

# KOKPİT

İKİ AYDA BİR  
YAYIMLANIR

EYLÜL / EKİM 2010

YIL : 03

SAYI : 15

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yayınıdır

'TEN BAKIŞ

Ücretsizdir

CUMHURİYET BAYRAMI  
KUTLU OLSUN



## "JUST CULTURE" ve "ENDİŞE" ARASINDAKİ ÇİZGİ

Kpt.Pl. Nuri SAKARYA'nın yazısı sayfa: XX'de

TÜRKİYE'DE  
HAVACILIK TIBBI

HAVAYOLU İŞLETME  
MODELLERİ

AKIL + YÜREK  
= EMPATİ

# Florya'da bir yıldız!



- Pazar günleri hariç 12 ay hizmet
- Düzenli sağlık ve pedagojik kontrolü
- Beslenme uzmanı gözetiminde sağlıklı beslenme
- Seramik atölyesinde el sanatları gelişimi
- Proje mutfağı'nda el becerileri gelişimi
- Dikiş atölyesi'nde el becerileri gelişimi
- Bahçede tarım uygulamaları
- Terapi ve revir odası
- Hamile hanımlara ücretsiz seminer
- Yaş gruplarına göre eğitim ve öğretim
- 24 saat güvenlik

 **Özel**  
**batı yıldızı**  
**FLORYA ANAOKULU**



**BG**  
BAHAT  
GRUBU

 **574 43 45**  
[www.batiyildizi.com](http://www.batiyildizi.com)

Senlikköy Mah. Ülkem Sk. Ebru Villa No:42 Florya, İstanbul



**Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Curabitur laoreet tortor in elit auctor eleifend ac sed est. Aenean fermentum, urna a congue tempor, magna dolor congue sem, nec iaculis lectus felis in orci. Mauris imperdiet porta ornare. Pellentesque habitant morbi tristique senectus et netus et malesuada fames ac turpis egestas. Vivamus in mi est. Vestibulum elementum bibendum pulvinar. Suspendisse tristique, neque iaculis mattis molestie, urna tellus ultricies eros, nec vehicula sem purus ut risus. Maecenas sagittis nisi sapien, sed ullamcorper est. Nam venenatis posuere sapien, pharetra et. Quisque nec mauris quis justo pharetra vestibulum sed erat vel turpis laoreet eleifend sed et urna. Aenean maecenas nec eros eleifend placerat. Aliquam eu nisi scelerisque est varius elit. Suspendisse ornare tincidunt molestie.

Etiam a aliquam ipsum. Maecenas imperdiet, sapien et pharetra iaculis, velit metus ultricies erat, iaculis lectus in libero leo a leo. Sed adipiscing urna eget sem viverra nec mauris turpis ornare. Class aptent taciti sociosqu ad litora torquent per conubia nostra, per inceptos himenaeos. Etiam a risus mauris, dapibus turpis magna. Nunc suscipit purus vitae odio tristique egestas. Integer enim nulla ac metus commodo varius. Nunc a arcu augue, ac cursus arcu sed gravida, risus sed suscipit pretium, est justo aliquam odio, ut consequat est enim at nunc. Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit. Suspendisse rutrum vestibulum lobortis. Vestibulum ante ipsum primis in faucibus orci luctus et ultrices posuere cubilia Curae; Curabitur posuere eros ac nulla tincidunt adipiscing ut sit amet lorem. Integer enim nisi sem, non rhoncus arcu. Vivamus et viverra mi.

Sed imperdiet arcu sit amet eros tristique a posuere ligula porta. Cras interdum erat non magna interdum sed mollis sem pulvinar. Sed luctus odio non ante lacinia venenatis. Nullam a lectus risus, ac vulputate nisl. Donec quis augue sed purus condimentum pharetra. Donec adipiscing quam nec risus cursus sodales. Donec et neque orci, et dignissim nunc. Duis non volutpat ipsum. Cras scelerisque ligula sit amet nisl dignissim non semper neque feugiat. Aliquam quam est, luctus a varius vel, volutpat

## HAVACILIK SEKTÖRÜNDE YASAL YAPILANMA\*

\*TOBB Türkiye Sivil Havacılık Meclisinin  
10 Mayıs 2010 günlü toplantısında yapılan  
TALPA sunumu.

s.14

### AKUT'TA SUNUM

TALPA, arama kurtarma faaliyetleri ile tüm Türk halkının gönlünde ayrı bir yeri olan kısa adıyla AKUT olarak bilinen dernekle müşterek bir çalışma başlatmış bulunmaktadır...

s.20

### HANGİ KÜLTÜR?

Just culture ortamının sağlanabilmesi için gerekli olan iki şey, kabul edilebilir ve edilemez davranışların arasında kesin hatlar çizilerek sınırların belirlenmesi ve bu sınırlar içinde insanların uçuş emniyeti için gerekli bilgiyi cesaretle sağlayabileceği bir güven ortamının yaratılmış olmasıdır...

s.46

### İRTİFAYA BAĞLI DEKOMPRESYON HASTALIĞI (DKH) KÜÇÜK KABARCIKLAR, BÜYÜK RAHATSIZLIKLAR

Vücudumuz düşük barometrik basınçla karşılaştığında (İrtifada kabin tazyiksiz uçakla uçmak yada hızlı dekompresyona maruz kalmak) çözünmüş nitrojen açığa çıkar. Eğer bu çok hızlı olursa vücudun değişik bölgelerinde kabarcıklar ortaya çıkarak değişik semptomlara sebep olurlar...

s.27



## AKIL + YÜREK = EMPATİ

Sivil havacılık yetkililerinin pilot arkadaşların koluna girip dertlerini dinlemelerini, onlara psikolojik destek vermelerini beklemiyoruz; sadece onların içinde bulunduğu şartları (zamansal olarak) anlamalarını patron tabanlı değil de insan tabanlı olaya müdahale etmelerini umuyoruz

# s.56

BAŞKANDAN	01
ULUSAL HAVACILIĞIMIZDAN	04
DÜNYA HAVACILIĞINDAN	08
TALPA'DAN HABERLER	20
HAYATIN İÇİNDEN	30
HAVACILIK TARİHİ	32
AKADEMİK BAKIŞ	36
BİR KİTAP BİR HAYAT	44
GÖRÜLESİ YERLER	64
HAVACILIK TIBBI	68
ANLAŞMALI KURUMLAR	71

### **YÖNETİM YERİ : Türkiye Havayolu Pilotları Derneği**

Şevketiye Mh. Saadetli Sk. Yasemin Apt. No:17/1-2 34800  
Yeşilköy, İstanbul Tel : 212 662 12 01 - 02 Faks : 662 12 03  
e-mail: talpa@talpa.org Web: www.talpa.org

**EDITORIAL VE TEKNİK HAZIRLIK :** Beyintakımı (212 660 03 81)

**BASKI :** BİON MATBAACILIK Orta Mh. İbrahimağa Cd. No:18  
Kısmet Han B Blok K:3 No:10 Bayrampaşa 34160 İstanbul  
Tel : 212 567 62 62 Fax : 212 567 06 16



TÜRKİYE-KARADAĞ İLE SİVİL  
HAVACILIK ANLAŞMASI



UÇAK BAKIMLARINDA AVRUPA'DAN  
TÜRKİYE'YE AKREDİTASYON



UZAKDOĞU'YA HAVA  
KÖPRÜSÜ



THY BEYRUT VE TEBRİZ'E UÇTUĞU  
NOKTALARI ARTTIRDI



TÜRK HAVA YOLLARI'NDAN  
GÖKYÜZÜNDE DÜNYANIN  
EN HIZLI VE EN YÜKSEK BASKET MAÇI...



ICAO'DAN TÜRK SİVİL HAVACILIĞINA  
ÖVGÜ



## TÜRKİYE-KARADAĞ İLE SİVİL HAVACILIK ANLAŞMASI

Türkiye, yurt dışı uçuş ağının genişletilmesi amacıyla ikili havacılık anlaşması imzaladığı ülkelere bir yenisini daha ekledi. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Karadağ ile anlaşma imzalayarak Türkiye'nin ikili havacılık anlaşması olan ülke sayısını 109'a yükseltti.

Türk ve Karadağlı sivil havacılık yetkililerinin 5-6 Ağustos 2010 tarihlerinde Ankara'da gerçekleştirdiği müzakereler sonunda iki ülke arasında ilk kez İkili Hava Ulaştırma Anlaşması imzalandı.

Müzakerelerde, her iki ülkeden de birden fazla havayolunun sefer yapması konusunda anlaş-

maya varıldı.

Çoklu tayin içeren anlaşmaya göre; Karadağ'da Podgorica ve Tivat, Türkiye'de ise İstanbul ve Ankara tarifeli sefer noktaları olarak belirlendi. Haftada karşılıklı 14 frekans yolcu seferi yapılması konusunda mutabık kalan taraflar, sınırsız kargo seferleri düzenlenmesi konusunda da anlaşma sağladı.

Bakım, eğitim ve yer hizmetleri başta olmak üzere sivil havacılık ile ilgili konularda her iki ülke arasında işbirliğinin geliştirilmesi de anlaşma ile karara bağlandı.

## UÇAK BAKIMLARINDA AVRUPA'DAN TÜRKİYE'YE AKREDİTASYON



Türkiye, uçak bakımları konusunda Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA)'nın yaptığı denetimlerden başarıyla çıkarak uçak bakımındaki akreditasyonunu yeniledi. Hava aracı bakım sektörünün uluslararası standartlarda olduğunu belgeleyen bu akreditasyon, Türkiye'nin bölgesinde "Uçak Bakım Merkezi" olma projesi çerçevesinde büyük önem taşıyor...

EASA'nın 2008 yılında yaptığı denetimler sonucunda Uçak Bakım Akreditasyonu almaya hak kazanan Türkiye'nin 2009 yılındaki denetimlerden başarıyla çıkması sonucunda bakım akreditasyonu EASA tarafından yeniden onaylandı.

AB üyesi ülkelerde ticari faaliyette bulunan tüm kuruluşların, Part -145 yetkisi bulunan kuruluşlarda bakımlarını yaptırmaları gerekiyor.

Bu konuda AB üyesi olmayan ülkelerde bulunan bakım kuruluşlarının yetkilendirilmesi de sadece EASA tarafından yapılıyor. Ancak EASA, denetleme gerçekleştirdiği ve yeterli gördüğü ülkeler sivil havacılık otoritelerine bu yetkiyi devredebiliyor. SHGM, 2008 yılından bu yana EASA adına IR Part-145 konusunda yetkilendirilmek isteyen bakım kuruluşlarının denetlemelerini gerçekleştiriyor.

Türk havayolu işletmelerinin daha önce yurt dışında yaptırdıkları uçak bakımlarını bu akreditasyon ile yurt içinde yaptırmaya başlaması ve yabancı havayolu işletmelerinin de Bölgesel İşbirliği Anlaşmaları çerçevesinde bakımlarını ülkemizde yaptırmaları sonucunda son iki yılda ülke ekonomisine sağlanan katkı 1 milyar dolara ulaştı.

## UZAKDOĞU'YA HAVA KÖPRÜSÜ



Geçtiğimiz yıl Afrika ülkeleri ile yaptığı ikili havacılık anlaşmaları ile yurt dışı uçuş ağını genişleten Türkiye, bu yıl rotasını Uzakdoğu'ya çevirdi.

Yurtdışı uçuşların artırılması ve yeni dış hat noktalarının belirlenmesi amacıyla ikili havacılık müzakerelerini yürüten Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, bu yılın ilk altı aylık döneminde 16 ülke ile ikili havacılık anlaşması imzaladı. Bu anlaşmalar içinde Avustralya ve Yeni Zelanda gibi Okyanusya ülkelerinin yanı sıra Filipinler, Endonezya ve Çin ile yapılan anlaşmalarla Uzakdoğu ülkeleri dikkat çekiyor. Afrika ülkeleriyle yaptığı havacılık müzakerelerinde 2009 yılında atağa geçerek bu kıtada havacılık anlaşması yaptığı ülke sayısını 23'e yükselten Türkiye, bu yıl uçuş ağını genişletmek için Uzakdoğu ve Pasifik

ülkelerine yöneldi. Yüksek turizm potansiyeli ile dikkati çeken Pasifik ülkesi Filipinler ile Türkiye arasında ilk kez hava ulaştırma anlaşması imzalanırken, SHGM Uzakdoğu ülkeleri ile eski anlaşmaları revize ederek yeni havacılık anlaşmaları imzaladı. Çin, Endonezya, Filipinler, Japonya, Malezya, Singapur, Tayland, Vietnam, Güney Kore ve Moğolistan olmak üzere Türkiye'nin Uzakdoğu'da 10 ülke ile ikili havacılık anlaşması bulunuyor.

Yeni uçuş noktalarının belirlenmesi, sefer artışı ve çoklu tayinin yanı sıra kargo taşımacılığı, code share, bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılmasına dair maddeler de içeren ikili havacılık anlaşmaları, Türkiye'nin bu ülkelerle ekonomik ve ticari ilişkilerinin gelişmesi açısından önem taşıyor.

## THY BEYRUT VE TEBRİZ'E UÇTUĞU NOKTALARI ARTTIRDI

Beyrut'a sadece İstanbul'dan uçan THY; Pazartesi ve Salı günleri Dalaman – Beyrut arasında, Perşembe ve Cuma günleri ise Antalya – Beyrut arasında sefer düzenlemek üzere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından izinlendirildi.

Yaşanan son gelişmeler, Türkiye'nin dış hat uçuş ağını genişletmek adına diğer ülke sivil havacılık otoriteleriyle anlaşmalar imzalayan Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün (SHGM), İran ve Lübnan ile yaptığı ikili havacılık anlaşması görüşmelerinin olumlu sonuçlarının alınması bakımından da önem taşıyor.





## TÜRK HAVA YOLLARI'NDAN GÖKYÜZÜNDE DÜNYANIN EN HIZLI VE EN YÜKSEK BASKET MAÇI...

Basketbol Milli Takımlar ana sponsoru Türk Hava Yolları, A Milli Erkek Basketbol Takımına destek için çektiği reklam filmi ile bir rekora da imza attı. Gökyüzünde oynanan maç ile dünyanın en yüksek ve en hızlı basket maçı yapılmış oldu.

Spora verdiği desteklerle tüm dünyada adından söz ettiren, havacılıkta önemli ataklar yapan, gökyüzünün yükselen yıldızı Türk Hava Yolları, gökyüzünde oynanan maç ile dünyanın en yüksek ve en hızlı basket maçını gerçekleştirdi.

"Türkler Uçuyor" isimli reklam filminin çekimleri için önce İzmir ardından Eskişehir'deki atlama noktaları araştırıldı. Son olarak Dünya Basketbol Şampiyonasının da yapılacağı Kayseri'deki atlama noktasında karar kılındı. 7 Milli paraşütçünün görev aldığı çekimlerde normal atlama yüksekliğinin üzerine çıkılarak 5 bin metreye ulaşıldı. İki gün süren deneme atlayışlarının ardından üç gün boyunca gökyüzündeki basket şovu kayda alındı. Çekimler için pota ve basket topları özel olarak yeniden üretildi. Paraşütçülerle aynı hızda dü-



şebilmesi için basket toplarının ağırlığı 7 kiloya sabitlendi. Maç sırasında her basket topu bir kez kullanılabilirdi için toplamda 84 top kullanıldı. Her bir smaç 250 km hızla potayla buluştu. Çekimlerde yurtdışından getirilen ve aksiyon sahnelerinin çekimlerinde tercih edilen "go pro" kamerası kullanıldı. Paraşütçülerin kasklarına yerleştirilen 7 kamera da aynı anda kayıttaydı.

## ICAO'DAN TÜRK SİVİL HAVACILIĞINA ÖVGÜ

Dünya genelinde 190 ülkenin üye olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün yayın organı ICAO Dergisi, yayımladığı makale ile Türk Sivil Havacılığına övgüler yağdırdı.

"Avrupa'da Etkin İşbirliğinde Yeni Dönem" konusunun işlendiği ICAO'nun Avrupa Bölgesel Raporunda; Türk Sivil Havacılığındaki Gelişmeler ve son yıllarda büyük önem kazanan Bölgesel İşbirliği Toplantıları da ele alındı. Raporda, Türkiye'nin ICAO ve ECAC'ın kurucu üyesi olmanın yanı sıra 1989 yılından bu yana EUROCONTROL üyesi olduğu ve ICAO'nun proje, program ve faaliyetlerine destek verdiği belirtilerek, bölgesel işbirliğinin geliştirilmesi yoluyla küresel havacılık sistemine çok önemli katkı sağlandığı ifade edildi. T-MAG ve D-8 ülkelerinin Havacılık Grup Başkanlığı'nın Sivil Havacılık Genel Müdürü Dr. Ali ARIDURU tarafından yürütüldüğüne de dikkat çeken makale, 2007 yılından bu yana Türkiye'nin 129 ülke ile çoklu işbirliği anlaşması imzalamasını büyük bir ilerleme olarak yorumladı.

Türkiye'nin kıtalararası bir köprü olduğunu ve uluslararası arenadaki yerini bölgesel işbirliği

toplantıları ile güçlendirdiğini ifade eden makale, Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA), D-8 Ülkeleri, Akdeniz Ülkeleri, Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ), Afrika Sivil Havacılık Örgütü (AFCAC), Türkiye-Orta Doğu Havacılık Grubu (TMAG), RSOO gibi organizasyonlarda, sivil havacılıkta işbirliği temelinin Türkiye tarafından atıldığına işaret etti. Üye ülkelerin sivil havacılığın her alanında işbirliği yapmasını içeren bölgesel işbirliği anlaşmalarının ICAO'nun da hedefleri arasında bulunduğuna dikkat çeken makale, "Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Karadeniz, Balkanlar, Ortadoğu, Akdeniz, Afrika ve Asya ülkeleriyle yaptığı işbirliği paktları ile sadece bölgede değil küresel anlamda da sivil havacılık sistemine olan katkılarını her geçen gün sürdürmeye devam ediyor." ifadelerini kullandı.

Türk sivil havacılığının sadece büyüme rakamları ile değil aynı zamanda uluslararası arenada yürüttüğü çalışmalarla ICAO'nun dünya genelinde 190 ülkeye ulaşan yayın organında yer alması, çok önemli bir başarı olarak kabul ediliyor.

Hazırlayan:  
Kpt. Plt. Nuri SAKARYA



## American Flight Uses a Firm's Satellite-Based Landing System



## Fire may have erupted on UPS plane



## Cargo Fire Seen Emerging as Likely Cause of UPS Jet Crash



## Inquiry told pilot error caused Air India crash



## Colombia survivors: A normal flight, then a crash on the runway



## System failure plane makes 'miracle' landing in Russia



## Jet and Turkish Airlines 777 in 'near-miss' over London



## AMERICAN FLIGHT USES A FIRM'S SATELLITE-BASED LANDING SYSTEM

ABD'DEN

By CHRISTINE NEGRONI

Portable global positioning system devices that let travelers know precisely where they are and, more important, direct them to where they want to go, have been around for years. But airline pilots in the United States often must still rely on antiquated ground-based radio and radar equipment to land at airports.

So when American Airlines Flight 1916 followed a satellite-based approach to Bradley International Airport near Hartford on Thursday afternoon, it was a momentous occasion, at least according to the pilot. "This is really good stuff," Capt. Brian Will told a small group gathered at the terminal to celebrate the flight, which originated in Dallas.

Before departing, Captain Will was so excited about flying the approach, he briefed his passengers on the technology even while doubting they would understand it. "It's a little bit like trying to explain a painting by saying, 'Close your eyes and picture this,'" he said. But Captain Will need not have worried about Caitlin Hardee, a passenger from Seattle. Ms. Hardee understood the technology just fine.

"It seems up until now they've had to route the flights along the ground in the track of physical stations, and now they're using GPS with satellites," she explained, while wondering why "they weren't doing it sooner."

That gets to the heart of the matter.

Airliners have been able to plan and execute GPS approach routes for about 15 years. Since 2005, the Federal Aviation Administration has authorized satellite-based approaches - called R.N.P., or required navigation performance - at more than 100 airports under its plan to modernize United States airspace by 2025.

The fact that the American air traffic infrastructure is so well established is one reason progress is slow. "We're in transition from ground-based to aircraft-based systems," said Steve Fulton, an executive with the aviation navigation company Naverus. "You have to continue to operate the airspace while you're improving it, while you are upgrading it," Mr. Fulton said. "We don't have the luxury of flipping a switch overnight and all of a sudden we've got a new one."

But airline officials say progress has been too slow. American, Southwest, Alaska Airlines and others have trained their pilots to fly R.N.P. procedures, and about 80 percent of United States airliners have the equipment to do so, the F.A.A. says. Still, the approaches are in use at only a small fraction of

American airports. Their use abroad varies from country to country.

Because R.N.P. landings are so precise, they are considered safer, and because they can cut miles from the approach route, they are more economical, too. The users "are demanding these procedures because it saves them money," said Dale Wright, director of safety and technology at the National Air Traffic Controllers Association.

Four years ago, Naverus, which has been setting up satellite-based systems for airlines and airports worldwide, offered to create an R.N.P. approach at Bradley Airport and give it to the F.A.A. for use by any airline that wanted it. It was a two-track plan to demonstrate the company's skill at air navigation while navigating a federal bureaucracy in pursuit of more business. "We would talk to people at the top of the F.A.A., and they were completely 100 percent on board with what we need to do," Mr. Fulton said. "But they had to communicate that to a complex bureaucracy so everyone had the same vision."

Mr. Fulton's expertise with the technology is undisputed. As a pilot at Alaska Airlines in 1994, he helped create the first R.N.P. routes, then formed Naverus, which GE Aviation bought last year. Airlines and aviation authorities in Australia, China and Canada have used Naverus to install air traffic systems. Mr. Fulton says he hopes to win that kind of business from the F.A.A.

"There's a real skill to designing these procedures and routes, and Naverus is a real subject matter expert by a really good margin," said John Gadzinski, an airline pilot and aviation safety consultant. Whether the Bradley Airport gamble will pay off with an F.A.A. contract to do more approaches is unclear. But after four years of planning, and an evening in the American Airlines simulator practicing the approach the night before the flight, Captain Will could not set the Boeing 737 down on Runway 15 as planned. Tail winds of 20 miles an hour required that he land from a different direction.

He dismissed the last-minute change with a shrug. "From flying a very scripted GPS high-navigation-accuracy approach to this runway, we turned around and I hand-flew," he said. "There was no magic, no computers, me hand-flying and looking out the window to fly the other way."

It could have been an allegory for the flip side of technology. "There's always going to be things like weather," Mr. Gadzinski said. "You get big thunders-torms and you're back to Square 1."

## FIRE MAY HAVE ERUPTED ON UPS PLANE

### Dubai'de meydana gelen uçak kazası ile ilgili yayınlanan haber

ABD'DEN

WASHINGTON (AP)- The fire that broke out in a UPS plane that crashed last week in Dubai, killing both pilots, appears to have begun in a cargo compartment, according to people familiar with the accident investigation.

Accident investigators are now trying to verify which cargo aboard the Boeing 747-400 was located just forward of the starboard wing, where the fire erupted, those familiar with the investigation said. Investigators also want to know if there were any lithium-ion batteries in that location. If a battery short-circuits, it can catch fire and ignite others.

The location of the fire was identified so quickly because the plane was equipped with a sophisticated data transmission system that sent information via satellite to the company's airline operations headquarters in Louisville, Ky. The transmissions are so fast, people familiar with the investigation said, that UPS' airline operations half a world away had information in hand indicating the plane was in serious trouble before it crashed.

Those familiar with the investigation who discussed the preliminary findings asked not to be identified because they weren't authorized to speak publicly.

Atlanta-based UPS, formally known as United Parcel Service Inc., has identified the crew members killed in the crash as Capt. Doug Lampe of Louisville, Ky., 48, and First Officer Matthew Bell, 38, of Sanford, Fla. Lampe had been with UPS since 1995. Bell had been with the company since 2006. Both flew out of UPS's Anchorage, Alaska, pilot base.

UPS spokesman Mike Mangeot confirmed that the crashed plane was equipped with an airplane health management system, Boeing's name for the transmission system. He declined to comment directly on the crash or what information the company received from the plane before the accident.

AHM systems help "self-diagnose" problems in flight and alert the airline before landing so that maintenance workers are ready to do repairs and parts are on hand. The systems aren't standard on Boeing planes, but the company has been installing them on 747-400s for customers who request them for about five years, said Boeing spokesman Jim Proulx.

Among the data transmitted ahead of the Dubai crash, according to people familiar with the investigation, was an alert about a serious problem in the cargo compartment near the starboard wing.

The plane's pilots also told air traffic controllers



that a fire had broken out in the main compartment, and smoke was so thick that they were having trouble reading their instruments, people familiar with the investigation said.

Among the issues raised by the crash is whether FAA should require equipment be installed in cockpits that would enable pilots to read instruments - in most modern airliners that amounts to computer screens - even in heavy smoke. Pilot unions have been pressing for the equipment.

Pilots have limited options for extinguishing a fire in a cargo compartment, said aviation safety consultant Jack Casey. A continuously smoky fire is especially difficult, Casey said, because it interferes with pilots' ability to breathe and see well enough to fly the plane.

The investigation is being led by UAE's aviation authority, but a team led by the National Transportation Safety Board has flown to Dubai to assist the investigation.

A preliminary report released by UAE authorities on Sunday said the crew reported smoke in the cockpit about 20 minutes after taking off from Dubai on a flight to a UPS hub in Cologne, Germany. Air controllers in the nearby Gulf nation of Bahrain said the plane was returning to Dubai. But the crew on Flight 6 did not speak directly with the Dubai tower. For reasons still unclear, the crew could not switch from the Bahrain to the Dubai radio frequency.

The plane was not in the proper alignment to make an emergency landing in Dubai on its first pass, but then began losing altitude and crashed inside a UAE military camp, authorities said.

