



www.talpa.org

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR 'TEN BAKIŞ

**PİLOTLAR PAS
GEÇMEYİ TARTIŞTI**

**KARAGÜLLE'NİN
BÜYÜK BAŞARISI**

**3. PİLOTLAR ÇALIŞTAYI
İSTANBUL'DA YAPILDI**

**YENİ YÖNETİM
İŞBAŞI YAPTI**

**RÜZGÂRLI ŞEHİR
CHICAGO**

**GÜZEL YAZI YAZMA
HAT SANATI**



26
April 2014 **World
Pilots
Day**

KOKPİT

'TEN BAKIŞ

ÜÇ AYDA BİR YAYIMLANIR.
YIL: 6 / 2014 SAYI: 29



TALPA adına
SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı
Kaptan Pilot Gürcan MANTI

YAYIN KURULU
Kaptan Pilot Gürcan MANTI
Kaptan Pilot Özcan ÜNAL
Kaptan Pilot Gökden GÜREL
Kaptan Pilot İlyas KARAGÜLLE
Kaptan Pilot Erol MURATHAN

EDİTÖR
Ebru A. KARATAŞ
TALPA Basın ve
Halkla İlişkiler Sorumlusu

GRAFİK TASARIM
A. Semih SÖZEN

FOTOĞRAF EDİTÖRÜ
Tuncer TAŞDÖĞEN

REKLAM
Ebru A. KARATAŞ

YÖNETİM YERİ
Türkiye Havayolu Pilotları Derneği
Şenlikköy Mahallesi, Çatal Sokak
No: 5C B1 Blok 34153 Florya / İstanbul
Tel: 0212 662 12 01 -02
Faks: 0212 662 12 03
e-mail: talpa@talpa.org
Web: www.talpa.org

BASKI
Avcı Matbaa Etiket
Davutpaşa Cad. Emintaş Davutpaşa
Matbaacılar Sitesi
Cevizlibağ / İstanbul
Tel: 0212 674 08 62
Faks: 0212 613 83 45

TÜRK PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI
www.talpa.org

Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar, yazarın şahsi görüşünü temsil etmektedir. Talpa'nın resmi görüşü olarak kabul edilemez.
Talpa Yayın Kurulu, yazarların gönderdiği yazıların tamamını veya bir kısmını yayımlayıp yayımlamamakta serbesttir.
Yayımlanan eserlerle ilgili yazara telif hakkı ödenmez.



*Mutlu bir bahar
geçirmeniz dileğiyle...*



GEÇMİŞTEN TECRÜBE VE BİRİKİM, GELECEKTEN UMUT VE BEKLENTİLER...

Demokrasilerde şeffaf olmak, açık olmak, hesap verebilmek, eleştirilmek esastır. 12 Şubat 2014 günü, iki yıllık hizmet süremizin sonunda yaptıklarımızı ve yarım kalan projelerimizi anlatmak kısaca hesap vermek üzere üyelerimizin huzuruna çıktık. TALPA Genel Kurulları bu yönden çok önemlidir. Demokratik ilkeleri özümseyen, karşındakini acımasızca eleştirirken saygıda kusur etmeyen bir toplum mensupları olarak karşılık beklemeden tamamen gönüllülük esasına göre yapılan bu tarz faaliyetlerde, yapılan her işin bir açıklaması, harcanan her kuruşun bir gerekçesi olmalıdır.

Geçtiğimiz iki yılı sivil toplum tecrübesi olan kıdemli arkadaşlarımızın yanısıra bilgili, heyecanlı, ufku geniş genç meslektaşlarımızla ele ele vererek ve çok çalışarak geride bıraktık. Dernek yönetiminde görev almasalar da, bazı arkadaşlarımız bize her zaman destek oldular. Kendilerine şükranlarımı sunarım. Ancak gönül isterdi ki, 2350 üyesi olan TALPA'nın çalışmalarına geçtiğimiz iki yılda katkı veren daha çok arkadaşımız olsun. Bu dilek ve beklentimizin yeni dönemde gerçekleşmesini umuyorum.

TALPA 9. Olağan Genel Kurulu ilklere sahne olarak tarihe geçti dersek mübalağa etmiş olmayız. Çünkü ilk kez 3 ayrı grup yarıştı. Hepsi birbirinden değerli meslektaşlarımız, taşın altına ellerini koyma düşüncesi ile, özveri göstererek yönetime aday oldular. Demokrasinin ve yarışma kültürünün bir sonucu olarak kokpitte beraber görev yapan arkadaşlarımız uçaktan inip Genel Kurul salonunda birbirlerine rakip olarak son derece uygar biçimde bu demokratik sürece katkı verdiler. Son derece seviyeli, mesleğimiz mensuplarına yakışır bir

vakar ve olgunluk içinde bir Genel Kurulu alınımızın akıyla tamamladık. Konuşan TALPA, özgür TALPA ilke-mize uygun şekilde, üyelerimiz açık-yüreklilikle görüşlerini, eleştirilerini ve önerilerini dile getirdiler. Tüzü-ğün bazı maddelerinde değişiklik yapılmasına dair tekliflerimize ilişkin yeterli oyun sağlanamaması da bu özgür iradenin bir yansıması idi. Bunun sonucunda, Genel Kurul bazı değişiklik tekliflerini kabul ederken bazılarını da uygun görmedi. Esasen özlenen tablonun da bu olduğunu düşünüyorum. Her üyemiz fikrini sadece Genel Kurulda değil Dernek Merkezine de gelerek açıkça söylemeli, en ağır eleştirilerini bile dile getirmelidir. Bu arkadaşlarımız, karşılarında mutlaka kendilerini dinleyen, söylediklerini not alan bir TALPA yöneticisini bulacaklardır. Çünkü biliyoruz ki, dinlersek çok şey öğreniriz..

Genel Kurulda yaşadığımız bir başka ilk ise, katılımı yaşandı. Bugüne kadar 250 civarında oy kullanılan TALPA Genel Kurullarında ilk kez 426 üyemiz oy kullanarak bir rekora katkı sağladılar. Aynı zamanda yeni seçilen yönetimin temsil kabiliyetini de artırdılar. Diğer sevindirici bir gösterge ise, geçersiz ve boş oyun çıkmaması idi. Son 10 yılda yapılan Genel Kurullarda katılım ve kullanılan oy sayılarına ilişkin bir tabloyu dergimizin Genel Kurula ilişkin sayfasında bulabilir ve bir mukayese yapabilirsiniz. Sonuçta 5 yeni arkadaşımızla güçlendirdiğimiz kadromuza Genel Kurulumuz güvenini gösterdi ve bizlere iki yıl daha bu ağır sorumluluğu yükledi. Güvenlerine layık olmaya çalışacağımızdan kimsenin kuşkusu olmamalıdır. Bu vesile ile, Genel Kurula katılan tüm meslektaşlarıma yürekte teşekkür ediyor ve tüm üyelerimizi TALPA çalışmalarında daha aktif olmaya davet ediyorum.



Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Başkanı
Kaptan Pilot Gürkan Manti

Demokrasilerde şeffaf olmak, açık olmak, hesap verebilmek, eleştirilmek esastır. 12 Şubat 2014 günü, iki yıllık hizmet süremizin sonunda yaptıklarımızı ve yarım kalan projelerimizi anlatmak kısaca hesap vermek üzere üyelerimizin huzuruna çıktık.

Bu çerçevede, TALPA'nın uluslararası komitelerinde görev almaları için öncelikle Genel Kurula diğer listelerden aday olan meslektaşlarımıza çağrı yaptık. Ancak, teklifimizi sadece birkaç arkadaşımızın yanıtladığını, onların da mazeret bildirerek konuya olumsuz yaklaşıtlarını üzülererek gördük. Dileriz, diğer üyelerimiz dergimizde de yinelediğimiz çağrımıza olumlu yanıt verir ve mesleğimiz için birlikte çalışma olanağını buluruz.

Kısa vadede en önemli gündem mademiz hiç kuşkusuz 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü organizasyonu olacak. 2013 IFALPA Kongresinde TALPA'nın önerisi ile kabul edilen 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü'nün birincisine, öneri sahibi ALPA sıfatıyla derneğimiz evsahipliği yapacak. Yabancı konuklarımızı da ağırlayacağımız organizasyon çerçevesinde 3 gün sürecek bir dizi etkinlik planladık. Sadece derneğimizin değil, ülkemizin, sivil havacılığımızın ve Türk pilotluğunun da tanıtımına büyük katkı sağlayacak bu uluslararası organizasyon için SHGM Genel Müdürü Sayın Bilal EKŞİ tam destek verdi. Sivil Havacılık ailesinde birlikte omuz omuza çalıştığımız tüm kurum, kuruluş, şirket ve işletmeleri de bu önemli organizasyona katkı vermeye davet ediyorum.

Genel Kurula hazırlanırken 7 Şubatta yaşanan uçak kaçırma olayı gündemin ilk sırasına oturdu. Olayı bizler için daha da özel kılan ise, kaçırılmak istenilen uçağın Kaptan Pilotunun TALPA 2. Başkanı olması idi. İlyas KARAGÜLLE Kaptan, tecrübesi, bilgisi ve soğukkanlılığı ile olası kötü senaryoları boşa çıkartarak ve tüm kurallara riayet ederek uçağını Sabiha Gökçen Havalimanına indirmeyi başardı. Tüm dünyada Türk pilotunun itibarını daha da artıran bu başarısından dolayı KARAGÜLLE'yi bir kez daha kutluyorum. Olayın öyküsünü, detayları ile dergimizin sayfalarında okuyabilirsiniz.

Ocak ayında gerçekleştirdiğimiz 3. Pilotlar Çalıştayı da, tecrübe, bilgi ve birikimlerimizi birbirimize aktarırken kamuoyunu da bilgilendirdiğimiz son derece yararlı bir etkinlik olarak kayıtlara geçti. Çalıştayın hazırlanmasında büyük katkı sağlayan ve moderatörlüğünü de üstlenen değerli meslektaşım Engin AKSÜT'e ve sunumları ile bizleri aydınlatan değerli katılımcılara teşekkürü bir borç biliyorum.

Geçen dönem başladığımız Bağımsız Denetleme Şirketi ve ICAO Level 4 Sınav Merkezi gibi projelerimizi bu yıl içinde tamamlarken yeni projelerimize de start vereceğiz. Bunların en önemlisi hiç kuşku yok ki, yerel yönetimlerle işbirliği içinde gerçekleştireceğimiz Genel Havacılık Gelişim Projesi olacak. Sivil Havacılığı daha da yaygınlaştırmayı hedef alan proje ile Genel Havacılığın % 3 olan payının artmasına katkı sunacağımız düşünüyoruz.

Yeşilköy-Saadetli sokakta bulunan ve mülkiyeti derneğimize ait olan binanın inşaatında da sona gelindiğini memnuniyetle gözlemliyoruz. Yaz mevsiminin sonuna kadar, depreme dayanıklı daha modern bir binaya kavuşacağız.

Genel Kurulda da üyelerimize ifade ettiğimiz gibi, son iki yılda üye sayımızı % 21 oranında artırdık. Bugün itibarı ile, üye sayımız 2350'ye ulaştı. Amacımız

üye sayımızı 4000-5000'lere çıkararak temsil kabiliyeti yüksek, daha güçlü bir TALPA'ya ulaşmak. Biliyoruz ki, üye sayısı daha yüksek olan TALPA, sözü ve görüşü merak edilen, düşüncesine önem verilen bir meslek örgütü haline gelecek.

Uçuş görev ve dinlenme sürelerine ilişkin çalışmalar her zaman olduğu gibi birinci önceliğimiz olmaya devam edecek. Meslektaşlarımızın insan onuruna, yüklendikleri sorumluluğa uygun bir çalışma düzenine kavuşmaları en önemli hedefimiz. Bu çerçevede, yapılması gereken yasal düzenlemeler için çalışmalarımıza hız vereceğiz. Yeni dönemde, bu sorunu çözerek mesleğimizin gündeminden düşürmeyi planlıyoruz.

Yeni dönemde daha etkin, daha aktif, daha güçlü bir TALPA için tüm meslektaşlarımızın katkısını ve desteğini bekliyorum, emniyetli uçuşlar diliyorum.





14 PİLOTLAR PAS GEÇMEYİ TARTIŞTI



20 KARAGÜLLE'NİN BÜYÜK BAŞARISI



28 İKİLİ HAVACILIK ANLAŞMALARI: GÖKYÜZÜ KÖPRÜLERİ



32 UÇAK KAÇIRMA SUÇU

DİŞ HEKİMİ FOBİSİ 40



ULUSAL DOWN SENDROMU DERNEĞİ 46



GEÇMİŞTEN GELECEĞE UZAY TURİZMİ 50



RÜZGÂRLI ŞEHİR: CHICAGO 60





REKORLARIN KIRILDIĞI GENEL KURULDA GÜRÇAN MANTI GÜVEN TAZELEDİ

“ TALPA 9. Olağan Genel Kurulu 12 Şubat 2014'te İstanbul Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Gidiş Terminali, Ali Sürmen Salonunda yapıldı. ”

Saat 10.00'da İstiklal Marşımızın okunması ve şehitlerimiz için saygı duruşu ile başlayan Genel Kurula ilk saatlerden itibaren üyelerimiz yoğun ilgi gösterdiler. Divan Heyeti için aday gösterilen, S. Tuğrul Madak, Behçet Kömürcü, Münir Kaplan ve Alper Beykoz oybirliği ile seçildi. Divan Başkanı S. Tuğrul Madak, Genel Kurul gündemi ve prosedür ile ilgili bilgi verdikten sonra TALPA 2. Başkanı Kpt. Plt. İlyas Karagülle 8. Dönem Faaliyet Raporunu sunmaya başladı.

Dış İlişkilere ilişkin faaliyetler ko-

nusunda TALPA 2. Başkanı Kpt.Pl. Gökden Gürel bilgi verirken mali rapor Yönetim Kurulu üyesi Evren Zenginyürek tarafından okundu. Denetim Kurulu raporunu ise Denetim Kurulu üyesi Kpt. Plt. Kemal İnce sundu. Raporların okunmasından sonra yapılan oylamada, Yönetim ve Denetim Kurulları oybirliği ile ibra edildi.

TÜZÜKTE 2 MADDE DEĞİŞTİ

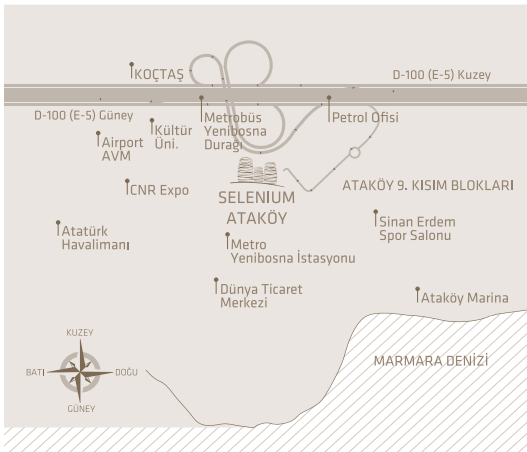
Yönetimin Genel Kurula getirdiği tüzük tadil teklifleri üzerinde yapılan

görüşmeler sonucunda Tüzüğün 2 maddesinde değişikliğe gidildi. 4. Maddeye ilişkin kabul edilen öneriye göre bundan böyle Uçuş Okullarında öğrenim gören ve henüz aktif uçuculuk hayatına başlamamış olanlar derneğe Geçici Üye olarak kaydedilecek ve kendilerinden aidat alınmayacak. Aktif uçuculuğa başlamaları ve istekleri halinde aidat ödemek suretiyle asil üyeliğe geçebilecekler. Benzer şekilde derneğin asil üyeleri de, işsiz kaldıklarında Geçici üye statüsüne geçirilecek tekrar işe başladıklarında asil üyeliğe dönebilecekler.



Ataköy'de "Selenium" Yaşam Başlıyor...

Her anlamda zengin bir yaşam için en üst düzeyde planlanmış yeniliklerle dolu seçkin yapısı, stratejik konumu, mimari detayları ile hayatınızı kolaylaştıran size özel tasarımlarla Selenium Ataköy'de en çok arzu edilen adresin bir parçası olmak için kendinize şans verin.

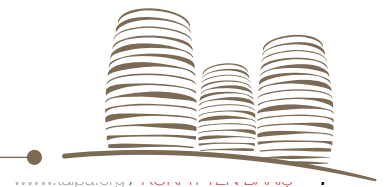


DETAYLI BİLGİ İÇİN:

Hakkı Yeten Cad. Selenium Plaza
No: 10c Fulya, İstanbul

Tel: 0212 215 55 65

www.seleniumatakoy.com



Tüzüğün 26. Maddesinde yapılan değişiklikle, "Dernek hizmetleri için görevlendirilecek üyelere verilecek gündelik ve yolluk miktarlarının Yönetim Kurulu tarafından belirlenmesi" sağlandı. Madenin eski şeklinde bu yetki Genel Kurul tarafından kullanılıyordu.

Genel Kurulda ayrıca, yönetimlerin görev süresinin 2 yıldan 3 yıla çıkarılması, Türk Lisansına sahip yabancı uyruklu pilotların da derneğe üye olabilmesi ve Dernek yönetimine aday olan grupların listelerini ilk Genel Kurul tarihinden en az 20 gün önce TALPA Yönetim Kurulu Başkanlığı'na ibraz etmelerine ilişkin tüzük değişikliği teklifleri, kabul oylarının 2/3 oranını bulamaması nedeniyle reddedildi. Ancak Genel Kurul, gerek kabul edilmeyen tüzük değişiklikleri ve gerekse ilave değişiklik taleplerinin en geç 6 ay içinde toplanacak Olağanüstü Genel Kurulda görüşülmesini oyçokluğu ile kararlaştırdı. Bu amaçla yapılacak değişiklik önerileri konusunda, Genel Kurul tarihinden makul bir süre önce tüm üyelerin bilgilendirilmesi sağlanacak.

OTOPARK UYGULAMASINDA YENİ DÜZENLEME

TC İçişleri Bakanlığı Denetçilerinin 2013 yılında yaptıkları denetimde "üye olanlar ile olmayanlara uygulanan ücretler arasında anlamlı bir fark bulunmasına" ilişkin eleştiri ve uyarıları da dikkate alınarak, otopark ücretlerinin yeniden belirlenmesi ile ilgili Yönetim Kurulu teklifinin görüşmeleri sırasında bazı üyeler öneriye katıldıklarını belirtirken bir kısım üyenin de "farklı ücret belirlenmesini ancak üye olanlar ile diğer aboneler arasındaki farkın fazla olmaması" yönünde görüş belirttiği görüldü. TALPA Başkanı Gürcan Mantı ise, 2011-2014 döneminde TAV İşletmelerinin otopark ücretlerine % 54 oranında zam yaptığını ancak dernek olarak sözkonusu devrede üye ve abonelere sadece % 10 artış yapıldığını belirterek "yasal yükümlülükler bir kenara bırakılsa dahi ücretlerin güncelleştirilmesi için en az % 44 zam yapılması gerekir." diye konuştu. Görüşmeler sonucunda, Denetçilerin uyarısının da dikkate alınarak aralarında fazla bir fark olmaması kaydıyla otopark ücretlerinin yeniden belirlenmesi yetkisinin Yönetim Kuruluna bırakılması kararlaştırıldı. Benzer şekilde, Sabiha Gökçen Havalimanı Otoparkı için de, Yönetim Kurulu



luna yetki verildi. Genel Kurulda ayrıca, Florya'da bulunan mülkiyeti derneğe ait müstakil binanın uygun müşteri bulunması halinde en az alındığı dolar fiyatından satılmasına da karar verildi.

ADAYLAR KÜRSÜDE

Görüşmelerin tamamlanmasından sonra Divan Başkanlığı, yönetime aday olan grupların Başkan adaylarına 15'er dakika konuşma hakkı verileceğini belirterek sırayla kürsüye davet etti. Gönüllü Hareketi temsilcisi Kpt. Plt. Nuri Sakarya ve Kpt. Plt. Sermet Karaağaç sadece hayırlı olsun mesajlarını iletirken Kpt. Plt. Gürcan Mantı 9 dakika süreyle üyelere hitap etti.

Mantı konuşmasında, iki yıllık görev süresince yaptıklarını ve yapamadıklarını anlatmak için genel kurulun huzuruna geldiklerini, öncelikli amaçlarından birinin üye sayısını artırmak olduğunu, üye sayısı yüksek bir TALPA'nın yaptığı

rım gücünün ve temsil kabiliyetinin daha fazla olacağını, bu nedenle derneğin kapılarını uçuş okulu öğrencilerine de açtıklarını, her yeni üyenin yeni heyecanlar, yeni ufuklar ve yeni fikirlerle geldiğini, söyledi. Perde arkasından konuşmak yerine tüm üyelerin derneğe gelerek eleştiri, öneri ve uyarılarını yönetime karşı seslendirmesini beklediklerini, bundan hiçbir zaman rahatsızlık duymadıklarını belirten Mantı sözlerine şöyle devam etti: "Uzun yıllardan beri ilk kez 3 grubun yönetime aday olması, Talpa'nın geçen 2 yılda nasıl geliştiğine ve güçlendiğine göstermesi bakımından önemli bir işarettir. Herhalde işlerin iyi gitmediği, her türlü olumsuzluğun var olduğu, türlü hukuki sıkıntuların yaşandığı bir yapının içine kısaca bir enkazın altına kimseni girmeyeceği açıktır. Bu tespit te, son 2 yıldır, itibarı artan, istikrara kavuşmuş, ekonomik yönden daha da güçlenen bir TALPA'ya ulaştığımızı göstermektedir."



YEŞİLKÖY 2001 KOLEJİ

**BİZİ TERCİH ETMENİZ İÇİN
2001 NEDENİNİZ VAR...**

Erken kayıt avantajlarımız devam ediyor

15.
yılında

çağdaş

sorgulayıcı

azimli

risk alan

dengeli

eleştirel düşünen

umursayan

araştıran

bağımsız

duyarlı

laik

**Yaratıcılığı
geliştirebilmek için,
yüksek standartlara ve
büyük umutlara sahip
olmak gerekir.
Öğrencilerin bireysel
farklılıklarını ortaya
çıkarmak ve onlara
inanmak, geleceğin
okulu olmanın mutlak
koşuludur.**

girişimci

akılcı

Talpa üyelerine özel
%15 kayıt indirimi

www.yesilkoy2001.k12.tr

Hamdullah Suphi Tanrıöver Sk. No:1 YEŞİLKÖY

Tel: 0212 6623310 pbx



Gürcan Manti



İlyas Karagülle



Nuri Sakarya



Savaş Şen



Gökden Gürel



Kemal İnce



Sermet Karaağaç

“ÜYELERİMİZİN GÜVENİNİ SARSACAK BİR YANLIŞIN İÇİNDE OLMADIK.”

Geçmiş 2 yılda üyelerin kendilerine olan güvenini sarsacak bir yanlışın içinde olmadıklarını, açık ve şeffaf olmaya çalıştıklarını, ancak THY grevi öncesi tüm çağrılarına rağmen TALPA merkezinde düzenlenen toplantıya sadece 50 üyenin katılmasının son derece üzücü olduğunu söyleyen Manti “Aktif Talpa, Konuşan Talpa, Özgür Talpa ve Tek vücut Talpa diyoruz. Seçilirsek, önümüzdeki dönemde yarım kalan projelerimizi tamamlayacağız. Ama en önemli gündemimiz yine mesai talimatları olacak.. Pilotların ancak mezarda dinlenebildiği bir mesai düzenine karşı her türlü girişimde bulunacağız. Büyümenin getirdiği sorunlar, meslektaşlarımızı yabancı pilotlarla ter-

biye etme heves ve arzuları, mesleğimizi sıradanlaştırma gayretlerine karşı, hak ve menfaatlerimizi korumaya devam edeceğiz.” diye konuştu.

“KENETLENİRSEK SORUNLARI AŞARIZ.”

En ağır eleştirilere dahi açık olmakla birlikte Aynı mesleğin mensupları olarak, pilotların birbirine çelme takmaması, birbirini hasım gibi görmemesi gerektiğini belirten Manti “Böyle bir yaklaşım herşeyden önce mesleğimize ve derneğimize zarar verir. Ancak kenetlenirsek aşamayacağımız sorun yoktur.2 yıllık görev süremiz boyunca temel ilkemiz sorunları konuşarak ve diyalogla çözmek oldu.Bu anlayışın zararını değil faydasını gördük. Bugün Sivil Havacılık kurumları nezdinde bir itibarımız varsa uyguladığımız diyalog politikasının bir sonucudur.” dedi.



“ONUR VE HAYSİYETİMİZ PAZARLIK KONUSU OLAMAZ.”

Onur ve haysiyetlerinin kendileri için hava kadar lazım, ekme kadar mubarek, su kadar aziz olduğunu belirten Manti konuşmasını Mevlana'dan bir beyitle bitirdi: "Sevgide güneş gibi ol, dostluk ve kardeşlikte akarsu gibi ol, hataları örtmede gece gibi ol, tevazuda toprak gibi ol, öfkede ölü gibi ol, her ne olursan ol, ya olduğun gibi görün, ya görüldüğün gibi ol..."

SAYIM BAŞLADI, NEFESLER TUTULDU

Saat 10.43 de başlayan oy verme işlemi uçuşa giden üyelerin demokratik haklarını kullanabilmesi için saat 18:00'e kadar aralıksız devam etti. Divan Başkanlığı, önceden ilan edildiği gibi oy verme işleminin saat 18.00'de tamamlandığını açıklayarak sayım işlemine geçti. 3 grubun katılması nedeniyle sonucu merakla beklenen Genel Kurulda boş veya geçersiz oy çıkmaması dikkat çekti.

KATILIM REKORU KIRILDI, MANTI YİNE KAZANDI

Talpa Yönetiminin, katılımın yüksek olması için yaptığı çalışmalar sonuç verdi. Genel Kuruldan önce üyeleri SMS ve mail mesajları ile oy kullanmaya çağıran Yönetim Genel Kurul günü, Bakırköy Deniz Otobüsleri iskelesi ve TALPA Genel Merkezi önünden sürekli ring seferleri yaparak üyeleri Atatürk Havalimanına taşıdı. Çabaların sonuç verdiği sandıklar açılınca anlaşıldı. Bugüne

SON 10 YILLIK GENEL KURUL SONUÇLARI VE REKORLARIN GENEL KURULU

	2003	2005	2008	2009	2012	2014
KATILAN ÜYE	113	131	273	87	255	426
KULLANILAN OY	99	129	272	87	255	426
GEÇERLİ OY	98	123	271	87	255	426
KAZANAN ADAYIN ALDIĞI OY	98	123	182	87	148	210

*2008 ve 2012 Genel Kurullarında ikişer liste, 2103 Genel Kurulunda ise 3 liste yarışmıştır. Faaliyet raporundan...



kadar TALPA genel Kurullarındaki en yüksek katılımın olduğu ve 426 üyenin oy kullandığı açıklandı. Yapılan sayımda, mevcut Başkan Kpt.Plt. Gürcan Manti kullanılan 426 oyun yarısını alıp bir rekora imza atarak 210 oy ile yeniden TALPA Başkanı seçildi. Kpt. Plt. Sermet Karağaç'ın listesi 80 oy alırken, Gönüllü Hareketine 136 oy verildi.

ÖZLENEN TABLO

Sonuçların açıklanmasından sonra Kpt. Plt. Nuri Sakarya önce alkışlayarak daha sonra da yanına giderek Manti'yı tebrik etti. Başkan adaylarından Sermet Karağaç da Manti'yı ilk tebrik edenler arasında yer aldı. Daha sonra kürsüye gelen Gürcan Manti, Genel Kurula katılan tüm üyelere bir teşekkür konuşması yaptı.

TALPA YÖNETİMİNDEN SHGM GENEL MÜDÜRÜNE TEŞEKKÜR ZİYARETİ



TALPA yönetimi göreve başladıktan sonra ilk ziyaretini Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal Ekşi'ye yaptı. TALPA Başkanı Kpt. Plt. Gürcan Mantı, 2. Başkan Kpt. Plt. İlyas Karagülle ve Yönetim Kurulu üyesi Kpt. Plt. Serhat AVCU'dan oluşan TALPA heyeti, SHGM Genel Müdürü Bilal Ekşi'ye, Genel Kurul sonrası gönderdiği nazik kutlama mesajı için teşekkür etti. Son derece verimli geçtiği belirtilen ziyaretten sonra açıklama yapan Kpt. Plt. Gürcan Mantı "Sayın Bilal Ekşi ile diyalog ve işbirliği içinde 2 yıl müşterek çalışma fırsatımız oldu. Kendilerine hem bugüne kadar gösterdikleri ilgi ve destekleri için teşekkürlerimizi sunduk, hem de önümüzdeki 2 yılda sivil havacılık sektörü ve mesleğimiz için gerçekleştireceğimiz çalışmalar ile ilgili görüş alışverişinde bulunduk. Sayın Ekşi'nin mesleğimiz ve derneğimize olan olumlu yaklaşımlarını, sorunları çözmeye konusundaki yapıcı tutumunu bir kez daha memnuniyetle müşahade ettik." diye konuştu.



SİVİL HAVACILIK
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

13.02.2014

Sayın Gürcan MANTI
Türkiye Havayolu Pilotları Derneği
Yönetim Kurulu Başkanı
İstanbul-Türkiye

Sayın MANTI,

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği'nin 12.02.2014 tarihinde gerçekleştirilen 9'uncu Genel Kurulunda yeniden başkanlığa seçildiğinizi öğrenmekten büyük memnuniyet duyduğumu ifade etmek isterim.

