

# KOKPIT

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yayınıdır

'TEN BAKIŞ

İKİ AYDA BİR

YAYIMLANIR

MART / NİSAN 2010

YIL : 02

SAYI : 12

Ücretsizdir.

26 Nisan Türkiye Pilotlar Günü  
*kutlu olsun*



**GELİN DAHA GÜÇLÜ  
BİR TAKIM OLALIM!**

*Kpt. Plt. Nuri SAKARYA'nın yazısı sayfa 45'de...*

**ICAO ANNEX 13 HAVARACI KAZASI  
VE OLAYI SORUŞTURMASI KURALLARI(II)**

**PİLOT DEPRESYONU  
ve CRM' E ETKİSİ**



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!





## YENİ YÖNETİM GÖREVİ DEVRALDI



Kpt. Plt. Muzaffer Özacar

### DEĞERLİ ARKADAŞLARIM

**29** ARALIK 2009 günü yapılan TALPA Olağanüstü Genel Kurulunda 6. dönem Yönetim Kurulu görevini yeni Yönetim Kuruluna devretmiştir. Türkiyemizin çok önemli bir unsuru olan Türk sivil havacılığın hizmet eden Türkiye Havayolları Pilotları Derneği'nin yönetiminde görev almanın onur ve gururunu taşıyoruz.

Bu yüce ve kutsal görevi bizden önce üstlenen arkadaşlarıma ve büyüklerime bu güne kadar yaptıkları tüm uğraşlardan ve özverili çalışmalarından dolayı teşekkürlerimi sunuyorum.

Göreve geldiğimiz günden başlamak üzere, ulusal mevzuat ve uluslararası dökümanlar çerçevesinde üslenmiş olduğumuz görevimizin bilinci içinde TALPA'yı etkin kılmak, başarılı duruma getirmek için açık, şeffaf ve doğruluk ilkelerimizle tüm gücümüzle çalışacağımıza söz veriyoruz.

TALPA'nın etkinliğini ve yaptırım gücünü daha ileriye götürebilmek için Ulaştırma Bakanlığı ve gerektiğinden diğer bakanlıklar, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, hava taşımacılığı şirketleri ile her türlü iletişim yöntemlerini kullanarak bir an önce Türk Hava İş Yasasının çıkarılması için uğraşlarımıza tüm hızımızla devam edeceğiz. Diğer ülkelerinde dikkatini çeken Türk Sivil Havacılığı ve Hava

Taşımacılığının bu hızlı gelişmesinde başta uçuş emniyetinin en üst düzeyde korunmasının pilotlarımızın Uluslararası ve Sivil Havacılık mevzuatına tam uyumlu görev yapmalarının yakın takipçisi olacağız. Bu amaçla TALPA çatısı altında oluşturulan uçuş emniyet ve kaza önleme inceleme komisyonlarının faaliyetlerinin gelişerek devam etmesine desteğimiz devam edecektir. TALPA yönetimi olarak faaliyetlerimizin etkinliğini arttırmak amacıyla her türlü meslek grupları ile de paylaşım içinde olacağız.

Değerli meslektaşlarımız başta olmak üzere, her türlü öneriye açık olacağız. Tüm üye arkadaşlarımız ve bize destek olan kuruluşlar ile bilgi paylaşımı ve haberleşmeyi sağlayacak haberleşme sistemini kuracağız. Göstereceğiniz ilgi ile üye sayımızın artmasında sağlanacak kaydın bize güç vereceği güçlü bir TALPA'yı yaratacağız. TALPA'nın mevcut olanakları ile yeni bir binaya kavuşması için uğraş göstereceğiz. Oylamaya katılmayan arkadaşlarımıza da teşekkür ederiz. Daha önce TALPA yönetiminde görev yapmış değerli arkadaşlarımızın, üyelerimizin haklarının ve meslek itibarının korunması için gösterdikleri özeni artan şekilde korumaya devam edeceğiz.

Sağlık ve mutluluk dilekelerimizi yol-luyoruz; emniyetli uçuşlar...



## Ortak Girişimler ve Bir Ortak Girişim İşletmesi Olarak TAV (TEPE-AKFEN VENTURE)

s.04

## ICAO ANNEX 13 HAVAAZASI KAZASI VE OLAYI SORUŞTURMASI KURALLARI(II)

“Bir kaza veya olay soruşturmasının tek amacı kazaların ve olayların önlenmesi olacaktır. Bu faaliyetin amacı suçlama veya sorumluluğun paylaşılması değildir.” (Annex 13, Bölüm3, para3.1)

s.14

## KAPIDAN KAPIYA 36 SAAT

Slide’ın uçağın kapısından sökülüp tamir edilmesi son derece meşakkatli bir iştir. Dar gövdeli uçaklar için minimum 1,5 gün, geniş gövdeli uçaklar için 3 gün civarında bir çalışma gerektirir...

s.16



## Huzurlu bir tatil cenneti İÇNEADA

Denizle orman havasını teneffüs ederek yürüyüşe çıkanlar stres atarken aynı kumsalda dalgaların taşıdığı deniz kabuklarını da...

s.20



# ÇARLI'NIN AFAKAN'INDAN CANIM AILEM'İN HALİM'İNE...

Pilotluk benim için aile, yaşam, baba, anne... Ben gözümlü pilot bir babanın evinde açtım. Pilot olmak istedim ama kimya dersinden geçemedim.



## s.62

BAŞKANDAN	01
HAVA DURUMU	08
GÜNCEL	10
HAYATIN İÇİNDEN	24
MAKALE	28
SAĞLIK	32
HAVAYOLU ŞİRKETLERİMİZ	34
TALPA'DAN HABERLER	36
AKADEMİK BAKIŞ	42
AKROBASİ	44
UÇUŞ EMNİYETİ	48
UÇUŞ PSİKOLOJİSİ	58
HAVACILIK TIBBI	70

#### 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 :** Beyin Takımı (212 660 03 81)

**BASKI :** SENK OFSET Orta Mh. İbrahimağa Cd. No:18 Kismet Han  
A Blok K:2 No:8 Bayrampaşa 34160 İstanbul  
Tel : 212 493 26 26 Fax : 212 493 26 27

TALPA, Türkiye'de pilotların neredeyse biricik örgütü. Türk sivil havacılığının henüz bebeklik aşamasında öncü havacılar tarafından kurulmuş. O günden bu yana da gücü yettiğince pilotluk mesleğinin onurunu dik tutmaya, çok seçkin bir meslek gurubunun çıkarlarını koruyup kollamaya çalışıyor.

Öte yandan pilotluk ağır bir teknik eğitiminde sonra yapılabilen bir meslek. Üstelik uluslararası boyutları var. Her pilot, ortalama Türk vatandaşıma göre dünyaya daha açık olmak durumunda. Gidip başka ülkeleri görüyor, başka ülkelerdeki havacılık örgütlerini yakından tanıyor. Buna karşın Türk pilotları bu güngörmüşlüğüne örgütlenmede, biraraya gelmede bir avantaja çevirebilmiş değil. Yedi binleri aşan pilot sayısına karşılık, TALPA'nın üye sayısı halen 1500 dolayında.

Kpt. Plt. Nuri Sakarya yazısında işte bu çelişkiye değiniyor ve pilotları kimbilir kaçınıcı kez TALPA'ya çağırıyor. Sakarya'nın yazısı okunduğunda da sorunun ne TALPA'yla, ne de "gelip geçici" olan TALPA yönetimleriyle ilgili olmadığı görülecektir. Bu "bizim" toplumsal bir sorunumuz. Sonuna kadar "bireysel takılıp", sıkışınca "nerede bu insanlar, nerede bu devlet" diye yakınmak kimliğimizin bir parçası ne yazık ki. Bu kısır döngüyü kırma ihtimali en yüksek olanların başında yine de pilotlar geliyor. TALPA'ya üye olmanın, tarihsel ve toplumsal bir anlamı da var özetle; daha ne duruyorsunuz?

Bu sayımız 26 Nisan Pilotlar gününe denk geldi. Mevsimlerin en güzelinde, mesleğin en güzel insanlarından biri olan Fesa Evrensev'den ilhamımı olan en güzel günümüzü kutluyoruz. Bütün Pilotlarımız davetlimizdir.

Kokpit'ten Bakış iki ayda bir elinizde. Yazarı çizeri TALPA camiasıdır. Okuyan, araştıran, bulgularını TALPA üyeleri ile paylaşan oldukça geniş bir yazar topluluğumuz oldu. Emeği geçenlerin ellerine sağlık.

Yeni sayıda yeniden buluşmak dileğiyle...

## UÇAK KAZASINDA ÖLEN THY PERSONELİ ANILDI



Türk Hava Yolları'nın (THY) Amsterdam'da düşen Tekirdağ isimli uçağında hayatını kaybeden THY personeli için, ölümlerinin birinci yıldönümünde Edirnekapı'daki mezarları başında anma töreni düzenlendi.

Edirnekapı'daki THY Şehitliği'nde düzenlenen anma törenine kazada hayatlarını kaybeden Kaptan Pilot Hasan Tahsin Arısan, İkinci Pilot Olgar Özgür ve Kabin Memuru Ulvi Murat Eskin'in aileleri ve arkadaşlarının yanı sıra THY Uçuş Hizmetleri Daire Başkanı Asaf Bora katıldı. Edirnekapı'daki Şehitlik'te saat 16:00'da bir araya gelen ölen personelin yakınları ve arkadaşları, mezarları başında dua etti. Şehitlerin mezarlarına karanfil ve çiçek bırakan yakınları gözyaşlarına hakim olamadı. THY adına törene katılan Uçuş Hizmetleri Daire Başkanı Asaf Bora, şehit personelin ailelerine sabır dileyerek, "Bizim de yüreğimiz yanıyor. Ama tabiki ateş düştüğü yeri yakıyor. Tesellimiz cennete gitmiş olmaları. Hepsini rahmetle anıyoruz" dedi.

## SHGM'den ÇEVRECİ YAYIN



SHGM "Havaalanlarında Çevresel Etkiler" başlıklı bir kitap daha yayınladı. Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği (IATA) tarafından yayımlanan "Airport Development Reference Manual" dokümanının bir bölümünün

Türkçe'ye tercüme edilerek uyarlanmış hali olan "Havaalanlarında Çevresel Etkiler" adlı bu kitap, havaalanlarının çevresel etkilerine yönelik hususları içeriyor. Eser özellikle sivil havacılık sektöründe; çevresel yönetim planlaması, havacılığın sürdürülebilir bir şekilde büyüyebilmesini sağlayacak ortaklıklar, sürdürülebilir kalkınma, uçak gürültüsü ve gürültü yönetimi, uçaklardan havaalanı emisyonları ve azaltılması ile atık yönetimine ilişkin konularda bilgi vermeyi amaçlıyor.

## TÜRKİYE-AVUSTRALYA HAVACILIK ANLAŞMASI

Türkiye, 2010'nun ilk anlaşmasını Avustralya ile imzalayarak yurt dışı uçuş ağını Okyanusya'ya kadar uzattı.

Türk ve Avustralya sivil havacılık otoriteleri 27-28 Ocak 2010 tarihlerinde Avustralya'nın başkenti Canberra'da bir araya gelerek ikili havacılık anlaşması imzaladı. Anlaşmaya göre Türkiye - Avustralya seferleri direkt seferlerle gerçekleştirilebilecek. Anlaşma öncesi yolculuk süresinin yaşanan aktarmalarla 30 saati bulunduğu seferler, anlaşma sonrası yaklaşık 10 saat kısılacak.

Her iki ülkeden de birden çok havayolunun sefer yapmasına imkan sağlayacak anlaşmaya göre; Türkiye'deki ve Avustralya'daki bütün noktalar tarifeli sefer noktaları olarak belirlendi. Taraflar ayrıca tayin edilen havayollarına haftalık 5 frekans yolcu seferleri düzenleme hakkı verilmesi ve üçüncü taraf dahil sınırsız kod paylaşımı konusunda anlaşmaya vardı.

Yeni mutabakat zaptı çerçevesinde yine eğitim, bakım onarım, yer hizmetleri, havaalanı operasyonu ve sivil havacılık ile ilgili diğer konularda da işbirliğini güçlendirme kararları alındı.

Türkiye'nin daha önce THY aracılığı ile Star Alliance bağlantılı olarak uçuş gerçekleştirdiği Avustralya'ya yapılan anlaşma çerçevesinde artık yabancı havayolu işletmelerine aktarma olmadan Türk taşıyıcılar ile doğrudan uçuş gerçekleştirilebilecek. Anlaşma kapsamındaki kod paylaşımı çerçevesinde, havayolu işletmelerimiz uzun menzilli uçaklarla veya sadece yakıt ikmali yaparak Uzak Doğu üzerinden Avustralya seferi düzenleyebilecek.



## PILOT SAYISI YÜKSELİYOR

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 2009 yılında verilen pilot lisansı sayısı 584'e ulaştı.

Uçuş okullarında gerekli eğitimi aldıktan sonra SHGM'nin yaptığı pilot teorik sınavları ile uçuş yetenek testlerini başarıyla tamamlayan 584 kişi pilot lisansı almaya hak kazandı. Böylece ülkemizde toplam pilot sayısı 7097'e yükseldi.

Helikopter, balon ve microlight pilot lisansları da dahil edildiğinde ülkemizdeki toplam lisans sayısı 7 bin 365'i buluyor. Filolarını her geçen gün büyüten havayolu ve hava taşıma işletmelerimizde ise 4500 pilot aktif olarak görev yapıyor.

Pilot olmak isteyen kişilerin uçuş okullarına başvurarak pilot eğitimi aldıktan sonra SHGM tarafından açılan sınavlarda başarı sağlanmaları gerekiyor. Ticari Pilot Lisansı (CPL) için 9 dersten, Aletli Uçuş Yetkisi (IR) için 7 dersten, Havayolu Nakliye Pilotu Lisansı (ATPL) için ise 14 dersten sınava giriliyor. Her dersten en fazla dört defa sınava girme hakkı olan adayların sınavlarını toplam 6 oturumda ve 18 ayda tamamlaması gerekiyor.



## SİVİL HAVACILIKTA DEĞERLENDİRME TOPLANTISI



Türk sivil havacılık sektörünün 2009 yılındaki çalışma sonuçları ve 2010 yılı hedefleri üzerinde görüş alışverişinde bulunmak üzere Türk sivil havacılık sektörü 23 Ocak Cumartesi günü Sapanca'da bir araya geldi. Toplantıya Sivil Havacılık Genel Müdürü Dr. Ali ARIDURU başkanlığındaki SHGM heyeti ve Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği (TÖSHİD) yönetimi ile üyelerinden oluşan toplam 55 kişi katıldı.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 2009 yılı içerisinde gerçekleştirilen tüm alanlardaki çalışmalara yönelik bilgileri paylaşan Genel Müdür Dr. Ali ARIDURU, ikili anlaşmalardan, denetim rakamlarına, bölgesel işbirliği oluşumlarından, mevzuat çalışmalarına yönelik yoğun bir yılın geride bırakıldığını, 2010 yılında da bu çalışmaların artarak devam edeceğini belirtti.

Kamuoyunda SHGM ile oluşan algıda haksız bazı durumların yaşandığına vurgu yapan Arıdur, artık farklı bir yol izleyeceklerini belirterek: "Sivil havacılıkta 150 değil, 22 bine yakın kişi çalışıyor. Bunu böyle görmek lazım. Bu 22 bin kişi de sivil havacılığın personelidir. Herkes yaptığı iş ve işlemlerden birinci dereceden sorumludur. Sektör yöneticilerini uyarıyorum, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü haberli habersiz denetimlerle işletmelerin yapmış olduğu iş ve işlemleri denetlemeye devam edecek. Yine uçuş emniyeti anlamında eksiklik ortaya çıkıyorsa, havacılık kuralları çerçevesinde, uçuş durdurma, yönetici formlarının iptali ve ruhsat iptallerinin sürpriz olmaması gerektiğinin bilinmesini istiyorum" diyerek sektöre önemli uyarılarda bulundu.

Arıdur ayrıca, bugüne kadar Genel Müdürlük tarafından sadece para cezaları, yönetici onay belge iptalleri, uçuş durdurma ve ruhsat iptallerinin yapıldığını fakat basın aracılığıyla kamuoyu ile paylaşılmadığını vurgulayarak, şeffaf yönetim gereği artık bunların kamuoyu ile paylaşılacağını altını çizdi.

Hazırlayan:

**Kpt. Plt. Sinan İŞILDAR**

# THY FİLOSU BÜYÜYOR



Türk Hava Yolları Boeing firmasından 20 adedi kesinleşmiş, 15 adedi opsiyonlu, 10 adet B737-800 ve 10 adet B737-900 ER almayı kararlaştırdı. Uçakların filoya 2011 ve 2014 yılları arasında katılması bekleniyor. Opsiyonlu olan 15 adet uçağın da B737-800 ve B737-900 ER'lerden oluşması planlanıyor. Opsiyonlu paketin de 2013-2015 yıllarına planladığı belirtiliyor. THY yenileştirme programı ile filosunu gelecek 6 yıl içinde yüzde 50 büyütmeyi planlıyor.

## HAVACILIK TARİHİ

1949 Amerikan Sivil Havacılık Otoritesi, GCA radarının kötü hava koşullarında iniş sistemi olarak kullanımını onayladı. Bu mobil sistem ILS (Instrument Landing System) gelişmesi ile kullanıma başlandı. Radyo Frekans sistemlerindeki gelişmelerle birlikte radyo temelli yaklaşma sistemleri 1920'li yıllardan beri geliştiriliyordu. Radyo frekans temeli ile çalışan ILS sisteminin uygulaması 1938 yılında kar fırtınasında Pittsburgh Havaalanına inen tarifeli bir seferde başarı ile uygulandı.

22 Temmuz 1970 B747 Pan -Am Havayollarının 324 yolcusu ile Heathrow havalimanına ilk ticari uçuşunu gerçekleştirdi.

## AIRBUS UÇAKLARINA ZAM



Airbus yeni yıl ile birlikte tüm uçaklarının liste fiyatlarına yüzde 5.8 oranında artış yaptığını açıkladı. 2008 yılından beri artış yapılmayan tüm modellerin 2010 yılbaşı itibarı ile yeni fiyatlar üzerinden satışta olacağı belirtiliyor.



# AMERICAN EAGLE'A 2.5 MİLYON DOLAR CEZA

FAA (The US Federal Aviation Administration) American Eagle Hava Yollarına 2.475.000 Dolar ceza kesti. American Eagle Hava-yollarının 2008 Ocak-Ekim tarihleri arasında yaptığı 154 yolcu seferinde Bagaj ağırlık listeleri ile uçak kargo Load sheet'lerinin, şirketin elektronik weight and balance sistemine girişlerinin farklı olduğunu tespit etti. Bu durumun özellikle iniş ve kalkışlarda uygun uçuş kontrol değerleri ile sürat hesaplamalarında hatalar doğuracağına karar verildi. Şirketin 30 gün içinde ceza ile ilgili FAA nezdinde girişimde bulunması gerekiyor.



# ETİYOPYA HAVA YOLLARI B737-800 KAZASI

Etopya Havayollarına ait B737-800 uçağı 82 yolcu ve 8 mürettebatı ile birlikte Beyrut'tan kalkıştan kısa bir süre sonra Akadeniz'e düştü. B737-800 ile kalkıştan 5 dk sonra temas kesildi. Edinilen bilgilere göre Addis Ababa'ya devam eden uçağın rotasında yoğun hava aktivitelerinin olduğu tespit edildi. Görgü tanıkları B737-800 uçağının çarpmadan önce havada bir parlama ile kıydan yaklaşık 3,5 km mesafeye düştüğünü söylediler. Kurtarma operasyonu helikopter ve gemilerin katılımı ile sürdürüldü.



# TALPA'nın ilk helikopter pilotu: **YAŞAR ŞEN**

Denir ki her kuralda kan vardır, evet her kötü bir havacılık olayında ortaya çıkan bir gerçek vardır. İşte o gerçek, kural olarak karşımıza çıkar. Bana derler ki pilot olmasaydın ne olurdu; doktor olurum. Ben doktorlukla pilotluk mesleğini sonuçları bakımından birbirine çok benzer buluyorum, ikisi de insan hayatı ile yakın ilgili, her ikisinin hatası da acı ve gözyaşı getirir.



### -Havacılığa ne zaman başladınız?

-1966 yılında Kara Harp Okul'undan piyade teğmen olarak mezun oldum ve Artvin'e 211.PA Komutanlığına tayinim çıktı. 211 PA Komutanlığı'nda görev yaparken bu alaya bağlı Meydancık Hudud Bölüğüne atandım.

Şirin mi şirin olan Meydancık'ta görev yaparken 1971 yılında Kara Kuvvetleri Havacılık Okulu'nda açılacak olan pilotaj kursu için müracaatımız istendi. Ben de müracaat ettim, gerekli işlemlerden sonra kursa başladım. Yalnız bir şeyi itiraf etmeden geçemem; inanın bana, ben o güne kadar uçağı bu kadar yakından görmemiştim. Sonunda kurs başladı, zorlu bir eğitimden sonra uçak pilotu olarak K.K.Havacılık bünyesinde göreve başladım, değişik uçaklarla görev yaptım. 1974 Kıbrıs hareketından sonra ihtiyaç duyulan helikopter pilot kadrosuna katıldım ve uçuş öğretmeni olarak gururum dediğim pilotları yetiştirdim. Kara Kuvvetleri Döner Kanatlı Uçuş Eğitim Kurul Başkanlığından 1987 yılında kendi isteğimle emekli oldum.

### -Sivil havacılıktaki gelişme o günlerden bu yana ne durumda sizce?

-Ülkemizde Sivil Havacılık olsun, Askeri Havacılık olsun baş döndürücü hızla gelişmekte; bu hızla ayak uydurmak onun hakkını vermek de yine bu hızla gelişen ve her geçen gün yenilenen teknolojiyi kullanan eğitilmiş ve eğitimi devamlı ve sürekli olan pilot ve teknisyenlerle mümkün olmaktadır. Sivil havacılığın bu kadar süratle gelişmesi, hava trafiğinin her geçen gün hızla artması beraberinde buna hizmet verecek olan havacılık sektöründe uluslararası standartları da beraberinde getirmektedir. Bu



Ben ve arkadaşlarım beraberce Pilotlar Derneğini kurduk. Elbette bu bir ihtiyaçtan doğdu, çünkü pilotlar kaderde, kıvançta ve tasada ortak noktaları olan insanlardır. Bütün pilotların problemleri, istekleri aynıdır; birinin problemi diğerinden farklı değildir. O nedenle bir araya gelelim, birbirimize omuz verelim; bir elin nesi var, iki elin sesi var, dedik ve bu derneği kurduk.

anlamda DHMİ Genel Müdürlüğü, hava trafik yönetimi ve havaalanı işletmecisinde Türkiye'de tek olan öncü bir kuruluş olarak hizmeti ve hizmetteki kaliteyi en iyi şekilde havacılığa sunmaktadır.

Geçmişe baktığımızda şartlar ve imkanlar bakımından pilotluk mesleğinde teknolojik anlamda çok ama çok şey değişti. Bir pilot bir yerden diğer bir yere giderken ona yardımcı olan bir pusuladan başka S.S yardımcı cihazı yoktu. Kaybolmadan gitmek, sefer yapmak pek kolay olmazdı. Şu an varacağımız noktaya sıfır hatayla gidiliyor ve uçuş emniyeti bu günkü teknoloji ile tam anlamıyla sağlanmak-

ta ama yine de maalesef kazalar oluyor, bunu sıfıra indirmek mümkün olmuyor. Bakın karayollarından aldığımız bilgiye göre dünyada 40.000'de bir ölümcül kazalar oluyor. Fakat dünya bunlardan bütünüyle haberdar olmuyor. Ancak tek motorlu bir kişilik bir uçağın düşmesinden bile haberdar oluyor. Yine hafızam beni yanıltmıyorsa karayollarında 40.000'de 1'e karşılık havayollarında milyonda bir kaza olabiliyor. Bu da havayolunun emniyetinin vurgulanması bakımından çok önemli. Elbette bu uçuş emniyetinin artmasında teknoloji ile birlikte bunu kullanarak pilot ve teknisyen kadrosunun eği-



Pilotlar kader birliği yapmış insanlardır... İnsanın doğasına aykırı olan uçma yeteneğini bir takım teknolojiyi kullanarak elde eden kişi pilottur; bu da kolay kolay elde edilen bir iş değildir.

timine verilen önemin de payı çok büyüktür.

**-Siz TALPA üyesi olmakla birlikte helikopter pilotusunuz...**

-Evet ben ve arkadaşlarım beraberce Pilotlar Derneğini kurduk. Elbette bu bir ihtiyaçtan doğdu, çünkü pilotlar kederde, kıvançta ve tasada ortak noktaları olan insanlardır. Bütün pilotların problemleri, istekleri aynıdır; birinin problemi diğerinden farklı değildir. O nedenle bir araya gelelim, birbirimize omuz verelim; bir elin nesi var, iki elin sesi var, dedik ve bu derneği kurduk. Bu derneğe üye kişiler de kendi alanlarında ihtisaslaşmış,

mesleğinin sorumluluklarını bilen, tecrübeli arkadaşlarımız. Daha öncede söylediğim gibi SHGM tarafından lisanslandırılmış herkes pilotur. İhtisası ve tecrübeyi her pilot ön planda tutar ve zaten bu saygı eğitim sürecinde kişi kendisi hisseder ve tanır. Hiç bir zaman arzu etmediğimiz olaylarda tek ses olsun istedik. TALPA'nın çatısı altında toplanmanın havacılığa hizmet adına çok doğru bir davranış olduğuna inandığım için, bir helikopter pilotu olarak TALPA'nın ilk üyesi oldum. TALPA'nın bu anlamda yaptığı tüzük değişikliğini gönülden destekliyor ve buna destek verenlere teşekkürlerimi sunuyorum.

İnanıyorum ki TALPA kendi içinde değişik ihtisas sahiplerine gerektiğinde görevler vererek havacılığa verilen ve verilecek hizmet sınırlarını zorlayacaktır. TALPA'yı bekleyen işlerin çok olduğuna inanmaktayım. Bu nedenle TALPA'ya ve TALPA'ya gönül vererek hizmet üretecek arkadaşlarımıza başarılarını devamını gönülden diliyorum.

**-Nedir pilot örgütlerinin en önemli görevi?**

-Uçuculuk hayatımda beni en çok üzen şeylerden birisi hava olaylarında çok ama çok bilgi kirliliğinin olması. Dünya'da yaşanan en ufak bir hava olayından bile dünya haberdar oluyorsa bu çok önemli bir konudur. Onun için bu bilgi kirliliğinin önüne geçilmesi gereklidir. SHGM bu tür olaylarda konuya hemen el koymalı ve kendini Türkiye'deki varlığı ile ispat etmiş, ihtisaslaşmış kadrosu ile ola-



bilecek olaylarda fikir beyanındaki tecrübeye sahip TALPA'nın ilgileri de hemen devreye girerek bu bilgi kirliliğine müsaade etmemelidir.

Beni üzen bir diğer olay ise pilotların menşei konusunda farklı düşünce olaylarıdır. Bence SHGM tarafından verilmiş olan lisans sahibi herkes pilottur. Pilotlar zaman içinde ihtisaslaşır ve tecrübe kazanırlar. Bence burada var olması gereken ihtisasa ve tecrübeye saygıdır.

Pilotlar kader birliği yapmış insanlardır...İnsanın doğasına aykırı olan uçma yeteneğini bir takım teknolojiyi kullanarak elde eden kişi pilottur; bu da kolay kolay elde edilen bir iş değildir.

Beni sevindiren olay ise; yıllarca uçuş öğretmenliği yaptım öğrencilerim benim gurumdur, oğlum da buna dahildir. Uçarken aldığım 'Hocam ellerinden öperim' çağrıla-

rı en büyük ödülümdür.

**-Uçuculukta işin püf noktası nedir? Nelere dikkat etmeli?**

-Rahmetli hocam bana derdi ki; ecel hariç en uzun yaşayan pilot, en iyi pilottur. Aslında bu söylemde çok şey var. Havaçılık kurallar manzumesidir. Hiç kimse kendiliğinden kural üretmez. Her pilot kurallara kayıtsız şartsız uymak mecburiyetindedir.

