

KOKPIT

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yayınıdır

'TEN BAKIŞ

İKİ AYDA BİR
YAYIMLANIR

KASIM/ ARALIK 2010

YIL : 03

SAYI : 16

Ücretsizdir



LİZBON 22. AVRUPA HAVACILIK EMNİYET SEMİNERİ İZLENİMLERİ-4

Kpt.Pl. Kubilay YILMAZ'ın yazısı sayfa: 34'te



PİLOT OLMANIN DA
ÖTESİNDE

NEDEN KANUNA
İHTİYACIMIZ VAR?

TÜRKİYE'DEKİ
HAVACILIK MÜZELERİ



HAYATA YAKIN OLMAK İSTEYENLER İÇİN

GÜNEŞLİ PARK

Atatürk Havalimanı'na 10 dakika mesafedeki Güneşli Park: alışverişe, spora, ulaşım, ticarete, manzaraya, huzura, mutluluğa yakın olmak isteyenlerin İstanbul'daki yeni adresi.

TALPA ÜYELERİNE ÖZEL ÖDEME KOLAYLIKLARI İÇİN HEMEN ARAYIN



GÜNEŞLİ PARK

300 Daire / 90 Mağaza
8 Restoran-Cafe
Hipermarket / Teknomarket
Kapalı Spor Merkezi
Açık-Kapalı Havuzlar
Teras Bahçeleri
Yürüyüş Parkurları

GÜL PROJE
ŞEHİRLER KURAN DENEYİM

0212 515 18 58
www.guneslipark.com.tr





TALPA ÇATISI ALTINDA...



Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR

Değerli üye ve okurlarımız,
Bu sayımızla sizlerle bulduğumuzda TALPA Yönetim Kurulu olarak birinci hizmet yılımızı (29 Aralık) tamamlamış olacağız ...

Yönetim kurulu ve alt komisyonlarda bizlerle birlikte çalışan ekip üyesi arkadaşlarım adına karşılaştığımız zorluklardan, yoğun uçuş görevlerinin getirdiği zorluk veya düşünceleri nedeniyle TALPA üyesi olamayan meslek arkadaşlarımdan, acımasız eleştiriler yönelten veya TALPA'dan uzak kalmayı yeğleyen arkadaşlarımdan yakınmayacağım. Bunun yerine kısa bilgiler sunmaya çalışacağım.

Bizden önce TALPA yönetim kurullarında görev yapmış değerli yönetim kurulu üyesi arkadaşlarımıza teşekkürlerimi ifade etmek isterim. Bizden önceki yönetimlerin aldıkları kararlar ve yaptıkları tasarrufların katkısıyla, bağımsız, ulaşımı kolay, sağlıklı ve çok sağlam bir binaya kavuşma çabalarımız artık sonuçlanmış üzere.

Yeri gelmişken yıllar önce kişisel tasarruflarını TALPA'ya bina sahibi yapmak için bağışlayan emekli büyüklerimize minnettarlığımızı hepimiz adına en kalpten duygularıyla ifade etmek isterim. Geçmiş yıllarda yaşanan şiddetli depremler nedeniyle eski hizmet binamız riskli durumdaydı. Bazı geçici önlemlerle içinde oturulmasına izin verilen binada, sizlere ve çalışan personelimize karşı yönetim olarak ağır sorumluluklar taşımaktaydık. Sizlere en sevindirici haberimiz bu...

Bina alımında yönetim kurulu olarak üzerimize düşen görevi yaptığımız kanısındayız. Bütün alternatifleri değerlendirerek, zemin, ulaşım, maliyetinin karşılanabilirliği, TALPA ihtiyaçlarına elverişliliği gibi pek çok konuda tüm yönetim kurulu üyesi arkadaşlarımızla araştırdık, tartıştık. Çok değişik kaynaklarla temas kurarak yoğun çalışmalar sonunda belli bir karar varılmasını sağlamış bulunmaktayız.

Yeni edindiğimiz binamızın kullanıma

açılma sürecini en kısa zamanda tamamlama ve mevcut alanını en iyi değerlendirme çalışmalarımız sürmektedir.

Umarız yeni çatımız altında üyelerimizin katılımları artar ve birlikte yeni ufuklara açılırız. Havaacılık Yasasının çıkartılması dahil, düzenlediğimiz konferans ve çalışma toplantıları ile kamuoyu oluşturma çalışmalarımızla hak ettiğimiz değerlere kavuşmuş oluruz.

Bir yılı kapsayan diğer etkinlik programımızı tarih sırasıyla yılsonunda web sitemizde bulabileceksiniz. Bu nedenle onlara burada ayrı yer vermeyi düşünmedim.

Henüz TALPA üyesi olmamış meslek arkadaşlarımıza tekrar seslenmek istiyorum; Bu çatı altında birlikte olmamızın sonsuz yararları bulunmaktadır. Bu güne kadar belki yönetsel hatalarla sizlerle iletişim kurulamamış olabilir ama bunlar sizlerin taşımakta olduğunuz brövelerinize sahip çıkma hakkınıza engel olmamalıdır. Neden mevcut birikiminizi dışarıda kalarak boşa harcamayı tercih ediyorsunuz? Bunların bizden çok başkalarına yarar getireceğini düşünmelisiniz.

Otorite tarafından yapılan her çalışmada sizleri temsil eden sosyal kurum temsilcileri olarak dernekler veya temsilcileri yer almaktadır. Bu tür çalışmalarda bireylerin tek başına temsil edilmesi yerine dernek veya kuruluş olarak temsil edilmesi önem taşımakta olup derneğin arkasındaki üyelerinin sayısal gücü ise ayrı bir rol oynamaktadır.

Herbir meslektaşımı derneğimize sahip çıkmaya, üye olmaya, kişisel birikimlerini dernek içinde değerlendirmeye davet ediyorum!

TALPA için bir şey yapın, kendiniz için bir şey yapın...

Sizlere sağlık ve mutluluk dolu bir yaşam ve emniyetli uçuşlar dilerim.

Saygılarımla



PİLOT OLMANIN DA ÖTESİNDE

Ulusal dernekler uluslararası federasyonlarla birbirine bağlanmış ve politik ve ticari amaç gütmeksizin değişen uluslararası kural ve kararlar üzerinde daha güçlü bir lobi çalışması yapabilmek amaçlanmıştır...

s.18

HAVAALANLARI

Havacılık sisteminin merkezinde bulunan havaalanları, havacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde kolaylıklar sağlamaktadır. Havaalanları sadece havacılık sektörü için değil turizm gibi diğer sektörlerin de gelişimine katkıda bulunmaktadır. Kısacası, havaalanları ülkenin sembolü olarak görülebilmekte, havaalanlarındaki hizmetler yolcuların ülke hakkında izlenimlerini bile şekillendirebilmektedir.

s.22

KÜLTÜREL ETKİLEŞİMİN OSMANLI TASVİR SANATINA YANSIMALARI - 1

s.30



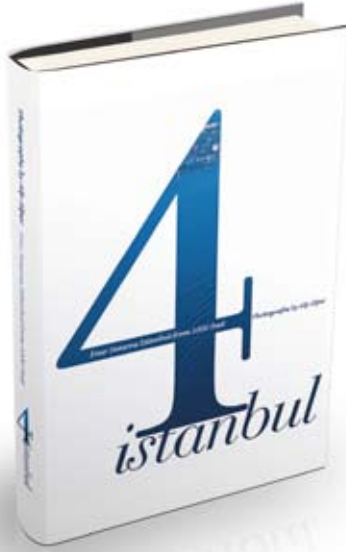
LİZBON 22. AVRUPA HAVACILIK EMNİYET SEMİNERİ İZLENİMLERİ-4

s.34



DÖRT MEVSİM İSTANBUL

Fotoğraf sanatçısı Alp Alper ekibiyle yaklaşık 6 yıl gibi bir sürede İstanbul üzerinden farklı zaman ve mevsimlerde uçarak "4 mevsim İSTANBUL" adlı kitabı tamamladı. Kitabın önsözü Ara Güler'e, mevsimlere dair yazılar da Sunay Akın, Mario Levi, M Zaman Saçlıoğlu, Yusuf Eradam, Nemika Tuğcu gibi Türk edebiyatının dev yazarlarına ait. Kitap, İstanbul'da zaman içinde gerek yanarak, gerek yıkılarak, gerek kabuk değiştirerek değişen bir çok tarihi binayı ve dokuyu, 6 yıl içinde 4 mevsim boyunca değişen İstanbul'u, her şeye rağmen tüm güzelliğini ve ruhunu koruyarak bir belgesel niteliğinde sunuyor...



s.63

BAŞKANDAN	03
ULUSAL HAVACILIĞIMIZDAN	06
DÜNYA HAVACILIĞINDAN	10
BİR GÖRÜŞ	26
UÇUŞ SEVGİSİ	28
HAVADAN BAKIŞ	41
KÜLTÜR	42
HAYATIN İÇİNDEN	46
HAVACILIK TIBBİ	48
HAVACILIK TARİHİ	52
KOKPİTTEN BAKIŞ	56
GÖRÜLESİ YERLER	68
ANLAŞMALI KURUMLAR	72

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

devrimlerin gölgesinde kalmış "bir başka devrim"...

Türkiye'de sivil havacılıkta yaşadığı devrimlerin gölgesinde kalmış bir başka devrim daha yaşıyor. Pek çok internet sitesi, bir TV kanalı ile yaşanan bir devrim bu. Havacılıkla ilgili yayınlardaki patlamadan söz ediyorum.

İnceleme, araştırma ve anılarla benzer bir hareketlilik havacılık kitaplarında da olmakla birlikte henüz yeterli nicelik ve niteliğe ulaşabileceği söylenemez. Bununla birlikte çok nitelikli çalışmalar da göze çarpıyor artık.

Sürelî-matbu yayınlarda ise sanırım bir sınırlılık var. Hem internet yayıncılığının baskısı, hem de daha pahalı bir yayıncılık türü olması nedeniyle sürelî yayınlar havacılık yayıncılığının en sıkıntılı kısmını oluşturuyor.

Kokpit'ten Bakış, bu sıkıntılı süreçte yayıncılığını düzenli olarak sürdürdü. TALPA'nın pek çok değerli üyesi ve yöneticisi Kokpit'ten Bakış nedeniyle pek kıt olan zamanlarının bir kısmını da yazı yazmaya, araştırmaya ayırmak zorunda kaldı. Pek çoğu, yazmanın bazen uçmak kadar zor bir sanat olduğunu anladı. Çünkü sürelî yayın yazanını, emek verenini kendine göre ayarlar, kendi zamanını dikte eder.

Zaman zaman "mücbir sebep"lerle gecikmeler yaşamasına karşın Kokpit'ten Bakış büyük bir özveriyle iki ayda bir okuyucularına ulaşmayı başardı. Bir kurum yayıncılığı için azımsanamayacak bir başarıdır.

TALPA yönetimi Kokpit'ten Bakış'ın bu sayıdan itibaren 3 aylık periyotlarla çıkmasını kararlaştırdı. Artık üç ayda bir yayınlanacak ama yine zamanında elinize ulaşacak.

Kokpit'ten Bakış bu düzeniyle de havacılığın sıra dışı yayınlarından biri olmaya adaydır.

Üç ay sonra yeni bir sayıda buluşmak dileğiyle...

Emniyetli uçuşlar!



D-8 ÜLKELERİNDEN SİVİL HAVACILIKTA YENİ ADIM



ARIDURU, YENİDEN D-8 ÜLKELERİ HAVACILIK GRUBU BAŞKANI



THY'DEN ÇİN AÇILIMI



TÜRKİYE VE BANGLADEŞ ARASINDA İKİLİ ANLAŞMA



HAVACILIK PERSONELİNİN HAVACILIK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ



SİVİL HAVACILIĞIN YENİ EKSENİ, YETİŞMİŞ İNSAN KAYNAĞI



D-8 ÜLKELERİNDEN SİVİL HAVACILIKTA YENİ ADIM

Bölgesel İşbirliği Projesi kapsamında Türkiye'nin öncülüğünde oluşturulan D-8 Ülkeleri Sivil Havacılık Grubu Toplantısı, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ev sahipliğinde 26-27 Kasım 2010 tarihlerinde Antalya'da gerçekleştirildi.

Toplantıya, D-8 ülkeleri olarak adlandırılan Endonezya, Malezya, İran, Bangladeş, Mısır, Nijerya, Pakistan sivil havacılık yetkililerinin yanı sıra havacılık sektörünün temsilcileri de katıldı.

THY, MNG Technic, Sky Havayolları, Mahan Air, İran Air, Garuda Bakım Merkezi, ICF, IFTC, Sun Express, Dalaman ATM, Turkish Technic, My Technic, Turkish Airlines Tra-

ining, ISG, TAV olmak üzere sivil havacılık sektöründen 15 kuruluşun sunum gerçekleştirdiği toplantıda, üye ülkelerin özel sektör temsilcileri ile işbirliği imkanları masaya yatırıldı.

Toplantı sonrasında, D-8 ülkelerinin havayolu işletmeleri, eğitim ve bakım organizasyonları ve havaalanı terminal işletmecileri, sivil havacılık otoritelerinin liderliğinde işbirliği yapmak üzere Ortak Deklarasyon imzaladı. Bu kapsamda, D-8 ülkelerinde başta uçak bakım ve eğitim ile havaalanı yapım ve işletimi konuları olmak üzere Türkiye'nin önümüzdeki dönemde bölgedeki etkinliğinin artması planlanıyor.

ARIDURU, YENİDEN D-8 ÜLKELERİ HAVACILIK GRUBU BAŞKANI

2008 yılında D-8'in Havacılık Grubu başkanlığına seçilen Dr. Ali Arıdur bu görev yeniden seçildi. 2010 yılı sonunda başkanlığı sona erecek olan Genel Müdür Ali Arıdur, toplantı çerçevesinde yapılan başkanlık seçiminde tüm üye ülkeler tarafından aday gösterilerek başkanlığa yeniden seçildi. D-8 Havacılık Grubu'nun 2 yıl süren dönem başkanlığı çerçevesinde Genel Müdür Arıdur, 2012 yılına kadar bu görevi yürütecek.

THY'DEN ÇİN AÇILIMI

Türk Hava Yolları (THY), Pekin'e haftada beş kez düzenlediği uçak seferlerini yediye çıkaracak ve yeni yılla birlikte Çin'in Guangzhou kentine sefer düzenlemeye başlayacak.

Uçuş programı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından onaylanan THY, 22 Aralık 2010 tarihinden itibaren Pekin'e haftanın tüm günleri karşılıklı sefer düzenleyecek.

THY, Ocak ayı sonunda da Çin'de üçüncü noktası olan Guangzhou'ya uçuş başlatacak. Türkiye ve Çin arasında 14 Nisan 2010 tarihinde imzalanan ikili hava ulaştırma anlaşmasında belirlenen yeni uçuş noktası sefer düzenlemek için SHGM'ye yapılan başvuru onaylandı.

Bu çerçevede THY, İstanbul-Guangzhou hatında Salı, Perşembe ve Pazar günleri olmak üzere haftada üç gün karşılıklı sefer düzenleyecek. İstanbul'dan 21.05'te kalkan uçak ertesi gün

06:50'de Guangzhou'da olacak ve Guangzhou'dan 15:05'te kalkan uçak ertesi gün 03:05 İstanbul'da olacak.

Halen Çin'in Şangay kentine de haftada beş seferi bulunan THY'nin Pekin sefer artışı ve Guangzhou seferlerinin başlaması ile birlikte Çin'e gerçekleştirdiği haftalık sefer sayısı 15'e ulaşacak.



TÜRKİYE VE BANGLADEŞ ARASINDA İKİLİ ANLAŞMA



Türkiye ve Bangladeş Sivil Havacılık Otoriteleri, iki ülke arasındaki mevcut ikili hava ulaştırma anlaşmasını revize etmek amacıyla 24 Kasım 2010 tarihinde Ankara'da bir araya geldi. Görüşmelerde, yeni uçuş noktaları ve sefer artışları konusunda mutabakat sağlandı.

İmzalanan Mutabakat Zaptı'na göre; Türkiye ve Bangladeş için ara noktanın Karaçi, Türkiye için

öte noktanın Ho Chi Minh City, Bangladeş için ise öte noktanın Londra olmasına karar verildi. Türkiye ve Bangladeş için tarifeli sefer noktalarına sonradan belirlenecek ikişer noktanın eklenmesi konusunda da anlaşma sağlandı. Taraflar, ayrıca iki ülke arasında yapılan seferlerin artırılması konusunda da mutabık kaldı.

HAVACILIK PERSONELİNİN HAVACILIK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ

SHGM, sivil havacılık alanında faaliyet gösteren, kamu kurum kuruluşları, havacılık işletmeleri ve havaalanında hizmet veren diğer kurum/kuruluşlarda görevli personelinin tamamının güvenlik eğitiminden geçerek ve sertifikalandırılması ile ilgili yasal düzenlemeyi hayata geçirdi.

AB mevzuatı dahil uluslar arası standartları karşılayacak, eğitim programlarının, eğitim kuruluşlarının, eğitmenlerin onaylanması ve havacılık sektöründe görev yapan tüm personel için eğitim ve sertifikasyon standart ve gereklilikleri kapsayan yasal düzenleme 1 Eylül 2009 tarihinde yürürlüğe girmişti. Havacılık Güvenliği Eğitimi ve Sertifikasyonu Tali-

matı kapsamında havacılık güvenliği eğitimlerine başlayan SHGM tarafından ilk etapta havacılık sektöründeki personele eğitim verecek 91 kişiye Havacılık Güvenliği Eğitmen Sertifikası verildi.

Havacılık Güvenliği Eğitmen-

lerine yönelik eğitimlerini sürdüren SHGM, ilgili düzenleme kapsamında havacılık güvenliği kurslarını vermek üzere güvenlik eğitim kurumları ve hizmet içi eğitim verecek havacılık işletmelerinin yetkilendirmesini de yapacak.





SİVİL HAVACILIĞIN YENİ EKSENİ, YETİŞMİŞ İNSAN KAYNAĞI

Avrupa Havayolu Eğitim Sempozyumu (European Airline Training Symposium – EATS) 9-10 Kasım 2010 tarihlerinde İstanbul'da düzenlendi.

Her yıl Avrupa'nın başka bir kentinde yapılan ve bu seneki teması "Avrupa Havacılık Eğitiminde Yeni Dönem" olarak belirlenen sempozyumda, Türk havacılık sektörünün tarihsel önemi, havacılık personelinin seçimi ve işe alımı, simülasyon teknolojileri, kültürlerarası eğitim konuları, yeni uçaklar için eğitim teknolojileri gibi konular ele alındı.

Havayolu işletmeleri, Airbus ve Boeing gibi uçak üreticileri, Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA) temsilcilerinin yanı sıra küresel havacılık eğitimcilerinden oluşan 400 kişinin katılımı ile gerçekleşen sempozyumun Açılış Konuşması Sivil Havacılık Genel Müdürü ve Avrupa Sivil Havacılık Örgütü(ECAC) Eğitim Başkanı Dr. Ali ARIDURU tarafından yapıldı.

Açılış konuşmasında Türk sivil havacılığında dününden bugüne gelinen noktayı ve yaşanan gelişmeleri anlatan Genel Müdür Ali ARIDURU, "Gelecekte havacılık sektörünün ihtiyaç duyacağı yetişmiş insan gücü ihtiyacını bugünkü politikalarımızla karşılamayacağımız aşikardır. Avrupa çapında, daha kaliteli, tek sesli bir eğitim yaklaşımı benimsenmesi gerekmektedir" dedi.

Havacılıkla ilgili olumsuz hadiseler incelendiğinde halen çözüm bekleyen en büyük sorunun insan hatası olduğunu ve insan hatalarını ortadan kaldırmanın da en önemli adımının eğitimden geçtiğini ifade eden ARIDURU, "Sivil

havacılığın daha sağlıklı ve sürdürülebilir bir atmosferde gelişmesi ancak, eğitim faaliyetlerine yönelik yatırımların öncelikle ve ivedilikle yapılmasıyla mümkündür. Bu seminer, Avrupa'nın çeşitli bölgelerinden gelen sivil havacılık uzmanlarına ve yöneticilerine deneyimlerini paylaşmak, yakın işbirliği anlayışını oluşturmak ve eğitim konusundaki fikirleri ortaya koyabilmek için yararlı bir platform sağlayacaktır." şeklinde konuştu.

Avrupa Havacılık Örgütü'nün Eğitim Başkanlığına getirildik

TRACECA, D8, Akdeniz Ülkeleri, KEİ, T-MAG, AFCAC, RSOO ve son olarak Balkan ülkeleri gibi bölgesel oluşumlara dikkat çeken Genel Müdür ARIDURU, havacılıkta işbirliği tesis etmek suretiyle Türkiye'nin bulunduğu coğrafyada emniyet ve güvenlik standartlarının yükseltilmesini amaçladıklarını ve bu yönde yapılan çalışmalar sonunda ECAC Eğitim Başkanlığı görevine getirildiği kaydetti.

Genel Müdür Dr. Ali ARIDURU: "Bölgesel anlamda yaptığımız çalışmalarla küresel düzeyde dünya sivil havacılığına yaptığımız katkı ile, eğitim konusu ECAC ve Eurocontrol'de gündeme gelmiştir. Bu konuda verilen 3-4 yıllık bir emek sonrasında ECAC'ın Eğitimden Sorumlu Başkanlığına getirildik. Avrupa'nın havacılık eğitim politikalarının belirlenmesinde üslendiğimiz rol çerçevesinde ilk olarak İstanbul'da ilgili tüm tarafların katılımı ile Havacılık Eğitimi Konferansını gerçekleştirdik. Amacımız coğrafyamızda Avrupa, Orta-Doğu, Transibirya ve Afrika'ya da içine alacak şekilde tesis edilecek olan uyumlu eğitim politikasının oluşturulmasıdır. Avrupa çapında geçerli olacak eğitim politikasının be-

lirlenmesine ilişkin nihai raporu Aralık ayında ECAC Koordinasyon Komitesi'nin onayına sunacağız." diye konuştu.

Türk sivil havacılığındaki gelişimin miladı, liberalleşme adımlarıdır

Türk sivil havacılığında milat sayılacak değişimlerin Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım'ın önderliğinde 2003 yılında liberalleşme yolunda atılan adımlarla başladığını belirten Genel Müdür Ali ARIDURU, "2000'li yılların başında sadece Türk Hava Yolları (THY) tarafından 2 merkezden 25 noktaya yapılan tarifeli iç hat seferleri, serbestleşme yönünde atılan adımlar sonucunda diğer havayolu işletmelerinin de tarifeli seferlere başlaması ile birlikte bugün; 7 havayolu işletmesi tarafından 7 merkezden toplam 46 noktaya gerçekleştirilmektedir. Yurtdışında uçulan nokta sayısı 70'lerde iken 130'lara ulaşmıştır.

En çarpıcı olanı ise iç hatlarda 8,5 milyon, dış hatlarda 25 milyon olan yolcu sayısı, 2009 yılı sonuna gelindiğinde iç hatlarda 41 milyona, dış hatlarda ise 45 milyona ulaşmıştır. İç ve dış hatlarda taşınan toplam yolcu sayısı, o yıllarda 33 milyon iken 2009 yılında 86 milyona yükselmiştir." dedi.

Türk Havayolu İşletmelerinin uçak filosuna her geçen gün yeni bir uçak eklediğine dikkat çeken Genel Müdür Dr. Ali ARIDURU, "7 yılda filolarına 240 yeni uçak katmıştır, bugün itibarıyla havayollarımızdaki uçak sayısı 350'yi aşmıştır. Bu büyümeye paralel olarak denetimlerde de büyüme hızından kat be kat fazla performans sergilenerek; tüm sektöre yapılan denetim sayısı 528'den 4826'ya yükselmiştir." şeklinde konuştu.

Hazırlayan:
Kpt. Plt. Nuri SAKARYA



Pilots, Air Traffic Controllers Share Safety Data
Will Allow Review Of Safety-Related Events
From Both Perspectives



Jet landed with parking brake on at
Sacramento



Investigators Suspect Pilot Distraction In
Two Recent Airliner Incidents



Jetliner Brake Systems Probed



EU Aviation Authorities Refuse To
Protect Whistleblowers



Indian authorities ground Jet Airways
crew after evacuation incident



Tu-204 crash probe finds catalogue of
operational deficiencies



Pilots, Air Traffic Controllers Share Safety Data Will Allow Review Of Safety-Related Events From Both Perspectives

ABD'DEN A safety program created by the FAA will for the first time integrate voluntary safety information self-reported by pilots and air traffic controllers. This data-sharing program unveiled Wednesday by the FAA will give the agency a more complete picture of the national airspace system by collecting, assessing and reviewing safety events from the perspective of both pilots and air traffic controllers.

United Airlines and its pilots have the first agreement in place to participate in a demonstration program. The FAA expects to sign similar agreements with other carriers in the future.

"Safety is our number-one priority," said U.S. Transportation Secretary Ray LaHood. Having pilots and controllers provide information about potential air safety problems will help us correct them before they become accidents."

"This revolutionary program will give us an incredible amount of data that will help us find problems, make corrections and avoid incidents," said FAA Administrator Randy Babbitt. "I applaud air traffic controllers, pilots and airlines for their dedication to keeping our aviation system as safe as possible."

For the first time, information from the Aviation Safety Action Program (ASAP) and the Air Traffic Safety Action Program (ATSAP) will be merged, so input from both pilots and controllers can help guide safety decisions. The program will develop processes and policies to share and analyze relevant safety information in a non-punitive way, consistent with

the basic principles of Safety Management Systems. These systems are widely used within the FAA and the aviation industry.

ASAP encourages aviation employees to voluntarily report safety information that may help identify potential precursors to accidents. The ASAP process resolves safety issues through corrective action rather than through punishment or discipline. Each program is based on a safety partnership that includes the FAA and the aviation operator, and usually includes a third party, such as the reporting employee's labor organization. In today's agreement, the airline's labor organization is the United chapter of the Air Line Pilots Association (ALPA). Today, 73 air carriers have 169 ASAP programs for pilots, mechanics, flight attendants, and dispatchers.

ATSAP is an agreement between the FAA and the National Air Traffic Controllers Association (NATCA) that is designed to foster a voluntary, cooperative, non-punitive environment for FAA air traffic employees to openly report safety concerns. As a result of ATSAP, all parties have access to valuable safety information that otherwise might never have been discovered or reported. The FAA analyzes the information to develop skill enhancements or system corrective actions that will help solve safety problems.

Voluntary reporting programs have significantly contributed to the nation's impressive aviation safety record, including improvements to training and enhanced operations and maintenance procedures.

Jet landed with parking brake on at Sacramento

SACRAMENTO, Calif.(AP) - A JetBlue airliner apparently landed with its parking brake on when its main tires blew and caught fire at Sacramento International Airport last month, a federal safety agency said Wednesday.

Recorded flight data show the Airbus A320-232's parking brake was engaged during approach at an altitude of 5,100 feet and stayed on throughout the Aug. 26 landing, the National Transportation Safety Board said in a preliminary finding. The NTSB said the twin-engine jet rapidly decelerated, the four tires on its main landing gear blew out, and a minor tire fire erupted. The first officer was flying Flight 262 from Long Beach and the captain took over when the problem occurred and the tower reported sparks and

smoke, the NTSB said. The captain brought the plane to a halt and ordered an emergency evacuation on the runway, the NTSB said. Seven of the 86 passengers suffered minor injuries while using emergency slides. The two pilots and three flight attendants were unharmed. The preliminary NTSB report said the airplane was examined by the airline and the Federal Aviation Administration, and the main gear tires showed evidence of being locked on touchdown.

The NTSB said neither pilot recalled any abnormal indications or warnings associated with the braking system prior to landing. An after-hours telephone call and e-mail from The Associated Press seeking comment from JetBlue Airways Corp. were not immediately returned Wednesday.

Investigators Suspect Pilot Distraction In Two Recent Airliner Incidents

ABD'DEN

By ANDY PASZTOR

(WSJ) - Federal air-safety officials are investigating whether pilot distraction was responsible for two recent dangerous runway incidents involving Allegiant Air and JetBlue Airways Corp.

The safety lapses didn't result in any fatalities, but the two separate close calls over the past few weeks have prompted renewed scrutiny of pilot attentiveness by government regulators and crash experts. The latest investigations follow a string of other cockpit mistakes-some stretching back to 2009-highlighting the dangers of pilot complacency or distraction. On August 26, a JetBlue Airways Airbus A320 blew four tires and experienced a landing-gear fire after touching down in Sacramento, Calif. Seven of the 86 passengers aboard the plane, en route from Long Beach, Calif., received minor injuries during the emergency evacuation on the runway.

Investigators subsequently determined that the pilots of JetBlue Flight 262 inadvertently engaged the plane's parking brake while approaching the airport at roughly 5,000 feet. According to preliminary findings of the National Transportation Safety Board, the first officer was at the controls when the plane touched down and "began a rapid deceleration." Four main landing gear tires deflated and main wheel rims were damaged. Similar parking brake slip-ups have occurred on a number of other Airbus aircraft over the years, according to pilots, even though the planes are designed to alert the crew whenever the parking brake is engaged. The safety board said neither pilot "recalled any abnormal indications or warnings" of braking system problems prior to landing.

A JetBlue spokesman said the carrier was cooperating fully with the safety board, but he declined further comment. The Allegiant Air incident involved a McDonnell Douglas MD-82 jet that barely managed to take off from the Lake Charles, La. airport less than two weeks later. The plane damaged part of its landing gear after using the entire strip for its takeoff roll, and then striking lights at the end of the runway. The pilots, who apparently didn't realize the damage until they were alerted by air-traffic controllers, diverted and landed safely in Tunica, Miss. Allegiant Air's parent is Las Vegas-based Allegiant Travel Co.

An Allegiant spokeswoman declined to comment, except to say the airline was cooperating with investigators. An FAA spokesman declined to comment on the status of the agency's probe. Federal regulators, safety-board investigators and pilot-union leaders appear particularly sensitive to suspected cockpit distraction after some high-profile examples. The most prominent incident occurred in October 2009, when the pilots of a Northwest Airlines jetliner crui-

sing at 37,000 feet across the country lost radio contact with controllers for more than an hour. The plane overshot Minneapolis, its destination airport, by roughly 100 miles, before the cockpit crew realized the mistake.

Both pilots told investigators they became distracted talking about changing crew schedules and looking at a personal laptop opened on the flight deck. The errant flight resulted in a Congressional outcry, stoked public outrage and led to FAA moves to revoke the licenses of the pilots. Ultimately, both pilots left the airline, which is now part of Delta Air Lines Inc. Pilots "simply cannot allow complacency and inattention to permeate and contaminate cockpits." Rory Kay, a top safety official at the Air Line Pilots Association, said during a recent public safety forum. Aviators must "comprehensively self-assess their fitness to fly," according to Capt. Kay, who flies for United Airlines. A week before the Minneapolis incident, an experienced Delta crew on an overnight flight from South America landed a widebody Boeing 767 on a 75-foot wide taxiway instead of a parallel, 150-foot wide runway at Atlanta's Hartsfield International Airport. The weather and visibility were both good, and runways have different colored lights than taxiways. But investigators determined that at the end of a 10-hour flight from Rio de Janeiro, the crew was distracted by the illness of a senior pilot, several different landing instructions from controllers and the desire to taxi as quickly as possible to the terminal.

Between the fall of 2009 and the spring of 2010, pilots for two U.S. commuter airlines failed to start up the second engines of their jets before getting ready to take off. The unusual incidents prompted federal investigations and sparked comments by safety experts about the need to step up training to prevent pilot distractions that can result in dangerous errors. Both crews realized the mistake before their aircraft started to gain speed.

There also have been scores of pilot mistakes that escaped public notice. During 2008 and 2009, at least 20 crews flying for Comair, Delta's commuter arm, prepared to take off without extending the Canadair regional jet's flaps, movable panels at the rear of the wings essential to enhance lift. In each case, according to people familiar with details, automated cockpit warnings sounded before takeoff and there were no accidents. But the airline felt the need to rewrite parts of its checklists and review training procedures to assure proper flap deployment. A Comair spokeswoman said Wednesday that the carrier's safety-reporting program "identified the need to reinforce the new procedure, and since that time, we have experienced no further incidents."