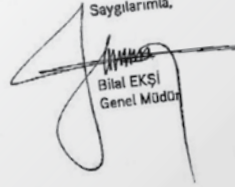
TALPA Başkanı olarak yürüttüğünüz başarılı çalışmalar neticesinde ikinci kez bu göreve layık görülmenizden dolayı sizi tebrik ediyor ve en içten duygularıyla kutluyorum.

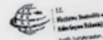
Tecrübe ve birikiminizle, havacılığın temel yapıtaşları olan pilotlarımızı en iyi şekilde temsil edeceğinize ve hızla gelişen sivil havacılık sektörümüzün ihtiyaç ve beklentileri doğrultusunda işbirliği içinde çalışmalarımızı yürüteceğimize inanıyorum.

Uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğinden taviz vermeden görevlerini başarıya yerine getiren ve sivil havacılığımızın itibarını arttıracak başarılarla imza atan pilotlarımıza da bu vesile ile, en içten teşekkürlerimi sunmak istiyorum.

Sizi ve TALPA Yönetim Kurulu Üyeliğine seçilen tüm ekibinizi en içten dileklerle bir kez daha kutluyor, başarılar diliyorum.

Saygılarımla,


Bilal EKŞİ
Genel Müdür



GAZİOSMANPAŞA HASTANESİ

HAVACILIK TIP MERKEZİ

22 yıllık deneyimimizle, yeni binamızda hasta kabulüne başladık.



444 1 300

Havacılık Tel : 0212 615 38 38
(Ext:1228 - 2119)

www.gophastanesi.com.tr



AKPINAR VE AĞCA'NIN 71 GÜNLÜK ESARETİ ANLATTIĞI 3. PİLOTLAR ÇALIŞTAYI İSTANBUL'DA YAPILDI

PİLOTLAR PAS GEÇMEYİ TARTIŞTI

“ TALPA'nın düzenlediği 3. Pilotlar Çalıştayı 22 Ocak Çarşamba günü Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali Ali Sürmen Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi. SHGM ve DHMİ yetkililerinin de katıldığı ve iki ayrı oturumda yapılan Çalıştayın ilk oturumunda, pist ihlalleri ve pas geçme uygulamaları değerlendirilirken ikinci oturumun konusunu Beyrut'ta kaçırılan Türk pilotları oluşturdu. ”

GÜRCAN MANTI “DENEYİMLERİMİZ, EN DEĞERLİ KAYNAK”

Çalıştayın açılış konuşmasını yapan TALPA Başkanı Kpt. Plt. Gürcan Manti, mesleğin sorunlarını sadece teknik düzeyde tartışmakla kalmayacaklarını aynı zamanda medya aracılığı ile yolcuların da bilgilendirilmesine katkı sağlayacaklarını belirtti. Eksik bilgi kadar yanlış bilginin de sakıncalı olduğunu belirten Manti “Gerekirse hatalarımızı da açıkça ortaya koymak zorundayız. Havacılık

mesleğinde yazılı olan kuralların dışında en değerli kaynak, yaşadığımız deneyimlerdir.” diye konuştu. Sorunların doğru tespit edilerek çözüme kavuşturulmasında sivil havacılık otoritesinin yanında işletmelere de önemli görevler düştüğünü söyleyen Manti, pilotların ancak mezarda dinlenebileceği bir çalışma düzeninin iyileştirilmesi ve uçuş emniyetinin maksimum düzeye getirilmesi için herkesi taşın altına elini değil başını sokması gerektiğine vurgu yaptı.

Gerçekçi ve sürdürülebilir çözüm-

lerin, sorunların iyi teşhis edilmesinin, diyalog ve iyi niyetli adımlarla mümkün olabileceğini belirten TALPA Başkanı Manti, daha aktif, daha etkin ve daha güçlü bir TALPA için tüm pilotları TALPA çatısı altında güçlerini birleştirmeye çağırırdı.

Çalıştayın moderatörlüğünü üstlenen Kpt. Plt. Engin Aksüt de yaptığı kısa konuşmada, son 10 yılda gerçekleşmiş bütün kazalarda sebebin iniş ve yaklaşma sırasında yapılan hatalar olduğunu belirterek “Önümüzdeki 10 yılda pas geçme



Gürcan Mantı



Nuri Sakarya

oranını % 50 artırmak gerekiyor. Bunun için de emniyetli pas geçme için eğitimlerin artırılması zorunlu.” diye konuştu.

NURİ SAKARYA “ŞİRKETLER, PİLOTLARINI PAS GEÇME KARARI İÇİN CESARETLENDİRMELİ.”

Aksüt'ten sonra kürsüye gelen Kpt. Plt. Nuri Sakarya sözlerine havacılık sektörünün hızla geliştiği ve kaza inceleyiciler olarak 1.500.000 saatte bir kaza beklediklerini söyleyerek başladı. Pas geçmenin, pilotun artık inme için umudunu yitirdiği andan itibaren başlayan bir eylem olduğunu belirten Sakarya “Uçakta kinetik ve potansiyel enerji bulunmaktadır. Pilotun görevi bu enerjii yönetmektir aslında. Bu enerji yönetimi sırasında biz pilotlar bazen hava trafik kontrolörlerinin verdiği talimatlara uy-

mayabiliriz. Yüksek enerji ile piste yaklaşsak ve biz bunu kontrol edemezsek ya pas geçmek gerekir ya da yüksek sürat nedeni ile pist dışına çıkma gerçekleşebilir. Pistte ulaşmadan iniş yapılması, beklenmedik sert iniş, kuyruk çarpma veya pist dışına çıkma kontrol kayıplarının beklenen sonuçlarıdır.” diye konuştu.

Pas geçmenin başarısı için, detaylı yaklaşma brifingi yapılması gerektiğini belirten Sakarya, bu kapsamda pas geçme usülleri, uygulanacak uçuş irtifaları ve kısıtlamalar, görev paylaşımı, mod seçimleri, tehlikeli arazi yapısı ve diğer özel koşullar, yakıtla ilgili endişeler, hava durumu ve etkilerinin mutlaka dikkate alınması gerektiğini söyledi.

“Pas geçme uçuş operasyonunun bir parçasıdır. Yapılan istikrarsız yaklaşma sonunda son 16 yılda hızla artış gösteren ve kazaların % 33'ünü oluşturan pist dışına çıkma kazalarının azaltılması gerekir.” di-

yen Nuri Sakarya, uçuş emniyetine katkı ve güveni artırmak için şirketleri, pas geçme kararı konusunda pilotlarını cesaretlendirmesi amacıyla politikalarını gözden geçirmeye davet etti.

KONTROLÖRLER “PİST İHLALLERİ GÜNDÜZ, KAZALAR İSE DÜŞÜK GÖRÜŞ ŞARTLARINDA VE GECE OLUYOR.”

Sakarya'dan sonra, pas geçmede ATC'nin rolü üzerinde hava trafik kontrolörleri Cihan Şahin ve Barış Acıman birer sunum yaptı. Kontrolörlerin birinci önceliğinin uçuş güvenliği, görevinin ise hava sahasının planlaması ve aletli yaklaşma usullerinin dizaynı olduğunu söyleyen Cihan Şahin hava sahası planlamasının uzun çalışmalar sonrası ortaya çıktığını belirterek şöyle konuştu: Aletli

Mürsel Gökalp



Gökden Gürel



Kerem Baykurt



Engin Aksüt



yaklaşma usulünün en kritik safhası son yaklaşmadır. Bu safha esnekliğin minimum düzeyde bulunduğu safha olup pist doğrultusu ile aynı olmalıdır. Ancak mania nedeniyle 15 derecelik bir sapma kabul edilebilir.

Sunumunda pas geçmenin nedenlerine de değinen Şahin bu nedenleri; kararlı yaklaşma, yüksek irtifa, geç verilen ATC talimatı, pilotun geç reaksiyon vermesi, pist veya aletli yaklaşma usulünün değişmesi, hava aracının hızı, arka rüzgar, ayırma gereklilikleri ve pistin inişe uygun olmaması şeklinde sıraladı. Şahin ATC ünitesinin, pas geçmeye neden olan husus ile ilgili pilotu bilgilendirmesi, pi-

lot ve diğer ATC üniteleri ile sürekli koordinasyon içinde bulunması, pas geçen trafik ile diğer trafikleri yeterli biçimde ayırması gerektiğini sözlerine ekledi.

Cihan Şahin'den sonra kürsüye gelen hava trafik kontrolörü Barış Acıman ise, pist ihlalleri konusunda bilgi verdi. Pist ihlallerinde pilotların, ATC'nin ve araç kullananların rolü olduğunu söyleyen Acıman "İstatistikler pist ihlallerinin en çok gündüz saatlerinde, görerek meteorolojik etkenlerin hakim olduğu zamanlarda olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte kazaların ise, düşük görüş şartlarında ya da gece olduğunu ortaya koymaktadır. Gerçekleşen olumsuz hadiselerde kimin

suçlu olduğuna bakmaktansa, bir daha olmaması için sisteme ne katabileceğimize bakmalıyız." diye konuştu.

Daha iyi eğitimin daha fazla emniyet sağladığına dikkat çeken Barış Acıman pilotların ve kontrolörlerin ortak bir eğitim safhasında biraraya gelmeleri önerisi ile sözlerini tamamladı.

AIRBUS'TA YUNUSLAMA AÇISINA DİKKAT

Airbus uçakları bazında pas geçme olayını değerlendirmek üzere kürsüye gelen Onur Air Kaptan Pilotu Gökhan Yılmaz yaptığı kısa sunumda pas geçme sırasında uçağın mevcut dinamik enerji-



Cihan Şahin



Cenk Evren Tezel



Burak Beman



Gökhan Denizer



Gökhan Yılmaz

sine ekstra enerji yüklendiğini belirterek “Takat artışı ile birlikte konfigürasyon değişikliği, flapların toplanması, uçağın yunuslama açısı yüksek seviyede artıyor. Airbus uçağının yunuslama açısı 18-25 derece arasında olmalıdır. Bu açılardaki sapma, yüksek takat yüklemesine rağmen kazalara sebebiyet verebiliyor.” diye konuştu. Airbus’ta pas geçme ile ilgili 3 ana kuralın olduğunu belirten Yılmaz, bu kuralları, yunuslama açısı, yeterli takat uygulanması ve uçağın gerekli tırmanma performansına erişmesi olarak sıraladı. Airbus'larda FMA paneline de dikkat edilmesi gerektiğini söyleyen Gökhan Yılmaz kokpit ekibi-

nin tam bir uyum içinde kurallara uygun hareket etmesinin altını çizdi.

PAS GEÇME NORMAL AMA PROSEDÜRLER UYGULANMAZSA ANORMAL SONUÇLARI OLUR

Pas geçmenin Boeing uçakları ile ilgili değerlendirmesini ise Pegasus Kaptan Pilotu Kerem Baykurt yaptı. Dünyada artık pilotların istikrarsız yaklaşma yaptıkları zaman uçuş emniyetini dikkate alarak pas geçme konusunu değerlendirdiklerini belirterek söze başlayan Baykurt “Aslında pas geçme normal bir prosedürdür. Ama

bu safhanın gerektirdiği prosedürler eksik uygulandığı zaman anormal sonuçlar olabiliyor.” diye konuştu. Pas geçme sırasında motor arızasının önemli bir sıkıntı kaynağı olduğunu belirten Kpt. Plt. Baykurt pas geçme sırasında kumanda arızası da meydana gelebileceğini ifade ederek bu süreçte pilotun vereceği ilk kumandanın hayati önem taşıdığını belirtti. Yakıt planlamasına dikkat çeken Baykurt sözlerini şöyle sürdürdü: “Yaklaşma esnasında düşük süratle ve enerjisi azalmış bir zamanda Boeing agresif bir şekilde pick-up kumandası verecektir. Bu esnada gaza yüklenilirse ters moment etkisi yapacak ve uçağın sürati daha da düşecektir. Pas



geçme sonrasında alçalmaya geçildiğinde speed break kumandası açık unutuluyor, mutlaka eski haline getirilmelidir.”

EĞİTİME ÖNEM VERİLMELİ

Pas geçme olayında eğitimin önemi-ne işaret eden Sunexpress Kaptan Pilotu Gökhan Denizer ise konunun eğitim boyutuna dikkat çekerek “Otoritenin koyduğu kriterlerin üzerine şirketlerin de katkı yapması gerekmektedir.737’de 3 adet pas geçme eğitimi verilmektedir. Bunlar, otopilot pas geçme, uçan pilot pas geçme ve tek motor pas geçmedir.” şeklinde konuştu. Kpt. Plt. Denizer, eğitimlerde aktarılan bilgilerin operasyonda doğru uygulanabilmesi için yeterli pratik fırsatların sağlanması gerektiğine işaret etti. Genelde görülen hatalardan birinin Flap 15 komutunu unutmak ve flap açılınca pas geçmeye çalışmak olduğunu belirten Denizer “Gaz kollarının da manuel olarak açılması gerekiyor. Bu esnada diğer pilot da hassas ayarları yapmalı. İniş takımlarının geç toplanması ise performans düşüklüğüne neden oluyor.” dedi.

EKİBİN İLETİŞİMİ VE KONSANTRASYONU ÇOK ÖNEMLİ

Kazaların en önemli sebeplerinden birinin pas geçme durumlarında, pas geçme kararının alınmaması veya geç alınması olduğunu belirten THY Kaptan Pilotu Burak Beman ise yaptığı sunumda “Direk yaklaşmalarda meydan yüksekliği + 1000 feet, direk olmayan yaklaşmalarda + 500 feet seviyesinde stabil olunmalıdır. THY bu değerleri biraz daha yukarı çek-



mektedir. Bizlerin minimumdan sonra iniş kadar stabil olmamız gerekmektedir.” diye konuştu.

Beman’dan sonra kürsüye gelen THY Kaptan Pilotu Cenk Evren Tezel’de pas geçme sırasında meydana gelen güçlüklerden söz ederek ekibin çok iyi iletişim kurmasının ve konsantrasyonunun önemine dikkat çekti. Tezel, “Boeing 737’lerde birçok aşamanın yerine gelip gelmediğini manuel olarak gözlemleyebiliriz. Ancak daha gelişmiş uçaklarda manuel gözlemede güçlük var. Dolayısıyla, doğru modun doğru zamanda aktif olduğundan mutlaka emin olmak gerekir.” dedi.

GÖKDEN GÜREL “PİSTTEN ÇIKMA, KURU PİSTLERDE DAHA FAZLA YAŞANIYOR.”

Çalıştay’da pistten çıkma olayları ile ilgili sunumu ise, TALPA 2. Başkanı ve THY Kaptan Pilotu Gökden Gürel yap-

tı. Son 10 yılda pistten çıkma olaylarının alınan tedbirlere rağmen artış gösterdiğine dikkat çeken Kpt. Plt. Gürel “İniş sırasında normalden daha uzun iniş, oturuşu takiben sürat düşürücü, frenleyici sistemlerin geç tepki vermesi nedenler arasında sayılabilir. Fakat kuru pistlerde dah fazla yaşanmaktadır. Bunda, pilotların kuru pistteki zihinsel rahatlığı etkili olabilir.” diye konuştu.

Pilotaj ve uçak sistemlerinin arızası ile pistten çıkma yaşanabileceğini belirten Gürel, pilotların usülleri doğru ve zamanında uygulamalarının hayati önem taşıdığını sözlerine ekledi. Pilotların bu gibi durumlarda, uçağı manuel olarak idareye hazır olmalarının gerektiğine işaret eden Gürel, hava trafik kontrolörlerinin de rolüne dikkat çekerek “Bu çerçevede, ICAO her meydan için bir güvenlik timi oluşturulmasını tavsiye etmektedir. Havaalanları da ICAO’nun belirlediği standartlarda inşa edilmelidir.” dedi.

ATIS bilgilerinin, sürdürülen bakım



Barış Acınan



Murat Akpınar



Murat Ağca

ve onarım çalışmalarının pilotlara zamanında iletilmesinin önemine işaret eden Kpt. Plt. Gürel "Pistler ile ilgili yaklaşma kolaylaştırıcı sistemler daima aktif tutulmalı, yönlendirme ve bilgilendirme tabelaları her koşulda rahat görülebilecek şekilde dizayn edilmeli, pilotlara verilen brifinglere pist ile ilgili detaylar da ilave edilmelidir." diye konuştu. Pistlerin ve taxi yollarının güvenliğinin sağlanması gerektiğine vurgu yapan Gürel, kuşlarla mücadelenin de aktif şekilde sürdürülmesini istedi.

İKİNCİ OTURUMDA PİLOTLARIMIZIN KAÇIRILMASI DEĞERLENDİRİLDİ

Çalıştayın öğleden sonra gerçekleştirilen oturumunda ise, Beyrut'ta kaçırılan pilotlarımız örneğinden hareketle pilotların maruz kaldığı tehdit ve tehlikeler masaya yatırıldı. Medya mensuplarının yoğun ilgi gösterdiği oturumda ilk konuşmayı THY Kaptan Pilotu Mürsel Gökalp yaptı. Gökalp, emniyetli olanın her zaman güvenli olamayacağına dikkat çekerek başladığı konuşmasında, dünyada tüm havayollarının ve kurumların en güvenilirli sistemi kurmak için çalıştıklarını belirtti. Uçuş güvenliğinin devlet, şirket ve ekip olarak 3 aşamadan oluştuğunu anlatan Kpt. Plt. Gökalp, ekip güvenliği konusundaki 3 ana unsurun ise dikkat, sezgi ve sağduyu olduğunu ifade etti.

Pilotlara da tavsiyelerde bulunan Gökalp "Her aşamada kendimizden emin olmalıyız. Önemli evraklarımızı otelde bırakmamalı, yanımızda taşınmalıyız. Şahsi bagajımızı kesinlikle gözümüzün önünden ayırmamalıyız. Uzun kuyruklardan uzak durmalıyız. Karışıklıklar olan bir ülkeye uçuyorsak çok daha dikkatli olmalıyız." diye konuştu.

MURAT AKPINAR "BİZİ DEĞİL, BAŞKA EKİBİ KAÇIRACAKLARMIŞ."

Çalıştay'ın moderatörü Kpt. Plt. Engin Aksüt, toplantının son bölümünde Beyrut'ta kaçırılan ve 71 gün esir tutulan THY pilotları Kpt. Plt. Murat Akpınar ve F/O Murat Ağca'ya söz verdi. Beyrut'ta uçaktan indiğinden itibaren birşeylerin yanlış gittiğine dair sezgileri olduğunu belirterek sözlerine başlayan Kpt.Pl. Akpınar "Beyrut'a yaklaşırken gelen talep üzerine süratimizi artırdık ve diğer havayollarından daha önce indik. Düşünüyorum da, yüksek sürat yapmasaydık ve diğer ekipler bizden önce çıksa idi, aynı olay onların başına mı gelirdi? Nitekim bizi kaçırınlar, aslında başka ekibi kaçırmak istediklerini söylediler." diye konuştu.

TALPA'ya süreç boyunca yaptıkları ve girişimleri için teşekkür eden Kpt. Plt. Akpınar pilotların birbirine sahip çıkması gerektiğine vurgu yaptı. Akpı-

nar "Olay üzerine çok şey söylenebilir. Güvenlik önlemleri, kıyafet, güzergah.. Ama birileri, birşeyi yapmayı kafalarına koymuşlarsa onu geri çeviremezsiniz. İleride yaşadıklarımızı detaylı şekilde anlatacağım ve bu konuda bir doküman hazırlayacağız, umarız faydalı olur. Orada Murat Ağca ile birbirimize destek olduk. Kendimizi cam fanusta konumlandırdık. Dayanma gücümüzü artırdık." dedi. Süreç boyunca herkesin doğru yaptığını belirten Akpınar "Bizim için elinden geleni yapan herkese çok teşekkür ediyoruz." şeklinde konuştu.

MURAT AĞCA "SAKİN OLURSANIZ SÜRECİ İYİ YÖNETİRSİNİZ."

Akpınar'dan sonra söz alan F/O Murat Ağca ise, kendileri için çaba sarfeden herkese teşekkür ederek başladığı konuşmasında dünyada ilk kez pilot kaçırma hadisesinin yaşandığını belirterek "Herkes daha dikkatli olmalı. Kaçırılma hadisesi başına gelen herkese tavsiyem, ilk andan son ana kadar sakin olmaları. Ne kadar sakin olursanız, olayları o kadar iyi yönetme ihtimaliniz olur. Bence süreç iyi yönetildi." dedi. Hiçbir zaman operasyon yapılmasını istemediklerini söyleyen Ağca "Çünkü, ağır sonuçları olurdu." şeklinde konuştu.

Konuşmalardan sonra Akpınar ve Ağca, medya mensuplarının sorularını cevapladı.



“ TALPA Başkan Yardımcısı ve Pegasus Havayolları pilotu İlyas Karagülle'nin Şubat ayında yaşanan uçak kaçırma krizini yönetmede gösterdiği başarı gündemin ilk sırasında yer alırken tecrübe, soğukkanlılık, doğru ve zamanında karar alma niteliklerinin birleştiği bir örnek olarak sivil havacılık tarihine geçti. ”

7 Şubat 2014 tarihinde Kharkiv-İstanbul seferini yapmak üzere 110 yolcusu ile havalanan PGT 51 sefer sayılı Boeing 737-400 tipi uçakta meydana gelen olayı, ülkemizin ve dünyanın önde gelen TV kanalları yayınlarını keserek izleyicilerine aktardı. Birçok internet sitesi de gelişmeleri dakika dakika izleyicileri ile paylaştı. İşte sadece ülkemizin değil tüm dünyanın nefesini tutarak izlediği olayın öyküsü...

“UÇAKTA BOMBA VAR, ROTAYI SOCHİ'YE ÇEVİR!”

Uçak 110 yolcusu ile havalandıktan yaklaşık 20 dakika sonra, 16 d koltuğunda oturan ve adının daha sonra Artem Kozlov olduğu öğrenilen bir kişi Kabin Amirini çağırarak “uçakta bomba olduğunu, cep telefonu ile bombayı patlatacağını” iddia ederek uçağın rotasının Sochi'ye çevrilmesini istedi. Kabin

Amirinin durumu derhal Kaptan Pilot İlyas Karagülle'ye iletmesi üzerine kokpit kapısının kapalı olup olmadığını kontrol eden Karagülle Kaptan, konuyu F/O Yavuz Çugun ile değerlendirdi. Kharkiv'de mahalli yetkililerce gerekli aramaların ve güvenlik önlemlerinin alındığını bilmesine rağmen küçük de olsa bir risk bulunduğunu dikkate alarak HiJack (Kaçırılma) sinyali verdi. Güvenlikten tesbit edilmesi mümkün olmayan veya gözden kaçan veya bazı çalışanlarla işbirliği içinde yardım alınarak uçağa bomba yerleştirilmiş olabileceği ihtimallerinin gözönünde bulundurulması gerekiyordu. Konuyu değerlendiren sivil havacılık uzmanları “Bu gibi durumlarda çok küçük bir ihtimal olsa bile risk göze alınmaz. Tehdidin içi boş veya dolu olduğunu kestirmek mümkün değildir. Kaptan en kötü ihtimale göre hareket etmek zorundadır. En kötü ihtimal de, korsanın doğru söylemesi ve uçakta gerçekten bomba olma-

sıdır. Sonuçta, 110 yolcu ve mürettebatın hayatı söz konusudur. Bu nedenle, Kaptan tehdidi ciddiye alarak en doğru kararı vermiştir.” diye konuştular.

SOCHİ'DE KIŞ OLİMPİYATLARININ AÇILIŞ TÖRENİ VARDI

Olayın meydana geldiği saatlerde Sochi'de Kış olimpiyatlarının açılış töreni vardı. Birçok ülkenin Devlet başkanı, Başbakanı ve üst düzey yetkilileri törende hazır bulunuyorlardı. Uçağın kesinlikle Sochi'ye yaklaştırılmayacağını ve uçağın Sochi'ye indirilmesi halinde ise, olimpiyatlara gölge düşmesini önlemek için uçağa operasyon yapılmasının çok yüksek ihtimal olduğunu belirten uzmanlar “Operasyonun nasıl sonuçlanacağını kestirmek çok zordur. Yolculardan da can kayıpları olabilir. Nitekim geçmişte Moskova'daki tiyatroya yapılan müdahalede teröristle-

rin yanı sıra, iki ateş arasında kalarak veya binaya sıkılan gaz nedeniyle 120 rehine yaşamını yitirmişti. Benzer şekilde Beslan'daki bir okulda rehin tutulan 1100 kişiyi kurtarmak için yapılan operasyonda da 186'sı çocuk 334 rehine öldürülmüştü. Bu gibi olaylarda, diğer bir tehlike ise, uçağın önleme uçakları ile izlenmesi ve meskun mahallerin dışında düşürülmesidir. Yolcunun psikolojisine ve hedefine bağlı olarak başka bir ihtimal ise, uçağın korsan tarafından havada patlatılmasıdır. Hepsini ihtimal dahilindedir. Burada korsanın ne istediği, ne yapmayı planladığı ve nasıl bir eyleme mesaj verme düşüncesinde olduğu çok önemlidir." değerlendirmesinde bulundular

"SAYIN YOLCULARIMIZ, SOCHİ'YE GİDİYORUZ"

Tehdidin ciddi olabileceğini değerlendiren Karagülle, zaman kazanmak ve hava korsanını sakinleştirmek için "Teknik bir nedenle Sochi'ye inileceği" anonsunu hem Türkçe hem de İngilizce olarak yaptı. Bir süre sonra uçak Ukrayna'dan ayrılarak Karadeniz üzerinde seyretmeye başladı. Sochi'ye dönülmesi halinde önleme uçaklarının harekete geçebileceğini, Sochi'ye inilmesi halinde ise, Rus özel timinin yapacağı olası operasyonda yolculardan da can kaybı olabileceğini değerlendiren Karagülle, F/O Yavuz Çugun ile birlikte uçağın rotasını İstanbul'a çevirdi. Henüz hava kararlamış olduğu için uçağın süratini düşüren ekip, bir süre sonra deniz üzerinden yaklaşarak Sabiha Gökçen'e doğru yol aldı. Balıkesir'den havalanan Türk Savuş uçaklarının uçağı yarım mil geriden



Uçağı görürsek vururuz

Kharkiv-İstanbul seferini yapan Pegasus Hava yolları'na ait uçağı kaçırın hava korsanının Soçi'ye dönme isteğine Rusya'dan gelen yanıt korkunç: Bu bizim 11 Eylül'ümüz olur. Uçak hava sahamıza girdiği an vururuz.

takip etmesini isteyen Karagülle savaş uçaklarının korsan tarafından görülmesine karşı tedbir aldı. Korsanın dışarıyı rahat görmemesi için kabin içi aydınlatmayı en üst seviyeye çıkaran Karagülle ayrıca Sabiha Gökçen havalimanı yetkilileri ile temasa geçerek havalimanı adının ve diğer belirleyici pano ve logoların karartılmasını istedi.

"SOCHİ'YE HOŞGELDİNİZ"

Acil iniş talep eden uçak, havalimanına indirilerek pistin uzak bir köşesindeki park yerine alındı. Kaptan hem İngilizce hem de Türkçe olarak "Sochi'ye indikleri" bilgisini anons etti. Sadece korsan değil tüm yolcular da Sochi'ye indiklerini zannediyorlardı. Ezan saatinin yaklaştığı görülerek sesin kısılması sağlandı. Ezanın duyulma ihtimaline karşılık Karagülle ezan okunurken anons yaparak duyulmasını engellemeye çalıştı.

GERGİN BEKLEYİŞ

Uçağın parketmesinden sonra ilgililerle temasa geçen Karagülle'yi ilk arayanlardan biri de TALPA Başkanı Gürçan Mantı oldu. Olayın duyulmasından sonra Dernek Genel Merkezinde kriz masası oluşturan ve gelişmeleri takip eden Mantı, cep telefonundan ulaştığı Karagülle'den aldığı "iyiyiz" mesajını, derneği arayan ve bizzat gelen meslektaşları ile paylaştığı gibi katıldığı canlı yayınlarda kamuoyuna da aktardı. Kokpitteki kameradan uçağın galley (mutfak) bölümünü izleyen ve korsanın davranışları ile ilgili olarak Kabin Amirinden interphone kanalı ile sürekli bilgi alan Karagülle, bu bilgileri zaman kaybetmeden güvenlik güçlerine ilettili.

TÜRK YOLCULAR AYAKLANDI, KAPTAN MÜDAHALE ETTİ

Uçağın içindeki gergin bekleyiş sürerken Kabin Amiri, Kaptan Karagülle'yi arayarak arka sıralardaki Türk yolcuların korsana müdahaleye hazırlandıkları bilgisini verdi. Karagülle bunun üzerine Türkçe bir anons yaparak tüm yolcuların yerlerine oturmasını, güvenlik zafiyeti yaratacak herhangi bir olumsuzluğa sebebiyet vermemelerini istedi. Bu arada çok iyi Rusça bilen emniyet mensupları Kabin

Kaptan, korsanı nasıl uyuttu?

Ukrayna'dan Türkiye'ye getirilen çifeye kaçırılmak istenen uçağın kaptanı, İlyas Karagülle, "Sayın yolcularımız teknik bir nedenle Soçi'ye yapacağız" diye anons etti. Korsanlar uçağın rahatladığını duydu. Kaptan, uçağı Soçi'ye yönlendiren korsanlar tarafından söndürüldü.