Denir ki her kuralda kan vardır, evet her kötü bir havaçılık olayında ortaya çıkan bir gerçek vardır. İşte o gerçek, kural olarak karşımıza çıkar. Bana derler ki pilot olmasaydım ne olurdu; doktor olurdu. Ben doktorlukla pilotluk mesleğini sonuçları bakımından birbirine çok benzer buluyorum, ikisi de insan hayatı ile yakinen ilgili, her ikisinin hatası da acı ve gözyaşı getirir.

Pilotların uyması gereken bütün bu kuralların toplamı eşittir; uçuş

emniyetidir, yani can emniyetidir. Uçuş emniyeti derken sadece bunu pilot olarak algılamamak gerekir. Ekibinden uçuş planlamasına kadar herkesi kapsar. Arkadaşlarıma eğitime çok önem vermelerini, teknolojiyi yakından takip etmelerini öneririm. Zira pilotlar öyle eğitim alırlar ki aynı anda aynı şeyi düşünürler, aynı şeyi yaparlar. Farklı düşünce ve farklı davranış kokpitteki ahengi bozar, bu da uçuş emniyeti yönünden çok çok önemli bir olaydır. Pilot, olabilecek aksi bir olayda anında karar verebilme yeteneğine ve eğitimine sahip olmak mecburiyetindedir. Aksi halde düzeltici işlemde geç kalınabilir; bu da hüsrarla sonuçlanır.

Onun için genç arkadaşlarıma DİSİPLİN-EGİTİM-EGİTİM-EGİTİM diyor; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

# ORTAK GİRİŞİMLER VE BİR ORTAK GİRİŞİM İŞLETMESİ OLARAK TAV (TEPE-AKFEN VENTURE)

Dünyada “Yap-İşlet-Devret” modeliyle gerçekleştirilen havalimanı işletmeciliği projelerinin ilk örneklerinden olan İstanbul Atatürk Havalimanı projesiyle yola çıkmış olan TAV’ın amacı, bu yolculukta Doğu Avrupa, Kafkaslar, Ortadoğu ve Kuzey Afrika gibi hedef bölgelerde lider ve öncü bir konuma ulaşmaktır.



Akansel Yalçınkaya

**G**ÜNÜMÜZ iş dünyasında, küreselleşmenin de etkisiyle büyük değişiklikler meydana gelmektedir. Çokuluslu şirketlerin yanı sıra ulusal şirketler de giderek daha karmaşık bir hal alan bu yeni iş ortamında başarılı olabilmek için stratejilerini ve örgüt yapılarını gözden geçirmektedir. İşletmelerin bu yeni ortama ayak uydurmak için kullandıkları araçlardan biri de “ortak girişim”dir.

Küreselleşme olgusu, uluslararası işletmeleri olduğu kadar ulusal işletmeleri de bir takım işbirliği stratejilerini izleme-





ye zorlamaktadır. Bugün, dünya üzerinde birçok işletme, el ele verip güçlerini birleştirerek, rekabet ortamında ayakta kalmakta ve başarılı olmaktadır. TAV (Tepe-Akfen Venture) ise, ortak girişim stratejisini uygulayan ve giderek küresel bir güç olma yolunda başarıyla ilerleyen bir havacılık işletmesidir.

### 1. Ortak Girişim Kavramı

Ortak girişim ticari hayatta son yıllarda oldukça sık rastlanan bir ortaklık türüdür. Pek çok teşebbüs bakımından stratejik bir seçenek olarak görülen bu ortaklık, iş dünyasının vazgeçilmez araçları arasındaki yerini almıştır.

Ortak girişim (joint venture), sözlük anlamı ile ortak macera anlamına gelmektedir. Ancak işletmecilik literatüründe bu terim daha çok ortak girişim, müşterek iş ortaklığı, iş ortaklıkları şeklinde kullanılmaktadır. Bir başka ifade ile bir işi ortaklaşa yapma, ortaklaşa riske girmek olarak söylenebilir ve ortak girişim ortaklarının rizikoyu da kapsayan bir işbirliğidir. Günümüzde yaygın bir şekilde uygulama alanı olan ortak girişim için henüz dünyada herkes tarafından kabul gören bir tek tanımı bulunmamaktadır. Bunun nedeni ise ortak girişimin çok çeşitli şekillerde yapılabilir durumda olmasıdır[1].

Ortak girişim, iki ya da daha faz-

la sayıda işletmenin stratejik ve ticari amaçlarını gerçekleştirmek için kaynaklarını bir araya getirerek kurdukları, ayrı bir yasal kişiliği olan yeni bir işletmedir. Bu işletmenin mülkiyeti, faaliyetleri, sorumlulukları, finansal risklerden ayındır ve özerk bir iş düzenlemesi olarak kabul edilmektedir. Mülkiyet ve yönetim kontrol, ana işletmeler arasında paylaşılmaktadır[2]. Ortaklar teknoloji, patent, genel yönetim bilgisi, makina, teçhizat gibi fiziksel varlıklar, pazar hakkında bilgi, dağıtım kanalları, malzeme, işgücü, finans gibi kaynaklarıyla ortaklığa katılabilirler[3]. Böylece taraflar yetersiz olan kaynaklarını, başka bir işletme aracılığı ile elde etmekte ve yeni bir ürün geliştirdiğinde proje riskini paylaşmaktadırlar[2].

### 2. Ortak Girişim Oluşturma Nedenleri

Birçok işletme pazarda daha güçlü konuma gelmeyi ya da faaliyetlerini daha etkin biçimde gerçekleştirerek maliyetlerini düşürmeyi hedeflemek-

tedir. İşletmelerin bu yönde birleşme, devralma ya da işbirliği anlaşmaları yerine ortak girişim yolunu tercih etmeleri bir rastlantı değildir. İşletmelerin bu seçiminde ana teşebbüslerin yapısı, varılmak istenilen hedef, ilgili pazar gibi bir dizi faktör rol oynamaktadır[4].

İşletmelerin ortak girişim oluşturma nedenlerini, riski azaltmak, ölçek ekonomileri, teknoloji transferi, rekabeti engellemek, hükümetin oluşturduğu ticari kuralları ya da yatırım engellerinin üstesinden gelmek, tecrübesiz işletmelerin uluslararası alanda yayılmalarını kolaylaştırmak, ortakların kaynaklarının birbirlerinin eksik yönlerini tamamlamasıyla üstünlük sağlamak olarak özetlemek mümkündür[5].

Tarafların ortak girişim oluşturma isteklerinin ardında yatan nedenleri, verimlilik arttırıcı etkiler ve rekabetçi konumu güçlendirici etkiler olmak üzere iki ana başlık altında toplayabiliriz. İşletmeleri ortak girişim oluşturmaya teşvik eden etkinlik arttırıcı sebepleri şöyle sıralayabiliriz[6]:

- Sinerji Yaratma
- Ölçek ve/veya kapsam ekonomilerinden yararlanma
- Rasyonel davranma
- Teknolojiye ulaşım
- Risk paylaşımı





#### - Fon Yaratma

Teşebbüsleri ortak girişime yönelten faktörlerden bir diğeri, birbirlerini tamamlayıcı varlıklara sahip ana teşebbüslerin, ortak girişim aracılığıyla, aksi halde tek tek faaliyette bulunarak elde edecekleri gelirden daha fazlasını –en azından potansiyel olarak- kazanma olasılığıdır. Teşebbüslerin ortak girişim kurmalarında amaç ve menfaatlerinin yanı sıra, sahip oldukları kaynakları kalıcı bir süre için paylaşma ve birleştirme istekleri de etkin rol oynamaktadır. İşletmeleri ortak girişim oluşturmaya teşvik eden etkinlik arttırıcı sebepleri şöyle sıralayabiliriz[6]:

- Yatay çeşitlilik
- Dikey entegrasyon
- Yeni coğrafi pazarlara erişim

#### 3. Ortak Girişim Türleri

Ortak girişimler kuruluş şekillerine, bağımlılık derecelerine ve ortak girişime katılan işletmelerin buldukları ülkelere göre üç farklı şekilde sınıflandırılabilir[7].

Kuruluş şekillerine göre ortak girişimler; türünde önemli olan konu sermayeye katılım olup olmadığıdır. Sermaye katılımlı ya da sermayeye dayalı olmayan olarak ikiye ayrılırlar.

Bağımlılık derecelerine göre ortak girişimler; tam bağımsız, tam bağımlı, paylaşımlı yönetim modeline sahip ve başka bir yere nakil edilen ortak giri-

şimler olmak üzere dörde ayrılmış olup bu sınıflandırma ortak girişimde yer alan tarafların yönetim güçleri ve mülkiyet yapılarına göre oluşturulmuştur.

İşletmelerin buldukları ülkelere ve ilişkisine göre ortak girişimler ise beşe ayrılmaktadır. Ulusal ortak girişimler, aynı ülkeden işletmelerin farklı bir ülkede oluşturdukları ortak girişimler, kamu kurumları ile oluşturulan uluslararası ortak girişimler, özel işletmeler ile oluşturulan uluslararası ortak girişimler ve üçüncü bir ülkede yerel ve yabancı işletmeler arasında oluşturulan ortak girişimlerdir.

#### 4. Bir Ortak Girişim İşletmesi Olarak TAV (Tepe-Akfen Venture)[8]

TAV Tepe Akfen Vie Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş., 11 Kasım 1997 tarihinde, DHMİ'nin düzenlediği YİD ihalesine katılmak, Atatürk Havalimanı yeni dış hatlar terminalini ve katlı otoparkını inşaa etmek; DHMİ'ne devredilmeden önce, tamamlanmış tesisleri, belirlenmiş bir süre boyunca işletmek üzere kurulmuş bir işletmedir. TAV'ın tarihi, 1997'de İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali ihalesiyle başladı. TAV Havalimanları Holding, ihaleyi kazanan Tepe ve Akfen Gruplarının ortak girişimi olarak kuruldu.

TAV, ilk olarak DHMİ'nin AHL dış hatlar terminali ve katlı otoparkı iha-

lesine katılabilmek için Tepe, Akfen ve Vie'nin katılımıyla oluşturulan konsorsiyum ile adımı duyurmuş olup ihalenin kazanılması sonrasında bu üç şirketin kurucu ortağı olduğu TAV -Tepe -Akfen Vie Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş. adı ile TAV ortak girişimi olarak sektördeki ilk faaliyetine başlamıştır. 27 Ekim 2004 tarihinde küçük ortak Vie'nin ayrılması ile ortak girişimi simgeleyen TAV, Vie'deki V harfi yerine Tepe Akfen Venture olarak Venture'daki V harfinin gelmesi ile aynen kullanılmaya devam edilmiştir. 2 Temmuz 2005'te YİD süresinin tamamlanması ve akabinde açılan ikinci ihalenin de TAV ortak girişimi tarafından kazanılması ile şirketin ismi TAV Havalimanları Terminal İşletmeciliği A.Ş. olarak kullanılmaya başlanmıştır.

TAV, benimsediği hedefler doğrultusunda 2006 yılında yeniden yapılanarak "işletme" ve "yapım" faaliyetlerini, TAV Havalimanları Holding (TAV Havalimanları) ve TAV İnşaat olarak düzenledi. Bu düzenlemenin ardından TAV Havalimanları Holding 2007 yılının Şubat ayında halka arz edildi.

TAV Havalimanları Holding, Türkiye'de İstanbul Atatürk, Ankara Esenboğa İç ve Dış Hatlar Terminaleri ile İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali'ni, yurtdışında ise Gürcistan'ın Tiflis ile Batum Uluslararası Havalimanları ve Tunus'un Monastir Habib Bourguiba Uluslararası Havalimanı'nı işletiyor. Ayrıca, Antalya Gazipaşa Havaalanı, Tunus'taki Enfidha Zine El Abidine Ben Ali ve Makedonya'nın başkenti Üsküp'teki Alexander the Great ile Ohrid'deki St Paul the Apostle Uluslararası Havalimanı'nın işletme hakkını elinde bulunduruyor. TAV Havalimanları Makedonya'nın Shtip kentinde yapımını üstlendiği Kargo Havalimanı'nın işletme hakkını da opsiyonel olarak elinde tutuyor.

TAV Havalimanları, yer hizmetleri, işletme hizmetleri, gümrük hattı dışı eşya satış mağazacılığı, yiyecek ve içecek hizmetleri, bilgi işlem ve güvenlik gibi havalimanı operasyonunun diğer alanlarında da faaliyet gösteriyor.



4.1. TAV Ortak Girişiminin İşletmekte Olduğu Havalimanları[9]

Dünyada “Yap-İşlet-Devret” modeliyle gerçekleştirilen havalimanı işletmeciliği projelerinin ilk örneklerinden olan İstanbul Atatürk Havalimanı projesiyle yola çıkmış olan TAV’ın amacı, bu yolculukta Doğu Avrupa, Kafkaslar, Ortadoğu ve Kuzey Afrika gibi hedef bölgelerde lider ve öncü bir konuma ulaşmaktır.

TAV, bugün Türkiye’de İstanbul Atatürk, Ankara Esenboğa İç ve Dış Hatlar Terminalleri ile İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali’ni; yurtdışında ise Gürcistan’ın Tiflis ile Batum Uluslararası Havalimanları ve Tunus’un Monastir Habib Bourguiba Uluslararası Havalimanı’nı işletmektedir. Ayrıca, Antalya Gazipaşa Havaalanı ve Tunus’taki Enfidha Zine El Abidine Ben Ali Uluslararası Havalimanı’nın da işletme hakkını elinde bulunduran işletme, Makedonya’da da üç ayrı havalimanına ilişkin ihaleyi kazanmıştır. Bu ihaleyle TAV Havalimanları, Makedonya’nın başkenti Üsküp’teki Alexander the Great ile Ohrid’deki St Paul the Apostle Uluslararası Havalimanlarının işletme hakkını 20 yıl süreyle kazanmış olup, Makedonya’nın İştip (Shtip) kentindeki Kargo Havalimanı’nın işletme hakkını da opsiyonel olarak elinde bulundurmaktadır. Aşağıda TAV Havalimanlarının işlettiği ve işletme hakkını elinde bulundurduğu havalimanları ile ilgili bilgiler yer almaktadır.

#### İstanbul Atatürk Havalimanı

Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali TAV Havalimanlarının havacılık sektöründeki ilk deneyimidir. “Yap-İşlet-Devret” modeliyle gerçekleştirilen Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali’nin yapımı 22 ay gibi bir sürede tamamlanmıştır. Ocak 2000’de hizmete açılan terminal, 2004’te yapılan ek tesisle genişletilmiştir.

TAV Havalimanları Holding, İstanbul Atatürk Havalimanı İç Hatlar Terminali işletmesini ise Temmuz 2005’te devralmıştır. 2006 yılında yapılan bir çalışmayla İç Hatlar Terminali, yeni

teknolojik sistemlerle modernize edilmiş ve yenilenme sürecinden geçmiştir. Günde ortalama 650-700 uçağın bulunduğu İstanbul Atatürk Havalimanı, her gün yaklaşık 70 bin yolcuya hizmet vermektedir.

#### İstanbul Atatürk Havalimanı’nın Aldığı Uluslararası Ödüller

- “Yüksek Övgüye Değer Ödülü” 2007: 13. Dünya Güzergâh Geliştirme Forumu, Routes
- “En İyi 2. Havalimanı” 2003: www.travelquality.com
- “Avrupa’nın En Konforlu Dış Hatlar Terminali” 2002: Deutsche Aeroconsult
- Mühendislik Akademisi Ödülü 2002: ACEC-Amerikan Mühendislik Konseyi
- Ortadoğu ve Balkanlar’ın En Güvenli Havalimanı 2001: Amerikan Sivil Havacılık Otoritesi

#### Dış Hatlar Terminali

İşletme süresi / Bitiş tarihi: 15 yıl 6 ay / Ocak 2021  
2008 Yolcu trafiği [10] : 13.277.563  
2008 Ticari uçak trafiği[10]: 142.170

#### İç Hatlar Terminali

İşletme süresi / Bitiş tarihi: 15 yıl 6 ay / Ocak 2021  
2008 Yolcu trafiği: 8.567.738  
2008 Ticari uçak trafiği: 92.321

#### Ankara Esenboğa Havalimanı

Ankara Esenboğa, Türkiye’de iç ve dış hatlar terminallerini aynı çatı altında buluşturan tek havalimanı konumunda bulunmaktadır. TAV Esenboğa Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş. tarafından “Yap-İşlet-Devret” modeliyle gerçekleştirilen Esenboğa Havalimanı, hizmete açıldığı 16 Ekim 2006’dan bu yana hizmet vermektedir.

#### Dış Hatlar Terminali

İşletme süresi / Bitiş tarihi: 16 yıl 7 ay / Mayıs 2023  
2008 Yolcu trafiği: 1.151.465  
2008 Ticari uçak trafiği: 11.339

#### İç Hatlar Terminali

İşletme süresi / Bitiş tarihi: 16 yıl 7 ay / Mayıs 2023  
2008 Yolcu trafiği: 3.926.911  
2008 Ticari uçak trafiği: 35.728

#### İzmir Adnan Menderes Havalimanı

“Yap-İşlet-Devret” modeliyle ha-





yata geçirilen Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali, 13 Eylül 2006 tarihinde hizmete açılmıştır. TAV Havalimanları tarafından yapılan yeni terminal toplam 108 bin metrekarelik alana yayılmaktadır.

#### **Dış Hatlar Terminali**

İşletme süresi / Bitiş tarihi: 8 yıl  
4 ay / Ocak 2015  
2008 Yolcu trafiği: 1.622.545  
2008 Ticari uçak trafiği: 12.533

#### **Antalya Gazipaşa Havaalanı**

TAV, Ağustos 2007'de yapılan Antalya Gazipaşa Havaalanı işletme ihalesini kazanmıştır. Bunun sonucunda, Antalya Gazipaşa Havaalanı, 4 Ocak 2008'de yapılan sözleşmeyle 25 yıllığına TAV Havalimanlarına kiralanmıştır.

Yapımı 1999 yılında tamamlanan Antalya Gazipaşa Havaalanı, mevcut altyapısı ile yıllık 500 bin yolcu kapasiteli 2 bin 144 metrekare terminal alanına sahiptir. TAV Havalimanları, Antalya Gazipaşa Havaalanı'nın 25 yıllık işletme hakkını elinde bulundurmaktadır.

#### **Tiflis Uluslararası Havalimanı**

TAV Havalimanları Holding'in 20 yıllığına işletme hakkına sahip olduğu Tiflis Uluslararası Havalimanı, işletmenin yurtdışındaki ilk projesi olma özelliğini taşımaktadır. Tiflis Uluslararası Havalimanı'nda, tüm terminal içi ve terminal dışı operasyonlar; yer hizmetleri, işletme hizmetleri, gümrüklü ve gümrüksüz satış mağazaları ve yiyecek içecek hizmetleri TAV Havalimanları tarafından sunulmaktadır.

İşletme süresi / Bitiş tarihi: 20 yıl  
/ Şubat 2027  
2008 Yolcu trafiği[11]: 714.978  
2008 Ticari uçak trafiği[11]:  
7.246

#### **Batum Uluslararası Havalimanı**

Gürcistan'ın başkenti Tiflis'in Uluslararası Havalimanı'nı 2005

yılında işletmeye başlayan TAV Havalimanları, bölgedeki yatırımlarına devam ederek, 26 Mayıs 2007'de Batum Uluslararası Havalimanı'nın işletmesini de elde etmiştir. Batum Uluslararası Havalimanı bölgede bir ilki gerçekleştirerek Gürcistan ve Türkiye arasında ortak kullanılan bir havalimanı olma özelliği taşımaktadır.

İşletme süresi / Bitiş tarihi: 20 yıl  
/ Şubat 2027  
2008 Yolcu trafiği: 80.942  
2008 Ticari uçak trafiği: 967

#### **Monastir Habib Bourguiba Uluslararası Havalimanı**

TAV Havalimanları Holding, 1 Ocak 2008'de işletmeye başladığı Tunus'taki, Monastir Habib Bourguiba Uluslararası Havalimanı ile yurtdışındaki havalimanı projelerine bir yenisini eklemiştir. Monastir Habib Bourguiba 40 yıl süreyle TAV Havalimanları tarafından işletilmek üzere elde edilmiştir. Tunus'taki faaliyetler, TAV Havalimanları Holding'in tamamına sahip olduğu TAV Tunisie SA tarafından gerçekleştirilmektedir.

İşletme Süresi / Bitiş tarihi: 40 yıl  
/ Mayıs 2047  
2008 Yolcu trafiği: 4.210.271  
2008 Ticari uçak trafiği: 33.579

#### **Enfidha Zine El Abidine Ben Ali Uluslararası Havalimanı**

TAV Havalimanları Holding, Enfidha Zine El Abidine Ben Ali Uluslararası Havalimanı'nı 2009'un sonunda hizmete açmıştır. TAV Havalimanlarının Tunus'taki ikinci işletmesi olacak Enfidha Zine El Abidine Ben Ali Uluslararası Havalimanı da TAV Tunisie SA tarafından Mayıs 2047'ye kadar işletilecektir.

İşletme süresi / Bitiş tarihi: 40 yıl  
/ Mayıs 2047

#### **Üsküp Alexander the Great Uluslararası Havalimanı**

TAV Havalimanları Holding, hedef bölge olarak seçtiği Avrupa'da önemli bir adım atarak Makedonya'nın başkenti Üsküp'teki Alexander the Great (Büyük İskender) Uluslararası



Havalimanı'nın işletmesini üstlenmiştir. Alexander the Great Uluslararası Havalimanı'nda gerçekleştirilecek çalışmaların 20 ayda tamamlanması hedeflenmektedir.

TAV Havalimanları Holding tarafından, Alexander the Great Uluslararası Havalimanı'nda aşağıdaki çalışmaların yapılması planlanmaktadır:

- Yeni Yolcu Terminal Binası: 40.000 m<sup>2</sup>
- Uçak Pistinin Uzatılması: 500m
- Otopark Alanı: 42.500 m<sup>2</sup>
- Yeni Yolcu Terminali İçin Gerekli Bağlantı Yollarının Yapımı
- Gerekli Umumi Alan Altyapılarının Yapımı
- Yönetim Binası: 5.000 m<sup>2</sup>
- Kargo Terminali Yıllık Kapasitesi: 40 bin ton
- Yangın İstasyonu
- Mevcut Askeri Altyapının Teslimi
- Gerekli Modern Teknik Donanım
- Uygun Navigasyon Sistemi

### Ohrid St. Paul the Apostle Uluslararası Havalimanı

UNESCO tarafından çok önemli kentler arasına alınan Ohrid'in St Paul the Apostle Uluslararası Havalimanı'nı TAV Havalimanları 20 yıl süreyle işletme hakkını elinde bulundurmaktadır. TAV, bu kapsamda aşağıda belirtilen iyileştirmeleri ve çalışmalarını yapmayı planlamaktadır[12]:

- Uçak Park Apronunun Yeniden Yapımı / Düzenlenmesi: 36.000m<sup>2</sup>
- Kargo Merkezi'ndeki İmkanların Yenilenmesi ve İyileştirilmesi
- Yeni Hangar Yapımı: 1.000 m<sup>2</sup>
- Yeni VIP Terminal Yapımı: 200/300 m<sup>2</sup>
- Otopark Alanının Uzatılması ve Yeniden Yapımı
- Mevcut Yönetim Binasının Yeniden Yapımı ve İyileştirilmesi
- Gerekli Modern Teknik

Donanım

- Uygun Navigasyon Sistemi

### Shtip Kargo Havalimanı

TAV Havalimanları Holding'in opsiyonel olarak işletme hakkını elinde bulundurduğu Shtip (Shtip) Kargo Havalimanı'nın ülke ve bölge ticaretinin gelişimine katkı sağlaması beklenmektedir. Shtip Kargo Havalimanı'nın yapımının 2011 yılının ikinci yarısında tamamlanması hedeflenmektedir. Shtip Kargo Havalimanı'nın işletme süresi opsiyonel olarak 20 yıldır.

### Sonuç

Günümüzde, dünya üzerindeki birçok işletme güç birliği yaparak, etkin ve verimli olmaya çalışmakta ve karşılıklı olarak birbirlerinin güçlü yönlerinden faydalanmaya çalışmaktadırlar. TAV Havalimanları da yukarıda söylenenlere paralel olarak ortaya çıkmış ve ilgili işletmelere belli üstünlükler ve avantajlar sağlamış olan bir stratejik ortaklık ve güç birliğidir.

TAV ortak girişiminin ilgili işletmelere sağladığı faydalara genel olarak bakıldığında, ortak girişimin Tepe ve Akfen'in imajına, ortaklık vizyonuna katkı sağladığı, TAV'da çalışan tüm üst düzey yöneticilerinin tecrübelerini arttırdığı, halka arz konusunda bilgi kazanmalarına yardımcı olduğu, dünyanın birçok ülkesinde iş yapma şekilleri, mevzuat v.b. konularda birikim sağlamlarına büyük faydalar sağladığı söylenebilir.

### KAYNAKLAR

- [1] İbrahim Kaplan, İnşaat Sektöründe Müşterek İş Ortaklığı -Joint Venture-, Dayımlarlı Yayınları, Ankara, 1994, s. 5-6.
- [2] R. Duane Hall, The International Joint Venture, Praeger Publishers, First Edition, New York, 1984, s. 19.
- [3] John B. Cullen, Jean L. Johnson, Tomoaki Sakano, "Japanese and Local Partners Commitment to IJVs: Psychological Consequences of Outcomes and Investments in the IJV Relationships," Journal of International Business Studies, Vol 26, Issue 1, 1995, s.92.

[4] OECD, Competition Issues in Joint Ventures, Paris, OECD, 2001, s.22.

[5] John Child, David Faulkner, Strategies of Cooperation, Oxford University Press, First Edition, Oxford, 1998, s. 67.

[6] Ian Hewitt, Joint Ventures, First Edition, Sweet&Maxwell, London, 1997, s.1.

[7] Shige Makino, Paul W. Beamish, "Matching Strategy with Ownership Structure in Japanese Joint Ventures", Academy of Management Executive, Vol:13, No:4, November 1999, s. 29.

[8] Bu bölümün hazırlanmasında ana kaynak olarak [http://www.tavairports.com/index\\_tr.asp](http://www.tavairports.com/index_tr.asp) adlı web sitesinden ve basında yer alan haber ve analizlerden yararlanılmıştır.

[9] "Kurum Profili 2009", TAV Havalimanları, <http://www.tavairports.com/>

[10] TAV'ın Türkiye'de işletmekte olduğu havalimanları ile ilgili istatistikler DHMİ'nin istatistikleridir.

[11] TAV'ın Türkiye dışında işletmekte olduğu havalimanları ile ilgili istatistikler ilgili ülkelerin sivil havacılık otoritelerinin istatistikleridir.

[12] Newsport Dergisi, Sayı: 9, Ekim - Kasım - Aralık 2008 <http://www.tavairports.com/newspost/sayi9/TR/cover.html>, Erişim: 13.02.2010.

### Akansel YALÇINKAYA



1985 yılında İstanbul'da doğan Akansel Yalçinkaya, ilk ve orta öğretimini Kumburgaz'da tamamlamıştır. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği bölümünden mezun olan Yalçinkaya, şu anda Anadolu Üniversitesi İktisat Fakültesi Çalışma Ekonomisi bölümünde lisans eğitimi ve İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Yönetimi ve Organizasyonu programında yüksek lisans eğitimine devam etmektedir. İlgi alanları arasında, Havayolu Yönetimi, Havaalanı Yönetimi, Havayolu Rekabet Stratejileri gibi konular bulunmaktadır.

# ICAO ANNEX 13 HAVAARACI KAZASI VE OLAYI SORUŞTURMASI KURALLARI(II)

Bilhassa havada emniyetin sağlanması için büyük gayret sarf eden kaza kırımcılar, pilotlar, teknisyenler , hava trafik kontrolörleri kayıt ve bilgilerin açıklanmamasının en kuvvetli savunucularıdır. Bunun en büyük nedeni, diğer bir deyişle bundan güdülen amaç, bilgilere ve kayıtlara eksiksiz ulaşabilmek ve meydana gelen olayın gerçek nedenlerini keşfedebilmek ve müteakip kaza ve felaketlerin oluşumunu önleyebilmektir.