Jetliner Brake Systems Probed

By ANDY PASZTOR

An American Airlines plane that careened off a slick Jamaican runway last year has prompted crash investigators to reassess how well some jetliner braking systems perform on various runway surfaces in rainy conditions, people familiar with the details say. American Flight 331 was en route from Miami to Kingston in stormy weather when it landed nearly halfway down the runway on Dec. 22. The pilots used maximum braking power but the Boeing 737 still slid off the end of the strip, ending up with a collapsed landing gear and the fuselage cracked in two places.

The crash, according to these people, has led the National Transportation Safety Board investigators to challenge long-standing airline practices and technical assumptions regarding braking capabilities on wet runways. By those criteria, the advanced Boeing 737-800 should have been able to stop safely on the strip. Investigators don't believe there was a significant pool of water on the runway, though the crew was battling a stiff tail wind as well as some malfunctioning runway and approach lights, these people said. The crash, which didn't result in any fatalities, left several of the 154 people aboard hospitalized.

Preliminary information gathered by investigators indicates the two-engine jet started to slow down, but then failed to decelerate as quickly as it should have and actually picked up speed slightly for a brief period. Even after maximum manual braking was applied, these people said, the deceleration rate never reached levels projected by earlier flight tests and engineering calculations for the apparent runway conditions that night.

Landing Problems

Some incidents involving runway overruns:

AUG. 2, 2005, Toronto/ An Air France Airbus bursts into flames after overshooting the runway while landing in a storm. All 309 passengers and crew survive

DEC. 8, 2005, Chicago Midway Airport/ Southwest Airlines jet slides off the end of runway, through airport fence and into traffic, killing a 6-year-old boy. Eighteen of the 103 passengers and crew are injured.

DEC. 22, 2009, Kingston, Jamaica/ Upon landing, an American Airlines plane bounces on the tarmac, runs off the end of the strip, veers partly across a roadway and ends up on its belly near the beach. Dozens of passengers are injured.

JUNE 16, 2010, Ottawa/ An Embraer jet operated by Trans States Airlines, a United Airlines regional partner, slides off the runway into muddy grass with 33 passengers on board. Two pilots and a passenger are injured.

Safety board investigators are inclined toward drafting recommendations to reassess, and in some cases tighten, current safety margins for landing on wet runways, according to people familiar with the continuing investigation. Any final action will require approval by the board's members, and the preliminary conclusions could change. The agency's investigators and a spokeswoman for AMR Corp.'s American Airlines unit declined to comment, citing the continuing probe formally led by Jamaican authorities. A spokeswoman for the Federal Aviation Administration, which previously has issued advisories and regulations alerting pilots about the hazards of landing on wet or slushy runways, didn't have any immediate comment. Runway overruns have become the most frequent category of accident for commercial aircraft world-wide. From 1995 to 2008, roughly 30% of all commercial-aircraft accidents involved so-called runway excursions, often in rain or snowy conditions, according to the Flight Safety Foundation, an industry-supported group based in Alexandria, Va.

If regulators in the U.S. and elsewhere embrace more stringent rules, the result could be greater operational constraints on airlines planning to land on relatively short or outmoded runways when they are wet. The Kingston strip lacks grooves intended to help increase friction between a jet's tires and the runway's surface. Like many other airports in the region and some in the U.S., it also doesn't have special materials installed to stop aircraft that may veer off the end of the runway.

Jamaican officials have maintained that the Kingston runway meets all international safety standards. In recent years, regulators, airlines, safety-equipment manufacturers and independent experts have tended to focus on ways to reduce pilot mistakes or lapses in judgment that lead to overruns. They have emphasized enhanced training, improved pilot discipline and more sophisticated cockpit hardware to prevent crews from approaching runways too fast, touching down too far down strips or failing to use proper braking or engine commands. Other experts have been working on ways to determine more precisely the extent of water, slush and snow on runways. Today, pilots to a large extent depend on subjective radio reports from crews on planes that landed previously, rating braking action as good, fair or poor. But now, in the wake of the Kingston accident, the U.S. safety board is shifting a major part of its effort to analyze whether brakes on various aircraft models are performing as reliably across all types of runway surfaces as pilots have come to believe, particularly under challenging conditions.

<http://online.wsj.com/>

Airlines Criticize Proposed Pilot-Fatigue Rules

By ANDY PASZTOR

(WSJ) The major U.S. airline industry association on Monday criticized efforts to revamp pilot-fatigue rules, calling the government's proposals overly restrictive, politically motivated and scientifically flawed. In formal comments filed with the FAA, the Air Transport Association, whose members account for 90% of the country's cargo and passenger traffic, said the proposals' core elements are "operationally onerous" and would "impose unprecedented costs" without providing significant safety benefits. The critical tone is bound to make it politically harder for the Federal Aviation Administration to push ahead with its current regulatory package. By opting to update decades-old rules controlling pilot work hours and rest periods, the

agency sought to fashion a compromise proposal based on the latest sleep research while offering some attractive elements to both labor and management. But that balancing act appears to have failed. Pilot-union leaders are split over whether to support the FAA's proposal, with some arguing that it gives airlines too much leeway to schedule pilots for 10 hours of daily flying. Now, representatives of the nation's biggest carriers have come out squarely against the package for unduly restricting duty periods and mandating more stringent flight-time limits on those routes that tend to have delays. Facing Congressional pressure to move quickly, agency officials will take months to analyze and respond to the comments, before deciding what to do.

EU Aviation Authorities Refuse To Protect Whistleblowers

By Mike Mitchell

October 12, 2010 - Experience has shown that often before an aircraft accident occurs, a number of incidents and numerous other deficiencies have highlighted the existence of safety hazards. It is therefore in both the public and the aviation industry's best interests to gather better knowledge of these occurrences in order to facilitate analysis and trend monitoring with the aim of preventing the accident before it occurs.

Europe's Aircraft Engineers International (AEI) and over 40 of its affiliates around the world are particularly concerned about the severe consequences suffered by those who report safety violations.

During AEI's 38th Annual Congress in Hamburg, one of Europe's leading regulators refused to offer unequivocal support for whistleblowers. A whistleblower is a person who raises a concern about wrongdoing occurring in an organization or body of people. Usually this person is an employee and frequently face reprisal.

The president of one of Europe's largest national authorities stated that the only thing authorities are prepared to do is remove the name of the reporter from the report. AEI highlighted the fact that within aviation maintenance, engineers are required to sign with name and personal number for any activity they perform.

Therefore it is extremely easy for any airline or maintenance organization to uncover the whistleblower. In addition several other national authorities in Europe are known to be very careless when they handle confidentially reported information. Several colleagues have lost their job as a result of this carelessness.

Unfortunately this attitude is widespread despite the European Commission introducing several directives designed to promote the collection of safety related data while protecting the whistleblower. AEI therefore urges all European regulators to revisit these directives and remind themselves of their responsibilities.

EC Directives 216/2008 and 2003/42 not only require the protecting of the whistleblower but actually make the reporting of unsafe activities mandatory as it is clearly in the public interest to protect them from such activities.

Therefore both lawmakers and regulators must work together to ensure the aviation community is free to highlight malpractice without having to fear personal consequences. When asked what kind of protection whistleblower can expect from national aviation authorities in Europe should they find themselves being punished or even fired as a consequence of reporting unsafe incidents, the silence was deafening. None of the European regulators reacted posi-

tively to this question with some even happy to state that you are on your own.

However to ensure that safety remains paramount, AEI will set out a roadmap of actions on how to safeguard aircraft maintenance in the future by prioritizing the main areas of risk, highlighting weak regulations and those ignored by both airlines and regulators. AEI also calls upon regulators to place more distance between themselves and the financial aspects of keeping an airline viable. Regulators are put in place to regulate safety on the public's behalf and as such must ensure safety remains paramount. Commercially viable but unsafe airlines are not an acceptable option.

AEI will continue to work in partnership with both regulators and industry to maintain the highest levels of safety, "pressure on our members to "shut up and be quiet" will no longer be tolerated". Shooting of any messenger is short sighted, not in the public interest and therefore doesn't have a place in the 21st century. The European Transport Directorate may wish to seek improvements in the protection of reporters within some of the current regulations but must also take its responsibility seriously by enforcing regulations in those countries that are unwilling or unable to implement change.

In addition AEI in accordance with current European freedom of information regulations recently requested documents from the European Aviation Safety Agency (EASA) relating to the audit and approval of foreign maintenance organizations. The low cost maintenance organizations concerned remain fully operational despite clear evidence of gross negligence and poor maintenance standards.

EASA has failed to respond to the freedom of information requests within the prescribed 15 working days. Therefore not only are these maintenance facilities still active but they continue to maintain European registered aircraft as well. The lack of action from all involved regulatory authorities means that the alleged safety violations may still be on-going which could potentially endanger lives. AEI considers this behavior unacceptable and urges both urgent intervention and the releasing of the requested documents.

Unfortunately this is not the first time EASA have refused to release documents which may potentially highlight a lack of will to directly confront safety violations. The EASA mission statement is "to promote the highest common standards of safety and environmental protection in civil aviation in Europe and worldwide". Delegates attending congress made it clear to AEI that they consider its time to deliver.

Source: http://avstop.com/news_october_2010/eu_aviation_authorities_refuse_to_protect_whistleblower



Indian authorities ground Jet Airways crew after evacuation incident

HINDİSTAN Indian authorities have suspended two pilots and eight crew members from Jet Airways for mishandling the evacuation of passengers from an aircraft at Mumbai Airport.

In the 27 August incident, passengers were evacuated from a Jet Airways Konnect flight departing for Chennai, after crew members reportedly saw fire on the aircraft's left engine, says India's Directorate General of Civil Aviation (DGCA).

Jet Airways operates Boeing 737 aircraft on the flight. While the aircraft was taxiing for departure, additional crew members who were travelling as passengers on the aircraft reportedly observed fire on the left engine. They proceeded to inform the pilot, who then asked an on-duty cabin crew member to confirm that there was fire on the engine.

After she did so, the pilot pulled the fire handles for both engines and the auxiliary power unit, says the DGCA. However, he did not discharge any of the fire bottles to extinguish the fire, it adds.

The pilot then ordered an evacuation of the aircraft through the escape slides. Fourteen of the 131 passengers on board were injured while leaving the aircraft. Subse-

quent inspections of the aircraft found that there was no fire in the engine area, and checks showed no problems with the engines, says the DGCA. It has removed the aircraft's flight data recorder and cockpit voice recorder for analysis.

Preliminary findings have indicated "serious procedural lapses in dealing with the emergency and evacuation situation as per existing procedures", says the DGCA, which has classified the incident as serious.

It has suspended the two pilots, four cabin crew members and four additional crew members pending investigations, it adds. "The DGCA has also called for a meeting of the heads of training of all airlines to review the training procedures of cabin and flight crews, particularly in emergency and evacuation procedures," says the authority.

Jet Airways says the pilot had ordered an evacuation as a "precautionary emergency".

"Safety of our guests is of paramount importance to Jet Airways and any inconvenience caused is deeply regretted," it adds, saying that it is fully co-operating with the DGCA's investigation into the incident.

Source: Air Transport Intelligence news

Israel Exempts E.U. Pilots From Security Program

İSRAİL By CHRISTINE NEGRONI (NYT) An Israeli security program that requires commercial pilots on airlines from some countries, including the United States, to transmit special identification clearance codes before entering Israel's airspace will not be enforced on pilots with airlines based in the European Union, aviation officials say. The exemption granted to European Union airlines by Israel's civil aviation director, Giora Romm, comes as Israel is negotiating an air transport agreement with the European Union that could significantly expand air travel between Israel and Europe.

Israeli officials have not announced the exemption publicly and have offered no explanation for what critics say amounts to a double standard on security clearances for European Union airline pilots versus others.

The Israeli security program began last year as an experiment with some foreign carriers and was intended to eventually apply to all foreign carriers that fly to Israel. Airlines from the European Union have not been part of the program. It has become an irritating issue in the commercial aviation industry because of a few documented episodes in which pilots of incoming planes that transmitted the wrong codes were intercepted by Israeli warplanes or diverted. "No other country has a similar requirement," Giovanni Bisignani, the director general of the International Air Transport Association, an industry trade group, told reporters last week. "The logistics are complex and difficult to keep secure," he said in urging Israel to abolish the program. Israel, known for its extraordinarily strict security, is presumably worried that airliners could be used by its enemies as flying bombs, like those used by Al Qaeda in the Sept. 11, 2001, attacks. Under the aviation security program, pilots from the three United States carriers

with flights to Israel - Delta, Continental and US Airways - must transmit a unique personal identification code to Israeli aviation authorities before they are cleared to enter Israeli airspace and land. The requirement also applies to pilots for Ethiopian Airlines and Air Canada.

Two of the five airlines have experienced problems.

In April 2009, a Delta flight was intercepted by an Israeli fighter jet, according to a letter from Delta's managing director of corporate security, Randy L. Harrison. This summer, an Ethiopian Airlines plane got a fighter jet escort after the pilot had difficulty in transmitting the security code. In his letter, Mr. Harrison said he had logistical and safety concerns about the system.

None of the American carriers would comment publicly about the Israeli decision to exempt European airlines, out of concern that it would annoy the Israelis. But an executive of one of the affected airlines, who spoke on condition of anonymity because of the issue's delicacy, said, "It does appear we're not being held to the standard of other carriers."

Others expressed concern about the safety risks when a civilian airliner is intercepted by fighter jets. "A fighter on my tail is personal - I have problems with it," said an American airline security expert familiar with the program, who asked not to be identified. "Anything that could put a fighter on the tail of an airplane is not a good thing, not for the people and the crews on the airplane." According to one of the people present at the European Union-Israeli aviation talks, European negotiators had made clear that the Israeli security program "could be a detriment to developing the market."

Flight diversions like those experienced by Delta and others are expensive and could "jeopardize traffic between Europe and Israel," this person said.

TALPA Air Law Conference

TÜRKİYE TALPA AIR LAW CONFERENCE, one of the 2010 scheduled events of Turkish Airline Pilots Association, will be held in Ceremony Hall Sheraton Hotel Ataköy on 22-23rd of October 2010.

This conference shall be executed by utilizing only the own resources of TALPA. As a result of this decision no survey or contact has been made for financial support and by that decision of the Board of Directors a particular attention has been given to refrain from any kind of pressure on the free will of our Association.

A particular attention has been given that the subjects selected being of both domestic and international importance on our day. It has been also important to select the subjects among the projects which could be utilized by the various branches of aviation sector in the future as well as responding current needs of the industry.

Conference topics were planned in coordination with the expert guest speakers invited to the conference from various organizations.

First day of the conference shall consist of national and international Aviation Law and their applications and differences, investigation of aviation accidents, insurance liabilities of pilots and operators after the release of accident reports, efforts on improving the flight safety in the EU and arrangements in the aviation law and judicial issues.

Second day shall contain human factor in aviation accidents, communication in the cockpit, and Just Culture which is continuously attracting more attention each passing day. This way it is aimed to introduce particularly the Just Culture to aviation authorities and law makers and their manpower, managerial levels of the sector, pilots, air traffic controllers, engineers, techni-

ans, and aviation education and training establishments besides our community.

Besides the variety of the subjects, because of the close relation to the law, contacts have been made with the Universities and invitations have been sent for audience and speakers from the Faculties of Law.

For the capacity restrictions of the conference hall, invited guests by TALPA and active members of TALPA shall have priority.

Our members who attend the two-day-program shall be presented a certificate prepared for their names. It is expected from our members who would like to participate in the conference to arrange their flight schedules accordingly. It is kindly requested from our members who plan to attend the conference to make their registrations by sending e-mail or calling TALPA point of contact latest by 5 October 2010.

Applications for the conference other than TALPA members shall be responded in case they are appropriate after the evaluation of the applications.

Presentations and lectures throughout the conference shall be prepared in booklets or CDs and be made available for a donation to TALPA.

It is important to consider the difficulty in gathering all those experts in one platform, besides planning such a comprehensive and important conference.

As TALPA, we experience the excitement of our contribution to the authorities, aviation establishments, operators, and universities together with our members on Air Law, Accident Investigation and Just Culture, and the happiness and pride to perform our mission on empowering the flight safety.

<http://www.talpa.org/site/>

Tu-204 crash probe finds catalogue of operational deficiencies

RUSYA Russian investigators have attributed the crash of a Tupolev Tu-204 at Moscow Domodedovo to the crew's failure to abort an unstable approach despite evidence that the aircraft was not on the correct course.

But the Interstate Aviation Committee (MAK) has also catalogued a series of deficiencies at the carrier which, following the accident, was banned from operating passenger services. The aircraft had been conducting the approach in darkness and poor weather on 22 March. MAK states in its final inquiry report that the crew failed to execute a go-around at the decision height, and continued to descend "in the absence of visual contact with landmarks". Operated by Aviastar-Tu, the twin-jet was tracking some 700m (2,300ft) left of the extended centreline for much of its approach to runway 14R, before it crossed the centreline about 2km from the threshold at a height of just 45m.

At a point 1.6km from the runway, and 60m to the right of the centreline, the Tu-204 hit 20m-high trees

carved its way through an area of forest before coming to rest. All eight crew members, the only occupants, survived. Tests on the runway's navigation and lighting systems showed there was no technical problem.

But the investigators found that the pilots had needed to cope with a failure of the flight-control computer. MAK says the crew had inadequate training to carry out an approach in the difficult conditions, and demonstrated poor management of their resources. It says that aspects of Aviastar-Tu's operations, such as planning for possible diversion due to weather, were poorly organised. MAK also discovered "serious deficiencies" with the carrier's pilot training capabilities, including simulators which did not match the characteristics of the aircraft.

MAK adds that it analysed the carrier's rosters and turned up "serious violations" relating to duty times, including excessive working hours and failure to provide full rest periods at proper intervals.

Source: Air Transport Intelligence news



UPS investigation focusing on how emergency was handled

HINDİSTAN Draft provision on risks associated with carriage of lithium batteries being worked upon
UPS investigation focusing on how emergency was handled. (FILE)
The UAE General Civil Aviation Authority (GCAA) revealed new details today regarding the ongoing investigation of the UPS Boeing 747-400 Cargo crash on September 3, 2010 in Dubai.

The investigation is progressing with the remaining aircraft wreckage removed recently from the accident site, the GCAA said in a media statement. Components of the wreckage required for further forensic investigation will be in GCAA custody in a secured unit, until such time the investigation is concluded, it added.

"Onsite forensic examination of the wreckage by fire specialists highlighted several areas of interest," the statement noted. "Further to that, detailed laboratory analysis is being conducted by the NTSB under the guidance of GCAA investigators. As the investigation progresses, additional components of the aircraft and the cargo may be shipped to USA for a detailed analysis to establish the cause of fire." GCAA investigators, in conjunction with international investigation agencies, have initiated an in-depth technical investigation into key areas of the flight where the retrieved digital flight data recorders and cockpit voice recorder indicate areas of significant interest.

Also being investigated is the international logistical cargo network, the point of origin of the suspected cargo, along with the current regulatory framework for the carriage of dangerous goods and the way it was handled at the point of departure and at arrival at Dubai International Airport. Further on, the GCAA investigators are working closely with the aircraft manufacturer and the cargo operator to initiate procedural changes which the investigation highlighted may have been a contributory factor to certain elements of the cockpit crew coordination - this action is ongoing and is making steady progress. In particular the investigation is focusing on how was the emergency handled by the crew, and their ability to function effectively after the cargo caught fire, the subsequent smoke, the and the stability of the aircraft as the cargo fire progressed, in conjunction with tribulations with radio communication experienced by them. This is the focus of an international effort to gain a comprehensive understanding of the risks associated with specific hazardous cargo, which under certain conditions could ignite and the resulting fire could self propagate.

The Federal Aviation Administration (FAA) in the USA are working currently on a draft provision highlighting the risks associated with the carriage of lithium (or lithium derivative) batteries.

New EU law to take judicial pressure off accident inquiries

Members of the European Parliament have overwhelmingly approved new legislation on air accident investigation which aims to separate the interests of judicial authorities from those of the safety inquiry.

The new law, approved by 604 votes in favour to 11 against, will ensure that the safety investigation is carried out "free of pressure" from regulatory and other authorities, says the Parliament.

Statements taken from individuals by a safety investigator, as well as voice and image recordings inside cockpits and air traffic control units, will be used only for safety investigation, unless there is an "overriding reason" for judicial disclosure.

"This will ensure that people can testify without fear to the safety investigators," says the Parliament.

In a statement the European Commission says the passing of the legislation will "reconfirm the principle" that investigations have the "sole objective" of preventing future accidents.

"While the regulation will not affect the prerogatives of the national courts and competent judicial authorities of member states, it will ensure that accident investigators have immediate access to evidence material and information which may be relevant for the improvement of aviation safety," it adds. "It will require that member states guarantee co-ordination between accident inves-

tigations and judicial proceedings."

Separation of these interests is one of several changes enshrined in the new law. It requires airlines to produce a list of those on board an aircraft within two hours of an accident. Passengers will be entitled to name an individual to be informed in such an event.

A list of any dangerous goods on board the aircraft will also have to be released by the airline immediately after the accident.

Each member state will be required to have a civil aviation accident emergency plan and ensure that all airlines based on its territory have a plan to assist victims and relatives.

European representatives are also to set up a network of civil aviation safety investigation agencies to advise European Union institutions and make safety recommendations, while the Commission will need to draft an update to air safety occurrence reporting directives by the end of next year. "New rules will allow us to improve investigations, but most importantly, better prevent accidents from happening," says European transport commissioner Siim Kallas, adding that the Commission is seeking "swift adoption" of the legislation by the European Council.

Source: Air Transport Intelligence news

PİLOT OLMANIN DA ÖTESİNDE



Ulusal dernekler uluslararası federasyonlarla birbirine bağlanmış ve politik ve ticari amaç gütmeksizin değişen uluslararası kural ve kararlar üzerinde daha güçlü bir lobi çalışması yapabilmek amaçlanmıştır. Özellikle uçuş güvenliği konusunda ortak ve açıklığa dayalı bir irade de yoğunlaşmıştır.



Kpt.Plt. Hakan YURDAKUL

Uçmak

Tarih boyunca bir sürü insanın düşlerini süslemiştir uçmak. Ve dolayısı ile pilot olmak. O devasa metal kütlelerin gökyüzünde bir kuş gibi süzülmesi çoğumuzu hayretler içerisinde düşürmüştür.

Hayal, vizyon, başarı, deneyim

Hayal kurmakla başlayıp başarı ile biten bütün hikayelerde olduğu gibi; hayaller vizyonu, vizyon ise başarıyı getirir. Başarılı işler en sonunda deneyime dönüşür. Ülkeler ve kurumlar arasındaki farklılıkları ise bu deneyim birikimleri belirler.

Pilot olmak bir hayalin en son noktasıdır yoksa bir ara durak; yepyeni bir vizyon yeni bir başlangıç mıdır?

Kimbilir belkide tek hedef uçuş saatleri tamamlayıp sağ koltuktan sol koltuğa geçmek.



Evrensellik

Günümüzde özellikle ülkemizde havacılık sektörü hızla büyümektedir. Hızla da gelişmektedir demek isterim ama; gelişme sözcüğü içerik yönünden çoğalan uçak sayısı ve personel sayısını mı ifade ediyor, yoksa beraberinde; gelişen havacılık anlayışı, uçuş güvenliği, kalite ve bunun gibi uzmanlık alanları ve bunlarla ilgili değişen algıyı mı? Bunun değerlendirmesini sizlerin anlayışına bırakmak isterim. Havacılığın önemli aktörlerinden biri olarak biz pilotların bu büyüme ve gelişmedeki rolü ve yerini anlamak için ülkemiz dışında neler oluyor bir göz atmakla başlayıp, buradan kendimize bir sonuç bir vizyon çıkarmalıyız. Amacım tüm bilinenleri yeniden ele almak değil elbette.

Hergün binlerce havacılık operasyonu, bağlı oldukları Sivil Havacılık Genel Müdürlüklerinin gözetim ve denetimi altında, uluslararası organizasyonlarca belirlenen kurallar kapsamında, güvenli ve sorunsuz bir biçimde gerçekleştirilmektedir. Uçuş güvenliği ve sorunsuzluğun sürdürülebilirliği için her geçen gün yeni çalışmalar ve araştırmalar yapılmakta ve SHALL modelinin en önemli unsurlarından biri olan insan faktörü ön plana çıkmaktadır. Bütün bu değişen şartlar karşısında tam bu noktada meslek guruplarının haklarını korumak ve gözetmek için dernekler devreye girmektedir. Ulusal dernekler uluslararası federasyonlarla birbirine bağlanmış ve politik ve ticari amaç gütmeksizin değişen uluslararası kural ve kararlar üzerinde daha güçlü bir lobi çalışması yapabilmek amaçlanmıştır. Özellikle uçuş güvenliği konusunda ortak ve açıklığa dayalı bir irade de yoğunlaşmıştır.

Tam bu noktada ilgili alt komisyonlarda çalışacak meslek temsilcilerine ihtiyaç duyulmuş ve bu kişilerin ilave eğitim ve sertifikasyonlara tabi tutulması önem kazanmıştır.

Organizasyonlar

Kimdir bu federasyon ve organizasyonlar, neyi hedeflerler? Bu organizasyonlarla tanışmam TALPA'nın düzenlemiş olduğu ve başarı ile yönettiği,





International Federation of Airlines
Pilots' Association



European Cockpit Association



Türkiye Havayolu Pilotları Derneği

alanında uluslararası deneyime sahip kişilerin katıldığı, özellikle dünya havacılık gündemindeki güncel konuların işlendiği toplantılara katılmamla başladı.

Bunlardan özellikle ikisinden bahsetmek isterim:

Birtanesi kısa adı IFALPA olan (International Federation of Airlines Pilots' Association) uluslararası havayolu pilotlar derneği federasyonu;

Bir diğeri ise kısa adı ECA olan

(European Cockpit Association) Avrupa Kokpit Birliği'dir.

IFALPA ve ECA

IFALPA dünya çapında 100'e yakın Pilot Derneği ve 100,000'e yakın pilotu temsil eden politik olmayan ve ticari amaç gütmeyen bir organizasyondur. Federasyon bünyesinde bulunan gruplar, seçilmiş görevliler, atanmış temsilcileri ve uzman heyetleri ile hedefleri doğrultusunda çalışmayı görev edinmiştir.

ECA Avrupa Birliği bünyesinde Avrupalı uçuş ekiplerini temsil etmek amacıyla 1991 yılında kurulmuş ve Avrupa ülkeleri Pilot Dernekleri bünyesindeki pilotların haklarının korunması, kaliteli pilotların istihdam edilmesi ve özellikle uçuş güvenliği konusunda çalışmayı görev edinmiştir.

Burada her iki kuruluşun da çalışma alanları ve alt komisyonlarından uzun uzun bahsedilebilir fakat daha fazlası internet sitesinde bulmak mümkündür.

Özellikle IFALPA'nın Eğitim Birimi bünyesinde bir karşılık beklemeksizin tüm üye dernek pilotlarına yönelik eğitim programları geliştirilmiş olup zaman zaman farklı yerlerde bu eğitimler verilmektedir. Belli seviyelerde sertifikasyondan geçirilen pilotlar hem kendi buldukları ana üslerinde hemde IFALPA'nın alt komisyonlarında görev alabilmektedir.

Keza ECA bünyesinde alt komisyonlar kurulmuş olup Avrupa Parlemontusu'nda alınan

kararlar üzerinde lobi yapmak amacıyla belirli zamanlarda bir araya gelinmektedir. Avrupa Birliği üyesi olmamamıza rağmen, TALPA'nın ilgili alt komitesi üyesi olarak, bu toplantılara katılmak, mesaj gurubu üzerinden çalışmak, görüş ve öneriler bildirmek mümkündür.

Bu noktada; TALPA gibi, bu organizasyonlara girme noktasında ülkelerin pilot dernekleri önemli bir geçit noktasını teşkil etmekte olup en önemlisi uluslararası alandan elde edilen edinimlerin ülke menfaatleri için kullanmaya olanak sağlamasıdır.

TALPA

Daha öncede bahsettiğim gibi bu organizasyonlarla tanışmam TALPA'nın düzenlemiş olduğu toplantılara katılmamla başladı. Yapılanları gördüğümde ilk iş olarak TALPA üyesi oldum ve şu anda Uçuş Güvenliği Komitesinde görev alıyorum. **Bazılarının TALPA deyince ne düşündüğünü hissediyor gibiyim: Bizim sorunlarımızla hiç ilgilenmiyor, ne yaptıkları belli değil.** Yirmüç yıllık farklı iş kollarında sahip olduğum çalışma deneyimi ve genel yargı doğrultusunda şunu söyleyebilirim ki; ülkemizde bir araya gelmenin, bir organizasyon oluşturmanın son derece şüpheyile yaklaşılın, zor bir iş olduğu ve en önemlisi şeffaf ve amacı doğrultusunda sürdürülebilirliğinin sağlanmasının nedeni güç olduğudur. **Ama bütün bunlara rağmen unutulmaması gereken şey meslek guruplarının birlikteliği-**

TALPA bir kişi yada tek hücreli bir organizma değildir. Çoğulcu katılımcılık olmadıkça da güçsüz ve bizi resmi organlar karşısında temsilden o derece uzak bir organizasyon olacaktır.



nin evrensel bir gereklilik olduğudur. Tam bu noktada değerli mestektaşlarımızın sadece üye olmakla kalmayıp organizasyona katılımının, yüksek kalitenin edinimini sağlayacağını hatırlatmak isterim.

Avrupa Birliği Ülkesi olmamızla beraber ICAO gibi EUROCONTROL gibi bağlı olduğumuz uluslararası organizasyonlarca alınan kararlar, doğrudan veya dolaylı olarak bizi etkilemekte ve bazen de ülkemizin yıllardır sürüp gelen çıkmazları olan bazı politik meselelerde masada kaybetmesine sebep olmaktadır. Sadece eleştirir ve birilerinin bizim yerimize birşeyleri yapmasını bekleriz ya da düşünce üretmekle gelişime katkıda bulunabiliriz. Bu iki karar arasındaki hat kendi yol haritalarımızı belirlemede kullanabileceğimiz ince kırmızı hattır.

TALPA bir kişi yada tek hücreli bir organizma değildir. Çoğulcu katılımcılık olmadıkça da güçsüz ve bizi resmi organlar karşısında temsilden o derece uzak bir organizasyon olacaktır.

Biliyoruz ki birçok pilot meslektaşımız farklı dönemlerinde farklı yerlerde çok iyi eğitimler almışlardır ve daha iyi kariyerleri hak etmektedirler. Fark yaratacak farklılıklarımızı ortaya koyalım, gelin taraf olalım. Taraf olmaz ise bertaraf oluruz, fikirlerimiz ve kararlarımız da bizler gibi bir tarafa atılır.

Bir tarafa atılmamak için; kişisel hırslar ama evrensel düşünceleri olan her meslektaşımızı kendi TALPA'sında görmeye ve görev almaya davet ediyoruz.

Kpt. Plt. Hakan YURDAKUL ?

1972 Yılında Kırıkkale'de doğdu. 1986 ve 2000 yılları arasında Makine Kimya Endüstrisinde çalışma hayatına başladı. 1999'da Gazi Üniversitesi Elektrik Elektronik Mühendisliği bölümünden mezun oldu. 2000 ila 2006 yılları arasında Turkish Aerospace Industry (TAI) de çalıştıktan sonra Sunexpress Havayolu adına Almanya'da Intercockpit Pilot okulunu tamamladı. Üç seneyi geçen bir süre Boeing 757 filosunda ikinci Pilot olarak görev yaptıktan sonra 2010 sonu itibarıyla 737 filosuna katıldı. 2008 senesinden beri devam etmekte olan Safety Pilot (Uçuş Güvenliği Pilotu) görevinin yanı sıra TALPA Uçuş Emniyet Komisyonu üyesi ve TALPA Antalya temsilciliğini yapmaktadır. Kaza inceleme uzmanlığı IFALPA tarafından akredite edilmiş ve temsil yetkisine sahip bulunmaktadır.

