



www.talpa.org

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR 'TEN BAKIŞ

**EMNİYET
DÜŞÜNCEİNİN EVRİMİ
VE SHGM SMS SHT**

**MUTFAKTA
KORSAN VAR!**

SU PERİSİNİN ŞEHİRİ: SİNOP

**OKUNMAMIŞ
KİTABIN
EVİNDE...**

8

28



Operatör Doktor A.Sina Mengi anlattı:

HER YÖNÜYLE ESTETİK...

50



HAYATA YAKIN OLMAK İSTEYENLER İÇİN

GÜNEŞLİ PARK

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

TALPA ÜYELERİNE ÖZEL ÖDEME KOLAYLIKLARI İÇİN HEMEN ARAYIN



GÜNEŞLİ PARK

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


GÜL PROJE
ŞEHİRLER KURAN DENEYİM

0212 515 18 58
www.guneslipark.com.tr



FLORYA



BAŞKANDAN

Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR / TALPA Başkanı

Kokpit'ten Bakış'ın her yeni sayısı yeni bir buluşma demek. Bu buluşmalar için pek çok arkadaşımız çaba gösteriyor, daha iyi bir dergi için gösterdikleri özverileri de takdirle izliyorum.

Bu satırları yazmaya başladığımda, geçen yüzyılın başına götürdü beni hafızam. 1911 yılını hatırladım, zamanın ne kadar hızlı geçtiğini düşündüm. İki Kokpit'ten Bakış sayısı arasında geçen zamanın hızıdır belki buna neden olan...

Neden 1911 yılı? Ne anlatıyor bu tarih bize?

1911'de, Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey, havacılık teşkilatını kurmakla görevlendirilmiş ve Türk Ordusunun ilk resmi havacılık kuruluşu da, Harbiye Bakanlığı Fen Kıtaları Müstahkem Genel Müfettişliğinin 2'nci şubesi bünyesinde "Havacılık Komisyonu" adıyla o yıl faaliyete geçirilmiştir. Bu özet girişle Türk Askeri Havacılığının temellerinin resmen atıldığını görüyoruz.

Kuruluş günlerinden itibaren askeri ve sivil havacılığın gelişmesinde ve bugünkü düzeye gelmesinde Türk Hava Kuvvetleri'nin rolünün çok büyük olduğunu, hatta temel teşkil ettiği gerçeğini belirtmek isterim. Kuruluşunun 100. yıl kutlamaları 2011 Ocak ayında başlamış ve yıl içinde değişik etkinliklerle kutlanmaya devam edilmesi planlanmıştır.

Bu etkinliklerden biri olan Dünya Hava Kuvvetlerinin akrotim filolarının katılımı ile İzmir Çiğli 2. Üs Komutanlığı'nda halka açık gösterisi 4-5 Haziran tarihinde etkinliklere devam edilecektir.

TALPA Yönetim Kurulu Üyeleri olarak, Hava Kuvvetleri Komutanı ve Kurmay Başkanı ziyaret edilerek 26 Nisan Pilotlar Günü etkinliklerimiz ve katılımları konusunda davetiyelerimiz kendilerine

sunulmuştur. Kuruluşlarının yüzüncü yıl kutlamaları esasında kendilerine ülke bütünlüğünün bekası için varlık ve başarılarının devamının yüzlerce yıl kutlanması dileklerimiz ayrıca ifade edilmiştir.

Bu özel günümüzü bizden sonraki nesillerin de kutlayabilmesi dileklerimizi asker sivil ayrımı yapmaksızın tüm havacılara bu vesile ile sunmak isterim.

Pilotlar günü kutlamaları için şimdiden tüm günü kapsayan, gece de Polat Renaissance Oteli'nde gerçekleştirilecek ve özenle hazırlandığımız etkinliklerimize değerli meslektaş ve okurlarımızı bekliyoruz.

Geçen yılın sonuna yaklaştığımız günlerde web sitemiz ile birlikte dergi içeriği ve tasarımı ile ilgili konuların ele alınması planlanmıştır. Bu konuda ilgili arkadaşlarımız devam eden hazırlıklarına hız verdiler, seri toplantı ve planlama faaliyetleri hakkında sürekli bilgilendirilmekteyiz. Arkadaşlarımızın çalışmaları sonunda hem web hem de yayınımla ilgili düzenlemelerin son aşamasına ulaştığını biliyorum. Bu konuda sürekli koşuşturan Genel Sekreterimiz ve çok yakın mesai arkadaşları Kaptan Pilot Kubilay Yılmaz ve Pilot Okan Üreksoy ile Antalya Temsilcimiz Pilot Hakan Yurdakul'a çoktan hak ettikleri teşekkürü ifade etmek isterim.

Kazandığımız deneyim, ivme ve katkılar ile hem Kokpit'ten Bakış ve hem de web sitemiz üyelerimizin çok severek okuyup kullanabileceği güzellik ve zenginliği kazanacak hale gelecektir.

Bitirirken, üyemiz olmayan meslektaşlarımıza da seslenmek ve "birlikten güç doğar" düşüncemizi paylaşmak isterim. TALPA sizi bekliyor!

Emniyetli uçuşlar...



TALPA adına
SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR
Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR

YAYIN KURULU
Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR
Kpt. Plt. Nuri SAKARYA
Kpt. Plt. Kubilay YILMAZ
Barış SÜREKLİ

GRAFİK TASARIM
Beyintakımı

FOTOĞRAF DİREKTÖRÜ
Yılmaz ACAR

FOTOĞRAF MUHABİRİ
Ali SEVINÇ

REKLAM MÜDÜRÜ
Ebru YEĞİN / 0212 662 12 01

YÖNETİM YERİ
Türkiye Hava Yolu Pilotları Derneği
Şevketiye Mh. Saadetli Sk. Yasemin
Apt. No:17/1-2 34800 Yeşilköy, İst.
Tel : 212 662 12 01 - 02
Faks : 662 12 03
e-mail: talpa@talpa.org
Web: www.talpa.org

EDİTÖRİAL VE TEKNİK HAZIRLIK
Beyintakımı

BASKI
Bion Matbaacılık
Orta Mah. İbrahimağa Cad. No:18
Kısmet Han B Blok K:3 No:10
B.Paşa 34160 İstanbul
Tel : 212 567 62 62
Fax : 212 567 06 16

SU PERİSİNİN ŞEHİRİ: SİNOP 28



MUTFAKTA KORSAN VAR!

Sivil Havacılık tarihindeki çeşitli örnekler bizlere göstermektedir ki, her havalimanı ancak güvenlik açıkları keşfedilene dek güvenlidir ve ..



EMNİYET DÜŞÜNCESİNİN EVRİMİ VE SHGM SMS SHT

34



Operatör Doktor A.Sina Mengi anlattı:

HER YÖNÜYLE ESTETİK

Elbette estetik ameliyatların amacı kişileri birbirine benzetmek değil her kişinin ihtiyacı olan...

50





EDITOR

Bu sayıda bir takım değişikliklerle karşınızdayız. Bunların bir kısmı "biçimsel" değişiklikler, gazeteci jargonuyla "makyaj" yaptık biraz. Ama içerik değişmediğinde bu makyajın tutmadığını biliyoruz, bu sayıdan başlayarak içerikte de bir takım değişikliklere gitmeyi planlıyoruz.

Bunlar, elbette "bizim" tek başına yapabileceğimiz bir iş değil. Katkı şart ve bu sayıda bu katkılardan üçüne dikkat çekmek istiyorum. Birincisi, Semra Dereli Civelekhan'ın "Mutfakta Korsan Var" başlıklı yazısı. Uçuş emniyeti ana fikrinin sürükleyici bir biçimde de yazılabileceğinin delili "Mutfakta Korsan Var..." Sonuç itibarıyla uçuş emniyetinin her şeyden önce mürettebatın dikkat ve tecrübesine bağlı olduğunun da en güzel ifadesi.

Gökhan Temizel'in "Minyatür" sanatına değin yazısı ise bir ilk. Yazı, bir sanat üslubunun gelişmesinin ortam ile ne kadar bağlı olduğunu gösteriyor bize. Ortam değişince her şey gibi "sanat" da değişime uğruyor kaçınılmaz olarak. "Batı'ya açılışın yoğunlaştığı Lale Devri minyatürlerinde hem Batı resmi tarzında ilginç gelişmelere hem de giderek artan bir çöküşe tanık olunur" diyor Temizel. Saray duvarlarına Batı tarzı resimler asılmaya başladığında minyatürün çökmesi kaçınılmazdır. Ama gönül ister ki her ikisi de yaşama ortamı bulabilsin.

Prof. Dr. N. Ahmet Erözenci'nin "Okunmamış Kitabın Evinde" yazısı ise bir "tıpçı"nın, aynı zamanda derin bir edebiyat sevgisi-bilgisi olabileceğinin göstergesi. Ben kendi adıma, hastalandığımda tıp bilgisi kadar edebiyat bilgisi de derin olan bir hekime teslim olmak isterim. Nihayetinde basit bir alışverişe döndürülen ve hastayı "müşteri" konumuna getiren sağlık hizmetinin, hastada yarattığı travmanın farkındayım çünkü. Derin edebiyat bilgisi-sevgisi, "derin insanlığın" da belirtisidir çünkü. Ne güzel!

Kokpit'ten Bakış'ın belli ki yeni bakışlara ihtiyacı var. Biraz tarih, biraz edebiyat, biraz polisiye herkese iyi gelir...

Hepinize okumak için daha fazla süreler diliyoruz!

8



OKUNMAMIŞ KİTABIN EVİNDE...

diğer başlıklar...

AKADEMİK BAKIŞ 12... MAKALE 16...

ULUSAL HAVACILIĞIMIZDAN 22...

DÜNYA HAVACILIĞINDAN 25... KÜLTÜR 42...

KOKPİTTEN BAKIŞ 54... BİR MEKAN 60...

HAVAALANI KİTAPÇISI 62... ANLAŞMALI KURUMLAR 64...

MUTFAKTA KORSAN VAR!

Sivil Havacılık tarihindeki çeşitli örnekler bizlere göstermektedir ki, her havalimanı ancak güvenlik açıkları keşfedilene dek güvenlidir ve birçok yolcu uçağı mürettebatının dikkati ve tecrübesiyle denmektedir

Semra DERELİ ÇİVELEKHAN / www.semraderele.com



1995 yılında Kabin Memuru olarak uçuş hayatına başlayan gazeteci, yazar Semra Dereli Çivele Khan'ın ilk şiir kitabı "Buzdan Hayal Miydi Sevdam?" 1999'da, "Akdeniz Fahişesi" adlı ikinci şiir kitabı 2002 yılında, "Kaç Defa Unutmalı Seni?" adlı denemelerden oluşan üçüncü kitabı 2010 yılında yayımlandı. 2003 Yılında Şair, Ozan ve Yazarlar Kültür Derneği'nin düzenlediği şiir yarışmasında "Baba" isimli şiiri Türkiye Mansiyon Ödülü'nü aldı.

2008 Yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen Uluslar arası Lale Festivali, "Laleler Heykel ve Tasarım Sergisi"ne katıldı. Sanatçının "Buzdan Hayal" adlı eseri her yıl aynı festivalde İstanbul'un çeşitli meydanlarında sergilenmekte.

Keyfood Magazine ve Güllüoğlu & Tatlı Hayat Dergileri'nin ardından TASSA Extra Dergisi'nin Genel Yayın Yönetmenliğini yürüttü. 2007-2010 Yılları arasında TASSA Havayolları Kabin Memurları Derneği'nde görev aldı. 2010 Yılında kitapları ve şiir tablolarıyla "Uçuşan Renkler" sergisine katıldı. "Uçuş Keyfi" ve "Airkule" isimli havacılık sitelerinde köşe yazarlığı yapmakta. Sunways, Sun Express ve Türk Hava Yolları'nda 15 yıl süreyle kabin memurluğu mesleğini icra eden Çivele Khan, evli ve bir çocuk sahibi.

"Uçak kaçırma" sivil havacılığı defalarca kere tehdit etmiş çoğu zaman kötü sonuçlarıyla anılan bir olgudur. "Uçak Kaçırma" eylemi sonuçlarının vahameti nedeniyle zihinlerimize ve tarihin sayfalarına daha büyük puntolarla yazılamayacak harflerle kazınmış, "11 Eylül" ve benzeri isimlerle nam salmışlardır... Belki de bu sebepten sonuca ulaşmamış uçak kaçırma girişimleri dile getirilmemekte hatta bu tarz girişimlerin büyük olayların ön hazırlığı olabileceği gerçeği göz ardı edilmektedir.

17 Ağustos 2009 Günü, Tel Aviv'den kalın Airbus 321 tipi uçak, İstanbul'a iniş için alçalmaya başlamıştı. Kabin Amiri, alçalma öncesi bilgi vermek üzere kokpite girmişti. Ön mutfağın boş olduğunu gözlemlemiş 20 E ve 20 D koltuklarında oturan 2 İsrail vatandaşı yolcu ön mutfağa geldiler. Kabin Amiri, kokpite girmeden önce mutfak perdesini kapatmış önüne büyük boy ikram arabasını park ederek güvenlik alanı yaratmıştı. Ancak yolcular perdeyi açtıklarında yollarını kesen park halindeki servis arabasının blokesini kaldırmayı başardılar. O sırada kabinde yemek tepsilere toplanmaktaydı. Servis arabasında su kalmayan kabin memuru, yeni bir şişe su temin etmek için ön mutfağa geldiğinde 2 yolcuyla karşılaştı. Yolcular kabin memuruna tuvaletin yerini sordular. Kabin memuru tuvaletin yerini işaret ettikten sonra yolcular kokpite girmek istediklerini beyan ettiler. Kabin memuru

kokpite yolcu girişinin yasak olduğunu belirtti. Yolculardan biri tuvalet ve kokpit kapılarını göstererek hangi kapının kokpit kapısı olduğunu sordu. Kabin Amiri, kokpitte bulunduğu anlarda ön mutfağı görüntüleyen kamerayı kontrol ederken yolcular ve kabin memuru arasında geçen diyalogu fark etti ve dikkatini görüntüye vererek gözlemlemeye başladı. O sırada Kabin memuru, tuvaletin kapısını aralayarak: "Tuvalet burada. Girmek istiyorsanız buyurun" dedi. Ancak yolcu kokpite girme isteğini yeniliyor ve bu konuda ısrar ediyordu. Kabin memuru, bunun mümkün olmadığını yineledi. Yolcu tansiyonu arttırarak eliyle ön yolcu kapısını işaret etti, eğer kokpite girmez ise kapıyı açacağını ve kendisini uçaktan aşağı atacağını söyledi.

Kabin amiri, yolcuların mutfakta uzun süre kalmalarından şüphelenmişti, kamera görüntülerini dikkatle izliyordu. Yolcunun el hareketleri ve yüz ifadesini görünce sorumlu kaptana ön mutfakta bir problem olduğunu, kamerayı bakmasını söyledi. Yolcu kabin memuruyla girdiği polemikten sonra tuvalete girdi. Kabin memuru diğer yolcuyla koridorda beklemesi için mutfağın dışına yönlendirdi ve mutfak perdesini kapattı. Servis arabasını perdeye paralel çekerek güvenli açık alan oluşturmaya çalıştı. Kabin amiri kokpitten çıkabileceği güvenli anı bekledikten sonra dışarı çıktı. Kabin memuruna neler oldu-

ğunu sordu. Kokpite telefon açarak durumla ilgili bilgi verdi.

Havayolu şirketi, ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü), Annex 17 Chapter 3 Organisation bölümü 3,1 maddelerinde tanımlandığı şekilde uçuş güvenliği ile ilgili kuralları uygulamak ve gereken önlemleri almakla yükümlüdür. ICAO Annex 6'da kuraldışı hareket eden yolcular tehdit düzeylerine göre sınıflandırılmıştır. Yolcuların kokpite girmekte ısrarı tutumu "Tehdit Düzeyi 4" olarak belirlenmiş ve bu sınıftaki yolcuların amacına ulaşmaması için kabin ekibi bütün önlemleri almakla yükümlü tutulmuştur. Sorumlu Kaptan Pilot, Kabin Amirine uçak kaçırma prosedürünün uygulanacağını, kokpit kapısının bir daha açılmayacağını ve yolcuların inişte güvenlik güçlerine teslim edileceğini bildirdi. Tuvalette bulunan yolcu dışarı çıktığında mutfakta duraksadı. Kabin amiri yolcuya yerine oturmasını söyledi. Yolcu olduğu yerde duruyordu. Kabin amiri, perdenin önündeki servis arabasını iterek, perdeyi açtı kabini işaret ederek yolcuya koltuğuna dönmesi gerektiğini söyledi. Bunu yaparken diğer yolcunun hala perdenin arkasında beklemekte olduğunu fark etti.

Tuvaletten çıkan yolcu arkadaşıyla bakıştıktan sonra ağır adımlarla kabine yöneldi. Perdenin gerisinde bekleyen yolcu mutfağa yönelerek tuvalete girdi. Çıktığında O da mutfakta durmaya devam etti. Kabin amiri yine perdeyi aralayarak ve kabini işaret ederek yolcuyu yerine yönlendirdi. Bu zaman zarfında kokpit personeliyle sürekli iletişim kurularak durum hakkında bilgi aktarıldı. Kabin amiri konudan haberdar olmayan kabin memurlarına da bilgi verdi. Kabin ekibinden fiziksel kısıtlama teknikleri eğitimlerinin olduğu teyidini alınca kendileriyle gerektiği takdirde nasıl uygulama yapılacağı hakkında briefing yapıldı.

O tarihte kuraldışı yolcu formu kokpitte bulunduğu ve kokpit kapısı tüm yolcular uçaktan indirilene dek açılmadığından doldurulamadı. Uçak



İstanbul Atatürk Havalimanı'na indiğinde havayolunun uçak emniyet görevlisi ve 5 polis memuru uçağı karşıladı. Kabin amiri yolculara anons yaparak 2. bir anonsa kadar yerlerinde oturmaları gerektiği bilgisini verdi. Güvenlik güçleri kabin amirinden, kabin memurlarının yolcuları kapıya getirmelerini talep ettiler. Kabin amiri, kabin ekibinin güvenliği için böyle bir şeyin olamayacağını, ancak silahlarını bırakarak kabine girdikleri takdirde yolcu teşhisinde kendilerine yardımcı olabileceklerini belirtti. Güvenlik güçleri bir süre sonra uçağa girerek yolcuları teslim aldılar. Bütün yolcular uçaktan indikten sonra sorumlu kaptan pilot, kabin amiri ve yolcularla muhatap olan kabin memuru havalimanı karakoluna giderek ifade verdiler. Mevcut yasada kuraldışı yolculara ait bir suç tanımı ve cezai müeyyide bulunmadığından uçuş personeline: "Şikâyetçi misiniz?" sorusu yöneltildi. Kabin ekibi durumun şahsi bir şikâyet yerine uluslararası uçuş güvenliği kurallarının uygulanması olduğunu belirttiler. Ancak uluslararası güvenlik kuralları ile mevcut havacılık yasası örtüşmediği için durumu ifade etmekte oldukça zorlandılar.

Yolcular karakoldaki beyanlarında uçağa ilk kez bindiklerini, kokpite kaptanla fotoğraf çekmek için girmek istediklerini belirttiler. Kokpitte girmekteki ısrarlarından, uçağın kapısını açma tehditlerinden hatta ellerinde fotoğraf makinesinin olmadığından bahsetmediler... İfade-

lerindeki en ilginç beyan ise kokpit kapısının üzerinde yolcuların içeri giremeyeceğine dair hiçbir yazının olmadığını söylemeleri oldu. Kabin amiri, kokpit kapısında bahsi geçen yazının yazmadığını teyit etti. Uçak, havayolu tarafından yeni kiralanmıştı ve kokpit kapısında "Sadece ekip için" yazmadığı uçuş esnasında kendisinin de dikkatinden kaçmamıştı. Bu noktada önemli olan uçağa ilk kez binen yolcuların kokpit kapısında var olmayan bir yazıya nasıl dikkat ettikleriydi? Ya da kapıda böyle yazması gerektiğini nasıl bilebiliyorlardı? Yolcuların üst aramasında sırt çantasını dik tutmak için çantanın içerisine konuşturulmuş 2 cm. genişliğinde, 50 cm. boyunda metal bir çubuk ve piknik tüpü kafası bulundu. Özellikle metal levye ile "Ben Gurion" gibi son derece itinayla güvenlik kontrollerinin yapıldığı bir havalimanını güvenlik noktasından uçağa nasıl geçildiğine anlam verilemedi. Yolcular ve uçuş mürettebatına ifadelerine havalimanı merkez karakolunda devam edileceği söylendi. Şüpheli yolcular ve uçuş mürettebatı aynı araçta havalimanı dışarısına çıkarıldılar. Merkez karakolunda herkesin ifadesi tekrarlandı. Uçakta akıcı bir İngilizceyle konuşan yolcular merkez karakolunda kendilerine İbrance konuşan çevirmen talep ettiler. Türk Ceza Kanunu'na göre nöbetçi savcıya telefon açıldı. Savcı, yolcuların geceyi nezarete geçirmelerine ve ertesi sabah mahkemeye intikallerine karar verdi. Aynı yıl yolcular hakkında "Trafik Güvenliğini Taksirle Tehlikeye Sokma" suçundan 2 dava açıldı. Davalar, "Görevsizlik" kararıyla düştü. "Görev Uyuşmazlığı Sonrası" açılan 3.davanın duruşması ise henüz yapılmadı.

Bu ve benzeri sayısız olayı sistemli bir girişim, büyük bir organizasyonun parçası olabilecekmiş gibi ele almak gerekmez mi? Sivil Havacılık tarihindeki çeşitli örnekler bizlere göstermektedir ki, her havalimanı ancak güvenlik açıkları keşfedilene dek güvenlidir ve birçok yolcu uçağı mürettebatının dikkati ve tecrübesiyle denenmektedir...

OKUNMAMIŞ KİTABIN EVİNDE

Okuyarak, yazarak, yazmayı düşünerek yıllar geçti. Ve günlerden bir gün, kendimi Amsterdam da, dilimize ilk olarak, Bir genç kızın hatıra defteri adıyla çevrilen anıların yazıldığı kentte ama yazarının adını bile düşünmeden yürürken buldum. Onlarca kanalı birbirine birleştiren sokaklarda, nereye gittiğimi bilmeden, amaçsız bir şekilde dolaşırken oldukça ufak bir tabela çarptı gözüme: Anne Frank Huis.

Prof. Dr. N. Ahmet ERÖZENCİ / İ.Ü. Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Üroloji Anabilim Dalı



Prof. Dr. N. Ahmet Erözenci 1956 yılında İstanbul'da doğdu. 1981 yılında Cerrahpaşa Tıp Fakültesi'nden mezun oldu. Halen aynı fakültenin Üroloji Anabilim Dalı'nda görev yapmaktadır. Çalışmalarını ürolojik kanserler üzerine yoğunlaştıran Dr. Erözenci'nin bu alanda dört kitabı ve elliden fazla makalesi yayımlanmıştır.

Edebiyatla ilgisi lise yıllarında başlayan Erözenci'nin ilk romanı Sadece Bir gece İstiyorum 1992'de yayımlanmıştır. Bunu, Ve yalanlar ve Sessizlik (1996) Kaleydeskop (1998) Bir Kaçıştır Yaşamak (2000), Yalnızlık Üçlemesi (2003), Bir Türk Filmi Olarak Kanser (2004), Mut için Bir Öykü (2008) ve Bir Gölgenin Ardından (2011) isimli eserleri izlemiştir. Ahmet Erözenci aynı zaman Türkiye PEN Yazarlar Derneği yönetim kurulu üyesidir.

Çocukluğumu düşündüğümde aklıma ilk gelenlerden biri cumartesi babamla birlikte gittiğim Bahariye'deki Opera sinemasında izlediğim Türk filmleri. Turist Ömer'in maceraları, Öztürk Serengil'in kendine özgü dili, Necdet Tosun'un sevimliliği, Cevat Kurtuluş'un sakarlığı, Ayhan Işık'ın sertlik ve duygusallığı rollerinde birleştiriciliği, Mehduh Alpar'ın "adab-ı muâşeret" kurallarını öğreticiliği, Ekrem Bora'nın, Kadir Savun'un kimi rollerinde ortaya çıkan acımasızlıkları, Türkan Şoray, Hülya Koçyiğit, Filiz Akın, Fatma Girik'in dişilikleri... Hepsi kendilerini bana Opera sinemasının karanlık salonunda tanıttılar. Hepsi farklı dünyalara götürdü beni. Hepsi uykuya geçmekte zorlandığım gecelerde beni sakinleştiren, gevşeten yoldaşlarım oldu.

İşler ne kadar kötü giderse gitsin, sonuç hep iyi oluyordu Türk filmlerinde; en içinden çıkılmaz durumlarda bile bir mucize gerçekleşebiliyordu. Kış gecelerinde dışarıdan gelen uğultular, mahalle bekçisinin düdüğünün sesi, eski evdeki pencere

gıcırıtları yedi sekiz yaşlarındaki çocuğun hayal gücünde ne kadar korkunçluğa bürünürlerse, saatler önce izlediğim siyah beyaz karakterler de korkmamam, her şeyin iyi olacağı yönünde o denli güvence veriyordu bana.

Benim gibi 1950'li yıllarda doğanlar Türk filmleriyle büyüdük, 80'lerde doğanlar televizyonla... Şimdiki nesil ise (maalesef) internetle büyüyor. Bizler Türk filmlerini sinemalarda izledik, bizden sonrakiler televizyon gösterimlerinden tanıdılar, şimdiki internetten indirerek izleyebiliyorlar, tabii ilgililerse. Hangi nesil daha şanslı bilemiyorum... "Bizim zamanımızda..." diye başlayan cümlelerden nefret eden biri olarak, kendi çocukluk dönemimim şimdikinden daha iyi olduğu yönünde bir dizi kelime sıralayacak değilim ama sinema salonlarının kendine özgü kokusunu, aralarda frigo, fruko, gazoz satıcısının yanına gidip ortası delik yirmi beş kuruşu uzatıp, "Abi bana bir fruko, portakallı olsun," demek yerine, kucağa alınan dizüstü bilgisayarda film izlemek, arada gelen

“messenger” uyarı sesiyle izlemeye ara vermek, biriyle anlamsız kelimelerle “chatleşmek” (nbr? nhbr? naslın? İyym...) sanki o filme emek verenlere saygısızlık gibime geliyor.

Düşündükçe, kafamın içindeki sinema salonunun karanlığında, siyah beyaz yansımalarla dünyama giren fakir kız/zengin fabrikatörün çapkın (ama sonradan gerçek aşkı fakir kızda bulduğunu anlayacak olan) oğlu, içtiği gazozu bir şey karıştırılarak iffetini kaybeden, kimi zaman, “aşklarının meyvesini karnında taşıyan,” genç kız, sevgililerin arasına giren kötü adam gibi birbirinin tekrarı temalar içinde, beni edebiyata yönlendiren filmlerin Ayşecik ve Ömercik filmleri olduğuna daha çok inanıyorum. Anne veya babasını bir yanlış anlaşma sonucu yitiren/tanımayan, üvey anne/baba tarafından aşağılanan, tesadüfen tanıştığı boyacı/terzi/temizliğe gelen kadınla, “Size baba (anne) diyebilir miyim amca (teyze)?” diye soracak kadar yakın olan, sonradan o kişinin gerçek annesi/babası olduğunu öğrenen yaşitlarımızın başlarına gelen izlerken döktüğüm gözyaşlarıyla kağıt mendillerin olmadığı o yıllarda az kumaş mendil eskitmedim.

Koşullar yaşadığımız ülkede başarıya ulaşmayı ne kadar zorlaştırıyorsa, filmlerde de mutluluğa ulaşmak aynı derecede zordu; ama erişkinlerin haksız yere hapse düştüğü, iftiralarla hayatlarının karardığı filmlerin sonundaki mutluluğu beklemeyi pek sorun olarak görmüyordum. Ne de olsa büyüktüler, başlarının çaresine bir şekilde bakarlardı. Ama Ayşecik, Ömercik? Çocuktular, başkalarına bağımlıydılar, isimlerinin sonundaki sevimlilik/acındırma eki ‘cik’ gibiydiler, zavallıydılar, mutlulukları kendi çabalarına değil başkalarına bağlıydı. Anne veya babasız büyüyorlardı, anne veya baba sevgisinden yoksundular, yaşamlarının bir parçası kendilerine sorulmadan ellerinden alınmıştı. Kendilerini hiç sevmeyen üvey ebeveynin merhametine mahkûmdular. İstedikleri değil, ken-



dilerine sunulan yaşamı yaşamak zorundaydılar.

