

ÜÇ AYDA BİR YAYIMLANIR EKİM/KASIM/ARALIK 2013 YIL:05 SAYI: 28



www.talpa.org

# KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR 'TEN BAKIŞ

**THE COCKPIT AND THE CABIN  
PROBLEM SOLUTION SKILLS**

**EKİP PLANLAMA SÜRECİ**

**ALP'LERİN ETEKLERİNDE  
BİR KAYAK MERKEZİ  
ST. MORITZ**

**HAYVAN HAKLARININ  
KORKUSUZ SAVUNUCULARI  
HAYTAP**

**TARİHİN TANIĞI  
MİNYATÜR**

**YOK OLMANIN EŞİĞİNDE  
KUŞ CENNETLERİ**

*Yeni yılınız  
kutlu olsun*

# KOKPİT

'TEN BAKIŞ

ÜÇ AYDA BİR YAYIMLANIR.  
YIL: 5. YIL / 2013 SAYI: 28



TALPA adına  
**SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR**  
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı  
Kaptan Pilot Gürcan MANTI

**YAYIN KURULU**  
Kaptan Pilot Gürcan MANTI  
Kaptan Pilot Bülent AKKUŞ  
Kaptan Pilot Gökden GÜREL  
Kaptan Pilot İlyas KARAGÜLLE  
Kaptan Pilot Erol MURATHAN

**EDİTÖR**  
Ebru A. KARATAŞ  
TALPA Basın ve  
Halkla İlişkiler Sorumlusu

**GRAFİK TASARIM**  
A. Semih SÖZEN

**FOTOĞRAF EDİTÖRÜ**  
Tuncer TAŞDÖĞEN

**GENEL KOORDİNATÖR / REKLAM**  
Cemal TOPUZLU

**YÖNETİM YERİ**  
Türkiye Havayolu Pilotları Derneği  
Şenlikköy Mahallesi, Çatal Sokak  
No: 5C B1 Blok 34153 Florya / İstanbul  
Tel: 0212 662 12 01 -02  
Faks:0212 662 12 03  
e-mail: talpa@talpa.org  
Web: www.talpa.org

**BASKI**  
Avcı Matbaa Etiket  
Davutpaşa Cad. Emintaş Davutpaşa  
Matbaacılar Sitesi  
Cevizlibağ / İstanbul  
Tel: 0212 674 08 62  
Faks: 0212 613 83 45

**TÜRK PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI**  
[www.talpa.org](http://www.talpa.org)

Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar, yazarın şahsi görüşünü temsil etmektedir. Talpa'nın resmi görüşü olarak kabul edilemez.  
Talpa Yayın Kurulu, yazarların gönderdiği yazıların tamamını veya bir kısmını yayımlayıp yayımlamamakta serbesttir.  
Yayımlanan eserlerle ilgili yazara telif hakkı ödenmez.



*Mutlu bir kış  
geçirmeniz dileğiyle*



# 2 YILLIK GÖREV SÜREMİZİN SONUNA YAKLAŞIRKEN...

**B**ugüne kadar hiç yaşanmamış olaylara tanık olduğumuz bir yılı geride bıraktık. Aynı zamanda, TALPA Yönetimi olarak 2 yıllık görev süremizin de sonuna geldik. 12 Şubatta yapılacak Genel Kurulda üyelerimizin karşısına çıkarak yaptıklarımızı ve yapamadıklarımızı anlatacağız. TALPA'nın kapılarını, üye olsun olmasın tüm meslektaşlarımıza açan yönetim olarak her zaman eleştiriyeye açık olduk, üyelerimizi dinledik, eleştirilerden ders çıkardık ama eleştirilerin arkamızdan yapılması yerine yüzümüze karşı söylenmesini istedik. Dedikodu ve fisiltı gazetesinin yegane meslek örgütümüz olan TALPA'ya zarar vereceğini bilincinde olarak Dernek merkezine gelerek en sert eleştirileri yapanlara dahi saygı duyduk, teşekkür ettik, eleştirilerden ders çıkardık.

Grev sürecinde yön ve tavrımızı üyelerimizle beraber belirledik. Seçilmiş olmanın ve 2 yıl yetki almanın bu tür kapsamlı ve girift olaylarda yetersiz olduğunu bilerek geniş katımlı bir müzakere ve mutabakat sürecinin gerekli olduğuna inandık. Yaptığımız tüm çağrılara karşın toplantılarımıza katılmayan arkadaşlarımızın sürecin sonunda yönetimimizi insaf ve izan ölçülerini zorlayacak şekilde eleştirmelerini üzülerken izledik. Kapalı kapılar ardında hiçbir pazarlığın içinde olmadık. Yaptığımız tüm temasları ve görüşmeleri üyelerimizle paylaştık. Özellikle greve saatler kala, Sendika Genel Merkezinde yaptığımız görüşmeye tanık olan üyelerimiz nasıl samimi bir çaba içinde bulunduğumuzu yakından gördüler. Sendika Başkanının uzlaşmaz tavrının THY çalışanını nasıl bir maceraya sürüklediğine de tüm kamuoyu şahit oldu. Grev öncesinden Sendika Genel Kuruluna kadar yaşanan süreçte Derneğimize medya aracılığı ile yapılan itham ve iftiralara, yaklaşan Sendika Genel Kurulunu müsbet

veya menfi yönde etkilememek adına cevap vermedik. 16000 kişinin çalıştığı bir şirkette greve katılımın az olmasının faturasını, TALPA'nın 1254 üyesinin THY çalışanı olduğunu dikte almadan TALPA'ya kesmenin akıl dışılığının yanısıra insafsız bir yaklaşım olduğunun sağduyu sahibi THY çalışanlarınca farkedildiğini memnuniyetle müşahede ettik. Aynı şekilde, THY'de 22 yıl sonra tekrar uygulamaya konulan bu grevin diğerinden farklı şekilde geliştiğini, İşveren bu kez bir ilk olarak lokavt ilan etmemesi nedeniyle daha karmaşık bir süreç yaşandığını iyiniyetli ve objektif meslektaşlarımız ve sektör çalışanları sağlıklı bir şekilde analiz etti.

Yaşanan tecrübe, sendikanın nasıl bir güven erozyonuna uğradığını, 50 yıllık birikimin şahsi hesaplar ve saplantılarla nasıl heba edildiğini bize gösterdi. Sendikadan gereken ilgi ve yardımı göremeyen birçok meslektaşımızın TALPA'ya başvurması zaten yeterli bir gösterge idi. Grev sürecinde yaşananlar, söylenenler, yazılanlar bir gün detaylı biçimde incelendiğinde gerçeklerin ortaya çıkacağına, TALPA'nın hem üyelerinin hem diğer çalışanların çıkarlarını korumak adına yaptıklarının anlaşılacağına inanıyoruz.

TALPA'ya başvuran üyelerimizden bahsederken, bu konudaki üzüntümüzü de paylaşmak isterim. Şirketleri ile sorun yaşayan üyelerimizin herhangi bir işlem yapmadan ivedilikle derneğimize başvurmaları gereği müteaddit defalar hatırlatılmışken maalesef birçok üyemizin gecikme nedeniyle hak kaybına uğradıklarını üzülerken gördük. Bu vesile ile, tüm meslektaşlarımızın herhangi bir sorunla karşılaştıklarında TALPA'nın yanlarında olduğunu ve kendilerine hukuki yardım dahil her türlü desteğin verileceğini bir kez daha ifade etmekte yarar görüyorum.



Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Başkanı  
Kaptan Pilot Gürcan Mantı

Bugüne kadar hiç yaşanmamış olaylara tanık olduğumuz bir yılı geride bıraktık. Aynı zamanda, TALPA Yönetimi olarak 2 yıllık görev süremizin de sonuna geldik. 12 Şubatta yapılacak Genel Kurulda üyelerimizin karşısına çıkarak yaptıklarımızı ve yapamadıklarımızı anlatacağız.

2013 yılında bir başka ilk daha yaşandı. Dünya sivil havacılık tarihinde ilk kez pilot kaçırma eylemi gerçekleştirildi.. IST-BEY seferini yapan arkadaşlarımız Kpt.Pl. Murat Akpınar ve F/O Murat Ağca sefer sonrası otellerine giderken silahlı bir grup tarafından kaçırıldı. Olayın uluslararası bir terör eylemi olduğu anlaşıldıktan sonra derhal çatı örgütlerimiz IFALPA ve ECA ile temasa geçerek uygulanacak eylem planını belirledik. Ancak Devletin ilgili ve yetkili kurumlarının konuya müdahil olunmaması konusundaki talepleri ve ailelerin de aynı doğrultuda görüş bildirmeleri üzerine harekete geçme sürecini erteledik. Nitekim arkadaşlarımız yapılan görüşmeler sonucu hürriyetlerine kavuştular. En yakınımızdaki bazı meslektaşlarımızın haksız itham ve eleştirilerine karşın, 71 gün esir tutulan arkadaşlarımız TALPA'nın iyiniyet, samimiyet ve gayretlerinin farkında olarak basının karşısına TALPA'yla birlikte çıktılar. Süreç boyunca aileler ile sürekli irtibat halinde olan, hak kaybına uğramamaları için girişimlerde bulunan TALPA olarak konuyu bir kez daha tartışmayı planladık ve 22 Ocak'ta yapacağımız 3. Pilotlar Çalıştayının tartışma konularından biri olarak belirledik.

Meslektaşlarımızın SHGM tarafından gerçekleştirilen Haziran 2013'de tamamlanacağı açıklanan İngilizce Seviye Tesbit Sınavlarının 6 ay süre ile yine SHGM tarafından yapılması önerimiz SHGM tarafından kabul gördü. Söz konusu sınavların TALPA bünyesinde yapılması için yaptığımız başvuruda son aşamaya gelindi. Birkaç ay içinde hazırlıklarımızı tamamlayarak sözkonusu sınavları, TALPA'ya yakışan eşitlik, dürüstlük ve tarafsızlık ilkelerine uygun biçimde yapmaya başlayacağız.

Benzer şekilde, Sivil Havacılık Kuruluşlarını denetleyecek Bağımsız Denetleme Şirketi kurma çalışmalarında sona yaklaştık. Kapsamlı teknik bilgi ve birikim gerektiren mevzuat hazırlama sürecini bu ay içinde tamamlamayı ve bilahare ruhsat için başvurmayı planlıyoruz.

Uzun yıllardan beri denetlenmeyen Derneğimiz 2013 yılında İçişleri Bakanlığı Denetçileri tarafından denetime tabi tutuldu. Denetim sonunda ciddi ve kayda değer sorunların çıkmaması, gerek geçmiş yönetimlerimiz gerekse mevcut yönetimimiz için son derece sevindirici olup işleyişin daha sağlıklı yürütülebilmesini teminen denetçilerin önerilerini dikkate alarak uygulamaya başladık.

Mesleğimizin sorunlarını kamuoyuna anlatmak, yaptığımız işin önemini ve ciddiyetini aktarmak için medyadan olabildiğince yararlanmaya çalıştık. Sivil Havacılık konuları gündeme geldiğinde düşüncesi ve değerlendirmesi sorulan bir Sivil Toplum Kuruluşu haline geldik. Uluslararası alandaki saygınlığımızın bir sonucu olarak da, uzun yıllardır sadece ülkemizde kutlanan Pilotlar Gününü, küresel boyuta taşıdık. Artık 26 Nisan tüm dünyada Dünya Pilotlar günü olarak kutlanacak ve 2014'deki ilk kutlama etkinlikleri İstanbul'da TALPA'nın evsahipliğinde gerçekleştirilecektir.

Önceki yıllarda kamuoyunda geniş yankı uyandıran ve bu yıl 22 Ocak 2014 tarihinde yapmayı kararlaştırdığımız Pilotlar Çalıştayının ana gündemi olarak Pas Geçme ve Pilot Kaçırma konularını belirledik. Çalıştay'da 2013 yılında olduğu gibi geniş bir katılımın gerçekleşeceğini ve mesleğimizle ilgili sektöre ve kamuoyuna net mesajlar verileceğine inanıyor,

tüm meslektaşlarımızı 3. Pilotlar Çalıştayına katkıda bulunmaya çağırıyoruz.

Dernek merkezi olarak uzun yıllar faaliyette bulunduğumuz eski binamızın depreme dayanıklı olmaması nedeniyle yıkılarak yeniden inşasına başlandı. Önümüzdeki yıl, daha modern ve sağlam bir binada çalışmalarımız sürdürmeyi planlıyoruz.

Rekabetten ve farklı düşüncelerden daha kaliteli hizmet doğacağına inanarak, mesailerini özveriyle ve karşılıksız olarak verecek, istirahat günlerinde dahi dernekte çalışabilecek bizler gibi birçok meslektaşımızın olduğunu biliyor, onları da TALPA çatısı altında katkı sunmaya davet ediyoruz.

Yeni yılın, geçmiş yıllardan daha iyi ve güzel geçmesi, mesleğimizin hakettiği konuma gelmesi, insan sağlığı ve onuruna yakışır bir çalışma düzenine ulaşmamız dilekleri ile yeni yılınızı kutluyor ve saygılar sunuyorum.

Emniyetli uçuşlar,





## 12 PİLOT LİSANSI ALMAK İÇİN SORULAR/CEVAPLAR



## 14 THE COCKPIT AND THE CABIN PROBLEM SOLUTION SKILLS



## 22 OTİZM VE OTİSTİK ÇOCUKLAR



## 24 EKİP PLANLAMA SÜRECİ

ALP'LERİN ETEKLERİNDE  
BİR KAYAK MERKEZİ: ST.MORITZ

32



HAYVAN HAKLARININ KORKUSUZ  
SAVUNUCULARI: HAYTAP

38



TARİHİN TANIĞI  
MİNYATÜR

42



UÇAK BAKIM PERİYOTLARI,  
KURALLARI VE BAKIMLARDA  
YAPILAN İŞLEMLER.

50



# ON INVESTIGATIONS AND CREW SECURITY

In recent months, we experienced two events that challenged our industry in general and commercial airline pilots specifically. The crash of Asiana 214 in July, followed in August by the kidnapping of two Turkish pilots in Lebanon, illustrate why we all must continue to build on the safety and technical goals of the Federation.

## Asiana 214 investigation

When the Asiana 214 accident occurred on July 6th, the media and public took an immediate and overwhelming interest in the event. As we have seen many times before, in the media's quest to be the first to break headline news, some trusted news outlets' priorities shifted away from reporting the most factual information, and instead turned to beating other sources to the "story."

Such media hype, combined with public interest, can generate extreme pressure on parties responsible for ensuring that the accuracy and thoroughness of an investigation is maintained following such an event, for example, politicians and the Accident Investigation Board (AIB).

IFALPA strongly supports the completion of an undisturbed and objective investigation carried out according to ICAO SARPs – before any conclusions are drawn, published, and shared with the media.

The sole aim of an investigation is to analyze what occurred so that we may learn from it and, in turn, prevent similar events from reoccurring. Any unnecessary, premature, or preliminary release of information related to the investigation works against that purpose and heightens the risk of false speculation and misunderstanding. Governments and regulators should give AIBs the legal and organizational framework to function independently and thoroughly.

IFALPA has extensive experience with accident investigation, and stands



Don Wykoff - President, IFALPA

ready and willing to offer worldwide assistance if needed.

## Personal security of pilots

In regard to the kidnapping of two Turkish Airlines pilots on August 9th, first and foremost, IFALPA extends its support to all those involved. At the time this issue went to press, these pilots were still held captive. We sincerely hope that these two men return to their families, unharmed, very soon.

This incident serves as a reminder of why pilots have to be active, engaged participants in aviation security. In many parts of the world, security is more than taking precautions during each of our flight segments. We must be thinking and acting to determine the safest way to navigate our pilots through regions which are in the midst of economic, political, or social turmoil, such as Beirut. In many layover cities, cockpit crews are at risk of becoming targets for criminals.

While governments may be responsible for monitoring security levels within their territory and advising citizens of risks (i.e. travel warnings), airlines as employers also have a clear responsibility and obligation to minimize the risk for crews and passengers.

Airlines must evaluate whether or not it is necessary to fly into a destination that poses a security risk, and under what conditions it shall cease operations if doubts about local safety arise. This may mean that airlines must put procedures in place to monitor the safety situations of the destinations their crews fly to, while simultaneously taking all necessary measures to prevent crews from becoming the targets of criminal acts.

Furthermore, pilots must be able to exercise their right to refuse to go on a flight where they feel unsafe – without having to fear personal consequences.

As pilots, we must, through our professional associations, be involved in the security process. From knowing the threat to ensuring procedures and policies are in place, we must be involved stakeholders. It is not only our passengers who may be at risk; we may also be at risk after we safely deliver them to their destination.

I urge each of you to closely examine the security procedures in place for operations in areas of turmoil. Engage your government and management counterparts to ensure the safest and most secure plan is in effect for all of your operations. Our passengers and crews deserve nothing less.

# TALPA HATIRA ORMANI



02. 10. 2013 tarihinde İzmir, Salihli, Gökoy erozyon bölgesinde TEMA Vakfı ve TALPA'nın birlikte organize ettiği, "Her bir üyemiz için 3 fidan" sloganıyla başlattığımız 5000 ağaç fidan dikimi Orman Genel Müdürlüğü nezaretinde gerçekleştirilmiştir. Alınan kararla bu uygulama ülkemizin değişik alanlarında devam ettirilecektir. Yapılan çalışmalarla ilgili bilgi ve görsellere web sayfamızdan ulaşabilirsiniz. Daha Yeşil bir Türkiye için Hayırlı olması dileklerimizle..  
TALPA YÖNETİM KURULU

# TÜRKİYE, EUROCONTROL GENEL KURUL BAŞKANLIĞI'NA SEÇİLDİ...

Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) Geçici Konsey (PC) Başkan Yardımcılığı görevine Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Haydar Yalçın seçildi.



Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyet Teşkilatı-Eurocontrol'ün Geçici Konsey (PC) Başkanlığı'na Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Haydar Yalçın getirildi. Sivil havacılıkta yaşanan büyümeye paralel olarak uluslararası sivil havacılık örgütlerindeki ağırlığı giderek artan Türkiye, Eurocontrol'ün en önemli karar alma birimi olan Genel Kurul niteliğindeki Geçici Konsey'in Başkanlığı'na yürütecek.

Eurocontrol'ün 4 Aralık 2013 tarihinde gerçekleştirilen toplantısında, iki yıldır Geçici Konsey Başkan Yardımcılığı görevini yürüten Sivil Havacılık Genel

Müdür Yardımcısı Haydar Yalçın oy birliği ile Konsey Başkanlığı'na seçilmiştir.

Avrupa'nın en önemli havacılık örgütlerinden biri olan Eurocontrol'de alınan kararlarda müdahale ve söz hakkını güçlendirmesi bakımından büyük önem taşıyan görevi 1 Ocak 2014 tarihinden itibaren devralacak olan Türkiye, 2015 yılı sonuna kadar Konsey'e başkanlık edecek. Avrupa'da havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi ve emniyetli bir şekilde yapılması amacıyla hava seyrüsefer alanındaki birliği sağlamak üzere 1960 yılında kurulan Eurocontrol'e Türkiye'nin 1989 yılından bu yana üyeliği bulunuyor.

Avrupa ülkelerinden 40 üyesi bulunan Eurocontrol Teşkilatı'nın Geçici Konsey (PC) toplantıları, kararların alındığı Genel Kurul olma niteliği taşıyor. Teşkilatın, stratejik kararlarının oluşturulduğu Geçici Konsey Koordinasyon Komitesi (PCC) ve PC Başkanlık Bürosu (PCPB) olmak üzere ön kararların belirlendiği ve izlemenin yapıldığı iki birimi daha bulunmakta olup, bu iki birimin de Başkanlığı Sn. YALÇIN tarafından üstlenilecektir.

TALPA olarak Yeni görevinizde, tüm ekibinizle birlikte sağlık, başarı ve esenlikler diliyoruz.

## Türkiye Havayolu Pilotları Derneği ve DenizBank işbirliğini duyurmaktan memnuniyet duyarız...

İşbirliğimiz kapsamında hem siz hem de aile fertleriniz Afili Bankacılık ayrıcalıklarından ve size özel TALPA logolu Afili Bonus Pilots kredi kartının indirim ve avantajlarından yararlanabilirsiniz.

TALPA logolu Afili Bonus Pilots ile

- Yıllık dernek ve havalimanı otopark ödemelerinize vade farksız 12 taksit!
- 1 yıl süresince aylık 1.250 TL harcama sözünüze 100 TL bonus hediye!

Ayrıca Afili Bankacılık ile

- Size özel bireysel danışmanınızdan profesyonel hizmet,
- Mevduat ve yatırım ürünlerinde size özel fiyatlamalar,
- İnternet ve şubeden ücretsiz havale / EFT işlemleri,
- Yıllık kredi kartı aidat ücreti ve hesap yönetim ücreti muafiyeti,
- 100.000 TL'ye kadar kefilsiz ihtiyaç ve rehinsiz taşıt kredisi imkânı,
- Ücretsiz kiralık kasa hizmeti,
- 150 TL ve üzeri yurtdışı harcamalarınızda üç taksit ayrıcalığı,
- Türkiye'nin her yerinde hafta sonu tiyatro / sinema harcamalarında %30 indirim,
- Türkiye'nin her yerinde pazar kahvaltılarında %30 indirim,
- Suada Club ve Reina'da %25 indirim,
- 25.000 USD teminat limitli hediye ferdi kaza sigortası ayrıcalığı sizinle...

Afili Bankacılık size ve ailenize özel, çünkü hayat Deniz'de güzel.



**TALPA** YAZIP  
BOŞLUK BIRAKARAK  
T.C. KİMLİK  
NUMARANIZLA  
**3280**'E SMS  
GÖNDERMENİZ  
YETERLİ!

Ayrıntılı bilgi [afilideniz.com](http://afilideniz.com), Afili İletişim Hattı (0212) 340 21 21 ve DenizBank şubelerinde.



DenizBank bir Sberbank Grubu kuruluşudur.

**DenizBank**

[www.afilideniz.com](http://www.afilideniz.com) | (0212) 340 21 21

# PILOT LOGBOOK'LARI YENİLENDİ

JAR-FCL 1.080 JAR – FCL 2.080 uçuş ekibi lisans sahiplerinin, uçulan tüm uçuşların detaylarını, lisanslama ve sınıflandırma için yetkili Ulusal Havacılık Otoritesi tarafından kabul edilebilir bir formatta kaydetmesi şartı ve buna bağlı, SHGM'nin istek ve talepleri doğrultusunda SAFA ve SANA denetimlerinde' de gösterilmek üzere Uçucu ekiplerimizin doldurduğu ve çalıştığı şirket gereksede SHGM tarafından onaylanan Pilot Logbook'larını, Shgm'nin EASA sürecinde EASA'ya daha uyumlu hale getirerek yenilenmiştir.

Derneğimiz Pilot Logbook' larını basım ve dağıtım konusunda SHGM tarafından onay ve izin verilen tek kuruluş olup, Logbooklarımız derneğimiz üyelerine ücretsiz olarak verilmektedir.

## PILOT (LOGBOOK) KAYIT DEFTERİ DOLDURMA KILAVUZU

(a) Pilot olarak uçulan tüm uçuşların detayları yetkili makam tarafından uygun görülen bir logbook formatında ve sağlıklı bir şekilde tutulacaktır. (IEM FCL 1.080)

(EU) JAR-OPS 1 kapsamında uçulan uçuşların detayları operatör tarafından muhafaza edilen uygun bir bilgisayar formatında tutulabilir. Bu durumda operatör, pilot tarafından uçulan farklılık ve göreve alıştırma eğitimleri de dahil olmak üzere tüm uçuşların kayıtlarını ilgili uçuş ekip üyesinin talebi halinde kendisine vermek üzere hazır tutacaktır.

(b) Kayıt aşağıdaki bilgileri ihtiva edecektir.

(1) **Kişisel detaylar**

Kişinin adı ve adresi

(2) **Her uçuş için:**

(i) Sorumlu pilotun ismi

(ii) Uçuş tarihi (gün, ay, yıl) (Sütun - 1)

(iii) Kalkış ve varış yeri ve zamanı (zamanlar UTC ve blok zaman olacak) (Sütun 3-4)

(iv) Uçağın tipi (markası, modeli ve türü) ve tescili (Sütun - 2)

(a) Tek pilota sertifikife uçaklar için uçuş saati uçağın tek motor (SE) ya da çift motor (ME) olmasına göre ilgili bölüme yazılacaktır. (Sütun - 5, 1. ve 2. bölüm)

(b) Çok pilota sertifikife uçaklar için uçuş saati uçağın tek motor (SE) ya da çift motor (ME) olmasına bakılmaksızın çok pilot zamanı (Multi-Pilot Time) kısmına yazılacaktır. (Sütun - 6)

(v) Uygun olduğu şekilde yukarıda madde (iv) a'ya ya da (iv) b'ye göre yazılan uçuşun toplam zamanı (Sütun - 7)

(3) **Her uçuş simülatörü ya da FNPT oturumu için:**



(i) Tarih (gün/ay/yıl) (Sütun - 13, 1.bölüm)

(ii) Eğitim aracının tipi ve numarası (Sütun - 13, 2.bölüm)

(iii) Toplam oturum zamanı (Sütun - 13, 3.bölüm)

(iv) Sentetik eğitim aleti açıklaması (IR eğitim uçuşları için uçuş saati \*IFR sütununda yazılabilir. Buna karşın PPL ve CPL deki FNPT eğitim uçuşları \*IFR sütununda yazılmaz.) (Sütun -10)

(4) **Pilotun fonksiyon zamanı:**

(i) Sorumlu pilot (solo, SPIC, PICUS ve PIC zamanı dahil olmak üzere) (Sütun - 11, 1.bölüm)

(ii) Co-Pilot (çok pilota sertifikalı olan uçaklar için geçerlidir.) (Sütun - 11, 2.bölüm)

(iii) Dual (Tek pilota sertifikalı eğitim ve tazeleme uçuşları için geçerlidir.) (Sütun - 11, 3.bölüm)

(iv) Uçuş eğitmeni (sadece uçuş eğitmeni yetkisi olan bir pilotun eğitim sırasındaki uçuşu için geçerlidir.) (Sütun - 12)

(v) Notlar (remarks) Sütunu SPIC, PICUS uçuşları için ya da eğitim uçuşunun detayları sorumlu pilotun, kontrol pilotunun ya da eğitmen pilotun talimatları ve onayları için kullanılır. (Sütun -14)

(5) **Operasyonel şartlar:**

(i) Gece (Sütun - 10, 1.bölüm)

(ii) (\*) IFR (Sütun - 10, 2.bölüm)

Pilot, gerçek ya da temsili IFR kuralları ve şartları altında uçağı kullanırken sadece aletleri referans olarak yaptığı uçuşu alet uçuş zamanı olarak kaydedebilir. IR uçuş eğitmeni FNPT'de ya da IFR uçuş planı olan uçaklar haricinde uçak üzerinde vermiş olduğu IR eğitimini IFR sütununa yazamaz. IR eğitimini alan pilot hood kullanmak şartıyla uçaktaki IR eğitimini IFR

sütununa kaydedebilir.