Av. Yaşar Öztürk  
ozturkylaw@ttmail.com

*“Bir kaza veya olay soruşturmasının tek amacı kazaların ve olayların önlenmesi olacaktır. Bu faaliyetin amacı suçlama veya sorumluluğun paylaşılması değildir.”*  
(Annex 13, Bölüm 3, para 3.1)

**G**EÇEN sayıda başladığımız ICAO Annex 13 Havaaracı Kazası ve Olayı Soruşturması Kuralları başlıklı yazımıza devam ediyoruz. Yazının uzunluğu ve derindeki yerimizin sınırlı olması nedeniyle bu yazımızın son bölümü de gelecek sayıda yayınlanabilecek sanıyorum.

## **Başka Bir Akit Devletin Havaaracının Bir Akit Devlet Ülkesinde Kaza veya Ciddi Olayları**

Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasına sözleşen (akit) taraf olan devletlerden birinin sicilinde kayıtlı olan 2250 kilogramın üzerinde maksimum kütle ağırlığı olan bir hava aracının, başka bir sözleşen taraf devlet ülkesinde veya karasularında bir kazaya veya ciddi bir olaya karışması halinde, kaza veya olayın vuku bulduğu devlet, en az

gecikme ile en uygun ve hızlı vasıtalarla kaza veya olayı; Tescil Devletine, İşleticinin Devletine, Dizaynın Devletine, Yapımcının Devletine ve ICAO'ya bir bildirim gönderecektir. (Annex 13, 4.1) Olayın Vukubulduğu Devletin, havaaracının karıştığı ciddi bir olaydan haberdar olmaması halinde, Tescil Devleti veya İşleticinin Devleti böyle bir olayı Dizaynın Devletine, Yapımcının Devletine ve Olayın Vukubulduğu Devlete bildirecektir.

Olay veya kaza bildirimini, Annex 13'ün 4.2. numaralı paragrafında yazılı bilgilerden hazır ve temin edilmiş olanlarını içerir biçimde sade bir lisanla yapılacaktır. Bildirimin yapılacağı dil, ICAO'nun çalışma dillerinden birinde bildiri alacak olanların dilleri de göz önüne alınarak seçilir. Bildirimde yer almayan sair bilgiler, Olayın



“Kazanın veya ciddi bir olayın vuku yeri hangi devletin ülkesi içinde olduğu yönünden tam olarak belirlenemiyorsa, kaza veya olayın soruşturulmasını ve soruşturmanın yürütülmesini tescil devleti başlatacak ve yürütecektir. Bu yetki ve yükümlülük de karşılıklı rıza ve anlaşma ile kısmen veya tamamen başka bir devlete devredilecektir.



Olduğu Devlet tarafından temin edildiğinde mümkün olduğu kadar erken, ilgili devletlere gönderilecektir. (Annex 13, 4.3)

**Soruşturmanın (Araştırma ve İncelemenin) Başlatılması ve Yapılması Sorumluluğu**

Annex 13'ün 5. Bölümünde devletlerin kaza soruşturmasını başlatma ve yürütme sorumlulukları düzenlenmektedir. 5.1. paragraf hükmüne göre, Kazanın Olduğu Devlet, kazanın durumu için bir soruşturma oluşturacak ve başlatacak ve soruşturmanın yürütülmesinden sorumlu olacaktır. Ancak soruşturmanın yürütülmesini kısmen veya tamamen, karşılıklı rıza ve anlaşma ile başka bir devlete devredebilir. Her halükarda kazanın olduğu devlet soruşturmayı kolaylaştırmak için her tür vasıtayı kullanacaktır.

5.3 numaralı paragrafta da tescil devletinin durumu ve yükümlülüğü düzenlenmiştir. Kazanın veya ciddi bir olayın vuku yeri hangi devletin ülkesi içinde olduğu yönünden tam olarak belirlenemiyorsa, kaza veya olayın soruşturulmasını ve soruşturmanın yürütülmesini tescil devleti başlatacak ve yürütecektir. Bu yetki ve yükümlülük de karşılıklı rıza ve anlaşma ile kısmen veya tamamen başka bir devlete devredilecektir.

**Soruşturmanın (Araştırma ve İncelemenin) Organizasyonu ve Yürütülmesi**

Kaza araştırma ve incelemesi başlatıldıktan sonra, nasıl organize edileceği ve hangi işlemlerin yapılacağı ve yürütüleceği Annex 13'ün 5.4 – 5.17 paragrafları ile düzenlenmektedir.

5.4 numaralı paragrafta; kaza soruşturma otoritesinin, Annex 13'ün hükümlerine uygun olarak kazanın araştırma incelenmesinin yürü-



tülmesinde bağımsız, yürütme ve sonuçlandırılmasında sınırsız yetkiye sahip olacağı ifade edilmiştir. Araştırma ve inceleme şunları içerecektir;

- a-Kaza veya olay hakkında sağlanabilecek tüm bilgilerin toplanması, kaydedilmesi ve analizi,
- b-Uygun olduğu takdirde, emniyet tavsiyelerinin oluşturulması,
- c-Mümkün olduğu takdirde sebeplerin belirlenmesi,
- d-Nihai raporun tamamlanması.

Mümkün olduğu zaman kaza mahalli ziyaret edilecek, enkaz incelenecek ve tanıkların ifadeleri alınacaktır.

5.4.1 numaralı Tavsiye paragrafında; tüm adli veya idari işlemlerde kusur veya sorumluluk paylaştırılması, bu Annex hükümlerine göre yapılacak kaza araştırma ve

incelemesinden ayrı tutulacaktır tavsiyesinde bulunmaktadır. Yukarıda Annex 13'ün 3.1 numaralı paragrafında, araştırmanın konusuyla ilgili hükmünde, bu araştırma ve incelemenin amacının, konusunun kusur veya sorumluluk paylaşması olmadığını düzenlenmiş olduğunu söylemiştik. 5.4.1 paragrafında da, aynı konu tavsiye olarak tekrarlanmıştır.

**Görevli Araştırmacı:** Annex 13'ün 5.5 numaralı paragrafında; kaza araştırma ve incelemesini yürüten devletin, araştırma ve incelemeyi yürütmekle görevli araştırmacıyı veya eski adıyla muhakkik'i atayacağı ve araştırmanın derhal başlatılacağı hükmü yer almaktadır. Bu paragrafta tekil ifade kullanılmışsa da, araştırmacı uygulamada birden fazla sayıda uzmanlar olarak atanmakta ve bir kurul olarak

çalışmaktadır. Örneğin, Türkiye'de SHY-13 Yönetmeliği ile kaza soruşturma kurulunun hangi uzmanlardan oluşacağı belirlenmiştir.

Görevli araştırmacı veya araştırma kurulu; enkaza ve tüm ilgili malzemeye, uçuş kayıt cihazlarına, ATS (hava trafik servisi) kayıtlarına hiçbir şekilde engellenemeyecek erişim yetkisine ile araştırmaya katılan yetkili personelin detaylı bir inceleme, muayene yapabilmesini teminen bunlar üzerinde sınırsız kontrol yetkisi olacaktır. (Paragraf 5.6)

**Uçuş kayıt cihazları:** Kaza veya olay araştırma ve incelemesinde uçuş kayıt cihazları etkin biçimde kullanılacaktır ve araştırmayı yürüten devlet kayıt cihazlarının çözümünü gecikmeden yaptıracaktır. (Paragraf 5.7)

Kaza araştırmasını yürüten



devletin, uçuş kayıt cihazlarının çözümünü yapacak yeterli olanaklarının bulunmaması halinde, diğer devletlerin sağladığı çözüm olanaklarını ve tesislerini; sağlanan olanakların yetenekleri, zamanlılığı, yeri dikkate alınarak kullanılacaktır. (Tavsiye Paragrafı 5.8)

**Otopsi incelemeleri:** Ölümcül bir kazanın araştırmasını yürüten Devlet ölmüş uçuş mürettebatının, yolcuların, kabin görevlilerinin, özel durumlar da göz önüne alınarak, kaza araştırmasında tecrübeli bir patalog tarafından, tam bir otopsi muayenesinin yapılmasını sağlayacaktır. Bu muayeneler süratle ve tam olarak yapılacaktır.

(Paragraf 5.9).

Otopsi incelemelerinde Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984) ve Manual of Aircraft Accident Investigation (Doc 6920) rehberlik yayınlarında detaylı bilgiler mevcuttur. Doc 8984'de detaylı toksikolojik test bilgileri de yer almaktadır.

**Tıbbi muayeneler:** Araştırmayı Yürüten Devlet, uygun olduğu zaman,; mürettebatın, yolcuların ve ilgili havacılık personelinin tercihan kaza araştırmasında tecrübeli bir hekim tarafından muayene edilmesini sağlayacaktır ve bu muayeneler süratle yapılacaktır. (Tavsiye Paragrafı 5.9.1) Bu muayenelerde uçuş mürettebatının ve görevli

diğer personelin, kaza araştırmasına katkıda bulunabilecek yeterlikte fiziki ve ruhi uygunlukta olup olmadıkları da belirlenebilir. Bu muayeneler için de detaylı rehberlik bilgileri Doc 8984'de (Manual of Civil Aviation Medicine) bulunmaktadır.

**Adli makamlarla koordinasyon:** Araştırmayı Yürüten Devlet, görevli araştırmacı ile adli makamlar arasındaki koordinasyon ihtiyacını tanıyacaktır. Araştırmanın başarılı olması için kaza kurbanlarının incelenmesi ve kimliklerinin belirlenmesi ve uçuş kayıt cihazlarının kayıtlarının çözümü gibi, derhal kaydedilmesi ve tahlil edilmesi gereken delillere özel bir dikkat verilecektir. (Annex 13, paragraf



5.10).

Kazanın Olduğu Yer Devletin bu konudaki sorumluluğu 5.1. paragrafla düzenlenmiştir. Uçuş kayıt cihazlarının ve bu cihazların kayıtlarının emniyet altına alınması ve muhafazası konusunda araştırma görevlisi ve adli makamlar arasında meydana gelebilecek olan olası ihtilafların, adli makamın bir memurunun bu kayıt ve cihazları çözümün yapılacağı yere götürmesinin, muhafazayı sağlayabileceği, 5.10 paragraf altında yer alan nota belirtilmektedir.

Havacılık Güvenlik Makamlarının haberdar edilmesi: Araştırma sürecinde, kazanın oluşunda hukuka aykırı bir karışmanın, müdahalenin vuku bulduğu öğrenilirse veya böyle bir durumdan şüphelenilirse, araştırma görevlisi derhal ilgili Devletlerin havacılık güvenlik makamlarının bilgilendirilmesini sağlamak için harekete geçecektir. (paragraf 5.11)

#### **Kayıtların Açıklanmaması :**

Hava aracı kaza veya olayları sonrasında, kaza veya olayla ilgili olarak elde edilen bilgi ve kayıtların açıklanmaması ve korunması konusunda, özellikle havacılık dünyasında kuvvetli bir eğilim vardır.

Bilhassa havada emniyetin sağlanması için büyük gayret sarf eden kaza kırımcılar, pilotlar, teknisyenler, hava trafik kontrolörleri kayıt ve bilgilerin açıklanmamasının en kuvvetli savunucularıdır. Bunun en büyük nedeni, diğer bir deyişle bundan güdülen amaç, bilgilere ve kayıtlara eksiksiz ulaşabilmek ve meydana gelen olayın gerçek nedenlerini keşfedebilmek ve müteakip kaza ve felaketlerin oluşumunu önleyebilmektir. Bir çok ülkenin anayasasında, insanların kendilerini suçlamaya, kendilerini ceza kovuşturmasına maruz bırakacak beyanda bulunmaya zorlanamayacaklarına ilişkin hükümler mevcuttur. Bizim Anayasamızın 38/4. maddesinde “Hiç kimse kendisini ve kanunda gösterilen yakınlarını suçlayan bir beyanda bulunmaya veya bu yolda delil göstermeye zorlanamaz” hükmü vardır. A.B.D. Anayasasının 5. Değişiklik (Amendment) benzer hüküm içermektedir.

Bir hava aracı kazası sonrasında, bilgisine başvurulacak uçucu personel veya aracın teknik bakımlarını yapan personel ve diğer ilgililerin (örneğin hava trafik kontrolörleri gibi) kendilerini suçlamak sonucunu doğuracak bir beyanda

bulunmamak için, kendilerini koruma saikiyle, bildiklerini tam olarak açıklamaktan kaçınmaları gayet doğaldır. Kaza sonrası, kazayı araştırma görevlisi veya kurulunun ulaşacağı bilgilerin, ilgililerin ifadelerinin açıklanmaması yoluyla, ifade sahiplerine bir nevi güvence verebilmek için Annex 13’ün 5.12. paragrafı düzenlemesiyle, elde edilen bilgi ve kayıtların açıklanmayacağı esas kural olarak getirilmiş ve bunun istisnası, yani açıklanabileceği haller belirtilmiştir.

Annex 13’ün 5.12 numaralı paragrafındaki düzenleme aynen şöyledir;

“Bir kaza veya olayın araştırmasını yürüten Devlet, o Devlette adaletin icrası için yetkili makamca, (bilgi ve kayıtların) açıklanmasının, mevcut kaza araştırmasının veya ilerideki araştırmaların üzerinde bu tür hareketin dahili ve uluslararası ters etkisinden ağır geleceğine karar vermedikçe, aşağıda sayılan kayıtlar kaza veya olay araştırmasından başka bir nedenle amade bulundurmayacaktır. (incelemeye açık bulundurmayacaktır);

a-Araştırma otoriteleri tarafından araştırma sürecinde kişilerden alınan tüm ifadeler,

b-Hava aracının operasyonunda bulunmuş olan kişiler arasında yapılan tüm iletişimler,

c-Kaza veya olayda yer almış kişilerle ilgili tıbbi ve özel bilgiler

d-Kokpit ses kayıtları ve bu kayıtlardan yapılmış olan çözümler, ve

e-Uçuş kaydedici bilgisi de dahil olmak üzere bilgilerin analizinde açıklanan fikirler.”

Bu paragrafı takip eden 5.12.1 numaralı paragrafta da, bu kayıtların sadece kazanın ve olayın analizine uygun düşmesi halinde, nihai rapora veya eklerine dahil edileceği ve kayıtların analizle ilgili olmayan



kısımlarının açıklanmayacağı ifade edilmektedir.

5.12.1 numaralı paragrafın altında yer alan notta; yukarıda bahsedilen kayıtların; kaza araştırmacıları tarafından görüşülen kişilerce gönüllü olarak verilen bilgiler olması nedeniyle, bilgi veren kişilerin vermiş olduğu bu bilgilerin disiplin, adli veya idari kovuşturmalarda uygun olmayan biçimde kullanılabilirliği belirtilerek, bu bilgilerin dağıtılmasının gelecekte başka kaza araştırmalarında, araştırmacılara bilgilerin açıklanma şansının kalmayacağı hatırlatılmaktadır. Kaza araştırmacılarının, ilgililerin bu tür bilgilerine ulaşamaması araştırma işlemlerini engelleyecek ve uçuş emniyetini ciddi biçimde olumsuz etkileyecektir.

**Soruşturmanın yeniden açılması:** Annex 13'ün 5.13 numaralı paragrafında; kaza soruşturmasının kapatılmasından sonra yeni ve önemli deliller bulunursa, soruşturmayı yapmış olan Devletin, soruşturmayı yeniden açacağı hükmü yer almaktadır.

**Devletlerin, soruşturmayı yürüten Devlete bilgi verme yükümlülüğü:**

Bir kaza ve olayın soruşturmasını yürüten Devletin talebi halinde diğer Devletler, tüm ilgili ve mevcut olan bilgiyi o devlete sağlayacaklardır. (paragraf 5.14)

Bir kaza veya olay öncesi havaaracı tarafından imkanları ve hizmetleri kullanılmış olan her Devlet soruşturmaya uygun olan her tür bilgiyi, soruşturmayı yürüten Dev-

lete sağlayacaktır. (paragraf 5.15)

**Uçuş kaydedicileri – Kazalar ve ciddi olaylar:** Bir kaza veya ciddi bir olaya karışan havaaracı olayın olduğu devletten başka bir Devletin ülkesine inerse; Tescil Devleti veya İşletenin Devleti, soruşturmayı yürüten Devletin talebi üzerine bu Devlete, uçuş kaydedici kayıtlarını ve eğer gerekliyse ilişkili uçuş kaydedicilerini verecektir. (paragraf 5.16)

**Organizasyonel Bilgi:** Tescil Devleti ve İşletenin Devleti, soruşturmayı yürüten Devletin talebi üzerine, havaaracının işletilmesini (operasyonunu) doğrudan veya dolaylı olarak etkilemiş olabilecek faaliyetleri olan her organizasyonla ilgili uygun bilgileri sağlayacaktır. (paragraf 5.17)



# KAPIDAN KAPIYA 36 SAAT

Slide'ın uçağın kapısından sökülüp tamir edilmesi son derece meşakkatli bir iştir. Dar gövdeli uçaklar için minimum 1,5 gün, geniş gövdeli uçaklar için 3 gün civarında bir çalışma gerektirir.



**Semra Dereli Civelekhan**  
TASSA Genel Sekreteri  
TASSA EXTRA Genel Yayın Yönetmeni

**A**CİL durumlarda uçaktan tahliyeyi sağlayan slide (Kaydırak & Tahliye şutu)'nın normal durumlarda patlaması her uçuş ekibinin korkulu rüyasıdır... Oysaki kazara patlayan her slide -kal- olmamakta, kendine ait bir tamir şekliyle onarılmaktadır. MNG Teknik'e ait Slide atölyesinde kazara patlayan bir Airbus 320 uçağının slide'nin minimum 36 saat süren yenileme işlemi incelirken, atölyede alın teri ve titiz bir çalışma kendini gös-

teriyordu...

Periyodik bakımlar her bir slide için yapılması zorunlu olan bir uygulamadır. Goodrich slidelar 3 yılda bir, Aircruiser slidelar 15 yıla kadar 3 yılda bir, 15 yıldan sonra 1 yıl arayla bakıma alınmaktalar. Yapılan bakımlarda uçak üzerinde slide patlatılarak yıllık periyodik bakımları yapılır. Slide paketindeki basınç tüplerinin testleri ise 1 yıl&3 yıl&5 yıl olarak değişiyor.

Her slide içinde bulunan batari-





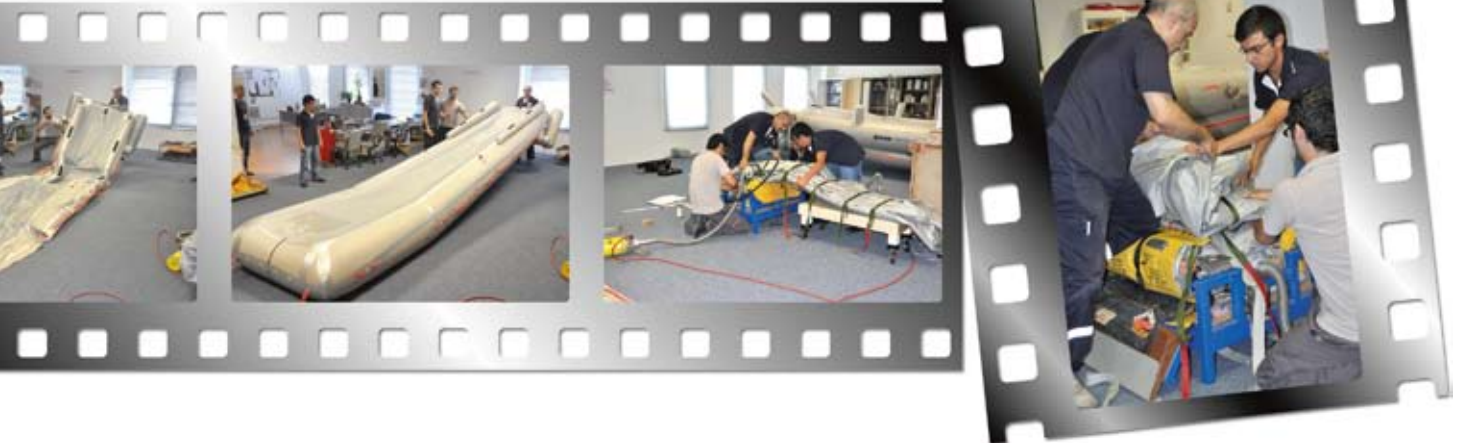
yalar slide'in ışıklarını yakar. RLB (Suya düşüldüğünde slide'dakileri istasyona bağlayan ve koordinat belirten bir çeşit telsiz /ELT), Survival Kit vardır. Slide tüpündeki basınç (3000 PSI) 1 inch kareye düşen basınç 2.5 PSI'dır. Tüpler azot, karbondioksit ve ağırlık ölçülerine göre çeşitli gazları içerir. Slide armed iken kapı açıldığında basınç tüpündeki gazların etkisi ve aspiratörlerin atmosferdeki havayı içerisine almasıyla slide şişiyor. Tüpün üzerindeki siyah kapaklara "Aspiratör" adı veriliyor. Bu aspiratörler havayı içeri çekerken, çekilmiş olunan havanın fazlası da relief valve'lerden dışarı atılır. Slide'in aspiratörleri olmasa, sadece basınç tüpü slide'in patlaması için yeterli değildir.

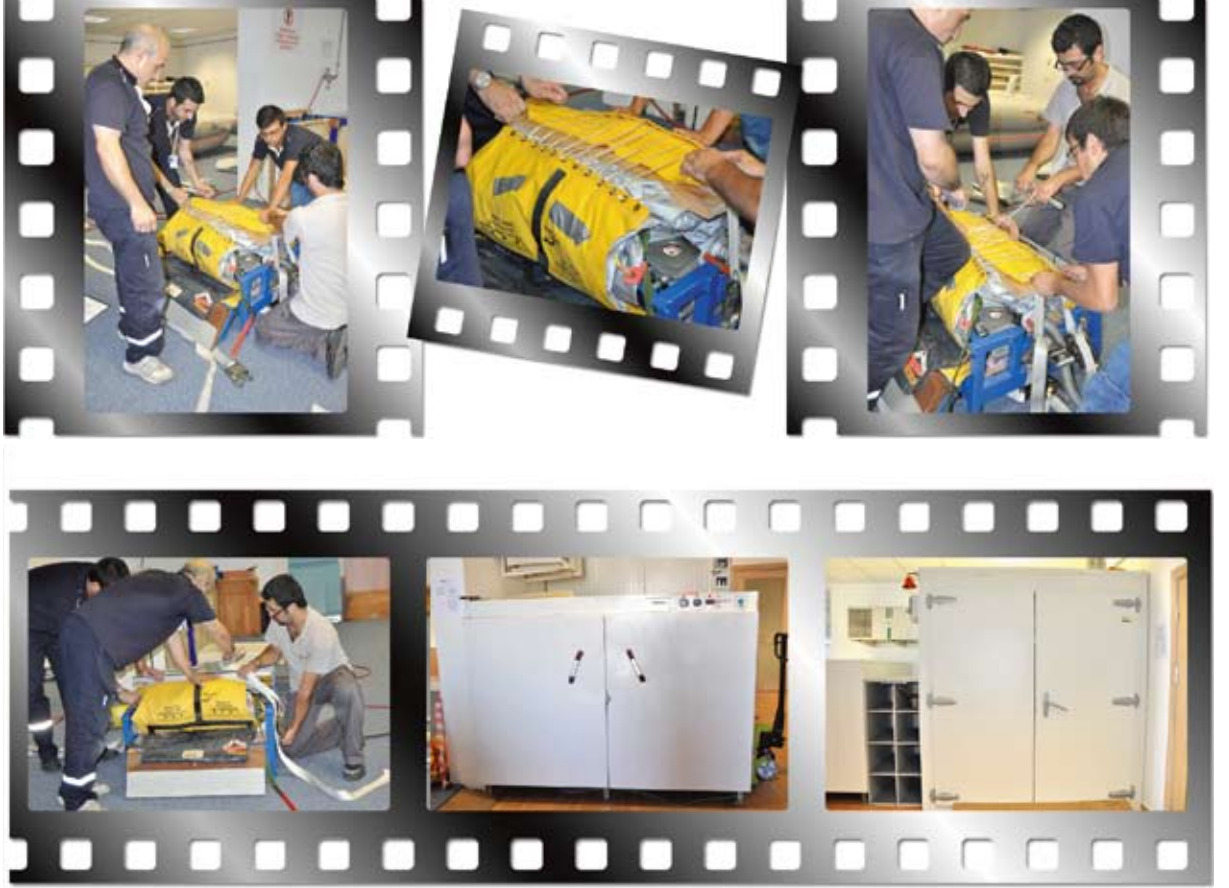
Bir uçakta kazara patlamış slide'ı uçaktan alıp atölyeye götürmek için, teknisyenler, aspiratörlerin klepelerine parmaklarıyla basıyorlar. Böylelikle slide zedelenmeden basıncı indiriliyor. Girt bar (Slide'ı uçağa bağlayan demir çubuk) uçak zeminindeki yerinden çıkarılarak aşağıya slide'in sarkıtma ipi vasıtasıyla atılır. Bu sarkıtma ipleri her slide'da girt bar'ın yanında vardır. Bağlı olunan atölyeye herhangi bir

yerde sürmeden, uçak altında düştüğü yerinde "Paketleme" usulüyle sarılır. Slide sarıldıktan sonra civara düşen tüm parçaları eksiksiz olarak toplanır, atölyeye getirilir. Slide atölyeden farklı bir şehrin meydanında patlamışsa koruyucu bir kılıfla sarılarak atölyeye yollanır. Parçalarının eksiksiz toplanması çok mühimdir. Zira Slide'in malzemeleri çok pahalıdır. Fabrika çıkışlı bir Airbus 320 Slide'ı 20.000 USD'in üzerindeyken; regülâtörü 4000-5000 dolardır. Küçük bez parçası gibi görünen "Pull" yazılı manuel şişirme kolu 500 dolardır. Bir slide in tüpü -kal- olabilir ama regülâtörü kullanılabilir durumda ise saklanır. Çelik basınç tüplerinin ömrü 24 yıl, polyester sarmalların ise 15 yıldır. Parçaların bu kadar pahalı olmasından ötürü slide tüm aksamıyla birlikte atölyeye yollanmak zorundadır.

Slide atölyesindeki herkes sadece slide atölyesinde çalışır ve bu konuda farklı bir eğitimi almışlardır. Uçaktan alınmış slide atölyede itinayla açılır. Test yapılmak üzere şişirilir. Test sonucu slide'da patlak çıkarsa CMM (Company Maintenance Manuel&Şirket Bakım El Kitabı) açılır. Slide gövdesindeki

yırtık 5 inch'ten fazla ise slide üretildiği fabrikaya yollanır. 5 Inch'in altında ise atölye de tamirat yapılır. Önemli olan CMM de yazan her bir detayı harfiyen uygulamaktır. Kitabın müsaade etmediği hiçbir şey yapılmaz. Kitap slide'in tamir edilemeyeceğini prosedürleriyle belirlemiştir. CMM tamire müsaade vermişse atölye tarafından üretici firmasından alınmış özel yapıştırıcı ile delik yapıştırılır. Bu tamir işinin eğitimi teknisyenler tarafından alınmıştır. Yırtığın yapıştırılmasında herhangi bir risk yoktur. Tamir kitleri slide ile birlikte üretici firma tarafından yollanır. Delik altına parça konularak yapıştırılır. Kaçırma olmaması için slide'in tümü yapıştırılmaz. CMM'e göre tamir sonrası 4 saatlik bir teste tabii tutulur. Dört saatin sonunda slide'da delik bulunursa tekrar tamir edilir ve ardından 4 saatlik test yinelenir. Sonuç CMM'e uygun olacak şekilde defalarca tekrarlanabilir. Delik bulunamıyorsa ya da slide' a ait parçalarda değişim gerekiyorsa slide fabrikaya yollanır. Ancak testin sonucunda bir probleme rastlanmaz ise "Katlama" aşamasına





geçilir. Teknisyenler üretici firmasının kendilerine verdikleri yetkiyle sınırlıdır.