Kendi mutlu dünyamda, ablam, ağabeyim, annem, babam yanımdayken, orta odada yanan sobanın tatlı bir rahavet yaydığı evimde, radyoda tiyatroyu hep birlikte dinler, Macide Tanır’ın, Yıldırım Önal’ın o çok tanıdık seslerini duymanın verdiği huzuru solurken, kimi zaman çevreme bakar, içlerinden biri olmasa veya ben kendimi birden başka bir evde bulsam ne yaparım, diye düşünürdüm.

Şimdilerde, düşündüğümün aslında “Ne kadar üzülürdüm?” sorusuna yanıt aramak olduğunu biliyorum. Yaşam boyunca kendime soracağım yanıt olmayan sorular dizisinin ilkiydi belki de o soru. İnsan neye ne kadar üzüleceğini önceden belirlemiyor; üzülüyor, sonrasında o üzüntünün başına çok veya az gibi sıfatlar koyuyor ve o üzüntü de getirdikleri, bıraktıkları ve götürdükleriyle bilinmeyen bir uyararla bilinmeyen bir gelecekte hatırlanmak üzere anılar demetinde yerini alıyor.



Çocukluğumuzun yıldızları bir film setinde



Anne Frank Huis'in Evi

Ama yaşamın istenmeden elinden alınma teması o kadar korkutucu gelmişti ki, bir yaz tatili öncesinde öğretmen okunacaklar listesinde, "Anne Frank'ın hatıra defteri," isimli kitabı önerip, konusunun ufak bir kızın savaşta kendi isteği dışında bir sene süreyle saklanmak zorunda kaldığı yerdeki anıları olduğunu söylediği an, o kitabı asla okumayacağımı biliyordum. Jules Verne'nin bana dünyayı gezdiren kitaplarını okuyarak girdiğim edebiyat dünyasında kimse bana acı verecek yazılar okutamaz gibi katı bir söylem edinmiştim kendime.

Yıllar içinde edebiyatla, edebiyat bir yana insanla iç içe yaşam sürmeye başladıktan, karakterlerin en az dört isimli olduğu Rus edebiyatıyla cebelleştikten, Sait Faik aracılığıyla basit insanların da öykülerinin anlatılabileceğini öğrendikten, Aziz Nesin ile mizahın en etkin muhalefet olduğunu anladıktan sonra bile Anne Frank'ı okumadım. Ayşecik filmlerinden sonra kendime sorduğum, "Ne kadar üzülürüm?" sorusu, Anne Frank için, "Okursam ne kadar hüzünlenirim'e?" dönüşmüştü.

Okuyarak, yazarak, yazmayı düşünerek yıllar geçti. Ve günlerden bir gün, kendimi Amsterdam'da, dilimize ilk olarak, "Bir genç kızın hatıra defteri" adıyla çevrilen anıların yazıldığı kentte ama yazarının adını bile düşünme-

den yürürken buldum. Onlarca kanalı birbirine birleştiren sokaklarda, nereye gittiğimi bilmeden, amaçsız bir şekilde dolaşırken oldukça ufak bir tabela çarptı gözüme: "Anne Frank Huis."

Kentteki her ev gibi, dışarıdan bakıldığında içeride yaşananları ele vermeyen bir evdi. Özelliği olmayan bir kapı, herhangi bir evde görebileceğim kimisi açık, kimisi kapalı pencereler, o kadar. Belki başka özelliği de vardı evin, anımsamıyorum; bildiğim dıştan bakarken de evin içini görmeye çalıştığım, beynimin bir yarısı, "Gir ve gez, bir daha ne zaman buraya geleceksin ki," derken, diğer yarısının yaşamaktan korktuğum üzüntü ve hüznü hatırlattığı. Sonra ayaklarım benden bağımsız olarak eve doğru yürüdüler.

Anne Frank ve ailesinin kaldığı bölüme kitaplıkla gizlenmiş bir geçitten giriliyor. Basık, aşırı küçük bir yer değil. Bir kat ve onun üzerindeki çatı katı. Katlar arasındaki merdivenler olabildiğince dik. Tüm pencereler siyah kağıtlarla kaplı.

İki sene süreyle orada yaşamak zorunda bırakılmışlar...

Gündüzleri en ufak bir ses çıkartmaları gerekiyormuş... Buna orada kalan herkesin uymuş.

Sadece duvarlar var...Ve de duvar-

larda, Anne'nın, on altı yaşında, ilk gençliğini asla yaşayamayacak olan bir çocuğun, o zamanki gazetelerden kesip yapıştırdığı artist fotoğrafları hâlâ ilk günkü gibi yapıştırılmış olarak duruyor.

Yatak yok, masa yok, görecek hiç bir şey yok; yakalanmalarından, evdeki hemen her şey Naziler tarafından alındıktan, aileden tek sağ kalan baba oraya döndükten, yıllar içinde evin müze adı konmadan ziyaretçilere açılmasına karar verildikten sonra, babanın isteği üzerine, bazılarının nerede olduğu bilinmesine karşın, orada yaşadıkları dönemde kullandıkları kişisel eşyalar sergilenmemiş.

Sadece duvar görüyor insan ve duvarlar insanı anlatıyor. 16 yaşındaki bir kızı kokluyor insan o evde, ailesini korumak isteyen babayı, umudunu yitirmemek isteyen insanların kokusunu, kendilerine neyin neden yapıldığını anlamayan insanların sollarını, ürkekliklerini, korkularını görüyor. Koşmak, oynamak istemesine rağmen bunu yapamayan çocukların uyumunu, uyumunu olduğu kadar çaresizliğini hissediyor. Yanıt-sız soruların ne kadar çok sorulabileceğini ve her yanıt-sızlığın aslında bir cevap olduğunu fark ediyor. Ses-siz kalmanın hayat kurtarıcı olduğu kadar, gerektiği zamanda sesini çıkartmamanın da ne kadar hayat yok



Amsterdam'dan bir görüntü



Anne Frank Huis'in Evi



Anne Frank Huis

edici olduğunu görüyor. Dünyanın tek bir deli tarafından mahvedebilecek kadar basit olduğunu görüyor. Ve umudun insanı yaşatabileceğini...

Duvarlar, hiç resim olmadan, odalar içlerinde hiç eşya olmadan bir yaşamı anlatabiliyorlarmış. Yıllar önce 19 yaşındayken ölmüş bir insan, kendisinden yıllar sonra doğmuş, bugün 53 yaşında, yaşamım iyi geçti ama bir sürü zorluk da atlattım, savaş verdim bu noktaya gelebilmek için diyen birine, savaş dediği olayların aslında hiçbir şey olduğunu öğretebiliyormuş.

Duvarlara dokundum Anne Frank'ın evinde, bir zamanlar orada yaşayanların dokunduğu duvarlara. Pencerelerdeki siyah bantlardan dışarıyı görmeye çalıştım, loş ışıkta sadece kendi yansımadından başka bir şey görmeyi becermeden. Anne baba-

siyla neler konuşurdu, neler istedi, diye düşündüm; böyle bir durumda ben ne yapardım diye nafle düşünerek. Koşamazdı bile, saklandıkları evin hemen yanındaki imalathanede çalışan Almanlar ayak seslerini duyarlardı. İki sene süreyle kısık sesle konuşmak, parmak

uçlarında yürümek, hatta gerekmedikçe konuşmamak, yürümek... Oyunlarını sadece hayallerinde oynamak. Hayallerini uyaracak tek şeyin beyni olması. Kendisinden alınan bir yaşamı, neden alındığını, neler olduğunu anlamadan kabullenmek zorunda kalmak...

Yıllardır yapmaktan çekindiğim şeyi yaptım; çıkışta Anne Frank'ın kitabını aldım. Rastgele bölümler açıp okumaya başladım.3 kasım 1943 tarihinde, "Evdeki büyükler kimi zaman iki yıldır kapalı duran koyu perdelerin arasından dışarıyı gözetlemekten kendilerini alamıyorlar. Sonuç: biri, fırtına yaklaşıyor, diyor. Diğeri, ne fark eder, ne önemi var ki? diye yanıtıyor. Kimse önemsemeyecek, kimse fark etmeyecek, kimse duymayacak. İlgisizlik böyle başlıyor

işte... Söylemesi kolay, ama böyle mi olmalı?" diye yazmış.

Evin çıkışında Anne Frank'ın yaşamından resimler vardı, 26 adet resim. Hemen hepsinde gülüyordu, hemen hepsinde umut vardı, hepsinde mutlu bir çocuk vardı. Evin değişik yerlerinde duvarlardaki yazılar güncesinden alınan kimi tümceler de umut doluydu, kimileriye anlamazlık kelimeleriyle... Bir resimde Anne okuldaki arkadaşlarıyla, bir diğerinde ailesiyle bir düğüne gidiyorlardı. Birinde elinde balon vardı, bir başkasında bir parkta oynuyordu. Ablasıyla verdiği pozlar vardı, annesiyle, kardeşleriyle çekilmiş resimleri vardı. Bir deli tarafından yok edilmiş, 26 fotoğrafta özetlenen kısa bir yaşam. Ve resimlerin yanındaki duvarda bir not: Anne Frank 1945'de, Bergen-Belsen toplama kampında olasılıkla Şubat sonu Mart başında tifodan öldü. Mezarının yeri bilinmiyor.

Dışarı çıktığımda yürüyemiyordum. Birkaç adım attım, sonra oradan uzaklaşmak istemediğimi fark ettim, geri döndüm, eve dışarıdan baktım. Her ev gibi içinde yaşananları dışarı vurmayan bir evdi. Sadece artık Anne Frank'ın orada yaşamış olduğunu biliyorum, dedim kendime. Sonra da hemen düzelttim kendimi, yaşamış olduğunu değil, yaşamakta olduğunu, diye.

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞI ÜZERİNE NOTLAR

2010 yılı Haziran ayı itibariyle Türkiye'deki havacılık sektöründe mevcut havayolu işletmelerinin sayısı 17 (3 kargo), hava taksi işletmelerinin sayısı 61, genel havacılık işletmeleri sayısı 31, balon işletmeleri 16 ve zirai ilaçlama işletmelerinin sayısı 25 tir.

Leyla ADİLLER



Kosova'da doğan Leyla Adiller, lise öğrenimini başkent Priştine'de bulunan Sami Fraşeri lisesinde tamamlamıştır. Anadolu Üniversitesi Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği bölümünden mezun olan Adiller, şu an Marmara Üniversitesi'nde yüksek lisans eğitimi almaktadır.

Çalışmada, öncelikle havayolu taşımacılığına ilişkin geçmişe dönük bilgiler ile geleceğe dönük tahminler özetlenmeye çalışılmış, daha sonra Türkiye'deki Havayolu Taşımacılığının durumu anlatılmaya çalışılmıştır.

1. Bugünden Geçmişe Bakış

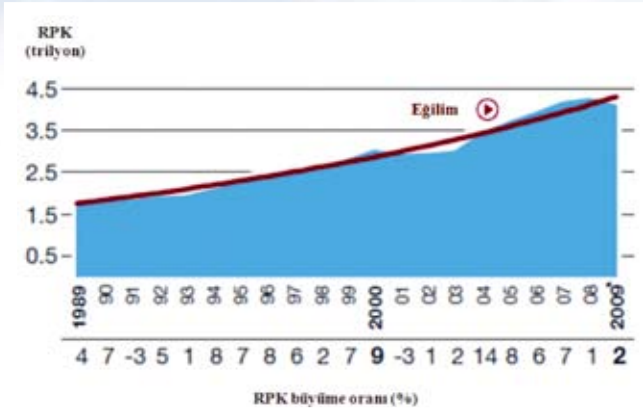
Havayolu taşımacılığı sayesinde bir yerden bir yere gidiş dönüşler hızlanmış ve yolculuk sürelerinin en aza indirilmesi ile günümüzde büyük önem arz eden 'zaman'

kazanılmıştır. Bu durum, yolcu, kargo ve posta taşımacılığında havayolu taşımacılığını tercih edilir kılmıştır. Tablo 1'de 1979-2009 yılları arasında taşınan yolcu, yük ve postanın yıllık büyüme oranları verilmiştir.

1989-2009 döneminde tarifeli havayolu taşımacılığında, toplam RTK %4.4 oranında büyüme kaydetmiştir. 2009 yılında, dünyadaki havayolu işletmelerinin tarifeli seferler ile taşıdıkları toplam yolcu 2.3

Yıllık Büyüme Ortalaması (%)			
	1979-1989	1989-1999	1999-2009
Ücretli Yolcu Kilometre (RPK)	5.3	4.7	4.3
Yük Ton Kilometre (RTK)	7.4	6.6	2.6
Posta Ton Kilometre (MTK)	4.0	1.2	-2.7
Toplam Ton Kilometre	5.8	5.2	3.7

Tablo 1: Toplam Tarifeli Havayolu Taşımacılığı (1979-2009)



Şekil 1: 1989'dan Günümüze Dünya Havayolu Taşımacılığı
Kaynak: Boeing Current Market Outlook 2010-2029, 2010; 5

milyar ve toplam yük 38 milyon olarak kayıtlara geçmiş-tir. 2008 yılı finansal krizi takiben 2009 yılında havayolu taşımacılığındaki oranların şiddetli bir şekilde aşağıya çekildiği kaydedilmiştir (...) Son on yıla bakacak olursak genel olarak, havayolu taşımacılığında büyüme gerçekleşmiş ve farklı pazarlardaki havayolu faaliyetlerinde çeşitlilik artmıştır.

Birçok ülkede gerçekleşen serbestleşme sayesinde, dünyadaki havayolu taşımacılığının büyümesine özellikle Düşük Maliyetli Havayolu İşletmelerinin etkilerinin



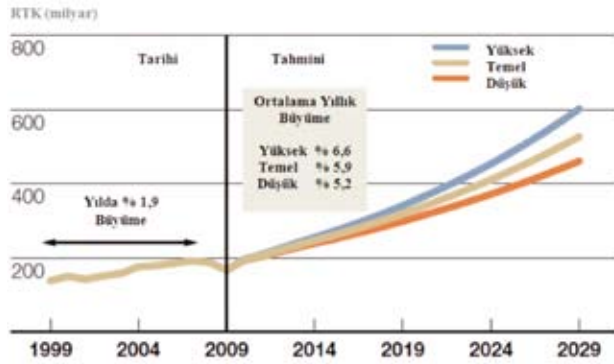
Şekil 2: 1979-2009 Yılları Arasındaki Dünya Hava Kargo Trafik
Kaynak: Boeing Current Market Outlook 2010-2029, 2010; 11

son derece büyük olduğu gözlenmektedir (ICAO,2010; 19). Bugüne kadar yaşanan ekonomik krizler, diğer sektörleri etkilediği gibi havayolu taşımacılığını da negatif yönden etkilemiş ve bu etki, birçok havayolu işletmelerini iflase zorlamıştır.

En son yaşanan 2008 yılındaki krizin 2009'a yansıdığı gözlenebilmektedir. Şekil 1'de 1989-2009 yılları arasındaki ücretli yolcu kilometre oranları verilmiştir. Aynı zamanda Şekil 2'de 1979-2009 Yılları Arasındaki Dünya Hava Kargo Trafikinin iniş ve çıkışları daha net gözlenebilmektedir.



Şekil 3: Yolcu Trafik Gelişiminin Tahmini Özeti
Kaynak: Boeing Current Market Outlook 2010-2029, 2010;6.

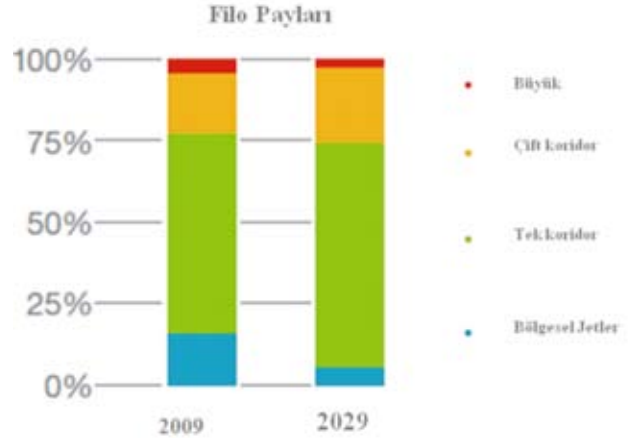


Şekil 4: 2009-2029 Yılları Arasındaki RTK Değerleri
Kaynak: World Air Cargo Forecast 2010-2011, s.8.

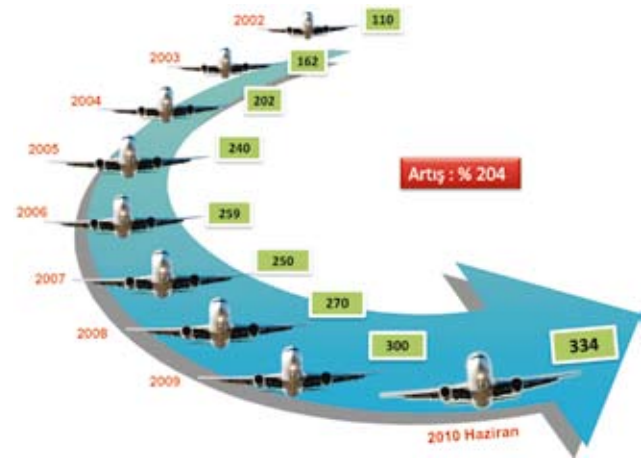
2. Bugünden Geleceğe Bakış

2009-2029 yılları arasındaki tahmini RPK değerlerinin kıtalara göre dağılımı Şekil 3'te, 2009-2029 yılları arasındaki RTK değerleri ise Şekil 4'te verilmiştir.

Dünyadaki her bölgenin kendine özgü itici güçleri ve özellikleri mevcut bulunmaktadır, bu durum en gelişmiş havayolu pazarları için de söz konusudur. Hatta gelişmiş havayolu pazarlarında rekabetten kaynaklanan yenilikçilik ve değişim, dinamik bir yapının oluşmasını sağlamaktadır. Her bölgedeki uçak talepleri, havayolu pazar özelliklerine göre değişiklik göstermektedir(...)Dünya çapında her yıl dünya filolarındaki uçak sayısında ortalama %3.3 artış yaşanmaktadır. Aynı zamanda, yolcu trafiğinde yılda %5.3 (RPK), kargo trafiğinde yılda %5.9(RTK) artış gözlenmektedir(Boeing Current Market Outlook 2010-2029, s.13). Şekil 5'te dünyadaki büyük gövdeli, iki koridorlu, tek koridorlu uçaklar ile bölgesel jetlerin 2009 ve 2029 yılındaki dağılımı verilmiştir.



Şekil 5: 2009-2029 Uçak Sayıları
Kaynak: Boeing Current Market Outlook 2010-2029, 2010;13.

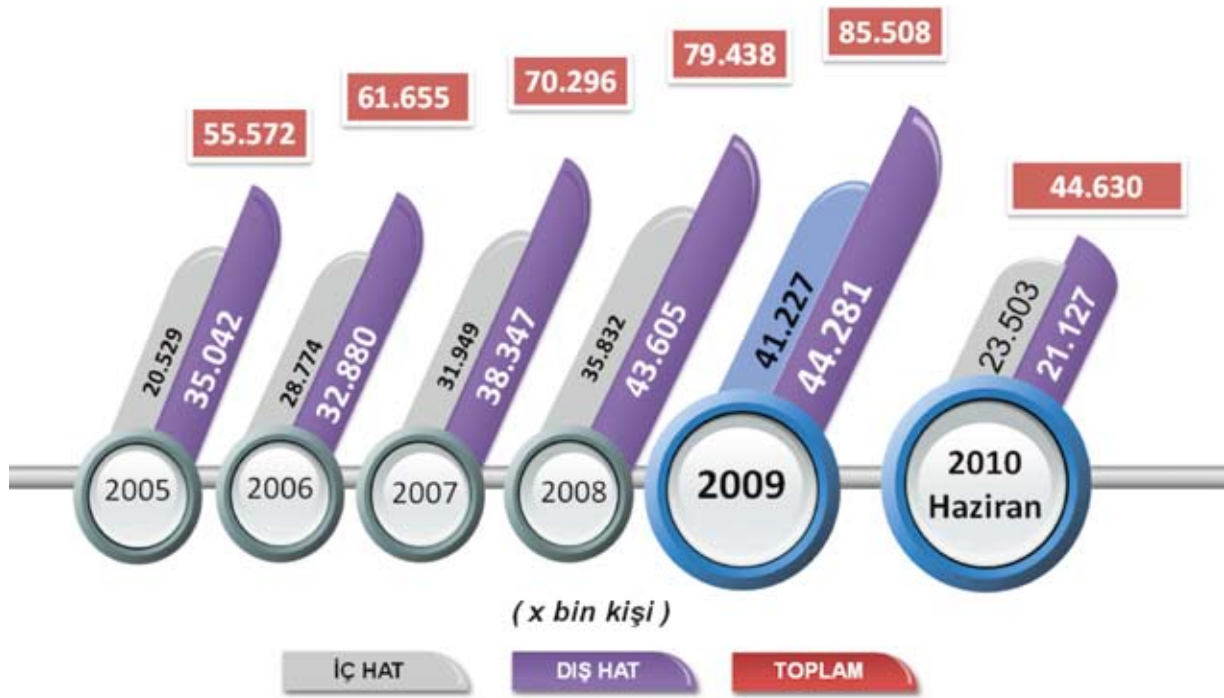


Şekil 6: 2002-2010 Yılları Arasındaki Toplam Hava Araçları
Kaynak: SHGM, 2010; s.19

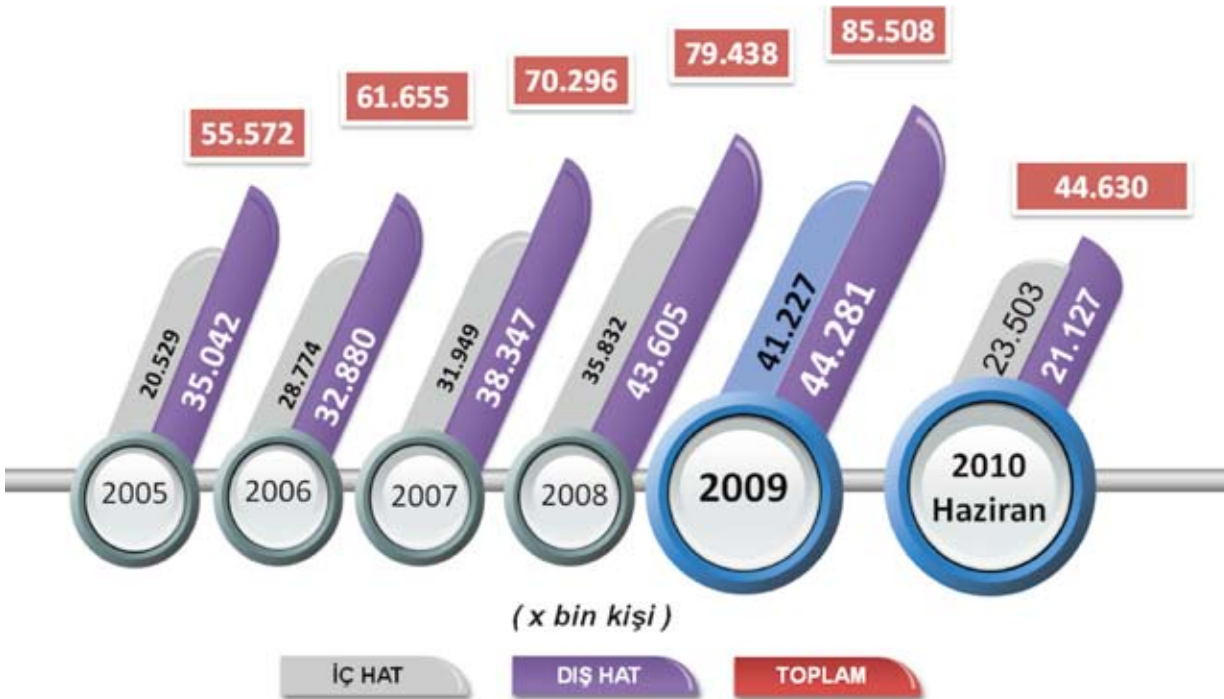
3. Türkiye'deki Havacılık Sektörünün

Bugünkü Durumu

2010 yılı Haziran ayı itibariyle Türkiye'deki havacılık sektöründe mevcut havayolu işletmelerinin sayısı 17 (3 kargo), hava taksi işletmelerinin sayısı 61, genel havacılık işletmeleri sayısı 31, balon işletmeleri 16 ve zirai ilaçlama işletmelerinin sayısı 25'tir. Hava aracı sayısına bakacak olursak; havayolu işletmelerinde 341, hava taksi işletmelerinde 268, genel havacılık işletmelerinde 152, balon 86, zirai işletmelerinde 69 ve özel iş jetleri 74 olmak üzere toplamda 990 hava aracı bulunmaktadır (...) Türk Sivil Havacılık Sektörü bünyesinde Ticari Hava Taşımacılığı yapan havayolu işletmelerimize ait 27 adet kargo uçağı, 307 adet yolcu uçağı olmak üzere toplam 334 adet büyük gövdeli hava aracı bulunmaktadır. Bunların yanı sıra 2005-2010 yılları arasındaki uçak trafiği Şekil 7'ye ve taşınan yük miktarı da Şekil 8'e şu şekilde yansımıştır (SHGM,2010; 18-19).



Şekil 7: 2005-2010 Yılları Arasındaki Türkiye'deki Uçak Trafik / Kaynak: SHGM, 2010; s.19



Şekil 8: 2005-2010 Yılları Arasındaki Taşınan Yük Miktarı / Kaynak: SHGM, 2010; s.19

KAYNAKÇA

ICAO Environmental Report 2010, http://www.icao.int/icao/en/env2010/pubs/environmentreport_2010.pdf [06.02.2011].

Boeing Current Market Outlook 2010-2029, http://www.boeing.com/commercial/cmo/pdf/Boeing_Current_Market_Outlook_2010_to_2029.pdf [06.02.2011].

Boeing World Air Cargo Forecast 2010-2011, <http://130.76.96.104/commercial/cargo/wacf.pdf> [07.02.2011].

2010 Yılı Kurumsal Mali Durum ve Beklentiler Raporu, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 2010 <http://web.shgm.gov.tr/doc3/2010kmd.pdf> [07.02.2011].

Kültürel Etkileşimin **OSMANLI TASVİR SANATINA** *Yansımaları* BÖLÜM:2



Gökhan TEMİZEL / gokhantemizel@gmail.com



I.Selim (1512-1520) Osmanlı minyatür sanatının oluşum evresinin üçüncü sultanıdır. I.Selim döneminden iki minyatürlü yazma kalmıştır. Birisi Feridü'd-din Attar'ın Mantıkü't-Tayr adlı eserinin 1515 tarihli nüshası, diğeri ise Emir Hüsrev-i Dehlevi'nin Külliyyatıdır. I.Selim in kitap sanatına en büyük katkısı fethettiği yerlerdeki değerli yazmaları İstanbul'a getirdiği gibi Doğu'daki sanatçıları da beraberinde İstanbul'a getirmiştir. Yavuz Sultan Selim'den sonra dışarıdan sanatçı ve değerli sanat eserlerini getirmek bir gelenek haline gelmiştir.

Yavuz Sultan Selim'in Tebriz ve Mısır'a yaptığı seferlerden sonra Herat ve Akkoyunlu Türkmenlerinin yarattığı Şiraz üslubunun yanı sıra Memluk ve büyük ölçüde Safevi Tebriz üslubunun etkileri, söz konusu minyatürlerin ayrıntılarına, kompozisyon düzenlemelerine ve figürlerine yansımıştır.

Bu süreçten sonra Osmanlı minyatürlerinde Safavi dönemi Kazvin üslubu etkisi görülmeye başlar. İstanbul Nakkaşhanesinde Şehnameci Seyyid Lokman ve Nakkaş Osman işbirliği ile yoğun resim faaliyetleri sürerken, Doğuda Osmanlılarla Safaviler arasında kesintisiz olarak otuzdört yıl sürecek olan savaşlar başlamıştır. Bu savaşlar sırasında gönderilen elçiler aracılığı ile gerekse hediye veya satın alma yoluyla Safavi atölyelerinde hazırlanmış çok sayıda yazma minyatürlü eserler Osmanlıların eline geçmiş ve bazı

Safevi sanatçıları Osmanlı ülkelerine gönderilmiştir. İstanbul nakkaşhanesinde alınan bu sanatçılar Lala Mustafa Paşa, Osman Paşa ve Ferhad Paşa gibi serdarların seferlerini anlatan çok sayıda gazavatname türü eserin resimlenmesinde etkin rol oynamışlardır.

Bu üslubun genel özellikleri, resim çerçevesini aşan zarif doğa kesitleri, yuvarlak yüzlü, ince uzun figürler ve dikey hatların egemen olmasıdır. Bu üslubun etkilerinin görüldüğü resimli yazmaların başında Asafi mahlaslı Dal Mehmed Paşa'nın yazdığı Şecaatname gelmektedir.