Uçağı kurtaran kahraman pilot

Tecrübesi yetti

Pegasus Havayolları'na ait Karkov-İstanbul seferinde bulunan uçağı Soçi'ye yönlendiren kaptan İlyas Karagülle, "Sayın yolcularımız teknik bir nedenle Soçi'ye yapacağız" diye anons etti.

Büyük başka bir test oldu. Kaptan Karagülle, "Sayın yolcularımız teknik bir nedenle Soçi'ye yapacağız" diye anons etti.

RUSLAR 110 YOLCUNUN BULUNDUĞU UÇAĞI DÜŞÜRECEKTİ

11 EYLÜL PANİĞİ

Kharkov-İstanbul uçağını kaçırma girişiminde bulunan korsan, uçağın Kış Olimpiyatları'nın yapılacağı Soçi'ye gitmesini istedi. Ruslar'ın cevabı kısa ve sert oldu: Hava sahamaza girdiği an uçağı düşürülecektir.

Korsan anlamasın diye deniz üzerinden uçtuk

Ruslar'ın uçağı düşürme girişiminde bulunması üzerine kaptan İlyas Karagülle, "Sayın yolcularımız teknik bir nedenle Soçi'ye yapacağız" diye anons etti.

KAPTAN PİLOTUN KURNAZLIĞI

"Yolcuların hayatını korumak için yaptım"

Ukrayna'dan Türkiye'ye getirilen uçağın kaptanı İlyas Karagülle, "Sayın yolcularımız teknik bir nedenle Soçi'ye yapacağız" diye anons etti.

Korsanları dize getirdi

Dünya alarmına geçti

Ukrayna'dan İstanbul'a gelen Pegasus Havayolları uçağı, 22 Eylül'de Soçi kentine kaçırılmak istendi.

Korsan paniği Soçi diye kandırdı İstanbul'a indirdi

Kaptan ışıkları kapattı İstanbul'u Soçi zannetti

Kharkiv-İstanbul seferini yapan uçağı Rusya'ya kaçırılmak isteyen korsanlar, kaptan İlyas Karagülle'ye "Soçi'ye gidiyoruz" dedi. Işıkları kapattı, Soçi'ye yönlendirdi.

Pilotun kurnazlığı

Ukrayna basını, eylemcinin Kiev'deki Maidan protestolarında fotoğrafını yayınladı.

Kokpit kapısından pazarlık
Kharkiv-İstanbul seferini yapan Pegasus uçağı, 22 Eylül'de Soçi kentine kaçırılmak istendi.

Soçi anonsuyla uyuttu
Ukraynalı eylemci, pilotun "Arıza var, Soçi'ye iniyoruz" anonsuyla sakinleşti.

Pegasus pilotları 'Çek Soçi'ye' krizini güvene dönüştürdü

Erzan kesilince Rusya'da zam

Terör dairesel

Ukrayna'dan Türkiye'ye getirilen uçağın kaptanı İlyas Karagülle, "Sayın yolcularımız teknik bir nedenle Soçi'ye yapacağız" diye anons etti.

Ukrayna'dan Türkiye'ye getirilen uçağın kaptanı İlyas Karagülle, "Sayın yolcularımız teknik bir nedenle Soçi'ye yapacağız" diye anons etti.

Amirinin cep telefonundan korsan ile temasa geçmiş ve yolcuları serbest bırakması için ikna etmeye çalışıyordu.

“BOŞ BOŞ BAKIYOR, NE YAPALIM?”

Kabin Amiri bir süre sonra “Korsan karşısındaki panele boş boş bakıyor, hiç hareket etmiyor.” Bilgisini verince, Karagülle “korsanı yalnız bırakmayın, düşünmesine fırsat vermeyin, sürekli meşgul edin ve konuşturun. Yiyecek, içecek ne istiyorsa verin.” Talimatını verdi. Kabin ekibi ve uçağın teknisyeni aldıkları eğitimin gereğini en iyi şekilde yaparak soğukkanlı bir biçimde korsanı meşgul etmeye ve hareketlerini izlemeyi sürdürdüler.

YOLCULAR İNDİ, OPERASYON BAŞLADI

Emniyet güçleri ile korsan arasında süregelen görüşmeler nihayet sonuç vermiş, korsan yolcuların tahliyesine izin vermişti. Yolcuların arka kapıdan tahliyesi bitince Kaptan Karagülle kabin ekibine uçağın arka tarafın geçerek koltukların aralarına yatma talimatını verdi. O arada operasyon başladı ve sadece 10 saniye içinde Türk Özel Harekat timi korsanı etkisiz hale getirdi. Saatlerdir sadece Türkiye'nin değil dünyanın da

yakından izlediği uçak kaçırma girişimi nefes kesen bir operasyon ile son buldu, Mürettebatı ve 110 yolcuu tehdit eden operasyonda sadece korsanın kanı akmış, müdahale sırasında başına aldığı darbe dolayısı ile hafif yaralanmıştı.

KRİZ YÖNETİMİ BAŞARISI

Dünya sivil havacılık tarihinde ilk kez bir kaçırma olayında, olayın başlangıcından itibaren insiyatif ve kontrol kaptanın elinde kalmış ve krizi soğukkanlı bir şekilde yöneten Karagülle uçağını Türk topraklarına emniyetle indirerek yolcuların ve mürettebatın burnunun dahi kanamadığı bir başarıya imza atmıştı. Hiç kuşku yok ki, bu başarıda paniğe kapılmadan, soğukkanlı bir biçimde davranan ve kaptanın talimatlarına harfiyen uyan kabin ekibinin ve teknisyenin de çok büyük payı vardı.

MEDYA NASIL GÖRDÜ?

Uçağın Hijack sinyalini verdiği andan itibaren yayınlarını keserek duyuran Türk ve dünya medyası, olayın ardından Karagülle'nin “tecrübesi, soğukkanlılığı ve kurnazlığı” üzerinde birleşti. En çarpıcı analizi yapanlardan biri de Gazeteci-yazar Günseli Ocak Özenoğlu idi. Ocakoğlu köşe yazısında “Pegasus havayolları uçağının kaçırıldığı haberi

internet sitelerine düşünce, çok büyük yüzdesi tatsız biten uçak kurtarma operasyonları geldi pek çoğumuzun aklına. Şükür ki, korkulan olmadı, Terör girişimcisi, Sochi yerine Sabiha Gökçen'e razı olmak durumunda kaldı. Sonrası malum, ayrıntıları biliyorsunuz. Olup biteni, bittigi yerden bakarak yorumlarsak, sürekli vurgulanan ”deneyimli pilot” kavramının ne anlama geldiğini de anlarız. Mesele binlerce saat uçmak değil, yüzlerce can taşırken soğukkanlılığını yitirmemek. Kaçırılan uçağın pilotları krizi başarıyla yönetip Pegasus güvenlik algısını yukarıya taşıdı.” İfadelerine yer verdi.

KARAGÜLLE OLAYIN AYRINTILARINI ANLATTI

Uçak kaçırma olayının duyulmasından sonra çok sayıda medya mensubu Kaptan Karagülle'ye ulaşmaya çalıştı. 12 Şubat 2014 günü yapılan TALPA 9. Olağan Genel Kuruluna katılarak Derneğin faaliyet raporunu sunan İlyas Karagülle toplantıya verilen arada kameraların karşısına geçti. Karagülle yaklaşık 5 dakika süren bir açıklama ile merak edilen soruları cevaplandırdı. Bazı haber kanalları, açıklamayı yayınlarını keserek canlı olarak izleyicilerine duyurdu.

KARAGÜLLE KİMDİR?

- 1959 yılında İnebolu'da doğan İlyas Karagülle İnebolu Lisesini bitirdikten sonra Hava Harp Okuluna girdi. 1981 yılında mezun olan Karagülle, F 4 Phantom uçaklarında av bombardıman pilotluğu görevinin yanısıra uçuş öğretmenliği de yaptı. Daha sonra ordudan ayrılarak sivil havacılığa geçti. Sultan, İstanbul, Pegasus ve Kıbrıs Türk Hava Yollarında çalıştı. Uçuş öğretmenliğinin yanısıra TİP Müdürü, Eğitim Müdürü, Başpilot ve Uçuş İşletme Genel Müdür Yardımcılığı gibi idari görevlerde de bulundu. Halen Pegasus Havayollarında Kaptan Pilot olarak görev yapmaktadır. 2012-13 yıllarında TALPA 2. Başkanlığı görevini yürüten İlyas Karagülle, 12 Şubat 2014 günü yapılan 9. Olağan Genel Kurulda Kpt. Plt. Gürçan Mantı'nın listesinden tekrar seçilmiş olup 2. Başkanlık görevine devam etmektedir. Evli ve bir kız çocuğu babasıdır.



YENİ YÖNETİM İŞBAŞI YAPTI

12 Şubat 2014 tarihinde gerçekleştirilen TALPA 9. Olağan Genel Kurulunda 2 yıllık süre için yeniden seçilen Gürcan Mantı Başkanlığındaki yönetim kurulu ilk toplantısını TALPA Genel Merkezinde yaptı. Toplantıda bir konuşma yapan Başkan Mantı “önceki dönem başlattığımız projeleri tamamlamak ve yeni projeler üretmek için daha çok çalışacağız. Birinci önceliğimiz Uçuş Emniyetidir. Geçtiğimiz dönem bizimle beraber olan eski yönetim kurulu üyesi arkadaşlarımıza teşekkür ediyorum. Aramıza katılan 5 yeni arkadaşımızla daha da güçlendik, Birlik ve beraberlik içinde meslektaşlarımıza yardımcı olmaya, sorunların üzerine cesaretle gitmeye devam edeceğiz.” Diye konuştu. Daha sonra yapılan seçimlerde, TALPA Başkan Yardımcılıklarına Kpt. Plt. Gökden Gürel ve Kpt. Plt. İlyas Karagülle yeniden seçilirken Genel Sekreterliğe Kpt. Plt. Özcan Ünal getirildi. Evren Zenginyürek ise Muhasip üye olarak seçildi. Gündemdeki konuların karara bağlandığı toplantıda, Yönetim Kurulunun her ayın ikinci ve dördüncü Çarşamba günleri toplanması kararlaştırıldı.



13 Yönetim Kurulu Üyesi ve 3 Denetim Kurulu Üyesinden oluşan yeni Yönetim Kurulu şu isimlerden oluşuyor. Gürcan Mantı Başkan, Gökden Gürel Başkan Yardımcısı, İlyas Karagülle Başkan Yardımcısı, Özcan Ünal Genel Sekreter, Evren Zenginyürek Muhasip, Erol Murathan Yönetim Kurulu Üyesi, Tayfun Hacıoğlu Yönetim Kurulu Üyesi, Levent Akyol Yönetim Kurulu Üyesi, Atilla Kaya Yönetim Kurulu Üyesi, Ahmet Usta Yönetim Kurulu Üyesi, Mehmet Arık Yönetim Kurulu Üyesi, Murat Serhat Avcu Yönetim Kurulu Üyesi, Alper Beykoz Yönetim Kurulu Üyesi, Ahmet Ertürk Denetim Kurulu Üyesi, Kemal Ince Denetim Kurulu Üyesi ve Münir Kaplan Denetim Kurulu Üyesi.

TALPA BAŞVURDU SHGM “6 İNİŞ KURALINA” AÇIKLIK GETİRDİ

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan SHT-6A 50 Revizyon 6'da günlük iniş sayısının 5'den 6'ya çıkarılmasını öngören değişiklikle ilgili TALPA'nın girişimleri sonuç verdi. Konu ile ilgili SHGM yetkilileri ile görüşmelerini sürdüren TALPA yönetimi son olarak SHGM'ye düzenlemenin gözden geçirilmesi için resmi başvuruda bulundu. Başvuruyu değer-

lendiren SHGM yetkilileri ise, TALPA Başkanı Kpt. Plt. Gürcan Mantı'yı arayarak “Uygulamanın sadece bölgesel havayolu taşımacılığı yapan kuruluşlar için geçerli olduğunu, talimat ile ilgili olarak tüm işletmelerin uyarıldığını, uyarıya rağmen 6 iniş kuralını uygulayan işletmelere işlem yapılacağını” bildirerek konunun TALPA tarafından da takip edilmesini ve işbirliğinde bulunulmasını

istedi. TALPA da, bir mesaj göndererek gelişmeyi üyelerine duyurdu. Konu ile ilgili bilgi veren TALPA Başkanı Gürcan Mantı “Her zaman ve her platformda ifade ettiğimiz gibi kırmızı çizgimiz, uçuş emniyetidir. Tüm meslektaşlarımızı haklarına sahip çıkmaya, 6 iniş kuralını uygulamaya koyan şirketler konusunda ivedilikle TALPA'yı bilgilendirmeye çağırıyorum” diye konuştu.

TALPA'NIN SHGM'YE YAPTIĞI BAŞVURUNUN TAM METNİ

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne, 01 Şubat 2014 tarihinde yürürlüğe girecek olan SHT 6A-50 Revizyon 6'daki 2 numaralı tabloda, günlük iniş sayısının 5 adetten 6 adede çıkarıldığı görülmüştür. Halihazırda aşırı yorgunluğa sebep olan ve iyileştirilmesi beklenen uçuş görev sürelerinde yapılan sözkonusu değişiklikle ortaya çıkacak ilave iniş uygulamasının kokpit ekiplerini ciddi biçimde zorlayacağı, yorgunluğu artıracacağı, bu itibarla uçuş emniyeti için de tehdit ve tehlike oluşturacağı hususları değerlendirilmiştir.

Yılda 1000 saat uçarak 1800 saat uçuş görev süresine yaklaşan Türk Sivil

Havacılığında görevli pilotlara, ilave bir iniş mükellefiyeti daha getirilmesinin yanısıra bu durumun EASA uçuş görev süresi limitlerinin üzerinde olması hususu dikkate alındığında uygulamanın SHGM'yi EASA nezdinde zor durumda bırakmasından da endişe edilmektedir.

Bu çerçevede; yazımız ekinde yer alan EASA Maximum Daily FDP'deki limitler gözönünde bulundurularak uçuş görev sürelerinin revize edilmesi veya altıncı inişin iptal edilmesi veya sözkonusu Talimata bir dipnot eklenerek yapılan uygulama değişikliğinin sadece bölgesel havayolu taşımacılığına münhasır olduğunun

belirtilmesinde fayda mütalaa edilmektedir. Uygulamanın sarahate kavuşturulmaması halinde, tarifeli havayolu işletmelerinin de bahse konu değişiklikten istifade etme gayreti içine girebilecekleri, bu durumun da kümülatif yorgunluğu artıracığı gibi bir süre sonra sıradanlaşarak müktesep bir hak gibi telakki edileceği, mevcut uygulamaya geri dönüşün güçleşeceği öngörüldüğünden konunun tekraren ve ivedilikle değerlendirilmesi hususunu makamlarının tensiplerine arz ederiz.

Saygılarımızla,

**TALPA Yönetim Kurulu adına
Başkan Kpt. Plt. Gürcan MANTI**

TALPA'DAN TÜM ÜYELERİNE "KOMİTELERDE BERABER ÇALIŞALIM" ÇAĞRISI..

12 Şubat 2014 tarihinde yapılan 9. Olağan Genel Kurulda yeniden seçilen Kpt. Plt. Gürcan Mantı Başkanlığındaki TALPA Yönetimi, tüm üyeleri TALPA çalışmalarına aktif olarak katılmaya davet etti. Bu çerçevede, TALPA bünyesinde faaliyet gösteren komitelerle ilgili çalışmalara başlayan yönetim öncelikle Genel Kurulda yönetime aday olan gruplarda yer alan üyelere çağrıda bulundu. IFALPA ve ECA bünyesinde, 12 Komite ve 11 adet de Çalışma Grubu yer alıyor. Komiteler, pilotların mesleki bilgi, deneyim ve birikimlerini aktarmaları için önemli bir platform olmasının yanı sıra sivil havacılıktaki son gelişmelerin, değişikliklerin ve yapılan çalışmaların yakından izlenmesine böylece katılımcıların kendilerini geliştirmesine de olanak sağlıyor. Komitelere ve çalışma gruplarına seçilen üyeler aynı zamanda belli alanlarda uzmanlaşma avantajına da sahip oluyor. Elde edilen bilgi ve tecrübe pilotların mesleki kariyerlerine de önemli katkı sağlıyor. Konu ile ilgili bir açıklama yapan TALPA Başkanı Gürcan Mantı, "Genel Kurulda aday olan arkadaşlarımızı-

KOMİTELER	ÇALIŞMA GRUPLARI
Endüstri Komitesi	Sesar Çalışma Grubu
Havaalanı ve Çevresel Faktörler Komitesi	İdari ve Mali İşler Çalışma Grubu
Helikopter Komitesi	EASA Proje Çalışma Grubu
İdari ve Mali İşler Komitesi	Uzun Vade Değerlendirme Çalışma Grubu
Kaza İnceleme ve Önleme Komitesi	Uçuş Verileri Çalışma Grubu
İnsan Performansı Komitesi	Kozmik Radyasyon Çalışma Grubu
Uluslararası Uçuş Mühendisleri Komitesi	Uçuş Süreleri Sınırlama Çalışma Grubu
Tehlikeli Maddeler Komitesi	EASA Eğitim, Lisan ve İşletme Çalışma Grubu
Güvenlik Komitesi	Dil Yeterliliği Çalışma Grubu
Hava Aracı Tasarım ve İşletme Komitesi	Tehlikeli Maddeler Çalışma Grubu
Hava Trafik Hizmetleri Komitesi	Avrupa Mevzuata Çalışma Grubu
Hukuk Komitesi	

za yaptığımız çağrıya maalesef olumlu bir dönüş olmadı. Çağrımızı yanıtlayan birkaç meslektaşımız da çok yoğun olduklarını ve katkı veremeyeceklerini belirttiler. Oysa, bu platformlar deneyimli meslektaşlarımızın bilgi ve birikimlerini paylaşmaları, genç arkadaşlarımızın ise kendilerini geliştirmeleri için önemli bir fırsattır. Arkadaşlarımız, yurtiçinde ve

yurtdışında yapılacak komite toplantılarında hem ülkemizi, hem derneğimizi hem de Türk pilotlarını temsil edecekler, böylece TALPA çalışmalarına da aktif katılım sağlamış olacaklardır." diye konuştu. Komite ve Çalışma Gruplarına katılmak isteyen üyelerin 15 Mayıs 2014 tarihine kadar TALPA Genel Merkezine taleplerini bildirmeleri gerekiyor.

ANKARA GÜR KENT OTEL'DEN TALPA ÜYELERİNE UYGUN KONAKLAMA OLANAĞI

TALPA, Ankara Gür Kent otelde çok uygun koşullarla üyelerine konaklama olanağı konusunda kurumsal mutabakat sağladı. Sıhhiye'de Hitit heykelinin tam arkasında bulunan Gür Kent otel, merkezi konumu ve özellikle SHGM'ne sadece 3 km uzaklıkta olması nedeniyle ulaşım açısından da uygun bir nitelik taşıyor. Özellikle, Uçuş Okullarında öğrenim gören üyelerimize maddi anlamda önemli avantaj sağlayacak otel, üyelerimizin ve aile bireylerinin yapacağı konaklamalarda açık büfe kahvaltı dahil özel ücret uyguladığı gibi ekstra harcamalarda da % 10 indirim sağlıyor. TALPA kartlarını göstererek bu olanaktan yararlanmak isteyen üyelerimiz, rezervasyon ve her türlü bilgi için Satış ve Pazarlama Müdürü Füsun Topkara'ya 0312 435 50 50 numaralı telefondan ulaşabilecekler. Gür Kent Otel ile ilgili ayrıntılı bilgi, www.Talpa.org sitemizde yer alıyor.



AVRUPA KOKPIT DERNEĞİ: HAVACILIK POLİTİKASININ ŞEKİLLENMESİNDE HAVAYOLU PİLOTLARININ HİKAYESİ

Avrupalı iseniz ve uçuşunuz DNA hat içerisinde kabul ediliyorsa, “Brüksel”, “EASA”, “düzenleme” gibi sözcükler kelime dağarcınızın bir parçasıdır. Artan sayıdaki Havacılık Kanunlar ve Yönetmelikler’i Brüksel’de yapılmaktadır. Avrupa Kokpit Derneği’ni kuran pilotlar merkez olarak Avrupa Politikasının başkenti olan Brüksel’i seçti. Misyonu; uygulamalı deneyimleri ve uzmanlığı ile AB mevzuatının gelişimine destek olmak ve havacılığın gelişimine destek olmak ve havacılığın gelişimine destek olmak için adil çalışma koşullarını teşvik ederek, ulusal Pilot Derneklerinin eylemlerini koordine etmektedir.

Avrupa Kokpit Birliği 20 yılı aşkın bir süre önce Brüksel’de kuruldu. O zamandan beri uzmanlık alanlarını giderek geliştirdi, Avrupa ve dışındaki ülke üyeleri ile olan ilişkilerini güçlendirdi. ECA bugün, AB düzeyinde TALPA’nın da üyesi olduğu, 37 Avrupa Ülkesinden 38,000 aşkın üye pilotu temsil etmektedir.

ECA tam olarak nedir ve nasıl çalışır?

Bazıları ECA’yı Avrupa’daki pilotların şemsiyesi olan bir kuruluş olarak tanımlar. Bazıları için ise ECA, Avrupa Mevzuatı üzerinde bir rehber olarak veya IFALPA’nın Avrupa’daki bölgesel organı olarak görmektedir. Aslında kiminle konuştuğunuza bağlı olarak, oldukça basit olan bu soru, birbirinden farklı ama birbirini tamamlayıcı cevaplara yol açacaktır. Temel olarak ise ECA, Avrupa ve pilotlara odaklanmaktadır.

1993 yılında Tek Avrupa Havacılık Pazarının oluşumuyla birlikte, artık hava taşımacılığı tamamen ulusal olarak kontrol altında olmaktan çıkmıştır. AB kuralları havacılığın her alanında (uçuş yönetimi, uçuş mürettebatı, lisans, hava operayoları, adil rekabet, uluslararası hava trafiği anlaşmaları, hava trafik yönetimi, uçak bakım, istihdam koşulları vb.) pilotları etkilemektedir. Havacılıkta alınan kararlar ve yönetmelikler, bugünlerde Avrupa Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA), Avrupa Komisyonu, Avrupa Parlamentosu ve Bakanlar Konseyi’nin yanı sıra EUROCONTROL ve ECAC



gibi Avrupa kurumları tarafından şekillendirilmektedir. Bu kuruluşların bazıları tarafınızca bilinmeyebilir, bundan dolayı ECA sadece Avrupa düzeyindeki pilotları temsil etmekle kalmayıp, aynı zamanda ulusal pilot dernekleri ile Avrupa arasında görev görmektedir. ECA olarak, biz yasal prosedürlere rehberlik etmekteyiz.

Aynı zamanda Avrupa’da yasama ve politikaların gelişmelerini izlemekte, Avrupa düzeyinde lobi faaliyetleri düzenlemekte ve AB karar verici mercileri için bilgi sağlamaktayız. Örneğin, ECA danışma komiteleri ve pilot temsilcileri ile kural koyma ve güvenlik konularında EASA’ya danışmanlık yapmaktadır. ECA, 20 yıllık deneyimi ve tüm pilotların etkin katılımlarıyla, Avrupa ve aynı zamanda ulusal kural düzenleyicileri için uzmanlık ve tavsiyelerine güvenilir bir kaynak haline gelmiştir.

Pilotlar tarafından kurulan, Pilotlar için çalışan ECA tamamen uçuşla ilgili olabilir, ancak politik düzenlemelere yaklaşımı daha çok temel çerçevesinin belirlenerek ele alınması yönündedir.

Biz, pilotlar için, gönüllü pilotlar tarafından desteklenen küçük bir kadro ile Brüksel’de bulunan organizasyonuz, bu ECA’nın temel gücüdür. Pilotlar, operasyonel bilgi birikimi, deneyimi ve uzmanlığı ile havacılığın nihayi kaynağıdır. Pilotlar, AB kurumları için « gerçeklik kontrolü » sağlayan operasyonel bir kuruluş olarak hizmet verebilir. Profesyonel pilotlar yoğun uçuş programlarına rağmen, Avrupa’da kaliteli istihdamı korumak, havacılık güvenliğini artırmak için Brüksel’de çalışma grupları oluşturarak düzenli bir şekilde farklı kurum ve toplantılara katılarak kararlılıklarını gösterdiler.

ECA, şu anda 8 kişiden oluşan ekibi ile AB ilişkileri, havacılık, yasama, halkla ilişkiler konularındaki muazzam bir deneyim ve birikimi bir araya getirerek çalışmaktadır. Bu takım, sadece toplantı düzenlemekle kalmayıp aynı zamanda

net bir politik strateji belirlemekte, politika medya ve halkla ilişkiler alanında tavsiye vermektedir.

Sorumlu bir partner

Uçmak bir tutku ve içten gelen profesyonel bir çağrı olmakla birlikte, havacılık son yıllarda büyük değişimler geçirmiş çok güçlü bir sektördür. Avrupalı şirketler sadece ulusal alanda kendi aralarında değil Avrupa’da ve aynı zamanda uluslararası düzeyde rekabet etmektedir.

ECA, çalıştıkları şirket ne olursa olsun havacılık camiasındaki liberalleşmenin, pilotların haklarına ve çalışma koşullarına ilişkin sorumluluk gözeterek sağlanmasında rol oynar.

Örneğin; Avrupa genelinde birden fazla üsleri olan şirketlerde çalışan pilotların bilgilerini paylaşmaları ve onların havayolları ile olan diyaloglarını koordine etmelerini sağlamak için bir araya getiriyoruz. Avrupa’da sosyal bir partner olarak ECA, AB ile biraraya gelerek çalışma koşulları, iş sağlığı ve güvenliği gibi konularda müzakerelere etmektedir. Aynı zamanda pilotların çalışma koşullarını iyileştirmek ve Avrupa havacılık endüstrisine fayda sağlamak için diğer sosyal ortaklarla (örneğin, havayolları ve diğer havacılık çalışanları gibi) istişarelere katılmaktadır.

Son olarak ECA, Avrupa Pilotlarını küresel boyutta “Açık Semalar” müzakerelerinde aktif olarak temsil etmektedir. “Sosyal hükümler” ECA’nın bu alandaki somut bir başarısıdır; nitekim artık AB ve yabancı ülkeler - Amerika Birleşik Devletleri, Kanada veya Fas gibi- arasındaki Air Services Anlaşması’na bu hükümler sistematik bir şekilde dahil edilmektedir. Böylelikle havacılık camiasındaki gelişim ve değişimlerin Avrupa’daki pilotların çalışma koşullarına zarar vermemesi güvence altına alınmıştır.

Bütün bunlar pilotların ve Avrupa’daki derneklerin muazzam gönüllü katılım ve destekleri olmadan başarısızdı. Büyüyen ECA topluluğu şimdi ve gelecekte başarı örneği olacak ve “Pilot Güvenliği” sloganı altında Avrupa’yı pro-aktif bir biçimde şekillendirmeye devam edecektir

www.eurocockpit.be&

follow ECA on twitter @eu_cockpit

EUROPEAN COCKPIT ASSOCIATION: THE INSIDE STORY OF AIRLINE PILOTS SHAPING AVIATION POLICY

If you are European and flying is wired into your DNA, words such as “Brussels”, “EASA”, “regulation” are for sure part of your vocabulary. As a growing number of aviation laws and regulations are being made in Brussels, pilots have also established their base – the European Cockpit Association – in the political Capital of Europe. Its mission is to contribute with its expertise and “hands on” knowledge to the development of the EU legislation and to coordinate the action of national Pilot Associations to promote aviation safety and fair working conditions for airline pilots.

The European Cockpit Association was established in Brussels more than 20 years ago. Ever since, the organization has been growing, expanding its areas of expertise, building its relations with stakeholders and engaging more and more pilots in Europe and beyond. Today, ECA represents nearly 38,000 European pilots, organized within their national Pilot Associations in 37 European states, including approximately 700 Turkish pilots, which are represented by ECA on EU level.

What exactly is ECA and how does it work?

Some will describe ECA as an umbrella association for pilots across Europe, others – as a guide through the EU legislative “jungle”, or as the IFALPA’s regional body for Europe. In fact, depending on whom you talk to, this rather simple question would evoke different but complementary answers. The core of ECA however remains its focus on Europe and on pilots.

Since the advent of the Single European Aviation Market in 1993, air transport is no longer a purely national domain. EU rules are made in all areas of aviation that affect pilots, such as safety, flight crew licensing, air operations, fair competition, international air traffic agreements, air traffic management, aircraft maintenance, employment conditions, etc. Decisions and regulations are nowadays shaped by European Institutions such as the European Aviation Safety Agency (EASA), the European Commission, European Parliament and Council of Ministers, as well as EUROCONTROL and ECAC. There is no shame if some of these institutions do



not ring a bell to you. The often confusing and complicated European landscape is a real challenge for many.

This is why ECA is not only engaged in representing pilots at European level but also bridging the gap between national pilots’ associations and Europe. We guide them through the institutional landscape, legislative procedures and different players.

At the same time, we monitor European legislative and policy developments, pro-actively lobby at European level and provide information to EU decision-makers. For instance, ECA is closely consulted on rulemaking and safety issues by EASA through a number of pilot representatives in almost all of its consultative committees and groups. In its 20 years of experience, and with the involvement of all its active pilots, ECA has established itself as a credible source of expertise and advice for the European and national regulators.