Sarma (Folding) aşamasında slide'ı eski haline getirme işlemi başlar. Üretici firma tarafından slide'm nasıl sarılacağı çizimlerle belirlenmiştir. Ne yapılacağı basamak basamak CMM'de gösterilen tüm prosedüre sadık kalınır. CMM'e uygun biçimde başlayan "Folding" işleminde slide eksiksiz bir biçimde sarılır. Atölyede bulunan kontrolörler her aşamayı denetlemekle sorumludurlar. Slide'm hatasız sarılması çok önemlidir. Sarılan slide depoya teslim edilir. Ancak slide'm uygunluk limitlerine ulaşması ve dekoratif "Slide cover"ın içerisine konulabilmesi için "Fırınlama" ve "Soğutma" işlemine ihtiyaç duyulabilir.

labilir.

CMM bazı slide'ların 8 saat süreyle + 57 derecede fırınlanmasını emreder. Bazı slide'ların ise 8 saat süreyle -20 derecede soğutulmasını... Kılavuz CMM, neyi, nasıl uygun görüyorsa o işlemleri tamamlayan teknisyenler, slide'ı depoya teslim ettiklerinde bataryası, tüpü, survival kiti vb. aksamı geçerlilik tarihleriyle beyan edilir. Geçerlilikleri denetlenen slide için 'Form One' denilen belge tahsis edilir. Slide artık uçaktaki yerini yeniden almak için hazırdır...

Slide'm uçağın kapısından sökülüp tamir edilmesi son derece meşakkatli bir iştir. Dar gövdeli uçaklar için minimum 1,5 gün, geniş gövdeli uçaklar için 3 gün civarında bir çalışma gerektirir.

## Semra Dereli CİVELEKHAN ?

1995 yılında Kabin Memuru olarak uçuş hayatına başlayan gazeteci-yazar Semra Dereli Civelekhan'ın ilk şiir kitabı "Buzdan Hayal miydi Sevdam?" 1999'da, şiir ve denemelerden oluşan ikinci kitabı "Akdeniz Fahişesi" 2002 yılında yayımlandı. 2003 Yılında Şair, Ozan ve Yazarlar Kültür Derneği'nin düzenlediği şiir yarışmasında "Baba" isimli şiiri Türkiye Mansiyon Ödülü'ne layık görüldü.

Tassa Extra (Havayolları Kabin Memurları Derneği dergisi): 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 Civelekhan, evli ve bir çocuk sahibi.

# Değerli TALPA Derneği üyeleri,

Birikimlerinizde size özel avantajlı oranlar,  
ihtiyaç, taşıt ve konut kredilerinde cazip  
faiz oranı ve ödeme koşullarıyla  
sizi Deniz'e bekliyoruz.

DenizBank Moda Şubesi  
Tel: (0216) 346 54 42 - 170/171

**DenizBank** 

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

# Geleceğe Talip Olan Hava Yolu



Siparişini verdiğimiz 40 adet yeni nesil Boeing 737-800 uçakların 6 adedini teslim aldık, 8 adedi bu yıl, 12 adedi ise 2011'e kadar filomuza katılarak T¼rkiye'nin en genę uçak filosuna sahip oluyoruz. Pegasus, T¼rkiye'de bu kadar b¼y¼k ęapta uçak siparişi veren ilk ¼zel havayolu Şirkettir

**P**EGASUS Hava Yolları Olarak İstanbul Sabiha G¼kęen'den 18'i iç, 16'sı da dış hat olmak üzere toplam 33 uęuŐ noktasına seferlerini geręekleŐtiriyoruz. 2005 Kasım ayından itibaren, İstanbul Sabiha G¼kęen Havalimanı'ndan iç hatlarda seyahat eden her iki misafirden biri Pegasus Hava Yolları ile uçtu. Pegasus Ailesi olarak Sabiha G¼kęen Havalimanı'ndaki yeni terminalimizde misafirlerimize daha iyi hizmet vermeye

ve uęuŐ ağımızı b¼y¼tmeye devam edeceğiz.

Pegasus olarak, 2008'de 4.4 milyon olan toplam yolcu sayımızı 2009 yılında 5.9 milyona ęıkardık. B¼y¼le İç Hatlarda yolcu sayımızda y¼zde 44'l¼k, kapasitemizde ise y¼zde 36'lık bir artış sağladık. Dış hatlarda ise 2009 yılında y¼zde 67 b¼y¼dük.

Buę¼n son model Boeing 737-800'lerin içinde bulunduğu 24 uçaktan oluşan bir filoya sahibiz ve gele-



#### YURT İÇİ:

Adana, Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman, Diyarbakır, Elazığ, Gaziantep, Hatay, İstanbul, İzmir, Kayseri, Konya, Malatya, Mardin, Samsun, Trabzon, Van.



#### YURT DIŞI:

Amsterdam, Atina, Basel, Berlin, Brüksel, Düsseldorf, Frankfurt, Kopenhag, Köln, Krasnodar, Lefkoşa, Londra, Münih, Paris, Stuttgart, Zürih.

cek dönemde de büyümeyi sürdürmeyi hedefliyoruz. Bu kapsamda, siparişini verdiğimiz 40 adet yeni nesil Boeing 737-800 uçakların 6 adedini teslim aldık, 8 adedi bu yıl, 12 adedi ise 2011'e kadar filomuza katılarak Türkiye'nin en genç uçak filosuna sahip oluyoruz. Pegasus, Türkiye'de bu kadar büyük çapta uçak siparişi veren ilk özel havayolu şirkettir.

Biz her an kampanyalar üreten bir havayolu şirkettiz, hatta sektörün de kampanya odaklı olmasını biz pekiştirdik. 2009 yılında 110 kampanya gerçekleştirdik.

Daha fazla Türk insanını uçakla tanıştırmak ve misafir sayısını arttırmak için her an farklı sürprizler, projeler, kampanyalar üretmeye devam edeceğiz. İstanbul Sabiha Gökçen'den uçuşlarımıza başladığımız 2005 yılından bu yana aradan geçen 4 yılda İstanbul Sabiha Gökçen'den oluşturduğumuz iç ve dış hat bağlantılı uçuş noktaları ile güçlü bir uçuş ağı kurduk ve misafir trafiği yarattık. 2010 yılında yeni uçuş noktaları açmayı ve özellikle yurt dışında var olan uçuş noktalarımızda frekans artışı yapmayı planlıyoruz.

# KIBRIS SEMPOZYUMU

Bizler aynı ortamda ve birbirimizle içiçe çalıştığımız kontrolör arkadaşlarımızı anlamaya çalışmalıyız, onlarla görüşmeli ve konuşmalıyız. Ancak böylesi bir diyalog ortamı sonrası, yaşadığımız problemlerimize çözüm üretebiliriz



**5**MART 2010 günü, TALPA (Türkiye Havayolu Pilotları Derneği) başkanımız Kpt. Plt. Muzaffer Özacar ile birlikte, Kıbrıs Hava Trafik Kontrolörleri Derneği CTATCA'nın düzenlediği, Girne Amerikan Üniversitesi'ndeki, değişen havacılık konulu seminere, TALPA'yı temsilen katıldık.

Seminere, Türkiye Hava Trafik Kontrolörleri-TATCA Derneği Başkanı Ayhan Kartal ve TATCA'nın İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Dalaman şube müdürleri, Pegasus Havayolları Uçuş İşletme Başkanı, Kıbrıs Havayolları Uçuş İşletme Başkanlığı, TÖSHİD- Türkiye Özel

Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği Genel Sekreteri Musa Alioğlu ve Girne Amerikan Üniversitesi Sivil Havacılık Yönetimi Bölüm öğretim üyeleri ile öğrencilerinden oluşan kalabalık bir topluluk katılmıştır.

Güzel bir organizasyon ile karşılaşılıp, çok medeni bir ortamda sunumlarımızı yapma imkanı veren, CTATCA Başkanı Sayın İzzet Derkan'a çok teşekkür ederiz.

Gerek sempozyum esnasında, gerekse dışarıda yapılan görüşmelerden, PİLOT-KONTROLÖR diyalogu veya ilişkilerimin, arzu edilen seviyede olmadığı anlaşılmıştır. Pilotlar olarak, motor çalıştırmadan



durduruncaya kadar, devamlı konuştuğumuz kontrolörleri, gerçekte pekte tanımıyoruz. Yani olaylara kendi penceresinden bakarken, onların penceresinden resim nasıl görülyüyor? Sorusuna cevabımızın yeterli olmadığı, yanlış anlaşılmalara, azınsanmayacak ölçüde fazla olduğu anlaşılıyor.

Bizler aynı ortamda ve birbirimizle içiçe çalıştığımız kontrolör arkadaşlarımızı anlamaya çalışmalıyız, onlarla görüşmeli ve konuşmalıyız. Ancak böylesi bir diyalog ortamı sonrası, yaşadığımız problemlerimize çözüm üretebiliriz. Aksi halde kendi yaşadığımız zorlukları kendi aramızda konuşmamız, sorunları çözmeye yardımcı olmayacaktır.

TALPA olarak sunumumuzda, uçak teknolojilerindeki gelişme ve bunun uçuş operasyonlarına etkisi izah edilmiştir. Sunumun bazı başlıklarını resimlerde görebilirsiniz. Sunumun tam metnini önümüzdeki sayıda yayımlamayı planlıyoruz.

Kontrolör arkadaşlarımıza uçaklarımızın teknolojik imkanları sadece sempozyumlarda değil, de-

vamlı olarak ve sabırla anlatmak zorundayız. Yani bizi anlamalarını sağlamalı ve çektiğimiz sıkıntıları izah etmeliyiz. Bunun sonucunda, Almanya'da yaptığımız uçuşlarda olduğu gibi, kalkıştan alçalma ve inişe kadar, çok rahat uçuş ortamına kavuşabiliriz. Bu noktada, yetkili kurum ve kuruluşların yapacakları organizasyonlar ve konuya sahip çıkmalarının çok önemli olduğunu hatırlamakta fayda görüyorum.

Sonuç olarak birbirimizi daha iyi anlayacağımız ortamlarda uçuş yapmak dileği ile tüm pilot ve kontrolörlere emniyetli uçuşlar diliyorum.

İlyas Yılmaz



# PİLOTLAR GÜNÜNÜ KUTLUYORUZ

*Fesa Bey'in anısı Türk pilotlarına esin kaynağı olmaya devam ediyor. Onun anısından yola çıkarak düzenlediğimiz Türkiye Pilotlar Gününde tüm pilot arkadaşlarımızı yine birlikte olmaya davet ediyoruz.*

**E**SİNİNİ ilk pilotlarımızdan merhum Fesa Evrensev'den alan Türkiye Pilotlar Günü'nü bu yıl Polat Rönesans'ta kutluyoruz. Yaklaşık yüz yıl önce ilk kez bir Türk pilotu, Türk yapımı bir teyyare ile Osmanlı toprakları üzerinde uçuşturdu. Türk Hava Kuvvetleri'nin 1 numaralı savaş pilotu brövesine sahip olan ve Türk havacılık tarihine geçen bu pilot Yüzbaşı Fesa Bey'di.

Temmuz 1911'de Fransa'daki Blériot Okulu'na uçuş eğitimine gönderilen Süvari Yzb. Fesâ Evrensev ve İstihkam Tğm. Yusuf Kenan Beyler, 1912 Nisan ayında eğitimlerini tamamlayarak İstanbul'a döndüler ve Türk ordusunun ilk pilotları oldular. Aynı ay içinde daha önce İstanbul'a getirilmiş olan iki adet Deperdussin uçağını teslim alarak hava meydanına getirdiler. 26 Nisan 1912 günü Deperdussin Okul uçağı ile R.E.P uçağının uçmaya başlamaları, Türk uçakları ve Pilot Fesa Bey'in İstanbul göklerindeki ilk uçuşları oldu...

Fesa Bey 1878'de İstanbul'da Gedikpaşa'da doğdu. Galatasaray Lisesi'ni bitirdikten sonra Harp Okulu'na girdi. 1899 yılında Süvari Teğmeni olarak mezun oldu. Süvari Dairesinde hizmette bulunduğu sırada zamanın meşhur Bekiraga Bölüğünde 97 gün hapis yattı ve Erzincan'a sürgüne gönderildi. 1908 Meşrutiyetinin ilanından sonra tekrar İstanbul'a alındı ve Süvari Bölük Komutanlığı görevine getirildi. 1911 yılında orduda pilot olmak için eleman arandığı sırada Yüzbaşı olan Fesa Bey, adayların başında yer aldı. Yapılan sınavı birincilikle kazanarak Fransa'ya uçuş eğitimine gönderildi. 1912 yılında yurda döndüğünde Türk Silahlı Kuvvetlerinin 1 no'lu uçuş brövesi kendisine verildi Balkan savaşı'nda çeşitli uçuş görevleri ve bu arada filo komutanlığı da yaptı. Birinci Dünya Savaşı başlayınca, Kafkas Cephesine atandı. Fakat Kafkasya'ya giderken Karadeniz'de, Amasra açıklarında Ruslar bulunduğu gemiyi batırdılar, gemide bulunanların tamamını esir aldılar. Altı yıla yakın Sibiry'a'daki esir kaldıktan sonra Haziran 1920'de kaçarak yurda döndü. Doğu Cephesinde, Büyük Taarruz'dan önce de Batı Cephesinde hizmetler gördü. Savaşın sona İzmir'deki Hava Okulu'na öğretmen olarak atandı. Kasım 1925'te 47 yaşında ve binbaşı rütbesinde iken kendi arzusu ile emekli oldu. 1933 yılında Türkiye'nin ilk hava taşımacılığı teşkilatı olan Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi'nin başına müdür olarak getirildi. Bu hizmette bir yıla yakın bir zaman kaldıktan sonra, ömrünün kalan yıllarını Türk Hava Kurumu'na verdiği hizmetler ile geçirdi. 9 Nisan 1951'de İstanbul'da vefat etti.

Fesa Bey'in anısı Türk pilotlarına esin kaynağı olmaya devam ediyor. Onun anısından yola çıkarak düzenlediğimiz Türkiye Pilotlar Gününde tüm pilot arkadaşlarımızı yine birlikte olmaya davet ediyoruz.

## MART 2010 -TALPA YURT DIŞI AKTİVİTELERİ

AKTİVİTE	TOPLANTI YERİ	KATILIMCILAR	TARİH
IFALPA 65. KONFERANSI	FAS / MARRAKESH	KPT. PLT. MUZAFFER ÖZACAR KPT. PLT. ALİ FARUK YALAP KPT. PLT. MACİT ÖZALP KPT. PLT. MURAT ÖZDEN KPT. PLT. SEMİH ÖNDER TAŞ	19-23 MART
KIBRIS TÜRK HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİ (CTATCA)	KIBRIS	KPT. PLT. MUZAFFER ÖZACAR KPT. PLT. İLYAS YILMAZ	05 MART
LINE OPERASYONU GÜVENLİK DENETLEMESİ EĞİTİMİ	ABU DHABİ	KPT. PLT. AKIN KIRMIÇ KPT. PLT. DENİZ BİRKAN	15-16 MART
AVRUPA HAVACILIK GÜVENLİK SEMİNARI	LİZBON	KPT. PLT. KUBİLAY YILMAZ	15-17 MART

## MART 2010 -TALPA YURT İÇİ AKTİVİTELERİ

TALPA HAVA OLAYLARI VE PİST İHLALLERİ PANELİ	İSTANBUL	TALPA TARAFINDAN ORGANİZE EDİLMİŞTİR	23 MART
--	----------	--------------------------------------	---------



## TÜRK HAVACILIK KRONOLOJİSİ

*'Türk Havacılık Kronolojisi'nin yazarı Stuart Kline, bir Türkle evli ve yıllardır Türkiye'de yaşıyor. Kline'in havacılığa duyduğu ilginin kaynağı, dedesinin 1930'lu yıllarda nakliye uçağı pilotu olması.*

ABD'li araştırmacı Stuart Kline'in hazırladığı 'Türk Havacılık Kronolojisi' adlı kitap, 1010 yılından günümüze, Türkiye'deki uçak tiplerinden havacılık tarihindeki ilklere, ilk kez yayımlanan fotoğraflara, afiş, bilet ve uçuş kartlarına binlerce ayrıntıyı bir araya getiriyor. Türkiye'nin en ücra köşelerinde açılan 'Gök Okulları', model uçak kursları, yerli uçak yapma çabaları, 'İstikbal göklerde' sözünün bir zamanlar köylü, kentli her Türkiyelinin hayatında somut bir karşılığı olduğunu gösteriyor.

'Türk Havacılık Kronolojisi'nin yazarı Stuart Kline, bir Türkle evli ve yıllardır Türkiye'de yaşıyor. Kline'in havacılığa duyduğu ilginin kaynağı, dedesinin 1930'lu yıllarda nakliye uçağı pilotu olması. Kline, "Türk-Amerikan havacılık ilişkilerine dair bir kitap hazırlıyorduk ama işin rotası değişti. 'Türk Havacılık Kronolojisi' için 2001'de çalışmaya başladım. Asıl mesleğim çevirmenlik. Ama artık sanırım kendime yeni bir uzmanlık alanı yarattım" diyor. İşte Havaş'ın desteğiyle hazırlanan Türkçe-İngilizce basılan kitaptan bazı ilginç satırbaşları...

Ağustos 1010 - Türk havacılık tarihinin bilinen ilk havacısı ve şehidi, Nişabur'daki Ulucami imamı İsmail Cevheri oldu. Cevheri, kollarına bağladığı kanatlarla Ulucami'nin tepesine çıktı ve bir konuşma yaptıktan sonra kendini gökyüzüne bıraktı. Bir müddet başarılı uçuşu ani rüzgârla sona erdi, yere çakıldı ve öldü.

Mart 1785 - Sultan I. Abdülhamid'in de katıldığı bir törenden sonra iki Türk Bostancıbaşı ile İranlı bir baloncu Topkapı Sarayı'ndan havalanıp, uygun bir rüzgârla Bursa'ya indi. Bu 120 km.'lik uçuş, havacılık tarihinin ilk uluslararası uçuşu oldu.

1865 - Döneminin en çok okunan yazarlarından Jules Verne, en büyük düşü olan Ay seyahatini gerçekleştir-

mek için Avrupa'da 1.5 milyon dolar toplamayı başardı. Bu paranın yaklaşık yüzde 5'i Osmanlı topraklarından bağışlandı ve iki yıl önce kurulan Osmanlı Bankası aracılığıyla Jules Verne'e ulaştırıldı.

1 Kasım 1911 - Havadan atılan ilk bomba, Trablusgarp Cephesi'nde patladı. Bombanın hedefi Türk askerleriydi.

30 Kasım 1913 - İstanbul üzerinde uçan ilk Türk kadını, Kadın Haklarını Koruma Cemiyeti Başkanı Belkas Cevdet Hanım, Fethi Bey idaresindeki uçaktan 15 dakika boyunca halkı barışa çağıran propaganda kartları attı.

Ocak 1914 - Vecihi Bey'in (Hürkuş) 52 yıl süren havacılık macerası başladı. Hayatı boyunca 102 farklı uçakla toplam 30 bin saat (3.4 yıl) gökyüzünde süzüldü. En son uçuş iznini aldığı 1965 yılında tam 76 yaşındaydı.

2 Mayıs 1915 - Çanakkale'de binbaşı rütbesiyle Osmanlı Hava Kuvvetleri Komutanlığı yapan yüzbaşı Serno ile yüzbaşı Hüseyin Sedat keşif uçuşu için havalandı. Türk mevzilerine doğru ilerleyen bir düşman uçağıyla karşılaşan pilotlar, beylik tabancalarıyla ateş ederek düşmanı kaçırdı.

28 Ocak 1925 - Vecihi Bey, 1924 sonunda Halkapınar Tayyare Atölyesi'nde tamamladığı 'Vecihi KVT' adlı çift kanatlı pervaneli ilk Türk uçağıyla İzmir'de deneme uçuşu yaptı. Ama taltif yerine, 'Teknik denemesi yapılmamış aletle başkalarının hayatını tehlikeye sokmak' gerekçesiyle 15 gün ev hapsi cezasına çarptırıldı. 'Vecihi KVT' bir daha uçmadı, Hürkuş, Hava Kuvvetleri'nden istifa etti.

18 Mayıs 1934 - Moskova'daki '1 Mayıs' törenlerine katılan Türk filosu, Bükreş üzerinden yurda döndü. Uçaklar sabah saat 09.10'da Bükreş'ten ayrılarak 13.30'da Eskişehir'e indi. Bu olay basında geniş bir yankı uyandırdı.

28 Haziran 1934 - İran Şahu Rıza Pehlevi'nin İstanbul ziyareti onuruna Tekel İdaresi tarafından uçakla İstanbul halkına sigara ve likör atıldı. İstanbul semalarında saat 12.00'de görünen pilot Vecihi Bey, yine 'alçaktan uçtu'. Renkli küçük atlas paraşütlere bağlı bu zarif armağanlar gökyüzünden salınarak indi, İstanbullular, neşeyle paketleri topladı.

30 Ağustos 1937 - Dünyanın ilk kadın savaş pilotu Sabiha Gökçen diplomasını aldı.

10 Ağustos 1944 - İstanbul gecesi siren sesleri ve ışıldaklarla bölündü. Romanya'yı bombalayıp üsse dönmeğe çalışan bir Amerikan uçağı rotasını şaşırınca Boğaziçi tepelerindeki uçaksavar bataryalarından ateş açıldı. Türk avcı uçaklarının inişe zorlamasıyla B-24 bombardıman uçağı, Alemdağ yakınlarına indirildi.

25 Temmuz 1947 - 'İlk hava korsanı' vakası, Türkiye'de sona erdi. Rumen teğmen Aurel Dobre ve beraberindeki iki subay, Lockheed 14 tipi uçağı Bükreş'ten havalandıktan kısa süre sonra ele geçirdi. Uçaktaki emniyet memuru çatışmada öldü. Korsanlar pilottan uçağı İstanbul'a yönlendirmesini istedi. Uçak kötü hava nedeniyle İstanbul'a değil, Çanakkale'de yapılan eski bir havalimanına mecburi iniş yaptı. Korsanların lideri tutuklandı, Sultanahmet ve İmrallı cezaevlerinde toplam 2 yıl 7 ay hapis yattı.





# HAVAYOLU PAZARINDA ÜÇ BÜYÜK GÜÇ



Leyla Adiller

**R**EKABET odaklı pazar olan havacılık pazarı, gün geçtikçe gelişmekte ve genişlemektedir. Yaşanan değişiklikler ile birlikte pazar payı kapmaya çalışan havayolu şirketlerinin sayısı artmakta fakat pazara egemen olan havayolu şirket sayısı azalmaktadır. Rekabet edebilir konuma gelmek isteyen havayolu şirketleri, bugünün şartlarına ayak uydurmaya çalışmakta, ayak uyduramayan şirketler ise yok olmaktadır. Havayolu şirketlerinin uluslararası rekabet ortamında rekabet edebilme konumuna gelmesi için başvurdukları yöntemlerden biri ise ittifaklardır. Bu makalede havayolu ittifaklarının tanımına ve küresel havayolu ittifakların güncel

durumlarına yer verilmiştir.

## 1. HAVAYOLU İTTİFAKI (İŞBİRLİĞİ) TANIMI

Global rekabetin artması ile birlikte, başka işletmelerle dayanışma ve işbirliği içine girme, stratejik birlikler oluşturma gayretleri de artmıştır. Çünkü bugün artık işletmeler, dünya çapında rekabet için gerekli bilgi ve diğer kaynaklara tek başlarına sahip değillerdir. Dünün mahalli ve ulusal pazar ve rekabetin yerini bugün uluslararası pazar ve rekabet almıştır[1]. En temel anlamı ile işbirliği iki veya daha fazla işletme arasında yapılan ve birlikte çalışmaya yönelik olan bir düzenlemedir. Bu düzenleme



bağımsız işletmelerin kendi çaba harcamalarını ve birlikte çalışmalarını ifade eder[2].

Havayolu İşbirliği (ittifaklarının - airline alliance), ortak faaliyetleri içeren iki veya daha fazla işletme arasında işbirliği anlaşmasıdır[3]. Havayolu işbirliğinin genel tanımı ise iki veya daha fazla taşıyıcının ortak operasyonlar yapmak üzere görüş birliği içinde olup anlaşmalarıdır. Bu işbirliği anlaşmalarının

sayısı 1990'lerden sonra artmıştır. Bir işletmenin birden fazla işletme ile ortak yürüttüğü ticari faaliyetler işbirliğinin temelini oluşturur. Şirketler sermaye, teknoloji, işgücü, eğitim teknikleri ve araçları gibi tek başlarına verimli kullanamadıkları bir takım unsurları bir araya gelerek değerlendirme imkânını elde etmek için bu tip ortaklıkları oluştururlar[4]. Farklı bir tanıma göre ise küresel havayolu ittifak-

ları, havayolları arasında bilgiyi ve gelişmeleri paylaşmak için ve satın alma, tarifeleri belirleme ve yer hizmetlerinde işbirliği gibi belirli işlevlerde ortak bir havuz yaratmak yönünde yapılan anlaşmalardır[5].

## 2. HAVAYOLU İTTİFAK ÇEŞİTLERİ

Geniş bir pazar yelpazesine sahip olan havacılık sektöründe havayolu işletmeleri, işbirliğine gitmekte ve pazar payını büyütme çalışmaktadır. Pazar payı elde etme konusunda havayolu işletmeleri, tek başlarına hareket etme çekiciliğinin azaldığı fark etmiş, işbirliklerinin işletmelerin etkinliğini, verimliliğini ve stratejik seçeneklerini artırdığını, yeteneklerini geliştirdiğini ve pazar paylarını daha da büyüttüğü konusunda fırsatlar sunduğunu görmüşlerdir. İşletmeler işbirliği yaparak finansal ve rekabetçi güçlerini geliştirmek istemekte, diğer işletmelerle olan rekabet konusunda karşılaşılan kısıtlamaları ve olumsuzlukları ortadan kaldırmak arayışındadırlar. Literatürde Havayolu ittifakları pazar merkezli ve maliyet merkezli ittifaklar, stratejik ittifaklar ve taktik ittifaklar şeklinde farklı bir ayrım söz konusudur. Farklı kaynağa göre havayolu İttifakları ise tablo 1'deki gibi verilmiştir.

Tablo 1'de belirtilen havayolu ittifak çeşitlerinin dışında bir de Sık Uçan Yolcu Programı (Joint Frequent Flyer Programme-Joint FFP) da bulunmaktadır. Söz konusu program sayesinde yolcuların havayolu işletmelerine bağlılık oranlarının artması hedeflenmektedir. Tablo 2'de havayolu ittifaklarının birkaçının bağımsızlık, birleşme karmaşıklığı ve kaynakların çıktı derecesinde göre sınıflandırılması verilmiştir.

Tablo 1: İttifak çeşitleri ve tanımları [6]

İTTİFAK ÇEŞİTLERİ	TANIM
• Kod Paylaşım (Codeshare)	• Havayolu şirketi başka bir havayolu şirketinin uçuş işareti ile hizmet sunmasıdır
• Blok Koltuk Satış (Blockspace)	• Havayolu şirketinin koltuklarını diğer havayolu şirketine satmasıdır
• Gelir Paylaşım (Revenue sharing)	• İki veya daha fazla havayolu şirketinin faaliyetlerini birleştirmekle elde ettikleri geliri paylaşmasıdır
• Ekip Dahil Kiralama (Wet Leasing)	• Havayolu şirketinin uçağını diğer havayolu şirketinden ekip dahil kiralamasıdır
• Ayrıcalıklı Satış (Franchising)	• Havayolu şirketinin uçuş hizmetini sunma amacıyla diğer havayolu şirketinin markasını kiralaması fakat kendi uçak ve ekibini kullanmasıdır
• Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemi (CRS)	• Havayolu şirketinin başkasının rezervasyon sistemini benimsemesi ve/veya kendi rezervasyon sistemini paylaşmasıdır
• Sigorta/Hisse Birleşimi (Insurance/parts pooling)	• İki veya daha fazla havayolu şirketinin satışlarını birleştirme kararı almasıdır
• Hizmet Birleşimi (Joint service)	• İki havayolu şirketinin uçuş hizmetini birleştirerek sunmalarıdır
• Yönetim Sözleşmesi (Management contract)	• Havayolu şirketinin faaliyetlerinin bazı yönlerini yönetmek için diğer havayolu şirketi ile sözleşme düzenlemesidir
• Bagaj hizmetleri/bakım/yeteneklerin paylaşımı (Baggage handling/maintenance/facilities sharing)	• Havayolu şirketinin özel yerlerde hizmet/personel/kolaylıklar sağlaması için diğer bir havayolu şirketi ile sözleşme düzenlemesidir
• Pazarlama faaliyetlerinin birlikte yürütülmesi (Joint marketing)	• İki veya daha fazla havayolu şirketinin pazarlama faaliyetlerindeki/hizmetlerindeki güçlerini birleştirmesidir
• Hisse senetlerinin karşılıklı değişimi / yönetimi (Equity swap/governance)	• İki veya daha fazla havayolu şirketinin stok değişimi ve/veya ortak yönetim yapısını oluşturmasıdır.