Investigators also want to exam the plane's flight data recorder - which also monitors the plane's systems - to see if it verifies the information received through the AHM system. The data recorder and the cockpit voice recorder will be sent to the United States for analysis, UAE authorities said.



## CARGO FIRE SEEN EMERGING AS LIKELY CAUSE OF UPS JET CRASH

BİRLEŞİK ARAP EMİRLİKLERİ

By ANDY PASZTOR (WSJ) A cargo fire appears to be the most likely cause of the crash of a United Parcel Service Inc. jumbo jet last week in Dubai, according to pilots, safety experts and others familiar with the issue.

Investigators looking into Friday's accident, according to these people, increasingly suspect a fire that started in the cargo hold probably touched off the chain of events that filled the cockpit with thick smoke and ended, after a roughly 30-minute airborne drama, with the Boeing 747 jumbo jet crashing into an uninhabited portion of military compound in Dubai. The two American pilots were trying to return to the international airport there.

Both aviators died in the accident. The investigation is being watched closely by a wide range of airlines, pilot groups and safety experts around the world, partly because passenger versions of the same 747-400 model carry many millions of travelers each month.

Despite emerging new signs pointing to a cargo blaze, investigators on Wednesday stressed it was premature to draw definitive conclusions. The U.S. National Transportation Safety Board isn't expected to begin downloading information from the plane's cockpit and flight-data recorders, or black boxes, until later this week.

But the outlines of the accident flight are known. About 20 minutes after taking off from Dubai International Airport bound for Cologne, Germany, the cockpit crew declared an emergency, reported smoke in the cockpit and asked to return to Dubai. The pilots reportedly told air-traffic controllers they were struggling with "fire on the deck," according to people familiar with the transmissions. The phrase "deck" commonly refers to the cargo deck. Investigators previously disclosed that the pilots told controllers they were unable to maintain the aircraft's altitude. The crew also was unable to switch radio frequencies, so updates about altitude, heading and clearances to return to the field were relayed to the UPS jet using two teams of controllers and aircraft flying nearby, according to people familiar with the details. The pilots continued to communicate with controllers res-

possible for airspace over Bahrain, using their last radio setting, even after turning back and approaching Dubai.

UPS officials have consistently declined to comment on the progress of the investigation. The United Arab Emirates' General Civil Aviation Authority, which is heading the probe, also declined to comment, as did Boeing Co. and the U.S. safety board.

But as investigators and independent air-safety experts in the last few days tried to piece together what happened, according to people familiar with the process, new information emerged about a cargo fire as the likely primary cause of the accident.

Prior to the crash, according to an Associated Press report, the plane's automatic diagnostic system sent messages back to UPS headquarters in Louisville, Ky., warning about a problem in a cargo compartment near one of the plane's wings. Air safety experts said that the seeming ferocity of the fire - which apparently produced such dense smoke that it blocked the crew's view of certain cockpit instruments for much of the return flight - also suggests it started in a cargo compartment. At one point, according to Web postings by pilots who said they listened to the transmissions, the UPS crew told controllers they were "flying blind." Safety officials said there is no record of such an intense blaze ever starting in a Boeing 747 cockpit. The jumbo jet approached the airport too fast and too high to attempt a landing, cruised overhead and shortly afterward crashed, creating a fireball that may have destroyed much of the physical evidence that could help investigators. Visibility was excellent and winds were lights at the airport.



## INQUIRY TOLD PILOT ERROR CAUSED AIR INDIA CRASH

HINDİSTAN

(AFP)Pilot error was to blame for a passenger plane crash in southern India in May that claimed 158 lives, an official investigation has heard. The Air India Express flight from Dubai to Mangalore overshot the runway, plunged into a gorge and burst into flames. Eight people survived the crash. A court of inquiry in New Delhi was told the aircraft's data recorders showed the captain was on the wrong flight path and did not correct course despite warnings from his co-pilot. The last voice recording was

the co-pilot saying "we don't have runway left". Most of the dead were migrant workers returning from the Gulf, where many Indians from Karnataka and other southern Indian states find low-paid employment in cities such as Dubai as construction workers or domestic staff. The six-member court was set up to investigate the cause of India's first major air crash since 2000 and its worst aviation disaster since 1996, when two jets collided mid-air over New Delhi, killing nearly 350 people.

## COLOMBIA SURVIVORS: A NORMAL FLIGHT, THEN A CRASH ON THE RUNWAY

KOLOMBİYA

Passengers say they weren't aware of any problems on the Aires jet until landing at the San Andres airport in Colombia.

A pilot says a 'great sinking' caught the plane as it landed

The crash was the first sign that something had gone wrong, survivors said

(CNN) -- Aires Airlines Flight 8250 was seconds away from landing at San Andres airport on a small island off the coast of Colombia. The pilot had turned on the seat belt sign and told passengers to stay in their seats. Passengers could see rain and lightning outside their small cabin windows, but nothing was amiss. Everything seemed calm. Normal. Routine.

Then a hard, violent crash as the Boeing 737-700 smacked into the runway. The plane started to break apart, and sparks flew as metal ground against concrete. Seats came loose from their moorings and tumbled about the cabin. Passengers could see the runway and the rainy predawn sky through the gaping holes left in the sheared fuselage. Some of them fell to the ground, still strapped into their seats.

Survivors of Monday's plane crash that left one person dead and more than 120 injured describe nearly two hours of normalcy followed by minutes of sheer terror.

"Everything was going well," Heriberto Rua told Radio Caracol. "When I felt something, it was the crash."

Another passenger, Juan Carlos Hurtado, said everything was fine until the moment of landing about 1:49 a.m. (2:49 a.m. ET).

"No sooner had the rear wheels touched down when it started to break apart," he told Radio Caracol. "It broke apart, and the seats were torn loose. We ended up seeing the road, and it started to catch on fire. There were many people wounded, screaming."

Industrial engineer Jose Ricardo Ramirez said he was ejected from the ruptured plane.

"The truth is that I can't say whether the plane got to roll down the runway," Ramirez told Radio Caracol. "Simply, when we fell down, we ended up on the pavement, chairs and all."

Ramirez said his first inclination was to unbuckle his seat belt and then undo his wife's restraint.

A couple and their three children were traveling behind him, Ramirez said. He noticed that a plane seat was lying on top of the man. He lifted the seat off him and then noticed that his own wife's face was covered in blood.

"I immediately grabbed her and tried to get her away because flames were coming from the plane," Ramirez said. "We tried to get away, but because my wife had a broken knee, I had to help remove her.

"A police patrol arrived minutes later, and they helped us and brought us to the clinic, where we were tended to as soon as possible." Two residents of the metro Atlanta, Georgia, area were among those seriously injured. Carolina Bellino said she and her husband, David, suffered fractured backs. She cannot move, Bellino said. "He is worse than mine," she told ABC's "Good Morning America" on Tuesday.

Bellino, who said she is seven or eight weeks pregnant, recalled that she prayed until rescuers arrived.

"It's just like a nightmare, but I'm thankful because I'm alive," she said.

"It's a new beginning for us. You know you realize you can lose your life in just 20 seconds." Colombian authorities say they are investigating whether the plane may have been hit by lightning or been buffeted by a severe downdraft. One of the two pilots stood outside the wrecked plane shortly after the crash and described to a police videographer the flight's final moments. CNN affiliate Caracol TV played the recording Tuesday. "We were caught in a great sinking as we reached the runway, as our wheels touched down," said the unnamed pilot, his face bloodied. "It threw us out. It threw us out. Nature is very strong."

The pilot paced back and forth before the camera, recounting his ordeal as crews worked on the plane just a few yards away. "It grabbed us with everything it had," the pilot said. "I said, 'Landing' and cut, and when I was cutting, I started to level off, and I felt that the plane was going straight (down). "I pulled [on the stick]. I pulled. I pulled. And the plane kept on going, kept on going. It was when we said, 'Landing.' When there's nothing left to do."

Survivors said they were unaware that anything had happened to the aircraft until the violent impact. Ramirez, the industrial engineer, said he had seen lightning outside his window as the plane approached the airport. "[But] I didn't feel any explosion," he told Caracol. "It's a miracle from God. Thanks to God we are all alive." Hurtado also said he was unaware of any lightning striking the plane, as reported by some officials on the ground.

"That's what people say," Hurtado said. "Others [say] that the landing gear did not go down. But I don't know what happened. Only that it was horrible."



## SYSTEM FAILURE PLANE MAKES 'MIRACLE' LANDING IN RUSSIA

RUSYA-SİBİRYA

(BBC) Russian pilots have safely landed a passenger plane in Siberia after the aircraft lost power at 10,600m (34,800ft). None of the 81 passengers and crew was injured in the emergency landing on a disused military airstrip on Tuesday, Russian officials said. There was only minimal damage to the plane, they added. Russian blogs and social networking sites celebrated the incident as a "miracle" and the pilots as "heroes".

The plane, a Tupolev-154, was en route from the Siberian city of Polyarny to Moscow when it lost power. With the aircraft's fuel pump, navigation equipment and radio paralysed, the pilots glided the plane to a lower altitude and landed it on an airfield near the village of Izhma in the Komi region, about 1,500 km (930 miles) from Moscow.

The Tupolev overshot the end of the tarmac by about 200m (656ft) before coming to a stop in a bog, Russia's general prosecutor said in a statement. The 72 passengers and nine crew left the plane shocked but unhurt, the statement added.

Russian media reported that all passengers had been flown to Moscow on another plane, with the exception of a couple who preferred to go by train.

Preliminary

Date: 07 SEP 2010

Time: 07:55 MSK

Type: Tupolev 154M

Operator: Alrosa Mirny Air Enterprise

Registration: RA-85684

C/n / msn: 90A-851

First flight: 1990

Crew: Fatalities: 0 / Occupants: 9

Passengers: Fatalities: 0 / Occupants: 72

Total: Fatalities: 0 / Occupants: 81

Airplane damage: Written off

Airplane fate: Written off (damaged beyond repair)

Location: Izhma Airport (Russia)

Phase: En route (ENR)

Nature: Domestic Scheduled Passenger

Departure airport: Polyarnyj Airport (PYJ/UERP), Russia

Destination airport: Moskva-Domodedovo Airport (DME/UUDD), Russia

Narrative:

The flight was operating as normal from Polyarnyj Airport (PYJ), Russia to Moskva-Domodedovo Airport (DME). At an altitude of 10,600m in the region of town of Usinsk the Tu-154 has lost all of its electrical systems including radio and navigation systems, flaps and fuel pumps that deliver fuel from primary tanks on the wings into the central tank that directly feeds the engine, leaving the crew with only 3,300kg of usable fuel. After emergency decent below cloud level the crew were able to spot an abandoned air strip near town of Izhma. The crew made 2 attempts to land, finally landing on the 3rd attempt. The abandoned air strip is 1325m, whereas Tu-154 requires a minimum of 2200m. The aircraft came to rest 160m past the end of the runway.

## JET AND TURKISH AIRLINES 777 IN 'NEAR-MISS' OVER LONDON

İNGİLTERE

A business jet came close to a mid-air collision with a Turkish Airlines passenger plane after taking off from London City Airport, a report has said. The Air Accidents Investigation Branch (AAIB) study described the near-miss over London as a "serious incident". The Citation 525 jet was about 100ft to 200ft below and half a mile away from the Boeing 777 passenger plane, heading to Heathrow with 232 people on board. The near-miss happened on 27 July when both aircraft were at about 4,000ft. The report said the control tower at London City Airport had cleared the German-owned business jet to climb to 3,000ft but when the flight crew acknowledged the instruction, they said they would be climbing to 4,000ft. This instruction from the plane - a "readback" mistake - was not noticed by the controller at the tower, the AAIB said.

'Commands not followed'

Meanwhile, the Turkish flight had been cleared to descend to 4,000ft as it approached Heathrow Airport in west London. If the planes had come close during bad

weather "the only barrier to a potential mid-air collision" would have been built-in collision-avoidance systems as the aircraft would not have been able to see each other, the AAIB said. The report found that when the aircraft came close, the Turkish flight crew had not "followed the commands" of three on-board collision-avoidance warnings and the Citation jet did not even have the equipment, known as TCAS II. It was a pilot sitting on the observer seat of the passenger plane who saw the business jet, carrying two crew members and one passenger, "pass west of them at an estimated 100 to 200ft below", the report said. In his account the Citation's captain said he had the passenger plane in sight "all the time" and had at first thought that his jet would be "well above" it. The AAIB recommended that the TCAS II equipment should be made mandatory for planes flying in the London area. It also suggested instructions from the control tower at London City Airport be given separately from the rest of the take-off commands and be followed by a separate response from the crew.





?





?

**D**EĞERLİ okurlarım, yaz dönemini geçtiğimiz yıllardan daha nemli geçirdik hatta uçuşlarımızın çoğunda bilinen mevsim karakterinin dışında alışkın olmadığımız hava durumlarının gözlemlendiğini hepimiz biliyoruz.

Bu sayımız sizlere ulaştığında sonbahar mevsiminin ilk ayı da bitiyor olacak sanıyorum. Ben de bazılarının olduğu gibi yaz izni eylül ayının ilk haftasında kullanabilen şanslılardan biriyim.

Sabaha karşı çok erken saatlerde ilk kalkış meydanından başlayan ve sonra sıralı üç inişi takiben öğle saatlerinde İstanbul'da biten uçuşun yorgunluğunu biraz atabildikten sonra 20-21 ekim tarihleri arasında TALPA'nın ev sahipliğini yapacağı IFALPA Legal komite toplantısı ve çok önemli etkinliklerimizden birisi olarak kayıtlarımız ve belleklerimizde yer alacak olan 22-23 Ekim tarihleri arasında yapmayı planladığımız TALPA Hava Hukuku Konferansının en başından beri sürdürdüğüm icrasına yönelik çalışmalarına devam etmek ve elimizdeki sınırlı zamanı en iyi değerlendirebilmek için ekran karşısına oturup çalışmaya başladım. Sayısal olarak çok sınırlı zamanda iletişim kurabildiğim çalışma grubu "TALPA Uçuş Emniyet Komitesi" nde gönüllü çalışan pilot ve dernekte görevli arkadaşlarımla gecenin geç saatlerine kadar devam eden iletişim ve planlama çalışmalarımın sonunda izine yönelik yarım kalan hazırlıklarımla gecenin geç saatlerinde uyumak zorunda kaldım.

Neyse ki iznimizi geçirmek üzere gideceğimiz adaya bizi götürecek olan ATLAS havayolları KK 653 sefer sayılı uçağın



# MYKONOS/ MİKONOS'ta TATİL

moduna kendimi tam hazırlayamadığım için istemesem de gözlemekten kendimi alamaz oldum. Güler yüzlü bir kabin ekibi ile kapı girişinde yüzyüze oturarak koltuklarımızda karşılıklı yerlerimizi aldık. Kabin ekibinin; tatile mi gidiyorsunuz? Ne şanslısınız, iyi tatiller dileriz! Söyleşileri ile karşılıklı iletişim sağlandıktan sonra eşimin bizim adımıza teşekkür ve aynı dileklerini ifade etmesiyle söyleşi sonlandı.

Bu kez tatilim hızlı ve benim kişisel hazırlık safhalarımın hiçbirine uymayan şekilde başladı. Ama o da ne? Daha uçağın kapıları yeni kapanmıştı ki kokpitten yapılan bir anons? Birşeyler farklı seyretmeye başladı! Deyim yerindeyse hangi nedenle olursa olsun; ister zorunlu, ister kokpit ekibinin görev anlayışı, isterse profesyonelliğin bir parçası olarak değerlendirin ne dersiniz deyin insanlara verdiklerin önemin ifadesi olan bir ses; çok profesyonel, sakın, aceleden uzak, özenle seçildiği belli olan sözcüklerle kendinden çok emin her yönü ile çok net bir ses tonu ve düzgün ifadelerle yolculara yapılan bir anons... bir anda geçmiş günün üzerimdeki yorgunluğunu aldı ve benim ayrı bir dikkatle yapılan anonsların her detayını, Türkçe ve İngilizce her detayını özenle (!) dinlememe; iki dil arasında benzerlik taşımayan ifadeler var mı diye ayrı bir dikkat sarf etmeme neden oldu. Özgüveni yerinde, yaptığı işin inceliklerine hakimiyetin yanında profesyonellik ve samimiyetle kullanılan sözcüklerle; hoşgeldiniz dendiikten sonra, kaç dakika sonra motorların çalıştırılacağı, uçuş süremizin bir saat ve uçuş yüksekliğimizin otuzbin feet, kalkışı takiben soldan dönüşle Biga üzerinden geçerek uçuşumuza devam edeceğimiz bilgileri ile varış meydanımız Mikonos'un hava durumunun detayları anlatıldıktan sonra, meydanın özelliği nedeniyle alacağımız rüzgar ve buna bağlı yaşayacağımız türbülans hakkında çok detaylı bilgilendirildik. Taksiye başlayıp piste yaklaştığımız anda kalkış sırasın-

kalkışı saat 11:30 da idi... Sabah çocuklar gibi neşeliydim nedense; önceki günün insanı gerilimden patlatacak yoğunluktaki uçuş ve dernek faaliyetlerimden sonra fotoğraf makinası, bilgisayar, kitap ve kişisel alışkanlıklarımın dinlenince gereksinimlerimin dört tekerlekli hafif çantada yerini alması alarm hızıyla kısa sürede tamamlandı. Bu defa görev koşuşturmasının dışında izin maksadıyla havaalanındaydık, şanslıydık! İzine giderken uçak, havaalanını işlem ve koşuşturması görevlilerinin bazen alışılmadık yavaşlık veya aceleci tavırlarını hiç görmek istemiyordum. Daha önceleri olduğu gibi; iznin kesin olup olmayacağı endişesi ve zamanın kısalığı nedeniyle eşimin girişimleri ile acele bir planlama yapılmış ve ben de bu sürpriz planlama hızına uyum sağlamak durumunda kalmıştım. Sonuçta uçağa geçiş işlemleri tamamlandı ve Boeing 757 uçağının sol yolcu girişinde tahliye görevlendirilecek yolcu statüsünde koltuğumuzda eşimle birlikte yerimizi aldık ... İzin veya benzeri durumlarda uçtuğum havayolu şirketlerinin kurallarının yanında ekiplerin uygulamalarına "tatil modu düşüncesiyle" emniyetimi ilgilendiren konular hariç aldırılmamaya çalışırdım ama bu kez önceki günün sıkıntılarından kurtulamadığım ve izin



da onaltıncı uçak olarak sıralamada yerimizi aldığımız ve bu nedenle kalkışımızın yaklaşık 35 dakika kadar gecikeceğini öğrendik. Yapacak bir şey yok! İstanbul Atatürk havalimanında hangi gün bu durumu yaşıyoruz ki?

Birkaç dakika sonra yapılan bir anonsla kalkış pist istikametinin 36L yerine değişen rüzgar yönü nedeniyle 18R olarak değiştiği anonsundan sonra bir daha saatime bakmadım na-

sıl olsa tatile gidiyor ve uçağa binmiştik...Sonunda uçuş ekibinin elinde olmadığını bildiğimiz nedenlerle kalkışımız gecikmeli, belki de bu değişikliğe rağmen beklenenden daha erken başladı. Yüzlerini göremediğimiz, yolcu koltuğundan ise seslerini duymadığımız hava trafik kontrolörlerinin yardımıyla mı yoksa planlamaları mı öyle gerektirdi bilemiyorum ama sanki birileri içimizi okumuşçasına kalkışımız benim tahminimden erken

başladı.

Dediğim gibi; herşeye takılıp kalmak ve tatile gergin başlamaya gerek yok aslında. Uçuşumuzun beklenenden erken başlama şansını sağlayan tesadüf veya onu yaratanlara nasıl teşekkür etmezsiniz değil mi?. Ben de emeği geçenlere bu satırların aracılığı ile teşekkürlerimi sunmak isterim, eğer tatil yapma şansı elde edememişlerse onlara sabır dileyerek daha çok teşekkür ederim.

Çeşme üzerinden geçtikten bir süre sonra alçalma esnasında yolcu kabininden görebildiğim kadarıyla uçuşa başlamadan kokpitten yapılan anonsla belirtildiği gibi birkaç adanın arasından alçalmaya devam ettik uçağın solunda oturduğum için haritadan takip edebildiğim kadarıyla Ikaria adasını solumuzda Mikonos'a yaklaşmaya devam ettik. Adanın denizle birleştiği yerden başlayan özellikle kayalık tepeler arasından/üzerinden geçerken ve buna bağlı rüzgar istikamet ve şiddet değişikliğinin etkisinde yapılan alçalma, son yaklaşmanın son kısmında yerle temas anında uçağın kontrolünü zorlaştırdığı hissedilen değişikliklerle güzel bir iniş ve sonunda apronda bir saat sonra uçuşumuz emniyetle bitti.

Bu arada meslek arkadaşlarından bir yolcuları olarak bu güzellikte diyalog kurabilme incelik ve başarısını gösteren bu günkü kokpit ekip üyesi arkadaşlarımızla önceden bir tanışıklığımızın olmadığını özellikle belirtmek isterim. TALPA olarak tüm üyelerimiz ve havayolu şirketleri ile aynı mesafede olma prensibimize rağmen dergimize sürekli yazı yazmakta olan biri olarak yaşadığımız olayı sade



bir yolcu gözü ve duygularıyla hafızama yerleştirdim ve bu konuya yazılarımdan birinde yer vermeyi planladım ama daha dergimiz tasarımı durumundayken tatilde biraz toparlanıp kendime geldikten sonra otel odamızın balkonundan küçük koy ve lüks yatlarla bakarken satırlar ekranda yerini almaya başladı.

Arkadaşlarım hakkında bir değerlendirme yaptığım lütfen değerlendirilmesin, kendimi bu konuda yetkili göremem ama Kaptan Servet Gürel ve Pilot Arman Şarman'a bize yaşattıkları huzur, çok güzel seyreden uçuş ve verdikleri önem nedeniyle yolcularından biri olarak teşekkür etmek istedim.

Teşekkürler ATLAS ekibi! Sizlere emniyetli uçuşlar dileriz!

Havaalanında çok kısa süren giriş işlemlerinden sonra kapının önünde bizi bekleyen Mikonos Ambassador otelinin bizi karşılamak üzere gönderdiği aracın sürücüsü ile tanıştık. Araca eşyalarımız yerleştirildikten sonra adının Vasili olduğunu söyledi ve otele ulaşınca kadar adanın durumu, ulaşım ve sosyal konularla otelin konumu hakkında bilgi vermeye devam etti.

Araçla otele ulaşınca kadar genel görünümü ile adanın yeşile aç, neredeyse tamamı kalyalık görünümüne rağmen mevcut binaların tamamı beyaz, kapı ve pencerelerinin birkaç bina hariç tamamının mavi boyalı olduğu ve önlerinde ulusal bayraklarının yer aldığı göze çarpmaktadır. Yolların bazılarının geniş, asfalt olduğu, yan yolların ise iki aracın yanyana geçmekte zorlanacağı kadar dar ve zemin kaplamasının sonradan daha zayıf asfaltla kaplandığı görülmektedir.



Otele ulaşmamızı takiben çok gülyüzlü ön büro şefi Konstantinos tarafından karşılanıp lobide kısa süreli hoşgeldiniz ikramı ile kısaca bilgilendirildik. Çok kısa özet bilgi sunumunu takiben rehberimiz bayan Monika tarafından odalarımıza nerelerden nasıl gideceğimiz anlatılırken odamıza ulaştık. Tanıtım burada da devam etti. Çok sade tek renk beyazın hakim olduğu oda ve otelin içinde bir çiçeğin yaşayabileceği, saksının konabileceği her yerde orkidelerin değişik renkleri yer almaktaydı.

Odaya ulaşım, yerleşim derken denize kendimi atmam

sanıyorum yarım saati geçmedi. Otelden denizin kumsalına ayağımı basmam iki dakikayı geçmedi. Tertemiz kumsal ve böylesine temiz kokan deniz... O anı abartmak istemiyorum ama suyun içine dalıp yüzerken kulağıma değen su kabarcıklarının çıkardığı sesin yanında denizin akvaryum görünümündeki berraklığı ve çevrenizde size hoşgeldiniz dercesine ayağınıza değen neredeyse evcilleşmiş balıklar...İnanın buna hepimizin çok ihtiyacı olduğunu bir kez daha vurgulamak istiyorum.

Günlük yaşamımızı planladıktan sonra otelin sağladığı dokümanları inceleyip kalacağı-

mız süre içinde neler yapabileceğimizi planlamaya çalıştık.

Yararlandığımız doküman "Kırmızı kılavuz kitap serisi 2010-2011" ve otelin kılavuzu oldu.

### Mikonos nerede ve nasıl bir yerdir?

Egenin ortasında 85 kilometre kare yüzeye sahip granit olduğu söylenen kayalık, Tinos ve Naxos adaları arasında Delos ve Rhenia adaları ve çevredeki adacıklarla ayrı bir yönetim oluşturmaktadır. Ada, antik çağlarda deniz yolu üzerinde olması nedeniyle korsan ve di-

ğer saldırılara karşı koyabilmek için eski ve şehir merkezi diye adlandırılan kısmın surlarla çevrildiği kalıntılardan anlaşıl-maktadır. Bu bölümde sokaklar ancak üç dört kişinin yanına geçebileceği, bazılarının ise ancak bir kişinin yürüebileceği kadar dar, evlerin balkon ve merdivenlerinin neredeyse birbirine değecek gibi durduğu görülmektedir. Bu mimari tarzın şehrin savunulması için olduğu gibi iklim ve sosyal ilişkileri için kolaylaştırılması uygulandığı düşünülebilir.