(c) Zamanın kaydedilmesi

(1) Sorumlu pilot uçuş zamanı (PIC)

(i) Lisans sahibi, (en az PPL) uçuş esnasında sorumlu pilot olduğu tüm uçuş zamanını sorumlu pilot olarak kaydedebilir.

(ii) Lisans için başvuran kişi (SPL - öğrenci pilot lisansı sahibi) ya da Lisans sahibi tüm yalnız(solo) uçuş zamanını ya da öğrenci sorumlu pilot olarak uçuş zamanını (SPIC) entegre eğitim kursu esnasında uçmak ve uçuş eğitmeninin onay imzası olmak şartıyla sorumlu pilot olarak kaydedebilir. (Modüler eğitimlerde PPL safhasından önce sadece solo uçuşlar PIC olarak kaydedilebilir. PPL lisansını aldıktan sonra modüler eğitimde olan bir pilot SPIC adı altında eğitim göremez ve uçuş kaydedemez.)

(iii) Uçuş eğitmeni lisansı sahibi, uçakta eğitmen sıfatıyla bulunduğu tüm uçuş zamanını sorumlu pilot olarak kaydedebilir.

(iv) Uçuş Kontrolü yetkisi sahibi (FE), uçakta uçağın kumandalarına sahip bir pilot koltuğunda oturduğu ve kontrolör olarak bulunduğu tüm uçuş zamanını sorumlu pilot olarak kaydedebilir.

(v) Sorumlu pilotun onay imzası bulunmak şartıyla yardımcı pilot (Co-Pilot), (ATPL lisansı sahibi olmayan ya da Frozen ATPL sahibi olan bir pilot) uçağın tip sertifikası uyarınca birden fazla pilot gerektiren bir uçakta sorumlu pilotun gözetimi altında sorumlu pilot olarak hareket ettiği tüm uçuş süresini sorumlu pilot olarak kaydedebilir. Frozen ATPL'i açılan pilot sadece uçağın kendi sevk ve idaresi altında olduğu bacakları yazabilir. Kaptanlık eğitiminde olan bir co-pilot uçuş hattında yaptığı tüm eğitim uçuşlarını PICUS olarak PIC hanesinde

kaydedebilir. Sorumlu pilot (kaptan pilot) uçuşlarını her zaman PIC sütununda kaydedebilir.

(vi) Lisans sahibi aynı gün içerisinde birkaç uçuş icra ettiği takdirde, bu uçuşların her seferinde kalkış yerinin aynı olması ve uçuşlar arasında 30 dakikadan fazla bir süre olmaması koşuluyla toplam uçuş zamanını tek seferde kaydedebilir.

### (2) Yardımcı pilot uçuş zamanı

Bir pilot koltuğunda yardımcı pilot sıfatıyla bulunan pilot lisansı sahibi, uçağın tip sertifikası ya da uçuşun tabii olduğu kurallar gereği çok pilota sertifikalı bir uçaktaki tüm uçuş zamanını yardımcı pilot olarak kaydedebilir.

### (3) Yedek seyir pilotu (cruise-relief pilot) uçuş zamanı

Şirket tarafından görevlendirilen yedek seyir pilotu (cruise-relief pilot) bir pilot koltuğunda yardımcı pilot olarak bulunduğu tüm uçuş zamanını yardımcı pilot olarak kaydedebilir.

### (4) Eğitim zamanı

Bir uçuş eğitmeni aday tarafından kaydedilen tüm zamanlar, alet uçuş eğitimi, alet yer zamanı (FNPT) gibi zamanların bir özeti ilgili ve yetkili eğitmen tarafından onaylanacaktır.

### (5) Gözetim altındaki sorumlu pilot (PICUS)

Gözetim metodu yetkili otorite tarafından kabul edilebilir olmak şartıyla, yardımcı pilot uçulan uçuşta sorumlu pilotun tüm görev ve fonksiyonlarını yerine getirdiği ve ilgili sorumlu pilotun herhangi bir müdahalesinin gerekmediği tüm PICUS zamanını sorumlu pilot(PIC) olarak kaydedebilir. İlgili pilot eğitmen tarafından onaylanmak şartıyla lisansında PICUS kelimesi bulunduğu sürece yaptığı uçuşları PIC olarak kaydedebilir. (örn. kaptan pilot eğitimindeki bir yardımcı pilot gibi)

### (d) Uçuş zamanı kaydının ibrazı

(1) Otoritenin yetkili bir temsilcisinin talebi üzerinde pilot lisansı sahibi ya da öğrenci pilot uçuş zaman kaydını incelenmek üzere gecikmeksizin ibraz edecektir.

(2) Öğrenci pilot gerekli eğitmen izninin kanıtı olarak uçuş zamanı kayıt logbook unu tüm seyrü sefer uçuşlarında yanında taşıyacaktır.

## PILOT LOGBOOK'UN DOLDURULMASI İLE İLGİLİ AÇIKLAMALAR:

1. JAR-FCL 1.080 ve JAR-FCL 2.080 uçuş ekibi lisans sahiplerinin, uçulan tüm uçuşların detaylarını, lisanslama ve sınıflandırma için yetkili Ulusal Havacılık Otoritesi tarafından kabul edilebilir bir formatta kaydetmesi şartını getirmiştir. Bu logbook, uçan lisans sahiplerine daimi bir kayıt sağlarken, kayıtlarını da süreci kolaylaştıran bir şekilde kayıt etmelerine olanak sağlar. Uçaklarda ve helikopterlerde ya da diğer hava araçlarında düzenli olarak uçan pilotlara her hava aracı türü (helikopter veya uçak) için ayrı bir logbook bulundurmaları tavsiye edilmektedir.

2. Uçuş ekibi logbook kayıtları icra edilen her uçuştan sonra ve mümkün olan en kısa

sürede girilmelidir. Logbook daki tüm kayıtlar mürekkep ya da kopya kalemi ile yazılmalıdır. (tercihen mavi)

3. Her uçuşun ayrıntıları, uçuş ekibi lisans sahibinin uçağın uçuş ekibindeki görevi doğrultusunda ilgili sütunlara her uçuş için bir sıra olacak şekilde kaydedilir. Uçak aynı gün içerisinde birkaç uçuş icra ettiği takdirde, bu uçuşların her seferinde kalkış yerinin aynı olması ve uçuşlar arasında 30 dakikadan fazla bir süre olmaması koşuluyla tek seferde kaydedilebilir. (Eğitim uçuşları için geçerli değildir.)

4. Uçuş süresi uçağın kalkış amacıyla ve kendi gücüyle hareket ettiği andan inişten sonra nihai olarak durduğu ana kadar arada geçen süre olarak kaydedilir. (bkz JAR-FCL 1.001)

5. Uçuş ekibi sıfatıyla çok pilota sertifikalı uçaklarda (EU) JAR-OPS gereği uçuş başlamadan önce bu pilotlardan birisi operatör tarafından uçuşun sevk ve idaresi için başka bir uygun ve yetkili pilotu görevlendirme yetkisine de sahip olan uçak sorumlu pilotu olarak atanır. Sorumlu pilot olarak yürütülen tüm uçuş logbook a sorumlu pilot (PIC) olarak girilmelidir. Gözetim altında sorumlu pilot olarak uçan bir pilot (PICUS), yedek kaptan pilot ya da öğrenci sorumlu pilot (SPIC) uçuş zamanını, logbook un notlar(remarks) kısmına sorumlu pilot ya da eğitmen pilot tarafından onaylanmak şartıyla, sorumlu pilot (PIC) olarak kaydedecektir.

6. Uçuş zamanının kaydı ile ilgili notlar:

**Sütun 1:** Uçuşun başladığı tarihi (gg/aa/yy) girin

**Sütun 2:** Uçak tipi modeli ve registration bilgilerinizi girin.

**Sütun 3/4:** Kalkış ve varış yerini tam olarak ya da uluslararası kabul edilen üç ya da dört harfli kodu ile girin. Tüm zamanlar UTC olmalıdır.

**Sütun 5:** Tek pilota sertifikaya uçaklar için uçuş saatini uçağın tek motor (SE) ya da çift motor (ME) olmasına göre ilgili bölüme girin. (Sütun - 5, 1. ve 2. bölüm)

**Sütun 6:** Çok pilota sertifikaya uçaklar için uçuş saatini uçağın tek motor (SE) ya da çift motor (ME) olmasına bakmaksızın çok pilot zamanı (Multi-Pilot Time) kısmına girin.

**Sütun 7:** Toplam uçuş süresi isteğe göre saat ve dakika olarak ya da ondalık gösterim şeklinde girilebilir.

**Sütun 8:** Uygun olacak şekilde sorumlu pilotun, kontrol pilotunun, eğitmen pilotun

ismini ya da kendim anlamına gelen "SELF" kelimesini girin.

**Sütun 9:** Uçuşu sevk ve idare eden pilot olarak gündüz ve/ve ya gece olarak iniş sayısını belirtin.

**Sütun 10:** Eğer varsa gece uçuşu ya da alet uçuşu süresini girin.

**Sütun 11:** Pilot görev zamanı;

Sorumlu pilot (PIC), öğrenci sorumlu pilot (SPIC), sadece entegre uçuş eğitimleri için ve gözetim altında sorumlu pilot (PICUS) uçuş zamanlarını PIC olarak girin.

SPIC ya da PICUS olarak kaydedilen tüm zamanlar Notlar (remarks – Column 14) kısmında uçağın sorumlu pilotu ya da uçuş eğitmeni tarafından onay amacıyla imzalanmalıdır.

Uygun olduğu takdirde eğitmen zamanı kaydedilmeli ve PIC olarak girilmelidir.

**Sütun 12:** Eğitmen zamanı kaydedilmeli ve PIC olarak girilmelidir.

**Sütun 13:** Uçuş simülatörü (FS) ya da Uçuş seyir usulleri eğitim aleti (FNPT) FS için uçak tipi ve aletin numarasını girin. Diğer uçuş eğitim aletleri için uygun olduğu şekilde FNPT I ya da FNPT II girin. Toplam oturum süresi önceki ve sonraki uçuş kontrolleri de dahil olmak üzere uçuş aletinde gerçekleştirilen tüm çalışmalarını kapsar.

Sütun 14 : Operatör yeterlilik testi, tazeleme gibi yerine getirilen çalışmaları 14. Sütun'daki notlar (remarks) bölümüne girin.

a. Notlar(remarks) sütunu lisans sahibinin takdirinde olmak üzere uçuşun detaylarını kaydetmek için kullanılabilir. Bununla beraber aşağıdaki durumlar mutlaka kaydedilmelidir.

b. Bir lisans ya da tip eğitiminin bir parçası olarak yapılan alet uçuş zamanı.

c. Tüm yetenek ve yeterlilik testlerinin detayları

d. Eğer pilot uçuş zamanını SPIC ya da PICUS olarak kaydediyorsa sorumlu pilotun imzası

Eğer uçuş tek piston-motor ya da gezi amaçlı motorlu planör sınıf tazeleme uçuşunun bir parçası ise eğitmenin imzası

Her bir sayfa tamamlandığında, uçuş saati toplamları uygun satırlara ve sütunlara girilmeli ve sağ alt köşe sorumlu pilot tarafından onaylanmalıdır.

Logbook üzerinde karalama, daksil ile düzeltme yapılmayacak. Bir yanlışlık olduğunda hatalı bölümün üzeri çizilecek alt sütuna doğrusu yazılıp parafanacaktır.



# PILOT LOGBOOK

# PILOT LİSANSI ALMAK İÇİN UÇUŞ OKULLARINA BAŞVURACAK ÖĞRENCİ ADAYLARI TARAFINDAN EN ÇOK SORULAN SORULAR / CEVAPLAR

**G**enel Müdürlüğümüze ulaşan muhtelif bilgilerde, kariyerini pilotluk mesleği üzerine yapmak isteyen veya bu amaçla halen uçuş eğitimi almakta olan öğrencilerin uçuş eğitimi ve sonrasında havayollarında çalışabilme konusunda bazı tereddütlerinin bulunduğu anlaşıldığından aşağıdaki bilgilerin kamuoyu ile paylaşılması ihtiyacı hâsıl olmuştur.

## **Pilot olmak için Türkiye’de nerelere Başvurabilirim?**

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş olan Uçuş Eğitim Organizasyonları, sivil havacılık sektörüne ihtiyaç duyulan pilot eğitimlerini vermektedir. Sivil havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yetkilendirilen Uçuş okulların listesini SHGM internet sitesinden veya aşağıda yer alan bağlantıdan görebilirsiniz.

<http://web.shgm.gov.tr/sektorel.php?page=ucusEgitimOrganizasyon>

## **Pilot olmak için ne mezunu olmam gerekiyor?**

Uçuş eğitimi almak için Türk Sivil Havacılık Mevzuatına göre lise mezunu olmak yeterlidir. Ancak havayolu işletmeleri çoğunlukla üniversite mezunu pilot istihdamını tercih etmektedir. Lise mezunu olanların havayollarında pilot olarak istihdam edilme şansı düşüktür. Üniversite mezunları arasında da çoğunlukla teknik eğitim alanların tercih edildiği görülmektedir.

## **Mezuniyet dışında dikkat edilecek başka husus var mıdır?**

Havayolları, pilot adaylarını işe almadan DLR olarak adlandırılan veya buna benzer testlerden geçirmektedir. Bu testlerden başarılı olmak için adayın görsel hafıza, duyu organları arasındaki koordinasyon, konsantrasyon, temel fizik kavramları, üç boyutlu düşünme, algılama hızı ve geçici bellek gibi kriterler ölçül-

mektedir. Bu özellikleriniz zayıf ise eğitimlerinizi tamamlasanız bile havayollarında pilot olarak istihdam edilebilmeniz mümkün gözükmemektedir.

## **Pilotluk için İngilizce bilmek ne kadar önemlidir?**

Sadece pilotluk mesleğinde değil havacılık sektörünün bütün çalışanlarının İngilizceye hâkim olması çok büyük önem arz etmektedir. Eğitim ve sınavlar İngilizce yapılmakta olup mesleki tüm dokümanlarda İngilizce olarak yayınlanmaktadır. Pilotluk mesleğine adım atmadan önce İngilizce eğitimi konusu muhakkak çok iyi düzeyde çözümlenmelidir. Konuşma, anlama düzeyinde iyi İngilizcesi olmayanların havayolları tarafından işe alınma imkânı yok gibidir.

## **Hava yolu pilot lisansına sahip olmak için yaklaşık ne kadar ücret ödemem gerekir?**

Havayolu pilotu (ATPL) lisansına sahip olmak için ödenmesi gereken ücretler, okullar arasında farklılık göstermekle beraber ortalama 80.000 Euro civarındadır.

Paranızın karşılığında aldığınızın adil olup olmadığını ancak siz belirleyebilirsiniz. Maliyetleri muhakkak karşılaştırın. Bazı okullar fiyatlarını, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün asgari süre gerekliliklerine dayalı olarak belirlemektedirler; örneğin; hususi pilot lisansı için 45 saat gibi. Diğerleri ise fiyatlarını, “ortalama tamamlama süresi” rakamına dayalı olarak belirlemektedirler. Bazı okullar kitapları ve materyalleri, yer eğitimini, uçuş testini ve yazılı sınav ücretlerini fiyatlarına dâhil etmektedirler. Bazıları ise etmemektedirler. Başka bir deyişle, satır aralarını okuyun ve emsalleri kıyasladığınızdan emin olun.

Ülkemizdeki birçok uçuş okulu eğitimimize ilişkin maliyetleri eğitiminiz gerçekleştikçe ödemeye imkân tanımaktadır.

Bazı okullar, eğitimleri ile ilgili olarak, ne kadar uzun sürmesine bakılmaksızın lisansınızı sabit fiyat karşılığında alacağı-

nızı taahhüt ederler. Satır aralarını dikkatlice okuyun, zira bu taahhütlerin pek çoğu belirli sayıda uçuş saati sonrasında sona ermektedir. Bu kez amacınızı gerçekleştirememiş olmanız halinde okul size eğitim vermeye devam edecektir; ancak taahhüt edilen tavanın üzerinde gerçekleşen eğitim için ödeme yapmak zorunda kalırsınız. Para iadesi konusunu soruşturunuz. Uçuş eğitimi için önceden ödeme yapmış olmanız, ancak şartların bu eğitime devam etmenizi engellemesi halinde, okulun para iadesi politikası hakkında bilgi sahibi olmanız gerekmektedir.

## **Hava yolu pilot lisansına sahip olmak için ne kadar süreye ihtiyaç Var?**

Kariyerini pilotluk mesleği üzerine yapmak isteyen ve sonrasında havayollarında çalışmak isteyenlerin eğitimleri ortalama 18 ay sürmektedir.

## **Birçok uçuş okulu var, hangisini tercih edeceğim, nelere dikkat edeyim?**

Genel Müdürlüğümüze çok sık sorulardan biri, uçuş dersleri almak için başvurabileceğim en iyi yer neresidir?” şeklindedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, uçuş okullarını bu şekilde bir sıralamaya tabi tutmamaktadır. Amacımız, tüm uçuş okullarının emniyetli bir şekilde işletildiğinden emin olmaktır. Bu okullar, Genel Müdürlüğümüz tarafından, uyulması zorunlu işletme gerekliliklerine ve periyodik denetlemeye tabidirler. Bununla birlikte, uçuş okulunun nasıl seçilmesi gerektiğine yönelik olarak ihtiyaçlarınıza ve bütçenize uyacak bir takım genel tavsiyelerde bulunabiliriz.

Genel Müdürlüğümüz tarafından ruhsatlandırılan bütün okullar Pilot eğitimini vermeye yetkilidir. Fiyatlarının farklı olduğu gibi öğrencilere verdikleri hizmette ve eğitimin kalitesinde de farklılıklar olabilir. Okul seçerken öğrencilerin daha doğru karar verebilmeleri açısından aşağıdaki hususlara dikkat etmesi önem

taşımaktadır. Gösterişli kitapçıkların ve çekici satış konuşmalarının sizi yanlış yönlendirmesine izin vermeyin. Bilgilendirici öz içeriği arayın. Söz konusu okulun felsefesi, hedefleri ve amaçları sizinkilere uyuyor mu ya da yakın mı? Tecrübenizi genişletmek için çok motorlu eğitim gibi ilave eğitimleri, mali yardımları, yerleşim imkânları mevcut mu?

Okulun hâlihazırdaki öğrencilerinin sayısı ile birlikte mezun sayısı, mezunlarının iş bulma oranı, mezunlarının hangi havayollarında çalıştığı, eğitim uçaklarının sayısı ve yaşları, uçuş ve yer dersi öğretmenlerinin sayısı, simülatörlerinin sayısı gibi hususları uçuş okulunu seçimde

dikkate alınmalıdır. Bu bilgilerin eğitim alınması planlanan uçuş okulundan yazılı olarak istenmesi daha faydalı olacaktır.

Eğitim uçağı, yerde öğrendiklerinizi havada uyguladığınız yerdir Bir okulun sahip olduğu uçak sayısı, faal öğrencilerinin sayısına bağlıdır. Genel anlamda, bir eğitim uçağı dört veya beş tam zamanlı öğrenciye hizmet verir. Bu oran, yarı zamanlı öğrencilerde daha yüksek olabilir. Göz önünde bulundurulması gereken bir diğer husus da filonun basit, ileri ve çok motorlu uçakların karışımı olmasıdır. Uçakların iyi bakımda tutuluyor olması önemlidir. Bu sebeple seçeceğimiz firmanın Genel Müdürlüğümüz denetimlerinde

ceza alıp almadığını aldıysa kaç ceza aldığı, cezanın son bir yılda olup olmadığı, uçuş okulunun kazası bulunup bulunmadığı şeklindeki soruları sormanız değerlendirmelerinizde yardımcı olabilir.

Ayrıca eğitim kuruluşu ile uçuş saati-ne dayalı sözleşme yapılmasının uygun olacağı ve böylece eğitim seviyesinin arttırılabileceği değerlendirilmektedir.

Bu aşamaların tümünden geçtikten sonra, hâlihazırdaki öğrencilerden ve geçmiş dönem mezunlarından referanslar isteyiniz. Böylelikle, bu kişilerin herhangi bir problem yaşayıp yaşamadıklarını ve problemlerinin nasıl çözüme kavuşturulduğunu öğrenebilirsiniz.



## AŞAĞIDA EN FAZLA SORULAN 2 TİP PİLOT LİSANSI İÇİN DETAY BİLGİLERİ BULABİLİRSİNİZ

### PPL HUSUSİ PİLOT LİSANSI KURSU:

- En az 18 yaşında olmak,
- En az lise ve dengi okul mezunu olmak,
- SHGM' ce yetkilendirilmiş havacılık tıp merkezleri tarafından düzenlenmiş geçerli sağlık sertifikasına sahip olmak.

PPL kursu, 3-6 ay arasında bir eğitimi kapsamaktadır. 45 saat + 05 (gece isteğe bağlı) 50 saat uçuş eğitimi verilir. Bu eğitimin sonunda aday, pilot lisansına işlenen sınıf ve tipte hobi, eğlence ve hususi amaçlı uçuşlarda pilot olarak uçabilirler. Ancak Havayolunda çalışmak isteyen pilot adayları Hususi Pilot Lisansı eğitiminden sonra ATPL olarak adlandırılan Havayolu Nakliye Pilotu kursuna devam etmelidirler.

### ATPL ENTEGRE HAVAYOLU NAKLİYE PİLOTU KURSU:

- En az 18 yaşında olmak,
- En az lise ve dengi okul mezunu olmak,
- SHGM' ce yetkilendirilmiş havacılık tıp merkezleri tarafından düzenlenmiş havayolunda pilotluk yapmasında engel olmadığını gösteren geçerli sağlık sertifikasına sahip olmak,
- İyi derecede İngilizce bilmek,
- SHGM tarafından yetkili kılınmış Uçuş Eğitim Organizasyonlarında gerekli teorik bilgi ve uçuş eğitimini başarıyla tamamlamış olmak,
- Teorik bilgi sınavlarında ve uçuş yetenek testinde başarılı olmak.

Uçuş eğitimine yeni başlayan ya da ICAO Ek 1'e göre düzenlenmiş PPL Uçak veya PPL Helikopter lisans sahibi adaylar bu eğitime kabul edilir. İlk defa uçuş eğitimine başlayacak aday, öğrenci pilot şartlarını karşılamalıdır. Kurs en az 12 en fazla 36 ay arasında bir eğitimi kapsamaktadır. En az 750 saatlik teorik bilgi eğitimi ve hava aracı tip yetkisi eğitimi içermeyen en az 195 saatlik uçuş eğitimini kapsar.

Bu eğitimin sonunda pilotlar ticari hava taşımacılığında ( havayollarında) çok pilotlu, çok motorlu uçaklarda ikinci pilot olarak görev yapabilecek düzeyde eğitilir ve CPL/IR(A) lisans ve sertifikası sahibi olurlar.



MAKALE

Kpt Plt. Atilla DUYAR

THY/B-777

Phd-HRM

# THE COCKPIT AND THE CABIN PROBLEM SOLUTION SKILLS



“ All airline pilots are required to receive crew resource management (CRM) training, which augments technical flight and ground training with human factors subjects. There has also been an increase in this type of training for flight attendants. CRM training has been shown to be efficacious for both groups when viewed separately. Unfortunately, in real flight operations, there are cognitive and physical factors that cause these disparate groups to work less than efficiently between their groups, particularly when a cohesive environment is critical, such as in an emergency. This paper looks at the factors that influence the separation of these two groups and offers recommendations to address this critical issue. ”

Today's flight and cabin crews are much different than they were during the early years of commercial aviation. The captain of the aircraft was once considered "God" and his decisions were always the "right" ones. There was little, if any, input from the other pilots because they assumed the captain knew what he was doing. It was also considered somewhat disrespectful to question the decisions of a superior. Part of this thinking had its genesis from the military. At one time the military was the biggest producer of pilots, and along with military training came a good dose of machismo, ego, and autocratic decision-making processes (many military fighters were single pilot aircraft and therefore lacked the redundancy of, and decision inputs from, another crewmember). This attitude did not transfer well into civilian cockpits. The problems began to manifest in pilot error related airline accidents that claimed hundreds of lives:

1972, Eastern 401 gradually descended into the Everglades as all three crewmembers became fixated on a landing light indication and the autopilot became disengaged.

1978, United 171 ran out of fuel over Portland, Oregon and no one noticed until it was too late.

1982, Air Florida 90 was not properly de-iced and crashed shortly after take-off from Washington, D.C. In addition, standard operating procedures were violated by an inexperienced flight crew.

1985, Delta 191 was caught in an unreported windshear on final approach to the Dallas/Fort Worth airport.

It was obvious that something needed to be done to address the human aspect of flying an aircraft. Airlines were noticing that although pilots were technically competent, their people skills were deficient. In other words, the captain could fly a perfect Instrument Landing System (ILS) approach, but could not work in a synergistic environment to effectively accomplish tasks. This can create a potentially dangerous and antagonistic situation.

Approximately 25 years ago, one major airline took notice and began implementing "people skills" training as part of technical flight training. It became known as Crew Resource Management (CRM). Formerly known as Cockpit Resource Management, CRM has its roots at United Airlines, where in 1980, a for-



mal training program was set up to concentrate on human factors in the cockpit. The reason for the change from "cockpit" to "crew" resource management training was because the training eventually branched out to include not only the pilots but also flight attendants, mechanics, dispatchers, management personnel, or in fact anyone who had a responsibility for the safe completion of a flight.

### **Pilots vs. Flight Attendants?**

We will now shift away from charter operations and shift back to the discussion of airline operations, which will be the focus of the rest of this paper. When CRM began to expand out of the cockpit and into the rest of the aircraft, the flight attendants were the next logical part of the crew to be included in the CRM training plan.

The role of a flight attendant has changed significantly since the "glory days" of flying.

In 1930, United Airlines set a new precedent for cabin crew personnel. United began to hire "stewardesses" for all of their flights. These stewardesses had to be attractive, single, and registered nurses. They also had to be less than 25 years of age (p.374). Many of these stewardesses were glamorous and added to the charm of flying. Keep in mind that flying in this time period was reserved for

the well to do. Flights were considered a luxury and there was actually a dress code for passengers in the early to middle years of commercial air transportation. During the rapid expansion of air transportation after 1930, the role of the stewardess slowly began to evolve into safety and comfort for the passengers.

Today, stewardesses are known as flight attendants and their role has changed even further. Safety is now the number one priority for all airlines. Passenger service is second on the list. Flight attendants no longer have an age restriction nor are they required to be registered nurses. Gender issues have also been resolved. In fact, approximately 20% of flight attendants today are males (p.375).