Tablo 2: Havayolu İttifakların Sınıflandırılması [7]

Kaynakların Çıktı Derecesi	Bağımsızlık Derecesi		
	Yüksek	Orta	Düşük
Yüksek	Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemi&Sık Uçan Yolcu Programı	Yönetim Faaliyetlerinin Birlikte Yürütülmesi	Öz sermaye Değişimi
Orta	Blok Koltuk Satış / Gelir Paylaşım Ekip Dahil Kiralama / Ayrıcalıklı Satış	Hizmetlerin Birlikte Yürütülmesi	Pazarlama Faaliyetlerinin Birlikte Yürütülmesi
Düşük	Kod paylaşım	Sigorta/Hisse Paylaşım	Yer Hizmetleri/Bakım/Yeteneklerin Paylaşım
	Düşük	Orta	Yüksek
	Birleşme Karmaşıklığın Derecesi		

Tablo 3: Küresel Havayolu İttifakları

Star Alliance	Oneworld	Skyteam
<ul style="list-style-type: none"> <li>Air Canada</li> <li>Air China</li> <li>Air New Zealand</li> <li>ANA</li> <li>Asiana Airlines</li> <li>Austrian</li> <li>bmi</li> <li>EgyptAir</li> <li>LOT Polish Airlines</li> <li>Lufthansa</li> <li>Scandinavian Airlines</li> <li>Shanghai Airlines</li> <li>Singapore Airlines</li> <li>South African Airways</li> <li>Spanair</li> <li>SWISS</li> <li>TAP Portugal</li> <li>THAI</li> <li>Turkish Airlines</li> <li>United</li> <li>US Airways</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>American Airlines</li> <li>British Airways</li> <li>Cathay Pacific</li> <li>Finnair</li> <li>Iberia</li> <li>Japan Airlines (JAL)</li> <li>LAN</li> <li>Malév</li> <li>Mexicana</li> <li>Qantas</li> <li>Royal Jordanian</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aeroflot</li> <li>Aeromexico</li> <li>Air France</li> <li>Alitalia</li> <li>China Southern Airlines</li> <li>CSA Czech Airlines</li> <li>Delta Air Lines</li> <li>KLM Royal Dutch Airlines</li> <li>Korean Air</li> <li>Air Europa</li> <li>Kenya Airways</li> </ul>

Kaynak: <http://www.staralliance.com/en/meta/airlines/>  
<http://www.skyteam.com/about/carriers/index.html>  
<http://www.oneworld.com/ow/member-airlines>

### 3. KÜRESEL HAVAYOLU İTTİFAKLARI

Havacılık sektörüne 2005 yılında dünya havayolu kapasitesinin %80'ni olarak açıklanan üç temel uluslararası işbirliği-Oneworld, SkyTeam ve Star Alliance- grupları hakim olmuştur[8]. Şu anki durumda da büyük bir değişiklik yaşanmamıştır.

Havayolları arasında ilk iç hatlar işbirliği Allegheny (USAir) ve yerel taşıyıcılar arasında 1967 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde yapılmıştır. İlk uluslararası işbirliği ise Air Florida ve British Iseland tarafından Londra-Amsterdam hatında 1986 yılında yapılmıştır[4]. Günümüzdeki Havayolu ittifaklarına baktığımız ise karşımıza tablo 3'teki gibi çıkmaktadır.

Günümüzde, Star İşbirliği grubu bünyesinde üye olan toplam 26 havayolu işletmesi, 3.993 uçak sayısı ve 458.817 çalışan sayısı bulunmaktadır[9]. SkyTeam İşbir-

liği grubu bünyesinde ise 316.445 çalışan sayısı, 116 milyon yıllık yolcu sayısı bulunmaktadır[10].

Havayolu işletmelerinin performansının ve kapasitenin ölçümünde kullanılan terimleri arasında ASK(Available Seat Kilometers) Arz edilen Koltuk-Kilometre ve RPK (Revenue Passenger Kilometers) Ücretli Yolcu Kilometre bulunmaktadır.

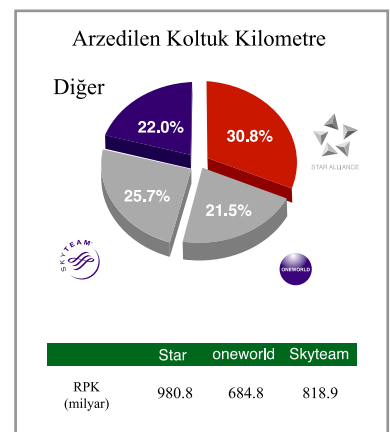
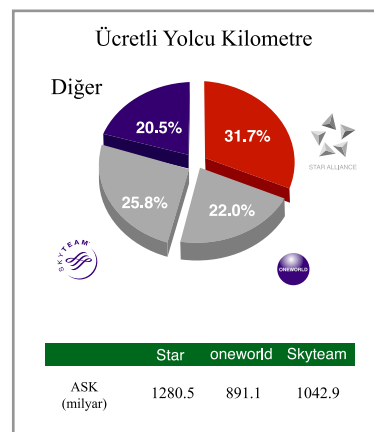
Arz edilen Koltuk-Kilometre, sa-

taşa sunulmuş koltuk sayısı ile uçuş mesafesinin çarpımından elde edilir ve sonucunda sunulan toplam koltuk sayısının kilometre olarak kat ettiği mesafeyi verir. Ücretli Yolcu Kilometre ise, ücret karşılığında taşınan yolcu sayısı ile uçuş mesafesinin çarpımından elde edilir ve sonucunda ücretli yolcuların kilometre olarak kat ettikleri mesafeyi verir[2]. Bu oranlarının “küresel havayolu işbirlikleri” arasındaki dağılımı Şekil 1’de verilmiştir.

2007 yılında ücretli yolcu kilometre oranlarına bakıldığında, Star Alliances %29.6, OneWorld %22.0 ve SkyTeam % 25.8 olarak ayrılmaktaydı, %22.6 oranını da bu gruplardan herhangi birine üye olmayan grup oluşturmaktadır. Arz Edilen Koltuk-Kilometre oranları ise 2007 yılında, %29.1 oranını Star Alliance, %21.5 oranını OneWorld, %25.7 oranını SkyTeam ve %23.7 oranını da küresel işbirliği gruplarından herhangi birine üye olmayan grup oluşturmaktaydı[12]. Ayrıca, küresel havayolu ittifaklarının 2007 ve 2008 yılındaki küresel yolcu payı ve faaliyet geliri payı Şekil 2 ve Şekil 3’te verilmiştir

### SONUÇ

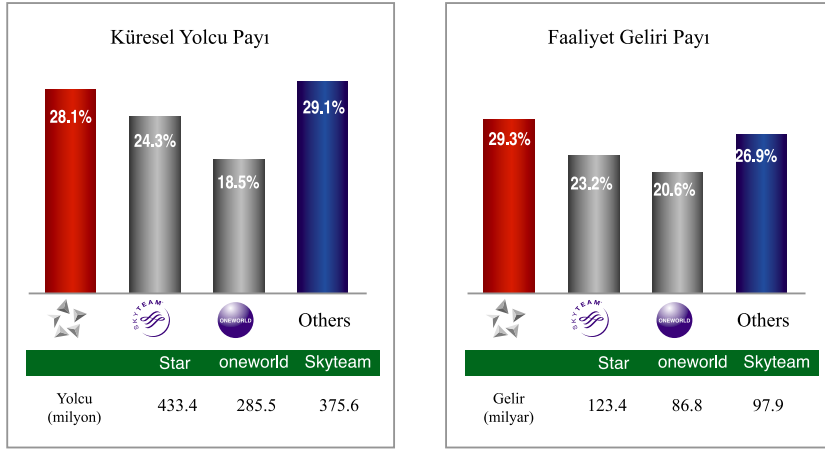
Havayolu taşımacılığı sektörü geniş bir alana yayılmakla birlikte



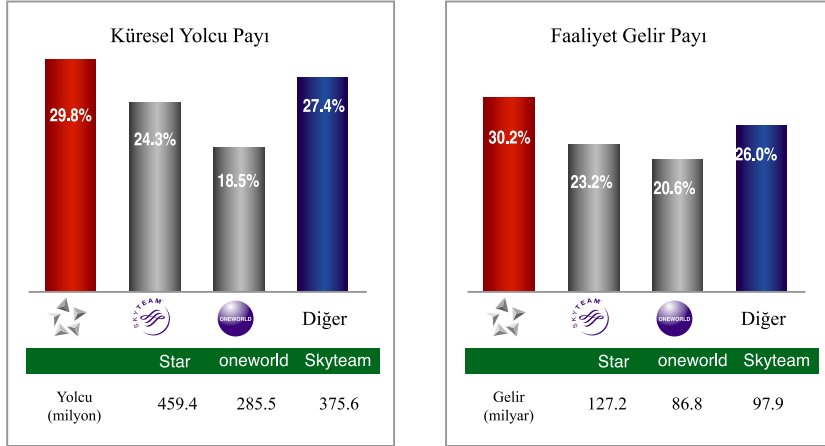
Şekil 1: 2008 yılındaki küresel havayolu ittifakları pazar payı [11]



Şekil 2: 2007 yılındaki küresel havayolu ittifakları yolcu ve faaliyet geliri payı [12]



Şekil 3: 2008 yılındaki küresel havayolu ittifakları yolcu ve faaliyet geliri payı [11]



dış ve iç faktörlerden son derece etkilenen bir sektördür. Çevresel şartların havayolu şirketlerini yeni değişimlerin içine alma ihtimali yüksek olmakla birlikte geçmişte bakıldığında geçmişin “yeniliklerin kabullenme devrimi” olduğunu gözlemlemek oldukça kolaydır ve gelecekte yeniliklerin daha da hız kazanacağı kaçınılmaz gerçektir. Bugün küresel rekabet ortamında küresel havayolu şirketlerinin kendilerini küresel havayolu ittifakları içerisinde bulmaları rekabeti hem olumlu hem de olumsuz etkilemektedir. Lakin, günümüz pazar şartları, havayolu ittifaklarını bir çözüm olarak karşımıza çıkarmaktadır. Kısacası, değişen rekabet koşulları havayolu şirketlerini değişime zorlamaktadır

#### YARARLANILAN KAYNAKLAR

[1] Tamer Koçel, *İşletme Yöneticiliği*, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş. İstanbul, 2003, s.426.

[2] Gerede, Ender. “Havayolu Taşınacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY A.O’da Bir Uygulama” *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002.s. 121.

[3] S.C.Morrish, R.T.Hamilton, “Airline Alliances - Who Benefits?” *Journal of Air Transport Management* 8, 2002, s. 401.

[4] Ali Emre Sarılgan, “Havayolu İşbirlikleri”, *Kayseri III. Havacılık Sempozyumu*, 10-12 Mayıs 2000, s. 205.

[5] [http://www.havais.org.tr/\\_dosyalar/icerik/itf\\_egitimseti\\_Liberalizasyon\\_ocr.pdf](http://www.havais.org.tr/_dosyalar/icerik/itf_egitimseti_Liberalizasyon_ocr.pdf) [21.02.2009].

[6] Gudmundsson, Sveinn V., Rhoades, Dawna L. “Airline Alliance Survival Analysis: Typology, Strategy

and Duration”, *Transport Policy* 8 (2001), s. 210.

[7] Angela Cheng-Jui Lu, *Intentional Airline Alliances: EC Competition Law/US Antitrust Law and International Air Transport*, Kluwer Law Int., 2003.s.61.

[8] Siobhan Tiernan, Dawna Rhoades ve Blaise Waguespack, “Airline Alliance Service Quality Performance—An Analysis of US and EU Member Airlines”, *Journal of Air Transport Management* 14, 2008, s.99.

[9] <http://www.staralliance.com/en/about/airlines/> [15.02.2010]

[10] <http://www.skyteam.com/news/facts/index.html> [15.02.2010]

[11] *Strategic Alliances in Aviation* [http://www.staralliance.com/assets/doc/en/press/media-library/pdf/General\\_Presentation\\_APR09.pdf](http://www.staralliance.com/assets/doc/en/press/media-library/pdf/General_Presentation_APR09.pdf) [11.02.2010]

[12] Marcus Puffer, “Star Alliance Network Facts & Figures December 2007” [http://www.staralliance.com/int/press/media\\_library/presentations/star\\_alliance\\_network\\_facts\\_and\\_figures\\_Dec\\_2007.pdf](http://www.staralliance.com/int/press/media_library/presentations/star_alliance_network_facts_and_figures_Dec_2007.pdf) [21.02.2009].

#### Leyla ADİLLER

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

de çalışmıştır. Araştırmayı seven Adiller’in çeşitli dergilerde yayınları ve Havacılık Sempozyumunda sunulan bildirisi bulunmaktadır



# GELİN DAHA GÜÇLÜ BİR TAKIM OLALIM!

Uzak durma gerekçeniz “evet yönetimler başarısızdır” ise, ben de size taraftarı olduğunuz futbol takımını hatırlatıyorum. Başarısız olduğunda, spor takımınızın yönetimi ve oyuncularına ne yapıyorsunuz? Aranızda bu nedenle spor takımını değiştirme kararı veren kaç kişi var? Peki bunu TALPA’dan niye esirgiyorsunuz?



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

ler sunma yarışı içinde olacağımızı sanıyorum. Bu yarış sizlerin de ilgi ve katımlarıyla daha güçlenir ve büyürüz. Kim bilir?” şeklinde bitirdiğim yazımda inanın gelişmelerin böyle olacağından haberdar değildim.

Bu konuya kısaca değinmekle TALPA seçimlerine açıklık getirmek istiyorum.

Çoğumuzun sıkça “bu nasıl demokrasi?” diye sorguladığı gibi, ben de demokrasinin erdeminden yeterli dersi aldım diyebilirim.

29 ARALIK 2009 tarihinde yapılan olağan üstü TALPA seçimi

öncesinde arkadaşlarımdan gelen ve yapılacak seçime bir şekilde katkıda bulunma ve yardımcı olma telefonları sonunda kendimi bir anda aday liste içinde buldum. Dahası, seçilmiş Yeni Yönetim Kurulunun verdiği görevle TALPA Genel Sekreteri olarak buldum kendimi.

Nasıl olduğuna şaşırmanın lütfen!

Daha önce dilekçe vererek eleştirdiğim TALPA'nın yönetim kademesinde eleştiriye açık pek çok görev de üstlendim! Siz üyelerimizi temsil etme, tüzüğümüzün bizlere yüklediği sorumlulukların yanında

Merhaba değerli okurlarımız!

Bu sayıda önceki sayılarımızdakilerinin aksine değişik ve daha dinlendirici konulara değinmeyi, sizleri adalara veya deniz aşırı yerlere götürmeyi, birlikte sanal tatil yapma ve dinlenmeyi planlamaktaydım. Ancak gelin görün ki olaylar hiç de benim planladığım gibi gelişmedi.

Olaylar beklentimin dışında gelişmesine rağmen yine de birkaç resim karesiyle gözlerinizi bir şeylere çevrilmesini sağlayarak, kameramla yakalayabildiklerimden bazıları- nı sizlerle paylaşacağım.

Bundan önceki sayımızın yayına hazırlandığı günlerde TALPA yönetimi kurulu tarafından olağanüstü seçime gitme kararı alınmıştı. Bu kararın uygulama süreci devam etmekte ve seçimin yapılacağı gün beklenmekteydi.

Ocak / Şubat sayımızın Uçuş Emniyet köşesinde yazdığım yazının son paragrafında yapılacak olan TALPA seçimine değinirken “...aynı köşede sizlerle karşılaşma olanağımız olabilir mi şimdiden bir şey söylemek erken. Ama yine bu köşede arkadaşlarımla birlikte farklı konularda sizlere yeni bilgi-

**Türkiye Havayolu Pilotları Derneği**  
Türkiye Airline Pilots' Association

**sizlerle birlikte  
DAHA GÜÇLÜ  
bir TALPA...**

Türkiye kanatlarımızın altında...

www.talpa.org



(Riga’da “Dans Eden Ağaç” resmi.)

bu derginin sizlere sunulması ve WEB sitemizin de çalıştırılması gibi görevlerin yükü altındayım.

Derneğimizin ve sayısal katılımların artmasıyla yapımızın güçlenmesi için hepimizin üye olması gerektiğine sivil havacılık yaşamıma başladığım günlerden beri inanan üyelerden biriyim.

Bu nedenle geçmişte ihtiyaç hissedildiği her durumda ben de kişisel bilgi, deneyim ve gücümü ortaya koyarak bir şeylerin yapılması çabası içinde oldum.

Açıkça ifade etmek gerekirse

eleştirilerimi ve önerilerimi ortaya koymaktan kaçınmadım. Zaman zaman eleştirinin dozunu kaçırdığım da olmuştur.

## **Hadi gecikmeden bize katılm!**

Hayır değerli arkadaşlarım! Önce eleştirenleri eleştirmekle kendimizi anlatmaya çalışmak istemiyorum. Lütfen geçmişten beri gelip kulaktan kulağa gezen fısıltuları değerlendirmek yerine her şeyden önce sizin çatınız ve yuvanız olduğuna inanmanız gereken derneğimizin merkezine geliniz; bir çay

ıçip yorgunluğunuzu atınız... Biraz konuşalım ve (hani sizlerin “B.İ.” diye değerlendirip dinlendiğimiz günde) görevi başında bulunan yönetim kurulu üyesi arkadaşımızın neler yapmaya çalıştığını dinleyiniz... Zamanımız varsa Dernekler Kanunu’nu ve buna göre hazırlanmış olan TALPA TUZÜCÜ’nü gözden geçirip projelerimiz hakkında bilgi almaya çalışalım. Sonra bu çerçevede neler yapılabilir konusunu birlikte düşünelim, ne dersiniz?

Sonrasında karar yine sizin olsun...

Uçuş programlarının kendilerine tanıdığı zamanların sınırları içinde TALPA merkezine gelip, değişik kaynakları karıştırıp, emek isteyen konuları anlayıp, üzerine düşünce katarak üyelerini ilgilendiren konular için doğru ve yararlı görüşleri savunma çabası içinde olan yönetim kurulu arkadaşlarımızın sınırlı olanaklar içinde çalışmalarını yakından izleyiniz.

Sınır tanımayan eleştirilerinizle belki de yönetimlerin göremediği noktalara bakmasını sağlar, belki de çok gelişme kaydedilmesine yardımcı olursunuz?

**Ama şunun bilinmesinde yarar var ki, Odalar Birliği tarafından yayınlanmakta olan dergideki bilgiye göre 7000 kişiyi aşan pilot sayısının yaklaşık 4000 kişisi sivil havacılık sahasında görev yapmakta. Oysa TALPA’nın üye sayısı sadece 1300 kişiyi biraz aşıyor. Sayımızın azlığının nedeni acaba sadece TALPA yönetimlerinin beceriksizliği mi? Yoksa sadece işimiz olduğunda uğramamız ya da kişisel bir sorununuza beklediğimiz olumlu çözümü hemen ala-**



Riga’da geçmiş yıllarda evinde aydınlatma sistemi olmayan yoksul gencin gece kitap okuma çabası.

madığımız için önünü arkasını hiç düşünmeden TALPA’yı terk edip, suçlama ve yıpratma çabalarına girişmemiz midir acaba?

**Kabullenilmesi çok zor arkadaşlarım!**

Çatı sizin çatımız, oylar sizin oyunuz. Yönetimler sizlerin oylarıyla gelip gitmektedir. TALPA ise hep sizin TALPA’nızdır.

Suçtu, düşüncelerinizi açıkça yönetimin kendisine iletme nezaketini göz ardı ederek, hatta demokratik yolları denemek yerine yeni üye olmak isteyenleri caydırma çabalarımızı başlatan kendimizde mi aramalıyız?

“Bize ne veriyorsunuz, bizim için ne yapıyorsunuz?” diye soruyorsunuz. Sorularımızın



Riga’da ev sahiplerinin bulunmadığı zamanlarda evleri kötülüklerden kimler korumuş biliyor muydunuz?



Evler fiziksel hasarlara karşı nasıl korunuyor? Hem de savaş karşıtı önlemlerle.



Prag şehir merkezinden geçen meridyenin sembolik işareti.

yanıtını takvimi açıp birlikte arayalım. Neler yapılabildiğini ve yapılabileceğine birlikte karar verelim.

Uzak durma gerekçeniz “evet yönetimler başarısızdır” ise, ben de size taraftarı olduğumuz futbol takımını hatırlatıyorum. Başarısız olduğunda, spor takımınızın yönetimi ve oyuncularına ne yapıyorsunuz? Aranızda bu nedenle spor takımını değiştirme kararı veren kaç kişi var? Sanıyorum bir elin parmaklarını geçmez...

Bu kararımızı verdiğinizde bile çevrenizden sizi haksız bulan “bir sezon kaybetmekle takım terk edilmez, taraftarlığa devam” diyen daha çok kişi olacaktır.

**Onlar, mesleki değerlere bağlı olmak ve kurumuna sahip çıkma değerlerinden daha farklı şeyler veriyor olabilir; bunu bilme ve ölçme şansımız olmadığını biliyorum. Onların kazandığı veya kaybettiği karşılaşmalara ayırdığımız zamanı lütfen bizim kurumumuza da ayırınız. Bizlerin sizden istediği bu... Sadece katılımınız...**

Değerli meslek arkadaşlarım, geliniz bizler de bir takımın üyesi ve taraftarı olabilmenin sevinci, sadakati içinde birlikte olalım, katılımınızla güçlenelim. Kızgınlık ve kırgınlıklarımız geride kalsın, upkı unutulmuş yenilgiler gibi...

Bir takımın üyesi olamamanın üzüntüsünü yaşamaktansa geliniz seyirci sıralarından sahaya çıkmayı, takımda aktif rol almayı deneyiniz. Üyemiz olunuz ve çalışma gruplarımız ve komisyonlarımızda görev alma isteklerinizi bize iletiniz ve takımın as oyuncularından biri de siz olunuz!

Sorunlarımızı çözmek için işbirliği yapmak durumunda kaldığımız muhataplarımızla üye sayısının



Meridyen çizgisi üzerinden sizlere sesleniyor ve “bir eksende, aynı çatı altında olalım” diyorum.

çokluğunun verdiği güçle buluşalım. Bunun zamanı çoktan geldi geçiyor.

Uluslar arası haber kaynaklarından izlediğinizi tahmin ettiğim ve Şubat ayı içinde bazı Avrupa havacılık şirketlerinde yaşanan olayları örnek vermemiz sanıyorum gerekmez?

**Gelin, hangi şirket mensubu olursanız olun öneri ve eleştirilerinizle TALPA'mıza katılın!**

Üye olan veya olmayan tüm arkadaşlarımıza seslenmek, çağırımı bir kez daha yinelemek istiyorum. Üye olmayan arkadaşlarımızın üye olmaları için lütfen çaba gösteriniz. TALPA üyesi olma onur ve ayrı-

calığını yakalamaya ve yaşamaya çalışınız.

**Bireylerin ait bulunduğu iş grubunun dışında kalmak yerine katılımı seçmelerinin kendi geleceklerine sahip çıkılması anlamında olacağını lütfen unutmayınız.**

**Teşekkürlerimizle.**

Bu da başka sadık kedi gördüğümüz gibi.



**Kpt. Plt. Nuri SAKARYA**



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

# Huzurlu bir tatil cenneti İÇNEADA





**İĞNEADA** Kırklareli'nin Demirköy ilçesine bağlı sahil beldesi. Kırklareli'ye 98 Demirköy'e 26 Km uzaklıkta. Karadeniz kıyısında 20 km uzunlukta geniş bir kumsala sahip olan İğneada koruma altındaki yedi gölü, zengin doğası oksijen çadırından farksız havası ve bünyesinde sakladığı sürprizlerle günübirlik geziler için çok cazip bir belde.

Evliya Çelebi ünlü Seyahatname' sinin 501. sayfasında Fatih'in akıncılarından İne Atlı Gazi'nin fethettiği bir belde; harap, yıkılmış kalesi içinde odunculukla geçinen Rumlar yaşarmış diye yazmış. Bulgaristan sınırına 12 km. uzaklıktaki Kırklareli'ne bağlı İğneada düünden

bugüne doğasını korumuş. Vedigöller Milli Parkı ile rekabet edecek güzellikteki bölgede Erikli-Mert-Hamam-Pedina-Saka-Sülüklü ve Ramana isimleriyle anılan yedi göl bulunuyor. Sazan, kızılkanat, kefal, levrek, ilerya gibi balık çeşitlerinin yaşadığı göller koruma altında.

20 km. uzunluğundaki kumsalda yürüyüş yapmak, sezonda denize girmek ise bir başka keyif. MTA tarafından yapılan araştırmada içinde altın zercikleri bulunan kumsalda, ekonomik olmadığı gerekçesiyle üretimden vazgeçilmiş. Denizle orman havasını teneffüs ederek yürüyüşe çıkanlar stres atarken aynı kumsalda dalgaların taşıdığı deniz kabuklarını da topluyor-

lar. Haziran-Eylül ayları arasında çok sayıda ziyaretçinin yaz tatilini geçirdiği İğneada, kış aylarında da hafta sonu kentten kaçanların huzur sığınağı olarak kabul ediliyor.

Belediye sahilde 35 dönüm araziyi ağaçlandırıp çevre düzenlemesi yapmış. Pis sular oldukça gelişmiş bir kanalizasyon sistemiyle ormanın iç kesimlerine akıtılınca deniz içme suyu kadar temiz kalmış.

Tipik Karadeniz sahillerinin aksine yaz aylarında sakin ve dalgasız deniz doğal liman olarak kuzey rüzgârlarına kapalı 150 metre sığ denizin yanı sıra 3. ve 4. zamanın başlarında çevredeki dağlardan nehirler aracılığıyla gelen alüvyonla-

**Denizle orman havasını teneffüs ederek yürüyüşe çıkanlar stres atarken aynı kumsalda dalgaların taşıdığı deniz kabuklarını da topluyorlar. Haziran-Eylül ayları arasında çok sayıda ziyaretçinin yaz tatilini geçirdiği İğneada, kış aylarında da hafta sonu kentten kaçanların huzur sığınağı olarak kabul ediliyor.**



rın Rapana sırtı arası ile Limanköy Platosu'nun önündeki körfez doldurmasıyla bölge bu şekilde göller cennetine dönüşmüş. Yabani hayvanlar ve kuşlar için doğal barınak olan göllerin bir bölümü sazlıklarla kaplı. Özellikle Hamam ve Pedine

göllerini Bulgaristan, Rusya, Tuna Nehri deltasından gelen kuğu, yabanördeği gibi göçmen kuşlara ev sahipliği yapıyor.

Bulgaristan tarafından gelen tekneleri ilk karşılayan deniz feneri, Liman Baba Türbesi'ni görebilirsi-

niz. Bulgar hududunu oluşturan üç metre enindeki Rezve Deresi kıyısına kurulu Beğendik Köyü, Atatürk Örnek Köyü olarak yapılmış. İğneada'ya 13 km. uzaklıktaki köy geziniz için Hudut Karakol Komutanlığı'ndan izin gerekiyor.

### İğneada Longoz ormanları

İğneada bölgesinin rakımı 0 – 500 metre arasında değişiyor. Yıllık yağışın 800 – 1000 mm arasında olduğu bölgede, yıllık ortalama sıcaklık 13 derece. Bölgede Karadeniz iklimi hakim olmakla birlikte, Akdeniz ikliminin genel karakteristiği olarak yaz kuraklığı görülmekte.