Kitabın 70 nci sayfasında ya-

zar Michalis Assimomyts'in savunduğu gibi bazı medya kaynakları tarafından adanın "light" olarak bahsedilmesinin aksine mükemmel bir kültürel geçmişi olduğundan bahsedilmektedir. Ben yazımda adanın tarihi geçmişi yerine tatil maksadıyla tatilde gidip görebildiğim şirin köylerin bir kısmını, mutfağıyla ünlü adanın bazı restoranlarında tatma şansı elde edebildiğim yemeklerinden ve genelde beğeni kazanmış olanlarından bahsetmeye çalışacağım.

Otelimizin adı "Myconian Ambassador Hotel & Thalaso Spa Center" adanın güneyindeki koylardan biri olan Platis Gialos koyunda bir küçük bir tepenin zirvesinden aşağıya doğru yerleşmiş; her odadan deniz ve koyu görme, o doyumsuz gece ve gündüz manzarasını seyretme şansı bulunmaktadır. Otelin insanı dingin, tatil hissine kapılmasına neden olan iç tasarımı ve size hizmet vermeyi benimsemiş insanların maskesiz gülyüzlü davranışları ile birlikte ortamı paylaşmaktasınız. Sabah kahvaltıları ise aynı huzurlu ortamda koy ve havuz manzaralı salonda orkidelerle süslü masalarda sizlere sunulmaktadır.

Kaldığımız koyda hemen sahil şeridinde yerleşik oteller bulunduğu gibi sahilde her otelin restoranları ve plajı bulunmakla birlikte aynı servisi almanız, dinlenmeniz mümkün olup DJ'nin seçtiği kulakları sağır eden müzik ve anonslar duyulmadığı gibi sizi rahatsız edecek, sessizliği bozacak hiçbir etkinliğe izin verilmemektedir. Daha değişik bir deyişle sahilde herhangi bir ürünü sizlere sunmaya çalışanların bile sessizce sadece gösteri ve işaretlerle hizmetini





vermeye çalıştığını gözleyebilirsiniz.

Bulduğumuz koydan şehir merkezine her yarım saatte düzenli otobüs seferi bulunmakta olup bu sefer gece 01:00 den sonra bir saatlik dilimlerde yapılmaktadır. Taksi hizmeti bulunmakla birlikte istekleri karşılayamayacak kadar yoğunluk yaşandığından saatlerce beklemek zorunda kalılabilmektedir.

Ulaşım için araç kiralama sistemleri bulunmakta olup yarım depo yakıtla adanın araçla gidilebilen tüm koylarını en az birer kez gezme ve elinizdeki zamana bağlı olarak koylardan şehir merkezine defalarca da gidip gelebilmektedir. Çünkü adanın ölçeğine bakıldığında koyları merkeze bağlayan yol-

ların uzunluğu 5-10 km. uzaklıktadır.

Biz de seyahatimizde manzara görebilme ve daha emniyetle seyahat edebilme düşüncesiyle bir jip kiralamaı tercih ettik. Şahane bir kırmızı son model bir jipti doğrusu..nasıl mı demeyin! Teknoloji harikası; 30 km. sınırı ada içinde birçok yerde hız limiti olarak belirlenmiş durumda ben birkaç kez bu limiti aşınca kiralık aracımızdan "pat- küt" bazı sesler geldiğinde kısmen kapalı arka üst tentenin kendiliğinden açıldığını anladık ve hemen hıza duyarlı otomatik küçük aracımıza "hıza duyarlı son model jip" adını koymakta tereddüt etmedik ve aracımızı da küstürmemiş olduk bu havasıyla. Her koyun kendine has özelliği bulunmaktadır. Bunlar-

dan farklı özellikleri taşıyanlarının özelliklerine yeri geldikçe değinmeye çalışacağım.

Bulduğumuz koyun hemen solundaki Psarou koyu çok dar bir kumsal ve iki yüksek tepe arasında kaldığı için güneşi geç almakta ve erken kaybetmektedir. Ama adanın yemek çeşitleri ve lezzeti ile ünlü Namos restoranda ege denizinin değişik deniz ürünleri yanında suşi bile bulabileceğinizi belirterek çeşit zenginliğini bildirmek isterim.

Adanın batısına gittikçe Ornos plajı, Aglos Giannis, Mikonos şehir merkezine yakın yerde aracınız park etmek zorunda olduğunuz genel park yerlerinde terk ettikten sonra saatlerce gece ve gündüz şehir merkezinde gezebilirsiniz ama ben gecesini ışık ve görsel etkinlikler

yönünden öneririm. Şehir merkezini terk ettikten sonra kuzeye doğru yeni liman ve Agos Stefanos kıyı şeridi daha kuzeye dar ve bol dönemeçli yol seyrine dayanıklı iseniz adanın kuzey-batı ucundaki deniz fenerinin bulunduğu yerde Fanari'ye çıkıp resimler çekebilir, gün batımını izleyebilirsiniz. Adayı çevreleyen yol sistemi bulunmadığından fenerden geriye dönüşle Marathi kavşağından veya daha uygun kavşaktan ayrılarak adanın kuzeyindeki en geniş açık plajı olan Panormos' gidip sahil restoranında bireyler atıştırıp dinlenir ve diğer plajlardan daha vahşi kumsal ve açık deniz görünümündeki denizde

arama kurtarma sisteminden uzak yüzebilir veya kıyı şeridine çadırınızı kurup geceleyebilirsiniz. Gün batımının şahane olduğu söylendi ama ben o kadar sabredmeden dar ve aydınlatmasız keskin kıvrımlı ve iniş yokuşlu yolları gece yerine gündüz geçmeyi ve sakin çok bakımlı ve emniyetli kendi otelimizin koyu olan Platis Gialos'a dönmeyi tercih ettim.

Bir başka gün otelimizin bulunduğu koydan yine dokümanlarda belirtilen adanın güney doğusundaki Elia koyuna seyahatimize başladık çok geniş bir plaj, dağın eteklerinde yer almış yine beyaz bina boyası ve mavi kapı pencere boyala-

rı ile şekillenmiş site ve oteller bulunmakta. Sahil çok temiz ve denizin dibi mavinin, turkuazın değişik tonları ile pırl pırl. Adanın plajlarını kiraylıp hizmet satanların iki kişilik şemsiye ve şezlong için 10 € aldıklarını belirtmek isterim.

Dokümanlarda bahsedildiği şekli ile hiç kimsenin en küçük bir davranışı ile diğerini rahatsız etmekten özellikle kaçındığı bir adada Elia plajının sağını gün ışığının tayflara ayrılmış halini ifade eden çok renkli bayrakla buldukları yeri işaretleyerek isteklerini ortaya koyan;özgür yaşamları ile medya ve dokümanlarda yer alan ve gece şehir merkezinde yeme içme hariç eğlenme yerlerinde gruplar halinde toplanıp birlikte olmayı tercih eden insanların varlığına değinmiş oldum.

Güzellikleri ile belleklerde yer alan üç plajdan sonra başka şeylere değinmeye çalışacağım. Agrari, Paradise, Super Paradise sahilinden bizim kaldığımız otelin bulunduğu koyun izlenebildiği Paraga plajı.. hemen hemen hepsi belirli standartta şemsiyeli, temiz sahilleri ile belirgin özellikleri taşımakta olup Paradise plajında geceleri renkli eğlencelerin yapıldığı günlük ilanlarda yerini almaktadır.

Şehir merkezinde yer alan restoranlardan bazılarında gidip akşamları birşeyleri tatma ve yeme şansını bulduklarından kısaca bahsederek, yazımı ileride bu adaya gidip tatil yapmayı planlayanlara bilgi vererek tamamlamak istiyorum.

Bu restoranları yayınlarda da bulma olanağı bulunmaktadır. İnsanların herşeyleri ile farklılıklar taşıdıklarını biliyorum. Yine de farklılıklara rağmen yakaladığım bazı özellik ve tatlara





değirmek istiyorum. Bu restoranlara rezervasyon yapmadan gitmeniz halinde yer bulma şansınız büyük bir raslantıdır, aksi halde enaz 30-40 dakika beklemek durumunda kalabilirsiniz,

### **Bu restoranlardan bazıları şunlardır;**

#### **SALE&PEPE:**

##### **İtalyan restoranı**

Sahiplerinden biri Ayfer Hanım çok güler yüzlü Atina'da yaşayan bir Türk bayan olup restoranda herşey mükemmel ama deniz ürünlü linguini yemenizi öneririm.

**Adresi:** Iaka Mykonos otobüs durağına 100 metre  
Tel: (+30) 22890 24207

#### **AVRA:**

Ünlü Yunan yemeklerini bahçe veya kapalı otantik bir ortamda sunmakta olup bulunduğu yer tüm eğlence ve alışveriş merkezleri ile iç içedir.

**Adresi:** Kalogera 10  
Tel: (+30)22890 22298

#### **APPALOOSA:**

Etnik müzik ve kokteyl ikram edilmektedir. Rezervasyonsuz çalışmakta ama bahçe ve kapalı yerde yer bulma yine şans. Binanın iç dizaynı ayrı bir tarz doğrusu...

Tel: (+30) 22890 27086

#### **BARKIA:**

Taze makarnanın her türünü gözünüzün önünde hazırladığını izleyebilmekte ve siparişinizi verebilmektesiniz. Piza ve pasta seçenekleri çok fazla. Benim size burada önereceğimi bizdeki adıyla "musakka" olan ama hazırlanma, sunum ve tat yönünden bizdeki musakkaya



sadece patlıcanı ile benzeyen değişik çok hafif bir başlangıç yemeği, deniz mahsüllü linguininin buradaki seçeneği daha fazladır.

Tel: (+30) 22890 22563

#### **MARCO POLO:**

Geleneksel Yunan yemeği ve deniz ürünleri ile ünlü taverna. Ev sahibi güler yüzlü herkesi sokağın girişinde karşılayan müşterileri ile ev sahibi konumu ile ağırlayan kendinizi evinizde hissetmenizi sağlayan lüksten uzak sade masalarında tipik Mikonos fenerleri ile süslü bir yer. Ben şefin tavsiyesine uydum ama yanılmadığımı anladım "special lamb kleftiko" yu tatmanızı öneririm.

Tel: (+30)22890 221126

#### **LA MAISON de CATHERINA:**

Binanın eski görünümüne rağmen çok farklı Yunan mutfağı özelliklerini taşıyan sevimli bir restoran. Belki de dünyada hiç tatmadığınız çok lezzetli tavuk çorbasını burada tadabilir, sıcak etli yaprak ve lahana dolmasını özel sosuyla ara sıcak olarak

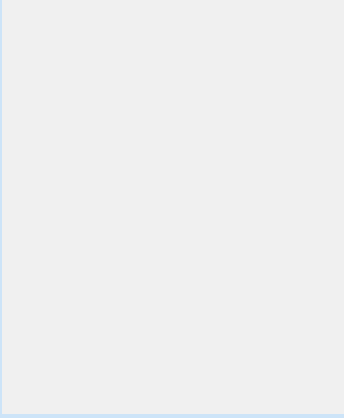
seçmenizi öneririm ana menü balık tercihini ızgara mercan seçimini yapmayı da unutmazsınız sanırım.

Tel: (+30)22890 22169

Evet değerli okurlarım bu gün Bayramımızın ikinci günü ve bu sayımızda yer almasını planladığım yazımın sununa gelmiş bulunuyorum. Biliyorum, dergimizin editörü beni yine fıkra anlatmamak, olaya espri katmamakla biraz da olsa bu konuya çekmeye çalışacaktır. Bence bırakalım espri ve şakalarımız kendi özel yaşamımızda bunları paylaştığımız çevremizle sınırlı kalsın. Ben yine editörümüzün betimlediği gibi olayı inceleme ve yansıtma gözüyle sizlere sunmuş olayım, eğlenme ve renklendirme sizlere kalmış olsun.

Hepinize, benim bu tatilde; denize ilk girdiğim, o anki huzuru yaşama ve yorgunluklardan kurtulma şansını elde ettiğim gibi güzel, sağlık ve mutluluk dolu günler dilerim.

Saygılarımla.  
Nuri Sakarya



**Vedat AYDIN**

Pilot & Paraşütçü  
info@istanbulpilotshop.com

**U**SA'da pilotaj eğitimlerinde okutulan yer dersi kaynaklarından birinde, yapılan araştırmalarda iyi pilotların ortak özellikleri arasında kahramanlık hayalleri kurmak olduğu yazar. Ama kahraman olmak herkeşe nasip olmaz. Bazen o fırsat ele geçmez, bazen ise ele geçen fırsat değerlendirilemez. Veya bazen de tarihin sayfaları siler o kahramanları zihinlerden...

Fakat 1895 yılında öyle bir kahraman doğdu ki, 17 yaşında Balkan harbine katılan, aynı yıllarda Bağdat cephesine tayyare makiniisti olarak giden, fakat aklında hep uçmak olduğu için sonunda İstanbul'a döndükten sonra Tayyare Mektebi'ne girip ilk uçuşunu 21 yaşında yapan bir kahraman. 22 yaşında Kafkas cephesinde Türk tarihinin ilk uçak düşüren pilotu unvanını kazanan, başka bir tarihte yaralı düşmesine rağmen düşmana uçağını teslim etme-

mek için yakan, esir düştüğü Nargin adasından yüzerek kaçan ve yine yurdunda göklerle buluşan, asla pes etmeyen bir kahraman. Kazandığı zaferler, ürettiği uçaklar, yetiştirdiği öğrenciler ve ticari başarılar sağlayan işlere imza atan, yurdumuzu tüm dünyanın gözünde göklere çıkararak bir kahraman...

Onun anıları göklere sığmadığı gibi buradaki birkaç sayfaya da sığması mümkün değildir. İşte bu kahraman sayın Vecihi Hürkuş'tur. Bu muhterem zat zamanının imkanlarında çok şeyler başarmış olmasına rağmen ne yazık ki onun mücadele ve başarı dolu havacılık hayatının sonu çok da renkli geçmemiş ve sonunda elindeki her şeyi gazi maaşını bile kaybetmişti.

Bu kaybedişin altında yatan bir cehalet canavarı vardı ki, bu canavar halen yaşamaktadır. Öldüremedik onu. Ama tek Vecihi

# GENEL HAVACILIK GELİŞİMLERİMİZ

Para ve vaktimizi neye harcıyoruz bilinmez ama bilimsel araştırmalar, hobiler ve özellikle havacılık için harcayacak bir şeyi olmayan bir topluma 'İstikbal Göklerdedir' sözü fazla gelmektedir. İçtiğimiz sigaraya, gittiğimiz bir gece kulübüne, beslediğimiz ev hayvanına harcadığımız kadar para veya futbol maçı izlemeye ayırdığımız zaman kadar vaktimiz havacılık adına bulunmamaktadır.



Bey değildi o cehalet canavarının pençelerine düşen. Benzeri şekilde sayın Nuri Demirağ beyin de girişimleri devlet eli ile sonlandırılmış ve uçak üretimi bir şekilde durdurulmuştu. Bu günlere gelene kadar arada bir Kayseri Uçak Fabrika'mız vardı, 1926 yılında açılmış ve askeri amaçlı dahi olsa kolumuz kanadımız diyebileceğimiz uçaklarımızı üretecek Anadolu'nun göbeğinde nadide bir sanayi dalı olmuştu. O da birilerini rahatsız etti. Yine yetmedi "İstikbal Göklerdedir" in enerjisi, o fabrikayı ayakta tutmaya.

Ta ki 1980'li yılların ortalarında kendi uçağını kendin yap sloganı ile yine bir umut doğdu içimizde, ama kendi uçağımızı değil, bir Amerikan projesinin montajını gerçekleştirdik. Yine de bir başlangıçtı. Sevindik. Ama sonraki zamanlardaki yapılması düşünülen çalışmalar da askeri amaçlı olmakla birlikte birçoğu hayata geçirilemedi. Bu günlerde ise 2025 yılında kendi yolcu uçağımızı yapacağımız müjdesini (!) verdiler. O yıllarda klasik yolcu uçağı yapmanın önemini yitirip üretimin 3. dünya ülkelerine kaydırılacağını doğrulayan bir haber aslında...

Havacılığın gelişmesi demek sadece havada binlerce 100-200 tonluk uçak görmek demek değildir. Önemli olan havacılığı tabana yayabilmektir. Sportif alanda veya genel havacılık sınıfında uçan kaç sınıf, kaç kategori ve kaç adet hava aracınız var ise, kaç uçuş okulu, kaç havacılık üniversiteniz, kaç kulübünüz, kaç tane sportif havaalanınız var ise bunlar sizin havacılık temelinizi gösterirler.

Bugün komşumuz Bulgaristan' da yüzlerce, Yunanistan'da 2500'e yakın ve İngiltere'de kayıtlı uçan 7000 ve üzeri küçük uçak bulunması, uçak ve yedek parça üretilmesi, festivaller, organizasyonlar ve diğer hizmetler, hem



Efsanevi Türk Pilotu Vecihi HÜRKUŞ

havacı, göklerine hâkim bir millet çıkmasına, hem de bir çok kişinin bu alanlarda istihdam edilmesine vesile olmaktadır. Bugün her ne kadar geçim darlığı, işsizlik, eğitim, dejenerasyon, maneviyatsızlık ve ümitsizlik hastalığı bu ülkenin büyük sorunları arasında olsa bile, yine de sür modern yaşayan, maddi imkânları yüksek ve diploma sahibi bir kesimin de olduğu göz ardı edilemeyecek ülkemizde havacılığın gelişmemesi bizim kusurlu yanımızdır.

Para ve vaktimizi neye harcıyoruz bilinmez ama bilimsel araştırmalar, hobiler ve özellikle havacılık için harçayacak bir şeyi olmayan bir topluma 'İstikbal Göklerdedir' sözü fazla gelmektedir. İçtiğimiz sigaraya, gittiğimiz bir gece kulübüne, beslediğimiz ev hayvanına harcadığımız kadar para veya futbol maçı izlemeye ayırdığımız zaman kadar vaktimiz havacılık adına bulunmamaktadır.

Tüm bunlara rağmen yine de uçmaya ve havacılık faaliyetlerine hevesli genç bir nesil bulunmaktadır. Bu gençlerin havacılık eğitimi alabilmeleri, havacılık ahlakını öğrenmeleri, özel kurslara katılmaları veya çeşitli dallarda sportif uçuşlar yapabilmeleri için

onlara tüm havacılık dallarını tanıtmak ve ülkemizde hangi faaliyetleri hangi koşullarda uygulayabileceklerini anlatmak yine biz havacıların görevidir.

Bu bilinçle önümüzdeki sayılarda nasıl ve nerede pilot olunur yanında, Havacılık Koleksiyonculuğu, Paraşüt, Akrobasi Uçuşu, Planör, Gezi Uçuşları, Yamaç Paraşütü, Model Uçak, Deneysel Uçaklar, Paramotor, Balon, Ultralight, Microlight, Delta Kanat, Zeplin, Base Jump gibi dallarda bazı görseller eşliğinde sizlere bilgi vermeye gayret edeceğim. Saygılarımla

Vedat AYDIN



## Temmuz - Ağustos ayında doğan üyelerimiz. Nice yıllara...

Adı-Soyadı	D. Tarihi	Adı-Soyadı	D. Tarihi	Adı-Soyadı	D. Tarihi
A.Nuri Yelkovan	08.08.1962	Hakan Aktuğ	23.07.1969	Osman İlater	11.07.1955
Abdullah Yalıtırlı	01.08.1948	Hakan Çakar	02.08.1978	Osman Nuri Demirci	18.07.1971
Ahmet Aldemir	31.07.1968	Hakkı Durusoy	12.07.1957	Osman Tarık Ketenci	06.08.1963
Ahmet Ata	05.08.1948	Halil Türker Çıkrıkçı	03.08.1970	Ögetan Kayar	03.07.1966
Ahmet Ertürk	10.08.1952	Harun Metin Cankurt	09.07.1969	Ömer Korkmaz	21.08.1963
Ahmet İspi	30.07.1953	Hasan Can Bayrakçı	12.08.1970	Ömür Uçan	21.07.1971
Ahmet Özürün	02.07.1973	Hasan Dönmez	04.07.1956	Özge Onur Düzenli	19.08.1977
Ahmet Tayyar Ülker	05.07.1956	Hasan İyison	25.08.1956	Özgür Ertürk	19.07.1976
Ahmet Uğur Çelik	21.08.1963	Hasan Yasav	25.07.1961	Özkan Kıvrak	27.07.1969
Akın Kırmiç	16.07.1976	Hayrettin Mutlu	21.07.1992	Pertev Yalim Sezener	13.08.1978
Alaettin Kırdı	24.07.1950	Hikmet İşbuayan	10.08.1952	Raif Dörtcan	19.08.1950
Albora Aydın	25.08.1971	Hüseyin Cıncık	18.07.1967	Ramis Özvar	01 07 1974
Ali Kemal Cadoğlu	09.08.1958	Hüseyin Sabri Akyol	01.07.1968	Recai Unkan	08.07.1948
Ali Natık Doğruöz	20.07.1951	İbrahim Aydın Ustabası	10.08.1957	Rıdvan Faruk Özenç	14.08.1969
Ali Nazmi Ayhan	22.08.1948	İbrahim Ayyıl	23.08.1967	Saim Seymen	30.08.1950
Ali Türker Töral	16.07.1957	İbrahim Bilir	11.07.1952	Salim Çaysever	27.08.1955
Alp Arslan	07.08.1964	İbrahim Can	27.08.1963	Sedat Yiğit	09.08.1952
Alparslan Bakım	28.08.1964	İbrahim Muhteşem Çolak	03.07.1966	Serdar Özyaydiner	04.08.1961
Altan Meydanlı	31.07.1976	İlker Arslan	12.08.1970	Sertaç Uğur	27.08.1961
Arif Çıkışır	10.07.1990	İsmail İmrel	03.08.1975	Seyfi İlker Köseokur	08.07.1947
Artuğ Açıl	17.08.1973	İsmail Kartaler	21.07.1947	Sinan Saran	31.08.1966
Atilla Erdoğan	20.08.1961	Korgün Gündoğdu	18.07.1980	Süleyman Naci Esener	13.08.1954
Aykut Alpa	22.08.1963	Köksal Köktuna	05.07.1952	Şenol Yılmaz	13.08.1949
Aytekin Akça	01.07.1970	Kubilay Yılmaz	26.08.1972	Şeref Uslu	16.08.1964
Bahadır Zobu	16.07.1974	Kutay Çeliker	03.09.1971	Şükrü Ünlü	21.08.1962
Barış Yüksel	22.07.1974	Kutsal Önder	11.08.1955	Tamer Şahin	24.07.1976
Battal Eker	21.07.1970	Levent Akyol	13.07.1979	Tolga Birer	15.07.1972
Benan Küçüköğlü	06.08.1961	M.Erden Ender	08.08.1962	Turgay Yılmaz	06.08.1961
Bilal Yalın	03.08.1962	M.Serdar Can	14.08.1974	Uğur Çınar	27.08.1954
Biröl Şahinarslan	01.07.1957	Mahmut Can Akataş	14.07.1965	Uğur Şahinoğlu	16.08.1982
Biröl Telli	27.07.1970	Mecit Tuğal	01.07.1953	Uğuralp Çevrim	26.08.1969
Burhan Erol Akyol	21.07.1955	Mehmet Afyonlu	28.08.1962	Ümit Şen	26.08.1961
Bünyamin Çoşkuner	25.07.1961	Mehmet Ali Geçgel	13.08.1957	Ünal Dingil	26.08.1966
Cem Lütfü Fırat	31.07.1963	Mehmet Ayhan Günal	31.08.1968	Ünsal Özgen	22.08.1980
Cengiz Aksoy	05.07.1972	Mehmet Emin Soylu	01.08.1948	Vedii Varış	25.08.1963
Cengiz Kaynar	07.07.1966	Mehmet Engin Ünüvar	14.08.1968	Yaşar Akyol	30.07.1961
Cengiz Şengönül	15.07.1967	Mehmet Ertan Birkanlıer	07.08.1968	Yavuz Engin	29.07.1977
Cengiz Yaman	05.11.1969	Mehmet Gürhan Turan	06.08.1978	Yavuz Suyabatmaz	25.08.1959
Cevat Gürsu	16 08 1969	Mehmet Kadafçiler	30 08 1963	Yener Barış Sever	20.07.1976
Cevdet Berkan Özbay	05.08.1980	Mehmet Kayandan	08.07.1955	Yılmaz Karaşın	25.07.1955
Ceyhan Baran	24.05.1969	Mehmet Murat Çuhadaroğlu	30.07.1967	Zafer Ercüment Toprak	16.08.1975
Cezmi İzzet Ekici	01.07.1969	Mehmet Nejat Akyurt	13.08.1955	Zafer Öztürk	30.08.1971
Çağatay Özkaratay	29.07.1960	Mehmet Orhan Selçuk	28.07.1989	Cumhur İlcan	30.08.1934
Davut İrfan Gürgür	25.08.1945	Mehmet Vasif Gebeş	04.07.1950	Osman Alp	22.08.1947
Demokan Köktuna	01.07.1976	Mehmet Yaşar Kabakcıoğlu	20.08.1994	Abdülkadir Akyar	23.08.1952
Deniz Özdemir	24.07.1982	Melih Çavaş	08.08.1977	Adil Değirmenci	01.08.1942
Deniz Ültanur	23.08.1978	Mesut Cesur	19.08.1954	Ahmet Sağna	13.07.1935
Diñer Yazıcı	18.08.1979	Metin Eken	23.07.1980	Ahmet Tayfun Aydın	13.04.1947
Doğa Eşiz	08.08.1978	Metin Pekoğlu	29.08.1958	Ali Naci Görgeç	10.07.1946
Emin Karabulut	01.07.1957	Mevlit Mustafa Yeşil	21.09.1960	Alpal Açıl	16.08.1945
Emrah Albayrak	27.07.1970	Mevlüt Atilla Duygun	04.08.1958	Bilgin Utku	11.08.1945
Emre Sayman	20.08.1980	Mevlüt Sarıoğlu	12.09.1959	Deniz Sarışık	01.07.1944
Emre Ulucan	06.08.1975	Mithat Görkem Aksoy	06.06.1977	Erşen Özkanlı	02.08.1942
Emre Yurci	06.08.1981	Muammer Akdeniz	16.08.1961	Faik Yılmaz	01.07.1955
Ender Gürsoylar	20.07.1963	Muhsin Şanal Atay	19.07.1966	Faruk Bilge	01.01.1932
Enis Ulusel	12.07.1957	Muhterem Özsoy	26.07.1954	Feridun Yüksel	14.07.1926
Ercan Eken	15.07.1956	Murat Alıcı	04.08.1978	Güngör Gedikoğlu	01.07.1938
Erdiñ Elmas	19.08.1955	Murat Seyhan	30.07.1954	Hüseyin Cahit Angin	19.07.1939
Erdoğan Özkan	23.08.1954	Murat Terzioğlu	12.08.1968	İbrahim Cesur	15.08.1934
Ergun Saraç	01.07.1960	Mustafa Ersel Diñer	14.08.1971	Kerem Karagözoğlu	28.08.1939
Erkan Peker	14.07.1961	Mustafa Hakan Şanlı	24.07.1960	Koray Gökberk	26.07.1942
Erol Arabacı	08.08.1972	Mustafa Kemal Evinligil	04.07.1949	M.Faiz Avcıoğlu	13.07.1930
Esat Şenol	10.08.1964	Mustafa Tekintayyar	15.07.1948	M.Nuri Ural	27.08.1933
Fatih Osmancıklı	01.07.1969	Mustafa Tunciz Taner	22.07.1967	Mehmet Coşkun	25.07.1945
Filiz ÜnAlan Tepeci	04.07.1969	Mustafa Yurdakadim	11.08.1982	Mehmet Keçik	20.08.1932
Fırat Kocaoğlu	03.07.1974	Müjdat Yararbaş	28.08.1965	Metin Çerdik	14.08.1934
Fuat Ünnü	15.08.1954	Naci Hızlı	23.07.1957	Mustafa BÖzer	15.07.1947
Gökay Eraslan	31 08 1981	Necdet Karakelle	25.07.1960	Mustafa Kolko	15.07.1937
Gökay Yıldırım	25.07.1982	Neşet Anabolu	07.08.1958	Nahit Başım	15.07.1943
Gökden Gürel	10.07.1952	Nezih Işık	15.07.1959	Naim Kılıç	03.07.1941
Göksun Saraç	24.07.1981	Nezih Gülşen	21.07.1953	Necati Özen	01.07.1934
Gurbet Ünverdi	18 08 1960	Nuri Aydın	15.07.1968	Okan Erdoğan	01.07.1943
Gürcan Mantı	28.07.1954	Nuri Tuğrul Yonaç	14.07.1947	Oktay Öztekin	25.07.1937
Gürcan Mendi	31.08.1962	Orhan Kurt	15.07.1968	Orhan Taner	01.07.1935