Today's flight attendants are highly trained, highly skilled, and center on safety as the core of their job function. And, just like the pilots, many have been trained in crew resource management principles. However, some recent findings have uncovered some disturbing facts about the division of responsibilities and safety issues between the cockpit (pilots) and the cabin crew (flight attendants). The underlying goal for both the pilots and flight attendants is the safe and efficient completion of a flight. Yet, there has been an unrelenting division of these groups in times of emergencies as well as routine operations. How could this be?

As a layperson, you would assume that these groups would be highly cohesive by nature, and yet the opposite has been shown to be true.

The process may also work in reverse (cockpit to cabin). In this example the outcome is successful but the breakdown in communication and teamwork may demonstrate a less than adequate example of human performance:

**Abnormal Situation:** Hydraulic System B failure on climb out. Flight Engineer brought problem to captain's attention. I (F/O) continued to fly aircraft while the Capt and F/E worked the checklist. So, all is well and pretty good CRM going on the flight deck. However, we failed to communicate problem with the lead flight attendant, who with 1 or 2 other F/As detected (sounds) that there was a problem. The captain made the decision to return to the departure airport, yet the flight deck still failed to communicate this decision effectively with the lead flight attendant.

Once on the ground we communicated the nature and extent of the problem with the lead flight attendant who said that she had been left "out of the loop", and therefore could not communicate effectively with the other F/As. Flight crew agreed that [we] "dropped the ball" and apologized, but we all agreed that we learned a valuable lesson; always think of CRM extending beyond the flight deck. (Anonymous, personal communication, September 14, 2004).

Outcomes are not always negative, however. As a Japan Airlines flight was beginning its descent toward Narita, a fire broke out in the right rear coaroom (FSF, 1990). Two flight attendants began fighting the fire while the third informed the purser who informed the pilots. The captain immediately declared an emergency and sent an off-duty flight engineer into the cabin to help. The fire was quickly extinguished, passengers were relocated, and a successful landing was made with no injuries (FSF, 1990). The crew's timely and coordinated efforts showed how a synergistic environment could have a positive outcome in an abnormal situation. The crew was later commended by the ministry of transportation (FSF, 1990).

### What's the Problem?

The problem with pilot and flight attendant teamwork, particularly in the area



of communications, has its roots in the disparate job functions of both groups. When speaking of pilots, it is a mostly male dominated profession. Conversely, when speaking of flight attendants, it is a mostly female dominated profession. It should be noted, however, that there has been an increased percentage of "gender balancing" over the last few decades for both groups. Theoretically speaking, and this comes from basic innate gender characteristics, male and female thought processes could be somewhat divergent. This is not to say that there is an abundance of testosterone in the cockpit or that females may be influenced by their inherent affective nature, but the gender differences do have to be considered when groups are segregated into mostly male versus mostly female categories.

Besides gender influences, the most salient reason for division in these groups appears to lie in the division of job functions and responsibilities. The cockpit crew is separated from the cabin crew by not only physical barriers (the door), but also communicative barriers (most communication is conducted through an impersonal interphone). Until relatively recently, pilots considered the cockpit "their territory" while the flight attendants considered the cabin "their territory." Typically, the only times that these two groups would interface was when the

pilots needed to be fed, or in the event of an emergency.

Research shows that the division in these groups may be attributable to historical, organizational, environmental, psychosocial, and regulatory factors (Chute & Wiener, 1995). The investigation of the Air Ontario crash discussed earlier in this paper gave us more than the cause of the accident; it established the foundation of factors in play that extend far beyond the cockpit and the pilots. Among these findings was a serious separation of the pilots and flight attendants. Chute and Wiener (1995) summed the results very eloquently by saying "the basic problem is that these two crews represent two distinct and separate cultures, and that this separation serves to inhibit satisfactory teamwork." Supporting this hypothesis was compelling testimony from the surviving flight attendant of the Air Ontario crash:

Well, we have - the pilots and the flight attendants have respect amongst one another as friends but when it comes to working as a crew, we don't work as a crew. We work as two crews. You have a front-end crew and a back-end crew, and we are looked upon as serving coffee and lunch and things like that.

(Sonia Hartwick, surviving flight attendant, Air Ontario accident, Dryden). (Cited in Chute & Wiener, 1995).



The separation of pilots and flight attendants was further widened by two additional factors; the 1981 promulgation of the “sterile cockpit rule” by the FAA (Federal Aviation Regulation 121.542), and the 2001 cockpit door-strengthening requirement brought about by the events of 9/11. While both of these regulations were needed to enhance safety, the unfortunate side effects manifest as a barrier to effective communication between the groups.

The sterile cockpit rule was implemented to eliminate non-essential chatter between the pilots during critical phases of flight. A 1974 accident investigation by the NTSB revealed that distractions and discussions of non-relevant flight issues were causal factors leading to the crash of Eastern Airlines Flight 212 in Charlotte, North Carolina (NTSB, 1974). In that crash, 71 of 82 people lost their lives because the pilots were discussing politics rather than the plans for their approach to Charlotte Douglas Airport in bad weather. The new rule was to prevent this type of non-essential chatter below 10,000 feet and reads as follows:

(a) No certificate holder shall require, nor may any flight crewmember perform, any duties during a critical phase of flight except those duties required for the safe operation of the aircraft. Duties such as company required calls made for such

nonsafety related purposes as ordering galley supplies and confirming passenger connections, announcements made to passengers promoting the air carrier or pointing out sights of interest, and filling out company payroll and related records are not required for the safe operation of the aircraft.

(b) No flight crewmember may engage in, nor may any pilot in command permit, any activity during a critical phase of flight which could distract any flight crewmember from the performance of his or her duties or which could interfere in any way with the proper conduct of those duties. Activities such as eating meals, engaging in nonessential conversations within the cockpit and nonessential communications between the cabin and cockpit crews, and reading publications not related to the proper conduct of the flight are not required for the safe operation of the aircraft.

(c) For the purposes of this section, critical phases of flight includes all ground operations involving taxi, takeoff and landing, and all other flight operations conducted below 10,000 feet, except cruise flight. [Note: Taxi is defined as “movement of an airplane under its own power on the surface of an airport.”]

10,000 ft, except cruise flight if the final altitude will be less than 10,000 ft. In this author’s opinion, the sterile cock-

pit rule has had mixed results. Numerous post-crash cockpit voice recordings (CVR’s) to date still indicate an abundance of non-essential chatter by the pilots, particularly during the taxi phase. It should also be noted that flight attendants are included in the sterile cockpit rule. Flight attendants must be seated in their jumpseats and remain seated until the captain signals (usually with a chime) that the “sterile” portion of the flight is complete. Just like the pilots, the flight attendants are not allowed to perform any non-essential duties such as distributing blankets, preparing meals, or serving beverages or food.

The problem therefore manifests in the cabin crew not wanting to “bother” the pilots during a critical portion of the flight; even if he or she feels that the matter is critical. The flight attendant must use discretion in deciding what is critical and what is not. The obvious dichotomy is that if the flight attendant calls the cockpit and he or she is wrong, there may be repercussions from the pilots, management, or both. On the other hand, if there is a serious issue and it is not communicated to the pilots the same results may ensue.

## Conclusion

By now you have seen the magnitude of the problem; two groups, two cultures, and two completely separate job functions. The pilots, who work in the small but highly complex cockpit—and the flight attendants, who come from the service-oriented and spacious cabin—having difficulties bringing their environments closer together and working in harmony.

The recommendations set forth by Chute and Wiener (2003) offer an excellent starting point. They include:

- Clarification of the Sterile Cockpit Rule/Reexamine Teaching of Sterile Cockpit Rule
- Team Formation and Crew Briefings
- Aircraft Technical Training for Flight Attendants
- Jumpseat Familiarization Flights for Cabin Crews
- Integrated CRM Courses that Include Pilots and Flight Attendants

It is important that both pilots and flight attendants understand the importance of the sterile cockpit rule. The rule was put in place not to disrupt the flow of critical flight information, but to mitigate

the abundance of non-essential chatter in the cockpit. Additional training should be included, such as that of Japan Airlines, that would emphasize what communications are appropriate during the times when the sterile cockpit rule is in effect. Apparently, the sterile cockpit rule is becoming better and better understood as illustrated by this testament from a pilot of a small domestic airline:

We observe the “sterile cockpit” rule. Our flight attendants are great with this!! They will only call after they have received the message “Departure Checks” when climbing through 10,000 feet. On arrival and descending through 10,000 feet the flight attendants will get the message “Arrival Checks.” As I have said all of the flight attendants are good at observing this rule. If the flight attendants have a genuine concern during the “sterile cockpit phase” they will call; the majority have no problem calling if they feel there is a problem. I can say that we do not have a problem with flight attendants making unnecessary calls to the flight deck. (Anonymous, personal communication, September 14, 2004).

Pilots and flight attendants need to understand the basic psychology of group dynamics and the positive effect that pre-flight briefings can have between groups. Many pilots and flight attendants may have never worked together before and yet both of these groups tend to remain isolated before, during, and after a flight. Some captains are better with an introduction and a briefing than others. But overall, there tends to be a “chill in the air” during pre-flight routines. The importance of an introduction and briefing cannot be overstated; a simple handshake or congenial gesture may be all that is required to build trust and camaraderie (Burgoon, 1991). Without trust, how can these two groups have effective communication? In terms of briefings, it is understood that there is a shortage of time for “socializing,” but a simple briefing by the captain to the cabin crew is a sign of goodwill and teamwork. Unfortunately, many captains only provide weather-related briefings to the cabin crew as a courtesy for possible delays, but whether this type of brief builds trust or camaraderie is questionable.

The suggestion that flight attendants receive some technical training is a valid point. Learning basic aerodynamic principles as well as being able to identify



major parts of the aircraft is well worth the additional training hours. Flight attendants should at least be able to identify the wing components such as the flaps, slats, slots, spoilers, and ailerons, as well as the vertical and horizontal stabilizers. In an emergency situation, when the pilots cannot come to the cabin, a quick and accurate assessment may need to be made by the flight attendant as he or she communicates the problem to the cockpit via the interphone. Ambiguities in wording may also be incorporated into this type of

training. An example would be if a flight attendant reports a fuel leak on the “left” wing. Depending on which way the flight attendant is facing (forward or rearward), either wing can be the “left” wing.

Jumpseat familiarization flights are a cost-effective way to allow the cabin crew to “see the cockpit in action.” This allows the flight attendants, typically on a day off, the opportunity to sit in the cockpit and observe the pilots work during the course of a flight. The thought is that with a better understanding of what is required of the pilots, particularly in high workload situations, flight attendants will have a better idea of “what is going on behind that locked cockpit door” and therefore have a deeper understanding and appreciation of the other group. Unfortunately, since Chute and Wiener’s paper in 1996, the events of 9/11 have put many limitations on the use of this practice. On the other hand, pilots regularly get to observe flight attendants in the cabin (many “commute” to work via an airline flight or travel by air for vacations). This gives the pilots many opportunities to observe the job requirements of the other group.

Chute and Wiener’s final recommendation that CRM classes be combined between both groups speaks for itself. There is no doubt that the efficacy of this



type of training will be best when both groups are able to interact with each other. Problems that are detected in the CRM class can be more easily resolved in the classroom than in a real life emergency. And rather than both groups receiving their CRM training separately and hoping for a “happy meeting” down the line, they will be able to learn under the same roof and there will hopefully be a higher level of standardization in the transfer to the line.

In addition to the recommendations outlined by Chute and Wiener, the author recommends investigating a few other areas. Further elucidation of the psychosocial problem could be addressed by the use of group training, with an emphasis on assertiveness training. Although the topic of assertiveness is generally included in basic CRM modules, a stand-alone course that includes more in-depth content on role-playing and case studies may have a higher amount of retention and

transfer for the cabin crew. The author feels that flight attendants could benefit from assertiveness training because of the inherent hierarchical composition of the aircrew. It is not always easy for a first officer to speak up to a captain, let alone a flight attendant having to speak up to one of the pilots. Assertiveness training is effective in teaching people how to speak up with the right words at the right time, even if their personality is considered timid or quiet.

Finally, the author recommends that a few “flight attendant sterile cockpit scenarios” be added to recurrent simulator training for pilots. These scenarios could be invoked during normal training sessions during taxi out, climbout, approach, or taxi-in. This should not incur any additional training costs since the pilots would be in training anyway. Although the simulator instructor could assume the role of the flight attendant, the best method would be the utilization of real flight attendants. A simulated scenario could consist of a call from the flight attendant during taxi that there is a strong smell of raw fuel in the cabin. The pilots would then have to make decisions amongst themselves and with the flight attendants for seeking resolution to the problem (i.e., Do we go back to the gate? Do we continue? Did we notice those odors on the last leg?). Other scenarios for the airborne segments should also be incorporated. If nothing else, these types of scenarios would further reinforce the importance of communication and synergy between the pilots and flight attendants.

## References

- ▶ **Burgoon, J. K. (1991).** Relational message interpretations of touch, conversational distance, and posture. *Journal of Nonverbal Behavior*, 15 (4), 233-259.
- ▶ **Chute, R. D., & Wiener, E. L. (1995).** Cockpit/cabin communication: I. A tale of two cultures. In *The International Journal of Aviation Psychology*, 5 (3), 257-276.
- ▶ **Chute, R. D., & Wiener, E. L. (1996).** Cockpit/cabin communication: II. Shall we tell the pilots? In *The International Journal of Aviation Psychology*, 6 (3), 211-231.
- ▶ **Federal Aviation Administration. (2001).** Crew resource management advisory circular 120-51D. [Electronic version]. Retrieved September 5, 2004 from
- ▶ **Flight Safety Foundation. (1990, January/February).** Communication from the cabin crew to the cockpit crew. *Cabin Crew Safety*.
- ▶ **Helmreich, R.L. (1992).** Human factors of the Air Ontario crash at Dryden Ontario: Analysis and recommendations. In V.P. Moshansky (Commissioner), *Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, Ontario: Final Report. Technical appendices*. Ottawa, ON: Minister of Supply and Services, Canada.
- ▶ **Helmreich, R. L., & Foushee, H.C. (1993).** Why crew resource management? Empirical and theoretical bases of human factors training in aviation. In E. Wiener, R. Helmreich and B. Kanki (Eds.), *Cockpit resource management*. (3-45) San Diego, CA USA: Academic Press.
- ▶ **Orlady, H. W., & Orlady, L. M. (1999).** Human factors in multi-crew flight operations. Brookfield, VT: Ashgate.



YAZI VE FOTOĞRAFLAR

Nuray BAYKAL

genclikgoklerde@gmail.com

# SANATÇILARIN "UÇUŞ" ANILARI

“Yazarımız Nuray Baykal bu kez ünlülere uzattı mikrofonu. Ünlülere "Uçuş" anılarını ve gelecekle ilgili projelerini sordu. Samimi yanıtlar aldı...”



## EMEL ŞENOÇAK

**Emel Hanım, uçuşla ilgili yaşadığınız bir anınız var mıydı? Anınızı kokpit dergisi ile duyurmak istiyorum.**

Ah olmaz mı! Bir arap ülkesinde vereceğim konserime her zamanki gibi hazırlanmıştım. Menajerimiz; biletlerimiz hazır dedi ve ardından havaalanına gittim. Orada beni bir sürpriz bekliyordu. Meğerse saz heyeti ekibim dün hareket etmiş. Bu akşam da konserim varmış. Benim de bundan haberim yok. Telaş içerisinde konser vereceğim yeri ve organizatörleri aradık, konserin gös-

terim gününü birgün ilerisine ertelediler. İlk kez başıma böyle birşey geliyordu. Daha sonra özel bir uçakla beni aldirttilar. Yolculuk boyunca bir kabahat işlemişim gibi içim içimi yiyordu. Neyseki muhteşem bir konserin ardından, oranın şeyhleri ve üst düzey kişileri plaketterle, çiçeklerle beni tebrik ettiler. Türk Sanat Musikisinin sıcaklığı ve güzelliği bu gecikmeyi unutturmuş, tersine o yörenin insanlarını fethetmeme vesile olmuştu. Bu anımı hiç unutamam. Havayolları ekiplerine keyifli uçuşlar diliyorum.



## BERKŞAN

**Birçok insan uçmaktan korkar. Sizin de böyle bir fobiniz var mı? Uçaklarla ilgili hobiniz, fobiniz var mı?**

Benim klostrifobim var. Her bilet aldığımda kalbim çok hızlı çarpar. Fakat yine de binmek zorundayım. Bütün korkuma rağmen uçakların en güvenli taşımacılık olduğunun bilincindeyim. Aynı zamanda uçağın ayrıntılarını, motorunu, çalışma sistemini çok merak ediyorum. İzin verirlerse uçağın mekanik bölümünü gezip, incelemek ve de bir klip çekmek isterim.

**Teknik servisi müdürleri ile görüşüp sizi o bölümlerde gezdirmek isteriz. Son sözlerinizi alalım.**

Tüm şarkılarım ve son klibimi teknik servis bölümüne ve Kokpit'ten Bakış dergisi okuyucularına gönderiyorum. Kucak dolusu sevgilerimle.



## BEHZAT GERÇEKER

### Uçaklarla aranış nasıl?

Muhteşem! Uçmayı çok seviyorum. Konser vereceğim bölgelere giderken havayolunu ve özellikle Türk Hava Yolları'nı tercih ediyorum. Kendimi emin ellerde hissediyorum. Uçmak aynı

zamanda benim bir hobim. Türkiye Havayolu Pilotları Derneği'nin vermiş olduğu bu güzel gecede değerli pilotlarımız ve havacılık camiasıyla aynı havayı solumaktan son derece mutluyum. Bütün camiaya sevgilerimi gönderiyorum.

## MURAT EVGİN

### Havacılık ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?

Küçükken uçak maketleri yapıyordum. Pilot olmak istiyordum. Ama babam bana bir mandolin hediye etti. Arkasından gitar derken kendimi müziğin ve bestelerin içinde buldum. Havacılığın tüm gecelerinde, çalışmalarında yer almak beni mutlu ediyor. Geçen sene kabin amirleri gecesinde yine sizlerle birlikteydik. Yaptığımız röportajlarda yine aynı şekilde düşüncelerimi dile getiriyorum. Havacılığa olan özlemimi bu şekilde gideriyorum.



## ÖMÜR GEDİK

### Yazarlığınız ve sanatçılığınız dışında bir hayvan hakları savunucusu olarak özellikle havayolu taşımacılığı işletmelerinden beklentileriniz nelerdir?

Ben hayvanları çok seviyorum. Uçaklarda en az insanlara olduğu kadar hayvanlara da daha fazla önem vermelerini ve nazarı dikkate almalarını sizlerin aracılığı ile duyurmak istiyorum. Tüm hayvan severlere sevgilerimi iletiyorum.



## ALPAY

### Havacılık ile ilgili düşünceleriniz nelerdir?

Uçmak, pilot olmak benim gençlik hayalimdi. Bu hayalimi gerçekleştirmek için Hava Harp Okulu'nun sınavlarına girmiştım. Fakat sağlık sorunlarım nedeni ile kazanamadım. Buradan, tüm havacılık personelinin, iç hatlar, dış hatlar ve teknik bölümünde çalışan tüm ekibine, kazasız belasız, uçaklarının istediği yere ulaşmasını tüm kalbimle diliyorum.



## ELİF KARLI

### Elif Hanım uçuş ile ilgili anılarınızı ve düşüncelerinizi bizimle paylaşmısınız?

Elbette. Seve seve. Küçükken uçaklardan çok korkuyordum. Hem görüntüsünün büyük oluşu hem de sesi beni ürkütüyordu. Ancak zamanla sahne çalışmalarımın dolayısı uçuşlara binmek zorunda kaldım. İlk seferinde çok heyecanlanmıştım. Ancak uçak yere indiğinde, zamanın nasıl geçtiği anlamadım. O gürültüleri de duymamıştım. Çünkü uçuşun içindeydim. Tüm sevenlerime beni çabucak ulaştırdığı için, saatlerin nasıl geçtiğini anlayamadığım için, soğuk ülkeden sıcak ülkeye kolaylıkla geçiş sağladığımız için ve çok profesyonel pilotlarla uçtuğumuz için artık uçakları seviyorum. Kokpit dergisi aracılığı ile sevdiğilerime ve uçmayı sevenlere sevgilerimi iletiyorum.





## SAĞLIK

Uzm. Psk. E.Esra TAVRIVERDİ  
Be Positive  
Psikolojik Danışmanlık Merkezi

# OTİZM VE OTİSTİK ÇOCUKLAR

Otizm, sosyal ve iletişim becerilerinin oluşmasını etkileyen yaygın gelişimsel bir bozukluktur. Genellikle yaşamın ilk 2 yılında ortaya çıkar. Otistik çocuklar genelde öğrenme zorluğu çekerler. Otistik çocukların büyük bir kısmında farklı seviyelerde zeka geriliği görülse de, zeka seviyeleri normal otistik çocuklar da vardır. Ancak genel zeka seviyeleri ne olursa olsun, otistik çocuklar çevrelerindeki dünyayı algılamakta ortak bir zorluk çekerler.

## Otizm; 3 temel alanda bireyin yaşamını etkiler:

Sosyal Etkileşim  
İletişim (Dil Gelişimi)  
Sınırlı İlgi

Otizm tanısı alan çocuklar; her 3 alanda, değişik derecelerde sorun yaşarlar. Otizm bir hastalık değildir. Üç belirgin semptomu vardır: sosyal ilişkilerin bozulması, sözel ifade güçlüğü, yaşama ilişkin faaliyetlere olan ilginin minimuma inmesi. Başlangıcı yaşamın ilk üç yılına rastlar ve hayat boyunca dalgalı bir seyir göstermektedir. ciddi durumlarda kişi sürekli tekrarlayan bir biçimde kendine zarar verme eğilimine girmekte ve çevresine karşı agresif bir tutum sergilemektedir.

Erkek çocuklarında kız çocuklarından 3-4 kat daha fazla görülür. Kız çocuklarında bozukluğun belirtilerinin daha ağır olduğunu bildiren araştırmalar vardır. Diğer gelişimsel gerilikler (motor-mental retardasyon), öğrenme bozukluğu, hiperaktivite, konuşma gecikmesi ve konuşma ile ilgili sorunlar erkeklerde daha yaygındır

## Otizmin Belirtileri Nelerdir?

Otizmin belirtileri ve özellikleri farklı düzeylerde görülebilir. Her bir otistik bi-



rey farklı özellikler gösterebilir.En yaygın belirtiler şunlardır:

- **Nesne Takıntıları:** Nesnelere döndürme, onları sıraya dizme, koklama, yalama vb.
- **Hareket Takıntıları:** El çırpma, sallanma, koşma, zıplama, dönme gibi yinelemeli davranışları uzun sürelerle yapmak
- **İlgi Takıntıları:** bilgisayarlar, uçak kazaları gibi konularla aşırı derecede ilgilenmek
- **Düzen Takıntıları:** Günlük yaşamda belli rutinleri belli şekillerde yapma konusunda aşırı ısrarcı olma

(örneğin, okula aynı yoldan gitmek, hep aynı tabaktan yemek yemek vb)

- Başkalarının yaptıklarına ilgisiz kalma
- Diğer çocuklarla iletişimde isteksizlik
- Uygun olmayan gülmeler
- Göz kontağında sınırlılık
- Acıya karşı duyarsızlık
- Çevreye ya da kendine yönelik saldırganlık
- Aşırı hareketlilik ya da hareketsizlik
- Tehlikeler karşısında duyarsızlık
- Dil ve konuşma sorunları
- Gülümseme, sarılma, okşama



gibi duyu gösterimlerine karşı duyarsızlık

- Seslendiğinde duymuyormuş gibi davranmak
- Gereksinimlerini ifade etmede zorluk
- Öfke nöbetleri
- Bazı becerilerde diğer becerilere kıyasla daha ileri ya da geri olmak
- Yalnızlığı yeğlemek

Bazı duylarda aşırı duyarlılık; örneğin otistiklerin %40'ında belli seslerden rahatsızlık duyulması vardır

Bu belirtilerin yaklaşık yarısı ya da daha fazlası görülürse otizmden şüphelenebiliriz.

### Ötizm tipik özellikleri nelerdir?

Otistik Bir Çocuk, başkalarına karşı ilgisizdir. Göz temasından kaçınır. Başkaları ile kendiliğinden iletişim kurmaz. İsteklerini bir yetişkinin ellerini kullanarak belirtir. Diğer çocuklarla oynamaz. Sürekli bir konu üzerinde konuşur. Sebepsiz şekilde ağlar, güler ve sebepsiz davranışlarda bulunur. Anlamsız sözleri üst üste tekrarlar. Nesneleri tutup sürekli döndürmekten hoşlanır. Değişikliklerden hoşlanmaz. Yaratıcılık gerektiren oyunları oynayamaz. Bazıları yaratıcılık gerektirmeyen bazı işleri oldukça hızlı ve iyi yapar.

### Neden Otistik Olurlar?

Otizm'in nedeni hala tam olarak bilinmemektedir. Yapılan araştırmalar, otistik bozukluğun anne-babaların kişilik özellikleriyle, çocuk yetiştirme biçimleriyle ve ailesel özelliklerle (etnik köken ya da sosyoekonomik durum gibi) ilişkili olmadığını göstermiştir.

Bazı ailelerde daha sık rastlanması nedeniyle kalıtsal (genetik) olabileceği düşünülmektedir. Ancak henüz geni ya da genleri belirlenmiş değildir.

Nörolojik, beyindeki yapısal ya da işlevsel bozukluklardan kaynaklanan bir yetersizlik olduğu kabul edilir.

### Ötizm tedavisi nedir?

Otizm yaşam boyu süren bir bozuk-



luktur. Kesin tedavisi henüz bulunmamıştır. Ancak erken tanı konması ve erken tedaviye başlanması, bireyin olumlu yönde gelişmesini, topluma uyum sağlamasını kolaylaştırır.

### Tedavide Temel Yaklaşımlar

Özel Eğitim, Konuşma terapisi, Uğraş terapisi, Duyu Bütünleşmesi yaklaşımı.

Çalışmalar uygun bir eğitimle bütün otistik çocukların gözle görülür bir şekilde iyileştirilebileceğini göstermiştir. Onlara uygun olarak belirlenmiş eğitim programları kullanılarak özel eğitim terapistleri ta-

rafından eğitilerek evde ve dışarıda nasıl davranacağını öğrenebilirler. Hatta bazıları normale yakın yaşayabilirler.

### Ötistik çocukların ailelerine öneriler

Kesinlikle kendinizi suçlu hissetmeyin, diğer otistik çocukların aileleriyle temaslar kurun. Otizmi hemen kabullenin. Zaman geçirmeyin, Otistik çocuğunuzu gizlemeyin. Çocuğunuzu toplumdan soyutlamayın. Çocuğunuza hem özel hem de normal davranın ve çocuğunuz için en uygun özel eğitimi seçin.



