Hürkuş, yıllık iznini iki ay ücretsiz olarak uzatıp, Kadıköy'de kiraladığı bir keresteci dükkanında, üç ay gibi bir sürede, İlk Türk sivil uçağı Vecihi K14'ü inşa eder. İlk uçuşunu Eylül 1930'da Kadıköy Fikirtepe'de büyük bir kalabalık ve basın topluluğu karşısında yapar ve sonrasında şöyle der:

*“On beş dakika devam eden uçuş bitip yere indiğim zaman beni omuzlarından bırakmayan bu sevgili halkımızın tebrikleri ayyuka yükseliyordu, yanaklarımın ve ellerimin buselerle boğulduğu bugün, ne mutlu bir günümdü.”*

Uçabilirlik sertifikası verilmesi için İktisat Bakanlığı'na müracaat ederek müsaade ister. 14 Ekim 1930'da, *“Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir”* cevabını alır. Bunun üzerine uçak Ankara'da sökülerek, Demiryo-

lu vagonları ile Haydarpaşa'ya, Sirkeci'den de Prag'a gönderilir. Hürkuş, 6 Aralık 1930'da Prag'a parçalanmış tayyareden önce varır.

### **Çek Mühendislerin Onayı**

23 Nisan 1931de, Çekoslovak yetkililerin düzenlediği bir törenle, *“yaşasın Türk Tayyareciliği”* yazan bir pankartla, uçuş iznini alan Hürkuş;

*“Çek hükümeti havacılık dairesinden beş mühendis uçağımyı tetkike memur ediliyor. Bu komisyon belki bir politik düşünce ile tayyarem üzerinde çok üstün hassasiyetle meşgul oluyorlar. Aerodinamik, statik ve pratik milletlerarası formülleri tatbik ederek uçağı kontrol ediyorlar*



*ve tayyareme normal bir turizm lisansı veriyorlar. Bu başarı pekiyi bir şekilde sonuçlanıyor ama ben üzgünüm, çünkü Türk eserinin teminatçısı Türk'ten gayri bir millet oluyor. Ve nihayet trenle giden uçağımyla uçarak havadan yurduma dönüyoruz.”* der ve iki kişilik, tek motorlu eğitim uçağı ile 25 Nisan 1931'de Çekoslovakya'dan başlayan uçuş serüvenini, 5 Mayıs 1931'de Türkiye'de sona erdirir.

1932 - Türk Tayyare Cemiyeti yararına Türkiye Turu 21 Nisan 1932'de Vecihi Sivil Tayyare Mektebi isimli ilk Türk Sivil Havacılık Okulu'nu açar. Okulda ilk Türk kadın pilot Bedriye Gökmen ile birlikte on iki pilot yetiştirilir. Okul, parasal sorunlardan ve yetiştirdiği öğrencilerin diplomalarına denklik vermediğinden kapanır.

### **Vecihi K-XVI**

1933'de Nuri Demirağ, bir tayyare yapımı için Hürkuş'a 5 bin TL verir, 1933'de yapımı tamamlanan Vecihi K16 kapalı kabin uçağına Nuri Bey adı verilir.

Aynı yıl Vecihi K 15 uçağımyı da inşa ederler ve 30 Ağustos 1933'de iki Vecihi 14, iki Vecihi



15 ve Nuri Bey Vecihi 16 uçakları ile okulun öğrencileri gösteri uçuşu yaparlar. Okulda, ayrıca Vecihi SK adlı uçak motoru ile çalışan deniz botu da yapılır.

### 1934 - 1935

Vecihi Bey 1934 Soyadı Kanunu ile Hürkuş soyadını alır. 1935 yılı başlarında Türk Hava Kurumu Başkanı Fuat Bulca Rusya'ya gider, sivil havacılığın durumunu görür ve dönüşte Atatürk'e anlatır. Atatürk, takip ettiği Hürkuş hakkında Fuat Bey'den bilgi ister. Aldığı cevaplar karşısında; *"O halde Türk Kuşu namı ile yeni bir çalışma yolu açın ve Vecihi'den faydalanın!"* emrini verir.

### İstikbal Göklerde!

M.Kemal ATATÜRK

Hürkuş Ankara'ya çağrılarak önce başöğretmen, sonrasında da Baştayyareci sıfatıyla amatör gençleri çalıştırır. 3 Mayıs 1935'de Türkkuşu kurulur. Aralarında Atatürk'ün manevi kızı ve dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen'in de bulunduğu, birçok değerli eleman yetiştirilir.

