

ÜÇ AYDA BİR YAYIMLANIR OCAK/ŞUBAT/MART 2012 YIL : 04 SAYI: 21



www.talpa.org

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR 'TEN BAKIŞ

**TALPA'DA
YENİ
YÖNETİM**

38



Avukat Nazlı CAN yazdı:

UZAY FAALİYETLERİ VE TAZMİNAT

56

GELECEĞİNİZİN HAVALİMANI



Akıllı Adım TALPA Grup Emeklilik Planı

Türkiye'nin en deneyimli bireysel emeklilik kuruluşlarından Yapı Kredi Emeklilik, TALPA üyesi tüm havayolu pilotlarına çok özel bir Grup Emeklilik Planı sunuyor. Yoğun meslek hayatının ardından, emeklilik döneminizde de yaşam standartlarınızı koruyabilmeniz için, hemen bugün akıllı bir adım atın.

Ayrıntılı bilgi için
0 212 336 80 06
bilgi@ykemeklilik.com

Akıllı Adım
BİREYSEL EMEKLİLİK PLANLARI

www.AKILLIADIM.com

YapıKredi
Emeklilik

KOKPİT
TALPA BAŞKANI



BAŞKANDAN

Kpt. Plt. Gürcan MANTI / TALPA Başkanı

Değerli arkadaşlarım,

Gönlümüzdeki TALPA ekibi olarak 18 Ocak 2012 TALPA Olağan Genel Kurulu'nda yönetime aday olduk. 255 üyemizin katılımıyla (!) gerçekleşen seçimde 148 oy ile önümüzdeki 2 yıl için derneğimizin yönetimini üstlendik.

Öncelikle hepimizin bildiği gibi dernek ve vakıf faaliyetleri, tamamen gönüllülük esasına dayanan ve bu görevlere talip olanların şahsi bir menfaat gözetmeksizin, özel yaşamlarından ve ailelerinden fedakârlık ederek icra ettikleri, çok uzun mesaili ve kutsal görevlerdir.

Bugüne kadar TALPA'ya emeği geçen tüm üyelerimize camiamız adına şükranlarımızı sunuyorum.

Benim ve birlikte canı gönülden çalışan, yönetimde görev alan arkadaşlarımızın ilk hedefi; mesleki problemlerimize hâkim ve sorunları çözümlenmeye yönelik faaliyetlerde bulunan, tüm meslektaşlarını bağına

basan güçlü bir TALPA yaratmaktır.

Huzur ve güvenin tesis edildiği, uçuş emniyetinin birinci planda tutulduğu bir ortamda görev yapabilmeyi sağlamak, mesleki onur ve haysiyetimizi en üst seviyeye çıkartmak için TALPA çatısı altında buluşalım.

Ulusal ve uluslararası düzeyde Türk sivil havacılığının gelişimine katkı sağlayan güçlü bir TALPA'nın oluşması için lütfen sizler de bizlere yardımcı olun, komisyonlarda sizler de yer alarak yönetimin bir parçası olun. Bizleri yönlendirerek sektörümüzün daha güvenli ve emniyetli olmasına katkıda bulunun.

Bugüne kadar TALPA bizim sorunlarımız için etkin olmadı diyorsanız, gelin çözümleri müşterek üreterek bu yükü birlikte omuzlayalım.

Huzurlu, sağlıklı ve emniyetli uçuşlar dileklerle, saygılarımı sunarım.



TALPA adına
SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR
Kpt. Plt. Gürcan MANTI

YAYIN KURULU
Kpt. Plt. Gürcan MANTI
Kpt.Pl. A.Faruk YALAP
Barış SÜREKLİ

GRAFİK TASARIM
Bion Reklam Hizmetleri

FOTOĞRAF DİREKTÖRÜ
Yılmaz ACAR

FOTOĞRAF MUHABİRİ
Ali SEVİNÇ

REKLAM MÜDÜRÜ
Ebru YEĞİN / 0212 662 12 01

YÖNETİM YERİ
Türkiye Havayolu 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
Bion Reklam Hizmetleri

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



12

ULUSLARARASI HAVACILIK FEDERASYONU

06

UÇAK DÜŞSE SİZ Mİ KURTARACAK SİNİZ?

UZAY FAALİYETLERİ VE TAZMİNAT 10

10



18

VAROLUŞUN SÜRDÜRÜLEBİLMESİ



HAVACILIKTA DAVRANIŞLAR

36

diğer başlıklar...

KOKPİTEN BAKIŞ 18... HAVACILIK TARİHİ 28... BİR MEKAN 34...

İLK HAVACILARIMIZ 36... ULUSAL HAVACILIĞIMIZDAN 38...

DÜNYA HAVACILIĞINDAN 46... BİR KİTAP BİR HAYAT 48...

HAVACILIK TIBBI 52... GÖRÜLESİ YERLER 56...

HAVAALANI KİTAPÇISI 72... ANLAŞMALI KURUMLAR 74...

EDİTÖR

Uçmak için kanatlara ihtiyaç yoktur

Uçma ve uzaya çıkma hayali çok uzun bir tarihe sahip. İnsanın bilinçli bir varlık olarak ilk ortaya çıktığı coğrafyadaki kültürlerin efsaneleri bu hayallerin kayıtlarıyla doludur. Hayal etmek, uçmak için kanatlardan daha önemlidir...

Evet, uçmak için kanatlara ihtiyaç vardır; ama bu ihtiyaç ancak atmosfer söz konusu olduğunda geçerlidir. Dışına çıktığınızda kanatlar uçmanıza yetmez, bu durumda başka türlü "itici"lere ihtiyacınız olur.

Uzaya yolculuk için farklı yol arayışları da bu bilginin ardından başlamıştır.

Barutu ve ilk "roketler" olan havai fişekleri Batı'dan çok önce Çinliler keşfetmişti. Ancak Çinliler bu icadı eğlence için kullandılar. Bu icadı Çinlilerden öğrenen İngilizler ise onu büyük toplara dönüştürüp Çin donanmasını bombalamada kullandılar ve Çin'i sömürgeleştirdiler. İngilizlerin başka ihtiyaçları vardı ve haliyle akılları başka türlü çalışıyordu. Çinlilerin kanadını kıran da işte o "başka akıl" oldu.

Ama Batıda da hayal gücünün peşinden gidenler vardı...

Fransız yazar Jules Verne 1828'de doğdu, 1905'te öldü. Seksen Günde Devriale, Denizler Altında 20000 Fersah, Dünyanın Merkezine Yolculuk ve Aya Yolculuk en tanınmış kitapları. Akli dengesi yerinde olmayan yeğeni tarafından bıçaklanıp topal kalınca doğru dürüst yürüyememesinin acısını yazarak çıkardı. Böylece edebiyatın en ilginç yazar ve kâhinlerinden biri oldu. Tüm ömrü boyunca hiç ara vermeden yazdı. Onu dünyaya tanıtan en önemli yanı hayal gücüydü.

Jules Verne eşsiz düş gücüyle yüzlerce buluşu önceden haber verdi. Bilimin ve keşiflerin hızlandığı bir çağda yaşamıştı, "Hiçbir şekilde bir bilim adamı gibi davranmıyorum. Ama dikkate değer keşiflerin ve belki de hala fevkalade icatların çağında doğmuş olduğum için kendimi şanslı sayıyorum" diyor, çağının farkında olduğunun bilincine.

O hayal gücüyle kitaplarında, sonradan gerçeğe dönüşen birçok icadın haberini vermişti.

Verne, uçmak için kanatlara ihtiyaç olmadığını ilk keşfedenlerden biriydi. Bu nedenle edebiyatın "roketi" oldu...

Biz ta o zamanlardan biliyoruz uçmak için kanatlardan çok hayal gücüne ihtiyacımız olduğunu. Mesnetsiz uçanlara "biraz akıl fikir ve çokça hayal gücü" diliyoruz. Yeni sayılarda buluşmak dileğiyle.

UÇAK DÜŞSE SİZ Mİ KURTARACAK SİNİZ?

Emniyet sadece kokpit personelinin değil aynı zamanda kabin personelinin de birincil vazifesidir. Kabin memurları kokpit üyelerinin kabindeki gözü, kulağı ve temsilcileridir. Hep birlikte uçak mürettebatını oluştururlarken, kader birliği de yaparlar. Başlarına ne gelirse gelsin sevinçleri de acıları da ortak, endişeleri, kaygıları aynıdır



1995 yılında Kabin Memuru olarak uçuş hayatına başlayan gazeteci, yazar Semra Dereli Civelekhan'ın ilk şiir kitabı "Buzdan Hayal Miydi Sevdam?" 1999'da, "Akdeniz Fahişesi" adlı ikinci şiir kitabı 2002 yılında, "Kaç Defa Unutmalı Seni?" adlı denemelerden oluşan üçüncü kitabı 2010 yılında yayınlandı. 2003 Yılında Şair, Ozan ve Yazarlar Kültür Derneği'nin düzenlediği şiir yarışmasında "Baba" isimli şiiri Türkiye Mansiyon Ödülü'nü aldı. 2008 Yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen Uluslar arası Lale Festivali, "Laleler Heykel ve Tasarım Sergisi"ne katıldı. Sanatçının "Buzdan Hayal" adlı eseri her yıl aynı festivalde İstanbul'un çeşitli meydanlarında sergilenmekte. Keyfood Magazine ve Güllüoğlu & Tatlı Hayat Dergileri'nin ardından TASSA Extra Dergisi'nin Genel Yayın Yönetmenliğini yürüttü. 2007-2010 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 Civelekhan, evli ve bir çocuk sahibi.

Semra DERELİ CİVELEKHAN / www.semradereli.com

- Türker 826, hostes Bahar konuşuyor...

- Evet, seni dinliyoruz.

- Feci bir şey oldu. Pilotların ikisi de öldü... Uçak otomatikte.

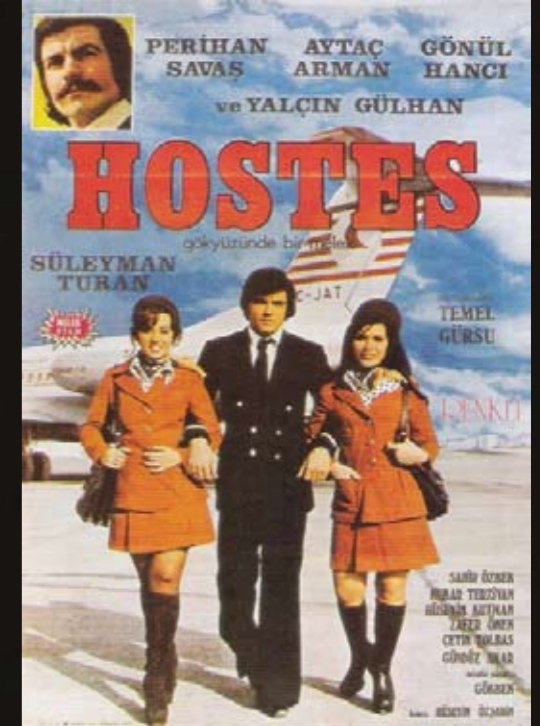
- Sakin ol, Bahar! Yolcuların selameti senin ellerinde. Sakin ol, heyecana kapılma. Bizden aldığın talimatı aynen uygulayacaksın. Yolcuları rahat ettirmelisin. Sakin olmalarını sağlamalısın. Uçaktakilerin hayatı sana bağlı...

"Sayın yolcular, herkes yerine otursun. Kemerlerinizi 2. bir emre kadar kati surette açmayın. Mühim bir şey yok, Yeşilköy Havalimanı'na dönüyoruz..."

- Sakin ol Bahar, şimdi kaptan koltuğuna otur. Katiyen heyecanlanma...

Perihan Savaş'ın başrolünü oynamış olduğu 1974 yapımı "Hostes" adlı filmdeki bu sahneyi hatırlayanlar, Boeing 727 uçağını indirmek üzere hostes Bahar'ın ter dökerek kaptan koltuğuna oturduğunu anımsayacaklardır... Kabin memurlarının pilotlar öldüğünde uçağı indirmesi Hollywood filmlerine de konu olmuştur. Kabin memurlarının olası yetileri filmlere konu olurken kabin memurluğu meslek tanımının toplumdaki algısı değişmemektedir.

Kabin memurluğu mesleğine ilişkin adlandırma yapılırken mesleki terimler İngilizceden Türkçeye çevirisi yapılarak uyarlanmış. Örneğin "Kamarot&bayan kamarot" anlamındaki "Steward&stewardess", Türkçeye "Havacı kadın kamarot" olarak çevrilmiş, sonraki yıllarda "Ev sahibi&konuk eden kadın" anlamındaki "Host&hostess" tanımlaması birebir (hostes kelimesi tek "S" ile kullanı-



arak) dilimize dâhil edilmiştir. "Uçuş görevlisi" anlamındaki "Cabin attendant" tanımlaması da havacılık sektöründe yaygın olarak kullanılmakla birlikte, Türk Dil Kurumu'nun "Gök konuksal avrat" adlandırması halk arasında rağbet görmemiştir. Sivil Havacılığın gelişmesi ve toplum içerisinde birçok meslek kolunun "Hostes" olarak anılmaya başlamasıyla resmi makamlar, hem bay hem bayan uçuş görevlileri için kullanılacak ortak bir isim türeterek "Kabin memuru" isim tamlamasını kullanmaya başlamışlardır. Mesleğin ortak adı "Kabin memurluğu" olsa da her kabin ekibinin içinde tecrübesi ve kıdemine gruba liderlik yapan kişiye "Kabin Amiri" denilmiştir.

Toplum içi sohbetlerde ya da havacılık basınında ki yorumlarda, kabin memurları ne zaman uçaktaki asıl görevlerinin emniyet olduğundan bahsetse-



Dünyanın ilk bayan kabin memuru hemşire Ellen Church

ler, şu soruyla karşılaşırlar: “Uçak düşse siz mi kurtaracaksınız?”

1937 yılında, tarihin ilk kıtalararası uçuşunu gerçekleştiren, Hindenburg zeplininin inişe geçmesiyle gözler hava aracının yanmasına şahit olurken, kulaklar radyo muhabirinin ağlayarak kaza haberini verişiyle sarsılmıştı... Zeplinde amir olarak görevli olan dünyanın ilk kabin memuru, Heinrich Kubis, yolcuları güvenli bir biçimde pencerelerden atlamak için teşvik etmişti. Kubis’in yangını müteakiben yolcuları zeplinden aşağı atlamaları için yönlendirmesi, sivil havacılık tarihinin ilk tahliyesi olarak anılmaktadır. Bununla birlikte zeplinde görev yapan personel arasında aşçı ve garsonların bulunması, Heinrich Kubis amirliğindeki kabin memurlarının servis maksadıyla hava aracında bulunmadığının göstergesidir.

Dünyanın ilk bayan kabin memuru

olan hemşire Ellen Church, uçak seyahatinin zorlukları ve kabin içindeki yetersiz koşullar nedeniyle yolcuların gereksinimlerini karşılamak için hemşirelerin ilgilenmesinin faydalı olacağını anlatan mektubunu Amerikan United Hava Yolları’nın Yönetim Kurulu Başkanı’na yolladığında da önerisi, yönetim kurulu başkan tarafından makul karşılanmış ve asıl mesleği hemşirelik olan 7 kabin memuru göreve başlamıştır. Türkiye’nin ilk kabin memurlarına telsiz dersleri verilmiş, kabin memurları uçaklarda telsiz görüşmelerini de yapan teknik birer görevli olmuşlardı. Kabin memurluğu mesleğinin başlangıç noktası gerek Türkiye’de gerekse dünyada servis elemanı olmaktan ziyade, asıl olarak teknik bilgi ve donanım içeren bir meslek olarak icra edilmektedir. Kabin memurluğu temel, yenileme ve tazeleme eğitimlerinde uçulacak uçakların teknik özellikleri, acil durumları önceden önleme, şartlar oluştuğunda ise müdahale etme teknikleri, yolcu tahliyesi, ilk yardım usulleri gibi konularda detaylı teorik bilgi ve pratik uygulama yapılmaktadır.

Kabin memurlarının uçakta bulunma sebebinin uçuş emniyeti olduğu ısrarla kamuoyuna ifade ediliyorsa ve eğitimleri bu denli teknik bilgi ve uygulama içeriyorsa neden kabin memurları dışarıdan servis elemanı olarak görülmektedirler?

Uçaklarda ikram hizmetinin olmasının sebepleri: havayolu şirketleri arasında rekabeti arttırmak ve yolcuları psikolojik olarak rahatlatmaktır. Uçuş fizyolojik olarak agresyonu arttırabilir ve sunulan ikramlarla yolcuların farklı noktalara odaklanması sağlanır. Kabin memurluğu halkla ilişkiler yönetimini profesyonelce uygulayan

bir meslektir. Şirketlerin rekabet anlayışı ikramla örtüştüğünden ve havayolu reklam kampanyalarında emniyetten söz edilmesi yolcuları psikolojik olarak olumsuz yönde etkileyebileceğinden kabin memurlarının teknik vasıfları arka planda tutulur.

Uçak düşse kabin memurları mı yolcuları kurtarırlar? Kaptan koltuğuna oturup bir uçağı kumanda edebilirler mi? Hostes Bahar, uçağı Yeşilköy Havalimanı’na indirmeyi başarabilmiş miydi? Bu soruların yanıtları kamuoyunda öne çıkarılmayan kabin memurluğu eğitimlerinde saklıdır. Dünyadaki birçok havayolunda uygulanan, son yıllarda Türkiye’de de eğitim programlarında bulunan LOFT (Line Oriented Flight Training) eğitimi, kabin memurlarının kokpit simülatörlerinde ki, eğitim uçuşlarına katılmasını içerir. Simülatörde uygulanan acil durumlar: “Kalkıştan vazgeçme, motor yangını, türbülans, kabin basıncının düşmesi, inkapasite pilot, havada çarpışmayı önleme manevraları, acil alçalma, son yaklaşımda APU yangını ve tahliye hazırlıkları, pistten çıkma, inişi takiben tahliye” durumlarıdır.

Bu durumlarda kokpitte neler yaşandığı, oluşan şartlara göre kaptanların standartları uygulamadaki süreci, komutların verilebilir olduğu durumlar, nasıl bir alçalma ya da iniş olacağına dair şartları değerlendirme anlarını birer kaptanlarla birlikte yaşamak kabin memurlarının bilinçlenmesi açısından önemlidir.

LOFT Eğitimi’nde, Kabin memurları simülatör içerisinde gözlemci olarak bulunurlar ve bütün acil durum şartlarını yakından takip ederler. Ancak gelişen durumlara göre kabin ekibi uygulamaya dâhil olur ve kendi görevlerini tatbik



ederler. (Kokpit çağrılarına bakma, komutları dinleme ve komutlara uygun hareket etme, kokpitte temasa geçme, gerekli durumda check list okuma). “İnkapasite Pilot” durumu gerçekleştiğinde ise kumandaları devralan diğer pilotun, tek başına uçuşu ve müteakiben inişi gerçekleştirebilmesi için, kabin memurları, kokpiti emniyete alma usullerini uygulurlar. Sonrasında inkapasite kokpit üyesine yapılması gereken ilkyardım uygulamasını yaparlar. Bazı havayolları bu eğitimin içeriğini biraz daha genişleterek kabin memurlarına olası kaza-kırımı takiben, kokpit

üyelerinin bilinç kaybı oluşması durumunda, motorların kapatılmasıyla tahliye şartlarının iyileştirilmesini öğretmektedirler.

Kabin Memurları, uçaklarda ev sahibi görünümünde mesleklerini icra ederler. Misafirlerini ağırlamak onların öncelikli görevi olarak görülse de uçakta bulunma sebepleri uçuş emniyetini kabin bölümünde sağlamak: kokpitte kabinin direk, kokpitte yolcuların ve yer hizmetlerinin, dolaylı olarak iletişimini sağlamak, acil durumlarda uçuş ekibinin direktifleri doğrultusunda yolcuları tahliye et-

mektir. Uçuştaki kabin emniyetini sağlamak, uçağı emniyetle yere indirmekle karıştırılmamalıdır.

Emniyet sadece kokpit personelinin değil aynı zamanda kabin personelinin de birincil vazifesidir. Kabin memurları kokpit üyelerinin kabindeki gözü, kulağı ve temsilcileridir. Hep birlikte uçak mürettebatını oluştururlarken, kader birliği de yaparlar. Başlarına ne gelirse gelsin sevinçleri de acıları da ortak, endişeleri, kaygıları aynıdır... Hepsinin ortak isteği yolcular gibi bir an önce emniyetli bir biçimde evlerine dönmektir...

Uzay Faaliyetleri ve Tazminat

Uzay araçlarının doğrudan doğruya verebilecekleri zararların yanı sıra debris olarak adlandırılan atıkların durumunun da net bir şekilde ele alınmasının yerinde olacağını düşünüyorum. Bu nedenle de konunun uluslararası platformdaki hem hukuki hem de teknik yönündeki gelişmelerini heyecanla takip ediyorum.



Av. Nazlı CAN / İstanbul Barosu Havaçılık ve Uzay Hukuku Komisyonu Başkanı

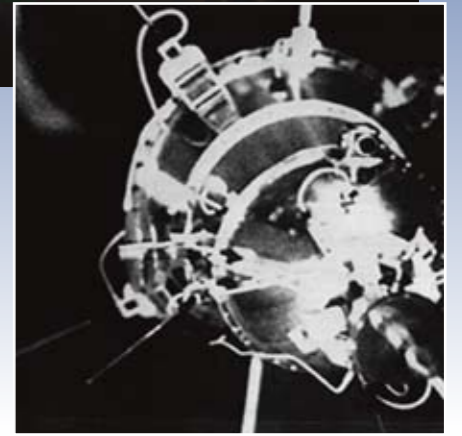
Geçtiğimiz günlerde bilimsel bir dergide Rus Mars Uzay Aracı Phobos – Grunt'un Büyük Okyanus'a 15.01.2012 tarihinde düşüşü üzerine yazılmış olan bir yazıyı okumak, uzaydan gelebilecek olan zararlar konusunu düşünmeme neden oldu.

Uzay boşluğunun gün geçtikçe daha da çok kullanılabilir hale gelmesinin olumlu olduğu kadar, olumsuz sonuçları da olabilecektir. Ocak ayının başında gerçekleşen bu olaydan sonra, aklıma hemen 1978'deki propulsiyon sistemindeki arıza dolayısıyla uzayda henüz dört ay geçirmişken Kanada'nın kuzey batı kesimine düşen Cosmos 954 isimli uzay aracı geldi. Söz konusu aracın düşmesinin ardından Kanada Sorumluluk Sözleşmesi, Uzay Antlaşması ve uluslararası hukukun genel hükümleri çerçevesinde 6 milyon Kanada Doları talep etmişti. Bu meblağın içine, Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca mala zarar kapsamında telakki edilmiş olan radyoaktif atıklar dolayısıyla kullanılamayacak

olan alanın eski haline getirilmesi de dâhil edilmiştir. Nihayetinde, ihtilaf Sorumluluk Konvansiyonu çerçevesinde değil, ancak iki ülke arasında 1981 yılında akdedilmiş olan bir protokol ile çözümlenmiştir.1 Protokol uyarınca Kanada'ya asıl zarardan çok daha düşük bir miktara tekabül eden üç milyon Kanada Doları tutarında ödeme yapılmıştır. Konu uzay cisimlerinin zararları ile ilgili tarihe geçen örneklerden biri olduğu için emsal teşkil etmektedir.

Peki, bu konudaki düzenlemeler ne şekildedir?