Yavuz döneminde edebi eserlerin çokluğu göze çarpmaktadır. Bu eserler içerisinde İran klasikleri çok sayıdadır. Eserlerin hepsi minyatürlenmiştir. Bu edebi eserler içerisinde değişik Osmanlı minyatür üslubunun oluşumunu gösteren Türk şairlerine ait üç önemli edebi eser vardır;

Musa Abdi, Camasname, Fuzuli, Hadikatü's Süeda, Şeyhi'nin Husrev ü Şirin'dir. Bu evrede edebi eserler sayıca çok olmasına rağmen, sultanların yaşamlarını ve etkinliklerini anlatan şehnameler, seferleri anlatan gazavatnameler önem kazanmıştır. Yavuz döneminde bunların ilki Şükri'nin Selimname adlı mesnevi biçiminde manzum eseridir. Osmanlı ordusu ile Safevi ordusunun karşılaşması göstermektedir. Selimnamenin

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

Adres :

Selçuk üniversitesi toki konutları
ck.1 1.blok no:23 Selçuklu \ KONYA
Gsm : 0555 239 86 33
Mail : gokhantemizel@gmail.com



ilk minyatürü eserin yazarı Şükri'yi göstermektedir. Bunun karşısına gelen minyatür yitiktir. Büyük bir olasılıkla Yavuzun portresi yer almıştır.

1520 li yıllardan sonra minyatürlü yazmaların sayısı elliye ulaşmıştır. Bunların büyük bir bölümü Kanuni Sultan Süleyman döneminde üretilmiştir. Oğlu II. Selim de babasının izinde nakkaşhaneye destek olmuştur.

1570'de kitap sanatı altın çağını yaşıyordu. Üretilen minyatürlü yazmaların büyük kesimi edebi eserlerdi, ötekiler ise çağdaş dönemin tarihleridir. Osmanlı tarihçilerinin eserlerinin kimi Türkçe, kimi Farsça, manzumdur. Saraya dışarıdan gelen nakkaşların kimi Akkoyunlu Şiraz, kimi de Tebriz'deki Safavi üsluplarını, İstanbul'da yaptıkları minyatürlere yansıtmışlardır. Bunlara İstanbul'da oluşan yerli üslubun devşirmeciliğini de katabiliriz.



Matrakçı Nasuh Minyatürü

Batı'ya açılışın yoğunlaştığı Lale Devri minyatürlerinde hem Batı resmi tarzında ilginç gelişmelere hem de giderek artan bir çöküşe tanık olunur. Levni'den sonra adı anılmaya değer tek sanatçı Abdullah Buhari'dir. Pencereden Bakan Kadın adlı resmi bu gelişen üsluba ilginç bir örnektir.

Doğu'dan gelen sanatçıların yanı sıra Bosnalı, Macar, Arnavut, Avusturyalı, Moldavyalı, Çerkez ve Gürcülerde vardı. Bazılarının adında, hangi ülkeden olduğunu gösteren takma adları vardı.

XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren

ren Halep, Şam, Kahire'den ve Bağdat kentlerinde görevli olan devlet adamları tarafından, o kentlerde yaşayan sanatçılara hazırlatılan yazma eserlerdeki tasvirler incelendiğinde Osmanlı minyatür sanatında bir eyalet üslubunun oluştuğunu görürüz.

Eyalet üslubunu ilk içeren eser, Ze-

kariya el-Kazvini tarafından coğrafya ve kozmoğrafyayla ilgili Arapça yazılmış Aca'ibü'l-Mahlakat'ın 1520-21 yılında Kahire'de kopya edilmiş bir nüshasıdır. Kanuni Sultan Süleyman için hazırlanmıştır.

Konuları saray atölyelerinde hazırlananlardan farklı olan bu eserlerin

minyatürlerinde, başkent üslubunun statik formu, klasik figürlerinden farklı tasvirlerin olması dikkat çekmektedir. Bu figürlerde hareketli çizgiler kullanılarak çeşitli sınıflara mensup kişilerin yaş ve mizaç özellikleri yansıtılmaya çalışılmış, karikatürize edilmeye elverişli, profilden çizimlere yer verilmiştir. Başları vücutlarına oranla daha büyük tasvir edilen iri sarıklı figürler, jestleriyle ifadeli çehrelere ve gruplaşmalarındaki serbestlikle samimi ve gerçekçi bir ifadeciliğe bürünmüştür.

Eklektik (her sistemin sunduğunun en iyisini almak) özellikler taşıyan bu eyalet okulunda hazırlanan eserlerdeki minyatürlerde, farklı sanatçılardan üsluplarının izlerine rastlanmıştır. XVI. yüzyıl ikinci yarısından XVII. yüzyıl ikinci yarısına değin kitap sanatı faaliyetinin Bağdat'ta yoğunluk kazan-

masının sebebinin, 1590'lı yıllarda Şiraz'da kitap sanatıyla uğraşan sanatçıların işlerinin azalmasının ardından Bağdat'a göç etmeleri olduğu düşünülmektedir.

Sonrasında başlayan Kanuni Sultan Süleyman dönemi, Osmanlı minyatür sanatında pek çok yeniliğin denendiği bir dönemdir. Bu yenilikler arasında, tarihi olayları saptama anlayışının şehnâmecilik adıyla resmi bir görev haline alması da vardır. Bu anlayış içinde tarihi olaylar yazma olarak kayda geçirilirken, bir yandan da resimleniyordu. İmparatorluğun doğu ve batısındaki savaşlar, fetihler ve seferler, tahta geçişler, yabancı elçilerin kabulü, bayram kutlamaları gibi önemli olayların yanı sıra, bazen sultanın yalnızca tek bir seferi de ele alınabiliyordu. Kanuni döneminde Nevaî Hamsesi, Nevaî Divanı, Tuhfet-el Ahrar gibi edebi eserlerin yanında, tarihi minyatürler de aynı derecede önemlidir.

Kanuni dönemi'nin ise en önemli sanatçısı Matrakçı Nasuh'tur. Tarihçi, matematikçi, sporcu, silahşor, hattat ve nakkaştır. İnsansız kent resimleriyle yepyeni bir tarz yaratmıştır.

Matrakçı'nın kent görünümündeki yaklaşımına benzeyen resimlere Osmanlı haritacılarının eserlerinde rastlıyoruz. (Piri Reis, Kitab-ı Bahriye). İtalyanca Portolano denilen, renkli, çoğu resimli haritalardır. XI. Yüzyılda başlayarak Cenevizliler, Venedikliler, Katanlar, Portekizliler, Araplar böyle renkli, resimli haritalar yapmışlardır. Bu evrede Osmanlı'da en güzel örnekleri Piri Reis vermiştir. Kitab-ı Bahriye'deki kent resimlerini Matrakçı'nın eserleriyle karşılaştırıldığında, şematik ve yöntem bakımından ortak noktalar görülür.

Piri Reis'in kopyalarındaki kent tasvirleri, Osmanlı haritacılığı kadar minyatür sanatı açısından da önem taşır. Osmanlı topografik resim geleneğinin ilk örnekleri olan bu minyatürleri eserin Kanuni'ye sunulmuş özgün nüshasında yer alır. Betimlenen kentlerin mimarisi şematik bir anlatım verilmiş; adalar kıyıları ve sığ yerler aynı şekilde renklendirilmiştir, önemsiz kasabalar sadece birer sembolle betimlenirken önemli limanlar topografik çizimlerle gösterilmiştir.

Matrakçı Nasuh'un tasvirlerinde, yüzde yüz gerçek uygunluktan çok resimlenen kentin karakteristik özellikleri verilmeye yönelik farklı yapı tiplerini, farklı



bakış açılarından bakarak yan yana getirmiştir. Kent tasvirlerinde bütün ayrıntılar yok olmuş ve en önemli formlar geometrik motiflere dönüşerek derinliği olmayan bir yüzeye halı desenleri gibi aktarılmıştır.

Matrakçı'nın Nüzhetü'l ahbar der-sefer Sigetvar adlı Sigetvar kuşatmasını betimleyen minyatürdeki kent tasviri de portolan tarzındadır. Hatta bu minyatürün bir italyan bas-kısından yararlanılarak yapıldığı de öne sürülmüştür. III. Murad dönemi ile klasik dönem başlayan Osmanlı minyatürleri içerisinde, Şehnamele-rin yanı sıra bir de gazavatname türü eserler vardır. Bunların gerek met-ni, gerekse minyatürleri bakımın-dan en önemlisi Gelibolulu Mustafa Ali'nin Nusretname'sidir. Osmanlı ordusunun Azerbaycan ve Gürcistan seferlerini konu almaktadır. III. Mu-rad döneminde çok önemli olan bu olayların önemli olduğu gibi, yazarı da çok önemli olan bu eserde, gerek kompozisyon, gerek renk bakımın-dan özgün ve zengindir, yeni yöntem-ler geliştirilmiştir.

Bu dönemde, Amerika kıtasının keş-fine dair bir eserin minyatürlü yaz-ması vardır. Tam adı Tarih-i Hind-i Garbiü'l Müsemma bi Hadis-i Nev. Amerika'nın keşfinden yaklaşık yüz yıl sonra 1583'te III. Murad'a sunul-muştur. Eserin başındaki genel bölü-münde evrenin kuruluşu, dört temel

öge, dünyanın coğrafya-sı gibi konular içerir; asıl kitap ise Amerika kıtasının keşfi, yöre-ler, bitkiler, kuş ve hayvanları, orada ya-şayan halk, töreleri ve gelenekleri üzerine bilgi vermektedir. Yöre adlarının pek çoğu bugünkü bilgi-lerimize uymaktadır. (And, M)

Osmanlı minyatür sana-tının en parlak dönemi III. Murat'ın saltanat yıllarına rastlar. Bu dönemde pek çok eser yazdırılarak re-simlendirilmiş, aşırı süs-



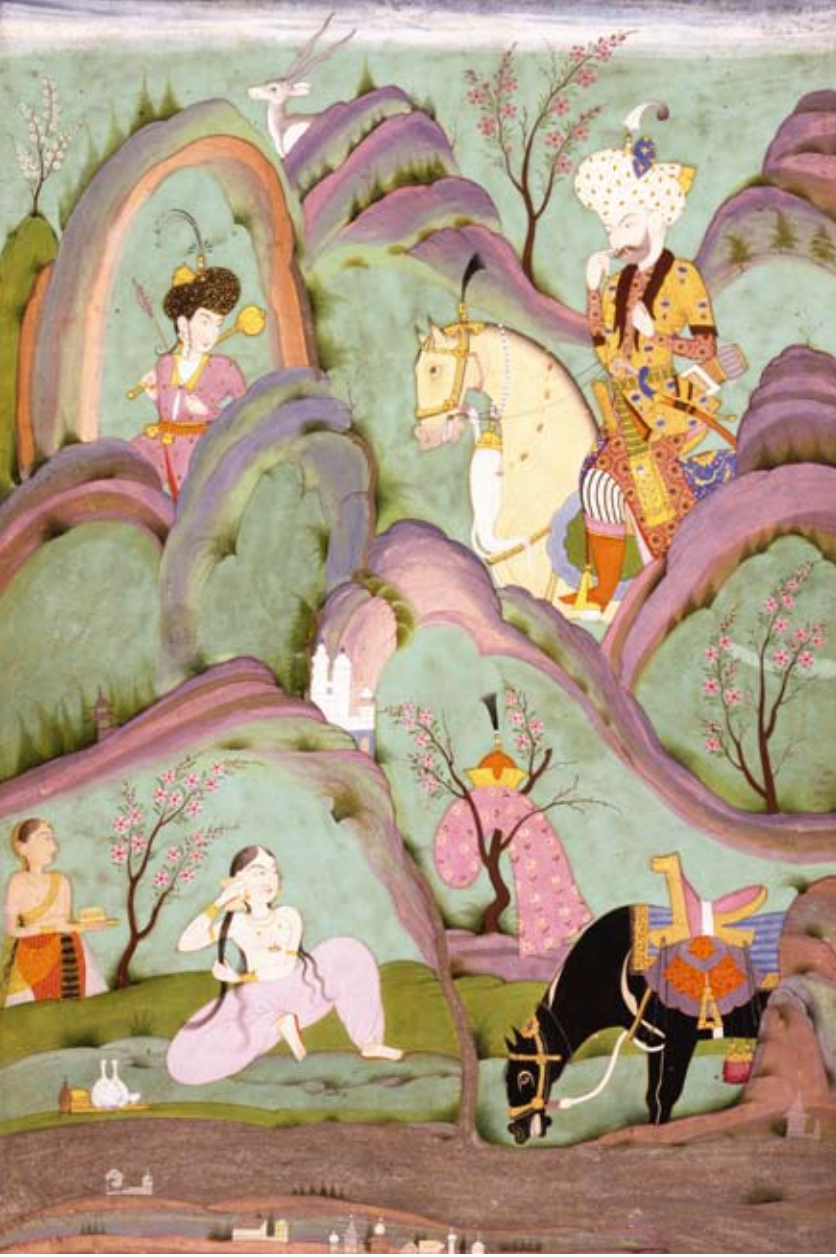
Nakkaş Osman Surnâmesi

lemenin yer almadığı, olayların ger-çekçi bir şekilde resmedildiği kendine has bir üslup meydana getirilmiştir.

Osmanlı Türk minyatürü son aşama-sını XVIII. yüzyılın ilk yarısında ger-çekleştirmiştir. Bu dönemde yapılan eserlerde yer yer batı sanatının tesiri görülürse de, eski değerler tümüyle yitirilmemiştir. Ancak XVIII. yüzyılın

sonlarına doğru, batı resim sanatına duyulan aşırı ilgi nedeniyle Türk min-yatürünün giderek özelliğini kaybet-tiği ve yerini yağlıboya resim tarzına devrettiği görülür.

Klasik üslup sanatsever bir padişah olan III. Murad zamanında en yüksek düzeye ulaşmıştır. Bu dönemin min-yatür sanatı bakımından en önem-



li ve en zengin yapıtı Surnâme'dir. Eser, III. Murad'ın oğlu şehzade Mehmed'in 52 gün 52 gece süren sünnet düğünü eğlencelerini konu almaktadır. Sünnet şenlikleri o günkü adıyla Atmeydanı'nda (Sultanahmet Meydanı) yapılmış, padişah ve şehzadesi gösterileri İbrahim Paşa Sarayı'nın meydana bakan cephesindeki Şahnışin'den izlemişlerdi.

Yabancı konuk ve elçilerle saraylılar için de İbrahim Paşa Sarayı'nın bitişiğine bir tribün yapılmıştı. Şenliğe cambaz, hokkabaz, perendebaz gibi marifet ehlinin yanı sıra İstanbul'un

bütün esnaf loncaları da katılıp hünerlerini göstermişlerdi. Nakkaş Osman, şenlik olayını akış sırasına bağlı olarak sahnelere bölmüş, meydan ve sarayı bir çerçeve halinde tekrarlayarak gösterileri bir film şeridi gibi gözümüzün önüne sermiştir. Bu bakımdan Surnâme sanat ve kültür tarihimiz için çok önemli bir belgesel kaynaktır.

Nakkaş Osman ve ekibinin gerçekleştirdiği önemli bir eser de Şehinşahname'dir. 1581 tarihli birinci cildi bugün İstanbul Üniversitesi Kitaplığı'nda, ikinci cildi Topkapı

Sarayı Müzesi'nde bulunan yazma III. Murad devrini konu almaktadır. Birinci ciltte karışıklık iki sayfada yer alan ve sarayda bir bayram sabahını gösteren minyatür, bayramlaşma geleneğini yansıtmaları bakımından dikkat çekicidir. Yine birinci ciltteki bir başka minyatürde ise o dönemde Galatasaray'da yaptırılmış olan Rasathane ve burada yürütülen bilimsel çalışmalar gösterilmiştir. İkinci ciltte Osmanlı ordusunun sefere çıkışının konuya yaraşır bir görkemle tasvir edilmesine tanık olunur. Uyandırılmak istenen kitle etkisi, askerlerin sık saflar halinde ve başarılı bir biçimde düzenlenişleriyle sağlanmıştır.

XVII. yüzyılda I.Ahmed döneminde vezirlik yapan, aynı zamanda kitap sanatı üzerinde çalışan Kalender Paşa, sultan için normal boylardan daha büyük boyutta Falname hazırlatmıştır. Çok renkli olan ve kalın fırçayla yapılmış bu eserlerde Safevi etkisi olduğu söylenebilir. Kalender Paşa bu dönemde başka bir minyatür daha hazırlatmıştır. Minyatür konularına yepyeni bir çığır açmıştır.

XVII. yüzyılda minyatür sanatı bir yandan geleneksel üslubu sürdürürken öte yandan albüm resmi bir denbire büyük bir önem kazanmıştır. Falnâme'de yer alan büyük boy kompozisyonlar bu türün tipik örnekleridir. I. Ahmed Albümü ise hiçbir metne bağlı olmayan tek tek figürlerin ya da günlük hayatla ilgili konuların işlendiği örneklerden oluşur. Bu albümdeki sayfalardan birinde tek tek figürlerin bir araya toplandığı görülür. Çeşitli tipte insanlar giyim özelliklerini belirtmeye özen gösterecek biçimde işlenmiştir. Bu resimlerde serbest bir anlatım üslubuna tanık olunur.

XVIII. yüzyıl başından günümüze tek sayfa halinde kalan sahnelerde de rastlanmaktadır. Erkekleri açık havada eğlenirken gösteren bir minyatür bu serbest üslubu yansıtmaktadır. Bu türe giren ilginç örneklerden birinde de Galata Mevlevihanesi'nde sema eden Mevleviler tasvir edilmiştir. Ney ve kudüm çalanlarla semayı

seyredenlerin arkasında yelkenlilerin geçtiği bir deniz görünümüne yer verilmiş olması ilginçtir. Bir başka sayfada ise daha önce minyatürlere konu olmamış bir yaşam kesiti, bir meyhane sahnesi tasvir edilmiştir.

Ahmed Nakşi'yle beraber II. Osman zamanında klasik üsluptan kopmalar başlamıştır. Osmanlı'nın Batılılaşmanın bu çağda başlamasıyla tüm bu sürecin getirdiği özellikler, Levni'nin minyatürlerine yansımıştır. Levni'nin eserleri Batı resim geleneğinin güçlü etkilerini taşır.

Özellikle 1699-1737 yılları arasında İstanbul'da çalışan Avrupalı ressam Jean-Baptiste Vanmour'un yapıtlarından etkilendiği düşünülen Levni, minyatür geleneğinin son temsilcilerinden bir tanesidir.

Batı'ya açılışın yoğunlaştığı Lale Devri minyatürlerinde hem Batı resmi tarzında ilginç gelişmelere hem de giderek artan bir çöküşe tanık olunur. Levni'den sonra adı anılmaya değer tek sanatçı Abdullah Buharî'dir. Pencereden Bakan Kadın adlı resmi bu gelişen üsluba ilginç bir örnektir. Kadınların yaşantısını konu alan Zenannâme'de bu etkilerin daha da arttığı, Batı'nın konulu manzara resimlerini anımsatan sahnelere yer verildiği görülür. Aynı eserde yer alan bir doğum sahnesi, ele alınmaya başlanan yeni konulara ilginç bir örnektir.

Batılı anlamda resmin Osmanlıya girmesinde sarayın katkıları göz ardı edilmeyecek derecede olmuştur. I. Abdülhamid, III. Selim ve II. Mahmud dönemlerinde Topkapı Sarayı'na duvar resimleri yaptırılmıştır. XVII. Yüzyılın ikinci yarısından başlayarak İstanbul beğenisi Anadolu ve Rumeli'de etkisini göstermiştir.

XIV. yüzyıl geleneksel Osmanlı betimleme mantığından minyatür estetiği yeni bir betimleme mantığına natüralist üslup geçişin yaşandığı bir süreçtir. Bu yüzyıla ait duvar resimlerinde minyatür ve batılı estetik biçimleri zaman zaman bir arada, zaman zaman da biri yönünde ağır-

lıklı kullanılmaktadır. Buda Osmanlı resminin kendine özgü yapısını vurgulamaktadır. Osmanlı resminde mimesisin özellikle XIV. Yüzyılda bilinçli ve programlı bir şekilde uygulanmaya çalışıldığını görüyoruz. Osmanlı sanatında Batılı anlamda resmin ilk örneklerinden bir olan duvar resimlerinde minyatür estetiği ve gravürlerin biçim dilinden beslenen üslup dikkat çekicidir.

Osmanlı resminin başlangıcında dış dünyanın nesnel görüntüsünü iki boyutlu yüzeye aktarabilmek için minyatür veya gravür gibi resimsel gerçekliklerin kopya edilmesi veya yeniden kurgulanması tercih edilen bir yöntem olmuştur. Bu tercihin nedenlerinden biri doğa karşısına geçerek resim yapma geleneği olmayan bir toplumda bu gibi görsel malzemenin kurgu yapmanın sağladığı kolaylıktır.

İlk Osmanlı ressamı, doğa karşısına geçerek perspektif, ışık-gölge renk gibi teknikleri kullanarak resimsel sorunları çözebilecek yeterli bir bilgi ve eğitime sahip olmamaları, farklı bir algı kültürüne dayanan görsel hafızaları nedeniyle pragmatik bir çözüm olarak fotoğrafik görüntüye yönelir. Ancak yine de Osmanlı-İslam dünya görüşü resimlerin biçim ve içeriğinde belirleyici olmuştur.

DEĞERLENDİRME:

Bir kültür mirasını değerlendirmenin en doğru yolunun onun üzerinde çalışmaktan, düşünmekten, üretmekten geçtiğini bilerek, yazılı, görsel, işitsel araçların tümünü seferber ederek anlamlandırmaya çalışmak gerekmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun himayesinde farklı din, dil ve ırk'tan milletler teba olmuştur. Osmanlı kültür mirasımızın varoluş gelişme evrelerinde de hizmet vermişlerdir. Voltaire'in de dediği gibi; Bir gün, bizim dünyamızda din ve vicdan hürriyetinin gerçekleşeceğine inanıyorum. Çünkü yeryüzünde, bu işi gerçekleştiren tek toplum Türklerdir.

KAYNAKÇA:

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

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

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

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

AYVAZOĞLU, Beşir , *Aşk Estetiği, İstanbul 1997*

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

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

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

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

GÜNGÖR, Erol, *Dünden Bugüne , İstanbul, 2001*

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

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

İPŞİROĞLU, Mazhar, *Fatih Albümü-ne Genel Bir Bakış, İ.Ü.Ed.Fak.Yay, 1995*

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

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

SEZER, Tansuğ, *Çağdaş Türk Sanatı, İstanbul, 1996*



Pilotların ve hava trafik kontrolörlerinin İngilizce seviyesi yükseliyor

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından uygulamaya konan yeni düzenlemeye göre; pilotlar ve hava trafik kontrolörleri dil yeterliliği sınavına tabi tutulacak.

İngilizce dil yeterliliği, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından belirlenen seviyede olmayanlar pilot ve hava trafik kontrolörü olamayacak.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, pilotların ve hava trafik kontrolörlerinin dil yeterliliğine ilişkin esas ve usuller ile kısıtlamaları belirleyen yeni düzenlemeyi hayata geçirdi.

18 Şubat 2011 tarihinde yürürlüğe giren Dil Yeterliliği Talimatı'na göre; İngilizce dil yeterliliği pilotlar ile hava trafik kontrolörleri arasında kullanılan ortak dilin (frezyoloji) kullanımının yanı sıra, doğru ve net bir şekilde iletişimi sağlayabilme, haberleşme stratejilerini kullanabilme, yanlış anlamaları fark ederek çözümlenme ve mesajların doğru iletilmesi gibi kriterlere göre değerlendirilecek.

İngilizce Dil yeterliliği konusunda; telaffuz, gra-

mer, kelime bilgisi, akıcılık, anlama, interaksyon konu başlıklarının her birinde ICAO dil yeterliliği cetveline göre ölçüm yapılacak. Bu altı konu başlığından alınan en düşük not nihai dil seviyesi notu olacak ve seviye 4'ün altında dil yeterliliği kabul edilmeyecek.

Seviye 4 dil yeterliliği 3 yıl, Seviye 5 dil yeterliliği 6 yıl, Seviye 6 dil yeterliliği süresiz olarak geçerli olacak. ICAO üyesi başka bir ülkenin sivil havacılık otoritesinden aldıkları lisansı Türk lisansına çevirecek pilotlar da, bu talimat kapsamında İngilizce dil yeterliliği sınavına girecek.



SESAR yeni ortaklarını arıyor...

Tek Avrupa Hava Sahası (SES, Single European Sky) Hava Trafik Yönetimi Araştırma Geliştirme (SESAR) projesi kapsamında kobiler, üniversiteler ve araştırma kuruluşlarına yönelik ortaklık çağrısı yayınlandı.

Hava trafik yönetiminin geleceğinin şekillenmesi ve teknolojik alt yapısının geliştirilmesi konusunda yüzyılın en büyük projelerinden biri olarak kabul edilen ve 2,1 Milyar Avro'luk bir bütçe tahsis edilen projeye Türkiye'deki ilgili kurum ve kuruluşlar da katılabilecek.

SESAR Ortaklık Girişimi tarafından yapılan Associate Partners Çağrısı'nın işletmeler, üniversiteler ve araştırma kuruluşları da dâhil olmak üzere tüm kurum ve kuruluşlar için 31 Mart 2011 tarihine kadar geçerli olacağı bildirildi.

Geleceğin Hava Trafik Yönetimi Sisteminin altyapısının tesisini hedeflemesi nedeniyle, projeye katılan taraflar önemli bir Ar-Ge birikimine ve projeye katılan diğer şirketler ile işbirliği elde etme imkânına sahip olacak. Ortaklık Çağrısı ve gerekli prosedürler ile detaylı bilgiye <http://www.sesarju.eu/about/procurement> adresinden ulaşılabilir.



Kolombiya ve Madagaskar ile hava anlaşması

Yurtdışı uçuşların geliştirilmesi amacıyla ikili havacılık müzakerelerini sürdüren Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) iki ülkeyle daha anlaşma sağladı. Kolombiya ve Madagaskar ile imzalanan anlaşmalar ile Türkiye'nin ikili hava ulaştırma anlaşması imzaladığı ülke sayısı 113'e yükseldi.

SHGM'nin ev sahipliğinde Kolombiyalı ve Madagaskarlı Sivil Havacılık yetkilileri ile Ankara'da yapılan ikili havacılık müzakereleri sonunda uçuş noktaları ve sefer sayılarında anlaşmaya varıldı. Türk havayolu işletmeleri imzalanan anlaşmalar çerçevesinde Kolombiya'da Bogota, Madagaskar'da Antananarivo'ya sefer düzenleyebilecek.

Türk sivil havacılığında yaşanan gelişmeler ve uçak filosuna uzun menzilli uçakların dahil olması ile son yıllarda özellikle Uzakdoğu, Pasifik ve Latin Amerika ülkeleri ile ikili hava ulaştırma anlaşmalarına ağırlık veriliyor. Türkiye'nin Latin Amerika'da Kolombiya ile birlikte Arjantin, Brezilya, Dominik Cumhuriyeti ve Küba olmak üzere beş ülke ile ikili havacılık anlaşması bulunuyor.

Sindel'in Hava Taksi İşletme Ruhsatı İptal Edildi

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Hava Taksi İşletmeciliği yapan Sindel Havacılık A.Ş.'nin ruhsatını ilgili gereklilikleri yerine getirmediği için iptal etti.

Hava Taksi İşletmeciliği yapmak üzere 1996 yılında ruhsatlandırılan Sindel Havacılık A.Ş.'nin İşletme Ruhsatı, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nde belirtilen gerekliliklerin karşılanmaması sebebiyle, SHY-6A Yönetmeliği'nin 43'üncü Maddesinin (k) ve (n) bentlerine ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 30'uncu Maddesine istinaden 8 Şubat 2011 tarihinde iptal edildi.

Ayrıca Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından Yazıcı Turizm Yatırımları ve İşletmeleri A.Ş ile Hayat Havacılık ve Araç Kiralama Ltd. Şti.'ye Genel Uçak İşletmeciliği yapmak üzere İşletme Ruhsatı verildi.

Sivil Havacılıkta Eğitim Organizasyonları



Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın (ECAC) Eğitim Başkanlığı'nı yürüten Türkiye, Avrupa genelinde oluşturulması planlanan sivil havacılık eğitim organizasyonları ağının bir an önce hayata geçirilmesi amacıyla diğer üye ülkelerin sivil havacılık yetkililerinin katılımı ile İstanbul'da bir toplantı düzenledi.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ev sahipliğinde 10 Şubat 2011 tarihinde gerçekleştirilen ECAC Eğitim Politikası Üst Düzey Üçüncü Toplantısı'nda, sivil havacılık eğitim organizasyonları ağının amaçları, iş tanımı, yetkileri, üyelik şartları ve çalışma programı konuları masaya yatırıldı.