Bölgenin çeşitli parçaları değişik yıllarda koruma statüsü altına alınmış. 1978 yılında Sivrililer Yaban Hayatı Koruma Alanı, 1987 yılında Saka Gölü Longozu Tabiatı Koruma Alanı, 1991 yılında Erikli ve Mert Gölleri 2. derece Doğal Sit, Saka Gölü Longozu 1. derece Doğal Sit, Rampana Mezarlıkları ve Tümülüsler 1. derece Arkeolojik Sit ilan edilmiş.

Zengin Biyolojik çeşitliliği, birbiriyle doğrudan ilişkili ve farklı yaşam alanları ile İğneada, ülkemizin de içinde bulunduğu ılıman kuşakta eşsiz bir konuma sahip. Bölge tatlı ve tuzlu su gölleri, kıyı kumulları, tatlı ve hafif tuzlu bataklıkları, subasar ormanları, yaprak döken meşe, kayın, gürgen, dişbudak, kızılbaş gibi karışık ağaç türlerinden oluşan orman tiplerinin hepsini bünyesinde barındırmakta. Bölgede birbirinden bağımsız üç longoz ormanı ve 5 adet göl bulunmakta. Batı Palearktiki önemli kuş göç yolları üzerinde ve değişik bitki, hayvan türlerine yaşam alanı oluşturmasıyla yüksek biyolojik çeşitlilik değerleri içermekte. Alan ay-



rica Avrupa kıtasında ender özellik gösteren kritik ekosistem ve sıcak nokta (hotspots) oluşu ve tüm dünyada tehlike altında bulunması gibi nedenlerle gerek Avrupa kıtası gerekse dünya mirasını koruma açısından uluslar arası öneme sahip.

### İğneada tarihi

İğneada tarih öncesi çağlardan beri iskâna tabi tutulmuş önemli yerleşim birimlerinden biri. Yakın çevresindeki yerleşim birimlerinden Neolitik dönemden itibaren Kalkolitik Tunç ve Demir Çağlarında yoğun olarak insanların yaşadığı ele geçen belgelerle anlaşılmakta. İlk dönemlerde siyasi birlik kuramamış yerli Trak toplumlarından Thynler ki İğneada Thyn'lerin yaşadığı yer anlamına gelen Thynias adını bu Trak kavminden almıştır.- daha sonraki dönemlerde bir-

birinden bağımsız feodal beylikler veya şehir devletleri halinde bölgeye hâkimiyetlerini sürdürmüşler. Ancak bölgeye gerek batıdan ve gerekse doğudan akınlar hiç bir zaman azalmamış. Bunlardan en önemlileri 1400'lü yıllardan itibaren batıdan gelen Deniz Kavimleri göç dalgasının bölgeye etkisi muhakkak ki büyük olmuştur. Bunun yanında kuzeyden (özellikle İskit akınları) güneyden Eski Yunan kültürel tazyiki hiç bir zaman eksilmemiş. Bunların yanında çok daha uzaklardan gelen Pers Kralı Daryus (MÖ 513) dahi bölgeyi bir süre hükümranlığı altında tutabilmiş.

MÖ IV. yy'da parçalanan Odris devletinden sonra Makedonya Kralı II. Filip tarafından tüm Trakya istila edilmiş. Daha sonra bölgede Keltler ve Romalılar hakim olmuş. MS IV. yy.da Hunların önünden

kaçan Ostrogotlar tüm Trakya'yı istila etmiş, bu istila sırasında İğneada da önemli oranda tahribe maruz kalmış. İğneada Bizans dönemindeki tarihi boyunca da Balkanlardan inen tehlikelerin devamlı tehdidi altında kalmış. Daha sonra bölgede sırayla Avar akınları ve Peçenek istilası görülmekte. İğneada Haçlı seferleri zamanında da istilalara maruz kalmış. I. Sultan Murat Hüdavendigar zamanında Demirtaş Paşa tarafından 1362 (H.768) tarihinde alınarak Osmanlı İmparatorluğu'na katılmış.

Balkan Savaşı esnasında Bulgaristan istilasına uğrayan İğneada, Midye-Enez hattının çizilmesiyle Bulgaristan'a kalmışken Edirne'nin de kaybedilmesi sebebiyle yapılan taarruz ve anlaşmalarla bugünkü Trakya sınırı çizilmiş ve İğneada topraklarımızda kalmış.

Yaşamak, Sevmek, Kaybetmek,  
Öğrenmek, Uygulanmak...

# İNSANCA FAKTÖRLER

Çocukların düzenli eğitim almalarında ve onların istenilen biçimde yetiştirilmelerinde aile fertlerinin ayrı ayrı sorumlulukları vardır. Bu sorumluluğun büyük bir kısmını anne ve baba üstlenir. Ama bizim konumuza bahis olan pilotlarda ya da kabin ekibinde sorumluluklar zamansızlıktan eşlere kalır. Kaldırabileceğinden fazla sorumluluklar da önce bireyleri sonra aile kavramını yıpratır.





Psikolog Arzu Özdoğanoglu

**B**U yazımda şu ana kadar gözden kaçırdığım insana özgü faktörleri tartışmak istiyorum. Belki de bu güne kadar yazdığım en önemli konu sıfatıyla...

Havacılık sektöründe Pilotun (insanın) uçağı (makineyi) ve ekibini uçuş operasyonun bekası için en iyi şekilde kontrol ve sevk etmesi adına olması gereken yaklaşım, bilgi ve davranış usulleri konusunda defalarca yazılar yazdık ve sektörde de bu konular binlerce kez gözden geçirildi ama pilotların bedensel ve ruhsal ihtiyaçları üzerine yazılmadı... Bazen ben de bir psikolog olarak, yapmış oldukları iş gereği sağlam olması gereken bedensel yapılarına, yönetim bilimi gereği davranış usullerine, sağlam psikolojik yapılarına, CRM'i doğru kullanma usullerine o kadar takılıyorum ki duygu dünyalarını, aile hayatlarını, çocukları ile ilişkilerini, sosyal çevre ve dostluk ilişkilerini, sevdiklerinin vefatını kabullenme süreçlerini, hatta aşklarını hangi şart ve koşullarda yaşamaya çalıştıklarını unutturum!

Basitçe saymış olduğum bu maddelerde oluşan deformasyonların bir birey olarak onlarda hangi tahribatlara neden olacağını unutabiliyorum. Oysa insanı insan yapan temel özellikler bunlar değil miydi? Yapmış olduğumuz işlerde bizleri başarılı kılan ve dayanım diye tabir ettiğimiz alt yapılarımız da bunlardan oluşmuyor muydu?

Amacım kafalarımızı karıştırmak değil, olaya farklı bir pencere açabilmek. Öncelikle konuma "Zaman" kavramıyla başlamak istiyorum. Bunun içinde TC Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün resmi sitesinden aldığım (SHT-6A.50 Rev. 04) Uçucu Ekip Uçuş Görev ve Dinlenme Süreleri ile Uygulama Esasları Talimatından alıntılar yapmak istiyorum. Havacılıkta zaman tanımı çok önemli olduğu için

lütfen tanımları bir gözden geçirelim;

#### Zaman Tanımları;

GÜN : 00.01 UTC ile 24.00 UTC arasındaki süreyi,  
HAFTA: Birbirini takip eden 7 günü,  
AY : Bir takvim ayını,  
3 AY : Birbirini takip eden üç takvim ayını,  
YIL : Bir takvim yılını,  
ICAO ; (International Civil Aviation Organization) Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını,  
JAA ; (Joint Aviation Authorities) Havacılık Otoriteleri Birliğini,  
JAR ; (Joint Aviation Requirements) Ortak Havacılık Kurallarını,  
UTC; (Universal Time Coordinated) Uluslararası Koordine Edilmiş Zamanı; ifade eder.

Bu talimatta belirtilmeyen tanımlar için ülkemizin üyesi bulunduğu uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen tanımlar geçerlidir.

#### Uçuş Görev Süreleri ve Dinlenme Süreleri Sınırlama Tabloları Kısaltmalar:

DS : Dinlenme Süresi  
SKPK : Sorumlu Kaptan Pilot Kararı  
UGS : Uçuş Görev Süresi  
US : Uçuş Süresi ( Blok süresi )

Tablolarda kullanılan haftalık, aylık, üç aylık ve yıllık tabirlerinin anlamı bu talimatın zaman tanımlarında olduğu gibidir.

**Azami Süreler:** Aşağıdaki tablo azami uçuş ve uçuş görev sürelerini göstermektedir.

Tablo-1 AZAMI SÜRELER

SÜRE	HAFTALIK	AYLIK	ÜÇ AYLIK	YILLIK
UGS	56 Saat	210 Saat	500 Saat	1800 Saat
US	36 Saat	110 Saat	300 Saat	1000 Saat

Uçuş Görev Süresi Sınırlamaları: Aşağıdaki tablolar periyotlara göre azami uçuş görev süresinin üst sınırlarını göstermektedir. Aşağıdaki saatler kalkış meydanının mahalli kış saatidir. Yaz saati uygulaması ile beraber mahalli kış saati = mahalli yaz saati - 1 saat formülü kullanılarak gerekli ayarlamalar yapılabilir.

Tablo-2 AZAMI UÇUŞ GÖREV SÜRELERİ

GÖREV BAŞLANGIÇ SAATI	1-4 İNİŞ	5 İNİŞ
05.00 - 14.00	14 Saat	13 Saat
14.01 - 17.00	13 Saat	12 Saat
17.01 - 04.59	12 Saat	11 Saat

Not 1. Tablodaki süreler ilave ekip ile 2 saat uzatılabilir.

Not 2. Tablodaki süreler 23. maddedeki özel şartların oluşması halinde sorumlu kaptan pilot kararı ile 2 saat uzatılabilir.

Tablo-3 UZUN MENZİL UÇUŞLARI AZAMI UÇUŞ GÖREV SÜRELERİ

	UGS	UGS (SKPK ile)
Normal Uçuş Ekibi	14 Saat	16 Saat,
İlave Ekip ile	16 Saat	18 Saat
İlave Tam Ekip ile	18 Saat	20 Saat

Not-1. Tablo-3' e göre verilen uçuş görev süreleri 1-3 iniş arasındaki uçuş görevleri içindir.

Not-2. İlave ekip veya ilave tam ekip ile yapılan uçuşlarda her bir uçucu ekip üyesinin görev yapma süresi 12 saati aşamaz.

Not-3. Uzun menzil uçuşundan ana veya geçici üsse dönen uçucu ekipler, 48 saatten az olmamak üzere uçuş görev süresinin 3 katı kadar dinlenme süresine tabi tutulurlar.

Tablo-4 ASGARİ DİNLENME SÜRELERİ

BİR ÖNCEKİ UGS	ASGARİ DS	SKPK İLE ASGARİ DS
6 Saate kadar	8 saat	8 saat
11 Saate kadar(Dahil)	10 Saat	10 Saat
11 Saatten daha fazla	12 Saat	10 Saat
12-14 Saat veya ZD farkı 3 saatten fazla	14 Saat	12 Saat
Uzun Menzil Uçuşları	2 Yerel Gece / 36 saat	2 Yerel Gece / 36 saat - 2

### Uçuş Süresi (Blok Süresi)

Madde 13- Her bir uçuş ekip üyesi için, uçuş süresi bir takvim ayında 110 saati, birbirini takip eden üç tak-

vim ayında 300 saati, 1 takvim yılı içinde 1000 saati aşamaz (Tablo-1).

### Uçuş Görev Süresi

Madde 14- Uçuş görev süresi aşağıda belirtilen sürelerin toplamıdır.

a) Tek bir uçuş ya da uçuş serilerinden oluşmuş bir uçuş görevi için hazırlık yapılması ile ilk uçuş süresinin başlaması arasında geçen süredir. Bu süre hiçbir şekilde 60 dakikanın altında olamaz. Üst limiti ise havacılık işletmelerinin uçuş işletme el kitaplarında belirtilen süredir.

b) İşletme tarafından verilen tek bir uçuş ya da uçuş serilerinden oluşmuş bir uçuş görevinde, ilk uçuş süresinin başlangıcı ile uçuş/uçuş serileri sonunda uçuş süresinin sona erdiği ana kadar geçen toplam süredir.

c) Uçuş / Uçuş serilerinin sona ermesinden itibaren 30 dakikalık süredir. Üst limiti ise havacılık işletmelerinin uçuş işletme el kitaplarında belirtilen süredir (Tablo-2, -3).

d) Uçuş görev süresinin tanımı dışındaki şu hususlar da uçuş görev süresi kapsamındadır:

1) Uçuş simülöründe eğitim maksadıyla yapılan uçuş görevlerinde, geçen uçuş süresine ilave olarak hazırlık ve briefing/de-briefing maksadıyla görev öncesi 60 dakika ve görev sonrası 60 dakikalık süreleri kapsayan toplam süre.

2) 15'nci maddede açıklanan pas görevlerde geçen süre.

3) 16'nci maddede açıklanan nöbetçi ekip süresi.

4) 23'üncü ve 24'ncü Maddelerde açıklanan özel ve istisnai durumlarda geçen süre.

5) Planlanan uçuş görev süresi aşırsa, hesaplama için kabul edilen uçuş görev süresi uçulan gerçek uçuş görev süresi.

6) Gecikme, arıza ve benzeri nedenlerle planlanmış uçuş görev süresinin başlangıç zamanı değişmişse, bu değişikliğin uçucu ekibin istirahat ettikleri mahali terk etmeden önce haber verilmesi halinde, yeni planlanan uçuş görev süresi (başlangıç zamanı, planlama için dikkate alınır).

7) Kesintisiz uçuş görev süresi, her bir uçucu ekip üyesi için 14 saattir. Özel ve istisnai durumlar 23'üncü ve 24'üncü maddelerde belirtildiği gibidir.

8) Kesintili uçuş görev süresi, her bir uçucu ekip üyesi için 14 saat olup, uçuş süreleri arasında bekleme olan uçuş görev süresidir. İki uçuş süresi arasında 4 saatten daha az bekleme var ise uçucu ekip



uygun tesiste, 4 saat veya daha fazla bekleme var ise uygun konaklama tesisinde dinlendirilirler. Her durumda, ilk uçuş görevinin başlangıcı olan periyoda denk gelen azami uçuş görev süreleri tutulmak zorundadır (Tablo-2). Kesintili uçuş görev süresi, hiçbir şekilde, istisnai ve özel durumları da dikkate almak suretiyle, belirlenen azami uçuş görev süresini aşamaz (Tablo-2, -3).

9) Bu maddenin 7'nci bendindeki uçuş görev sürelerinde, Tablo 2 ve 3'de belirtilen azami süreler kullanılarak yapılacak uçuşlar birbirini takip eden 7 gün içinde 2'den fazla planlanamaz.

10) Bir hava aracı için belirlenen asgari uçucu ekip, ilave tam ekip ile arttırılırsa ve kokpit ve kabinden bağımsız uyku uyuma kolaylıkları mevcutsa, yazılı müracaat üzerine SHGM, bu maddenin 7'nci bendindeki kesintisiz uçuş görev süresi, birbirini takip eden 7 gün içinde 2 kere 8 saate kadar arttırılabilir. Bu durumda her bir pilot için uçağı kullanım ve sevk idare etme süresi 12 saati aşamaz. Kabin ekipleri için uygun dinlenme süreleri uçuş esnasında sorumlu kaptan pilot ve kabin amirinin koordinesiyle planlanır. Bunun için kabin ekiplerinin dinlenmesi maksadıyla dinlenme koltukları ayrılmalıdır.

11) Bir hava aracı için belirlenen asgari uçucu ekip, ilave ekiple arttırılırsa Tablo-2 ve Tablo-3'deki azami uçuş görev sürelerine 2 saat ilave edilir. Bu hususun temini için SHGM'den izin alınması gerekmez. Bu durumda, 9'uncu bentteki 8 saatlik uzatma sürelerinin toplamı 10 saat olarak uygulanır.

12) Uzun menzil uçuşlarındaki uçuş görev süreleri için Tablo-3'deki süreler kullanılır.

13) Uçuş görev süresi hiçbir şekilde haftalık 56 saati, bir ay içinde 210 saati, üç ay içinde 500 saati, bir takvim yılı içinde ise 1800 saati geçemez (Tablo-1).

Talimatın içeriğinden çok detaylı olarak vermiş olduğum süreleri bir haftalık olarak birlikte düzenleyelim; Bir gün 24 saat, bir hafta 168 saat. Minimum 8 saat uykunun her insan için zorunluluk olduğunu değerlendirirsek  $8 \cdot 7 = 56$  saat yuvarlarsak 60 saati uykuda geçen süre, kalan 108 saatin tüm pilotların evlerinin havaalanına konumlarının farklı olduğunu değerlendirirsek ortalama bir haftada 8 saati trafikte geçen süre. Bir gün içerisinde 3 öğün yemek yemeye ihtiyacı olan varlıklar statüsünde olduğumuz değerlendirildiğinden sabah kahvaltısına 30 dak-öğle ve akşam yemekleri 1 er saatten toplam 2:30 beslenirken harcadığımız süre. Bu da bir haftada 17saat 30 dak yapar. Kalan süren 83 saat 30 dakika. Tablodaki Uçuş Görev Süresi (UGS) olan şirketlere göre 50-56 saat arasında değişen bu süreyi de kalan süreden çıkardığımızda toplamda pilotlarımıza blok olmamak kaydıyla 27 saat parçalı zamamı kalır.  $27/7 = 3$  saat 8 dak 57 saniye gibi bir süre kalır ve bu insanların iş ve uyku dışındaki tüm yaşamlarını bu süreye sığdır-



maları beklenir... (Bu yazımı okuyan bazı kişilerin zamanlara ilgili – ama 14 UGS sonra 14 ya da 24 saat dinlenir- dediğini duyar gibi oluyorum. Tabii ki uçuş operasyonunun tipine göre farklı dinlenme süreleri var ama sağlıklı kullanım süresi olan 4 saat ne yazık ki o hesaplamalarda da farklı olmuyor.)

Şimdi elimizdeki resme var olan 4 saatimizle bir bakalım; pilotlarımızın aileleriyle geçireceği süre, sosyal hayatları (sinema, tiyatro, konser, düğün, arkadaş toplantısı vs..), çocuklarını ebeveyn olarak eğitmeleri, onlara model olmaları adına geçirmeleri gereken süre, eş ya da aşklarına ilişkilerinin sağlıklı olabilmesi adına ayırmaları gereken süre; uzatmayacağım biyopsikososyal varlıklar olarak zihinsel yorgunluklarını gidermek için kendilerine ayıracakları sürenin tamamı bu...

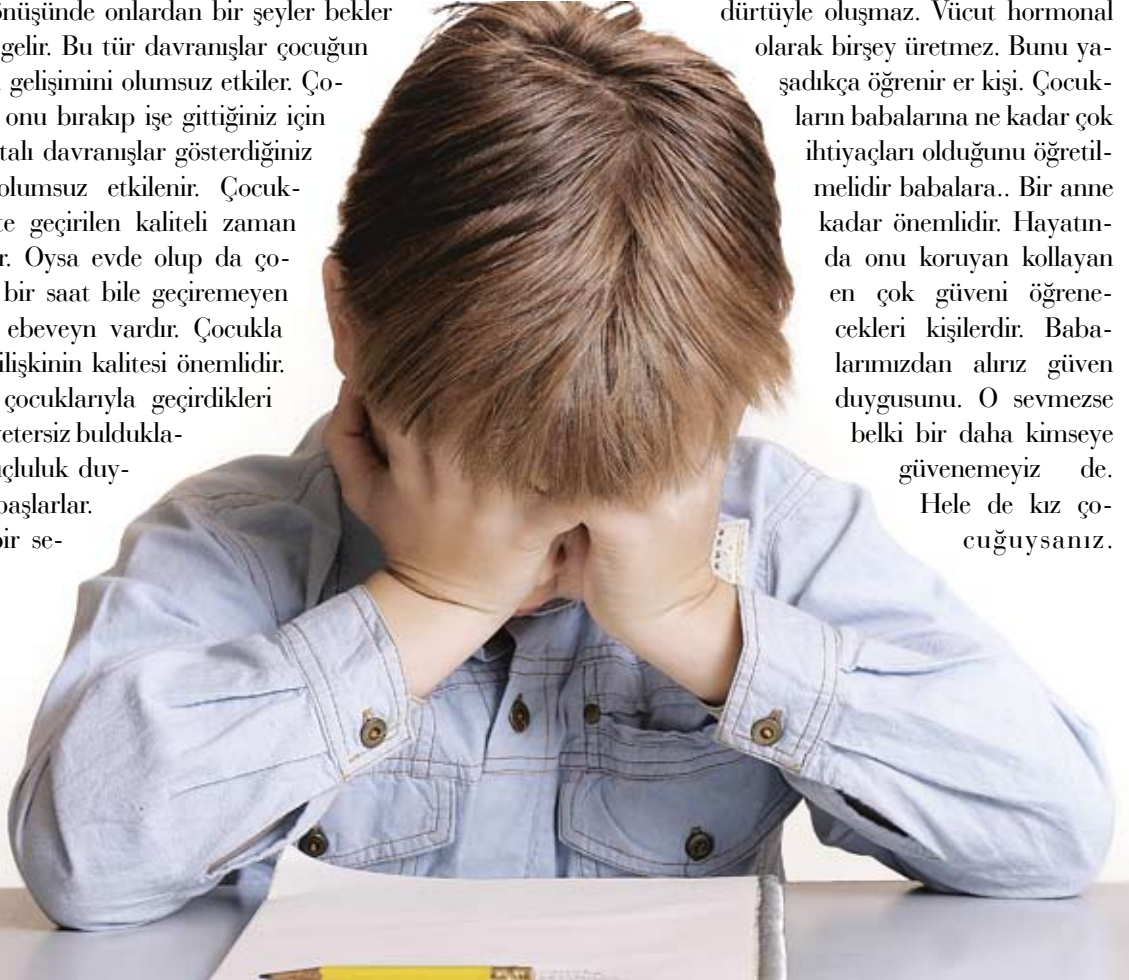
Sizlerin de gördüğü gibi resim hiç hoş değil, çünkü resmi ters çevirdiğimizde farklı görüntülerle de karşılaşırız. Çocuk eğitimi cephesinden bakalım:

Çocuğu ile vakit geçiremediğini düşünen ve buna bağlı olarak da suçluluk duygusu yaşayan ebeveynler azımsanmayacak kadar çoktur. Çocuğuna yeterince ilgi gösteremediğini düşünüp çocuğunun her istediğini yapmaya ve bu eksikliği iş dönüşü çeşitli hediyelerle kapatmaya çalışırlar. Çocuk da bu durumda her iş dönüşünde onlardan bir şeyler bekler duruma gelir. Bu tür davranışlar çocuğun duygusal gelişimini olumsuz etkiler. Çocuğunuz onu bırakıp işe gittiğiniz için değil, hatalı davranışlar gösterdiğiniz zaman olumsuz etkilenir. Çocukla birlikte geçirilen kaliteli zaman önemlidir. Oysa evde olup da çocuğu ile bir saat bile geçiremeyen pek çok ebeveyn vardır. Çocukla kurulan ilişkinin kalitesi önemlidir. Bireyler çocuklarıyla geçirdikleri zamanı yetersiz buldukları için suçluluk duyguya başlarlar. Bunun bir se-

bebi de anne-baba rolü çok fazla sorumluluk isteyen, geri dönüşü olmayan, bir çok bilgi ve beceri edinmeyi ve sosyal anlamda bir çok fedakârlıklar yapmayı gerektiren bir roldür. Yıllarını havacılığa vermiş bir büyüğümüzle (THY den Emekli Pilot ) yapmış olduğum bir sohbetle söylemiş olduğu sözleri aynen nakletmek istiyorum.

“Eşime ve çocuklarıma çok zaman ayıramadığım doğrudur çünkü zamanım yoktu. Uçuşlar, yatılar, ek görevler... tabi eve geldiğiniz zaman bir süre sonra hoşlukla da karşılaşmıyorsunuz. Size soru işaretleriyle bakan bir hanım demek, evde huzurunuz kaçmış demektir. Kısa bir süre sonra bakıyorsunuz ki çocuklarınız da sizi suçlamaya başlıyor. Bizim için ne yaptınlar ya da ihtiyacım olduğunda yanımda mıydınlar...Düşünmeye başlıyorsunuz bu cümlelerin ardından. Eşimin ve çocuklarımanın istediği hiçbir şeye hayır demedim, dünyanın her yerinden onları yanımda hissederek hediyeler getirdim, en iyi okullara gönderdim, en iyi yerlerden giyinip en güzel evlerde yaşamalarını sağladım ama onlara işimden ötürü zamanımı vermedim. Yorgunluğumdan ötürüde sevgimi, belki sevgi nasıl verilir onu da bilmiyordum neyse. Hangisi daha önemliydi diye yıllardır düşünüyorum...”

“Babalık duygusu annelik gibi doğal dürtüyle oluşmaz. Vücut hormonal olarak birşey üretmez. Bunu yaşadıkça öğrenir er kişi. Çocukların babalarına ne kadar çok ihtiyaçları olduğunu öğretilmelidir babalara.. Bir anne kadar önemlidir. Hayatında onu koruyan kollayan en çok güveni öğrenecekleri kişilerdir. Babalarımızdan alırız güven duygusunu. O sevmezse belki bir daha kimseye güvenemeyiz de. Hele de kız çocuğusanız.





Hayatınızda karşı cinse bakış açınızı belirler. Lütfen babalar siz sevmeyenler belki kimse sevmeyecek evlatlarınızı. Onlara sevgiyi öğretecek kişiler sizlersiniz...” diyor uzmanlar. Ben de kendi alanımda düşünüp duruyorum bu kadar kısıtlı bir zaman diliminde neler ne kadar yapılabilir diye. Tabii ki ben de uzman arkadaşlarımdan yorumlarına katılıyorum. Anne, baba ve bütün aile fertlerinin tavır ve davranışları çocuk için ideal örneklerdir. Çocuk bu hareketleri benimsemeye çalışır. Bu sebeple anne- baba ve aile fertlerinin, çocuğun kişilik ve karakter gelişimine etkileri çok fazladır. Anne baba çocuğun nasıl olmasını istiyorlarsa, önce kendileri öyle olmak zorundadırlar. Çocukların düzenli eğitim almalarında ve onların istenilen biçimde yetiştirilmelerinde aile fertlerinin ayrı ayrı sorumlulukları vardır. Bu sorumluluğun büyük bir kısmını anne ve baba üstlenir. Ama bizim konumuza bahis olan pilotlarda ya da kabin ekibinde sorumluluklar zamansızlıktan eşlere kalır. Kaldırabileceğinden fazla sorumluluklar da önce bireyleri sonra aile kavramını yıpratır.

Daha öncede belirttiğim gibi resmin ters çevrilmiş hali de pek güzel değil. Bir düşünelim; bireysel ihtiyaçlar kapsamına neler girer; evrensel olarak maddelendirilim

- 9- Parasal güven ihtiyacı
- 10-Özerklik (bağımsızlık) ihtiyacı
- 11- Kendine güven ihtiyacı
- 12- Cinsel mutluluk ihtiyacı
- 13- İlişkilerde sınır ihtiyacı
- 14- Saygı görme ihtiyacı
- 15- Mücadele ihtiyacı
- 16- Yetilerine inanma ihtiyacı
- 17- Adil davranma ihtiyacı
- 18- Dışarıda eğlenme ihtiyacı

Maddelendirilen bu ihtiyaçlarımızın da karşılanma süresini bir düşünelim. Ne bulduysanız, bu bulduğunuzu, zaman ve insan korelasyonunu havacılık sektörünün hatta bakanlığın yetkilileri ile paylaşın. Çünkü sektörün olmazsa olmazı olan kokpit ve kabin ekipmanlarının bu desteğinize ihtiyacı var... Henüz meslek yasaları bile olmayan pilotlarımızın insanca faktörler açısından da değerlendirilme zamanları geldi de geçiyor bile.

Yetkililere saygılarımla...