By pilots, for pilots

ECA might be all about flying but its approach to policy making is very much bound to the ground. We are an organization for pilots, run by volunteer pilots and supported by a small staff in Brussels. This is ECA’s core strength. Pilots, as aviation experts, are the ultimate source of operational experience, information, knowledge and expertise. They can do a “reality check” and serve as an operational sounding board for EU institutions. Despite professional pilots’ busy flight schedules, they have shown their determination to improve aviation safety and safeguard quality employment in Europe by coming regularly to our working groups in Brussels and attending meetings with the different institutions.

The Brussels ECA staff – currently a team of 8 – combines substantial experience in the field of EU affairs, aviation, law and public relations. The team helps not only by facilitating and coordinating

meetings but also to define a clear political and lobbying strategy, advise on policy development and media and public relations.

A responsible social partner

But while flying is a passion and a professional calling, aviation is also a powerful industry, which in the past few years has gone through a significant change.

European companies do not only compete amongst each other nationally but also at European scale and increasingly at international level. ECA plays a role in ensuring that this liberalization is done in a socially responsible manner that respects the rights and working conditions of airline pilots regardless of the company they work for.

For example, we help pilots working in companies with multiple bases across Europe to get together to share information and to coordinate their dialogue with their airlines. As European Social Partner, ECA meets with the EU to discuss issues related to working conditions, health and safety at work and other related social initiatives. We also participate in consultations with other social partners (such as airlines and other aviation employees) to find agreements that improve pilots’ working conditions and benefit the European aviation industry, such as the European Working Time Directive for mobile staff in aviation.

Finally, ECA is active in representing European pilots in global “Open Skies” negotiations. A concrete achievement of ECA’s action in this area is the “social clause”, which is now systematically included in the Air Services Agreements between the EU and foreign countries such as the United States, Canada or Morocco. These clauses aim to ensure that liberalization will not harm the working conditions of European pilots.

All these things would not be possible without the enormous voluntary support by individual pilots and their associations across Europe. The growing ECA community has been an example of success for many years now and it will continue to pro-actively shape Europe’s under the motto “Piloting Safety”.

www.eurocockpit.be&

follow ECA on twitter @eu_cockpit



İKİLİ HAVACILIK ANLAŞMALARINI: GÖKYÜZÜ KÖPRÜLERİ



Bilindiği üzere havayolu işletmeleri, ülkeler arasında yapılan ikili havacılık anlaşmalarında belirlenen uçuş noktalarına ve sefer sayılarına göre yurt dışı uçuşlarını gerçekleştirmektedir. Sivil havacılık otoriteleri arasında imzalanan bu anlaşmalar, uçuş ağının ve havacılığın gelişmesinde oynadıkları kilit rol kadar ülke ekonomisinin, ticaretin ve turizmin gelişmesinde de itici unsur oluşturmaktadır.

Bu noktadan hareketle ülkemiz de, 2003 yılında başlatılan Bölgesel Havacılık Projesi çerçevesinde, sivil havacılık sektöründe büyük ilerleme kaydetmiş ve ardından “Türk Vatandaşının Dünyada Uçamayacağı Yer Kalmayacak” sloganıyla yurt dışı uçuş ağının geliştirilmesine yönelik büyük bir hamle yapmıştır.

Daha önce anlaşma yapılmamış ülkelerle ikili havacılık anlaşması imzalanmış ve mevcut anlaşmalar yeni uçuş noktaları ve sefer artışlarını içerecek şekilde yeniden revize edilmiştir. Frekans artışı, yeni uçuş noktalarının belirlenmesi ve çoklu tayinin yanı sıra kargo taşımacılığı, code share, bakım ve eğitim alanında işbirliği yapılmasına dair maddeler de içeren ikili havacılık anlaşmalar ile, Türkiye'nin uçuş ağında çok hızlı bir büyüme yaşanmıştır.

2002 yılında 81 ülke ile havacılık anlaşması bulunan Türkiye, bu sayıyı 10 yılda ikiye katlayarak dünyada hiçbir ülkenin ulaşamadığı bir rekora imza atmıştır. Bu-

gün 160 ülkeyle ikili havacılık anlaşması bulunan Türkiye, dünyanın en yaygın uçuş ağına sahip ülkelerinden biri haline gelmiştir. Türk havayolu işletmeleri anlaşma yapılan ülkelerde 250'nin üzerinde noktaya doğrudan sefer düzenlemektedir.

Sadece 2013 yılında 24 yeni ülke ile daha ikili havacılık anlaşmasına imza atan Türkiye, geçtiğimiz yıl ayrıca revize edilen 22 anlaşmayla da yurtdışındaki mevcut uçuş noktalarına 220 ilave frekans hakkı sağlamıştır. Afrika ve Amerika Sivil Havacılık Konferansları'nın da katkısıyla geçtiğimiz yıl 73 ile sivil havacılık müzakeresinin yürütülmüş olması Türkiye adına büyük bir başarıdır. 2002 yılında sadece 7 ülke ile havacılık müzakeresi yapan Türkiye'den, bir yılda 70'in üzerinde sivil havacılık müzakeresi yürüten bir ülke durumuna gelinmiştir.

Özellikle Afrika ülkeleri ile yapılan anlaşmalar, ticaret hacminin gelişmesinde büyük rol oynamaktadır. Bugün itibariye Afrika'da anlaşma yaptığımız ülke sayısı 50'ye ulaşmış olup, Afrika'daki en büyük uçuş ağına sahip bir ülke olarak Afrika pazarındaki konum hızla güçlenmektedir. Ortadoğu ülkeleriyle ikili hava anlaşmalarının yeni noktaları ve sefer artışlarını içerecek şekilde yeniden revize edilmesiyle birlikte, havayolu işletmelerimizin bu pazarından aldıkları pay özellikle transit taşımacılık açısından büyük bir ivme kazanmıştır.

Uzakdoğu ülkeleriyle havacılık anlaşmaları revize edilmek ve yeni anlaşmalar imzalanmak suretiyle, bağlantılı uçuşlar güçlendirilmektedir. Özellikle kıtalararası lojistik HUB'lara yönelik atılan adımlar, Uzakdoğu Pazarına erişim noktasında çok önemli fırsatlar sunmaktadır. Rusya ile yapılan anlaşma ile, Türk Cumhuriyetleri ile Uzakdoğu uçuşlarımızda Rusya Hava Sahası ve Transsibirya hattını kullanılması sağlanmıştır. Uzakdoğu'daki en önemli durak olan Hindistan, sivil havacılıkta önemli bir HUB konumundadır ve yapılan anlaşma kapsamında rota güzergahındaki noktalarda sınırlama olmaksızın iki ülke arasında 3. 4. ve 5. Trafik Haklı kargo seferleri imkanı bulunmaktadır. 3. Taraflar hariç Kod Paylaşımı yapılabilmektedir.

İkili havacılık anlaşması yapılan ülkelerin bölgeler bazındaki dağılımı ise şu şekildedir: Avrupa (AB Üyesi), Almanya, Finlandiya, İsveç, Macaristan, Slovenya, Avusturya, Fransa, İsviçre, Malta, Yunanistan, Belçika, Hırvatistan, İtalya, Norveç, Estonya, Bulgaristan, Hollanda, İzlanda, Polonya, İspanya, Çek Cum., İngiltere, Letonya, Portekiz, Lüksemburg, Danimarka, İrlanda, Litvanya, Romanya, Slovakya Avrupa (AB Üyesi Olmayan): Arnavutluk, Karadağ, Moldova, Belarus, Kosova, Rusya, Bosna Hersek, Makedonya, Sırbistan Amerika: A.B.D., Güney: Antigua Barbuda, Guetamala, Paraguay, Venezuela,

Kanada, Arjantin, Guyana, Peru, Küba, Meksika, Belize, Honduras, Saint Lucia, El Salvador, Orta Dominik C., Brezilya, Kolombiya, Saint Vincent And Grenadines, Nikaragua, Jamaika, Ekvador, Kosta Rika, Trinidad Tobago, Uruguay Ortadoğu: BAE, İsrail, Lübnan, Ürdün, Bahreyn, Katar, S.Arabistan, Yemen, Irak, KKTC, Suriye, İran, Kuveyt, Umman Orta Asya: Azerbaycan, Özbekistan, Gürcistan, Tacikistan, Kazakistan, Türkmenistan, Kırgızistan Asya: Afganistan, G. Kore, Maldivler, Sri Lanka, Kamboçya, Bangladeş, Hindistan, Malezya, Tayland, Lao, Bruney Sultanlığı, Hong Kong, Moğolistan, Vietnam, Pakistan, Çin, Japonya, Nepal, Endonezya, Singapur, Filipinler Afrika: Angola, Eritre, Gine, Benin, Çad, Gambiya, Komorlar, Mısır, Botswana, Dem. Kongo Cum., Gana, Kongo, Moritanya, Burkina Faso, Etiyopya, Güney Afrika Cum., Lesotho, Mozambik, Burundi, Fas, Güney Sudan, Libya, Nijer, Cezayir, Fildişi Sahili, Kamerun, Madagaskar, Nijerya, Cibuti, Gabon, Kenya, Mali, Orta Afrika Cum., Ruanda, Sierra Leone, Swaziland, Togo, Yeşil Burun Adaları, Sao Tome & Prı., Somali, Şeyseller, Tunus, Zambiya, Senegal, Sudan, Tanzanya, Uganda, Zimbabve Okyanusya: Avustralya, Fiji, Yeni Zelanda

Bugün havayolu işletmelerimiz, ikili anlaşmalar kapsamında dünyanın pek çok noktasına uçabilmektedir. Anlaşmamız olan ancak henüz sefer başlatılmamış ülkelere uçuş konusunda hiçbir sınır bulunmamaktadır. Bir hatta sefer başlatılabilmemesi, uçak tipi, maliyetler ve talep gibi çok değişken unsurlara göre planlanmaktadır. Havayolu işletmeleri, bu ülkelerde oluşan potansiyel ve talep kapsamında yeni hatlara uçuşları başlatabileceklerdir. Ülkemizden her yıl ortalama yurt dışında 30 yeni hat açılmaktadır. İkili anlaşmaları sonucunda yeni hatların açılmasına yönelik yasal zemin hazır hale getirilmektedir.

Sivil havacılıktaki sürdürülebilir büyümenin yanı sıra ticari ve ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi ile dünya ile entegrasyonda önemli rol oynayan ikili havacılık anlaşmaları, Genel Müdürlüğümüzün öncelikleri arasında yer almaktadır. SHGM'nin ikili havacılık anlaşmalarına yönelik hedefinde, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'ya üye 192 ülkenin tümüyle ikili havacılık anlaşması imzalamak yer almaktadır.

HAVA ULAŞTIRMA ANLAŞMALARI BİLGİ

7 Aralık 1944 tarihli Şikago Konvansiyonu, Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması'nı düzenleyen bir anlaşmadır ve



üye ülkeler bu kapsamda sivil havacılık faaliyetlerini yürütmektedir. Bununla birlikte, ticari hakların düzenlenmesi konusunda bir mutabakat sağlanmadığından, bu hakların ikili sözleşmeler yoluyla düzenlenmesi gereği doğmuştur. Bu kapsamda üye ülkeler, 11 Şubat 1946'da ABD ve İngiltere arasında imzalanan Bermuda Anlaşması'na dayanarak ikili anlaşmalar tesis etmek yoluna gitmişlerdir. Türkiye'nin yaptığı bu anlaşmalar da, bu nitelikteki çerçeve anlaşmaları olup, karşılıklılık esasına dayanmaktadır.

Hava Ulaştırma Anlaşmaları; bir ana metin ile ek veya eklerden oluşmaktadır. Ana metni; trafik hakları, kapasite, tarafların tayin edeceği havayolları, bu havayollarının ne şekilde yetkilendirileceği, verilen yetkilerin geri alınması ya da durdurulması, uçuş emniyeti, uçuş güvenliği, anlaşmazlıkların çözümü, mali hükümler, ücret tarifeleri, tarifelerin onaylanması gibi önemli devletlerarası hükümleri içermektedir. Anlaşmaların ekinde ise, uçuş düzenlenecek hatlar, bu hatlar için verilmiş trafik hakları ve kod paylaşımı gibi ticari konular yer almaktadır.

Havayolunun iki ülke arasında mevcut olan Hava Ulaştırma Anlaşması hükümlerine uygun olarak tayin edilmiş olması ilk şart olup, AIP çerçevesinde yapacağı başvuru değerlendirilmeye alınmaktadır. Havayolları, Hava Ulaştırma Anlaşmalarının Hat Çizelgelerinde belirlenmiş şehirlere tarifeli seferler düzenleyebilir. Kod paylaşımı ise; başka bir havayolu tarafınca işletilen hava aracı ile hava taşımacılığı sunan havayolunu ifade etmektedir.

Hava ulaştırma anlaşmalarında

9 Trafik Hakkı vardır:

1. Trafik Hakkı: İniş yapmadan, yabancı bir devletin hava sahasından geçiş

yapmak.

2. Trafik Hakkı: Yabancı bir devlete sefer yaparken, bir başka yabancı devletin hava meydanlarına akaryakıt ikmali ve teknik bakım için iniş yapmak.

3. Trafik Hakkı: Bir şirketin, kendi ülkesinden, yabancı bir ülkeye sefer düzenlemesi.

4. Trafik Hakkı: Bir şirketin, yabancı bir ülkeden, kendi ülkesine sefer düzenlemesi.

5. Trafik Hakkı: Uçuşun başlangıç veya bitiş noktası şirketin kendi ülkesi olması şartıyla, iki yabancı devlet arasında uçuş yapılması.

6. Trafik Hakkı: Seferin çıkış noktasının yabancı bir ülke olduğu ve şirketin kendi ülkesine iniş yapıldıktan sonra bir başka yabancı ülkeye devam edilebilmesi.

7. Trafik Hakkı: Kendi ülkesine iniş yapmadan, iki yabancı ülke arasında ticari taşımacılık yapılması.

8. Trafik Hakkı: Uçuşun başlangıç veya bitiş noktası kendi ülkesi olmak şartıyla, bir havayolu şirketlerinin yabancı bir ülke içerisinde, birden fazla havalimanı arasında sefer düzenlemesi.

9. Trafik Hakkı: Yabancı bir ülkenin iç hatlarında ticari taşımacılık yapılması.

Open Skies Anlaşmaları; frekans, kapasite, 6.trafik hakkına kadar tüm ara ve öte noktalardan Anlaşma imzalayan iki ülkenin tüm tarifeli sefer noktalarına yolcu kargo seferleri yapılmasına imkan veren anlaşmadır. Ülkemiz sadece Amerika Birleşik Devletleri ile Open Skies Anlaşması imzalamıştır. Almanya ve İngiltere anlaşmaları ise ülkemiz ile iki ülkedeki tüm noktalar arasında frekans kısıtlaması olmaksızın 3. 4. trafik haklı sefer yapılabilmesine imkan vermektedir.

BU GURUR HEPİMİZİN... İLK DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ İSTANBUL'DA KUTLANACAK

26 Nisan 2014 günü İstanbul bir ilke sahne olacak. Bugüne kadar sadece ülkemizde Pilotlar Günü olarak kutlanan etkinlik, bu yıldan itibaren her yıl Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanmaya başlanacak. 2013 yılında Dublin'de yapılan IFALPA Genel Kurulunda TALPA heyetinin yaptığı öneri kabul edilmiş ve 26 Nisan'ın bundan böyle küresel bazda Dünya Pilotlar günü olarak kabul edilmesi ve tüm dünyada eşzamanlı olarak kutlanması kararlaştırılmıştı. Aynı toplantıda Dünya Pilotlar Günü'nün birincisinin, öneri sahibi olarak TALPA'nın evsahipliğinde İstanbul'da yapılması da kabul edilmişti. Bilindiği gibi 26 Nisan, ülkemizde 1 numaralı pilot lisansına sahip olan pilot Feza Evrensev'in Türkiye semalarında ilk uçuşu yaptığı gün olarak kayıtlara geçmişti. Bu günün anısına yaklaşık 15 yıldır her 26 Nisan, TALPA'nın öncülüğü ve organizasyonu ile Pilotlar Günü olarak kutlanıyor. Bu yıl ilk kez uluslararası düzeyde kutlanacak olan Pilotlar Gününe ilişkin bilgi veren TALPA Başkanı Kpt. Plt. Gürcan Mantı "Dünyada Anneler Günü, Babalar Günü, Kadınlar Günü gibi birçok özel gün var. Pilotlar Günü'müzü uluslararası bir nitelik kazandırarak tüm dünya pilotlarına ve mesleğimize armağan etmenin onurunu da TALPA olarak yaşıyor ve bundan gurur duyuyoruz. Bu aynı zamanda, uluslararası meslek örgütleri nezdinde TALPA'nın artan itibarının da bir göstergesi..." diye konuştu.

Öneri sahibi ülke sıfatıyla, ilk organizasyonun kusursuz olması için çalışmalarını sürdüren TALPA yönetimi yoğun bir etkinlik programı hazırladı. IFALPA ve ECA yetkililerinin de davet edildiği organizasyon kapsamında, 25 Nisan günü düzenlenecek olan Uluslararası Pilotlar Çalıştayında uzman katılımcılar



Mesai Talimatları, Yorgunluk ile Pilotların Hukuki Güvenliği konularında sunum yapacaklar. 26 Nisan günü ise, Taksim Atatürk Anıtında düzenlenecek törenden sonra akşam Ataköy Sheraton Otelde

Dünya Pilotlar Günü kutlaması yapılacak. Organizasyon, 27 Nisan Pazar günü Hezarfen havaalanında gerçekleştirilecek Solotürk gösterisi ve çeşitli havacılık etkinlikleri ile son bulacak.

“TALPA” ÜYELERİNE VE PERSONELİNE ÖZEL
*15.000₺ İNDİRİMİ

%1
KDV



DUMANKAYA TREND RESIDENCE Arsa Sahibinden,

KURTKÖY'DE
SÜPER FIRSAT!

**188.000 ₺'den başlayan fiyatlarla...



HEMEN
TESLİM!



%85
YEŞİL+MAVİ
ALAN

%95'inde yaşamın başladığı 1436 daireden kalan son fırsat daireler...

- 10 Ana Yapı, Birbirinin Manzarasını Kesmeyen 'T' Bloklar
- 24 saat Residence Hizmeti
- Bekleme, Dinlenme ve Sanat Köşelerinden Oluşan Geniş Lobi
- 3. Kat Bahçeleri
- Köprülere Açılan Göletler
- Palmiye Adası
- 1 km. Yürüyüş ve Koşu Parkuru
- 4 Açık 1 Kapalı Havuz
- TrendyClub
- Futbol, Basketbol ve Voleybol Sahaları
- Satranç Platformu
- Tenis Kortları
- Badminton Alanı
- Çocuk Parkları
- Alışveriş Merkezi
- Kapalı / Açık Otopark



Sabiha Gökçen Havaalanı'na 4 km., VIAPORT AVM'ye 2 km.,
E-5 10 km., TEM 2 km., Yalova Hızlı Feribotu 14 km.

*188.000₺, 15.000₺ indirim kullanılmış fiyattır. Daireler stoklarla sınırlıdır.

*Bu kampanya 30.06.2014 tarihine kadar geçerli olup, başka bir kampanya ile birleştirilemez.

Dedepaşa Cad. Dumankaya Trend Residence
Satış Ofisi C3 Blok D:3 Kurtköy / Pendik - İstanbul
www.kurtkoytrend.com

İSMAİLOĞLU GAYRİMENKUL
SATIŞ OFİSİ
0216 482 96 51





HAVACILIK HUKUKU ÜZERİNE

Avukat NAZLI CAN
TALPA Hukuk Müşaviri
nazli@can.aero



UÇAK KAÇIRMA SUÇU

7 Şubat 2014 tarihinde Pegasus Havayolları'na ait Kharkov-İstanbul seferini yapan uçağın Ukrayna uyruklu Artem Kozlov tarafından kaçırılma girişimi kaptan pilotun başarılı bir şekilde süreci yönetmesinin de katkısıyla elim bir neticeye varmadan sonuçlandırıldı. Peki uçak kaçırma suçunun hava hukukunda yeri nedir?

Havacılık tarihindeki ilk uçak kaçırma eyleminin 21 Şubat 1931'de Ford imalatı tri-motor uçağının Peru'nun başkenti Lima'dan Arequipa'ya giderken Byron Rickards tarafından kaçırılması olduğu kayda geçmiştir.¹ Ticari uçağın ilk kaçırılması ise 1948 yılında gerçekleşmiştir ve neticesinde Cathay Pasifik'in hava aracı Macao yakınlarında okyanusa çakılmıştır. Çok sayıda elim hadise dolayısıyla konunun hukuki düzenlemesinin yapılmasına ihtiyaç duyulmuş olduğu sarhtır. Peki



uçak kaçırma ile ilgili düzenlemeler nerede yer almaktadır? Hava korsanı kime denir? Nasıl müeyyidelendirilir?

Konunun hukuki alt yapısına bakacak

olduğumuz takdirde ilk olarak 29 Nisan 1958 tarihli Açık Denizler Hakkında Cenevre Sözleşmesi'ndeki düzenlemelerden bahsetmek gerekecektir. Sözleşme her ne



kadar aslen açık denizlerle ilgili olsa da hava korsanlığı ile ilgili hükümler de ihtiva etmektedir.

Sözleşme uyarınca;

a) Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından :

i) Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;

ii) Hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;

b) Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;

i) a ve b fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil korsanlık sayılmaktadır.

Peki Cenevre Sözleşmesi akid devletlere ne yetki vermektedir?

Sözleşme uyarınca akid devletlere korsanlık fiili ile ele geçirilmiş olan uçaklara açık denizde veya hiçbir devlet yetkisinde olmayan yerlerde el koyma yetkisi ile bu uçakta olan kişilerin yakalanması ve el koyulması ile ilgili yetkileri düzenlenmiştir. Ancak bu yetki keyfi olarak kullanılamayacaktır zira keyfi el



koyma halinde sorumluluk ile el koyma yetkisi olan gemi ve uçaklar da yine Sözleşme'de sarıh olarak düzenlenmiş olan hususlardandır.²

Ancak maddelerin tetkik edilmesi halinde görülebilecektir ki işbu düzenlemeler her türlü hava korsanlığını ihtiva eder mahiyette değildir mesela kişisel amaçlarla işlenmemiş eylemler madde lafzı uyarınca kapsam dahilinde değildir ve bu nedenledir ki takip eden yıllarda münhasıran uçak kaçırma suçu için konvansiyonlar tanzim edilmiştir.

ICAO'nun Çalışmaları:

1963'te ICAO kaçırılmış uçağın indiği ülkelerin mümkün olan en kısa sürede hava aracı kumandanının hava aracının yönetimini yeniden alabilmesi ve yolcu ve mürettebatın yolculuklarını devam edebilmesi için gerekli çalışmalar yapmasına yönelik olarak genel bir çerçeve oluşturmuştur.

1963 Tokyo Konvansiyonu'nda yer alan işbu düzenlemeler uluslararası işbirliği ile ilgili ilk adım sayılabilir. Konvansiyon'un yaygın şekilde kabulü



ve uygulanabilirliği için ICAO Genel Kurulu Eylül 1968'de Buenos Aires'deki toplantısında A16-37 sayılı kararı alarak devletlere Tokyo Konvansiyonu'nu onaylamaları için çağrıda bulunmuştur.³ Aralık 1968'de hava korsanlığı yapanların yargılanması ile ilgili düzenleme çalışmalarını başlatmıştır.⁴

Hava aracının sabote edilmesi ve zarar görmesi hadiselerinin artması dolayısıyla korsanlığının yanısıra hava aracının sabote edilmesinin de düzenlenmesi ihtiyacına binaen ICAO Genel Kurulu olağanüstü bir oturum düzenlemiştir. Ancak Aralık 1970'de Lahey'de hava araçlarının yasa dışı ele geçirilmesini değerlendirmek üzere Diplomatik Konferans'ın toplanacağı kesinleşmiş olması ve bir konvansiyon yapılması ile ilgili ivme kazanılmış olması dolayısıyla yeni gündem maddeleri ilave edilerek sürecin uzatılması istenilmediği için hava aracının sabote edilmesi ile ilgili olarak ayrı bir konvansiyon yapılması uygun görülmüştür. 16-30 Haziran 1970 tarihleri arasında gerçekleşen toplantıda A17-20 sayılı karar ile Konsey'den kuzey yarım kürede 1971 yazı bitmeden önce bir Konvansiyon hazırlanmış olabilmesi amacıyla Hukuk Komitesi'ni bir araya getirmesi istenilmiştir. Bu nedendir ki hava aracının sabote edilmesini düzenleyen Montreal Konvansiyonu 1971'de ayrıca düzenlenmiştir.⁵

Konumuza dönecek olursak; arz etmiş olduğum üzere özellikle 60'lı yılların sonunda ve 70'lerin başında çok sayıda uçak kaçırma olayı gerçekleşmiştir. 1968 yılında 33⁶, 1970 yılında ise 70 tane başarılı uçak kaçırma hadisesi olmuş olması düzenlemelerin gerekliliğine dikkat çekmiştir. Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi Seyir Halindeki Sivil Hava

Araçlarının Kuvvet Kullanılarak Yön Değiştirmesi ile ilgili 12 Aralık 1969 tarihli 2551 (XXIV) kararında devletlere gerekli tüm tedbirleri almaları; hava korsanlarını cezalandırmaları ve ICAO'ya destek vermeleri için dair çağrıda bulunmuştur.⁷ Ancak özellikle Eylül 1970 bu anlamda bir dönüm noktası olmuştur. Şöyle ki; Filistin Halk Kurtuluş Cephesi tarafından 6 Eylül 1970'de üç uluslararası havayolu şirketine ait Swissair DC-8, TWA Boeing 707 ve PANAM Boeing 747 uçakları aynı anda kaçırılmış bunlardan ikisi Amman'ın kuzey doğusundaki Dawson Havaalanı'na biri de Kahire'ye indirilmiştir. 9 Eylül'de de BOAC uçağı kaçırılmıştır.⁸ PANAM uçağı Kahire'ye inmeden kısa bir süre önce hava korsanlarından birinin el bombasının pimini çekmiş olması sebebiyle yolcu tahliyelerinin bitiminden kısa bir süre sonra uçak patlamıştır. Aynı gün Boeing 707 uçağı da kaçırılmaya çalışılmıştır ancak başarısızdır zira hava aracında bulunan Patrick Arguello isimli İsrail'li muhafız hava korsanını vurarak öldürmüştür. Bunun üzerine 9 Eylül 1970'de Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi 286 no.lu kararı kabul ederek bütün yolcu ve mürettebatın serbest bırakılması ve devletlerin ilerleyen zamanlarda başkaca uçak kaçırma eylemlerinin olmasını önleyecek tedbirler alması için çağrıda bulunmuştur.⁹

Aynı eylemin devamı olarak üç gün sonra da yukarıda da belirttiğim gibi bir BOAC uçağı daha kaçırılmıştır ve 11 Eylül'de bazı rehinelere pazarlık amaçlı tutulması suretiyle çoğu kişinin serbest bırakılmasının ardından 12 Eylül'de Dawson's Havaalanı'ndaki üç hava aracı da havaya uçurulmuştur.¹⁰

25 Kasım 1970'teki 2645 (XXV) sayılı kararı ile Birleşmiş Milletler Genel Ku-

rule da hava aracı korsanlığını kınamış ve bu kişilerin müeyyidelendirilmesi ile ilgili olarak gerekli tüm tedbirlerin alınması için devletlere çağrıda bulunmuştur. Aynı kararda Tokyo Konvansiyonu'nun onanması için de davette bulunulurken Lahey'de Aralık ayında gerçekleştirilecek toplantıda başarılı neticeler elde edilebilmesi için gereken tüm çabanın sarf edilmesi için devletlere çağrıda bulunulmuştur.¹¹

16 Aralık 1970'de Lahey'de Uçakların Yasadışı Olarak Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi imzalanmıştır. İşbu sözleşmenin ülkemiz tarafından onaylanmasının uygun bulunduğu dair kanun da 14384 sayılı ve 07.12.1972 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Sözleşme'deki bazı düzenlemeler şu şekildedir :

- Her akit devlet suçu şiddetli cezalarla cezalandırmayı taahhüt etmektedir.

- Suçlunun veya suçlu olduğu iddia edilen şahsın kendi toprakları üzerinde bulunduğu her akit devlet, şartların yeterli olduğuna kanaat getirmesi halinde bu şahsı tutuklayacak veya mevcudiyetini temin edecek diğer tedbirleri alacaktır.

- Suç akit devletler arasında mevcut suçluların iadesi anlaşmalarında iadesi mümkün bir suç olarak sayılacaktır.

- Akit devletler milli kanunlarına uygun olarak ICAO'ya suçun şartları, uçağın kontrolünün hava aracı kumandanına iade edilebilmesine ve yolcu ve mürettebatın yolculuklarına devam edebilmesine yönelik olarak alınmış olan tedbirler, suçlu veya suçlu olduğu iddia edilen şahıs hakkında alınan tedbirler ve özellikle iade formalitelerinin sonuçları hakkında en seri şekilde bilgi vereceklerdir.

Uçak kaçırma suçunun mutlak suretle

müeyyidelendirilmesi amacıyla uluslararası toplantılarda da konunun önemi ifade edilmiştir. Bonn'da 1978'de yapılmış olan Ekonomik Zirve Toplantısı'na katılan 7 ülke derhal yürürlüğe girmek üzere hava korsanlarını izlemeyi, ya da yargılamak üzere başka ülkelere göndermeyi ya da kaçırılan uçakları geri vermeyi kabul etmeyen ülkeleri hava ulaşımı alanında boykot etmeyi kararlaştırmışlardır. Bonn Deklerasyonu uyarınca bu gibi ülkelere uçak seferleri düzenlenmeyecek ve uçakların zirve toplantısına katılan 7 ülkenin topraklarına inmesine izin verilmeyecektir.¹² 29 Haziran 1979'de Tokyo'da gerçekleştirilen Ekonomik Zirve'de de Bonn Deklerasyonu'na geniş destek verilmesinden dolayı duyulan memnuniyet ifade edilmiştir.