Toplantı, İngiltere, Fransa, İtalya, Hollanda, Romanya, İspanya, Ukrayna ve Azerbaycan Sivil Havacılık Genel Müdürlüklerinin yanı sıra Avrupa Sivil Havacılık Emniyeti Teşkilatı (EASA), Müşterek Havacılık Otoriteleri- Eğitim Organizasyonu (JAA-TO) ve ECAC yetkililerinin katılımı ile gerçekleşti.

Toplantıda ayrıca ECAC Eğitim Başkanı olarak Türkiye'nin Avrupa Eğitim Politikasının belirlenmesi çerçevesinde yaptığı çalışmalar ve araştırma sonuçları değerlendirildi. Katılımcılar, emniyet seviyesinin tüm üye ülkelerde artırılması ve tüm üye ülkelerde aynı dilin konuşulması için eğitimlere ağırlık verilmesi gerektiğini ifade etti, yeni teknolojilere uyum sağlanmasının ve Pan-Avrupa yaklaşımının önemine dikkat çekti.





Havacılık işletmelerinde güvenlik yapılanması...

Sivil havacılık faaliyetlerinde güvenlik standartlarının en üst düzeyde uygulanması amacıyla Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yeni bir düzenleme hayata geçirildi.

SHGM, 2010 Aralık ayı sonunda yayımladığı “Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetimi ve Organizasyonu Talimatı” çerçevesinde havacılık sektöründeki tüm kuruluşlardan güvenlik yapılanmasına gitmelerini istedi.

Yeni düzenlemeye göre, havayolu işletmeleri, havaalanı ve terminal işletmecileri, hava taksi işletmeleri, yer hizmetleri ile ikram kuruluşları, yetkili hava kargo acenteleri ve genel havacılık işletmeleri de dâhil olmak üzere sivil havacılık alanında faaliyet gösteren tüm işletmeler kendi bünyelerinde güvenlik birimleri oluşturacak. Havacılık faaliyetlerinin havacılık güvenliği kurallarına uygun olarak yürütülmesi ve geliştirilmesinde birinci derecede iş-

letme sorumlu olacak.

İşletmelerin güvenlik birimlerinde Güvenlikten Sorumlu Yetkili Yönetici, İdari Birim, Eğitim Birimi, Plan, Program ve Denetleme Birimi ile Harekât Birimi bulunacak. İşletmelerin ilgili düzenlemede belirtilen kurallar çerçevesinde belirlediği Güvenlikten Sorumlu Yetkili Yöneticisi SHGM tarafından onaylanacak.

İlgili düzenleme, sivil hava taşımacılığı ve sivil havacılık alanında faaliyet gösteren havacılık işletmelerinin yanı sıra hava meydanlarında faaliyet gösteren yetkilendirilmiş özel güvenlik kuruluşlarını da kapsıyor.

Türkiye'nin uçuş ağı 203 noktaya ulaştı



Ulaştırma Bakanlığı'nın 2003 yılında başlattığı Bölgesel Havacılık Projesi çerçevesinde sivil havacılık sektöründe büyük ilerleme kaydeden Türkiye, uçuş ağına 8 yılda 118 yeni nokta ilave etti.

Atıl havaalanlarının hizmete açılması ile iç hatlarda 21 yeni nokta, ikili havacılık anlaşmaları çerçevesinde dış hatlarda 97 nokta uçuş ağına dahil edildi. İç hat uçuş nokta sayısı 46'ya, dış hat uçuş nokta sayısı 157'ye yükselen Türkiye'nin uçuş ağı 203 noktaya ulaştı.

Türkiye, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından uçuş ağını dünya genelinde en fazla geliştiren ve

uçuş gerçekleştirilen nokta sayısı itibarıyla dünyadaki ilk 10 ülke içinde gösteriliyor.

Türkiye'nin yurt dışı uçuş ağını geliştirmek amacıyla Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yapılan ikili havacılık anlaşmaları çerçevesinde havayolu işletmelerinin yeni başlattığı seferler uçuş ağına rekor büyümeye neden oldu. Daha önce anlaşma yapılmamış ülkelerle ikili havacılık anlaşması imzalayan ve mevcut anlaşmaları yeni uçuş noktaları ve sefer artışlarını içerecek şekilde revize eden Türkiye'nin yurt dışı uçuş ağı 157 noktaya ulaştı.

Global accident rate is lowest ever for Western-built jets

ABD (CNN) - Last year was the safest in aviation history for passengers flying on Western-built jets, an international aviation trade group said Wednesday.

The 2010 global accident rate was 0.61 per million flights, a rate equating to one accident for every 1.6 million flights, according to the International Air Transport Association (IATA). That is just below the previous historic low rate of 0.65 rate in 2006, and a "significant improvement" over the rate of 0.71 recorded in 2009.

There were 17 plane accidents -- or hull losses, in the lingo of the business -- involving Western-built jet aircraft in 2010, compared to 19 the previous year. A hull loss is an accident in which a plane is destroyed or damaged beyond repair.

There were 786 fatalities in passenger aircraft compared to 685 in 2009, IATA said. As in the past, there were significant regional differences in the accident rates, with North America having relatively low rates and Africa having the worst rate. While Africa's hull loss rate was 7.41 -- four Western-built planes crashed in Afri-

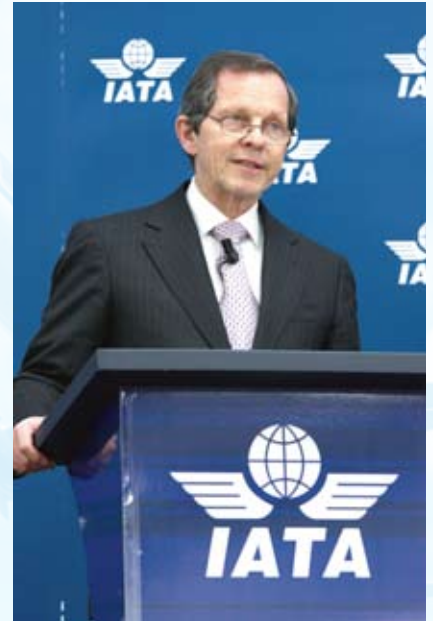
ca -- it was lower than the 2009 rate of 9.94.

IATA Director General Giovanni Bisignani said African systems must improve.

"Flying must be equally safe in all parts of the world," Bisignani said. "An accident rate in Africa that is over 12 times the global average is not acceptable." He said African carriers should make use of an IATA audit system to improve safety.

Runway excursions -- instances when a plane leaves the runway during take-offs or landings -- accounted for 21 percent of the worldwide accidents, IATA said, saying the number has dropped because of attention to the problem. Some of the accidents occur when planes land on wet runways; others when the aircraft approaches too fast, too high or touches down beyond the desired spot on the runway. IATA said it is working with the industry and regulators to address the issue.

IATA said 2010 had the following results: 2.4 billion people flew safely on 36.8 million flights.



IATA Director General Giovanni Bisignani

94 accidents for all types of aircraft -- Eastern and Western built -- compared to 90 in 2009.

23 fatal accidents for all passenger aircraft types, compared to 18 in 2009.

IATA represents some 230 airlines comprising 93 percent of scheduled international air traffic.

Prisoner transport plane returns to Oklahoma City airport because of smoke in cabin

ABD **A U.S.** Justice Department aircraft used for prisoner transport took off from Will Rogers World Airport on Tuesday and returned to the airport after smoke began to build in the cabin, officials said

The U.S. Justice Department called in replacement planes Tuesday after a prisoner transport aircraft returned to Will Rogers World Airport with smoke reported in the cabin, officials said. No injuries were reported. The MD-80 aircraft returned to the Oklahoma City airport after the pilots sent out a distress signal about 9:05 a.m. shortly after it took off, airport spokeswoman Karen Carney said. It taxied to a U.S. Marshals Service hangar, where it remained

until the replacement aircraft were flown in. The majority of the 150 people aboard were prisoners, U.S. Marshals spokesman Dave Oney said.

The smoke was reported in the passenger compartment, but workers were not immediately able to determine its source, Oney said.

The headquarters for the air fleet operations center of the Justice Department's Prisoner and Alien Transportation System is in Oklahoma City.

<http://newsok.com/smoke-forces-plane-to-land/article/3543237>

Lawsuits Pending in Buffalo Plane Crash

ABD **Buffalo, NY:** It has been two years since the tragic plane crash of Continental Connection Flight 3407 near Buffalo, New York. The airplane crash, officially blamed on pilot error, killed all 49 people on board the plane and one person on the ground. Although some lawsuits filed by the families of plane crash victims have been settled, many more are currently pending.

According to CBS New York (02/10/11), 43 lawsuits concerning the Continental Connection plane crash were filed in federal court in Buffalo. Of those, 10 have settled. Those that do not wind up settling are expected to go to court in March 2012. Named as defendants in the lawsuits are Continental Airlines, Colgan Air, Pinnacle Airlines and Bombardier, Inc.

In October 2010, a federal judge ruled that families involved in litigation would be allowed to use the cockpit voice recording at trial, rather than using the written transcript. The plaintiffs argued that the written transcript was not complete, which the judge agreed with. The defendants argued that the voice recordings would invade the flight crew's privacy. According to news reports by WVIB (02/09/11), an important issue in the lawsuits is that of punitive damages. WVIB reports that the airlines involved in litigation are trying to limit punitive damages. Punitive damages are awarded in situations where the defendant is found to have exhibited malicious or willful misconduct.

A National Transportation Safety Board (NTSB) investigation into the crash determined that the pilot and co-

pilot were involved in a personal discussion at the time of the crash, violating Federal Aviation Administration (FAA) rules regarding sterile cockpit procedures. Those rules state that any conversation in the cockpit while the aircraft is below 10,000 feet must be about the operation and function of the aircraft and not be of a personal nature.

Furthermore, the NTSB ruled that the pilot did not respond properly to activation of the stick shaker, resulting in the plane stalling and ultimately crashing.

Although the NTSB blamed pilot error for the crash, a lawsuit filed against Bombardier, maker of the plane involved in the plane crash, alleges the company was negligent and careless in the design of the plane. The lawsuit claims that more efficient warning systems could have alerted flight crew to problems with the aircraft, including problems with icing. Meanwhile, families of Flight 3407 plane crash victims say the government and airlines have not yet enacted safety recommendations designed to prevent pilots with severe fatigue from flying. An NTSB report, cited by ABC News

(02/08/11) found that in the past 20 years, more than two-dozen plane crashes involving more than 250 fatalities were linked to pilot fatigue. Pilot fatigue was cited as a contributing factor in the Buffalo plane crash-both pilots were commuters and had slept in the airport crew lounge before the flight.

<http://www.lawyersandsettlements.com/articles/>

Qantas plane take-off aborted in Perth

AVUSTRALYA **(AAP)** - The take-off of a Qantas A330 passenger plane has been aborted in Perth when the crew felt a sideways movement of the aircraft, the airline says.

Sydney-bound Flight 566, with 180 passengers aboard, was racing down the runway at the domestic airport around 3.15pm (WST) on Wednesday when the "rejected take-off" occurred, a Qantas spokesman told AAP. "At about 140km/h, which is still well below take-off speed, the flight crew just detected a slight lateral movement in the aircraft which they weren't expecting," he said.

"They did what we call a rejected take-off, so they basically hit the brakes and stopped the aircraft."

That caused the plane's brakes to heat up and, in line with procedure, fire appliances were called to help cool the

brakes before the aircraft could return to the terminal. The plane was back at the terminal at 4.20pm and passengers were looked after while it was determined what caused the problem and how to rectify it, the spokesman said. "There were no safety issues, the crew responded as would be expected."

It was hoped to get the flight away later on Wednesday, the spokesman said.



Airline Passengers And Flight Crews Gain Ground In OSHA Protection

ABD **February 23, 2011** - Members of the Association of Flight Attendants-CWA (AFA) put key U.S. Senate offices on speed dial in a successful call-in campaign to press for long-overdue health and safety protections.

On Thursday, the Senate defeated an attempt to strip OSHA protections for Flight Attendants from the Federal Aviation Administration (FAA) Reauthorization Bill. The amendment to remove health and safety protections for Flight Attendants and passengers, including sanitation and temperature standards in the aircraft cabin, was rejected by a 52-47 party line vote.

Senator Rand Paul (R-Kentucky) voted in opposition of the Federal Aviation Administration reauthorization bill presented on the Senate floor. "I have taken to the floor over the past week to discuss with my colleagues my disapproval of this legislation. I disapprove not of airline safety or safe work conditions for airline employees, but rather the damning effects its price tag will have on our nation's rising debt. The amendments I attached to this bill required my colleagues to consider cutting spending, ending gifts to Big Labor, and preventing unnecessary regulation in planes."

Senate Health, Education, Labor and Pensions Committee Chairman Tom Harkin (D-IA) spoke on the floor of the Senate to oppose an amendment that would undermine flight crews' job safety, along with an amendment that would prohibit collective bargaining by Transportation Security Administration employees. "The last thing we need to do is take a step backward and make working people even more vulnerable than they are today. But that's exactly what the Wicker (Senator Roger Wicker R-Mississippi) amendment and the Paul amendment would do for two groups of very dedicated people - flight crews and transportation security officers - who work every day to keep us safe when we travel," Harkin said.

"No sanitation standards in the passenger cabin. Really???" said Veda Shook, AFA International President. "It is not funny. To date, OSHA has been kept out of the aircraft cabin and that means Flight Attendants and passengers are subject to an environment absent sanitation standards, temperature standards and proper procedures for clean up of biohazards. "This is inexcusable and our union of Flight Attendants will not rest until we get the OSHA protections for passengers and crew. We applaud the Senate for taking this action today and we implore the House to act quickly to include the same provision in their version of the bill." For Flight Attendants, each day on the job brings potential exposure to turbulence, severe



air pressure changes, unwieldy service carts, broken luggage bins, balky exit doors and door handles, exposure to toxic chemicals, unruly passengers, communicable diseases, and emergency evacuations. As a result, safety and health violations occur on a daily basis for Flight Attendants yet the Federal Aviation Administration, which claims exclusive jurisdiction over the safety and health of crew members on civil aircraft, has failed to extend basic OSHA protections afforded to other workers across the country.

The Air Transport Association of America (ATA), the industry trade organization for the leading U.S. airlines, urged the Senate for passage of the FAA Air Transportation Modernization and Safety Improvement Act (S.223), which will help create jobs and modernize the air traffic control system. A modernized air traffic management system will improve operational efficiency, reduce fuel consumption and emissions, and lower airline operating costs. "This bill moves the United States toward our goal of enabling a safe, sustainable and profitable airline industry that provides good value to customers and promotes global competitiveness," said ATA President and CEO Nicholas E. Calio.

"We applaud the leadership and significant work to pass a bill that reflects a continued commitment to safety and modernization of the air traffic control system by requiring that FAA establish and track performance metrics."

House Republicans reject safety and health protections for flight attendants and passengers. The Association of Flight Attendants has already begun a targeted grassroots advocacy campaign to implore members of the House to include the health and safety provisions for Flight Attendants and passengers. The FAA Reauthorization bill has been extended 17 times over three years, delaying critical safety and health protections for Flight Attendants and the traveling public.

http://avstop.com/feb_2011/airline_passengers_and_flight_crews_gain_ground_in_osa_protection.htm

SU PERİSİNİN ŞEHİRİ: SİNOP

Antik Çağ'da, Paflagonya bölgesi içinde kalan Sinop'un saptanabilen en eski adı, Sinope'dir. Bir söylenceye göre kent adının kurucusu olarak kabul edilen aynı isimli bir Amazon kraliçesinden almıştır. Bir başka söylenceye göreyse, kenti eski Yunan'da İrmak Tanrısı Asopos'un su perisi kızlarından Sinope kurmuştur.



Sinop

Anadolu'nun kuzey yönde uç noktası olan İnceburun'a doğu yönünde bağlanan Boztepe Burnu berzahında bir kale-şehir olarak kurulmuş ve tarih boyunca doğu yönde gelişmiş. Tarih boyunca kale dışına pek taşmayan şehir bir liman kenti özelliği taşır. Berzahın kuzey doğusundaki dış liman fırtınalara açık olduğu ve denizcilik bakımından kullanışlı sayılmadığı halde, Antikçağ'da daha çok bu limanın kullanıldığı biliniyor. Zamanla kum dolan ve kullanılamaz hale gelen bu limanı berzahın güney-

doğusundaki iç limana aynı dönemde bir kanal bağlandı. Bu kanal, Selçuklular döneminde kapatılmış. Yarımada'nın güney yönündeki iç liman ise rüzgarlara kapalı konumuyla ve sakin deniziyle güney Karadeniz'in en önemli limanıydı. Bu özellikleri yüzünden "Akdeniz" ismini almıştır.

Antik çağdan beri parlak ve yoğun bir ticari ve kültürel yaşantıya sahip olan Sinop, bu niteliğini Bizans, Selçuklu, Candaroğlu ve Osmanlı yönetimle-

rinde de sürdürmüş, ayrıca kale ve tersanesi ile bölgenin en önemli askeri üslerinden biri olmuştur.

Bu durumunu Sinop Baskını'ndan sonra kaybetmeye başlayan kent, sur dışına güneydoğu yönde azınlık yerleşmeleri ile batıya doğru ise yönetim ve eğitim gibi kamu hizmetleri yerleşmesiyle çıkmıştır.



DOĞAL GÜZELLİKLER

Hamsilos Koyu

Yemyeşil ormanı, denizin bir nehir gibi kara içine girdiği Hamsilos Koyu (Hamsaroz) ve civarı bir doğa harikasıdır. İl Merkezine 11 km. uzaklıktadır. Akliman - Hamsilos (Hamsaroz) yöresi Kültür Bakanlığı tarafından 1.derecede Doğal Sit alanı ilan edilmiştir. Hamsilos Koyu, çiçek ve ağaçlarla bezenmiş olağanüstü güzellikte bir dinlenme yeridir. Koyun oluşumunda, gerekli olan buzul aşındırması IV. Jeolojik Zamanda bu yörede oluşmadığından, Hamsilos Koyu, Deveci Deresi adlı küçük bir akarsuyun ağzında yer alan 300-400 m.lik bir deniz girintisidir. Hamsilos limanı, morfolojik delillere göre, De-



Antik Çağ'da, Paflagonya bölgesi içinde kalan Sinop'un saptanabilen en eski adı, Sinope'dir. Bir söylenceye göre kent adının kurucusu olarak kabul edilen aynı isimli bir Amazon kraliçesinden almıştır. Bir başka söylenceye göreyse, kenti eski Yunan'da İrmak Tanrısı Asopos'un su perisi kızlarından Sinope kurmuştur. Bahsi geçen Yunan efsaneleri İÖ V. - IV. ve III. Yıllarda tarihlenmektedir ve aynı dönem kent sikkeleri üstünde, Sinope'nin başı görülmektedir. Ünlü Antik Çağ coğrafyacısı

Strabon ise, kentin kurucusu olarak, Argonotlar'dan Teselyalı Otolikos'u göstermekte ve onun kenti ele geçirerek bir Yunan kolonisi kurduğu yazmaktadır. "Kentin ele geçirilmesi" kavramı, kolonileştirmeden önce, kentte yerli bir halkın yaşadığını ortaya koymaktadır. MÖ. 183'te Pharnakes I Sinopu ele geçirdi ve Pontus Krallığı'nın başkenti yaptı. O dönemlerde, Sinop tarihinde en parlak dönemini yaşadı. Tüm tarihi yapıtlar ve Sinop Kalesi'de Pontus dönemine dayanıyor.

veci Deresi Vadisinin aşağı kesiminin, karada oluşan çöküntüler sonucunda sular altında kalmasıyla oluşmuş, dünyada sadece Norveç ve Sinop'ta bulunan "RIA" tipi kıyıdır.

Akliman

Şehrin batısındadır. Kent merkezine 9 km. uzaklıktadır. Kilometrelerce uzunluğunda ve 15-20 metre genişliğinde bir şerit gibi uzanan kumsalı vardır. Akliman Piknik Alanı, her türlü ihtiyaca cevap verecek niteliktedir. Piknik alanında ormanla deniz iç içedir.

Karakum

İl Merkezine 2 km. uzaklıktadır. Sinop Yarımadası'nı çevreleyen yol üzerindedir. Adını ince simsiyah kumundan almıştır. Halk arasında kumunun romatizma, siyatik gibi hastalıklara iyi geldiği söylenir. Kamu ve özel kişilere ait otel, tatil köyü, kafe, restaurant, bungalow tipi evler ile karavan ve çadır yerleri bulunmaktadır.

Akgöl

Ayancık ilçesinin güneyinde Ayancık-Kastamonu yolunun 31.km sinde, yoldan da 5 km içeride bulunan Akgöl; 1200 metre yüksekliktedir.

Etraftaki sık göknar ormanları içinden akan iki çayın birleştirerek oluşturduğu göl ortalama 3 dönüm



alan kaplamaktadır. Gölün yanında orman işletmesine ait bir tesis bulunmaktadır. Günübirlik piknik için uygun olan göl civarındaki orman içlerinde piknik masaları ve izgara yerleri bulunmaktadır. Çevre ormanlarda yaban domuzu, ayı, kurt, çakal ve tavşan gibi av hayvanları mevcuttur. Akgöl'e ulaşmak için inilen 5 km.' lik yol stabilize olup buradan da İnaltı bölgesine doğru yol devam etmektedir. Bu yol üzerinde bulunan İnaltı Mağarası ve Kanyonları safari

turlar ve yürüyüşler için de müsaittir. Kış mevsiminin uzun geçtiği bölgede küçük kayak pistlerinin de yapılabileceği uygun orman içi boşluklar mevcuttur.

İnaltı Mağarası

İnaltı Köyü, köyün hemen arka yamaçında bulunan mağara ile ünlenmiştir. Deniz seviyesinden 1070 m. yüksekte olan mağaranın oldukça büyük olan ağız köyden görülebilmektedir. Köyde biraz soluklandıktan sonra

yaklaşık 500 metrelik bir tırmanıştan sonra mağaraya ulaşılmaktayken, 2002-03 yıllarında yapılan yol ile mağaranın 50 m. altına kadar araçla gidilebilmektedir. Buradan 50 metrelik merdivenle mağaranın ağızına ulaşılabilir. Mağara ağızında geniş bir sahanlık bulunmaktadır. İnaltı Mağarası gerek mağara içi damlataşları ve arkeolojik özelliği, gerekse de doğal çevrenin güzelliği nedeniyle, turizm amaçlı kullanıma son derece uygun şartlara sahiptir.



Ortalama uzunluğu 7500 metre olan mağaranın son noktası girişten 24 metre aşağıdadır. İnaltı Mağarası'nın elektrifikasyonu, trafo, kapı, merdiveni, çeşme ve tuvaleti yapılmış; mağara içindeki gezi güzergahı ve kır kahvesi yapım çalışmaları devam etmektedir.

Erfelek Tatlıca Şelaleleri

Sinop il merkezine 42 km uzaklıkta, Erfelek İlçesi Tatlıca Köyü sınırları içerisindedir. Aynı vadi içinde ardarda sıralanmış 30'a yakın irili ufaklı şelaleden oluşmuştur. Dar ve 2 km. uzunlukta bir vadi içinde, şelaleler

kenarında kayın ormanları içinde yapılacak 2 saatlik yürüyüş oldukça zevkli ve heyecanlıdır. Doğal sit alanı olan bölgede trekking, piknik, gezi ve av turizmi olanakları sağlamaktadır.

Sarıkum

Deniz, orman ve göl bir aradadır. Çeşitli av hayvanları vardır. Orman Genel Müdürlüğünce Tabiatı Koruma Alanı ilan edilmiştir. İl Merkezine 21 km. uzaklıktadır.

İnce Burun

Sinop'a gelen yerli ve yabancı turistlerin en çok görmek istedikleri yerlerin başında, Türkiye'nin en Kuzey ucu olan İnceburun gelmektedir. Bozulmamış doğal kıyı yapısı ile Milli park niteliğindedir. İnceburun ve çevresi geyik, sülün ve karaca koruma alanıdır.

TARİHİ ESERLER

Sinop Kalesi

M.Ö. 7. yy.'da Şehri korumak amacıyla yarımada üzerinde kurulmuştur. Roma, Bizans ve Selçuklular döneminde onarılarak kullanılmıştır. Günümüzde bir bölümü hâlâ ihtişamını korumaktadır. 2050 m. uzunluğu, 25 m. yüksekliği, 3m. genişliği ve iki ana giriş kapısı bulunmaktadır.

Boyabat Kalesi

Boyabat ilçesinin bulunduğu Gökirmak Vadisi'nde, karşılıklı sarp iki kayalık tepeden biri üzerinde kurulmuştur. Kale, kayaların doğal yapısına uygun şekilde inşa edilmiştir. Kale bedenleri arasındaki kulelerin bazıları dikdörtgen bazıları yuvarlak olarak yapılmış olup iç kısmında kulelere çıkan merdivenler yer almaktadır. Kaleye giriş güneydoğu köşesinden büyük yuvarlak kulenin yanındaki küçük bir kapıdan sağlanmaktadır. Geç Roma, Erken Bizans dönemine ait buluntuların da sergilendiği yapı, bugünkü haliyle Osmanlı Kalesi özelliği göstermektedir. Bu durum kalenin, Geç Roma döneminden Osmanlı dönemine kadar kullanıldığını göstermektedir.

Balatlar Kilisesi

Roma çağında tiyatro ya da hamam olarak kullanıldığı düşünülen bu yapı, 7. yy.'da Bizanslılar tarafından kilise olarak kullanılmaya başlanmıştır. İç kısmındaki fresklerin bir bölümü durmaktadır. Mülkiyeti özel şahsa ait arazide bulunmaktadır.

Eski Sinop Cezaevi

Ceza Evinin bulunduğu alan Osmanlıların Karadeniz'deki en büyük tersanesiydi. Ceza Evi iç kalenin içinde eski tersane alanında yapılmıştır. 1887 yılından beri ceza evi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Etrafı yüksek kale bedenleriyle çevrilidir. Bu özelliğinden dolayı mahkumların kaçışını imkansız kılmıştır. Şu anda Kültür Bakanlığına devri yapılmış olup, turizme kazandırılması yolunda



çalışmalar devam etmektedir.

Süleyman Pervane Medresesi

Alaaddin Camii'nin kuzeyinde yer alan medrese, Sinop'un düşman baskısından kurtarılmasının bir hatırası olarak 1262 tarihinde Selçuklu Veziri Süleyman Pervane tarafından yaptırılmıştır. Binanın girişini mermer bir portal süslemektedir. İçinde eyvan karşısında, geniş avlu ortasında bir şadırvan vardır. Avlunun her iki yanında mermer sütunlu revak ve arkalarında 16 küçük oda bulunmaktadır.

Alaadin Camii

Erken Türk Camii tiplerine güzel bir örnek olan Alaaddin Camii Sinop'un Selçuklular tarafından fethinden hemen sonra 1267 yılında yaptırılmıştır. Cami, dikdörtgen planlı olup, beş kubbelidir. Giriş, geniş olan revaklı bölümden sağlanır. Avlunun ortasında bir şadırvan ve bir köşesinde de İsfendiyaroğulları Türbesi yer alır.

Cezayirli Ali Paşa Camii

Seyyit Bilal Türbesi'ne bitişik olan cami, Selçuklu dönemine aittir. 1876'da Ali Paşa ve 1898'de II. Abdülhamit tarafından tamir ettirilmiştir.

Boyabat Evleri

Osmanlı dönemi sivil mimari eseri olan evler yoğun olarak il merkezi ve Boyabat ilçesinde bulunmaktadır. Yöresel kaynaklara bağlı olarak ahşap malzemenin ağırlıklı olduğu konutlar, Bağdadi tekniği kullanılarak ve ahşap çatkı arası dolgulu bir tür tuğla malzeme ile inşa edilmiştir.



Katlara geçişte, ahşap kuşaklar kullanılmaktadır. Konsollarla desteklenen çıkıntılarla taşınmış bindirme katlar, cumbalar, her cephede iç içe ve havayı içeri dolduran bol miktarda pencere, ön cephede iki çıkma arasında ve üçgen alınlıkla son bulan

kapı girintisi ortak cephe özelliklerini oluşturmaktadır.

Odalar genel olarak oturma, yatma, yıkanma ve yeme-içme ihtiyacına cevap vermek üzere tasarlandığı için, dolaplara ve ocaklara da sahiptir.



EMNİYET DÜŞÜNÇESİNİN EVRİMİ VE SHGM SMS (Safety Management System) SHT (Sivil Havacılık Talimatı)

Sivil havacılığımızdaki Emniyet Yönetim Sistemi uygulamalarının çerçevesini belirleyecek olan ve bu sebeple büyük önem taşıyan SMS SHT nin oluşturulması sürecinde TALPA adına aktif katılım sağlanmış ve öneriler doğrultusunda talimatın hazırlanmasına katkı sağlanmıştır.