- 1-Sevgi ve şefkat ihtiyacı
- 2- İlgi ve destek ihtiyacı
- 3- İstediğini hissetme ihtiyacı
- 4- Çocuklarını büyütme sorumluluğunu paylaşma ihtiyacı
- 5- Açık iletişim ve danışma ihtiyacı
- 6- Güvenlik ve korunma ihtiyacı
- 7- Takdir edilme ve onay ihtiyacı
- 8- Evde eğlenme ihtiyacı

### Psikolog Arzu ÖZDOĞANOĞLU ?

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

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

Hava Harp Okulunda görevli olduğu dönemde pilot subay kişilik profili projesinde koordinatör olarak görev yapmıştır. Hava Kuvvetleri Komutanlığında görevli olduğu dönemde Gülhane Askeri Tıp Akademisinden, NATO Humens Faktör gurubundan çeşitli eğitimler almıştır. 2005 yılında kurumundan istifa etmiş, THY dahil olmak üzere çeşitli firmalarda eğitimler vermiştir. Halen serbest çalışıyor.

# ÇARLI'NIN AFAKAN'INDAN CANIM AİLEM'İN HALİM'İNE...

Pilotluk benim için aile, yaşam, baba, anne... Ben gözümü pilot bir babanın evinde açtım. Pilot olmak istedim ama kimya dersinden geçemedim.



Seyirci sizi ilk Çarlı dizisindeki Afakan rolü ile tanıdı, takip eden süreçte, çok farklı karakterlere büründünüz. Özellikle Yabancı Damat dizisindeki Ruşen rolü, oldukça başarılıydı. Canım Ailem'in Halim'i ise çok bizden biri oldu. Bir röportajımızda Babanız emekli Hava Albay Bülent Aksum'un yeteneğinizde payı olduğumuz söylemişsiniz. Bu durumu açarmısınız biraz?

Ben bizim mesleği iki mesleğe benzetiyorum. Birisi futbol diğeri ise pilotluk. Bu mesleklerin özünde disiplin yatıyor. Babam 1946 doğumlu ve hala uçuyor. Babam 1966 yılında mezun olduğunda 17 kişilermiş. Şuanda hayatta olan 3 kişi. Diğerleri maalesef ölmüş ve ne yazık ki eceliyle ölen yok hepsi düşerek şehit olmuş. Pilotluk çok yüksek derecede konsantrasyon ve disiplin isteyen bir meslek. Bu ister istemez evin içine yansıyor. Ailesine ve çocuklarına yansıyor ama bu şu demek değil; sabah saat 05:00'te kalk teknil ver. Bundan bahsetmiyorum babam hiç öyle bir adam değildir. ama içinde karakterinde yoğrulmuş. Artık mesleğe bakış açısının derecesi o kadar yüksek ki ,benim düğünümü bilmez, kardeşimin düğününü bilmez. Hiç biri-



sinde bulunamadı. Çok özverili ve zor bir meslek pilotluk. O yüzden iyi konsantrasyonu sağlamalısın ki mesleğinde başarılı olabilesin, özellikle de pilotlukta. Bende mesleğimde konsantrasyonu sağlamadığım zamanlarda seçimlerimin iyi olmadığını gördüm. Mesleğine bütün gücünle varlığınla sarılacaksın, yoksa bir şeyler olmuyor. Oluyorsa şansından ve bizim piyasanın bilinçsizliğinden oluyor. Şöyle bir şey var güzellik dünyanın her yerinde iş yapıyor. Sadece güzellikle hiç bir şey yapmadan bir şey yapabilirsin, para kazanıyor olabilirsin ama benim kulvarımdakiler, karakter oyuncusu adı altında yürüyenler mecburen işine çok çok iyi konsantre olmak zorunda. Bu konsantrasyonu sağlamakta babamın bana çok yardımcı olduğunu gördüm. Bir bakıyorsun aile hayatında 40 yıllık evliliği var ve hala çiçek alıyor. Üç tane erkek çocuğu var, hepsiyle arası iyi. Mesleğinde iyi. Babam, Türkiye'nin en iyilerinden birisi olarak kabul edilir, özellikle de

sivil havacılıkta. Sivil havacılıkta 64 yaşında olup uçabilen nadir pilotlardan birisidir babam. Bu çok zor bir şey. Basit bir meslek değil. Neticede 1000 km hızla gidiyorsunuz. Bu nasıl bir psikoloji? hiç mi eşinle tartışmıyorsun, hiç mi çocuklarınla derdin olmuyor, hiç mi senin işinde problem olmuyor? 40 yaşındayım, babamın meslekle ilgili eve taşıdığı bir sorun olmadı. fakat benim bunu algılamam 35'i buldu. Ancak evlenince anladım hem iş hem ev hem çocuk... Vay anasını ya bizim baba babaymış yani.

**Meslek hayatımızın başlarında tek tip rollerde gördük sizi. Özellikle son 5 senedir. Birbirinden farklı karakterlerle çıktınız karşımıza. Bir bakıyoruz Antepli Ruşen, Fransız komutan Laroş olmuş. Küçük Kıyamet'in Egeli Ali'si, Adana-lı Halim oluvermiş. Bu kadar farklı ve yerel karakterlerin her birinde hakkı verilen farklı şiveler var üstelik. Nedir bu işin sırrı?**

Evet her oyuncu yapamıyor bunu. Şöyle bir örnek vereyim. Mesela Arda Turan'da günde sekiz saat antrenman yapıyor X futbolcuda sekiz saat antrenman yapıyor. Ama neden Arda daha iyi? Bunu ben de düşünüyorum. Bu kabiliyetle ilgili. Dünyanın gelmiş geçmiş en iyi basketbolcusu Michael Jordan'a da sormuşlar, neden böylesiniz diye. Konsantrasyonumu en üst seviyede tutuyorum diye cevap vermiş. Benim buna muktedir olmam 30'lu yaşlara denk geldi galiba. Bütün erkeklerde de böyle. Biz erkekler 30 ila 40 yaş arası, kariyerle

alakalı plan ve program yapıyoruz. Oyunculukta genç yaşlarda da ciddi şöhret olabilirsiniz. Ben bunlara takılmadım hiçbir zaman. 30 yaşından sonra benim iyi işlerim olmaya başladı. Bu noktada bana güvenen isimlerinde önemi var. Antep'li bir iç güveysi baklavacıyı oynuyorsun, bir yıl sonra Antep'i işgal eden Fransız kumandanı oynuyorsun. Bu işlerin sıcak karşılanmasında özellikle Taylan Biraderler'in de rolü önemli.

**Yaptığımız birçok işte Taylan Biraderler'in imzası var.**

**Önemli bir sinerji yakaladınız sanki. Bu bağı bizimle paylaşır mısınız ?**

Birisi doktor psikiyatrist, diğeri de ekonomist. Okullarından mezun olur olmaz, Yağmur biraz psikiyatri ile uğraşmış ama; ondan sonra sinemaya takılmışlar. Ama ne takılma.. Şunu iddia edebilirim. Bu memlekette, özellikle teorik anlamda onlarla başa çıkabilecek adam sayısı azdır. Dünyanın her sinemasını, her kulvardan, her bölgeden tartışabilirler. Gerçekten çok iyi biliyorlar. Türkiye'de onlar kadar cv'si olan ancak beş yada on kişi sayarım.





Günde iki film seyredip herkesi takip ediyorlar. Ama iş sonunda şuna gelir 3,2,1 Aksiyon! O seyrettiklerini, o yazdıklarını, o okuduklarını bakalım pratiğe nasıl döküyorsun? Çünkü sinemanın ayağı çok fazla; o yüzden sanat olup olmadığı tartışılır. Senin kişiselliğinle, senin pırıltıyla iş bitmiyor. Yönetmenin oyuncusu var, şaryocusu var, ışıkçısı var, sesçisi var. Birazda ticari bir durum olduğu için tartışılır sinema. Taylanlar iki kişi, enerjileri de iki kişilik. Konsantrasyonları iki kişilik, birisi kaçarsa birisi kaçırmıyor. Ben Karayılan çekiyorum, Fransızca konuşuyorum Fransızca ezberlemek kolay mesele değil. Çok iyi çalışıyordum Fransızca'yı. Ama neticesinde öyle hakimiyetim yok yani ezberliyorsun. Fransızca hocasına danışıp, anlamı bozmayan fazla kelimeleri çıkartıyordum. Yönetmen Durul, durumu anlayıp hemen hocaya soruyordu. Hocam nasıl anlıyorsun Fransızca konuşuyorum ya!..

(gülüşmeler). Diyeceğim o ki işlerini çok

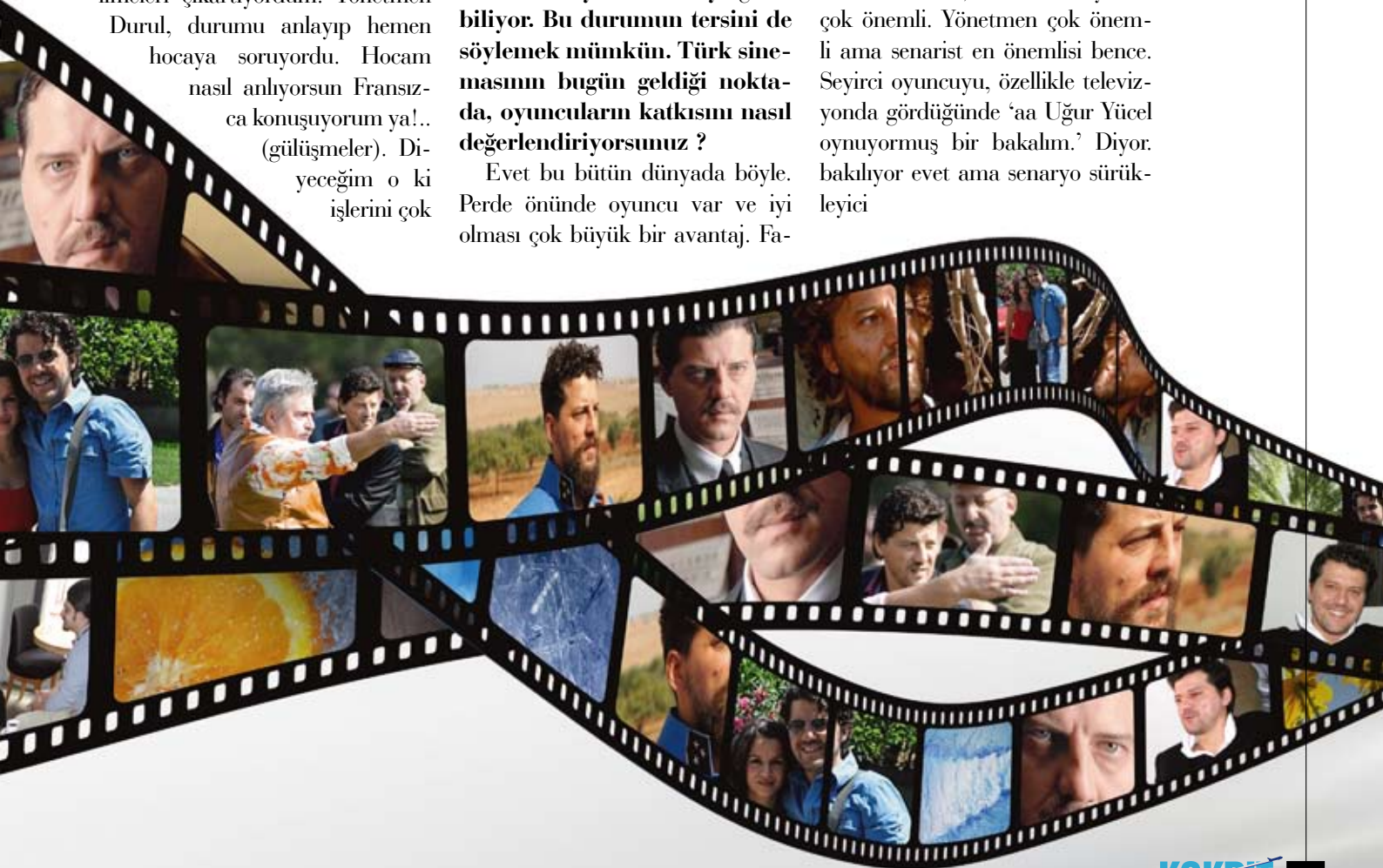
'Benim bölgem, benim memleketim Adana tamam abi bilmediğimiz yer mi?' diye düşünüyorlar. Ama öyle değil. Babaların hiç umurunda olmuyor. Bu nasıl iş bende anlamadım!

iyi takip ediyorlar. Hani üniversitede falan bir çok dersi geçebiliriz, özellikle konservatuarda falan hocalar biraz daha yumuşaktır. Bunlar sert hoca. Kaçmaz onlardan. Bunları çalışmazsan o hocalardan geçemezsin. Mutlak disiplin, mutlak hakimiyet...

**Türk sinemasında son yıllarda çok önemli işler yapılıyor. Çok önemli yerlere gelindi. Bu başarıların, ticari olarak sektöre büyük katkıları oldu. Kötü yapımlar dahi sektöre bir şeyler kazandırıyor. İyi olmayan bir senaryo, iyi oyuncularla daha iyi bir noktaya gelebiliyor. Bu durumun tersini de söylemek mümkün. Türk sinemasının bugün geldiği noktada, oyuncuların katkısını nasıl değerlendiriyorsunuz ?**

Evet bu bütün dünyada böyle. Perde önünde oyuncu var ve iyi olması çok büyük bir avantaj. Fa-

kat işin özü senaryo. Senaryon iyi değilse, işi kurtarmak gerçekten çok zor. Bu durum sinema için geçerli olabilir ama televizyon dizisi için geçerli değil. Bir oyuncunun bir diziyi kurtarabilmesi zor. Buna kendimden bir örnek vermek istiyorum. Karayılan benim çok iyi çalıştığım, çok yüklendiğim bir diziydi. Ama tutmadı. Bülent İnal gerçekten Karayılan'ı iyi çalışmıştı. Aylarca hazırlandık. Ben şuanda savaş tekniklerini biliyorum 1914-1918 arasında kullanılan tüfeklere kadar her şeyi. Ama kurtaramadık.. Ratinglerde 18. olduk 20. olduk. Yani demek ki, bir bütün oyuncu çok önemli. Yönetmen çok önemli ama senarist en önemlisi bence. Seyirci oyuncuyu, özellikle televizyonda gördüğünde 'aa Uğur Yücel oynuyormuş bir bakalım.' Diyor. bakılıyor evet ama senaryo sürükleyici



değilse üç bölüm, dört bölüm izleniyor. Uğur abi için bakılır ama sonra izlenmez. Sinema için geçerli değil. Uğur abi için sinemaya gidilir, Kenan İmirzahoğlu için gidilebiliyor doğru ama gerçekten o da iyi değilse o da gişe yapmıyor. Ama bir komedi izleyeceksiniz, 'gülmek istiyorum ben.' diyorsanız Recep İvedik izlersiniz. Bu durum problem teşkil etmiyor oyunculuk anlamında. Ama ben sinemada da televizyonda da küçük, çarpıcı, konsept rolleri seviyorum. Oyuncunun iyi çalışması gerekiyor ama ne yazık ki Türkiye'de araştırmacı oyuncu denilen durum çok az. Ne yazık ki bizim oyuncular biraz üstün körü gidiyorlar. Çok yetenekli olduğumuzu düşünüyorum oyuncu tayfası olarak. Ama tembel olduğumuzu da biliyorum.

Ben 30'lu yaşlarımda el attım bu oyunculuk meselesine. Oyunculuk nasıl bir şeydir, bu işin dip noktaları ve uçları nelerdir? Bunu iddialı bir taraftan da söylüyorum. Çünkü çok sıradan bakılmıyor bizim meslek türlerine. Sporda da böyle futbolda da böyle. Sıradan bakıyorsan, sıradan bir futbolcusun. Allah kerim, diyorsun. Ama bir de Tuncay Şanlı olmak var. Benim merak ettiğim kısım o. Yani oraya kadar geliyorsun ve oradan sonra ne yapabiliyorsun buda önemli. Bunlar için zaten yol bir. Amerika'yı tekrar keşfetmeye gerek yok. Çalışmak ve çok çalışmak... Davit Mamet {ABD'li makale, oyun ve senaryo yazarı} sinemada çok büyük eserleri olan birisi. 'Sizin çalışma sıranız nedir?' diye sormuşlar. Şöyle cevap vermiş, 'Özel bir sır-

rım yok, sadece sabah kahvaltıdan sonra bir saat yazıyorum' diye cevap vermiş. 40 yıl boyunca her gün kahvaltıdan sonra bir saat yazmış! 'Hımm bu gün soygunculukla ilgili bir senaryo yazayım' der gibi. Hiç aksatmadan 40 yıl boyunca yazmış bu kadar basit.

**Dizelere geçelim isterseniz. En son, Canım Ailem dizisinde Halim karakterinde gördük sizi. Ekranlarda çok fazla Adanalı karakter var? Adanalılardan eleştiri alıyor musunuz?**

Adanalı karakterler var. Biraz önce söylediğim nedenlerden dolayı eleştiriliyorlar. Araştırmacı değil, konsantrasyonları zayıf, bakmıyorlar, çalışmıyorlar. 'Benim bölgem, benim memleketim Adana tamam abi bilmediğimiz yer mi?' diye düşünüyorlar. Ama öyle değil.



Oyuncu olarak karakterimin korunmasını isterim ve dizideki karakterimle dalga geçilmesine izin vermem. Biteceği yerde bitirmek isterim.



### FİLMOGRAFİSİ

- Vavien (2010) – Televizyoncu Sabri
- Ejder Kapanı (2009) - Doktor
- Canım Ailem (2008) – Halim
- Güz Sancısı (2008) - İsmet
- Kara Yılan (2007) - Yüzbaşı Laroş
- Küçük Kıyamet (2006) - Ali
- Yabancı Damat (2004) - Ruşen Demir
- Aşk Olsun (2003) - Yıldırım
- Beşik Kertmesi (2002) - Enis Büyüttücü
- Biz Size Aşık Olduk (2002) - Sinan
- Baykuşların Saltanatı (2000)
- Çarlı İş Başında (2000) - Afakan
- 5 Maymun Çetesi (1999) - Amerikan
- Çarlı (1998) – Afakan

Ne yazık ki Türkiye’de araştırmacı oyuncu denilen durum çok az. Ne yazık ki bizim oyuncular biraz üstün körü gidiyorlar. Çok yetenekli olduğumuzu düşünüyorum oyuncu tayfası olarak. Ama tembel olduğumuzu da biliyorum.

Babaların hiç umurunda olmuyor. Bu nasıl iş bende anlamadım! Çok hızlı gidiyor her şey. Çok hızlı tüketiliyor. Televizyonda özellikle çok hızlı bir şekilde gidip geliyor. 80 tane iş yapıyor. iyi dediğimiz beş tane buluruz. % 10’lardayız televizyonda. Sinemada biraz daha iyi % 30’lardayız. 70-80 film içerisinden 10 tane film sayarız. Televizyonda bu rakam üçü beşi geçmiyor. Aslında sektöründe fazla suçu yok. Çünkü reklam verenler 90 dakika istiyorlar işi. 90 dakikayı bir haftada çekmek imkansız! Bizden bu kadar.. Bu çalışma şekli özellikle sete çok yansıyor. Biz haftanın altı günü çalışıyoruz. Bir gün boş yada montaj oluyor. Altı gün haftada 14 – 16 saat arası çalışmak zorundayız. 90 dakikayı çekemiyorsun ama yapmak zorundasın. Buna rağmen Canım Ailem gibi, Yaprak Dökümü’nün özellikle ilk senesi gibi, Ezel gibi, Elveda Rumeli gibi iyi işler çıkıyor. Bir Avrupa’lı yada

ABD’li bu durumda kafayı yer. Yani biz hiç bir şey bilmiyoruz diyebilir. Yani bir haftada 90 dakikalık bir dizi çekmek imkansız. Dünyanın hiçbir yerinde yok .

**Televizyonlar için demolar çekiliyor. Sürüyle dizi çekiliyor. Çok emek harcıyor. Bu dizilerin üç beş bölüm sonra yayımdan çekilmesi gibi durumlar, oyunculara negatif etki yaratıyor mu ?**

Kadir İnanır’ın bir dizisi tutmadı ve maalesef yayımdan kaktı. Bu şu anlama geliyor televizyonda izleyici Kadir İnanır için bile ekran karşısında kalmıyor. Olay sürükleyici mi, değil mi mesele bu. Büyük oyuncular ilk bölüm için izleyiciyi ekrana çekiyor. İlk iki üç bölüm izleniyor. Eğer hikayen iyi değilse gidiyorsun. Çok tüketici ve çok hızlı her şey. Bununla baş etmenin yollarını arıyoruz. Bizim meslekte senaryoyla beraber yapımcının da şansa ihtiyacı olduğunu düşünüy-

yorum. Sporda da, sanatın bir çok dalında da durum aynı. Kişisel sanatlar hariç tabii.

Şansa ihtiyacımız var. Çünkü çok fazla kulvarı var. O kadroyu bir araya getirmek şans. Canım Ailem, için söylüyorum. Mesela Meliha rolü son güne kadar arandı. O rolü oynayacak kişi için bir çok isim geçti. Son gün Uğur abi, tesadüfen kamerayla çekilmiş bir şey bakarken Meliha’yı (Şebnem Bozoklu) görüyor. Yani son dakikada, bu şans mesela. Uğur abi oyuncu bulmak konusunda harikadır. Biri-sine bakınca ‘bu kişide bir şey var’ dediyse kesin vardır. Bütün karakterler çok iyi bir araya geldi. Set iyi, yönetmen iyi. Yani iyiler bir araya gelince eli ayağı düzgün bir iş ortaya çıkıyor. Ama bundan hoşlandım hoşlanmadım, izlenir izlenmez ayrı mesele...Türk televizyon seyircisi şuanda, hep büyük olay istiyor bununda olabilesi var yapacak birşey yok!



Ben bizim mesleği iki mesleğe benzetiyorum. Birisi futbol diğeri ise pilotluk. Bu mesleklerin özünde disiplin yatıyor.

**Rolünüzden bahsedecek olursak, Halim karakteri çok mazlum başladı. Nikah masasında terk edilen bir karakter gördük. Annenizin Canım Ailem'i izleyemediği doğru mu?**

Dizide ağlamaklı olduğum sahnelerde babam da 'ben izlemeyeceğim' demiş. Tabi ki anne baba etkileniyor. Hatta eşimde etkileniyor. Etkileniyorsun, mümkün değil. Sürekli mağdur duruma düşüyorum. Hani annem çok etkileniyor. Hatta annem şöyle diyor 'oynama bir daha, istemiyorum.'

**Edebiyat uyarlamalarının dizi olarak karşımıza çıkması, çok tartışıldı. Ortalama bir kitaptan uyarlanan senaryo ger-**

**çeğinden çok daha uzun olarak devam ediyor. Oyuncularda buna inandıkları halde, röportajlarında destek veriyorlar. Fakat kitapla alakası olmayan şeyler yazılıyor, oynanıyor. Bu her anlamda bir sömürü müdür?**

Sömürüdür. Reyting kaygısından yapılan şeyler bunlar. Bazı uyarlamaların filmi yaparsanız 1,5 – 2 saatlik bir yapım çıkar. Edebi bir uyarlama; neticesinde değerli bir eserdir. Uzatarsan iş ticariye girer. Eğer böyle uzayacaksa o zaman bu diziyeye ismini vermesinler. Dizinin ismini değiştirebilirsin. Bende böyle bir dizide oynayabilirim. Bir eserden uyarlanan proje gelse ben de inanabilirim. Şunu biliyorum ki,

bu kadar suyunun çıkartılmasına izin vermem. Oyuncu olarak karakterimin korunmasını isterim ve dizideki karakterimle dalga geçilmesine izin vermem. Biteceği yerde bitirmek isterim.

**Yakın zamanlarda, yeni oyuncular parlamaya başladı. Yeni ve genç oyuncular çekilen çok sayıda filmde kendilerini gösterme imkanı buldu. İçlerinden beğendiğiniz oyuncular var mı ?**

Evet bir çok oyuncu var. Engin Akyürek'i beğeniyorum, çok iyi seçimleri var ve çok iyi gidiyor. Melisa Sözen'i beğeniyorum. Onur Ünsal'ı beğeniyorum. bizim dizide, Deniz Denker'i (Eda karakteri) beğeniyorum. Mert Fırat, Fırat Tanış,



Bülent Emin Yarar gibi birçok isim var.

### **Oyunculuğa merak salmış yada yeni başlamış arkadaşlara tavsiyeleriniz nelerdir?**

Tavsiye değil. Henüz tavsiye verecek yaşa gelmedim. Şunu öğrendim, konsantrasyonunu sağlamadan enstrümanına dikkat etmeden başarılı olunamaz. Enstrümanımızın ne olduğu bellidir. Ses ve vücut. Oyuncunun başka bir enstrümanı yok. Sesini kaybedersen oyuncu olamazsın. Yada vücudundaki deformasyonu, geri dönülemeyecek yere getirirsen işin zor. Kondisyonunun iyi olması gerekir. Savaş filmi çekiyorsundur, sabahın 05:00'inde kilometrelerce koşman gerekebilir. Eğer bunları sağlayamazsan tek tip oyuncu olursun. Dünya çapındaki uluslararası ünlü oyuncular iyi çalışıp iyi disipline oluyorlar. Mesela Al Pacino hala formunu çok iyi koruyor. Robert De Niro, Dustin Hoffman hala çok iyiler. Genç nesilden Eric Bana, Brad Pitt gibi isimler, sürekli kendilerine çok iyi bakıyorlar. Demek istediğim konsantrasyonunu iyi sağlamayan, disiplinine dikkat etmeyen ve araştırmacılığı arka plana atan başarılı olamaz. Oluysa tesadüftür. Bu konuda iddialıyım. Tesadüfen önmümüzdeki bir iki yılda oyunculukta bir yeri yakalamış kişi, 30 yıl sonra anılmayacak. Eğer bunlara dikkat ederse ve bir kabiliyeti de varsa, konsantrasyon, disiplin ve araştırmacı olursa istikrarı yakalayabilir. Ve devam etme şansı olur. onun haricinde hiç şansı yok! Oyuncular seçimlerini de çok iyi yapmalılar diye düşünüyorum.

**Yerli yada yabancı 'şuradaki şu karakteri ben oynamak isterdim' dediğiniz bir rol var mı ?**

Quentin Tarantino'nun Soysuz-

lar Çetesi adlı filminde, bir Alman subay vardı. O rolü yada Batman filmindeki Joker karakterini oynamak isterdim. Türkiye'de ise uluslararası platforma açılmış yönetmenlerin projelerinde olmayı isterim. Daha hiç oynanmamış, yapılmamış bir karakterde olabilir. Türk sinemasında bir baletin yada bir opera sanatçısının hayatı hiç oynanmadı. Çok enteresan olabilir, hafif dram ve komedisi olan bir yapım çıkabilir ortaya.

**Baba mesleğiniz, pilotluk sizin için nedir ne ifade ediyor? Hiç pilot olmayı düşündünüz mü?**

Pilotluk benim için aile, yaşam, baba, anne... Ben gözümü pilot bir babanın evinde açtım. Pilot olmak istedim ama kimya dersinden geçemedim. Çok istiyordum pilot olmayı ama not ortalamaları çok yüksekti. O zaman oyunculukta kafamdaydı lise 1 lise 2 zamanlarında biliyordum ya pilot olacağım yada oyuncu. Kimyadan geçemedim. Rahmetli Ömer hocam bıraktı beni. Pilotluk acıdır. Özellikle askeri pilotluk.. Çünkü şehit görürsün.. En yakın arkadaşımın babasını kaybedersin... Pilotluk heyecandır, hız vardır işin içinde, disiplin var-

dır. Çok artistiktir, özel gözlükleri var, özel kıyafetleri var. Bütün pilotlarımızda artisttir. Yani havalı bir meslek (gülerek). Yeri gelmişken şunuda belirtmeliyim. THY dünyanın dört büyük şirketinden birisi. bizim THY'den daha büyük bir markamız yok bence.

**Konuşmalarınızda spora özellikle, futbola çok değindiğiniz nedir bu futbol aşkı?**

Futbolu seviyorum, Fenerbahçeliyim.. Ama hiçbir zaman fanatıklığım olmamıştır. Futbolu kendi mesleğimle çok alakalandırıyorum. Futbolda da bizim meslekte de işimiz takım oyunudur.