**Yrd. Doç. Dr. Tark Birgören**  
İstanbul Gelişim Üniversitesi  
tbirgoren@gelisim.edu.tr  
**Yrd. Doç. Dr. A. Özgür Karagülle**  
İstanbul Üniversitesi  
ozgurk@istanbul.edu.tr

# EKİP PLANLAMA SÜRECİ



**K**üresel boyutta büyüyen havacılık sektörünün ülkemizin ulaştırma politikalarına paralel olarak son yıllarda Türk sivil havacılık sektöründe gözlenen atılım ve bu sektörde yer alan işletmeler ile bu işletmelerde özellikle yönetim kademelerinde görev almayı hedefleyen çalışan adayları için ufuk açıcı fırsatlar yaratmaktadır. Türk sivil havacılık sektöründe gözlemlenen gelişimin sonucu olarak da söz konusu alanda bilimsel çalışmalara olan talep artmış, operasyonel uygulamalar yönetim, ulaş-

tırma ve lojistik perspektifinden yeniden değerlendirilir hale gelmiştir. Sivil havacılık alanında havayolu yönetimini etkileyen iç ve dış faktörler çerçevesinde, havacılığın vazgeçilmez ilkesi olan uçuş emniyetinin en önemli bileşenlerinden olan uçucu ekiplerin yönetiminin havayolu işletmelerinin verimlilik, etkinlik ve rekabetçiliği üzerinde önemli etkisi bulunmaktadır.

Ticari havayolu şirketlerinin temel faaliyetlerinin gerçekleşmesinde yani yolcu ve kargo taşımacılığı hizmetlerinin

oluşumunda çeşitli unsurların birlikteliği söz konusudur. Öncelikle şirketin hizmet vereceği alan belirlenmelidir. Ulusal ya da uluslararası düzeyde faaliyet gösterecek olmak çeşitli ihtiyaçları belirlemenin esas kriteri olacaktır. İşletmelerin bir yandan faaliyetlerini sürdürürken diğer yandan sürekli gelişim ve büyümeyi gündemde tutmaları gerekir. Bu da kısa ve orta vadeli planların yanı sıra uzun vadeli planların da yapılması gerekliliğini ortaya koyar.

Uluslararası düzeyde faaliyet göster-

meyi amaçlayan bir havayolu şirketinin hizmetini yıl bazında incelendiğinde, mevsimsel talep değişiklikleri nedeniyle genelde yaz ve kış olmak üzere iki farklı tarifenin uygulandığını görmek mümkündür. Yapılan pazar araştırmaları sonucunda oluşturulan tarifelerin içerik ve detaylarının kamuya ilanı ile havayolu şirketinin pazardaki kimliği ortaya konulmuş olacaktır. Bu ifadenin altında yatan anlam, kamuya ilan edilen tarifenin planlanma/gerçekleşme oranının havayolu şirketinin başarı notu olacaktır. Burada tehir(gecikme) kavramı karşımıza çıkmaktadır. Havayolu taşımacılığının doğası gereği gecikmesiz ve zamanında hizmet, yolcu ve yük sahibinin temel beklentisidir. Uçuş emniyetinin sağlanması önceliğinin dışında yer ve uçuş hizmetlerinin kalite düzeyi de yolcu beklentileri arasında öne çıkmaktadır ancak hizmetin gecikmeksizin yerine getirilmesi vazgeçilmez öncelikler arasında yer almaktadır. Havayolu taşımacılık işletmeleri özellikle tarifeli seferlerini kamuya ilan ederken tamamen kendi planlamalarını yaparlar ve bu açıdan bağımsızdır. Bu nedenle tarife oluşturulurken planlama ve hesaplamalar doğru ve uygulanabilir şekilde yapılmalı, sonrasında kamuya açıklanmalıdır.

Tarife planlamalarının dışa dönük bu önemi yanında şirket içi faaliyetler için de bir çeşit başlangıç noktasını ifade etmesi söz konusudur. Tarife planlanırken iki temel ilke göz önünde bulundurulmalıdır. Bunlar tarifenin günlük operasyonlar sırasında meydana gelebilecek gecikme, iptal ve değişikliklerden dolayı yapısal özelliğini kaybetmeyecek kadar sağlıklı planlanmış, temel taşları yerine oturmuş olması bununla birlikte günlük operasyondaki değişikliklere cevap verebilecek kadar da esnekliğe sahip olmasıdır. Bir havayolu şirketinin planlanan tarifeyi uygulayabilmesi için öncelikle uçak ihtiyacının doğru tespit edilip, sağlanması gereklidir. Öncelikle hizmet ağının yapısına uygun filo oluşturmak gündeme gelecektir. Uçakların görevlendirilecekleri noktalara göre kısa, orta ve uzun menzil olarak tip tanımlamalarının yapılması ile en ekonomik yapı oluşumuna gidilmesi hizmet kalitesinin oluşumuna katkıda bulunacaktır. Uçak ihtiyacına paralel olarak da insan kaynağının temini gereklidir. Uçakların belirlenen hatlarda uçuşlarını gerçekleştirebilmeleri için uçucu ekiplere ihtiyaç vardır.



“ Türk sivil havacılık sektöründe gözlemlenen gelişimin sonucu olarak bilimsel çalışmalara olan talep artmış, operasyonel uygulamalar yönetim, ulaştırma ve lojistik perspektifinden yeniden değerlendirilir hale gelmiştir. ”

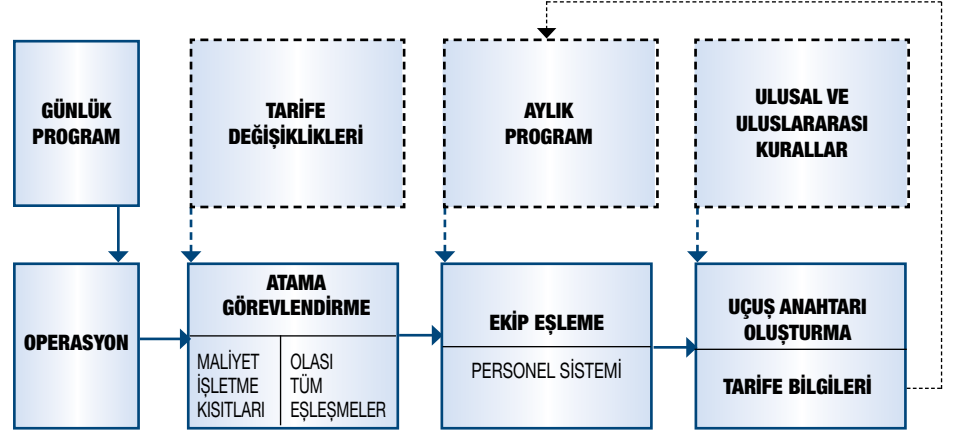
Uçuş görevlendirmelerinde menzil ile yani uçuş mesafesi ile uçak tipi arasında uygunluk söz konusudur. Doğal olarak uzun menzilli (300-350 koltuklu) bir uçağa tarife içinde kısa mesafeli hatlarda görev verilmesi doğru olmayacaktır.

Gelir – gider ya da maliyet – kazanç karşılaştırmasının temel alındığı bir disiplin içinde havayolu işletmesi, kısa, orta ve uzun menzilli (kapasiteli) uçakların filo yapısında yer almasını sağlamalıdır. Filoyu oluşturan uçakların görevlendirilmesi

de pazarın talepleri doğrultusunda, hafta günleri ve frekansların seçimi de bilgisayar destekli teknolojik imkanlarla yapılmalıdır. Bir havayolu şirketinde, uçucu ekip planlamasının sağlanmasında uçuş görev belirlemeleri tarife ünitesi tarafından yapılır. Önceden planı yapılmış uçuşlar ay bazında tarife ünitesi tarafından uçucu ekip planlama ünitesine aktarılır. Sefer planlamasında, kısa, orta ve uzun menziller üzerinden orijin – destinasyon (kalkış – varış) olarak gidişlerin, ardından da aynı hattın dönüşlerinin görevlendirilmelerinin yapılması esastır.

Ekip yönetimi ile filo yönetiminin ilişkisi planlamada da farklı yaklaşımların gelişmesine neden olmuştur. Bir bakış açısına göre seferleri yürütecek uçakların belirlenmesinin (kuyruk ataması) ardından uçucu ekiplere ilişkin planlama yapılması söz konusuken bir diğer bakış açısına göre ekip planlama ile uçak atamasının entegre bir şekilde yapılması kaynak verimliliği açısından uygun görülmektedir. Her ne kadar uçak ataması ve uçucu ekip ataması paralel bir şekilde yürütülse de ekiplerin dinlenme süreleriyle birlikte uçakların hat bakımlarının da hesaplamalarda dikkate alınması, iki uçuş bacağı arasındaki yerde bekleme sürelerinin de optimize edilmesi gerekmektedir.

Ekip planlama süreci, ekip eşleme ve ekip atama olmak üzere iki adımdan oluşan bir süreçtir. Ekip eşleme, bir veya birden fazla uçuş görevi ile dinlenme sürelerinden oluşan, belirli bir üstten başlayıp tekrar aynı merkezde sonuçlanan, genellikle 2 ilâ 5 günü kapsayan uçuş görevleri dizisidir. Ekip eşleme faaliyetinde temel amaç, yasal ve teknik olarak uygun eşlemeleri, tüm uçuş görevlerini kapsayacak şekilde ve en düşük maliyetle sağlamaktır. Ekip eşleme işlemi de kendi içinde iki adımda yürütülür. İlk aşamada tarife bilgileri ve yasal sınırlamalar esas alınarak uçuş görevleri üretilir. İkinci aşamada ise uçuş görevleri, uçuş çizelgesindeki tüm uçuşları kapsayacak şekilde, en düşük maliyet ve optimizasyon hedefleri göz önüne alınarak ekip rotasyonları üretilir. Ekip rotasyonları üretilirken, uçuş görevlerinin başlangıç ve bitiş sürelerinin çakışmaması anlamına gelen zaman kısıtlamaları, uçuşların kalkış ve varış yerleri ile ekip üyelerinin üslerinin uyumlu olmasını ifade eden konum kısıtlamaları ile uluslararası ve ulusal görevlendirme/dinleme kısıtlamaları göz önünde bulundurulmalıdır.



Şekil-1: Ekip Planlama Sürecinin İşleyişi



“ Ekip planlama süreci, ekip eşleme ve ekip atama olmak üzere iki adımdan oluşan bir süreçtir. Ekip eşleme, bir veya birden fazla uçuş görevi ile dinlenme sürelerinden oluşan, belirli bir üstten başlayıp tekrar aynı merkezde sonuçlanan, genellikle 2 ilâ 5 günü kapsayan uçuş görevleri dizisidir. ”

Ekip eşleme aşamasında işlenmesi gereken büyük hacimli veriler olduğu gibi olası tüm rotasyonların hesaplanması da rasyonel olmayacaktır. Bu nedenle satır yaklaşımı, sütun üretme yaklaşımı ve şebeke yaklaşımı gibi sayısal teknikler kullanılarak en verimli sonuçlar elde etmeye çalışılır. Bu sayısal çözüm yaklaşımlarının detayına kitabın konuyu yönetsel bakış açısıyla ele alması nedeniyle girilmemiştir.

Uçucu ekip planlama sürecinin ilk adımı “uçuş anahtarı” oluşturmadır. Uçuş anahtarı oluşturmada amaç, filoda yer alan her tipteki uçaklar için ayrı ayrı görevlendirilmelerin belirlenmesidir. Uçakların kullanımında teorik olarak 24 saat bütününde maksimum değerler üze-

rinden görevlendirme yapılması hedeflenir. Ancak, uçak bakım periyotlarının göz önünde bulundurulması da gereklidir. Bu şekilde düzeltilen ortalama değerler üzerinden günlük uçak görevlendirilmeleri yapılmalıdır. Bir havayolu şirketi açısından temel kazanç aracı olan uçakların maksimum düzeyde havada tutulması gerekliliği ve yerde duran uçakların en büyük maliyet unsuru olacağı gerçeği sürekli olarak akılda tutulmalıdır. Filoda yer alan uçakların bu husus gözetilerek kullanılmaları gerekir. Sağlıklı bir bakım – onarım planlamasıyla uçakların maksimum düzeyde görevlendirilmelerinin sonrasında uçucu ekip planlamasının insan faktörünü içeren ikinci adımı gündeme gelecektir. Söz konusu ikinci

adım, önceki adımda ay bazında belirlemeleri yapılan uçakları hizmete sokacak, faaliyete geçirecek uçucu ekiplerin uçuş görevlerine atanmasının yapılmasıdır. Bu aşamada uçucu ekip üyelerinin eğitimleri, uçuş saatleri, lisan yeterlilikleri, önceki uçuş görevleri, eğitim, ofis meşguliyetleri gibi faktörler göz önünde bulundurularak atama işlemi gerçekleştirilir. Ekip planlama sürecinin işleyişine Şekil-1'de yer verilmiştir.

Ekip planlama süreci bir çatışma çözümü süreci ya da arabuluculuk süreci olarak tanımlanabilir. Bir yandan konuya işletme kaynaklarının etkin kullanımı açısından bakarak, en az sayıda uçucu personelle havacılık operasyonlarını yürütmek ve yasal mevzuatın izin verdiği ölçüde en yüksek görevlendirme sürelerini planlayarak ekonomiklik ve verimlilik ön plana çıkartılırken diğer yandan da yüksek görevlendirme sürelerinin uçucu personelin performans, motivasyon ve iş tatmini üzerindeki etkileri de göz önünde bulundurulmalıdır.

Uçucu ekiplerin görevlendirilmelelerinde, dinlenme ve görevlendirme süreleri başta olmak üzere uluslararası ve ulusal kuralların esas alındığı hususunu burada bir defa daha vurgulamak yerinde olacaktır. Uçaklar ve onları uçuracak uçucu ekiplerin eşleştirilmesi ile birlikte ay bazında oluşturulan görevlendirme planları uçucu ekip üyelerine aylık program olarak iletilir. Aylık programların iletilmesi sonrasında günlük uygulamalara geçilecektir.

Günlük uygulamadan sorumlu ünite, "Ekip Görev Takip Ünitesi" olarak adlandırılabilir. Bu ünite, kokpit ve kabin ekibi üyelerinin görevlerine intikallerinin takibini yaparak günlük uçuşların aksamasından sürdürülmesi amacıyla gerekli önlemleri alır. Uçucu ekiplerin aksaklıklarını yedek görevlendirmelerden karşılayarak günlük uçak görevlendirmesinden sorumlu uçak tahsis ünitesiyle koordinasyona geçer. Günlük uçuş operasyonu planlarına bağlı kalacak şekilde uçak görevlendirmelerinin takibini yaparak uçucu ekip üyelerinin görevlendirildikleri uçaklara yönlendirilmesini sağlar. Bu noktada hizmet oluşumuna yönelik tüm bu faaliyetlerin koordineli bir şekilde çalışması oldukça önemlidir. Bu nedenle tüm işleyiş, bilişim ağı üzerinden, özel yazılımlar çerçevesinde, 24 saat bütününde devrede olacak şekilde kontrol edilir ve yönlendirilir. Koordinasyon faaliyetinin kesintisiz yürütülmesini sağlamak amacıyla ana



üste yedek enerji besleme üniteleri hazır bulundurulmakla birlikte ana üs dışında bir noktada tüm sistemin işleyişini eş zamanlı olarak yedekleyebilecek ve yürütebilecek paralel bir bilişim yapısı da bulunmalıdır.

Uçucu ekip yönetiminin hedeflenen başarıyı sağlayabilmesi amacıyla karar destek sistemlerinden ya da yönetim bilişim sistemlerinden destek alınması günümüzün karmaşıklaşan yapısında bir zorunluluk haline gelmiştir. Önceki yıllarda işletme kaynaklarının optimizasyonu üzerine yoğunlaşan bilişim sistemleri,

günümüzde kullanıcı ve paydaşlarına en yüksek düzeyde fayda sağlayacak şekilde gelişerek, planlamadan birince derecede etkilenen uçucu personelin talep ve beklentilerinin de ekip planlama sistemine entegre edildiği etkileşimli sistemler haline gelmiştir. Ayrıca planlamanın sonuca ulaşmadaki etkinliğini arttırmak üzere olası aksaklıklara karşı senaryo analizleri yaparak ortaya çıkabilecek sorunları önceden tahmin edip bunlara uygun çözümleri en düşük maliyetlerle üreten sistemler de günümüzün ekip planlama birimlerinin kullanımına sunulmuştur.



SAĞLIK

Prof. Dr. M. Emin Ceylan

# BUGÜNÜN ZAIL OLAN İNSANI VE BİR SANAT DİLİ OLARAK POZİTİF PSİKOLOJİ

**B**. Kilborne Massachusetts’de bir psikanalistir ve disappearing person(zail olan insan) diye bir kavramı vardır onun. Nasıl boyumuz posumuz ölçülebilir niceliklerse, ruhumuzun da açık seçik ölçülür bir ebadı vardır. Kafka, birinci harbin ikinci yılında babasına yazdığı bir mektupta varoluş sorunlarıyla boğuşan birisi olarak, “kendimi ehemmiyetsiz, zayıf, seni ise kuvvetli, kalıplı görüyorum” diye yazmıştı; buna rağmen ben, hukuk doktoru yazarın aksine, babasının irikıyım biri olduğuna dair bir bilgiye rastlamadım literatürde. Demek ki eserlerini Almanca veren ve ana dili Çekçe olan yazarın karşılaştığı ölçümler, fiziksel değil, ruhsal niceliklerdi. Ama yazar anlaşılıyor, nasıl yemek, içmek, su, ekmek gibi eskiden beri yapılagelen her toplum için ortak eylemler bütün dillerde ortak seslerle isimlendirilirse, utanmayı edebi olarak tanımlayan birisi olarak Kafka’nın söyledikleri de yabancı gelmiyor biz psikiyatrişlere. Nasıl yemek Türkçede yemek iken, Latince edo, İngilizcede eat, Almandada ezan, Hititçede ise ezzatteni ise, biz psikiyatrişlere göre bir cins ruhsal yetersizlik olan utanmak da halkımıza göre edepti.

İronik bir dille söylersek ruhsal ebat basitçe, başat olma gücümüzden, güdüme zafiyetimizin çıkarılmasıyla bulunur. Aradaki fark pozitifse kişi şişinir, negatifse büzülür. Kafka orta halli bir memur olup, yaşadığı yıllarda bir etki yaratamamış, içinde bulunduğu topluma eksi-eksik bir şahsiyet izlenimi vermiştir! Toplum hangi kıymette olursa olsun çekingen insanlara, yazık ki seyreki ilgi gösteriyor. Bir savunma mekanizması olarak böyle davranıyor, nehirlerde menderes yaylarının birbirine yakın geçtikle-



rinde bir süre sonra birleşerek akmaları gibi, zail olana yaklaşmakla, onun gibi oluvermek korkusu var sanırsız herkesin. Utangaç Kafka’nın tanıtımını, “arsız” yayıncı Max Brod bile arkadaşı olduğu

halde ona fazla yaklaşımdan ancak yazarın ölümünden sonra yapmıştı. Şimdiden tüm insanlık olarak hareketlerimizin uydudan izleniyor olması, kontrol edebilen değil, kontrol edilen birileri olduğumuz

duygusunu yaşatıyor bize, sonuçta endazeye vurulduğunda esamesi okunmayacak hale gelip, ruhsal ebatlarımızı küçülttüğümüzü epeyce. Nasıl maddenin soğukta küçülmesi, atom hareketlerinin azalmasına bağlıysa, ruhumuzun çekingenliği de, ümitlerinin yitmesine bağlıdır.

“Normaller” ümitlerini yitirdikçe, hastalarımız utanmayı öğreniyor, eskiden insanlar utanırken hastalar, ucu bucağı olmayan büyüklük hezeyanı sahiyidiler, artık her şey tersine dönmüştür, hastalarımız evet hastadır ama, normallerimiz de hasta olmasalar da bazı yönlerden hastadan fazla bir şeydirler.

Neden bu kadar uzun ve ironik bir giriş yaptım? Şunu anlatmak için: Bugün insan- noğlu tıkanmıştır, hasta insan değil, normal insan tıkanmıştır. Dolayısıyla normal insanın yeniden ele alınıp pozitif psikolojiyle ayağa kaldırılması gerekmektedir. Pozitif psikoloji insanın yaşam içinde her tıkandığı noktayı pozitif bir bakışla pozitif bir yöne daha bir üst seviyeye, daha bir mutlu olana daha bir huzurlu olana çıkar- ma mücadelesi verir. Bunu insanı değiştirmeden sadece aynı şeye farklı bakmayı sağlayarak yapar. Kişiyi daha doyumlu yüksek bir yaşam vermek, kendini fark ederek, amaçları doğrultusunda kullanıp, kendini huzura giden biçimde yönetmek en önemli amacdır

Kişinin doyumunu engelleyen her türlü engelle mücadele etmesini sağlamak ve destekleyici yöntemlerle çözüm odaklı çalışmak, bu bilim değil bir çeşit sanattır, hem de terapistin ruhunu, aklını, becerisini her yönden ortaya koymasına gereken bir sanat. Sigelman elbette bir Michelangelo değildi ama pozitif psikolojiyle terapisindeki insanlara verdiği doymun ruh “Davut” heykelinden farksızdı.

Evet pozitif psikolojiyi ilk telaffuz eden Martin Sigelman, binlerce meslektaşının önünde o ünlü konuşmasında insanın tedavi edilmesini değil geliştirilmesini, huzura mutluluğa doğru ilerletilmesi gerektiğini söylemişti. Sanırım yukarıda anlatılan örneklerde açıkça görülmektedir ki insanın bugün için buna her zamankinden daha fazla ihtiyacı var, üstelik yarın daha da fazla olacak.

Söylediğimiz gibi bize göre Sigelman bir psikolog değil bir sanatçıydı, malzemesi insan olan bir sanatçı. Psikolog ve biz psikiyatristlerin her zamankinden fazla olarak Sigelman’ın yaptığı gibi sanatçı gibi davranmamız gerekiyor, çünkü bizim malzememiz bir ressamın boyala-



rından, bir heykeltıraşın mermerinden, bir yazarın cümlelerinden daha az hassas değil. Sanırım buna hayır diyecek meslektaşım olmayacaktır.

Zaten bir terapist hastasıyla pozitif psikolojinin kurallarıyla hareket ederek pozitif bir ilişki kuramazsa istediği kadar doğru bilimsel koşullara uygun ilaç seçimleri, doğru tekniklere haiz yaklaşımlar, sık görüşmeler yapsın başarılı olma şansı neredeyse yoktur, bunu her günkü pratiğimizde bütün açıklığıyla görüyoruz. Onun için zaten pozitif psikolojinin tekniklerini kullanan bir sosyal çalışmacı, bir hemşire bazen bir psikiyatristten, psikologdan daha başarılı olabilmektedir, önemli olan ortak bir dili yakalayabilmektir, hastayla olsun normal kişiyle olsun, sonuç değişmez.

Holiganların göğüslerini, kollarını dil-

melerine, hızlarını alamayıp parmaklarını kesmelerine ve ondan sonra bir kıyıya çekilip sütlüman kesilmelerine sanırım tanık olmuşsunuzdur. Bu tür eylemler bir kurban olma fantezisi içerir. Kendini yaralama, suçlanmaya karşı peşin ödenen bir bedeldir ve cezanın kendinden bu ön ödeme ile iskonto edilir, böylece daha düşük bir cezayla kişi, ruhsal olarak cezalandırılmaktan kurtulur.

Evet böyle bir toplumla karşı karşıyayız bu toplumun bir kısım insan bunları yapıyor diye hasta olarak damgalanamaz. Buna rağmen ama eğer kendileri istiyor talepte bulunuyorsa bizim pozitif psikolojiyle bir sanatçı gibi yaklaşarak onları sakinleştirmeye, huzura erdirmeye doğru da adım atmamız gerekiyor, buna yalnızca onların değil mesleki tatmin için bizim de ihtiyacımız var.



## HAVACILIK HUKUKU ÜZERİNE

Avukat NAZLI CAN  
TALPA Hukuk Müşaviri  
nazli@can.aero

# İNSANSIZ HAVA ARACI İLİŞKİN TALİMAT

**G**eçtiğimiz sayıda İnsansız Hava Araçları ile ilgili ICAO'nun 2011 yılında yayınladığı 328-AN/190 numaralı sirküleri ele almış ve bir sonraki sayıda Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün henüz taslak mahiyetinde olan İnsansız Hava Aracı Sistemlerinin Ayrılmış Hava Sahalarındaki Operasyonlarının Usul ve Esaslarına ilişkin taslak talimatı paylaşacağımı ifade etmiştim. Aradan geçen zamanda taslak metin 30.10.2013 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Söz konusu talimat "sivil" İnsansız Hava Araçları (Bundan böyle "İHA" olarak anılacaktır.)'nin operasyonlarını, işbu sistemleri kullanacak olan kişilerin niteliklerini ve söz konusu sistemlerin uçuşa elverişliliklerine ve hava trafik hizmetlerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektedir.

Talimat uyarınca İHA operasyonlarının tıpkı insanlı hava araçlarının operasyonları kadar emniyetli olmasına müteallik düzenleme yapılmıştır.

Talimat uyarınca ana hatları ile bazı hak ve yükümlülükler şu şekildedir :

### 1. İHA İşleticileri Açısından:

Talimatta İHA'nın sahibi olan gerçek veya tüzel kişi olarak tanımlanmış bulunan İHA İşleticileri ile ilgili temel hak ve yükümlülükler şu şekilde tanzim edilmiştir:

**1.1. İHA işleticisi İHA'nın tescili için tescil başvurusunda bulunacaktır.** İşbu tescil başvurusunda işletici Uçuş Operasyon El Kitabını hazırlayarak SHGM'ye sunacaktır.

#### Bu el kitabında:

**a) Uçuş işletme personelinin görev ve sorumlulukları,**

**b) Uçuş ekibinin teşkili, görev ve sorumlulukları,**

**c) Uçuş ekibinin görev ve istihbarat süreleri,**

**ç) Uçuş mürettebatı için gerekli olan yeterlilik standartları;**

• İHA pilotları genel havacılık bilgisi ( Uçuş Dinamiği / Uçuş prensipleri, Hava Hukuku, ATC usulleri , Havacılık Frezyolojisi, Genel Seyrüsefer, Meteoroloji, Havacılık Yayınları ( Türkiye AIP'si vb.)

• İlgili İHA sistemi (Hava Aracı, Kontrol İstasyonu, Kontrol Linkleri, Otomatik Kalkış İniş Sistemi vb.) ile bu sistemleri oluşturan alt sistemlere (Elektrik, İtki, Yakıt, Uçuş Kontrol, Aviyonik vb.) ait temel bilgiler,

• İHA pilotlarında olması gereken nitelikler ve İHA pilotu uçuş eğitim düzeyleri, (Uçuş saati ve uçuş tecrübesine göre İHA pilotlarının yetkileri/kısıtlamaları)

**d) Uçuş ekibinin uygulayacağı normal ve acil durum usulleri (Standart Harekat Usulleri)**

**e) Uçuş yapılacak meydan/havaalanına ait usuller**

**f) Haberleşme usul ve esasları**

**g) İHA'da bulunması gereken uçuş ve seyrüsefer teçhizatı listesi**

**ğ) Kaza ve olaylarda sorumlu İHA pilotunun uygulayacağı usuller**

**h) Kalkış ve iniş ağırlık merkezi tahditleri**

**ı) Muhtelif meteorolojik şartlarda uygulanacak uçuş tekniği usul ve esasları**

**i) İşletici tarafından öngörülen diğer usul ve esaslar ile**

Bu talimatın ilgili yerlerinde istenen diğer hususlar iletilecektir.