Kpt. Plt. Kubilay YILMAZ / TALPA Kaza İnceleme ve Önleme Komitesi Başkanı

1972 yılında Sivas'ta doğdu. 1995 yılında Bilkent Üniversitesi Elektrik ve Elektronik Mühendisliği Bölümünden mezun oldu. 1996-1998 yılları arasında ASELSAN A.Ş.'de Elektronik Mühendisi olarak çalıştı. 1998-1999 yılları arasında Türk Hava Yolları adına Amerika Embryriddle Üniversitesi Pilot Eğitim Programını tamamlayarak 1999 yılında Türk Hava Yolları'nda İkinci Pilot olarak uçuş hayatına başladı, 2008 yılından bu yana Türk Hava Yolları B737 filosunda Sorumlu Kaptan Pilot olarak görev yapmaktadır. 2010 yılında katıldığı TALPA Emniyet Komisyonu'nda Emniyet Yönetim Sistemi Uzmanı olarak çalışmaktadır.

İnsanoğlunun yüzyıla yaklaşan havacılık serüveni boyunca edindiği deneyimleri de gözönünde bulundurarak, belki de her uçuş günü dilimizden düşürmediğimiz emniyet sözcüğünün günümüzde ne anlama geldiğini beraberce sorgulayalım mı?

“Emniyet nedir?” dediğimizde çok farklı tanımlar duyacağımızı tahmin etmek güç olmaz sanırım.

Sıfır kaza ve sıfır ciddi olay?

Hiçbir tehlikenin bulunmadığı bir iş ortamı?

Sıfır insan hatası ve ihlali?

Tüm kurallara ve usüllere tam olarak uyulması?

Hepsi?

Sizce hangisi aklınızdaki tanıma daha yakın duruyor?

Cevabınızı açık yüreklilikle sesli olarak dile getirin ve gelin emniyet tanımının nasıl bir değişim geçirdiğini birlikte görelim.

Bakış açısına göre farklılık göstermekle beraber seyahat eden toplumun gözyle yaygın olarak emniyet, “sıfır kaza veya ciddi olay” olarak görülürken, “tüm tehlikelerden arınmış bir süreç”, “havacılık organizasyonu çalışanlarının emniyetsiz uygulamalara veya koşullara yönelik tavırları”, “tüm hataların önlenmesi” veya “havacılık düzenlemelerine (regulasyon) tamamen uyumlu olmak” da diğer tanımlar olarak kullanılmışlardır.

Tanımlar ne olursa olsun-sıfır kaza, sıfır tehlike veya sıfır hata- hepsinin ortak noktası mutlak kontrol yaklaşımına dayanmasıdır. Aslında bu başarılması arzu edilen ancak açık ve dinamik operasyonel bir ortamda ulaşılabilecek mümkün olmayan bir hedefdir. Tehlikeler, pek çok değişkene bağlı olan havacılık operasyonlarının doğal bileşenleridir. Tehlikenin olmadığı bir havacılık süreci düşünülemez.

Aynı şekilde önlemek için ne kadar çaba gösterilirse gösterilsin sistemsel arızalar ve insan hatalarının oluşması da



kaçınılmazdır. Hiçbir insan aktivitesi veya insan yapımı sistem tehlikelerden veya hatalardan arınmış bir havacılık süreci oluşturamaz. Bu sebeple emniyet kavramının mutlak kontrole değil sistem içinde var olan tehlikelerin sonuçlarına bağlı olarak değişkenlik gösteren emniyet risklerinin yönetilmesine dayandığı söylenebilir.

Burada anahtar kelime kontroldür. Ancak mutlak kontrol değil değişkenlere dayanan bir kontrol yaklaşımından söz etmek gerekir. Emniyet risklerinin ve operasyonel hataların kabul edilebilir bir seviyede kontrol edildiği bir ortam ticari hava taşımacılığı için emniyetli olarak değerlendirilebilir.

2008 yılında yayınlanan ICAO Doküman 9859'da bahsedildiği gibi emniyetin havacılıktaki güncel tanımı;

Tehlike tanımı ve risk yönetiminin sürekli yapılması sonucu insana ve mala zarar verme riskinin azaltılması ve kabul edilebilir limitler veya altında tutulmasıdır.

İsterseniz şimdi bu tanıma ulaşana kadar emniyet düşüncesinin nasıl bir evrim geçirdiğini irdeleyelim.

İlk yıllarında ticari havacılık, geri kalmış teknoloji, altyapı yetersizliği, sınırlı vizyon ve havacılık operasyonlarında var olan tehlikelerin iyi olarak anlaşılabilmesi sebebiyle yeterince etkin düzenlenebilmiş bir faaliyet alanı değildi. Bu nedenle ticari havacılığın ilk günleri çok sayıda kazanın olduğu, emniyet süreçlerindeki önceliklerin yalnızca kazaların önlenmesine dayandığı ve kazaların önlenmesinin de ancak kaza incelemeleri ile yapılabileceğine inanılan bir dönem olarak bilinmektedir.

Hepimizin bildiği **“Havacılık Kanla Yazılmıştır”** sözü, geçmiş dönemlerdeki bu emniyet yaklaşımlarının kaçınılmaz sonucunu anlatmaktadır.

Teknolojik gelişmeler ve uygun altyapının geliştirilmesi ile kaza oranlarında belirgin ancak yalnızca sınırlı bir düşüş sağlanabilmiştir. Ticari havacılık endüstrisi 1950'li yıllardaki kazalara göre dünya üzerindeki en emniyetli ve aynı zamanda en hızlı düzenlenmiş endüstrilerden biri olmuştur. Ancak bu durum yanlış bir inanişin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

“Kurallar uygulandığı sürece emniyet garanti edilir.”

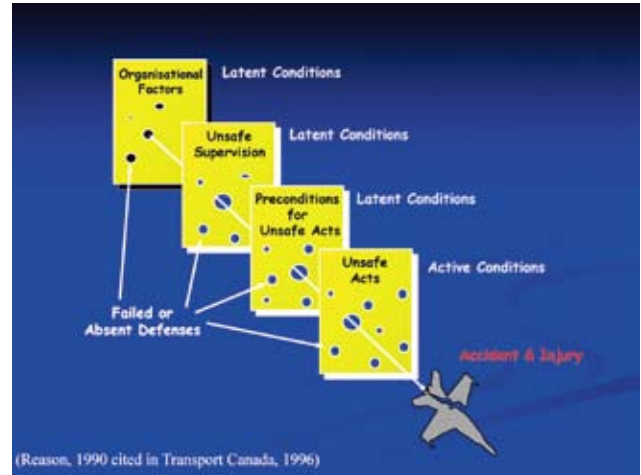
İnsanlar her şeyin önceden tanımlanmış usüllere göre yapılması ile emniyetli operasyonların sürdürülebileceğine inanmışlardır. Bu konuda regülasyonların önemini inkar etmek mümkün değildir ancak, havacılık operasyonlarının karmaşıklığı arttıkça açık ve dinamik operasyonel süreçlerde gelişebilecek tüm senaryolara yönelik çözümlerin önceden üretilmesinin mümkün olmadığı net

olarak ortaya çıkmıştır. O dönemlerde yaygın olarak kabul görmüş ve maalesef yer yer günümüzde de varlığını sürdüren **“yalnızca düzenlemelere uyularak emniyetli operasyonların sağlanabileceği görüşü”** emniyet vizyonunun limitlerini belirlemiştir.

Bu emniyet vizyonu doğrultusunda emniyet süreçleri yalnızca sonuçlara odaklı olarak belirlenmiş, teknik kaynaklı arıza olasılığını da içine alarak kazaların sebeplerinin bulunmasına bel bağlanmış, teknik sebep bulunamadığında ise tüm dikkat kuralları uygulamayan operasyonel personele çevrilmiştir.

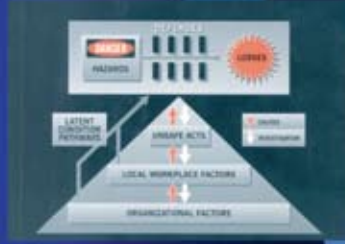
Geçmişte kaza inceleme süreci geriye doğru yürütülerek olay veya kazalarda insanların kendilerinden beklenen neyi yapmadığı veya kendilerinden beklenmeyen neyi yaptıkları ya da her ikisinin birleşimi sorgulanarak emniyetsiz durumları yaratan hassas noktalar tespit edilmeye çalışılırdı.

Teknik kaynaklı arızalar olmadığında kaza incelemeleri, havacılık personelinin yaptığı veya yapmadığı emniyetsiz davranışlara odaklanır ve bir kez tespit edilip sonuçla ilişkilendirildiğinde, suçlama ve cezalandırma süreci başlar ve emniyetli operasyonların bu şekilde sağlanılabileceğine inanılırdı.



The Development of an Organizational Accident

- The Organizational Accident Model attempts to link the various contributing elements of an organizational accident
- The sequence runs bottom-up in causation, and top-down in investigation



Bu kaza inceleme yaklaşımı ile ortamda var olan, incelenen olay veya kazada belirleyici faktör olmasa da farklı koşullarda havacılık operasyonlarına zarar verme potansiyeli olan tehlikelerin üzerinde durulması söz konusu olmaz, kaza inceleme raporlarında çoğunlukla ciddi olay veya kazaya sebep olan ana faktöre yönelik emniyet tavsiyeleri yer alırdı.

Bu perspektif doğrultusunda klasik kaza önleme yaklaşımında ağırlıklı olarak “Neyin olduğu?”, “Kimin yaptığı?” ve “Ne zaman yapıldığı?” soruları sorulurken, “Neden olduğu?” ve “Nasıl olduğu?” çok sınırlı olarak sorgulanırdı. Bu konuda son yıllarda yapılan emniyet çalışmaları ile olay ve kazaların gerçek sebeplerine ulaşılması hedeflenerek emniyet düşüncesinde önemli bir evrim gerçekleştirilmiştir.

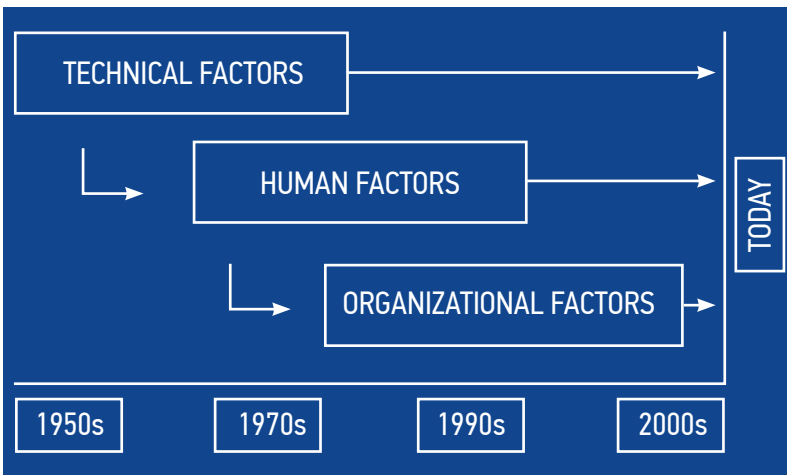
1950 ile 1970 yılları arasında emniyet çalışmaları teknik faktörlere ağırlık verilerek yapıldığı için havacılığın “Teknik Çağ”ı olarak adlandırılır. 1970’lerin ilk yıllarına kadar jet motorları, hava radarı, otopilot, geliştirilen seyrüsefer

WHY PUNISHMENT?

It is a sorry statement about our society, but I believe we do a lot of punishment for revenge and personal satisfaction.

WHY PUNISHMENT? CHANGING INDIVIDUAL BEHAVIOR

Punishing a pilot who was guilty of some lesser infraction (which the pilot might do again) isn't entirely effective, either. Sometimes punishment merely teaches the pilot to not get caught in that infraction again. That is obviously not satisfactory in aviation safety.



ve iletişim kabiliyetleri ve performans artıran diğer teknolojik buluşlar ile “Teknik Çağ” yaşanırken, kazaların istenilen oranlarda azaltılmaması dikkatleri “insan hatasına” çevirmiş, bu da “İnsan Çağı”nın başladığının habercisi olmuştur. Bu çağda tüm emniyet araştırmaları insan performansı ve insan faktörleri üzerinde yapılmış, CRM (Crew Resource Management), LOFT (Line-Oriented Flight Training) ve insan-odaklı otomasyon gibi ürünler ortaya çıkarılmıştır. Ancak emniyet düşüncesinin evrimi sürecinde “İnsan Çağı” da insana yalnızca birey olarak yaklaştığı, insanın çevresindeki unsurları yeterince göz önünde bulundur-

madığı için yerini 1990'lı yıllarda "Organizasyon Çağı"na bırakmıştır. Bu dönemde sistematik bir yaklaşımla teknik, insan ve organizasyonel faktörlerin tümünü içerecek şekilde emniyet çalışmalarının yürütülmesi benimsenmiştir. Prof. James Reason tarafından geliştirilen "Kaza Sebep Modeli" yaklaşımı ile tüm havacılık endüstrisi "**Organizasyonel Kaza**" kavramını benimsemiştir.

Profesör Reason'ın "Kaza Sebep Modeli"ne göre, her havacılık sistemi başarıyla çalışabilmekte ya da çeşitli sebeplerle hedefinden saparak kazaya sebep olabilmektedir. Hemen hemen tüm kazalarda aktif ve gizli koşulların var olduğu bilinmektedir. Aktif yetersizlikler (insan hatası veya ihlalleri) sistem içinde bulunan gizli koşulları (organizasyonel ve görev/çevresel faktörler) tetiklemekte, sistemin savunma mekanizmalarını (regulasyonlar, eğitim ve teknoloji) delebilmekte ve kazalar oluşabilmektedir. Bu modelin amacı, sistem içindeki gizli organizasyonel koşulların tespit edilmesi ve etkisinin azaltılmasıdır.

Özetle 1990'lı yıllardan günümüze kadar varlığını sürdürmekte olan "Organizasyon Çağı"nda yaşanan vizyon değişikliği ile olay ve kazaların oluşmasında doğal etken olan insan hataları ve ihlallerine odaklanarak suçlama ve

netimi" kavramına bırakmış, 01 Ocak 2009'dan itibaren ICAO Doküman 9859'a göre devletlerin Devlet Emniyet Programı (SSP) ve hizmet sağlayıcıların Emniyet Yönetim Sistemi (SMS) uygulama zorunlulukları getirilmiştir.

Tüm bu tarihsel ve teorik görünen bilgiler ışığında emniyet düşüncesinin evrimi devam ederken ülkemizde hangi somut çalışmalar yürütülüyor?

1 Ocak 2009'dan itibaren ICAO'nun zorunlu hale getirmesine rağmen henüz yayınlanmış ve ICAO denetiminden geçmiş bir Devlet Emniyet Programımız olmamasına ve hizmet sağlayıcıların (Taşımacılık, Teknik Bakım, Eğitim Kuruluşları, Hava Trafik Hizmet Sağlayıcı, Meydan İşletmecileri) devlet tarafından onaylanmış Emniyet Yönetim Sistemleri bulunmamasına rağmen bu alanda oldukça memnuniyet verici bir gelişmeden bahsetmek istiyorum. SHGM SMS SHT (Ticari Hava Taşıma İşletmeleri, Uçuş Eğitim ve Bakım Kuruluşlarında Emniyet Yönetim Sisteminin uygulanmasına ilişkin talimat) 14 Ocak 2011 tarihinde yayınlanarak resmen yürürlüğe girmiştir.

TALPA'yı temsilen Kaptan Nuri Sakarya ile birlikte katıldığımız ve TÖSHİD, havayolu şirketleri, TATCA, hava taksi şirketleri ve diğer hizmet sağ-



cezalandırma odaklı bir emniyet düşüncesi terk edilmiştir. Tüm çaba ciddi olay ve kazaların oluşmasına sebep olan organizasyonel faktörlerin ortaya çıkarılmasına yoğunlaştırılmıştır. Nitekim "Kaza Önleme Programı" yerine "Emniyet Yönetim Sistemi" yaklaşımı benimsenmiştir.

Şimdi de gelin içinde bulunduğumuz "Organizasyon Çağı"nda bağlayıcı nitelikte hangi uluslararası düzenlemelerin yapıldığına bir göz atalım.

"ICAO Annex 6 Amendment 29" ile Kaza Önleme Programının uygulanması Doküman 9422 doğrultusunda sürdürülürken, Uçuş Veri İzleme Programı 01 Ocak 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

"ICAO Annex 6 Amendment 30" ile 23 Kasım 2006'dan itibaren resmi olarak "Kaza Önleme" yerini "Emniyet Yö-

layıcıların temsilcilerinin de bulunduğu, ICAO Doküman 9859'daki beklentiler doğrultusunda sivil havacılığımızdaki Emniyet Yönetim Sistemi uygulamalarının çerçevesini belirleyecek olan ve bu sebeple büyük önem taşıyan SMS SHT'nin oluşturulması sürecinde TALPA adına aktif katılım sağlanmış ve öneriler doğrultusunda talimatın hazırlanmasına katkı sağlanmıştır. Genel olarak değerlendirdiğimde bu talimatın ülkemizde "Organizasyon Çağı"na yönelik sivil havacılık otoritesi faaliyetlerinin ilk tohumunu attığını söylemeliyim. TALPA'nın talimatın hazırlanma sürecindeki temel önerisi, Devlet Emniyet Programı (SSP) oluşturulduktan sonra onunla uyumlu olarak talimatın hazırlanması ve ICAO Doküman 9859'da belirtildiği gibi tüm hizmet sağlayıcıları kapsamaya gerektiği olmuştur. Diğer önemli bulduğum somut önerilerimizi sizlerle paylaşmam gerekirse:

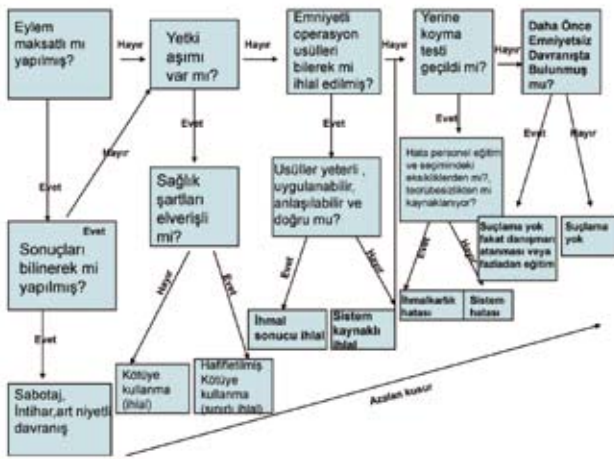
Öneri 1: ICAO Doküman 9859’da ifade edildiği gibi SMS ile emniyet kavramına yeni bir bakış açısı kazandırılmasının hedeflendiği ve bunun ancak emniyet kültüründeki (adil kültür yaklaşımının benimsenmesi) değişim ile gerçekleştirilebileceği vurgulanmıştır. Önerimiz doğrultusunda tanımlar bölümüne “Adil Kültür” eklenmiştir. Bu tanım sivil havacılığımızda ilktir.

Madde 4-b Adil Kültür: Çok farklı tanımları olmakla birlikte, kısaca kişilerin emniyet ile ilgili bilgiyi aktarmalarının cesaretlendirildiği, kabul edilebilir ve edilemez davranışları ayıran çizginin de nereden çizilmesi gerektiğinin dokümanite edilerek belirlendiği ve anlaşıldığı bir güven ortamını ifade etmekte olup, ICAO Doküman 9859’da açıklandığı gibi adil kültür ikliminin var olduğu ortamlarda çalışanlar gönüllü olarak kendi hatalarını ve gördükleri tehlikeleri rapor edebilmektedirler (2.8.20); ayrıca rapor eden ve edilenler(2.8.19) ile olay veya kazaya karışan çalışanlar hatalarından (2.7.8 ve 2.7.27) dolayı cezalandırılmayacaklarına yönelik korumaya sahiptirler.

Önerinin Referansları:

- 1.Hata-İhlal Değerlendirme Ağacı James Reason Managing the Risks of Organizational Accidents page 209
- 2.ICAO Dokümanı 9859 2.7 Errors and Violations
- 3.ICAO Dokümanı 9859 2.8.19-23 Effective Safety Reporting and Culture

HATA / İHLAL DEĞERLENDİRME AĞACI



Öneri 2: Madde 5- (1)’e emniyet kültürü girdisi yapılmıştır.

“MADDE 5 – (1) Emniyet yönetim sistemi; işletmelerde kabul edilebilir operasyonel emniyet seviyesinde faaliyet gösterilmesini ve buna uygun **emniyet kültürünün oluşturulmasını** sağlayacaktır. ”

Öneri 3: Madde 5 – (2)’de emniyet yönetim sisteminin yalnızca uçuş ve yerden oluşmadığı vurgulanarak kapsamı tanımlanmıştır.

“MADDE 5 - (2) Emniyet yönetim sistemi; gerekli örgütsel yapıları, sorumlulukları, emniyet politikaları ve prosedürlerini de kapsayacak biçimde, emniyetin koordineli ve sağlıklı bir şekilde yürütülmesini temin etmek için, tüm unsurları ile uyumlu ve organize bir yaklaşım olarak, işletmeler tarafından tesis edilecektir.”

Öneri 4: Talimatta kalite yönetim sistemi ile emniyet yönetim sisteminin görevleri yanlış anlamalara neden olmamak için açıkça tanımlanmalıdır. İkisi de bir kuruluş için vaz geçilmez iki ayrı yapıdır, emniyet yönetim sisteminin etkinliği denetlemeye açık olmalıdır.

Öneri 5: Madde 5 – (6) ve (6) (a)’da organizasyonel kültürün tanımı ve ana hatları önerimiz doğrultusunda eklenmiştir.

“MADDE 5 - (6) Emniyet yönetim sistemine temel teşkil etmek üzere, etkin ve üretken bir emniyet yönetim kültürünün oluşturulması ve beslenmesi en geniş anlamda organizasyonel seviyede olmalıdır. Etkin ve üretken bir organizasyonel kültürün varlığı, üst yönetimin taahhüt ve uygulamaları ile belirlenecek, yaşatılacak ve geliştirilecektir.

a) Emniyetli bir operasyonu teşvik etmenin etkin bir yolu olarak işletmeler, tüm personelin yaptıkları her işin emniyete etki ettiği düşüncesi ile kendilerini sorumlu hissetmelerini sağlayacak operasyonel bir ortamı oluşturacaktır.

Böyle bir ortam, aşağıdan yukarıya doğru çalışanlar ile yönetim arasında en üst seviyede güven ve saygıya dayalı olarak gerçekleştirilecektir. Çalışanlar, verdikleri tüm emniyet artırıcı kararların üst yönetim tarafından destekleneceğine inanmalı, emniyetli operasyonu bilinçli olarak tehlikeye sokabilecek hareketlere ise müsamaha gösterilmeyeceğini anlamalıdır.

İşletme motivasyonu artırıcı tedbirleri alacaktır.”

Öneri 6: MADDE 7’deki emniyet yöneticisinin sorumlulukları, ICAO Doc. 9859 Appendix 2 Chapter 8’deki tanımlardan yararlanılarak belirlenmelidir.

Öneri 7: MADDE 8’de bahsedilen Emniyet Risk Yönetimi konusunda ICAO Doküman 9859’da altı çizilerek belirtildiği gibi tehlike tanımlamanın ve ona uygun risk belirleme ve yönetme süreçlerinin önemi vurgulanarak, talimatta getrekl düzeltme ve eklemelerin yapılması sağlanmıştır.

Öneri 8: MADDE 9-2’de performans indikatörlerinin Ulusal Emniyet Programında (SSP) belirlenip organizasyonlar tarafından kullanılması ve aynı şekilde kabul edilebilir emniyet seviyelerinin tanımlanması büyük önem arz etmektedir.

“MADDE 9 - (2) SMS içerisinde performans indikatörleri ve kabul edilebilir emniyet seviyelerinin belirlenmesinde işletmeler tarafından ICAO Doc. 9859 un kullanılması zorunludur.”

Öneri 9: MADDE 10’da SMS eğitiminin tüm çalışanları kapsamaması gerektiği ve klasik emniyet eğitiminden farklı olarak her seviyede personelin organizasyon içindeki sorumluluk ve rollerinin net olarak anlaşılması gerektiği vurgulanmıştır.

“MADDE 10 – (1) İşletmeler, emniyet sistemindeki yerine ve rolüne bakılmaksızın mevcut tüm personelin eğitime ve yetkinliğine yönelik olarak, SMS sorumlulukları hakkında bilinç oluşturacak bir emniyet eğitim programı geliştirecek, uygulayacak ve sürekliliğini sağlayacaktır. Söz konusu emniyet eğitimi, her bir bireyin SMS’e katılımına ve sistem içerisindeki payına uygun olan içeriği kapsayacaktır.”

Öneri 10: EK 1’deki Emniyet Politikasının kapsamı gereken konularda;

SMS’in sadece yazılı bir doküman olmaktan çok bir kültür ve emniyet felsefesi değişim uygulaması olduğunun net olarak burada ve ilgili diğer bölümlerde yer alması sağlanmalıdır. Bunun yolu da talimatta kültür ve emniyet kavramının değişiminden sık sık bahsedilmesidir. Adil Kültür uygulamasının çerçevesi sivil havacılık otoritesi tarafından belirlenmeli, tüm hizmet sağlayıcıların dokümanete etmesi ve çalışanlara duyurması sağlanmalıdır.

ICAO Doküman 9859’da belirtildiği gibi Sivil Havacılık Otoritesinin hizmet sağlayıcılardan isteyeceği gönüllü ve cezai olmayan raporlama politikasını ve sistemini organizasyonlar kendi içinde oluşturup, çalışanların güvenle rapor yazabilecekleri bir iklimin yaratılmasını sağlama-ları, çalışanlara bu konuda yasal güvence vermeleri; çalışanların katılımının (örneğin gönüllü emniyet rapor adedinin ve toplam rapor adedine oranının) ölçülmesi ve izlenmesi, bunun da bir emniyet (performans) indikatörü olarak kullanılması beklenmelidir.

“EK 1 (4) Emniyet Politikası’na

- Organizasyonun emniyet kültürü (adil kültür) politikası

ve kılavuz dokümanın yayınlanması (2.8.21, 2.8.22)

- Cezai olmayan raporlama politikası (rapor eden ve edilen personelin güvence altına alınması) (2.8.19)

• Organizasyon bünyesinde İnsan Faktörleri Birimi kurulması, kurum içi olay/kaza incelemelerinde ve çalışanların ödül/ceza değerlendirilmesi sürecinde İnsan Faktörleri Uzmanlığından yararlanılacağına duyurulması. (2.3.10, 2.3.11, 2.6 Shell Model)

Başlıklarının eklenmesi önerilmiştir.

Öneri 11: Örnek Emniyet Politikası’nda, IATA verilerine göre son 10 yılda olan kazaların %80inde “human factors”ün hazırlayıcı faktörler arasında olduğu, %60ında ise ana faktör olduğu hatırlatılarak “insan faktörleri” kavramının eklenmesi gerektiği iletilmiştir.

“Taahhüdümüz ç) (Hava araçları / ATC / bakım / depo) faaliyetleri ve insan faktörleri ile ilişkili riskleri ortadan kaldırmak ya da mümkün olan en düşük seviyeye getirmek amacıyla tehlike tanımlama ve risk yönetim süreçleri belirlemek ve uygulamak;”

(d) Çalışanların gönüllü katılımını desteklemek, ölçmek ve artırmaya yönelik stratejiler geliştirmek maddesinin eklenmesi önerilmiştir.