Uzay faaliyetleri sırasında zarar verilmesi halindeki tazminat prosedürünün düzenlenmiş olduğu temel metin, Eylül 1972'de yürürlüğe girmiş olan Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşme'dir. Türkiye de 28.04.2004 tarihinde 5150 sayılı Uzay Cisimlerinin Verdiği Zarardan Dolayı Uluslararası Sorumluluk Hakkında Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğu'na



Dair Kanun'u kabul etmiştir ve akabinde işbu kanun 04.05.2004 tarihli ve 25452 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.2

Bu Sözleşme'ye göre bir uzay cismini fırlatan veya fırlattıran devlet ile ülkesinden veya tesislerinden uzay cismini fırlatılan devlet "Fırlatan Devlet" olarak anılacaktır ve Fırlatan Devlet yeryüzünde veya yeryüzünden başka yerlerde doğacak olan zararlardan dolayı sorumlu olacaktır.3 Ancak sözleşme hükümleri "Fırlatan devlet" in vatandaşlarına ve uzay cisminin çalıştırılması işlemlerine katılan yabancı ülke vatandaşlarına veya Fırlatan devletin daveti üzerine uzay cisminin fırlatılması ve geri dönmesine tahsis edilen alanın yakınındaki yabancı ülke vatandaşlarına uygulanmayacaktır. Yine zarar tamamen ya da kısmen talep eden devletin, bu devletin temsil ettiği hakiki veya hük-

mi şahısların ağır ihmali sonucu veya zarar verme kastı ile yapılmış veya eksik işlemlerden meydana gelmişse, bunun ispatlandığı ölçüde mutlak sorumluluktan kurtulabilecektir. Fırlatan devlet uluslararası hukuka aykırı faaliyeti dolayısıyla zarar veriyorsa, hiçbir şekilde sorumluluktan kurtulamayacaktır. Esas olan sorunun diplomatik yollarla çözülmesidir, ancak söz konusu sözleşme uyarınca bunun gerçekleşmemesi halinde, taraflardan birinin talebi üzerine bir "Zarar Komisyonu" kurulabilecektir.

Komisyon tazminat talebinin haklılığı ve gerekiyorsa tazminat miktarı hakkında karar verecektir. Taraflar aksini kararlaştırmadıkları takdirde komisyon kararları nihai ve bağlayıcıdır. Komisyonun ne şekilde teşekkül edeceği ne kadar sürede inceleme yapacağı hususları da yine sözleşme metninde düzenlenmiştir.

Bunlar yeterli midir? Kanaatimce hayır; bu konudaki düzenlemelerin daha da geliştirilmesi gerekmektedir. Uzay araçlarının doğrudan doğruya verebilecekleri zararların yanı sıra "debris" olarak adlandırılan atıkların durumunun da net bir şekilde ele alınmasının yerinde olacağını düşünüyorum. 4 Bu nedenle de konunun uluslararası platformdaki hem hukuki hem de teknik yönündeki gelişmelerini heyecanla takip ediyorum.

2003 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi'nden mezun olmamı takiben Av. Burhan Apaydın'ın yanında avukatlık stajımı yaptım ve staj bitiminde de kendisi ile beraber çalışmaya devam ettim. Ocak 2006-Nisan 2008 arasında Kılıç Hukuk Bürosu'nda hem danışmanlık hem de dava vekilliği görevime devam ettim.

2008 yılında Eurocontrol tarafından verilmiş olan tam bursla Leiden Üniversitesi'ne hava ve uzay hukuku üzerine yüksek lisans eğitimimi aldım. Aynı yıl İstanbul Barosu bünyesindeki "Havaçılık ve Uzay Hukuku Komisyonu'nu" kurdum. Halen başkanlığını yürüttüğüm komisyonun yanısıra serbest avukat olarak çalışmaya devam ediyorum.

ULUSLARARASI HAVACILIK FEDERASYONU



FAI sportif havacılığın dünya çapında en yetkili organıdır. Kurulduğu yıldan beri çalışmalarını Paris'te sürdüren FAI, 01 Aralık 1998'den beri, Olimpiyat şehri denen ve Ülkemiz açısından da ayrı bir tarihi önemi olan Lozan'a taşındı. Üye ülke sayısı 2000 yılı itibariyle 94'tür. FAI'de Türkiye'yi, 1929 yılından beri THK temsil etmektedir.

1905 yılında Paris'te kurulan Uluslararası Havacılık Federasyonu (FAI), dünyada sportif havacılığın en yetkili kuruluşudur. Kuruluş amacı; sportif havacılığın dünya çapında gelişmesini sağlamak, politika, dil, din, ırk, ayrımı gözetmeksizin insanları karşılıklı dostluk ve anlayış içinde bir araya getirmektir. 100 e yakın ülkenin üye olduğu FAI'ye Türk Hava Kurumu 1929 yılında katılmıştır.

FAI'de bugün, paraşüt, planör, model uçak, balon, helikopter, akrobasi, yamaç paraşütü, yelken kanat, mikrolayt, genel havacılık, astronot rekorları olmak üzere 11 ayrı komisyon ve 17 yarışma branşı bulunmaktadır.

1905 yılı haziran ayında Paris'te toplanan Uluslararası Havacılık Konferansı'nda FAI "Fédération Aéronautique Internationale"

kurulması kararı alınır. FAI'nın ana prensiplerinde, "en iyi hız performanslarının metodik olarak ölçülmesi", "sınıflandırılması", "rekor sahiplerinin belirlenmesi" gibi hususlar yer aldı. FAI'nın kuruluşundan bir asır süre geçmesine rağmen, ana prensiplerinden hiçbir şey değişmemiş, ancak havacılıktaki gelişmelere paralel olarak, yeni bir takım sınıflandırmalar eklenmiştir. Örneğin, FAI'nın uçuş kategorileri arasında balonlar, hava gemileri, model uçak, paraşüt, insan gücüyle hareket eden araçlar vb. konular da yer almaktadır. FAI sene-de bir kez rekor listesi yayınlar. Bu listenin havacılık ca -



miasında çok önemli bir yeri vardır.

Listedeki ilk hız rekoru, Kasım 1906 tarihinde Brezilya'lı pilot Alberto Santos Dumont tarafından Santos-Dumont 14Bis tipi uçakla yaptığı 25.6mph (41.6km/h) hız ölçülerek onaylanmış ve listede yerini parasal ödülüyle birlikte almıştır. 100mph (160km/h) Şubat 1912'de, 200mph (321km/h) Fransa'da, Fransızlar tarafından Deperdussin Monocoque tipi uçaklarla ulaşılır. 300mph (482km/h) değeri, bu kez İtalya'da Mart 1928 tarihinde elde edilir. 400mph (643km/h) çok bekletmeden İngiltere'den gelir: Eylül 1931'de Supermarine S6B tipi uçakla, Lee-On-Solent tarafından FAI listesinde yerini alır. Son pistonlu uçak motoruna ait hız rekoru Nisan 1939'da Almanya'da Me 209 V-1 modeliyle kırılır. Hız rekorunu Almanya'ya getirmek için Heinkel şirketinin He 100 avcı uçağıyla 463.9mph (746km/h) hızıyla rekor kırılken, Messerschmitt firmasının Me209 V-1 modeliyle 469mph (755km/h)'luk yeni bir rekor kırıldığı haberi gelir.

Bundan sonraki rekorlar jet motorlarına aittir. Ağustos 1955'te F-100C uçağıyla 822mph (1322km/h), yani "ses hızı" Amerikalılar tarafından deniz seviyesinde geçilir. Turbo jet motorlu uçaklar serisinde son hız rekoru, Temmuz 1962'de Ruslar tarafından Mikoyan E-166 tipi uçakla 1665.8mph (2679km/h) geçilir. Bundan sonraki hız rekorları turbo ramjet tipi motorlu uçaklar tarafından kırılır. Çünkü turbo jet motorları daha yüksek hızlar için yeterli değildir. YF-12A modeliyle Amerikalılar 2070mph (3330km/h) hızına Mayıs 1965 tarihinde ulaşırlar. Bu tür motorlarda son hız rekoru SR-71A Blackbird tipi uçakla Temmuz 1976 da geçilir.

Taşıyıcı uçağa monte edilerek havalandıktan sonra, taşıyıcıdan ayrılarak uçan ve rekorunu kırdıktan



HAVACILIKTA “EN”LER

* En Hızlı Uçak: SR-71

Casus uçak. Temmuz 1976'da saatte 3529 kilometre hıza ulaştı. İlk uçak Wright kardeşler tarafından sadece saatte 48 km hızla uçabilmişti.

* En Hızlı Yolcu Uçağı: Concorde. Hizmete 1976'da giren uçağın saatteki hızı 2175 km'dir.

* En Hızlı Askeri Uçak: MiG 25
Keşif görevlerinde kullanılan uçağın saatteki hızı 3400 km'dir.

* En Hızlı Helikopter: WESTLAND LYNX.

Aslında helikopterler yüksek hızlar için yapılmamışlardır. Westland Lynx Ağustos 1986'da yaptığı denemede saatte 400 km hıza çıktı.

* En Yüksek Çıkan Uçak: SR-71

Özel keşif görevlerini yapan uçak 30000 metrenin (98400 feet) üzerine çıkabiliyor. Birinci Dünya Savaşında ise uçaklar en fazla 5000 metre irtifa alabiliyorlardı.

* En Büyük Uçak: AN-225

Kargo taşıma amaçlı kullanılan Rus yapımı 6 motorlu An-225'in toplam kalkış ağırlığı 600 tondur.

* En Büyük Yolcu Uçağı: BOEING 747

Tümü ekonomik sınıf olursa yaklaşık 600 yolcu alabilen uçağın kalkış ağırlığı 400 tondur.

* En Büyük Kanatlar: HUGHES H4

Denize inip kalkabilen bu uçağın kanatlarının uzunluğu, yani kanat açıklığı 97,51 metredir. Bu uçağın 8 motoru vardır. İlk kalkışından sonra ancak 914 metre gidebildi ve bir daha da uçamadı.

* En Kalabalık Havalimanı: CHICAGO O'HARE

Yaklaşık 70 milyon üzerinde yolcu kapasitesine sahip ve yılda 1 milyondan fazla iniş-kalkış gerçekleşiyor.



son- ra ya paraşütle ya da sü- zülerek yeryüzüne inen araç kate- gorisindeki ilk rekor; Ekim 1947'de X-1 tipi füze uçağıyla Charles Yeager 1Mach'ı, yine aynı pilot 1954'te ise 2.4Mach'ı 1954'te geçer. Bu kategorideki son rekor 1967'de X-15 A-2 tipi füze uçağıyla M 7.62 yaklaşık olarak 7.526km/h'dir. Elbette bu rekor, yanında yük- seklik rekorunu da taşımıştır: 345.000 feet (67mil)... Bundan sonra devreye scram jet girer. X-43 tipindeki scram jet, Kasım 2004 tarihinde 11.200km/h, M9.68 (çarpıcı olsun; saniyede 2 mil) değeriyle yeni bir rekor kırmıştır.

Son olarak FAI'den onaylı, in- sansız uzay aracı hız rekoru "Helios 2" isimli uzay sonda- sına aittir: Nisan 1976 yılında 241.350km/h değerine ulaş- mıştır.

HAVA SPORLARININ SINIFLANDIRILMASI

Uluslararası Havacılık Fe- derasyonu (FAI); bütün sportif aktivitelerini tüzü-

ğünde ve spor temel dokümanla- rında belirtilen esaslara göre yapar. Tüzüğe ve Spor Temel Dokümanı Genel Bölümüne göre sportif yarış- malar esas itibarıyla birinci ve ikinci kategori yarışmalar diye iki ana bölüme incelenmektedir.

Birinci kategori yarışmalar; dünya hava oyunları, dünya şampiyonaları ve kıtalararası bölgesel şampiyona- larıdır. Birinci kategori yarışmalar en az dört ayrı ülkenin hava sporları takımının yani 4 ayrı ülkenin takımlarının katılımıyla yapılabilir.

Birinci kategori yarışmaların en büyüğü Dünya Hava Oyunları olup 4 yılda bir, diğerleri ise 2 yılda bir yapılmaktadır. Dünya Hava Oyunları'nın ilki 13-21 Eylül 1997 tarihleri arasında Türk Hava Kurumu tara- fından Türkiye'de 7 ayrı bölgede 16 hava sporu dalında, ikincisi ise 24 Haziran-01 Temmuz 2001'de İspanya'da gerçekleştirilmiştir.

İkinci kategori yarışmalar; ulusal şampiyonalar, ulusal açık şampi- yonalar (isteyen uluslar katılabilir) ve ulusal spor yarışmaları gibi dar kapsamlı olan yarışmalardır. Bunlar her yıl değişik ülkeler tarafından dü-



zenlenebilir.

Spor yarışmalarının her dalı için FAI tarafından genel ku- rullar belirlenmiş ve bu kurullar spor temel dokümanı de- nilen kitaplarda toplanmıştır.

Hava sporlarıyla uğraşanların, ulusal ve uluslararası dü- zeyde düzenlenen yarışmalara katılabilmeleri için Ulusla- rarası Havacılık Federasyonunu ve Türk Hava Kurumu'nu çeşitli yönleriyle tanımaları gerekir.

FAI'NİN ASLİ GÖREVLERİ

-Federasyona üye ülkeler tarafından yapılan hava sporları- nın yarışma kurallarını hazırlamak,

-Sportif havacılık faaliyetlerinde beceri, yeterlilik ve gü- venlik artırıcı çalışmalarda bulunmak,

-Havacılık ve uzay alanlarında kırılan rekorları kontrol et- mek, onaylamak ve bunlar için gerekli kuralları koymak gibi faaliyetler FAI'nin asli görevleri arasında bulunmakta- dır.

FAI ayrıca;

-Eski uçakları aslına uygun şekilde restore edenlere, ha- vacılığın yaygınlaştırılması için çaba gösterenlere madalya, diploma ve benzeri ödüller vermekte,

-Çocukların yaratıcı gücünden yararlanmak için her yıl -re- sim başta olmak üzere- yarışmalar düzenleyerek dünya

çocuklarını sportif havacılığın içine çekmek için özel çalış- malar yapmaktadır.

FAI bütün bu çalışmalarını, her ülkenin FAI üyeliğini temsil eden Ulusal Havacılık Kulüpleri aracılığıyla gerçekleştir- mektedir. Türkiye'de ise bu faaliyetler Türk Hava Kurumu tarafından takip edilmektedir. Çünkü Türkiye'yi FAI'de THK 1929 yılından beri temsil etmektedir. THK, Türkiye'de ya- pılan uluslararası ve ulusal yarışmaları her yıl FAI adına düzenlemekte ve dereceye girenleri FAI'ye bildirmektedir. FAI ise bütün ülkelerden aldıkları dereceleri toplu olarak değerlendirmeye tabi tutarak işin boyutunu dünya rekor- larına taşımaktadır.

ÇALIŞMA ESASLARI

FAI'nin teşkilat ve çalışma esasları FAI Tüzüğü (Statutes) ile İç Tüzük'te (By-laws to the FAI Statutes) açıklanmak- tadır. Sportif organizasyonlar ise Spor Temel Dokümanı (Sporting Code) adı verilen dokümanlarda belirtilen esas- lara göre düzenlenir. Hava sporlarını ilgilendiren ortak konuların tamamı Spor Temel Dokümanı Genel Bölüm'de (Sporting Code General Section), her spor dalının özelliikle- ri ise kendi spor temel dokümanında açıklanmaktadır.

HAVA SPORLARININ TEMEL DOKÜMANLARI

Uluslararası Havacılık Federasyonunun tüzük , yönetmelik ve spor temel dokümanları olmak üzere üç temel doküma- nı bulunmaktadır.

FAI Tüzüğü (Statutes)

Sportif havacılıkta kullanılan terim ve tanımlar, FAI'nin teşkilat yapısı, amaç ve sorumlulukları, gelişme esasları, üyelik çeşitleri ve katılım koşulları, üyelikten çıkarma ve istifalar, genel konferans, konsey, komisyon ve alt komitelerin nasıl kurulup çalıştıkları ve karar aldıkları, başkan ve başkan yardımcılarının görevleri, bütçe ve mali kaynak ile ilgili hususları ve FAI Genel Sekreterliğinin görevleri açıklanmaktadır.

FAI İç Tüzüğü (By Laws)

FAI Tüzüğüne uygun olarak hazırlanmış olup 15 bölümden oluşur. Ana hatlarıyla; uluslararası sportif yarışmaların stratejik düzeyde kuralları, FAI amblem ve bayrağı, üyelik kuralları ve uygulamaları, genel kurul, konsey, komisyon ve alt komitelerin çalışma usulleri, FAI Genel Sekreteri ve Komisyon Sekreterliğinin görev ve işlevleri, basılı yayınlar, genel ve bölgesel yarışmalarda yapılacak törenler, bütçeler, hak edenlere verilecek madalya, ödül ve diplomaların verilmesi esasları geniş bir şekilde yer almaktadır.

Spor Temel Dokümanı Genel Bölüm (Sporting Code General Section)



Tüm hava sporlarının ortak hükümlerini açıklayan önemli bir dokümandır. Spor Temel Dokümanı Genel Bölümünün hava sporlarıyla ilgilenen ve yarışmalara katılacak olan herkes tarafından bilinmesi gerekir.

Her hava sporuna özgü bölümler (Sporting Codes) ise tamamıyla değişik türde sportif hava faaliyetlerine yönelik esasları ve yarışma kurallarını ve yarışmalarda uygulanacak diğer esasları açıklayan dokümanlardır.

FAI'İN YAPISI

FAI sportif havacılığın dünya çapında en yetkili organıdır. Kurulduğu yıldan beri çalışmalarını Paris'te sürdüren FAI, 01 Aralık 1998'den beri, Olimpiyat şehri denilen ve Ülkemiz açısından da ayrı bir tarihi önemi olan Lozan'a taşındı. Üye ülke sayısı 2000 yılı itibarıyla 94'tür. FAI'de Türkiye'yi, 1929 yılından beri Türk Hava Kurumu (THK) temsil

etmektedir. Temsil görevi ve hava sporları federasyon yetkisi, Bakanlar Kurulunca onaylı olan THK Tüzüğünde yer almaktadır.

FAI'nin 2001 yılına kadar Genel Kurul, Konsey ve Spor Komisyonları olmak üzere üç önemli karar organı vardı. Hepsisi de üye ülkelerin temsilcilerinden oluşur ve kararlar FAI tüzüğünde belirtilen özel konular hariç salt çoğunlukla alınır. Spor Komisyonları her yılın genellikle kış aylarında, Konsey her yılın Mayıs-Haziran ayında, Genel Kurul ise her yıl sonbaharda -Ekim-Kasım- aylarında toplanırdı.

Komisyon ve konsey toplantılarında her ülkenin bir oyu vardır. Ancak Konsey, 2000 yılı Genel Kurul toplantısında alınan bir kararla Ocak 2001'den itibaren kaldırıldı. Genel Kurul'da ise ülkeler katılım payları oranında değişik oy hakkına sahiptir.

Bugün için FAI çatısı altında 11 hava sporu komisyonu bulunmaktadır. Her komisyonun içerisinde birden fazla hava sporu dalı bulunmaktadır. Örneğin mikrolayt komisyonunda; motorlu yamaç paraşütü, motorlu yelkenkanat ve ultralight, Planör Komisyonunda motorlu ve motorsuz planör, Akrobasi komisyonunda ise uçak ve planör akrobasi gibi alt dallar bulunmaktadır.

FAI RESİM YARIŞMASI

AMAÇ:

Uluslararası Havacılık Federasyonuna (FAI) üye ülkelerin çocuklarının havacılık konusuna olan ilgilerini arttırmak, özellikle hava sporları ile havacılık ve uzay çalışmalarının tanıtımını yapmaktır.

KONU:

Katılımcılardan tüm güçlerini tasarımları için harcıyıp "Sessiz Uçuş" konusu üzerinde çalışarak eserlerini gerçekleştirmeleri istenmektedir.

"İlk defa gökyüzünde uçan bir uçurtmayı gördüğünüz anı hatırlıyor musunuz? Parlak renkli, farklı şekil ve boyutlardaki uçurtmalar rüzgârda bir ileri bir geri savruluyorlar. Birçok pilot ilk uçuşlarına,

ellerinde iplerle aşağı doğru koşarak uçurtmalarının rüzgâra kapılmasını ve gökyüzüne çıkmasını bekleyerek başlarlar.

SESSİZ UÇUŞ

Uçurtmaları 10, 20, 50 fit yüksekten çıkaran aynı rüzgâr, çekici uçağın dan bırakıldığında bir planörü de binlerce fit yüksekliğe kaldırabilir ve pilotun kalkış yaptığı yerden yüzlerce kilometre öteye alıp götürülebilir. Bazı planör pilotları yükseklik, zaman ve uzaklık rekorları için yarışırken, bazıları ise sadece kokpitlerine çarpan rüzgârın sesiyle gökyüzünde süzülmenin keyfini çıkarır.

Paraşütçüler, rengârenk kanatlarının onları havada tutacağını bilecek kendilerini uçurumdan atıklara-

rında rüzgâra daha da yakındırlar. Duydukları, kıyafetlerinin ve onları koruyan kanat kumaşının arasından hissedilen rüzgârın sesidir. Uçaklardan atlayan paraşütçüler, paraşütleri açılana kadar daha hızlı yol alırlar ve dalgalanan naylon bir paraşüt şemsiyesi altında usulca yeryüzüne süzülürler.

Söz konusu sessiz uçuş olduğunda ise, hiçbir şey tam olarak sıcak hava balonunda seyahat etmenin yerini tutamaz. Balon sıcak hava ile doldurulduktan sonra, balonun havada kalması için gereken tek şey propan ısıtıcısından zaman zaman gelen alevlerdir. Ona binenler, sepetlerinden bu güzel manzara hakkında konuşmak istemedikçe, aşağıdaki dünyayı tam bir huzur ve sessizlik içinde görürler. Gü-

nümüzde, geleneksel yuvarlak şekilden uçan kalelere kadar birçok çeşitleri bulunan balonlar titreşen renkleriyle gökyüzünü doldururlar.

Şimdi ise, insanların yalnızca rüzgâr gücüyle gökyüzünde seyahat etmelerinin tüm çeşitleri hakkında düşünme sırası sizde. En sevdiğiniz renkli kalemlerinizi, kurşun kalemlerinizi veya boyalarınızı kapın ve "Sessiz Uçuş" mucizesini kutlayan bir afiş yaratın."

Yarışmalara katılım üç yaş grubunda olacaktır.