**1.2. İHA İşleticileri için işletme ruhsatı gerekliliği bulunmamaktadır ancak İHA işleticisi hava aracının ve operas-**

yonlarının yetkisiz erişim ve müdahalelere karşı korunmasına ilişkin işbu Talimat uyarınca tanzim edilecek bir taahhünameyi sunmakla yükümlüdür.

**1.3. İHA işleticileri İHA'ların terör saldırılarında veya kamunun güvenliğini tehlikeye düşürecek herhangi bir yasadışı eylemde kullanılmasını önlemek amacıyla İHA sistemlerini dışarıdan müdahalelere karşı güvenliğini sağlamakla yükümlüdür.**

Söz konusu düzenlemenin yapılması yerindedir ancak dışarıdan müdahalelere karşı güvenliğin sağlanabilmesi kapsamında nelerin yapılması gerektiği, hangi tedbirlerin alınması gerektiği düzenlenmelidir.

**1.4. Emniyet deklarasyonunun sürekliliği İHA'ların tasarımcısı tarafından yayımlanacak bakım dokümanlarının uygulanması ile sağlanacaktır.**

#### Bu kapsamda İHA işleticisi;

**1.4.1. Üreticinin önerdiği bakımların yapılmasından,**

**1.4.2. Bakımda kullanılan alet ve ekipmanların test ve kalibrasyonlarından,**

**1.4.3. Bakım personeli ile ilgili üreticinin belirlediği gereklilikleri sağlamak-tan.**

**1.4.4. Üretici servis bültenleri ve Genel Müdürlük veya üretici otoritesi tarafından yayınlanmış Uçuşa Elverişlilik Direktiflerinin uygulanmasından ve güncelliğinden,**

**1.4.5. Ömürlü parçaların zamanında değiştirilmesinden ve takibinden,**

**1.4.6. Tamir ve modifikasyonların üretici tarafından belirlenen standartlara göre yapılmasından ,**

**1.4.7. Bakım ve bakımın yönetilmesi ile ilgili el kitaplarının hazırlanmasından sorumludur.**

**1.5.** İHA işleticileri 15.11.2005 tarih ve 25994 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Türk Hava Sahasında Uçuş Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçlarının Yaptırması Gereken Üçüncü Şahıs Mali Mesuliyet Sigortası Yönetmeliği’ne göre geçerli bir sigorta yaptırmalıdır.

**1.6.** İHA işleticileri pilotlar dahil istihdam edilen tüm personelin kimlik bilgilerini Genel Müdürlüğe sunmakla yükümlüdür.

**1.7.** İHA pilotunun İHA Sisteminin Uçuş Operasyonları El Kitabında belirtilen asgari uçuş faaliyetini gerçekleştirdiğini takip etmekten sorumludur.

**1.8.** İHA işleticisi sorumlu İHA pilotu ile beraber uçuş ekibinin İHA tipine uygun geçerli lisanslara sahip olmasından ve uçuş melekelerini muhafaza etmelerinden sorumludur.

**1.9.** İHA işleticisi, hava alanında gerçekleştirilen İHA operasyonunun tüm aşamalarında oluşabilecek risklerin değerlendirilmesi ve azaltılmasını sağlamak amacıyla bir prosedür hazırlamalıdır.

**1.10.** İHA’lar için olan meteorolojik minimumlar, her bir spesifik İHA sisteminin kabiliyetlerine, sorumlu İHA pilotunun niteliklerine ve uçuşun yürütüleceği hava sahasına göre işletici tarafından belirlenecektir.

**1.11.** Uçuş düzenlenebilmesi için müsaade alınması İHA işleticisi tarafından gerçekleştirilecektir. Başvuru esnasında uçuşun düzenleneceği ayrılmış hava sahasının koordinatları, bu sahada icra edilecek uçuşun saatleri, ayrılmış hava sahasında kullanılacak uçuş seviyesi ve acil durum usulleri ile İHA sisteminde kullanılacak frekanslar gibi ilgili detaylı bilgiler yer alacaktır. İHA işletmecisi uçuş düzenlemek için müsaade almak üzere düzenlenmesi planlanan uçuştan en az 30 gün önce Genel Müdürlüğe başvuracaktır.

## 2. İHA Pilotları Açısından:

**2.1.** Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından lisanslandırılacak olan İHA pilotu aşağıdaki gereklilikleri sağlamalıdır. Koşulların sağlanması halinde verilecek olan İHA Pilot Lisansı 3 yıl süre ile verilir. İşbu koşullar şu şekildedir:

- En az 18 yaşında ve lise mezunu olmak
- ICAO Annex 1, 2 veya 3 üncü sınıf sağlık muayene gerekliliklerine göre yetkili havacılık tıp merkezlerinde yapılan muayene sonucu sağlık sertifikasına sahip olmak,
- Yürürlükteki mevzuata göre PPL eğitiminin teorik kısmını başarıyla ta-



mamlamış olmak (sabit kanat İHA’lar için PPL (A) ve döner kanat İHA’lar için PPL (H))

- İHA sistemlerinin kullanımına yönelik ilave eğitim almış olmak,
- Başvuru sahibi üretici firmanın veya üretici firma tarafından yetkilendirilen firmanın / organizasyonun pilot uçuş eğitim programını başarı ile tamamlamış olmak,
- İHA pilotu Genel Müdürlük tarafından görevlendirilen tecrübeli bir İHA pilotu tarafından yapılan ve uçuş eğitimi alınan İHA sistemine yönelik yeterlilik kontrolünden başarılı olmak

**2.2.** Sorumlu İHA pilotu işletici ile beraber uçuş ekibinin İHA tipine uygun sahip olmasından ve uçuş melekelerini muhafaza etmelerinden sorumlu olacaktır.

**2.3.** Uçuş bölgesinin haritaları, uçuş ekibinin lisansları, uçuş operasyonları el kitabı vb. doküman ve belgelerin (İşbu belgeler Talimatın 11. maddesinde belirtilmiştir) Kontrol İstasyonu’nda bulundurulmasından ve yapılacak kontrollerde gösterilmesinden sorumludur.

**2.4.** Araç performansı ve hava trafik kontrol muhaberesi İHA pilotu tarafından sürekli kontrol edilecektir.

**2.5.** Uçuş onaylanan uçuş planına göre yapılacaktır. İHA pilotu acil durumlar nedeniyle uçuş planının dışına çıkılması durumunda ATC ünitesiyle temas kurarak bilgi verecektir.

**2.6.** VFR uçuşlarda diğer hava araçları ile ayırmayı sağlamak ve çarpışmayı önlemek İHA pilotunun sorumluluğundadır.

**2.7.** İHA’nın diğer hava araçları ve manialarla ayrılması sorumluluğu İHA pilotuna aittir.

Sorumlu İHA pilotu uçuş süresince ilgili ATC otoritesi ile sürekli iki yöllü haberleşme sağlayacaktır.

**2.8.** Sorumlu İHA pilotu ve ilgili ATC

ünitesi arasındaki muhabere, insanlı uçaklar için olan muhabere gereklerinin aynıdır. İHA kontrol istasyonu, ATC personelinin sorumlu İHA pilotu ile normal bir uçağın pilotuymuş gibi konuşmasına müsaade eden bir muhabere sistemi kullanacaktır. Uçuşlar meskun mahaller dışında planlanacaktır. Gürültü limitleri için de ICAO tarafından yayımlanmış Ek 16’nın ilgili bölümleri esas alınacaktır.

## 3. Mürettebat Açısından:

**3.1.** Bir İHA’nın kontrolünün yasa dışı olarak başkaları tarafından alınması durumunda, İHA mürettebatı en kısa zaman içinde bu durumu ATC ünitesine ve ayrıca ilgili emniyet kuvvetlerine bildirecektir. İHA mürettebatı mümkün olması durumunda IFF Transponder’a A7500 kodunu bağlayacaktır.

**3.2.** İHA’nın iniş ve kalkışı, araca doğrudan göz teması vasıtasıyla kumanda eden bir İHA pilotu tarafından yapılacaksa, İHA mürettebatı, ilgili meydan ve ATC personelinin uygulanacak özel usuller hakkında bilgilendirildiğinden ve oluşturulan spesifik İHA Standart Hareket Usulleri’nden haberdar olduklarından emin olacaktır. Uçuş planında gerekli olan bilgilerin yanı sıra, araç kontrolü, kurtarma ve uçuş sona erdirmeye ilişkin usuller de anlatılacaktır.

**3.3.** Talimat uyarınca İHA operasyonları insanlı hava araçlarının operasyonları kadar emniyetli olacak, aynı kategoriye denk düşen insanlı hava araçlarının operasyonlarında olduğu gibi havadaki ya da yerdeki insanlara ya da mülklere risk teşkil etmeyecektir.

**3.4.** İHA’lar insanlı hava araçlarına uygulanan IFR ve VFR kural ve usullerine tabi olacaktır. İHA’ların çağrı adında “İNSANSIZ (UNMANNED)” ifadesi yer alacaktır.



# ALP'LERİN ETEKLERİNDE BİR KAYAK MERKEZİ ST.MORITZ

“ Haute-Engadine’de, kayak tutkunu ailelere özel bir köy... 1750 m. yükseklikteki karlı dağların eteğinde, gölün yakınında kurulu olan Saint Moritz, geleneksel ve lüks olanı birleştirerek ziyaretçileri için benzersiz bir ortam yaratıyor. Alp kayak alanlarının beşiğindeki bu köyde, at ve tazı yarışları, polo maçları ya da yakındaki donmuş gölde “cresta run”ın tadını çıkarırken; bu özgürlükler diyarında, çocuklarınızla birlikte, kayakla geçen bir günün ardından oyun alanında buluşup, kızakla kayarak, zevkli anlar yaşayacaksınız. ”



**İ**sviçre Alp'lerinin Engadine vadisinde bir masaldan çıkmış gibi yükselen, dağları, gölleri ve klasik yapılarıyla şirin bir kasaba Saint Moritz. Bu olağanüstü görünümüyle 1864'den bugüne kadar dünyanın yüksek sosyetesinin çekim merkezi olmayı sürdürüyor. Doğu Alplerin en yüksek noktası olan Piz Bernina'nında bu kasabanın birkaç kilometre güneyinde yer alması bölgeyi daha da cazip bir hale getiriyor.

Saint Moritz dünyanın en eski kış sporları merkezlerinden birisi olmayı sürdürüyor ve senede 322 gün güneş alma özelliğini koruyor. Termal kaplıcaları, sarayı, donmuş göl üzerinde oynanan polosu ve eğlence merkezleriyle dünyanın her tarafından turist çekmeye devam ediyor.

### **Doğa harikası**

Saint Moritz, 28.7 kilometrekarelik bir doğa harikası görünümünde. Bu alanın % 44'ünü kullanılmayan buzullar, dağlar ve ırmaklar oluşturuyor. % 28.2 tarım amacı ile kullanılan topraklar ve %19.4'ünü zengin ormanlar kapsıyor. Sadece % 8.3'ü ise yerleşik alanlara ayrılmıştır.

### **Çok eskilere dayanıyor**

Saint Moritz yazılı kaynakları, yakın tarihte yapılan kazılarda elde edilen Bronz çağından kalma adaklar, iğne ve kılıçlar bölgenin MÖ 3000 yıllarında biliniyor olduğunu gösteriyor. Saint





Moritz yazılı kaynaklarda ilk olarak 1137-39 yılları aralarında adı sanctum Maricium olarak geçmektedir. Kasabanın ismi Ortodoks Koptik kilisesi ve Roma Katolik kilisesi tarafından aziz kabul edilen Aziz Mauritius'den geliyor. Hacılar, Mauritius kaynaklarından çıkan sudan içip sağlık bulmak için buraya seyahat etmişlerdir. 1519 yılında papa 10.Leo kaynağın yanında bulunan kiliseye hacca gidenlerin tamamen tüm günahlarının bağışlanacağını söylemiştir. 16.yy civarında buradaki mineralli kaynak suları üzerine ilk bilimsel çalışmalar yapılmıştır. 1535 yılında ünlü şifacı Paracelsus Saint Moritz'e gelmiş ve buraya yerleşmiştir.

### Bahisle başlayan turizm

Yaz aylarında da turist olmasına rağmen kış turizminin başlaması 1864 yılında kurulan Saint Moritz oteline dayanır. Otelin sahibi Johannes Badrutt yaz mevsiminde otele gelen 4 İngiliz misafir ile bir bahse girer; misafirlere kışın geri gelmelerini eğer ziyaretlerinden hoşlanmazlarsa Londra'dan Saint Moritz'e olan gidiş dönüş yol masraflarını karşılayaca-



ğını söyler. Bu sadece Saint Moritz'de değil tüm Alplerde kış turizminin başlamasını sağlar. İsviçre'nin ilk turist bürosu da aynı yıl bu kasabada kurulur. İsviçre'deki ilk elektrikli aydınlatmayı da 1878 yılında Kulm oteli yapmıştır. Aynı otel avrupanın ilk curling turnuvasını da 1880'de gerçekleştirir. Avrupa-

nın ilk buz pateni şampiyonası 1882'de, ilk kızak yarışıda 1890'da bu kasabada yapılır. Alplerdeki ilk golf turnuvası da yine burada 1889 yılında organize edilir. İsviçre'nin ilk kayak okulu 1929'da Saint Moritz'de açılır.

Saint Moritz 1928 yılında 1928 Kış Olimpiyatlarına ev sahipliği yapar. Daha

“ Saint Moritz, 28.7 kilometrekarelik bir doğa harikası görünümünde. Bu alanın % 44'ünü kullanılmayan buzullar, dağlar ve ırmaklar oluşturuyor. ”

sonra 1948 Kış Olimpiyatları burada yapılmıştır. Saint Moritz, 20'den fazla FIBT Dünya Şampiyonasına, 1934, 1974 ve 2003 FIS Alpine Ski Şampiyonasına ve 40'ın üzerinde Engadin Ski maratonuna ev sahipliği yapar. Ayrıca 1979'da donmuş gol üzerindeki bir golf şampiyonası düzenlenir. 1985'ten beri Şubat ayında bir polo ve kriket turnuvası sürdürülmekte. Yelkencilik ve dünya rüzgar sörfü şampiyonası da burada hayat bulmuştur.

### İki bölgeden oluşuyor

Saint Moritz, Dorf ve Bad Moritz olmak üzere iki ayrı bölgeden oluşuyor. Dorf, Rolex saatleri ve Cartier aksesuarları satan özel butiklerle bezeli iki ana caddeden oluşan pahalı ve kalabalık bir bölge. Bad Moritz ise, Dorf'a göre oldukça ucuz bir yerleşim bölgesi.

Modern binaların, bölgenin müthiş manzarasıyla uyumsuzluğu göze çarpan özelliklerinin başında geliyor. Kışın Bad'ın etrafındaki gölde yarışmalar, buz golfü, polo ve kriket gibi değişik aktiviteler yapılıyor. Ayrıca gezi ya da kayak için oldukça uygun bir alan olma özelliğini taşıyor.

### Kayak ve eğlence merkezi

St. Moritz “exclusive” yani “size özel” “kayak merkezlerinin başında geliyor. Burayı diğer kayak merkezlerinden ayıran bir başka temel özellik de tüm kış boyunca tatil yapma imkanını sunuyor olması.

Buradaki pistler özellikle deneyimli kayakçıların ağızını sulandırıyor. Maceraya kucak açanlar için Saint Moritz çok cazip; çünkü burası özellikle off-pist olanaklarıyla ün yapmış durumda.





Saint Moritz, yazın yeşil ve mavinin her tonunu üzerinde taşıyor. Kış aylarında tamamen bir kar cennetine dönüşmesi ve özellikle gölün donmasıyla çeşitli aktiviteleri uygulamaya olanak tanıyor.

Bölge dört farklı bölüme ayrılmış ve 60 lifte sahip. Kasabayı en yakın olan pistler Corviglia'da yer alıyor. Kayak çekici gelmiyorsa ya da kayağın yanısıra başka kış sporlarına yahut aktivitelerine de el atmak istiyorsanız diğer alternatifler de oldukça fazla. Köpeklerin çektiği kızaklara binebilir, snowshoeing (tenis raketine benzer kar ayakkabılarıyla kar üzerinde yürüme), curling (buz üzerinde oynanan ve yerdeki dairelere graint blokların yerleştirilmesine dayanan bir strateji oyunu) ve hatta çılgın bir spor olan tobogganning de (buzdan bir tünelin içinde kızak tipi bir araçla kayılarak yapılan bir spor) seçenekleriniz arasında. Kar polosu ve at yarışları da Saint Moritz'de rağbet gören sporlar arasında bulunuyor

Off-pist olanaklarına sahip oluşuyla maceracı kayakçıların da ilgisini cez-

beden Saint Moritz dört bölgeden oluşuyor: Corviglia, Corvatsch Dağı, bitişiğindeki Lagalb ve Diavolezza Dağı. Kasaba merkezine yakın olmak isteyenler Corviglia'yı, adrenalin bağımlıları ise Lagalb-Diavolezza ve Furtschellas'ı tercih etmeli.

Kayak sonrası kasabaya inip, şık butiklerden alışveriş yapabilir ve yorgunluk molasını bir kafede sıcak çikolata ya da konyak eşliğinde verebilirsiniz. Bu sırada etraftaki jet sosyete de yakından görme şansınız mutlaka olacaktır. Sıcak çikolata yerine bir sıcak alternatif de dünyada en iyisini kesinlikle İsviçreliler'in yaptığı fondü. Çikolata-çilek ikilisi yerine tuzlu bir klasik tercih ederseniz beyaz şarap, un, sarımsak, kiraz konyağı ve asıl malzeme olan eritilmiş vacherin ve Gruyère ile yapılan peynir fondüyü de sipariş

edebilirsiniz. Otelinize birkaç torbayla dönmek isterseniz klasik de olsa çikolata, saat ve schnapps, torbanın demirbaşlarından olmalı.

### 5 yıldızlı konaklama

Sosyetik ortamı arayanlar için Dorf tavsiye edilir. Aslında kaliteli konaklama yeri Saint Moritz'in her iki bölgesinde de bulunur. Bad'da kalmanın büyük avantajı Corvatsch ve Corviglia'dan merkeze rahat dönebilmenizdir. Dorf'ta daha çok bar ve restoran seçim imkanı mevcuttur. Celerina ise bir başka seçeneğiniz olabilir.

Saint Moritz İsviçre'de lüks otellerin en yoğun şekilde temsil edildiği bölgedir. Otellerin çoğunluğu 4 ve 5 yıldızlı otellerdir. Örnek verecek olursak,

4 yıldızlı Cristal Big: Corviglia'ya en yakın olan oteldir.



4 yıldızlı Schweizerhof: mükemmel yemekleri ve yardımsever çalışan kadrosuyla öne çıkıyor.

3 yıldızlı Monopol: Sain Moritz merkezindeki konumuyla en az 4 yıldız değer. Muhteşem büfe kahvaltıları sizi etkileyecek

3 yıldızlı Nolda: Şato stilineki görünümüyle klasik bir dönemde hissedeceksiniz kendinizi. Teleferiğe oldukça yakın olması ise ayrı bir avantaj.

### **Dağda konaklamak istiyorsanız.**

3 yıldızlı Salastrains: 60 yataklı, komşu Züberhütte'den çok daha sakin ve küçük bir otel olan Salastrains'in, özellikle manzarası muhteşem.

### **Seçkin bir mutfacı var**

Eğer içkiyi, özellikle de nefis şarapları dışarda tutacak olursak St.Moritz'te kişi başına 50 dolara güzel bir akşam yemeği yiyebilirsiniz. Unutmayın!..Burası Avrupa'nın en popüler kayak merkezlerinin başında geliyor.

Ama şehirde daha ucuz yiyebileceğiniz yerler de mevcut. Özellikle Casca de il Dorf'ta ve Chesa Veglia'daki diğer üç restoranda muhteşem İtalyan mutfacını bulabilirsiniz. Geniş seçenekleriyle Hauses ile Veltlinekeller'de önemli bir yer teşkil ediyor. Burayı daha önce ziyaret edenlerin tercihi ise Champfer'deki Jöhri's Talvo'dur. Eğer romantik bir ortam arzu ediyorsanız mutlaka Murg'deki güneş batışının eşliğindeki yemeği mutlaka denemelisiniz.

“ Kışın Bad'ın etrafındaki gölde yarışmalar, buz golfü, polo ve kriket gibi değişik aktiviteler yapılıyor. Ayrıca gezi ya da kayak için oldukça uygun bir alan olma özelliğini taşıyor. ”



### **Dağ restoranları**

Dağlardaki restoranlar oldukça pahalıdır. Mutlaka önceden rezervasyon yaptırılmalıdır, özellikle de manzaraya açılan yerlerde oturmayı tercih ediyorsanız. Bununla birlikte St.Moritz'te daha ucuz yerler de mevcut.

Terastaki mükemmel manzarasıyla Paradis ve Lej de la Pesch sizi tatmin edecektir. Kayaktan dönerken akşam güneşinde Corvatsch'taki

Hahnensee restoranında bir akşam yemeği unutulmaz bir an olarak kalacaktır hafızanızda.

# HAYVAN HAKLARININ KORKUSUZ SAVUNUCULARI: HAYTAP

“ Henüz 6 yıllık bir kuruluş olmasına karşın, bünyesinde 16 üye dernek ve Türkiye'nin hemen hemen her yerinde valilik onaylı 70 temsilci barındıran, aktiviteleriyle, çalışma ve uygulamalarıyla adından sıkça söz ettiren, kendini çevre ve hayvan haklarına adanmış, bu felsefeyi bir yaşam tarzı olarak kabul etmiş güçlü bir federasyon HAYTAP. Nerede yardıma muhtaç bir hayvan görürseniz biliniz ki hemen başucundadır. Nerede mağdur edilmiş bir hayvan duyarsanız, onu korumak için ellerini çoktan uzatmıştır... ”



## Bize biraz kendinizden ve HAYTAP'taki çalışmalarınızdan bahsedebilir misiniz?

Haytap, Türkiye'de doğanın ve hayvanların yaşam haklarının korunması için çalışan bir sivil toplum kuruluşudur, bu konuda çalışan ilk ve tek federasyondur.

Federasyon tüzel kişiliği olmadan önce HAYTAP sadece sanal oluşumda var olan hayvan hakları savunucularının bir araya geldiği platform idi, tüzel kişiliği ise yoktu. 2008 yılından önce HAYTAP'ın kısa adı olan Hayvan Hakları Aktif Güç Birliği Platformunun kısaltılmışı olarak HAYTAP ismi benimsendi.

2008 yılında federasyon olunmasının İstanbul valiliğinin kararıyla tescil edil-

mesinden sonra resmi ismimiz HAYTAP Hayvan Hakları Federasyonu olarak kabul edildi.

HAYTAP, Türkiye'deki aktivist hayvan hakları savunucuları için genel bir çatı olmayı hatta federasyon olmayı hedefleyen sivil bir toplum hareketidir. HAYTAP aslında herkesdir, hepimizin'dir. HAYTAP adı üzerinde güç birliğidir. Uzun yıllar süren çabalar sonucu bu güç birliği Temmuz 2008 itibarıyla resmi tüzel kişiliğe haiz olmuş ve bünyesinde bir çok dernek ve temsilciyi barındıran yerel ya da bölgesel bazda değil ulusal çapta çalışan kurumsal çalışan bir federasyon olmuştur. Yani Haytap 2000'li yılların başındaki gibi sanal ortamda

değil, fiili ve hukuki olarak adresi belli olan, resmi hesapları bulunan, dava açabilen devlet katında sözleşme imzalayıp muhatap alınabilen kısacası ete kemiğe bürünmüş Türkiye'de hayvan hakları konusunda çalışan tek federasyondur.

Çalışmalarımızı özetlersek; içinde yaşadığımız doğanın ve hayvanların haklarının ihlalinde kamuoyunun bilinçlendirilmesi için projeler üretip hayata geçirir, ihlallerin önüne geçilmesi için devlet kurumları ile işbirliği yaparak yol gösterir, mahkemeler nezdinde dava açıp, eğitim çalışmalarını düzenler. İlgili yasaların değişmesi ve daha iyi bir şekilde uygulanabilmesi için halkla ilişkiler çalışmaları

## BÖLGENİZDEKİ HAYVAN BAKİMEVLERİNİ MUTLAKA ZİYARET EDİN

Bölgenizdeki hayvan bakımevlerini lütfen mümkünse bir ekip olarak ve o bölgenin ileri gelenleri ile düzenli olarak ziyaret edin. Mümkünse iyi bir ekip kurup barnakta bulunan belediyeciler ile işbirliğinde bulunun. İyi ilişkiler tesis edin. Sonuçta hiçbir gönüllünün yerini onlar tutamazlar. Mümkünse daimi tesis edilebilecek ekip ve takım çalışması yapın. Geçtiğimiz sene Edirne barınağında bir avuç gönüllü ile yapmış olduğumuz kurtarma operasyonunun filmi, örnek olması açısından, sizlere fikir vermesi için tekrar tekrar izlemenizi tavsiye ediyoruz.

ve görüşmeleri yapılmaktadır.

Federasyonumuz bugün Türkiye genelinde 16 üye dernek, 70'e yakın resmi temsilcilik ve binlerce gönüllüsü ile Diyarbakır'dan Muğla'ya, Adana'dan Zonguldak'a kadar Türkiye genelinde çalışmalar yapmakta ve bu çalışmalara hayvan dostlarımızın sesini tabana yayarak ve her yıl sesini daha da güçlendirerek devam etmektedir.

### HAYTAP'a kimler üye olabilir ?

HAYTAP'a aktivist olmak isteyen herkes ve fikirleri ile birlik ve beraberlik içinde hareket etmeyi düşünen, ben duygusundan arındırılmış herkes üye olabilir. Özellikle bağlı olduğunuz dernek ya da vakıf, HAYTAP ile yakın temas içinde olur ise mail grupları ya da web sitesi ile ilkelerini benimsemişse, yanımıza bir kişi daha katıldığı, biraz daha güçlendiğimiz için çok daha mutlu oluruz. Unutmayın tek tek bükülmemiz ve istemlerimizi kabul ettirmemiz zordur ama birlik halinde hareket edersek hem ciddi bir oy potansiyeli oluruz hem de kendimize olan güvenimiz gelir, bu mücadelede yalnız olmadığımızı hissederiz.