Adı-Soyadı	D. Tarihi	Adı-Soyadı	D. Tarihi	Adı-Soyadı	D. Tarihi
Önder Ünlü	01.08.1937	Selahattin Sivri	27.08.1944	Zeynullah Yumrukçu	26.08.1945
Sabahattin Yalman	01.07.1936	Şahap Aygün	02.08.1947	Zihni Ziya Alemdar	01.08.1944
Sacit Dokuzlar	18.07.1942	Şevket Bolu	04.07.1943		
Sadık Yücel		Zafer Baysal	30.08.1945		

## Temmuz - Ağustos ayında evlilik yıldönümü olan üyelerimiz. Mutluluk dolu yıllar...

Adı-Soyadı	E. Yıldönümü	Adı-Soyadı	E. Yıldönümü	Adı-Soyadı	E. Yıldönümü
A.Cengiz Bilensoy	05.07.1993	Hüseyin Taşçı	31.08.1991	Münir Kıratlı	05.08.1985
Abdullah Aksoy	09.07.1997	İbrahim Başar	19.07.1982	Namık Yaşar Tunç	01.07.1988
A.Said Bayraktaroğlu	11.07.2000	İbrahim Bilir	30.07.1978	Necmi Can Peker	30.08.1982
Adnan Koşcağız	09.08.1974	İbrahim Can	18.08.1990	Neşet Fehmi Sezgin	17.07.1989
Ahmet Akbaş	19.07.1997	İbrahim Kaptan	27.08.1973	Nevzat Karayel	07.08.1988
Ahmet Burak Okucu	07.07.2007	İbrahim Kömbe	20.07.1984	Nevzat Mutlu	31.07.1990
Ahmet Maden	17.07.1988	İlhan Filiz	07.07.1984	Nuri Aydın	23.08.1993
Ahmet Uğur Çelik	02.07.1994	İsmail Ergüt	29.07.1981	Nuri Sağsen	12.07.1977
Akın Doğanç	20.07.1997	İsmail Meker	04.07.1977	Oğuz Yeten	15.07.2000
Ali Aydın Tandoğan	06.08.1989	İzzet İpek	26.08.1995	Okan Nebi Atik	07.08.1994
Ali Gül	19.07.1970	Kaan Tan	12.08.2000	Okan Şumlumudan	20.07.1996
Ali Hakan Hazneci	14.07.1984	Kadir Taşoğlu	06.06.1986	Orhan Şeref Kandemir	21.08.1993
Ali Kıvanç	02.08.2008	Kadrican Pehlivan	01.07.1990	Osman Çiçekli	24.08.1984
Arif Çıkışır	09.08.1998	Kayhan Alakoç	16.08.1986	Ömer Alev	28.08.1998
Arslan Özkan	01.09.1990	Kayhan Çimiçin	24.08.2002	Ömer OkTay Uyanık	19.08.1988
Aydın Alağaç	21.07.1967	Kemal Engürel	16.07.1993	Özcan Ünal	27.07.1994
Aykut Keskin	01.07.2005	Kerim Kutbay	01.07.2000	Özer Yetiştiren	25.08.1996
Bahattin Tükel	11.07.1975	Korhan Tuna	01.07.2001	Özge Aydın	17.07.1970
Barış Baranoğlu	11.08.2001	Köksal Köktuna	05.07.1952	Özgür Kaya	26.07.2003
Battal Eker	05.07.1996	Kutsal Önder	23.07.1978	Sabri Duman	05.08.1983
Behçet Özkarakaya	04.08.1984	Levent Dunbay	23.08.1975	Sanlı Göktaş	18.08.1997
Biol Toykan	02.07.1993	M. Ergin Alptunaer	11.07.1977	Seçim Seçkin Koçak	21.07.1995
Burç Koçer	27.07.2000	M.Serdar Can	01.08.1999	Selahattin Onan	26.07.1976
Bülent Akkuş	03.08.1991	Mahmut Ferit	24.07.1986	Semih Ö.Taş	20.07.1996
Bülent Ünal	14.08.1989	Mahmut Sabir Yardımcı	06.07.1976	Serdar Özaydiner	21.07.1988
Cahit Deniz Arıbaş	01.07.1989	Mecit Tuğal	10.07.1980	Serkan Özdemir	22.07.1998
Cem Süülker	03.07.1998	Mehmet Ali Eğrioğlu	10.07.1993	Sermet Karaağaç	08.08.1990
Ceylan Hüyük	27.07.1987	Mehmet Arif Erdemol	18.08.1986	Seyfi İlker Köseokur	30.07.1980
Cezmi İzzet Ekici	03.01.1997	Mehmet Bekir Kıyan	09.07.1982	Sinan Seçer	07.07.2002
Cihangir Kılıç	28.08.1999	Mehmet Engin Ünüvar	19.08.1995	Süleyman Can Erşen	04.07.1999
Çağlar Eyiğün	07.08.2004	Mehmet Esat Avcı	18.08.1979	Süleyman Dilek	22.08.1992
Doğan Alptekin	03.07.1992	Mehmet Gürhan Turan	07.08.2008	Süleyman Özdamar	03.08.1981
Dursun Dönmez	08.07.1988	Mehmet Kadafçiler	14.08.1994	Şükrü Kazan	15.08.1987
Ender Bayraktar	17.08.1982	Mehmet Kuşoğlu	23.08.1997	Tamer Akçabozan	29.07.1973
Ender Gürsoylar	14.08.1993	Mehmet Niyazi Özbay	03.08.1978	Tamer Şahin	24.07.2002
Ercüment Aydın	21.07.1989	Mehmet Nurullah Kırılı	12.07.1977	Tayfun Seçkin	11.08.1988
Ercüment Beşli	13.08.1977	Mehmet Sertaç Tığlıoğlu	24.08.1961	Tolga Malkoç	09.08.2003
Ercüment Tanay	02.06.1983	Mehmet Soyduñ	21.07.1984	Turan Kaş	23.07.1981
Erdal Dilaver		Mehmet Ümüt Uçku	30.08.1996	Türkan Arıtürk	28.07.1984
Erdal Hasdemir	02.08.1980	Mehmet Vasif Gebeş	04.07.1979	Ufuk Akdeniz	16.07.1996
Erdinç Elmas	08.08.1982	Mehmet Yavuz	18.07.1977	Ufuk Hamamcı	10.07.1992
Erdinç Sevinç	08.07.1979	Mehmet Yeşilyurt	03.07.1993	Ufuk Taner	29.08.1994
Erol Acar	20.07.1977	Melih Ocağışen	21.08.1987	Ufuk Tuna	16.07.1989
Erol Demiröz	14.07.1975	Mesut Bilgiç	31.07.1977	Uğur Çınar	25.08.1982
Ersin Arslan	17.07.2009	Metin B. Topçuoğlu	02.08.1975	Ümit Türkan	03.08.1996
Fahri Taşdelen	19.07.1978	Metin Kaya	18.08.1991	Vasfi Şençimen	12.08.1970
Faruk Saçan	25.07.1975	Metin Kezer	30.08.1982	Veysel Bahar	30.08.1975
Fatih Çatalbaş	17.08.2007	Metin Pekoğlu	29.08.1981	Yavuz Yılmaz	13.08.1988
Feridun Evrensel	17.08.1984	Metin Saral	13.07.1980	Yılmaz Kamuran Özkan	21.07.1988
Gökhan Çetin	03.08.1988	Muhsin Şanal Atay	21.07.1995	Yılmaz Karaşin	23.08.1980
Gökhan Eraslan	12.08.1995	Murat Cengiz	22.07.2000	Ziya Uçkun	17.08.1988
Gülhan Yoldaş	02.07.1988	Murat Çelik	10.08.1995	Osman Alp	12.07.1972
Gültekin Çetinkoz	16.08.1981	MuraT Gökçaya	15.08.1997	Adil İşeri	14.07.1968
Gürcan Mantı	07.07.1979	Murat Gülkanat	07.07.2001	Ahmet Yavuzer	30.08.1972
Gürkan Gülağız	19.08.1990	Murat Kandilli	14.08.1987	Ali Naci Görgeç	14.07.1969
Gürkan Noyamlı	06.08.1988	Murat Sadıç	26.07.2002	Baki Kölemenoglu	20.07.1969
Hakan Donma	30.08.1992	Murat Taşkın Taşpolat	17.08.1993	Faik Yılmaz	19.08.1984
Hakan Gençol	16.08.1985	Murat Yılmaz	22.08.1985	Ferruh Özgövde	08.07.1972
Hakan Tanrıyar	16.08.2003	Mustafa Afacan	10.08.1991	Hasan Denктаş	06.08.1971
Hakan Yeşilyurt	23.08.2008	Mustafa Bület Tosun	26.07.1985	Hüseyin Denктаş	09.07.1969
Hasan Biriz	06.07.1992	Mustafa Özden Türkön	25.08.1975	İkram Kızıloz	16.08.1969
Hasan Yasav	14.08.1988	Mustafa Pektaş	26.06.1992	Sinan Osay	28.07.1978
Hasan Yürekli	19.07.1979	Mustafa Sabri Türkay		Yılmaz Bozdemir	14.07.1970
Hikmet İşbuYuran	20.08.1975	Muzaffer Özacar	12.07.1975		
Hüseyin Abadañ	23.07.1979	Muzaffer Süzek	12.08.1971		
Hüseyin Emin Özmen	08.07.1984	Münir Kaplan	06.08.1979		

# SPOR ve SAKATLIKLAR

Aşırı fizyolojik ve zihinsel yorgunluklar da yaralanmalara neden olabilmektedir. Korunmada temel prensip; yeterli uyku, dengeli beslenme, aşırı gürültü ve uyarılardan kaçınmadır. Bu nedenle yapılan eğitimlerde fizyolojik ve zihinsel yorgunluğu gidermenin yolları da mutlaka yer almalıdır



**Serkan Şener**

Uçuş Fizyologu - Öğretmen Pilot  
A.Ü. Sivil Havacılık Yüksek Okulu,  
Eskişehir

## **S**por Sakatlıklarının Oluşum Nedenleri

Spor yaralanmalarına zemin hazırlayan faktörler genel olarak iki ana başlık altında toplanmaktadır.

### a. Birey ile ilgili faktörler

#### b. Dış faktörler

Yaralanmalardan korunma, tedaviye göre daha öncelikli olduğundan aşağıda belirtilen oluş nedenleri göz önüne alınarak gerekli önlemler alınmalıdır.

### a. Birey ile ilgili Faktörler:

Genel olarak spor yaralanmalarına zemin hazırlayan bireysel faktörlerin başında yaş, cinsiyet, boy ve kilo gibi fiziksel özelliklerin yanı sıra yapısal bozukluklar da gelmektedir. Bunlar arasında en sık rastlanılanlar taban çökmesi, dizdeki açılmalık bozukluklar ve bacaklardaki uzunluk farklarıdır. Sakatlıklara neden olan bir başka faktör de enfeksiyon odaklarıdır. Bunlara örnekler: Çürük-ölü dişler, bademcik iltihapları, sinüzitlere ait enfeksiyonlardır. Enfeksiyonlar bağ

dokusunun direncini düşürerek duyarlılığını artırır ve kişide sık sık kas kırıği iltihabı ve yumuşak doku zedelenmelerinin oluşmasına sebep olur. Eklemlerin çevresindeki sakatlıklardan kaçınmak amacıyla hareketi yaptıran (agonist) ve karşı yönde hareket yaptıran (antagonist ve agonist kasın hareketini kontrol eden) kaslar arasında hem kuvvet ve hem de esneklik yönünden bir denge kurmak gerekir. Tek yönlü yapılan kuvvet çalışmaları ve tek yönlü yapılan germeler sonucunda ihmal edilen taraf kolayca sakatlanır (Sadece karın kaslarının kuvvetlendirilip, sırt ve bel kaslarının ihmal edilmesi). Temel hareketlerdeki hatalar ve bunların sebep olduğu yaralanmalar. (Göğüs itiş hareketinde yanlış uygulanan teknik sonucu ön omuzda ya da dirsekte meydana gelebilecek yaralanmalar) Fiziksel uygunluk da sakatlıklardan korunmada önemli bir birey-



sel özelliştir. Kuvvet, sürat, dayanıklılık, çeviklik, beceri ve zihinsel hazırlık gibi özelliklerin dengeli bir şekilde geliştirilmiş olmaması da hareketlerin doğru ve uyumlu yapılmasına engel olacağından sakatlanmalara zemin hazırlamaktadır. (Yeteri kadar vücut ağırlığı ile kuvvet gelişimi yapmamış kişinin ağır kilolarla çalışması sonucu meydana gelebilecek yaralanmalar) Aşırı kilo, dolayısıyla fazla vücut yağları da sakatlanmalara hazırlayıcı faktör olabilmektedir. Bunun önüne geçebilmek için dengeli beslenme ve düzenli sporla kilo verilmelidir. Psikolojik yönden ise konsantrasyon yetersizliği ve riske atılma gibi nedenler sakatlığa zemin hazırlayan faktörler arasındadır. (Sakatlıkları küçümseyerek zor hareketleri yapmak) Aşırı fizyolojik ve zihinsel yorgunluklar da yaralanmalara neden olabilmektedir. Korunmada temel prensip; yeterli uyku, dengeli beslenme, aşırı gürültü ve uyarılardan kaçınmadır. Bu nedenle yapılan eğitimlerde fizyolojik ve zihinsel yorgunluğu gidermenin yolları da mutlaka yer almalıdır. Sakatlık sonrası çalışmalara erken dönüş tekrar sakatlanmalara neden olabilecektir (Mevcut sakatlıklar bir başka sakatlık ortamıdır. Daha önce ayak bileği burkulmuş bir kişi de aynı ayak bileğinin ikinci kez burkulma şansı sağlam bileğine göre daha fazladır. Burada bandajlama gibi yardımcı yöntemler korunma açısından önem kazanmaktadır).

#### b.Dış Faktörler:

Spor yapılan ortamın iklimsel özellikleri sakatlanmalarda ilk nedendir. Ortamın sıcaklığı, soğukluğu, nem, rüzgâr, gürültü, ışık gibi özellikler dikkate alınmalıdır. Bu kriterlerdeki olumsuz seviyeler koordinasyon, dikkat vb. hususları etkileyerek beklenmedik kazalara ve sonucunda yaralanmalara sebep olur. Spor yapılan alanların zemin özellikleri yaralanmalar açısından önemli bir faktördür. Bakımsız, ıslak, sert, düzensiz aşırı kaygan zeminler her an yaralanmalara ortam hazırlar. Spor malzemeleri de üzerinde durulması gereken önemli faktörlerden biridir. Özellikle ayak-kabı, yapılan spora

ve kişiye uygun olmalıdır. Yapılan sporun tipi de sakatlanma riski açısından önemlidir. Aktif sporlar olarak değerlendirilebilecek bire bir mücadele ve yakın temasın söz konusu olduğu sporlarda sakatlanma oranı diğer sporlara göre daha yüksektir. Aktivite süresi uzadıkça yorgunluk artmakta, konsantrasyon ve dikkat bozulabilmekte ve sakatlıklar bu nedenle ortaya çıkmaktadır. Yetersiz ısınma tek başına pek çok sakatlanmalara neden olmaktadır. İyi bir ısınma yapılmadan kondisyon çalışmaları yapmak ve vücudu aşırı zorlamak, telafisi mümkün olmayan ciddi sakatlıklara neden olabilir. Soğuma safhasında ise toparlanmayı kolaylaştırmak için germe, gevşeme ve solunum hareketleri ile hafif koşular yapılmalıdır.

Rehabilitasyon (iyileştirme) ve bantlama (taping): Spor yaralanmalarından sonra tam bir rehabilitasyon hedefine ulaşmadan, yani ağrının tamamen giderilmesi, adale kuvvetinin eski haline dönmesi, eklemde hareket kısıtlıklarının giderilmesi söz konusu olmadan yeniden spora dönüşe izin verilmemelidir. Sakatlıktan dolayı ara verilen süre uzun ise çalışmalara bırakıldığı yerden değil, tekrar temel hareketlerden ve az kilo ile çok tekrarlardan başlamak gerekir. Spor yaralanmalarının sıklığını ve olasılığını en aza indirmenin yolu, yukarıda sayılan faktörler konusunda ciddi önlemler alınmasından geçmektedir. Bu nedenle her bir faktörü detaylı



Sporda sakatlanan bireyin tedavisinde inanılan ve ihtiyaç duyulan gerçek tedavi uygulanmalıdır. En iyi tedavi, erken ve doğru tedavidir. Zaman, birçok sakatlıkların iyileşmesinde oldukça gerekli bir unsurdur. Özellikle ligament, kas ve tendon yaralanmalarında daha fazla önem taşımaktadır.



ele alıp spor yaralanmalarını en aza indirmek gereklidir.

### **Spor Yaralanmalarında İlk Yardım İlkeleri**

Spor faaliyetleri sırasında kişinin acı içerisinde yere yıkılarak sakatlık geçirmesi oldukça sık rastlanan bir tablodur. Sakatlığın olduğu bu ilk andaki acil müdahaleler, o kişinin daha sonraki hayatında bu sakatlığın izini taşıyıp taşımayacağını ve sakatlık süresini belirler. Bu nedenle spor faaliyetleri sırasında oluşabilecek yaralanma meka-

nizmalarını ve ilk yardım ilkelelerini bilmek gerekmektedir.

### **Spor Yaralanmalarının Mekanizmaları**

Spora bağlı oluşan yaralanmalar üç grupta incelenebilir.

**(1) Aşırı zorlamaya bağlı yaralanmalar:** Tekrarlayan yüklerin, dokuların onları karşılama güçlerini aşması sonucu oluşan yaralanmalardır ve acil yaklaşım gerektiren spor yaralanmaları grubuna girmezler.

**(2) Direkt temas ve darbe ile oluşan yaralanmalar:** Spor fa-

aliyetleri sırasında oldukça sık görülen ve acil yaklaşım gerektiren yaralanmalardır.

**(3) Yumuşak dokuların yetersizliğine bağlı oluşan yaralanmalar:** Herhangi bir darbe veya temas olmaksızın ani ve şiddetli bir kas kasılması sonucunda anatomik bir yapının kopması veya zedelenmesi ile oluşan yaralanmalardır. Bu tür yaralanmalar acil yaklaşım ve tedavi gerektirirler.

### **Acil Yaklaşım Aşamaları**

Ciddi bir spor yaralanması anında öncelikle gerekli olan şey, yaralanan uzvun bilinmesi ve hemen hızlı ve eksiksiz bir fizik muayenesinin yapılmasıdır. Yaralanmanın çeşidi ne olursa olsun tam bir değerlendirme yapılmalı ve gizli kalmış olabilecek zedelenmeler tespit edilmelidir.

**Böyle bir durumda yaralıya yaklaşımın dört aşaması vardır:**

- (1) Hızlı bir ilk değerlendirme,
- (2) İlk değerlendirmede tespit edilen acil problemlerin tedavisi,
- (3) Daha detaylı ikinci değerlendirme,
- (4) İkinci değerlendirmeye göre kesin tedavinin başlatılması.

Görüldüğü gibi bu yaklaşımda iki değerlendirme ve iki tedavi safhası vardır. Bunlardan ilkinin acil olarak yapılması gerekirken ikincisinin ise doktor tarafından yapılması gerekir. Spor yaralanmalarına acil yaklaşım hızlı bir ilk değerlendirme ve en acil ve yaşamsal sorunların tedavisi ile başlar. Hayati bir sorun yoksa daha detaylı bir ikinci değerlendirme ile sporcunun sakatlığının yeri ve derecesi belirlenerek uygun tedavinin başlatılması gerekir.

### **İlk Değerlendirme**

Doktor bulunmadığı durumlarda yaralanan kişinin ilk de-



ğerlendirilmesinde hayatını tehdit edici problemlerin olup olmadığını araştırılır. Bu amaçla araştırma ABCDE yöntemine göre yapılır ve gerekiyorsa derhal hastahaneye götürülür.

**Airway** : Hava yolunun açık tutulması ve boyun omurlarının kontrolü,

**Breathing** : Solunumun yeterli olduğundan emin olunması,

**Circulation** : Dolaşım ve kanama kontrolü,

**Disability** : Sakatlık ve nörolojik durumun belirlenmesi,

**Expose** : Yaralıyı tamamıyla soyarak varsa görülmeyen problemlerin değerlendirilmesi.

#### **Kas-İskelet Sistemine Ait Yaralanmalarda Acil Yaklaşım**

Kas-İskelet sistemine ait zedelenmelerin acil tedavisinde amaç kanama ve şişliği azaltmak, zedelenmenin ilerlemesini önlemek, ağrıyı azaltmak ve fonksiyon kaybını minimuma indirerek iyileşmeyi hızlandırmaktır. Bu amaçlar doğrultusunda ilk yapılacaklar; yaralanan bölgeyi derhal sabitleştirip yükseltmek, buz ve soğuk uygulamasına başlamaktır.

#### **Spor Yaralanmalarında Tedavi İlkeleri**

Spor sakatlıklarında uygulanacak tedavide, belirli ilkeler göz önünde tutularak doğru bir yaklaşımda bulunulmalıdır. Tedavinin amacı, mümkün olan en kısa sürede normal fonksiyonu kazandırmaktır. Hedef %100 iyileşme olmalıdır. Çok iyi bir sonuç elde etmek mümkün olmayabilir, fakat bunu elde etmek için gayret edilmezse o noktaya hiçbir zaman ulaşılmaz. Dokunun yapısına göre özel tedavi yöntemleri kullanılmalıdır. Özellikle yumuşak doku sakatlıklarında

akut (erken) devredeki yaralanan bölgeyi hareketsizleştirme (immobilizasyon) zamanında yapılmalı ve süresi iyi belirlenmelidir. Sporda sakatlanan bireyin tedavisinde inanılan ve ihtiyaç duyulan gerçek tedavi uygulanmalıdır. En iyi tedavi, erken ve doğru tedavidir. Zaman, birçok sakatlıkların iyileşmesinde oldukça gerekli bir unsurdur. Özellikle ligament, kas ve tendon yaralanmalarında daha fazla önem taşımaktadır.

#### **Tedavi Programları**

Sakatlanma olduğu andan itibaren tedavi programını 4 ana bölümde incelemek mümkündür.

**(1) İlk yardım:** İlk yardım yaralanmadan hemen sonra yapılmalıdır.

**(2) Ön tedavi:** Sakatlık meydana gelmişse tedavinin ilk hareket noktası çabuk ve özel bir bakımdır. Zaman geçtikçe ödem ve enflamasyon ortaya çıkmakta, koruyucu spazm olayı maskeleymektedir. Muayene dikkatli ve erken yapılmalıdır. "Bekle ve gör" metodu yerine, daha erken bir sürede kesin tedaviye gidilmelidir.