HAVAALANLARI



Havacılık sisteminin merkezinde bulunan havaalanları, havacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde kolaylıklar sağlamaktadır. Havaalanları sadece havacılık sektörü için değil turizm gibi diğer sektörlerin de gelişimine katkıda bulunmaktadır. Kısacası, havaalanları ülkenin sembolü olarak görülebilmekte, havaalanlarındaki hizmetler yolcuların ülke hakkında izlenimlerini bile şekillendirebilmektedir.



Leyla ADİLLER

Hizmet sektörünün önem arz ettiği günümüz rekabet ortamında, havayolu taşımacılığı da kendisine yenilikler katarak hizmet sektöründe ön plana çıkmayı başarmaktadır.

Taşımacılıkta havayolunu tercih eden bilinçli yolcular, havayolu işletmesine önem verdikleri kadar, uçuş mesafesi, terminal olanakları, şehir merkezine ulaşım kolaylıkları gibi faktörler nedeniyle havaalanlarına da önem

vermeye başlamışlardır. Bu durum, hizmet kalitesinin önemli bir faktör olarak görülmesine ve birçok gelişmiş ülkelerdeki havaalanları arasında rekabetin artmasına sebep olmuştur.

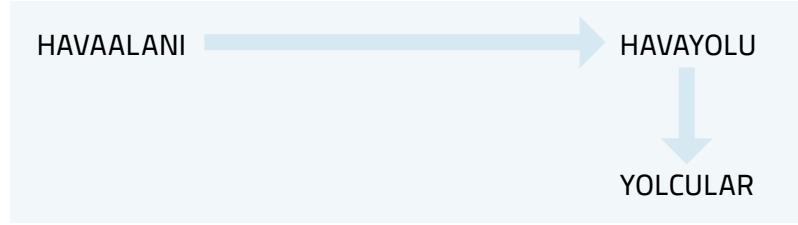
1.Havaalanı Kavramı

Havaalanı, karada ve su üzerinde (bina, tesis ve donanımı içeren) hava araçlarının kalkması, inmesi ve yer manevraları için kısmen veya tamamen kullanılmasının amaçlandığı alanlardır[1] Karma-

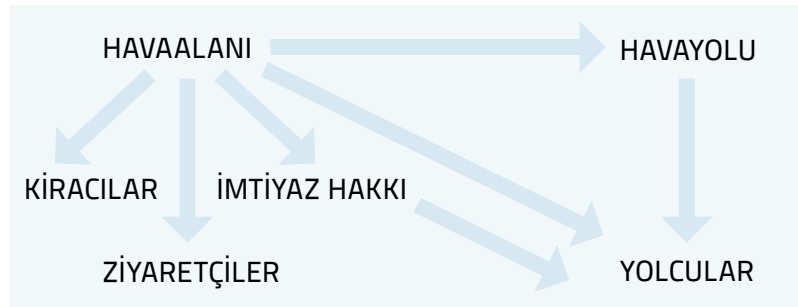


şık bir yapıya sahip işletmeler olan havaalanları, hava ve yer ulaşımı arasındaki değişimi kolaylaştırmak için farklı elemanların ve faaliyetlerin bir araya getirildiği yerlerdir[2]. Havaalanlarında uçakların bakım ve servis hizmetleri, ek binalarda yolcu ve uçak trafiğinin düzenlenmesi için gerekli hizmetler sunulmaktadır. Bunun yanında pist, apron ve taksi yolu gibi özel alanlarda uçakların iniş, kalkış ve manevra hareketleri sağlanmaktadır. Havaalanları uçakların ve yolcuların ihtiyaçlarına cevap verebilmek için aşağıdaki bölümlere sahip olmalıdır[3]:

- Terminal bölümü: Yolcu terminali, havaalanına ulaşım yolları otoparklar, yük terminali ve ortak alanlar.
- Teknik bölüm: Teknik blok ve hava trafik kontrol kulesi, pist ile ilgili tüm donanımlar, hangarlar, yakıt depoları, meteoroloji istasyonu, yangın güvenlik ve kurtarma servisi.
- Manevra sahası: Pist, pist bantları, taksi yolları ve bantları, uçak park sahaları.
- Genel havacılık bölümü: Özel alanlar ve hangarlar, havacılık kulüpleri.
- Doğrudan havaalanı aktivitelere bağlı olmayan çeşitli etkinliklere ayrılmış alanlar: Lojmanlar, bürolar, oteller.
- Diğer bölümler



Şekil 1: Havaalanı- Havayolu ilişkisi: Geleneksel Model[4]



Şekil 2: Havaalanı-Havayolu ilişkisi: Yeni Ticari Model[4]

2. Havaalanı Gelirleri

1990'ların ortalarından beri, dünya çapındaki çeşitli ülkelerde ticari işletme modeli, havaalanı yönetiminin geleneksel kamu hizmeti modelinin yerini almaya ve havaalanları için, havacılık ile ilgili olmayan gelirler önem arz etmeye başlamıştır. Havaalanları, perakende satış, araba park etme gibi havacılık ile ilgili olmayan gelirlerin artırılması için olanakları yakalamaya başlamışlardır. Terminal binalarında ve araba park etmede yolcunun zaman harcaması üzerine havaalanı yönetiminin artan önemi, geleneksel havayolu-havaalanı-yolcu ilişkisi-

sinin daha karışık hale gelmesine ve yeni bir modelin ortaya çıkmasına sebep olmuştur[4]. Şekil 1 ve Şekil 2'de söz konusu ilişkiler görülebilmektedir. 2006 yılındaki havaalanı gelirlerinin bölgesel dağılımına bakıldığında, karşımıza şu şekilde bir tablo çıkmaktadır (Tablo:1). Sadece Avrupa'daki havaalanlarının 2008 yılındaki gelirlerinin dağılımı ise Tablo 2'de verilmiştir.

Avrupa kıtasındaki havaalanları, sadece Avrupa taşımacılığındaki altyapıyı sağladıkları için değil aynı zamanda yerel ve bölgesel büyüme için rekabeti sağladıkları için anahtar rol

Bölge	Ticari gelirler (milyar \$)	Ticari gelirlerin Toplam içindeki Yüzdeleri Payı	Yolcu Başına Ticari Gelirler (\$)
Afrika/Orta Doğu	1.80	52.9	8.00
Asya/Pasifik	6.92	45.7	7.06
Avrupa	16.61	48.1	12.15
Latin Amerika/Karayip	0.85	29.0	3.13
Kuzey Amerika	9.05	52.6	5.92
Toplam	35.23	48.1	8.06

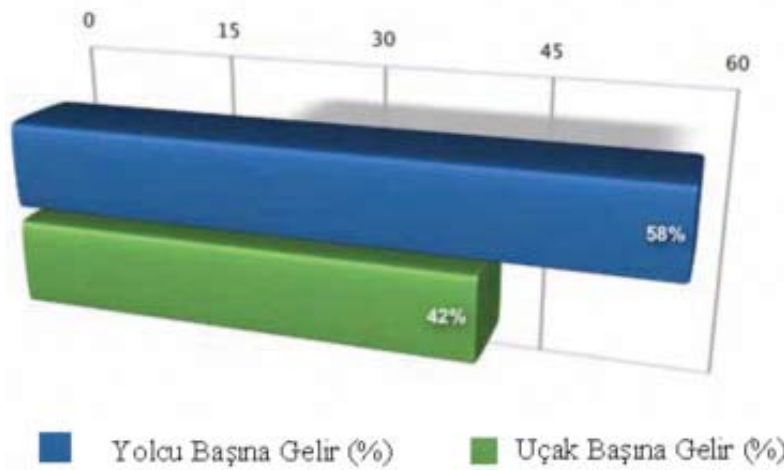
Tablo 1: Havaalanı Ticari Gelirlerinin Dünyadaki Dağılımı [6]

TOPLAM GELİR	29.2 milyar €	%100
Havacılık İle İlgili Gelir	14.3 milyar €	%49
Havacılık İle İlgili Olmayan Gelir	12.6 milyar €	%43
Yer Hizmetleri Geliri	2.3 milyar €	%8

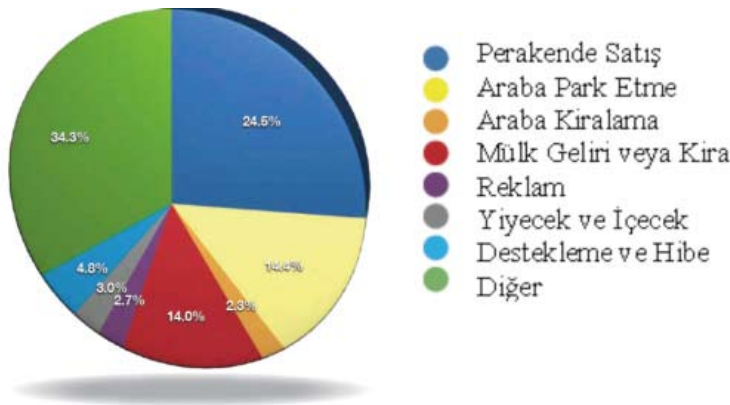
Tablo 2: Avrupa'daki havaalanlarının 2008 yılı gelir dağılımı [5]

oynamaktadırlar[5]. Havaalanlarındaki ticari gelirlerin evrimi iki anahtar faktöre bağlıdır. İlk olarak, havaalanı sektörünün kamu hizmeti anlayışından ticarileştirme anlayışına dönüştürülmesi ve bazı durumlarda özelleştirilmesi, sektör, mevcut olan ticari olanakların kullanıl-

ması için havaalanlarına özgürlük, uzmanlık ve motivasyon verdi. İkinci faktör olarak da, havacılık ile ilgili ücretler olarak isimlendirilen kendi gelir kaynağının kontrolü için havaalanlarına havayolu sektöründe artan bir baskı oluştu[6].



Grafik 1: 2008 yılındaki Avrupa Havaalanlarının Havacılık İle İlgili Gelirleri [6]



Grafik 2: 2008 yılındaki Avrupa Havaalanlarının Havacılık İle İlgili Olmayan Gelirleri [6]

Havacılık ile ilgili gelirler hava sahasında ve terminaldeki faaliyetlerle ilgili çeşitli ödemelerden oluşmaktadır. Bunlar iki temel kategoriye ayrılabilir. Uçak başına (iniş, park etme ücretleri gibi) genellikle uçağın ağırlığı baz alınarak oluşan havaaracı/havayolu ile ilgili ücretler ve yolcu başına alınan ücretler. Yolcu ücretleri, terminalin kullanılması için havaalanına yolcu tarafından ödemidir. Fakat havaalanı yolcu süreçlerini basitleştirmek için alınmakta bu ücretler, bilet fiyatlarını içermektedir ve havayolları tarafından havaalanına transfer edilmektedir(...) Avrupa'da, havacılık ile ilgili toplam gelirlerin %58 yolcu başlı ücretleri açıklamaktadır[6]

2008 yılında havacılık ile ilgili olmayan gelirlerinin Avrupa havaalanlarındaki dağılımı ise Grafik 2'ye şu şekilde yansımıştır.

3. Dünya Havaalanı Ödülleri

Görüldüğü üzere, havaalanı gelirleri farklı kaynaklardan elde edilebilmektedir. Bu gelirlerdeki artış, havaalanının tercih edilme oranına göre değişebilmektedir. Daha önce bahsedildiği gibi, her sektörde yaşanan rekabetin havaalanlarına da yansması yolcu gözündeki havaalanı tercih sebeplerinde farklılıkların yaşanmasına da sebep olmuştur. Bu durum, sunulan hizmetlerdeki kalite artışına ya da bu artışın yaşanması için uğraş verilmesine katkıda bulunmuştur. Çalışma, dünya çapındaki havaalanları üzerine yapılan bir araştırmaya da yer vermektedir.



Havaalanı	2009	2010	Havaalanı	2009	2010
Singapore Changi Havaalanı	3	1	Zurich Havaalanı	4	6
Incheon International Havaalanı	1	2	Amsterdam Schiphol Havaalanı	8	7
Hong Kong Int. Havaalanı	2	3	Beijing Capital Int. Havaalanı	17	8
Munich Havaalanı	5	4	Auckland Int Havaalanı	10	9
Kuala Lumpur Int. Havaalanı	7	5	Bangkok Suvarnabhumi Havaalanı	16	10

Tablo 3: Dünyada En İyi On Havaalanı

The World Airport Awards™ (Dünya Havaalanı Ödülleri), dünya çapında 210'dan fazla havaalanını kapsayan 2009/2010 yıllarındaki 100 farklı milliyetten oluşan yolcuların tamamladığı toplam 9.8 milyon anket sonuçlarına dayanmaktadır[7]. Söz konusu araştırmaya göre dünya en iyi havaalanlarının ilk on listesi Tablo 3'de verilmiştir.

Söz konusu araştırma bir çok kategoriye göre ayrılmıştır. Örneğin, dünyada en gelişmiş havaalanları listesinde Abu Dhabi International Havaalanı birinci, Hyberabad Rajiv Gandhi Havaalanı ikinci ve Cairo Havaalanı üçüncü yeri almıştır[8]. Avrupa'da en iyi havaalanı kategorisinde ilk üç yeri alan havaalanı sırası ile, Munich Havaalanı, Zurich Havaalanı ve Amsterdam Schiphol Havaalanı[9].

SONUÇ

Sonuç olarak, havacılık sisteminin merkezinde bulunan havaalanları, havacılık faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde kolaylıklar sağlamaktadır. Daha geniş çaplı düşünüldüğünde ise havaalanları sadece havacılık sektörü için değil turizm gibi diğer sektörlerin de gelişimine

katkıda bulunmaktadır. Kısacası, havaalanları ülkenin sembolü olarak görülebilmekte, havaalanlarındaki hizmetler yolcuların ülke hakkında izlenimlerini bile şekillendirebilmektedir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

[1] International Civil Aviation Organization, Annex 14 Aerodromes: Volume 1 Aerodrome Design and Operation, Forth Edition, July 1999, s.1.

[2] Rigas Doganis, The Airport Business, London: Routledge, 1992, s.7.

[3] Hakan Oktal, "Coğrafi Bilgi Sistemleri Yardımı ile Havaalanı Yer Secimi Model Önerisi", Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Haziran 1998, s.3.

[4] Graham Francis, Ian Humphreys, Stephen Ison, "Airports' Perspectives on The Growth of Low-cost Airlines and The Remodeling of The Airport-airline Relationship", Tourism Management 25, 2004, s.508

[5] Airport Council International, 2010, ACI Europe Economics Report 2009, s.2.

[6] Anne Graham, "How important are commercial revenues to today's airports?" Journal of Air Transport Management 15, 2009, s.106.

[7] http://www.worldairports-towards.com/Awards_2010/Airport2010.htm [Kasım, 2010]

[8] http://www.worldairports-towards.com/Awards_2010/improved.htm [Kasım, 2010]

[9] http://www.worldairports-towards.com/Awards_2010/bestairport_europe.htm [Kasım, 2010]

Leyla ADİLLER

1986 yılında Kosova'da doğan Leyla Adiller, ilköğretimi ni 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. Hava yolu 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 bildirisini bulunmaktadır

TALPA BAŞKANI NASIL OLMALI?

Uzun yıllar havayolu şirketlerinde görev yapmış emekliye ayrılmış olan veya sağlık sebebiyle uçuştan ayrılmak zorunda kalan bir kaptan arkadaşımızın tecrübesinden ve enerjisinden TALPA başkanı olarak niçin istifade etmeyelim?



Kpt. Plt. Ünsal SEÇKİN

TALPA'nın tüm üyelerinin bildiği gibi derneğimizin başkanı ve başkan adayının kendi inisiyatifiyle oluşturduğu yönetim kurulunun seçimleri iki yılda bir yapılmaktadır.

Şu ana kadar seçilmiş tüm başkanların ülkemizdeki havayolu şirketlerinden birisi ile organik bağına devam ettirirken TALPA başkanlığını da icra ettiğini biliyoruz.

Hepimizin bildiği gibi tüm başkanların öncelikli zaman ayırması gereken işi; ekonomik sebeple çalıştığı şirket olmaktadır. Bu sebep de derneğimiz için yeterince enerji sarf edip zaman ayırmasına engel teşkil etmektedir.

Hafta içi mesai saatlerini sadece derneğimizin ihtiyacı olan sorunların çözümü için kullanan bir başkanı düşünün... Derneğe giden her üyemiz ihtiyacı olan bilgileri almak veya sorunlarını anlatmak için TALPA BAŞKANI ile iletişim kurabilecektir.

Derneğimizin tüzüğüne uygun olarak seçimle gelmiş; uygun bir aylık ücreti TALPA

genel kurulu veya yönetim kurulu tarafından belirlenmiş bir başkanın pilotların yasal haklarını korumada etkinliğinin daha yüksek olacağını değerlendirilmekteyim. Uzun yıllar havayolu şirketlerinde görev yapmış emekliye ayrılmış olan veya sağlık sebebiyle uçuştan ayrılmak zorunda kalan bir kaptan arkadaşımızın tecrübesinden ve enerjisinden TALPA başkanı olarak niçin istifade etmeyelim?

Bu model ülkemizdeki herhangi bir havayolu şirketinde çalışmaya devam edenler için TALPA başkanlığında bir engel olamaz. Halen uygulamada olduğu gibi yine TALPA başkanlığına aday olmak isteyen dernek üyemiz yönetim kurulu ekibini oluşturup seçime girebilecektir. Ancak ücretli çalışmaya devam ettiği sürece TALPA BAŞKANI için belirlenen ücreti alamayacaktır.

Tüm dernek üyelerimiz yeni TALPA başkanı modeli için gerekli yönetmelik değişikliğini yapmaya davet ediyorum.



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!**



HAVACILIK KOLEKSİYONCULUĞU

Yurt dışında kendi aralarında organize olup fuarlarda, havacılık şenlik ve sergilerinde kendi koleksiyon stand' larını kurarak hem havacılık kültürünün gelişmesine katkıda bulunan, hem de dostları ile buluşarak hoş vakit geçiren birçok havacılık meraklısı vardır. Bu kişiler koleksiyon malzemeleri alış-verişi ve takas ile vakitlerine maddi olarak da değer kazandırırken, aynı zamanda ülke ekonomilerine de katkı sağlamış olurlar.

Vedat AYDIN

A-300 Co-pilot & Paraşütçü
info@istanbulpilotshop.com

Değerli Kokpit okurları, geçen sayımızda havacılık dünyasına bir giriş yapmış ve genel havacılığımızın gelişmelerini değerlendirerek sportif havacılığa neden fazla ilgi duyulmadığı konusunda bazı noktalara dikkat çekmiştik. Havacılık ve uçak dendiğinde akla büyük uçakların geldiğini, fakat havacılık gelişiminin temelden desteklenmesi gerektiğini de vurgulamıştık. Bu yazı dizisinde de amaçlanan sizlere bu gelişime destek olabilecek bazı uygulanabilir sportif havacılık dallarını tanıtmak ve onlarla ilgili sizlere bazı görseller sunmaktır.

Bu maksatla bu ayki sayımızda sizlere havacılığın belki de ülkemizde en çok ihmal edilen, oysa dünyada yaygın bir dalı olan "Havacılık Koleksiyonculuğu"nu tanıtarak yazılarımıza devam

etmek istedik. Çünkü "Havacılık koleksiyonculuğu" havacı olsun olmasın herkesin ilgi alanına giren çok renkli bir dünyadır. Havacılık koleksiyonculuğu havacılığın tanınması, sevilmesi, havacılık malzemelerinin değer kazanması, bazı tarihi araştırmalar yapılması ve havacıların bir araya toplanmasına vesile olan kaliteli bir hobby (uğraş) dalıdır.

Dünyanın gelişmiş ülkelerinde havacılık malzemeleri koleksiyonculuğu popüler ve ayrıcalıklı bir uğraş dalıdır. Farklı bir ruh yapısına sahip havacılar ve havacılık aşıkları kendilerini ifade etmek ve havacılık konusundaki ufuklarını genişletmek için ilgili oldukları alanlarda çeşitli malzemeler biriktirir, diğer koleksiyoncularla paylaşır, sergi ve fuarlara katılır, airshow'larda

kendi tezgahlarını açar, bazı eşyalarını takas eder ve bazılarını da satarlar.

Evinde bir odasında jet uçağı pilot koltuğu, pilot kaskları, armalar, posterler ve uçak parçalarından oluşan enteresan ambiyanslar yapan insanların yanında, arabasının vites kolunu uçak lövyesi ile süsleyen bir kişi de kendi havacılık dünyasını bir şekilde yansıtmış olur. Bu da onların bu yönleriyle tanınması ve saygı duyulmasını sağlar. Bunun yanında üzerimizde veya yaşam alanımızda (ev, araba veya iş yerimizde) bulduğumuz havacılık objeleri aynı uğraşa sahip kişilerin biri birleri ile buluşmalarına da vesile olur.

Türkiye'de de birçok kişi havacılık malzemelerine ilgi duymasına rağmen bu alanda



oluşturulmuş bir organizasyon olmadığı için genellikle kişiler evlerinde bazı eşyalar bulundurulur veya bir pilot montu üzerindeki koyduğu birkaç patch (arma) ile havacılığa duydukları ilgiyi ifade etmeye çalışırlar. Oysa gayri faal uçaklar sebebiyle bir havacılık malzemesi cenneti sayılabilecek ülkemizde birçok havacılık malzemesi biriktirenler koleksiyoncular olduğu da bilinmektedir. Bu kişiler belki de ellerindeki koleksiyon malzemelerini gün yüzüne çıkartabilecekleri bir platform bulabilecekleri zengin bir uğraş dalının da doğmasına vesile olabilirler.

Yurt dışında kendi aralarında organize olup fuarlarda, havacılık şenlik ve sergilerinde kendi koleksiyon stand'larını kurarak hem havacılık kültürünün gelişmesine katkıda bulunan, hem de dostları ile buluşarak hoş vakit

geçiren birçok havacılık meraklısı vardır. Bu kişiler koleksiyon malzemeleri alış-verişi ve takas ile vakitlerine maddi olarak da değer kazandırırken, aynı zamanda ülke ekonomilerine de katkı sağlamış olurlar.

Ülkemizde emekleme safhasını geçememiş olan genel havacılığımız, gelişimleri için yeni sportif havaalanları, hava araçlarının vergi indirimleri, kontrolsüz hava sahası uygulamaları ve lisanslandırma konusunda yeni düzenlemeler beklerken, -mevcut imkânlarla- uygulanabilir havacılık dallarını (koleksiyonculuk, sportif uçuş, paraşüt, model uçak, planör, paramotor, uçak yapımcılığı vb.) icra etmek her havacılık sevdalısının pes etmeden yürümesi gereken bir yol olsa da, havacılığı tanıtmak, sevdirmek ve örnek olmak yine biz profesyonel havacıların

üzerine bir vazifedir. Bu sebeple tüm havacıların ve havacılık meraklılarının "Havacılık Koleksiyonculuğu" konusuna ilgilerini bekler, bundan sonra ellerindeki her bir havacılık malzemesinin kıymetini daha iyi bilmeye, paylaşmaya ve tanıtmaya davet ederiz.

HAVACILIK BİR YAŞAM ŞEKLİDİR.



KÜLTÜREL ETKİLEŞİMİN OSMANLI TASVİR SANATINA YANSIMALARI - 1



Gökhan TEMİZEL
gokhantemizel@gmail.com

Osmanlı tasvir sanatında belgesel değer taşımaları bu resimlerin sosyolojik, kültür tarihi ve diğer alanlarda yapılan bir çok araştırmada yararlanılan birer görsel hazine durumuna getirmiştir. Medeniyetlerden devlete ve siyasi hareketlere kadar bütün sosyal müesseselerin temelinde fikri öz bulunmaktadır. Bu müesseselerin gücü, canlılığı ve gelişmesi de fikrin işlenmişliğine bağlıdır. Sanat, fikirlerin işlenmesinde, soyut ve somut'a yöneliş, insan ufkunun genişlemesinde en önemli faaliyetlerinden biridir. Sanat insanı doğruya, iyiye ve güzele yöneltmektedir. Osmanlı tasvir sanatının gelişmesi sürecinde dolaylı veya direk ilişkisi içerisinde kültürel etkilenmeler söz konusu olup, farklı üsluplarda eserler verilmiştir.

Resim sanatında betimleme mantığını belirleyen temel dinamik

felsefi ve epistemolojik (bilgiye ilişkin, bilgi kuramıyla, bilgi felsefesi ile ilgili olan) bir arka plan ile ilintilidir. Görünen dünyayı kullandığı göstergeler dizgesi ile betimleyen sanatçının ifade dilini belirleyen temel zihniyet, gerçekliğin dış dünyanın algılanması ve görsel imgelere dönüştürülmesi ile ilgilidir. Felsefi anlamda gerçekliğe epistemolojik olarak yaklaşırsak iki tür gerçeklikten söz edilebilir: Birincisi zihinden ya da bilinçten bağımsız bir özün varlığı, ikincisi ise, zihinden ya da bilinçten bağımsız somut, tikel ve deney nesnelere varlığıdır. Osmanlı tasvir sanatının özünü idrakta bu felsefik bilgi değerlendirilmeye tabi tutulması gerekebilir.

Osmanlı resminde, Doğu betimleme mantığının, yani minyatür estetiğinin bir kenarı bırakılarak, batılı bir estetik sorgusuna göre biçimlenmiş, onun dünya görüşünün, tabiata ve insana çevrili kültürünü Osmanlı resim sanatını kavrayışta, yaşanan dönüşümü izah etmek için, Doğu ve Batı betimleme mantığını belirleyen temel algı farkları üzerinde durulması faydalı olacaktır.

Osmanlı minyatürleri, belgesel nitelik taşımaları ve özellikle tarihi konulu eserlerdeki örneklerinin gerçekçi yaklaşımıyla değer taşır. Osmanlı minyatürleri XI. Yüzyıldan sonra geliştirilen Selçuklu resim üslubu ve XIV. yüzyılın sonu ve XV. Yüzyıl başlarında Celayirli ve Timur'un hakimiyetindeki İran topraklarında oluşturulan klasik İslam minyatürü üslubunun resim dili üzerine kurulmuş, erken dönemde Amasya'da yerli, Edirne'de Karakoyunlu Türkmenler için çalışan

göçmen sanatçıların katkılarıyla gelişmiştir.

İstanbul'un fethinin ardından Osmanlı minyatürü Doğu-Batı etkileşimine açık, Anadolu, Rumeli ve İran'dan gelen sanatçıların çalışmalarıyla evrim geçirerek XVI. yüzyıl ortalarından itibaren klasik üslubuna kavuşmuştur. XVII. Yüzyıl başlarına kadar benimsenen bu klasik üslup resimlenen edebiyat, bilim ve tarihi konulu eserlerde, metinleriyle bağlantılı özgün tasvir kalıpları ve ifade biçimleri yaratılmıştır.

XV. yüzyılda Batı'yla ilişkiler, XVIII, XIX, ve XX yüzyıllarda ayrı özellikler ortaya koyan politik ve ekonomik boyut içeriklerinin özel bir aşama evresini oluşturur. Anadolu'daki Türk-İslam uygarlığının daha erken Osmanlı uygarlık verilerini, kendine özgü bir kavrayış içinde İslamlık alanında bir rönesans olarak nitelensek sorunun çözümü dahada kolaylaşabilir. Osmanlı sanatının kendi iç dinamiklerine bağlı bulunan biçimsel dili geliştirme etkinliği ile içeriği yeni boyutlara ulaştıran gerilim temposu, Batı dünyası ile zorunlu ilişkilerin kendi iradesi altında ve zamanlanarak düzenlenmiş olduğunu göstermektedir. Bu süreç içinde inisiyatifin en zor koşullarda bile Türklerin elinde olduğu kesin bir gerçektir.

KÜLTÜREL ETKİLEŞİMİN OSMANLI TASVİR SANATINA YANSIMALARI

Batılılaşma sürecinde en belirgin olduğunu gördüğümüz sahalardan bir tanesi de plastik sanatlar olmuştur. Hatta buna yabancı



kültürün hızla artan tesiri demek daha doğru olur, çünkü batı sanat formaları Türkiye'de daha eski tarihler de girmeye başlamıştır. Oysa ki erkeklik kavramı ise batının XIII. yüzyıldan itibaren antikite ile ilişkileri noktasında Rönesans döneminde zirveye ulaşmış bir harmanın sonucudur. Modern bilimlerin bugünde yegane gerçeklik olarak gördüğü, duyuyla kavranan dünya, İtalya da Brunelleschi ve Ghiberti ile başlayan sanat anlayışının da tek kaynağını oluşturur.

Helenistik ustaların derinlik illüzyonu meydana getirebildiklerini, ancak nesnelere geriledikçe küçülmelerini öngören matematik kanunlarını hesap etmişlerdir. Ufukta kayboluncaya kadar gireleyen ünlü ağaç dizisini hiçbir klasik sanatçı çizememiştir.

Romanesque ve Gotik sanatta tabiatla taklitten şuurulu kaçış, gerçekliği Hristiyanca kavrayışın niteliğinden kaynaklanmaktadır. Bu bakımdan, Türk-İslam sanatının anlayışıyla Rönesans öncesi Avrupa'da hakim olan sanat anlayışıyla aralarında çok fark olduğu söylenemez. Avrupa Sanatı Doğu'nun sanat ideallerine hiçbir zaman Roman sanatının zirveye ulaştığı devirde olduğu kadar yaklaşmamıştır.

Osmanlı toplumu doğulu bir toplumdur ve estetik normlarını belirleyen zihniyet İslam kültürü içinde şekillenmiştir. Osmanlı kültüründe dış dünya bir bilgi nesnesi olarak tanımlanmaz. Dış dünyanın nesnel gerçekliğini kavramak mümkün değildir. Gerçeğin dış yüzüyle, başka bir deyişle, aslında bir gölgeden, bir hayalden başka bir şey olmayan duyuyla kavranabilir alemin bin bir şekliyle uğraşmayı doğrudan doğruya fenomenlerin iç yüzüne dalan sanatçının bu davranışına tasavvufi bir vahdet-i vücud nazariyesi yönvermiştir.

Geleneksel Osmanlı minyatür sanatı, dış dünyaya öykünmez. Doğal olarak minyatür sanatçısı da dış dünyadaki şeyleri gösterme çabasında, ancak farklı olarak dış dünyanın öznel bir yorumunu ortaya koyar ve naturalist bir yanılsama yaratmadan, aklımızdaki kavramı çağrıştıracak görsel imgeler üretir. Bu durumda, öğelerin resim

düzlem içindeki konumları ve ilişkileri de dış dünyadaki gibi naturalist olmayacaktır. Resimsel düzlemde görsel imge üretirken farklı bakış açılarını aynı dizgede kullanan minyatür sanatçısı için dış dünya, mutlak olanın betimlenmesi için bir referans kaynağıdır.

Türklerde minyatür geleneğinin, Orta-Asya Uygurlar döneminde ortaya çıktığı bilinmektedir. 8. ve 9. yüzyıla ait olan ve Turfan bölgesinde Hoço, Bezeklik, Sorçug gibi Uygur merkezlerinden günümüze gelmiş Türk resim sanatının örnekleri arasında, duvar resmi ve figürlü işlemlerin yanında minyatürler de bulunmaktadır. Türklerin İslamiyet'i kabul etmelerinden önceki devreye ait yazmalardaki minyatürler, Uygur prens ve prensesleri ile Mani ve Uygur rahiplerini canlandırır. Çeşitli kültür ve dinlerin etkili olduğu bir ortamda yapılan bu minyatürlerin üslupları çok zengindir ve farklılıklar gösterir.

İslam dünyasında bilinen ilk minyatür örnekleri XI. Yüzyıl sonlarına rastlamaktadır. Mısır'da Fayyum ve Fustat'ta bulunan Fatimi hanedanlığı dönemine ait olduğu düşünülen bir takım resim parçaları X ve XI. Yüzyıllarda da kitap ressamlığının olduğunu kanıtlamaktadır.