1.Grup 6-9 yaş arası (1 Ocak 2002 ve 31 Aralık 2005 arasında doğanlar)

2.Grup 10-13 yaş arası (1 Ocak 1998 ve 31 Aralık 2001 arasında doğanlar)

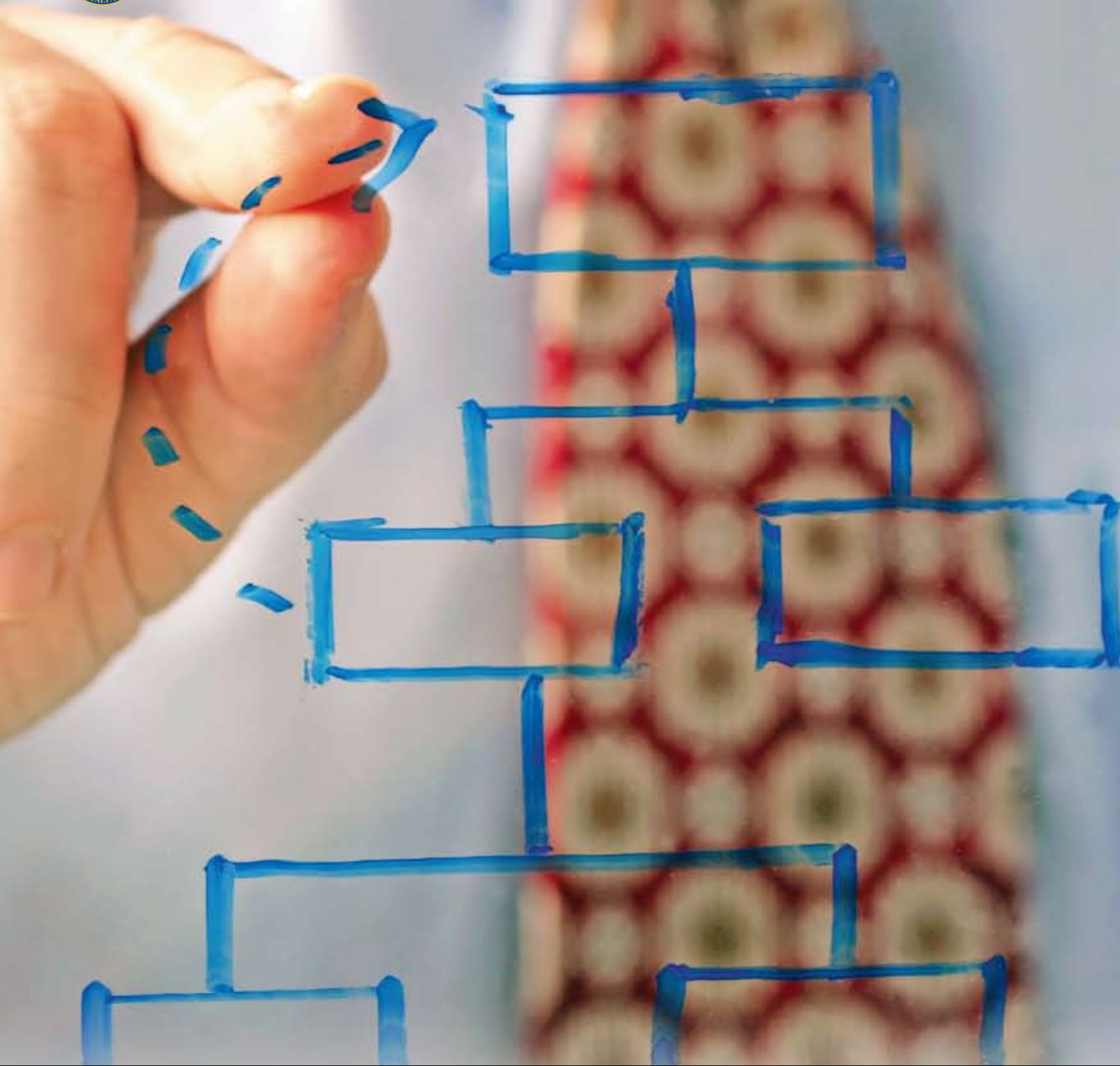
3.Grup 14-17 yaş arası (1 Ocak 1994 ve 31 Aralık 1997 arasında doğanlar)

SÜRE:

Resimler okullar tarafından toplu olarak ya da öğrenciler tarafından **Türk Hava Kurumu Genel Başkanlığı, Basın Yayın, Halkla İlişkiler ve Tanıtım Müdürlüğü, Atatürk Bulvarı No:33, 06100 Opera/ANKARA** adresine gönderilecektir. Resimler aynı adrese elden de teslim edilebilir.

Eserlerin Son Teslim Tarihi 30 Mart 2012'dir.



**Yrd.Doç.Dr.Tarık BİRGÖREN /**

İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik Yüksekokulu
Ulaştırma ve Lojistik Yönetimi Anabilim Dalı Öğretim Üyesi



Günümüzde “Dünya köy oldu” ifadesiyle her yerde karşılaşmak mümkündür. “Köy” yüzyıllar sonrasında neden yeniden karşımıza çıkmaktadır? İncelemeye buradan başlamak, dünü bugünü karşılaştırmak bize göstermektedir ki, insanlığın ilkel yaşamında varoluşunu sağlamak için uyguladığı yöntemlerle, bu gün için gelişmişliğin ürün genişliğinin yaşama katkılarında rağmen varoluş için çalıştırılan yöntem ve uygulamaların esasta pek de fark etmemektedir. Bunu görmek hiç de şaşırtıcı olmamaktadır.

Tarihin derinliklerine baktığımızda insanların varoluşlarını sürdürebilmek için, dış çevre tehlikelerini karşılayıcı tedbirleri almakla yola çıktığını görmekteyiz. Bu savunmanın sağlanabilmesi için yönetenler ve yönetilenlerin organizasyonlar oluşturduğunu ve yönetimin işleyişine disiplin getirmek için çeşitli kurallar belirlediği karşımıza çıkmaktadır.

Bir mağara içinde bulunan erkekli-kadınli-çocuklu grup, öncelikle içlerindeki en iyilerini (yani fizik yapısıyla, görev dağılımı yapmasıyla, kuralların işleyişini denetleme yeteneğine sahip oluşlarıyla seçilen bireyleri) yönetim görev-

lerine getirmiştir. Erkekler, grubu dış tehlikelere karşı korumayı üstlenmiştir. Kadınlar ise yaşama dair yeme, içme, doğurma gibi temel görevlerin yanında örtünme, sağlık sorunlarına çözüm getirme gibi konuları üstlenmiştir.

Grubun varlığını sürdürme yolunda en temel yaklaşımın yöneten-yönetilen birlikteliğinden geçtiği görülmektedir. Geçmişte bu yaklaşım için uygulama kolaylığı kabile ya da köy yapısında yaşıyor olmaktan kaynaklanmaktadır. Açık bir ortamda sorunların birlikte tartışılıp, çözüm kararlarının birlikte alınmasında grubu oluşturan insan sayısının sınırlı olması büyük avantaj olmuştur.

Yeryüzü topluluklarını kapsayan insan sayısının günümüz itibarı ile yaklaşık 7 milyar olduğunu görüyoruz. Araştırmak gerekir ki; “ne oldu da asırlar boyu değişik kıtalarda insan grupları birbirleriyle büyük çekişmeler yaşayarak, dünya nimetlerinden yararlanmada kıyasıya acımasızlık içinde, kendileri dışındakileri yok etmek üzerine bir sistem kurmuş oldular?”

Yönetimde egemen olmak ve güç sahibi olmak, arkasından kaçınıl-

VAROLUŞUN SÜRDÜRÜLEBİLMESİ

Hedeflere varmada inanç birliği, samimiyet v.b. gibi faktörler işin başarıya ulaşmasında göz ardı edilmemesi gereken unsurlardır. Yöneten 'benim elemanlarım' diyebilmeli, yönetilenler de 'benim yöneticim' diye sahiplilik duygusu hissetmelidir.



Sistemlerin sürekliliklerini sağlayabilmesinde iki temel kavramın bilincinde olunması gereklidir. Bu bilinç yönetenler için de yönetilenler için de aynı ağırlıkta önemlidir. Bu kavramları misyon ve vizyon olarak ifade edebiliriz. Temel olan kavram "misyon"a "nedir" diye bakacak olursak ifade edebiliriz ki, içinde bulunulan sistem neyse o sistemin içinde varoluşu adeta sonsuza değin sürdürmektir.

maz bir şekilde baskın yapıda bir hareketi gündeme getirecektir. Bazıları kendi ideolojilerini dayatmak amacıyla özellikle silahlı organizasyonlarla gündeme gelirken, insanlık adına faciaların yaşanmasını rahatlıkla göz ardı etmiştir. Bazıları ise ortaya çıkan yangını söndürmek için geldiğini ifade ederek bu defa istilacı yaklaşımlarla, "çözüyorum" diyerek, kendi egemenliğinin dünyaya hâkim olması politikasını uygulamaya koymuştur.

Günümüzdeki ileri teknoloji uygulamalarının yaşamda yer alması, özellikle elektronik haberleşme ağının zaman ve mekân sınırı olmadan bireysel bilgilendirmeye kattığı hız dünyaya yeniden köy görünümü kazandırmıştır. Artık insanların konferans salonlarında oturup tartışmaları, bu eylemi fiziki ortamlara taşımaları gereklilik olmaktan çıkmıştır. Günümüzde elektronik ve sanal ortamlarda katılımcı sınırı olmaksızın toplumsal sorunların tartışmaları yapılabilmekte ve eskiden olduğu gibi bireylerin sistemde birebir temsil edilmesi imkânı sağlanabilmektedir. Bu olanağa kavuşulmasının etkisiyle yapılan baskıların sonucu olarak son dönemlerde demokratik ve katılımcı yönetim uygulamalarının gündeme geldiği görülmektedir. Varılan bu gelişmiş teknolojik yapıda dönülmüş dolaşmış ve aynı noktaya gelinmiştir. Yaşamın kaliteli olmasını sağlamak yolunda yönetenlerle yönetilenlerin büyük bir duyarlılık içinde bütün perdelerin kaldırıldığı, yönetenlerin sorumluluklarının belirlenmesinde yönetilenlerin sesinin dinlenmesinden geçtiği ve yönetimin uygulanmasında bu sesin esas olduğu bir kez daha ortaya çıkmaktadır.

Sistemlerin sürekliliklerini sağlayabilmesinde iki temel kavramın bilincinde olunması gereklidir. Bu bilinç yönetenler için de yönetilenler için de aynı ağırlıkta önemlidir. Bu kavramları misyon ve vizyon olarak ifade edebiliriz. Temel olan kavram "misyon"a "nedir" diye bakacak olursak ifade edebiliriz ki, içinde bulunulan sistem neyse o sistemin içinde varoluşu adeta sonsuza değin sürdürmektir.

Dünyanın bir köy görünümüne geldiğinden bahsederken bugünkü köyümüzde misyon kavramına bir örnek vererek konuya açıklık getirelim. Köyümüzün kıtalara-rası taşımacılığın içinde yolcu ve yük taşımacılığı yapmak ve bu hizmetin sürekliliğini sağlamak hedefinde olan bir taşıyıcı firma olduğunu varsayalım. Firma demektir ki; ben küresel platformda (köyümüzde) yapılmakta olan hava taşımacılığı içinde yer almaktayım. Bu amaçla da varoluşumu sağlayacak uygulamaları gündeme getireceğim. Ana hedef belirlenmiştir. Şimdi geriye buraya varmak için gerekli yapı taşlarını döşemek kalmalıdır. Yani büyük hedefe varmak için daha alt başlıkların başarılmasına ilişkin belirlenmeler yapılmalıdır. Misyon oluşumuna ait bu alt uygulamaları da vizyon olarak ifade edebiliriz. Örnek işletmemiz de küresel boyutta hava taşımacılığı yaparak sektörde üst sıralarda yerini almayı hedeflemektedir. Kendisine hava taşıyıcıları arasında hangi sıralarda yer almayı hedeflediğini belirleyerek sektörde iz bırakmayı amaçlamaktadır. Bir başka alt adım olarak örneğin Avrupa hava taşıyıcıları arasındaki hedefini de gündeme getirmelidir. Bu defa da bu hedeflerin gerçekleştirilmesine yönelik stratejik planlama, politika, bütçe ve benzeri yaklaşım-



lar oluşturulmalıdır. Yönetenlerle yönetilenlerin şeffaf bir ortamda bu projeleri işler hale getirmesi, konuların birlikte ele alınması bu aşamada başarıya ulaşmak adına önemlidir.

Hedeflere varmada inanç birliği, samimiyet v.b. gibi faktörler işin başarıya ulaşmasında göz ardı edilmemesi gereken unsurlardır. Yöneten "benim elemanlarım" diyebilmeli, yönetilenler de "benim yöneticim" diye sahiplik duygusu hissetmelidir. İçinde bulunduğu-muz dönemde ülkemizde kayda değer bir atılım gösteren özel havayolları içinde yer alan bir firmanın filosa kattığı uçaklara çalışanların yeni doğan çocuklarının ismini vermesi bu anlamda son derece başarılı bir uygulamadır. Firma adeta ben seninle varım, sen de benimle varsın konusunda sayfalar dolusu yazılabilecek bir yaklaşımı nokta atışıyla adeta bir tablet gibi ortaya koymuştur.

Başarıya ulaşmada yönetenler ile yönetilenlerin terazisinin kefelelerinde ağırlıklar farklılık gösterir. Bazen duyarlılıkta yönetenler öndedir. Bazı durumlarda ise yöne-

tilenlerin duyarlılıkları ağır basar. Günümüzde karşılaşılan demokrasi arayışlarına yönelik Arap ülkelerinde başlayan rüzgârların hedefe yönelik gidişlerinin yelkenlerini dolduran, yönetilenlerin duyarlılığının öne çıkmasıdır. Ülkemiz açısından ise deprem gerçeğinin ele alınmasında her ne kadar son yaşanan Van depreminin uyarıcılığı söz konusu olsa da yönetilenlerin duyarlılığı ağır basmaktadır. Toplumsal hantallığı aşmada yönetenlerin yönetilenleri disiplin altına almadaki kararlılığı sevindiricidir.

Sonuç olarak; aile yapısından başlamak üzere tüm sosyal birimlerin, kurumların, işletmelerin ve benzeri yapıların varoluşlarını ortaya koymak için misyonunu ortaya koyması ve varoluşunu sürdürüp hedeflerine ulaşmak üzere bu yolun yapı taşlarını vizyon olarak belirlemesi gereklidir. Bu belirlemenin sağlıklı olarak gerçekleşmesinde ise en temel unsur, yönetenlerle yönetilenlerin hedefe varış adımlarının birliktelik ile sürdürülmesi olacaktır.

Üsküdar Kanaat Lokantası



Üsküdar'ın Kız Kulesi ile birlikte iki simgesinden biri Kanaat lokantası. Osmanlı yemeklerinin ihtişam, lezzet ve bolluğunu, günün her saatinde, Üsküdar'ın en merkezi caddesinde bulacağınız bir adres.

Lokanta, ilk olarak 1933'te Üsküdar'da "Bit Pazarı"nda açılmış. Bir süre sonra Mihri-mah Sultan Camii'nin yanında bir yere taşınmış. Çarşı ve iske-

le civarında iki yer değiştirdikten sonra 1955 yılında bugün bulunduğu adrese geçmiş. 1961 yılında lokantayı Vahdettin, Kenan ve Fuat Kargılı kardeşler devralmış. Bugün de bir aile işletmesi olan lokantayı yine Kargılı ailesi yönetiyor.

Her gün ortalama 200 çeşit yemeğin pişirildiği lokantada 'fiks mönü' uygulaması yok. Yemekleri görüyor ve istediği-

nizi seçebiliyorsunuz. Tencere yemekleri, etler, pilavlar ve tatlılar, lokantanın ana mөнüsünü oluşturuyor. Osmanlı usulü paça çorbası lokantada sabah kahvaltısının vazgeçilmezleri arasında yer alıyor. İşkembe çorbası, kâğıt kebabı, sebze-li patlıcan, pilav üstü nohut, iç pilav, patlıcan kebabı, etli yaprak sarma ve döner dahil en az 60 çeşit sıcak yemeği bir arada



Her gün ortalama 200 çeşit yemeğin pişirildiği lokantada 'fiks mөнü' uygulaması yok. Yemekleri görüyor ve istediğinizi seçebiliyorsunuz. Tencere yemekleri, etler, pilavlar ve tatlılar, lokantanın ana mөнüsünü oluşturuyor.

görebiliyorsunuz. Arnavut ciğeri, kereviz, pırasa, enginar gibi zeytinyağlılar ve kızartma çeşitleribulabileceğiniz soğuk yemekler.

Yumuşak kuzu etinden yapılan kuzu elbasan tava, lokanta ile özdeşleşen yemeklerden biri. Özbek pilavı; kuzu eti, havuç, üzüm, fıstık, soğan ve salça kullanılarak pişirilen özel bir pilav bu. Zeytinyağlı enginar, enginar zamanı uğrarsanız mutlaka tatmanız gereken bir lezzet.

Oğmaç çorbası ise, yeşil mercimekten yapılıyor. İçine un, soğan, margarin, nane ve tuz ekleniyor. Elmasiye tatlısı; kuru kayısı, şeker, su ve limon suyu içeriyor ancak lezzeti malzemeleri kullanma ve pişirme tekniğinde. Kaymakla servis ediliyor. Tekke pilavında ise kuşbaşı doğranmış kuzu eti, tereyağı, havuç, maydanoz, çam fıstığı, kuşüzümü, kestane ve nohut var. Lokantanın sütlü tatlıları da çok meşhur.

Her zaman dolu olan lokantada rezervasyon yaptırmak yararlı olur.

Adres: Selmanipak Caddesi
No: 25 Üsküdar

Tel: 0216 341 54 44
0216 333 37 91



PLANÖR : MOTORSUZ UÇMAK

İlk planör yapımcısı olan Sir George Cayley, 1849 yılında yaptığı bir planörle, Yorkshire'da küçük bir erkek çocuğu uçurdu. 1853 yılında da, arabacısının uçmasını sağladı. XIX. yüzyılın sonlarına doğru Almanya'da Otto Lilienthal, İngiltere'de Percy Pilcher, A.B.D'nde ise Wright kardeşler tarafından planörler yapıldı



Dünyada planörün mucidi 1886 yılında bir deneme uçuşu esnasında düşerek ölen Otto Lilienthal'dir. Ancak Otto Lilienthal'den çok önceleri Leonardo Da Vinci'nin çizimlerinde motorsuz hava araçlarına rastlandığı gibi, Hazarfen Ahmet Çelebi'nin de Galata Kulesinden havalanarak, Üsküdar Doğancılar mevkiine indiği Evliya Çelebi'nin Seyahatnamesi ile İngiliz Dr. John Wilkins'in 1648'de yazdığı "Discovery of a New World: Moon-Yeni Bir Dünyanın Keşfi, Ay" adlı kitapta anlatılmaktadır.

Planör, (Fransızca: Planeur, süzülerek uçmak) üzerinde hiçbir güç kaynağı olmadan uçabilen sabit kanatlı hava taşıdır. Kokpiti tek veya çift kişilik olabilir. Vinç sistemiyle ya da bir uçağın çekmesiyle havalanırlar. Belli bir yükseklikte çekici ile bağlantısını koparıp atmosferdeki hava akımlarından yararlanarak uçabilirler. Özellikle düzenlenen yarışmalarda amaç, en kısa zamanda en uzun yolu kat etmektir. Planör yarışmaları mesafe (en uzun mesafeye gidebilmek), zaman (en kısa sürede gidebilmek), irtifa (en yükseğe çıkabilmek) ve akrobasi (planörde yapılan çeşitli gösteriler) olarak düzenlenir.

Günümüzde kullanılmakta olan planörler kontropak ve fiberglas gibi çok hafif malzemelerden yapılmaktadır. Dar gövdesi planörün havayı kolayca yarmasını sağlar, kanatları ise kaldırma kuvvetinden daha fazla faydalanabilmek için ince ve uzun olarak tasarlanmıştır. Planörün motoru olmadığından kanat şekilleri havada kalmasına yardım etmelidir.

İlk planör yapımcısı olan Sir George Oayley, 1849 yılında yaptığı bir planörle, Yorkshire'da küçük bir erkek çocuğu uçurdu. 1853 yılında da, arabacısının uçuşunu sağladı.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru Almanya'da Otto Lilienthal, İngiltere'de Percy Pilcher, A.B.D'ndeys Wright kardeşler tarafından planörler yapıldı; bunun sonucu olarak 16 Aralık 1903 tarihinde ilk motorlu uçağın uçuşu başarıldı. O tarihten sonra, planör uçuşlarına yalnızca uçmayı öğrenmek isteyenler önem verdiler ve planörler, 1920-1921 yıllarında Wasserkuppe'de yapılan planör yarışmalarına kadar önemini, yitirdi.

Söz konusu yarışmalardan sonra, planörle uçuş, bir spor olarak bütün Avrupa'ya yayıldı. İlk uluslararası planör yarışması, 1937 yılında Almanya'da düzenlendi. Daha sonra, İkinci Dünya savaşı sıra-

sında, taşımacılık amacıyla küçük araçlar ve 60 asker taşıyabilen büyük planörler yapıldı. Savaşın sonu planör uçuşları, yeniden bir spor olarak önem kazandı ve bütün dünyaya yayıldı.

Türkiye'de de en eski hava sporlarından olup, Planör Uçuş Okulu 1935 yılında açılmıştır.

PLANÖRÜN KALKIŞI

Bir planörün havalandırılmasında, iki temel yöntemden yararlanır. Birinci yöntem, telle çekiş yöntemidir. Bunda planör, motorlu bir vince bağlı telle, tıpkı uçurtma gibi çekilerek havaya çıkarılır. İkinci kalkış yöntemindeyse planör, bir uçak tarafından çekilerek havalandırılır. Eskiden kullanılan bir başka teknik de, planörün lastik halatlı bir mancınıkla, bir tepe kenarından boşluğa fırlatılmasıdır. Günümüzde bu yöntemden pek yararlanılmamaktadır. Planörler ayrıca, otomobil ya da kamyonlarla çekilerek de havalandırılabilir.

Uçuş

Planör, havalandıktan sonra sürekli olarak düz uçuş yapamaz, az da olsa yükselti yitirir (başı ufkun altına düşer).

Günümüzde yapılan yarışmalarda, planörler üçgen biçimli bir çizgi izlerler. Yarışmacılar, bu üçgeni en kısa zamanda uçmak zorunda olduklarından, planörlerde en az yükseklik yitimi büyük önem kazanır.

Planörün uçuş kumandaları, uçaktakilere benzer. Bazı planörlerde, küçük alanlara inişi kolaylaştırmak ve hızı kesmek; için hava frenleri bulunur. Hava freni

olarak kuyruk paraşütü kullanan planörler de vardır. Planör yarışlarına katılan araçlar, uçaklarda olduğu gibi, hava hız göstergesi, altimetre (yükseklik göstergesi), varyometre (iniş hızı göstergesi) ve öteki uçuş aygıtlarıyla donatılmaktadır. Bu tür planörlerde ayrıca, oksijen donanımı, radyo, kanatlar içinde taşınan ve hız artışı sağlayan su safraları, en iyi süzülüş açısı veren bazı donanımlar da kullanılır.

PLANÖR TÜRLERİ

Günümüzde çeşitli türlerde planörler vardır. Bunlar, tek ve iki kişilik olarak ikiye ayrılır. İki kişilik planörler genellikle eğitim uçuşlarında, uçuş kumandalarının öğretilmesinde ve iniş-kalkış eğitimlerinde kullanılmaktadır.

Uçuş eğitimi için kullanılan planörlerin çoğu, ağaç yapılı eski türlerdir. Ama bazı planörlerde motor da bulunur. Bu motorlar, küçük olmalarına karşılık, eğitimin çeşitli hava koşullarında yapılabilmesini sağlamaktadır. İleri uçuş tekniklerinin öğretilmesinde kullanılan eğitim planörleri ise, gene iki kişilik, ama yüksek performanslı ve hafif metal alaşımlarından yapılmış modern araçlardır.

Tek kişilik planörler, çeşitli biçim ve büyüklükte olabilir. Modern fiberglas yarış planörlerinin kanat açıklıkları, Standart Sınıf kurallarına göre 15 m, Açık Sınıf kurallarına göre de 23 m'ye kadar olabilmektedir.

Ağaç yapılı eski yarış planörleri, günümüzde spor uçuşlarında kullanılmaktadır.

PLANÖR UÇUŞ OKULU

Planör Uçuş Okulu Türkkuşu'nun kuruluşu ile yaşıt bir okuldur. 3 Mayıs 1935 yılında Atatürk'ün emirleriyle Ankara'da açılmıştır.

İlk zamanlar birkaç planörle çalışmalara katılan istekliler, zamanla öğretmen ve malzeme noksanlığıyla karşılaşmışlar. Bu sebeple 1936 yılında Rusya'ya yedi kişilik bir ekip gönderilerek kadro geliştirilmiş, daha ileri seviyede planörcülük yapmak için de yeni yerler aranmaya başlanmıştır. Bu çalışmalar neticesinde İnönü'de "İnönü Eğitim Merkezi" adıyla anılan mekân bulunarak 10 Temmuz 1936 yılında çadırı olarak İnönü Planör Uçuş kampı açılmıştır. İlk olarak 1937 yılında Hava Harp Okuluna kurs düzenlenmiştir. Bu yıldan itibaren zamanın gereklerine göre Hava Kuvvetlerine personel yetiştirilmesi amacıyla 1947 yılına kadar Astsubay Hazırlama Yuvası adı altında kurslara devam edilmiştir.