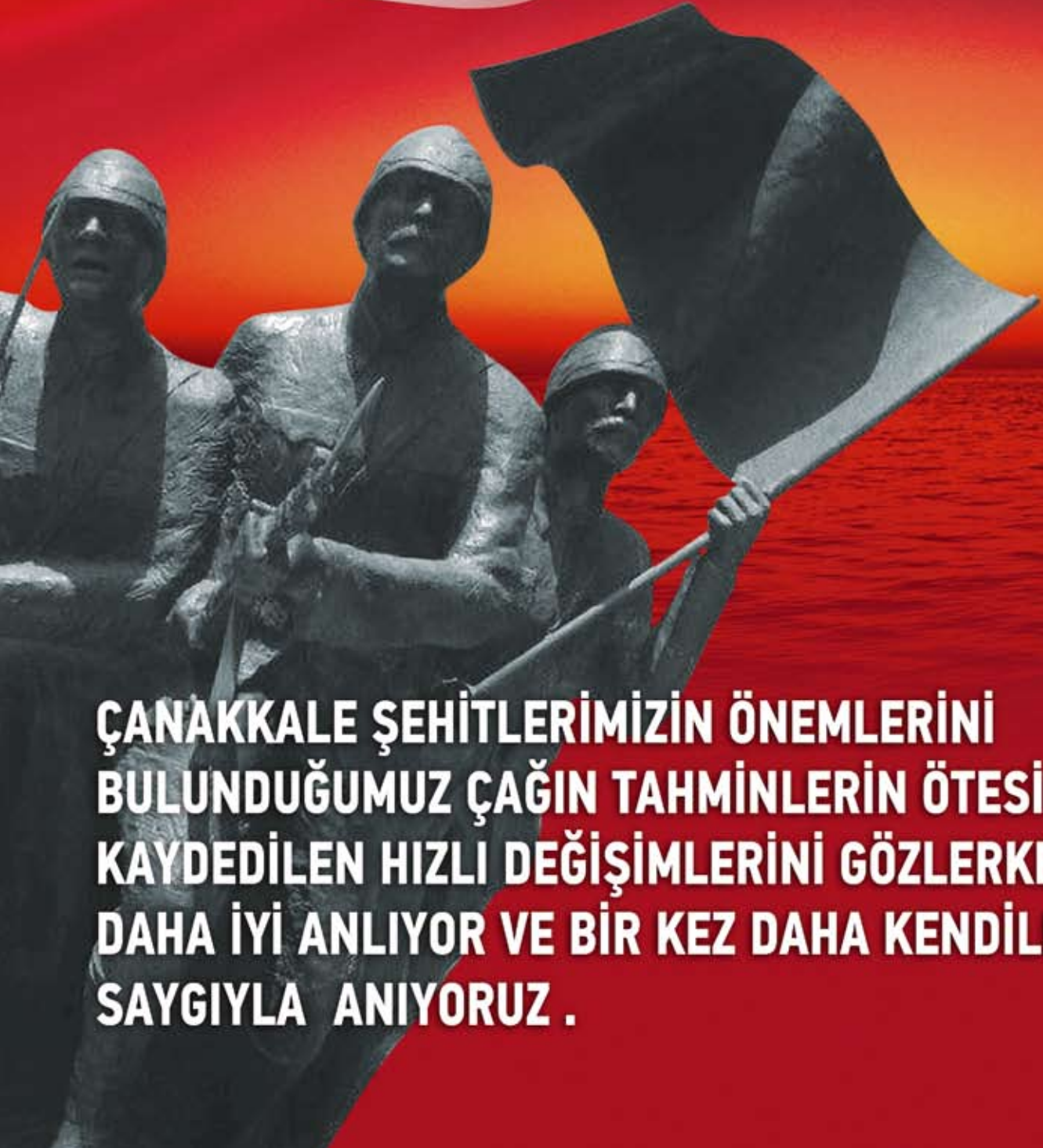
g) Emniyet performansımızı tüm emniyet ölçüm araçlarından (raporlar, uçuş-meydan denetlemeleri, fdm, emniyet incelemeleri, v.b.) yararlanarak ölçümlemek, izlemek ve gerçekçi hedeflere göre iyileştirmek; maddesinin önerildiği gibi revize edilmesi.

Öneri 12:EK-4 SMS GAP ANALİZİ GELİŞTİRME REHBERİ’nde “Gap” kavramı net olarak tanımlanmalıdır. GAP analizi sonuçlarının gerçekle uyumlu olması için GAP analizinde somut referanslara (sayısal verilere) göre ilgili konu başlığının etkin olarak uygulanıp uygulanmadığının sorgulanması gerekir. Sorular subjektif kriterlerden uzak olmalıdır.

Bundan sonraki yazılarımda Emniyet Yönetim Sisteminin doğru uygulanması ve emniyet yönetim araçlarının etkin kullanılması konularına değinmek dileğiyle saygılar sunuyorum.



18 MART ÇANAKKALE ZAFERİ ŞEHİTLERİ ANMA GÜNÜ



**ÇANAKKALE ŞEHİTLERİMİZİN ÖNEMLERİNİ
BULUNDUĞUMUZ ÇAĞIN TAHMİNLERİN ÖTESİNDE
KAYDEDİLEN HIZLI DEĞİŞİMLERİNİ GÖZLERKEN
DAHA İYİ ANLIYOR VE BİR KEZ DAHA KENDİLERİNİ
SAYGIYLA ANIYORUZ .**

TÜM SAĞLIK ÇALIŞANLARININ
14 MART TIP BAYRAMI
KUTLU OLSUN



YAŞAM DÖNGÜSÜ

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 NISAN 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.

Bu yazıma uzun süreden beri açık olan bir sergiden bahsederek giriş yapmak istiyorum. Çoğunuzun gezip gördüğü, bazılarımızın da etik bulmadığı için ziyaret etmek istemedikleri Gunter Von Hogens'in önderliğini yaptığı asıl adıyla "Body Worlds" olarak tanıtımı yapılan "Vücut Dünyası Sergisi'nden", "The Cycle of Life" "Yaşam Döngüsü'nden" bahsetmek istiyorum. Serginin ziyaret tarihi 27 Mart 2011 gününe kadar uzatılmış bulunmaktadır.

Uçuş görevlerimin dışında elimde kalan zamanı dernek meşguliyetleriyle geçirmekte olmam nedeniyle sosyal etkinliklerden epeydir uzak kaldığımı not etmeliyim. 8 Ocak'ta katıldığım bir tazeleme eğitimi ve sınavı sonrasında, adını burada yazmamı istemediğini tahmin ettiğim Sayın Hocamızın tehlikeli maddelerle ilgili konulardan bahsederken "Body Worlds" sergisine kısaca değinmesi bir anda gözümü açtı; gözüm açılınca neleri kaçırdığımı düşündüm. Günün elimde kalan kısmını sergide geçirmeme işte bu düşüncem neden oldu.

Konunun hepimize ilginç gelmeyebileceğini biliyorum ama bence bu yazıyı okumaya devam etmelisiniz.

Bizlerin çocukluk yılları yoksunluklarla geçti. Okullarda eğitim malzemeleri kıt, kaynaklar sınırlıydı; yasakların, sistem nedeniyle sorulamayan soruların çağıydı. Zamanımızın çoğu öğretmenlerimiz tarafından verilen ödevleri yapabilmek için ilimizin tek kütüphanesinde sıraya girmek, araştırmalarımıza başlamak ve sonuçlandırma çabalarımızı sürdürmekle geçti. Evinde başvuru kitapları olanlar pek ayrıcalıklı olanlarımızı da geçmiş yıllarda...

Sergide ilgimi çeken konulardan biri de bunun değişmiş olduğunu gözlemlemek oldu. Ortaöğretim düzeyinde öğrencilerin öğretmenleri ile birlikte gruplar halinde geldiklerini gördüğümde çok şanslı olduklarını düşündüm. Sergi salonunun giriş bölümünde erkek kadın birlikteliğinden sonra bir canlının oluşmasının hareketli görüntüleri büyük ekranlara video görüntüleriyle yansıtılmıştı. Türkçe ve İngilizce açıklamaları yazılı olarak yer alıyordu görüntülerde. Tüm sergi salonu bu şekilde düzenlenmişti.

Acaba bir tüp içinde "doğanın üstün yaratığının" üç haftalık şeklini özel eğitim gören tıp mensupları dışında hangimiz görebil-

Doğanın üstün yaratığı insan, mükemmel bir vücut ve akıl tasarımına sahip. Tehlikeli teknolojileri tasarlayıp yapan, geliştiren, bakımını yapıp yaşatan ve çalıştıran da işte o insan. İşin en zor ve şaşırtıcı yanı da insan faktörünün organizasyonel kazalara neden olmasının yanında önlenmesi için de ana rolü oynaması.



dik? Hangimiz doğa ortamının minik laboratuvarı ana rahminin gizemini anlamaya çalıştık?

Sergideki görsellerde gönüllülerin vücutları kullanılmış. Sergi, bakış açısına bağlı olarak tartışmalara açık olabilir fakat bir insan vücudunun; iskelet yapısı, organların yapıları, görünümleri, görevleri, görüntülenebilen hastalık kalıntıları, sinir ve dolaşım sistemleri anormalliklerini üzerinde yapılan çok uzun ve özel işlemler sonunda insanların izlemesine sunulmakta.

Sergiden birkaç gün sonra bir doktor arkadaşımın sohbet ederken tıp fakültelerinde bu tür canlı özelliğini taşıyan materyalleri bulma sıkıntılarını anlatması hayli ilgimi çekti.

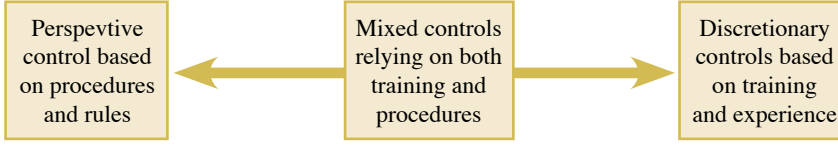
Olayın bilimsel veya ahlaki boyutunu tartışmaya açmak veya savunmak istemiyorum. Bu sergiyi çocukken doktor olmak isteyen birinin ilgisiyle izledim, sunulan her objeyi ayrı inceleyip belleğime kaydetmeye çalışırken kaç saatin geçtiğini anlamadım.

Sergi salonunu terk ettikten sonra Boğaza paralel Beşiktaş yönünde yürürken "doğanın en gelişmiş canlısı diye tanımlanan insan" denen yaratığın geçirdiği evrimleri, mükemmelliğini, doğaya, tarihte kendi gibi diğer top-

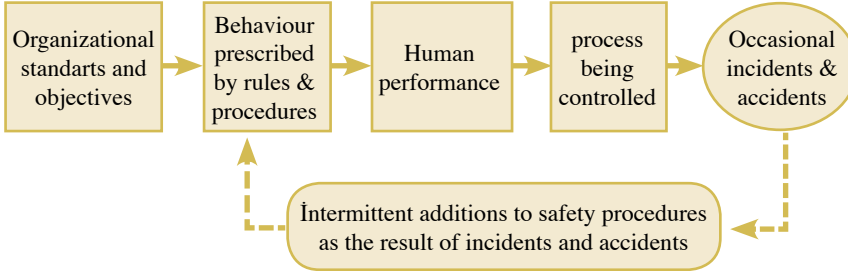
lumlara yaptıklarını, bilime katkıları, doğrularını, yanlışlarını düşünmeye çalıştım.

Bu gelişmiş canlının tüm bilimsel gelişmelere rağmen halen olumsuz birçok olayda rol oynaması konusuna değinmemde de serginin yararı oldu. Hangi organını yakından incerseniz inceleyin hepsinin tasarımı kusursuz. İçinde tüm organları koruyan asıl bir kemik çatının içinde birbiri ile uyumlu konuşlanmış her organ kendi üzerine düşen görevi yerine getiriyor. Bunun yanında kemik ve organ yapısının sağlamlığı, vücudun sürekli kendini yenilemeye programlanmış yapısı müthiş... Bu mükemmelliği düşününce, insanın çevreye neden ve nasıl zarar verdiği, çe-





Şema 1. İdari kontrolün Değişmezleri



Şema 2. Ara beslemelerle ileriye doğru besleme esası

kinmeden karşısındaki benzerini nasıl yok edebildiği, zararlı maddelere nasıl bağımlı olduğu ve vazgeçme gücünü kendinde bulamadığı açıklanamaz geldi bana... Bunlar bilim dallarının daha çok ilgisini çekmeye devam edecek konular, kısa süre içinde yanıtları bulunabilir mi bilinmez?

Tehlikeli teknolojileri tasarlayıp yapan, geliştiren, bakımını yapıp yaşatan ve çalıştıran da işte o insan. İşin en zor ve şaşırtıcı yanı da insan faktörünün organizasyonel kazalara neden olmasının yanında önlenmesi için de ana rolü oynaması.

Meydana gelen hava olaylarında

%80-90 oranlarında gittikçe artan rolü ile olan önemli faktör olarak insan yer almakta.

Bunlar gerçeğe yakın değerler olmakla birlikte bu konunun organizasyonel kazaların neden ve nasıl olduğu konusunun anlaşılmasına katkıda bulunduğu pek söylenemez. İlk bakışta insan etkisinden söz etmek sanki konuyu tek yanlı anlamak gibi geliyor bana. Aslında hatalar yönetimin değişik kademelerinden veya kuruluş bölümlerinden kaynaklanmakta; farklı psikolojilerle ortaya çıkmakta ve yönetsel farklı karar alınması ve uygulamalar yapılması

şeklinde kendini göstermektedir.

Bu doğrulama aslında dış ve iç organizasyonlar tarafından yönetilen insanın neden yoğun hatalar yaptığının yanıtı değildir. Dış kontrol organizasyonları; talimatlar, yönergeler hazırlayan ve iş yerinde nelerin nasıl yapılacağına açıklık getiren müşterek akıl yaratmaya yönelik daha çok yazılı doküman hazırlayan kuruluşlardır.

İç kontrol organizasyonları ise; eğitim, bilgi, prensip ve deneyimlerle usullerin uygulanmasından bireyin beyninde başlayan kontrollerdir. Organizasyonel davranışların başladığı basamağın ilkinin teşkil etmekte olup, organizasyonun davranışlarının ve emniyet uygulama yollarının başlangıç noktasıdır.

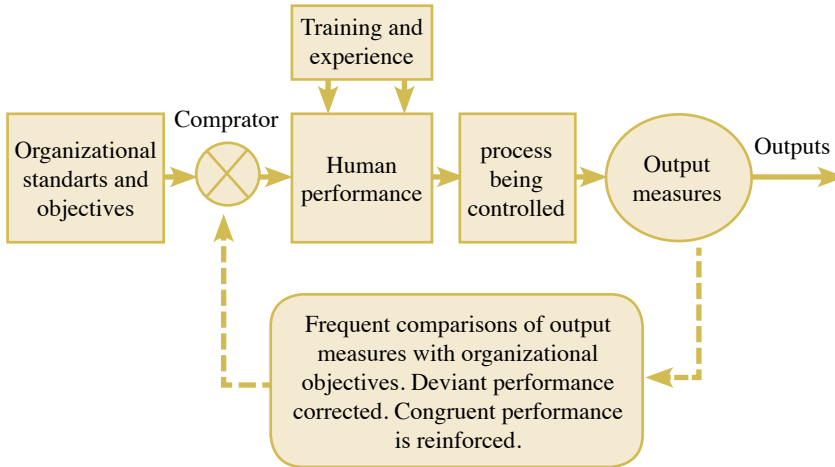
Şemadaki insan performansı geliştirilmekle beraber kural ve usullerle standartları yönünden ileri düzeyde kontrol edilmektedir.

Şema 2'deki unsurlar buldukları yerlere bakılmaksızın daha önce tanımlanmış kural ve usullerle belirlenmiş davranış anlamında organizasyonel hedeflere ulaşmak için kontrol teorisine göre tanımlanmış ileri besleme elemanlarını göstermektedir. Emniyeti güçlendirmek için kesintili bir besleme görülmekte olup, bürokratik organizasyonların kendi içinde meydana gelen olaylardan sonra olay kapatmak için yeni bir usul yazma yöntemi model olarak benimsenmektedir.

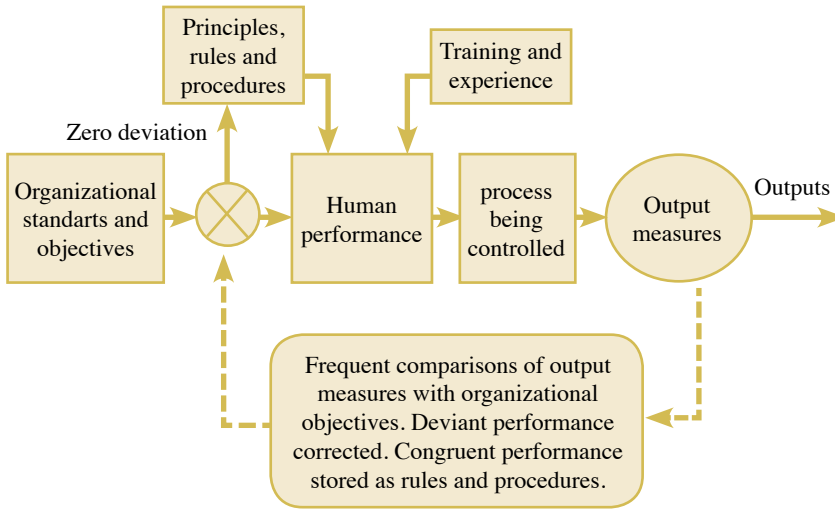
3. Performans hedeflerini sık kıyaslayan geri beslemeli kontrol modeli

İsteğe bağlı uzun süreli olma kuralında; işyeri çalışanlarının özümledikleri şekilde yetenek ve hünerlerini değişik yollardan kullanarak organizasyon hedeflerine ulaşılması için çalıştığı öngörülmektedir. Çıkış verileri sürekli ölçülerek sapmalarla uygunsuzlukların azaltılması ve giderilmesine çalışılır. Herhangi bir teknoloji veya sistem içinde ileri ve geri besleme kontrolleri arasındaki



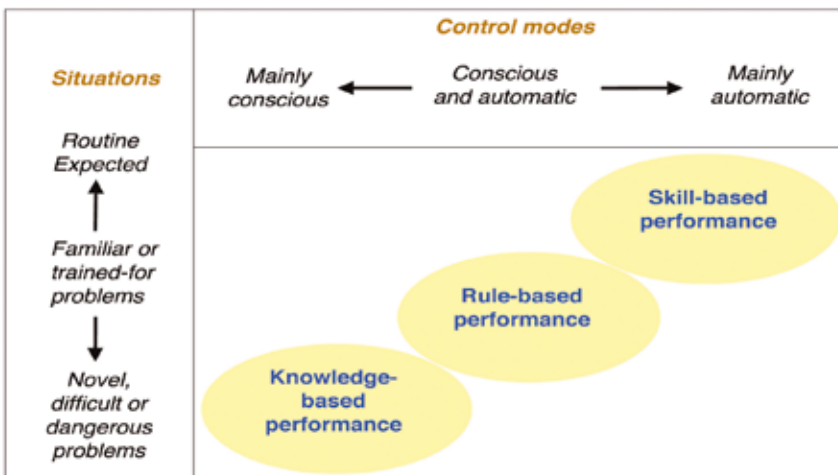


Şema 3. Performans hedeflerini sık kıyaslayan geri beslemeli kontrol modeli



Şema 4. Karışık tip ileri ve geri beslemeli kontrol modeli

Summary



Source: Maurino, D. et al (1995) Beyond Aviation Human Factors, Ashgate

Şema 5. Faaliyet ortamında üç baskın performans model seviyesinin doğal konumları

denge aşağıdaki faktörlere bağlıdır.

Organizasyonda geçmişte ulaşılmış düzeyin yaşamsal tarihi,

İşin veya etkinliğin tipi,

Kişinin hiyerarşi içindeki yeri,

Kişilere verilen eğitimler

4. Karışık tip ileri ve geri beslemeli kontrol modeli

Teknoloji ve üretim işlemlerinin erken dönemlerinde iş yönetimleri hata ve yargılamaları veya geri besleme yöntemleri ile yapılmıştır. Geri besleme yöntemleri ile organizasyonun hedeflerinden sıfır hata sapsması hedeflenmiştir. Organizasyonel öğretilerle işin gittikçe artan şekilde standart şekle geldiği ileri besleme kontrol yöntemi baskı olarak geri besleme kontrolünden önde yer almaktadır. Başka bir deyişle ifade etmek gerekirse; işin, eğitim düzeyleri yüksek kişiler tarafından yaptırılması yerine usul ve kurallarla yönetilen nispeten az eğitilmiş iş gücü tarafından yaptırılmasının daha ucuz mal olduğu kararına bağlıdır.

5. Faaliyet ortamında üç baskın performans model seviyesinin doğal konumları

İnsan, davranışını iki ana kontrol modelinin değişik şekilleri ile kontrol eder.

Bu iki ana kontrol modeli:

Farkında olma, kendinde olma-conscious: Bu model kapasite ile sınırlı, yavaş, sıradan, yorucu, zahmetli, hataya eğilimli ve oldukça ustalık gerektiren bir kontroldür. Bir şeye dikkat sarf etmek için kullandığımız bir modeldir. Dikkat sınırlı bir kaynak olup, bir şeye yönlendiği zaman diğerlerinden uzak kalmayı gerektirir.

Otomatik, düşünmeden yapılan-automatic: Bu model diğer yöntemlerle tamamen farklı ve özel bir gayret sarf etmeden günlük yaşamda tekrarları kontrolde insanların doğal olarak olabildiğince kullanmayı tercih ettiği bir kontroldür. Aslında geniş olarak farkında olmadan gelişir ve kapasite

olarak aşağı yukarı limitsizdir. Toplumsal bilgi düzeyinin belli bir amaç için genel bir sorun çözme yerine bilinenin bilindiği şekli ile kullanılmasıdır.

Faaliyet sahasının ikinci boyutunu tanımlanmasında içinde bulunan

ortam tanımlanmalıdır.

Bu durumun iki aşırı ucu:

Her gün ortaya çıkan yeni durumların tümüne oldukça tanidik olma,


Problemler için eğitilmiş veya birileri tarafından yazılmış usuller

Artık yöneticilerin yetiştikleri veya buldukları ortamın kültüründen kaynaklanan yöntemlerle ödüllendirme ve cezalandırma yöntemlerini uygulamaları yerine yıllardan beri yapılan bilimsel araştırmalar sonunda elde edilen değerlendirme şemaları ve sorgulamaları kullanmaları istenmektedir. Bu yöntemlerin bilimsel ortamlarda tartışılma safhası geçmişte kalmış ve dokümanlarda beklenen yerini almış bulunmaktadır.

Flight Crew Dirty Dozen

1. Lack of Communication
2. Complacency
3. Lack of Knowledge
4. Distraction
5. Lack of Teamwork
6. Fatigue
7. Lack of Resources
8. Pressure
9. Lack of Assertiveness
10. Stress
11. Lack of Awareness
12. Norms

The urgency of matters requiring immediate attention



Pressure Safety Nets

Know where the pressure is actually coming from & that its not self induced


Clearly state your case until there is a safe resolution

Saying NO for Safety is always an option

Stop & look at the situation rationally before acting

Keep in mind who will be the "fall guy" if there is an accident

In the interest of Aviation Safety, the following have generously provided funding to make these posters possible



veya ikisinden birlikte yararlanma.

Üç performans seviyesi şu şekilde özetlenebilir:

Hüner, marifet, maharet, ustalık, kabiliyet esaslı - Skill-based (SB) seviye: Alışılmış, çok deneyimli, otomatik şekilde veya bazen bilinçli kontrollü gelişme ile işin yapılmasıdır. Bu insanların çoğu zamanda en iyi olduğu hali ifade eder.

Kural esaslı - Rule-based (RB) seviye: Eğitimle geniş şekilde programlandığımız davranışlarımızda bazı değişiklikleri yapmak gerektiği zaman başvurduğumuz bir durumdur. Daha önce karşılaştığımız durumla benzerlik gösterdiği veya yazılı kurallarda kapsanmış usullerin uygulandığı durum olup, belleğimizde eğitildiğimiz konuların hatırlanması ve uygulanarak uygulanması şeklinde de açıklanabilir.

Bilgi esaslı - Knowledge-Based (KB) seviye: Çoğu kez pek istenmeden başvurulan bir yöntemdir. Bilgi düzeyi çoğu kez karmaşık veya kesinlik taşımayabilir veya ikisinin karışımı halinde ortaya çıkabilir. Uzun süredir arayıp bulmaya çalıştığımız bir çözüme ulaşmak için başvurduğumuz yavaş ve çaba dolu odaklandığımız noktaya ulaşma işidir. Zamanın yeterli olduğu durumlarda değişik yöntemlere başvurarak doğru sonuçlara ulaşmak mümkün



olabilir. Olağanüstü durumlarda insanların doğruları yapabildiği ancak bazı istisnalarla görülebilmektedir. Ek olarak aynı anda bilinçli olmanın yanında çok farklı birkaç bilgiyi akıldan tutmak zorluk taşıdığı bilinmekte, bir bilgiyi tutmaya çalışırken diğerleri bir elekten elenircesine gitmektedir.

Önceki satırlar arasında değinmeye çalıştığım kontroller, tanımlar ve seviyelerden sonra hangi faktörlerin katılımı ile olaylar meydana gelmektedir?

Dokümanlarda insandan bahsederken hataların insanın doğası nedeniyle yapılabileceği konusuna da değinilmektedir. Kısaca insanın bulunduğu ortamda hataların görülmesi olasıdır. İnsan hatası; planlı hareketlerin önceden kestirilemeyen bazı etkenlerin katılımı nedeniyle kendinden beklenen sonuçların alınmasında engelle karşılaşılmaması olarak tanımlanabilir.

Nedir bu harika, mükemmel yaratığın rolü katıldığı havacılık olay kazalarında? Gelin isterseniz biraz bu konuya birlikte posterlere bakıp anlamaya çalışalım.

İnsanın kendi kontrol ve katılımının dışında gelişen olaylar ve etkenler

nasıl olur da beklenmedik bir olaya neden olmaz herhalde önce bunların düşünülmesi ve incelenmesi gerekir.

6. Birleşik inceleme modeli

Organizasyonlar insanın ne zaman hata yapabileceği gerçeğini kavrayacak ve bunları kontrol edebilecek sistemler geliştirebildiği takdirde emniyetli ve standart hareket yapma kabiliyetlerini sürdürebilirler.

Organizasyonların kabul edilebilir ve edilemez veya doğru ve yanlışların ne olduğunu çalışanlarının doğru anlamasını sağlayacak şekilde dokümanete etmesi gerekir.

Acaba uygulanan ceza yöntemleri ile bu mükemmel yaratığın hata yapmasının önüne geçilebilmiş ve hatalar tamamen önlenibilmiş midir?

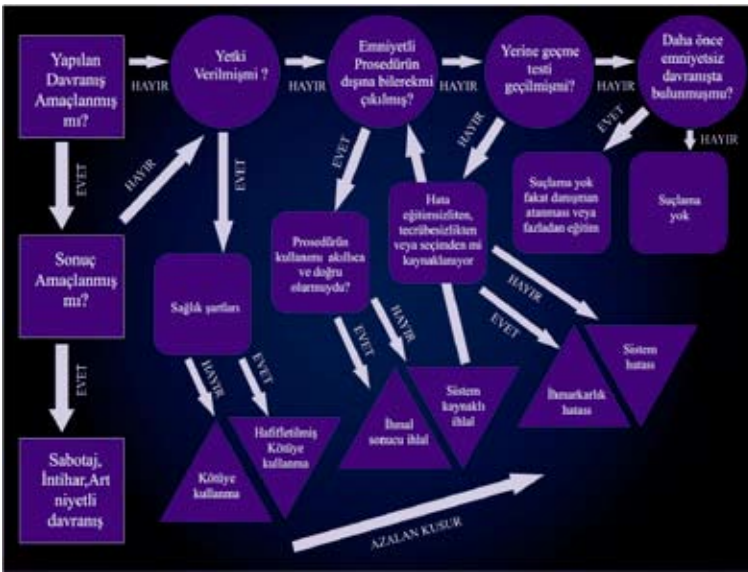
Yapılan incelemeler göstermektedir



Şema 6. Birleşik inceleme modeli



Şema 7. Hata değerlendirme şeması



Şema 8. Karar ağacı şeması

Suçlama kültürü verimli veya istenen bir şey olmayabilir ancak yönetimlerin uçuş emniyetini ve ciddi olayları örtmesi, genel af veya yok saymak gibi davranışları çalışanların gözlerinden kaçamayacağı gibi çok farklı ve olumsuz bir kültürün oluşmasına neden olacaktır. Aslında hiç arzu edilmeyen bir durum kendiliğinden tatsız bir şekilde ortaya çıkacaktır. **Just culture ortamının sağlanabilmesi için iki şey gereklidir;**

- Kabul edilebilir davranışların kesin tanımlanmış olması,
- Kabul edilmez davranışların kesin hatlar çizilerek sınırların belirlenmesi

ki insanı sadece cezalandırılmakla doğru ve kesin bir çözüme ulaşılamamaktadır. Artık yöneticilerin yetiştikleri veya buldukları ortamın kültüründen kaynaklanan yöntemlerle ödüllendirme ve cezalandırma yöntemlerini uygulamaları yerine yıllardan beri yapılan bilimsel araştırmalar sonunda elde edilen değerlendirme şemaları ve sorgulamaları kullanmaları istenmektedir. Bu yöntemlerin bilimsel ortamlarda tartışılma safhası geçmişte kalmış ve dokümanlarda beklenen yerini almış bulunmaktadır.

Ceza yöntemi uygulamaları ile organizasyonunu başarıya ulaştırmış yönetimler olduğunu şimdiye kadar katıldığımız kurs, seminer ve konferanslarda bizler hiç izlemedik ama hemen her gün daha yeni yöntem uygulamalarından alınan olumlu sonuçları sürekli izlemekteyiz.