Uçak kaçırma suçunun müeyyidelendirilmesine müteallik bir diğer önemli düzenleme ise Terörizmin Bastırılmasına Dair Avrupa Sözleşmesi(1978)'dir. 26.03.1981 tarihli ve 17291 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmasını ve onay belgelerinin Avrupa Konseyi'ne tevdiini müteakip 20.08.1981 tarihi itibarıyla Türkiye açısından da yürürlüğe girmiş olan Terörizmin Bastırılmasına Dair Avrupa Sözleşmesi'nde Lahey ve Montreal Kovansiyonları'nda düzenlenen suçların politik suç kapsamı dışında tutulmuştur. Bu suretle iadesi istenilen suçlu ile ilgili olarak talep edilen devletin suçun siyasi mahiyetine dayanarak geri verme talebine karşı çıkması olanağının ortadan kaldırılması veya sınırlandırılması suretiyle oluşabilecek boşluğun önüne geçilmesi amaçlanmıştır.¹³

Son olarak kendi hukukumuzdaki düzenlemelerden söz edecek olursak; Türk Ceza Kanunu'nun 223. maddesine göre cebir veya tehdit kullanarak ya da huku-



ka aykırı başka bir davranışla hava ulaşım aracının hareket etmesini engelleyen veya bu aracı gitmekte olduğu yerden başka yere götüren kişi beş yıldan on yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. Bu

suçun işlenmesi sırasında kişilerin hürriyetinin sınırlandırılması ve/veya kasten yaralama suçlarının işlenmesi halinde ise ayrıca cezaya hükümlenacağı da aynı maddede düzenlenmiştir.¹⁴

1- <http://www.guinnessworldrecords.com/records-5000/first-hijack-of-an-aircraft/>

2- http://www.unicankara.org.tr/doc_pdf/denizhukuku.pdf

3- Milde; Michael. International Air Law and ICAO. Legal Management of Aviation Security; Eleven International Publishing; s.211

4- Elias; Bartholomew. Airport and Aviation Security: U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrorism; CRC Press Taylor & Francis Group; 2010; s.4s.6

5- Milde; Michael. s.222.

6- Bazı kaynaklarda 30 denilmektedir.

7- McWhinney; Edward. Aerial Piracy and International Terrorism : The Illegal Diversion of Aircraft and International Law; Martinus Nijhoff Publishers; 1987; s.19

8- Yeşilyurt; Nuri. Ortadoğu'da Rejim Güvenliği ve Küçük Devlet: Ürdün Örneği; Ankara,2013, s.161

9- <http://unscr.com/en/resolutions/doc/286>

10- Elias; Bartholomew; s.4

11- <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/349/10/IMG/NR034910.pdf?OpenElement>

12- http://gazetearsivi.milliyet.com.tr/GununYayinlari/OSAsds6lCgJYyyM2K3lAw_x3D_x3D_

13- <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2012-100-1193>

14- <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k5237.html>

HAVACILIK

Kpt.Plt. Murat Serhat AVCU
Körfrez Havacılık



GENEL HAVACILIK

“ Genel havacılık, askeri olmayan ve belli bir tarifeli hava taşımacılığı hariç her türlü uçuşu kapsamakta ve çok geniş bir alanda faaliyet göstermektedir. Gelecekte uçuşların büyük çoğunluğunun bu şekilde olması beklenmektedir. ”

İçerdiği çok geniş kapsamlı uçuşlar nedeniyle, genel havacılığı basit bir tanımla sınırlandırmak kolay değildir genel havacılık, iş amaçlı uçuşları, özel havacılığı, uçuş eğitimlerini, balonlu uçuşları, paraşüt atlayışlarını, yelken kanat uçuşlarını, planör uçuşlarını, hava fotoğrafçılığını, motorlu yelken kanat uçuşlarını, polis devriye uçuşlarını, orman yangını uçuşlarını ve diğer birçok farklı uçuşu kapsar.

Hava taksi ve genel havacılık, çoğumuzun merak ettiği ancak sivil havacılık sektörü içerisinde çalışanların dahi yabancı olduğu bir alandır. Bu nedenle öncelikle Türk Sivil Havacılığı Yönetmeliğine göre SHY-6A ve SHY-6B ayrımını yapmak daha doğru olacaktır.

SHY-6A havayolları ile birlikte aynı zamanda hava taksi firmalarının faaliyetlerini de düzenlemektedir. En fazla on dokuz koltuk kapasitesine sahip Türk tescilli hava araçları ile ticari hava taşımacılığı yapan işletmeler Hava Taksi işletmeleri olarak adlandırılmaktadır.

SHY-6B ise tamamen Genel Havacılık faaliyetlerini kapsamaktadır. Ticari hava taşımacılığı kapsamında olmayan yolcu ve yük taşımacılığı yapan işletmeler ile ücret karşılığı olup olmadığına bakılmaksızın önceden belirlenmiş bir hava sahasında ve belirlenmiş bir amaca yönelik olarak gerçekleştirilen operasyonları ve eğitim faaliyetleri yapan işletmeler Genel Havacılık İşletmeleri olarak adlandırılmaktadır.

SHY-6B YE göre düzenlenen genel havacılık faaliyetleri aşağıdaki gibi sınıflandırılır.

(1) Hava işleri;

- Zirai ilaçlama, püskürtme ve yangınla mücadele faaliyetleri
- Helikopter ile harici yük taşıma operasyonları
- Reklam ve tanıtım amaçlı uçuşlar ve havadan pano çekimi faaliyetleri
- Havadan spor müsabakaları görüntüleme, trafik yoğunluğu raporlama ve benzeri amaçlı uçuş faaliyetleri
- Havadan fotoğrafçılık, haritalama, coğrafi ve sismik araştırma faaliyetleri
- Paraşüt atma faaliyetleri
- Arama kurtarma, afet yardım faa-

liyetleri

g) Av-yaban hayatını havadan koruma ve kontrol faaliyetleri

ğ) Tohumlama yapılması, orman zararlıları ile mücadele faaliyetleri

h) Su havzalarının, nehirlerin, göletlerin, barajların kontrolü ve takibi faaliyetleri

ı) Ormanların havadan keşif ve kontrolü ile gözetleme faaliyetleri... vb

(2) Amatör Havacılık Faaliyetleri;

a) Amatör havacılık faaliyetleri, bir gerçek veya tüzel kişinin hiçbir mali kazanç olmaksızın yürüttüğü havacılık faaliyeti türünü kapsar.

b) Amatör havacılık faaliyetlerinde kullanılacak uçakların azami kalkış kütlesi 5700 kilogramın altındadır. Amatör havacılık faaliyetlerinde kullanılacak helikopterler ise tek motorlu ve azami kalkış kütlesi 3175 kilogramın altındadır.

c) Amatör havacılık faaliyetleri Genel Müdürlük veya Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilen kurum veya kuruluş tarafından yürütülür, sertifikalandırılır ve denetlenir.

d) İlgili kurum ve kuruluşlar tarafından amatör havacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için tedbirler alınır.

İşletme, kuruluş aşamasında hangi faaliyet alanında yer alacağını sonuç olarak SHY-6A veya SHY-6B yönetmeliklerinden hangisine tabi olacağını kararlaştırdıktan sonra tüm hazırlıklarını ve yasal gerekliliklerini seçtiği faaliyet alanında ve ilgili yönetmeliğe göre yapar. Her iki yönetmeliğe tabi işleticiler arasında sermaye yapıları ve uçak başına şart koşulan teminatlar gibi farklılıklar mevcuttur. Genel havacılık lisansı altındaki işletmelerin yurtdışı uçuşlarında ilgili otoritelerden alınacak izin onaylarının daha esnek olmasına rağmen özellikle yurtdışı destinasyonlarında alınacak yakıt ve yer hizmetleri ücretlerine vergi ilave edilmektedir.

2012 yılı 2011 ile karşılaştırıldığında da, genel havacılık ve hava taksi uçuşları, birçok Avrupa ülkesinin aynı zaman diliminde gerçekleştirdiği uçuş sayısı %7-8 oranlarında düşüş göstermesine rağmen, Türkiye’de %3,1 oranında büyüme göstermiştir.

2013 yılı Eylül ayı’nda ise geçen yılın aynı dönemine göre %15 oranında

Hava Taksi İşletmelerinde durum (Kasım 2013 tarihi itibarıyla)

Toplam İşletme Sayısı:	54
Toplam Hava Aracı Sayısı:	220
Jet Uçak Sayısı:	88
T. Prop Uçak Sayısı:	67
Helikopter:	62
Çok Hafif Hava Aracı Sayısı:	3

Genel Havacılık İşletmelerinde durum(Ekim 2013 tarihi itibarıyla)

Toplam İşletme Sayısı:	51
Toplam Hava Aracı Sayısı:	262
Jet Uçak Sayısı:	3
T. Prop Uçak Sayısı:	211
Helikopter Sayısı:	18
Çok Hafif Hava Aracı Sayısı:	30



İş Jetleri, Turboprop Uçaklar ve Helikopter Tipleri

Dünya genelinde hava taksi ve genel havacılık amaçlı kullanılan hava araçlarında kesinlik kazanmış bir sınıflandırma mevcut değildir. Buna rağmen iş jetlerinde ve turboprop uçaklarda menzil ve gövde yapısı itibarı ile sıklıkla kullanılan sınıflandırma ve örnek uçak tipleri şöyledir.

Very Light Jets	Citation Mustang, Eclipse 500, Phenom 100
Light Jets	Learjet 45, Premier 1, Hawker 400, Citation Bravo
Midsized Jets	Learjet 60, Citation Sovereign, Gulfstream 150
Super Midsized Jets	Gulfstream 200, Hawker 4000, Citation X
Large Jets	Challenger 605, Falcon 2000, Legacy 600
Super Large Jets	Challenger 850, Gulfstream 450, Falcon 900
VIP Airliner Jets	Airbus 319, Lineage 1000 ve iç dizaynı isteğe göre VIP olarak yenilendikten sonra sertifikalandırılan havayolu uçakları.

düşüş göstermiş, Avrupa ülkeleri ortalamasında ise yine aynı dönemde bu azalma oranı %2 civarında gerçekleşmiştir.

Uçak ve Helikopter kiralama ülkemizde her geçen yıl artış göstermektedir. İlk bakışta zor gibi görünse de he-

likopter veya uçak kiralamak otomobil kiralamak kadar kolaydır. Yolcudan yani kiralayıcıdan istenecek bilgiler tüm dünyada aynıdır. Uçuş tarihi, kalkış-varış noktaları, yolcunun talep ettiği kalkış saatleri ve yolcu sayıları ile birlikte yolcu



detaylarını bildirmek yeterlidir. Bunun sonrasında hava taksi işletmecisi veya aracı kurumlar (broker) uçuşa ait toplam ücreti bildirirler. Kiralayıcıya düşen ise teklif edilen fiyatı onayladıktan sonra kısa metinler içeren uçuş sözleşmesini karşılıklı imzalamak ve ücretini uçuş öncesinde ödemektir.

Uçak kiralamanın; havayoluna göre zamandan tasarruf, yolcu konforu ve mahremiyeti, kalkış saatlerinin yolcu talebi doğrultusunda esnek olması ile uçuş öncesi ve sonrası uçağa ve terminale ulaşım kolaylıkları en başta gelen avantajlarıdır. Yurtdışı havalimanları haricinde ülkemizde de uluslararası trafiğe açık birkaç havalimanımızda Genel Havacılık terminali ismi altında yolcu konforu odaklı özel yolcu terminaleri bulunmaktadır. Yurtdışında bu özel uçak ve yer hizmeti veren kuruluşların işletmekte olduğu özel terminallere FBO (Fixed Base Operator) adı verilmektedir. Gerçekte FBO tanımı aynı havalimanında teknik bakım, uçak hangarlar, yolcu ve yer hizmetlerini veren kuruluşlar için kullanılmaktadır ve dünyada giderek sayıları artmaktadır.

Yukarıda bahsettiklerimiz haricinde ayrıca helikopter kullanımı her yıl daha fazla talep görmektedir. Büyük şehirlerde trafik yoğunluğundan bağımsız olmak ve diğer şehirlerde gidilecek noktaya karayolu ile ulaşımın uzun süreli olması durumunda en ekonomik ulaşım çözümlerinden birisidir. Ülkemizde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından ruhsatlandırılmış toplam 64 adet heliport mevcuttur. Bu heliportlardan 22 adedi İstanbul'da, 4 adedi Ankara'da

Dünya'da Hava Taksi ve İş Jetleri Kıtalar itibariyle iş jeti ve turboprop uçak sayıları (Eylül 2012 yılı verilerine göre)

	Jet	Turboprop	Toplam	Yüzde
Asya	768	546	1,314	4.0%
Asya Pasifik	211	437	648	2.0%
Ortadoğu	429	122	551	1.7%
Afrika	442	730	1,172	3.6%
Avrupa	2,991	1,305	4,296	13.1%
Kuzey Amerika	12,953	8,297	21,25	65.0%
Orta Amerika	72	163	235	0.7%
Güney Amerika	1,311	1,709	3,02	9.2%
Karaibler	142	80	222	0.7%
Toplam	19,319	13,389	32,708	100.0%

Kaynak : ainonline-jetnet iq



ve 5 adedi İzmir'de bulunmaktadır. Lisanslı sivil kullanıma açık bu heliportlar haricinde ülke genelinde 21 adet acil iniş heliportları mevcuttur. Bu veriler ve rakamlar ışığında bu sektörde faaliyet gösteren şirketlerimiz iç pazara hizmet

ettikleri gibi özellikle Rusya, Afrika ve Orta Doğu pazarında ülke ekonomisi için önemli değer üretmektedir. Bununla beraber Avrupa pazarıyla rekabet için hem zamana hemde önemli yatırımlara ihtiyaç duyulmaktadır.



SAĞLIK

Dr. Suha Alzafer
Göğüs Hastalıkları Uzmanı
Uçuş Hekimi

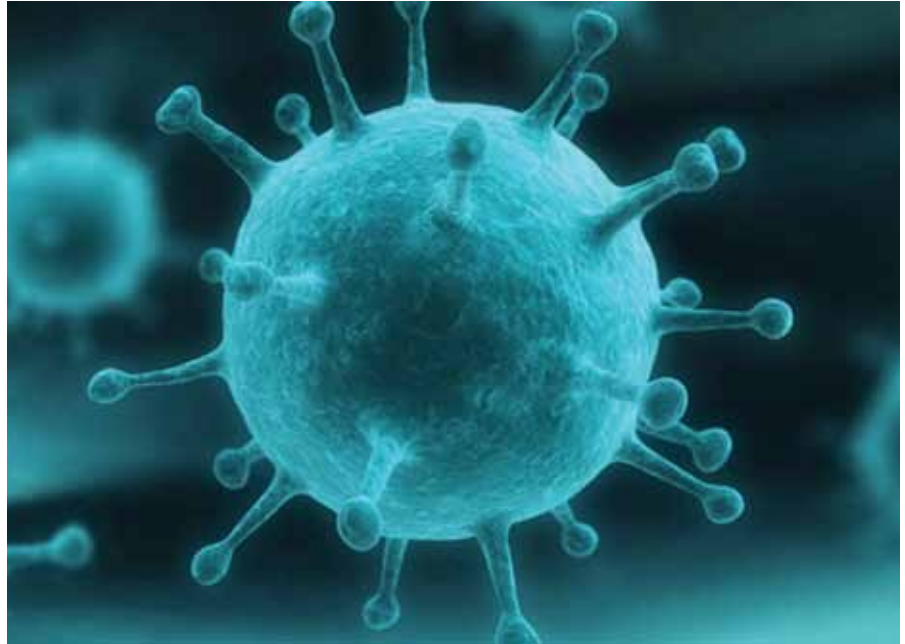
UÇUŞ GÜVENLİĞİ VE GRİBAL ENFEKSİYON

İçinde bulunduğumuz aylarda solunum yolu enfeksiyonlarına sıklıkla rastlanmaktadır. Solunum yolu enfeksiyonları; nezle, soğuk algınlığı, akut bronşit, zatürre ve gribal enfeksiyon şeklinde karşımıza çıkabilmektedir. Halk arasında bu tür enfeksiyonlara grip denmesine rağmen gerçek anlamda gripal enfeksiyon diğerlerinden farklıdır. Bu farklılık hastalığın hem tedavisinde, hem seyrinde, hem bulaş yollarında ve hem de korunma önlemlerinde kendini göstermektedir. Gribal enfeksiyon İnfluenza isimli bir virüs tarafından oluşturulmaktadır. Çoğu zaman hastalık kendi kendini sınırlamakta; istirahat, bol sıvı alma, antiviral ve ağrı kesici ilaçlarla iyileşmektedir. Ancak bazan zatürreye dönüşerek saatler içinde ölüme yol açabilmektedir. İnsandan insana kolaylıkla bulaşma riski mevcuttur.

Ticari hava yolları ile yolculukta kapalı bir alanda, kalabalık bir insan topluluğu, birbiriyle yakın temas altında saatlerce bir arada bulunmaktadır. Özellikle içinde bulunduğumuz mevsimde sıklıkla gripal enfeksiyona rastlanmaktadır. Gripal enfeksiyonu olan kişilerin havayolu ile yolculuk etmesi, hem solunum yolu ile insandan insana bulaşma ve hem de gripli kişinin temas ettiği yüzeylerden bulaşma riskini arttırmaktadır.

Bu yazıda tıp camiasında son derece saygın bir kuruluş olarak bilinen The Centers for Disease Control and Prevention (CDC)'nin 2009-2010 yıllarında İnfluenza enfeksiyonu ve uçuş güvenliği (uçucu personel ve yolcular arasında) ile ilgili önerileri üzerinde durulacaktır.

Gribal enfeksiyon; ateş, öksürük, boğaz ağrısı, burun akıntısı, yaygın kas ve eklem ağrısı, baş ağrısı, titreme, halsizlik, ishal ve kusma gibi belirtilerle seyredir. Uçuş ekibi, ateşinin yüksek olduğunu ifade eden bir yolcuya temas ile sıcaklık hissi veya eğer imkan varsa ölçülen beden derecesi 37,8 °C nin üzerinde ise gribal enfeksiyondan şüphelenmelidir. Gribal



enfeksiyona spesifik belirti olmadığından ateş yüksekliği ile birlikte öksürük ve boğaz ağrısı gripal enfeksiyonu düşündürülebilir.

Uçuş ekibi, gripal enfeksiyonu düşündüren bulguları olan bir yolcu varlığında aşağıdaki önlemleri almalıdır.

- Hasta yolcunun uçaktaki diğer kişilerle teması olabildiğince minimuma indirimeli, uçuş güvenliğini bozmayacak şekilde 6 feetlik mesafede tutulmalı.

- Hasta kişiye maskeyi tolere edip edemeyeceği sorulmalı, tolere edebilecekse maske takırılmalı, tolere edemeyecekse öksürürken ve hapşırırken bir mendille ağız ve burnunu kapatması tavsiye edilmelidir.

- Hasta kişi de dahil olmak üzere el iyi bir el hijyeni sağlanmalı ve teşvik edilmelidir.

- Enfekte yüzeye temas edilecekse eldiven giyilmeli ve eldivenle temas sonrası eller yüze sürülmemelidir.

- Eller özellikle öksürme ve hapşırma sonrası, tuvaletten çıkınca ve enfekte yü-

zeylerle temas sonrası su ve sabunla yıkanmalıdır. Eğer su ve sabun yoksa alkol bazlı el dezenfektanları kullanılabilir.

- Mümkünse tüm yolcular ve uçuş ekibi uçaktan ayrılıncaya kadar air condition maksimum hava sirkülasyonunda çalıştırılmalıdır.

Gribal enfeksiyonlu kişi uçuş ekibinden biriye uçuş güvenliğine zarar vermeyecek şekilde çalışmayı bırakmalı, ateş düşürücü ilaç kullanmaksızın 24saatlik ateşsiz dönemden sonra çalışmaya başlanmalıdır.

Uçuş ekibi gripal enfeksiyonlu bir yolcuyla temas etmişse sağlık açısından 7 gün süreyle monitörize edilmelidir. Özellikle ateş, öksürük, boğaz ağrısı, nezle, vücut ağrısı, bulantı, kusma ve ishal belirtileri konusunda uyarılmalıdır. Uçuş ekibinde gripal enfeksiyon belirtileri başlarsa evde veya otele izole edilmeli ve 24 saatlik ateşsiz dönem olmadan uçmamalıdır. Hamile veya kalp ve akciğer hastalığı gibi kronik hastalığı olan uçuş ekibi hekimleriyle temasa geçmelidirler.



SAĞLIK

Uzm. Psk. E.Esra TAVRIVERDİ

Be Positive

Psikolojik Danışmanlık Merkezi



DİŞ HEKİMİ FOBİSİ

FOBİ, bir nesne ya da durumla ilgili, tehlikeyle orantılı olmayan ve onu yaşayan tarafından anlamsız olarak tanınan engelleyici, korkunun eşlik ettiği bir kaçınmadır. Aslında ortada gerçek bir tehlikenin olmadığı bilinmektedir. Diş hekimi fobisi de bunlardan biridir ve bu tür fobilere özgül fobi adı verilmektedir. Diş hekimi fobisinin diş literatüründeki adı “dental fobi”’dir.

Dental fobi, diş tedavisini ve hekimlerin rahat çalışmasını engelleyen önemli bir sorundur. Dental fobisi olan hastaların, fobisi olmayan hastalara göre daha fazla ağız ve diş sağlığı problemi olduğu bildirilmiştir. Bu nedenle diş hekim-

liğinde dental korkunun önemi oldukça büyüktür.

Genellikle dişçi koltuğu hasta tarafından korku yaratan bir nesne olarak görülür. Bu nesneyle karşılaşmaktan kaçınma kaçınmanın mümkün olmadığı durumlarda ise bu duruma ancak aşırı sıkıntı duyularak katlanabilme bu tür fobinin en tipik özelliklerinden birisidir.

Yaşam boyu görülme sıklığı erkeklerde %7, kadınlarda %16dır. Uzmanlar, diş hekimi korkusunun kişinin iç dünyasında oluşturduğu mantık dışı endişeler içerdiğini ifade ederek hastanın yanlış duyuların etkisinde kalmaması gerektiğini söyler.

Yurdumuzda diş hekimi korkusu oldukça yaygındır. Dolayısıyla diş tedavileri en çok ihmal edilen ve ertelenen sağlık konularının başında gelmektedir. Herkesin acı bir ‘dişçi öyküsü’ vardır. Bu nedenle aynı durumun yeniden yaşanabileceği endişesi, korkunun devamına neden olmakta ve kişilerin bu olayları hatırlamasıyla da korku hali ortaya çıkmaktadır. Bu durum kişilerin dişçiye gitmelerini engellediğinden ortaya çok daha ciddi diş sorunları çıkmakta ve giderek büyüyen sorunlar nedeniyle de dişçiye gitmek zorunda kalan kişiler daha uzun süre ve daha çok sayıda tedavi işlemlerine maruz kalmaktadır. Bu işlemlerin diş

problemine bağlı olarak uzaması ve kişiye sıkıntı vermesi de dişçi korkusunu pekiştirmektedir.

Diş Hekimi korkusunu nasıl yenersiniz?

Öncelikle randevu saatinin en uygun bir zaman için ayarlanması sağlanmalıdır. Sıkıştırılmış bir zaman tedavi için uygun değildir.

Randevu alırken hekime bu korkudan söz edilmeli ve hekimle açık açık konuşulmalıdır.

Hekim odasının adeta bir terapi odası şeklinde düzenlenmesi gerekir. Hasta kliniğe girer girmez hoş bir koku, rahatlatıcı bir müzik ve güler yüze karşılanabilir.

Hekimin beyaz önlük yerine pembe, sarı veya açık yeşil renkli önlük giymesi hastayı biraz olsun rahatlatır.

Bireye saygı ilkesinin en temel yönü, hastayı tedavinin aracı olarak değil, amacı olarak görmektir. Dolayısıyla diş hekimleri öncelikle dişi değil hastayı tedavi etmelidirler. Diş hekimlerinin ilk yapması gereken hastanın kaygısını, korkusunu anlayışla karşılayıp kaygı ve korkunun hangi düzeyde olduğunu saptamaktır.

Diş hekiminin hastaya yumuşak bir biçimde teması, sıcak ve içten tavrının yanı sıra sakinleştirici konuşmaları da duyulan gerginliği gidermede yardımcı olabileceği gibi duyulacak ağrıyı hafifletmede de yardımcı olabilir.

Tedavi odasına geçildiğinde hekim, koltukta hastayı neyin rahatsız ettiğini öğrendikten sonra gerekli önlemleri almalıdır. Örneğin, delici aletin çıkardığı sestten rahatsızlık duyanlar için tedavi sırasında kulaklıkla müzik dinlenebilir. Bu yolla korku nedeni ortadan kaldırılmış olur.

Hastayla birlikte ortak kararlar alınır. Tedavi sırasında yapılacak olan işlemleri ve aletleri adım adım anlatarak, herhangi bir ağrı duyulduğunda hastanın elini kaldırarak haber verilmesi istenebilir. Böylece hastaya ağrı duyduğu anda tedavinin kesilebileceği garantisi verilerek korku azaltılabilir.

Koltuğa oturulduğunda gözler kapatılabilir. Böylece doktorun ne yaptığını hasta görmemiş olur.

Hekim, gelişen teknolojinin hastaların ağrı duymaması için bir çok alternatif sunduğu anlatılmalıdır. Örneğin teknolojinin gelişmesiyle diş hekimliğinde kullanılan çapının çok ince olması nedeniyle hasta çoğu zaman iğneyi hissetme-



mektedir.

Günümüzde diş hekimlerinin çağdaş bilgileri ve tedaviyi kolaylaştıran teknolojik birikimleri bu korkuların gelişimine büyük ölçüde son vermektedir.

Dental fobi tedavisinde en etkili yöntem diğer özgül fobiler gibi bilişsel-davranışçı tedavidir. Ağız ve diş sağlığını kötü yönde etkileyen dental fobinin, diş hekimlerince tanınması ve bir psikiyatri

hekim tarafından değerlendirilmesi kişi ve toplum sağlığı açısından önemlidir.

Ülkemizde dental fobiye yaklaşım daha çok bireysel seviyede kalmakta, diş hekimleri ilgileri ve karakter yapıları doğrultusunda konuya yaklaşım bireysel çözümler üretmektedir. Oysa ki olguyu bir bütün olarak ele alabilecek ve tedavileri yürütebilecek bir merkez bulunması gerekmektedir.

SAĞLIK

Psikolog Arzu Özdoğanolu



HEDEF ÜZÜM YEMEK BAĞCI DÖVMEK DEĞİL

Beş yıl aradan sonra büyük bir keyif aldığım, yıllarca emek verdiğim Havacılık Psikolojisi Disiplinin değişik konularını kaleme alma keyfini bana yeniden yaşatan TALPA yönetimine ve Kokpit'ten Bakış Dergisi yayın ekibine teşekkür ediyorum. İzleyici olduğum beş yıl boyunca Sivil havacılık alanında birçok gelişme yaşandı. Özellikle Havacılık Psikolojisi alanında atılan adımlar Sivil havacılıkta İnsan kaynakları ve İnsan faktörleri konularının önemini bir kez daha gözler önüne sermiş oldu.

Bir psikolog olarak Havacılık Psikolojisi alanında pek çok önemli adımın atıldığını görmekten gurur duyduğum kadar; Bu kapsamda karşılaştığım uygulama eksiklikleri, etik ihlalleri, havacılık tıbbi ve havacılık psikolojisinin yeterli tanınmamasından ötürü yaşanan disiplinler arası karmaşa ve kötüye kullanımları duymak, görmek hatta tanık olmak bir meslek elemanı olarak beni oldukça rahatsız etti.

Gördüklerimi, duyduklarımı hatta tanık olduklarımı tartışmak bir daha yaşanmaması açısından uygulanabilecek yön-

temlerden biri olmasına rağmen benim doğrum her zaman olması gerekenleri anlatmak ve tartışmak olmuştur. Çünkü amaç hepimiz için “ Bağcı dövmek değil, uzun vade de üzüm yemek olmalıdır.” Bu amaç çerçevesinde basit tanımlar, uluslararası uygulamalar, etik kurallar, disiplinler arası farklılıklar konularında olması gerekenleri bir gözden geçirelim.

Öncelikle havacılık Tıbbi ve Uçuş Hekimliği nedir? Sorusunu sorarak başlayalım...

Tıp fakültelerinden mezun olan pratisyen hekimler tıpta uzmanlık sınavına girerek eğitim almaya hak kazandıkları branşlar da uzmanlaşırlar. Hava Ve Uzay Hekimliği de bu alanlardan biri olmasına rağmen diğer branşlardan en önemli farkı kendisine başvuran bireylerin hastalıklarını teşhis ve tedavi etmekten ziyade havacılık gibi şartları ve standartları diğer meslek guruplarından çok farklı olan bir sektöre personel (pilot, hostes,vs.) seçilirken Anatomik, Fizyolojik ve Psikiyatrik donanım ve yeteneklerini uluslararası

sı kurallar çerçevesinde değerlendirmek ve sektörün kendisine özgü limit ve standartlarını belirlemektedir. Şöyle bir yanlış anlaşılma olmasın lütfen tedavi uygulayamaz demiyorum. Birinci basamak hekimliği tabii ki yapabilir. Teşhis sonrasında diğer uzmanlık alanlarına tedavi için yönlendirir. Kalp hastalığı ile ilgili bulguları teşhis edip kardiyologa yönlendirmek gibi.