1947 yılından itibaren Silahlı Kuvvetlere ilaveten amatör öğrencilere yönelik kurslara da başlanmış ve bugüne kadar devam etmiştir. Okul halen Kara ve Hava Harp Okulu öğrencilerinin eğitimlerine devam ettiği gibi, her yıl İnönü Eğitim Merkezinde amatör kursları da sürdürmektedir.

PULLARLA TÜRK HAVACILIĞI



Geçmişte posta gönderilerinin üzerine yapıştırılan kimi pullar, bugün Türk havacılık tarihini yansıtan minik birer belge niteliğinde...

Türklerde havacılık tarihinin, 17. yüzyılda yaptığı kanatlarla Galata Kulesi'nden Üsküdar'daki Doğançılar Meydanı'na başarılı bir uçuş gerçekleştiren Hezarfen Ahmed Çelebi ile başladığı kabul varsayılır. Ancak, gerçek uçuş, 1911 yılında, dönemin Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın girişimleriyle ilk uçakların alınıp, Osmanlı Hava Kuvvetleri kurulması ile mümkün olabildiği.

Elbette bu uçaklar posta taşımacılığında da kullanılmaya başlanmıştır. Dünyanın ilk resmi uçak postası, 18 Şubat 1911 tarihinde

Hindistan'da taşınır. Türkiye'nin ilk uçak postası ise, 12 Şubat 1914 tarihinde, Pilot Yüzbaşı Nuri ve Gözlemci Yüzbaşı İsmail Hakkı beylerin kullandığı Prens Celaleddin adlı uçakla Lefke-Bilecik arasında taşınmıştır.

Normal posta ücretinden biraz daha yüksek tarifeli olan hava postası iletilerindeki pullar, pul toplayan koleksiyonerlerin de büyük ilgisini çeker. Kısa bir süre sonra da 'filateli' olarak da adlandırılan pul koleksiyonculuğunda 'aerofilateli' adı verilen bir dal ortaya çıkar. Üzerinde havacılık te-

masının bulunduğu ilk resmi uçak posta pulu, 1917 yılında, İtalya Posta İdaresi tarafından, Torino-Roma deneme uçuşu anısına bastırılır. Bunları diğer ülkelerin çıkardığı pullar izler ve hava postası adı verilen uçak pullarının çıkartılması günümüze dek devam eder

Türkiye'de tedavüle çıkartılan ilk uçak posta pulları, 1934 yılında Devlet Hava Yolları'nın gerçekleştirdiği İstanbul-Ankara seferi nedeniyle hazırlanan Birinci Uçak Serisi'dir. Beş pulluk bu seri, aslında 1930 yılında çıkartılan 22

parçalık posta serisinden arta kalan parçalar üzerine yapılan uçak resmi ve yeni ücret şeklindeki sürşarjlardan oluşur. Üzerinde uçak teması bulunan ilk seri ise, 1926 yılında Türk Tayyare Cemiyeti, günümüzdeki adıyla Türk Hava Kurumu için bastırılan dört pulluk yardım pullarıdır. Milli bayramlar gibi özel günlerde mektupların üzerindeki normal posta pullarının yanına yapıştırılan, ayrıca tapu belgelerinden noterlik kâğıtlara kadar birçok resmi evrak üzerinde kullanılan bu pullar, 'aerofilateli' koleksiyonlarında önemli bir yer oluşturur.

1926 yılından bu yana havacılıkla ilgili 140 kadar pul çıkarılır. Bunlardan birçoğu hava postasında kullanılırken bir kısmı da Sivil Havacılık etkinliklerinden hava sporlarının tanıtımına dek, geniş bir yelpaze içinde yer alan anma pulları olarak basılır. İlk özel filatelik damga da, Devlet Hava Yolları'nın 1 Temmuz 1933 tarihinde gerçekleştirmiş olduğu, İstanbul-Roma arasında yapılan ilk uçuş sırasında kullanılır. İlk uçuş damgalarıyla gönderilmiş mektuplar, günümüzde nadir ve değerli filatelik belgeler arasında yer almaktadır.

Havacılık temalı Türk posta pulları üzerindeki kompozisyonlarda, Hezarfen Ahmed Çelebi'nin kartal kanatlarıyla gerçekleştirmiş olduğu ilk uçuştan, Türk Hava Kuvvetleri ve Türk Hava Yolları'nda kullanılmış değişik tipteki uçaklara; Hava Kurumu'nun spor etkinliklerinden hava meydanlarına, havacılık kongrelerinden Hava Akrobasi Timi'ne dek Türk havacılık tarihi ile ilgili pek çok detay yansıtılmaktadır. Kimi pulların üzerinde de uçmanın sembolü 'kuş' kompozisyonları yer almaktadır.

ŞEHİT PİLOT ÜSTTEĞMEN NURİ BEY VE YÜZBAŞI İSMAİL HAKKI BEY

Askerlik mesleğini çok seven Nuri Bey, 1891 yılında İstanbul'da doğdu. 1907'de Mühendishâne-i Berr-i Hümayun'a (Harp Okulu) girdi, 1910'da Sahra Topçu Mülâzım-ı sâñî (Teğmen) rütbesiyle mezun oldu ve 2. Ordu emrine atandı. 1912'de Fransa'daki "Bucç Uçuş Okulu"na gönderilen subaylar arasında yer aldı. 1912'de pilot olarak bu okuldan mezun olan Nuri Bey pilot olarak saat yurda döndükten sonra, Yeşilköy Tayyare Mektebi'nde uçuş eğitimine ve tecrübesine devam etti. Bu uçuşlar sırasında bir defa Hadımköy, iki defa da İstanbul üzerinde 1500 metre yüksekliğe kadar çıktı. Bu uçuşlardaki başarısı nedeniyle kendisine Harbiye Nezareti Fennî Kıt'alar ve Müstahkem Mevkîler Umum Müfettişliği tarafından bir başarı belgesi verildi. Havacılığın gittikçe önem kazanması üzerine genç ve yetenekli subayları havacılığa teşvik etmek amacıyla havada en az bir saat kalabilecek tayyareciye 5000 kuruşluk ödül verilmesi kararlaştırıldı. Bu ödülü ilk defa alan, İstanbul ve Çatalca üzerinde bir kaç kez bir saatten fazla uçan Teğmen Nuri Bey oldu. Nuri Bey bu başarılarının ardından, "Prens Celaleddin" isimli uçağıyla başarılı uçuşlar yaptı ve kendisine verilen keşif görevlerini de başarıyla yerine getirdi.

Avrupa'da hızla gelişen havacılık Türkiye'de de yakından izlenmekteydi. Bu konudaki çalışmalar Türk havacılığının gelişmesini ve verimli sonuçlar alınmasını sağlamaktaydı. Bir Fransız uçağı İstanbul'a uğrayıp Türkiye üzerinden Mısır'a geçecekti. Dönemin Genelkurmay Başkanlığı, Fransız havacıları karşılamak üzere Edirne Uçak Müfrezesi'nden Pilot teğmen Nuri Bey ile Kırklareli Müfrezesi'nden Pilot Yüzbaşı Salim'i İstanbul'a çağırdı. Üsteğmen Nuri Bey, Edirne-İstanbul arasındaki 240 kilometrelik hava yolunu hiç bir yere inmeden bir defada geçebilmek için Teğmen Hami Bey ile birlikte havalandı. Yedi pistonlu olan uçağın motorunun bir pistonunun bozulmasına rağmen, tüm bu zorlukları aşarak Safraköy'e inmeyi başardı. Bu Edirne - Babaeski - Çorlu - Çatalca üzerinden Yeşilköy'e kadar yapılan uçuş, havacılık tarihinde yapılan ilk uzun mesafe uçuş olmuş ve Nuri Bey 10 altınla ödüllendirilmiştir.

İstanbul - Kahire arasında yapılan uçuşun ise Türk havacılık tarihinde önemli bir yeri vardır. Harbiye Nazırı Enver Paşa, iki uçaklık bir filonun Kahire'ye gitmesini kararlaştırdı. Bu uzun uçuş bir takım aşamalara ayrılmış, uçakların incekleri alanlar önceden hazırlanarak, yakıt ikmal noktaları Konya ve Halep olarak belirlenmiştir. Bu yolculuğa Pilot Fethi ve Nuri Beyler seçilmiştir. Rasit olarak Fethi Bey'e Sadık Bey, Nuri Bey'e de Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey refakat etmek üzere görevlendirilmiştir. Bu tarihî yolculuk, 8 Şubat 1914 günü yağmurlu bir havada başlamış, Nuri Bey, sabah saatlerinde İstanbul'dan havalanmıştır.

Nuri Bey, havanın gittikçe kötüleşmesi üzerine Bursa üzerinden geriye dönmüş ve Yeşilköy'e inmiştir. Öğleden sonra sisin dağılması üzerine yeniden havalanmış ve Karamürsel üzerindeyken motor arızalandığı için İznik'e inmek zorunda kalmıştır. Arızanın giderilmesinden sonra İznik'ten hareket ederek Lefke'ye gelmiş, burada kendisine Bilecik ve Eskişehir postaları verilmiş, böylece Türkiye'de ilk posta uçuşu Nuri Bey idaresindeki uçuşla gerçekleştirilmiştir.

Fethi Beyin uçağı, Şam yakınlarındaki Taberiye Gölü civarındaki Cehennem Vadisi'nde düşmüş, pilotlarımız şehit olmuştur.

Nuri Beyin uçağı da, İstanbul-Kahire uçuşunu tamamlamaya bir etap kalmışken 11 Mart 1914 günü düştü. Şehit olan Nuri Bey, adını Türk tarihine altın harflerle yazdırdı.

TALPA'DA YENİ YÖNETİM

“Gürcan Manti: "Üye sayımızı çığ gibi büyüterek tüm arkadaşlarımız bu harekete katılmalarını sağlayacağız ve pilotlarımızın sorunlarını her platformda dile getireceğiz."

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği'nin 18 Ocak 2012 tarihinde yapılan 7. Olağan Genel Kurulu'nda yönetim seçimi yapıldı. Genel Kurul'da yeni TALPA Başkanı seçilen Gürcan Manti, pilotların özlük haklarını iyileştirmek için çalışacağını söyledi.

Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminalindeki Ali Sürmen Konferans Salonunda düzenlenen 7. Olağan Genel Kurulu sonucunda TALPA'nın başkanı seçilen Gürcan Manti, Tüm üyelere teşekkür ediyorum dedi. Gazetecilerin sorularını yanıtlayan TALPA'nın yeni

başkanı Gürcan Manti şunları söyledi:

“Öncelikle yapılan demokratik seçimin tüm camiaya ve sivil havacılığı hayırlı olmasını diliyorum. Ekibimizle birlikte Türk Sivil Havacılığını daha yüksek yerlere götürebilmek için pilotlar olarak elimizden gelen gayreti göstereceğiz. Üye sayımızı çığ gibi büyüterek tüm arkadaşlarımız bu harekete katılmalarını sağlayacağız ve pilotlarımızın sorunlarını her platformda dile getireceğiz dedi.”

Gürcan Manti'nin başkanlığa seçildiği genel kurulda, diğer yönetim kurulu üyelikleri Gökden Gürel (THY), İlyas Karagülle (Pegasus), Erol Murathan (THY), Hakan Yurdakul (Sunexperss), Tayfun Hacıoğlu (İzair), Özcan Ünal (THY), Barış Baranoğlu (THY), Bülent Akkuş (THY), Hakan Özmutuş (THY), Levent Akyol (THY), Mehmet Atakan (THY) ve Evren Zenginyürek'ten (THY) oluştu.

“ SEÇİMİN ARDINDAN ”



Sevgili meslektaşlarım, hepinizin bildiği ve takip etmiş olduğu gibi, TALPA Olağan Genel Kurul toplantısı yapıldı ve nihayetinde de yeni yönetim kurulu, üyelerimizin oy çokluğu ile kabul edildi.

Bir önceki yönetimden devraldığımız bayrağı bir sonraki yönetime gurur ve başarı ile teslim etmek amacıyla göreve geldiğimiz andan itibaren özveri ile çalışmalarımıza başladık. Mesleki haklarımızın yasalaşması hususunda, ilgili makamlara görüşümüz olarak bildirilmesi için, TALPA hukuk komitesi bünyesinde gerekli hazırlıkları tamamladık. ICAO dil yeterliliği ile ilgili hazırlık ve projelerimiz ile bu konudaki müjdelerimizi de kısa zamanda duyurmayı ümit ediyoruz.

Ancak, çalışmalarımızı başarıya taşımak ve camiamıza çoktan beridir hak etmiş olduğu değerleri kazandırabilmek için, bu göreve seçmiş olduğunuz bizlerin aciz gayretleri yeterli olmayacaktır. Bu noktadan hareketle her bir fert elinden gelen gayreti, samimiyeti ve özveriyi göstermeli, böylece TEK MESLE-

Kİ ORGANİZASYONUMUZ olan TALPA'yı sahiplenmelidir.

Değerli meslektaşlarım, siz olmadan TALPA eksik. Bunun bilincinde olarak mevcut üyelerimizin ihtiyaçlarını ve beklentilerini karşılayacağımıza olan inancımız tam iken, üye sayımızı artırma gerekliliğinin de farkındayız. Bunun için, tüm meslektaşlarımızı TALPA çatısı altında bir araya gelmeye davet ediyoruz.

Bildiğiniz gibi, TALPA, değer üreten bir sivil toplum kuruluşudur. TALPA'nın reorganizasyonu ve stratejik planlamalarının yapılandırılmasını takiben süratle kurumsallaşmak için gerekli çalışmaları başlattık. Çünkü biz de sizin gibi yeni ve güçlü bir TALPA'nın özlemini çekiyoruz.

Bu vesile ile tüm öneri ve tenkitlerinizi, özellikle tenkitlerinizi seçmiş olduğunuz yönetime iletmenizi arz ederim.

Saygı ve sevgilerimle,
TALPA Genel Sekreteri

Kapt. Plt. Barış BARANOĞLU

CUMA 24 ŞUBAT 2012 SABAH SAYFA 9

Pilotaj hatası?

Havacılıkta kural basittir ve kanla yazılmıştır: "güvenlik kurallarını ihlal edersen, bedelini ödersin." Bu ihlali ister havayolu şirketi yapsın ister pilotlar yapsın, durum değişmez. Havalanan her uçak, bir şekilde yere inecektir. Arzulanan, güvenlik kurallarına uygun inıştır. Diğerlerine "uçak düştü" diyoruz.

Havacılık sektörü, yalnızca kendi hatalarından değil, aynı zamanda dünyadaki bütün "kazalardan" öğrenen bir kurallar manzumesiyle yönetilir. Yüzyıllık geçmişinden biriktirdikleri sayesinde bugün her 11 milyon uçuştan 1'i ölüme bitiyor ki buylesine düşük ihtimali sağlayan başka hiçbir ulaşım alternatifini yoktur.

Atlas Jet'in 57 kişiye mezar olan Isparta kazasının raporuna bakınca, bazı güvenlik kurallarının ihlalini görüyoruz. Sorun, bu ihlalin artık cevap hakkı olmayan "pilotlara" adreslenmesinde... Pilotaj hatası, bu tür kazaların

ardından, şirket ve otoriteler tarafından en fazla tercih edilen "kaza raporu sonucu" olur. Zira bu sayede tazminat külfetini en az 10 kat azalır. Fakat uluslararası havacılık regülasyonları, bu alanda efsanevi



ÖNERİ-YORUM
ŞEREF
OĞUZ

soruşturma süreçleriyle, gerçeği ortaya çıkardıkça, pilotaj hatası deyip işin içinden sıyrılmıyorsunuz.

Uçağı üretenin de işine gelir pilotaj hatası. Uçağı işleten havayolu şirketinin de. Hatta uçakların seyrisferinden sorumlu kontrol kulesinden havalimanı yönetimine ve bakanlık otoritesine dek herkes "pilotaj hatası" klişesine taparcasına bağlıdır.

Havacılık tarihine dair okuduklarım, izlediğim yüzlerce uçak kazası soruşturma belgesi ve diğer bilgiler şunu gösteriyor: uçakları düşüren pilot değil, o uçağı havada tutması gereken üretici firma ve uçağın bakımını aksatmayan, pilotları yorman havayolu şirketidir.

Sayın Şeref Oğuz Beyefendi,

24 ŞUBAT 2012 tarihinde Sabah Gazetesi'ndeki köşenizde yayınladığımız "PİLOTAJ HATASI" Başlıklı yazınızı zevkle okudum.

TALPA yani TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ Yönetim Kurulu Başkanı olarak Üyelerim ve tüm meslektaşlarım adına bizleri anlayan, duygularımıza tercüman olan güzel yorumlarınız için şükranlarımı sunuyorum. Bundan sonra camiamızla ilgili tüm konularda yapacağımız haberler için her türlü yardıma hazır olduğumuzu bilmenizi isterim.

En kısa sürede karşılaşmak dileğiyle, sevgi ve saygılarımı sunarım.

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI
DERNEĞİ
YÖNETİM KURULU ADINA



Kpt.Pl. Gürcan MANTI
Başkan

ACI KAYBIMIZ

Değerli Fahri Üyemiz Emekli Kaptan Pilot

Muzaffer AYDINCIN'ı

kaybetmiş olmanın derin üzüntüsü içerisindeyiz. Merhuma Tanrı'dan rahmet, ailesine ve tüm camiamıza başsağlığı dileriz.

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ

TÜRKİYE- İRAN UÇAK SEFERLERİNDE SINIRSIZ KARGO ANLAŞMASI

Türkiye'nin dış hat uçuş ağını genişletmek amacıyla diğer ülkelerle sivil havacılık müzakerelerini sürdüren Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) yetkilileri, Türkiye ile İran arasındaki Hava Ulaşım Anlaşması'nı güncellemek üzere İranlı yetkililerle bir araya geldi. 30-31 Ocak 2012 tarihlerinde Ankara'da gerçekleştirilen müzakereler sonucunda, sefer sayılarındaki artış başta olmak üzere çeşitli konularda anlaşma sağlandı.

İki ülke arasında imzalanan Mutabakat Zaptı'na göre, Türkiye ile İran arasında toplamda haftalık 39 frekans olan tarifeli yolcu seferleri sayısı 63

frekansa çıkarıldı. Söz konusu frekanslar; her iki ülke tarafından tayin edilen hava-yolu işletmelerince kullanılacak üzere, İstanbul-Tahran hattında haftada 28 frekans, İstanbul-Tebriz hattında haftada 7 frekans, Tahran-Ankara hattında 7 frekans, İstanbul-Meşed ve İstanbul-Şiraz hatlarında 5 frekans ve daha sonra belirlenecek diğer hatlarda 11 frekans olacak şekilde düzenlendi. Ayrıca, Tahran Payam Havaalanı'nın Türk taşıyıcıların kargo seferleri, Sabiha Gökçen Havalimanı'nın ise İranlı taşıyıcıların yolcu seferleri gerçekleştirilmesi için tarifeli sefer noktaları



olarak belirlendi. Tayin edilmiş hava-yolu işletmelerinin iki ülke arasında nokta kısıtlaması olmaksızın sınırsız tarifeli kargo seferi yapabilme hakkı da, mevcut anlaşmada olduğu gibi aynı şekilde muhafaza edildi.

TÜRKİYE, RASG (AVRUPA KUZAY ATLANTİK BÖLGESEL HAVACILIK EMNİYETİ GRUBU) BAŞKAN YARDIMCISI SEÇİLDİ



Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) Avrupa Kuzey Atlantik Bölgesel Havacılık Emniyeti Grubu (RASG) Başkan Yardımcılığını ülkemiz üstlendi. ICAO Avrupa Kuzey Atlantik Bölgesel Havacılık Emniyeti

ti Grubu'nun ilk toplantısı, 44 ECAC üyesi ülke ve Rusya Federasyonu dâhil olmak üzere Bağımsız Devletler Topluluğu üyeleri ile Kuzey Afrika ülkelerinden oluşan 56 ülkenin havacılık emniyeti alanında yetkili temsil-

cilerinin katılımıyla 23-24 Ocak 2012 tarihlerinde Paris'te gerçekleştirildi. Küresel düzeyde havacılık emniyetinin geliştirilerek, standardizasyonunun sağlanması amacıyla ICAO Konseyi tarafından Bölgesel Havacılık Emniyeti Grupları (RASG) oluşturulması yönünde bir karar alınmıştı. Bu kapsamda, geçtiğimiz Mayıs ayında yapılan hazırlık toplantısında alınan kararlar doğrultusunda ülkemizin de dâhil olduğu ICAO Avrupa Kuzey Atlantik Bölgesel Havacılık Emniyeti Grubu oluşturuldu. RASG Grubunun yönetimi için yapılan seçimde; Başkanlığa Almanya, Başkan Yardımcılıklarına ise Türkiye, Norveç ve Rusya Federasyonu seçildi.

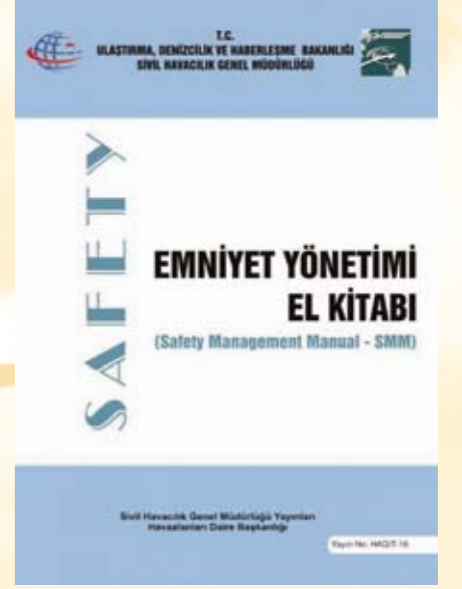
SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNE 'EMNİYET YÖNETİMİ' TAVSİYELERİ



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), Emniyet Yönetimi konusunda sivil havacılık sektörüne tavsiye edilen uygulamalara ilişkin yeni kitabını yayımladı. "Emniyet Yönetimi El Kitabı" adı ile yayımlanan kitap, SHGM'nin diğer yayımlarında olduğu gibi sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası kural ve standartlar çerçevesinde yürütülmesi amacıyla sektöre ışık tutacak ve uygulamalarında kılavuzluk edecek bilgiler içe-

riyor. Emniyet Yönetim Sistemi ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) standartlarını içeren kitap, ICAO tarafından tavsiye edilen uygulamaların gerekliliğinin anlaşılması amacıyla temel emniyet kavramlarına ışık tutuyor.

ICAO tarafından yayımlanan "Safety Management Manual (SSM) Doc. 9589 AN/474" dokümanının Türkçeye tercümesi niteliğindeki kitap, emniyet yönetim kavramları, Annex 1, 6, 8, 11, 13, 14 ve ilgili kılavuz materyallerinde yer alan emniyet yönetimi ile ilgili ICAO Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamaları hakkında havacılık sektörüne önemli bilgiler veriyor.



2012 Yılı'nın İlk Yeşil Havaalanı Kuruluşu: Sunexpress Havayolları

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Yeşil Havaalanları Projesi kapsamında, Sunexpress Havayolları proje kapsamındaki gereklilikleri yerine getirerek Yeşil Kuruluş (Green Company) unvanı almaya hak kazandı. Sunexpress Havayolları, 2012 yılında "Yeşil Kuruluş (Green Company)" unvanı alan ilk işletme oldu.



ICAO Konsey Başkanı Türkiye'deydi

ICAO Konsey Başkanı Roberto Kobeh Gonzalez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali YILDIRIM'ın resmi davetlisi olarak 4-8 Aralık 2011 tarihlerinde Türkiye'ye bir ziyarette bulundu. Söz konusu ziyaret kapsamında; THY Uçuş Eğitim Başkanlığı ile THY Teknik tesislerinde incelemelerde bulunuldu, gerek uçuş eğitim faaliyetleri ile simülasyon imkanları gerekse de bakım ve onarıma yönelik kabiliyetler hakkında ICAO Konsey Başkanına bilgi verildi.