**(3) Kesin tedavi:** Bu dönemde tam bir iyileşme olması için fizik tedavi gereklidir.

**(4) Rehabilitasyon:** Spor sakatlıklarının tedavisinde, gerçekleştirilmesi gereken en önemli kısımdır. Rehabilitasyon; personeli sakatlık öncesindeki uygunluk düzeyine döndürmeyi amaçlayan, çok dikkatli planlanması ve başarılması gereken egzersiz programlarıdır.

Sonuç olarak havacılığa hizmet eden herkes sağlığına dikkat etmelidir. Bu da spordan uzak kalarak değil hayatımızın bir parçası haline getirerek olmaktadır. Önceki sayılarda

sporla ilgili yazılarımızda sağlık ve spor ilişkisi detaylı olarak incelemiştik. Bu bölümde de yine sağlık için yapacağımız sporu daha bilinçli hale getirmeye ve muhtemel sakatlanmalarda yapacağımız işlemlerde ilk etapta

### **SPORUN KAYITSIZ KALINAMAYACAK YARARLARI**

Hayatta başarı beden kabiliyetine bağlıdır.

Vücudun fiziksel ve ruhsal güçlüklerle karşı dayanma gücü artar.

Kişiyi duruş ve görünüş güzelliği kazandırır.

İskelet ve kas sistemi kuvvetlenir.

Yaşam kalitesini artırır.

Yaşlanmayı geciktirir.

Kişileri sosyalleştirir.

Cinsel aktiviteyi artırır.

Bağışıklık sistemini güçlendirir.

Kötü alışkanlıklardan korur.

Yaşama gücünü artırır.

Kalp ve damar hastalıklarını önler.

Kan basıncı, kan şekeri ve kolesterol düzeyi dengelenir.

Akciğerlerin oksijen kullanma kapasiteleri artar.

Dokuları besleyen damarlar çoğalır.

Vücudun kilo alması önlenir.

Aşırı heyecan, sinirlilik ve saldırganlık eğilimlerini frenler.

Hareket yeteneği artar.

İrade kuvvetlenir.

Moral gücü yükselir.

Müspet karar verme yeteneği artar.

yapılacaklara kısaca değindik. Emniyetli ve sağlıklı uçuşlar...

Kaynaklar:

Uçuş Performansı ve Spor – Dr.DURUKAN,M

Principles of Sports Training – Harre,D





## Semra Dereli CİVELEKHAN ?

1995 yılında Kabin Memuru olarak uçuş hayatına başlayan gazeteci, yazar Semra Dereli Civelekhan'ın ilk şiir kitabı "Buzdan Hayal Miydi Sevdam?" 1999'da, "Akdeniz Fahişesi" adlı ikinci şiir kitabı 2002 yılında, "Kaç Defa Unutmalı Seni?" adlı denemelerden oluşan üçüncü kitabı 2010 yılında yayınlandı. 2003 Yılında Şair, Ozan ve Yazarlar Kültür Derneği'nin düzenlediği şiir yarışmasında "Baba" isimli şiiri Türkiye Mansiyon Ödülü'nü aldı. 2008 Yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen Uluslar arası Lale Festivali, "Laleler Heykel ve Tasarım Sergisi"ne katıldı. Sanatçının "Buzdan Hayal" adlı eseri her yıl aynı festivalde İstanbul'un çeşitli meydanlarında sergilenmekte.

Keyfood Magazine ve Güllüoğlu & Tatlı Hayat Dergileri'nin ardından TASSA Extra Dergisi'nin Genel Yayın Yönetmenliğini yürüttü. 2007 Yılında TASSA Hava Yolları Kabin Memurları Derneği'nde çalışmaya başladı. Halen TASSA'da Genel Sekreter.

2000 Yılından beri THY'de görev yapan Civelekhan, evli ve bir çocuk sahibi.

[www.semradereleli.com](http://www.semradereleli.com)

# TÜRKİYE'DE HAVACILIK TIBBI-2

19-20 Ekim 1953 tarihlerinde "Lost Sheep" manevrası için Türkiye 'de bulunan Yunanlı pilotlardan 17 ' sine Hava Fizyoloji Laboratuvarında 25.000 feet irtifada alçak basınç odası eğitimi verildi. Daha sonra 23 Aralık 1953 tarihinden itibaren 12 ' şer kişilik gruplar halinde gönderilen 200 civarında Yunan pilotu, ayrıca bazı Lübnan ' lı ve İspanyol pilotlar da bu eğitimden geçirildi.



**Doç. Dr. Muzaffer ÇETİNGÜÇ**  
Havacılık Tıbbı Derneği Başkanı  
(mcinguc@hotmail.com)

### Uçucu Muayenelerinde Zor Zamanlar

Uçuş muayeneleri bazen kişilerin beklentilerini karşılamayan, bazen de gerçekten katı veya yanlış kararlar çıkması yüzünden tartışmalı geçmiştir. En yoğun itiraz ve hakem muayeneleri uçuş muayenelerinde yaşanmıştır. Uçuş sevdası içindeki pilot adayları ve yetişmiş pilotlardan uçuşa sağlık nedeniyle elverişli bulunmayanlar uçuştan ayrılmamak için bazen ricacı, bazen de suçlayıcı olmuşlardır. Hekimlerin hatalı olduğu durumlar mutlaka olmuştur, ama muayene edilen kişilerin de zaman zaman verilen kararları beğenmemeleri, disiplin dışı davranışları, kuraldışı istekleri (hastalığın görmezden gelinerek uçuşa devam ettirilme, istirahat-rapor-uçuştan ayrılma vs. talepleri) görülmüştür. Böyle durumlarda olaya dışarıdan bakan kişiler çoğunlukla hasta statüsündeki kişileri mağdur sayarak ondan yana tavır alırlar; bu nedenle tıbbın

"dişi meslek" olduğu söylenir. Hekimlerin kendi aralarındaki sürtüşmeler veya komutanlığın olaya müdahil olması sonucu tatsız hadiseler yaşanmıştır. Şu anektod bunun bir örneğidir: 1935 yılında Yb. Refik Bey'in yerine başhekimliğe getirilen Bnb. Sırrı Aliçli titiz bir kişi idi. Komisyon üyelerinin iş yoğunluğu nedeniyle cihaz kullanmadan yaptıkları muayeneleri yetersiz bularak raporları ya onaylamadığı veya şerh koyduğu için sürtüşmeler başlamıştı. Daha sonra iç kanamadan ölen bir subay için ihbar ve şikayetler oldu; bunun üzerine başhekim Gümüşsuyu, Dr. Y. Balkan Niğde hastanelerine, Dr. F. Yakal ise başka bir göreve atıldılar... Bu olaydaki subay bir tıbbi hatadan öldüyse ve buradaki hekimlerin suçları sabit idiyse, suçun karşılığı cezayı şüphesiz almalıydılar; ancak o gün için çok az sayıdaki havacılık mütehassısı hekimlerin ihtisaslarıyla ilgili olmayan hastanelere atanarak cezalandırılmaları, bıraktıkları



boşluk bakımından da yanlış olmuş gibi görünmektedir.

#### Fizyolojik Eğitim Cihazları

27 Temmuz 1948 tarihinde Türk-Amerikan yardım grubu uçuş mümessili Alb. Sweitzer ve yardımcısı Astsb. Sanders tarafından ilk alçak basınç çemberi (Hypobaric Chamber) faaliyete geçirildi; yeni Hava Hastanesi binasının açılışından sonra da burada kurulan laboratuara nakledildi (12 Ocak 1950). İrtifa ve hipoksi simülasyonu

1953 tarihinden itibaren 12'şer kişilik gruplar halinde gönderilen 200 civarında Yunan pilotu, ayrıca bazı Lübnan'lı ve İspanyol pilotlar da bu eğitimden geçirildi. 4 Şubat 1954 tarihinde hipobarik çember ile Barany Sandalyesinden ibaret fizyolojik eğitim cihazları hastanenin arka bahçesinde inşa edilmiş olan fizyolojik eğitim binasına taşındı.

1970'li yıllarda Fizyolojik Eğitim Merkezi Başkanı Tbp.

yene ve Fizyolojik Eğitim Merkezi binasının temeli 10 Kasım 1986 günü atıldı. Bir süre Hava K. Uçuş Okulunun bulunduğu İzmir-Çiğli'ye konuşlandırılması tartışılan ve sonra, Hv.Tbp. Tuğg. Çetin Aslan'ın baştabipliği döneminde (Hava K.K. Org. Halil Sözer'in emirleriyle), Eskişehir Hava Hastanesi bahçesindeki eski yerine kurulması kararlaştırılan Merkez, 18 Aralık 1990 günü Genel Kurmay Başkanı Org. Doğan Güreş'in de katıldığı



amacıyla kullanılan hipobarik çember 1942 model Amerikan yapımı, 8+1 kişi kapasiteliydi ve Almanya'dan alınmıştı. O zamanlar vertigo eğitimi için bir de Barany Sandalyesi kullanılmakta idi. 1949 yılı kayıtlarında, o güne kadar alçak basınç çemberinde 568 kişinin eğitime alındığı ve 88 kişide sağlık sorunu görüldüğü; bu sorunların 28 kulak, 11 diş, 9 karın, 5 sinüs ağrısı, 15 Bend, 1 Choke ve 1 senkop olduğu rapor edilmekte idi.

19-20 Ekim 1953 tarihlerinde "Lost Sheep" manevrası için Türkiye'de bulunan Yunanlı pilotlardan 17'sine Hava Fizyoloji Laboratuvarında 25.000 feet irtifada alçak basınç odası eğitimi verildi. Daha sonra 23 Aralık

Alb. Orhan Güvenç tarafından projelendirip Eskişehir 1. Hava İkmal Bakım Merkezinde imal edilen, akü ile çalışan ve V1, V2 isimleri verilen vertigo cihazları bir süre kullanıldı. Aynı yıllarda planetary, yaw ve roll hareketleri yapabilen bir Vertifüj Cihazı Almanya'dan alınarak kullanılmaya başlandı. 1980-1981 yıllarında Pakistan ve Bangladeş Hava K. pilotlarına bu cihazlarla fizyolojik eğitim verildi. 1980'li yılların sonlarında Barany sandalyesi ve Vertifüj Cihazı 2. Ana Jet Üs'e, Hipobarik Çember ise Yeşilyurt'daki Hava Müzesine gönderildi.

Bugün dünyadaki emsalleri arasında önde gelen bir yere sahip olan Hava Sağlık Mua-

bir törenle açıldı. Amerikan ETC firmasına sipariş edilen modern fizyolojik eğitim cihazlarının montajı öncesinde, bu cihazları kullanacak, bakım ve onarımını yapacak olan personel (tabip, mühendis, teknisyen, fizyolojik eğitim subay ve astsubayları) ETC firmasının Philadelphia/Southampton'daki fabrikasında 1990 yılında 2 ay kurs gördüler. Merkezde halen İnsan Santrifüjü (G-Lab), Alçak Basınç Çemberi, Yüksek Basınç Çemberi, Vertigo Cihazı (Gyro-Lab), Gece Görüş Laboratuvarı ve Fırlatma Sandalyesi cihazları bulunmakta ve uygulamalı eğitimler yapılmaktadır. Bugün yenisinin kurulması en az beş katına mal olacak olan böyle bir merkez o



Hava Sağlık Muayene ve Fizyolojik Eğitim Merkezi 'nde 1994 yılından itibaren yabancı ülke pilotlarına da yüksek G altında anti-G manevralarının öğretilmesi (santrifüj) eğitimi verilmeye başlandı. 1 Mayıs 1995 tarihinde bu eğitim ABD Hava K. tarafından sörtifiye edildi.

tarihte 5.5 milyon dolara mal olmuştur. Bu cihazlar esas olarak askeri havacılık uçucularının eğitimi amacıyla alınmış ise de, zaman zaman sivil havacılık pilotları ve sivil uçuş doktorları da özel izinlerle yararlanmışlardır. 1 Mart 1991 tarihinden itibaren yüksek performanslı jet uçağı pilotlarına insan santrifüjü eğitimi Merkezde verilmeye başlandı. (Bu tarihten önce ABD'de santrifüj eğitimi alan F-16 pilotları için kişi başına 5 bin dolar ödenmekte idi.)

Merkez ABD, İngiltere, Hollanda, İspanya, Romanya, Polonya, Makedonya, Macaristan, Bulgaristan, İsrail, Suudi Arabistan, Endonezya, vb. gibi ülkelerden gelen üst düzey heyetler tarafından ziyaret edildi. 1994 yılından itibaren yabancı ülke pilotlarına da yüksek G altında anti-G manevralarının öğretilmesi (santrifüj) eğitimi verilmeye başlandı. 1 Mayıs

1995 tarihinde bu eğitim ABD Hava K. tarafından sörtifiye edildi. Bunun anlamı, NATO ülkeleri pilotlarının fizyolojik eğitimlerinin bu merkezde de yapılabileceğinin ve ABD hava sahasında uçuş için geçerli olduğunun onaylanması idi. O tarihte santrifüj eğitimi standardı ABD Hava K. tarafından onaylanmış sadece 4 merkez bulunmaktaydı. Bunlar ABD Hava ve Deniz K., Hollanda Kraliyet Hava K. ve Türk Hava K. idi. Giderek bu eğitime talip olan ülke ve pilot sayısı arttı; Pakistan, Bangladeş, İsrail, Ürdün ve Birleşik Arap Emirlikleri pilotlarından eğitim alanların sayısı 2003 yılı sonu itibarıyla bini geçti. Ancak bu standartta santrifüj eğitimi olanakları kendi ülkelerinde olmayan Avrupa ülkeleri (İspanya, Portekiz, Yunanistan, İtalya, Fransa, Almanya) ülkemizde eğitim almaya istekli olmadılar. Bu ülkelerin Hollanda'da eğitim

yaptırmaya devam etmelerinin nedeni, coğrafi yakınlık ve eski alışkanlıklar da olabilir, ama büyük olasılıkla ikili anlaşmalar ve politik nedenler bu tercihte rol oynamış gibidir.

10 Eylül 1996 tarihinde, yeni cihazlarla verilmeye başlanılan eğitim usullerini karşılamayan 1989 tarihli HKY 81-29 Uçucu Personelin Fizyolojik Eğitimi Yönergesi, HKY 435-1 olarak güncelleştirildi. 6 Kasım 1996 günü Hava Kuvvetleri Komutanlığında yapılan törende, Merkeze uçuş emniyeti armağanı verildi. Ödül verilmesinin nedeni, muhtemelen dünya standardındaki fizyolojik eğitimlerin kaza kırım oranlarındaki azalmada katkısı olduğunun fark edilmesidir. Somut kanıtı gösterilemese de, bu tür eğitimler mutlaka bazı kazaları olmadan önlemiş olmalıdır ve önlenen bir kazanın bile maddi karşılığı, tüm fizyolojik eğitim cihazlarının maliyeti üzerine, orada çalışanların ömür boyu maaşlarının ilavesiyle ortaya çıkacak rakamdan daha fazladır. Bir pilotun insan olarak canının kurtarılmasının ise maddi ölçüsü yoktur.

Kaynak: [www.hvtd.org](http://www.hvtd.org)

## Muzaffer ÇETİNGÜÇ

Muzaffer Çetingüç, 1974'te uçuş doktoru olarak Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda göreve başladı. 1980'de psikiyatri uzmanı oldu. 1992'de doçentliğe yükseldi. Hava Hastanesi ve Gülhane Askeri Tıp Akademisi bünyesinde fizyolojik eğitim merkezi kuruculuğu ve başkanlığı yaptı. Birçok kaptan arkadaşımızın ondan öğrendiği çok şey var, bir çoğu öğrencisi oldu. 1998 yılında albay rütbesiyle emekli oldu. 2000 yılından beri de bu tecrübelerini kamuoyuyla paylaşmak amacıyla kurduğu dernekte mücadele ediyor.



HAVA YOLLARI KABİN MEMURLARI DERNEĞİ  
CABIN CREW MEMBERS' ASSOCIATION



Ben Beylikdüzün'den Ata TASSA'ya ve tüm havacılık camiasına yardımları için teşekkür ederim. Okulumu bitirip ben de havacı olacağım.



## BİR OKUL DÜŞLÜYORUZ

AYDINLIK BİR TÜRKİYE İÇİN  
NİCE HATİCELER, DEVLETLER, ÇAĞATAYLAR,  
MANALAR, ULVİ MURATLAR YETİŞTİRSİN...  
HAYDİ BİR TUĞLADA SEN KOY!

**TASSA İLKÖĞRETİM OKULU**

**BAĞIŞ HESABI**

**YAPIKREDİ YEŞİLKÖY ŞUBESİ**

**“84583126”**



Ben Beylikdüzün'den Gökçen Sabiha TASSA'ya ve tüm havacılık camiasına yardımları için teşekkür ederim. Okulumu bitirip ben de kabin memuru olacağım.



**AVEA'DAN  
1965'E  
BOŞ SMS ATIN  
TASSA İLKÖĞRETİM  
OKULU'NA 10 TL.  
BAĞIŞ YAPINI!**





# HAVAYOLU İŞLETME MODELLERİ

Havayolu işletmelerinin çoğu hala, mühendislik ve ikram hizmetleri, yer hizmetleri, kargo, rezervasyon, biletleme, satış, bilgi sistemleri ve bileşim gibi hizmetleri bölümlere ayırmaktadır. Söz konusu hizmetlerin hepsi, bütün bunları direkt olarak kontrol etmek zorunda olduğunu düşünen havayolu işletmelerinin etkinliği için büyük bir öneme ve kritik bir değere sahip olan fonksiyonlar olarak düşünülmektedir



**Leyla ADİLLER**  
leyla.adiller@gmail.com

**E**n genel anlamıyla taşımacılık varlıkların bir yerden başka bir yere taşınması işlemidir. Başka bir ifadeyle taşımacılık, ekonomik bakımdan yüklerin ve insanların, ihtiyaçlara göre zaman ve yer faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini mümkün kılan hizmettir. Hava taşımacılığı ise, insanların ve eşyanın (kargo, bagaj, posta) havadan taşınmasıdır [1].

Hava taşımacılığını; insanların, kargonun ve postanın yer faydası sağlayacak bir biçimde, bir hava aracı ile havadan yer değiştirmesi olarak da tanımlamak mümkündür. Yolcu, yük ve postanın emniyetli ve etkin bir biçimde varış yerlerine ulaştırılması, sivil havacılık sisteminin en son çıktısı olarak görülmektedir. Diğer bir deyişle, hava taşımacılığı alt sistemi, sivil havacılık sisteminin merkezinde bulunmakta ve onun en önemli alt sistemini oluşturmaktadır [2].

## 1. HAVAYOLU İŞLETME MODELLERİ

Doganis'e göre üç farklı alternatif havayolu işletme modelleri bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Geleneksel Havayolu Modeli (Traditional Airline Mo-

del), ikincisi Sanal Havayolu Modeli (Virtual Airline Model), üçüncüsü ise Havacılık Faaliyeti Sunan Havayolu Modeli (Aviation Business Model)'dir [3]. Modeller arasında dış kaynak kullanımı oranı farklılık göstermektedir. Bu fark aşağıda belirtilmiştir.

adlandırılan birçok havayolu işletmesi günümüzde Şekil 12'de gösterilen faaliyet alanlarını halen kendi bünyesinde yürütmektedir. Ancak geleneksel havayolu işletmelerinin bile, özellikle dış istasyonlarda, söz

rezervasyon, biletleme, satış, bilgi sistemleri ve bileşim gibi hizmetleri bölümlere ayırmaktadır. Söz konusu hizmetlerin hepsi, bütün bunları direkt olarak kontrol etmek zorunda

### 1.1. Geleneksel Havayolu Modeli

Geleneksel havayolu olarak

konusu hizmetleri dış kaynaklardan sağlayabileceği de unutulmamalıdır [2].

Havayolu işletmelerinin çoğu hala, mühendislik ve ikram hizmetleri, yer hizmetleri, kargo,

olduğunu düşünen havayolu işletmelerinin etkinliği için büyük bir öneme ve kritik bir değere sahip olan fonksiyonlar olarak düşünülmektedir. Sonuç olarak, orta ölçekli ve büyük havayolu işletmeleri bu alanlarda kendilerine güvenmektedirler.

Yukarıda belirtildiği gibi bu havayolu işletmeleri bazı hizmetlerini dış kaynak kullanımı ile elde etmesi mümkün olabilmektedir. Bunlara örnek vermek gerekirse, bazı havayolları yer hizmetleri ve ikram hizmetlerinin sağlanmasında varış noktalarındaki havaalanlarından sağlayabilmektedir. Geleneksel Havayolu Modelini uygulayan havayolu işletmelerine örnek olarak Delta, Iberia, Thai Havayolu verilebilmektedir [3]. Ayrıca, Türk Hava Yolları da bu örnekler arasında yerini almaktadır.

### 1.2. Sanal Havayolu Modeli

Havayolu işletmeleri havayolu hizmet alanında faaliyet göstermek olan temel yetenek-

### 1. Geleneksel Havayolu Modeli

Kendi bünyelerinde sağladıkları birçok görev ve hizmetler ile kendi kendilerine yeten havayollarıdır



Şekil 1: Geleneksel Havayolu Modeli [3]



lerine odaklanmalı ve temel yetenekler dışındaki tüm faaliyetleri mümkün olduğu kadarıyla dış kaynaklardan temin etmelidir [3]. Havayolu işletmeleri tarafından söz konusu stratejinin en önemli uygulama sebepleri arasında maliyetleri kontrol etmek, etkinliği ve sonuç olarak karlılığı arttırmak olarak gösterilmektedir [4].

Bu modelde havayolu işletmesi, çoğunlukla uçuş operasyonlarına esas teşkil etmeyen bakım, mühendislik, yemek hizmeti gibi tüm işlerini taşıeron işletmelerine yaptırmaya yolunu dışarıdan almaktadır. Bazı taşıyıcılar filolarını dahi "wet lease" yöntemiyle kiralarak oluşturulmaktadır. Bu kiralama şeklinde uçak, kabin ve kokpit ekibiyle birlikte kiralanır. Bu taşıyıcılar tamamıyla esas işleri olan ücretli yolcu taşımaya odaklanmaktadır. Taşıeron firmaların çalışmanın en önemli nedeni personel maliyetlerini düşürmektir. Ryanair, Easyjet, Jet Blue, Southwest gibi düşük maliyetli

taşıyıcılar uçak bakım işlemlerini de mümkün olduğunca taşıeron firmalara yaptırmaktadırlar.

Bu modeli tercih eden havayolu işletmeleri, aynı bünye içinde birkaç işletme kurmakta ancak aslında bu işletmeler sadece amblemleri ile var olmaktadır. Yani söz konusu işletmeler sanal karakterdedir [5].

Söz konusu havayolu modelini uygulayanlar arasında bulunan Easyjet 1995 yılında uçağın hazırlanması gibi faaliyetleri dışarıdan temin etmeye başlamıştır. Ayrıca, Sanal Havayolu Modelini uygulayan havayolu işletmeleri arasında British Airways de bulunmaktadır. British Airways yer hizmetlerini, Heathrow ve Gatwick havaalanlarında Amerikan işletmesi Ryder tarafından dış kaynak kullanımı stratejisi ile elde etmektedir. Ayrıca işletme, Heathrow Havaalanında uçak içi ikram hizmetlerini Swissair'e ve motor bakım hizmetlerini de South Wales işletmesine devretmiştir [3].

### 1.3. Havacılık İşletme Modeli

Havayolu işletmeleri temel yetenekleri dışındaki işlevler ve/veya hizmetler için ayrı birimler yaratmaktadır. Bunlar havayolu işletmesinin işlevsel

## 2. Sanal Havayolu Modeli

Havayolu işletmeleri birçok veya bazı görev ve hizmetlerini dış kaynaklardan sağlar



Şekil 2: Sanal Havayolu Modeli [3]

## 2. Havacılık İşletme Modeli

Havayolu işletmeleri işlevsel faaliyetlerini destekleyen temel yetenekler dışındaki hizmetler için ayrı iş birimleri kurmuş ve gelirlerinin çoğunu bu hizmetleri dışarıya satarak elde etmektedirler.



Şekil 3: Havacılık İşletme Modeli [3]

faaliyetlerini desteklerler. Diğer yandan, gelirlerin büyük bir bölümünü bu hizmetleri diğer havayolu işletmelerine satarak elde etmektedirler. Böylece ölçek ekonomileri yaratmayı hedeflerler [2].

Havacılık işletme modelini uygulayanlar arasında Lufthansa bulunmaktadır. İşletme, işlevlerini yedi ayrı birime bölmüştür: (i) 'Yolcu Hizmetleri' Lufthansa, Lufthansa Cityline, Lauda Air ve Luxair tarafından sunulmaktadır, (ii) 'Bakım ve Onarım Hizmetleri', (iii) yerde ve uçuş esnasında sunulan 'İkram Hizmetleri', (iv) Almanya ve dünya çapında sunulan 'Yer Hizmetleri', (v) Lufthansa'nın charter havayolu işletmesi Condor'un kapsadığı 'Seyahat Hizmet-

leri', (vi) 'Bilgi Teknolojileri(BT) Hizmeti', (vii) Lojistik. Bunların dışında, söz konusu modeli uygulayan havayolları arasında Singapore Havayolları ve Swissair de bulunmaktadır [3].

Swissair, iflas etmeden önce çekirdek olmayan tüm faaliyetlerini ayırarak, bu işletmeleri diğer havayolu işletmelerine hizmet sunmaları konusunda serbest bırakmıştır. Bunlar; bilişim işletmesi olan Atraxis, dünyanın en büyük ikinci yer hizmeti işletmesi olan Swissport, dünyanın en büyük ikinci ikram işletmesi olan Gae Gourment, dünyanın en büyük havaalanı perakendecisi Nuance ve bakım işletmesi olan SR Technics'dir. Swissair'in iflasına rağmen, bu işletmelerin çoğu yeni sahipleri



ile ayakta kalmayı başarmış ve faaliyetine devam etmektedir [6].