Ayrıca SHGM tarafından yetkilendirilmiş tek kurum olan Uçuş Sağlığı Araştırma ve Eğitim Merkezi (USAEM) / Eskişehir değişik zaman dilimlerinde 5 haftalık uçuş hekimliği kursu açmaktadır. Açılan bu kurslara başvurmak için tıp fakültesi mezuniyet belgesi var ise uzmanlık belgesi ibraz edilmek zorundadır. Hemen belirtmek isterim ki bu kurslara devam etmek için doktor olmak yeterli değildir. Kurs öncesi “görevli olarak uçabilir” raporu alma zorunluluğu vardır. USAEM'in vermiş olduğu eğitimler ve içeriklerini incelediğimizde en dikkat çekici özelliği; havacılık sektöründe çalışacak doktor arkadaşlara havacılık sektö-

rüyle ilgili bilgi vermekle birlikte, değişik şekillerde uçuşu, uçuş sırasında fizyolojik ve psikolojik olarak yaşanan duygu durum deneyimletilerek eğitim verilmektedir.

Sivil havacılık sektörüne dışarıdan destek veren pilotların uçuş muayenelerini yapan kurumlarda görev yapan doktorlarımızın bu kursa katılmasının bir zorunluluk olması gerektiğine inanıyorum özellikle Psikiyatri muayenesini yapan doktorlarımızın veya çeşitli kurumlarda o ya da bu şekilde uçucularla ilgili karar veren psikiyatristlerin uçuş ekibini (pilot ve kabin ekibi) tanımlayabilmesi açısından önemlidir. Bu gerekliliği bir kaç örnekle açıklamakta fayda görüyorum; Pilotlarda yorgunluk kavramı üzerinde bir çok çalışma ve araştırma yapılmıştır. Fizyolojik ve psikolojik olarak bulguları ve etkileri oldukça net olmasına rağmen havacılık bilgisi yeterli olmayan bir psikiyatri uzmanı bu durumda teşhis ettiği kokpit yada kabin ekibinde görevli herhangi bir kişiye; depresyon yada dikkat bozukluğu tanısı koyabilir. Ve bu tanılardan yola çıkarak tedavi uygulamaya kalabilir. Oysa kokpit ya da kabin ekibinde görevli olan birey için konan bu teşhis doğru olmamıştır. Pilotun bir hastalığı yoktur uçuş emniyetini ihlal etmemek için dinlendirmek yeterli olacaktır.

Hastalığın tanısından yola çıkarak bir örnek verecek olursak; Kaygı bozukluğu bireylerin yaşam kalitesini olumsuz etkileyen ruhsal bir rahatsızlıktır. Kaygı bozukluğunda özellikle önemli olan ruhsal süreç, kişinin "çevre üzerinde denetiminin olmadığı" inancıdır. Denetlenemez olaylardan kaynaklanabilecek tehlikeler (kazalar, hastalıklar, felaketler v.s.) zihni sürekli meşgul etmektedir. Kişi sürekli olarak potansiyel tehlike yaratan uyaranları izlemekte, tehlike oluşturmayan (boş) uyaranları ise dikkate almamaktadır. Bu durum, hastalarda otomatik ve farkında olunmadan işleyen bir zihinsel düzendir. (DSM 4 ve DSM 5 Psikiyatrik tanı kriterleri) Lütfen pilot arkadaşlar bu bölümü birkaç kez okusun. Kişisel olarak bu belirtiler kendilerinde var mı yok mu karar versin ve lütfen endişelenmesin. Pilotlar için belirli sınırlar içerisinde bu belirtiler hastalık olarak sayılmayacağı gibi istedik bir özellik olarak kabul edilir. Özellikle uçuş saati arttıkça gelişir. Pilotlar için hayatta kalmanın ve uçuş emniyetini sağlamanın ön koşuldur da diyebiliriz.

Askeri ve sivil havacılıktaki kurallar, deneyimler ve gelişmeler kanla yazılmıştır. Havacılığın normal ve anormal



li kendi içinde değerlendirilmelidir. Tarihsel olarak alana baktığımızda havacılık tıbbi uygulamaları Birinci Dünya Savaşı zamanlarından beri hızlı bir gelişim göstermiştir. Yaklaşık 90 yıl önce yanlış tıbbi uygulamalar ve yanlış uçucu seçim kriterleri sonucu kaybedilen uçucu sayısı, düşman ateşi nedeniyle kaybedilen uçucu sayısından daha fazladır. Bu acı gerçek yüzünden 1917 yılında New York, Long Island, Mineola'da havacılık tıbbi laboratuvarı kurularak 1.Dünya Savaşı'nda uçak kayıplarında insan faktörlerini araştırma ve uçucu seçim kriterlerini belirleme çalışmaları başlamıştır. O zaman Mineola'daki birkaç ahşap binada ilk uçuş tabipleri uçucuların fiziksel standartlarını belirlemişler ve o zaman için uçak kayıplarında ciddi azalmalar sağlanmışlardır. Bu ilk standartlar sadece başlangıç olmuştur. Önceki uçuş tabiplerinin tecrübe birikimleri ve teknolojinin de hızla ilerlemesi ile uçucuların fiziksel standartları da buna bağlı olarak bir evrim geçirmiştir. İlk uçuş hekimlerinin yaşadığı hikâyeler göz önünde bulundurulduğunda onların aldıkları cesurca inisiyatifler ve yenilikler bu alanda açılan yolun kaldırım taşları olmuştur.

Havacılık sektöründeki hızlı teknolojik gelişmeler ile insanın evrimi doğru orantılı gitmediği için, uçucu personel seçilirken fizyolojik ve psikiyatrik olarak limitleri en uygun olan adayların belirlenmesi oldukça önemli olmakla birlikte, çok zor koşullarda yetişmiş olan pilotların sağlık kontrollerinin doğru ve yetkili uzmanlarca yapılması zorunluluktur. Bizler bu tıbbi standartları iler-

letirken uçuşu sağlığını gözetmeli, uçuş emniyetini bozmamalı ve aynı zamanda yetişmiş değerli uçucuları gereksiz yere uçuştan men etmemeliyiz. Bugünlerin havacılık tıbbi nosyonu bu olmalıdır.

Havacılık Tıbbını kısaca tanıladıktan sonra Havacılık Psikolojisi'nin ne olduğunu birlikte hatırlayalım.

Havacılık Psikolojisi, psikolojinin alt dallarından Endüstri Psikolojisi, Psikometri (Davranışların ölçülmesi ve istatistik biliminin psikoloji ile kesiştiği alt dallardan biri) ve Klinik Psikolojinin bir araya gelerek havacılık sektörünün ham maddesi olan insanı (pilot) ve uçuşu tanımlamaya yönelik çalışan bir disiplindir. Ülkemizde Havacılık Psikolojisi yüksek lisans programı ne yazık ki yoktur. Bu alanda deneyime dayalı ve uluslararası çalışmaları takip ederek gelişim sağlanabilir.

ABD Hava kuvvetleri ve Avrupa Birliği ülkeleri Hava Kuvvetleri ve NATO kapsamında İnsan Faktörleri Gurubu'nda çok sayıda uçuş psikologu görev yapmaktadır. Türk Hava Kuvvetleri'nde bu amaçla istihdam edilmiş uçuş psikologları görev yapmaktadır. Yazımı okurken bazılarının aklından askeri havacılıkla sivil havacılık birbirinden farklı misyon ve vizyona sahip diye geçebilir ki, bende bunu savunuyorum ama, havacılık alanında ilkler önce askeri havacılıkta başlar ve sivil havacılığa entegre edilir de belirtmekte fayda görüyorum. Son yıllarda sivil havacılıkta da bu amaçla psikologların istihdam edildiğini görüyoruz.

Peki uçuş Psikologları ne iş yapar?

Uçuş psikologlarının çalışma alanlarını bu başlıklar altında toplayabiliriz

1. Hava personelinin seçimi
2. Uçuş eğitimi psikolog desteği
3. Uçuş görevlerinde hava personelinin Takibi ve motivasyon çalışmalarının planlanması

1- Hava Personelinin seçimi; Bu maddeyi ikiye ayırabiliriz

a) Pilot adaylarının seçiminde çeşitli test bataryaları kullanarak (Pilot Seçim Envanterleri, DLR, Psikomotor test bataryaları, kişilik testleri, ilgi envanterleri vs.) zaman, para ve insan kaynaklarının doğru yönlendirilmesine yardımcı olarak pilotaja en uygun adayların belirlenmesine yardımcı olmak.

b) Pilotajla ilgili lisanslarını (PPL, CPL, ATPL) tamamlamış pilotların işe alımında şirket kültürüne uygunluklarının ölçülmesinde görev alırlar. Popüler havayolu firmalarının çoğunun kendisi-

ne özgü pilot seçim envanteri mevcuttur. Alman firması olan Lufthansa'nın oldukça popüler olan DLR testine rağmen pek çok firma bünyesine pilot seçmek için kullandığı testi şirketin özeli kabul edip kimseyle paylaşmamaktadır. Kanada Havayolları'nın kullandığı Air Canada PT, Dubai Emirate se pilot seçim sistemi, American Airlines kokpit seçim kriterleri gibi... Bu seçim sistemlerinin geliştirilmesi ve uygulanmasında uçuş psikologları görev yapmaktadır.

2- Uçuş Eğitimi Psikolog Desteği; Öncelikle Eğitim modüllerinin yetişkin eğitimine uygunluğu düzenlenmesinden başlayan görevler zincirine sürecin zorlu ve stresli olması da eklenince birinci sırada eğitimde olan adaylara psikolojik destek sağlamakla görevlidir. Bununla beraber seçilen adayların dayanıklılığı ve psikolojik olarak gösterdikleri reaksiyonları da incelemek suretiyle en uygun adayların eğitime devam etmesi hususunda çalışırlar. Uçuş Psikologları özel uçuş okullarında henüz karşılaştığımız meslek gurubu olmamakla birlikte Hava Kuvvetleri eğitim birliklerinde aktif görev yaparlar.

3- Uçuş Görevlerinde Hava Personelinin Takibi ve Motivasyon Çalışmaları :

Daha öncede ifade ettiğim gibi insanın evrimi teknolojik gelişmelerle paralel gitmemektedir. Gelişen teknoloji yetişmiş pilotların sürekli olarak kendilerini geliştirmesi ve zamana uyum sağlaması demektir. Bir hava aracı (uçak, helikopter, planör vb.) ne kadar gelişmiş olursa olsun, o hava aracını kontrol eden, bakımını yapan ve içinde hizmet veren bir insan olduğu içine hatalar olmaya devam edecektir. Bu gerçeği çok yüksek oranda olan insan hatası kazaları göstermektedir. Bu nedenle havacılıkta insan faktörleri ve insan psikolojisi üzerinde önemle durulmaktadır. Uçaklar çoklu ekip ihtiyacı olan araçlar olduğu için tam bu noktada çok tanıdık bir kavram devreye girmektedir CRM (crew resource management) yani Ekip Kaynakları Yönetimi. Pekiyeni keşfedilmiş bir olgu olmamasına rağmen, 100 yılı aşkın bir geçmişe sahip havacılık tarihinde CRM, neden şimdilerde önem kazanmıştır? Çünkü günümüzde dış nedenlere bağlı kazalarda düşüş görülürken, insan doğasının zayıflığından kaynaklanan kazalarda artış görülmektedir.

Günümüz modern hava araçlarının güvenle uçurulması salt iyi bir teknik bilgi ve yetenekle mümkün değildir. CRM'in önemi, özellikle pilot ve mürettebatın hata yapma olasılıklarının arttığı



emergensi durumlarda artmaktadır. Yaşanmış bazı olaylar, CRM'in hayat kurtarıcılığını kanıtlamıştır. (Örneğin Sioux City DC-10 kazası)

CRM eğitimlerinin tam olarak anlaşılması ve efektif bir hale gelmesi, mürettebatın bu eğitimleri günlük hayatına ne ölçüde adapte edip uygulayabildiğiyle ilgilidir. Günümüz havayolları için CRM, tamamiyle bir zorunluluktur. Anlaşılabilirliğini artırmak maksadıyla ICAO'da CRM eğitimlerinin ne olduğu ve ne olmadığını tanımlanmıştır.

ICAO'ya göre CRM eğitimleri nedir:

- Mürettebat performansını geliştiren kapsamlı bir sistemdir.
- Tek tek, her mürettebata ve personele ulaşmayı hedefleyen bir sistemdir.
- Uçuşla ilgili bütün personel eğitimlerini kapsayan, entegre bir sistemdir.
- Tavrı, davranış ve güvenliğe odaklanan bir sistemdir.
- Kişiyi, tavırlarını sorgulama ve kokpit içi ekip çalışmasını geliştirici bireysel kararlar alabilme fırsatı tanır.
- Mürettebatı eğitimin bölünmez temel yapısı olarak kullanan bir sistemdir.

ICAO'ya göre CRM eğitimleri ne değildir:

- Kısa süre içerisinde anlaşılıp uygulamaya geçirilebilecek bir olgu değildir.
- Belirli bazı durumları çözmeye yönelik bir eğitim değildir.
- Diğer eğitim faaliyetlerinden bağımsız olarak yürütülebilecek bir sisteme sa-

hip değildir.

• Kabin içinde, diğer personelle nasıl koordineli çalışılacağını spesifik kurallarla anlatabilen bir sistem değildir.

• Odağında birey olan bir mürettebat eğitimi değildir.

• Öğrencileri pasif kılan bir sınıf dersidir.

• Kokpit içi davranışları dikte edebilme girişimi değildir.

Kazaların yaklaşık %70'i insan kaynaklı olup problemlerin temelinde dört ana husus yatar. Bunlar:

- Zayıf kararlar verme
- Etkin olmayan iletişim
- Yetersiz liderlik özellikleri
- Zayıf yönetim

Bu eksiklikleri giderebilmek maksadıyla CRM eğitimleri 7 ana başlık altında toplanmıştır:

- İletişim
- Durumsal farkındalık
- Problem çözme / Karar verebilme

- Leadership / Followership
- Stres yönetimi
- Kişilerarası ilişki kurma yeteneği
- Kritik yapabilme

Multi-Crew Co-operation yani MMC, JAR-FCL gereği olarak pilot lisansı alabilme ve pilot lisansına sahip kişilerce her sene tazelenmesi gereken bir eğitimidir. Temel olarak, mürettebat olarak uçurulan hava araçlarında, ekibin bir parçası olarak çalışabilme yeteneğini geliştirir. Uçuşun her safhasında ve emergensi durumlarda PF (Pilot Flying) ve PNF/PM (Pilot Non-Flying/Pilot Monitoring) arasında iş yükü dağılımını kontrol edilmeyi öğretir. Ekip ruhu kazandırılması, bu eğitimin temel amacıdır.

MCC eğitiminin temel konuları:

- Optimal kararlar alabilme
 - İletişim
 - Çeklist kullanımı
 - İş yükünün taksimi
 - Karşılıklı denetim
 - Ekip çalışması ve uçuşun her safhasında ekip çalışmasının desteklenmesi
- Yukarıda CRM ve MCC konularını dikkatle incelerseniz görürsünüz ki bu konular Psikoloji Biliminin incelediği, hataların düzeltilmesi için çalışmalar yaptığı ve öneriler getirdiği birey ve grup olma dinamiklerine yönelik çalışma konularıdır.

Uçuş Psikologları Sivil Havacılıkta ki görevi Güçlü zincirin en zayıf halkasını bulmak rehabilite edilebiliyorsa bunu sağlamak edilemiyorsa zincirden ayrılmasına yardımcı olmaktır.

18 MART ÇANAKKALE ZAFERİ



*Gazi Mustafa Kemal'in önderliği ile,
ülkemizin bağımsızlığına ve Cumhuriyetimizin kuruluşuna giden
kutlu yolda, uyanış ve dirilişin başlangıcı olan
Çanakkale Zaferinin 99. Yilını kutlarken, eşsiz vatan toprağı için
kan ve can veren şehitlerimizi minnet ve şükran ile anıyor, aziz
hatıraları önünde saygı ile eğiliyoruz.*



MÜCADELE VE AZMİN ZAFERİ: ULUSAL DOWN SENDROMU DERNEĞİ

Röportaj: Ebru Avcı KARATAŞ

Kendinizi bize tanıtır mısınız?

İkiz olan, Efe ve Ege Altunel'in babasıyım. Uluslararası bir şirkette Elektrik Elektronik Mühendisi olarak çalışıyorum. Avrupanın en gönüllüsü (Stover Award İsveç) ve Dünyanın en gönüllüsü (Stover Award ABD) ödülleri aldım son olarak Türkiye'nin Fark Yaratıcı (Sabancı Vakfı) ödülünü aldım. Aldığım para ödülleri Down Sendromlu bireyler için gerçekleştirilecek projelere bağışladım.

Hikâyeniz nasıl başladı?

Oğlum Efe doğduktan sonra Down Sendromu ile tanıştım. Down Sendromlu olduğumu doğduktan sonra öğrendim. Down Sendromu hakkında bilgim yoktu. Birşeyler öğrenmeye çalıştım ama çevreden doyurucu bilgiler alamadım. Eşimden ve çevremden, kesin sonuç açıklanıncaya kadar gizledim. Tek başıma o yükü taşımak çok zordu. 1 ay geçtikten sonra eşime söyleme kararı aldım, çocukların ilk rutin kontrolü için doktorumuzun özel muayenehanesine gittik. Doktor ile önceden aldığımız karar çerçevesinde eşime Efe'nin Down Sendromlu olduğunu söyledik, eşim Down Sendromu ne demek

Down Sendromlu bireylerin yaşamın her alanında eşit haklara sahip olması, aileler ve toplumun bilinçlendirilmesi, toplumun engellik algısını değiştirebilmesi için projeler uygulamak ve farkındalık etkinlikleri yapmak amacı ile kurulan bir dernek Ulusal Down Sendromu Derneği. Down Sendromu ile ilgili bilinmesi gereken herşeyi Sami Altunel ile konuştuk.

dedi, Doktorun cevabı "bildiğin gerizekahlı" oldu. İnanılmaz bir cevaptı...

Efe'nin Down Sendromlu olduğunu öğrendiğimde, engelli bir bebeği olan tüm aileler gibi, önceleri bir şok, inanmamama, ne yapacağımı bilemememe durumum oldu. Bazı ailelerimiz çocuğun kendi çocukları olamayacağı gibi düşünceler, daha sonra ise "neden ben" ile başlayan birçok benzeri düşünceler ve isyan duyguları hissetmişler. Kimi aileler de uzun süre çocuğu kabulleneme sorunu yaşıyor. İçine girilen bu dönem kişilerin kendi yapısı, aile içindeki durumu ve yakın akrabalarının et-

kileri, alınabilecek psikolojik destek doğrultusunda kısa veya uzun sürebilir.

O dönemde ne hissettiğimi, Down Sendromlu çocuğu olan Susam Sokağı Programı yazarı E. Pearl Kingsley'in anlatımıyla aktarmak isterim

Hollanda'ya hoş geldiniz

Bir bebeğe sahip olacağımız o an, mükemmel bir İtalya seyahati planlama gibidir. Bir tomar rehber kitapları satın alırsınız. Çok güzel planlar yaparsınız. Colosseum, Travi Çeşmesi, Michelangelo'nun muhteşem heykellerini görmeyi hayal

edersiniz. Venedik'te gondolla gezmeyi düşlersiniz. İtalyanca bazı uygun kelimeler öğrenebilirsiniz. Her şey çok heyecan vericidir. Aylarca sabırsız bir bekleyişten sonra son gün gelir. Çantalarınızı toplar ve kapatıp gidirsiniz. Birkaç saat sonra uçak havalanır. Uçuş personeli gelir ve Hollanda'ya hoş geldiniz der.

Hollanda mı? Bu da ne demek? Ben İtalya için kaydolmuştum. Fakat uçuş planında bir değişiklik olmuştu. Onlar Hollanda'ya indiler ve sen de orada kalmalısın. En önemlisi burasının korkunç, iğrenç, pis, tehlikelerle dolu, kıtlık ve salgın hastalıklı bir yer olmadığını sana söylerler. Burası sadece farklı bir yerdir.

Bu yerden dışarı çıkmalısın ve yeni rehber kitapları almalısın. Yeni bir dil öğrenmelisin yeni insan gruplarıyla tanışacaksın bu karşılaşmayı asla unutmayacaksın.

Burası değişik bir yerdir. Burada İtalya'dan daha yavaş tempolu yürütür. Burası İtalya'dan daha az gösterişlidir. Fakat orada bir süre kaldıktan sonra etrafa bakıp nefesinizi tutabilirsiniz. Hollanda'daki yeldeğirmenlerini, laleleri fark etmeye başlarsınız ve de Hollanda'nın Rembrandlarını. Fakat gerçekte İtalyaya gidemedim diye hayatınızı yas tutarak geçirirseniz Hollanda hakkında güzel ve özel şeylerden zevk alabilme özgürlüğünüz asla olmaz.

Oğlunuzu kucağınıza aldığınızda neler hissettiniz? (Eşiniz bir anne olarak neler hissetti?)

Efe yi kabul etme sorunu yaşamadık, çok sürecimiz 1 ay sürdü. Sonrasında ne yapabileceğimiz konusunda araştırmalar yaptık. Çok şey okuyor çok şey duyuyorduk ama kafamız karışıyordu. Hiçbirşey konusunda tatmin edici açıklamalar bulamıyorduk. Kendimi yapayalnız hissettim. Yanımda kimse yoktu. Ben de o zaman karar verdim, benim yanımda kimse yok ama ben başkalarının yanında olacağım diye. Son dönemde Hoş Geldin Bebek projesi ismini verdiğim çalışmaların ilk başlangıcını o günlerde attım. Efe 6 aylıktan başka ailelere yardım etmeye başladım.

Nasıl bir süreç geçirdiniz?

Mümkün olduğu kadar araştırmaya çalıştım ama doğru bilgilere ulaşamadım. İnternette yabancı kaynakları okumaya çalıştım ama, yaşadığım psikoloji de çok verimli olmadı. Yerli kitap da bulunmuyordu. Yazılan kitaplar aileler tarafından hazırlanmış kitaplardı ve son derece yetersizdi. Hurafelerle dolu, bilimsel olmayan birçok yöntemden bahsediyordu. İlk sene için bu kitapların okunmasını tavsiye et-



miyoruz. Bu süreci iyi bildiğimiz için web sayfamızda aile hamileyken öğrendiğinde, risk olduğunda veya doğumdan sonra öğrendiğinde ne yapması gerektiğini ulusaldown.com sayfamızda aktardık. Ayrıca Türkçe kaynak sayısı da çok arttı.

Kimlerden destek aldınız?

Yaşadığımız il olan Sakarya'da imkanlar oldukça kısıtlıydı. Bu yüzden sıklıkla İstanbul'a gidiyordum. Bir dernek ile görüştüm, ama faydalı bilgilere ulaşamadım. Onlar da diğer birçok dernek gibi sadece eğitim merkezi işleten bir kurum durumuna gelmişler. Ailelerimize yakın olmak İzmir'in şartlarının daha iyi olması sebebiyle İzmir'e taşındık. Ailelerimizi desteğine de ihtiyacımız vardı. İyi de oldu. Bildiğiniz üzere ikiz çocuk büyütme çok zor.

Gelecekte çocuğunuzla ilgili neler planlıyorsunuz?

Efe, 8 yaşında yakışıklı bir çocuk. Efe'nin sağlık problemi çok fazla olmadı. 3 yıl

fizik tedavi aldı. 3 yaşında yürümeye başladı. Efe, bir yaşından beri hergün 2 saat özel ders alıyor. 3 yıl kreşte kaynaştırma eğitimi gördü. Şu an İzmir Agahafendi İÖO öğretmeni Sevdâ Hanım ve sınıf arkadaşlarının desteğiyle okuma ve yazmayı öğrendi. 6 aylıktan beri hem fiziksel hem de zihinsel olarak gelişmesi için elimizden geleni, hatta bazen elimizden gelenin fazlasını vermeye çalışıyoruz. Sıradan çocukların kendiliklerinden ve kısa sürede öğrendiklerini Efe çok ama çok çaba göstererek ve uzun süre çalışarak öğrenebiliyor. Ama olsun. Öğreniyor. Önemli olan da bu.

Başka ailelere nasıl destek olmaya karar verdiniz?

İnsanlar sizi üzmemek adına bir anda etrafınızdan uzaklaşıyorlar. Korkuyorlar, ne diyeceklerini bilemiyorlar. Ama böyle durumda uzaklaşmak, zor durumdaki aileye iyi gelmiyor daha çok yalnızlaşıyor. İlk aylarda sorularına cevaplar bulamayınca, ben ne yapabilirim dedim. Efe 6 ay-



lık olup bizler Efe'nin engelini hayatın bir rengi olarak gördükten sonra, benim durumumda olan ailelerin yanında olmaya karar verdim.

Başka çocuklara nasıl destek oluyorsunuz?

Engelli doğumlarında Devlet olarak engelli ailenin O AN, en zor anında yanında maalesef olamıyoruz. Minik te olsa biz bir boşluğu doldurmaya çalışıyoruz. Engelli çocuğu olan aileler doğumdan sonra şok ve bunalım süreci yaşamakta. Aileyi bu süreçten bir an önce çıkarmak için, haberin ve doğru bilgilerin, doktor, psikolog, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlık personeli ve ilgili derneklerin yönlendireceği aile temsilcileri aracılığıyla verilmesi gerektiğini düşünüyoruz. Bu konuyla ilgili Hoş Geldin Bebek projemizi yürütüyoruz.

Nasıl bir süreçten geçtiklerini bildiğimi, kendilerini ne gibi süreçler beklediğini, aslında yalnız olmadıklarını, kendilerinin durumunda olan birçok aile olduğunu aktarıyorum. Sosyal paylaşım gruplarımızdan, engelli bir insanın hayatından, sosyal, duygusal ve zihinsel gelişim düzeylerinden, çocuklarının eğitimi, beslenmesi ve engelli hakları konusunda bilgiler aktarıyor ve iletişimimizin devamlı olabileceği adresleri kendilerine iletıyorum. Kendilerinin aile toplantılarına katılmalarını sağlıyorum. Bu yapılan hizmetlerin tümü de gönüllülük esası ile yapılıyor. Ailelerden tek istediğim birgün siz de bir aileye destek olmanız gerekirse, bu sorumluluğu almaları. Mutlaka, oğlumuz Efe ve ailem ile de tanıştırap, "tünelin sonunda ışık olduğunu" görebilmelerini sağlıyorum.

Çocuğu down sendromlu olan aileler sizlere nasıl bir yaklaşımda bulunuyor ve sizi nasıl destekliyorlar?

Ailelerle birlikte birçok proje gerçek-

“ Ulusal Down Sendromu Derneği, Down Sendromlu Bireylerin yaşamın her alanında eşit haklara sahip olması, aileler ve toplumun bilinçlendirilmesi ve toplumun engellilik algısını değiştirebilmesi için projeler uygulamak ve farkındalık etkinlikleri yapmak, amacı ile kurulmuştur. ”

leşirdik ve gerçekleştirmeye devam ediyoruz. Aile toplantıları ve eğitimleri; Farkındalık etkinlikleri (50 Yazar 1 Roman, 1 Müzik Albümü, Şenlik standı, Futbol maçı açılış seramonisinde futbolcularla sahaya çıkma, Down Sendromu Dostluk Yürüyüşleri, sosyal etkinlikler, İyilik Polisleri Projesi, Zeybek folklor grubu, tiyatro topluluğu, ritim topluluğu, Latin dansı topluluğu, fotoğraf topluluğu). Aileler ile en çok proje yapan Dernekler arasındaız, biz alan değil veren bir gönüllü topluluğuyuz. Bu bizi mutlu ediyor.

Down Sendromlu Bireylerin topluma kazandırılabilmesi için neler yapılmalı?

Öncelikle iyi eğitim almaları gerekiyor. Bu yüzden de tam kaynaştırma çok önemli. 8,5 milyon engelli vatandaşımız bulunmaktadır, yani her 9 kişiden biri engellidir. 4 milyon engelli hiç eğitim alamamaktadır veya eğitim alması engellenmektedir. Engelli vatandaşlarımızın sosyal hayatın bir parçası olmaları önündeki en büyük engel eğitimsizliktir. Kaynaştırma ile ilgili olarak bugüne kadar birçok proje yapıldı, fakat istenilen sonuçlar bir türlü alınmadı. Çünkü, toplumun diğer kesimi olan engelsizlerin, çocuklarımızın eğitim hakkını kabul etme katsayıları çok düşük. Down Sendromu ve engellilik konusunda farkındalık yaratma, toplumun engellilik algısının değiştirilmesi için çalışma-

lar yapmaktayız. Daha çocuğun yüzünü bile görmeden sırf Down sendromlu veya engelli tanısndan yola çıkarak onu sınıflandıran, yapamayacağı, nasıl bir insan olması gerektiği hakkında kesin fikir sahibi olan insanlarla mücadele ederek çocuklarımızı okullara ve topluma kabul ettirmeye çalışıyoruz. Maalesef uğraşıyoruz, çünkü önümüzde engel çok, bizler de sadece çocuklarımızın eğitimine odaklanmak istedik, ama öncelikle topluma kabul ettirmeye çalışıyoruz.