Anıtkabir'e de Çelenk koyan ICAO Konsey Başkanı, Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal EKŞİ'yi de makamında ziyaret ederek, bir süre görüştü.



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

Kurala dayalı davranışların birçoğu sadece yazılı olmayıp emercensi durumlar, alet usulleri ve çarpışmadan kaçınma hareketleri gibi uzun dönem hafızada saklanır. Kısa dönem hafıza ise anlık durumdaki değerlendirmeye alakalıdır.

HAVACILIKTA DAVRANIŞLAR

Danimarkalı ergonomi yazarı Jens Rasmussen, 1980'li yıllarda bizlere üç seviyeli etkinlik kontrolünü tanıtmıştır. Davranışlarımızı bilgi, beceri ve kurala dayandıran bir model oluşturup kategorilere ayırmıştır. Bu model özellikle pilotların öğrenme teknikleri ve onların hareketlerini açıklamak için uygundur.

Aslında sadece pilotlarda değil planlama, organizasyon, yönlendirme ve kontrol gerektiren her meslek için geçerlidir.

Bunlar:

S (Skill Based Behaviour) = Beceriye Dayalı Davranışlar,

R (Rule Based Behaviour) = Kurala Dayalı Davranışlar,

K (Knowledge Based Behaviour) = Bilgiye Dayalı Davranışlardır.

Literatürde araştırdığımızda karşımıza kısaca SRK harfleriyle çıkmaktadır. İnsan performansı ve limitleri sınavına çalışırken de konuyla ilgili (9. bölüm) yaklaşık 40 soru bizden cevap beklemektedir.

Davranışların Kategorileri

a) Beceriye Dayalı Davranışlar: Bilinçli bir düşünce olmadan pratik uygulama ve tekrarlarla öğrenilen rutin hareketlere dayalı davranış grubudur. Acemilerin her bir hareketi düşünerek beceriye dayalı hataların bunlarda olmaması dikkat çekicidir. Bir nevi meslekteki acemiler için geçerli değildir. Bunlarda beceriye dayalı hatalar tecrübe kazandıkça oluşur. Buradaki hatalar zihinsel

meşguliyet, yorgunluk veya iyi şartlarda ortaya çıkan gevşeme hallerinde meydana gelir.

b) Kurala Dayalı Davranışlar: Öğrenilmiş olan kurallı bir usul veya rutindir. Beceriye dayalı olanların tersine davranışı başlatmak için daima bilinçli bir karar gerekir. Mesela Oxford'dan Amsterdam'a uçuşu istenen bir pilot "Bunu daha önceden hiç yapmadım uçamam" diyemez. Kuralları uygulayarak bu rotayı uçar. Kurala dayalı davranışlar

doğru uçuş hazırlığı için hazırlanmış usulleri takip eder ve haritalar, dokümanlar, rota ile ilgili notamlar, hava durumu bilgileri, inilecek havaalanının özellikleri, arama- kurtarma imkanları vs. gözden geçirilir.

Kurala dayalı davranışların birçoğu sadece yazılı olmayıp emercensi durumlar, alet usulleri ve çarpışmadan kaçınma hareketleri gibi uzun dönem hafızada saklanır. Kısa dönem hafıza ise anlık durumdaki de-





ğerlendirmeye alakalıdır. Kurallı davranışlar, pilotlar gerçek uçuşta birçok emergensinin pratiğini yapamadıklarından dolayı detaylı simülasyonun kullanıldığı yönetsel eğitimin bir alanıdır. Bazı usuller eksiksiz bir biçimde ezberlemek için oldukça karışıktır ve çekliste gibi bazı dokümanlarda tutulmalıdır. Bu gibi durumlarda bile pilotlar doğru bilgiye nasıl ulaşılacağını bilmeli ve bunun pratiğini yapmalıdır. Böylece pratikte emergensi durumunda ilk gereken adımlar gerçekleştirilmeli ve geri kalanları tamamlamak için çekliste başvurulmalıdır.

Genel olarak konuşmak gerekirse belki de kısıtlı zamandan dolayı çekliste başvurmayı engelleyen şartlar altındakiler (Rejected Take-off) hariç tüm prosedürler dokümana bağlı

olmalıdır(Pratiğinin yapılması gerekmedikçe). Kurala dayalı davranışlar genellikle sağlamdır ve birçok güçlü yanı vardır. Standartlaştırılmış usuller her bir mürettebatın bazı durumlar karşısında diğerinin ne yapacağını da bilmesini sağlar.

Kurala dayalı davranışlardaki hatalar

1. Görev Hataları : Kurala dayalı davranışlarla ilgili en yaygın hatalardır. Buna problemin ilk olarak yanlış tanımlanması ve yanlış usullerin uygulanması sebep olur. Örneğin sesli bir ikaz, pervane aşırı devri için bir işlem gerektirirken mürettebatın uçağı hatalı bir şekilde basınçsızlandırmasına sebep olabilir. Hatta bazen problemin doğru tanımlanması durumunda bile yanlış usul uygulandığı olabilir.

2. Kurallardan Ayrılma : Pilotlar prosedürlerden ayrılmanın emniyetli olduğuna inandıklarında hatalar da ortaya çıkmaya başlar. Çoğu havayolu şirketinin birçok durumda GPWS ikazı alındığında tam takat ve maksimum burun yukarı uygulamasını zorunlu kılmasına rağmen bu ikaz alındığında ihmal edilip uçağın yere vurması bu duruma örnek verilebilir.

c) Bilgiye Dayalı Davranışlar: Bu davranış biçimi öğrenilmiş bir usule bağlı değildir. Pilotun gelen bilgiyi değerlendirmesini gerektirir. Daha sonra kendi beceri ve havacılık tecrübelerini durumla ilgili bir plan oluşturmak için kullanır. Karar verme işi pilotun hafızasında olan ve çevresinden gelen mevcut tüm bilgileri gerektirir. Uçuşun tüm safhaları için gereken otomatik-

leştirilmiş kontroller günümüzde pilotlardan daha iyi icra edilen bir hale gelmiştir. Fakat pilotlar yakın gelecek için düşünmeye, akıl yürütmeye ve beklenmedik durumların değerlendirmesini yapmaya hazır olmalıdırlar.

Bilgiye dayalı davranış, bireyin hareket şeklini uzun dönem hafızasındaki yüklü bilgilerden elde ederek oluşturmasına ihtiyaç duyar. Aynı zamanda aklımızdaki zihinsel modelin(tecrübeler)

deneyimler ya da senaryoları hatırlama eğilimi ve bunların farklı durumlar için de kullanılması, f) Beklenti, umut ve isteklere uygun netice çıkarılması. Bir başka deyişle bilinen bir problemin ortaya çıkması ve çözümünün pilotun kabiliyeti içinde olmasıdır. (Çünkü böyle olması umulduğundan)

Pilotun olayları değerlendirip bir sonuca ulaşma yeteneği gelecekte onu kokpitte tutan yegâne

gisiyle alakalıdır?

- a) Kısa ve uzun dönem hafıza
- b) Kısa ve ikonik hafıza
- c) Uzun ve episodik hafıza
- d) Kısa, uzun ve episodik hafıza

4. Prosedürlerle ilgili aşağıdakilerden hangisini yapmanız tavsiye edilir?

- a) Bütün prosedürleri dikkatlice ezberleyin

doğruluğu ve bütünlüğü gibi faktörlerden etkilenir. Pilotun rutin olmayan veya alışılmadık durum ve şartların üstesinden gelmesini sağlar.

Bilgiye dayalı davranış hataları: Bu hatalar pilotun bireysel tecrübesi ve bilgi seviyesine göre tahmin edilebilir olmayıp çok değişik şekillerde karşımıza çıkabilir. Bununla birlikte bazı faktörlerin bu hatalara büyük etkisi vardır. Bunlar;

- a) Yanlış veya eksik zihinsel model,
- b) Kendine aşırı güven,
- c) Durum muhakemesi eksikliği,
- d) Yanlış zihinsel modele bağlı önyargılar,
- e) Önyargı sıklığı: Sık karşılaşılan

sebepler olacaktır.

QUIZ

1. Hangi davranış yangın söndürme tatbikatı için kullanılır?

- a) Beceriye dayalı davranış
- b) Kurala dayalı davranış
- c) Bilgiye dayalı davranış
- d) Kurala ve bilgiye dayalı davranışların kombinasyonu

2. Beceriye dayalı davranış hataları sadece ne zaman olur?

- a) Az veya hiç tecrübesi olanlarda
- b) Öğrenme sürecinde olanlarda
- c) Prosedürü veya sistemi yarı öğrenmiş olanlarda
- d) Tecrübeli olanlarda

3. Kurala dayalı davranışlar han-

- b) Hemen yapılacakları ve sonrasını ezberleyin
- c) Hemen yapılacakları ezberleyin, sonrası için çekliste bakın
- d) Bütün prosedürler için çekliste bakın

5. Jens Rasmussen modeli hangisidir?

- a) KRS
- b) SKR
- c) SRK
- d) KSR

Cevaplar: 1-b,2-d,3-a,4-c,5-c

KAYNAK:

JAA 040 Human Performance & Limitations, Second Edition, Chapter 9





PERŞEMPE PAZA'RININ GİZLİ HAZİNESİ ARAP CAMİİ

Bazı söylencelerde caminin İstanbul u kuşatan Araplar tarafından yapıldığı söylenmekte olsa da Bizans zamanında burada San Domeniko adlı bir kilisenin bulunduğu ve bu kilisenin İstanbul un fethinden sonra camiye çevrildiği tezi daha güçlüdür.

Galata kentsel dokusunda beton bloklar arasında, sivri külahlı hayli yüksek kare biçimli kulesiyle hala fark edilebilen Arap Camii; fetih öncesinden kalan İstanbul'un tek Gotik kilisesidir.

Galata'da, Tersane Caddesi, Galata Mahkemesi Sokağı'nda bulunan, Haliç'in Galata yakasındaki bu en büyük camisinin ne zaman ve kimler tarafından yapıldığı hakkında kesin bir bilgi yoktur. Bazı söylencelerde caminin İstanbul'u kuşatan Araplar tarafından yapıldığı söylenmekte olsa da Bizans zamanında burada San Domeniko adlı bir kilisenin bulunduğu ve bu kilisenin İstanbul'un fethinden sonra camiye çevrildiği tezi daha güçlüdür. Kilise, camiye çevrildikten sonra Galata Camii olarak adlandırılmış ve 1492 yılında İspanya'dan göç ettirilen Endülüs Araplarının bu caminin çevresinde ikame edilmeleriyle birlikte; cami, Arap Camii olarak anılmaya başlanmıştır.

III. Mehmed zamanında ve 1731 yılındaki Galata yangını sonrası I. Mahmud'un annesi Saliha Sultan tarafından da cami onartılmıştır. 1807 yılındaki yangın sonrasında ise, yapı tekrar elden geçirilmiş ve Divan-ı Hümayun kâtibi Hacı Emin Efendi tarafından binanın tarihçesi bir taşla işlenmiş ve bu taş mihrabın sağındaki duvara yerleştirilmiştir. Cami bu onarımlardan sonra, 1868 ve 1913 yıllarında geniş çaplı iki tamirden daha geçmiştir; günümüze ulaşan şadırvanı ise, 1868 yılındaki çalışmalar sonrası yapıya eklenmiştir.

Cami, dikdörtgen plan üzerine, gotik üslupta inşa edilmiştir. Caminin sıra dışı çizgilere sahip minaresiyse, eski kilisenin çan kulesinin yerinde yükselmektedir.

Bir rivayete göre, İstanbul'un Fethi için M.S. 717 yılında gelmiş olan Müslüman Arap ordusunun başındaki Mesleme Bin Abdülmelik adındaki komutan Galata'da bir Camii

yaptırması ve adına da Arap Camii denilmiştir. 7 yıl kadar İstanbul'da kalmış olan Arap Müslüman Ordusu ibadetini burada yapmıştır. Daha sonra Şam'da çıkan bir isyan üzerine Arap ordusunun Şam'a gitmesi üzerine Dominiken Papaz ve Rahipleri burasını kilise haline sokmuş, şimdi minare olarak kullanılan çan kulesini bu esnada de ilave etmişlerdir. 1453 İstanbul'un Fethinden Sonra Kilise Camiye çevrilerek öndeki mihrap ve minber ilave edilmiş ve Osmanlı kayıtlarında yine Arap Mescidi ismini almıştır.

Dördüncü Haçlı Seferi'nde Kudüsüne Konstantinopolis'i ele geçirmeyi amaçlayan Katolikler, 1200'lerin başlarında Pavlus'a adadıkları bir kiliseyi ve yanına Dominiken Mezhebine bağlı bir manastırı Galata'da yaptırmışlardır. Papaların da yakın ilgisini çeken bu manastır ve kilise, bir süre sonra mezhebin kurucusu olan "San Domeniko"nun adının da eklenmesiyle tanınır: San Paolo ve San Domeniko

1475'te Fatih, kiliseyi camiye çevirerek vakfına katmıştır. Yirmi yıl sonra da, İspanya'dan çıkartılan Endülüs Arapları'nın bir kısmının, çevredeki mahallelere yerleştirilmesiyle cami, "Arap Camii" olarak tanınır. Caminin Araplara mal edilmesinin bir nedeni de, minareye çevrilen eski çan kulesinin 714'te Şam'da yaptırılan ünlü Emeviye Camii'nin özgün minaresini çağrıştırmasıdır.

III. Mehmet ve I. Mahmut'un annesi Saliha Sultan ve II. Mahmut'un kızı Adile Sultan değişik dönemlerde Camii'yi onartmış; hünkar mahfli, sebil, çeşme, şadırvan gibi öğeler ekletmişlerdir. Özellikle Saliha Sultan'ın yaptırdığı onarımdan sonra caminin iç düzeni, mahfillerin, mihrabın barok ahşap tasarımlarıyla hayli değişmiş, tiyatral bir görünümün egemen olmuştur.

1913-1919 yılları arasındaki kapsamlı onarım sonucu yapı



yeniden büyük bir değişime uğrar: Avlu duvarı yıkılır, Cami genişletilerek yeniden yaptırılır. "Arabesk" bir son cemaat mahalli ekletilir. Döşeme altında kalan yüzü aşkın Latin soylusunun mezar taşları müzeye taşınırken, mihrabın yanındaki "Mesleme'nin Çilehanesi", "Arap Baba Merkadi" ve çevrede sahabilere ait oldukları ileri sürülen birkaç kabir de Arap kimliğini daha güçlendirerek vurgular. Yapı her ne kadar büyük ölçüde İslamlaşmış (Osmanlılaşmış) ise de, dikkatli bir göz, çok az da olsa Gotik geçmişini belgeleyen birtakım mimarî öğeleri fark edebilir.

Bugünkü Arap Caminin genişliği 21 metredir. Eski kilisenin ise 15.60 M. idi. 1902'de çekilen bir fotoğrafa göre bugünküne göre daha yüksek gözükmekteydi. Binanın sağ tarafında minarenin yanında ve altındaki dehlizden görünen motifler ile caminin

Latinler zamanında yapmış oldukları değişikliklerin izleri gözüküyor. Eski mabedin en önemli kapısı sonraları önüne son cemaat mahalli ilave edilerek kapatılmış olan batı bölümüdür.

Arap camiinde kiliselerden bozularak yapılan camilerde rastlanan çıkıntı şeklinde bir mihrap yoktur. Mihrabın cami ile birlikte yönünün tespit edildiği sonra dan da mermerden inşa edildiği gösterilmektedir. Mihrabın üzeri çevresine göre daha yüksek olup 14. yy ın gotik mimari özelliklerini taşıyan bir tonoz ile örtülüdür. Diğer tonozlar gotik değildir. Cami dikdörtgen planındadır.

Caminin duvarları kesme taş ve tuğla karışımıdır. Ahşap çatısı kiremit ile örtülüdür. Çan kulelerinden minareye çevrilen dört köşe şeklindeki yapının şerefe bölümü ve üst koniği ahşaptır.

Minarenin altından caminin dış avlusuna geçen motiflerle süslenmiş bir tonoz vardır.

1913 yılındaki onarım sırasında zeminde Hıristiyan mezar taşları bulunmuş ve İstanbul Arkeoloji Müzesine nakledilmiştir.

Mihrabın sağ yan duvarına rapt edilmiş bulunan 1807 tarihli mermer manzum kitabe caminin tarihçesini anlatmaktadır.

ARAP CAMİ MİMARİ PLANI

Caminin Mimari yapısı bazilika görünümünde olup önden arkaya 3 bölümdür. Orta bölümün mihrap hariç genişliği 12 m, uzunluğu 40 m'dir. Güneydoğudaki yan bölüm Kuzeydoğudakine nazaran daha dardır. Güneybatı bölüm (3.5 m X 40 m) Kuzeydoğu bölümü ise (5.5 m X 40 m) dir. Yan bölümlerin üzeri 1913'de ta-



miratta inşa edilen ahşap bir galeri ile kapatılmıştır. Kuzey batı ve Kuzey doğudaki merdivenlerle üst kata çıkış sağlanmıştır. Kuzeydoğudaki galerinin ön kısmında bir bölümle ayrılan ve ayrı bir giriş kapısına sahip olan Hünkâr Mahfli bulunur.

Güneydoğudaki mihrap orta geniş bölümü ortalamaktadır. Mihrabın önü ve bölümü çapraz tonozlu olup 6.70 m genişliğinde ve 7 m yüksekliktedir. Güneybatıda yer alan yan bölümde yine çapraz tonozla örtülü küçük oda bölümüne geçilmekte ve burası (3,5 X 3,5 m) ebadındadır.

Güneybatıda uzanan yan bölümün devamında yer alan ikinci odanın dış duvarlarını ve karşısında bulunan avlu duvarını kullanmak sureti ile meydana getirilen mekânın üzerinde eski çan kulesi olan minare yer almaktadır. Bu çan kulesinin altından sağlanan geçitten bir dehlizle iç avluya varılmaktadır.

Şimdiki Arap Cami olan eski San Paula kilisesinde hücreler ve binanın meydana getirdiği genişlik dış sınırları olarak bırakılmış ve tam simetrik 3 bölümlü bir bazilika planına ulaşılmıştır. Fakat cami planındaki gibi sonradan bina genişletilirken yan bölümlerden biri kuzey doğuya kaydırılmış olup şimdiki bina tam simetrik görünümünden biraz uzaklaşmıştır.

Üst yapı camiye dönüştüğünden bu yana geçirmiş olduğu çeşitli değişikliklere rağmen genel dış görünüşü itibari ile eski devirlere ait olduğu ileri sürülen bu eserin cepheleri şu özellikleri taşımaktadır.

DOĞU CEPHESİ

Mihrabın bulunduğu bu cephe düz bir duvar ile sınırlandırılmıştır. Eski kiliseden bozma yapılarda görüldüğü gibi mihrabı dışarıya bir çıkıntı teşkil etmemektedir. Bu cephenin bir bölümü ve bunun karşısında yer alan İmparator Justinianos devrine ait olduğu ileri sürülen duvar kalıntısını kullanmak sureti ile meydana getirilen mekânın üzerinde eski Çan kulesi olan minare yer almakta ve onun altından sağlanan geçit ile iç avluya varılmaktadır.

Böylece bu cephede yükselen Çan kulesinden dönme minare altında uzanan dehlizle kısmen kapalı bir bölüme düşmektedir.

Ayrıca cephenin yukarı kısmında yer alan sivri kemerli ikiz pencere Osmanlı-Türk devrinde açılmıştır. Ayrıca dehlizin ön kısmındaki duvarın içine açılan kapıyla küçük kubbeli hücre eskiden gasilhane olarak kullanılırdı. Bugün Kuran Kursu öğrencilerinin iâşe buzhanesi olarak kullanılmaktadır.



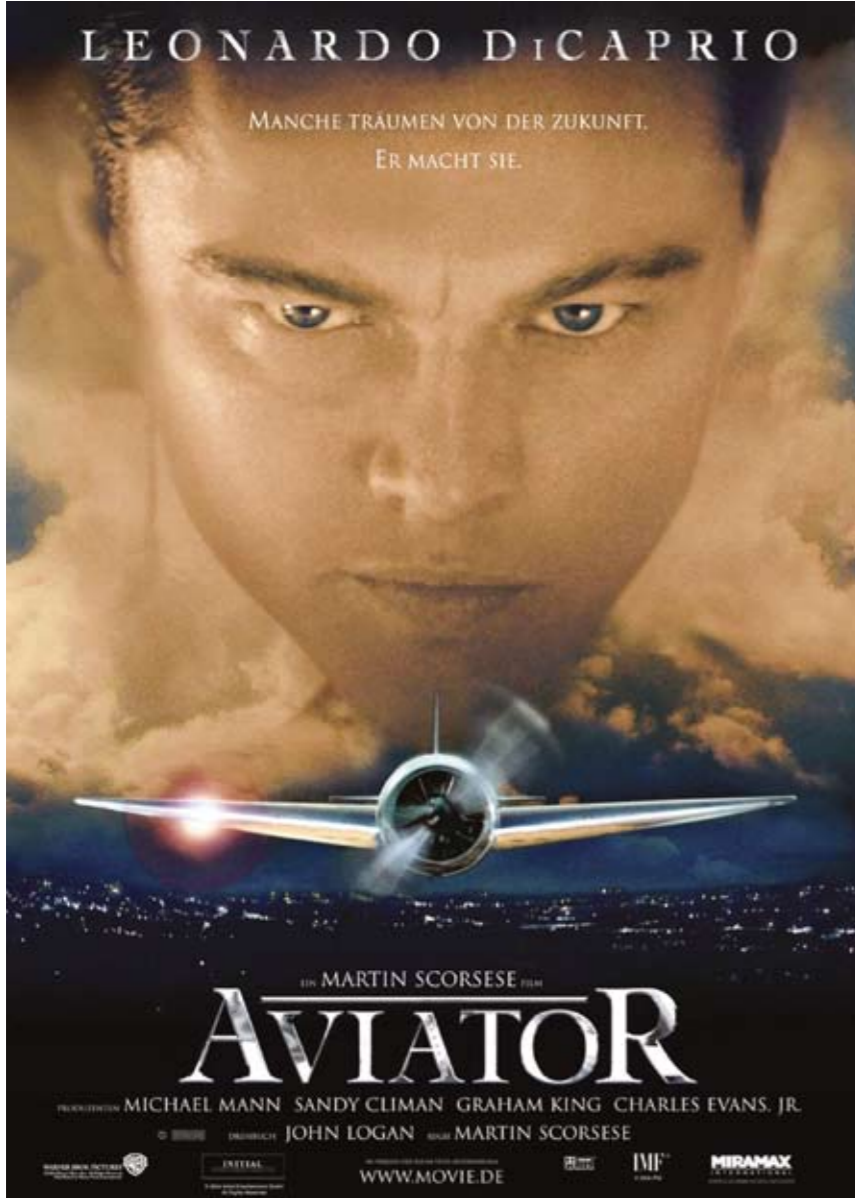
KUZEY CEPHESİ

Caminin avlusuna bakan ve orijinal olmayan bu cephe, hemen hemen güney cephesi ile aynı özelliklere sahiptir. Yine 3 sıra halinde açılmış pencereler, bunları birbirinden ayıran çatıya kadar yükselen payeleri burada da görmek kabildir.

Yalnız bu cephede iki giriş kapısı bulunmamaktadır. Bunlardan sol taraftaki hünkâr mahfilinin alt sahanlığına açılmaktadır. Neoklasik tarzında olan bu portal yuvarlak kemerli olup kemerin ortasında yer alan kilit taşı çıkıntı yaparak belirtilmiştir.