Bizler için önemli olan konu; Ulusal Sivil Havacılığımızın her boyutunda kaydedilen hıza yakışan şekilde "Emniyet Yönetim Sistemi" kurma ile ilgili tüm düzenlemelerin Otorite tarafından ivedilikle sonuçlandırılmasını, yöneticilerin bu çağdaş yönetim enstrümanlarını kullandıklarını ve sektör çalışanlarının psikolojik baskı ve cezalandırılma korkularından kurtulduklarını bizler daha çok görmek istiyoruz.

Emniyetli uçuş dileklerini iletme isterim.

Saygılarımla

YARARLANILAN KAYNAKLAR

ICAO Doc. 9859 Safety Management System, James E. Roughton- James J. Mercurio tarafından yazılmış olan Developing an Effective Safety Culture A Leadership Approach

DOES PUNISHMENT PREVENT ACCIDENTS ?



© R.E.Fitzgerald, 2000
ERAU



FLORYA'nın da KÜÇÜK ŞEYLER'i var!

KÜÇÜK ŞEYLER ANAOKULU

Anne baba ve çocuklara 15 ilde 22 anaokulu ile okul öncesi eğitimde farklı bir seçenek ve standart sunan Küçük Şeyler, Ataşehir'e de fark yaratmaya geliyor.

- Üniversite mezunu öğretmenler
- Üstün Dökmen Akademi uzmanları tarafından hazırlanmış özgün eğitim programı
- Anaokulu olarak tasarlanmış özel binada yaratılan özgür alanlar
- Profesyoneller tarafından seçilmiş, yaratıcılığı destekleyen özel materyaller
- Çözüm ortağımız Psikoloji Dünyası'ndan çocuklar için koruyucu ruh sağlığı ve aile danışmanlığı hizmeti



Ayrıntılı Bilgi ve Tanışmak için
0212 425 70 30-35

Şenlikköy Mah. Florya Cad. Selvi Sok. No:15
Florya / İst.

Küçük Şeyler Anaokulları, Üstün Dökmen Yaşam
Boyut Gelişim ve Eğitim Akademisinin bir iştirakidir.

TALPA üyelerine özel şartlar için lütfen bizi arayın.

Operatör Doktor A.Sina Mengi anlattı: **HER YÖNÜYLE ESTETİK**



Op. Dr. A. Sina MENGİ / Estetik ve Plastik Cerrahi Uzmanı

Estetik ve Plastik Cerrahi Uzmanı Operatör Doktor A.Sina Mengi ile Estetik konusunu konuştuk...

-Estetik operasyonlar yapaylığın eşanlamlısı mı, mükemmellik için bir adım mı?

-Estetik operasyonlara ihtiyaç duyulması kişilerin bedenlerinde mükemmelliği arayışının bir yansıması olarak düşünülebilir. İnsanoğlu var olduğu tarihten itibaren gerek karşı cinse cazip görünmek gerekse hemcinsleri arasında ön plana çıkmak için fiziğine dikkat etmiştir. Aynaya baktığında kendini beğenen bir kişi güne daha iyi başlayacak, yaptığı işte daha verimli olacak, topluma daha hümanist yaklaşacaktır. Bu nedenle estetik operasyonlar kişinin kendini daha iyi hissetmesini sağlamaktadır.

Yapaylığa gelince; zaten mesleğinin inceliklerini bilen ve hastasının nelere ihtiyacı olduğunu iyi tahlil edebilen bir plastik cerrah yapay görüntü verebilecek estetik operasyonlardan kaçınır. Yapay görüntü ya hastanın beklentileri ile hekimin yapabileceklerinin birlikte iyi tahlil edilmemesi nedeniyle ya da estetik cerrahinin sınırlarını zorlama nedeniyle oluşmaktadır.

-Modern insanın mükemmelliği bulma telaşı niye, Psikolojik açıdan bakıldığında nasıl yaklaşıyorsunuz?

-İlk soru ile bağlantılı bir soru olduğu için cevabı da çok farklı olmamalı. İnsanın kendi bedeninde mükemmelliği arayışını modern insana indirgemek çok büyük bir hata, bence bu duygu insan var olduğu günden beri vardı. Tarihi belgeler mağaralarda yaşayan taş devri insanının küçük hayvan kemiklerini toka olarak kullandığını gös-

17 Mayıs 1959 tarihinde Ankara'da doğdu. İlk ve orta öğretimini Ankara'da tamamladıktan sonra 1976 yılında Kuleli Askeri Lisesi'nden, 1987 yılında Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesinden mezun oldu. Ankara Numune Hastanesinde Plastik ve Rekonstrüktif Cerrahi İhtisasını tamamladı. Mikrocerrahi ve el cerrahisi ile ilgili çalışmalarını Amerikan Hastanesinde sürdürdü. Halen Bakırköy Eğitim Hastanesinde ve Florya'daki muayenehanesinde hekimlik mesleğini icra etmektedir. Evli ve iki kız çocuğu babasıdır.

teri-
y o r ,
demek
ki be-
ğenilmek
insanın varo-
luşuyla birlikte
var olan bir iç-
güdü. Olaya böy-
le yaklaştığımız-
da insanın sadece
fiziğini değil psiko-
lojisini de düzelttiği
için psikolojik açıdan
da estetik ameliyat
yaptırmanın son de-
rece normal olduğunu
düşünüyorum.

-Sürekli estetik yap- tırmak bir rahatsız- lık mı?

-Estetik operasyon-
lar profesyoneller ta-
rafından ve gerektiği
şekilde yapıldığında be-
lirli sürelerde güzelliğini
korur. Bu süre operasyon-
dan operasyona değişmekle
birlikte birçok estetik müdahale
için 10 yıla kadar uzamaktadır.

rasyon sonrası uzun süreler geçmiş ve
tekrar bir estetik operasyon ihtiyacı doğ-
muşsa yeni bir operasyon planlanabilir.
Toplumumuzda sürekli gündemde kal-
maya çalışan bazı sanatçılar çok sık he-
kim değiştirerek belirttiğim sürelerden
daha kısa sürelerde estetik operasyon
yaptırıyorlar, bu davranış tarzının altın-
da yüz ve vücut olarak yaşlandıklarında
popüler ve medyatik olma özelliklerini
kaybedecekleri kaygısı yatıyor.

-Bugün Amerika'da birçok kadının silikonlarından kurtulmak için tekrar bıçak altına yattığı söyleniyor. Doğal- lığı tekrar mı keşfediyoruz, ülkemizde durum nedir?

-Meme büyütmenin hala en popüler ve
yüz güldürücü yöntemi silikon protez
konulması. Son dönemde özellikle hor-
monal ilaç takviyesiyle büyütme çalış-
maları gündemde, bildiğiniz gibi yeni bir
yöntemin pazarda pay alabilmesi için
eski yöntemin pay kaybetmesi gerekir,
ben protezlerle ilgili spekülasyonları
buna bağlıyorum. Amerika da ilk silikon
ameliyatları 1960'larda yapıldı bu kadın-
lardan hayatta olanlar var ve protezle-
riyle ilgili hiç bir problemleri yok. Bugü-
ne kadar literatürde silikonların kanser
oluşturduğuna dair herhangi bir yazı ya-

**Elbette estetik ameliyatların amacı kişileri birbirine benzet-
mek değil her kişinin ihtiyacı olan estetik ameliyat farklıdır.
Ne yazık ki tüm hastalarına aynı tip burun, kaş v.b. yapan
meslektaşlarımız var. Ancak bunu onaylamak mümkün değil,
her yüz, her vücut kendi içinde ele alınmalı ve kişisel özellik-
ler korunmak kaydıyla estetik operasyonlar yapılmalı.**

Bazı özel durumlarda yapılan estetik
müdahalelerle ilgili küçük revizyonlar
gerekebilir ki bunlar için bile en az 6 ay
hatta 1 yıl beklenmelidir. Plastik cerrah-
ide bir dokunun tam iyileşmesi için ge-
rekli olan sürenin bir yıla kadar uzadığı
kabul edilmektedir.

Kişi yaptırdığı estetik operasyondan
memnun değilse belirttiğim süre geç-
tikten sonra tekrar bir estetik operasyon
yaptırabilir, ya da yaptırdığı estetik ope-

yinlanmadı.

Meme protezlerinin doğallığı bozduğunu
düşünmüyorum aksine memeleri küçük
olduğu için hafif kambur yürüyen genç
bir kadının yürümesini, kıyafeti taşıma-
sını da değiştirdiği, özgüvenini artırdığı
için gerekli durumlarda yapılmasından
yanayım. Ülkemizde birkaç medyatik
haber dışında silikonlarını çıkartmak is-
teyen kadınların olduğunu sanmıyorum,
en azından bana ve yakın görüştüğüm



plastik cerrahlara böyle bir talep gelmedi.

-Erkeklerin estetik yaptırmasına nasıl bakıyorsunuz. Bugün Amerika'da erkekler iş hayatında yükselmek için estetiğe başvuruyorlar ya ülkemizde?

-Erkeklerin estetik yaptırmasını çok doğal karşılıyorum bu konuda kadın erkek diye bir ayırım yapmayı doğru bulmuyorum. Bence ülkemizde erkekler estetik operasyonları keşfetmekte geç bile kaldılar. Erkeklerin iş hayatında yükselebilmek için estetik yaptırdıkları yorumunuza ise katılmam mümkün değil. Tamam, herkes çevresinde güzel ve bakımlı insanlar görmek ister bende bir sekreter alacağım da fiziğine dikkat ediyorum ancak sadece fizik profesyonel bir işletmede insanı belki kapıdan sokar ancak kişinin merdivenleri çıkabilmesi için ise başka meziyetler gerekir.

-Sevgiliniz ya da eşiniz estetik olduğu takdirde nasıl etkilenir siz?

-Eşim oldukça güzel bir kadın olduğu için bugüne kadar önemli bir estetik operasyona ihtiyaç duymadı. Sadece burun estetiği yapıldı. Bugünlerde iki kızımızın doğumuna bağlı olarak karın bölgesinde oluşan ve kilolarını vermesine rağmen eritemediği karın yağları için Liposuction yapmayı planlıyoruz.

-Estetiğin sınırı nedir ya da bir sınırı olmalı mı?

-Daha önceki sorularda yanıtladığımı düşünüyorum ancak tekrar etmekte fayda var. Öncelikle gerekli olan estetik yapılmalı, mutlaka profesyonellerce yani plastik cerrahlar tarafından yapılmalı, gerekli süreler geçmeden yeni bir ameliyat yapılmamalı ve doğallığı bozacak operasyonlardan kaçınılmalı.

-Estetik kişileri birbirine benzeten bir yöntem mi, ayırt edici yönleri var mı?

-Çok güzel bir soru teşekkür ederim, plastik cerrahlar olarak bizimde rahatsız olduğumuz bir konu.

Elbette estetik ameliyatlara amacı kişileri birbirine benzetmek değil.

ğil her kişinin ihtiyacı olan estetik ameliyat farklıdır. Ne yazık ki tüm hastalarına aynı tip burun, kaş v.b. yapan meslektaşlarımız var. Ancak bunu onaylamak mümkün değil, her yüz, her vücut kendi içinde ele alınmalı ve kişisel özellikler korunmak kaydıyla estetik operasyonlar yapılmalı.

-Fiziksel kusursuzluk isteği olağan bir duygu mudur?

-Evet, son derece olağan bir duygudur, biz plastik cerrahlar bu duyguyu tatmin edebilme yönünde olumlu bir şeyler yapabiliyorsak ne mutlu bize.



Volkswagen'iniz için en havalı servis kampanyası!



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

Volkswagen Yetkili Satıcısı **Tamaş**

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

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

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



KREDİ DERECELENDİRME VE HAVAYOLU KREDİ DERECELENDİRME SÜRECİ



Akansel YALÇINKAYA

1. Giriş

Kredi derecelendirme kuruluşları finansal piyasalar içinde düzenleme ve yatırım gibi aktivitelerinin gerçekleşmesi konusunda önemli bir role sahiptirler. Son yıllarda ve özellikle global krizin derinleşmesindeki etkileri nedeni ile tartışma konusu olmuşlardır. Bu doğrultuda kredi derecelendirme şirketleri piyasaya olan güvenin geri kazandırılması doğrultusunda önemli bir göreve sahiptirler.

Bu çalışmada genel olarak kredi derecelendirme kavramı üzerinde durularak, kredi derecelendirme işlemi ve bu işlemi yapan kuruluşlar hakkında bilgi verilecek, daha sonra kredi derecelendirme işleminin havayolu endüstrisindeki uygulamaları ve örnekleri üzerinde durulmaya çalışılacaktır.

2. Genel Hatlarıyla Kredi Derecelendirme Kuruluşları

Küresel finans ortamında günümüz işletmeleri ya da yatırımcıları yatırım yapmak istedikleri ülkeler ya da firmalar ile borç verecekleri ülkeler ya da firmalar ile ilgili kapsamlı ve güvenilir bilgilere ihtiyaç duymaktadır. Üzerinde durduğumuz kredi derecelendirme kuruluşları, işte tam olarak bu ihtiyaçtan ortaya çıkmış kuruluşlardır.

Kredi derecelendirme kuruluşları, bağımsız olarak kredibilite görüşü sağlayan ve verdikleri dereceler yatırımcılar, ihraççılar, kredi talep edenler ve hükümetler tarafından çeşitli nedenlere bağlı olarak

kullanılan kuruluşlar olarak tanımlanabilir. Derecelendirme kuruluşlarının verdiği notlar finansal piyasaların düzenlenmesi ve denetlenmesinde de bir ölçüt olarak kullanılmakta, Basel II kriterleri gibi uluslararası veya yerel düzenlemelerde risk ağırlıklarının tespitinde temel teşkil etmektedirler[1].

Derecelendirme kuruluşları, serbest piyasalarda yatırımcıların ve diğer piyasa oyuncularının bilgi açığını kapatan araçlardır ve piyasaların etkin işleyebilmeleri için önemli bir sorumluluk üstlenmişlerdir. Derecelendirme şirketleri, yaptıkları derecelendirmede belirli kategoriler (gruplar) kullanılmakta ve bu kategorileri harf, sayı ya da bunların karışımından oluşan ve kullanıcılar tarafından kolaylıkla anlaşılabilir sembollerle göstermektedir[2].

Kredi derecelendirme kavramının kökeni New York'lu bir manifaturacı olan Lewis Tappan'ın 1837'de yaşanan ekonomik krizde müşterilerinin durumunu belirlemek amacıyla geliştirdiği değerlendirme yöntemine dayanmaktadır. ABD ekonomisindeki çöküşün ardından kendisi de zarara uğrayan Tappan borçluların kredi değerliliğinin belirlenmesi için Doğu ve Batı eyaletlerinde çoğunluğu avukat olan 180 muhabiri kapsayan bir ağ kurarak derecelendirmenin temelini atmıştır. Cincinnati'li bir avukat olan John Bradstreet ise benzer şekilde kredi derecelendirmeleri yapan bir diğer şirketin sahibiydi ve borç ödeme güçlüğü içindeki tacirlerin davalarına vekillik ettiği bir sırada müvekkillerinden topladığı kredi bilgilerini New

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 eğitimine 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.

York toptancılarına satan Bradstreet, 1849 yılında kurduğu Bradstreet Company ile kredi derecelendirmeye soyunan ikinci kişi oldu. 1933 yılında bu iki şirket "Dun and Bradstreet" adlı kuruluşta birleşti ve 1962 yılında "Moody's Investors Service" ismini aldı. Bu kuruluşların ardından "Poor's Publishing Company" ilk değerlendirmesini 1916'da, "Standard Statistics Company" 1922'de, "Fitch Publishing Company" ise 1924'de gerçekleştirdi. 1941'de ise "Standard Statistics Company" ile "Poor's Publishing Company" birleşerek "Standard and Poor's" ismini aldı[1].

Uluslararası derecelendirme kuruluşlarının başında Amerika'nın iki önemli derecelendirme kuruluşu Moody's ve Standard and Poor's gelmektedir. Bu kuruluşlar ülkelerin derecelendirmesinden, hükümetlerce ihraç edilen borç menkul kıymetler ile şirketlerin tahvil ve finans-

3. Kredi Derecelendirme Kavramı

En basit tanımıyla derecelendirme, borçlunun anapara ve faiz yükümlülüklerini ödeme isteği ve yeteneğinin zamanında ve tam olarak yerine getirilip getirilememesini bir seri mali analizle ölçen, bağımsız bir yargıyı ifade eden bir araçtır[5]. Derecelendirme, açılacak kredilerin, zamanında ve tam olarak geri ödenmesi ihtimali hususunda uluslararası sermaye piyasalarındaki ölçütlere uygun ve objektif bir ölçü sağlamak amacıyla, bir borçlunun ihraç ettiği menkul kıymetlere yatırım yapılması halinde, yatırımcının bundan dolayı yükleneceği riskin bulunmasına ilişkin bir çalışmadır[6].

Derecelendirme, bir kuruluşun finansal yükümlülüklerini zamanında yerine getirip getiremeyeceği hakkında verilen bağımsız bir görüştür. Bu görüşün kolay anlaşılabilir olması için sonuçlar sembollere dönüştürülmüştür.

Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşları gerek ülkeler gerek işletmeler açısından günümüz finansal ortamında kritik bir öneme sahiptir. Havaçılık işletmeleri açısından yatırım ve borçlanma süreçlerinde bu kuruluşların yapmış oldukları derecelendirmeler çok önemli bir rol oynamakta ve küresel oyunculara yol göstermektedir.

man bonolarına kadar çok geniş bir alana yayılmaktadır. Derecelendirme borç menkul kıymet ihracından doğan anapara ve faiz ödemelerini, ödünç sözleşmesinde yer alan hükümlere uygun olarak tam ve zamanında yapabilme olasılığı olarak tanımlanmaktadır. Derecelendirme kuruluşları ülke veya diğer borç menkul kıymetleriyle ilgili yaptıkları derecelendirmeleri belirli harf, rakam veya her ikisinin birden kullanıldığı bir sisteme dayandırarak yatırımcıların anlayabileceği düzeyde kategorize etmektedirler[3].

John Moody tarafından 1909 yılında yazılmış olan "Demiryolları Yatırımlarının Analizleri" adlı eserde kullanılan semboller daha sonra kredi değerlendirilmesinde kullanılan uluslararası semboller olmuştur[1].

Dünya'da ulusal, bölgesel ve global düzeyde pek çok derecelendirme kuruluşu bulunmaktadır. Halen bütün Dünya üzerinde kredi derecelendirme faaliyetinde bulunan en büyük üç derecelendirme kuruluşu Moody's, Standard & Poor's ve Fitch'dir. 1975 yılında Amerikan Sermaye Piyasası Kurulu SEC(U.S. Securities and Exchange Commission) derecelendirme kuruluşlarının faaliyetlerini ve piyasaya giriş çıkışlarını standardize etmek üzere NRSRO'yu (Nationally Recognized Statistical Rating Organisation) kurarak kuruluşları tek çatı altında toplamıştır. Başlangıçta üç üyesi bulunan kuruluşun bugün on üyesi bulunmaktadır (Standard & Poor's, Fitch Ratings, A. M. Best Company, Dominion Bond Rating Service Ltd., Japan Credit Rating Agency Ltd., R&I Inc., Egan-Jones Ratings Company, LACE Financial, Realpoint LLC)[1].

Standard&Poor's	Moody's	Fitch IBCA
AAA	Aaa	AAA
AA+	Aa1	AA+
AA	Aa2	AA
AA-	Aa3	AA-
A+	A1	A+
A	A2	A
A-	A3	A-
BBB+	Baa1	BBB+
BBB	Baa2	BBB
BBB-	Baa3	BBB-
BB+	B1	BB+
BB	B2	BB
BB-	B3	BB-
B+	Caa1	B+
B	Caa2	B
B-	Caa 3	B-
CCC+	Caa	CCC+
CCC	C	CCC
CCC-		CCC-
CC		CC
C		C
D		D

Tablo 1: Derecelendirme Şirketleri Tarafından Kullanılan Ölçeklerin Eşleştirilmesi[4]

Semboller ise evrensel uygulamaya sahiptir[7]. Derecelendirme, borçlunun geri ödeme kapasitesini ölçmeye yarayan ve bu nedenle sermaye piyasalarındaki rolünü değerlendiren bir profesyonel görüştür. Derecelendirme, sermaye piyasalarında faaliyet gösteren kurumlara, yatırımcılara, araçlara ve düzenleyicilere değerlendirmelerinde yardımcı olmayı sağlayan güçlü ve kullanışlı sembollerden oluşmaktadır[8]. Kredi notu ya da derecelendirme notu, bir derecelendirme kuruluşu tarafından kredi değerliliğinin ölçümüdür.

leceği şekilde yayınmasında herhangi bir sakınca bulunmamaktadır. Kredi derecelendirme kuruluşları hizmet verdikleri kuruluş ve hükümetlerden hizmetleri karşılığında bir ücret almaktadır. Türev ürünlerin gelişmesi ile birlikte artan iş hacimlerine paralel derecelendirme kuruluşlarının gelirleri de hızlı bir şekilde artış göstermiştir. Ulusal ve uluslararası düzeydeki düzenlemelerin yetersiz kalması, tarafsızlıklarını kaybettikleri ve derecelendirme kriter ve notlarında fazla iyimser veya kötümser davrandıkları şeklinde özellikle son dönemde ciddi şekilde eleştiriye uğramalarına neden olmuştur[1].

A-) PAZAR PAYI	C-) GELİR ÜRETİMİ
a-) Sektör trafiğinin payı: RPK yada RTK ile ölçülmektedir.	a-) Kapasite kullanımı: Doluluk oranı ile ölçülür (RPK/ASK).
b-) Sektör kapasitesinin payı: ASK yada ATK ile ölçülmektedir.	b-) Fiyatlandırma +Yield (Yolcu gelirleri/RPK) +Birim gelirler: Her ASK için elde edilen yolcu geliri ile ölçülür. +Gelir yönetiminin etkinliği: Gelirlerin maksimize edilmesidir. +Hizmetin saygınlığı: Müşteri tatmini ile ölçülür. +Yolcu dışı gelirler: Kargo; SUYP satışı ve diğer havayollarına sağlanan hizmetler.
c-) Genel pazar payının eğilimi	D-) MALİYET KONTROLÜ
d-) Küresel işbirliklerine üyelik: Partnerlerin güçlülüğü ve havayolunun derecelendirilmesinin yararları.	a-) Sunulan her bir ASK için operasyonel maliyet +Ortalama yolculuk uzunluğuna göre belirlenir. +Operasyonel kiralama ve amortisman muhasebeleştirilmesindeki farklılaşmaya göre belirlenir.
B-) ÖZEL PAZARLARDAKİ DURUM	b-) İşçilik gideri +Sunulan her ASK için işçilik gideri +İşçi sözleşmelerinin yapısı +Çalışma koşullarının esnekliği; verimlilik üzerinde etkilidir. +Pilot kontratlarının kapsam alanı; dış kaynaklardan yararlanmada sınırlılık. +Sendika kontratlarının ve pazarlıkların statüsü. +İşgücü ilişkileri ve etik
a-) Havayolunun toplama merkezlerinin ana trafik akışına göre coğrafi durumu: Diğer havayollarının toplama merkezleriyle rekabet açısından durumu gösterir.	c-) Yakıt maliyetleri ve yakıt fiyatlarındaki artışın etkisi
b-) Toplama merkezindeki uçuş payı	d-) Komisyonlar, pazarlama ve diğer operasyonel harcamalar.
c-) Ana çıkış noktalarında ve güzergahlardaki pazar payı: Bu pazarların ekonomik ve demografik olarak gelişme ihtimalleri.	E-) FİLO
d-) Hizmet verilen ana pazarlarda ve toplama merkezlerindeki rekabetin gücü	a-) Uçakların sayısı ve tipiyle ilgili cari ve planlanan ihtiyaçlar
e-) Girişteki engeller/altyapı sınırlamaları +Kapılar +Terminal alan ve diğer yer olanakları +ATC, iniş ve kalkış slot sınırlamaları	b-) Filo modernizasyon programının statüsü + Ortalama filo yaşı + Filo standardizasyonu + Filonun yakıt etkinliği + Uçak siparişleri ve gelecek teslimatlarla ilişkin opsiyonlar.
f-) Uluslar arası pazarlardaki durum +Pazarların gelişme ihtimalleri +Anlaşmalar ve girişteki düzenleyici engeller +Rekabetin gücü	

Tablo 2: Havayolu Kredi Derecelendirmesinde Kullanılan Faktörler[11]

Derecelendirme işlevinin ekonomik hayata kazandırdığı faydalar şu şekilde özetlenebilmektedir[9];

- Ekonomiye güvenilir ve istikrar içinde gelişen mali piyasalar kazandırır.
- Ekonominin dış kaynak teminini, piyasaların uluslararası piyasalarla bütünleşmesini sağlar.
- Ekonomideki genel risk düzeyini sınırlandırırken, mali işlemlerin etkinliğini artırır ve büyümenin daha etkin finansmanını sağlar.

Ancak tüm bu faydalar etkin çalışan, düzenlenen ve denetlenen piyasalarda geçerli olabilmektedir. Süregelen uygulamada bütün derecelendirme çalışmaları ihraççı, yayıncı kişi veya kuruluş tarafından bedeli ödenmek üzere yaptırıldığından, kamuya açık ve herkesin erişebile-

Derecelendirme sırasında geçmişe yönelik 15-20 yıllık bir veri tabanı kullanılmaktadır. Ülkeler açısından en önemli faktörler politik faktörlerdir. Genelde politik risk faktörleri olarak göz önüne alınanlar da şunlar: Seçim sistemi ve zamanları, dış politika gelişmeleri, demokrasinin işleyişi, siyasal partiler, iktidar, muhalefet ilişkileri, liderin durumu, siyasal gündemdeki riskler, koalisyonların yapısı, Merkez Bankası'nın bağımsızlık derecesi ve benzerleridir. Havacılık endüstrisi açısından bakıldığında kredi derecelendirme kuruluşları, havayolu işletmeleri ile uçak imalatçısı işletmeler hakkında derecelendirme yaparak bu şirketlere yatırım yapacak ya da kredi verecek kuruluşlar için rehberlik yapmaktadırlar. Çünkü yatırımcı ya da kredi verenlerin bu analizleri yapıp mevcut işletmelerin bilgilerine ulaşması kolay değildir.

Havayolu işletmeleri açısından bu kuruluşların bir diğer önemi bir uçak finansman metodu olan menkul kıymetleştirme konusunda ortaya çıkmaktadır. Bu kuruluşlardan biri olan Standart&Poor's derecelendirme kuruluşunun bu konudaki yayını ve derecelendirmeleri kuruluşlara yol göstermektedir.

4. Standart&Poor's ve Havacılık Finansı İle İlgili Yayınları

Amerika Birleşik Devletleri'nin en büyük iki derecelendirme kuruluşundan biri olan Standart & Poor's (S&P), finansal kurumların piyasadaki değerlerini belirlemeye yardımcı olan ve onlara bağımsız görüş, analiz ve bilgi sağlayan bir şirkettir[10].

Ülkesinde 21 ve diğer ülkelerde 40 ofisi ve iştiraki bulunan S&P, yatırım ve finansal analiz konusunda deneyimli kendi ülkesinde 1200, diğer ülkelerde 5000'den fazla analisti istihdam etmektedir. Tüm bu analistler dünyanın önde gelen ekonomistleri, geleceği tahmin metotları kullanan deneyimli analitik çalışma grupları ve istatistikçilerden oluşmaktadır.

S&P, havacılık işletmelerine yayınlamış olduğu 2 adet yayın aracılığıyla yol göstermektedir. Yani daha açık bir ifadeyle bu yayınlara dayanarak havacılık işletmelerini değerlendirmektedir. Bu yayınlar Corporate Ratings Criteria ve Aircraft Securitization Criteria adlı yayınlardır.

Corporate Ratings Criteria adlı yayın S&P kuruluşunun şirket derecelendirilmesi esnasında şirket derecelerine dayanak oluşturan ve bu derecelerin oluşturulması sürecinde kullanılan yöntem ve kriterleri içermektedir. Bu yayının havayolu işletmeleri açısından önemi ise havayolu işletmeleri için derecelendirme faktörlerini içermesi ve havayollarının hangi faktörlere göre derecelendirildiğini göstermektedir.

Aircraft Securitization Criteria adlı yayın ise havayolu işletmelerinin filolarında bulunan uçakların varlığa dayalı menkul kıymetleştirilmesi sürecinde kullanılan kriterleri içeren bir kriter yayınıdır. Bu yayına göre uçakların menkul kıymetleştirmesinde tek bir havayolu ile tek bir uçak üzerinden inceleme yapılacağı gibi birden çok uçak ile birden fazla havayolu işletmesi içinde analiz yapılabilmektedir. Bu yayında bu analiz için kullanılan en önemli faktörün havayolu kredi derecesi ya da

uçanın değeri olduğu belirtilmektedir.