Eribe'nin dayısı Vecihi Hürkuş'a göre; Eribe uçaktan atlayacakken heyecanlanmış, paraşüt



kabzasını, askı kolunu ile birlikte tutmuş, paraşütü açılmamıştı. Onun havacılığa olan aşkını bilenler: *"Bu kız yerden çok göğe ait"* dediler.

*"Paraşüt, artık memleket savunmasının yeni ve dinamik yolu ve aracıdır olma yolundadır. Türk kızları ve erkekleri, paraşütçülüğü bir savunma aracı gibi öğrenmeye mecbur olmak yolundadırlar. Küçük Eribe'nin hatırası, paraşütçülüğe olan hevesinden dolayı, bizim için bir kat daha azizdir. Bu satırlar, İnönü ve çocuklarının, güzel Eribe'nin kahraman hatırasına derin saygıları ve gıptalarıdır."*

İsmet İNÖNÜ - 9 Kasım 1936

Türk Hava Kurumu, 1937 sonbaharında mühendislik eğitimi için Hürkuş'u Almanya'ya gönderir. Vecihi Hürkuş, Weimar Mühendislik Mektebi'ne ihtisas sınıfından başlar, iki yıl sonra da mezun olur, Tayyare Makine Mühendisliği diplomasını alır. Türkiye'ye döndüğünde Bayındırlık Bakanlığı'na başvurarak, "Tayyare Mühendisliği Ruhsatnamesi'ni" almak ister. Ancak yetkililer, "iki yılda mühendis olunmaz" diye bir gerekçe ile kabul etmezler. Mühendisliğini Danıştay kararı ile kabul ettirdiğinde, teknik imkanın olmadığı Van'a tayini çıkar. Bunun üzerine istifa eder.

### 1951 - 1954

1951'de havadan zirai ilaçlama yapmak üzere "Türk Kanadı" adı ile bir şirket kurar. Ortaklarıyla çıkan anlaşmazlıklar üzerine Hürkuş, haklarından vazgeçerek şirketten ayrılır. 1952'de İngiltere'den aldığı Proctor V tipi dört kişilik tayyare ile firma reklamlarını uçaktan dağıtır. 6 Ağustos 1954'de kırkıncı hizmet yılını kutlamak için Yeşilköy Hava Limanı salonunda "Türk Havacılar Bayramı" adıyla jübile yapar.



## İlk Özel Havayolu

Kasım 1954'te Hürkuş Hava-yollarını kurar. Ancak kazalar, kaçırılmalar ve sabotaj gibi sebeplerden dolayı şirket, uçuştan men edilir.

Yaşamının son yıllarında sıkıntılar çeken, vatana hizmetten bağlanan maaşına haciz konan Hürkuş, Ankara'da anılarını yazarken, bir kaza sonucu beyin kanamasından komaya girer.

102 tipte uçakla 30 bin saatini havada geçiren ilk ve tek Türk Pilotu Vecihi Hürkuş, insanların aya ayak basmak üzere uçuğu gün, 16 Temmuz 1969 tarihinde Gülhane Askeri Tıp Akademisi Hastanesi'nde hayata gözlerini yumar ve Ankara Cebeci Asri Mezarlığı'na defnedilir.