Selçuklular, XI ve XII. Yüzyıllarda İran'dan Ön Asya, Mezopotamya, Suriye ve Anadolu'ya yayılmalarıyla birlikte İslam minyatürü üzerinde Türklerin etkisi artmıştır. Bu dönemde günümüze ulaşan en eski minyatür örnekleri Selçuklu Resim Üslubu başlığı altında incelenmektedir.

Doğu'nun yöneticileri, şahları, sultanları baştan beri kendi çevrelerinde suret yaşama pek aldırma-mışlardır. Emevi, Abbasi halifeleri, saraylarının duvarlarına insan ve hayvan figürlü resimler yaptırmışlardır. Selçuklu döneminin görkemli mimarisi, heykeller zenginleştirilmiştir. En önemlisi, büyük Doğu saraylarında, kökü İslam öncesine uzanan bir resim türü olan minyatür gelişmiştir.

Bu anlayış diğer bütün Türk devletlerinde de görülmektedir. Osmanlıda kültür gelişimi, Sultan Orhan çağında önce İznik'te sonra Bursa'da sürdü. I. Murad ve



Sinan Bey'in gül koklayan Fatih portresi

I. Beyazıt döneminde fetihlere gidilerek Doğu ve Batı'nın ilgisinin yoğunlaştığı bir merkez durumuna geldi.

Türkler ile batılı devletler arasındaki sanatsal ilişkiler Fatih'le başlamıştır. Mimarlık, resim ve müzik alanındaki ünlü isimler İstanbul'a getirilmiş ve onlardan yararlanmışlardır.

Aynı şekilde III. Selim dönemi Osmanlı bahçelerine baktığımızda da, batılılaşma etkilerini görebiliriz. Bu dönemde, saray bahçelerinin yapımında yabancı bahçıvanlar ile çalışılmıştır. Simetrik düzendeki çimli tarhlar içinde, serbest olarak, yer yer ağaçların dikili olduğu görülür. Bu da, bahçenin formal biçimden kısmen uzaklaşmış yönüdür. Saray bahçelerinde, aynı dönem Avrupa bahçelerinde olduğu gibi, nadide ağaç cinsleri dikilmiştir. Bu ağaçlar, fidanları değişik ülkelerden getirilen, çoğu değişik cins çam ağaçlarıdır. Artık bahçelere dikilen çiçeklerin cinsleri de eski saray



bahçelerine dikilenlerden farklıdır.

Osmanlı minyatür sanatının gelişim evresini altı evrede toparlamak mümkündür.

II.Mehmed, II.Beyazıd ve II. Selim dönemi (1452-1520) oluşum evresi, I.Süleyman ve II.Selim dönemi (1520-1574) geçiş evresi, III.Murat ve III.Mehmed dönemi (1574-1700) klasik evre, 17. yüzyıl (1603-1700) geç klasik ve duraklama evresi, III.Ahmed dönemi ve 18. Yüzyılın ilk yarısı (1700-1750) ikinci klasik evre yada neo-klasik evre, 19. yüzyılın sonuna kadar (1750 ve 1900) 1750'den sonrası Osmanlı minyatürünün sonu.

Osmanlı sultanlarının resim sanatına ilk yönelişi; Fatih Sultan Mehmed'le başlar. Fatih çevresine dönemin ünlü nakkaşlarını, musavvirlerini toplar; sarayın kimi duvarlarına resimler yaptırır. Batılı bir ressamı portresini yaptıran ilk sultan olur ve hem Doğu'lu, hem de Batılı sanatçıların ürünlerini içeren, daha sonra Fatih Albümü adı altında bir araya getirilecek koleksiyonun ilk yapıtını toplar.

Fatih'in İstanbul'a portre sanat-

cısı davet etmeye karar verdiğine ilişkin kaynaklar 1461 tarihlidir. 1461'de Fatih Sultan Mehmed, Venedikli Girolamo Michiel'e dönemin en önemli madalya ustası Matteo de Pasti'yi İstanbul Sarayına davet etmek istediğini bildirmiştir. Ancak Girit'teki Venedik yetkilileri Pasti'yi casus olduğu gerekçeyle tutukladıkları için İstanbul'a gelemedi. Napolili II. Ferrante tarafından gönderilip 1460'lı ve 1470'li yıllarda İstanbul'da kaldığı düşünülen Costanzo da Ferrara ise bir yüzünde padişahın profilden portresinin, diğer yüzünde ise onu at üzerinde gösteren tasvirinin yer aldığı en güzel madalyayı hazırlamaya başlamıştır. Bu büst portresinin, minyatür geleneğine uygun bir kopyasının yapılmasıyla, Avrupalı sanatçıların, Osmanlı nakkaşları üzerindeki etkisini gösteren önemli bir örnektir. Costanzo'nun yaptığı madalyanın daha az ayrıntılı bir kopyası olan portre, son yıllarda yapılan araştırmalar sonucu Fatih döneminin ünlü nakkaşı Sinan Bey'e atfedilmiştir.

Sinan bey'in ismi XVI. Yüzyıla

ait sanatçılarla ilgili kaynakta Venedikli Ressam Mostori Pavli'nin öğrencisi olarak geçer ve 1480'de Venedik'e elçi olarak gönderildiği bilinmektedir.

XV. yüzyıldan günümüze kalan minyatür örneklerindeki de şöyle sıralayabiliriz. Ahmed'in İskendername'si (1416) Karakoyunlu Türkmenlerinin Şiraz üslubunun özelliklerini taşımaktadır, Nizami'nin Hamsesi (1442 - Timuri ve Osmanlı sarayındaki İranlı sanatçıların yaptığı düşünülmektedir. Badi al-Din Minucehr el Taciri el Tebriz'in Dilsuzname'si (1455-1456), Şemseddin Muhammed'in Külliyyat-ı Katibi ve 1465-66 yılları arasında Fatih Sultan Mehmed Han'a ithaf edilmiş Cerrahiyetü'l Hanniye minyatür yazmalarıdır.

Fatih'in batı geleneğine kapılarını açmasının en büyük ve olumlu etkisi portre ressamlığında görülmüştür. Batıyla kurulan sanat ilişkileri konusunda hayli tutarsız bir düşünce, Fatih Sultan Mehmed zamanında bazı Venedikli sanatçıların İstanbul sarayındaki etkileri ve o dönemde kalan bazı padişah portrelerine dayanır. Aynı dönemde Sinan Bey'in gül koklayan Fatih portresinde, nakış resime yabancı sayılabilecek bazı gölgeleme ve modle etme çabalarına girildiği görülür. Batılı sanatçıların yapıtlarına gelince, yalnız İstanbul'da değil, Kahiredeki Memlük sarayı ile kurdukları ilişkilerde hesaba katılacak olursa bu durumun Osmanlı yada İslam dünyasının Batı'ya açılması yönünden ana eğilimlerin dışındaki bir çerçeveden görünmesi gerekir. Osmanlı saraylarındaki İtalyan ressamların sorunu, Osmanlı dünyasına ait olmaktan çok, İtalyan dünyasını ilgilendiren bir sorundur. Bu durumun Osmanlı'nın batıya açılması yolunda, akibeti bakımından tahlisiz bir dönem olarak nitelenmek hatalı bir bakış açısı olabilir.

Diğer taraftan özellikle Fatih döneminin oldukça hareketli bir fikir hayatı olduğu söylenebilir. Bizat hükümdarın katıldığı ve teşvik ettiği ilmi münakaşalara bir örnek olarak Hoca zade ile Karabaği arasındaki Tehafüt tartışmalarını hatırlayabiliriz. Onun Slavca ve Rumca dahil altı dil bildiği söylenir. Kendisini hem Müslümanların hem de Hiris-



tiyanların hükümdarı olarak görmüş ve onlara değer vermiştir. Bu husus divan katipleri için el kitabı olarak yazılmış Menahicü'l-inşâ isimli eserde Hıristiyanlara karşı kullanılan saygılı ifadelerde belli oluyor. Patrik olarak atadığı Georgios Gennadius'la tercüman aracılığı ile Hıristiyanlık üzerine yaptığı tartışma onun bu ilgisini açıkça gösterir.

Sarayda o dönem de Yunanlı ve İtalyan alimler vardı ve Avrupa ile yazışmalarda Bizanslı katipler kullanılıyordu. Arasında, Laertius, Herodotus, Livy gibilerin olduğu Yunan ve Latince bir çok eser ona okunmuştu. Fatihin Rumca biyoğrafyasını yazan Kritovulos onun Büyük İskender, Pompei ve Sezar'ın hayatlarına ve Arapça'ya çevrilmiş felsefi eserlere- özellikle Aristo ve Stoik felsefeye çok ilgi duyduğunu söyler. Bu arada sarayda en az 16 tane Yunanca eser yazılmıştı. Arapça'ya çevrilen eserler arasında Batlamyus'unki ile İlyada, Ezop masalları ve Thomas Aquinas gibileri de vardı.

Daha sonraki II.Beyazid döneminde Edirne Sarayındaki gelenek devam etmiştir. Gerek saray kitaplığındaki minyatür yazmalar, gerek nakkaşhanelerdeki İran kökenli sanatçılarla Osmanlı minyatür sanatı önemli bir oluşum süreci yaşamıştır. Bu dönemde Mihr ü Müşteri adında Mevlana Şemseddin Muhammed Assara ait farsça mesnevide Akkoynlu Türkmen sanatçılar resimlemişlerdir. Beyazid için yapılan bu minyatürlü yazma, o dönem için önemli bir örnek oluşturur.

II.Beyazid dönemi minyatür yazmalarının bazıları şunlardır;

Kelile ve Dimne Minyatüründen

Kelile ve Dimne (1495), Emir Husrev Dehlevi'nin Hamse'snden Heşt Bihişt mesnevisi (1495), 15. Yüzyıl şairlerinden Hatifi'nin Şirin ü Husrev mesnevisinin hazırlanmış minyatürleri (1498-99) bu minyatür de ilk defa Osmanlı giysileri belirgin olmaya başlar.

Bunun yanında mimari çizimlerde perspektife bir yaklaşım dikkat çeker, Hamdullah Hamdi'nin Leyla ve Mecnun mesnevisi (1499-1500), Firdevsi Tavi'l'in Süleymanname'si İslam resiminde benzerlerine rast-

lanmayan bu tasarımı kimi araştırmacılar duvar resmi geleneği ile ilişkilendirmektedirler, Ahmedî'nin İskendernamesi (1500 - 1501) Türkmen üslubundadır. Bu dönemde ayrıca tarihçilik ve şehnameçilikte gelişme göstermiştir.

Bu dönem de İstanbul nakkaşhanesinde Kelile ve Dimne, Hüsrev ü Şirin, Yusuf u Züleyha gibi edebi konulu yazmaların resimli nüshaları hazırlanmıştır. 1498 yılında Herat'ta hazırlanan ancak tamamlanmadan Osmanlı sarayına geçen Hamse-i Hüsrev Dehlevi nüshasına eklenen sekiz minyatürde yine bu döneme aittir.

Bu minyatürlerde, mimari çizimlerle üçüncü boyut etkisi uyandırılmaya çalışılmış, doğa unsurlarında gölgeli boyamayla hacimlendirilmeye çalışılmış, manzara ve iç mekan ayrıntılarıyla izleyicinin gözü derinlere çekilmiştir. Tüm bu denemeler Avrupa sanatçılarının Osmanlı nakkaşhanesinde ne kadar etkili olduklarını göstermektedirler. Bununla birlikte bazı figür tiplerinde ve doğa unsurlarında XV. yüzyıl Akkoynlu Türkmenlerinin Şiraz üslubunun etkileride görülmektedir. II.Beyazid döneminde minyatür sanatının, Batı ve Doğu kökenli sanatçıların ortak çalışması sonucunda şekillendiği söyleyebiliriz.

KAYNAKÇA:

AND, Metin, Osmanlı Tasvir Sanatları Cilt 1 , Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2002

ATASOY, Nurhan, Türk Minyatüründe Tarihi Gerçeklik, Sanat Tarihi Yıllığı, 1, İstanbul, 1965,

ATASOY, Nurhan, Türk Minyatür Sanatı Biyografyası, İstanbul, 1972,

ATASOY, Nurhan, 1558 Tarihli Süleymanname ve Macar Nakkaş Pervane, Sanat Tarihi Yıllığı, İstanbul 1976

AYVAZOĞLU, Beşir , Aşk Estetiği, İstanbul 1997

Biçim-Biçem Örnekleriyle Osmanlı Sanatı Yapı Kredi., İstanbul, 1999

ÇAĞMAN, Filiz, TANINDI, Zeren, Osmanlı Safevi İlişkilerinde Resimli el yazmalarına Bakış, İstanbul 1973

ÇALIŞIR, Deniz, ÖGEL, Semra, İtü Dergisi Sosyal Bilimler Dergisi Cilt:2, Sayı:1, 69-79 Aralık 2005,

GOMBRICH, E.H , Sanatın Öyküsü , İstanbul, 2002

GÜNGÖR, Erol, Dünden Bugüne , İstanbul, 2001

İNAL, Güner., Kahire'de Yapılmış Bir Hümayunname'nin Minyatürleri, Bel-lenten, cilt XL, sayı 159, Ankara, 1976

İPŞİROĞLU, Mazhar, İslamda Resim Yasağı ve Sonuçları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1985

İPŞİROĞLU, Mazhar, Fatih Albümüne Genel Bir Bakış, İ.Ü.Ed.Fak.Yay, 1995

MÜLAYİM, Selçuk, Değişimin Tanıkları, Ortaçağ Türk Sanatında Süsleme ve İkonografi, Kaknüs, İstanbul, 1999

SIRRI, Levend, Türkiye Edebiyatı Tarihi,İ.Cild,T.T.K. Ankara 1973

SEZER, Tansuğ, Çağdaş Türk Sanatı, İstanbul , 1996

Gökhan TEMİZEL

1980 Ankara'da doğdu. 2000 Yılında Selçuk Üniversitesi Eğitim Fakültesi Güzel Sanatlar Eğitimi Resim İş Öğretmenliği bölümünün sınavlarını kazanarak lisans eğitimine başladı. 2004 Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Resim İş Öğretmenliği Ana Bilim Dalının açtığı sınavda başarılı olarak Yüksek Lisans eğitimine başladı.2007 yılında 'Türk Damgalarının Estetik Yapısı ve Görsel Sanatlar Derisinde Uygulama Biçimleri' isimli Yüksek Lisans tezini hazırlayarak Yüksek Lisans eğitimini tamamladı. 2008 Selçuk Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü Resim İş Öğretmenliği Ana Bilim Dalının açığı sınavı kazanarak Doktora eğitimine başladı, halen adı geçen Eğitim Bilimleri Enstitüsünde Doktora öğrenimine devam etmektedir. Bugüne kadar, birçok araştırma, eleştiri ve makalesi, çeşitli dergi, internet ve gazete gibi yayın organlarında yayınlandı. Birçok ulusal ve uluslararası sanat projesinde yer aldı. Sanatçı akademik ve sanat çalışmalarına halen Konya'da devam etmektedir.

Seçilmiş Sergiler :

Mayıs 2003 Güzel Sanatlar Galerisi-Konya

Mayıs 2004 Süleyman Demirel Kültür Merkezi-Konya

Haziran 2004 Selçuk Üniversitesi Eğitim Fakültesi-Konya

Ekim 2008 Moda-I.Burunda Sanat Festivali-İstanbul

Ocak 2009 Kabataş-I.Çağdaş Soluklar Sergisi-İstanbul

Nisan 2009-Gazi Üniversitesi Resim Heykel Sergi Salonu-Türk Dünyasında Savaşların Sanata

Yansımaları-Ankara

Mayıs 2009-Selçuk Üniversitesi Eğitim Fakültesi Sergi Salonu-Konya

Haziran 2009-Konya Devlet Güzel Sanatlar Galerisi-Konya

Temmuz 2009-Cihangir Sanat Galerisi-İstanbul

Ekim 2009-Dolmabahçe Sanat Galerisi-İstanbul

Ocak 2010-Güzel Sanatlar Galerisi-Konya

Ekim 2010-Cumhuriyet Sanatçıları-Adana

Aralık 2010-İstanbul Deniz Müzesi-İstanbul

Adres : Selçuk üniversitesi toki konutları ck.1 1.blok

no:23 Selçuklu \ KONYA

Gsm : 0555 239 86 33

Mail : gokhantemizel@gmail.com

Lizbon 22. Avrupa Havacılık Emniyet Semineri İzlenimleri-4

Kalkış ve iniş safhasında ekstra ekibin rolü önceden iyi tanımlanmadığı takdirde değerini kaybetmektedir. Sık olmayan ve olması beklenmeyen ama sonuçları ağır olan hataların izlenmesi, tespiti ve müdahale edilmesi süreci genelde başarısızlıkla sonuçlanmaktadır.



Kpt.Pl. Kubilay YILMAZ
TALPA Emniyet Komisyonu Üyesi
Emniyet Yönetim Sistemi Uzmanı

1 5-17 Mart 2010 tarihlerinde gerçekleştirilen Lizbon Avrupa Havacılık Emniyet Semineri'nden genel emniyet konularındaki sunumları ve izlenimlerim doğrultusunda önerilerimi sizlerle paylaşarak bu yazı serisini sonlandırmak istiyorum.

"The Role of Extra Crew on the Flight Deck for Takeoff and Landing" — Capt. Ed Pooley, principal consultant, The Air Safety Consultancy sunumunda, **kokpitte kalkış ve inişte yer alan ekstra kokpit üyesinin rolü ve gerekliliği** konuları irdelenmiştir.

Amsterdam (THY) ve Melbourne (Emirates) kazalarında kokpitte ekstra pilot olmasına rağmen pilot hatası olduğu ve yönetilemediğine değinilmiştir.

Ekstra ekip kullanımı iki sebeple, hat eğitimlerinin ilk safhalarında veya uzun uçuşlarda ekibi yedeklemeye yönelik yapılmaktadır.

Bu uygulama işe yarıyor mu?

"Intervention – The Big Challenge" operasyona müdahale kriterleri:

Ne zaman? Önceden tanımlı bir zamanda veya son anda mı olmalı?

Nasıl? Belirli bir calloutla mı yoksa doğaçlama yoluyla mı?

Pratik tanımlı limitler nelerdir?

Kılavuz doküman nerede?

Ekstra pilot seçim kriterleri:

Hangi niteliklerde olmalı? Her tip lisansı olan pilot uygun mudur?

Hangi rolü üstlenmelidir? Yerine geçme-yardım-izleme-müdahale

Rolünü tanımlayan unsur/yöntem nedir?

Operasyon manueli-genel eğitim-kaptan briefingi-doğaçlama Etkili "anahtar" durumundaki risklerin izlenmesi

mümkün olabilmekte midir? Belki evet belki hayır.

Operasyonu dışarıdan izlemek, PF/PM gibi uçmaktan farklı



mıdır? Evet, kolaydır, taki müdahale gerektiren bir durum oluşana kadar. Kokpitte iki PM olması bir tane PM olmasında iyi midir? Mutlaka evet denilemez.

Ekstra ekiple izleme ve müdahale'nin ispatlanmış bir başarısı var mıdır?

İstatistiksel olarak başarılı olduğuna dair bir veri yoktur.

Başarı sağlaması beklenebilecek durumlar; hataların yakalanması (çoğunlukla rapor edilmez), telsiz iletişiminin monitor edilmesi (en başarılı yön olarak görülmektedir), özellikle yere yakın konumlarda uçak kumandasına yönelik

Ekstra ekibin kokpitteki tehdit ve hata yönetimini iyileştirdiğine yönelik somut bir kanıt bulunmamaktadır.

Ekstra ekiple uçuşlarda uçuş öncesi brifing büyük önem kazanmaktadır.

Başarının ölçülebilmesi için ASR ve FDR sistemlerinde ekstra ekibe yönelik veri izleme formatının oluşturulması gerekmektedir.

"Can Commercial Airlines Achieve 'One Level of Safety' by Embarking on a Program of 'One Level of Training': What is the Relationship Between Training and Safety in Commercial Air Operations?" — Capt. Paul Miller, Safety Committee member, Independent Pilots Association; Capt.



izleme ve müdahale edilmesidir. (en az başarılı yön olarak görülmektedir) "Intervention" (müdahale), net olarak tanımlı olmadığı için çoğunlukla son safhaya kadar geciktirilmektedir.

Sonuç olarak;

Kalkış ve iniş safhasında ekstra ekibin rolü önceden iyi tanımlanmadığı takdirde değerini kaybetmektedir, sık olmayan ve olması beklenmeyen ama sonuçları ağır olan hataların izlenmesi, tespiti ve müdahale edilmesi süreci genelde başarısızlıkla sonuçlanmaktadır.

David Williams, former FAA designee check airman and line captain, Independent Pilots Association sunumunda **eğitim standartlarının emniyetli operasyon yürütme beklentilerine cevap verip veremediği** sorgulanmıştır.

1982-2009 yılları arasındaki bazı kazalar hatırlandığında, buzlanma veya yorgunluk gibi faktörlere bağlı kazalar olduğu ve pistten çıkma ile sonuçlanan kazaların ağırlık kazandığı vurgulanmıştır.

Kazaların sebepleri incelendiğinde buzlanmayla ilgili olanlarda ekiplerin bu konuda yeterince eğitilmiş ve önlemeye yönelik bilgilendirilmiş

Ulusal sivil havacılık emniyet seviyemizin yükseltilmesi ve uluslararası düzeyde kalibre edilebilmesi için Sivil Havacılık Otoritesi'nin SSP(State Safety Program) ve tüm organizasyonların (Havayolları, ATC, Meydan İşletmeleri, v.b.) SMS (Safety Management System) plan ve uygulama çalışmalarının "ICAO Doc. 9859"da belirtilen ilkeler doğrultusunda gerçekleştirilmesi gerekmektedir.



olmadıkları, yorgunlukla ilgili olanlarda yorgunluk yönetimi ve risk analizi çalışmalarının yapılmadığı ve ekiplerin bu konuda farkındalıklarının artırılmadığı, pek çok pistten çıkma olayında da koşulların (arka rüzgar, ağırlık, rapor edilmemiş pistte birikinti, vb.) pilotların aleyhine geliştiği, **eğitimde kazanılan donanım yardımıyla gerçek hayattaki olayların tamamen etkin yönetilemediğinin** ortaya çıktığı belirtilmiştir.

TEM (Threat and Error Management) eğitiminin, pratik ve operasyonel uygulamalara yönelik olarak verilmediği tespiti yapılmıştır.

Eğitim ile Emniyet'in entegrasyonu ile bu tür ve gelecekte olabilecek kazaların önlenileceği söylenmiştir.

Entegrasyon yöntemleri:

Tehdit ve risklere yönelik verilerin paylaşılması,

ASAP veritabanından faydalanılması,

FOQA uygulaması,

Hava Emniyet Raporları ve gözlemlerinden yararlanılması,

Diğer veritabanı ve paylaşım imkanlarının yaratılmasıdır.

Organizasyonların, ancak emniyet risklerine yönelik bilgi ve birikimlerin eğitim birimleri ile sistematik olarak paylaşılmasını sağlayarak bir Entegre Eğitim-Emniyet Sistemine sahip olabilecekleri vurgulanmıştır.

"Aerospace Performance Factor: How the APF is Changing the Way Aviation Views Safety Information" — Kenneth Neubauer, technical director for aerospace safety, Futron Corp.; Capt. Simon Stewart, head of safety development, easyJet Airlines sunumunda operasyonel düzeyde emniyet faktörlerinin izlenmesine yönelik yazılım destekli yeni bir metodolojik yaklaşımdan bahsedilmiştir.

Temel tanımlamalar bölümünde "Operasyonel Emniyet" ve "APF Ekibi" (FAA -Easyjet – Navy – Imperial College of London)'ne değinilmiştir.

APF'nin amaçları:

Emniyet verilerinin sistem içine daha iyi entegre edilmesi,

Emniyet sistemin tümünün resminin görülmesi ve yönetilmesi konularına yoğunlaşılmasıdır.

Neden APF?

APF Metodolojisi 5 adımdan oluşmaktadır:

1. Organizasyonel Emniyet Faktörlerinin Belirlenmesi (Bir havayolu için Uçuş Operasyonu Birimi, Emniyet Birimi, Teknik Birimi, ATC, Havameydanları Birimi)

2. Emniyet verilerinin belirlenmesi (APF, veri ambarlarından beslenir)



3. Etkin faktörlerin organize edilmesi (Easyjet çalışmasında 6 seviyeli bir faktör bağlantı haritası yapılmıştır)

4. Faktörlerin önem derecelerinin belirlenmesi
5. Karar vericiler için anlamlı verilerin gösterilmesi

Easyjet APF uygulaması ile elde edilen kazanımlar:

1. ICAO SMS gerekliliklerinin desteklenmesi
2. HILAS gerekliliklerinin desteklenmesi
3. Emniyet Performansı Raporlama sıklığının artırılması
4. Easyjet Entegre Risk Değerlendirme sisteminin desteklenmesidir.

Sonuç olarak, APF uygulaması ile Easyjet,

Şirketin etkin yönetilmesinde gelişme sağlamayı,
Sigorta bedellerinde iyileşmenin gerçekleşmesini,
Bir adım öteyi görerek daha iyi risk tahmini yapabilmeyi hedeflemektedir.

“Managerial Communication: The Key to Continuous Engagement and Competitive Advantage” — Randy Ramdass, senior director-technical operations, Continental Airlines sunumunda **organizasyonel iç iletişim yeteneklerinin geliştirilmesi** ve örnek bir uygulama sonrası elde edilen kazanımlar anlatılmıştır.

İletişimin iki anahtar faktörü:

İletişimin otoritesi alıcıdır.

İletişim kuran aslında alıcıdır.

Neden Yönetimsel İletişim önemlidir?

Etkili iletişim, finansal performansın önde gelen göstergelerindedir (Watson Wytg Worldwıde Araştırması)
Çalışanların iş ortamına uyumunu yüksek düzeyde artırmaktadır
İşten çeşitli nedenlerle ayrılma oranlarını azaltır

İletişimi geliştirmek için yapılan organizasyon

İç i araştırmada;

Teknik Operasyon Bölümü olarak teknisyenler arası grup çalışmaları yaparak “Biz kimiz?” ve “Daha iyi nasıl iletişim kurabiliriz?” sorularına yanıt aranmıştır, Başarının, yöneticilerin ve grup liderlerinin iletişim yeteneklerine direkt bağlı olduğu görülmüştür.

Eğitim Birimiyle görüşerek, yoğunlaşılması gereken alanlar belirlenmiştir:

Ne yaparsak bizim için gelişme sayılır?
Her grup liderinin davranışının tespiti,



Çalışanlarla grup liderleri arasında daha iyi iletişim tarzları,
Sahip olduklarımızdan farklı ve etkin iletişim teknikleri öğrenmek,
Kaynaklarımızı, güçlü yönlerimizi belirlemek ve zayıf yönlerimizi geliştirmek için kullanabilmek.

İletişim Geliştirme Projesi oluşturulmuştur:

İletişim yapısı incelenmiştir.
Ekip liderlerinin katıldığı toplantılarında stratejik çalışmalar yapılarak, ekiplerin emniyetli üretim yapılmasındaki rolü irdedelenmiş,
diğer birim liderleriyle görüşerek teknik operasyon bölümünün onların gözüyle nasıl görüldüğü sorgulanmıştır.
Yöneticilerin katıldığı toplantılarda, sürekli gelişme ve bu doğrultuda belirlenmiş stratejilerin sisteme yerleştirilmesi amacıyla,



Kalkış ve iniş safhasında ekstra ekibin rolü önceden iyi tanımlanmadığı takdirde değerini kaybetmektedir, sık olmayan ve olması beklenmeyen ama sonuçları ağır olan hataların izlenmesi, tespiti ve müdahale edilmesi süreci genelde başarısızlıkla sonuçlanmaktadır.

politikalarda tutarlılığının desteklenmesi ve güçlendirilmesi, iletişimi geliştirmek için oluşturulmuş yönlendirici usüllerin standartının sağlanması, ekip toplantıları yapılması kararları alınmıştır.

Vardiyalı (24saat/7gün) çalışan ekip liderleri arasında iletişimi artırmak için, çalışma saha- larındaki gelişmelere direkt erişim sağlayan bir sistem geliştirilmiş, bilgi paylaşılmış, operasyon- lar daha standart ve etkin yürütülmeye başlan- mıştır.

Yeni iletişim stratejileri ile; karar verme süreçlerinde problemlerin doğası daha iyi anlaşılmaya başlanmıştır, ekip içi tartışma ve sorgulama ortamı

yaratılmıştır, ekip çalışmaları daha etkin yürütülmektedir,

Teknik Birim'deki yer kaza/olaylarında ciddi azalma gözlenmiştir, (2007'de 14 adet iken, 2008'de 7 adet, 2009'da 2 adet)

Yıl bazında değerlendirildiğinde yaralanma maliyetleri, kayıp günler ve olay oranlarında belirgin düşüşler görülmüştür.

"Maintaining a High Level of Safety in Remote Operations" — Adrian Young, manager quality assurance, Deniz Air sunumunda, riskin yüksek olduğu, tüm uçuş kolaylıklarının kısmen olmadığı, yoğunlukla minimumda ve güvenilmez olduğu meydanlara yapılan seferlerin nasıl emniyet limitleri içerisinde gerçekleştirildiği anlatılmıştır.



“Remote Operations”, kabul edilebilir risk seviyesindeki operasyonlar olarak tanımlanabilmektedir.

“Remote” terimi 3 konu için kullanılmaktadır: “remote areas”, “remote aerodromes” ve “remote operations”.

Örnek olarak resimlerle Ant Dağlarındaki yüksek meydanlara operasyonlar anlatılmıştır. Bu bölgede ölçüm yapılmadığı için tanımlı MORA yoktur, tahmini MORA 26,000 feettir. Güvenilir ve net bilgi olmaması operasyonun zorluk derecesini artırmaktadır.

Genel olarak tehditler, çevredeki manialara yönelik bilgi olmaması, yaklaşma ve meydan kolaylıklarının olmaması, (jeppesen chart, alanın fotoğrafları veya çizimleri, uçak bakım-tekniik destek konuları, meydanın teknik yeterlilik verileri, meydan iletişim bilgileti, v.b.) ya da güvenilir olmaması olarak verilmektedir.

Emniyetli operasyon yapmak amacıyla;

SMS(Safety Management System)'den büyük oranda faydalanılmış,

EU-OPS altında hale hazırda varolan çalışmalardan yararlanılmış,

Risk Tanımlama ve Tehlike Azaltma yöntemleri kullanılmış,

Tüm kararlar sayısal verilere dayanarak verilmemiştir,

Problem ne olursa olsun ya da veri hangi seviyede olursa olsun, süreci istediğiniz çalışma tarzına uydurarak işlerin yürütülmesi gerekliliği deneyimlenmiştir.

Sonuç olarak;

“Remote Operations”, sivil havacılığın temel kısımlarından biridir.

Kullandığınız araçların ve yöntemlerin yapısı, şirketinizin imkanları ve beklentilerine uymak zorundadır.

Daha etkin operasyonlar için, EU-OPS’da revizyona ihtiyaç vardır.

Sunumları değerlendirdiğimde aşağıdaki öneriler doğrultusunda yapılacak çalışmalarla emniyet seviyemizi yükselteceğimize inanıyorum:

▪ Kokpitte bulunan ekstra ekipten (safety pilot) verim alabilmek için görev ve sorumlulukların net olarak tanımlanması, Safety Pilot seçim kriterlerinin tespiti, “Intervention” – müdahale konusunun hangi durumlarda olmasının beklendiğinin

belirlenmesi ve dokümanite edilmesi gereklidir.

▪ Yakın geçmişte yaşanmış kazalar incelendiğinde, eğitimde kazanılan donanım yardımıyla gerçek hayattaki olayların tamamen etkin bir şekilde yönetilemediği görülmektedir. Eğitim ile emniyetin entegrasyonu konusu önem kazanmaktadır. Pilotlara TEM(Threat and Error Management) eğitimi verilmelidir. Gerçek hayatta kokpit üyelerinin nelerle karşılaştığının tespiti ve verilen eğitimlerin tehditlerin yönetilmesinde yeterli olup olmadığının belirlenmesi için normal operasyonlar izlenmeli (LOSA) ve elde edilen anlamlı veriler eğitim birimleriyle paylaşılmalıdır.