**Bilinçli bir hayvan hakları savunucusu olabilmek için gereken kriter nedir?**

Hayvan hakları savunucusu olmak için sadece hayvanları sevmek yetmez, onların haklarını korumak ve iyileştirmek için sistematik ve devamlı olarak çaba harcamak gerekiyor. Biz tek tek

# Bu Kış Onlar İçin Bir Kap Yemek Bir Kalp Sevgi



## YEREL HAYVAN GÖREVLİSİ OLUN:

İl çevre müdürlüğünün düzenlediği seminerlere katılıp muhakkak GÖNÜLLÜ KARTI alın. Eğer böyle bir seminer düzenlenmiyorsa mutlaka baskı kurun. Talep edin. Belirli bir sayıya ulaştığınızda yasa gereği bu semineri düzenlemek ve sizi devlet tarafından geçerli tescil edilen yerel hayvan görevlisi başvurusunu tamamlayın. Ayrıntılı bilgiler HAYTAP web sitesinde bulacaksınız.

hayvanları kurtarmak için sahada çalışmakla beraber daha makro ölçekte yarar sağlamak adına yurt genelinde üye derneklerimiz ve temsilcilerimiz aracılığıyla halkla ilişkiler, lobi, eğitim ve örgütlenme çalışmaları yapıp yerel yönetimlerle eşgüdümlü çalışıyoruz. Bu mücadeleyi kazanmak sadece ve sadece halkı arkamıza almakla, kamuoyu yaratmakla olur, o yüzden yukarıda bahsettiğim çalışmalar halkı bilinçlendirme, bilgilendirme açısından çok önemli. Bilinçli bir hayvan hakkı savunucusu olabilmek için önce bunu çok iyi kavramak gerekiyor. Ve tabii yasaları, mevzuatı da çok iyi bilip, ekip çalışmasına yatkın olmak da gerekiyor.

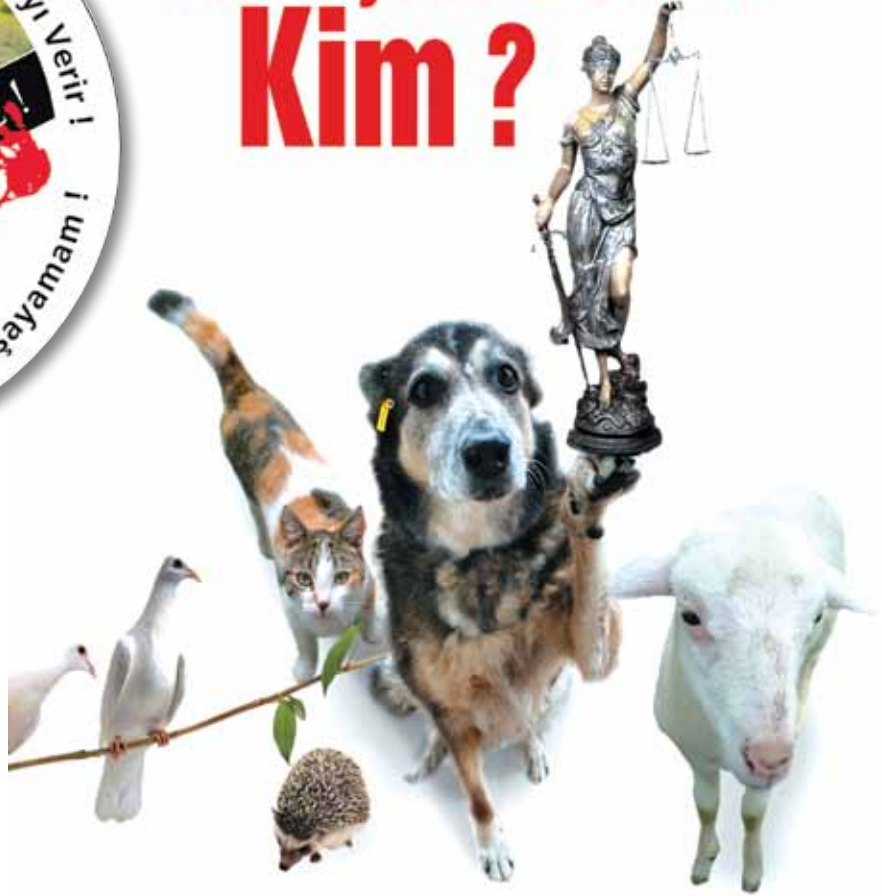
**Hayvan barınakları hakkındaki düşünceniz nedir? Hayvanları korumak adı altında zincirleyerek, aç bırakarak hayvanları ölüme terk etmeleri ne ka-**

**dar doğru. Barınakların gerçek amacı nedir? Nasıl olmalıdır?**

Aslında artık barınak diye bir şey yok. Yani sağlıklı hayvanlara insanların şikayeti üzerine bir yerde hapis hayatı yaşatılması kanuna aykırı. 5199 sayılı Hayvanları Koruma Kanununa göre



# Söyler misiniz ? Kim Duyacak Sesimizi Kim ?



büyükşehir ve yerel belediyeler kedi ve köpeklere gerekirse tedavilerini yapar ve kısırlaştırır. Bu işlemler yapıldıktan sonra işaretlenen hayvan (köpek ise kulağına küpe, kedi ise çentik) 10 gün süreyle sahiplendirilmeye çalışılır, başarılı olunamıyorsa daha sonra alındığı yere bırakılır. Bu işlemlerin yapıldığı yerler kısırlaştırma /rehabilitasyon merkezleridir. Belediyeler aynı zamanda geçici hayvan bakımevi kurmak zorunda. Buralarda ise sokakta kendi başına yaşayamayacak olan kör, sakat, yaşlı ya da agresif hayvanlar hayatlarının sonuna kadar yasaya göre doğalarına uygun koşullarda yaşatılır. Hayvanların doğalarında fayans, beton ya da parmaklık yoktur, kulübe, tente ve toprak zeminin olduğu doğal yaşam alanları vardır. Bu iki merkezi kurmak her yerel ve büyükşehir belediyelerinin görevleri arasındadır. Yani sağlıklı hayvanların yaşamaya mahkum edildiği hapishanevari yerler yasaya aykırıdır. Bu konuda çok radikal sonuçlar alamamızın en büyük nedeni 5199 sayılı hayvanları koruma kanununun bir kabahat yasası olması, içeriğindeki yaptırımların yeterli olmamasıdır.

**Peki bu denli yoğunluklu çalışan bir kurumun ayakta durmasını sağlayan nedir? HAYTAP'a nasıl yardım edilebilir?**

HAYTAP tamamen gönüllülük esasıyla çalışan bir kurum. Gelen bağışlarla saha, ve kurumsal çalışmalarımızı yapıyoruz, çalışanlar ise gönüllü. Projelerimi-

**Hergün yüzlercesi katlediliyor, öldürülüyor !  
Ben "İNSAN"ım diyen herkesi  
harekete geçmeye davet ediyoruz.**



Boyalıköşk Sok. No: 52 Arnavutköy -Beşiktaş -İSTANBUL 0212 358 00 71 [www.haytap.org](http://www.haytap.org)

## HAYVAN HAKLARI KONUSUNDA UZMANLAŞMA KADROLARIMIZDA YER ALIN:

Hayvan hakları mutlaka sokaktaki kedi ve köpekle sınırlı değildir. Hayvan hakları aynı zamanda, deney grubundan, petshoplara, avcılıktan, hayvanat bahçelerine, hukuktan kürke kadar birçok detaylı ve çetrefilli konuya ayrılmaktadır. Ayrıca bunlara destek olması gereken, proje üretme, uygulama, AB fonlarına başvuru, web tasarımı, yurtdışı ile bağlantılar, matbaalardan afiş desteği

gibi birçok konu da vardır. Aşağıda basit krokisini gördüğümüz ekiplerimiz ile yakın temasa girebilir bulunduğunuz bölge neresi olursa olsun onlarla beraber çalışabilir yine çalışmalarınızı önce bizim sitemizde, kendinizi geliştirdikten sonra bağımsız sitenizde de yayınlatabilir, böylece birçok kişiye hem aktivist olarak hem de bilimsel tabanda da ulaşabilirsiniz.



## HAYVANLAR YANINDA İNSANLARA YÖNELİK ÇALIŞMALARDA DA BULUNMAYA ÇALIŞIN.

Kamuoyunda hayvanseverlerin sadece hayvanlara yardım ettiği insanlara yardım etmediği yönünde yanlış intiba vardır. Oysa bu imaj doğru olmadığı gibi kendimizi doğru ifade edememekten kaynaklanmaktadır. O nedenle HAYTAP geçtiğimiz yıllarda Lösev başta olmak üzere, Siirt'teki bir okula dahi yardımda bulunmuştur. Bu tipten çalışmalar sizlerin bulunduğunuz bölgede çok çok ciddiye alınmanıza neden olur.

zi hayata geçirebilmek ve tam anlamıyla kurumsallaşabilmek adına HAYTAP İktisadi işletmesini ve hayvanlarla ilgili ürünlerin satıldığı Haytapshop'u kurduk. Böylelikle projelerimize maddi destek sağlayarak daha makro ölçekte ve kalıcı işler yapabileceğiz. Destek olmak isteyenler web sitemize başvurabilir ya da Haytapshop'tan alışveriş yapabilirler, böylelikle bizim çalışmalarımıza destek olabilirler.

**Yaptığımız çalışmalar sonucunda bugün beklediğiniz, istediğiniz yerde misiniz HAYTAP olarak? Yoksa daha gidecek yolumuz var diyormusunuz?**

HAYTAP sadece 6 sene önce kuruldu ama Türkiye'de o kadar çok hayvan hakkı ihlalleri var ki; yurdun her yerinden



günde 24 saat imdat çılgınlığı geliyor, biz de insanüstü güçle her ilçede belde örgütlenmeye, gönüllülerimizi eğitmeye tüm çağrılara yetişmeye çalışıyoruz. Dernekler gibi sadece kedi, köpek üzerine yoğunlaşmayıp, yunus parklarının kapatılmasından, adalardaki atlara yapılan eziyetin durdurulmasından, av hayvanları ile ilgili gerekirse mahkeme açmaktan tutun da sirkelere kadar, dağda yakalanıp çoban köpeklerine parçalatılan kurdun, dere kenarına su içmeye gelen ve sopalarla öldürülen ayının hakkını korumaya kadar çok geniş bir yelpazede mücadele ediyoruz.

Aslında kurumsallaşmış diğer STK larla karşılaşırsanız biz daha çok genç bir federasyonuz ama çok hızlı yol katettik daha da gidecek çok yolumuz var.

**Son olarak eklemek istediğiniz bir şey var mı?**

Hayvanların haklarını sadece günübirlik çalışmalar yaparak korumak mümkün değil, bu yüzden bu konuda Türkiye'deki hayvanseverlerin en büyük ayıbı şimdiye kadar ayakları yere basan bir örgütlenme gerçekleştirememiş olmasıdır. HAYTAP'ın kurulması ile ilk defa tünelin ucunda bir ışık görebildik o yüzden de sınırsız kenetlenerek aile ve sosyal yaşantılarımızdan fedakarlıklar yaparak mücadele ediyoruz. Bizimle aynı görüş birliğinde olan, tartışmalara polemiklere girmeden akılcı yollarla çözümler üretip hayvan haklarının bir temele oturması için mücadele edecek hayvan hakları savunucuları ile birlikte çalışmak istiyoruz. Başvurular [www.haytap.org](http://www.haytap.org) adresinden yapılabilir.

# TARİHİN TANIĞI MİNYATÜR

Röportaj: Ebru Avcı KARATAŞ

1953 yılında başlayan Minyatür aşkını halen sürdürmekte olan tarihin önemli hadiselerini, kişilerini ve mekanlarını bütün detaylarıyla resmetme sanatını genç kuşaklara aktaran Cahide Keskiner ile, Minyatür'ü, tarihini ve yapım teknikleri üzerine konuştuk

## Minyatür'ün İslam ve Türk sanatındaki yeri nedir?

İslam dünyasında resmin temsilcisi minyatürdür. Süsleyiciliği yanında kuvvetli bir anlatım gücüne ve has bir estetiğe sahip olarak, değişik üsluplar altında asırlar boyu gelişimini sürdürmüştür.

İslam dünyasında resim sanatı bütünüyle yasaklanmamış, toplumun fikir ve akidelerine uygun tarzda soyut bir anlayışla yorumlanmıştır. Evliya Çelebi "Seyyahatname" adlı eserinde, IV. Halife Hz. Ömer'in hicretin 21.yılında, bir tarafında ayet, diğerinde figür olan bakır sikke bastırıldığını yazmaktadır. Emevi, Abbasi, Eyyubi, Artuklu, Atabek ve Selçuklularda resimli sikke ve madyonlar vardır. Portre ressamlığı, Fatih Sultan Mehmet'ten imparatorluğun son yıllarına kadar bir gelenek halinde sürmüş, en mutaassıp Osmanlı hükümdarları bile portrelerini yaptırmakta sakinca görmemiştir. Siyer-i Nebi gibi dini konulu eserlerin dahi bizzat hükümdar tarafından resimlendirilmesinin istenmesi dikkate şayandır. İslam dünyasında minyatür, dinî ve sivil yapıların duvarlarını süsleyen bir yapı-mekan sanatı değil, çok sayıda sanatçı ve resimlenen binlerce eserle bir kitap sanatı olmuştur.

## Minyatür kelimesinin anlamı nereden geliyor?

"Minyatür", Latince'de "küçük ölçülerde" anlamındaki "minyon" ve "kırmızı boya ile yapılan resim" anlamındaki "miniâr" kelimelerinden türemiştir. Latince'de bu tarz resimleri yapan sa-



natçılara "minyatari" denir. Osmanlı Türklerinde ise minyatüre genellikle "nakış-resim" sanatkarına da, eserin türüne göre "nakkaş", "ressam" veya "mussavvir" denmiştir.

## Yapım tekniği açısından Minyatür'ü nasıl değerlendirebiliriz?

Minyatürde en büyük özellik, anlatılmak istenen konunun eksiksiz olarak aktarılmasıdır. Bu nedenle perspektif kullanılmaz. Uzaklık ne boylar, ne de renk ve gölgelerle belirtilir; boy, kişinin öneme göre artar veya azalır. Ön planda

olanlar kağıdın alt tarafına, geridekiler ise üst tarafına doğru yerleştirilir. Bütün figürler, birbirlerini tümü ile kapatmayacak tarzda düzenlenir. Konu, mesafe farkı gözetmeksizin en ince ayrıntılara kadar işlenir. Türk minyatürlerinde renk çoğu kez soyutlama aracı olarak düz, parlak ve gölgelerden arındırılmış olarak kullanılmaktadır. Türk minyatürlerinin bir özelliği de, sayfa kenarlarında İran minyatürlerindeki gibi ağır bir tezhibe yer verilmemesidir. Sanatkar burada yalnızca "halkarı" denen zarif ve sade bir süsleme tarzını veya serpme

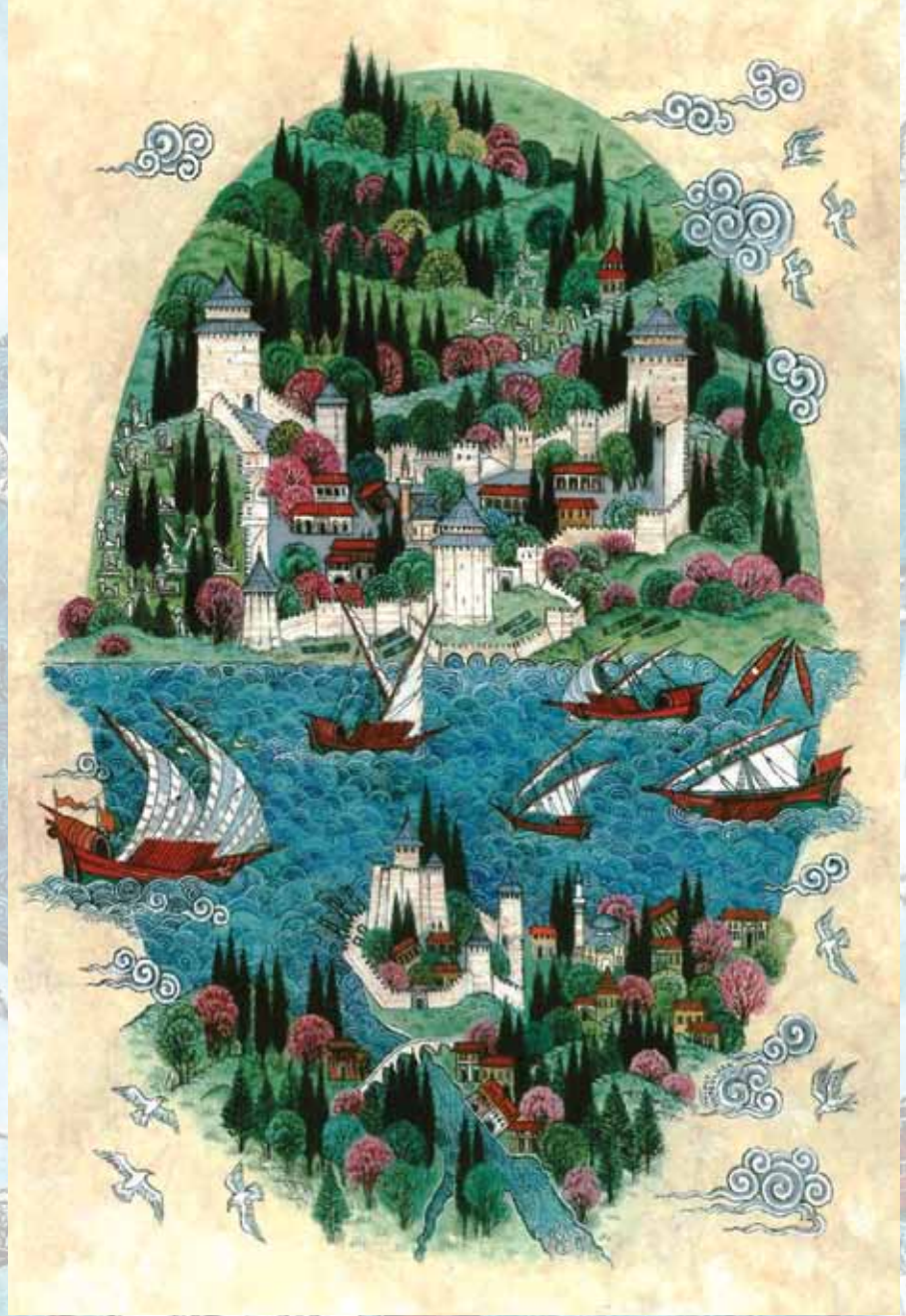


altın ile yapılan “zerefşan” tekniğini uygulamakla yetinmiştir.

### Geleneksel Minyatür'ümüz hangi konuları ele almıştır?

Genellikle tarihi, edebi ve ilmi konuların işlendiği minyatür sanatında, Türkler çoğunlukla tarihi yansıtmayı tercih etmişlerdir. Osmanlıların savaşlarını, seferlerini ve şenliklerini anlatan resimli yazmalar, diğer İslam ülkelerindeki örneklerinden apayrı, gerçekçi bir üslubun taşıyıcısı olmuştur. Bu nedenle minyatürlü yazma eserlerimizin pek çoğu, zamanın örf ve adetlerini, gelenek ve göreneklerini, giyim kuşamını olduğu kadar Osmanlı Türk tarihini de takip edebileceğimiz kıymetli birer tarihi belge niteliğindedir.

Türk resim sanatının en erken örnekleri, Doğu Türkistan'da Uygur Türkleri tarafından yapılmış VIII. ve IX. yüzyıla ait Maniheizt duvar resimleri ve bazı sayfalarındaki minyatürlerdir. Yaratıcı bir sanat gücüne sahip olan Uygurlar, buldukları yörede mahalli süslemeye tesir edip, yeni konuların gelişmesini sağlamıştır. Uygur devletinin dağılmasından sonra bu hareket devam etmiş ve Selçuklu Türkleri tarafından geliştirilerek ilk İslam minyatürleri oluşturulmuştur. Türklerin Bağdat, Mısır, Suriye



gibi diğer Arap ülkelerine gelmesiyle ilk Arap minyatürleri görülmeye başlar. XI. yüzyıldan itibaren Bağdat'tan Anadolu'nun içlerine kadar uzanan çeşitli sanat merkezlerinde yapılmış olan birçok eserde yer yer mahalli sanat görüşünün yanında Antik-Bizans ve Orta Asya resim sanatının etkileri izlenmektedir. XV. yüzyıldan XVI. yüzyılın başlarına kadar Herat, Şiraz, Tebriz gibi doğu minyatür okullarının tesirleri, konuda olduğu kadar, renk, teknik ve kompozisyonda da kendini gösterir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde bu tesir-

ler giderek azalmış, gözleme dayanan gerçekçi bir sanat üslubu yeni şematik düzenlemelerle kişiliğini vurgulamaya başlamıştır. Türk minyatür sanatının en parlak dönemi III. Murat'ın saltanat yıllarına rastlar. Bu dönemde pekçok eser yazdırılarak resimlendirilmiş, aşırı süslemenin yer almadığı, olayların gerçekçi bir şekilde resmedildiği kendine has bir üslup meydana getirilmiştir. Osmanlı Türk minyatürü son aşamasını XVIII. yüzyılın ilk yarısında gerçekleştirmiştir. Bu dönemde yapılan eserlerde yer yer Batı sanatının tesiri görülürse de, eski

değerler tümüyle yitirilmemiştir. Ancak XVIII. yüzyılın sonlarına doğru, batı resim sanatına duyulan aşırı ilgi nedeniyle Türk minyatürünün giderek özelliğini kaybettiği ve yerini yağlıboya resim tarzına devrettiği görülür.

Selçuklu ve Osmanlı saraylarının ayrılmaz bir parçası haline gelen nakışhanede hattat ve nakkaşlar tezhib ve minyatürlü eserler meydana getirirken, her türlü süslemede kullanılmak üzere desenler de hazırlanmıştır. Her eser, yazar, hattat, katip, nakkaş, cetvelkeş, altın ezen, tahrir çeken, cilt ustası ve müzehhibden oluşan geniş bir kadronun çaba ve hüneriyle ortaya çıkmıştır. Saray nakkaşhanelerinde talebe hep usta çırak usulüyle yetişmiştir.

Bugün, çok değerli hocamız merhum Ord. Prof. Dr. A. Süheyl Ünver'in üstün gayretleri, yeri doldurulamayacak ciddi çalışmaları ve yetiştirdiği pek çok talebesi sayesinde Türk Minyatür Sanatı yeniden hayatîyetine kavuşmuş, yeni yorumlarla eserler verilmeye başlanmıştır. Kendisini her zaman olduğu gibi rahmet, minnet ve şükranla anarım.

#### Minyatür nasıl yapılır?

Minyatüre başlamadan önce, resimlendirilecek olan manzara, portre veya olay hakkında bilgi toplanır. Bu hazırlık safhasından sonra işlenecek olan konu bir eskiz kağıdına çizilir. Hataları varsa düzeltilir, noksanları tamamlanır. Âharlı bir kağıt üzerine alınır.

Aynı kompozisyondan birkaç adet yapılmak isteniyorsa, ince ve oldukça mukavim bir kağıt üzerine çizilen desen çok ince uçlu bir iğne ile sert bir mukavva üzerinde sık aralıklarla iğnelenerek kalıbı çıkarılır. Toz haline gelene kadar ezilen ve tülbent içinde topak halinde sıkıştırılan söğüt ağacı kömürü ile, işlenecek kağıdın üstüne konan iğnelenmiş kalıp üzerinden geçilerek desenin kağıda çıkması sağlanır. Kurşun kalem ile hatlar sabitleştirilir.

Minyatürde boyamaya zemin renklerinin vurulması ile başlanır. Zemin olarak altın veya gümüş kullanılacaksa ilk önce bunlar sürülür, zermühre denilen bir cins akik taşı ile üzerinden geçilerek parlattılır. Minyatürde renklerin birbirleri ile uyum sağlayacak tarzda dağılmasına dikkat etmek gerekir. Figürlerin dış kenarları genellikle kendi renginin oldukça koyusu olan bir tonda çizilerek ayrıntılar belirlenir. Yalnız altın ve gümüşte kontr olarak siyah renk tercih edilmiştir.



XVIII. yüzyılın sonlarına doğru, batı resim sanatına duyulan aşırı ilgi nedeniyle Türk minyatürünün giderek özelliğini kaybettiği ve yerini yağlıboya resim tarzına devrettiği görülür.

Sanatçının sabır ve hünerini asıl bundan sonraki safha gösterir. Elbise üstü nakışları, iç ve dış mekanda bulunan unsurlar, çiçek, ağaç, kaya gibi tabiat elemanları, portre yapılyorsa erkeklerin sakal ve bıyıkları, kadınların saçları, kaşları, varsa kürkleri en ince ayrıntılarına kadar tel tel işlenir.

Minyatür sanatında tarama, akıtma,

noktalama, tonlama gibi her türlü boyama tekniği kullanılabilir. Özellikle portre çalışmalarında yüz renklerinin vurulup tamamlanmasından sonra "su rötüşü" denilen bir işlemle, arzu edilen renkte bir su, fırça ile yüzün üzerinden geçirilerek bütün çizgi ve noktaların birbirleri ile kaynaşması sağlanır.

Minyatür için âharsız bir kağıt kulla-



nılacaksa, arap zamkı karıştırılmış ince bir üstübeç tabakasının astar mahiyetinde zemine sürülmesinde yarar vardır. Astar olarak sulu altın sürülürse, üste sürülen boya çok daha canlı ve net bir görünüm kazanır.

Eski ustalar, boyalarını ve kullandıkları bütün aletleri kendileri yapardı. Muhtelif incelikte fırçaları hazırlamak büyük maharet isteyen bir işti. "Tüy kalem" denen, kontür ve en ince süslemelerin işlendiği çok ince fırça, üç aylık kedinin ense tüyleri güvercin kanadı kamışına geçirilerek hazırlanırdı. Günümüzde ithal malı samur fırçalar kullanılmaktadır.

#### **Altın varak işlemi nasıl uygulanıyor?**

Altın varak, saf altın parçacığının, iki güderi arasında çekikle dövüle dövüle, gayet ince tabakalar haline getirilmesidir. Bu tabakalar ezilme işleminden sonra yazma eserlerimizde, fırça ile sürülerek kullanılabilir bir hal alır.

Tezhib ve minyatür sanatlarımızda kullanılan altın varaklar çok çeşitlidir. Bunların en iyisi 24 ayar olanlardır. Ayarı düşük olanlar az parlar, yeşil altın, belirli bir oranda saf altına gümüş katarak elde edildiği için rengi daha açık ve yeşilimtraktır. Rutubetli bir yerde bırakıldığında esmer bir renk alır ve zamanla kararır. Kırmızı altın ise, altına bakır katılarak elde edilir. Ancak katılan bakır oranı fazla olduğu zaman sürüldüğü zemini yer, kağıdın zamanla parçalanmasına neden olur.