Derneğinizi, kuruluş amacını ve hedeflerinizi bize anlatır mısınız?

Down Sendromlu Bireylerin yaşamın her alanında eşit haklara sahip olması, aileler ve toplumun bilinçlendirilmesi, toplumun engellilik algısını değiştirebilmesi için projeler uygulamak ve farkındalık etkinlikleri yapmak amacı ile kurulmuştur.

Önemli 3 hayalimiz:

1. Yeni Engelli Doğumlarda pozitif yaklaşım gösteren ve o an vatandaşının yanında olan bir Türkiye. (Hoş Geldin Bebek projesini uyguluyoruz. Devlet bu konuyu üstlenene kadar biz Dernek olarak bu projeyi uygulamaya devam edeceğiz)

2. Kaynaştırma ile ilgili problemleri çözmüş bir Türkiye. (Bu konu ile ilgili Özel Eğitim Sınıfım Var projesini birçok şirket ile hayata geçiriyoruz.)

3. Küçük adımlar programının ücretsiz uygulandığı bir İzmir. (Bu hayalimizle ilgili uyguladığımız proje İzmir Büyükşehir Belediyesi ve 9 Eylül Üniversitesi işbirliği ile hayata geçiyor)

Ulusal Down Sendromu Derneği, Down Sendromlu bireylerin yaşamın her alanında eşit haklara sahip olması, aileler ve toplumun bilinçlendirilmesi ve toplumun engellilik algısını değiştirebilmesi için projeler uygulamak ve farkındalık etkinlikleri yapmak, bölgesel bazda Federasyon ve sonrasında Ulusal Bazda Konfederasyon içinde olmak amacı ile kurulmuştur.

Kaç aile ile yolunuza devam ediyorsunuz?

Projelerimiz ile 500 aileye ulaştık. Ulusal Down Sendromu Derneği 1 yıllık Dernek olmasına rağmen, Facebook üzerinden 134.000 takipçimiz ve 2500 gönüllümüz var. İzmir de 4000 ailemiz olduğunu düşünüyoruz, zamanla o ailelerimize de ulaşacağız.

Dostluk yürüyüşlerinden bahsedersiniz?

DS dostluk yürüyüşleri 1995 yılından beri dünyanın değişik ülkelerinde yapılıyor. Türkiye’de ilk başladığında birkaç yüz kişinin katılımıyla gerçekleşirken bugün basın, gönüllü ve aile desteği ile yürüyüşe katılanlar binlerce kişiye ulaştı. Geçen sene Karşıyaka’da yapılan yürüyüş 5.000 in üzerinde kişi katıldı. Bu sene ki hedefimiz 10.000 kişinin üzerindeki duyarlı insan ile Hayallerimiz için yürümek. Türkiye de belli başlı illerde yapmak

Son olarak okurlarımıza ve ülkemizde sizinle aynı şeyleri yaşayan ama bu konuda çaresiz olduğunu düşünen ailelere neler söylemek istersiniz?

Sevgili ailelerimiz, yolumuz çok uzun ve çok engembeli. İlk önce sizler sorumluluk almalsınız, Unutmayın, siz çocuklarınıza nasıl davranırsanız toplum da öyle davranacaktır. Bizler Aile Hareketiyiz, beraber olursak çok şey başarabiliriz. Toplum, engellilerin de bu hayatın bir parçası olduğunu, toplumsal yaşama katılımın bir lütf değil, hak olduğunu ve farklılığın aslında hayatın bir rengi olduğunu yaşayarak öğrenecektir. Ayrıca diğer insanlar, çocuklarımızın farklılıklarını zaten görecekler, biz benzerliklerini görünür hale getirmeliyiz ki toplumdaki diğer insanlar çocuklarımızla bağlantı kurabilsinler, korkmasınlar. Bardağın dolu tarafını görün. Lütfen diğer ailelerimizle biraraya gelin ve sorunlarımızı ortak çözümler bulmaya çalışın.



DOWN SENDROMU HAKKINDA

- Down sendromu, vücut hücresinde fazladan bir kromozom bulunması sebebiyle olan genetik bir durumdur. Down sendromu bir hastalık değildir ve kalıtsal değildir. Hamilelikte tesadüfen meydana gelir. Down Sendromu genetik bir farklılıktır, bir hastalık değildir. Belli bir sebebi yoktur. Ülke, milliyet, sosyo-ekonomik statü farkı yoktur.
- Down sendromlu herkes, farklı derecelerde öğrenme gücüne sahiptir. Bazı fiziksel özellikler down sendromlular arasında yaygındır ve onlar bazı tıbbi problemlere yatkın olabilirler. Fakat unutulmaması gereken şey down sendromlularının bireylerin kim olduğunu, onların kendi güçlü ve zayıf yönleri ve kişisel davranışları belirler.
- Türkiye de 100.000 Down Sendromlu birey yaşıyor, bu rakamın dünyanın 12 ülke vatandaşı toplamından daha fazla olduğunu biliyor muydunuz.
- Tüm dünyada 6 milyonun üzerinde Down Sendromlu birey yaşamaktadır

Bu sıradışı insanlar için önlerindeki en büyük engel, zihinsel olarak akranlarından daha yavaş gelişmeleri değil, onların sadece neleri yapamayacağına odaklanmış yanlış bakış açısı ve inançlardır aslında.

- Down Sendromlu çocukların ihtiyaçları diğer çocukların ihtiyaçlarından farklı değildir. Çevrelerini keşfetmek, oynamak, öğrenmek, gülmek isterler.
- Down sendromlu çocukların karakterleri, yapıları birbirinden farklıdır. Sadece dış görünüşleri birbirine benzer. Nasıl ki birileri mavi, kahverengi, siyah gözlü, sarışın esmer veya kumral ise down sendromlu olmakta onun gibi bir şey...
- Erken müdahale ve eğitim programları, fizyoterapi, dil terapisi, oyun grupları, gibi destekler ve özellikle okul hayatı çok önemlidir. Doğumdan itibaren erken dönemde başlayan uygun eğitim programları ile çeşitli başarılarla ulaşabilmekte, kaynaştırma eğitimi alabilmekte, toplum içinde bağımsız veya yarı bağımsız hayatlar kurabilmektedirler.

Sami ALTUNEL

Dünyanın En Gönüllüsü-Avrupanın En Gönüllüsü
(Eaton Stover Award-USA)

Türkiye'nin Fark Yaratıcı (Sabancı Vakfı-TR)

Ulusal Down Sendromu Derneği Başkanı

Elektrik Elektronik Mühendisi

samialtunel@ulusaldown.com 0530 600 6805

Özel gereksinimli çocuklar hepimizin çocukları, yalnız değilsiniz.

Bizler bu işin öncüleriyiz. Sistemi sürekli zorlamalıyız. Daha iyi bir yaşam çocuklarımızında hakkı, bunu herkes öğrenmeli. Unutmayın bu lütf değil Hak.

Son olarak eklemek istedikleriniz

Hepimizin yoğun programları, dolu takvimleri ve ulaşılması gereken hedefleri olduğu inkar edilemez bir gerçektir. Yoğun iş yüklerimize rağmen, kişisel gönüllülük ilkesi ile hareket ederek hayır kuruluşla-

rı ve toplumsal hizmet organizasyonlarında çalışmak için zaman bulan bir çok bulunmaktadır. Bu kişiler arasında umarım, bu röportajı okuyanlardan da aramıza katılacaklar olacaktır. Dünyanın en gönüllü insanı ödülünü elinden aldığım, o günden beri en büyük destekçilerimizden olan sevgili dostum Tom Gross şunları söylemişti. “biz seni seçtik, çünkü senin yüreğini gördük”, ben de bu yazının ulaştığı insanların seçilmiş insanlar olduğuna inanıyor, Yüreğinizdeki güzelliklerin ortaya çıkması için cesur olmanızı diliyorum, bize bu fırsatı verdiğiniz için teşekkür ediyorum.



GEÇMİŞTEN GELECEĞE UZAY TURİZMİ

Yazı: Can SARI / csari@can.aero/saric_can@yahoo.com

“ Bilinmeyene doğru yolculuk etmek, tarihin her döneminde ilgi çekici bir aktivite olarak görülmüştür. Bu yolculukların sonunda genellikle beklenen sonuçlar elde edilemese de, her zaman insanlığa yarar sağlayan olaylar gerçekleşmiş ve insanlar kendilerine ve yaşadıkları yere dair yeni bir bilgiye kavuşmuşlardır. Buna dair belki de en güzel örnek Kristof Kolomb'un Hint adalarına gitmeye çalışırken Amerika kıtasını keşfetmesi olmuştur. ”

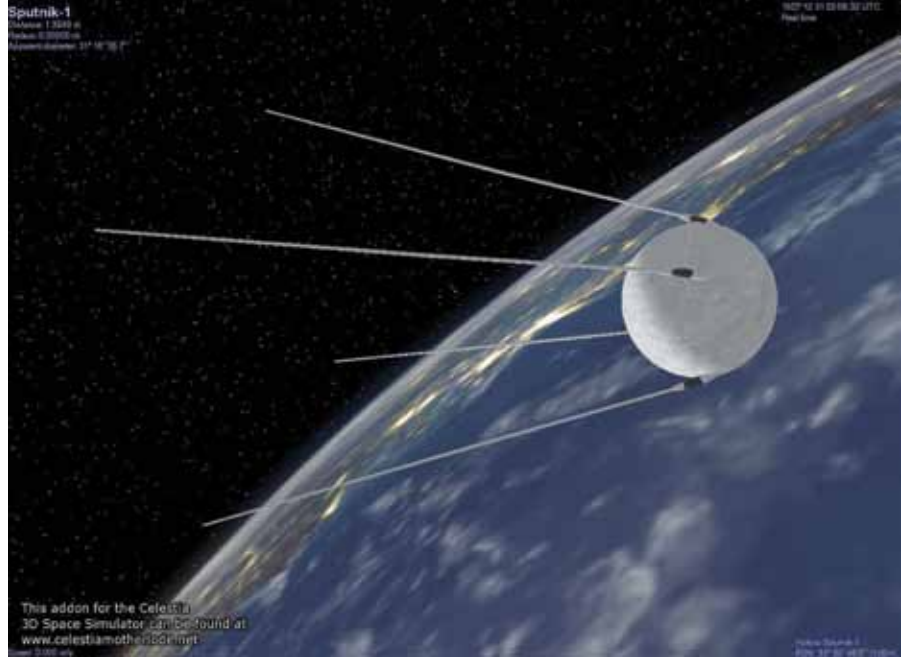
Günümüzde ise özellikle bilim insanlarının merakı uzay ve uzaydaki cisimlere yönelmiş, onlar hakkında daha fazla bilgiye sahip olabilmek için uzay araçları üretilmeye başlanmıştır. 1957 yılında yörüngeye çıkmayı başaran ilk uydu olan Sputnik I bu alanda öncü olmuştur.¹ İlk olarak insansız uydularla başlayan uzay macerası 1961 yılında Yuri Gagarin'in Dünya yörüngesinde bir tam tur atmasıyla devam etmiştir. Teknik yetersizlikler, üretim maliyeti ve güvenlik sebepleri dolayısıyla uzunca bir süre devletlerin finansal desteği ve denetiminde gerçekleştirilen uzay araştırmaları, 2000'li yıllar ile birlikte özel sektörün ilgi duymaya başladığı, devlet/özel sektör ortak projelerinin de hayata geçmeye başladığı bir alan olmaya başladı. Özel sektörün ekonomik amaçlar güderek üzerine düştüğü uzay çalışmalarını örnekleyecek olursak, en çok göze çarpan çalışmalar uzay çöplerinin temizlenmesi, uzay madenciliği ve uzay turizmi olarak sıralanabilir. Konuyu uzay turizmi ile sınırlayıp, geçmişte ve gelecekte hayatımıza yaptığı/yapacağı etkilere değinmeye çalışacağım.

İLK TURİST: DENNIS TİTO

Açıkçası, uzay turizmi denince sokaktaki herhangi bir insanın aklına neler geliyor sorusunun cevabını kestirmek oldukça zor. Ama uzay turizmi fikrinin ilk çıkış noktası ve günümüze uyarlanmış halleri oldukça basit kabul edilebilir. Kendi masraflarını karşılayarak uzaya çıkan ilk turist olan Amerikalı mühendis ve girişimci Dennis Tito, bu ünvanı 2001 yılında Uluslararası Uzay İstasyonu'na (ISS) çıkıp, uzayda yaklaşık 8 gün geçirecek aldı. Bu ilki başarabilmek için ödemek zorunda olduğu mebla ise 20 milyon USD idi. Tito'nun ardından bu işi ekonomik bir kazanca dönüştürmek isteyen Rusya, Soyuz kapsülü vasıtasıyla uzay turizminin ilk adımlarını atmış oldu. 3 kişilik mürettebat kapasitesi olan Soyuz kapsülünün uzay turizmine olan katkıları ise, ISS'teki mürettebat sayısının artırılmasına müteakiben sona erdi.

ÖZEL SEKTÖRÜ TEŞVİK: ANSARI X PRİZE²

Ülkelerin uzay programları dahilinde çok yüksek ücretlerle ve az sayıda gerçekleştirilen uzay turizm aktivitelerini özel sektöre açmak ve bu sektördeki çalışma ve finansal akışı hızlandırmak amacı ile



Sputnik I – NASA'dan alınmıştır.

Ansari Foundation tarafından 10 milyon USD ödüllü bir yarışma düzenlendi. 20. yüzyıldaki havacılık faaliyetlerini hızlandırmayı ve teşvik etmeyi amaçlayan yarışmaları kendisine örnek alan X Prize yarışması, 1996 yılında uzaya 3 kişilik bir ekibi 100 km irtifaya taşıyabilecek ve bunu iki haftalık bir süreç içerisinde iki kere yapmayı başaracak ilk firmanın ödülün sahibi olacağını açıklamış; ancak ürettikleri SpaceShipOne ile ödülün sahibi olan Scaled Composites firmasının başarılı denemesi için 8 yıl beklemek gerekmişti. (4 Ekim 2004 – Aynı zamanda Sputnik 1'in fırlatılmasının 47.yıldönümü)

ÖZEL SEKTÖR GİRİŞİMLERİ

Ansari X Prize ödülünün 2004 yılında kazanılması, teknik açıdan uzay turizminin gerçekleşmesine hiçbir engel olmadığına kanıtlanması sonucunu doğurdu. Ödül bu sebepten ötürü beklentiyi çok üst seviyelere çekti ve Virgin Galactic³, Xcor Aerospace⁴ gibi şirketler kısa süre içerisinde uzay turizmine başlayacaklarını belirtilip, bu taahhütlerinin üzerine bilet satışına başladılar. İlk etapta içinde bulunduğumuz 10 yıllık periyodun ilk yıllarında resmi olarak faaliyete geçmeyi planlayan bu şirketler, şu anda ise planlarını 2016 ve sonrasında ötelemiş durumdadırlar⁵. Bunun en büyük sebebi ise, teknolojik eksiklikten değil, oluşan özel sektör ilgisine gerekli hukuki altyapının hazırlanamamasıdır. Yürürlükte bulunan uluslararası uzay anlaşma-



Dennis Tito

lar özel sektörün uzay araştırmalarında bulunmasını yasaklamamış; ancak bu araştırmaların ne şekilde düzenlenmesi gerektiğini de belirtmemiş; bu işi üye devletlere bırakmıştır.

UZAY TURİZMİ: TEKNİK VE HUKUKİ DETAYLAR

Ansari X Prize ödülünün 100 km irtifayı kriter olarak kabul etmesinin birbirleriyle ilişkili teknik ve hukuki sebepleri bulunmaktadır. Teknik olarak, yaklaşık olarak 100 km seviyesi hava sahasının bitip, uzayın başladığı irtifa olarak kabul edilmektedir. Günümüz koşullarında ve teknolojisinde 100 km nin çok altında



Uçuş esnasında SpaceShipOne – Novatempo.com'dan alınmıştır.

bir uyduyu Dünya etrafında yörüngeye sokmak mümkün değil iken, aynı şekilde sahip olunan uçak ve motor teknolojileri de bu irtifaların üzerinde bir uçağın uçuşuna olanak sağlamamaktadır.

Hukuki açıdan aşılamamış olan sorun ise, bilimsel olarak kabul edilen 100 km fenomeninin uluslararası hukuk mecrasında (politik sebeplerden ötürü) kabul görmemesi ve bu sebepten ötürü de birbirinden çok farklı olan havacılık ve uzay hukuku disiplinlerinin uzay turizmi esnasında karşı karşıya gelmeleridir. Uzay turizmi esnasında karşılaşılabilecek olan problemler, kazalar ve bunun gibi istenmeyen olaylar durumunda hangi hukuk disiplinine başvurulacağı-

nın bilinmemesi, bilindiği noktalarda da mevcut uluslararası anlaşmaların yetersiz kalması sektörün önündeki en büyük sıkıntı olarak göze çarpmakta.

Havacılık ve uzay hukukunun uzay araştırmaları yürüten özel sektöre dair göstereceği gelişim ilgiyle beklenmektedir. Gerekli adımlar atıldığında, Dennis Tito'nun ödediği paranın yüzde biri gibi meblalar karşılığında yaşadığımız Dünya'yı 100 km yüksekten seyretme olanağına sahip olacağız. Bu olay gerçekleştiği gün de uzay turizmini nasıl daha ucuz, daha efektif kullanabileceğimizi ve en önemlisi, kıtalararası bir yolculuğu uzay araçlarıyla nasıl yaparız sorularına cevaplar aramaya başlayacağız.

CAN SARI

- İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Uzay Mühendisliği mezunu olan Can Sarı, ilgi alanını yine havacılık ve uzay bilimlerinin gelişiminde önemli bir role sahip olan, havacılık ve uzay hukukuna çevirdi. Bu alandaki eğitimini Hollanda'da Leiden Üniversitesi'nde Adv. LL.M. in Air and Space Law programını bitirerek tamamladı. Şu anda ise Can Hukuk Bürosu'nda havacılık ve uzay alanının hem hukuki hem teknik detaylarıyla ilgili olarak çalışmaktadır.

- 1- <http://history.nasa.gov/sputnik/>
- 2- <http://space.xprize.org/ansari-x-prize>
- 3- <http://www.virgingalactic.com>
- 4- <http://www.xcor.com>
- 5- <http://www.thespacereview.com/article/2286/1>



YAZI

Nuray BAYKAL

genclikgoklerde@gmail.com



UÇAN EFSANE: ANTONOV AN-25

“Günümüzde kargo taşımacılığının rakipsiz efsane uçağı Antonov AN-25.84 metre uzunluğu, 6 motoru ve 32 tekerleğiyle de bir lider olma özelliğini sürdürüyor. Yazarımız Nuray Baykal bu efsane uçağın geçmişinden bugüne uzanan yolculuğı hakkında Plt. Sedat Yalçınkaya ile bir söyleşi gerçekleştirdi. ”

Şimdiye kadar üretilmiş olan en büyük uçağın adı nedir ve ne zaman üretilmiştir.

Şimdiye kadar üretilmiş en büyük uçak 1988'de servise alınan Antonov AN-225 ya da Mriya yani Hayal'dir. Şimdiye kadar sadece 1 adet üretilmiştir.

Antonov An -225 niçin geliştirildi?

Antonov An-225 Sovyetler Birliği'nin uzay mekiği olan Buran'ı ya da Türkçe ismiyle Boran'ı taşımak için geliştirildi. Buran'ın üretildiği yerden Kazakistan'daki Baykonur uzay üssüne taşınması ve bakımı için geri getirilmesi planlanıyordu. Sovyet hükümeti Antonov Tasarım Bürosu'ndan Buran'ı taşıyabilecek kadar güçlü bir uçak geliştirmesini istedi.

Havacılık efsanesi olan bu uçaktan biraz bahsedebilir misiniz?

Sovyetler Birliği dağıldıktan sonra yeni Rus yönetimi 1992 yılında uzay mekiği programını iptal etti. Bu ikonik uçak da bu nedenle atıl kaldı. Çünkü sıradan yükleri taşımak için fazla büyük ve masraflıydı. Çünkü sadece uçurulması için bile en az 20 mürettebat gerekiyordu. Sovyet hükümetinin istediği, üretim hattındaki ikinci An-225 ise bu nedenle hiç tamamlanmadı.

Hangi yıl tekrar kullanılmaya başladı?

20 yıl hangarda bekledikten sonra bir İngiliz taşımacılık şirketi tarafından satın alındı. Modernize edilip 2001 yılında tekrar kullanılmaya başlandı.

Günümüzde hangi amaçla kullanılıyor?

Günümüzde tanklar, lokomotifler, dev enerji tribünleri gibi yüklerin taşınmasında kullanılıyor.

Antonov AN-225 uçağının motoru, uzunluğu ve yüksekliği hakkında bize bilgi verir misiniz?

Havacılık efsanesi Antonov An-225 altı motorludur. Uzunluğu 84 metredir. Öyle ki kargo bölümü Wright kardeş-



lerin ilk uçuşlarını yapmalarına yetecek kadar uzun ve yüksektir. Kanat açıklığı 88 metredir. Boş ağırlığı yaklaşık 280 tondur. 300 ton yük taşıyabilir. Bu özelliği Mriya'ya dünyanın en güçlü uçağı

olma özelliğini de kazandırıyor. Boşken 15 bin km, tam yüklüken ise 4 bin km yol kat edebilir. Antonov An-225, 4'ü önde 32 tekere sahiptir. Bu sayede kötü zeminli pistlerde de çalışabilir

GÜZEL YAZI YAZMA HAT SANATI

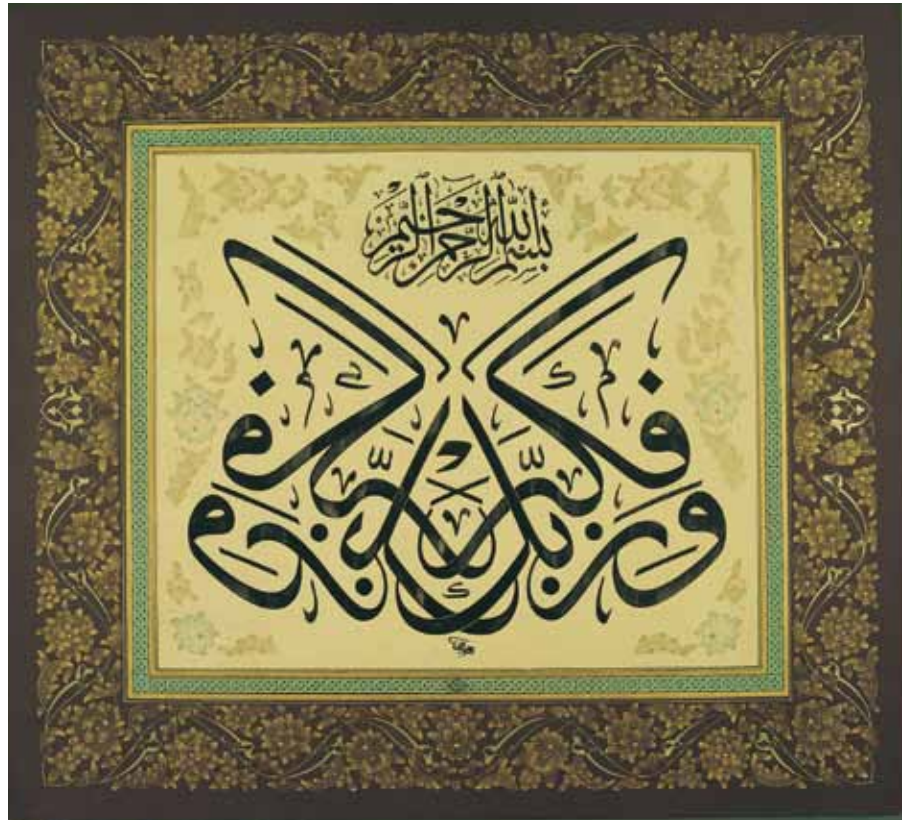
Röportaj: Ebru Avcı KARATAŞ

“Sanat yaratmak değil yaratılanı yansıtmaktır” Hat sanatının temelinde güzel yatar. Güzel duyguları yansıtır. Hat sanatında belirli kaideler ve ölçüler vardır. Bu kaideler ve ölçüler yüzyıllar içerisinde belirlenmiştir. Hat sanatkarları bu kaideler ve ölçüler doğrultusunda kompozisyonlarını tasarlarlar.

Estetik kurallara bağlı kalınarak ölçülü ve güzel yazı yazma sanatı olan Hüsni Hat, dünya sanat tarihinde önemli bir yere sahiptir. Yüzyıllar boyu gelişimini sürdürerek günümüze kadar gelmiştir.

İslam yazısının ilki, dik ve köşeli, Kûfi adı verilen yazıdır. Kûfi yazının birçok çeşitleri vardır ve Kur’ân-ı Kerim’in yazılmasında bolca kullanılmıştır. Kûfi yazı Selçuklu yapılarının vazgeçilmez bir unsurudur. Sülüs ve Nesih yazılarının mucidi olarak bilinen İbn Mukle (Ö.940), kaynakların belirttiğine göre koyduğu kurallarla Emevilerin son zamanlarında gelişmeye başlayan yazının tekamülüne katkıda bulunmuştur. Hat, İbn Mukle ile birlikte X.yüzyılın başlarında, kanun ve kaideleri belirlenmiş bir sanat özelliği kazanmıştır. İbn Mukle yazının kaidelerini tesbit için üç esas kabul etmiştir. Bunlardan birincisi ‘nokta’, ikincisi ‘daire’, üçüncüsü ‘elif’ tir. Nokta, harflerin uzunluk ve derinliklerini; daire, dairevi harflerin dönüşlerini; elif harfi de, dikey harflerin uzunluklarını göstermek için kullanılmıştır. İbnü’l Bevvâb (Ö.1024), İbn Mukle’nin hattını inceleyerek geliştirmiş ve güzelleştirmiştir.

Sülüs ve Nesih yazılarının yanı sıra Muhakkak, Reyhânî, Tevkî ve Rikâ’ yazı çeşitleri de geliştirilerek Aklâm-ı Sitte (Altı Kalem) oluşturuldu. Aklâm-Sitte, İslam yazılarının temelini oluşturur. Kamış kalemin ucunu ilk kez eğri kesen Yâqut-el Musta’sımî(Ö.1298), yazı tarihinde önemli bir isimdir ve Aklâm-Sitte’nin terakki ettiricisi olarak kabul edilir. Hat sanatında gelişme, Osmanlı toplumun-



Rabbani yücelt. Hat: Hüseyin Gündüz, Tezhip: Faruk Taşkale, Sadberk Hanım Müzesi

da ortaya çıkmış ve Türk sanatkarlarının eliyle yeni boyutlar kazanmıştır. Hat sanatının kiblesi olarak kabul edilen Şeyh Hamdullah (1429-1520), Aklâm-Sitte’de büyük değişiklikler yaparak, bu yazıları Türk beğeni ve anlayışına göre yeniden düzenlemiştir. Şeyh Hamdullah, Aklâm-Sitte’de klasik Türk ekolünün kurucusu-

dur. Şeyh Hamdullah’ın çağdaşı sayılan Ahmed Karahisarî (Ö.1556), klasik çizgideki başarısının yanısıra yeni ve farklı denemeleriyle Türk hat sanatında önemli bir yere sahiptir.

XVII. yüzyılda Şeyh ekolünü geliştiren Hâfız Osman (1642-1698) ile Nesih ve Sülüs yazıları tekamülün zirvesi-

ne ulaşmıştır. Hâfiz Osman'ın yazdığı Kur'ân-ı Kerîm'ler tüm İslam ülkelerine yayılmıştır. Hz. Muhammed'in kutsal vâsıflarını anlatan Hilye-i Şerîfelerin klasik grafik tasarımını da ilk kez Hâfiz Osman geliştirmiştir.

Mimariden resme, musikiden tezhibe kadar bütün sanat dallarımızın, XVIII. yüzyıldan itibaren Batı etkisinde kalmasına rağmen hat sanatı günümüze kadar klasik çizgide başarılı bir şekilde devam etmiştir. Bunun en büyük sebebi; diğer sanat kollarının aksine hat sanatını etkileyecek bir karşılığının Batı'da bulunmayışı ve hat sanatının, hat ustalarının nesilden nesile sağlam kurallar ve büyük bir sevgi ile ulaştırılmış olmasıdır. Ta'lik yazı üstadı Mehmed Esad Yesârî (Ö.1798), kendisine has ekolü ile Mahmud Celâleddîn (Ö.1829), tuğranın son şeklini yerine oturtan Mustafa Râkım (1758-1826), Yesârîzâde Mustafa İzzet (Ö.1849), Aya-sofya'daki kalem ağzı genişliği otuzbeş cm. olan levhaları yazan, celî hattın en başarılı isimlerinden olan Kazasker Mustafa İzzet (1801-1876), Sami Efendi (1838-1912), Nazif Bey (1846-1913), Hulusi Efendi (1869-1940), Reis'ül Hattâtîn Hâcî Kâmil Akdik (1861-1941), Emin Yazıcı (1883-1945), Tuğrakeş İsmail Hakkı Altunbezer (1873-1946), Mustafa Halim Özyazıcı (1898-1964), Necmettin Okyay (1883-1976), Hâmid Ayaç (1891-1982) ve Emin Barın (1913-1987) gibi birçok hattatın muhteşem eserleri bunun en belirgin kanıtıdır. Hat sanatkarlarının katı bir gelenekçilikten uzak olmaları yazı sanatında farklı üslupların gelişmesine sebep olmuştur. Bugün hat sanatı bu ustaların yolunu izleyen hat sanatkarları tarafından başarıyla devam ettirilmektedir.