GÜNEY CEPHESİ

Mahkeme sokağına paralel uzanan ve sade görünümüne sahip olan bu cephe çıkıntılı payelerle bir takım bölümlere ayrılmaktadır. Bu payeler pencere bölümlerini birbirinden ayırmakta ve aynı zamanda cepheye bir hareketlilik kazandırmaktadır. Alt alta üç sıra teşkil eden pencerelerden en üstekiler daha küçük olup alttakiler sivri ve Türk kemerlidir. Eski kilisenin özelliklerini kısmen taşıyan bu cephede bazı yerlerinde siva tabakaları fark edilmekte ve yine kiliseye ait pencereler kemerleri bariz biçimde görülmektedir. Köşelerde çatıya kadar yükselen yuvarlak çıkıntılar bulunan bu cephede giriş kapısı vardır.



Sinema tarihi uzmanlarının yaptığı araştırmaya göre havacılık konulu toplam film sayısı 140 civarında. İlk havacılık konulu film 1902'de daha uçaklar uçmadan çekildi. 'Aya Yolculuk' adını taşıyan Fransız filminin yönetmeni Georges Mellies'di. 1930'lu yıllarda siyah-beyaz dönemde yapımcılar havacılığın önemini kavradılar. Artık filmlerin belirli yerlerinde

uçaklar da görülebiliyordu.

Havacılık filmleri asıl patlamayı 1940'lı yıllarda yaptı. İkinci Dünya Savaşı sırasında hükümet destekli birçok propaganda filmi yapıldı. Anlatılan kahramanlık hikâyelerinin yanında uçakların teknolojisi ve başarılarıyla da askerlerin ve halkın moralinin yüksek tutulması hedeflendi.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında 1950'li ve 60'lı yıllar havacılık filmleri için altın dönemler oldu. Filmlerin konusu genellikle İkinci Dünya veya Kore Savaşı'nda geçiyordu. Tabii ki Amerika-Sovyetler Birliği arasındaki çekişmeler bu filmleri de etkiliyordu.

1970'lerde filmlerin konularına yavaş yavaş sivil havacılık, yolcu uçakları girdi. Artan havayolu taşımacılığıyla birlikte Concorde, Boeing 747 Jumbo Jet gibi uçaklar da gündemde önemli bir yer tutmaya başladı. 1970'lerin ikinci yarısında başlayan Airport filmleri moda oldu.

1980'lerin en önemli filmlerinden biri "Top Gun" oldu. Bu film, Tom Cruise'a da şöhret yollarını açtı.

HAVALI FİLMLER
WINGS (1927)

Yönetmen: W. Wellman

Oynayanlar: Clara Bow, Charles Rogers, Richard Arlen.

Sinema tarihçilerinin gerçek anlamda ilk savaş filmi olarak adlandırdıkları Wings, dev prodüksiyonu ve gerçekçi hava sahneleri ile dikkati çeken bir film. Hollywood'un ilk havacılık filmi olarak da adlandırılan Wings ayrıca ilk Oscar ödülünün de sahibi olmuştu.

FLYING LEATHERNECKS
(1951)

Yönetmen: Nicholas Ray

Oynayanlar: John Wayne, Robert Ryan, Don Taylor, Janis Carter.

Japonlara karşı Guadal Kanalı'nda adamlarını nasıl yönlendirecekleri konusunda anlaşamayan iki subayın çekişmesi.

THE SPIRIT OF ST. LOUIS
(1957)

Yönetmen: Billy Wilder

Oynayanlar: James Stewart, Murray Hamilton, Patricia Smith.

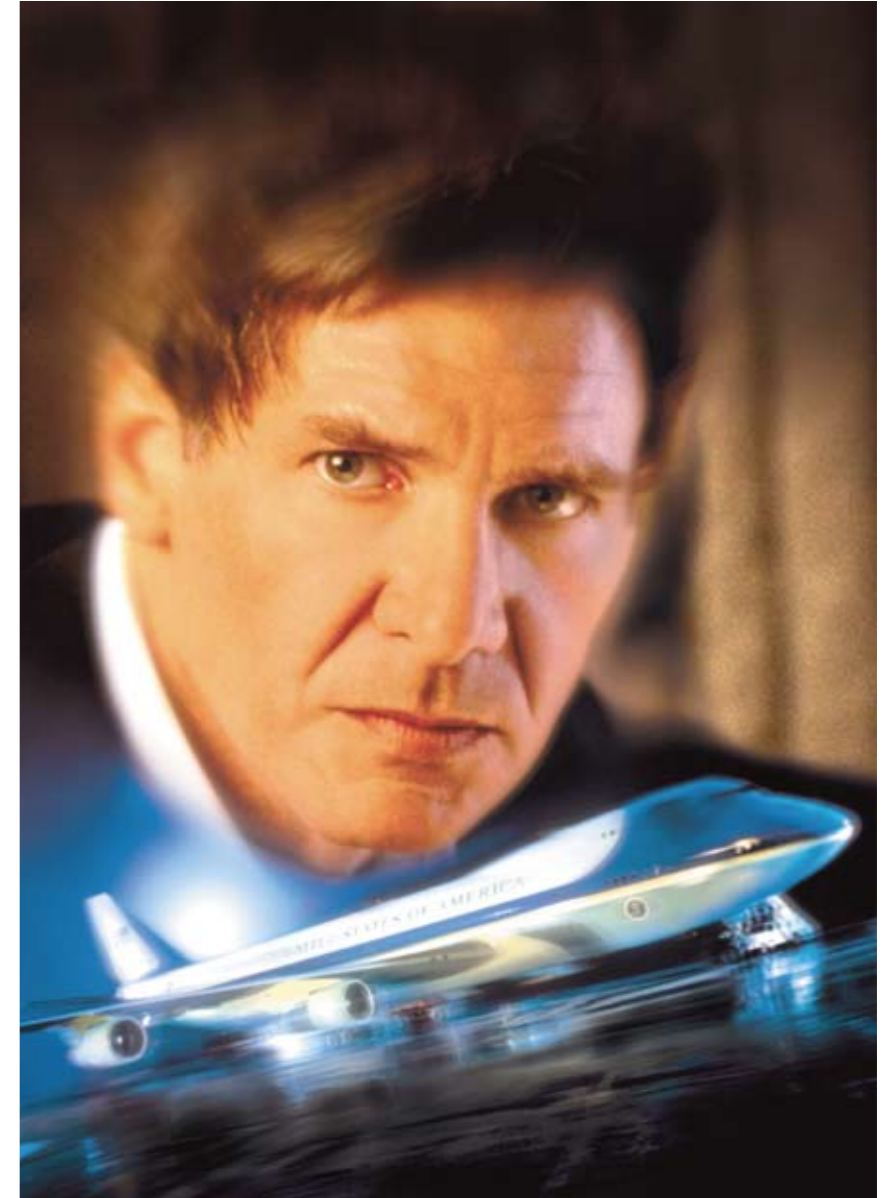
Charles Lindbergh'in 20-21 Mayıs 1927'de yaptığı efsane New York-Paris duraksız uçuşunun gerçekten güzel çekilmiş siyah-beyaz filmi. Lindbergh'in uçağı alması, yaptığı denemeler ve uzun uçuşu akıcı bir sinema diliyle anlatılıyor.

DR. STRANGELOVE (1963)

Yönetmen: Stanley Kubrick.

Oynayanlar: Peter Sellers, George C. Scott, Sterling Hayden.

Efsane yönetmen Kubrick'in nükleer bombardıman üzerine kara mizahı. Peter Sellers'in üç ayrı karakteri canlandırdığı film, son dönem Kubrick filmleri arasında en iyilerden biri.



THE RED BARON (1970)

Yönetmen: Roger Corman

Oynayanlar: John Philip Law, Don Stroud, Barry Primus.

Birinci Dünya Savaşı'nın efsane Alman pilotu Kızıl Baron her düşman pilotunun korkulu rüyasıdır. Bir çok müttefik uçağını ve pilotunu saf dışı eden Kızıl Baron'u düşürme şansı Kanadalı pi-

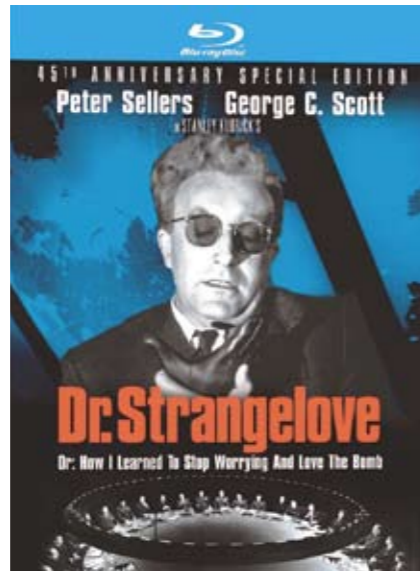
lot Roy Brown'a gelir.

THE RIGHT STAFF (1983)

Yönetmen: Philip Kaufman

Oynayanlar: Sam Shepard, Scott Glenn, Ed Harris.

Tom Wolfe'un kitabından çekilen film, İkinci Dünya Savaşı sonrasında Chuck Yeagers'in ses hızını geçmesinden ilk astronotların uzay uçuşlarına kadar geçen dö-



nemi anlatılıyor. Film iyi çekilmiş havacılık sahneleriyle öne çıkıyor.

MEMPHIS BELLE (1990)

Yönetmen: Micheal Caton-Jones

Oynayanlar: Billy Zane, John Lightgow, Eric Stoltz.

Takma adı Memphis Belle olan B-17 bombardıman uçağı ekibi 25'inci ve son görevlerine çıkacaklardır. Dönüş yolculuğunda ekibin başına gelenler hızlı bir sinema diliyle ve güzel çekimlerle anlatılıyor.

AIR AMERICA (1990)

Yönetmen: Roger Spottiswoode

Oynayanlar: Mel Gibson, Robert Downey Jr., Nancy Travis.

CIA'in gizli havayolu Air America'nın Güneydoğu Asya'daki uyuşturucu kaçakçılığına alet ettikleri görev uçuşları ve pilotlarının yaşantıları... Christopher Robbins'in kitabından çekilen film 35 milyon dolara mal oldu.

ARIZONA DREAM (1993)

Yönetmen: Emir Kusturica.

Oynayanlar: Johnny Deep, Faye Dunaway, Lili Taylor, Jerry Lewis.

Elania ve Axel hayaller dünyasında yaşamaktadır. En

büyük düşleri ise inanılmaz makineler yapıp uçmaktır. Goran Bregoviç'in mükemmel müzikleri ile ilginç bir film.

GÖKYÜZÜ SAVAÇILARI (SKY FIGHTERS – LES CHEVALIERS DU CIEL) 2008

Yönetmen : Gerard Pires

Senaryo : Gilles Malençon , Jean-Michel Charlier (Kitap)

Oyuncular: Benoît Magimel (Yüzbaşı Antoine Marchelli) , Clovis Cornillac (Yüzbaşı Sébastien Vallois)

Fransa'da Mirage 2000 adlı yeni bir uçağın devlet liderlerine tanıtımı sırasında pilotu öldürülerek kaçırılan bir uçağın peşine düşen iki pilottan birisi (Yüzbaşı Antoine Marchelli), kaçırılan uçağın arkadaşını (Yüzbaşı Sébastien Vallois'i) vuracak olması sebebiyle, kaçırılan uçağı vurarak düşürür.

Daha sonra hükümetten gelenler, o uçuşun bir tatbikat olduğunu ve onların o tatbikat pilotunu düşürdüğünü söylerler. Ancak uçağın kaçırıldığını ne hükümet ve adamları, ne de pilotlar bilmektedir.

AİRPORT SERİLERİ

Tartışmasız 'Airport' serileri uçak kazası filmleri kategorisinin en iyilerini oluşturuyor. Airport'un çekimlerine 1970

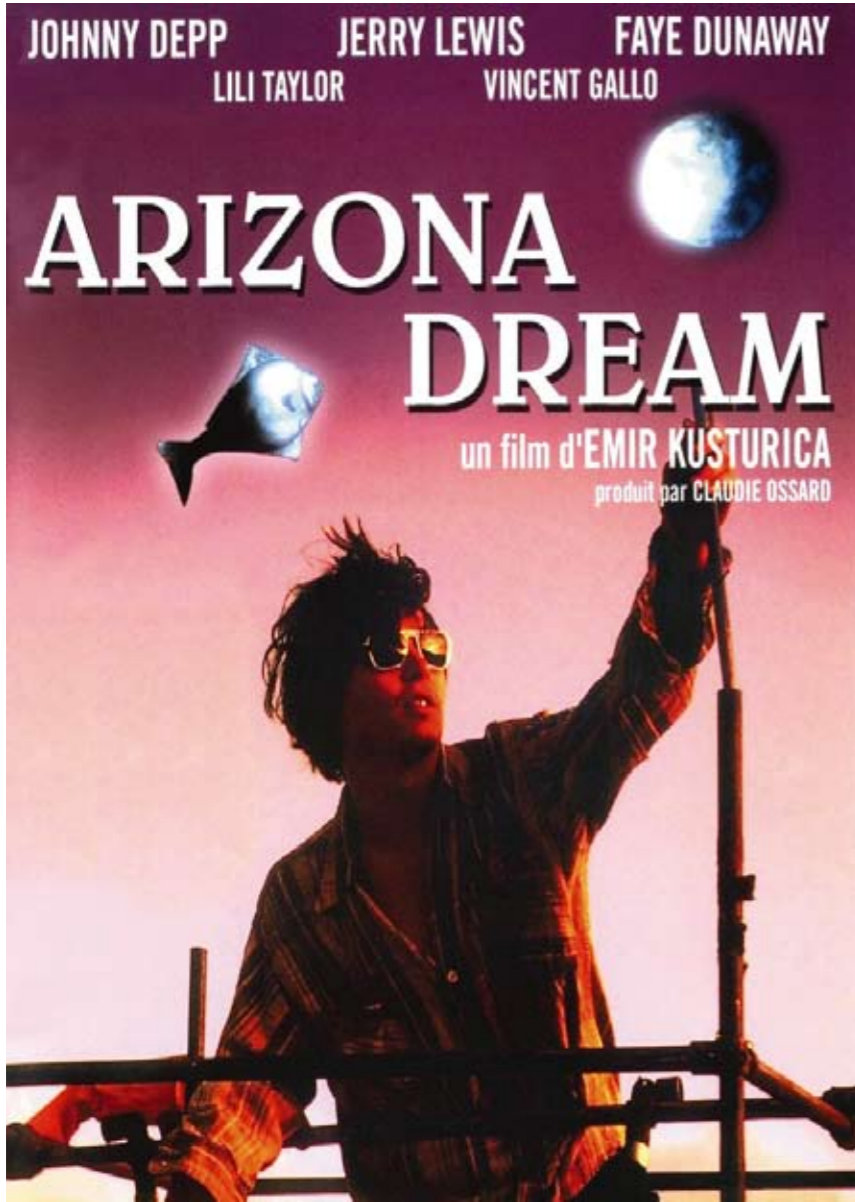


yılında yönetmen George Seaton tarafından başlandı. Konusu gibi talihsizliklerin bir türlü yakasını bırakmadığı film ancak 1975 yılında David Lowell Rich tarafından bitirilebildi.

Filmin ilk serisinde patlayan

bombanın verdiği zarar ile uçak havalimanına mecburi iniş yapmak zorunda kalıyor. Filmde bu zorunlu inişteki gerilim dolu dakikalar anlatılır.

İkinci seri ise Airport 1975 adıyla çekildi. Columbia Ha-



vayollarına ait B747'in kokpitine uçuş sırasında küçük bir uçak çarpar ve uçuş ekibi ölür. Uçağın yere emniyetli bir şekilde inmesi gerekmektedir. Üçüncü film 1977'de, dördüncüsü ise 1980'de çekilir. Airport 80'de ise başrol sesten hızlı yolcu uçağı Concorde'un olur. Son seride Alain Delon'un yanı sıra Robert Wagner, George Kennedy gibi isimler filmin iyi iş yapmasını sağladı.

AIRPLANE 1-2

Kuşkusuz havacılık filmleri içinde ZAZ ekibinin hazırladığı filmlerin önemli bir yeri var. Jim Abrahams'ın yönettiği filmin ilk bölümünde Airport serilerinin tümüyle dalga geçiliyor. Kaptan Pilot (Peter Graves) ve ek iş olarak pilotluk yapan ünlü basketbol oyuncusu Kerim Abdulcabbar uçuş sırasında gıda zehirlenmesi sonucu hastalanırlar. Sahneye hostes sevgilisinin arkasından uçağa binen başarısızlığa uğramış eski bir savaş pilotu olan Ted Stiker (Robert Hays) çıkar. Filmin en vurucu sahnelerinden biri de kapanış jeneriğidir. Şişme (!) oto pilotlar uçağı havalandırır.

Yaşanan büyük başarı sonrasında eleştirmenlerin 'çocukça' bulmalarına rağmen 1982'de filmin ikincisi çekilir. Ken Finkleman'ın yönettiği

filmde bu kez işler büyümüştür. Ay'a yapılacak ilk yolculu uçuş sırasında aksaklıklar ekibin yakasını bırakmaz.

YUKARI BAK (UP)

Büyük maceracı Carles Muntz'ı sinemada izleyen küçük Carl, sinemadan çıktıktan sonra gaza gelmiş bir biçimde dolanırken, harabe halindeki bir eve girer ve orada Ellie adlı bir kızla tanışır. Arkadaş olurlar ve aynı hayalleri kurup aynı şeyleri yapmak istediklerini fark ederler. Güney Amerika'da kayıp bir yer olan Cennet Şelaleleri'ne evini taşımak ve orada yaşamak istemektedirler. Daha sonra büyüler, evlenirler, birlikte uzun ve çok mutlu yıllar geçirirler. Ardından Ellie hastalanmaya başlar, fakat uzun yıllar boyunca bu olay pek ortaya çıkmadan mutlu yaşantılarını devam ettirirler. Yaşlandıklarında Ellie iyice hastalanmıştır ve sonunda ölür. Yalnız kalan ve hala eşini çok seven Carl, yalnız biçimde yaşamaya çalışırken, evlerini bir müteahhit satın almak ister. Fakat Carl inatla evini satmaz. Sonra evini binlerce balonla uçurmaya girişir...

ŞAFAK BEKÇİLERİ

Yapım: 1963 - Türkiye

Yönetmen: Halit Refiğ,

Oyuncular: Sami Hazinses,



Ekrem Bora, Göksel Arsoy, Necdet Tosun, Nilüfer Aydan
Senaryo: Sadık Şendil, Halit Refiğ, Bülent Oran

Bir hava üsteğmeni ile bir ağa kızının aşk öyküsüdür Şafak Bekçileri. Türk sinemasının çevrilmiş en güzel havacılık filmlerinden biridir.



AIRPORT 1975

CHARLTON HESTON
KAREN BLACK - GEORGE KENNEDY - GLORIA SWANSON - EFREM ZIMBALIST, JR. - SUSAN CLARK - SID CAESAR - LINDA BLAIR
DANA ANDREWS - ROY THINNES - NANCY OLSON - ED NELSON - MYRNA LOY - AUGUSTA SUMMERLAND and HELEN REDDY
Written by DON NEAGLES - Directed by JACK SMIGHT - Music by JOHN CAZANIG - Produced by WILLIAM FRYE - Executive Producer JENNINGS LANG
A UNIVERSAL PICTURE - TECHNICOLOR®/PANAVISION® ORIGINAL SOUNDTRACK AVAILABLE EXCLUSIVELY ON MCA RECORDS AND TAPES



"AIRPORT 1975"

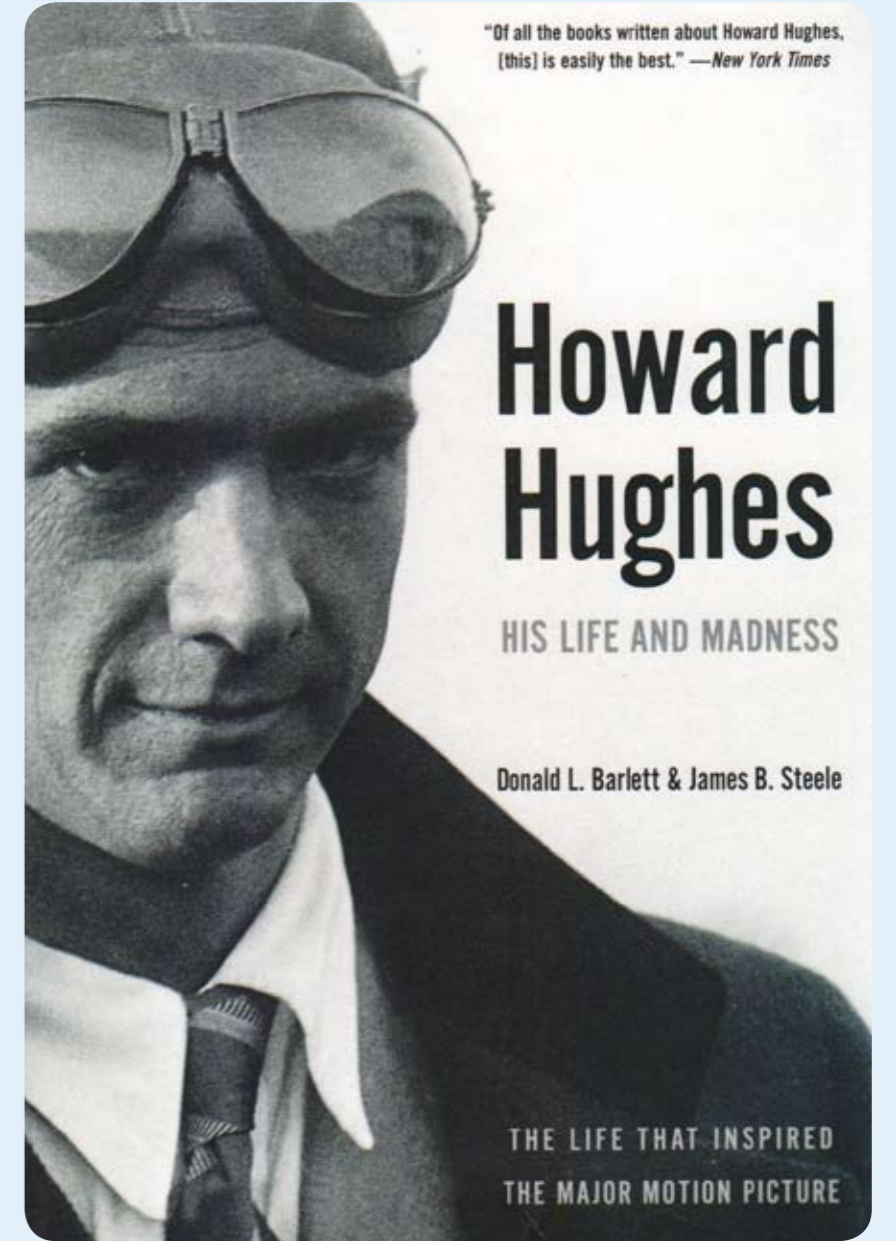


HOWARD HUGHES

'The Aviator' filminin kahramanı Howard Huges daha 14 yaşında geleceğini açıklamıştı: 'Dünyanın en iyi pilotu, film yapımcısı ve en zengin adamı ben olacağım'. Howard Hughes 1905 yılında Texas'ın Huston kentinde doğdu. Howard Robard Hughes ve Elene Gaco'nun tek oğluydu ve ailesi iki yandan da çok zengindi. Babasının asıl serveti, petrol çıkarmada kullanılan ve kendi buluşu olan bir sondaj aletinin patenti olmuştu. Howard, babasından bu araştırmacı yanını, annesinden ise müthiş bir titizlik ve "mikrop korkusu"nu miras aldı. Daha 11 yaşında matematik ve mekanik mühendislik dallarında bir dahi sayıldı. 14 yaşında uçuşa merak sardı ve pilot brövesi aldı. 1922 yılında annesini, iki yıl sonra babasını kaybet-

ti. Böylece daha 19 yaşında inanılmaz bir servetin sahibi oldu. Önce, iki büyük merakını birleştiren çılgın bir projeye daldı: İlk savaşta iki pilot arkadaşın serüvenlerini anlatan "Hell's Angels- Cehennem Melekleri" adlı savaş ve pilot filmi. Dört milyon dolara yakın maliyetiyle 1930 yılına dek yapılmış en pahalı film oldu.