Bu modelin ayırıcı özelliği ise bakım, ikram, yer hizmetleri, satış-rezervasyon, yolcu hizmetleri, kargo gibi hizmetlerin ayrı işletmeler (tüzel kişilikler) olarak kurulması ve bu işletmelerin mümkün olduğu ölçüde dışarıya da hizmet vermeleri esasına dayanmaktadır. Uzun yıllar boyunca verilen havacılık hizmetlerinin getirdiği tecrübeyle faaliyet gösteren bu işletmelerin, belli bir kapasitenin altına düşmesine, bağlı oldukları hükümet tarafından izin verilmez. Bu taşıyıcıların gelirlerini artırmadaki en güvendikleri konu havacılık alanındaki yüksek tecrübeleridir. Air France



Group (Air France Industries de dahil), Lufthansa Group (Lufthansa Technik de dahil) , Delta Airlines (Delta Tech Ops da dahil) ticari havayolu örgüt modeline örnek olarak verilebilir [5].

#### YARARLANILAN KAYNAKLAR

[1] Ali Emre Sarılgan, "Bölgesel Havayolu Taşımacılığı ve Türkiye'de Bölgesel Havayolu Taşımacılığının Geliştirilmesi İçin Yapılması Gerekenler", Anadolu Üniversitesi S.B.E. Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2007, s. 3,6

[2] Ender Gerede, "Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY A.O.'da Bir Uygulama", Anadolu Üniversitesi S.B.E.Yayınlanmamış Doktora

Tezi, 2002, s. 6, 10, 21, 23.

[3] Rigas Doganis, The Airline Business in the Twenty-first Century, London: Routledge, 2001, s. 109, 213, 214, 215.

[4] Stephan M. Rutner, John H. Brown, "Outsourcing As an Airline Strategy", Journal of Air Transportation World Wide, Cilt: 4, Sayı: 2, 1999, s22-25.

[5] Ebru Karasu, "Havayolu Ulaşımında Düşük Maliyetli Taşıyıcılar ve Uzun Mesafeli Hatlarda Rekabet Olanakları", Haliç Üniversitesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2007. s. 69.

[6] Devrim Gün, "Hava Kargo Pazarının Lojistik Açısından Değerlendirilmesi ve Türkiye Örneği", Anadolu Üniversitesi S.B.E., Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2007,

#### Leyla ADİLLER



1986 yılında Kosova'da doğan Leyla Adiller, ilköğretimini Gilan'da, lise öğrenimini de Kosova'nın başkenti Priştine'de bulunan Sami Fraşeri lisesinde tamamlamıştır. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği bölümünden mezun olan Adiller, şu anda Marmara Üniversitesinde yüksek lisans eğitimi almaktadır. Havayolu Yönetimi, Havaalanı Yönetimi, Rekabet Stratejileri, Risk Yönetimi gibi alanlara ilgi duyan Adiller, çeşitli seminer, konferans ve panellere katılmaktadır. Stajını Anadolu Havaalanı AIS biriminde tamamlayan Adiller, bir süreliğine Amerika'nın Maine eyaletinde de çalışmıştır. Araştırmayı seven Adiller'in çeşitli dergilerde yayınları ve Havacılık Sempozyumunda sunulan bildirisi bulunmaktadır.

# İLK TÜRK HAVA ŞEHİTLERİ ANITI

İstanbul Fatih ilçesine Osmanlılar zamanında dikilen hava şehitleri anıtı Havacılık tarihimizin en trajik ve en kahraman girişimlerinden birini sembolize ediyor...

**O**SMANLILAR'IN son dönemde şehir merkezlerine yerleştirilen anıtlardan biri İstanbul'un Fatih ilçesinde bulunan Hava Şehitleri Anıtıdır. Bu anıtın dikilmesinin nedeni havacılık tarihimizin en trajik olaylarından biridir.

Uçakların dünyada kullanıma başlanmasıyla birlikte, Osmanlılar da bu yeni keşfe uzak kalamamıştır. İlk havacılık faaliyetlerine 1909 yılında girişilmiş, askerlerden oluşturulan grupların pilotluk eğitimi almaları için yurtdışına gönderilmeleri kararı verilmiştir. Eğitimini tamamlayan pilotlar zaman kaybetmeksizin görevlerine başlamış ve satın alınan ilk uçaklarla çeşitli uçuş denemelerine başlamışlardır.

Yapılan bu denemelerden ilki İstanbul-Kahire-İskenderiye uzun menzilli uçuş denemesidir. Uçuş denemesi İstanbul'dan hareketle Eskişehir, Afyon, Konya, Ulukışla, Adana, Halep, Humus, Beyrut, Şam, Kudüs, El-Ariş, Port-Said, Kahire ve İskenderiye'den oluşan toplam 25 saat ve 2515 km.'lik bir

güzergah üzerinden yürütülecektir. İşte ilk hava şehitleri bu uçuş denemesinde verilmiştir. O günlerde Osmanlı coğrafyasının içinde olan Taberiye gölünün yakınlarında uçağın düşmesi sonucu 2 pilotumuz şehit olmuştur. Uçağın düştüğü yer olan Taberiye gölünün güneydoğusuna Osmanlılar tarafından bir anıt yapılmıştır. Sözkö-

nusu bu anıt hâlâ korunmakta olup ziyaretçilere açıktır.

8 Şubatta İstanbul'dan halvalanan 1. ekip-Bleriot marka Fransız menşeli 2 kişilik uçağın pilotları Bahriye Yüzbaşı Fethi Efendi ve Topçu Mülazım-ı Ula Sadık Efendi uzun menzilli uçuşun Beyrut ve Şam'a kadar olan mevkilerine başarı ile ulaşmışlardı.





Atatürk, Fethi Okyar ve kızı ile birlikte Yalova'da.

27 Şubat 1914 yılında bir sonraki mevki olan Kudüs'e başlanmış, ancak Taberiye gölünün deniz seviyesinin altında olması ve ters hava akımlarından dolayı uçak düşmüş ve her iki pilot da şehit olmuştur. Şehitlerin naaşları Şam şehrine getirilmiş, cenaze namazları Emeviye Camiinde kılındıktan sonra camiinin yanında medfun bulunan İslam komutanlarından Selahaddin-i Eyyubi'nin türbesinin yanına defnedilmişlerdir.

Deneme uçuşuna devam eden 2. ekip-Deperdussin marka Fransız menşeli 2 kişilik uçağın pilotları Topçu Mülazım-ı Saniyesi Nuri Efendi ve İsmail Hakkı Efendi 11 Mart 1914'te Osmanlı liman kenti olan Yafa'dan havalanmış, ancak yeteri kadar hızlanmadan havalanan uçak, Akdeniz'e çakılmıştır. Bu uçuşta da Nuri Efendi şehit olurken, İ. Hakkı Efendi kurtarılmıştır. Bu şehidimizin naaşı da Şam'a

nakledilmiş ve Fethi ve Sadık Efendilerin yanına defnedilmiştir. Bugün Şam'da 3 şehidimizin mezarları özenle muhafaza edilmekte ve ziyaret edilmektedir.

Dört ekiple 8 Şubat 1914'te İstanbul'dan başlamış olan ve 22 Mayıs 1914'te, 2515 km'lik güzergâhta bulunan son noktaya İskenderiyye'ye vararak bu zorlu deneme tamamlanmıştır. Söz konusu çalışmada 4 ekip-8 pilot olarak çalışılmış ancak 3 şehit verilmiştir.

İşbu denemede şehit olan pilotlarımızın için, Taberiye'de bir anıt yapılırken, bir anıt da Osmanlı Başkenti olan İstanbul'un Fatih ilçesine yaptırılmıştır. Anıt ucu kırık bir sütundan oluşmaktadır. Bu mekanın devamlı göz önünde olması için yer seçiminde de titiz davranan Osmanlılar, söz konusu anıtı Fatih ilçesinin en hareketli yeri olan Fatih Belediye Binasının tam karşısına dikmişlerdir.

Bu sütunun cephelerinden birinde tunç levha üzerine, aziz şehitlerimizin adları ve rütbeleri yazılmıştır. Diğer taraftaki tunç levhada da uçak figürü, Beyazıt Gözetleme kulesi ve İstanbul tasvir edilmiştir.

Ayrıca 1914 yılına kadar adı Meğri olan Fethiye ilçemizin adı, Bahriye Yüzbaşısı Fethi Efendi'nin hatırasını yad etmek için Fethiye olarak değiştirilmiştir. Şair Behçet Kemal Çağlar, bu olayı Fethi bey için yazdığı şiirde şöyle not eder:

*Aslan uçtu diye  
söylenir methi,  
Bu kutsal toprağın  
çocuğu Fethi,  
Kahrolur darbanla  
elbet her zaman.*

*Olursa maksat ve bakış eğri,  
Bak, Fethiye oldu sayende,  
Meğri.*

*Kartalım gölgende  
hürdür bu vatan.*

# uçma tutkusu üzerine bir kitap: **MARTI**

Bir çok yayınevi tarafından geri çevrilen kitap ancak 2 yıl sonra 1970 ' de yayınlanabildi. Kitap 2 yılda Richard Bach ' ı bir milyoner yaptı. Martı, 10.000 sözcükten daha az olmasına rağmen en çok satanların arasına girdi.

**R**ICHARD BACH (23 Haziran 1936) ABD'li yazar 1955'te Long Beach State College'e başladı. Kurgu ve hayal konusunda birçok eser yazdı. Kitaplarının çoğunu kendi hayatından esinlenerek yazdı. Hava Kuvvetleri'nde pilot olarak çalıştı. Ardından bir çok işe girdi. Kitaplarının çoğunda bir şekilde uçmaktan bahsetti.

1952'de Yem bulmak için uçmak yerine hızlı ve akrobatik uçmayı seçen bir martının hikâyesini anlatan kitabı, Martı 'yı yazdı.Kitap 10.000 sözcükten daha az olmasına rağmen kurgu ve kurgu dışı kitaplar arasında en çok satan oldu. Rüzgarla Uçmak'a kadar en çok satanlarda yer aldı. Rüzgarla Uçmak 1972'de 1.000.000 dan fazla kopya sattı. Son yıllarda hayranlarıyla ilgilenmeye başladı.1990larda bir Amerikan şirketinde hayranlarının maillerine cevap yazmaya başladı.

"Bir geleceği seçmenin bir yolu da, onun kaçınılmaz olduğuna inanmaktır." diyor Richard Bach, sorunların alt edilmek, özgürlüğün kanıtlanmak için olduğunu ve bizlerin rüyamıza inandığımız sürece hiçbir şeyin rastlantı olmadığını göreceğimizi söylüyor.

Sınırları aşmanın hazzını ve korkuyu yenmenin gururunu anlatıyor Martı.

Hayatı, yazmak ve uçmak arasında süren Richard Bach, 23 Haziran 1936'da Amerika'da doğdu. Kitaplarının çoğunu kendi hayatından esinlenerek yazdı. Uçmaktan ve insanın özgürlüğü keşfetmesinden bahsetti hep. Bu yolda kısıtlayıcı olan her şeye karşı gelinmesini savundu. Kayıtsız, şartsız özgürlüğün özgürlük isteğini keşfetmekle başlayacağını biliyordu.

Dünyanın en zor işlerinden biri insanları özgür olduklarına inandırmak olsa da Richard

Bach en doğru düşüncenin bizleri özgürlüğe götürecektir diye düşünce olduğuna en baştan inanmıştı.

Richard Bach, 1957'de henüz 21 yaşındayken lise aşkı Bette ile evlendi. Yaşamın daha başında 6 çocuk babasıydı, çalışması ve ailesini geçindirmesi gerekiyordu. 17 yaşından beri hayatındaki en büyük tutkusu olan uçmaktan vazgeçemiyor, çalışma saatlerinden arda kalan tüm vakitlerini uçak pistlerinde geçiriyordu. Sonuna kadar gidip jet pilotu olmaya karar verdi ve bunu başardı ancak uçarken de farklı olmaya, bilindik kuralları sınamaya çalışıyordu. Orduda pek hoş karşılanmayan bu yenilikçi tavırları pilotlukta daha 2 yılını tamamlayamadan masa başı bir işe alınmasıyla son buldu.Ordudan ayrılmaya karar verdi.

Bach ailesini geçindirmek için sevmediği bir çok işte çalışmak



zorunda ka-  
lacaktı. Postacılık,  
telefon rehberi dağıtıcılığı, ha-  
yaline en yakın iş bir havalında  
iniş kaptanlığı yapmaktı ki, bı-  
yıklarını kesmeyi reddedince bu  
işten de oldu.

Bach bu yıllarda hayatla ce-  
belleşiyordu, fakirlikten kurtul-  
mak ve ailesine hakkettikleri bir  
hayat sunabilmek için elinden  
geleni yapıyordu ama genelde  
bu çabaları başarısızlıkla son  
buluyordu.

Gerçekte kim olduğunu anla-  
mış ve bunu bilerek yaşamaya  
çalışan biriydi ve bu benliğine  
özgürlük isteğini süratle doldu-  
ruyordu.

Bir gece tek başına yürüyüşe  
çıktığında tüm hayatı baştan  
aşağı mucizevi bir şekilde de-  
ğiştirdi. Bir Martı hayal ediyordu  
artık. Bach hikayeyi bir türlü bi-  
tiremiyordu. Yazdıklarını bir ke-  
nara koyup hayata kaldığı yer-  
den devam etmeye karar verdi.  
Ailesine bakmak zorundaydı ve  
sevmediği işlere geri dönecekti.

Bir dergide yardımcı editörlük  
görevi alınca ailesiyle birlikte  
New Jersey'e taşındı. İlk umut-  
lar çabuk söndü, mali durumları  
daha da kötüleşiyordu. Hikaye-  
yi o günlerde tamamladı.

Bir çok yayınevi tarafından

geri çevrilen kitap ancak 2 yıl  
sonra 1970'de yayınlanabildi.  
Kitap 2 yılda Richard Bach'ı bir  
milyoner yaptı. Martı, 10.000  
sözcükten daha az ol-  
masına rağmen en  
çok satanların ara-  
sına girdi.

Richard Bach  
uçak koleksiyonla-  
rı yapmaya başladı ve  
uçarak Amerika'yı karış karış  
gezdi. 1973'de kitabın sinema-  
ya uyarlanmasıyla bir daha ihya  
olacak ve filmin çekimleri esna-  
sında tanıştığı, hayatının aşkı,  
ruh ikizim diyeceği oyuncu Les-  
lie Perrish ile evlenecekti.

Bu evlilikten sonra yazdığı  
kitapları Leslie'e adadı Richard  
Bach. Derin bir aşk ve tutkuyla  
sevdiklerini söylüyorlardı.

Richard Bach, ilişkilerini konu  
alan zaman zaman kurgusal  
niteliklerde eklediği "Sonsuza  
Uzanan Köprü" adında bir kitap  
yazdı. Bu kitap dünyanın bir-  
birlerini en çok seven ve en iyi  
anlaşan çiftinden bahsediyordu  
sanki. Geniş bir okuyucu kitle-  
sine yayıldı. İnsanlar bu çifte  
tapıyorlardı neredeyse. Elbette  
bir gün her şey değişecek ve bi-  
tecekti, boşanacaklardı.

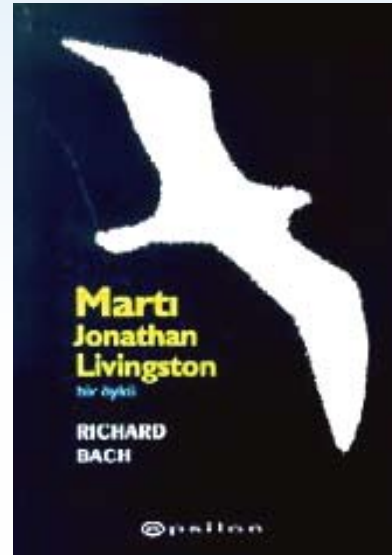
Ama fanatikleri bu durumu  
hiç hoş karşılamadılar, onları

sahtekarlık ve yalan-  
cılıkla suçladılar.



Yaşamaya v e  
kendi hayallerini yaşatabilmek  
için sürekli başkalarına ihtiyaç  
duyanlar gibi haykırdılar. Bir  
açıklama bekliyorlardı bir cevap  
istiyorlardı.

"Bu kitapta ki her şey doğru  
olmayabilir" dedi sonra.





**Kpt. Plt. Nuri SAKARYA**  
TALPA Genel Sekreteri

**M**ERHABA değerli okurlarımız! Tüm planlamalarımız rağmen bu sayımızın Eylül ayının ilk haftasında sizlere ulaşmasını sağlamadık. Bunun ilk nedeni hepimizin çok yoğun geçen uçuş faaliyetleri. İkinci nedeni, özellikle bu sayımızda sizlere duyurmaya çalıştığımız 20-21 Ekim tarihinde "IFALPA Legal Committee" toplantısı. Üçüncü nedeni, icrasından sonra havacılık sektöründe çok zengin içerikleri ile iz bırakacak 22-23 Ekim tarihlerinde gerçekleştirmeyi planladığımız "TALPA Hava Hukuku" konferansı. Çok detaylı olan ve sabır isteyen çalışmalar gerektiren bu önemli toplantılara birinci önceliği vermek durumunda

kaldık. Bu konferansın ikinci gününde, "Adil kültür, sadece kültür" olarak Türkçe deyimlerimiz arasında yeni yer almakta olan "just culture" konusu sunularımız içinde yer alacak. Bu konuyu dergimiz ve konferans gündemine alarak okurlarımıza ve konferansımızı izleyecek konuklarımıza ilk kez sunan kişi olma ayrıcalığını yaşadığımı ifade etmem umarım duygusallık olarak algılanmaz...

# "JUST CULTURE" ve "ENDİŞE" ARASINDAKİ ÇİZGİ



Just Culture 'ın tüm tanımları kabul edilebilir ve edilemez davranışların arasında kesin çizgiler çizer. Kasıtlı ihlal kabul edilemezdir. Dürüst ve kasıtlı olmayan bir hata ise kabul edilebilirdir. Ve eğer yaptığınız şey kabul edilebilirse –yanlış hiçbir şey yapmadıysanız– korkacak bir şeyiniz yok demektir

Bu sayıya yazımı yetiştirmem konusunda çevirileri ile yardımcı olan ve just Culture konusunu benimle birlikte anlayıp özümlediğine inandığım hukuk fakültesi ikinci sınıf öğrencisi sevgili kızımız Cemresu'ya da teşekkür etmek isterim.

Bu sayımızda sizlerle just culture konusuna hukuçuların nasıl yaklaştığını ve cesaretlendirme konularına bakışlarını Simmon Dekker'in kitabından alıntılarla devam etmek istiyorum.

Hukukçu arkadaşlarımla bu konuda yaptığımız söyleşiden kavramlar

konusunda anlaşımadığımız izlenimini alıyorum ama ilerleyen zamanda arkadaşlarımızın hukusal deyimlerine açıklık getirdikleri zaman birbirimizi doğru anladığımız görüyorum.

**"Yanlış bir şey yapmadıysanız korkacak hiçbir şeyin yok demektir."**

"Yanlış bir şey yapmadıysanız korkacak hiçbir şeyin yok demektir." Bu cümleyi, Avrupalı bir hukukçu, havacılık sektöründeki insan hatalarının suç olup olmadığı konusuna cevap olarak söylemiştir.

Bazı pilotlar ve hava trafik kontrolörleri görevlerinin bir parçası olan

ve yapılması gereken kural ihlalleri nedeniyle suçlanmış ve hatta cezalandırılmışlardır. Bu nedenle de kendileri ve meslektaşları üzerinde bir gerilim meydana gelmiştir. Bilgi iyi niyetle tedarik edilip edilmediği önemlidir, örneğin olay raporları aleyhlerine mi kullanılıyor? Savcılığın denetlemesinde yeterince koruma var mı? Soru ve endişeleri zihinlerde yer almaktadır.

Endişelenmeyin, bana güvenin ve yanlış bir şey yapmadıysanız korkacak bir şeyiniz de yok demektir diyen hukukçu; yanlışla doğruyu birbirinden ayırabilirim ve kasıtlı ihlal, ihmalkarlığı veya yıkıcı bir hareketi gördüğüm yerde tanırım diye açıklamasını sonlandırır.

**Peki ya başkaları?  
"Just Culture" ve "Endişe"  
arasındaki Çizgi**

Just Culture'ın tüm tanımları kabul edilebilir ve edilemez davranışların arasında kesin çizgiler çizer. Kasıtlı ihlal kabul edilemezdir. Dürüst ve kasıtlı olmayan bir hata ise kabul edi-

lebilir. Ve eğer yaptığınız şey kabul edilebilirse—yanlış hiçbir şey yapmadıysanız- korkacak bir şeyiniz yok demektir.

Örneğin, hava trafik kontrolü ile ilgili bir kaynak şöyle diyor: Görevi esnasında kontrolör pozisyonunda ön cephede fiilen çalışanlar veya diğerleri eğitim seviyelerine ve tecrübelerine orantılı olan fiillerinden, noksanlarından veya kararlarından dolayı cezalandırılmazlar. Fakat büyük ihmalkarlıklarla, kasıtlı ihlallerle ve yıkıcı hareketlerle doğan hatalar, tolere edilemez.

Bu tanım bize, kuralsal ve teknik hatalar arasındaki ayrımı hatırlatır (teknik hatalar kişinin tecrübe ve eğitimiyle orantılı değerlendirilir, kuralsal hatalar ise çoğunlukla ihmal ve kasıtlı ihlal sebebiyle ortaya çıkar) Fakat gördüğümüz gibi kuralsal ve teknik hatalar arasında ince bir çizgi vardır. Hatanın yorumlandığı sırada, netice de göz önünde bulundurularak olayın kuralsal hata mı teknik hata mı olduğunu algılayabiliriz.

#### Çizgi fikri neden mantıklıdır?

Çizgi fikri mantıklıdır. Eğer just culture kişileri kasıtsız hatalarda (yanlış bir şey yapmadıkları olaylar) korumak için varsa bazen "kasıtlı" hatalar (yanlış bir şey yaptıkları durumlar) konusunda da hazırlıklı olunmalı. Bu nedenle, just culture hakkındaki tüm makaleler yasal ve yasal olmayan davranışlar arasındaki ince çizginin varlığını görüş birliği ile kanıtlamıştır. "Bir just culture durumunda, personel yasal ve yasal olmayan davranışlar arasındaki ayrımı yapabilmeli." Cezadan muaf olma durumunda tartışılan konu, kişiyi hesapçı olmaya itmeden ve hatayı rapor etmeye zor-

lamadan durumu yürütme gerekliliğidir. Fakat sonunda, eğer çizgi yoksa "olan olmuştur". Öyleyse neden rapor edesin ki? Bu düşünce ne bir insanın ahlaki yönü açısından, ne inanırlılığı açısından ne de hatalarından ders alması açısından doğru bir düşünce olabilir.

Kusurlu ve tolere edilebilir hatayı birbirinden ayıran keskin hat, sezgisel bir mantığa dayanır ve just culture/ adil/ sadece kültürü oluşturan fikirler genellikle bu mantığın açıklığına ve kabul edilirliğine dayanır. "Bir suçsuzluk culture'ı ne mümkündür ne de arzulanır. Pek çok kişi talihsizlik ortaya çıktığında bir sorumluluğa sahip olmak ister. Just Culture'da kusur sınırı keskin çizgilerle belirlenmiştir." Tartışılan diğer bir nokta ise kasıtlı suç içeren davranışlara karşı halkın korunması gerektiridir ve bu konuda adaletin tavrı koruma açısından önem taşır.

Avrupa Birliği'nin yeni bir yönergesine göre, (2003/42/EC) sivil havacılıkta olayların meydana geliş sıklığı ile ilgili rapor yürürlüğe konuldu. Bu yönergenin bir özelliği vardı: bir olay, büyük bir ihmalkârlıktan ortaya çıkmadığı sürece olay raporu gönderenlere hukuksal işlem başlatmamalı. Fakat bilin bakalım büyük ihmalkârlıktan kasit nedir? "Olay", tabii ki.

Bugün Just Culture'ı yönlendiren bu rapor, "büyük ihmalkârlıktan" kaynaklanan durumların birden bire ortaya çıktığını farz eder. Bu "Kasıtlı hatalar" kasıtlı olmayanlarına göre daha problemsiz bir kategoridedir. Bu görüş kasıtlı hataların, ihmalkârlıktan veya yıkıcı hataların bir hukukçu veya diğer otoriteler tarafından tartışmasız ve hata payı olmadan fark





Ayrıca göz önünde bulundurmak gerekir ki bazı yargılar olayın nitelik ve önemini sonradan anlama sebebiyle sis perdesi arkasında kalabilir. Başımıza gelen bir şeye tanık olduktan sonra zamanı geri alıp o kişinin başına gelen şeyin sonucuyla karşılaşmadan önce olaylara nasıl baktığınızı anlamamız çok zordur. Bu empatiyi kurmak yardımcı olabilir

edilebileceğini farz eder.

#### **Çizgi fikri görsel bir yanılığı mıdır?**

Eğer bir çizgi çekmek isteniyorsa, bu çizginin neleri birbirinden ayırdığı konusunda dikkat edilmesi gerekir. Aksi takdirde çizginin hiçbir anlamı bu durumda kalmaz ve yalnızca kabul edilebilir davranışla kabul edilemez davranış arasındaki ayırım tam bir bulanıklığa dönüşür. Pek çok görüş, kasıtlı hataların ve ihmalkarlığın kabul edilemeyecek davranış kategorisinde olduğunu savunur.