▪ Sivil havacılığın son 20 yılı değerlendirildiğinde, güvenilir sayısal verilere dayanan analizlerin yapılması, uçuş emniyet stratejilerinin ve politikalarının buna göre şekillendirilmesi ile kaza/olay oranlarında iyileşme sağlanabildiği görülmektedir. Ulusal düzeyde etkin emniyet verisi toplama yöntemlerine ihtiyaç bulunmaktadır. Organizasyonlar (havayolları, ATC, meydan işletmecileri, yer hizmetleri, v.b.) güvenilir verilere göre stratejiler belirlemelidirler. Emniyet verisi toplama ve analiz yöntemleri üzerinde çalışılması ve proje üretilmesi gereken önemli bir konudur.

▪ Ulusal sivil havacılık emniyet seviyemizin yükseltilmesi ve uluslararası düzeyde kalibre edilebilmesi için Sivil Havacılık Otoritesi’nin SSP(State Safety Program) ve tüm organizasyonların (Havayolları, ATC, Meydan İşletmeleri, v.b.) SMS (Safety Management System) plan ve uygulama çalışmalarının “ICAO Doc. 9859”da belirtilen ilkeler doğrultusunda gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Kpt.Plt. Kubilay YILMAZ

1972 yılında Sivas’ta doğdu. 1995 yılında Bilkent Üniversitesi Elektrik ve Elektronik Mühendisliği Bölümünden mezun oldu. 1996-1998 yılları arasında ASELSAN A.Ş.’de Elektronik Mühendisi olarak çalıştı. 1998-1999 yılları arasında Türk Hava Yolları adına Amerika Embryriddle Üniversitesi Pilot Eğitim Programını tamamlayarak 1999 yılında Türk Hava Yolları’nda İkinci Pilot olarak uçuş hayatına başladı, 2008 yılından bu yana Türk Hava Yolları B737 filosunda Sorumlu Kaptan Pilot olarak görev yapmaktadır.

2010 yılında katıldığı TALPA Emniyet Komisyonu’nda Emniyet Yönetim Sistemi Uzmanı olarak çalışmaktadır.

Avukat Yaşar ÖZTÜRK'ün kitabı raflarda PİLOT AVUKATTAN 'HAVA HUKUKU' KİTABI

Profesyonel Pilot Olan Avukat Yaşar Öztürk, "Hava Hukuku" adlı kitabı, havacılıkta yaşanan hukuki sorunlar için temel bir kaynak.

Samsunlu profesyonel pilot olan avukat Yaşar Öztürk, 4 yıllık bir araştırma sonucu her türlü havacılık olaylarının değerlendirildiği 'Hava Hukuku' adlı kitap yayınladı.

Kitap kitapçıların raflarındaki yerini alırken ilk cildi 2 bin adet basılan ve 3 cilt halinde hazırlanan 'Hava Hukuku' kitabında, hava hukukunun tanıtımı, yolcu hakları, Avrupa Birliği'nde havayolu yolcu hakları, uçakların gecikmeleri halindeki yolcu hakları, yolcuların kemer bağlamamasının hukuki sonuçları, pilotların yetki ve sorumlulukları, kaza ve kaza sonrasında kazazede ve yakınlarının hakları, kaçırılan uçağın pilotlarının uçağı terk edişinin hukuki görünümü ve havayolu taşımacılığı gibi birçok konu anlatılıyor.

Kitabın yaklaşık 4 yıllık bir çalışma sonucu yayına hazır haline getirildiğini belirten Öztürk, kitapta havacılık mevzuatı ile ilgili çok sayıda konu başlıklarının yer aldığını ve kendi alanında iyi bir kaynak olduğunu ifade etti.

23 yıllık pilot olduğunu ve avukatlık yaşantısında çok sayıda havacılıkla ilgili davalara girdiğini bildiren Öztürk, 'Türkiye'de havacılık alanında hazırlanmış bir

kaynak ve rehber kitap yoktu. Bunun eksikliğini çok yaşadık. Gelişmiş ülkelerdeki havacılık mevzuatlarını ve Türkiye'deki mevzuatları karşılaştırdık. İçinde her türlü havacılık mevzuatının yer aldığı bir kaynak kitap oluşturduk' dedi.

'Havacılık bir tutkudur, uçmak bir hastalıktır' diyen Öztürk, 'Havacılık tutkum henüz ortaokul öğrencisi iken 1963 yılında başlamış. Yolcu olarak ilk uçuşumu da aynı yıl, Trabzon'a halk uçuşu yapmak için gelen Türk Hava Kurumu'nun Piper uçaklarından bir tanesine cep harçlıklarımdan biriktirdiğim 10 TL karşılığında binerek gerçekleştirmiştim. Uçma hastalığına

1987'de hususi pilot lisansımı aldıktan sonra yakalandığımı fark ettim. Bu uçuş hastalığının komplikasyona uğramış bir türü de hava hukukudur. Daha değişik komplikasyonlarından bir tanesinin de havacılık tıbbı olduğunu söyleyebilirim.' dedi.

Hava hukuku çalışmalarına avukatlık mesleğine başladığı 1973 bir uçak kazası ile başladığını hatırlatan Öztürk şöyle konuştu: 'Hukuk fakültesinde öğrenci olduğum yıllarda, hava hukuku seçmeli ders olarak okutulurdu. Bizim zamanımızda hava hukuku okuyup öğrenebileceğimiz tek kaynak; rahmetli deniz hukuku hocamız Prof. Dr. Tahir Çağa'nın 1963'de basılmış olan 'Hava Hukuku' adlı eseri idi. Bu kitap dışında Türkçe kaynak olarak çok daha önceleri yayınlanmış kitaplar belki sahafalarda bulunabilirdi. Tahir Çağa hocamızın kitabında, hava kamu hukuku incelenmiştir. Oysa ki hava hukukunun alanı çok geniştir ve hava hukuku uygulayıcılarının hava kamu hukuku dışında ve hava kamu hukukunun da ICAO dışında daha birçok ilgili konularında kaynağa ihtiyacı bulunmaktadır.'





HECELEME ALFABESİ

Heceleme alfabesi, Askeri birimlerce telsiz ve telefonla verilen haberlerde harflerin doğru anlaşılması için kullanılan standart kelimelerden oluşuyor. Değişik

diller için ülkeler veya organizasyonlarca standartlaştırılmış heceleme alfabeleri var. Bunlardan biri de havacılıkta ve NATO tarafından kabul edilmiş heceleme alfabe-

si. Hecelemenin kötü bir bağlantı üzerinden anlaşılabilmesi için her iki tarafın da aynı harf için aynı kelimeyi kullanması, anlaşılabilirliği arttırmak açısından önemlidir.

Sıra	Harf	(Kara Kuvvetleri)	(Deniz Kuvvetleri)	NATO	TDK
1	A	Ahmet	Aydın	Alfa	Adana
2	B	Behçet	Burak	Bravo	Bolu
3	C	Cemal	Cemâl	Charlie	Ceyhan
4	Ç	Çetin			Çanakkale
5	D	Davut	Deniz	Delta	Denizli
6	E	Ekrem	Engin	Echo	Edirne
7	F	Fatih	Felenk	Foxtrot	Fatsa
8	G	Galip	Gabya	Golf	Giresun
9	Ğ	yumuşak ge		yumuşak ge	
10	H	Hasan	Halat	Hotel	Hatay
11	I	Irmak			Isparta
12	İ	İrfan	İstif	İndia	İzmir
13	J	Jale	Jâle	Juliet	Jandarma
14	K	Kadri	Kalyon	Kilo	Kars
15	L	Lokum	Levent	Lima	Lüleburgaz
16	M	Mehmet	Merih	Mike	Muş
17	N	Nizam	Neptün	November	Niğde
18	O	Osman	Oruç	Oscar	Ordu
19	Ö	Ömer			Ödemiş
20	P	Poyraz	Poyraz	Papa	Polatlı
-	Q	Kömür	Kömür(Q)	Quebec	
21	R	Rasim	Reis	Romeo	Rize
22	S	Serhat	Seydi	Sierra	Sinop
23	Ş	Şaban			Şırnak
24	T	Temel	Turgut	Tango	Tokat
25	U	Ufuk	Umman	Uniform	Uşak
26	Ü	Ümit			Ünye
27	V	Vehbi	Vatan	Victor	Van
-	W	İkive	çift ve(W)	Whiskey	
-	X	İkiz	İkiz(X)	X-Ray	
28	Y	Yahya	Yılmaz	Yankee	Yozgat
29	Z	Zühtü	Zuhâl	Zulu	Zonguldak

Havacılık alfabesi ise şöyle:

a: alpha
b: bravo
c: charlie
d: delta
e: echo

f: foxtrot
g: golf
h: hotel
i: india
j: juliet

k: kilo
l: lima
m: mike
n: november
o: oscar

p: papa
q: quebec
r: romeo
s: sierra
t: tango

u: uniform
v: victor
w: whiskey
x: xray
y: yankee

z: zulu

BELLEKLERDE KALAN GEÇMİŞ VE HOŞ GELDİN YENİ YIL

Ortaya çıkan tablonun gösterdikleri şudur; yönetim kurulu üyesi arkadaşlarımız neredeyse kendilerine hiç zaman ayırmadan bütün zamanlarını dernek merkezinde geçirmişlerdir. Kendilerine yönlendirilmiş görevlerini yaparken herkes gibi özel yaşamını önemsememişler, ailelerini ihmal etmişler ve hayatı ıskalamışlardır.



Kpt. Plt. Nuri SAKARYA
TALPA Genel Sekreteri

Değerli okurlarımıza merhaba diyerek başlayalım...

Bu yazıyı yazarken ne kadar zorlandığımı tahmin bile edemezsiniz? Okuyunca "ne var yani, bunu yazmak neden zor olsun ki" diyebilirsiniz. Anılardan ayrılmanın zorluğu mu, yoksa yeni yılı bizlere tanıtan değişik simgeleri görünce eskiye sırtını dönme becerisini gösterecek yeteneğe sahip olmayışım mıdır, bilemiyorum? Buna yanıt vermeye çalışmak beyhude bir çaba. Onun yerine, geçmiş günler; değişik renkler, sesler ve görsellerle yaşadığımız her türlü an belleklerimizde kendilerine has özel yerlerini alsınlar...

Yazmakta neden zorlandığım konusunu netleştireyim izninizle. Bu yazı vasıtasıyla bir seneyi aşmakta olan yönetim görevimizi yerine getirirken, neler yaptığımız konusunda üyelerimize bilgi vermek istiyorum. Beni ifade yoksunu yapan, üyelerimizin dışındaki okurlarımızın bu konularla sıkılaşacakları düşüncesidir. Şimdiden kendilerinden özür diliyorum.

Biraz geçmişe, iki yıl öncesine dönüp 29 Aralık 2009 tarihinden

itibaren seyre başlayalım. O günün TALPA Olağanüstü Genel Kurul Toplantısından sonra üyelerimiz tarafından yönetim kurulu olarak görevlendirildiğimiz gün olduğu anlaşılacaktır.

"Bu süre içinde ne yaptınız?" sorusu genelde en çok sorulan sorulardan biri... Bir başkası "neden..... yapmadınız" sorusu. Her ikisi de eleştiri sanatının bütün inceliklerini içinde barındırıyor. Dernek yönetim merkezinde görevli idari koordinatör ve diğer arkadaşlarımız her yaptığımızı kayıt altına aldıkları için veri sıkıntısı çekmiyorum. O veriler nedeniyle, sizleri tekrar bir süre geçmişe götürme zorunda kalıyorum, sıkıntım budur. Bunları anımsayıp yazarken ortaya çıkan tablonun gösterdikleri şudur; yönetim kurulu üyesi arkadaşlarımız neredeyse kendilerine hiç zaman ayırmadan bütün zamanlarını dernek merkezinde geçirmişlerdir. Kendilerine yönlendirilmiş görevlerini yaparken herkes gibi özel yaşamını önemsememişler, ailelerini ihmal etmişler ve hayatı ıskalamışlardır.

Meslek onuruna sahip çıkmak



ve bireyi bulunduğu kuruma bir şeyler yaparak kazandırma çabalarının bedelidir hayatı ıskalamak...

Bana sorarsanız arkadaşlarımızı övünç duyulacak etkinlikler gerçekleştirilmiştir. TALPA'nın önderliğinde 23 Mart 2009 tarihinde düzenlenen "Pist İhlalleri ve Uçak Olayları" paneli, yurtdışından konuşmacı olarak katı-

lan yabancı konukların yanında, pilot ve hava trafik kontrolörleri dahil 120 kişi tarafından izlenmiştir. Derneğimizin düzenli etkinliklerinden biri olan 26 Nisan Pilotlar Günü alışılmışın ötesinde planlama ve özenle düzenlenmiş, 20-21 Ekim tarihleri arasında "IFALPA Yasal Komite" toplantısına ev sahipliği yapılmış, 22-23 Ekim ta-

rihlerinde "planlama, içerik ve icrası ile dünyada ilklerden biri" olduğu hem katılımcılar hem de uluslararası havacılık ve hukuk çevrelerinin önde gelen kişileri tarafından ifade edilen "Hava Hukuku Konferansı" yapılmıştır. Diğerleri etkinlikleri tarih sırasına göre sıralayarak sizleri bilgilendirmeye çalışacağım.

TALPA KATILIM SAĞLANAN TOPLANTILAR

TOPLANTI	YERİ	TARİHİ
ECA CONFERENCE	BRUSSELS	23 ŞUBAT 2010
CTCA 34.KURULUŞ YILDÖNÜMÜ VE GELİŞEN HAVACILIK SEMPOZYUMU	KKTC	05 MART 2010
LOSA (LINE OPERATION SAFETY AUDIT)	ABU-DHABI-UAE	15-16 MART 2010
THREAT ERROR MANAGEMENT MEETING		
ECA -EUROPEAN AVIATION SAFETY SEMINAR	LISBON	15-17 MART 2010
IFALPA 65. CONFERENCE	MOROCCO	19-23 MART 2010
TÜRKİYE SEKTÖR MECLİSLERİ SİVİL HAVACILIK MECLİSİ	ANKARA	23 MART 2010
TALPA ÖNERİLERİNİN VE SHT 6A-50 ÖN TASLAK ÇALIŞMALARININ GÖRÜŞÜLMESİ	SHGM	10-11 NİSAN 2010
SİVİL HAVACILIK'TA SON GELİŞMELER VE SORUNLARI TOPLANTISI	SHGM	14 NİSAN 2010
ROYAL AERONAUTICAL SOCIETY AIR LOW GROUP CONFERENCE	LONDON	26-28 NİSAN 2010
HANKOK TOPLANTISI (140 NCI)	S.GÖKÇEN HAVAALANI	30 NİSAN 2010
INCIDENT REVIEW MEETING	MONTREAL-CANADA	04-05 MAYIS 2010
TOBB SİVİL HAVACILIK MECLİSİ	TOBB İSTANBUL	10 MAYIS 2010
SHGMGN.MD. ALİ ARIDURU GÖRÜŞME		10 MAYIS 2010
DHMİ GN.MD. ORHAN BİRDAL GÖRÜŞME		
ECA -EUROPEAN AVIATION SAFETY SEMINAR	REYKJAVIK-COPENHAGEN	28 HAZİRAN 2010
TOBB SİVİL HAVACILIK MECLİSİ	TOBB İSTANBUL	21 TEMMUZ 2010
E.A.Ü SİVİL HAVACILIK ARAŞTIRMA VE UYGULAMA MERKEZİ	E.A.Ü	15 EYLÜL 2010
DANIŞMA KURULU TOPLANTISI		
UHUK III. ULASAL HAVACILIK VE UZAY KONFERANSI	E.A.Ü	16-18 EYLÜL 2010
SESAR SEMİNER (SHGM)	İSTANBUL	22-23 EYLÜL 2010
TOBB – TÜRKİYE SİVİL HAVACILIK MECLİSİ TOPLANTISI	TOBB İSTANBUL	05 EKİM 2010
SHGM - SINAV İTİRAZ KOMİSYONU TOPLANTISI	SHGM	13 EKİM 2010
TAVSİYE VE İZLEME KURULU TOPLANTISI	SHGM	18 EKİM 2010
SHT 6A-50 TASLAK TALİMATI	SHGM	27 EKİM 2010
FLIGHT SAFETY FOUNDATION 63. INTERNATIONAL AVIATION SAFETY SEMINAR	MILANO	02-05 KASIM 2010
ASAP (ASSOCIATION OF STAR ALLIANCE PILOTS) MEETING	NEWYORK-U.S.	02-05 KASIM 2010
ECA- CONFERENCE	BRUSSELS	23-24 KASIM 2010
SHT 6A-50 TASLAK TALİMAT TOPLANTISI	SHGM	05 KASIM 2010
EUROCONTROL SAFETY WORKSHOP	BRUSSELS	09-10 ARALIK 2010
ECAC ACC/34 TOPLANTISI	ELITE WORLD HOTEL	14-15 ARALIK 2010
TASLAK SHT SMS	SHGM	23.ARALIK 2010
ISG "İSTANBUL VE BÖLGENİN HIZLA ARTAN HAVA ULAŞIM TALEBİ	ISG AIRPORT HOTEL	17 ARALIK 2010
SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANINDAKİ ROLÜ" KONULU SEMPOZYUM		
HANKOK TOPLANTISI	KAPADOKYA	24 ARALIK 2010
KAPADOKYA EĞİTİM POTANSİYELİNİN BELİRLENMESİ	KAPADOKYA	25 ARALIK 2010



Kubilay Yılmaz'ın Konferans Yönetimi

Bu bilgilendirmenin dışında gelecek yönetim görevi süresinde yapmayı planladığımız faaliyetlerimizden devam etmekte olanlar:

- Yeni satın aldığımız dernek binasının kullanılacak hale getirilmesi için düzenlemelere başlamak,
- Web sitemizi geliştirmek ve üyelerimizin yararlanmasını düşündüğümüz konularla zenginleştirmek,
- Hava Hukuku Konferansı ile ilgili konuların çevirileri yapıldıktan sonra kitap haline ge-

TALPA TARAFINDAN DÜZENLENEN PANEL VE KONFERANSLAR

TOPLANTI	YERİ	TARİHİ
"HAVA OLAYLARI İLE PİST İHLALLERİ" TOPLANTISI	İSTANBUL	23 MART 2010
IFALPA HUKUK ÇALIŞMA GRUP TOPLANTISI	İSTANBUL	20-21 EKİM 2010
TALPA HAVA HUKUKU KONFERANSI	İSTANBUL	22-23 EKİM 2010



Okan Üreksoy'un Konferans Yönetimi

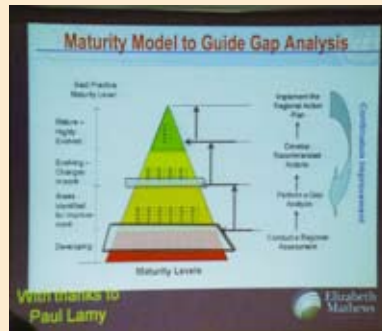
tirilmesi ve dağıtılması,

- Yeni binamıza yerleşmeyi takiben planladığımız kriz yönetim merkezini çalışır hale getirmek,

- SHGM ile müşterek üzerinde çalışılmakta olan konulardan:

- FTL SHT 6A-50 çalışmalarına katılmak ve üyelerimizin yaşam ve uçuş emniyetini olumsuz etkileyen konuları otorite ve havayolu şirket yöneticilerinin dikkatlerine sunarak uygun planlama yapılması konusunda aydınlatmak,

- Kurulmaya çalışılan Emniyet Yönetim Sistemi SMS-SHT'nin günümüz ve geleceğin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde ve havacılık kuruluşlarının yönetim kademelerinin sorumluluk sahalarının belirlenmesi ve adil kültür konularını içermesi ve son şeklinin verilmesi çalışmalarına sürdürmek,



Değişik konferans sunumlarından görüntüler



- Pilotlar günü kutlama planlamalarına devam etmek,
 ▪ Hava İş Yasası'nın çıkarılması,
 ▪ Odalar Birliği toplantılarına katılmak

Başlanması planlanan faaliyetler:

▪ Önderliğini yapmakta olduğumuz ve üyelerimizin emniyetle uçmalarına yönelik her türlü çalışma, eğitim, panel ve konferans çalışmalarına IFALPA, EUROCONTROL, EVAIR ve yurtiçi kuruluş ve havacılık şirketlerinin katılımlarıyla koordineli sürdürmek,

▪ IFALPA komitelerinde etkin temsil ve yönetim görevlerinde yer almak,

▪ TALPA yayın organı kurulması çalışması incelemeleri,

▪ Genel istek üzerine yeni bir konferans düzenlemek,

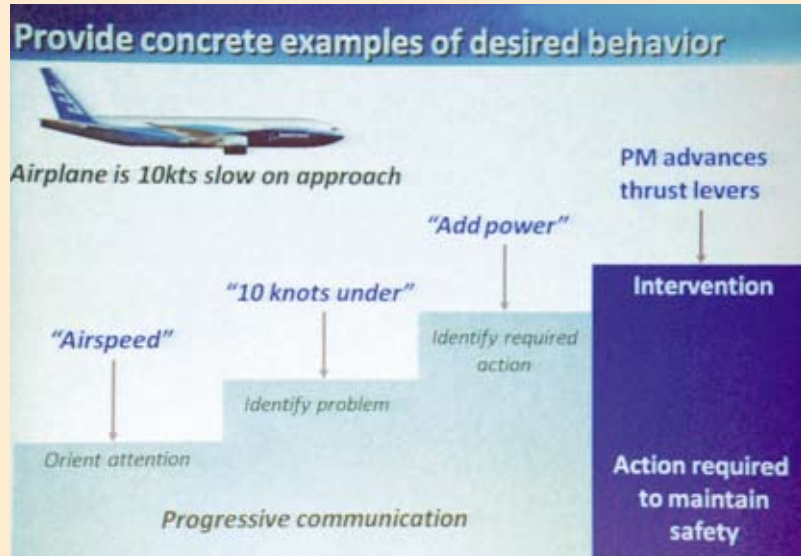
Dernek yönetimleri kendilerine var olan tüzük gereği tanınan çalışma süresi olan iki senelik yönetim dönemlerinde belirli projeler üzerinde çalışmalar yapmaktadırlar. Bu çalışmaların çerçevesi Dernekler Kanunu ile çizilmiş bulunmaktadır. Bu tür sosyal kuruluşlarda her üyenin isteğine cevap verecek düzenlemelerin yapılmasının bireysel tatmin yaratmanın ötesine geçmeyeceği bir gerçektir. İstenen bir konunun geneli ve tüm üyelerimizi ilgilendiren ve Dernekler Kanunu ve TALPA Tüzüğünde yer alması esas olmak durumundadır.

Üye sayımızın artması ve Yönetim Kurulu Üyelerinin seçimlerine katılan üyelerimizin çokluğunun ayrı bir önem taşıdığı bir kez daha dikkatlerinize sunmak isterim.

Özetle sizlere karamsar tablo çizmekten kaçınarak sayısal verilerle kaza ve olaylardan



George N. Tompkins, Jr.'in soruları yanıtlaması



Konferans sunumlarından bir görüntü

bahsetmek istemedim. Dünya genelinde üzücü bazı kazaların olduğunu hepimiz medya aracılığıyla öğrenmiş olduk. Bu konuda üzülmemek elde değil ancak can kayıplı bir eğitim uçağı kazası dışında Türk Sivil Havacılığında can kaybı ile sonuçlanan bir kaza yaşanmamış olması sevilmesi gerek konulardan biri olmaktadır.

Yazımı sonlandırırken, yaşanan kazalardan ikisinin oluşmasında en önemli etkenin insan

faktörü ve yorgunluk olduğunu belirtmek isterim.

İnsan faktörü konusunda, daha fazla gecikmeden, ülkemizde de gerekli bilimsel incelemelerin yapılmasını, bu çalışmalar ışığında çalışma koşullarının düzenlenmesi konusuna önem verilmesini beklemekte olduğumuzu belirtmek isterim.

Yeni yılın sağlık ve mutluluk dolu günler getirmesi dileklerle, emniyetli uçuşlar....

NEDEN KANUNA İHTİYACIMIZ VAR?



Semra Dereli ÇİVELEKHAN
TASSA Genel Sekreteri
TASSA EXTRA Genel Yayın Yönetmeni

Sivil Havacılık Yasası'nın TBMM'den geçmesi zorunlu bir ihtiyaçtır. Gün geçtikçe büyüyen ve altın çağını yaşayan Türk Sivil Havacılık Sektörü ve bu alanda meşakkatle çalışan binlerce uçuş personeli bu yasağı hak etmektedir. Hava İş Yasa tasarısı yürürlüğe girerken yasanın uluslararası emsallerine uygun olması da yasanın yürürlüğe girmesi kadar önemlidir.

Son yıllarda büyük bir devinim içinde olan havacılık sektörü büyümesine paralel oranda eksiklerini tamamlayamamakta. Sektörün temel taşları olan havayollarının uçuş personeli, çağdaş ve kapsamlı bir sivil havacılık yasasına kavuşmayı bekliyor... 9 yıldır parlamentoda alt komisyonda bekleyen Hava İş yasa tasarısının ne zaman yürürlüğe gireceği ise meçhul!

Uçak mürettebatının sivil havacılık yasası konusunda ki umutsuz bekleşiğinin ardında yatan nedenler son derece hayatidir... 14 Kasım 1983'te yürürlüğe giren 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu artık gelişen bir sektörün ihtiyaçlarını karşılamamaktadır. Türkiye'de görev yapan 7000'in üzerindeki kabin memurunun mevcut yasada görev tanımlarının dahi olmaması ise oldukça vahim bir durumdur... Ülkemizde uçak mürettebatı, 4857 Sayılı İş Kanunu'nun kapsamı içinde değildir. İşverenle uçuş personeli, Borçlar Kanunu'na tabii hizmet akitleriyle anlaşlıklarından dolayı çalışanların iş güvenceleri, sosyal hak ve güvencelerden, tazminat haklarından yoksun kalmaktadır. Sadece milli havayolumuzda görev yapan uçuş personeli için sosyal ve mesleki haklar Toplu İş Sözleşmesi hükümlerince belirlenmektedir.

Kabin Memuru mesleğinin yasalarda tanımı, Kabin Memurlarının görev tanımı, uçak içi Kabin Memuru güvenliği, sivil havacılık yasası içerisinde net olarak yer almalıdır. Kabin Memurlarının yetki ve sorumluluklarının, sosyal hak ve güvencelerinin tanımlanması, çalışma ve dinlenme süreleri, ücret, fazla mesai ücretleri, ihbar ve kıdem tazminatları, hamilelik ve askerlik durumları, doğum ve do-

ğum sonrası süt-emzirme iznine uygun program belirlenmesi bu kanun kapsamına alınmalıdır. Askerlik görevine giden ve gebe kalan kabin memurlarının durumlarını beyan ettikten sonraki sürecin standartlaştırılması (ücretsiz izin, yer görevi vb.) gerekmektedir. Kabin Memurlarının sağlık ve çalışma koşullarının takip edileceği yeni bir komisyon kurulmalı ve meslek hastalıkları belirlenmelidir. Kabin Memurlarının iş kazası tanımı yasada net olarak yer almalı: uçakta, yatı görevinde ya da eğitim merkezinde meydana gelen ve hâlihazırda kapsam dışı olan rahatsızlıkların iş kazası kapsamına alınması işçi sağlığı açısından önemli olduğu yadsınmamalıdır. Dünyanın her yerinde kabin memurluğu ileri yaşlara kadar yapılmaktadır. Türkiye'de kabin memurluğu emeklilik yaşı limitlerinin arttırılarak yasallaşması gerekmektedir. Kabin Memurları da pilotlar gibi "Log book" kullanmalı ve SHGM onaylı uçuş sertifikaları, işten ayrılma durumlarında kendilerinde kalmalıdır.

Her kabin memurunun yıllık uçuş muayenesi zorunluluğu yasada yer almalı, uçuşa uygun olan ve olmayan durumların tetkik ve değerlendirilmesi uçuş hastanelerinde görevli, uçuş hekimlerince yapılmalıdır. Yakın gelecekte, sadece uçuş hekimlerinden oluşan kadrosu, uçuş muayenelerinin tümünün yapılabildiği bağımsız bir uçuş hastanesinin açılması sektörümüz açısından önem arz eder. Kabin memurları için de meslek hastalıklarının kabul edilmesinden sonra ilgili hastalıkların teşhis, tedavi ve rehabilitasyon süreçlerinin uçuş hekimlerince takip edilmesi sağlıklı iş hayatıyla birlikte motivasyon ve



verimlilik arttırıcı bir güvence olacaktır.

Sivil havacılık yasasında yer alması gereken en önemli konulardan biri de kuraldışı yolculardır. Hâlihazırda tabii olunan yasadaki kuraldışı yolcularla alakalı suç yer almamakta... Adliye sevk edilen yolcular için TCK hükümleri uygulandığından, yasadaki suç tanımı olmayan kuraldışı yolcu durumları için savcılık takipsizlik kararı vermektedir. Kuraldışı yolcu, yasadaki tanımlanmalı ve oluşan suçla karşılık cezai uygulamalar mutlaka belirlenmelidir.

Yasa oluşturulurken, UÇAK YERDE İKEN OLUŞAN DURUMLAR ile ilgili mevzuatlar, UÇAK HAVADA İKEN OLUŞAN DURUMLAR ile ilgili mevzuatlar olarak 2'ye ayrılmalıdır. Eylemler: Sözsöz Taciz&Hakaret, Cinsel Taciz, Şiddet olarak sınıflandırıldığında farklı cezai müeyyidelerle tabii tutulmalıdır. Uçağın kapısı kapandıktan sonra gelişecek olaylarda sözleş ya da fiziksel tehditlerin TCK'da olduğu gibi değerlendirilmesi gerekir. 35.000 feet'te meydana gelen davranışlarla sokakta meydana gelen aynı ya da benzer davranışların birbirinden farklı değerlendirilmesi önemlidir. Her iki durumun sonuçlarının farklı ol-

cağı, bir uçağın içerisinde gerçekleşen olayın telafisinin olmayacağı hesaba katılmalıdır. Suç tanımı yapılırken uçak mürettebatının da güvenli ve emniyetli bir ortamda çalışma hakkına sahip oldukları da göz ardı edilmemelidir. Mürettebatın bir kişi, yolcunun kendine verdiği fiziksel ya da ruhsal bir hasardan ötürü görevini yapamayacak duruma geldiğinde SUÇ'un açığa çıkacağı yasalarda kabul edilmelidir. Kabin Memurları, kuraldışı yolcu davranışları nedeniyle fiziksel ya da ruhsal hasar görmesinin akabinde oluşabilecek acil bir durumda görevini yapamayacak bir hale dönüştüğünde de ikinci bir SUÇ'un açığa çıkacağı da yasal olarak belirtilmelidir. Yaşanan olaylardan ders alınırken yaşanmamış olayların, yaşanmayacağı anlamına gelmeyeceği unutulmamalıdır...

Sivil Havacılık Yasası'nın TBMM'den geçmesi zorunlu bir ihtiyaçtır. Gün geçtikçe büyüyen ve altın çağını yaşayan Türk Sivil Havacılık Sektörü ve bu alanda meşakkatle çalışan binlerce uçuş personeli bu yasa hak etmektedir... Hava İş Yasa tasarısı yürürlüğe girerken yasanın uluslararası emsallerine uygun olması da yasanın yürürlüğe girmesi kadar önemlidir.

Çünkü havacılık uluslararası bir kavramdır ve hava hukuku da uluslararası olmak zorundadır.

Semra Dereli CİVELEKHAN ?

1995 yılında Kabin Memuru olarak uçuş hayatına başlayan gazeteci, yazar Semra Dereli Civelekhân'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 Uluslararası 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 Havayolları Kabin Memurları Derneği'nde çalışmaya başladı. Halen TASSA'da Genel Sekreter.