30'ların ortalarına doğru, Hughes birden Hollywood'dan sıkıldı ve asıl tutkusu olan havacılığa döndü. Art arda keşifler yaptı, rekorlar kırdı, dönemin havacılığını geliştiren yollara kilometre taşları döşedi. 1935'te kendi tasarladığı H-1 uçağıyla saatte 500 km. hıza yaklaştı. 1938'de New York'tan kalktı ve tam üç gün 20 saat sonra yine New York'a indi: O zamana dek hayal bile edilememiş bir dünya turu rekoruydu bu. 1939'da TWA adlı havacılık şirketinin çoğu hissesini satın aldı, şirketin başına geçti. Ünlü Lockheed firmasına özel bir filo ismarladı. Amacı Atlantik'i rekor süratte aşan bir yolcu uçakları filosu yaratmaktı. Savaş süresinde ise ordu için deneysel ve çok kapasiteli uçaklar yaratmaya çalıştı. Bu arada Hercules-Herkül adını taşıyan dünyanın en büyük uçağını imal etti ve onu bir kez bile olsa



uçurmayı başardı. Tüm bu çabalar sırasında çeşitli kazalar geçirdi, bizzat kullandığı uçaklar düştü, ölümlerden döndü. Ama hep hayatta ve ayakta kalmayı başardı. Ama özellikle 1946 yılında Beverly Hills'de düşüp birçok evi de harap eden büyük kazadan sonra, hassas sinirleri iyice bozuldu ve çılgınlığa giden dönem başladı.

Hughes, 1947 yılında kongre tarafından açılan bir büyük soruşturmada, hükümetin Pan Am ile kuşuklu ilişkilerini açıklayarak bir hukuk zaferi kazandı. 1966'da TWA hisselerini sattı, Las Vegas'a taşındı, orada satın aldığı bir otelde Las Vegas'a yatırımlar yaparak yaşadı. 1976 yılında 71 yaşında öldü.

UÇTU UÇTU UFO UÇTU

UFO lara ilişkin gözlemler çok eski zamanlardan beri yapılmaktadır. Kimi ufologlara göre, dünyanın pek çeşitli yörelerindeki mağara resimlerindeki bazı tuhaf tasvirler UFO tasvirleridir. Bir bakışa göre eski zamanlarda gözlemlenen bu tuhaf fenomenlerin kuyrukluyıldızlar, parlak meteorlar ya da atmosferdeki optik fenomenlerdir.



Tanımlanamayan Uçan Nesne, ya da kısa adıyla UFO (“Unidentified Flying Object”), doğal yapısı ve kökeni bilinmemekle birlikte kamera, fotoğraf makinesi, radar vb. gibi cihazlarla kaydedilen hava nesne ya da fenomenlerine verilen ad. Ufolojik yaklaşıma göre, tanımlanamayan uçan nesne, kimliği teşhis edildiği takdirde (meteoroloji balonu, uçak vs.) UFO olmaktan çıkar. Popüler kültürde ise Dünya-dışı oldukları varsayılan her türlü uzay gemisi için UFO terimi kullanılır.

UFO'lara ilişkin gözlemler çok eski zamanlardan beri yapılmaktadır. Kimi ufologlara göre, dünyanın pek çeşitli yörelerindeki mağara resimlerindeki bazı tuhaf tasvirler UFO tasvirleridir. Bir bakışa göre eski zamanlarda gözlemlenen bu tuhaf fenomenlerin kuyruklu yıldızlar, parlak meteorlar ya da atmosferdeki optik fenomenlerdir.

Geçmişteki bu tür gözlemlere şunlar örnek olarak gösterilebilir: M.Ö. 1450'ye doğru, firavun III. Tutmosis'in tahtta olduğu döneme ait bir betimlemede, gökte “güneşten daha parlak ateşten halkalar”ın gözlemlendikleri, bu nesnelerin birkaç gün boyunca belirdikleri ve sonunda gökte yükselerek kayboldukları anlatılır. Romalı yazar Julius Obsequens M.Ö. 99 yılında “Tarquinia’da güneşin batışı sırasında küre gibi bir yuvarlak nesne gökte batıdan doğuya doğru yol aldı” diye yazmıştır vb.

Ünlü okültistlerin yaşadığı Ortaçağ’da ise, dinin etkisiyle göksel fenomenler ilahî mesajlar olarak veya büyücülerin sorumlu tutulduğu uğursuz işaretler olarak



yorumlanmıştır. Bu dönemlerde yapılan UFO gözlemlerinin sanat eserlerine de yansımış olması mümkündür.

1800’lü yılların ortalarından itibaren UFO gözlemlerinde artış görülmeye başlanmıştır. Fakat bu gözlemlerdeki asıl sıçrama havacılığın gelişmesi ile olmuştur. II. Dünya Savaşı sırasında pek çok savaş pilotu uçuşları sırasında sıkça UFO gözlemleri yapmışlardır.

Bu gözlemler “foo fighters” (uçakları takip eden ışık küreleri) teriminin doğmasına neden olmuştur. 25 Şubat 1942’de Los Angeles (Kaliforniya) üzerinde kimliği teşhis edilemeyen bir hava taşıtı saptanmıştır. Nesne ABD Hava Savunma bataryaları

(uçaksavarlar vs.) ateşi altında tutulmasına rağmen 20 dakika kayıtsızca havada kalmayı başarmıştır. Olay, sonradan Los Angeles Savaşı olarak adlandırılmıştır.

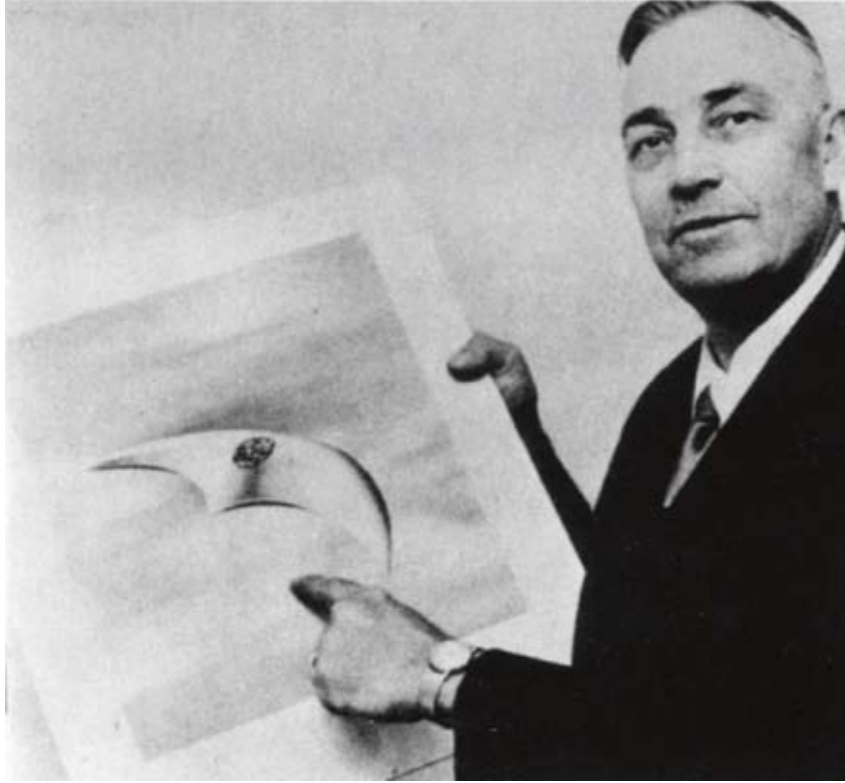
1946’da İskandinav ülkelerinin yanı sıra, Fransa’da, Portekiz’de, İtalya’da ve Yunanistan’da 2.000’i aşkın kimliği teşhis edilememiş hava taşıtı gözlem raporları oluşmuştur. Bunlar önce “Rus dolusu”, daha sonra “hayalet füzeler” (İng. ghost rockets) olarak adlandırılmıştır. Böyle adlandırılmalarının nedeni bu esrarengiz nesnelerin Almanlar’dan ele geçirilmiş Rus füzeleri (V1, V2) olduğu inancıydı.

UFO fenomeni II. Dünya Savaşı’nın ardından, özellikle

Kenneth Arnold adlı bir ABD’li iş adamının 24 Haziran 1947’deki tanıklığından sonra kamuya yansdı.

Kenneth Arnold UFO’ları Washington eyaletinde, Mont Rainier yakınlarında özel uçağıyla seyretmekteyken gözlemlemiştir. İfadesine göre, ters çevrili fincan tabağı biçiminde çok parlak 9 nesne görmüştü. Mont Rainier’den Mont Adams’a doğru uçan bu nesneler öylesine hızlıydı ki, ne olduklarını anlayamamıştı.

Ciddi bir iş adamının bu tanıklığı basında ve kamuoyunda önce bir alay konusu olduysa da, konunun popülerleşmesini ve popüler kültüre “flying saucer” teriminin yerleşmesini sağlamıştı.



Kenneth Arnold UFO'ları Washington eyaletinde, Mont Rainier yakınlarında özel uçağıyla seyretmekteyken gözlemlemiştir.

Önemli bir tanıklık da 4 Temmuz'da, dünyanın en büyük şirketlerinden biri olan, ABD'li havayolu şirketlerinden United Airlines'in bir uçuş ekibinden gelmişti. Ekip, 4 Temmuz akşamı Idaho üzerinde daire biçimli 9 nesnenin uçaklarına eşlik etmiş olduklarını açıklamıştı. Bu tanıklık medyada daha büyük yankı buldu ve Arnold'unkinden daha inanılır, güvenilir bulundu.

4 Temmuz 1947'de tüm dünyada büyük yankı uyandırmış Roswell Olayı meydana geldi. O gün Roswell yakınlarındaki bir çiftliğin sahibi Mac Brazel ve komşuları yerde bir enkaz olduğunu fark etti ve Mac Brazel bunu en yakın askerî üsse haber verdi. Roswell Army Air Field (RAAF) üssünden

genç bir subay o zaman basınla ilk teması gerçekleştirerek orduunun Roswell'deki bir çiftlik civarında bir uçan daire enkazı ele geçirdiğini açıkladı. Bu açıklama medyada güçlü bir ilgi uyandırdı. Roswell Olayına ilişkin ilk açıklamanın ertesi günü üssün sorumlu komutanı General Roger Ramey, genç subayın açıklamasını tashih edici bir açıklama yayımladı ve uçan daire sanılanın yalnızca bir meteoroloji balonu olduğunu açıkladı. Bir basın konferansı düzenlendi ve gazetecilere meteoroloji balonu tezini doğrulayıcı mahiyette bazı kalıntılar gösterildi.

1947'deki Roswell Olayı'nda gazetecilere açıklama yapmış olan general Ramey'in amiri Gene-

ral Thomas J. Du Bose 1991'de, Roswell olayından üsse aktarılan enkaz parçalarının yerine meteoroloji balonu parçalarının gösterilmiş olduğunu doğruladı. Bu yeni gelişmeler karşısında ve ABD Kongresi'nin bir soruşturması sonrasında, Kongre'ye ait, kısa adı GAO (Government Accountability Office) olan Devlet Denetleme Kurulu, A.B.D. Hava Kuvvetleri'nden bir iç soruşturma açılmasını istedi.

1995'te Londra Müzesi'nde bir basın toplantısı yapan İngiliz televizyon yapımcısı Ray Santilli ABD ordu istihbarat birimlerine ait olduğunu açıkladığı bazı filmleri kamuya sundu. 1947'deki Roswell UFO kazası sonrasında çekildiği ileri sürülen bu filmler, bazı insansılara yapılan otopsi sahnelerini içeriyordu. Santilli filmleri, ordu için çektiği filmlerin bir kopyasını da kendisine saklayan 82 yaşındaki ordu fotoğrafçısı Jack Barnett'ten elde etmişti. Film önce BBC aracılığıyla dünyaya tanıtıldı; daha sonra çeşitli televizyon kanallarında yayınlanıp, çeşitli dergilere kapak oldu.

UFO'lar ve sanat

UFO'lar ya da Dünya-dışı canlılar konusu edebiyatta ilk kez H. G. Wells'in "Dünyalar Savaşı" adlı romanıyla gündeme geldi. Bilimkurgu romanları içinde ilklerden biri olan bu roman sonradan iki kez sinemaya uyarlandı; Üçüncü Türden Yakınlaşmalar ve E.T. 20.yy. başlarında uzaylıların varlığı konusuyla dalga geçmek üzere, "küçük yeşil adamlar" ya

da "Merihliler" teriminin kullanıldığı görülür. Fakat UFO konusu en önemli dönemeci Erich von Däniken'in "Tanrıların Arabaları" (Chariots of the Gods) kitabının 1970'te yayımlanmasıyla aldı. Yazar, kitabında Dünya-dışı zeki varlıkların Dünya'yı binlerce yıldır ziyaret ettiğini ileri sürüyor ve bu iddiasını çeşitli arkeolojik örneklerle ve çözülmemiş sırlarla desteklemeye çalışıyordu. Astronom Carl Sagan 1966'da yayımlanan "Evrende Zeki Yaşam" (Intelligent Life in the Universe) adlı kitabında Dünya-dışı canlıların sporlar düzeyinde de olsa milyonlarca yıldan beri Dünya'yı ziyaret etmekte olduğunu yazmıştı.

Bu hipotezler aynı yoldan gidecek birçok yazara öncülük işlevi gördüler ve birçok izleyiciye ilham kaynağı oldular ki, bunlardan bazıları Kitab-ı Mukaddes'teki bazı pasajları Dünya-dışı temasların olabileceği fikriden hareket ederek ele aldılar. Bu tür yorumlardan çoğu biyolojideki insanın evrimini Dünya-dışı müdahalelerle açıklamaya eğilimliydi. Son zamanlardaki filmler arasında özellikle Roland Emmerich'in Kurtuluş Günü (1996), Robert Zemeckis'in "Mesaj" (1997) ve M. Night Shyamalan'ın "İşaretler" filmi ilgi çekmiştir.

Siyah giysili adamlar

"Siyah giysili adamlar" (Men in black, MIB) ya da "siyah giyen adamlar" Amerikan folklorunun bir ürünü olan, hayalî kişileri belirten genel bir terimdir.

Sözde var olan bu kara giysili, son derece tehlikeli kişilerin amacının Dünya-dışı canlılara ilişkin bilgilerin insanlığa ulaşmasını engellemek olduğu varsayılır. Kendilerini genellikle Amerikan federal hükümeti adına çalışan ajanlar olarak takdim ederler.

Dünya-dışı bir fenomene tanık olanın evine ertesi gün ya da azami birkaç aylık bir süre sonra bir ya da birkaç kişi (genellikle üç kişi) olarak gelirler, ba-



zen içlerinden biri kadın da olabilir. Tanık onları genellikle olayı örtbas edip gizlemekle görevli hükümet ajanları olarak, bazen de esrareniz amaçları olan Dünya-dışı canlılar (uzaylılar ya da insansılar) olarak görür. Genellikle II. Dünya Savaşı'nı izleyen yıllardaki stilde, siyah, koyu

renkli ya gri giysiler giyinirler, varsa, arabaları da bu döneme ait bir araba olur.

"Siyah giyen adamlar" konusunu Gray Barker ufolojinin klasiklerinden biri sayılan, makalelerini bir araya getirerek oluşturduğu "Onlar uçan daireler hakkında çok şey bildiler" (They knew too



much about flying saucers) adlı kitabıyla gündeme getirmiştir. Bu kitabın yayımlanmasından on yıl kadar sonra John C. Sherwood, Gray Barker'in ufolojik fanzinindeki metinlerin (makalelerindeki metinlerin) aslında bilimkurgu hikâyelerinin metinleri olduğunu açıkladı. Yani John C. Sherwood'a bakılırsa, "siyah giyen adamlar" Amerikan folkloruna geçmeden önce piyesler halinde yaratılmış bir efsane idi. Senaristler bu konudan yararlanmakta gecikmediler ve "siyah giyen adamlar"ı konu alan televizyon dizileri yaptılar. Ayrıca bu konuyu işleyen bir çizgi romanlar (Men in Black, Martin Mystere) ve iki film (Men in Black

ve Men in Black 2) üretildi.

Resmî soruşturmalar

Yaklaşık elli yıldan beri UFO fenomeni üzerine devletlerin çeşitli organlarınca ve inceleme kurumlarınca sürdürülen resmî bilimsel incelemelerde bulunulmuştur. Condon Raporu gibi bazı resmî incelemeler bu konudaki derin araştırmaların bilimi geliştirecek bir yanı olmadığı yönünde sonuca varırken, GEPAN'ın incelemeleri gibi bazı incelemelerde, nötr kalma tercih edilmiş ve bu tür karmaşık olayların açıklanmasında bilimsel incelemelerin devam etmesi önerilmiştir. COMETA Raporu ve Estimate of the situation Rapo-

ru gibi, az sayıdaki bazı özel ve resmî incelemelerde ise varılan sonuçlarda "Dünya-dışı canlılar hipotezi"nin lehinde görüş belirtilmiş ve devletlerin resmî tavırları ve bilimsel topluluk eleştirilmiştir.

ABD UFO fenomeni üzerine soruşturma başlatmaya 1940'lı yılların sonlarında karar verdi ve konuyu soruşturmak üzere farklı komisyonlar oluşturdu. 9 Temmuz 1947'de A.B.D. Hava Kuvvetleri İstihbarat Servisi F.B.I. ile işbirliği yaparak Kenneth Arnold'un ve United Airlines'in uçuş ekibinin tanıklığı gibi en güvenilir UFO tanıklıklarını incelemek üzere gizlice bir soruşturma başlattı. İstihbarat

Servisi, beyanında "böyle bir fenomenin gerçek olup olmadığını saptamak için ilişkili olduğu tüm bilim insanlarından yararlanma yoluna" gidileceğini bildirdi. Ayrıca araştırma, beyanata göre, "uçan nesnelere göksel bir fenomen ya da mekanik vasıtalarla sevk edilen tuhaf nesnelere de olabilirler şeklindeki bakış açısı terk edilmeden" sürdürüldü.

Üç hafta sonra şu sonuca vardılar: "Uçan daire hikâyeleri hiç de hayal ürünü veya bazı doğal fenomenlerin abartılmasından ibaret değildir. Gerçekten bir şeylerin uçması söz konusudur." Hava Kuvvetleri'nin Levazım Komutanlığı'na bağlı Teknik ve İstihbarat Birimleri tarafından bir ek soruşturma daha yapıldı ve aynı sonuçlar elde edildi.[97] Varılan sonuç şuydu: "Fenomeninde, tanıkların görme duyusuyla ilgili yanılgılardan öte, gerçek bir şey var. Bunlar disk biçiminde, metalik görünümlü ve uçaklarımız gibi büyük cisimlerdir." Ayırt edici özellikleri; "yüksek hızları, son derece yüksek manevra kabiliyetleri", genellikle gürültü çıkarmadan, havaya bir şey yaymadan ve bazen grupça uçmaları ve "bir uçak veya radarca saptandıkları an düşmanca bir niyete sahip olmadıkları halde kaçma davranışı göstermeleridir."

Ağustos 1949'da Grudge Projesi ekibi raporunda şu sonuçlara varıyordu:

Bilinen nesnelere ilgili bir yanılma (meteor, meteoroloji balonu, yapay uydu gibi nesnelere UFO

DÜNYA DIŞI CANLILAR

Dünya-dışı canlılar hipotezi kısmen evrende Dünya-dışı canlıların varlığı olasılığı üzerine kuruludur. Savunucuları 1960'lı yıllarda Frank Drake'in ortaya koyduğu "Dünya-dışı uygarlıkların sayısının matematiksel olasılık yoluyla hesabı"na ilişkin "Drake denklemi" sonuçlarını göz önüne alırlar. Hipoteze göre, eğer insan evrimin doğal bir ürünü ise (önceden mevcut değilse, yaratılmamışsa veya birilerince imal edilmemişse, bu takdirde, evrende Dünya'ya benzeyen veya benzemeyen, koşulları yaşamın oluşmasına elverişli çok sayıda gezegen olduğuna göre, insanın benzerleri ya da daha gelişmişleri evrenin birçok yerinde mevcut olabilir.

Yapılan matematiksel hesaplamada gezegenlere sahip olan yıldızların sayısı, gezegenlerinden birinin yıldıza uygun uzaklıkta olması vb. gibi parametreler kullanılır. Hesap sonucunda evrenin gözlemleyebildiğimiz kısmında (100 milyar galaksidede) yaşamın oluşmasına elverişli bir gezegene sahip yıldızların sayısı 7×10^{22} olarak çıkmaktadır. Bu hesaplamayla yalnızca 300 milyar yıldız içeren Samanyolu galaksimizde olması mümkün Dünya-dışı uygarlıkların sayısı yirmi ile birkaç milyon arasındadır.

Dünya'nın Dünya-dışı canlılarca ziyaret edildiği iddiasının karşısında duran temel engel Einstein'ın özel görelilik kuramıdır. Astronomların çoğunda şu görüş hâkimdir: "Evet evrende yaşam olması çok muhtemeldir, fakat bizden daha ileri bir uygarlık olsa bile, uzayda ışık yılıyla ölçülen mesafeler o kadar büyüktür ki, gezegenimize gelmek için yapabilecekleri bir yolculuğa ömürleri yetmez."

Dünya-dışı canlılar hipotezini savunanlar ise Einstein'ın özel görelilik kuramının evrenin tümü için geçerli, mükemmel bir kuram olmadığı ve şimdiki teknolojik bilgilerimizin bu yıldızlar arası yolculukları tartışmaya yeterli olmadığı görüşünde olup, ışık yılı ile ölçülen büyük uzaklıkların farklı yöntemlerle geçilebileceğini varsayan hipotezlere işaret ederler. Kimi bilim insanlarına göre, ışık hızını aşmanın uygulanamaz oluşuna rağmen, bu sorun bilimsel olarak, özel görelilik kuramına karşı düşmeden, solucan deliklerinden veya başka sistemlerden yararlanma yoluyla aşılabılır.

TÜRKİYE'DE UFO OLAYLARI

28 Ekim 1981'de Gölcük'de emekli bir deniz yüzbaşı olan Doğan Sum, Gölcük üstünde uçan bir uçan daireyi fotoğrafladı ve resim Hürriyet Gazetesi'nde yayınlandı. Gazeteye göre yayından önce fotoğraf, laboratuvar testlerinden geçirilmiş, sahtekârlık veya imalat hatası olmadığına karar verilmişti. Bu arada, meteoroloji ile de temasa geçilerek, atmosferik durum da incelenmiş ve koşulların normal olduğu anlaşılmıştı.

Yine aynı yıl Niğde Aksaray'da UFO görüldüğü iddiaları ortaya atıldı. Aksaray olayları 1982 yılının Şubat ayında da tekrarlandı ve İzmir, Tire, Eceabat, Edirne, Trabzon, Yalova, İstanbul ve Balıkesir'de de UFO gözlemleri yapıldı.

1984 yılının 15 Haziranında İstanbul'da Çekmece'den Bostancı'ya kadar uzanan alanın üzerinde saat 22:00 civarında yüzlerce insan, önce yıldız kayması sandıkları parlak ışıklar saçan üç cismi gözlemler. Cisimler denizin üzerine incek kadar alçalınca, gazetelere ve yetkili kurumlara sayısız telefon edildi. Yeşilköy Hava Meydanı yetkilileri, yaptıkları açıklamada cisimleri gördüklerini, dürbünle izledikleri belirttiler. Cisimler bilinen uçuş araçlarından değildiler.