5. Havayolu Kredi Derecelendirmesinde Kullanılan Faktörler

Havayolu işletmelerinin kredi derecelendirmesinde kullanılan faktörler daha önce adı geçen S&P kuruluşunun Corporate Ratings Criteria adlı yayınında belirtilmiştir. Bu çalışmaya göre havayolu derecelendirilmesinde kullanılan faktörler genel olarak 5'e ayrılmaktadır. Bu ana faktörler pazar payı, özel pazarlardaki durum, gelir üretimi, maliyet kontrolü ve filodur. Bu faktörlerin tamamı Tablo 2'de gösterilmektedir.

6. Kredi Derecelendirmesinin Kapsam Alanına Giren Risk Faktörleri

Havayolu işletmelerinin kredi derecelendirmesinde bu derecelendirmenin kapsamına giren bazı kritik risk faktörleri bulunmaktadır. Bunlar içinde en belirleyici kredi faktörü işletmelerin finansal profilleridir.

Ayrıca, havayolu kredi derecelendirilmesinde bu derecelendirmeye konu olan 2 ana risk faktörü bulunmaktadır. Bu riskler, işletme riski ve finansal risktir. Bu 2 ana risk ise aşağıdaki bileşenlerden oluşmaktadır:

-İşletme Riski: Endüstri Özellikleri ve Şirketin Rekabetçi Pozisyonu

-Finansal Risk: Muhasebe Uygulamaları, Finansal Politika, Nakit Akış Yeterliliği, Sermayeleştirme ve Likidite.

S&P kuruluşu havayolu işletmeleri için bu 2 risk faktörünü ortaya koymakla birlikte, havayolu işletmelerinin bu risklerden kaçınması amacıyla temel olarak 2 öneri getirmiştir. Bu öneriler şöyledir;

-Buna göre güçlü bir uçuş ağı ve sağlıklı bir pazar payı işletme riskini telafi edebilir.

-Finansal risk farklı



Global Airline Ratings And Risk Profiles						
	AMR Corp.	British Airways PIC	Japan Airlines Corp.	Lufthansa AG	Qantas Airways Ltd.	UAL Corp.
Rating*	B/Stable/B-2	BB+/Positive /--	B+/Negative /--	BBB/Stable/A-2	BBB+/Watch Neg/A-2	B/Stable/--
Business Risk score*	Weak	Satisfactory	Weak	Satisfactory	Satisfactory	Weak
Financial Risk score*	Highly Leveraged	Aggressive	Highly Leveraged	Intermediate	Intermediate	Highly Leveraged

*As of Dec. 14, 2006.

Tablo 3: Küresel Havayolu Dereceleri ve Risk Profilleri[12]

nakit akış dengesinin ve borç yükünün göstergesidir.

Bu hususların dışında, S&P, nakit likiditesini ve hedging'i anahtar risk önleyici yada risk azaltıcı faktörler olarak ortaya koymuştur.

Tablo 3'e baktığımızda S&P tarafından yapılan 2006 yılına ait 4 farklı kitadan 6 havayolu işletmesine ait kredi dereceleri ve risk profillerini görebiliriz. Tabloya göre kredi derecelendirme açısından en iyi durumda olan havayolu işletmesinin BBB+ ile Avustralyalı Qantas Airways olduğunu söyleyebiliriz. Kredi derecelendirme performansı açısından Alman Lufthansa'nın Qantas'ın ardından 2. en iyi nota sahip olduğu görülmektedir. Kredi değerliliği yanında, S&P, havayolu işletmelerini işletme riski ve finansal risk olarak 2 açıdan daha değerlendirilmektedir. İşletme riski açısından tablo değerlendirildiğinde, British Airways, Lufthansa ve Qantas Airways'in tatmin edici durumda bulunduğu, American Airlines, Japan Airlines ve United Airlines'in ise zayıf durumda bulunduğu belirtilebilir.

8. SONUÇ YERİNE

Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşları gerek ülkeler gerek işletmeler açısından günümüz finansal ortamında kritik bir öneme sahiptir. Havacılık işletmeleri açısından yatırım ve borçlanma süreçlerinde bu kuruluşların yapmış oldukları derecelendirmeler çok önemli bir rol oynamakta ve küresel oyunculara yol göstermektedir. Havacılık işletmeleri açısından bu kuruluşların dereceleri işletmenin finansal yapısını ve gelecekle ilgili beklentilerini etkilemektedir. Yeri geldiğinde bu kuruluşların yaptığı bir değerlendirme işletmenin hisse değerini ve hisseye olan talebi radikal bir biçimde düşürmekte, yeri geldiğindeyse bir uçak üreticisi için bakıldığında herhangi bir kaza sonucu talebi oldukça düşürebilmektedir.

Sonuç olarak, havacılık endüstrisindeki işletmelerin bu derecelendirmeleri dikkate alarak yatırım ve borçlanma konularını karara bağlamalarının daha faydalı olacağı düşünülmektedir.

8. KAYNAKLAR

- [1] Mehmet Yazıcı, "Kredi Derecelendirme Kuruluşlarının Önemi ve Denetimi", http://www.finanskulup.org.tr/Assets/maliyefinans/82/Mehmet_Yazici_Kredi_Derecelendirme_Kuruluslarinin_Onemi_ve_Denetimi.pdf, s.4.
- [2] İlhan Ege, "Kredi Derecelendirme Sistemleri ve Kobiler", 3. KOBİ'ler ve Verimlilik Kongresi, İstanbul Kültür Üniversitesi, 2006, s.110.
- [3] Selim Demez, Tayfur Bayat, Çetin Doğan, "Kredi Derecelendirme Kuruluşlarının Krizleri Öngörülebilirliği: Türkiye Örneği", 1. Uluslararası Turgut Özal Ekonomi ve Siyaset Kongresi, İnönü Üniversitesi, Malatya, 2010, s.1359-1360.
- [4] Basel Committee, Quantitative Impact Study 3 Instructions, 2002, s.44.
- [5] Berra Kılıç, Derecelendirme (Rating) İşlemi, ABD'de Tahvil Derecelendirme Süreci, SPK Araştırma Raporu, 1989, s.8
- [6] M. Aydın Karaöz, "Kredi Değerliliğinin Tespiti", Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı Dergisi 1990/1, s.29.
- [7] A. Botan Berker, "Derecelendirme Kuruluşları", www.fitchratings.com.tr/ftp/derecelendirme/drc_23.pdf
- [8] Roger P. Nye, Selda Eke, "Türkiye'de Kredi Derecelendirmesi", Activeline, Mayıs 2004 s.38.
- [9] Şenol Babuşçu, Adalet Hazar, SPK Kredi Derecelendirme Uzmanlığı Sınavlarına Hazırlık, Öncü Basımevi-Ankara, Mart 2008, s.357.
- [10] Standart&Poor's Corporation: "History of Standart&Poor's" <http://www.standardandpoors.com/About Us/History.Html>
- [11] Corporate Ratings Criteria, Standart&Poor's 2003 s.25.
- [12] <http://www2.standardandpoors.com/portal/site/sp/en/us/page.article/2,1,1,0,1148373569992.html?vregion=us&vlang=en>

GERÇEKLEŞTİRİLEN ZİYARETLER

- 07 Şubat 2011 - SHGM'de gerçekleştirilen Tavsiye ve İzleme Kurulu Toplantısı'na TALPA Kaza İnceleme ve Önleme Komitesi Başkanı Kpt. Plt. Kubilay YILMAZ katılmıştır.
- 08 Şubat 2011 - Yönetim Kurulu Başkanımız Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR ve Yönetim Kurulu Üyemiz Kpt. Plt. Sinan IŞILDAR, SHGM Operasyon Müdürü Taner BÜYÜKİKİZ'i ziyaret ettiler.
- 10 Şubat 2011 - Yönetim Kurulu Başkanımız Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR ve Genel Sekreterimiz Kpt. Plt. Nuri SAKARYA, TAV İstanbul Genel Müdürü Kemal ÜNLÜ'yü ziyaret ettiler .
- 10 Şubat 2011 - Yönetim Kurulu Başkanımız Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR ve Genel Sekreterimiz Kpt. Plt. Nuri SAKARYA, HAVAŞ Genel Müdürü Müjdat YÜCEL'i ziyaret etmişlerdir.
- 10 Şubat 2011 - Yönetim Kurulu Başkanımız Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR ve Genel Sekreterimiz Kpt. Plt. Nuri SAKARYA, Bora Jet Genel Müdürü Kadir PEKER'i ziyaret ettiler.
- 23 Şubat 2011 - Yönetim Kurulu Üyelerimiz Onur Air Uçuş İşletmeden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Ercan PEKSATICI'yı ziyaret ettiler.
- 23 Şubat 2011 - Yönetim Kurulu Üyelerimiz Atlasjet İşletme Başkanı Ahmet ATA ziyaretinde bulundular.
- 02 Mart 2011 - Yönetim Kurulu Üyelerimiz Hava Kuvvetleri Komutanımızı ziyaret ettiler.
- 03 Mart 2011 - Ayjet Genel Müdürü Celal CİNGÖZ Yönetim Kurulu Üyelerimiz tarafından ziyaret edildi.
- 03 Mart 2011 - Emre ULUCAN (THY Uçuş Akademisi) Yönetim Kurulu Üyelerimiz tarafından ziyaret edildi.
- 28 Mart 2011 - Türk Havayolları Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi TOPÇU ve Türk Hava Yolları Genel Müdürü Temel KOTİL Yönetim Kurulumuz tarafından ziyaret edildi ve çeşitli değerlendirmelerde bulunuldu.
- 31 Mart 2011 - Yönetim Kurulu Başkanımız Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR, Genel Sekreterimiz Kpt. Plt. Nuri SAKARYA ve Yönetim Kurulu Üyemiz Kpt. Plt. Sinan IŞILDAR, Pegasus Yönetim Kurulu Başkanı Ali SABANCI'yı ziyaret ettiler.
- 31 Mart 2011 - Yönetim Kurulu Başkanımız Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR, Genel Sekreterimiz Kpt. Plt. Nuri SAKARYA ve Yönetim Kurulu Üyemiz Kpt. Plt. Sinan IŞILDAR, Hava Harp Okulu Komutanımız Hv.Plt. Tümg. İsmail TAŞ'ı ziyaret ettiler.
- 31 Mart 2011 - Yönetim Kurulu Başkanımız Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR, Genel Sekreterimiz Kpt. Plt. Nuri SAKARYA ve Yönetim Kurulu Üyemiz Kpt. Plt. Sinan IŞILDAR, TÖSHİD ve Atlasjet Yönetim Kurulu Başkanı Murat ERSOY'u ziyaret ettiler.



akut.org.tr



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

GELECEĞİMİZİ BİRLİKTE KURTARALIM...

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

Her bir SMS için bağlı bedeli 5 TL'dir. Gönderilen her kısa mesaj 1 standart SMS olarak ücretlendirilecektir. Bu kampanya için GSM operatörleri için geçerlidir.

SURİÇİ'NİN KADİM MEYHANESİ:

Safa

Safa Restaurant 140 Yıllık Bir Meyhane. Üç Defa Yanıp Kül Olsa Da Aynı Yerde Tekrar Faaliyete Geçmiş. Bu Yok Oluş Ve Yıkılışlarda Safa Yemeklerinin Lezzetini hiç kaybetmemiş...

yılında Süleyman Kızıltay tarafından meyhane olarak işletilmeye başlanmış. İskodra göçmeni Süleyman Kızıltay deri fabrikalarında kösele ustası olarak çalışırken koymuş kafaya burayı meyhane yapmayı.

Safa'nın mimari özellikleri ve dekorasyonuna ancak Atina da, Selanik te, Santorini de rastlayabilirsiniz. Müşterilerin çoğu tanıdıklardan oluşuyor. Mahalleli, yazarlar, sanatçılar, gazeteciler, bilumum okumuş yazmış, okuduğunu anlamış olanlar...



İstanbul'un belki de en güzel meyhanesi Safa'nın binası Osmanlı döneminde uzun yıllar İmrahorlar (Ahır beyi, padişahın at bakıcısı) tarafından kullanılmış. Büyük İstanbul yangınlarından tam üç kez yanmış. Geçtiğimiz yüzyılın başında ise önce meyhane sonra da TCDD (Devlet Demiryolları) çalışanlarının lokali olmuş. 1948

Süleyman Bey'e eşi dostu "Meyhanecilik Rumların, Ermeniler'in işi, sen yapamazsın," demişler. Süleyman Kızıltay, "Nikosu, Dimitrisi yapıyorsa, Arnavut da yapar," deyip, açmış meyhaneyi. Açış o açış. Halen oğlu Arif Kızıltay işin başında. Babasının yanında, yani çekirdekten yetişmiş. Babasının sağlığında pazar günleri kiliseden çı-

k a n
Safa'da almış
soluğu. Büyük tepsilerde 10 çeşit
tadımlik meze bulunur, yumurta
sahanlarına üç yumurta kırılır, ufak
çatallar, lokmalık kesilmiş ekmek-
lerle servis yapılmış. Rum, Ermeni,
Musevi, Türk her kesimden renkli bir
müşteri kitlesi varmış Safa'nın. Es-
kiden var olan Amerikan barında 40
kişi omuz omuza içer, hesaplar ayrı
ayrı tutulur, herkes ne yedi, içtiyse
kendisi ödermiş.

Meyhanenin dış cephenin tuğla ör-
güsü korunmuş. İçeriye adım attı-
ğinizda, yüksek ahşap tavanı ve tam
ortadan sarkan gösterişli avizesi
karşılıyor sizi. Karşılıklı duvarlarda,
üçerden altı adet "rakı penceresi"
var. Bunun ne anlama geldiğini an-
lamanız için o pencerelere bakarak
demlenmeniz şart. Yani "rakı sofrası
adabı" nasıldır, diye görmek istiyor-
sanız hemen Safa'nın yolunu tutun...

Pek çok filmin, kılıbin çekildiği Safa,
birinci derece tarihi eser; koruma
altında. İç mekandaki nişlerde rakı
şişeleri sıralanıyor. Nişler camlı
kapaklarla örtüldüğü için dolap
vazifesi görüyor. Beş metreye ya-
kın yükseklikteki tavan ahşap ve
beyaz. Safa'nın mimari özellikleri
ve dekorasyonuna ancak Atina'da.
Selanik'te, Santorini'de rastlayabi-

lirsi-
niz. Müşterilerin
çoğu tanıdıklardan oluşuyor. Mahal-
leli, yazarlar, sanatçılar, gazeteciler,
bilumum okumuş yazmış, okuduğu-
nu anlamış olanlar...

Safa'da 20 çeşit soğuk meze, klasik
ara sıcaklardan paçanga böreği, ka-
rides güveç, arnavutciğeri, yaprak
ciğer; ana yemeklerde balık ızgara,
köfte, çoban kavurma, pırzola; tatlı-
larda kabak, fırında helva, ballı muz

bulu-
nuyor. En beğeni-
len mezesi arnavutciğeri. Lakerda,
sarımsak soslu közlenmiş kırmızı
biber, yoğurtlu kabak çıtır, paçanga
böreği ve kerevizi ve mevsiminde
zeytinyağlı enginarı da pek beğeni-
liyor.

Unutmadan belirtelim, arka tarafta
yazları açık olan bir bahçe de mev-
cut.

**Adres : İlyasbey Cad. No:121
Yedikule / İSTANBUL**





TÜRBANLI ERKEKLER

Başörtülü Kadınlar Anlattı

Selin Ongun

Destek Yayınları

Aralık 2010, 172 Sayfa, 11,00 TL

Muhafazakâr erkekler nasıl bir değişim geçiriyor?

Muhafazakâr erkeklerin örtünen kadınlara karşı önyargıları neler?

Başörtülü kadınlar, muhafazakâr erkeklerin evlilikte ilk tercihleri olmaktadır çıktı mı?

Muhafazakâr erkek başörtülü kadını neden sosyal bir yük olarak görmeye başladı?

Muhafazakâr erkekler iş hayatında hangi kadınlara itibar ediyor; başını örtenlere mi, başı açıklara mı?

Muhafazakâr medya nasıl bir başörtülü kadın istiyor?

Genç muhafazakârlar, önceki kuşaktan nerede ve nasıl ayrılıyor?

Gazeteci Selin Ongun'un kadınların örtünme meselesinin hiç tartışılmayan bir boyutuna işaret eden bu soruları, ilk kez muhafazakâr kadınlar tarafından toplu olarak ele alınıyor. Bu kitapta, muhafazakâr erkekler üzerine bugüne kadar yapılmış en içten, en içeriden muhasebeye tanık olacaksınız.



KÖRLER DÜŞERKEN

Kuşatılan Şehre Nafile Mektuplar

Orhan Gökdemir

Destek Yayınları

Aralık 2010, 208 Sayfa, 12,00 TL

Bir gün bir şehirden kalkarsın, bir başka şehre doğru yola koyulursun. Terk ettiğin şehri tanımamışsındır daha, sokaklarında adamakıllı yürümemişsindir. Geride bıraktığın şehir, nüfus kağıdındaki bir kayıt bilgisinden ibaretse, o şehri terk etmiş bile sayılmazsın.

Sonra neden geldiğini bilmediğin bir başka şehir kucaklar seni, sarar, sarmalar. Bütün sokaklarında yürürsün, bütün duraklarında beklersin, bütün martılarıyla selamlaşırın... Fakat bu kez de o şehir terk eder seni, fark edersin ki nüfus kağıdında kaydı bile

yoktur bu terk edişin.

“Yanıyorum ateşimi körükle, boğuluyorum beni derin denizlere at” diyor göçürtülmüş bir Ege türküsü. Kaybedilmiş şehirlerin hüznüdür bu; yanarken, harlı yanmak istersin; sığ sularda boğulurken derin denizlerde kaybolmak istersin. Bilirsin ki, derinlerde bir yerdedir kaybedilmiş şehrin acısı, dindirmek için kendi içindeki ateşte yanman, kendi içindeki denizde boğulman gerekir.

O insansız şehirler ki, körler düşsün diye imal edilmiş çukurlardır sadece...



FRIDA

Hayden Herrera

Çeviri: Elif Böke

Bilgi Yayınevi

Aralık 2010, 592 Sayfa, 28,00 TL

17 dilde yayımlanan ve beyazperdeye aktarılan orijinal yaşamöyküsü...

Frida Kahlo, hiç tartışmasız yirminci yüzyılın en önemli kadın ressamlarından biridir. Özgün oto-portreleri, asi yaradılışı, fırtınalı aşkları, çektiği acılar, sıradışı yaşamı ve sanatı onu tüm dünyada benzersiz kılmıştır. Picasso'nun, “Onun yaptığı portreleri resmetme yeteneğine sahip değilim” diyerek andığı bu son derece hayat dolu ve zeki kadının çarpıcı kişiliği, kısa yaşamına sığdırdığı iki yüze yakın tablosuna da yansımıştır.

Meksika Devrimi sırasında Mexico City’de geçen çocukluğu... On sekiz

yaşındayken sakat kalmasına neden olan korkunç kaza... Ünlü ressam Diego Rivera’yla fırtınalı evliliği... Politik bilinçle beslenen benzersiz bir yetenek ve yirminci yüzyıl resim sanatına vurulmuş bir damga...

Frida Kahlo'nun efsanevi şöhretinin, acılarıyla dolu yaşamının bugüne kadar yazılmış en büyüleyici, dramatik ve eksiksiz biyografisi...

26 Nisan Türkiye Pilotlar Günü

TALPA
evsahipliğinde
gerçekleştirilecek
etkinliklere
tüm üyelerimizi
bekliyoruz!

26 Nisan...
Tam 99 yıl önce...
İlk Türk pilotu ve 1 numaralı
uçuculuk brövesi sahibi
Fesa Evrensev,
bugünkü Yeşilköy
Havalimanı civarında
gerçekleştirdiği
ve ülkemiz semalarında
ilk Türk pilotun
uçtuğu gün...



TÜRK PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

www.talpa.org

KATILIM VE BİLGİ İÇİN :
212 662 12 01



ANLAŞMALI KURUMLAR

WOW Hotel İstanbul	WOW Sağlık Kulübünde TALPA üyelerine özel %25, masaj için %20 indirim. Otel konaklamalarında özel fiyatları için TALPA ile koordine ediniz.	İstanbul Dünya Ticaret Merkezi 34149 Yeşilköy / İst. Tel:0212 468 50 00 www.wowhotelsistanbul.com
Türkiye Ekonomi Bankası (TEB)	TEB Florya Şubesinde TALPA üyelerine özel mevduat oranları ve avantajlı kredi imkânı	Şenlik Mah,Florya Cad.No:70 D:1 Florya, Bakırköy 34010 İstanbul Tel : 0212 662 12 48 www.teb.com.tr
Eski Ev Balık Lokantası	TALPA üyelerine özel %10 indirim	Çamözü Sk. No:13 Yeşilköy / İstanbul Tel : 0212- 663 55 31
TAMAŞ (Volkswagen Yetkili Bayii & Servis)	Servis bölümünde TALPA üyelerine özel işçilikte %10, orijinal yedek parçada %5 indirim (Özel filo indirimi)	Osmaniye Mah. Aksu Yolu No:31 Hipodrom Girişi Karşısı Bakırköy / İstanbul Tel : 0212 414 00 00 www.tamas.com.tr
İstanbul Lisan Merkezi	TALPA üyelerine %25 indirim. TALPA sitesinden link ile ücretsiz İngilizce ve Almanca eğitim	Tüm şubelerde Tel : 0212 571 82 84 www.ilm.com.tr
Özel Gaziosmanpaşa Hastanesi	TALPA Üyelerine %60' a varan indirimler	Tel : 0212 615 38 38 nurhan.aykan@gophastanesi.com.tr
Forsa Balık Restaurant	TALPA üyelerine özel %15 indirim	Samatya Balıkçılar Meydanı Tel : 0212 586 70 70 www.forsabalik.com
The North Shield Pub	TALPA üyelerine özel %15 indirim	Şevketiye Mah. İstanbul Cad. Çınar Hotel Yanı, Bakırköy / İstanbul Tel : 0212 574 46 26
Gözlükevi Gözlük ve Lens Merkezi	Güneş Gözlükleri, Gözlük Camı, Çerçevesi, Renkli/Numaralı Lens'lerde % 30 İndirim.	Merkez : Town Center İncirli Cad. No:11 Bakırköy / İSTANBUL Tel: 0212 543 37 77 Şube:İncirli Cad. No:36/ Bakırköy / İSTANBUL Tel : 0212 543 66 25 www.gozlukevi.com
Sheraton Otel	Restoranlarda Hafta İçi % 20,Cuma ve C.tesi % 10 İndirim	Sahilyolu Ataköy Bakırköy Tel : 0212 413 06 00 - 4145 www.sheraton.com
Green Park Otel (Merter, Kartepe, Taksim, Bostancı)	Kartepe ve Tüm Otelerde Talpa Üyelerine % 20 İndirim.	Merkez Satış Ofisi Taksim Cad. No:79/A Taksim / İst. Tel:0212 238 91 11 Fax:0212 254 67 35 www.thegreenpark.com
Titanic Otel & Spa	TALPA üyelerine özel% 70'e Varan İndirimler	www.titanic.com.tr
Serbest Muhasebeci / Mali Müşavir	Serbest Muhasebeci/Mali Müşavirlik Hizmetleri	Kazımkarabekir Cad. No:101/39 İskitler, Altındağ/ANKARA Tel :0312 384 70 66 Fax:0312 384 70 76 www.kamransimsek.com
Trinity Bilgisayar	Florya, Y.Köy, Y.Yurt Ve Ataköy'de Eve Hizmette %40 İndirim. Parça Değişiminde Özel İndirim.	Hatboyu Cad.Canik Pasajı No:6B Yeşilköy/ İst. Tel: 0212 662 56 26
Bahçeşehir Doğa Anaokulu	Tüm Havayolu pilotlarına, erken kayıt ücretleri de dahil olmak üzere uygulanan ücretler üzerinden %10 indirim hakkı sunuyoruz.	Süzer Bulvarı 3.Cd. KC Villa A06 Bahçeşehir/ İST. Tel: 0212 669 98 98 / 669 11 02 / 03 0532 272 43 33 İletişim: LALE ÇIKIŞIR

May Optik	Nakitte % 35, Kredi Kartında %30 İndirim	Merkez Mh. Esenler Cd. 6.Sk. No:70 Bağcılar/ İst. Tel :0212 410 60 70 Mobil:0506 345 5669 Şube : Capacity Karşısı Bakırköy/İst. www.mayoptik.com.tr
Flyinn Home Store Cafe	% 15 İndirim	Şenlikköy mahallesi Harman sotb no:48/46 Flyinn AVM Foodcourt Florya/İstanbul Tel: 0212 573 07 21 Fax: 0212 573 07 31
Şark Sofrası	TALPA üyelerine özel %10 indirim	İstasyon Caddesi No:20 Yeşilköy Tel : 212 662 11 46
Cities Lounge Kitchen	TALPA üyelerine özel %20 indirim.	Sahilyolu Cad. No:2 Yeşilyurt Tel : 212 573 48 90
Hayal Bahçesi Restaurant&Cafe	TALPA üyelerine özel %10 indirim	Kaleiçi Mah. Fetih Cd. Gökçeali Yolu Söker Çiftliği, Çatalca Tel : 212 789 65 44 Fax: 212 789 63 07 www.hayalbahcesi.com
Efe Balık Restaurant	TALPA üyelerine özel %20 indirim.	Yeşilköy Tel : 212 662 22 15 GSM : 538 610 73 79
Truva Emlak	Gayrimenkul alım-satım ve kiralama hizmetlerinde %25 indirim.	Mrk.: 7.8. Kısım C-2 Blok G Kıpsı No.60 Barış Sit. Ataköy/İst. Tel:212 661 66 75-68 Faks:661 66 77 Gsm: 530 760 17 17 Şb.: 9.10. Kısım Atrium AVM Alt Kat No.24 Ataköy/ İst. Tel:212 560 17 67-69 Gsm:532 552 57 21 www.truvaemlak.net
Yüksek Hayaller	Çok özel indirimler	www.yuksekhayaller.com
Aygrup İnşaat	Tüm hizmetlerde %10 indirim	Çayır cad. No:43/1 İstinye - Sarıyer / İstanbul Tel: 212 - 229 03 04 / 229 78 28 Fax: 212 229 01 11 www.aygrupinsaat.com
Şen Anahtar	Tüm hizmetlerde %10 indirim	Fetih Cad. No.41 Şirinevler, İstanbul Tel : 212 503 92 13 GSM: 532 366 21 38 www.senanahtar.com
Rumeli Kale Cafe& Pastane	TALPA kartını gösterenlere %10 indirim Menemeni nefis, Balkaymağına diyecek yok	Yahya Kemal Cd. No:16 80830 Rumelihisarı- İstanbul Tel: 0 212 265 00 97 Fax: 0 212 265 8141 www.kalecafe.com / info@kalecafe.com
Arion Boutique Hotel	Otel Konaklamalarında % 25 indirim avantajıyla tatil imkanı	Evril İLHAN Gümüşlük/Bodrum Tel : 0252 388 6333 Fax: 0252 388 6987 Cep: 0532 6001208
Zümrüt Fotoğraf Stüdyoları	TALPA Üye kartları ile gelen üyelere % 10 İNDİRİM uygulanacaktır.	Merthan KARAKAŞ 0212 441 99 47-48 0555 391 52 59
HTA Eğitim&Danışmanlık	TALPA üyelerine çok özel indirimler.	Adres : Teşvikiye Cad. Çevre Apt. No:35 Kat:1 Daire:1 Nişantaşı /İSTANBUL Tel : (0212) 291 53 18-(0212) 291 58 16 GSM : (0530) 545 54 64 Mail: bilgi@htagrup.com
Duyar Gayrimenkul	TALPA üyelerine çok özel indirimler.	www.duyargayrimenkul.com Tel: 663 41 10 - 663 41 98



İşbirliğiyle



İSTANBUL LİSAN MERKEZİ

TOEFL TEST CENTER

ETS AUTHORIZED
TOEFL İBT CENTER



Türk Hava Yolları Personeline

ICAO Level 4

grup ve özel ders eğitimleri başlıyor



Tüm şubelerimizde

TOEFL-İBT

yetkili sınav merkezimiz

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

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

TOEFL

ÜDS

KPDS

PROFICIENCY

TOEIC

IELTS



TALPA Üyelerine
%20 İndirim

İNGİLİZCE • ALMANCA • İSPANYOLCA • RUSÇA
kursları

Bakırköy

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

Beşiktaş

0212 227 64 47
besiktas@ilm.com.tr

Mecidiyeköy

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

Kadıköy

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

www.ilm.com.tr

27
YILLIK
TECRÜBE

Ev hayali kuranlara hayat Deniz'de güzel.

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

www.denizmortgage.com.tr

DenizMortgage Danışma Hattı 444 36 34



DenizBank 

www.denizbank.com | 444 0 800



Türkiye kanatlarımızın altında...



sizlerle birlikte
DAHA GÜÇLÜ
bir TALPA...

TÜRK PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

www.talpa.org