**“Elimizden alınamayacak tek özgürlük, tavrımızı seçme özgürlüğüdür.”**

Vecihi Hürkuş



**FOTOĞRAF ARŞİVİ:** Mustafa KILIÇ

### KAYNAKLAR:

- Demo Ahmet Aslan, “Tayyare Cemiyeti'nin Propaganda Faaliyetleri ve Tayyare Bayramları”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.14, S. 3, s. 141-150.
- *Havacılık ve Spor Dergisi*, 15 Eylül 1929, 30 Ağustos 1930, 15 Eylül 1930,
- Sinan Meydan, *Aklı Kemal “Atatürk'ün Akıllı Projeleri”*, C.4, 2. Bas, İstanbul, 2018
- Rahmi Doğanay, “Büyük Taarruz'da Türk Havacılığı”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C.13, S.1, Elazığ, 2003.
- Sabiha Gökçen, *Atatürk'ün İzinde Bir Ömür Böyle Geçti*, İstanbul, 1981.
- *Türk İstiklal Harbi, Deniz Cephesi ve Hava Harekatı*, C.5, Ankara, 1964.
- *Türk Tayyare Cemiyeti Nizamname-i Esasisi*, Ankara, 1341.
- [www.tayyarevecihi.com](http://www.tayyarevecihi.com)
- *Türk Tayyare Cemiyeti: Esas Nizamname ve Madalya Nizamnamesi*, Ankara, 1932.
- Yücel Öztürk, “30 Ağustos Zafer ve Tayyare Bayramı Kutlamaları; Amaç, Süreç ve Kazanımlar”, *History Studies*, Volume 10 Issue 9, December 2018, p. 231-244.

## Sonbaharda yatağa düşüren 10 Hastalık

**1) Nezle:** Nezle hafif bir burun akıntısıyla başlıyor, nadiren ateş yüksekliği ve hafif öksürükle seyrediyor. Birçok virüs, damlacık enfeksiyonuyla bulaşarak nezle yapabiliyor. Yatak istirahati ve bol sıvı alımıyla kendiliğinden geçiyor. Nezle, genelde grip ile karıştırılıyor. Ancak grip-te ateş daha yüksek, kırgınlık, kas ağrısı, halsizlik daha belirgin oluyor.

**2) Grip (İnfluenza):** Aralık ayı sonu Ocak ayı başında salgın yapan, üç/yedi gün arasında yatağa mahkum bırakan, son derece bulaşıcı ve ağır seyreden bir hastalık. 39 derecenin üzerinde ateş, üşüme, titreme, baş ağrısı, tüm vücutta kas-eklem ağrıları ve kuru öksürükle seyrediyor. Özellikle çocuklarda karın ağrısı, yumuşak bulantı da yapabiliyor. Yaşlılar, çocuklar, kronik hastalığı olanlarda alt solunum yoluna inerek zatürreye sebep olabiliyor. Eylül, Ekim veya Kasım aylarında, yılda bir defa olmak üzere bu hastalığa neden olan influenza virüsüne karşı aşı uygulanıyor.

**3) Bronşit:** Bronş denilen akciğer içindeki nefes borucuklarının çoğunlukla viral, seyrek olarak da bakteriyel veya alerjik kökenli rahatsızlığıdır. Ateş yüksekliği, halsizlik, vücut ağrısı olabiliyor. Ama asıl belirti; inatçı, üst üste gelen öksürük atakları oluyor. Bu öksürüğe balgam genelde eşlik etmiyor; bazen hırıltı, nefes darlığı da öksürükle birlikte olabiliyor. Bu yakınmalar geliştiğinde hekime başvurulmalı.



**4) Zatürre (Pnömoni):** Akciğer dokusunun genelde bakteriyel, seyrek olarak da viral ve kimyasal maddelerle oluşan, son derece tehlikeli enfeksiyonu olarak belirtiliyor. Ateş yüksekliği, öksürük, koyu renkli balgam, nefes darlığı, sırt-göğüs bölgesinde ağrı ile halsizlik sorunları ortaya çıkıyor.

**5) Otit (Orta Kulak İltihabı):** Çocukluk çağında sık görülen orta kulak ve kulak zarının bakteriyel kökenli iltihaplanmasıdır.

**6) Farenjit (Anjin):** Boğaz ağrısı, boğazda kuruma, yutkunmada zorlanma, ateş yüksekliği, üşüme, titreme, terleme, halsizlik ile seyreden, yüzde 75'i viral kaynaklı olan boğaz iltihabıdır.

**7) Tonsillit (Bademcik):** Boğazın içinde sağ ve sol tarafta bademciklerin şişmesi, yutkunmada zorluk, boğaz ağrısı, boyun lenflerinde şişlik ile halsizlik yapabilen, genelde bakteriyel kaynaklı olduğu için antibiyotik

kullanımı gerektirebilen bir hastalık.

**8) Sinüzit:** Alın orta hattı, elmacık kemikleri üzerinde ve göz çevresinde dolgunluk hissi, baş ağrısı, ateş, burun akıntısı, burun tıkanıklığı, geniz akıntısı ile seyreden genelde bakteriyel kökenli olduğu için antibiyotik kullanımı gerektiren, baş bölgesindeki kemiklerin içindeki sinüs isimli boşlukların iltihabi hastalığıdır.