#### **İhmalkarlık nedir?**

#### **Tanımına bakacak olursak:**

İhmalkarlık toplumda normal standartların altında gösterilen

davranıştır. Yaptığı işte gerekli vasıflarını yeterli derecede kullanmayan veya olayın gerektirdiği şartlarda mantıklı, tedbirli ve sağduyulu bir kişinin göstereceği davranışları göstermeyen insanlar için kullanılan bir terimdir. İhmalkarlıktan bahsedilebilmesi için kişinin ihmalden kaçınma zorunluluğu olması ve zararın ihmalkarlıktan dolayı meydana gelmiş olması gerekir. Başka şekilde açıklamak gerekirse, özen gerektiren durumlarda gereken özen kamu veya kişilerin zarara uğramasını önlemek açısından gösterilmelidir. Eğer kişi, bu özen gerektiren durumun gerektirdiği şekilde davranmaz ve zarar, mağduriyet

veya hasar meydana gelmesine sebep olursa bu ihmalkarlıktır.

Öncelikle, tanım çok uzundur. İkincisi, ihmalkarlığın en önemli noktalarını kapsamamaktadır ve bu sebeple ihmalkarlığı çizginin kabul edilemez davranışlar tarafına koyabilirsiniz. Bunun yerine, tanım ortaya pek çok başka soru ve tartışma konusu çıkarmaktadır. Bunun yerine ihmalkarlığın sizin için ne anlama geldiğini düşünürseniz, bu kez tonlarca çetin soruyla karşı karşıya kalırsınız.

-“Normal standart” nedir?

-“Alt” ne kadar aşağıdadır?

-“Makul beceri” nedir?

-Gerekli derecede itina” nedir?



-“Tebdir” nedir?

-Zarar gerçekten “ihmkalkar davranıştan” mı doğdu?

Hangi eylemin ihmalkar olduğunu tartışmaktansa şöyle bir tanım meselenin ne kadar karışık olduğunu ortaya koyar. Ortaya konulacak pek çok yargı vardır. Sadece şunu düşünün: yaptığınız iş-objektif ve tartışmasız olarak- “toplumsal norm” , “makul beceri içerme” , “tedbirli insan” , “zararın nasıl sonlanacağına dair öngörü” vasıflarından hangilerini karşılıyor? Tartışmasız ve objektif olarak gerçekten ‘normal’ nedir? Ve aslında hepimiz yaptığımız işin zararla sonlanmaması için kendimizi kesin bir güvence altına almak istemez miyiz?

Elbette böyle yargılarda bulunmak imkansızdır. Fakat şu bir gerçektir ki hepimiz bunu her gün yaparız. Fakat bunun “ön-yargı” olduğunu akılda bulundurmakta fayda vardır. Ön-yargılar objektif ve tartışılmaz değillerdir. Düşününce olay o noktaya vardığında “ Evet, şimdi çizgiyi aştın bu ihmaldir.” Demek bir illüzyondur. Bir toplumda “normal” ve “ihmal” veya “makul beceri” ile “umursamazlık” sonsuza kadar tar-

tışılabilir kavramlardır. Tam anlamıyla bir sonuca varmak imkansızdır. İlginç olan şudur ki bazı davranışlar o derece ihmalkardır ki çok ciddi sonuçlara sebep olurlar. Önemli olan çeşitli otoriteler ve toplum tarafından (veya sizin tarafınızdan) güvenilir şekilde neyin ihmal olup neyin olmadığı tespit edilmesidir.

Ayrıca göz önünde bulundurmak gerekir ki bazı yargılar olayın nitelik ve önemini sonradan anlama sebebiyle sis perdesi arkasında kalabilir. Başımıza gelen bir şeye tanık olduktan sonra zamanı geri alıp o kişinin başına gelen şeyin sonucuyla karşılaşmadan önce olaylara nasıl baktığınızı anlamamız çok zordur. Bu empatiyi kurmak yardımcı olabilir. Fakat eğer tedbirli bir kişi de o şartlar altında aynı hatayı yapacak olsa sonuç olarak önümüze bir ceset koyulduğunda her şey değişir. Ya da birkaç tane!

Değerli okurlarımız, bir düşününce, günlük yaşamımızda birçok şeyi etkilediği kabul edilen kültürün, hukuk kurallarının çabuk değişmesini beklemek aşırı iyimserliktir kanımca. Ben bu köşemde; araştırma ve deneyimleri ile uluslararası or-

tamda kabul görmüş kişi ve kuruluşların yayınları ve katıldığım yurtdışı toplantı ve benzeri etkinliklerde edindiğim bilgilere dayanarak konuya önem vermeye ve sunmaya çalışmaktayım. Konu, kavram ve uygulama olarak yeniliğinin yanında uygulama sahalılarının çeşitliliği yönünden akılcı kullanımı ile beklenen yerini alacağına inanıyorum. Acaba yazarın kitabının değişik bölümlerinden alıntı yaptığım paragraflarında kullandığı sorulara benzer soruları daha önce kendinize sormuş veya yaşadığınız olaylarda benzeri yorumları yapmış mıydınız veya en azından bundan sonra yapmayı düşünüyor musunuz? Aslında yanıtlarınızı öğrenmek isterim.


Sistemlerin korunmasına, yöneticilerin kendi pozisyonlarını ve yatırımlarını koruma çabaları içinde acaba doküman ve satırlarımızda yer alan o gizemli çizgiyi çizip “kabul edilebilen hatalar”, “kabul edilmeyen hatalar” konularını açıklıkla belirtep dokümanlarında yer vermeleri ve çalışanlarının bu kültüre katılımlarını sağlayacak cesur kararları aldıklarını görme beklentimizi sunmak isterim.

Saygılarımla.

Kpt. Plt. Nuri SAKARYA



Ulaştırma Bakanlığı Uçuş Emniyet Komisyon’unda TALPA temsilcisi görevini yapmaktadır. 2000 yılında ABD TSI’de Uçak Kazalarını İnceleme Kursunu, SCSİ tarafından NİSAN 2009 senesinde açılan Uçak Olay ve Kazalarını Önleme ve İnceleme Tekamül Kursunu bitirmiştir. IFALPA tarafından onaylanmış Accredited Accident Investigator belgesine sahiptir. Halen uçuş görevlerinin yanında uçak kazalarını inceleme görevini de yerine getirmektedir.



CUMHURİYET'İMİZ  
87 YAŞINDA

KUTLU OLSUN

Cumhuriyetimiz öyle zannolunduğu gibi zayıf değildir. Cumhuriyet bedava da kazanılmış değildir. Bunu elde etmek için kan döktük. Her tarafta kırmızı kanımızı akıttık. İcabında müesseselerimizi müdafaa için lâzım olanı yapmağa hazırız.

*K. Atatürk*

# AKIL + YÜREK = EMPATİ

Sivil havacılık yetkililerinin pilot arkadaşların koluna girip dertlerini dinlemelerini, onlara psikolojik destek vermelerini beklemiyoruz; sadece onların içinde bulunduğu şartları (zamansal olarak) anlamalarını patron tabanlı değil de insan tabanlı olaya müdahale etmelerini umuyoruz



Psikolog Arzu ÖZDOĞANOĞLU

**S**ON yılların gazete ve internet haberlerini bir inceleyeyim dediğimde pek de şaşırmadım! Son birkaç yılın havacılık haberlerini psikolog gözüyle inceleyebilseydiniz siz de şaşırmazdınız. Sektörün büyüme hızı, yurt içi yurt dışı uçuş noktalarının artması (ki bu aslında sektör için mükemmel bir gelişme...) Hava ulaşımına olan talebin artışı, çalışan personelin üzerindeki iş yükünü de doğal olarak arttırdı. Bir önceki yazımda uçuş görev süreleri ve uçuş sürelerinden pilot köşküsü (kokpit) ve kabin ekiplerine kalan yaşam sürelerinin yetersizliğinden bahsetmiştim ama aynı konunun devamı niteliğinde duruma farklı açılardan birlikte empati yapalım istiyorum. Önce bu çığgın haberleri birlikte geçelim ve doğru soruları sormaya çalışalım...

Pilot sinir krizi geçirdi, hostes uçağı indirdi ( Air Canada 2008) Pilot sinir krizi geçirip sağa sola saldırmaya başladı, uçağı hostes indirdi...Kanada'dan Londra'ya giden ve içinde 146 yolcu ile 6 mürettebat bulunan

Air Canada'ya ait Boeing 767 tipi yolcu uçağı Atlas Okyanusu'nun üzerindeyken yardımcı pilot sinir krizi geçirdi. Bir anda çevresine saldırmaya başlayan pilot, mürettebat ve yolcuların yardımıyla bir koltuğa bağlandı. Uçağı tek başına idare edemeyeceğini anlayan kaptan pilot, yolcuların arasında pilot olup olmadığını sordu. İşe yeni başlayan bir hostes, ticari uçak lisansı olduğunu söyledi. Yardımcı pilot koltuğuna oturan hostes, kaptan pilota uçak İrlanda'ya acil iniş yaparken yardımcı oldu.(Vatan Gazetesi)

**SORU;** Neden bu pilot sinir krizi geçirmiş olabilir? Kendimizi onun yerine koyup düşünelim, yaşamında ne yanlış gitmiş olabilir?

Amerikan Ulusal Ulaştırma Emniyet Dairesi, ilginç bir olay raporu açıkladı. Go! Havayolları'na ait uçağın iki pilotu kokpitte uyuyakalınca, uçak ineceği havalimanını tam 48 kilometre geçti.

Pencereden dışarıya bakan yolcu, uçakta bir gariplik hissetti. Neredeyse her hafta uçtu-



ğu 40 dakika süren Hawaii'nin başkenti Honolulu-Hilo hat-tında artık iniş için alçalmaları gerekiyordu. "Belki hava trafiği sıkışıktır" diye aklından geçirdi. Hilo'yu geride bıraktıklarını görünce şaşkınlığı bir kat daha arttı... Bu sırada kokpitte hava trafik kontrolörünün telsizden pilotlara yaptığı çağırısı sürekli yankılanıyordu. Go! Havayolları'na ait uçağın pilotları 18 dakikadır çağrılara cevap vermiyordu. Çünkü iki pilot da uyumuştular. Bombardier CRJ200 tipi bölgesel jet kaderiyle 6 bin 400 metreden uçuşuna devam ediyordu...

Bu haberin ardından Avrupalı pilotlar yorgun kampanyası başladı ve uçuş sürelerinde yeni düzenlemelerin yapılması istendi... Burada soru sormaktansa farklı kaynaklardan bu pilotlara ne olmuş olabileceğini anlatmak istiyorum.

YORGUNLUK, ticari havayolları operasyonlarında pilot performansına önemli bir etkidir. Araştırmaların çoğu uzun menzilli ve farklı saat dilimlerinde yolculukları içeren transmeridyen uçuşlar üzerine odaklanmıştır. Kısa mesafeli operasyonlarda uçan pilotların yorgunluğu üzerine nispeten daha az araştırma vardır. Hâlbuki kısa mesafeli uçuşlarda pilotlar çoğunlukla normal uyku rutini bozabilen ve yorgunluğu arttıran erken kalkış ve geç bitişlerin yer aldığı düzensiz bir görev programı içindedirler. Uzun mesafe uçuşlarının aksine kısa uçuşlar, çok sayıda kalkış ve inişleri içerdiğinden daha fazla dikkat gerektirir. Ayrıca kısa mesafeli uçuşlar 2 pilot

tarafından gerçekleştirildiği için uçuş sırasında dinlenme imkânı yoktur ve bu durum 3 pilotlu uzun menzilli uçuşlardan daha fazla yorgunluk yaratmaktadır.

Araştırmalar, kısa mesafeli uçuşlar yapan ticari pilotlarda yorgunluğun yaygın bir problem olduğunu öne sürmektedir. Kısa mesafeli, ardışık uçuşlar pilotların daha az uyumasına, daha erken kalkmasına ve görev bitiminde dinlendiriciliği az uyku uyumalarına sebep olur. İngiliz pilotları ile yapılan çalışmaların gösterdiği, günün göreve başlama zamanı ve gün başına düşen uçuş sayısının yorgunluğun gelişmesinde önemli etkileri olduğunu göstermiştir.

Yeni Zelanda Havayolları Boeing 737 operasyonları üzerinde yapılmış ve 1 Ocak-31 Mart 2003 tarihleri arasındaki 3 aylık periyodu kapsayan bir çalışmada; ülke içindeki bölgelerde 30 dakikadan 100 dakikaya kadar menzillerde uçuş yapan 15 Boeing 737-300 uçuşları değerlendirilmiştir. Bir günde 1 ile 5 arasında değişen noktalara uçuş yapan

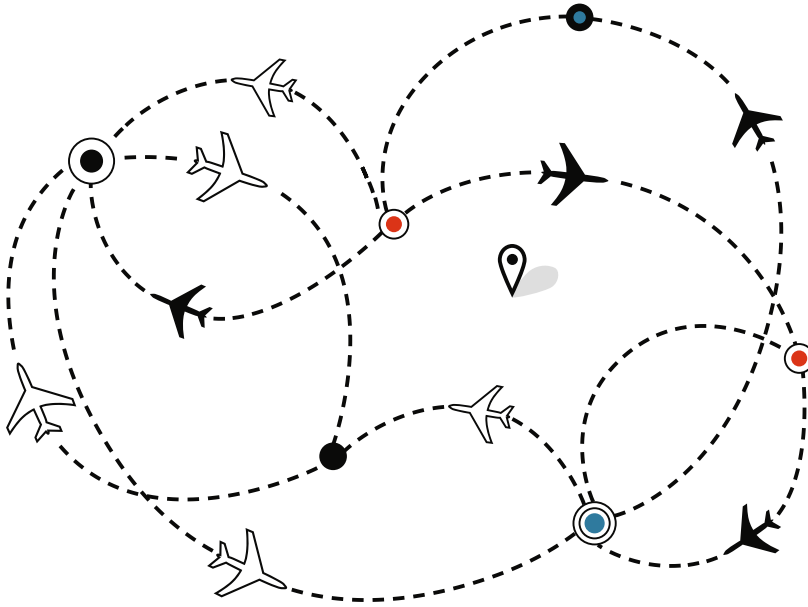
pilotların görev başlangıç zamanlarının neredeyse yarısı 07:00 den önce idi. O günkü görevi saat 11:00 ile 16:00 arasında bitirenler %41; 18:00 ile 21:00 arasında bitirenler %35 oranında bulundu. Ortalama görev zamanı 7.2 saat (minimum 1.1; maksimum 11.2 saat) idi.

Son iniş öncesinde rapor edilen yorgunluk; görevin uzunluğu, uçuş sayısı ve inişteki günün saati ile açıklanıyordu. Uçuş sayısına bağlı olan etki doğrusaldı. Gün ortasından sonra yorgunlukta genel bir artış olduğu ve bu artışın özellikle 22:00 den sonra belirginleştiği görüldü. Göreve sabah erken başlayan pilotlar daha yüksek yorgunluk seviyeleri rapor ettiler.

Sonuç olarak, kısa mesafe uçuş yapan pilotlarda yorgunluğun, uçuş uzunluğu, günün görev başlama saati, görev sayısı ve kalkış havaalanından belirgin şekilde etkilendiği anlaşılmıştır. Bu dört unsurdan en önemli olanları da, görev sayısı ve süresi olarak öne çıkmakta; bunlar yorgunluğu doğrusal biçimde arttırmak-



Uzun mesafe uçuşlarının aksine kısa uçuşlar, çok sayıda kalkış ve inişleri içerdiğinden daha fazla dikkat gerektirir. Ayrıca kısa mesafeli uçuşlar 2 pilot tarafından gerçekleştirildiği için uçuş sırasında dinlenme imkânı yoktur ve bu durum 3 pilotlu uzun menzilli uçuşlardan daha fazla yorgunluk yaratmaktadır



tadır. Görev saatinin gün ortasına denk gelmesi yorgunlukta en düşük seviyelerde artış yaratmakta... Kısa görevlerde son iniş için en uygun zaman gün ortası civarıyken, daha uzun görevlerde en iyi zaman 20:00 idi. Pilotların evlerinin bulunduğu şehirlere son iniş yapmış olmaları yorgunluk algısını azaltmakta, başka şehirlere inip otelde gecekemeleri yorgunluk puanlarını yükselten bir unsur olmaktadır.

Bu garip görünümlü haberlerin sayısını arttırabiliriz; İsrail hava yollarında görevli kaptan pilot tansiyon hapi alıyor diye uçuş sırasında yanlışlıkla uyku hapi aldığı için kokpitte uyuya

kaldı, uçağı yardımcı pilot indirdi gibi...! Bu haberi okuyanlar hiç kendilerine sordu mu acaba kaptan pilotta uyku hapının ne işi vardı, çalışma zamanları uyku bozukluğuna yol açar mı? Dikkat ettiğiniz gibi sürekli sorular sormaya çalışıyorum doğru ya da yanlış şekillerde, başka türlü empati yapmam mümkün değil, tabii sizlerinde. Bizim yetkililerimizin en büyük problemi her zaman işin güzel taraflarına empati yapmaları "Bu kadar para alıyorlar uçacaklar tabii" tarzında. Aslında empati dediğimiz olgu işin önce kötü ya da riskli bölümlerine, sonra iyi ve keyifli bölümlerine yapılır. Gelin baştan başlayalım ve empati

kavramını baştan bir anlatalım ki hatalı bir sonuç çıkmasın...

Empati, bir insanın, kendisini karşısındaki insanın yerine koyarak onun duygularını ve düşüncelerini doğru olarak anlamasıdır. Basit gibi gözükse de bu tanımın gerisinde pek çok kuramsal öge bulunmaktadır ve belki de bu yüzden söz konusu tanıma ulaşılması oldukça zaman almıştır. Günümüzde "empati" denildiğinde akla Carl Rogers ve onun konuya ilişkin çalışmaları gelir. Psikoterapi alanında empatik iletişim kurma becerisiyle ünlenmiş Rogers'ın adı ile empati kavramı adeta özdeş hale gelmiştir. Bir kişinin kendisini karşısındaki kişinin yerine koyarak olaylara onun bakış açısıyla bakması, o kişinin duygularını ve düşüncelerini doğru olarak anlaması, hissetmesi ve bu durumu ona iletmesi sürecine "empati" adı verilir. Yukarıdaki empati tanımını üç temel öğeden oluşmaktadır. Bir insanın karşısındaki bir kişi ile empati kurabilmesi için gerekli olan bu öğeleri şöyle sıralayabiliriz:

1) Empati kuracak kişi kendisini karşısındakinin yerine koymalı, olaylara onun bakış açısıyla bakmalıdır. Başka bir söyleyişle, empati kurmak isteyen kişinin karşısındaki kişinin fenomenolojik alanına girmesi gereklidir. Fenomenolojik alan nedir? Psikolojideki fenomenolojik yaklaşıma göre her insanın bir fenomenolojik alanı vardır. Her insan gerek kendisini gerek çevresini, kendisine özgü bir biçimde algılar; bu algısal yaşantı öznedir (sübjektiftir); kişiye özgüdür. Yani her insan dünyaya, kendine özgü bir bakış tarzıyla bakar. Eğer bir insanı anlamak istiyorsak, dünyaya onun bakış



tarzıyla bakmalı, gerçekleştirmek için de empati kurmak istediğimiz kişinin rolüne girmeli, onun yerine geçerek adeta olaylara onun gözlüklerinin gerisinden bakmalıyız. Karşımızdaki kişinin rolüne girerek empati kurduğumuzda, o kişinin rolünde kısa bir süre kalmalı, daha sonra da bu rolden çıkarak kendi rolümüze geçebilmeliyiz. Aksi halde empati kurmuş sayılmayız. Karşımızdaki ile özdeşim kurmak (ona benzemek) veya ona sempati duymak, empatiden farklı şeylerdir.

2) Empati kurmuş sayılmamız için, karşımızdaki kişinin duygularını ve düşüncelerini doğru olarak anlamamız gereklidir. Karşımızdaki yalnızca duygularını veya yalnızca düşüncelerini anlamış olmak yeterli değildir. Empatiyi tanımlarken bu noktayı vurguladığımızda, empatinin iki temel bileşenin-

den söz etmiş oluyoruz. Bunlar empatinin bilişsel ve duygusal bileşenleridir. Karşımızdaki rolüne girerek onun ne düşündüğünü anlamamız, bilişsel nitelikli bir etkinlik (bilişsel rol alma/bilişsel perspektif alma), karşımızdaki hissettiklerinin aynısını hissetmemiz ise duygusal nitelikli bir etkinliktir (duygusal rol alma/duygusal perspektif alma.) Bilişsel rol alma duygusal rol almanın ön şartı sayılabilir. Empatinin bileşenlerinin ne olduğu konusunda araştırmacılar arasında, bazı görüş farklılıkları vardır. Örneğin Hoffman' a (1978) göre empatinin, bilişsel, duygusal ve güdüsel (motivasyonel) olmak üzere üç bileşeni vardır. Bazı araştırmacılar empatinin bilişsel yönünü, bazıları ise duygusal yönünü vurgulamaktadır. Fakat çoğunluğun üzerinde uzlaştığı görüş, empatinin bilişsel

ve duygusal bileşenlerden oluştuğu yolundadır.

3) Empati tanımındaki son öge ise, empati kuran kişinin zihninde oluşan empatik anlayışın, karşıdaki kişiye iletilmesi davranışdır. Karşımızdaki kişinin duygularını ve düşüncelerini tam olarak anlasak bile eğer anladığımızı ifade etmezsek empati kurma sürecini tamamlamış sayılmayız. Araştırmacılar, insanların zihinlerinde kurdukları empatiyle, karşılarındaki kişiye ilettikleri empati arasında farklılık olduğunu belirtmektedirler. Karşımızdaki insanlara empatik tepki vermenin iki yolu vardır: Yüzümüzü/bedenimizi kullanarak onu anladığımızı ifade etmek. Empatik tepki vermenin en etkili yolu herhalde bu ikisini birlikte kullanmaktır. Bir sıkıntımız olduğunda, bizimle konuşan kişi, dostça bir gülümsemeyle kolumuza dokunup sı-





kıntımızı sözelleştirirse,örneğin "son günlerde çok bunalmışsın" derse, rahatladığımızı hissedebiliriz.

Bu açıklamaları da lütfen yanlış anlaşılmasın. Sivil havacılık yetkililerinin pilot arkadaşların koluna girip dertlerini dinlemelerini, onlara psikolojik destek vermelerini beklemiyoruz. Sadece onların içinde bulunduğu şartları (zamansal olarak) anlamalarını patron tabanlı değil de insan tabanlı olaya müdahale etmelerini umuyoruz. Belki yanlarında olmak zor olabilir ama karşılarında olmamalarını umuyoruz... Biz bunları zaten yapmaya çalışıyoruz diyen arkadaşlardan ricam, benim meslek gurubumda da geçerlilik güvenilirlik açısından çok da kötü derecelerde olmayan empati testini bir uygulayın ve ne kadar empatik yaklaşımlar sergileyebiliyorsunuz sizler de görün ... şimdiden kolay gelsin.

## EMPATİ TESTİ

1- Bir kişi, kendisini başkalarının yerine koyabiliyor ve onların sıkıntılarını anlamaya,azaltmaya çalışıyorsa, hangi duygunun etkisi altındadır?

- a- Sempati.
- b- Empati.
- c- Anlayış.

2- Çevrenizde yanlış gördüğün

nüz davranışları olan kişileri adam etmek ve doğru yola getirmek için uğraşır mısınız?

- a- Evet.
- b- Bazen.
- c- Hayır.

3- Empati için en çok hangisi gereklidir?

- a- Saygı.
- b- Merhamet.
- c- Hoşgörü.

4- İşyerinizi arayan kızgın bir kişi, şirketin ürünü konusundaki şikâyetlerini bağırarak ve hırçın bir dille anlatıyor. Ne yaparsınız?

- a- Şikâyetini dinler ve şikâyetin çözümü için araştırma yapacağımı söylerim.
- b- Bağırmasına hakkı olmadığını söyler, telefonu yüzüne kapatırım.
- c- Telefonu ilgili servise bağlarım.

5- Empati duygusu, hangi cinsiyette daha güçlüdür?

- a- Erkekler.
- b- Kadınlar.
- c- Her ikisinde de aynıdır.

6- Empati, hangi tür zekâyı güçlendirir?

- a- Sosyal zeka.
- b- Entelektüel zeka.
- c- Duygusal zeka.

7- Empati için en çok hangisi gereklidir?

- a- Gözlemlemek.
- b- Konuşmak.

c- Dinlemek.

8- Empati ve duygusal zekâ, kariyer hayatının hangi aşamasında daha etkili olur?

- a- Terfi etmede.
- b- İş güvencesinde.
- c- Bir işe girişte.

9- Empatinin güçlendirilmesi ile şiddetin azaltılmasında etkili sosyal birim hangisidir?

- a- İşyeri.
- b- Aile.
- c- Okul.

10- Empatik yaklaşım, iş hayatında en çok hangi yararı sağlar?

- a- Trendlerin izlenmesine imkan verir.
- b- Ürün farklılaştırması için ipucu sağlar.
- c- Tüketicieye odaklanmayı kolaylaştırır.

11- Hangisi empati eksikliğinin bir sonucudur?

- a- Ön yargılar.
- b- Duyarsızlık.
- c- Sosyal olaylara ilgisizlik.

12- Devletin ekonomiden çekildiği, serbest piyasanın da sosyal sorumluluklarını üstlenmediği küreselleşme döneminde, sıkıntıda olanlara empatik destek, hangi kuruluşlar aracılığı ile verilebilir?

- a- Hayır kuruluşları.
- b- Sivil toplum kuruluşları.
- c- Kooperatifler.

**PUAN, CEVAP VE YORUMLAR**

1) a = 3, b = 5, c = 2

Empati, kalıcı bir duygu olduğu için, sosyal sorunların çözümünde, karşılıklı anlayış ve sempatiye göre daha etkili olur.