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

www.semraderele.com

GÜRÜLTÜ VE TİTREŞİM

Gürültünün insanlar üzerine olan iletişim bozuklukları, konsantrasyon ve öğrenme zorlukları, sinirlilik ve stresse yol açan uyuma zorluğu gibi ruhsal-duygusal kategoriye giren etkilerinin yanı sıra doğrudan sağlığa olan etkileri de bilinmektedir. Titreşim ise insan sağlığı, performansı ve konforu üzerinde oluşturduğu hareket hastalığı gibi fizyolojik ve psikolojik etkilere sahiptir.



Serkan Şener
Uçuş Fizyologu - Öğretmen Pilot
A.U. Sivil Havacılık Yüksek Okulu,
Eskişehir

Kulağa hoş gelmeyen ve can sıkıcı ya da insanlar üzerinde olumsuz etki, dinleyene bir anlam ifade etmeyen hoş gitmeyen seslere gürültü denir. Bu tanıma bakıldığında, sesin gürültü niteliği taşıması için mutlaka yüksek düzeyde olması gerekmediği anlaşılmaktadır.

Özellikle büyük kentlerimizde gürültü yoğunlukları oldukça yüksek seviyede olup, Dünya Sağlık Örgütü'nce belirlenen ölçülerin üzerinde olduğu değerlendirilmektedir.

Ses ve gürültü arasındaki ayırım kişilere göre değişebilir. Bazı insanlar kulağına müzik olarak gelen bir takım sesler, diğer insanlar için rahatsız edici olabilir ve gürültü olarak algılanır. Rahatsızlık duyma sınırı da insandan insana farklılık gösterebilir. Ancak gürültünün insan sağlığını ve rahatını bozduğu, olumsuz psikolojik etkiler yaptığı ve kaza tehlikesini artırdığı bir gerçektir. Aksi takdirde bugün konvoylarının tehlikelere

karşı uyardıktan başka amacı olmayan ve çevredekileri rahatsız eden taşıt kornalarını eğlence maksatlı kullanmaları nasıl açıklanabilir?

Gürültü diğer çevre kirliliği faktörlerine benzemez. Havada yayılmasına rağmen diğer birçok hava kirletici gibi görünmez, kokmaz. Gürültünün herhangi bir kalıntısı da yoktur. Toprağı veya suyu da kirletmez. Kötü kokan bir çöp yığını gibi birikir. Gürültü kirliliğini diğer çevre kirliliği faktörleri ile karşılaştırmak doğru olmaz. Onun etkileri küçük adımlarla ve sinsiçe oluşur. Ancak kalıcıdır ve kurtulması zordur.

Gürültünün insanlar üzerine olan iletişim bozuklukları, konsantrasyon ve öğrenme zorlukları, sinirlilik ve stresse yol açan uyuma zorluğu gibi ruhsal-duygusal kategoriye giren etkilerinin yanı sıra doğrudan sağlığa olan etkileri de bilinmektedir.

Titreşim ise insan sağlığı,



performansı ve konforu üzerinde oluşturduğu hareket hastalığı gibi fizyolojik ve psikolojik etkilere sahiptir.

Gürültünün Zararlı Etkilerini Oluşturan Fiziksel Özellikleri

1. Gürültünün şiddeti:

Desibel tabir edilen bir birimle belirlenir. Desibel, ölçülen ses basıncının standart bir referansa olan oranıdır. İnsan kulağının rahatsızlık eşiği 120 db.dir.

2. Sesin spektrumu (Boyutu):

Bir insanın ses olarak duyabileceği en düşük ve en yüksek frekanslar 20-20.000 Hz arasındadır. (Human performance sorusudur)

3. Kulak ve işitme: İnsan kulağı 600 Hz 6000 Hz arasında en hassastır.

Gürültünün İşitme Üzerindeki Etkileri : Düşük şiddetteki sesler zihin karışıklığına ve rahatsızlığına sebep olabilir. 140 db'den yukarı yüksek şiddetteki seslere maruz kalındığında korunma yetersizliğinden

dolayı disoryantasyon, bulantı ve kusma meydana gelebilir. 130 db civarındaki ses şiddeti korunmamış kulaklarda kulak ağrısına sebep olabilir. Kulak koruyucusu kullanmaksızın 150 db veya daha şiddetteki gürültüye maruz kalmamalıdır.

Gürültünün işitme üzerindeki kötü etkilerinden en önemli ve en çok karşılaşılanlarından birisi de maskelenen veya seslerin birbirine karıştığı seviyelerdeki mevcut gürültünün içinde konuşmaları anlamak zorunda kalan şahıslarda genel yorgunluğun meydana gelmesidir.

İşitme Muhaberesinin Karışması: Gürültünün işitme muhaberesindeki tesiri, gürültünün şiddeti, muhaberenin şiddeti, gürültünün fasılası, konuşmanın konusu ve dinleyicinin alışkanlığı gibi bir çok faktörlere bağlıdır. Gürültüde işitmenin güçleşmesi, gürültü varken konuşmaların yanlış anlaşılması veya değerlendirilmesi gibi etkiler de vardır. Gürültü şiddeti 95

db'i aştığı zaman kulak koruyucusu kullanmak konuşulanların anlaşılmasında belli bir ölçüde yardımcı olur.

Kulak Hasarı : Daimi işitme hasarı, gürültü çok şiddetli olduğu zaman ani olabilir. Fakat genellikle gürültünün sebep olduğu işitme kaybı yavaştır ve daha düşük şiddette tekrarlı gürültüye maruz kalmayla olur.

1. Geçici İşitme Kaybı : Gürültüye aşırı maruz kalma neticesi işitmenin azalması durumuna denir. Gürültüye uzun süre maruz kalınırsa daimi işitme kaybı olur.

2. Daimi İşitme Kaybı : İç kuldaki sinir lifleri tahrip olduğu zaman meydana gelen işitme kaybıdır. Geçici işitme kaybı gibi bunda da gürültüden etkilenmede büyük şahsi değişiklikler vardır. Aşırı gürültüye maruz kalmaya bağlı olarak meydana gelen işitme kaybı yaklaşık 4.000 Hz de işitme keskinliğinde bir azalmanın meydana gelmesiyle karakterizedir.



İnsan gürültüye maksimum günlük maruz kalmada emniyet limiti 16 saat için 80 db A olarak belirlenmiştir. Dar bant veya saf ton içeren gürültüler insan kulağına db A seviyelerindeki bütün geniş bant gürültülerinden genellikle daha fazla zarar verir.

İnsanın Gürültüye Maruz Kalma Standartları:

Gürültünün sebep olduğu işitme kaybı şiddet, spektrum, sesin süresine bağlıdır. İnsan kulağının verdiği cevaplara çok yaklaşıklık olan sesin tek ölçüsü "A ağırlık seviyesi" db A olarak tarif edilir. İnsan gürültüye maksimum günlük maruz kalmada emniyet limiti 16 saat için 80 db A olarak belirlenmiştir. Dar bant veya saf ton içeren gürültüler insan kulağına db A seviyelerindeki bütün geniş bant gürültülerinden genellikle daha fazla zarar verir.

Gürültünün Subjektif Değerlendirilmesi : Bir şahıs, yüz yüze

konuşmanın zor olduğu veya imkansız olduğu durumlarda tehlikeli gürültü sahasında bulunduğunu düşünmelidir. Genel olarak 33 santimlik bir mesafede yüksek sesle konuşmayı gerektiren veya 99 santimlik bir mesafede bağırma gerektiren gürültü tehlikeli addedilir. Gürültülü ortama maruz kaldıktan sonra geçici işitme eşiğinin düşmesi ile birlikte kulaklarda dolgunluk veya zil sesi meydana gelir. 1-2 gün içinde düzeler gibi olan bu semptomlar yanlış emniyet hissi yaratabilir. Daimi işitme kaybı birikimi subjektif olarak dikkati çekmeyebilir.

Gürültü Kaynakları:

1. Pervane: Pervaneye hareketini sağlayan uçaklar alçak frekans tipi gürültü oluştururlar. 89 db'den 113 db'e kadar, ortalama 106 db gürültü oluştururlar.

2. Jet: Jet uçakları için ses basınç seviyeleri (SPL) ortalama 96 db (86-109 db)'e olan mesafelerdedir.

3. Helikopter: Helikopter gürültüsü genellikle çok şiddetlidir ve fazla miktarda orta ve yüksek enerji frekansına sahiptir. Bütün helikopterlerin SPL ortalama 106 db(96-115 db) olan mesafelerde yer alır. Diğer uçaklar arasında en şiddetli olanıdır.

4. Yer Destek Teczizatları : Özellikle güç üniteleri büyük potansiyelde tehlikeli gürültü oluşturur. 91-122 db. kadar gürültü oluştururlar.

Gürültünün Etkisini Değiştiren Faktörler :

1. Gürültü kaynağına olan mesafe: Mesafenin artması ile yayılması daha fazla olan yüksek frekanslı seslerde ve bunun yanısıra bütün SPL'de azalma

olur.SPL'si 100'feetin katları olan mesafede 6'şar db azalır.

2. Gürültü kaynağına olan açı
3. Gürültü kaynağının yeri
4. Uçuşta gürültü seviyesi
5. Akustik izolasyon
6. Uçuş hattındaki gürültüler.

Gürültüden Korunma :

a. Gürültüyü azaltmak: Mühendislik işidir.

b. Kulak korunması: Kulak tıkaçları, koruyucu kulaklıklar, muhabere kulaklıkları ve uçuş kaskları kullanılabilir. Kulak tıkaçı en fazla 115 db SPL ve altındaki gürültü seviyelerinde yeterli koruma sağlar. 115 db SPL üzerindeki yüksek gürültüde kombine kulak koruyucuları kullanılmalıdır. Bütün kulak koruyucuları alçak frekanslı akustik enerjilere nazaran 1.000 Hz üzerindeki yüksek frekanslı gürültüleri azaltmada etkindir.

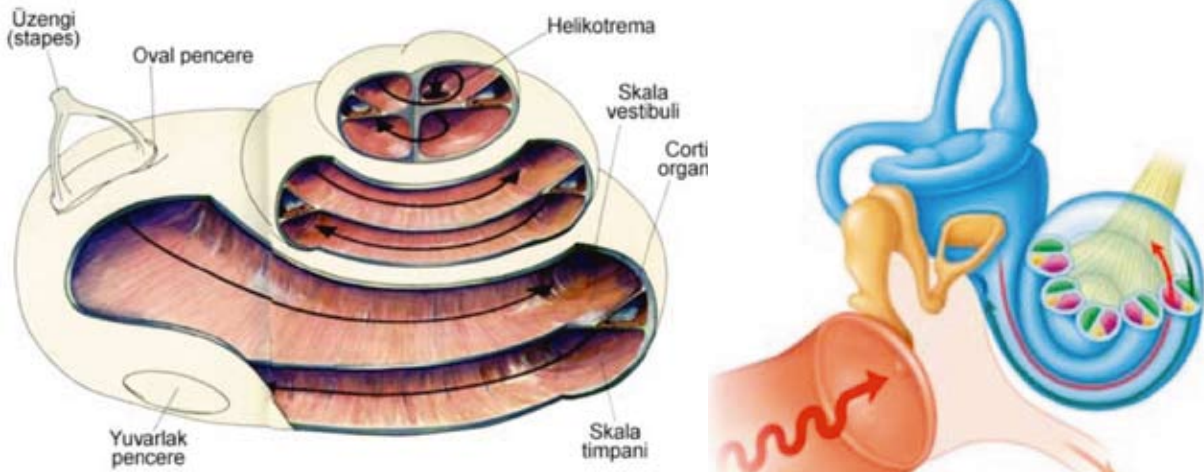
c. Maruz kalma zamanının azaltılması

d. Gürültü ve titreşim: Yüksek gürültü seviyesi ve şiddetli vibrasyon uçak ekibinin yeteneklerini zararlı bir şekilde etkiler. Buna ek olarak uçak ekibi üyelerinin birbirleri ile ve gürültüden dolayı yerdeki istasyon ile haberleşme olanaklarının kısıtlanması, hem uçağı ve hem de ekibi tehlikeye sokar.

İşitme Sistemleri :

İşitme organımız kulağımızdır. Ses dalgaları dış kulaktan orta kulağına ve oradan da asıl işitme organı olan iç kulağına geçerek kokleadan korti organına algılanırlar. Ses dalgaları,korti organına 3 yolla gelebilir.

1. Fizyolojik iletim. (Orta kulaktaki kemikcikler yoluyla)
2. Hava yoluyla iletim. (Orta kulaktaki havanın titreşimi.)
3. Kemik yoluyla iletim.



Bu üç kanaldan gelen titreşimler iç kulağa ulaşır ve iç kulaktaki endolenf sıvısını titreştirir. Bu da kokleadaki Corti organını uyarır. Burada oluşan mikrofoni potansiyeller işitme siniri (nervus akustikus) yolu ile merkeze ulaştırılır ve böylece işitme duygusu oluşur.

Sesin zararlı olduğunu nasıl anlayabiliriz?

İnsanlar gürültüye duyarlılıkları açısından farklıdır. Genel olarak sesinizi duyurmak için bağırarak zorunda kaldığınız gürültülü ortam, kulağınızı ağrıtan sesler, kulağınızı çınlatan gürültü veya maruz kaldıktan

sonra sağırılık yaşattırılan sesler işitmenize zarar verebilir.

Bilimsel olarak ses iki türlü ölçülebilir: şiddet veya sesin yüksekliği desibel (dB) olarak ölçülür. Tizlik ise saniyedeki ses titreşim frekansı olarak ölçülür. Düşük tizlik (tuba gibi derin ses) daha az titreşim yaparken yüksek ses (violin gibi) daha fazla titreşim yapar.

Gürültü gerçekten kulakları etkileyebilir mi?

Evet, gürültü tehlikeli olabilir. Eğer ses yeterince yüksekse ve uzun sürerse işitmemize zarar verebilir. Gürültü sonucu mey-

dana gelen hasara işitme siniri ile ilgili işitme kaybı ya da sinir kaybı diyoruz. Bu gürültüden başka faktörlerle de oluşabilir ancak gürültü sebebiyle meydana gelen işitme kaybının başka yönden önemi vardır: azaltılabilir ve hatta önenebilir.

Kulaklarımı iyileştirebilir miyim?

Hayır, eğer kulağınızın yüksek sese alıştığını düşünürseniz bu durum kulaklarınıza büyük olasılıkla zarar vermiştir ve hiç bir tedavi yöntemi yoktur. Ne ilaç, ne cerrahi ne de işitme aleti kulağınız gerçekten zarar görmüşse gerçekten işitmenizi düzeltmez.

Sonuç olarak daha fazla yazımızı uzatmadan maruz kaldığımız ortama ve seslere bundan sonra daha dikkat etmenizi öneriyorum. Özellikle de ilk sağlık muayenenizde çıkan audio testi sonuçlarını iyi değerlendirmenizi de. Emniyetli uçuşlar dilerim.

KAYNAKLAR:

1. Human Performance-Jeppesen
2. Anatomi ve Fizyoloji-Prof.Dr. M.T. Hatipoğlu
3. Cevreonline/Tripod.com

Bazı Gürültü Türlerinin Desibel Dereceleri ve Psikolojik Etkileri

GÜRÜLTÜ TÜRÜ	Db	PSİKOLOJİK ETKİSİ
Uzay Roketleri	170	Kulak ağrısı, sinir hücrelerinin bozulması
Canavar Düdükleri	150	Kulak ağrısı, sinir hücrelerinin bozulması
Kulak dayanma sınırı	140	Kulak ağrısı, sinir hücrelerinin bozulması
Makineli delici	120	Sinirsel ve psikolojik bozukluklar (III.Basamak)
Motosiklet	110	Sinirsel ve psikolojik bozukluklar (III.Basamak)
Kabare Müziği	100	Sinirsel ve psikolojik bozukluklar (III.Basamak)
Metro gürültüsü	90	Psikolojik belirtiler (II.Basamak)
Tehlikeli bölge	85	Psikolojik belirtiler (II.Basamak)
Çalar Saat	80	Psikolojik belirtiler (II.Basamak)
Telefon zili	70	Psikolojik belirtiler (II.Basamak)
İnsan sesi	60	Psikolojik belirtiler (I.Basamak)
Uyku gürültüsü	30	Psikolojik belirtiler (I.Basamak)

TÜRKİYE'DEKİ HAVACILIK MÜZELERİ

Türkiye' de havacılık müzesi kurma fikri 1. Dünya Savaşı yıllarına dayanır. I. Dünya Savaşı sonunda, muhtelif milletlere ait tayyarelerin hangarlarda bulunması Hava Kuvvetleri Müfettişliği' nce bir hava müzesi kurma kararı alınmasına neden olmuştur.





İstanbul Havacılık Müzesi

İstanbul Havacılık Müzesi (Hava Kuvvetleri Müzesi), Yeşilköy'de askeri havaalanının bitişiğinde yer alan ve Türk Hava Kuvvetlerine ait uçakların sergilendiği bir müzedir.

Türkiye'de havacılık müzesi kurma fikri 1. Dünya Savaşı yıllarına dayanır. I. Dünya Savaşı sonunda, muhtelif milletlere ait tayyarelerin hangarlarda bulunması Hava Kuvvetleri Müfettişliği'nce bir hava müzesi kurma kararı alınmasına neden olmuştur. Düşmandan ele geçirilmiş ganimet uçakların da aynı amaçla toplatılmasına başlanmıştır. Müze için toplanan bu uçakların, Kurtuluş Savaşı'nda zarar görmemesi için Kartal Maltepe'ye götürülmesi düşünülmüş, ancak taşıma sırasında uçakların bir kısmı büyük ölçüde hasar görmüştür. Bu hasarlar hava müzesi kurma fikrini geciktirmiştir.

1960 yılında zamanın Hava Kuvvetleri Komutanı Hv.Org. İrfan Tansel'in direktifiyle Türkiye'de Hava Müzesi kurma fikri gündeme gelmiştir. Sürdürülen çalışmalar sonucu 1966 yılında Hava Müzesi Teşkilatı oluşturulmuş ve 15 Mayıs 1971 yılında İzmir Cumaovası Sivil Havaalanında Türkiye'nin ilk Hava Müzesi açılmıştır.

1971-1978 yılları arasında İzmir Cumaovası Sivil Havaalanında faaliyet gösteren Türkiye'nin ilk hava müzesi, yerinin elverişsizliği nedeniyle ziyaretçi çekmeyince ulaşım kolaylıkları ve ilk hava birliğinin kurulduğu yer olması nedeniyle müze için daha uygun bir yer olduğu tespit edilen Yeşilköy'e müzenin taşınması ile oluşmuştur. Müze binası inşaatı 1977 yılında başlamış, 16 Ekim 1985 tarihinde ziyarete açılmıştır.

2.365 m²'si kapalı, 12.000



m²'si açık sergileme alanlarını kapsayan toplam 65.000 m² alan üzerine kurulmuş olan Müzenin iç mimarisi ve dekorasyonu İstanbul İl Kültür, Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü ile Mimar Sinan Üniversitesi'nden teknik eleman ve uzmanlarınca gerçekleştirilmiş ve 16 Ekim 1985'te ziyarete açılmıştır.

Uçakhangarında ve açık alanda Türk Hava Kuvvetleri tarafından kullanılmış çeşitli uçaklar ve helikopterler bulunmaktadır. Anılar Salonu'nda havacılık tarihi ile özdeşleşmiş insanlara ait hatıra eşyalar; Motor reyoununda pervaneli ve jet uçaklara ait muhtelif motorlar; Silahlar

Salonu'nda havacılık tarihinde kullanılmış ve günümüzde kullanılan çeşitli silahlar ve akrotimin Türkiye'de gelişimine ilişkin bilgiler, Kıyafetler Salonu'nda Osmanlı havacılarından günümüze kadar havacıların kullandığı kıyafetlerin imitasyonları ziyaretçilere sunulmaktadır.

Müzenin bünyesinde bir kütüphane, konferans salonu, kafeterya, hediyelik eşya satış reyonu bulunmaktadır.

Ankara Havacılık Müzesi

Havacılık sevgisini daha geniş kitlelere aşlamak, Türk Hava Kuvvetleri'nin geçmişini canlı tutmak ve genç nesille-



re sevdirmek amacıyla Hava Lojistik Komutanlığınca 1997 yılında Türkiye'nin ikinci Hava müzesinin kurulma çalışmalarına başlanmıştır. Bina inşaatı tamamlandıktan sonra Hava Lojistik Komutanlığı tarafından çevre düzenlemesi yapılmış, uçakların büyük bir bölümü taşınmış, arşiv çalışmaları ve objelerin temini sonucunda 1998 yılı içerisinde açılışa hazır hale getirilmiştir.

Ankara Hava Müzesi açık alanı 62.321 metrekare, kapalı alanı ise 2000 metrekare olan iki bölümden oluşmaktadır.

Açık gezi alanında uçakların ve bir helikopterin yanı sıra Macaristan Hava Kuvvetleri'nden bir adet MIG-21, Bulgaris-

tan Hava Kuvvetleri'nden bir adet MIG-19, Pakistan Hava Kuvvetleri'nden bir adet MIG-17 uçağı ile birlikte TRT tarafından hazırlanan 'Altın Kanatlar' belgesel filmi için Kayseri Hava İkmal Bakım Merkez Komutanlığı'nda 2001 yılında imal edilmiş olan Bleriot Tipi 'Fethi Bey' adlı uçak da sergilenmektedir.

Müzenin kapalı alanında, Lagari Hasan Çelebi ve Hezarfen Ahmet Çelebi'nin ilk uçuş denemelerini anlatan mizansen maketler, Türk Hava Kuvvetleri'nin kuruluşundan itibaren kullandığımız uçakların maketleri görülebilir. Çeşitli fotoğraf ve belgelerin yer aldığı 'Türk ve Dünya Havacılık Tarihi Salonu', ilk yerli imal uçaklarımız olan Uğur ve

Pezetel uçaklarının ölçekli maketleri, hava birliklerine ait flamalar, her çeşit hava silah sistemlerinin maketleri de bu alanda sergileniyor. Türk Havacılığındaki ilkler, Hava Kuvvetleri Komutanlığı yapmış olan komutanlarımızın büstlerinin yer aldığı 'Büstler ve Flamalar Salonu', Osmanlı'dan günümüze kadar kullanılmış olan havacılık kıyafetleri, fors, beç, brövelerin sergilendiği 'Kıyafetler Salonu' ve Aziz Hava Şehitlerimizin isim listelerinin bulunduğu ve komutanlarımıza ait anı eşyalarının sergilendiği 'Anılar Salonu' da müze dde görülebilir.

1999 yılında Hava Lojistik Komutanlığı tarafından yapılan çalışmalarla Cumhuriyet Dönemi ilk bayan pilotu Sabiha Gökçen adına bir köşe hazırlanmıştır. Bu köşeye Atatürk'ün kendisine armağan ettiği tabanca başta olmak üzere çok sayıda değerli obje ve fotoğraflar Sabiha Gökçen tarafından bağışlanmıştır. Ayrıca ilk bayan havacılarla ilgili 'Bayan Havacılar' köşesi oluşturulmuştur.

Eskişehir Havacılık Müzesi

"Eskişehir Hava Müzesi", 1988 yılında ağırlıkla, 1.Hava İkmal ve Bakım Komutanlığı elinde bulunan uçakların restore edilerek, sergilenmesi sonucu oluşturulmuştur. Ankara-İstanbul yolu üzerinde bulunan müze açık hava müzesi şeklinde olup, Anadolu Üniversitesi Yunus Emre Kampusu'nun karşı taraflarına denk gelmektedir. Müzenin yönetimi Türk Hava Kuvvetleri'ne aittir. Müzenin açık alanında, çeşitli tip ve modellerde sivil ve savaş uçakları, kapalı mekânında ise pilot giysileri, rozetler, maket uçaklar ve uçak motorları sergilenmektedir. Bir kargo uçağı ise, kafeterya şekline dönüştürülmüştür.



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.



HAVACILIKTA RİSK YÖNETİMİ VE SİVİL HAVA TAŞIMACILIĞINDA RİSK SAHALARININ İNCELENMESİ

Etkin risk yönetimi için öncelikle risklerin iyi anlaşılması, tanımlanması ve ölçümlenmesi gerekir. Risk yönetimi, risk ortamında olumsuz sonuçlara yol açabilen olaylar zincirine birçok noktadan müdahale ile etkin olur.



Plt. Uğur Yılmaz

Ulaşım sektörünün önemli bir alt kolu olan havayolu taşımacılığı, yolcu ve kargo taşımaya yönelik faaliyetlerin ve birimlerin oluşturduğu, ekonomik büyümeye duyarlı, sermaye yoğun faaliyet gösteren, geniş kapsamlı düzenlemelerin geçerli olduğu, yüksek teknolojiye sahip araç ve donanım ile nitelikli insan gücünün kullanıldığı büyük bir hizmet alanıdır.

Dünyadaki köklü değişimlerde kilit rolü, teknolojideki gelişmeler

oynamaktadır. Hızlı değişim, geleceğe ilişkin kararlarda belirsizliği artırmaktadır. Değişimle birlikte artan belirsizlik, karar mekanizmaları için bir risk kaynağıdır; artan risklerin yönetimi, kuruluşların başarı şansını artıracak önemli disiplinlerden biri olarak gündeme girmiştir. Risk yönetimi, başka bir deyişle belirsizliklerin yönetimi olarak da adlandırılabilir.

Yapılan çalışmada; sivil hava taşımacılığında yakın zamanda gerçekleşen kaza ve olayların analizi yapılarak, riskli sahalara incelenmiştir. Böylelikle, havacılıkta en önemli husus olarak kabul edilen uçuş emniyetinin artırılması söz konusu olacaktır. Dünya havacılık ve uzay endüstrisinde, başta NASA (Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi) olmak üzere havacılıkta risk yönetimi hususunda önemli gelişmeler kaydedilmiştir.

Riskli sahaların tespitinde, sivil hava taşımacılığında meydana gelen kazalarla ilgili istatistiklerden faydalanılmıştır. Hızla gerçekleşen teknolojik ilerlemeler sonucu, 10-15 yıl öncesine kadar meydana gelen uçak kazalarının tekrarlanmasını engelleyecek veya bu ihtimali ihmal edilebilir seviyelere çekecek düzenlemeler tüm havacılık sistemlerinde yapılmaktadır. Örneğin, 1974 yılında

büyük uçaklara takılmaya başlanan GPWS (Yere Yakınlık İkaz Sistemi) cihazı sayesinde uçuşta yere çarpma riski 20 kat, bu cihazın bir sonraki modeli olan EGPWS ile de 50 kat azaltılmıştır. Aynı paralellikte düşüldüğünde;

1. Daha fazla telsiz frekansında görüşme imkânı sunan 8.33 kHz frekans aralığı uygulaması, Avrupa hava sahasında 7 Ekim 1999 tarihinden itibaren 24.500 feet irtifanın üzerindeki tüm uçuşlarda;

2. Havada çarpışma olasılığını önceden ikaz eden ACAS II (Havada Çarpışmayı Önleyici Sistem) ve TCAS II-v.7 (Trafik İkazı ve Çarpışmayı Önleyici Sistem) cihazı, 38 ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı) ülkesinin oluşturduğu Avrupa hava sahasını kullanacak büyük uçakların 1 Ocak 2000 tarihinden itibaren yapacağı tüm uçuşlarda;

3. Yere yakınlık durumunu ikaz eden GPWS cihazı, 1 Ocak 2003 tarihinden itibaren ICAO'ya (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı) bağlı tüm ülkelerin 30'dan fazla yolcu taşıyan büyük uçaklarında;

4. Uçakların radarda daha kolay ve ayrıntılı takibini sağlayan Mode-S transponder cihazı, 2 yıl geçiş süreciyle beraber 31 Mart 2003 tarihin-

den itibaren Avrupa hava sahasının belirli bölümlerinde uçacak tüm IFR (Aletli Uçuş Kuralları) uçuşlarında zorunlu hale getirilmiştir.

CNS (Haberleşme, Seyrüsefer ve Gözetleme) kapsamındaki tüm bu cihazlar, muhtemel kazaları önlemek amacıyla özellikle büyük uçaklarda 2000'li yıllarda zorunlu kılınmaktadır. Meydana gelen kazaların incelenmesini kolaylaştıran FDR (Veri Kayıt Cihazı), CVR (Kokpit Ses Kayıt Cihazı), FDM (Uçuş Veri Takip Cihazı) ve ELT (Acil Durum Yer Belirleme) gibi cihazlar için de benzer zorunluluklar getirilmektedir. Günümüzde, hava aracı bakımlarının çok iyi seviyelerde yapılmasına rağmen malzeme riskini oluşturan faktörler arasında sadece metal yorulması gibi sebepler değil, aynı zamanda uçaklardaki eski sistemlerin yetersizlikleri de yer almaktadır.

Kazaların analizinde çok çeşitli risk değerlendirme teknikleri kullanılmaktadır. FAA (Federal Havacılık Otoriteleri), NASA, başta ABD olmak üzere gelişmiş ülkelerin silahlı kuvvetleri ve Transport Canada gibi sivil havacılık şirketleri, muhtemel tehlikelerin belirlenerek mevcut risklerin azaltılmasını içeren risk yönetim sürecini uygulamaktadırlar. Bu çalışmada, kaza üreten sektörlerde çoğunlukla kullanılan değerlendirme teknikleri de incelenmiş olup, uygulama bölümünde ise dünya sivil hava taşımacılığında kazalar, havacılıkta uygulanan risk yönetim süreci tekniği ile analiz edilmiştir.

Uçuşta karşılaşılabilecek her türlü acil duruma hazırlık amacıyla çok riskli acil durum çalışmalarını içeren eğitim ve test uçuşları, göreve göre değişiklik arz eden askeri uçuşlar, havadan fotoğraf çekimi, keşif ve gözetleme, yangın söndürme faaliyetinde bulunan uçaklarla yapılan uçuşlarda olduğu gibi özel uçuş karakteristiklerini içeren uçuşlarla ilgili kazalar, farklı inceleme teknikleri de gerektirdiğinden dolayı çalışma kapsamına alınmamıştır.

Bu incelemede; 01 Ekim 2000 - 30 Eylül 2005 tarihleri arasında meydana gelen toplam 791 uçak kazasından, uçuş kapsamı dışında kalan park yerinde oluşan hasarlar ile sivil hava taşımacılığı haricindeki genel ve askeri havacılık kazaları kapsam

dışı tutularak toplam 555 adet uçak kazasına ait veriden yararlanılmıştır.

Araştırmada kullanılan veriler, kaza yapan havacılık şirketleri tarafından rapor edilen kazalara yöneliktir. Çoğunlukla önemsiz kabul edildiği için raporlanmayan kaza verilerine ulaşılamamıştır. Tüm dünyadaki uçak tipleriyle yapılan toplam kalkış sayıları, tüm kıtalarda gerçekleşen sivil maksatlı taşımacılık uçuşlarının toplamı ve tüm uçuşların gerçekleştiği zaman dilimleri pratik olarak tespit edilemediğinden dolayı, bu verilerin, gerçekleşen kaza adedi ile oran hesaplamaları yapılamamıştır.

UYGULAMA

1. Tehlikelerin Belirlenmesi

Bu kısımda; çalışma kapsamında-

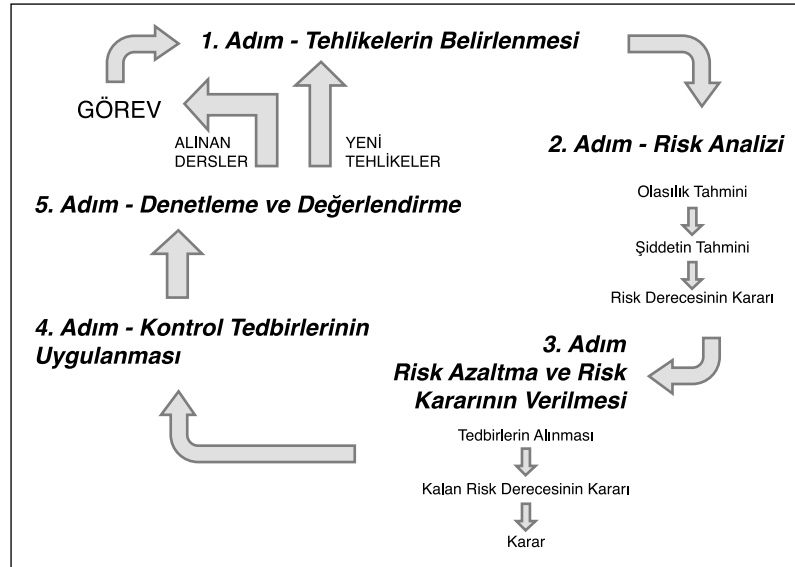
ki kazalara ilişkin tehlikeli durumlar incelenmiş, kazaların birincil nedenleri, uçak model ve yaşları, uçuş tipi ve safhaları, kaza yeri ve zamanı ile ilgili veriler kullanılmıştır.