**9) Menenjit:** Hastane yatışı ve sıkı takip gerektiren tehlikeli bir hastalık. Genelde damlacık enfeksiyonuyla bulaşan mikroorganizmalar; yeterli tedavi edilemediklerinde beyin zarı iltihabı olan menenjite yol açabiliyor.

**10) Saman Nezlesi (Alerjik Nezle):** Alerjiye bağlı olarak ilkbahar ve sonbahar aylarında görülür. Burun akıntısı, hapşırık, burun ucunda kaşıntı, gözlerde yaşarma, kuru öksürük ve nefes darlığı gibi şikayetlerle kendini gösterir.



**Halil ŞENTÜRK**  
BPLAS A.Ş. - DOSAB

### 1. Hangi bölümde ne zamandır çalışıyorsunuz?

Mühendislik Departmanı'nda 17.10.2017 tarihinden bu yana çalışmaktayım.

### 2. Hobileriniz nelerdir?

Doğada bulunmak her zaman iyi gelmiştir bu yüzden fırsat buldukça arkadaşlarımla doğada kamp kurarak zaman geçirmeye çalışıyorum. Futbol, kayak ve atçılık sporlarıyla uğraşmaktayım.

### 3. Aileniz hakkında kısa bilgi verir misiniz?

2017 yılından bu yana evliyim. Ailem 1989 yılında Bulgaristan'dan göç etti. Aile benim için çok önemlidir. Aile bağlarının kuvvetli olmasını çok önemserim. Çoğu çalışan gibi bende ailemle birlikte zaman geçirmek için vakit bulamasam da bütün aile bireyleri ile irtibatlı olmak için özel gayret sarf ederim diyebilirim.

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

BPLAS, dünya kalite standartlarını karşılayan ve benim gibi makine mühendislerinin çalışmaktan gurur duyduğu bir firma. Bende BPLAS ailesinin bir üyesi olmaktan mutluluk duyuyorum. Tüm takım arkadaşlarımla birlikte BPLAS'ın başarılarına başarı katmak için çalışmaktayız. Her yıl bizim için belirlenen yeni hedeflerle birlikte daha güçlü bir firma olma yolunda ilerlemekteyiz.



**Ramazan KURTULUŞ**  
BPLAS A.Ş. - SOSAB

### 1. Hangi bölümde ne zamandır çalışıyorsunuz?

2005 yılında çalışmaya başladığım BPLAS SOSAB fabrikamızda 2013 yılından bu yana da Laboratuvar bölümünde görev yapıyorum.

### 2. Hobileriniz nelerdir?

Devletimizin ve firmamızın başarılarını takip etmek en büyük hobimdir. Ek olarak hayatın temposundan boş vakit kalırsa ailem ile birlikte yeşil ile başa kalıp, kuş sesleriyle balık tutmak diyebilirim.

### 3. Aileniz hakkında kısa bilgi verir misiniz?

Eşim ev hanımı, 6, 9 ve 12 yaşlarında 3 oğlum var.

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

Şirketimizin hedefleri doğrultusunda günü kurtarma peşinde koşmadan, uzun vadeli stratejilerle desteklenen, milli ve yerli ürünler üreterek birlik ve beraberlik içinde yeni iş kollarıyla büyüyen, ülke için katma değerler üreten, bir çok ilke imza atan bu ailenin bir parçası olmaktan mutluluk duyuyorum.



**Cihan ÖLMEZ**  
BPLAS A.Ş. - DOSAB

### 1. Hangi bölümde ne zamandır çalışıyorsunuz?

2016 yılı Ağustos ayından itibaren İnsan Kaynakları bölümünde şoför olarak çalışmaktayım.

### 2. Hobileriniz nelerdir?

Ailemle vakit geçirmeyi, müzik dinlemeyi, bulmaca çözmeyi, otomobillerle ilgilenmeyi seviyorum.

### 3. Aileniz hakkında kısa bilgi verir misiniz?

2019 yılı Mart ayında evlendim. Eşim ve annemle birlikte yaşamaktayım.

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

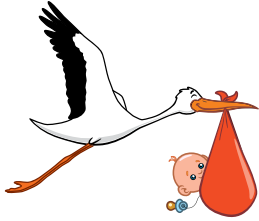
BPLAS gibi köklü bir kuruluşta çalışmaktan çok mutluyum. Çalışma arkadaşlarımla birlikte işimizi severek ve uyumlu bir şekilde yapmaktayız. Bütün çalışma arkadaşlarıma firmamızda başarılar dilerim.