#### **Altın'ın ezilmesi de önemli bir husus minyatürde**

Altın varaklar mutlaka arap zamkı ile



ezilmelidir. Bu, toz veya likit halinde olabilir. Nefeszade İbrahim Efendi Gülzar-ı Savab adlı eserinde altının süzölmüş saf bal ile de ezilebileceğini söylemektedir.

Altın ezmeye başlamadan evvel ellerin sabunla iyice yıkanıp temizlenmesi gerekir. Altın ezilecek olan tabağın hemen yanında bir bardak klorsuz iyi su bulunmalıdır. Toz halinde olan Arap zamkından silme bir çay kaşığı kadar alınarak çok temiz, yayvan ve ateşe mukavim porselen bir tabak ortasına konur. Bir iki damla su ile, çevire çevire ezilerek hamur haline getirilir. Sonra sağ elin orta parmak memesine biraz zamktan dokunarak yaprak ara-

sındaki altından bir varak kaldırılarak tabağa alınır. Parlaklığı tamamen kaybolup hamur haline gelene kadar tabağın tam ortasında tek parmak ile ezilir. Altın ne kadar iyi ezilirse o kadar rengi açılır ve harenemeye başlar. Ezilip incelmesine emin olmak için, tabağın altın olan bir kenarına üç, dört damla su koyup hafifçe karıştırılmalı, tabağı eğerek bunun akışına bakmalı. Eğer kumlu gibi birbirlerinden ayrılarak akıyorsa henüz ezilmemiştir. İyi ezilen altın damlasında zerrelere görülmez.

#### **Altın minyatüre ne şekilde yapıştırılıyor?**

Altın yapıştırımda kullanılan en kuvvetli madde yumurta akıdır. Çok taze

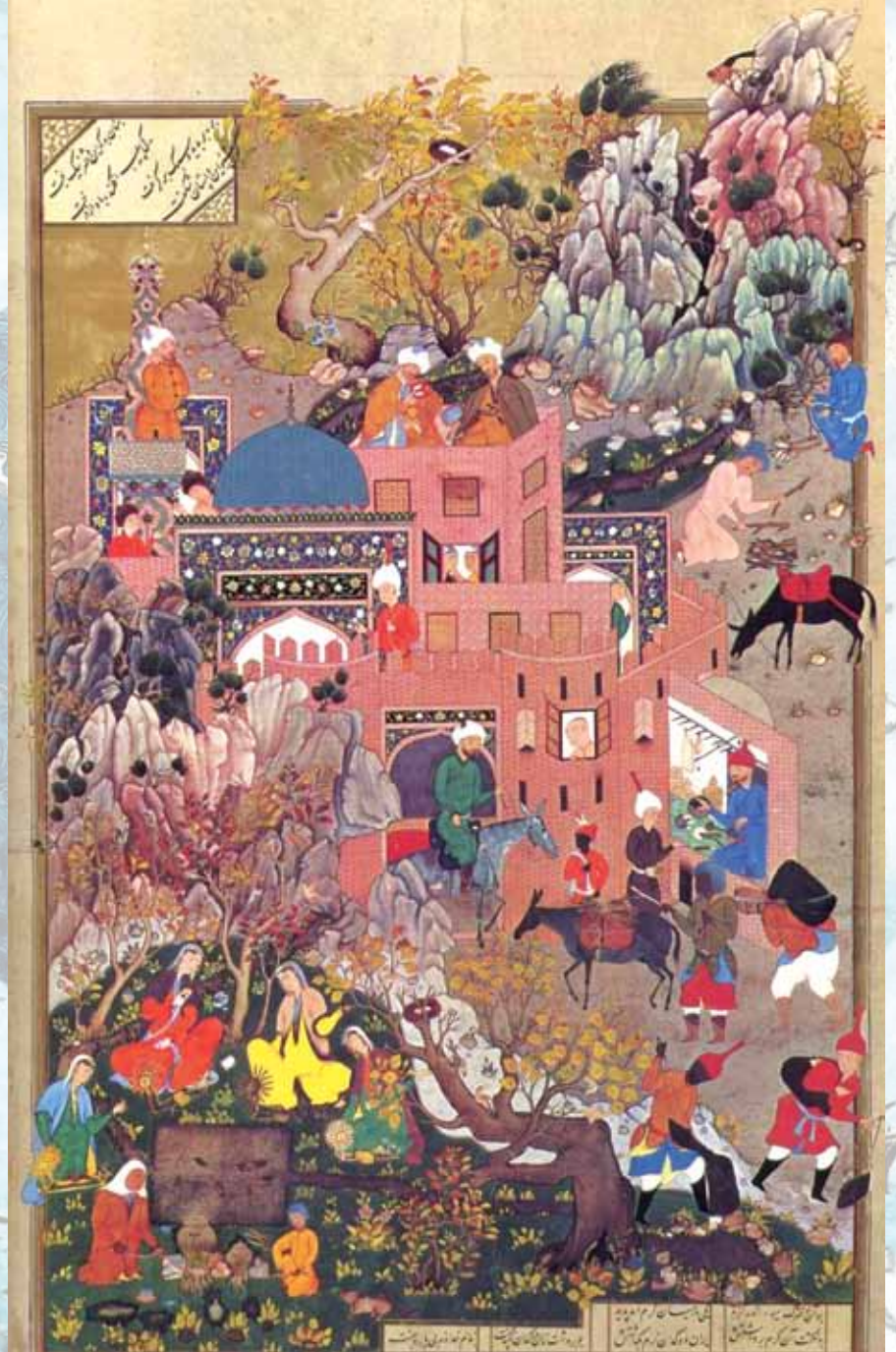
Minyatür ile, tarihimizdeki olayları, Saray manzaralarını, törenleri, geleneklerimizi, tarihimizi insanlara aktarmak gayretimizdeyiz. Her minyatür bir hikayeyi anlatmak ister, bizim amacımız eserlerimizle izleyiciyi tarihteki o noktaya taşımak istiyoruz.

tercihen günlük olan ve döllenenmiş bir yumurtanın akı sarısından ayrılır. Bir çanak içinde ceviz büyüklüğünde bir şap parçası ile akın uzaması bitip sulanana kadar çırpılır. Üzerinde biriken köptükler alındıktan sonra buna birebir oranında su ilave edilerek karıştırılır. Altının yapıstırılacağı yere bir fırça ile bol miktarda sürülür.

Bu işlem başlamadan önce, altın varaktan bir santim kadar daha büyük olan ince ve yumuşak bir kağıda sarı balmumu sürülür. Altın yaprağının üzerine konup sıvazlanarak, altının bu kağıt üzerine alınması sağlanır. Altını üzerine aldığımız kağıt, kesici kenarları iyice tebeşirlenmiş bir makas ile yapıstırılacak ebatlarda kesilerek yumurta akı sürülen yere ak henüz kurumadan yavaşça konur. Makasın tebeşirlenmesi, altının makasa yapışmaması içindir. Yapıstırılan altın varaklar arasında aralıklar kaldığı takdirde, aynı işlem burada da tekrarlanır.

### Zerfeşan hazırlanması nasıl gerçekleştiriliyor?

Zerfeşan yapmak için oldukça koyu bir kıvamda jelatinli su hazırlanır. Bu sıvı, bir iki saat bekletildiğinde pelteleşecek şekilde olmalıdır. Bir çay fincanı suya, jelatin tabakasından beş, altı kare konarak hafif ateşte jelatin tamamen eriyene kadar kaynatılır. Baş ve işaret parmaklarımızı ıslattığımızda, birbirlerine değdirdiğimiz zaman hafifçe yapıstırırsa istenilen kıvamdadır. Sonra soğuması beklenir ve zerfeşanlanacak olan yere kalın bir fırça ile sürülür.



### Ne tür kağıtlar tercih edilmiştir?

Minyatür sanatımızda kullanılan kağıdında büyük bir önemi vardır. Gelibolulu Ali Menakib-i Hünerverân adlı eserinde, en iyi cins kağıdın 'Devlet-abadi' olduğunu ve Semerkant kağıdından aşağısına itibar edilmemesini söylemektedir.

Ancak bunların yanında 15. y.y.da Kağıthane'deki kağıt fabrikasında imal edilen, İstanbullu adlı olan da tercih edilenler arasındadır.

Kullanılacak olan kağıtlar, daima

aharlı ve mührelidirler. Genellikle şeker beyazı, açık krem, toz pembe ve süt mavisi renklerinde olanlar benimsenerek kullanılmıştır. Nispeten daha koyu tonlarda olan kağıtların, minyatürü çevreleyen pervaz süslemelerinde bulunduğu, bir genelleme olmasa dahi dikkati çeker.

### Kağıt boyama teknikleri ne şekilde gerçekleştirilmiştir?

Aslında beyaz renkte olan kağıtlar, cinsleri ne olursa olsun, bitkisel veya

madeni boylarla boyanmaktadır. Boyama işlemi üstten sürerek olduğu gibi, banyo usulü ile de yapılır. Buna daldırma denir. Kağıtlar ne şekilde boyanırsa boyansın, ilk önce, kağıdı şaplı bir suya daldırıp, kurutmakta fayda vardır.

Sürme usulü ile kağıt boyamasında, toz boya, mermer üzerinde, bir miktar sirke ile ve destezenk yardımı ile ezilir. Buna nişasta muhallebisi yapılarak karıştırılır. El ile veya bir sünger ile kağıdın üzerine yedire yedire iyice sürülür. Gölgede kurumaya bırakılır. Suyunu iyice çekip kurumaya başladığında, bir ağırlık altına konarak kağıdın kırışmaması sağlanır. Ancak kağıt boyamada en güzel tarz banyo usulü olanıdır. Burada ton farkı olmaz. Yapımına başlarken, ilk önce, renk veren bitkiler zevke göre seçilir. Ihlamur, çay, safran, kına ve gelincik gibi bitkiler suda iyice kaynatılır. Rengi iyice çıktıktan sonra, bu suya bir miktar şap ilave edilerek tekrar kaynatılır. Kenarlı bir tepsiye alınan bu renkli suyun içine kağıtlar daldırılarak banyo yaptırılır. Suyun süzülmesi için kağıdın bir köşesinden asılarak kuruması beklenir.

Boyama işlemi özellikle aharlanmamış olan kağıtlar kullanarak yapılmalıdır. Zira aharlı kağıt boya tutmaz. Kağıt boyamasının değişik bir tarzı da, genellikle eski eserlerde kullanılan Akkâse'dir. Burada, kağıdın metin kısmı ile kenarda kalan bölümü farklı renklindedir. Bu işlemde ilk önce, kağıt istenilen renkte tümü ile boyanır. Sonra, metin kısmı sıvı arap zamkı ile kapatılır ve daha farklı bir renkte daldırma usulü ile ikinci defa boyanır.

### **Günümüzde Minyatür Sanatı'nın durumu nedir? Yeni kuşaklar bu sanata uyuyorlar mı?**

Minyatür belli kuralları olan bir ekol. Yüzyıllarca bir ustadan öğrencisine aktarılmış bir sanat. Maalesef Türkiye'de Osmanlı İmparatorluğunun yıkılması ve batılılaşma nedeniyle son 2 asırdır Minyatür sanatı unutulmuştu. Şimdi yeni olarak hayata geçmeye başladı.

Minyatür ile, tarihimizdeki olayları, Saray manzaralarını, törenleri, geleneklerimizi, tarihimizi insanlara aktarmak gayretimizdeyiz. Her minyatür bir hikayeyi anlatmak ister, bizim amacımız eserlerimizle izleyiciyi tarihteki o noktaya taşımak istiyoruz.



## CAHİDE KESKİNER

1931 yılında İstanbul'da doğan Cahide Keskiner, tezhip ve minyatür çalışmalarına 1953 yılında, hocası Ord. Prof. Dr. A. Süheyl Ünver ile başladı. Hattat Macit Ayrıl'dan hat dersi, ressam Şeref Akdik'ten de resim dersleri alan Keskiner, 1965 yılında İstanbul Yıldız Porselen Fabrikasına Türk Süsleme Sanatları Uzmanı olarak atandı ve burada ilk Türk Süsleme Atölyesini kurdu. Birçok resmî ve özel kurum ve kuruluşlarda açılan kurslarda eğitim görevlisi olarak vazife aldı.

1980 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Topkapı Saray Müzesi'nde açılan Uygulamalı Türk Süsleme Sanatları kurslarında eğitim ve yönetim kurulu başkanlığına getirilen Keskiner, 1982 yılında, daha önce halka açık eğitim programını yürüttüğü Mimar Sinan Üniversitesi'nde Geleneksel Türk Süsleme Sanatları Bölümü'nde öğretim görevlisi oldu.

Yurtiçi ve yurtdışında pek çok sergiye katılan ve 6 kişisel sergi açan sanatçı, çeşitli kurum ve kuruluşlardan plaketter aldı. 2000 yılında, Kültür Bakanlığı Mevlana Büyük Ödülü'ne layık görüldü.

Türk Süsleme Sanatlarında Desen ve Motif, Turkish Motif, Çocuklar İçin Türk Motifleri, Türk Süsleme Sanatlarında Stilize Çiçekler: Hatai, Minyatür Sanatında Doğa Çizim ve Boyama Teknikleri, Minyatürler Kitabı adında yayınlanmış eserleri bulunmaktadır.

Sanatçı Keskiner, kendi adını verdiği tezhib ve minyatür atölyesinde, öğrencileri ile çalışmalarına devam etmektedir.

### **Yayınlanmış Eserleri;**

- Türk Süsleme Sanatlarında Desen ve Motif, Tercüman Sanat ve Kültür Yayınları 1978
- Turkish Motifs, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu 1989 (7.baskı 2007)
- Çocuklar için Türk Motifleri ile Çizim ve Boyama Kitabı, Türk Kültürüne Hizmet Vakfı 1990
- Türk Süsleme Sanatlarında Stilize Çiçekler: Hatai, T.C. Kültür Bakanlığı 2000 (2. baskı 2002)
- Minyatür Sanatında Doğa Çizim ve Boyama Teknikleri, T.C. Kültür Bakanlığı 2004



**YİĞİT TAHTALIOĞLU**  
Amatör Pilot – Turist Rehberi  
yigitguide@gmail.com

# GANJ ÜZERİNDE

Günbatımından az evvel uçsuz bucaksız, sessiz ve bereketli ovanın içinde uzanan Ganj üzerinde ‘3000 feet’te son yaklaşma için şimdi takribi 30 derece Batı’ya dönen tayyarede -uykulu gözlerle- kanadın yattığı pencereden kızıl renge boyanmış, Hinduğun kutsal nehrini seyrediyorum. Ganj’in doğduğu Himalayalardan yola çıktığımızda puslu Katmandu vadisinin gri tonlarını arkamızda bıraktık. Batan günün ateşi, hayat döngüsünün (her gün yeniden) kutsandığı Ganj Ana’ya sunulan ateşin -ışığın- ve birazdan nehir kenarında toplanacak binlerce Hindunun ‘Aarti’ ayinini haber veriyor. ‘Landing checklist’ icra edildi, ‘üç yeşil’ yanıyor. Varanasi kuleden 27 pistine ‘iniş serbest’ anonsu yapıldı. Uçakta hemen herkes hulyalı, günbatımında bizi karşılayan Hint Ana (Bharat Mata)’nın nelere kadir olduğunu tahayyül ediyor. Bu alt kıtanın en kutsal yerinde hayat ve ölüm hakkında binlerce tanrı, duygu ve inanca sahip olanların “yikanıp dinlenip durduğu, güldüğü” ve ağladığı nehir üzerinde şimdi derin bir sükut... ‘Minimumlar’ a az kaldı...

Varanasi’ye vardığımızda uçaktan inip terminale yürürken grubun arkasında kaldım. Ne kadar sessiz ve “gamlı bir akşam vakti”. Apronda bizden başka kimse yok. Sanki bir düşler alemine seyahat etmişiz; batan günün sonunda parlak yıldızlar altında yeni bir dünyanın kapıları açılıyor. Derken arkamda aniden beliren gölgeler, bir feryat ü figan ile irkildim! Pala bıyıklı, kalın kaşlı suratsız bir adam, rengarenk ‘sari’si içinde dünyalar güzeli bir genç kadını saçlarından sürükleyerek terminalin hemen yanındaki hangara götürüyor. ‘Rama! Lakş-ma-na!’ diye beyhude bağırarak kadının imdadına yetişecek koca meydanda (benden başka) kimse yok! Birilerine haber vermek için apronda nafilce etrafa bakındım. Genç ve güzel kadının çığlıkları yüreğimi dağladı, bir cesaret içeri



-imdadına- koştum! Devasa hangarda en-vai çeşit tayyare içinde tek motorlu ‘amfi-biyen’lerin arasında kaybolan suratsız kabadayı ve kaçırdığı biçare kadını ararken yerde bulduğum, küçük uçakları çekmek (veya itmek) için kullanılan demir çubuğu zorbaya karşı kullanmak gerekebilir diye aldım. Genç kadın kısılmış sesiyle son bir gayret ‘Ra-ma!’ diye bağırdı. Elimde demirden çubuk, sesin geldiği yöne doğru şuursuz koştum! Zorba, zorla alıkoyduğu genç ve güzel kadını daha önce hiç görmediğim tuhaf bir ‘sabit kanatlı’ ya bindirmiş, şimdi motör çalıştırmıştı. Kulakları sağır eden gürültü ve kapkara bir egzoz dumanı içinde tayyare, zorbanın kumandasında, kaçırdığı yolcusuyla birden hangarın kapısına doğru hareket etti. Durması için çaresizce haykırdım. Pala bıyıklı, kalın kaşlı zorbaya tehditler savurdum. Peşinden koşup, tayyareye hasar verir uçmasına mani olur diye elimdekini

‘empenaj’a fırlattım! Nafilce. Hangardan çıkıp ‘taxi’ yolunda koşmaya başlayan tayyare hemen havalandı, alacakaranlıkta gökyüzünde egzozundan çıkan siyah ve kesif dumanın bıraktığı izle irtifa almaya başladı. Heyhat! Yardıma koşacak kimse yok. Bu sahihsiz yerde, birazdan sonsuz dek kaybolup gidecek rengarenk ‘sari’si içinde genç, güzel ve çaresiz kadının akıbetini düşündüm. Şimdi kapısı ardına kadar açık hangara doğru -yine- şuursuzca koşmaya başladım. Az evvelki hengamede gözüme kestirdiğim mavi gövdeli 152’nin önce iki kanadına çıkıp yakıt durumuna, sonra motor kapağını bir çırpıda açıp yağına baktım. Tekerlerdeki takozlara birer tekme atıp, kokpitte sol koltuğa yerleştim. Böyle bir tayyareyi uçurmayalı nice zaman olmuş, motör çalıştırma öncesi ‘checklist’ gerek. Zavallı genç kadının çaresizce çirpinişi aklımda, ‘mahlut ayar çaresizce çirpinişi aklımda, ‘mahlut ayar kolu zenginde’, ‘karbüratör ısıtıcı kapalı’,



Fotoğraflar: Yiğit Tahtaloğlu

**Ganj Nehrinde Sabah:** Hayat ve ölüm hakkında binlerce tanrı, duygu ve inanca sahip olanların "yıkılıp dinlenip durduğu, güldüğü" ve ağladığı nehir üzerinde ibadet vakti

'manyeto şalteri' açık, 'starter'e basıverdim. Motör çalışır çalışmaz gaz kolunu iterek, tipini bilemediğim tayyaresiyle az evvel havalanan zorbaya yetişmek için taxi yoluna çıktım. Levye üzerine iliştirilmiş notta yazan ATC frekansından havacılığın 'lingua franca'sı ile beyhude kalkış müsadese istedim. Sanki meydana in cin top oynuyor! Yüksek devirde manyetoları 'check' edip, vakit kaybetmeden aynı taxi yolundan koşarak teker kestim. Şimdi koyu lacivert semada, bir gurub vakti ardında siyah bir is (ya da iz) bırakan tanımlayamadığım tayyare içinde kaçırılan genç ve güzel bir kadın ve uçağa kumanda eden şu zorbayı takip ediyorum...

Alabildiğince uzanan "uzak ve mai gölgeli" ova üzerinde 340 ° başla 'Ayodhya' istikametinde şimdi arayı kapatırken hafif bir 'varyo' ile tırmanıp zorbanın tepesine binmek için fırsat kolluyorum. Tayyaresinin ardındaki karaltı, yaklaştıkça gümüş rengine dönüyor. Ancak, tipini bilemediğim tayyare birden sola yattı. Levveyi öne itip keskin dönüş yapan zorbanın üzerine -yine- şuursuzca pike yaptım. Tanrım, aklıma mukayyet ol! Tuhaf manevralar yapan bu tuhaf tayyarenin içinde birbirinin benzeri birden fazla pala bıyıklı, kalın kaşlı suratlı adam ve zavallı bir genç kadın var! Galiba pike yaparken fazla negatif 'G' yedim, gözüm karardı hayal görüyorum: adamlardan biri önde uçağa kumanda ediyor, diğeri arkada kadını saçından tutmuş bırakmıyor, beriki elinde silah... Varanasi'den kalktığımızdan beri ardında siyah bir is -karaltı- bırakan zorbanın tayyaresine şimdi daha yakından bakıyorum: meğer bu siyah karaltı duman değil, gümüş rengi heybetli kanatları olan ulu bir kartal imiş! Pala bıyıklı, kalın kaşlı zorba(lar) sanki kendilerini takip eden bu haşmetli kartaldan kurtulmak için türlü numaralar, manevralar yapıyor...

“Batan günün ateşi, hayat döngüsünün (her gün yeniden) kutsandığı Ganj Ana'ya sunulan ateşin -ışığın- ve birazdan nehir kenarında toplanacak binlerce Hindunun 'Aarti' ayinini haber veriyor.”

Hinduluğun bu kutsal dünyasında şimale doğru, garbın 'Dandaka' ormanına benzer bir yerde, semada peşinde olduğum zorba ile kaçırdığı genç ve güzel kadının uçağını yakalamaya çalışıyorum. Aramızda takribi çeyrek mil mesafe, az evvel hiç bir işe yaramayan 'pike'yle kaybettiğim irtifada şimdi 2300 devirle yol alıyorum. 'Mahlut ayar kolu' teker kestiğimden beri 'zengin'de kalmış, ayarlamak gerek derken önümdeki tayyare birden büyük bir gürültüyle sarsıldı ve sustu! Aniden havada beliren kuş sürüsüyle çarpışan -görebildiğim kadar- pervanesi, kanat ucu ve irtifa dümeni kopan, ön rüzgar siperliği kevgire dönen zorbanın sabit kanatlısı takatsız ve dümensiz, ters yatıp daireler çizerek ormanlık alana düştü. Eyvahlar olsun! Nefesim kesildi, boğazım düğümlendi kumandaları bıraktım... Aklımda parlak 'sari'si içinde dünyalar güzeli biçare genç kadın, gözümde yaşlar, koyu lacivert bir semada yalnız "sönen ve gölgelenen" ufka bakıyorum...

Neden sonra hafif sola yatmış, titreyip sarsılan mavi gövdeli 152'nin 'stol ikazıyla' kendime geldim. Sağ direksiyon verip, gaz kolunu itince düz ve ufki uçuşa geçen tayyaremi sola yatırıp 180 derece döndüm. Şimdi alçalıp, ormanlık alanda uçağın düştüğü yerde -bir ümit- hayat emaresi arıyorum. Bu soğuk ve karanlık çayırdaki etrafa saçılmış enkazın arasında kazazedelere ait her hangi bir iz yok! Tam gaz tırmanıp 'şandel' çizip geldim, enkazın etrafında 'sekiz' döndüm. Beyhude! Pala bıyıklı, kalın kaşlı zorba ile kaçırdığı

dünyalar güzeli genç ve güzel kadının bedeninden eser yok...

Alçak irtifada keskin dönüşle son kez aşağı baktım: enkazın uzak köşesinde bir himalaya sedirinin gölgesi yerde, bir kanadı kırık -can çekişen- ulu bir kartalı andırıyordu...

Sukut ile tırmanıp, mehtaplı gecede inci gibi parlayan Ganj'ı gözümde kestirdim. Şimdi Varanasi'ye (sabırsızlıkla) dönmek için sonsuzluğa uzanan gecede gizemli ve kutsal nehrin aktığı yöne uçuyorum. Uzaklarda bir yerde gök gürlledi, şimşek çaktı!.. Ganj'ı kesen Hindistan Demiryolu Kumpanyası'nın soğuk (ve parlak) ray hattını -sol başla- takip ederken nihayet meydanı buldum. Esas bacakta 'transponder' 7700'a bağlı; 121.5'ten mütemadi 'mayday' anonsu yapıyorum. Nafile! Varanasi kule sessiz. Meydan yine ıssız. Süzülüş bacağımda karşıladığım 27 pistinin billurdan yaklaşıma ışıklarını gördüm, heyecandan sesim kısıldı. Rüzgar sakın, flap açık, palyede gazı çekip uçağı topladım; teker koymak üzereyim... Hafif bir sarsıntıyla gözlerimi açtım. Etrafımda sessiz ve hulyalı yolcular, piste henüz teker koyan uçakta Nepalli kabin amiri hoş bir seda ile 'Varanasi Lal Bahadur Shastri Uluslararası Havaalanı'na indiğimizi anons ediyor. Meğer ben düşler alemine seyahat etmişim, meğer bu dünyada gerçek ile hayal arasında kalmışım...

Kim bilir dünyalar güzeli genç kadının akıbetini belki bir başka düşümde görürüm veya kimbilir belki bir Hint destanında karşıma yeniden çıkar...



## UÇUŞ BAKIM PERİYOTLARI

SEFA İNAN

www.sefainan.com

# UÇAK BAKIM PERİYOTLARI, KURALLARI VE BAKIMLARDA YAPILAN İŞLEMLER.

**H**avacılık sektörümüzde bir çok mesleki branş bulunmaktadır. Zincirin halkaları gibi birbirine bağlı bu branşlarda çalışanlar hep birlikte aynı amaca yönelik çalıştıklarından, birinin bir hatası diğerini direkt olarak etkilemektedir. Havacılık sektörünün bilhassa lisansiyeye çalışanlarının( pilot-teknisyen-dispeç-hava trafik kontrolörleri) birbirlerinin yaptıkları işleri, kurallarını hatta sorunlarını detaylı olarak olmasa da en azından yeteri kadar bilmelidir diye düşünüyorum.

Bu nedenle aşağıdaki yazımı TALPA dergisi aracılığı ile kalıcı kalması amacıyla sektör çalışanlarına sunup devasa çelik kapılar arkasında ki dev hangarlarda çalışan lisanslı uçak teknisyenlerinin, Ekip ve yolcuların emniyetli uçmaları için yapmak zorunda oldukları bakım konularını kısaca bir kez daha hatırlatmak istedim.