1.1. Birincil kaza nedenleri:

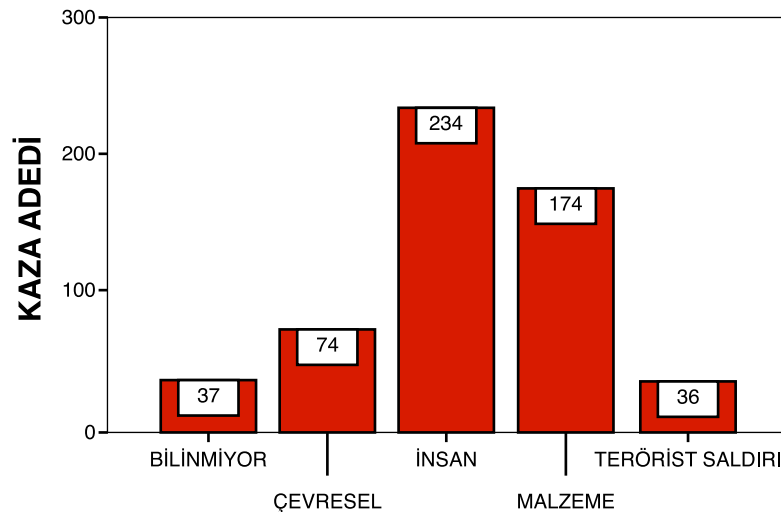
Meydana gelen kazaların birden fazla sebebi olmakla beraber, "insan", "malzeme", "çevre" ve "terörist saldırı" değişkenlerine ait birincil kaza nedenleri Şekil 2'de gösterilmiştir. Şekil incelendiğinde, kazaların çoğunlukla insan hatalarından kaynaklandığı görülmektedir.

1.2. Uçak model ve yaşları:

Malzeme faktörü içinde değerlendirilebilecek uçak modelleri, Şekil 3'de görülmektedir. İncelemede, kaza yapan toplam 48 adet uçak modeline rastlanmıştır.



Şekil 1: Risk Yönetim Süreci



Şekil 2. Kaza nedenleri

Uçak yaşlarının gösterildiği Şekil 4'de, kaza yapan uçakların imal tarihlerinin 1921-2002 yılları arasında olduğu ve en çok kazanın 15-18 arasındaki yaşlarda olan uçaklarla meydana geldiği görülmektedir. Ancak dünyadaki tüm uçakların toplam uçuş sayılarına pratik olarak ulaşıla-

madığından doğru bir orantı söz konusu değildir.

1.3. Uçuş tipi ve safhaları:

Temel olarak aynı olmakla beraber, yapılan görevin niteliği açısından farklılık arz eden uçuş tipleri incelendiğinde, en fazla kazanın yolcu taşımacılığında meydana geldiği görül-

mektedir (Şekil 5).

Uçuş tipi: "Diğer" terimi; ambulans, özel, idari ve uçuş tipi bilinmeyen kazaları ifade etmektedir.

Yolcu uçağı kazalarının fazla olması, ölüm oranının da fazla olmasına neden olmaktadır. Uçuş tipleri incelendiğinde, yolcu taşıma maksatlı uçuşların, kargo taşımacılığına oranla iki kat fazla kazayla sonuçlandığı görülmüştür. Ancak tüm uçuş tiplerinin gerçekleştiği toplam sayısal değerlere pratik olarak ulaşılamadığından, bir orantı kurmak doğru olmayacaktır. Ancak, sadece kaybedilen insan sayısının değerlendirildiği istatistikî çalışmalar da, yolcu taşıyan uçaklarda kayıp sayısı fazla olacağından, kazalarla ilgili anlamlı sonuçlar veremeyecektir. Daha doğru sonuçlara ulaşılmasını sağlayacağı için, hasar boyutlarıyla beraber kaza olma olasılıklarının da dikkate alındığı risk analiz yöntemlerinin faydası açıkça görülmektedir.

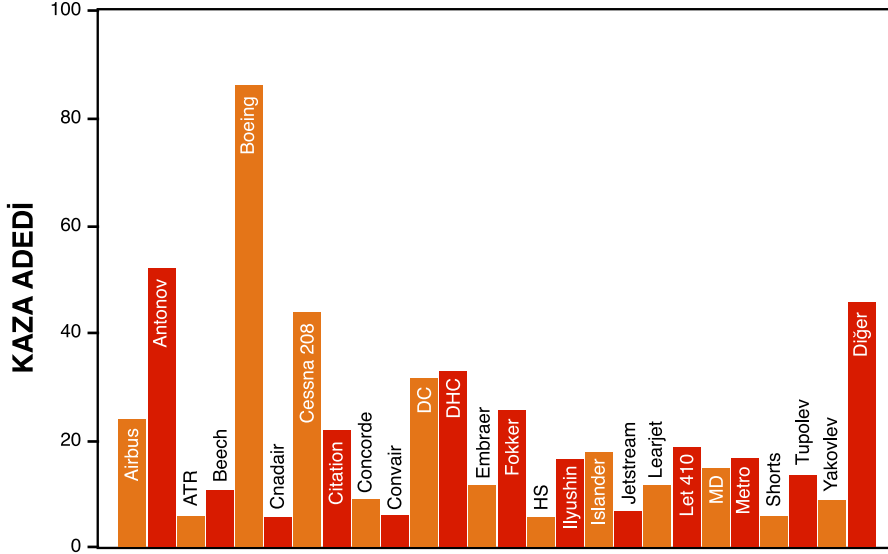
Uçuş safhaları:

Şekil 6'da, uçuş safhalarına göre kaza yüzdeleri gösterilmiştir. Tüm uçuşun %1'i kadar bir sürede tamamlanan iniş safhasının, çok kısa olmasına rağmen en fazla kazanın gerçekleştiği safha olduğu görülmektedir.

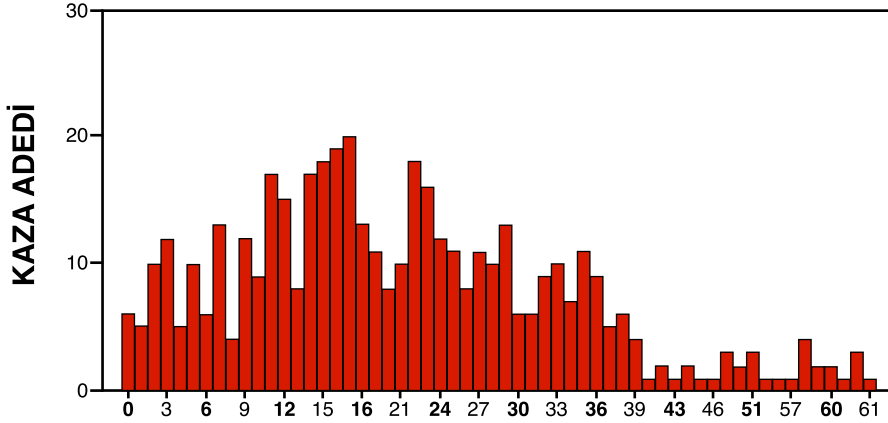
Kazaların meydana geldiği safhalara ait sayısal ifadeler Şekil 7'de gösterilmiştir. İncelemeye alınan kazalara ait farklı uçuş tipleri olmasına rağmen, her uçuş görevinde doğal olarak pushback ile başlayarak inişle tamamlanan safhalar olmak zorundadır. Tüm uçuş tipleri incelendiğinde de yol ve iniş safhalarındaki kaza sayısının özellikle pushback ve taksi safhalarına oranla çok daha fazla olduğu görülmektedir.

1.4. Kaza yeri:

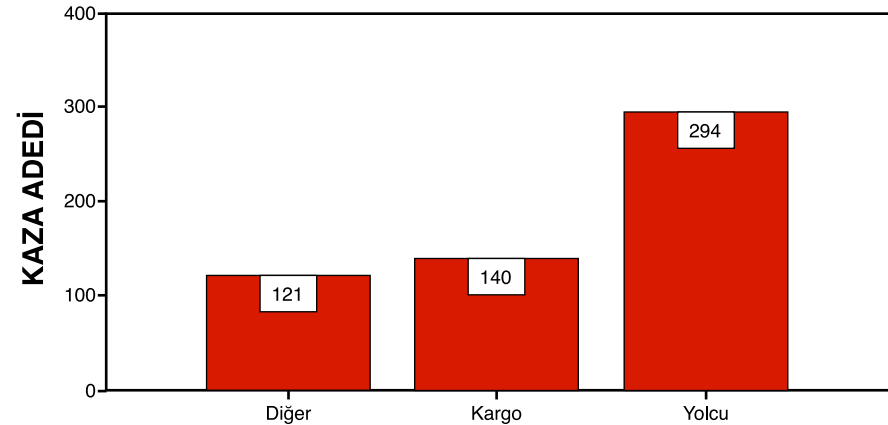
Toplam 119 ülkede gerçekleşen kazaların kıtalara göre dağılımı Şekil 8'de gösterilmiştir. Kaza yerlerine göre yapılan risk analizi, en riskli bölgenin Kuzey Amerika kıtası olduğunu göstermektedir. Ancak bu bölgeye yapılan tüm uçuş sayılarına ulaşılamadığından doğru bir orantı söz konusu değildir. Çok yoğun uçuşların gerçekleştiği Avrupa kıtasındaki kaza sayısının, Afrika'da meydana gelen kazaların yaklaşık yarısını oluşturduğu gözlemlendiğinde, çoğunlukla JAA, ECAC ve Eurocontrol üyesi Avrupa ülkelerinde alınan kaza önleme tedbirlerinin etkinliği kabul edilebilir.



Şekil 3. Uçak modellerine göre kaza sayıları



Şekil 4. Kaza yapan uçakların yaşları

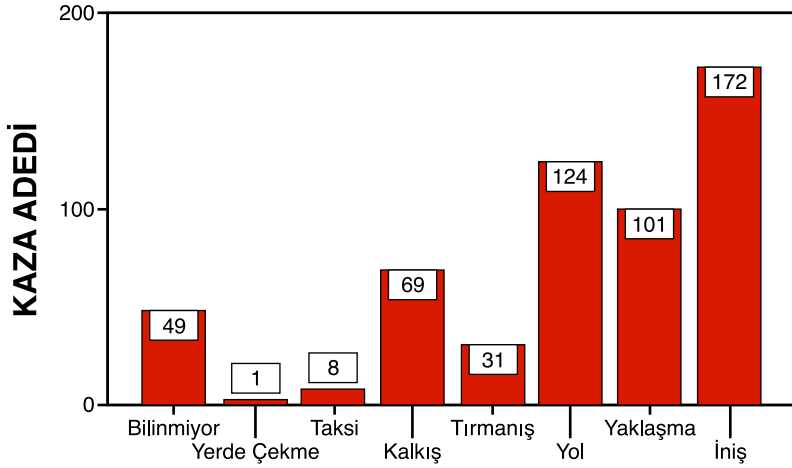


Şekil 5. Kazaların meydana geldiği tüm uçuş tipleri

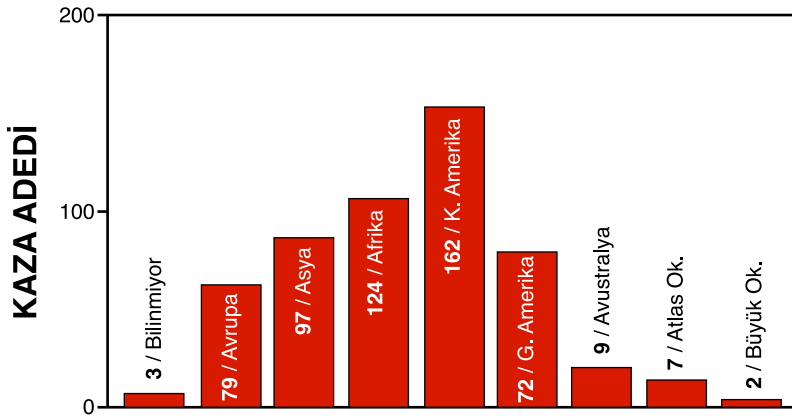


	Yerde Çekme	Taksi	Kalkış	Tırmanış	Yol	Alçalma	Yaklaşma	İniş
Kaza Oranı	% 5	% 12	% 12	% 8	% 6	% 3	% 6	% 31

Şekil 6. Uçuş safhalarına göre kaza yüzdeleri



Şekil 7. Uçuş safhalarına göre kaza adedi



Şekil 8. Kazaların meydana geldiği kıtalar

1.5. Kaza zamanı:

Kazaların meydana geldiği aylara göre dağılımlarının gösterildiği Şekil 9'da, Ocak ayındaki kaza sayısı dikkat çekicidir.

Yaz mevsiminde turistik uçuşların artmasıyla beraber daha fazla sayıda uçuş gerçekleşmesine ve kış mevsiminde olumsuz meteorolojik şartlar nedeniyle birçok uçuşun iptal edilerek daha az uçuş yapılmasına rağmen, kazaların en fazla kış mevsiminde meydana geldiği görülmektedir.

2. Kazaların Risk Analizi

Bu kısımda; incelemeye alınan

555 adet kazaya ait olasılık tahminleri ve kazaların hasar derecelerine göre sınıflandırmaları yapılmıştır. Bu işlem yapılırken, uluslararası havacılık kuruluşlarının uyguladıkları sınıf sayıları örnek alınmış, olasılık dereceleri beş, hasar dereceleri ise "ölümlü, büyük, kısmi ve küçük/yok olmak üzere dört sınıfta incelenmiştir. Kaza adedine göre sınıflandırma yapılmış olmasına rağmen, pratik olarak uçuş verilerine ulaşılamadığından kaza olasılıkları hesaplanamayan uçak modelleri, imal tarihleri ve uçuş tiplerinde risk analizi yapılmamıştır. Bi-

linmeyen verilerin ise Pareto analizine (80/20 kuralına) göre sonuca olan etkileri hesaplanmış ve hesaplama dışında tutulmuştur.

3. Risk Sahalarının İncelenmesi (Risk Azaltma ve Risk Kararı)

Karara olan etkisini tespit edebilmek için her bir risk faktörünü oluşturan alt faktörlerin sonuca etkisinin bulunması gerekmektedir. Bir önceki bölümde, mevcut tehlike gruplarının risk dereceleri tespit edilmiştir. Riskli karar vermede en iyi strateji en büyük beklenen değerli durumu seçmek olduğundan dolayı, bu bölümde her risk grubuna ait beklenen değerler bulunur.

Beklenen değer hesaplamasında kullanılmak üzere hasar dereceleri 1'den 4'e kadar sınıflandırılmış (vi), insan, malzeme, çevre ve görev risklerindeki alt faktörlerin grup içindeki olasılıklarından (pi) faydalanılarak, bu veriler beklenen değer eşitliğinde kullanılmıştır:

Beklenen değer; $E = \sum pi vi$

pi : i - inci sonuç olasılığı

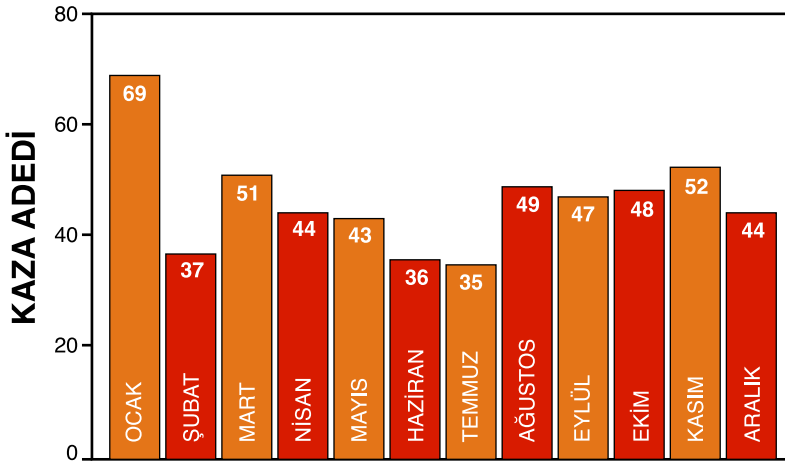
vi : i - inci sonuç değeri

4. Risk Kontrol Tedbirleri

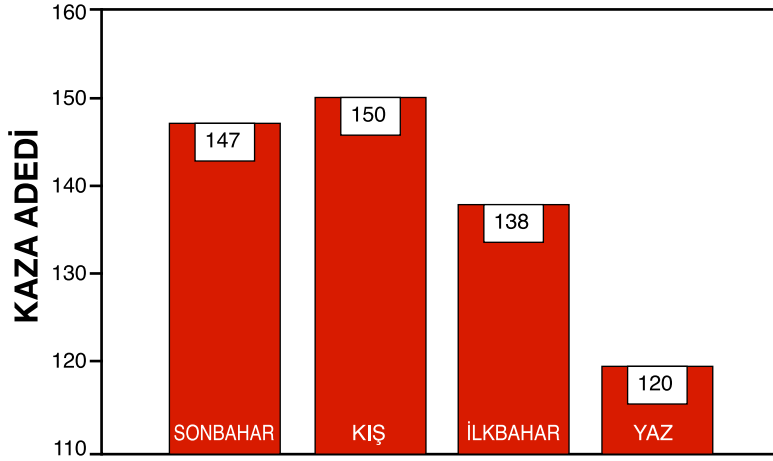
Bu bölümde, daha önce risk dereceleri tespit edilen ve risk azaltma kararı için öncelikli olarak değerlendirilmesi gereken faktörlerle ilgili kontrol tedbirleri incelenmiştir. Uygulama aşamasında bu kontrol tedbirlerinin alınmasından sonra, her bir durum için yeni risk dereceleri bulunmalı ve risk azaltma faaliyetlerine devam edilmelidir. Risk kontrol tedbirleri incelemesinde; mürettebat, malzeme, görev ve çevresel faktörlerle ilgili konular üzerinde durulmuştur.

4.1. Mürettebat risk kontrol tedbirleri

Kaza nedenleriyle ilgili risk analiz safhasında insan faktörünün en yüksek risk derecesine, beklenen değer hesaplamalarında ise "psikolojik" alt faktörünün en yüksek değere sahip olduğu bulunmuştur. Genel olarak karar verme ve muhakemeye dayalı psikolojik faktörlerin azaltılması için,



Şekil 9. Kazaların meydana geldiği aylar



Şekil 10. Kazaların meydana geldiği mevsimler

uçuş emniyet birimlerinin bu konuyla ilgili hususları içeren CRM eğitimlerine öncelik vermeleri muhtemel kazaları azaltacaktır.

Sivil hava taşımacılığında çok fazla olmasa da özellikle bölgesel uçuşlarda kullanılan küçük ve tek pilotla uçuşa sertifikeli uçaklarla IFR şartlardaki uçuşlar için belirlenen gerekliliklere tam uygunluk sağlanmalıdır. Tek pilotla uçuş risklerinin asgari seviyeye indirilmesi için JAA üye devletlerin sivil havacılık şirketleri, bu konudaki zorunlulukları içeren JAR OPS-1 md.1.940'daki "IFR şartlarda veya gece uçuşlarında tek pilot kullanılması" konusundaki şartları sağlamaları gerekmektedir. Benzer zorunluluklar ICAO eklerinde, FAA kurallar bütünü olan FAR'da ve askeri havacılıkta da vardır. Çok pilotlu uçaklarda ise özellikle acil durumlarda; kumandaların hangi pilotla olacağı, görev paylaşımlarının uçuş öncesinde belirlenmesi, kumanda devir teslimleri-

nin teyidi gibi CRM konuları üzerinde mutlaka durulmalıdır.

Psikolojik etkileri artıran bir diğer faktör ise yorgunluktur. Uçuş emniyet kuruluşlarının uçucu personeli takibi dışında, uçuş mürettebatının kişisel değerlendirmesini de yapabilmesi için hazırlanan "kişisel minimumlar çeklisti"nin her uçuştan önce doldurulması, yorgunluktan kaynaklanan insan hatalarının azalmasını sağlayacaktır.

Kullanım tekniğini ifade eden fizyolojik insan faktörlerinin kazalardaki etkisini azaltmak için, personel lisans uygunluklarının daimi olarak kontrol edilmesi gerekmektedir.

4.2. Malzeme risk kontrol tedbirleri

Kaza nedenleriyle ilgili risk analiz safhasında insan faktöründen sonraki en yüksek risk derecesine malzeme faktörünün sahip olduğu bulunmuştur. Günümüzde oldukça ilerleyen havacılık teknolojisi, takibi zorunlu olan kuralları da beraberin-

de getirmiştir. Havacılık kuruluşu tarafından belirlenen uçakta olması gereken "minimum teçhizat listesi-MEL", uçaktaki herhangi bir sistemin belli bir derecede arızalanması durumunda kaptan pilotun uçuşa uygunluğuna karar vermesine yardım eder, ancak bu limitlerin haricindeki durumlarda uçuş yapılmamalıdır. Uçuşta gerçekleşen acil durumlara hazırlıklı olmak için gerekli teçhizat ile kaza sonrasında hayatta kalma teçhizatının da uçakta hazır bulundurulması gerekmektedir.

4.3. Görev risk kontrol tedbirleri

Mürettebatın göreve uygunluğu ve görev şartlarıyla ilgili olarak hazırlanan risk değerlendirme çeklistleri görevin yapılabilirliği hakkında bilgi verecektir. Uçuş safhaları risk analizinde en riskli durumları ifade eden yol, yaklaşma ve iniş safhalarında en çok karşılaşılan "Kontrollü Uçuşlarda Yere Çarpma-CFIT kazalarının önlenmesi için CFIT çeklistleri oluşturulmalı ve önemle üzerinde durulmalıdır.

Askeri havacılıkta kullanılan risk analizi hazır yazılımlarının, sivil havacılıkta da yaygınlaştırılması ile uçuşta karşılaşılabilecek riskler önceden tahmin edilerek muhtemel kazalar önlenebilecektir. Standart uygulama usulleri, emniyet ve uyarı planlarının personel tarafından takibi de göreve yönelik risklerin azalmasını sağlayacaktır.

4.4. Çevresel risk kontrol tedbirleri

Çevresel faktörlerin beklenen değerleri hesaplandığında, meteorolojinin en yüksek değere sahip olduğu, incelenen 555 kazadan 61 adedinin olumsuz meteorolojik şartlardan kaynaklandığı ve bu kazaların çoğunlukla ölümlü ve büyük hasarla sonuçlandığı tespit edilmiştir. Uçuş yapılan bölgelerin meteorolojik durumlarının uçuş öncesinde incelenmiş olmasına rağmen, kazalar genellikle bilinen buzlanma şartlarına girme, yaklaşma ve iniş esnasında düşük görüş şartlarında iken müsaade edilen irtifanın altına inme ve rüzgâr kayması durumlarında gerçekleşmiştir. Muhtemel kazaların önlenmesi amacıyla uçuş emniyet departmanları, buzlanma şartlarını, daha önce rapor edilmiş rüzgâr kaymasını ve diğer meteorolojik hadiseleri de içeren ayrıntılı meteoroloji raporunun mürettebat tarafından incelenmesini



sağlamalıdır.

Diğer çevresel faktörlerden kuş çarpmalarının önlenmesi için yayınlanan kuş notaları ve kuş göç yollarının mürettebat tarafından bilinmesi gerekmektedir. Bununla beraber, uçuş yapılan bölgelerin çevresel durumlarına, pist, arazi yapısı, hâkim rüzgâr ve mevcut yaklaşma şartlarına aşına olmayı sağlayan, "aynı rota ve meydana uçuş için azami zaman periyotlarına uyulmalıdır.

5.5. Denetleme ve Değerlendirme

Dünya'da sivil hava trafiği arttıkça, uçuş emniyetinin sağlanması ve hava trafiğinin düzenlenmesi maksadıyla teşkil edilen ICAO, JAA ve FAA gibi kuruluşlar, sivil havacılık faaliyetlerinin denetlenmesi için belli standartlar oluşturmuşlar ve üye ülkelerin bu standartlara uyma zorunluluğunu getirmişlerdir.

İnsan kaynaklı kazaların en az indirilmesi için ulusal ve uluslararası havacılık kuruluşları tarafından belirlenen ve ticari hava taşımacılığı yapan şirketlerin uyması gereken kurallar mevcuttur. Bu kurallardan, mürettebat gerekliliklerini içeren ICAO'nun Annex-1, Annex-6 9.bölüm, JAA'nın JAR OPS-1 N-O bölümleri ve FAA'nın FAR bölüm-61 gereklilikleri, uçuş mürettebatı ve kabin görevlileri ile yerdeki görevli personelle ilgili hususları içermektedir. Ülkemizde, bu gereklilikleri içeren "SHT OPS 1" Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanmıştır.

Yorgunluktan kaynaklanan kazaları önlemek amacıyla ICAO üye ülkelerin, uçuş süreleri, uçuş görev periyotları ve dinlenme süreleri ile ilgili gerekli düzenlemeleri yapmaları ve sivil havacılık kuruluşlarının da bu kurallara tam riayet etmeleri gerekmektedir. Ülkemizde, Ulaştırma Bakanlığı tarafından, bu kuralları içeren "Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı (SHT 6A-50)" bu gereklilik doğrultusunda hazırlanmıştır.

Malzeme faktörüyle ilgili olarak; ICAO'nun Annex-6, Annex-8, JAA'nın JAR OPS-1 F-M bölümleri, JAR-23/25/26/39/145/147, JAR-E, JAR-P, JAR-TSO, JAR-MMEL/MEL ve FAA'nın FAR-23/25 ile FAR C alt bölümü sivil hava taşımacılığında kullanılan uçakların bakım, uçuşa uygunluk, yükleme, ağırlık-denge ve minimum teçhizat gerekliliklerini içerir. Ulus-

lararası kuruluşlar tarafından oluşturulan bu kurallara, üye ülkelerin uymaları ve havacılık şirketlerinde kullanılan uçakların belli standartlarda olmalarını sağlamaları gerekmektedir. Uçakların uçuşa elverişlilik şartlarıyla ilgili standartlar, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ve ilgili yönetmeliklerde belirtilmiştir.

Görev şartlarıyla ve yapılacak uçuş tipiyle ilgili olarak genel uçuş kurallarının belirlendiği ICAO Annex-2, JAA'nın JAR OPS-1 D bölümü FAA'nın FAR F alt bölümündeki gereklilikler, üye ülkeler tarafından takibi zorunlu kuralları kapsar. Ülkemizde, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)", bu gereklilik doğrultusunda hazırlanmıştır ve mürettebat, uçuşa elverişlilik ve çevresel şartları da içermektedir. Terörist saldırılara önlem maksadıyla oluşturulan kurallar ise ICAO Annex-17'de belirtilmiştir.

Çevresel şartlardan kaynaklanan kazaları azaltmak için öncelikle meteoroloji ile ilgili önlemler alınmıştır. ICAO Annex-3, JAR OPS-1 E bölümü ve benzer dokümanlarda çevresel şartlarla ilgili gereklilikler oluşturulmuştur. Ülkemizde konuyla ilgili zorunluluklar bu doğrultuda hazırlanan kanun ve yönetmeliklerde belirtilmiştir. Uçuş yapılan bölgelerin çevresel durumlarına aşına olmayı sağlayan, aynı rota ve meydana uçuş için azami zaman periyotları belirlenmiş ve kaptan pilot veya uçağın komutasının verileceği pilot için zorunluluk haline getirilmiştir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Risk yönetimi, en yüksek risklerin mevcut olduğu sahalarda belirlenmesi ve riskleri ortadan kaldıracak, etkisini azaltacak veya kontrol altında tutacak tedbirlerin alınması suretiyle verilen görevleri yerine getirme yoludur. Etkin risk yönetimi için öncelikle risklerin iyi anlaşılması, tanımlanması ve ölçülmesi gerekir. Risk yönetimi, risk ortamında olumsuz sonuçlara yol açabilen olaylar zincirine birçok noktadan müdahale ile etkin olur.

Havacılık alanında en önemli husus, hava aracına verilen görevin emniyetli bir şekilde yerine getirilmesidir. Yapılan çalışmalar neticesinde hava aracı kazaları; insan, malzeme,

görev ve çevresel faktörlerden kaynaklanmaktadır. Risk yönetimi, görevi mümkün olan en az risk ile yerine getirmenin makul yoludur. En yüksek risk taşıyan bölgeleri belirlemek ve riski kontrol etmek, azaltmak veya yok etmek için uygulanan bir yöntem olduğu için görev planlamasının ve icrasının ayrılmaz bir parçası olur.

Yapılan çalışma sonucunda, kazaların çoğunlukla insan ve uçaktan kaynaklandığı, risk analizi sonucunda da, insan faktörünün çok yüksek, uçak faktörünün ise yüksek risk taşıdığı bulunmuştur. İnsan faktörü ile ilgili beklenen değer hesaplamalarında ise karar verme, muhakeme ve kullanım tekniğine dayalı psikolojik ve fizyolojik faktörlerin en yüksek değerlere sahip olduğu sonucuna varılmıştır. Havacılık eğitim kuruluşlarının "Havacılıkta Karar Verme", "Mürettebat Kaynakları Yönetimi" ve "Mürettebat Koordinasyonu" konularına öncelik vermesi, bu risk faktörünün etkisini azaltacaktır.

Malzeme-uçak faktörüne ait alt faktörlerin beklenen değer hesaplamalarında, motor ve gövde problemlerinin çok büyük bir oranı temsil ettiği gözlenmiştir. Özellikle son yıllarda havacılık şirketleri tarafından ticari maksatlı uçurulan uçaklar yerde çok fazla bekletilmemekte, bakım yetersizlikleri sonucunda gerçekleşen kazalar çoğu zaman havacılık gündemini meşgul etmektedir. Uluslararası havacılık teşkilatları tarafından belirlenen standartlar konusunda, bu teşkilatlara üye ülkelerin, havacılık şirketlerini sıkı denetimleriyle özellikle motor ve gövdede kaynaklanan sorunlar azaltılabilecektir.

Çevresel riskler altında değerlendirilen meteorolojinin etkisi incelendiğinde, bu faktörün en yüksek değere sahip olduğu görülmüştür. Çevresel faktörlerin neden olduğu kazaların %82,4'ü olumsuz meteorolojik şartlardan kaynaklanmış ve bu kazaların büyük bölümü, ölümle veya büyük hasarla sonuçlanmıştır. Bu tip kazaların önlenmesi için, uçuş öncesi hazırlık aşamasında mürettebata, uçuş bölgesi ve özellikle iniş meydanıyla ilgili ayrıntılı briefing verilmesi, personel bu konuda bilinçlendirilmelidir. Düşük risk taşıyan çevresel faktörler ile terörist saldırılar dışında, meydana geliş nedeni bilinmeyen kazalara da rastlanmıştır. Gelecekte

kullanılabilecek risk modelinin oluşturulması için tüm sivil havacılık kuruluşlarının, önemsiz de kabul edilse her türlü kazayı rapor etmesi ve kaza sonucunda doğru verilere ulaşabilmek için FDR ve CVR gibi cihazlar, uçağın büyüklüğüne bakılmaksızın tüm uçaklarda bulunması gereklidir.