# Aramıza Yeni Katılanlar

Adı - Soyadı	Giriş Tarihi	Bölüm	Adı - Soyadı	Giriş Tarihi	Bölüm
Gökay Kurtulmuş	14.06.2019	Kalıphane	İbrahim Kongul	16.07.2019	Kalıphane
Emre Güleç	17.06.2019	Kalıphane	Rabia Aztekin Akan	17.07.2019	Kaplama Tesisi
Ali Günaydın	24.06.2019	Blow Moulding	Tevfik Keskin	18.07.2019	Proje Ve Mühendislik
Ömer Bal	24.06.2019	Blow Moulding	Hayrettin Topel	29.07.2019	Genel Müdürlük
İlker Demirer	26.06.2019	Blow Moulding	Ozan Tez	26.08.2019	Makina Bakım
Hasan Hatipoğlu	1.07.2019	Microplas	Osman Vedat Akgün	2.09.2019	Genel Müdürlük
Burcu Kiraz	1.07.2019	Genel Müdürlük	İsmail Kelebek	13.09.2019	Blow Moulding
Kerim Sert	5.07.2019	Blow Moulding	Yağız Candaş	13.09.2019	Blow Moulding
Özlem Deniz	16.07.2019	İnsan Kaynakları	Caner Al	25.09.2019	Lojistik

## Evlenen Çalışanlarımız

İsmail Okyay	15.07.2019	Kalıphane	Dosab
Ömer Koşucu	28.07.2019	Kalıphane	Dosab
Sefa Çoban	30.07.2019	Lojistik	Gölcük
Mert Hürola	03.08.2019	Üretim Maliyetleri	Dosab
Şaban Sancak	22.08.2019	Enjeksiyon	Dosab
Mert Keskin	25.08.2019	Kalite	Dosab



## Hosgeldin Bebek

Personel Adı-Soyadı	Bölümü	Ebeveyn	Çocuğun Adı-Soyadı	Doğum Tarihi	Cinsiyeti
Yücel Yardım	İnsan Kaynakları	Baba	Akif Buğra Yardım	3.07.2019	Erkek
Murat Subaşı	Enjeksiyon	Baba	Furkan Subaşı	8.07.2019	Erkek
Sercan Filiz	Lojistik	Baba	Nil Ela Filiz	9.07.2019	Kız
Çağla Tüfekçi	Arge	Anne	Güneş Tüfekçi	12.07.2019	Kız
Ceyhan Özkaya	Boyahane	Baba	Ada Derin Özkaya	17.07.2019	Kız
İsmail Özdemir	Enjeksiyon	Baba	Mustafa Özdemir	29.07.2019	Erkek
Gökhan Karakütük	Enjeksiyon	Baba	Aybüke Karakütük	9.08.2019	Kız
Ertan Talı	Boyahane	Baba	Salih Efe Talı	18.08.2019	Erkek
Zekai Çeribaş	Enjeksiyon	Baba	Hüma Su Çeribaş	19.08.2019	Kız
Ahmet Erdağ	İnsan Kaynakları	Baba	Muhammet Emre Erdağ	21.08.2019	Erkek
Mustafa Albayrak	Lojistik	Baba	Burak Albayrak	29.08.2019	Erkek
Serdar Köle	Kalite	Baba	Ali Batın Köle	9.09.2019	Erkek
Korhan Kandil	Kaplama Tesisi	Baba	Defne Kandil	14.09.2019	Kız
Murat Külcü	Boyahane	Baba	Erva Külcü	20.09.2019	Kız
Mehmet Kısacık	Boyahane	Baba	Tuğba Kısacık	21.09.2019	Kız





çizginizi  
bozmayın

***dünyanın yerel kanalı***

**lineTV**

[www.linehaber.com.tr](http://www.linehaber.com.tr)



GERMAN  
DESIGN  
AWARD  
WINNER  
2019

**AQUILA**  
AVIATION INTERNATIONAL

2019

[www.bplas.com.tr](http://www.bplas.com.tr)

**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.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

**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

**Gökçen**  
SİGORTA



**lineTV**

**radioline**

**ZENTUR-SAN**