2) a = 0, b = 2, c = 5 Başkalarının inanç, görüş ve düşüncelerini zorla değiştirmeye hakkınız yok. Onların kişiliğini dikkate almadan psikolojik baskı ve şiddet uygulamak, çoğunlukla geri teper. Ayrıca sizin görüş ve düşüncelerinizin en doğrusu olduğunu kim garanti ediyor ki?

3) a = 5, b = 3, c = 2 Merhamet geçici bir duygudur. Hoşgörü kavramında ise sizin kendinizi karşınızdakinden daha üstün gördüğünüz varsayımı egemendir. Oysa saygı, sizin karşınızdakini kendinizi ile eşit görmeyi sağlar. Eşitler arasındaki diyalog daha etkilidir ve kalıcı bir empatik ilişkinin kurulmasına imkân verir.

4) a = 5, b = 1, c = 3 Telefonun kapatılması öfke duygularını artırır ve sorunu iyice içinden çıkılmaz bir duruma getirir. İlgili servise bağlamak ise işi uzatabilir. En iyisi şikâyeti not etmek ve sonucu müşteriye daha sonra bildirmektir.

5) a = 1, b = 5, c = 2 Araştırmalara göre, kadınlarda empati duyguları daha güçlüdür. Çünkü kadınlar duygulara ve duyguların paylaşılmasına, erkeklerden daha fazla önem verir. Bu nedenle sıkıntıda olan erkekler, dertlerini çevresindeki bir kadına anlatmayı tercih eder.

6) a = 3, b = 1, c = 5 Empati, bir duygu yoğunluğunu tanımladığı için, duygusal zekânın en önemli unsurlarından biridir. Empatinin sosyal zekânın oluşumunda da önemli rolü vardır.

7) a = 1, b = 3. c = 5 Kar-

şımızdaki insanın dertlerini ve sorunlarını ancak dinleyerek anlayabiliriz. Anlayış ise empatinin kapısını açar. Gözleme pasif bir eylemdir. Dinlemeden konuşmak yalnız konuşanı rahatlattır.

8) a = 5, b = 3, c = 1 Araştırmalar ve iş deneyimleri, bir işe girişte bildiğimiz zekâ katsayısının etkili olduğunu, ama girilen işte yükselmenin daha çok duygusal zekâyâ ve empatiye bağlı

olduğunu gösteriyor.

9) a = 1, b = 5, c = 3 Duygusal eğitimde en büyük görev aileye ve aile içinde de anneye düşer. Çocuk okula başladığında, duygusal anlamdaki kişilik çizgileri belirgin hale gelmiştir zaten. Aile içi şiddetin orta vadede azaltılması da ancak annelerin eğitilmesi ile mümkün olur.

10) a = 1, b = 3, c = 5 Kendini tüketici yerine koyan ve onların sorunlarını anlamaya gayret eden bir yönetici, hedef kitlesinin tercih ve istemlerini daha kolay kavrayabilir. Bu yaklaşım da tüketiciye odaklanma ilkesinin hayata geçirilmesini sağlar.

11) a = 5, b = 1, c = 3 Başkalarının dertlerini anlamak için çaba gösteremeyen kişi, onların hatalarının kaynağındaki nedenler üstünde de kafa yormaz. Sonraki aşamada kişilere ve toplumsal kesimlere, gerçekte ilgisi olmayan etiketler yapıştırılır.





Önyargıların yaygın olduğu ortamın kaçınılmaz sonuçlarından biri de şiddettir.

12)  $a = 3, b = 5, c = 1$  Hayır kuruluşlarının verdiği destek sürekli olamaz. Kooperatiflerin örgütlenmesi ise zaman alır. Sıkıntıda olanların yanı başındaki sivil toplum kuruluşlarının desteği ise insanları, sorunların çözümünü konusunda cesaretlendirir. İhtiyacı olanlara balık vermek yerine, balık tutmayı öğretmek daha doğru ve daha empatik bir yaklaşımdır.

## DEĞERLENDİRME

13-19 Puan: Kent hayatı ve küreselleşme sizi iyice değiştirmiş ve bozmuş. Tüm empatik duygularınızı kaybetmişsiniz. Başkalarını anlamak için hiç bir çaba göstermiyor, neredeyse herkesten nefret ediyorsunuz. Anlayamadığınız insanlar ve gruplar hakkındaki ön yargılarınız, sizi şiddete eğilimli yapıyor.

20-29 Puan: Serbest piyasa

sisteminin "Gemisini kurtaran kaptan" ilkesi sizi iyice etkisi altına almış. "Dayanışma" kelimesini sözlüğünüzden silmişsiniz sanki. Yine de "Bugün bana, yarın sana" sözünü aklınızda tutun ve başkalarına daha empatik duygularla yaklaşmaya gayret edin. Bir gün siz sıkıntıya düştüğünüzde etrafınızda hiç kimse olmayabilir çünkü.

30-39 Puan: Başkalarına ancak kendi vicdanınızı rahatlatmak için ve kendi menfaatinizi düşündüğünüzde empati gösteriyorsunuz. Empatinizin bu "egoist" kökeni, başkaları tarafından seziliyor ve çevrenize verdiğiniz desteğin değerini düşürüyor. İyiliğinize "karşılık bekleme" alışkanlığı, bir noktadan sonra duygusal zekânınızın güçlenmesini de önüyor.

40-49 Puan: Yüreğiniz hep başkaları için çarpıyor ve ihtiyacı olanlara empati göstermek için adeta çırpınıyorsunuz. Aileniz, işyeriniz ve ülkeniz için eliniz-

den geleni yapıyorsunuz. Ancak tam bir empati için, sorunları paylaşmaktaki başarınızı, çözüm üretiminde de göstermeniz lazım. Çünkü empati, ancak sıkıntılar ve dertler azaldığında gerçek anlamını bulur.

50-60 Puan: İnsanları seviyor ve fakir-zengin ayırımı yapmadan herkese aynı saygıyı gösteriyorsunuz. Çözüm üretiminde de iyisiniz. Empati duygularınızın çok güçlü olması, sosyal zekâ katsayınızı da yükseltmekle çıkarıyor. Bu tutum ve davranışlarınızın ödülü ise çevrenizden gördüğünüz saygı oluyor. Ancak başkalarına destek olayım derken, kendi kişisel gelişiminizi de ihmal etmekten kaçınınız.

## Psikolog Arzu ÖZDOĞANOĞLU ?

1974 yılında Almanya'nın Berlin kentinde doğan Arzu Özdoğanlı, 1996 yılında Ankara Üniversitesi DTCE Psikoloji ana bilim dalından mezun oldu.

1997-2000 yılları arasında Hava Kuvvetleri Komutanlığı 10. Tanker Üs Komutanlığının da (İncirlik), 2000-2002 yılları arasında 2. Taktik Kuvvet Komutanlığı 8. İnci Ana Jet Üs Komutanlığında (Diyarbakır), 2002-2005 yılları arasında Hava Harp Okulu Komutanlığında Psikolojik Danışma ve Rehberlik merkezlerini kurmuş ve merkez başkanlığı yapmıştır.

Hava Harp Okulunda görevli olduğu dönemde pilot subay kişilik profili projesinde koordinatör olarak görev yapmıştır.

Hava Kuvvetleri Komutanlığında görevli olduğu dönemde Gülhane Askeri Tıp Akademisinden, NATO Humens Faktör gurubundan çeşitli eğitimler almıştır. 2005 yılında kurumundan istifa etmiş, THY dahil olmak üzere çeşitli firmalarda eğitimler vermiştir. Halen serbest çalışıyor.

# Volkswagen'iniz için en havalı servis kampanyası!



Tamaş, beklentilerinizi standartlarınızla birlikte yükseltiyor. Deneyimli satış ekibiyle, Volkswagenleri size en uygun şartlarla sunuyor. Tüm havacılık personeline yedek parçada %5, işçilikte %10 indirim sağlıyor. Teknolojik altyapısı ve uzman personeliyle 22.00'ye kadar servis hizmeti veriyor. İster binek, ister ticari, Volkswagen'le ilgili tüm ihtiyaçlarınızı karşılıyor.

## Volkswagen Yetkili Satıcısı **Tamaş**

Osmaniye Mah. Aksu Yolu No: 31 Hipodrom Giriş Karşısı Bakırköy - İSTANBUL

Tel: (0212) 414 00 00 Faks: (0212) 660 36 06 info@tamas.com.tr

**TAMAŞ, BİR DOĞUŞ OTOMOTİV SERVİS VE TİCARET A.Ş. YETKİLİ SATICISIDIR.**



# KARADENİZ KIYI AKÇAKOCA 5



# SINDA BİR VAHA:

Akçakoca konumu, sosyal yapısı, doğal güzellikleri ve turizm yatırımları nedeniyle son yıllarda yoğun bir ilgiye sahip olmakta. Yılın dört mevsiminde bir başka güzelliğin hakim olduğu Akçakoca'da bölgenin ekonomik ürünü taze fındığı ve fındık mamullerini, bölgeye özel meşhur dağ çileğini ve reçelini, böğürtlenini, nefis kestane balını tadıp satın alabilirsiniz.



**A**KÇAKOCA, Anadolu'nun kuzeyinde Batı Karadeniz bölgesinde Düzce iline bağlı ve ilin en büyük ilçe merkezi. Doğuda Zonguldak ilinin Alaplı ve Yığılca ilçeleri, Güneyde Düzce ili, Batıda Sakarya ilinin Kocaali ilçesi ile çevrili.

Akçakoca platosu Kuzeyden Güneye, Batıdan Doğuya yükselerek dağlık sahaya geçer. Güneyde yükseklikleri Kaplan Dede, Haciz, Orhan Dağları deniz kıyısına paralel olarak uzanırlar.

Kıyılarında yüksek ve dik falezlerin görüldüğü Akçakoca'da en sığ kıyılar Melenagzi, Edil-

li, Töngelli, Çayağzı, Akkaya iskeleleri. Sahildeki kayalar Karadeniz'in heybetli dalgaları tarafından aşındırıldığından yer yer Yalıyarlar oluşmuş. Bunların en yükseği Ceneviz Kalesi ile Değirmenağzı arasında 30 m. yükseklikteki Soyat yalıyarları.

İki çarşısı bulunan Akçakoca'nın meskun mahalleri 80 – 90 metrelik bir irtifada düzlük üzerinde.

Akçakoca deniz iklimine sahip. Ilkbahar ve Sonbahar 'da yağışlı, kışları rüzgarlı. Yazları sıcak geçen Akçakoca kuzey rüzgarlarına açık.

30 kadar dere ve derecikler-

den oluşan akarsular, Güneyden Kuzeye doğru akmakta ve Karadeniz'e dökülmekte. Bu ırmaklar, Melen ırmağı hariç hepsi Akçakoca sınırları içersinde doğar ve denize dökülüyor. Akçakoca'nın 30 km. lik kıyı şeridi; fındık tarlaları ve tabii ormanlarla bezeli.

Akçakoca tarih boyunca birçok medeniyetlere evsahipliği yapmış. M.Ö. 1200 tarihlerinde Trak ve Firiklerler yerleşmiş. Kimer ve İskit akımlarıyla zayıflayan Firikler Lidyalılar tarafından ortadan kaldırılmışlar. M.Ö. 708 tarihinde bölgeye yerleşen Persler Karadeniz kıyılarında Abanutikus, Sinope, Eolya, Heraclia, Kieros ve Dias şehirlerini kurmuşlar.

Daha sonraları Cenevizliler Karadeniz kıyılarında yerleşerek daha önceleri kurulmuş olan Diapolis, Herakliea, Amesus şehirlerinde ticaret ve deniz siteleri kurarak mevcut kaleleri onarmışlar. Akçakoca'daki kale Ceneviz Kalesi olarak anılıyorsa da burası çok önce Yunan göçmenleri tarafından kurulan Diapolis şehrine ait. Bizanslılar 1261 yılında Latin hakimiyetine son vererek bölgede tekrar egemenliklerini ilan etmişler.

Akçakoca ve yöresine ilk Türklerin gelmeleri 1085 tarihinde başlıyor. 1077 – 1086 Anadolu'da Selçuklular zamanında 49 beylik kurulmuş; bunlardan İznik Beyliği (Bolu – Kocaeli – Bursa) Bitinya'yı içine alıyordu. Bitinya'ya bağlı şehirlerden 1319 yılında Diapolis, 1323 yılında Prusias, 1324 yılında Kladiapolis şehirleri Orhan Gazi ve Konuralp tarafından ele geçirilmişler Osmanlı Beyliği sınırlarına katılmışlar.

Osmanlı İmparatorluğu döneminde bölge Osman Gazinin





silah arkadaşı olan Akçakoca Bey tarafından idare edilmiş, Bizanslıların verdiği Diapolis ismi Akçaşar olarak değiştirilmiş. 18 yy. da Şar - Şehir olarak değiştirilmiş Akçaşehir adını almış. 1923 yılında Cumhuriyetin ilanı ile Teşkilatı Esasiye kanununa göre Bolu vilayet, Düzce kaza, Akçaşehir de nahiye olmuş. 23 Haziran 1934 tarihinde bir nahiye iken ilçe haline getirilmiş ve bölgeyi zapteden Akçakoca Beyin ismine izafeten 7 Eylül 1934 tarihinde Akçaşehir'in adı AKÇAKOCA olmuş.



Akçakoca konumu, sosyal yapısı, doğal güzellikleri ve turizm yatırımları nedeniyle son yıllarda yoğun bir ilgiye sahip olmakta. Yılın dört mevsiminde bir başka güzelliğin hakim olduğu Akçakoca'da bölgenin ekonomik ürünü taze fındığı ve fındık mamullerini, bölgeye özel meşhur dağ çileğini ve reçelini, böğürtlenini, nefis kestane balını tadıp satın alabilirsiniz.



**Ceneviz Kalesi:** Şehir merkezine 3 km. uzaklıda olup eşsiz panoraması, piknik ve mesire alanları, mavi bayraklı plajı ile ünlü.

**Aktaş Şelalesi:** İlçenin en yüksek bölgesinde yürüyerek ulaşılan bir doğa harikası.

**Fakıllı Mağarası:** Son yılların en çok ziyaret edilen yerlerinden biri. 3 metrelik bir giriş tüneline sonra inanılmaz görüntülerin olduğu galerilere ulaşılmakta. Şehir merkezine 8 km.

**Cumayeri:** Piknik alanı olarak düzenlenmiş olup eski bir hamam kalıntısı, camisi ve Evliya Ahmet Dede Türbesi ile tarihi ve dini bir misyon üstlenmiş. Alan ulu çınarları ve yanı başındaki akar suyuyla bir dinlenme yeri.

**Mehmet Arif Köşkü ve Mahalle Evleri:** Özel bir mimariye

sahip kimileri restore edilmiş, kimileri ise orijinal yapısıyla Akçakoca'nın merkezinde bulunan bu evler görülmeye değer özellikte.

#### MAHALLİ YEMEKLER

**Ekmekler :** Yufka, Bazlama, Gözleme, Cızlama, Mısır ekmeği, Hamsili mısır ekmeği

**Çorbalar :** Tarhana, Mercimek, Un, Çilbir, Kızılçık çorbası

**Hamur İşleri:** Manti, Erişte, Kuşkuş Makarnası, Kaşık Makarnası, Mancarlı Pide, Melen Böreği, Ramazan Simiti.

**Yemekler :** Karalahana dolması, Karalahana yemekleri,

Hamsili Pilav, Korçan, Gaygana, **Tatlılar :** Melengüççeği, Laz Böreği, Güllaç .

İstavrit, Kıraca, Lüfer, Sarukanat, Çinekop, Palamut, Kofana, Mezgit, Hamsi, Zargana, Kalkan, Barbunya, Kefal, Taşbalığı, Levrek Akçakoca sularında tutulan ve satılan balık türlerinden.

Çeşitli otel ve balıkçı lokantalarında taze taze bu balıkları yeme şansı mevcut. Ayrıca merkezde ve yakın köylerde alabalık çiftliklerinde yetiştirilen balıkları dere kenarlarında yiyebilir o müthiş doğanın tadına varabilirsiniz.



Deniz Adnan ÇOBAN  
Psikiyatri Uzmanı







## Deniz Adnan ÇOBAN



1968 İstanbul doğumludur. 1995 yılında Cerrahpaşa Tıp Fakültesinden mezun olmuştur. Psikiyatri ihtisasını da Cerrahpaşa Tıp Fakültesinde tamamlamıştır.

Özellikle psikiyatri dışı hastalıklardaki ruhsal sorunlar, alkol ve madde bağımlılığı ve şizofreni alanında çalışmalar yapmaktadır. Havacılık Psikolojisi alanında çalışmaktadır. İletişim ve liderlik becerileri, davranış modelleri, ruhsal ve zihinsel performans, stres yönetimi, çatışma ve kriz yönetimi, problem çözme becerisi, beyin fonksiyonları gibi CRM'le yakın ilişkisi bulunan konularda planlanmış olan araştırma, geliştirme ve eğitim projelerini yürütmektedir. Dünyada uygulanan özel bir "Pilot Selection" programını Türkiye'ye adaptasyon çalışmalarını yapmıştır. Halen kendisine ait HTA Nöropsikiyatri Merkezinde klinisyen olarak hizmet vermektedir. Evli ve iki çocuk babasıdır.



<b>WOW Hotel İstanbul</b>	WOW Sağlık Kulübünde TALPA üyelerine özel %25, MASAJ İÇİN %20 indirim. Otel konaklamalarında özel fiyatları için TALPA ile koordine ediniz.	İstanbul Dünya Ticaret Merkezi 34149 Yeşilköy / İst. Tel:0212 468 50 00 www.wowhotelsistanbul.com
<b>Türkiye Ekonomi Bankası (TEB)</b>	TEB Florya Şubesinde TALPA üyelerine özel mevduat oranları ve avantajlı kredi imkânı	Şenlik Mah,Florya Cad.No:70 D:1 Florya, Bakırköy 34010 İstanbul Tel : 0212 662 12 48 www.teb.com.tr
<b>Eski Ev Balık Lokantası</b>	TALPA üyelerine özel %10 indirim	Çamözü Sk. No:13 Yeşilköy / İstanbul Tel : 0212- 663 55 31
<b>TAMAŞ (Volkswagen Yetkili Bayii &amp; Servis)</b>	Servis bölümünde TALPA üyelerine özel işçilikte %10, orijinal yedek parçada %5 indirim (Özel filo indirimi)	Osmaniye Mah. Aksu Yolu No:31 Hipodrom Girişi Karşısı Bakırköy / İstanbul Tel : 0212 414 00 00 www.tamas.com.tr
<b>İstanbul Lisan Merkezi</b>	TALPA üyelerine %25 indirim TALPA sitesinden link ile ücretsiz İngilizce ve Almanca eğitim	Tüm şubelerde Tel : 0212 571 82 84 www.ilm.com.tr
<b>Özel Gaziosmanpaşa Hastanesi</b>	TALPA Üyelerine %60' a varan indirimler	Tel : 0212 615 38 38 nurhan.aykan@gophastanesi.com.tr
<b>Forsa Balık Restaurant</b>	TALPA üyelerine özel %15 indirim	Samatya Balıkçılar Meydanı Tel : 0212 586 70 70 www.forsabalik.com
<b>The North Shield Pub</b>	TALPA üyelerine özel %15 indirim	Şevketiye Mah. İstanbul Cad. Çınar Hotel Yanı, Bakırköy / İstanbul Tel : 0212 574 46 26
<b>Gözlükevi Gözlük ve Lens Merkezi</b>	Güneş Gözlükleri, Gözlük Camı, Çerçevesi, Renkli/Numaralı Lens'lerde % 30 İndirim.	Merkez : Town Center İncirli Cad. No:11 Bakırköy / İSTANBUL Tel: 0212 543 37 77 Şube:İncirli Cad. No:36/ Bakırköy / İSTANBUL Tel : 0212 543 66 25 www.gozlukevi.com
<b>Sheraton Otel</b>	Restoranlarda Hafta İçi % 20,Cuma ve C.tesi % 10 İndirim	Sahilyolu Ataköy Bakırköy Tel : 0212 413 06 00 - 4145 www.sheraton.com
<b>Green Park Otel (Merter, Kartepe, Taksim, Bostancı)</b>	Kartepe ve Tüm Otellerde Talpa Üyelerine % 20 İndirim.	Merkez Satış Ofisi Taksim Cad. No:79/A Taksim / İst. Tel:0212 238 91 11 Fax:0212 254 67 35 www.thegreenpark.com
<b>Titanic Otel &amp; Spa</b>	TALPA üyelerine özel% 70'e Varan İndirimler	www.titanic.com.tr
<b>Serbest Muhasebeci / Mali Müşavir</b>	Serbest Muhasebeci/Mali Müşavirlik Hizmetleri	Kazımkarabekir Cad. No:101/39 İskitler, Altındağ/ANKARA Tel :0312 384 70 66 Fax:0312 384 70 76 www.kamransimsek.com
<b>Trinity Bilgisayar</b>	Florya,Y.Köy,Y.Yurt Ve Ataköy'de Eve Hizmette %40 İndirim. Parça Değişiminde Özel İndirim.	Hatboyu Cad.Canik Pasajı No:6B Yeşilköy/ İst. Tel: 0212 662 56 26

## ANLAŞMALI KURUMLAR

<b>May Optik</b>	Nakitte % 35, Kredi Kartında %30 İndirim	Merkez Mh. Esenler Cd. 6.Sk. No:70 Bağcılar/ İst. Tel :0212 410 60 70 Mobil:0506 345 5669 Şube : Capacity Karşısı Bakırköy/İst. www.mayoptik.com.tr
<b>Flyinn Home Store Cafe</b>	% 15 İndirim	Şenlikköy mahallesi Harman sotb no:48/46 Flyinn AVM Foodcourt Florya/İstanbul Tel: 0212 573 07 21 Fax: 0212 573 07 31
<b>Şark Sofrası</b>	TALPA üyelerine özel %10 indirim	İstasyon Caddesi No:20 Yeşilköy Tel : 212 662 11 46
<b>Cities Lounge Kitchen</b>	TALPA üyelerine özel %20 indirim.	Sahilyolu Cad. No:2 Yeşilyurt Tel : 212 573 48 90
<b>Hayal Bahçesi Restaurant&amp;Cafe</b>	TALPA üyelerine özel %10 indirim	Kaleiçi Mah. Fetih Cd. Gökçeali Yolu Söker Çiftliği, Çatalca Tel : 212 789 65 44 Fax: 212 789 63 07 www.hayalbahcesi.com
<b>Efe Balık Restaurant</b>	TALPA üyelerine özel %20 indirim.	Yeşilköy Tel : 212 662 22 15 GSM : 538 610 73 79
<b>Truva Emlak</b>	Gayrimenkul alım-satım ve kiralama hizmetlerinde %25 indirim.	Mrk.: 7.8. Kısım C-2 Blok G Kpısı No.60 Barış Sit. Ataköy/İst. Tel:212 661 66 75-68 Faks:661 66 77 Gsm: 530 760 17 17 Şb.: 9.10. Kısım Atrium AVM Alt Kat No.24 Ataköy/ İst. Tel:212 560 17 67-69 Gsm:532 552 57 21 www.truvaemlak.net
<b>Yüksek Hayaller</b>	Çok özel indirimler	www.yuksekhayaller.com
<b>Aygrup İnşaat</b>	Tüm hizmetlerde %10 indirim	Çayır cad. No:43/1 İstinye - Sarıyer / İstanbul Tel: 212 - 229 03 04 / 229 78 28 Fax: 212 229 01 11 www.aygrupinsaait.com
<b>Şen Anahtar</b>	Tüm hizmetlerde %10 indirim	Fetih Cad. No.41 Şirinevler, İstanbul Tel : 212 503 92 13 GSM: 532 366 21 38 www.senanahtar.com
<b>Rumeli Kale Cafe&amp; Pastane</b>	TALPA kartını gösterenlere %10 indirim Menemeni nefis, Balkaymağına diyecek yok	Yahya Kemal Cd. No:16 80830 Rumelihisarı- İstanbul Tel: 0 212 265 00 97 Fax: 0 212 265 8141 www.kalecafe.com / info@kalecafe.com
<b>Arion Boutique Hotel</b>	Otel Konaklamalarında % 25 indirim avantajıyla tatil imkanı	Evrin İLHAN Gümüşlük/Bodrum Tel : 0252 388 6333 Fax: 0252 388 6987 Cep: 0532 6001208
<b>Zümrüt Fotoğraf Stüdyoları</b>	TALPA Üye kartları ile gelen üyelere % 10 İNDİRİM uygulanacaktır.	Merthan KARAKAŞ 0212 441 99 47-48 0555 391 52 59
<b>HTA Eğitim&amp;Danışmanlık</b>	TALPA üyelerine çok özel indirimler.	Adres : Teşvikiye Cad. Çevre Apt. No:35 Kat:1 Daire:1 Nişantaşı /İSTANBUL Tel : (0212) 291 53 18-(0212) 291 58 16 GSM : (0530) 545 54 64 Mail: bilgi@htagrup.com

# Ev hayali kuranlara hayat Deniz'de güzel.

Artık ev sahibi olma zamanı geldi diyorsanız, DenizMortgage var.  
Farklı ihtiyaçlara yönelik hazırladığımız Mortgage ürünlerinden biri mutlaka size göre!  
Hayalinizdeki ev için Mortgage Deniz'de.

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

DenizMortgage Danışma Hattı 444 36 34



**DenizBank** 

[www.denizbank.com](http://www.denizbank.com) | 444 0 800

*Türkiye kanatlarımızın altında...*

[www.talpa.org](http://www.talpa.org)



**Türkiye Havayolu Pilotları Derneği**

Şevketiye Mh. Saadetli Sk. Yasemin Apt.

No : 17 / 1 - 2 34800 Yeşilköy, İstanbul

Tel : 212 662 12 01 Faks : 662 12 03

e-mail: [talpa@talpa.org](mailto:talpa@talpa.org)