En garip olaylardan birisini yine 1984'ün Nisan ayında, THY pilotları yaşadılar. İstanbul-Ankara arasında uçan DC-9 tipi uçak İnegöl üzerinde 9000 m. yükseklikte uçarken bir UFO ile karşılaştı. Pilot, yardımcısı ve uçuş mühendisi olayı şöyle anlatıyorlardı; "Çok yukardan ışıklı bir cismin yere doğru çok hızlı bir pike yaptığını fark ettik, bir uçağın düştüğünü sanarak üzüldük fakat cisim o inanılmaz hıza karşın bizim çok ilerimizde, aynı hızda birden durdu ve havada asılı kaldı. Yeşilköy'le haberleşerek, o bölgede uçan bir araç olup olmadığını sorduk, cevap negatifti. Öyleyse, bu bir UFO'ydu. Farlarımızı yakarak sinyal verdik, işte tam o anda cisimden öyle bir ışık parlamasıyla cevap verildi ki, dünyada bu tür bir ışık kaynağının olabileceğini sanmıyorum, Güneş kadar parlaktı. Daha sonra bulutların arasına yükselip kayboldu."

sanılması).

Bir tür kolektif histeri ve sinirlilik (kalabalık bir insan topluluğu tarafından yapılan UFO gözlemlerine getirilen açıklama)

Gözlemde bulunduğunu uydurma.

Psikiyatrik rahatsızlıklar.

İleriki bir tarihte Mavi Kitap Projesi'nin başkanı olacak Edward J. Ruppelt, Grudge Projesi'ne ilişkin olarak 1956'da "The Report on Unidentified Flying Objects" adlı kitabında şöyle yazıyordu: "İsim ve yer değişikliğiyle birlikte amaç da değişmişti; amaç açıkça belliydi: UFO'lar sıkıntısından kurtulmak... Bu, hiçbir yerde yazılmadı, fakat Grudge Projesi'nin gerçek amacında neyin sözkonusu olduğunu görmek için pek fazla bir çaba harcamaya gerek yoktu. İtiraf edilemeyen bu amaç, her ilişki, emir ve hizmet notunun ardından kendini açıkça göstermekteydi."

Başında Edward J. Ruppelt'in bulunduğu Mavi Kitap Projesi Amerikalılar'ın UFO fenomeni üzerine yapılmış incelemelerinin en ünlüsü oldu. Mavi Kitap Projesi'nin üç resmî amacı şunlardı:

UFO gözlemi tanıklıklarının hepsi için bir açıklama bulmak.

A.B.D.'nin güvenliği konusunda UFO'ların bir tehdit oluşturup oluşturmadığını saptamak.

UFO'ların A.B.D.'den daha ileri, yararlanılabilecek bir teknolojiye sahip olup olmadıklarını saptamak.

Bu amaçlara bir de, ileride, siyasi yorumlara cevap vermek üzere Mavi Kitap Projesi soruşturmacılarını konunun bilimsel yanından vazgeçmeleri için birçok kez zorlayacak olan hükümet sözcüsünün rolü eklendi.

Bu proje 10.147 olayı inceledi ve bunlardan 9.501'inin açıklandığı duyuruldu. 3.201 olay

istatistikî inceleme için kenara ayrılmıştı. Sonuç olarak, meydana geldiği kesin olarak doğrulanmış, fakat açıklanamamış UFO olayları bütünü % 22'sini oluşturuyordu ve bu oran, nitelikli askerî gözlemcilerce (pilotlar, hava-uçuş kontrolörleri, güvenlik görevlileri) yapılmış gözlem raporlarında ise % 38'e çıkıyordu. Mavi Kitap Projesi arşivleri, 10.147 gözlem raporunun yanı sıra, 8630 fotoğrafı, 20 bobin filmi (altı buçuk saatlik film) ve tanıkların ifadelerine ilişkin 23 ses kaydını içermekteydi.

İngiltere'de UFO'lar konusunda birçok soruşturma yapıldı. Bu soruşturmalardan bazılarının içeriği kamuya açıklandı. Son yapılan açıklamada (Ekim 2008) İngiliz devlet arşivlerindeki "160 kuşku UFO vakası"nın kamuya aktarılacağı bildirilmiştir.

Ufoloji

Ufoloji UFO'larla ilgili tüm verileri (fotoğraflar, tanıklık ifadeleri, toprakta bırakılan izler vs.) toplamak, incelemek ve yorumlamaktan ibaret olan, resmî olmayan, genellikle amatör bir disiplindir. Kenneth Arnold'un gözleminin ve Roswell Olayı'nın medyaya yansıdığı 1950 yıllarında fenomeni anlamak ve bu konuda daha fazla bilgilenmek gereğini gören kişilerin çabalarıyla ortaya çıkmıştır. Ufolojiyi UFO'ları inceleyen ABD Hava Kuvvetleri ve CNES gibi kurumların incelemelerinden ayırt eden temel özellik, ufolojinin UFO'ların resmî olmayan bir incelemesi olmasıdır. Ufologların

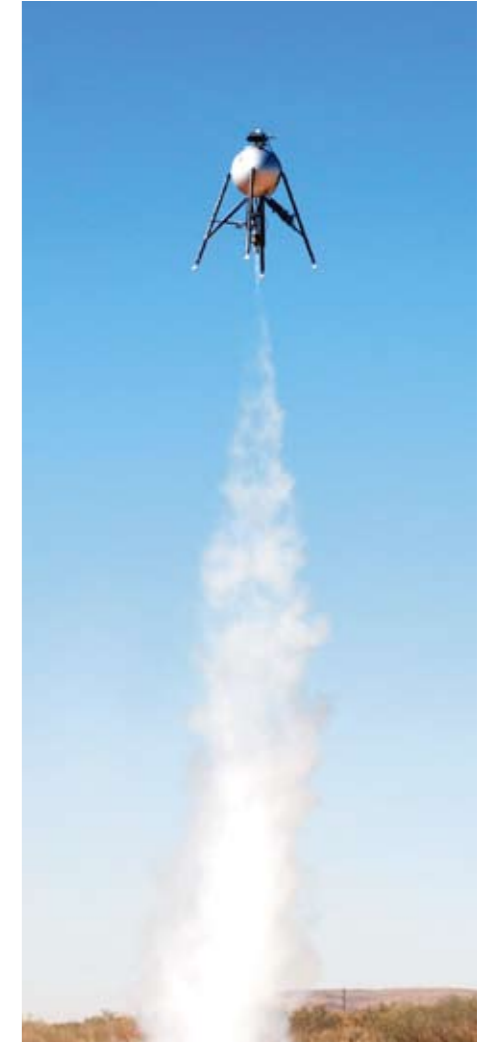
hepsi UFO olaylarının hepsini Dünya-dışı canlılara bağlamazlar, ufologların bir kısmı bazı UFO olaylarının sosyopsikolojik nedenleri üzerinde dururken, bir kısmı da bazı UFO fenomenlerinin ruhsal mahiyeti olan paranormal fenomenler olabileceği görüşündedir. Ufologlar arasında bilim insanları ve mühendisler de bulunmakla birlikte, ufologlar genellikle bilimsel formasyon almamış kişilerden oluşur. Ufoloji, ufologların görüşlerine karşıt olanlarca bir sözdebilim olarak kabul edilir.

Dünya yapımı uçun daireler

Kabiliyetleri bakımından pek başarılı olmasalar da, uçan daire modeli esas alınarak çeşitli hava araçları üretilmiştir. Bunlara örnek olarak gösterilebilecek Avrocar ve M200G Volantor sınırlı sayıda üretilmiştir. Bunlardan Avrocar'ın dikine iniş ve kalkış yeteneğiyle çatışma hallerinde jip ve helikopterin yerini alabileceği düşünülüyordu; fakat deneme uçuşlarında yetersiz kaldığı görüldü; çok güçlü bir turbojet (türboreaktör) motoruna sahip olmasına rağmen yerden ancak 4-5 fit yüksekliğe çıkabiliyordu. Üretilen uçan daire benzeri insansız araçlar daha başarılı oldu. Bunlardan biri olan Sikorsky Cypher, pervane kanatları korunur tarzda, orta kısımda kalacak şekilde, bir disk biçiminde yapılmıştır.

Aeronotik alanındaki şirketler, genellikle "Kara Proje" kapsamında, uzay uçuşlarında kullanılabilecek daha gelişmiş uçan

daire biçimli araç önerilerinde bulunmuşlardır. Lenticular Re-entry Vehicle adlı uzay aracı projesi ABD'nin Convair kurumunca yürütülen gizli bir projedir. British Rail şirketi de nükleer füzyon ve süperiletkenlik gibi pek keşfedilmemiş teknolojilerin kullanılacağı, gezegenler arası yolcu taşımayı öngören, uçan daire benzeri bir araç üzerinde çalışmaktadır. Fakat proje patent aşamasını geçmiş değildir. 2005'te A.B.D.'de vakum basınçıyla sevk edildiği ileri sürülen bir uzay aracına patent verilmiştir.





ŞEMSIYE AKADEMİSİ
Cilt 1 : Kıyamet Senfonisi
Gerard Way & Gabriel Ba
Jbc Yayıncılık
25,00 TL

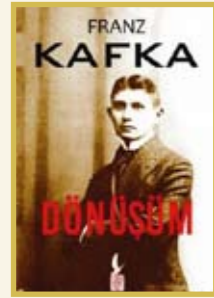
Her şey Dünya genelinde gerçekleşen sıra dışı bir olay ile başlar. Daha önce hiçbir gebelik belirtisi göstermeyen kadınlar , ardi ardına 43 çocuk dünyaya getirirler. Milyoner mucit Reginald Hargreeves ise bu çocuklardan 7 tanesini evlat edinir. Kendisine bunun nedeni sorulduğunda ise sadece "Dünyayı Kurtarmak İçin" der.

Hargreeves , sıra dışı güçleri olan bu çocukları eğitmek için Şemsiye Akademisini kurar. Bu akademi çocuklar için içlerindeki güçleri keşfetmeyi sağlayacak bir aile olacaktır ; fakat bu aile çok da kalıcı olmayacaktır. Yirmi yılın yarattığı bir yol ayrılığın-

dan sonra üvey babalarının ölümü üzerine tekrar bir araya gelirler.

Şemsiye Akademisi piyasaya çıktığı sene, Eisner ödülleri başta olmak üzere, En İyi Grafik Roman, En İyi Hikaye, En İyi Renklendirme, En İyi Kapak Tasarımı gibi pek çok dalda ödüller kazanmıştır. New York Times Best Selling ve Amazon.com Tarafından 2008'in En İyi Çizgi Romanı Seçilmiştir.

Bu cilt, serinin ilk altı sayısı ile beraber baskısı tükenen kısa hikayeler ve Ba, Jean ve Way'in ilk eskiz çalışmalarını içeren sayfaları da içermektedir.



DÖNÜŞÜM
Franz Kafka
Sis Yayıncılık
4,00 TL

Franz Kafka'nın Dönüşüm adlı eserini bilmeyen neredeyse yok gibidir. Yazıldığı dönemden günümüze kadar çok tartışılmış, üzerine çok sayıda söz söylenmiş ve yazı yazılmış olan Dönüşüm, Kafka'nın hiç kuşkusuz en popüler eseridir.

Kitap, bir şirkette pazarlamacı olarak çalışan Gregor Samsa'nın bir sabah uyandığında kendisini dev bir böceğe dönüşmüş bulmasıyla başlar ve bundan sonra hayatında ne gibi değişiklikler olduğunu, aile üyeleriyle arasındaki ilişkinin nasıl değiştiğini anlatarak devam eder.



YOLCU, SPARTA'YA VARIRSAN EĞER
Heinrich Böll
Can Yayınları
14,00 TL

Heinrich Böll, İkinci Dünya Savaşı yıllarını anlattığı eserlerinde, anlamsız yere ölüme giden, katılmak zorunda bırakıldıkları savaşı gönülsüz sürdüren insanların korkularını, nefretlerini ve savaşın onların yazgılarını nasıl çizdiğini anlatır. Yolcu, Sparta'ya Varırsan Eğer'de yer alan öyküler, savaş alanlarında değil de okuldan bozma hastanelerde, tıklım tıklım askerle dolu trenlerde, istasyonlarda, bombalanmış kentlerde, yoksul evlerdeki küçük insanların acılarını dile getiriyor. Böll, bu öykülerinde yalın ve rahat diliyle okuyucuyu hiç zorlamadan, gereksiz süslemelere ihtiyaç duymadan savaş yılları ve sonrasında atmosferini ve duyguları ustaca

aktarıyor. Yolcu, Sparta'ya Varırsan Eğer, adı dile getirilmeyen büyük bir savaşta küçük roller oynayan adsız insanların yaşamlarına davet ediyor okuyucuyu. Yıkıma tanık olanların, hiçlikte var olmaya çabalayanların yaşamlarına...

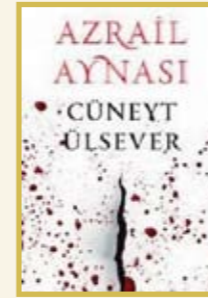


TANRILAR MEZARLAR VE BİLGİNLER - ARKEOLOJİNİN ROMANI
C. W. Ceram
Remzi Kitabevi
25,00 TL

Çağımızın bu seçkin başyapıtının geliştirilmiş 9. basımı okurlarla buluşuyor. Birçok dile çevrilmiş, milyonlarca okura ulaşmış bir kitap... Heykelleri ve kuleleriyle, piramitleri ve merdivenleriyle insanoğlunun yarattığı ilk uygarlıkların destanı!

Bu kitap, bilimin doğuşundan Troya'nın hazinelerine; Mısır piramitleri ile mumyaların gizeminden hiyeroglifin çözülüşü ve çivi yazısının okunmasına; Babil Kulesi ve Tufan'ın öyküsüne kadar sayısız arkeolojik bulgunun bilimsel romanıdır. Doğu Akdeniz'de Minoslular ve Yunan dev-

letleri, Nil Vadisi'ndeki imparatorluklar, Mezopotamya'da Sümer, Babil, Asur krallıkları; öte yandan Aztekler ve Mayalar birbirinden ilginç öyküleriyle bu yapıtta canlanıyor.



AZRAİL AYNASI
Cüneyt Ülsever
Doğan Kitap
18,00 TL

Azrail aynası İstanbul'da her gece ama her gece can alır! İnsan tek yumurta ikizine baktığında aynaya baktığını sanır. Bir müddet sonra aynayı gerçek, yoksa kardeşi mi, birbirine karıştır.

Kimi boy aynasına bakar, kimi dev aynasına, kimi Azrail aynasına...

Azrail aynası her gece başka bir surete bürünür. Bazılarına önce boy aynası olur, sonra aniden dev aynası görüntüsü alır. Ama sonunda mutlaka aslına dönüşür. Çünkü işlevi hep aynıdır...

Azrail aynası İstanbul'da her gece ama her gece can alır!

Amerika'dan Türkiye'ye uzanan seri cinayetler... Parçalanmış kadın bedenleri... Katilin peşinde üç komiser... Ve onlara yardımcı olmaya çalışan bir psikiyatrist... Okura tuzaklar kuran bir roman...



KALAHARI ÖĞRETİSİ
Bradford Keeney
Kuraldışı Yayınları
21,00 TL

Bu kitap, hayatın anlamı ve amacıyla ilgili en eski öğretilerden birinin yazılı tarihte ilk kez kayda geçirilmesidir. Yeryüzünün yaşayan en eski kültürünün mensubu Kalahari insanı, modern dünyayı maneviyatın özülüyle, Tanrının ta kendisiyle tanıştırıyor.

Bu kadim kültürün maneviyat anlayışının en çok Mevlana Celalettin Rumi ile örtüşüğünü söyleyen yazar onlarla yaşadığı deneyimi "bir uzay gemisine kaçırılıp evrenin gizleri açıklanarak yirmi yıl sonra dünyaya geri getirilmesine" benzetiyor ve devam ediyor: "Eve dönüşte anlattığınız öyküye başkalarının ne diyeceğini de hayal etmek gerek. Alıp sizi tedaviye de götürebilirler..."

Kalahari büyükleri bu -zaman dışı-kadim geleneğin özünün kâğıda dökülmesine ve spiritüel olarak parçalanmış dünyanın bu bilgiye erişimine ilk kez izin vermişlerdir.

Okuyacaklarınız şaşırtıcı, hatta sarımsı gelebilir ama kelimenin tam anlamıyla özgürleştiricidir.

On İki Özgün Gizem'in ifşası olan bu öğreti Tanrıların İzinde sizi, giz perdesinden geçirerek dünya dinlerinin hiçbirine benzemeyen bir kaynağa götürüyor; coşku dolu sevinç, en derin huzur ve her birimizi hayatta daha büyük bir anlamda doğru çekecek Tanrının ipi. Göklerden size sarkıtılan ipe tutun ve yukarılara çekilin.

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 site-mizden link ile ücretsiz İngilizce ve Almanca eğitim	Tüm şubelerde Tel : 0212 571 82 84 www.ilm.com.tr
Özel Gaziosmanpaşa Hastanesi	TALPA Üyelerine %60' a varan indirimler	Tel : 0212 615 38 38 nurhan.aykan@gophastanesi.com.tr
Forsa Balık Restaurant	TALPA üyelerine özel %15 indirim	Samatya Balıkçılar Meydanı Tel : 0212 586 70 70 www.forsabalik.com
The North Shield Pub	TALPA üyelerine özel %15 indirim	Şevketiye Mah. İstanbul Cad. Çınar Hotel Yanı, Bakırköy / İstanbul Tel : 0212 574 46 26
Gözlükevi Gözlük ve Lens Merkezi	Güneş Gözlükleri, Gözlük Camı, Çerçevesi, Renkli/Numaralı Lens'lerde % 30 İndirim.	Merkez : Town Center İncirli Cad. No:11 Bakırköy / İSTANBUL Tel: 0212 543 37 77 Şube:İncirli Cad. No:36/ Bakırköy / İSTANBUL Tel : 0212 543 66 25 www.gozlukevi.com
Sheraton Otel	Restoranlarda Hafta İçi % 20,Cuma ve C.tesi % 10 İndirim	Sahilyolu Ataköy Bakırköy Tel : 0212 413 06 00 - 4145 www.sheraton.com
Green Park Otel (Merter, Kartepe, Taksim, Bostancı)	Kartepe ve Tüm Otellerde Talpa Üyelerine % 20 İndirim.	Merkez Satış Ofisi Taksim Cad. No:79/A Taksim / İst. Tel:0212 238 91 11 Fax:0212 254 67 35 www.thegreenpark.com
Titanic Otel & Spa	TALPA üyelerine özel% 70'e Varan İndirimler	www.titanic.com.tr
Serbest Muhasebeci / Mali Müşavir	Serbest Muhasebeci/Mali Müşavirlik Hizmetleri	Kazımkarabekir Cad. No:101/39 İskitler, Altındağ/ANKARA Tel :0312 384 70 66 Fax:0312 384 70 76 www.kamransimsek.com
Trinity Bilgisayar	Florya, Y.Köy, Y.Yurt Ve Ataköy'de Eve Hizmette %40 İndirim. Parça Değişiminde Özel İndirim.	Hatboyu Cad.Canik Pasajı No:6B Yeşilköy/ İst. Tel: 0212 662 56 26
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 Kpsı No.60 Barış Sit. Ataköy/İst. Tel:212 661 66 75-68 Faks:661 66 77 Gsm: 530 760 17 17 Şb.: 9.10. Kısım Atrium AVM Alt Kat No.24 Ataköy/ İst. Tel:212 560 17 67-69 Gsm:532 552 57 21 www.truvaemlak.net
Yüksek Hayaller	Çok özel indirimler	www.yuksekhayaller.com
Aygrup İnşaat	Tüm hizmetlerde %10 indirim	Çayır cad. No:43/1 İstinye - Sarıyer / İstanbul Tel: 212 - 229 03 04 / 229 78 28 Fax: 212 229 01 11 www.aygrupinsaat.com
Şen Anahtar	Tüm hizmetlerde %10 indirim	Fetih Cad. No.41 Şirinevler, İstanbul Tel : 212 503 92 13 GSM: 532 366 21 38 www.senanahtar.com
Rumeli Kale Cafe& Pastane	TALPA kartını gösterenlere %10 indirim Menemeni nefis, Balkaymağına diyecek yok	Yahya Kemal Cd. No:16 80830 Rumelihisarı- İstanbul Tel: 0 212 265 00 97 Fax: 0 212 265 8141 www.kalecafe.com / info@kalecafe.com
Arion Boutique Hotel	Otel Konaklamalarında % 25 indirim avantajıyla tatil imkanı	Evrin İLHAN Gümüşlük/Bodrum Tel : 0252 388 6333 Fax: 0252 388 6987 Cep: 0532 6001208
Zümrüt Fotoğraf Stüdyoları	TALPA Üye kartları ile gelen üyelere % 10 İNDİRİM uygulanacaktır.	Merthan KARAKAŞ 0212 441 99 47-48 0555 391 52 59
HTA Eğitim&Danışmanlık	TALPA üyelerine çok özel indirimler.	Adres : Teşvikiye Cad. Çevre Apt. No:35 Kat:1 Daire:1 Nişantaşı /İSTANBUL Tel : (0212) 291 53 18-(0212) 291 58 16 GSM : (0530) 545 54 64 Mail: bilgi@htagrup.com
Duyar Gayrimenkul	TALPA üyelerine çok özel indirimler.	www.duyargayrimenkul.com Tel: 663 41 10 - 663 41 98

YMY OTOMOTİV

SSANGYONG YMY OTOMOTİV AİLESİ OLARAK SİZLERİ,
KOŞULSUZ MÜŞTERİ MEMNUNİYETİ İLKESİ İLE HİZMET VERDİĞİMİZ
4S PLAZALARIMIZA DAVET EDİYORUZ
(SATIŞ - SERVİS - YEDEK PARÇA - 2. EL)



YMY TUZLA İSTANBUL Aydıntepe Mahallesi E-5 Karayolu No:4 34949 TUZLA
Telefon: 0216 392 79 79 (Pbx) | Faks: 0216 392 30 42 E-posta: ymytuzla@ssangyong.com.tr



YMY ERZURUM

Çağlayan Mh. Tortum Yolu Cad No: 134
Telefon: 0 442 242 45 25 | Faks: 0 442 242 40 25
E-posta: ymyerzurum@ssangyong.com.tr



YMY TRABZON

Söğütü Adnan Kahveci Bulvarı No: 65 Akçaabat
Telefon: 0462 248 65 65 | Faks: 0462 248 65 66
E-posta: ymytrabzon@ssangyong.com.tr



YMY YENİBOSNA İSTANBUL

Merkez Mahallesi Basın Ekspres Yolu Çınar Cad.
No:34 Bahçelievler / Yenibosna
Telefon: 0212 452 80 00 | Faks: 0212 452 17 00
E-posta: ymyyenibosna@ssangyong.com.tr



YMY BURSA

Alaaddinbey Mah. İzmir Yolu Üzeri 8. Km No: 279 Nilüfer
Telefon: 0224 443 12 25 (Pbx) | Faks: 0224 443 41 25
E-posta: ymybursa@ssangyong.com.tr



YMY MALTEPE İSTANBUL

E-5 70 Evler Köprüsü Yanı Acar Sk. Setüstü No:36 Maltepe
Telefon: 0216 427 73 73 (Pbx) | Faks: 0216 427 79 10
E-posta: ymymaltepe@ssangyong.com.tr
(20 ŞUBAT 2012'de AÇILIYOR)



www.ymyotomotiv.com.tr
www.ssangyong.com.tr
www.ssangyongikinci.el.com.tr



YOL YARDIM HATTI
0800 261 62 22
0800 261 62 23
0532 677 65 21



Nihat
YMY OTOMOTİV ŞAHSUVAROĞLU Grup Şirkettir
Türkiye Distribütörü
ŞAHSUVAROĞLU
DIŞ TİCARET LTD. ŞTİ.
0216 493 19 19