Uçuş safhaları dikkate alındığında, en fazla kazaya sırasıyla iniş, yol ve yaklaşma safhalarında rastlanmıştır. Risk analizi sonucunda iniş safhasının çok yüksek risk, yol ve yaklaşma safhalarının ise yüksek risk derecesini temsil ettiği gözlenmiştir. Havacılık sisteminde görev alan her birimin önceliklerinin iniş safhasına yönlendirilmesinin, kazaların azalmasına katkıda bulunacağı değerlendirilmektedir. Özellikle, CFIT kazalarının meydana geldiği zaman dilimleri olan bu safhalara yönelik olarak risk kontrol çektirtileri hazırlanarak mürettebat tarafından kullanılmalı, risk analiz teknikleri, uçuş öncesi hazırlıklarına ithal edilmelidir.

meteorolojik şartlardan ve Kış mevsiminde havanın erken kararmasıyla uçuşların yoğunlukla gece şartlarında yapılmasından kaynaklandığı düşünülebilir. Ağustos ayının yüksek risk oranına sahip olması ise, bu dönemde yapılan uçuşların yoğunluğuyla açıklanabilir. Sivil havacılık şirketlerinin özellikle Sonbahar ve Kış Mevsimlerine yönelik risk tedbirlerini artırmaları, tüm personelin bu konuda bilinçlenmesini sağlayacaktır.

Risk yönetiminin bir diğer faydası da gelecek görevlere ışık tutmasıdır. Bu incelemede kullanılan zaman dilimi dışındaki çalışmalarda ve pratik olarak tespit edilemeyen verilerin de kullanıldığı analizlerde farklı bulgulara ulaşılabilir. Ancak havacılık kuruluşlarının, kendi özelliklerini ifade eden risk modellerini oluşturmaları gerekmektedir. Gerekli dokümantasyon teknikleri ile muhtemel risk sahalarının icracı unsurlar tarafından önceden bilinmesi, düzeltici işlemlerin yapılarak bu sayede mevcut

on Avoidance System II (ACAS II)", JAA CNS/ATM Steering Group, pp017_12, 1 (1998).

5. International Standards and Recommended Practices, "Annex 6, Operation of Aircraft", Part I - International Commercial Air Transport - Aeroplanes, 8th ed., ICAO, Kanada, 3-1, 6-9, 9-3 (2001).

6. European Air Traffic Management Programme-EATMP, "Mode S Programme in Brief", 2nd ed., Eurocontrol, Brüksel, 2 (2002).

7. Havacılık Enformasyon Hizmetleri Müdürlüğü, "Aeronautical Information Publication", DHMI Genel Müdürlüğü, Ankara, GEN 1.1-1, 1.5-1 (2005).

8. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, "2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu", Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, Madde-12, 17 (1983).

9. Hava Kuvvetleri Komutanlığı, "133ncü Avrupa Hava Kuvvetleri Uçuş Emniyet Toplantısı", AFFSC(E), Romanya, A2-A6, (2005).

10. Ranter, H., "Airliner Accident Statistics", Aviation Safety Network, ABD, 14, Ek-2, (2005).

11. Joint Aviation Authorities Committee, "JAR-OPS 1 Commercial Air Transportation (Aeroplanes)", Civil Aviation Authority, 5. Basım, İngiltere, 1-B-2, 1-N-5, 1-N-8 (2005).

12. Department of the Army, "Aircraft Training Program TC 1-210", Headquarters, Department of the Army, Washington, ABD, 5-8/12 (1995).

13. International Standards and Recommended Practices, "Annex 1, Personal Licensing", ICAO, 9th ed., Kanada, 2-3, (2001).

14. Jeppesen, "070-Operational Procedures", Civil Aviation Authority, İngiltere, 1-21, 12-1, (2005).

15. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, "Pilotların Kaptan Olarak Atanması ve Kaptan Eğitimine İlişkin Esaslar (SHT 61-103)", Ulaştırma Bakanlığı, Madde-3, 14, Ankara (2004).

16. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, "Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatı SHT 6A-50 Rev.03", Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, Madde-3, 1 (1989).

17. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)", Ulaştırma Bakanlığı, Ankara, Madde-52, 65, 79, 108, 112 (1992).

18. International Standards and Recommended Practices, "Annex 17, Security", 7th ed., ICAO, Kanada, 4-1, 4-2 (2002).

CFIT çeklisti (1. bölüm örneği)

1. Bölüm : CFIT Risk Değerlendirmesi

1. Kısım - Risk Faktörleri

Pist Işıklandırması	Değer	Sonuç
Tam Işıklandırma Sistemi	0	----
Sınırlı Işıklandırma Sistemi	- 30	----
Toplam Risk Faktörü	-----	-----

2. Kısım - Risk Çarpanı

Hava/Işık Durumu	Değer	Sonuç
Gece-Ay Yok	2.0	----
IFR	3.0	----
Gece ve IFR	5.0	----
Toplam Risk Çarpanı	-----	-----

Toplam Risk Faktörü x Toplam Risk Çarpanı = CFIT Risk Faktörü

Bu tip bir kullanımın haricinde, FAA Uçuş Emniyet Programı kapsamında hazırlanan FAA'in resmi internet sayfasında yayınlanan "Kişisel Minimumlar Çeklisti" uçuş ekibinin kişisel risk değerlendirmesini yapmasında, Transport Canada Örgütü'nün internet sayfasında yayınladığı risk yönetim çeklisti ise karar vericilerin emniyet sistemi risk değerlendirmesinde kullanılmaktadır.

Kazaların meydana geldiği zaman dilimleri dikkate alındığında, Ocak ayı ile Sonbahar ve Kış mevsimlerinin çok yüksek risk derecesine sahip olduğu gözlenmiştir. Bu zamanlarda meydana gelen kazaların, olumsuz

risklerin en aza indirilmesi mümkün olacaktır.

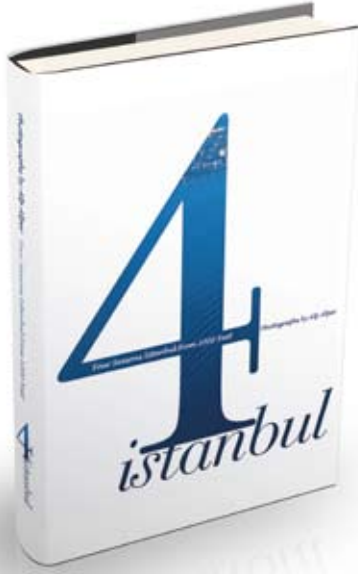
KAYNAKLAR

1. Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı, "Dünya Küçülüyor, THY Büyüyor", Türk Hava Yolları, İstanbul, 8-11, (2004).

2. Boatman, J., Hiles, J., McCray, G., Schoeman, D., Shockley, K., Stout, C., Werner, A., "Instrument Commercial Manual", Pat Willits, Jeppesen Sanderson, Inc., Kanada, 1-39, (2002).

3. European Air Traffic Management Programme-EATMP, "8.33 User Guide-Horizontal Expansion", 5th ed., Eurocontrol, Brüksel, 2 (2002).

4. Hawkes, D., "Airborne Collisi-

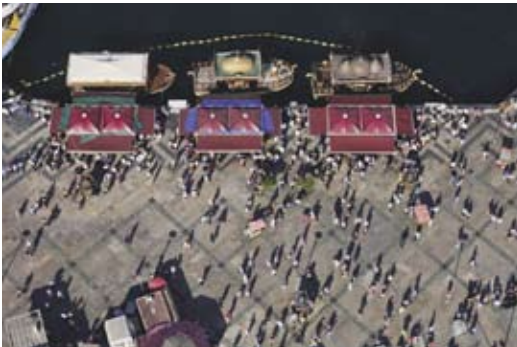


DÖRT MEVSİM İSTANBUL

Fotoğraf sanatçısı Alp Alper ekibiyle yaklaşık 6 yıl gibi bir sürede İstanbul üzerinden farklı zaman ve mevsimlerde uçarak "4 mevsim İSTANBUL" adlı kitabı tamamladı. Kitabın önsözü Ara Güler'e, mevsimlere dair yazılar da Sunay Akın, Mario Levi, M Zaman Saçlıoğlu, Yusuf Eradam, Nemika Tuğcu gibi Türk edebiyatının dev yazarlarına ait.

Kitap, İstanbul'da zaman icinde gerek yanarak, gerek yıkılarak, gerek kabuk değiştirerek değişen bir çok tarihi binayı ve dokuyu, 6 yıl içinde 4 mevsim boyunca değişen İstanbul'u, her şeye rağmen tüm güzelliğini ve ruhunu koruyarak bir belgesel niteliğinde sunuyor.

Kitabın Blog adresi: <http://4istanbulkitabi.blogspot.com/>



KİTABIN ÖNSÖZÜNÜ FOTOĞRAF SANATININ DUAYENLERİNDEN ARA GÜLER YAZDI.



Fotoğraflara bakarken

Alp Alper'in uzun yıllar boyunca gökyüzünden çektiği fotoğraflara bakarken acı ve hüznle şunu fark ettim. İstanbul'un zaman içinde ne kadar çok bozulduğunu ve bu süreç içinde estetikten ne kadar çok uzaklaştığını gördüm bu fotoğraflarda. Siz istediğiniz kadar bakış açınızı ve bulunduğunuz noktayı değiştirip durun, çirkinlik her zaman yine kocaman bir çirkinlik olarak kalıyor...

İstanbul artık bir zamanların o güzel ve cazibeli kraliçesi değil, veremli, hastalıklar içinde kıvranan bir kadın görünümündedir...

Kurtulur mu? Bana kalırsa ne yazık ki artık kurtulmaz!

Acı gerçek şudur. Yıllar ve yıllarca İstanbul'un sahip olduğu hazine değerindeki güzellikleri göremeyen, o güzellikleri hiç fark etmeyen, güzellik duygusundan nasibini alamamış bir zihniyet, uzun zaman içinde bu şehrin dokusuna ve

ruhuna saldırmış ve halen de saldırmaya devam etmektedir.

Bu şehirde bir zamanlar Mimar Sinan gibi bir üstat var iken, bugün bu şehri bu hale sokmak cinayetlerin en büyüğü, medeniyete karşı yapılabilecek en büyük düşmanlıktır.

İşte bu kitap bize bunu kanıtlıyor.

Ara GÜLER

Looking at Photographs

Looking at the photographs that Alp Alper has taken from the air over the past years, I noticed the following: in these photographs I can see how Istanbul has deteriorated over the years and during this time has moved away from any aesthetics. No matter how you change your angle of view, ugliness remains as ugliness, always.

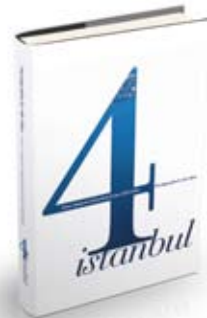
Nowadays Istanbul is no longer the beautiful and attractive queen it once was. At present it looks more like a woman who is in the throes of tuberculosis or another serious illness.

Can it be saved? Not in my view.

It is obvious that up to now a state of mind which has not noticed anything and hasn't had an iota of understanding of beauty has been attacking the substance and spirit of the city and continues to do so.

Once upon a time this city had a master like the architect Mimar Sinan. Today to bring this city to this condition is the biggest murder and the greatest crime against civilization.

Ara GÜLER





ALP ALPER KİMDİR?

1965 yılında Ankara’da doğdu. İlk, orta, lise ve üniversite öğrenimini bu kentte amamladı. 1992’de Türk Hava Yolları’nda Flight Dispatcher olarak çalışma hayatına başladı. Bu dönemde, okul yıllarında başlamış bulunan fotoğraf sanatı tutkusunu da geliştirmeye koyuldu. “Doğal bir fotoğraf stüdyosu” olarak nitelendirdiği İstanbul’da, bu tutkusunu uluslararası temellere oturtturarak sürdürüp geliştirdi.

Türkiye’yi sarsan büyük 1999 depreminden sonra bir ekip kurdu ve kendisini ‘Alp Alper’ olarak dünyaya tanıtan, “1000 feet’ten Türkiye” adını verdiği büyük serüvene atıldı. 2000 yılı sonunda Türk Hava Yolları’ndaki vazifesinin bir aşaması olarak Atina İstasyon Müdürlüğü görevine atandı. Bu göreviyle beraber Türkiye projesine de devam etti. Çalışmaları esnasında Atina, Warşova, Cape Town, San Paulo, London, Pekin, Disburg, Toulouse, Aussillon, Paris’de ‘Havadan Türkiye’ Fotoğraf sergileri açtı.

Türkiye’de Gezi-Traveler, Gurme, Ulusoy Traveler gibi dergilerle çalışan fotoğraf sanatçısı Alp Alper, 1999 yılından itibaren sadece Yunanistan’da Cosmos Travel ve National Geographic, ardından da Türkiye ve Polonya National Geographic dergilerinde çalışmalarını göstermeye başladı. Sanatçı halen Türkiye ile ilgili dört fotoğraf projesi ve iki belgesel projesini ekibiyle birlikte sürdürmektedir.

Sanatçının bugüne kadar “1000 feet’ten Türkiye” ve “Bir Düş Uçuşu Türkiye” adlı iki Fotoğraf kitabı bulunuyor. Görevi gereği halen Güney Afrika’da yaşamakta olan Alp Alper, fotoğraf tutkusunu dışında Paragliding ve Scuda Diving yapıyor. Tarih ve arkeoloji de Alp Alper’in özel ilgi alanındaki önemli satırbaşları.



WHO IS THE ALP ALPER?

Born and raised in Ankara, Turkey where he completed his schooling Alp Alper joined Turkish Airlines in 1992 as Flight Dispatcher. This is where he started to develop his passion for the art of photography which he had started an interest in during his youth. In Istanbul the city which he considered as his “own nature studio” he developed his talent to international standards and still continues on this journey.

In 1999, after the disastrous earthquake that shook Turkey, he formed a group, and introduced himself to the world as Alp Alper with his work titled “Turkey from 1000 feet”. This is how his adventure took off.

At the end of 2000 he took on his role in Athens as station manager for Turkish Airlines, where he continued his Turkey project. During this time he displayed exhibitions of “Turkey from above” in Athens, Warsaw, Cape Town, London, Sao Paulo, Beijing, Duisburg, Toulouse, Aussillon and Paris. Alp Alper, who worked with Gezi-Traveller, Gurme and Ulusoy Travelers magazines from 1999, started to work with Cosmos Travel and National Geographic in Greece. From there he also started displaying his work in Turkish and Polish National Geographic magazines.

As an artist he is still working on four photographic projects and two documentary on Turkey with his group. To date, as an artist he has two books titled “Turkey from 1000 feet” and “Dreamscape Turkey”. Due to his duties, Alp Alper is now residing in South Africa; Besides his passion for photography, he also enjoys Paragliding and Scuba Diving. Archeology and History play an importance specialty in his interests.

kitaptan bir kaç kare...



T.C. MUSTAFA KEMAL ÜNİVERSİTESİ İSKENDERUN SİVİL HAVACILIK YÜKSEKOKULU

İskenderun Sivil Havacılık Yüksekokulu sektörün ihtiyaç duyduğu bu kalifiye elemanları yetiştirmek amacıyla eğitim vermektedir.



Sivil havacılık endüstrisinde faaliyet gösteren işletmeler, sektördeki hızlı gelişmelere paralel olarak hem havacılık standart ve gerekliliklerini çok iyi bilen hem de yönetsel anlamda bilgi ve becerisi olan, analiz yeteneği gelişmiş, vizyon sahibi kalifiye insan gücüne ihtiyaç duymaktadır. Yüksekokulumuz sektörün ihtiyaç duyduğu bu kalifiye elemanları yetiştirmek amacıyla eğitim vermektedir.

Mustafa Kemal Üniversitesi İskenderun Sivil Havacılık Yüksekokulu, 04.12.1995 gün ve 22483 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan, Bakanlar Kurulunun 14.11.1995 tarihli 95/7515 sayılı kararı ile açılmıştır. Yüksekokulumuzda 1995-2010 yılları arasında Prof.Dr. Zafer Savaş DOĞANTAN, Prof.Dr. Ertuğrul BALTACIOĞLU, Yrd.Doç.Dr. Sabahattin NAL, Yrd.Doç.Dr. Hatice PAMİR ve Yard. Doç. Dr. Halil DEMİRER müdürlük yapmıştır.

Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği Bölümü 2008-2009 öğretim yılında lisans öğrenimine başlanmıştır. 2009-2010 öğretim yılında 48, 2010-2011 öğretim yılında 50 öğrencimiz merkezi yerleştirme sonucu bölümümüze kayıt yaptırmıştır. Ekim 2010 da başlayan ikinci öğretim programı öğrencileri ile toplam öğrenci sayımız 200'e yaklaşmıştır.

Sivil hava ulaştırma işletmeciliği bölümünde, sektörün gerektirdiği her türlü bilgi ve beceriyi kazandıracak, uluslararası standartlar doğrultusunda gerekli havacılık dersleri ile öğrencilerimizin yönetsel becerilerine bilgi katacak yönetim dersleri verilmektedir. Ayrıca bölüm öğrencilerine dört yılda 68 saat yoğun İngilizce dersi verilerek yabancı dil yeterliliği sağlanmaktadır. Öğrencilerimiz 2. ve 3. sınıf yazlarında havacılık sektöründe staj imkanı bulmaktadırlar.

Öğrencilerin sosyal ve kültürel faaliyetlerde bulunmaları ve kendilerini geliştirmeleri için, 21 bilgisayardan olu-

şan ses ve projeksiyon sistemli bilgisayar salonu,

50 kişilik okuma salonu, 50 kişilik kantin, okulumuz kampusunda hizmet vermektedir. Ayrıca, 4 dersliğimiz çok yönlü eğitim öğretimin gereklerine cevap verebilecek projeksiyon ve merkezi ses sistemi ile donatılmıştır.

Yüksekokulumuz Akademik ve İdari Personel:

Yard. Doç. Dr. Mehmet KARA	Müdür
Yard. Doç. Dr. Nuriye GÜREŞ	Müdür Yardımcısı
Öğr. Gör. Hakan VARÇIN	Müdür Yardımcısı
Yard. Doç. Dr. Halil DEMİRER	
Öğr. Gör. Osman SARAÇOĞLU	
Dr. Arş. Gör. Devrim GÜN	
Arş. Gör. Harun YILMAZ	
Arş. Gör. Seda ARSLAN	
Arş. Gör. İlyas KARASU	
Yeter YEŞİL	Yüksekokul Sekreteri
Meral BORAZAN	Memur
Bestami YALÇIN	Memur
Menekşe TOPAL	Memur
Mustafa Kemal KAYA	Memur
Osman COŞKUN	Memur

Ayrıca Hatay Havaalanı'nda görevli DHMİ, THY ve ÇELEBİ'de çalışan uzman kişiler okulumuzdaki bazı mesleki havacılık derslerine katkılar sağlamaktadırlar.

**Adres : Mustafa Kemal Üniversitesi
İskenderun Sivil Havacılık Yüksekokulu
Karaağaç Mevki İskenderun / Hatay
Web Adresi : www.mku.edu.tr/yo/shavacilikyo/
Telefon: 0 326 641 65 10 Fax: 0 326 641 65 16**



AKUT YAZIP
2930'A GÖNDERİN
5 TL KATKIDA BULUNUN
BİR HAYAT DA SİZ KURTARIN



GELECEĞİMİZİ BİRLİKTE KURTARALIM...

AKUT Merkez: Büyükdere Cad. No:120 34394 Esentepe / İstanbul / TÜRKİYE
e-posta: akut@akut.org.tr Tel: +90 (212) 217 04 10 Faks: +90 (212) 217 04 22

GÖRÜLESİ YERLER





BİR VAPUR MESAFESİNDE: TRİLYE (ZEYTİNBAĞI)

Hristiyanlığın kadim çağlarından itibaren büyük ilgi gören Trilye ve çevresinde çok sayıda görkemli kilise, manastır ve ayazmalar inşa edilmiş, ancak bu yapıların günümüze kadar sadece 3 kilise ve 1 manastır ayakta kalabilmiştir.



Trilye'nin isminin kaynağı konusunda çeşitli varsayımlar bulunmakta. Helence'de barbunya balığı anlamındaki "Trigleia" kelimesinden geldiğini ileri süren görüşlerin yanı sıra, Rumca 3 aziz anlamını (Tri: 3, ieLie: Aziz) taşıdığı ve M.S. 376'da İznik Konsilünde afaroz edilerek bölgeye yerleşen üç papazdan dolayı bu adı aldığı söylenmektedir...

Belde daha sonra Cumhuriyet döneminde "Zeytinbağı" adını almasına rağmen bugün de "Trilye" adı kullanılmaktadır.

TRİLYE'YE NASIL GİDİLİR?

Trilye'ye İstanbul Yenikapı'dan deniz otobüsü ile Mudanya'ya geldikten sonra karayolundan minibüsler ile 15 dakikada ulaşılabilir. Trilye Mudanya arasındaki yol zeytinlikler ve doymulmaz manzaralar ile dolu 10 km.lik bir yoldur.

İstanbul'dan Bursa yönüne oto-

mobili ile gidenlerse Gemlik'i 3 km. geçtikten sonra Engürücük sapağından girerek Kurşunlu, Güzelyalı, Mudanya üzerinden Trilye'ye varabilirler. Ayrıca Trilye'den güneye giden ve nefis manzaralar sunan bir karayolu sizi İzmir yoluna bağlamaktadır.

Unutmayın, karayolları yön levhalarında Trilye değil Zeytinbağı yazar.

TRİLYE TARİHİ

Trilye ve çevresi antik çağlardan beri yerleşime açık olmuş ve Osmanlılarca fethedilene değin Rumların yaşadığı bir yerleşim bölgesi olma özelliğini sürdürmüştür. Orhan Bey, 1330 yıllarında Trilye ve çevresini Osmanlı topraklarına katmış, yerli Hristiyan halkın bölgede kalmasına izin vermiştir. Trilye'ye daha sonra Anadolu'nun çeşitli yörelerinden müslüman nüfus yerleştirilmiş, ancak çoğunluk Kurtuluş Savaşı'nın sonucuna kadar hristiyanlardan oluşmuştur.

Trilye'de 1880'li yıllarda belediye kurulmuş, 1886 yılında Hristofaroz Efendi, 1888 yılında Mehmet Hayri Efendi, 1889 yılında Yorgi Efendi belediye başkanı olmuştur. 1906 yılında yine Kalmari Sokrat isimli Rum, Belediye Başkanlığı'na seçilmiştir. 5 kişilik belediye meclisinin tüm üyeleri Türkler ve Rumlar'dan oluşmuştur. Trilye'de 1908 yılına göre 820 hane bulunmaktaydı. 19.yy sonlarında beldede 109 Türk, 3657 Rum yaşamaktaydı. Bu tarihlerde Trilye'de 19 yağhane, 2 hamam, 3 okul, 1 cami ve 7 kilise vardı.

TRİLYE'DEKİ TARİHİ ESERLER

Hristiyanlığın kadim çağlarından itibaren büyük ilgi gören Trilye ve çevresinde çok sayıda görkemli kilise, manastır ve ayazmalar inşa edilmiş, ancak bu yapıların günümüze kadar sadece 3 kilise ve 1 manastır ayakta kalabilmiştir.

Osmanlılarca camiye dönüştürülen ve Fatih Camii adını alan



Büyük Kilise, duvarlarına tarihte ilk kez resim yapılan Kemerli Kilise, ev olarak kullanılan düNDAR evi (Yuannes Kilisesi), bir de yemekhane olarak kullanıldığı için bu adla anılan kilise günümüzde varlıklarını zor da olsa sürdürüyorlar.

Tipik bir dar Trilye sokağında bütün görkemi ile karşımıza çıkan ve 1909 yılında papaz okulu olarak neo-klasik tarzda inşa edilen Taş Mektep bizi gerçekten büyülüyor. 1980'li yıllara kadar ilkökul eğitimi verilen Taş Mektep bugün maalesef bakımsız durumda bulunuyor.

Yavuz Sultan Selim zamanında Trilye'ye yerleşen Türklerin inşa ettiği hamam, asırların ötesinden bize sıcak selamlar sunuyor.

Trilye'ye adını veren 3 papaz, ayrı ayrı yerlerde 3 manastır kurdular. Aya Yani, Aya Yorgi ve Aya Sotri manastırları. Günümüzde bunlardan sadece Aya Yani kısmen ayakta kalabilmiştir.

Trilye'nin Rum ve Türk mimarisinin tipik ve muhteşem örnekleri olan evleri ise bakımsız ve biraz hüzünlü de olsalar, dizi dizi saksılardaki çiçekleri, zarif pencere ve

perdeleri, konuksever kapıları ile gülümsemeyi sürdürüyorlar.

TRİLYE'NİN DOĞAL ZENGİNLİKLERİ

Bütün dünyada haklı bir ün yapan Trilye zeytini bölgenin en önemli ürünüdür. Birçok Akdeniz ülkesinin Trilye zeytinini kendi ülkelerinde yetiştirme çabaları başarısızlıkla sonuçlanmış, Trilye zeytini hep rakipsiz kalmıştır. Orta boyda, küçük çekirdekli ve çekirdeği meyvesine yapışmayan Trilye zeytinin salamura yöntemiyle 3-4 yıl saklanabilir. Sofralık olarak tüketilen zeytinlerden alınan ikinci ürün ise enfes zeytinyağıdır. Ayrıca olgunlaşmış yeşil zeytinlerden kırma, çizme ve az tuzlu konserve zeytin üretilir.

Trilye'de balıkçılık eskiden olduğu kadar büyük çaplı olmasada, günümüzde önemli bir geçim kaynağıdır.

Trilye'de bağcılık, şarapçılık, ipekçilik de geçmişte kalan uğraş alanlarından sayılabilir.

Günümüzde yöre halkının %90'ı geçimini zeytincilikle sağlamaktadır.

NE YENİLİR?

Trilye'de sofraların başta zeytin, zeytinyağı ve balık.

Lambalı radyosundan hala şarkılar yükselen ve özel ambalajında zeytinyağı ve hediyeelik eşyalar bulabileceğiniz Savarona Restoran'dan başka Liman Restoran, Şekerev, Mahur ve Türk yemekleriyle ünlü Mehmet Ali Restoran mutlaka uğranılması gereken lezzet durakları...

NEREDE KALINIR?

Trilye'de eski bir Trilye evinin aslına sadık kalınarak restore ve dekore edilmiş, anılarla yüklü olan Savarona Pansiyon'da ve yine eski bir yapının titizlikle yapılan onarımı ile meydana getirilen Trilye Otelinde konaklamak mümkündür.

ANLAŞMALI KURUMLAR

WOW Hotel İstanbul	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
Türkiye Ekonomi Bankası (TEB)	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
Eski Ev Balık Lokantası	TALPA üyelerine özel %10 indirim	Çamözü Sk. No:13 Yeşilköy / İstanbul Tel : 0212- 663 55 31
TAMAŞ (Volkswagen Yetkili Bayii & Servis)	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
İstanbul Lisan Merkezi	TALPA üyelerine %25 indirim TALPA site-mizden link ile ücretsiz İngilizce ve Almanca eğitim	Tüm şubelerde Tel : 0212 571 82 84 www.ilm.com.tr
Özel Gaziosmanpaşa Hastanesi	TALPA Üyelerine %60' a varan indirimler	Tel : 0212 615 38 38 nurhan.aykan@gophastanesi.com.tr
Forsa Balık Restaurant	TALPA üyelerine özel %15 indirim	Samatya Balıkçılar Meydanı Tel : 0212 586 70 70 www.forsabalik.com
The North Shield Pub	TALPA üyelerine özel %15 indirim	Şevketiye Mah. İstanbul Cad. Çınar Hotel Yanı, Bakırköy / İstanbul Tel : 0212 574 46 26
Gözlükevi Gözlük ve Lens Merkezi	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
Sheraton Otel	Restoranlarda Hafta İçi % 20,Cuma ve C.tesi % 10 İndirim	Sahilyolu Ataköy Bakırköy Tel : 0212 413 06 00 - 4145 www.sheraton.com
Green Park Otel (Merter, Kartepe, Taksim, Bostancı)	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
Titanic Otel & Spa	TALPA üyelerine özel% 70'e Varan İndirimler	www.titanic.com.tr
Serbest Muhasebeci / Mali Müşavir	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
Trinity Bilgisayar	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



May Optik	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
Flyinn Home Store Cafe	% 15 İndirim	Şenlikköy mahallesi Harman sotb no:48/46 Flyinn AVM Foodcourt Florya/İstanbul Tel: 0212 573 07 21 Fax: 0212 573 07 31
Şark Sofrası	TALPA üyelerine özel %10 indirim	İstasyon Caddesi No:20 Yeşilköy Tel : 212 662 11 46
Cities Lounge Kitchen	TALPA üyelerine özel %20 indirim.	Sahilyolu Cad. No:2 Yeşilyurt Tel : 212 573 48 90
Hayal Bahçesi Restaurant&Cafe	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
Efe Balık Restaurant	TALPA üyelerine özel %20 indirim.	Yeşilköy Tel : 212 662 22 15 GSM : 538 610 73 79
Truva Emlak	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
Yüksek Hayaller	Çok özel indirimler	www.yuksekhayaller.com
Aygrup İnşaat	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.aygrupinsaat.com
Şen Anahtar	Tüm hizmetlerde %10 indirim	Fetih Cad. No.41 Şirinevler, İstanbul Tel : 212 503 92 13 GSM: 532 366 21 38 www.senanahtar.com
Rumeli Kale Cafe& Pastane	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
Arion Boutique Hotel	Otel Konaklamalarında % 25 indirim avantajıyla tatil imkanı	Evrin İLHAN Gümüşlük/Bodrum Tel : 0252 388 6333 Fax: 0252 388 6987 Cep: 0532 6001208
Zümrüt Fotoğraf Stüdyoları	TALPA Üye kartları ile gelen üyelere % 10 İNDİRİM uygulanacaktır.	Merthan KARAKAŞ 0212 441 99 47-48 0555 391 52 59
HTA Eğitim&Danışmanlık	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
Duyar Gayrimenkul	TALPA üyelerine çok özel indirimler.	www.duyargayrimenkul.com Tel: 663 41 10 - 663 41 98



işbirliğiyle



Türk Hava Yolları Personeline

ICAO Level 4

grup ve özel ders eğitimleri başlıyor



Tüm şubelerimizde

TOEFL-IBT

yetkili sınav merkezimiz

Uluslararası uçuş veya ticari hava taşımacılığı yapacak pilotlar ile trafik kontrolörleri ICAO derecelendirme cetveline göre Mart 2011 tarihinden itibaren en az operasyonel seviye (Level-4) dil yeterliliğine sahip olmalıdır.

KİŞİYE ÖZEL ESNEK DERS SAATLERİNDE, sertifikalı deneyimli Türk ve İngiliz öğretmenlerimizle Genel İngilizce, İş İngilizcesi, Akademik İngilizce Programları (TOEFL, PROFICIENCY, IELTS, FCE, ÜDS-KPDS sınavlarında %99 başarıyla en çok öğrenci yetiştiren kurum) ILM öğrencilerine bilgisayar donanımlı sınıflarda akıllı tahtayla, multimedya sistemleriyle ders yapılmaktadır. Seviyelerine uygun Gramer, Konuşma, Telaffuz ve İş İngilizcesi derslerinden **ÜCRETSİZ** yararlanabilirler.

TOEFL

ÜDS

KPDS

PROFICIENCY

TOEIC

IELTS



TALPA Üyelerine
%20 İndirim



İSTANBUL LİSAN MERKEZİ

TOEFL TEST CENTER

ETS AUTHORIZED
TOEFL iBT CENTER

İNGİLİZCE • ALMANCA • İSPANYOLCA • RUSÇA
kursları

Bakırköy

0212 571 82 84 - 94
bakirkoy@ilm.com.tr

Beşiktaş

0212 227 64 47
besiktas@ilm.com.tr

Mecidiyeköy

0212 217 46 20 - 57
mecidiyekoy@ilm.com.tr

Kadıköy

0216 349 19 99 - 50
kadiykoy@ilm.com.tr

www.ilm.com.tr

27
YILLIK
TECRÜBE

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

DenizMortgage Danışma Hattı 444 36 34



DenizBank 

www.denizbank.com | 444 0 800

Türkiye kanatlarımızın altında...

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