Uçaklar, insanları ve kargo yüklerini kilometrelerce öteye sağlıklı ve konforlu olarak kısa süre içerisinde ileten teknoloji harikalarıdır. İşlevi bu denli önemli olan bu makinelerin bakımlarının yapılması da doğal olarak ince detayları ve sıkı kuralları içerir. Havacılıkta öncelikli ve değişmez hedef önce uçuş Emniyeti'dir ve tüm havacılık kuralları bu hedefe kilitli olarak üretilmişlerdir.

Sivil havacılık sisteminde yolcu veya kargo taşımacılığında kullanılan uçakların bakımlarının nasıl yapılacağı kesin çizgilerle çizilmiş kurallarla belirtilmiştir.



Ülkemizde bu kurallarının yazılması ve uygulama kontrolü ile ilgili otorite/makam Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'dür (SHGM). Kısaca JAA diye adlandırılan Joined Aviation

Authorities (Birleşik Havacılık Otoriteleri) kaldırılarak yerine AB üyesi ülkelerin üyesi olduğu EASA (European Aviation Safety Agency) kurulmuştur.

SHGM, uçakların bakımları ile ilgili olarak EASA'nın Part-145 ve Part-M ku-



rallarını SHY-145 ve SHY-M isimleri altında Yönetmelik ve Talimat olarak milli kurallara uyarlayıp sisteme sokmaktadır.

EASA'nın uçak bakımları ile ilgili en önemli kuralı Part145 sayılı Onaylı Bakım Merkezi olmasıdır.

Bunun ülkemize uyarlı olanın adı Bakım Kuruluşu Yönetmeliği SHY-145 dir. Çok yakında bu yönetmeliğin detayı olan Bakım Kuruluşu Talimatı SHT-145 de yürürlüğe girecektir.

Bir uçağın bakımı periyodik ve periyodik olmayan bakımlar olarak ikiye ayrılır.

Bu yazıyla siz değerli okurlarıma periyodik bakımları anlatmaya çalışacağım.

Koruma bakımı diye de isimlendirebileceğimiz (Preventive Maintenance) periyodik bakımların ne oldukları ve uçak kaç saat uçtuktan veya iniş yaptıktan sonra hangi tür bakım işlemlerinin uygulanacağı uçağı üreten fabrika (Airbus, Boeing gibi) tarafından yazılarak bağlı olduğu ülkenin Sivil Havacılık Otoritesine onaylatıldığı Maintenance Planning Document (MPD) ile belirlenir.

Belli bir tip uçağı uçuran işletici kuruluş (örn. THY, Onur Air gibi) MPD

içerisinden kendi filosundaki o tip uçağın üretici seri numarasına göre uygun olanlarını seçerek uçağı ve işleticiye özel bir Maintenance Program (MP) yazar ve bunu SHGM'nin onayına sunar. İşletici kuruluş MP dokümanını MPD'ye sadık kalarak yazarken içerisine kendi tecrübelerine göre MPD dışında bazı ilave bakım işlemleri de koyabilir. Onaylı bir MP, uçağı uygulanacak periyodik bakımları içerir.

SHGM onayından sonra bu doküman bağlayıcı olarak yürürlüğe girer ve artık içeriğindeki bakım maddelerinde azaltma, bakım aralıklarında uzatma yapılamaz.

Uçağın uçuş saatleri ile iniş sayıları pilotun her bir sefer için doldurduğu sevir defteri diyebileceğimiz Technic Log ve Official Flight Log' lardan işleticinin bakım planlama/mühendislik birimi tarafından günlük olarak takip ve bilgisayar sistemine kayıt edilir.

### **Periyodik/planlı bakımlar uçağın tipine göre genel olarak;**

- Her inişten sonra ve kalkış öncesi yapılan Uçuş öncesi kontroller

(Pre-flight inspection) Transit Bakım + varsa arıza giderme işlemleri,

- 24 veya 36 saatte 1 defa yapılan Günlük Bakım,
- Her hafta bir defa yapılan Haftalık Bakım,
- Her 300/400 uçuş saatinde bir yapılan A bakım,
- Her 3000/4000 uçuş saatinde bir yapılan B+C bakım,
- Her beş yılda bir yapılan 5, 10, 15 yıllık bakım gibi bakımlardır.

NOT: Bu bakımlar örnek olarak verilmiş olup, uçak tipine göre değişiklik gösterebilir.

Tespit ve takip edilen uçuş saatine göre bakımların bir saat bile geçmeden yapılması şarttır. Bu nedenle, genelde uçaklar yukarıdaki örnekte gösterilen uçuş saatlerini tam doldurmadan bakıma alınırlar. "Daha 5 saati var, 3 saati var, gidiş dönüş uçuş saati bunun altında kalır düşüncesi" ile uçak uçuşa verilemez.

Uçak, beklenmeyen bir zorunluluk nedeniyle zamanında bakım yapılacak üsse dönemmezse yapılacak bakım saati geçmiş yani, kural ihlal edilmiş olacaktır. Her bir uçağın yılda bir defa uçabilirlik sertifikası



sının yenilenmesi için SHGM uzman ve denetçileri en az son bir yıl içerisinde bu uçağa yapılan bakımları uçuş saatlerine göre zamanında yapılıp yapılmadığını kontrol ederler. Bu kontrolde kural hatası tespit edilirse SHGM tarafından uçağın uçabilirlik sertifikasının uzatılmama (uçağın yerde kalması) olasılığı yaşanabilir. Uçuşa Elverişlilik Sertifikası uzatılmayan uçak yerde kalmaya mahkûm demektir.

Planlama birimi uçağa uçuş saate göre hangi bakım uygulanacaksa, bilgisayardan Bakım Paketi denilen ve o bakımda uygulanması şart olan işlemleri (Task) bakım kartı formatında basar ve onaylı bir liste çıkarır. Bakım kartları bakımın cinsine göre bir sayfadan binlerce sayfaya kadar olabilir. Her bir bakım kartı bu tip uçakta bakım yapmaya SHGM tarafından lisanslandırılmış ve bakım kuruluşu tarafından yetkili kılınmış uzman teknisyenler ( B1 veya B2 yetkisine sahip teknisyenler) tarafından uygulanır. Bakım kartındaki uygulanan her bir mad-

de uygulayan yetkili uzman teknisyen tarafından imzalanır daha doğrusu kendisine verilmiş özel işlem onay mührü ile sonuçlandırılır. Artık, bu bakım maddesindeki işlemin sorumlusu işlemi mühürleyen bu teknisyendir. Bakım sona erip uçak uçuş hizmetine verildikten sonra ilgili bakım paketi en az 3 yıl süre ile arşivde muhafaza edilecektir.

### **Bakıma alınan uçak üzerinde sırasıyla:**

Dış (gerekliyse iç) temizlik,  
Uçağın hangar içindeki bakım dokuna

alınması veya uygun bakım sehparının uçağa yanaştırılması,

Gerekli kontrol kapaklarının açılması,  
Bu kontrol kapaklarının iç kısımlarının gözle kontrol edilebilmesi için teknik temizlik,

Bakım kartına göre kontrol işlemi: Kontrol işlemleri gözle kontrol (visual/close visual) veya tahribatsız muayene (NDT) metotları ile yapılır. Her iki yöntem için de ilgili teknisyenlerin özel eğitimi ve bu işlemi yapmaya yetkilendirilmiş olmaları gerekir. Gözle kontrol için uzun yıllar uçak teknisyenliği tecrübesi



ve uyumsuzlukları görebilme yeteneğinin eğitilerek geliştirilmiş olması şarttır zira bakmak, görmek demek değildir.

Kontrol sırasında tespit edilen her bir uyumsuzluk rutin olmayan işlem formuna (NRI) kaydedilerek düzeltici işlem uygulanması için uçağın bakım sorumlusuna (boardman) verilir.

NDT metotları içinde ise röntgen, ultrasonik, eddy-current, dy-penetrant, magnetic particular vb muhtelif yöntemler mevcuttur ve bakım kartında bu metotlardan hangisinin kullanılacağı yazılmıştır.

Periyodik bakım işlemlerinin uygulanması (kontrol, söküm, takım, test ve ayar işlemleri gibi) ve uygulananların içerisinde tekrar kontrolü gerekenler (Required Inspection Item) varsa ikinci bir yetkili teknisyen tarafından kontrol edilerek onaylanması,

Kontrol sırasında tespit edilen uyumsuzlukların giderilmesi (non-routine işlemler) ve tekrar kontrol edilerek onaylanması,

Ayar işlemleri,

Test işlemleri,

Tecrübe Uçuşu (gerekliyse) ve son olarak, Bakımın tamamlanarak uçağın uçabilirliğinin onaylanması, sertifikalandırılması işlemleri yapılır.

Bakımın sertifikalandırılması işleminin özel yetki sahibi teknisyen tarafından aşağıda anlatıldığı gibi yapılması şarttır.



“ Uçaklar, insanları ve kargo yüklerini kilometrelerce öteye sağlıklı ve konforlu olarak kısa süre içerisinde ileten teknoloji harikalarıdır. İşlevi bu denli önemli olan bu makinelerin bakımlarının yapılması da doğal olarak ince detayları ve sıkı kuralları içerir. ”

### **Bakım tamamlanınca**

#### **C yetkili teknisyen tarafından:**

1. Bakımı uygulama emrinde listelenmiş periyodik bakım kartlarının, periyodik olmayan bakım kartlarının sayısal olarak tamamının var olduğu, (Yüzlerce sayfadan meydana gelen bir bakım paketi içerisinde bir adedinin bile eksik olması, uçağın uçabilirliğinin onaylanmasına mani olacaktır)

2. İşlemlerin B1 veya B2 yetkili teknisyenler tarafından uygulandığı/ mühürlenmediği/ kurallara uygun olarak kapatıldığı,

3. Değiştirilmesi gerekli olan parçaların faal olduğu belgelenmiş olanları ile değiştirilmiş oldukları,

4. Mühendislik emirlerinin (EO/TYE) uygulandığı,

5. Bakım bitiminde uçağın tecrübe uçuşu gerekip gerekmediği gibi hususlar yönünden incelenir.

Tüm bu incelemeler olumlu sonuçlandığında C yetkili teknisyen, bu uçak için bir Uçuşa Verilebilirlik Sertifikası olarak adlandırılacak resmi bir belge (CRS= Certificate of Release to Service) yayınlar ve onaylar.

Bu onay/kayıt işlemi bir kere de uçağın Technic Log denen seyir defteri üzerinde tekrarlanır ve artık uçak ticari uçuşuna döner..

Hayırlı uçuşlar...



Sultansazlığı



Flamingolar



Yalıçapkını



Angut Kuşu



Uluslararası Kuşları Koruma Konseyi'nin Kuş Cennetleri'nin saptanmasına yönelik yaptığı çalışmada ülkemizde yaklaşık 70 kuş cennetinin varlığı belirlenmiş. Özellikle 15'inin acil koruma altına alınması gereken kuş cennetleri arasında olmasının en büyük nedeni kontrolsüz avcılık, sazlık ve sulak alanların değerini yitirmesi, sulak alanlarda aşırı su kullanımı sayılabilir. Kuşların kendilerini güvende hissettiği bölgelerde üremeleri, kuluçkaya yatmaları ve nerede beslendikleri araştırıldığında birçok kuş türünün tehlike altında ya da yok olma tehlikesiyle karşı karşıya olduğu ortaya çıkıyor.

### Manyas Kuş Cenneti

Gölün yapısı ve özelliği nedeniyle birçok zoolog için eşi bulunmaz bir yer. Manyas Gölü güneyden gelen Koçayla beslenen ve kuzeydoğudaki kuş cenneti ile turizme önemli bir katkıya sahip. Ağaçlık ve sazlık bölümde mart ayı başından itibaren gelen kuşların kuluçkaya yattığı göl 1938 yılında Prof. Dr. C.Kosswing tarafından keşfedildi. O günden bu yana sürekli kontrol altında tutulan bölge önce kuş cenneti daha

sonrasında da milli park özelliği kazandı. Mart, Temmuz, Eylül ve Ekim kuş gözlemek için ideal dönemlerdir. 200'ü aşkın kuş türünün izlemenin mümkün olduğu Manyas turistlerin gözde mekanlarından biri.

### Sultansazlığı

Kayseri'nin Develi Ovası'nda yer alan Sultansazlığı Gölü'nde 252 kuş çeşiti bulunurken kuş sayısı da yaklaşık 400 bine varıyor. Angutların ilk sırayı aldığı Sultansazlığı, 20 bine yakın Flamingo'yu barındırıyor.Kapadokya'dan gelen turist-

lerin akınına uğrayan gölde kürekli sallarla da gezilebiliyor.

### İzmir Çamaltı Tuzlası

Sahip olduğu doğal şartlar nedeniyle, kuş türleri açısından eşi bulunmayan bir yer olan Çamaltı Tuzlası bir dönem yok olma tehlikesi atlatmış nadir cennetlerden biri. 190 kuş çeşidine evsahipliği yapan Çamaltı Tuzlası gruplar halinde gezen flamingoların ilginç mimariye sahip evleriyle süsleniyor. Kıyıya yakın uçan Yalıçapkını, Bahri ve Deniz Kırlangıçları yöre sakinleri arasında yer alıyor.



**Bafa Gölü**

“ Bafa Gölü 16 bin hektarlık alanıyla kuşların önemli sığınma alanları arasında bulunuyor ”

**Nallıhan Kuş Cenneti**

Ankara-İstanbul-Bolu-Eskişehir dörtgeni arasında yer alan ve 150'yi aşkın kuş türüne evsahipliği yapan kuş cenneti 1994 yılında Milli Parklar, Av ve Yaban Hayatı Genel Müdürlüğü tarafından koruma altına alındı. Piknik yapılabilen alanlara sahip kuş cennetinde şahin doğan, kartal, turna, keklük, çulluk, kaz, bıldırcın kılkuş, yeşilbaş, karabatak, su tavuğu gibi kuşlar bulunur.

**Bafa Gölü**

16 bin hektar alan üzerine kurulu orman ve gölleri ile kuşların önemli sığınma yerleri arasında bulunan Bafa Balık Gölü'nde yaşayan kuş tür sayısı 260 olarak belirlenmiş. Kuş bilimi ve eğitimi açısından önemli bu yörede bulunan pelikan, deniz kartalı, dikkuyruk sayıları oldukça azalmış durumda.



Nallıhan Kuş Cenneti



İzmir Çamaltı Deltası



### Göksu Deltası

Kışlama ve kuluçka alanı olarak gelen çok sayıda türün barındığı cennette her yıl ilginç görüntüler oluşuyor. Yerli kuşların da yer aldığı bölgede sayıları gittikçe azalan Saz Horozu bölgenin simgesi olmuş durumda. Tür sayısının 330'a vardığı bölgede kuş gözlem ve foto safariler için oldukça uygun bir ortam mevcut. Kuş gözlemi için en uygun zaman göçün yoğun olarak yaşandığı nisan ve eylül ayları.

### Birecik

2000'den bu yana sayıları gittikçe azalan kelaynakların sayısı 60'a düşmüş. Tek eşli yaşamları nedeniyle üremeleri-

nin de çok yavaş olduğu bilinen bu kuşların şu anki durumu kafesin arkasından seyredilmeye dayanacak boyutlara varmış.

### Efteni Gölü Kuş Cenneti

35'i kalıcı toplamda 150 türe evsahipliği yapan Efteni'de leylek, yabani ördek, tepeli beyaz balıkçıl, angıt, sakarmeke, kuğu, gölün kolay görünen türleri arasındaki yerini alıyor. Boz kaz, Sakarca, Yeşilbaş, Fiyu, Bekri, Çıkrıkçım, Kılkuş, Kaşıkçın, Macar, Elmabaş, Pas Baş, Gri balıkçıl, Turna, Toy, Mezgeldik, Çulluk, Karatavuk, Kız kuşu, Karabatak foto safari mevsiminde uygun özellikleri sahip kuşlar arasında.



# VİZYONDAKİLER

Hazırlayan: Tuncer Taşdoğan

# 47

## RONİN

**Tür:** Aksiyon, Dram, Fantastik  
**Yönetmen:** Carl Rinsch  
**Senaryo:** Chris Morgan, Walter Hamada, Hossein Amini  
**Oyuncular:** Keanu Reeves, Rinko Kikuchi, Cary-Hiroyuki Tagawa, Hiroyuki Sanada

47 Ronin adlı samuray çetesinin ustası öldürülünce ekip dağılır ve ekipte yer alan herkes işsiz kalır. Rakip çetenin lideri Kira tarafından gerçekleştirilen bu suç elbette ki karşılıksız kalmayacaktır. 47 Ronin'in sadık elemanları Oishi ve Kai bir araya gelerek kanunsuz ve acımasız bir intikam planının peşine düşerler. Bu yolculukta yalnız olmayan ikilinin yanında, korkunç hesaplar peşinde olan Kira'nın yok olmasını isteyen kalabalık bir grup da yer alacaktır. 47 savaşı, hayatlarını arkalarında bırakarak dünyanın en tehlikeli insanı Lord Kira'nın kalesine doğru ilerlemeye başlar.



## A haunted house

**Tür:** Komedi, Korku  
**Yönetmen:** Michael Tiddes  
**Senaryo:** Marlon Wayans  
**Oyuncular:** Marlon Wayans, Dave Sheridan, Essence Atkins, Marlene Forte

Yeni evlenen çiftimiz Malcolm (Marlon Wayans) ve Keisha (Essence Atkins) taşındıkları evde yalnız olmadıklarını keşfederler ancak ruhlar onlardan önce davranır ve ruhlarını ele geçirirler. Bu durumdan kurtulmaya kararlı olan Malcolm, bir rahip (Cedric the Entertainer) pisişik güçleri olan (Nick Swardson) günümüzün hayalet avcıları gibi görevlendireceği insanlardan yardım alır.



# Hobbit

## Smaug'un çorak toprakları

**Yönetmen:** Peter Jackson

**Senaryo:** Peter Jackson, Fran Walsh,

**Oyuncular:** Martin Freeman, Richard Armitage, Ian McKellen

Üçlemesinin ikinci filmi olan yapımda Shire'lı Hobbit Bilbo Baggins, Thorin Meşekalkan'ı ve beraberindeki 12 cüce ile çıktığı yolculuğu doğuya, Kuytuorman'a doğru sürdürmektedir. Ejderha Smaug'un yıllardır hüküm sürdüğü Yalnız Dağ'a ve kayıp Erebor Cüce Krallığı'na ulaşmak için atıldıkları macerada başlarına yine akıl almaz belalar

gelecektir. Ormanın girişinde Büyücü Gandalf'tan ayrılmak zorunda kalan ekip, dev Örümcek sürünün ağlarından kurtulduklarını zannederken, savaşı orman elflerinin esiri olurlar. Bu arada güçleri her geçen gün artan Azog'un liderliğindeki Ork'lar da, güvenli gibi görünen Elf krallığında dahi, cücelerin bir an olsun peşlerini bırakmazlar.



## Zamanda Yolculuk

**Tür:** Animasyon, komedi

**Yönetmen:** Leon Joosen

**Seslendirenler:**

Martin Freeman,  
Ashley Tisdale, Tic Curry

Bernard, Noel Baba için çalışan sadık ve sakar mı sakar bir elftir; hayatındaki en önemli şey de bu iştir. Noel Baba'nın bir gecede tüm dünyayı nasıl dolaştığını öğrendiğinde tamamen ufku açılan Bernard, gizli zaman makinesinin sırrını öğrenmiş olur. Aynı zamanda kötücül Necil Baddington ve annesi Vera da bu sırrı çözmeye çalışmaktadır ve bu nedenle Kuzey Kutbu'na savaşçılarını göndererek Noel Baba'yı yakalamalarını emrederler. Elf Bernard için kahramanlık zamanıdır; kısa bir süre içerisinde bir ekip oluşturacak ve kötüler Noel gecesini mahvetmeden Noel Baba'yı kurtarmaya çalışacaktır.



## Genç & güzel

**Yönetmen:** Francois Ozon

**Oyuncular:** Marine Watch,

Geraldine Pailhas, Frederic Piero

Isabelle yaşatları ve arkadaşlarından farklı olmayan, onlar gibi okul ve ev arasında sıradan bir hayat sürdüren onyediy yaşındaki bir genç kızdır. Annesi ve üvey babasıyla birlikte yaşadığı sorunlar ve çelişkilerden kurtulmanın yolunu önemsizce verdiği bir kararda bulur. Isabelle, ihtiyacı olmadığı halde, para karşılığında kendinden yaşça büyük adamlarla birlikte olmaya başlar.



## Eyvah Eyvah 3

**Yönetmen:** Hakan Algül

**Oyuncular:** Ata Demirer, Demet

Akbağ, Selahattin Taşdoğan,  
Naci Taşdoğan

Hüseyin Badem, hayatının aşkı Müjgan'la da nihayet evlenmiştir. Mutlulukları Müjgan'ın hamilelik haberiyle bir kat daha artmıştır. Bu arada Firuzan, artık ünlü bir şarkıcı olmuş, şöhret basamaklarını çıkmaya başlamıştır. Serinin önceki filmlerindeki karakterleriyle, macera Geyikli'de yine ve yeniden devam ediyor.



**EKİM 2013 VEFAT EDEN ÜYELERİMİZ  
YAŞAR İNAÇ**

**KASIM 2013 VEFAT EDEN ÜYELERİMİZ  
MURAT YILMAZ ( THY KPT. PLT.)**

Yakın zamanda aramızdan ayrılan değerli çalışma arkadaşlarımızı,  
saygıyla anıyor ve ailelerine baş sağlığı diliyoruz.

TALPA Yönetim Kurulu

**EKİM 2013 EMEKLİ OLAN ÜYELERİMİZ  
AHMET ATA**

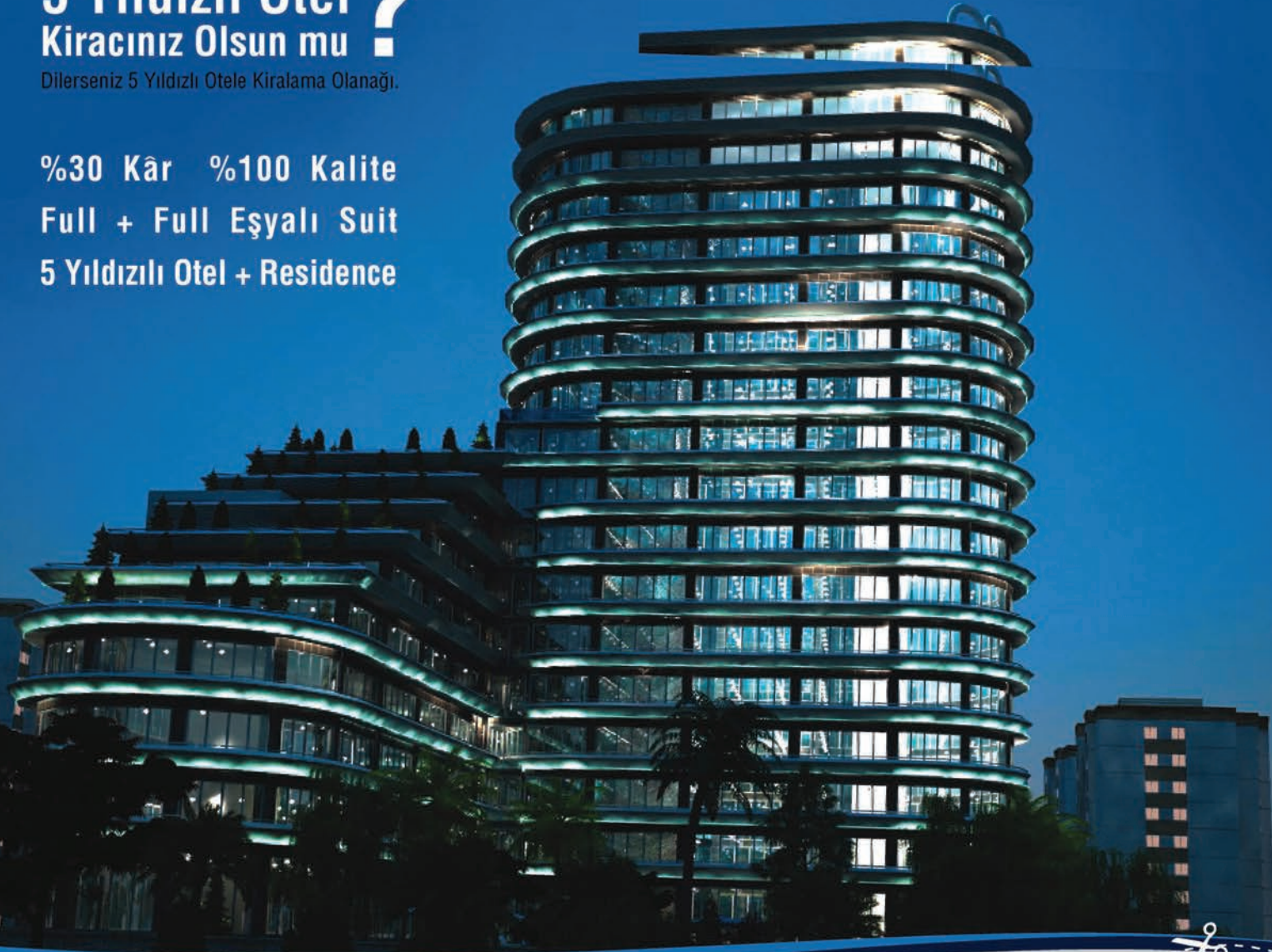
**KASIM 2013 EMEKLİ OLAN ÜYELERİMİZ  
MAHMUT SABİR YARDIMCI  
İSKENDER ARANCI**

# YENİ YILDA YILDIZINIZ PARLASIN

## 5 Yıldızlı Otel ? Kiracınız Olsun mu ?

Dilerseniz 5 Yıldızlı Otele Kiralama Olanakı.

%30 Kâr %100 Kalite  
Full + Full Eşyalı Suit  
5 Yıldızlı Otel + Residence



# Önceliğimiz, ayrıcalığınız...

**TALPA** YAZIP  
BOŞLUK BIRAKARAK  
T.C. KİMLİK  
NUMARANIZLA  
3280'E SMS  
GÖNDERMENİZ  
YETERLİ!



İstanbul, Ankara, İzmir,  
Antalya havalimanlarında  
otopark ve vale hizmetlerinde  
**%50 indirim**

Türkiye'nin her yerinde  
pazar kahvaltılarında  
**%30 indirim**

150 TL ve  
üzeri yurtdışı  
alışverişlerinde  
**3 taksit imkânı**

Havalimanı ulaşımında  
shuttle hizmetinde  
**%30 indirim**

Suada Club / Galatasaray  
Adası'nda  
**%25 indirim ve  
ücretsiz otopark**

Hafta sonu tiyatro ve  
sinema biletlerinde  
**%30 indirim**

Tüm bu ayrıcalıklar ve daha fazlası için detaylı bilgiye [www.afilideniz.com](http://www.afilideniz.com)'dan ulaşabilirsiniz.



DenizBank bir Sberbank Grubu kuruluşudur.

**DenizBank**

[www.afilideniz.com](http://www.afilideniz.com) | (0212) 340 21 21