**TALPA Kokpit'ten Bakış dergisi olarak size çok teşekkür ediyoruz. Yoğun tempunuz içerisinde özellikle bize zaman ayırdığınız ve röportaj teklifimizi kabul ettiğiniz için. Bundan sonraki yaşantınızda ve oyunculuk hayatınızda başarılarınızın devamını dileriz.**

Pilot camiasına ve TALPA'ya selamlarımı sunuyorum. Bu keyifli röportaj için bende teşekkür ederim. Tüm pilotlarımızın 26 Nisan Pilotlar Gününü şimdiden kutlar, emniyetli uçuşlar dilerim.



# PİLOT DEPRESYONU ve CRM' E ETKİSİ

Eğer beyinde yeterince hızlanma sağlanamazsa dikkat, konsantrasyon, bellek alanlarında zayıflamalar ve karar verme becerilerinde kayıplar yaşanır. Bu, hata ve fark edememe riskini beraberinde getirir. Nitekim pilotaj hatasına bağlı kazaların birinci sebebi zihinsel yorgunluktur. Beynin hızlanabilme kabiliyetini azaltan depresyon da bu yorgunluğun en sık sebebidir.



Deniz Adnan ÇOBAN  
Psikiyatri Uzmanı

CRM uçuş emniyetinin olmazsa olmaz unsurudur. Pilotların kendilerine verilen kaynakları en iyi şekilde yönetebilmelerini amaç edinir. Bunun için de matematik, fizik, tıp, psikiyatri, psikoloji, sosyoloji, felsefe, mantık, antropoloji, iletişim bilimi gibi birçok bilimden yararlanır. Yani multidisipliner bir konudur. Bu disiplinlerin en önemlilerinden biri de psikiyatridir. Psikiyatri ruhsal ve zihinsel performans ölçmeyi, korumayı ve geliştirmeyi amaç edinmiş bir bilimdir. Bu yazımda önemli bir psikiyatrik tablo olan depresyonun belirtileri, davranışı ve iletişimi nasıl etkilediği ve CRM' e nasıl yansıdığı konularını işlemeye çalışacağım.

Yönetmek en önemli beyin fonksiyonudur. Yüksek bir entelektüel seviyenin yanında iyi bir ruhsal ve zihinsel performans gerektirir. Bunun için de beyin fiziksel ve kimyasal dengesinin korunmuş olması gerekir. Pilotluğa seçilirken adaylar bir dizi testlerden geçerler. Bu testler beyin-göz-ayak-el koordinasyonunu gösteren psikomotor beceriyi, çoklu dikkat yeteneğini, tepki hızını,

belleği değerlendiren zihinsel performans testlerinin yanında strese dayanıklılığı, kişilik profillerini, iletişim ve liderlik becerilerini ölçen ruhsal performans testleridir. Böyle bir değerlendirmenin hedefi esasen adayın beyin gücünü belirlemektir. Çünkü pilotluk mesleği dünyanın en stresli mesleklerindedir ve dayanıklı bir beyin ister. Ancak ne kadar güçlü olursa olsun beyin süre giden stres etkenlerine maruz kaldığında yıpranır ve gücünü kaybetmeye başlar. Depresyon da ruhsal ve zihinsel gücün zayıfladığı bir fonksiyonel beyin bozukluğudur. Beyindeki kimyasal bir dengesizliğe işaret eder.

## Pilotlarda Depresyona Yatkınlığı Artıran Etkenler Nelerdir?

- Uçuş emniyet beklentisinin yüksek olması
- İş yükü fazlalığı
- Uçuş esnasında yaşanan aksaklıklar
- Sorunlu çalışanlar ve yolcular
- Teknik sorunlar
- Fiziksel Stresörler: Hipoksi, basınç değişiklikleri,



elektromanyetik etkileşim,  
kötü hava şartları

-Borçlar, kayıplar, hayal kırıklıkları gibi bireysel sorunlar

-Ayrılık ve geçimsizlik gibi ailevi problemler

-Guatr, kansızlık, şeker, hipertansiyon, kalp, böbrek, karaciğer hastalıkları

-Kurum içi iletişim sorunları

-Sık gelen gece uçuşları

-Sosyal hayatın kısıtlılığı

-Yeterince dinlenememe

-İyi beslenememe

-Alkol ve madde gibi zararlı alışkanlıklar

zol ve adrenalin gibi hormonların değerini yükseltir. Kortizol hormonu etkilerini daha çok metabolik olarak gösterir. Kolesterolü ve şekeri yükseltir. Su ve tuz tutulumunu artırarak kan basıncını yükseltir. Ayrıca öfkeli, dikkat ve konsantrasyon azalması, unutkanlık gibi yakınmalara yol açar. Adrenalin kalbi hızlandırır, damarları büzerek tansiyonu yükseltir. Kaslarda gerginlik, solunumda zorluk, huzursuzluk, mide asidinde artma gibi yakınmalara yol açar. Bu iki hormon bu değişikliklerin yanında serotonin ve norepinefrin gibi "mutluluk kimyasalları"nın

aşırı tüketimine ve eksikliğine sebep olur. Sonuçta depresyon tablosu gelişir.

### Depresyon Kendisini Nasıl Belli Eder?

Depresyonda ruhsal performans düştüğü için mutsuzluk, hayattan tat alamama, keyifsizlik, isteksizlik, ilgisizlik ve motivasyon azlığı gibi belirtiler ortaya çıkar. Kişi daha önce yapmaktan hoşlandığı şeyleri yapmak istemez veya eskisi kadar tat almaz. Uyku kalitesi bozulur. Uykuya dalamama, sık uyanma veya erken uyanıp uyuyamama olur. Kişi sabah kalktığında uykusunu almamış gibi hisseder. Zindelik algısı bozulur. Halsizlik, yorgunluk, enerji azlığı belirir. Sıklıkla baş

### Peki, Stres Anında Neler Olur?

Eşik üstü stres, bedende korti-





ağrıları, sırt, omuz, bel ve karnın ağrıları görülür. Zihinsel performans düştüğü için dikkat ve konsantrasyon zayıflar, unutkanlık, odaklanma gücünün ve dalgınlık gelişir. Öfke kontrolü bozulur. En ufak bir şeye tepki verme, tahammülsüzlük ve sinirlilik görülür. Depresyonda bazen iştah azalır bazen de artar. Cinsel ilgi, istek azalır, cinsel güç zayıflar.

**Depresyon CRM' e Nasıl Etki Eder?**

-İsteksizlik ve ilgi azlığı kendisini iletişime kapalılık ve konuşmada azalma şeklinde gösterebilir. Bu da kokpit içi sıkıntıya ve yanlış anlamalara yol açabilir.

-Depresyon pilotun mesleğine ilgisini ve mesleki motivasyonunu azaltabilir. Bu pilotun bireysel başarısını düşürebilir, hatta onu mesleği bırakma noktasına getirebilir.

-Öfke kontrolünün azalması kokpit içi gerginliği artırabilir. Ani tepkiler, parlamalar, öfke patlamaları yaşanabilir. Küçük aksaklıklara

büyük tepkiler verilebilir.

-Anlama, kavrama ve algılama gücündeki azalma öğrenme gücüne, eğitimde aksaklıklara ve akademik performansta düşümlere yol açar.

-Depresyonda muhakeme bozulabilir. Alınganlık ve yanlış anlama potansiyeli artar. Bu da iletişim kazalarına sebep olur.

-Uyku bozukluğu çabuk yorulmalara sebep olur. Özellikle Airbus 320 ve Boeing 737 gibi CRM yükü nispeten daha büyük olan filolarda yorgunluk ve tükenme artar.

-Depresyonda hipoksi ve basınç değişiklikleri gibi fiziksel stresörlere dayanma gücü azalır.

## **Depresyonun Hata ve Kaza Açısından Önemi Nedir?**

Pilotların beyinde uçuş esnasında birçok bilgi işlem süreci yaşanır. Özellikle iniş periyodunda binlerce karar verilir. Bu aşamada vücuttaki bütün organlarda bir hızlanma yaşanır. Mesela kalp normal hızının en az %20'si kadar hızlanır. Amaç beyne giden kan miktarını arttırmaktır. Çünkü beyinde de maksimal bir hızlanma yaşanır. Eğer beyinde yeterince hızlanma sağlanamazsa dikkat, konsantrasyon, bellek alanlarında zayıflamalar ve karar verme becerilerinde kayıplar yaşanır. Bu, hata ve fark edememe riskini beraberinde getirir. Nitekim pilotaj hatasına bağlı kazaların birinci sebebi zihinsel yorgunluktur. Beynin hızlanabilme kabiliyetini azaltan depresyon da bu yorgunluğun en sık sebebidir.

## **Neler Yapılmalıdır?**

Depresyon belirtileri gösteren birinde öncelikle ruhsal ve zihinsel performansın seviyeleri belirlenmelidir. Bunun için geliştirilmiş



“Zihinsel ve Ruhsal Check Up” programları vardır. Bilgisayarlı modüllerle dikkat, konsantrasyon, bellek, ruhsal durum, motivasyon, strese dayanıklılık gibi işlevler objektif olarak tespit edilebilir. Eğer bul-



gular bir ilaç tedavisine ihtiyacı gösterir boyuttaysa, psikiyatri kontrolünde FAA' in onay verdiği bir antidepresanla tedaviye başlanmalıdır. Bunun yanında eğer kişiyi strese meyilli kılan aşırı kontrolçülük, hassasiyet, tez canlılık, aşırı titizlik gibi olumsuz kişilik özellikleri varsa bireysel programlarla giderilmeye çalışılmalıdır.

Ayrıca çocukluktan beri getirilen zihinsel yükleri tespit etme ve bunlardan arındırma çalışmaları başarı şansını artırmaktadır. Bunlara ilaveten pilotun stres yönetimi konusunda donanımlarının artırılması, problem çözme, çatışmayla başa çıkma, zor kişilerle iletişim gibi konularda geliştirilmesi yeni stres yüklenmelerini önleme açısından son derece önemlidir.

### Deniz Adnan ÇOBAN



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

Özellikle psikiyatri dışı hastalıklardaki ruhsal sorunlar, alkol ve madde bağımlılığı ve şizofreni alanında çalışmalar yapmaktadır.

Havaçılık Psikolojisi alanında çalışmaktadır. İletişim ve liderlik becerileri, davranış modelleri, ruhsal ve zihinsel performans, stres yönetimi, çatışma ve kriz yönetimi, problem çözme becerisi, beyin fonksiyonları gibi CRM'le yakın ilişkisi bulunan konularda planlanmış olan araştırma, geliştirme ve eğitim projelerini yürütmektedir. Dünyada uygulanan özel bir “Pilot Selection” programını Türkiye’ye adaptasyon çalışmalarını yapmıştır.

Halen kendisine ait HTA Nöropsikiyatri Merkezinde klinisyen olarak hizmet vermektedir.

Evli ve iki çocuk babasıdır.

# DÜZENLİ SPOR

Uzun süreli yapılan araştırmalar sonucunda, her 10 yılda bireyin genel form düzeyi yüzde 8-9 oranında azalmakta olduğu belirlenmiştir. Aktif insanlarda bu oran yüzde 4 civarındadır. Antrenmanlı bireylerde düşüş oranı yüzde 2'dir. Fazla kilo ve vücut yağ yüzdesinin artışıdan sakınıldığında, dinçlikte azalma en az düzeyde olur.



## Serkan Şener

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

**S**PORTİF hareketler, ileri yaşlarda bile yaşama sağlıklı, aktif yıllar ekleyebilir. Yapılan araştırmalar, düzenli antrenmana başlamanın asla geç olmadığını ve zindekte küçük bir gelişimin bile ölüm riskini azalttığını göstermektedir. Basit ve düzenli yapılan yürüyüşler ise her yaş grubunda kaliteli yaşam süresini uzatabilmektedir.

Direnç (ağırılık kaldırma) antrenmanları her birey için önemlidir. Çünkü bu tür çalışmalar azalan kas kitlesini, kemik yoğunluğunu ve kuvveti geri döndüren ve kötüye gidişi azaltan tek yoldur. Esneklik ise özellikle denge ve duruşu geliştiren olası spor sakatlıklarını en aza indiren özelliktir. Düzenli yapılan antrenmanların yararlarını başlıklar altında şu şekilde belirtebiliriz.

### a. Hareket Sistemi Üzerine Olan Yararlar

Sporun sağlığa ne kadar yararlı olduğu tartışılmaz bir gerçektir. Fakat sportif bir aktiviteye başla-

mak için gerekli olan temel bilgiler genelde yetersiz ya da hatalıdır. Kısaca, yaşa ve bedensel kondisyon düzeyine uygun spor türünü seçmek önemlidir.

### Sportif aktivitenin hareket sistemi üzerine olan yararları;

-Çalışan kasların tonusunda ve kuvvetinde artış görülür.

-Sportif aktivite eklemlerin doğal genişlik derecesinin korunmasına ve gelişmesine olanak sağlar, eklemlerin katılaşmasına karşı mücadele eder.

-Eklemlerin en iyi şekilde korunmasını ve bakımını sağlar.

-Kemik düzeyinde ise kalsiyum tutulmasını kolaylaştırarak özellikle yaşlı insanlarda sıklıkla görülen osteoporoz (kemik erimesi) hastalığına karşı mükemmel bir korunma sağlar.

-Kalça, dizler ve özellikle omurga düzeyindeki ağrıların önlenmesine yardımcı olur.

-Bel kaslarının güçlendirilmesi ile bel ağrılarına karşı en iyi ilaçtır.



# FAALİYETLERİ

## b. Kalp-Damar Sistemi Üzerine Olan Yararlar

Düzenli antrenmanlar kalp-damar sisteminin işlevi üzerine yararlı etkilere sahiptir. Kaslardan oluşan kalbin kasılma kapasitesini yükseltir ve etkinliğini artırır. Böylece kan organizmanın dokularına en iyi bir şekilde dağılım gösterir. Diğer taraftan fiziksel aktivite, iki önemli kalp-damar hastalıkları risk faktörü olan arteriyel hipertansiyon ve ateroskleroz (damar sertliği) karşı en iyi ilaçtır. Fiziksel aktivite dolaşımı iyileştirir ve spor yapanın beslenmesine dikkat etmesine yardımcı olur. Böylece, damar sistemi üzerine zararlı etkileri çok iyi bilinen, alkol ve sigara gibi toksik etkileri olan maddelerden uzak durulur.

### Özetle;

- Kalbin çalışma sistemini düzenler, efektif ve ekonomik çalıştırır,
- Periferik (çevre/dış) damar direnci azalacağından kalp üzerindeki yük kalkar,
- Hipertansiyon düzeler,
- Dolaşım hızlanır, bundan dolayı metabolik artıkların atılımı kolaylaşır,
- Pulmoner (akciğerle ilgili olan) oksijenlenme yeteneği artar.

## c. Dış Görünüm Üzerine Olan Yararlar

Spor, bedeni geliştirir ve belli bir görünüş sağlar. Fizik aktivite bayanlarda selülit karşı etkili mücadele yöntemidir. Kasları uyumlu çalışır hale getirir ve aşırı kilo almamı engeller. Özellikle kuvvet antrenmanları sonucu, deri altı yağ yüzdesi azalır ve yağsız vücut ağırlığında da artış olur. Vücudun bölümlerine kilo dağılımı dengeli gerçekleşir. İstenmeyen kilolardan kurtulup

ideal bir görünüme sahip olunur. Bu hedeflere ulaşmak için aceleci olmamak ve düzenli olarak spor aktivitelere katılmak gerekir.

## ç. Psikolojik Yararlar

Psikolojik yararlar uygulanan spor türüne bağlıdır ki bunlar en az fiziksel etkiler kadar önemlidir.

### Spor;

- Kendine güveni uyandırır ve hırsı artırır.
- Heyecanı ve stresi azaltır.
- Bedenin bilincine varılır.
- Beynin daha iyi oksijenlenmesi sayesinde zekâsal etkinliği yükseltir.

- Grup düşüncesi, bireyler arasındaki ilişkiler, karşılıklı olarak saygı kavramı gelişir.

- Hayattan zevk alma duygusu gelişir.

Bu beyinden salgılanan hormonlar ile olur.

- Aile ve mesleki kaygılardan kurtulmaya olanak sağlar.

## d. Aerobik Antrenmanların Yararları

Diğer yararları yanında, düzenli yapılan aerobik antrenmanların en önemli yararları kalp-damar sistemi üzerindedir. Bunlar;

- Durağan bir yaşam sürenler, hareketli bir yaşam sürenlere göre 6 kez daha fazla kardiyak riske sahiptirler. Bunun en önemli engelleyicisi düzenli olarak yapılan aerobik antrenmanlardır (uzun mesafe koşu, yürüyüş vb).

- Aerobik antrenmanlar





metabolizmayı düzenler, dayanıklılığı oluşturur ve kalbin fonksiyonlarını güçlendirir.

- Düzenli yapılan antrenman bağışıklık sistemini güçlendirir.
- Kandaki "kötü" kolesterol (LDL) düzeyi azalır, "iyi" kolesterol (HDL) düzeyi artar.
- Vücut yağı kontrol edilir (kuvvet antrenmanı, aerobik antrenmanlar ve özel diyet (yağ oranı düşürülmüş) vücut yağ oranını

azaltır).

- Vücudun direnci yorgunluğa ve fazla enerji gerektiren işlere karşı artar.
- Kan basınçları azalır.
- Yüksek duygusal denge ve pozitif görüş açısı oluşur.

### e. Anaerobik (Direnc) Antrenmanların Yararları

- Kas formunu ve kas kuvvetini artırır. Tendon (kasların kemiğe tutunma bölümü) ve bağları güçlendirir.

- Kemik mineral yoğunluğunu artırır.
- Yağsız vücut kitlesinde artış sağlar.

Uzun süreli yapılan araştırmalar sonucunda, her 10 yılda bireyin genel form düzeyi %8-9 oranında azalmakta olduğu belirlenmiştir. Aktif insanlarda bu oran %4 civarındadır. Antrenmanlı bireylerde düşüş oranı %2'dir (veya daha az). Fazla kilo ve vücut yağ yüzdesinin artışından sakınıldığında, dinçlikte azalma en az düzeyde olur. Dinçlikteki azalmada en önemli faktör vücuttaki yağ oranının yükselmesi ve kas

kitlesinin yani yağsız vücut ağırlığının azalmasıdır.

Kalp-damar sisteminin geliştirilmesi, maksimum kalp atım aralığının %60-85'i arasında yapılan aerobik ortamdaki koşular ile sağlanır. Kuvvet antrenmanları ya da diğer anaerobik ortamdaki antrenmanlar ise farklı özelliklere katkı sağlar. Maksimum kalp atım sayısı erkeklerde 220-yaş bayanlarda 226-yaş formülü kullanılarak bulunur. Örneğin yaşı 30 olan bir erkek sporcunun maksimum kalp atım sayısı  $220-30=190$  olarak bulunur.

### SONUÇ

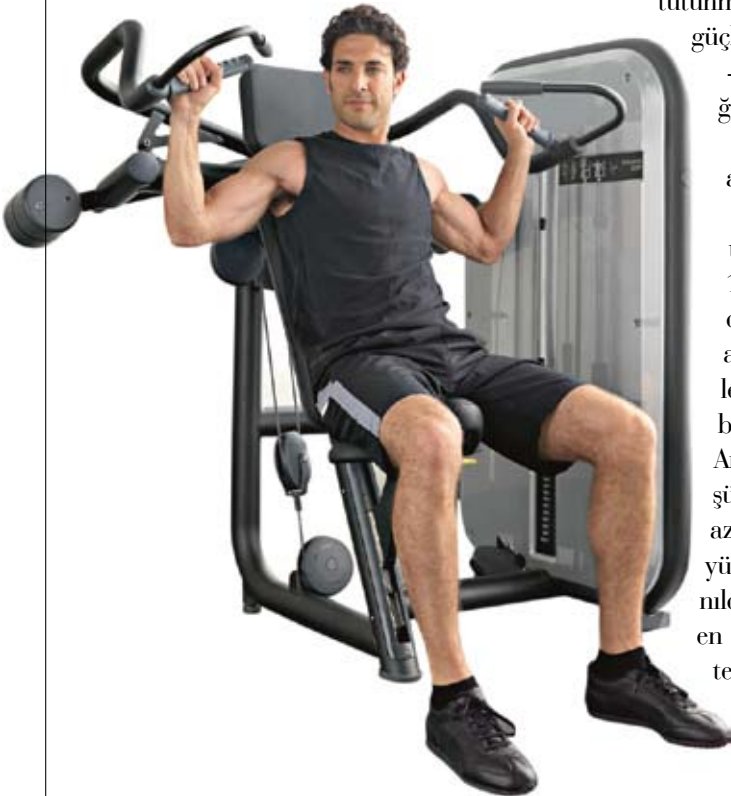
Havacılık mesleğini uzun süre yapabilmemiz ne kadar sağlıklı olduğumuza bağlıdır.

Mesleğimizi, uçağımızı, ekibimizi, gökyüzünü çok seviyor, bilgilerimizi tecrübelerimizle birleştiriyor ve en emniyetli uçuşu yapmaya çalışıp salimen destinasyona varmaya çalışıyoruz. Uçurduğumuz vasıtayı en küçük limitlere kadar bilip sürekli tekrarlar yapıyoruz, simülatörlerde uçup sınavlara giriyoruz. Kısacası birçok sorumluluk alıp en iyisini yapmaya çalışıyoruz. Şimdi sahip olduğumuz vücutumuza da iyi bakıp sağlık açısından da geleceğimize yatırım yapmanın tam sırasındadır. Sağlık bu kaybetmeye gelmez. Biraz da kendi vücudumuzun limitlerini bilip aynı yaklaşımla ona dolayısıyla hayata iyi bakmalıyız.

Hepinize iyi uçuşlar ve düzenli antrenmanlar dilerim.

### Kaynaklar:

- Delavier, F.: Strength Training Anatomy, Human Kinetics*
- Durukan M. Kuvvet Çalışmaları Anatomisi*
- Harre, D: Principles of Sports Training*



WOW Sağlık Kulübü'nde;  
TALPA üyelerine özel %20 indirim.



www.wowhotelsistanbul.com | 0212 468 50 00

TEB FLORYA ŞUBESİ'NDEN TALPA ÜYELERİNE  
ÖZEL MEVDUAT ORANLARI VE  
AVANTAJLI KREDİ İMKANI

TEB Florya Şubesi:  
212 662 12 48



BNP PARIBAS ORTAKLIĞI



Dünya çinli Karaincir Koyu'na 100 m. mesafede...

**TALPA üyelerine özel fırsatlar!**

Akyarlar Karaincir Mevkii Turgutreis, Bodrum-Muğla Tel: 0252 393 72 50  
Fax: 0252 393 72 49 www.otelolimos.com.tr

Volkswagen Yetkili Servisi Tamaş'tan  
havaçılık personeline özel, **işçilikte %10,**  
**Volkswagen Orijinal Parçalar® da %5 indirim.**



Volkswagen Yetkili Servisi **Tamaş**  
Osmaniye Mah. Aksu Yolu No: 31 Hipodrom Girişi Karşısı  
Bakırköy - İSTANBUL Tel: (0212) 414 00 00 info@tamas.com.tr



ÖZEL GOP HASTANESİNDEN TALPA ÜYELERİNE  
ÖZEL %60'a VARAN İNDİRİMLİ CHECK-UP İMKANI

### 1-Lab. Tetkikleri:

Açlık kan şekeri	HDL	Sedimentasyon
Üre	IDL	Tam kan sayımı
Kreatinin	Total kolesterol	Tam idrar tetkiki
Ürik asit	GGT	CA- (kadın)
Trigliserid	SGOT	PSA-(erkek)
VLDL	SGPT	

2- EKG

3-Akciger grafisi

4-Dahiliye

5-Göz

Yukarıda sayılan tüm tetkikler sadece ( nakit-kredikartı) 250,00 TL. BT multislice 64 cardiac 400.00TL

GAZİOSMANPAŞA  
HASTANESİ

Havaçılık Tıp Merkezine başvurulması ve  
randevu alınması rica olunur.  
Tel-0212 615 38 38 ext 1228

Nurhan AYKAN / Koordinatör  
Havaçılık Tıp Merkezi  
Özel Gaziosmanpaşa Hastanesi

Tel-0212 615 38 38 ext 1228

Fax-0212 417 41 11

Nurhan.aykan@gophastanesi.com.tr

## Eski Ev Balık Lokantası

TALPA ÜYELERİNE ÖZEL



Çamözü Sokak No.13 Yeşilköy / İstanbul  
Tel: 0212 663 55 31 Fax: 0212 662 29 53  
Gsm : 0532 569 7195



SBS TURİZM İŞLETMELERİ LTD. ŞTİ.

TALPA ÜYELERİNE ÖZEL %15 İNDİRİM

**The North Shield Pub**

Yeşilköy Şevketiye Mh. İstanbul Caddesi Çınar Otel Yam Bakarköy / İstanbul  
Ofis: 0212 574 46 26 Pub: 0212 574 46 36 Fax: 0212 574 48 78  
E-mail : selenmeidl@hotmail.com

*Dünyâda her Samâvîyâk'ın yanından geçet...*

**TÜRKİYE HAVAYOLLARI PILOTLARI  
DERNEĞİ ÜYELERİNE  
ÖZEL %15 İNDİRİM**

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

**forsal**  
BALIK RESTAURANT

**CAFE**

*Cafe SEN ve BEN'de,  
SEN Kahveni Yudukenken Keyifle  
ve  
BEN'De Kahveni Sevdimen Çayın Zevkle...*

**854 0 444**  
[www.cafesenveben.com](http://www.cafesenveben.com)

**SEN ve BEN**

[sen\\_ben@tmail.com](mailto:sen_ben@tmail.com)

Bağış Mah. İzmir Cad. Kızılk. Rea İş Merkezi No:17 Kat:2  
(Halk Bankası Üstü) Beyliközü / İST.



**TÜM HAVA YOLLARI  
ÇALIŞANLARINA  
GAYRİMENKUL ALIM - SATIM  
KİRALAMA HİZMETLERİNDE**

**% 25 İNDİRİM  
UYGULAMAKTAYIZ.**

**MERKEZ :**  
7.B. Katım C-2 Blok G Kapısı No: 60  
Barış Sitesi Ataköy / İSTANBUL  
Tel : 0212 661 98 75 - 69  
Fax : 0212 661 98 77  
Gsm : 0530 760 17 17

**ŞUBE :**  
9.10. Katım Atrium AVM Alt Kat No: 24  
(ING Bankı Karşısı) Ataköy / İSTANBUL  
Tel : 0212 560 17 67 - 69  
Gsm : 0532 552 57 21

e-mail: [ahmet@truvaemlak.net](mailto:ahmet@truvaemlak.net)  
WEB : [www.truvaemlak.net](http://www.truvaemlak.net)

**YÜKSEK HAYALLER**

**HAVACILIK MAĞAZASI**

**TALPA ÜYELERİNE ÇOK ÖZEL  
İNDİRİMLER**

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



**"Göklerden Gönüllere İnenler Adına..."**

**KARTAL VAKFI**

**Bağışlarınızı bekliyor...**

**Bağışlarınız için;**

Vakıflar Bankası Hv.K.Şb.: 2003408  
Halk Bankası Köroğlu Şb.: 16000003  
Ziraat Bankası G.O.P.Şb.: 3458839-5002

**Adres;**

Hava Kuvvetleri Sosyal Etkinlikler  
Binası Kat: 2 Bakanlıklar/ANKARA  
Tel:0312.4198714-Faks:0312.4198713



Türkiye Havayolu Pilotları Derneği  
Turkiye Airline Pilots' Association



sizlerle birlikte  
**DAHA GÜÇLÜ**  
bir **TALPA...**



Türkiye kanatlarımızın altında...

*Türkiye kanatlarımızın altında...*

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



**Türkiye Havayolu Pilotları Derneği**

Şevketiye Mh. Saadetli Sk. Yasemin Apt.

No:17/1-2 34800 Yeşilköy, İstanbul

Tel : 212 662 12 01 - 02 Faks : 662 12 03

e-mail: talpa@talpa.org