Hat sanatında, başlangıcından bugüne harflerin anatomik yapılarındaki arayışlar, değişiklikler ve gelişmeler aynı zamanda harflerin oluşturduğu genel görünüş şekil ve istifte de birtakım değişiklik ve gelişmelere sebep olmuştur. Yapılanın tekrardan ve benzerinden kaçma ve mistik duygular içerisinde daha güzele ulaşma isteği yazının gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Yazının kullanılacağı alanın ve malzemenin; dönemin yönetici ve halkının sanata olan bakış açısının da yazının gelişimindeki etkin rolü küçümsenemez. Yazıların; özellikle celî levhalarda düz satırlar olarak yazılmayıp istifli olarak yazılması ileri bir anlayışın ürünüdür. İstif iyi bir anatomik bilgi ve kompozisyon gücü gerektirir.

Yazı çeşitleri ve bunların ihtiva ettikleri harfler oldukça zengindir. Bu harflerin kelimenin başında, ortasında ve sonunda



Doğrunun yardımcısı Allah'tır. Hat: Hüseyin Gündüz



Edebiyat ya Hû. Hat: Hüseyin Gündüz, Latife Boyner Koleksiyonu



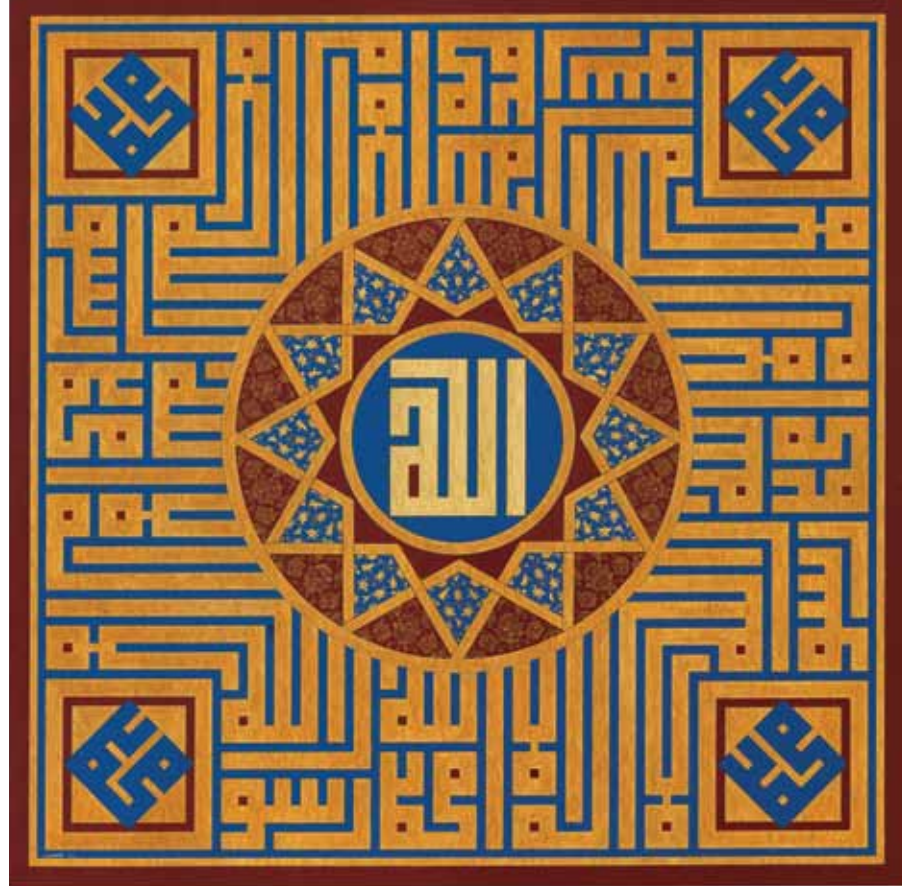
İlim ilim bilmektir, ilim kendini bilmektir. Hat: Hüseyin Gündüz, Tezhip: Betül Gündüz



Ya Vedûd. Hat: Hüseyin Gündüz, Tezhip: Faruk Taşkale, Sadberk Hanım Müzesi



Sevelim seveilem dünya kimseye kalmaz.
Hat: Hüseyin Gündüz



Muhammed. Hat: Hüseyin Gündüz, Tezhip: Murat Uçar

birbirleriyle birleşmesi, ayrı görünümlere bürünmesi, hat sanatkarına yaptığı istif ve kompozisyonlarda geniş imkanlar tanımaktadır. Türkler, İslam dinini kabul edince ayrı soydan, tamamen farklı bir yazı ile karşılaşmışlardır. Karşılarında hiçbir estetik özellik taşımayan, yalnızca bir okuma yazma aracı olan Arap yazısını Türk kültür ve estetik anlayışı doğrultusunda kendine özgü bir sanat haline getirmişlerdir. Bugün camii, müze, kütüphane, yapı ve özel koleksiyonlarda bulunan nadide el yazmaları; kitaplar, albümler ve levhalar, Türk sanatkarının ince zevkinin ve estetik anlayışının ürünüdür. 'Kur'an-ı Kerim, Mekke'de nâzil oldu, Mısır'da okundu, İstanbul'da yazıldı' sözü bu gerçeği en iyi şekilde ifade eder.

Hat sanatının kullanım alanları

Hat sanatının kullanım alanlarının başında kitaplar ve Kur'an-ı Kerimler gelir. Ciltlenmiş, derlenmiş sayfalar anlamına gelen Mushaf, zamanla, kitap haline getirilmiş Kur'an-ı Kerim'in yazılı tam metni anlamını kazanmıştır. Kur'an-ı Kerim, Müslümanlar için "Allah'ın sözüdür" hatırlar bu sözün yazıya dökülmesinin en

güzel yollarını aramışlar ve daha güzel ulaşmak için adeta birbirleriyle yarışmışlardır. Şeyh Hamdullah ve Hâfız Osman bu konuda en önde gelen sanatkarlardır. Mushaflardan sonra en çok yazılan ve okunan eser, Hz. Muhammed için okunan ve "salâvat" denilen duaları içeren "Delâil"dir. Levhalar, duvara asmak için yazılmış ve uzaktan okunabilen "Celi" yazıdır. Celi kelimesi, iri, açık anlamındadır. Celi yazı yazma geleneği XVIII. Yüzyılın sonlarında gelişmiş ve günümüze kadar başarı ile uygulanmıştır. Levhalar genellikle celi sülüs ve celi ta'lik hatlarıyla yazılmış, tablo niteliği taşıyan eserlerdir ve çoğunlukla açık renk kağıt üzerine siyah is mürekkebi ile hazırlanırlar. Koyu renk kağıt üzerine altın mürekkep ile yazılan yazılara zer-endüd (altın sürme) yazılar adı verilir.

Hat sanatında en çok yazılan levhaların başında Hz. Muhammed'in kutsal vasıflarını anlatan Hilye-i Şerîfeler gelir.

Tek sayfa halinde yazılmış, ayet, hadis ve şiirleri içeren; kesik parça, bölüm anlamına gelen "Kıt'a" ve kıt'aların bir araya getirilmesinden oluşan "Murakkaa" hat sanatının kullanıldığı eserlerdendirler.

Karalama, hattatların el becerilerini

kaybetmemek ve alıştırmaya yapmak için hayatları boyunca harfleri, hece, kelime ve cümleleri karışık ya da bir düzen içerisinde yazdıkları yazılardır. Bazı karalamalar son derece önem arzeder.

İcâzet veya icâzetnâme, Hat eğitimi gören öğrencilere belirli bir süre sonra verilen diplomalardır. Öğrencinin yazdığı yazıyı hocası ya da hocaları onaylarsa, öğrencinin yazdığı yazının altına izin cümlesi yazar. İcâzet alan öğrenci artık hattat olmuştur ve yazdığı yazıların altına imza atma yetkisine sahiptir.

Klasik kullanım alanlarının dışında hat sanatı, çiniler, halılar, camii ve mimari eserlerde bolca kullanılmaktadır. Günümüzde hat sanatının kullanım alanları gelişmiş ve hayatın her alanında içerik ve estetik olarak kullanılmaya başlanmıştır. Hat sanatı heykeltıraşlara ve resamlara da ilham kaynağı olmuştur.

Türkiye'de Hat Sanatı koleksiyonculuğu

Geleneksel sanatlara ciddi anlamda ilgi duyan birkaç kişinin dışında el yazması koleksiyonculuğu Türkiye'de ciddi anlamda 1980'li yılların başında başladı. Bir merak, duvarları süsleme amacı ve

HİLYE-İ ŞERİFE

Hilyelerin önemli olmalarının en önemli nedenleri; Hz. Peygamber'in kutsal özelliklerini anlatıyor olmaları, insanın gözünü ve gönlünü doyuran görkemli bir tasarıma sahip olmaları, buldukları yerleri her türlü kötülüklerden korudukları ve o yerlere sağlık, mutluluk huzur ve bereket getirdiklerine dair olan inançtır.

İslam Dininde kutsal kişilerin resimlerinin yapılmasına sıcak bakılmamış ve hiçbir sanatçı birkaç asılsız minyatür dışında Hz.Peygamber'in resmini yapmaya cesaret edememiştir. Dolayısıyla hat sanatçıları Hz.Muhammed'i yazıyla anlatma yoluna gitmişlerdir.

Hz.Peygamber'in kızı Hz.Fatma'nın Hz. Peygamber'den sonra O'nun yüzünü hatırlayamayacağı kaygısını dile getirdiğinde Hz.Peygamber damadı Hz. Ali'ye "Benim hilyemi yazın ve ona bakın beni görmüş gibi olursunuz" demiştir.

Hilye; süs, ziynet, güzel özellikler, güzel yüz anlamına gelmektedir ve Hz.Peygamber'in kutsal özelliklerini anlatan yazılara verilen isimdir.

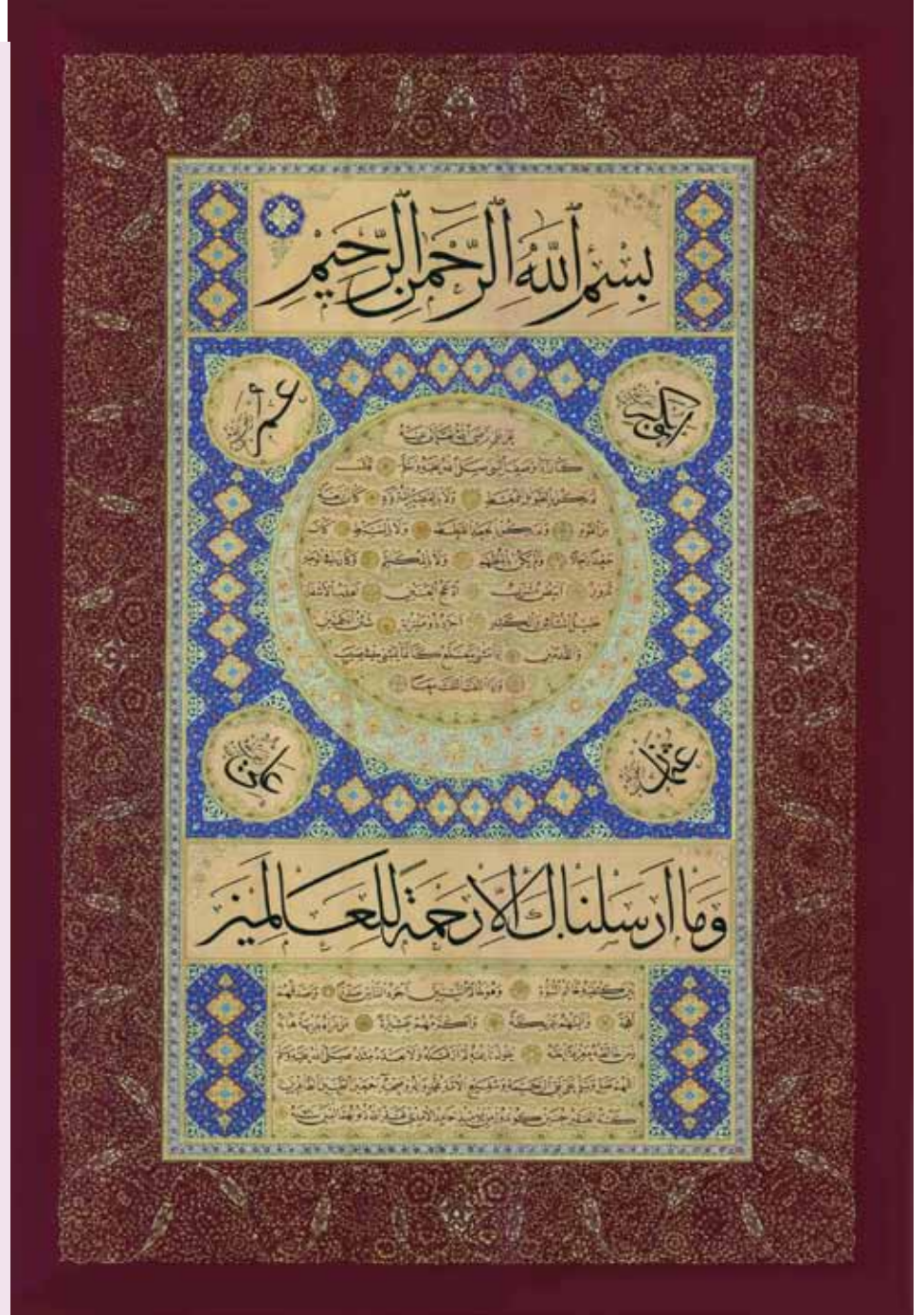
Hilye-i şerife, hilye-i nebevî, hilye-i şerif gibi isimlerle de anılmaktadır. En doğru tanımlama kadrini yüceltmek için söylenen hilye-i şerifedir.

Hilyeler XVII.yüzyıla kadar saygı belirtisi olarak katlanıp cepte taşınacak kadar ufak ve küçük kitapçıklar şeklinde yazılmıştır. Ancak XVII.yüzyılın en önemli hattatı Hâfız Osman ile birlikte duvarlara asılacak şekilde klasik tasarımı yapılmış olup günümüze kadar da bu klasik tasarımda yazılacak gelmiştir. Mahmud Celâleddin gibi hattalar klasik tasarım dışında farklı tasarımlar da geliştirmişlerdir.

Hâfız Osman'dan sonra en fazla hilye yazan hat sanatçıları Kazasker Mustafa İzzet, Yahya Hilmi, Mahmud Celâleddin, Hasan Rızâ, Fehmi Efendi, Kâmil Akdik, Mehmed Abdülaziz Rifâi ve Hâmid Aytaç gibi hattatlardır.

Hilye yazıp tezhiplenmek hat ve tezhip sanatçıları için onur kaynağı olmuş; koleksiyonerler için ise vazgeçilmezler arasına girmiştir.

Hilyeler sanatçılar ve sanatseverler için günümüzde de en fazla tercih edilen eserlerin başında gelmektedir.



Hilye-i Şerife. Hat: Hüseyin Gündüz, Tezhip: Atilla Turgut. Özel Koleksiyon

ilgiyle başlayan el yazması koleksiyonculuğu zaman içerisinde koleksiyonerler ve sanatseverler için vazgeçilmez bir tutku haline gelmiş; hat ve tezhip sanatları bugün güzel sanatlar içerisinde gecikmiş yerini almıştır. 8 asır boyunca yazılmış ve tezhiplenmiş Kur'an-ı Kerim'ler, dua kitapları, hilye-i şerifeler, levhalar, kıt'alar, karalamalar, yazı albümleri ve fermanlar büyük bir keyifle özel koleksiyonlara dahil edilmekte ve Türk kültür hazinesine kazandırılıp, koruma altına alınmaktadır.

Özel koleksiyonlarda bulunan, şimdilik sadece sahip olan kişilerin ve çevresinin gözüne ve gönlüne hitap eden sanat eserlerine olan ilgi gün geçtikçe artmakta ve yaygınlaşmaktadır. Bir koleksiyonerin beğendiği bir eserin peşine düşmesi, İslâm eserleri müzayedelerindeki heyecan ve günümüzde hat ve tezhip sanatlarına olan ilgi bunun en açık göstergesidir. Bugün artık koleksiyonerler resim ve objelerin yanı sıra sahip oldukları el yazması koleksiyonunun zenginliği ile de övünmekte ve

müze kurma hayalini gütmektedirler. Bir Karahisârî yazı, Şeyh Hamdullah Kur'ân-ı Kerîm'i, bir Hâfîz Osman hilyesi ve diğer muhteşem el yazmalarına sahip olmak her koleksiyonerin en büyük arzusudur. Aynı zamanda sanatseverler günümüz hattat ve müzehhipleri tarafından hazırlanmış güzel eserlere de sahip olmaktadır.

Koleksiyonerler yalnızca el yazmalarını toplamakla yetinmemekte; yurtiçi ve yurtdışında yaptıkları sergiler ve diğer etkinliklerle klasik sanatlara olan duygu, sevgi ve sanat heyecanını diğer sanatseverlerle paylaşmaktadırlar. Bu tarz etkinliklerin önde gelen isimleri merhum Sakıp Sabancı ve Sevgi Gönül'dü. Günümüz koleksiyonerlerinden Erdoğan Demirören, Cengiz Çetindoğan, Murat Ülker, Zeki Cermal Özen, Nezih Barut, Remzi Gür, Ahmet Avlanmaz, Kerem Kıyak günümüzün önemli koleksiyonerlerindedir. Sergiler ve sempozyumlar sanatın yaygınlaşması, sanatseverlerin bilinçlendirilmesi, tanıtılması, aktif olarak klasik sanatlarla uğraşanların güzeli görmesi ve teşviki açısından son derece önemlidir.

Avrupa'da yapılan İslâm eserleri müzayedelerinde, yazı kalitesi dışında kitabın ve levhanın tarihine önem verilmektedir. Bir eserin yaşı ne kadar eskirse o kadar kıymet arz etmektedir. Kûfî hatla yazılmış eserler, Yâkut, Karahisârî, Şeyh Hamdullah, Hâfîz Osman gibi sanatkârların eserleri Avrupa müzayedelerinde yüksek bedellerle satılmaktadır. Oysaki Türkiye'de klasik hattatların dışında en iyi hattatlar XVIII. ve XIX. yüzyıllarda yaşamışlardır. Dolayısıyla Türkiye'de koleksiyonerler daha bilinçli eser toplamaktadır. Yurtdışında el yazması eserlerin fiyatları ülkemize göre daha yüksektir. Arap koleksiyonerler yazılara meraklı olmakla birlikte çok değerli yazılar koleksiyonlarına henüz girmemiştir. Arap ülkeleri daha ziyade Kur'ân-ı Kerîm ve ilmî el yazmalarını toplamaktadır. El yazmaları müzayedelerde önemli bir yer tutmaktadır. Müzayede yapanların el yazmalarının tanıtımlarına daha fazla önem vermeleri; koleksiyonerlerin de koleksiyon yelpazesini açmaları gerekmektedir. Kıymetli el yazmaları korunmalı, ülkemizde tutulmalı ve yurt dışındakilerini de ülkemize kazandırmak gibi bir misyonumuz olmalı. Klasik eserlere ilaveten koleksiyonerlerin günümüz sanatını desteklemek ve sanatkârları teşvik etmek amaçlı çağdaş sanatkârların eserlerinden oluşan bir grup yapmaları sanatın tekâmülü için gerekli nedenlerden birisidir. Bugünün sanatkârlarının ürettikleri eserlerin geleceğin antikaları olma özelliği taşıdıkları unutulmamalıdır.



YRD. DOÇ. DR. HÜSEYİN GÜNDÜZ

Kayseri'de doğdu (1961).

Prof. Dr. Muhtittin Serin'in teşviki ile yazı sanatına başladı ve kendisinden sülüs, nesih ve rika yazılarını meşketti.

Hâmit Aytaç ve Kemal Batanay'dan Nesih, Sülüs, Ta'lik dersleri aldı (1976-1982).

Hâmit Aytaç'tan Sülüs ve Nesih icâzeti aldı.

Mimar Sinan Üniversitesi bünyesindeki Hat derslerine katıldı (1982-1984).

Marmara Üniversitesi İlahiyat Fakültesi'nden mezun oldu (1984).

Prof. Emin Barın ile Hat Sanatının incelikleri, yazı tetkiki, Kufî, Divanı yazı ve yazı restorasyonu konusunda çalışmalar yaptı (1980-1987).

Mimar Sinan Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Geleneksel Türk Sanatları Bölümü, Hat Anasanat Dalı'nda Araştırma Görevlisi oldu (1985).

"Şeyh Hamdullah ve Karahisârî Ekollerinin Karşılaştırılması" konulu tez ile Yüksek Lisans aldı (1988).

Hat Sanatının Estetik Öğeleri Konulu tez çalışması ile Sanatta Yeterlik yaptı (1994).

Prof. Dr. Ali Alpaslan ile hat konusunda çalışmalar yaptı.

Yrd. Doç. oldu (1996).

Mimar Sinan Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Geleneksel Türk Sanatları Bölümü Hat Anasanat Dalı Başkanı oldu (1996). Halen Mimar Sinan Üniversitesi, Geleneksel Türk Sanatları Bölümü Hat Anasanat Dalı'nda öğretim üyesi olarak görevini sürdürmektedir.

Yurtiçinde ve yurtdışında 100'ün üzerinde çeşitli sergilere katıldı. Yerli ve yabancı devlet adamları ve tanınmış kişilere tuğra yazdı.

Sadberk Hanım Müzesi'nde, yerli ve yabancı koleksiyonlarda eserleri bulunan sanatçı, Sadberk Hanım Müzesi, Sabancı Üniversitesi Sakıp Sabancı Müzesi ve birçok özel koleksiyonlarda bulunan el yazmalarının restorasyonlarını yaptı.

Kültür Bakanlığı tarafından düzenlenen 1. ve 6. Devlet Türk Süsleme Sanatları Sergisi'nde birincilik ödülü aldı, (1986,1991).

İslam Konferansı Teşkilatı'na bağlı Uluslararası İslam Kültür ve Mirasını Koruma Komisyonu tarafından Hattat Hamid Aytaç adına düzenlenen 1. Milletlerarası Hat Yarışmasında birincilik ve mansiyon aldı, (1987).

Baghdad International Festival of Arabic Calligraphy and Islamic Decoration Hat Dalı 1. Ödülü aldı, (1998).

Konusu ile ilgili birçok yayınlanmış makalesi bulunan sanatçının dört adet yayınlanmış kitabı bulunmaktadır.

Rakseden Harfler, Türk Hat Sanatı'ndan Seçme Eserler / Dancing Letters; A Selection of Turkish Calligraphic Art, Antik A.Ş. Kültür Yayınları, İstanbul, 2000.

Hat Sanatında Hilye-i Şerîfe Hz. Muhammed'in Özellikleri / In Calligraphic Art Hilye-i Şerîfe, Characteristics of The Prophet Muhammed, Antik A.Ş. Kültür Yayınları, İstanbul, 2006.

Hilye-i Şerîfe, Characteristics of The Prophet Muhammed", Artam Antik A.Ş. Cultural Publications, İstanbul, 2011

Hilye-i Şerîfe, Hz. Muhammed'in Özellikleri", Artam Antik A.Ş. Kültür Yayınları, İstanbul, 2011

Hat Sanatı ile ilgili bilimsel, sanatsal ve restorasyon çalışmalarına devam etmektedir.



GEZİ

Zeynep USTA
İnşaat-Çevre Mühendisi

RÜZGÂRLI ŞEHİR: CHICAGO

“ Her caddesi sanat, müzik, mimari kokan bir şehirdir Chicago. Bir turist olarak gidildiğinde insan nereye gezeceğini, nereden başlayacağını şaşırır. Turistler için harika bir cennet olan bu şehir, aynı zamanda düzeni, insanın hayatını büyük ölçüde kolaylaştıran toplu taşıma araçları, harika banliyöleri ile bence ABD'nin en yaşanılabilir yerlerinden biridir. ”



Sears Kulesi

Chicago, Illinois eyaletine bağlı Michigan Gölü'nün kıyısına kurulmuş 24 saat canlı bir şehirdir. Nüfus bakımından ABD'nin üçüncü büyük şehridir. "Rüzgârlı Şehir" olarak anılmasının sebebi gölden vuran şiddetli rüzgâr sanılsa da aslında "politik" bir anlam taşımaktadır.

SEARS KULESİ

Şüphesiz kulede en çok ziyaret edilen ve tabii ki en çok hatıra fotoğraflarının çekildiği yer 103 üncü katta bulunan tamamen camdan yapılmış Skydeck Chicago olarak bilinen terastır.

NAVY PIER

Kuşkusuz Navy Pier'i bilmeyen yoktur zira Chicago temalı hemen hemen her hediyelik eşyada kendisini güzel endamı ile görmek mümkündür. Navy Pier 1916 yılında Amerikan donanma askerlerinin eğitim noktası olarak inşa edilse de günümüzde turistlerin sıklıkla ziyaret ettiği içinde Çocuk Müzesi, Botanik Park ve büyük bir dönme dolabının bulunduğu Michigan Gölünün hemen kıyısında özellikle yaz aylarında birçok aktivitenin yapıldığı eğlenceli bir parktır.



Skydeck Chicago



John Hancock Merkezi

MÜZELER

Avrupa kadar tarihi olmayan bir ülkenin sizde nasıl bu kadar çok müzesi olur diye düşünüyorsanız eğer Chicago da bunun cevabını bulabilirsiniz. Chicago hepsi birbirinden ilginç, gezmekle bitiremeyeceğiniz, günlerinizin nasıl geçtiğini anlayamayacağınız, her gün milyonlarca turistin akınına uğrayan müzelerle doludur.

TYRANNOSAURUS

Doğa Tarihi müzesi işte bu şahane müzelerden sadece bir tanesi. Gezmek koskoca bir gününüzü hatta eğer fazla inceleyen her detayı okuyan bir kişi iseniz iki gününüzü alabilecek kadar büyük bir müzedir. İçeride nesli tükenmiş veya günümüzde hala var olan tüm hayvanları bulabilirsiniz. Ayrıca "Müzedeki bir gece" filminden de tanıdığımız ünlü Sue adındaki Tyrannosaurus dinazorunun kemiklerine de ev sahipliği yapar.

Adler Planetaryum ve Astronomi müzesi dünyadaki en kapsamlı uzay koleksiyonlarından birine sahiptir. Tabii ki, Monet, Van Gogh, Degas, Renoir gibi dünyaca ünlü sanatçıların eserlerine ev sahipliği yapan ve aynı zamanda Amerika'nın en büyük müzelerinden biri olan Chicago Sanat Müzesi tartışmasız bu şehirde muhakkak görülmesi gereken yerlerin başında gelir.



NavyPier



Şikago Sanat Müzesi



Adler Planetaryum Müzesi



SHEDD AKVARYUM

Burası 1930 yılında açılmış dev bir akvaryumdur. İçerisinde 25000 çeşit deniz canlısının barındıran bu akvaryum her yıl yaklaşık 2 milyon ziyaretçiyi ağırlar. Akvaryumda Falkland adalarının iklimi yapay bir şekilde oluşturulmuştur. Burası dünyanın en büyük deniz hayvanlarına ve Michigan Gölünde yaşayan en büyük kaplumbağaya ev sahipliği eder.

LINCOLN PARK HAYVANAT BAHÇESİ

1868 yılında kurulan Lincoln Park yaklaşık 1100 hayvana ev sahipliği yapar Amerika'nın en eski hayvanat bahçesi unvanına sahiptir. Hem açık hem de iç mekân da tasarlanmıştır. Mevsime bağlı olarak çoğu hayvanlar içeride görücüye çıkarılıyorlar. Bu hayvanat bahçesinde hayvanların kendilerini doğal ortamında hissetmesi esas alınmıştır. Ayrıca içersinde çocuklar için özel bir hayvanat bahçesi daha bulunuyor ve burada daha bebek hayvanlar yer alıyor yani burası her yaştan ziyaretçiye hitap ediyor.

DOWNTOWN

Chicago şehir merkezine "The Loop" yani döngü denilmektedir. Bu kısım iş merkezlerinden ve pek çok kültürel merkezlerden oluşur. Şehirdeki çoğu tiyat-

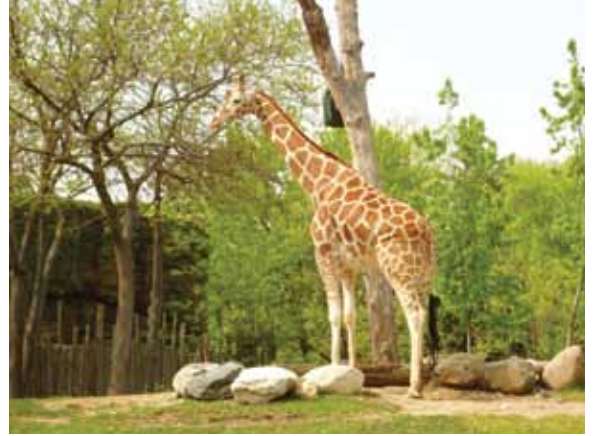


Shedd Akvaryum



Lincoln Park

Lincoln Park



roya ve müzeye ev sahipliği yapar. Dünyanın en büyük kütüphane binası olan Chicago Ulusal Kütüphanesi de burada yer alır. Chicago her ne kadar kışları sert geçen bir şehir olsa da mayıs ayından itibaren Michigan Gölü etrafındaki plajlar insanlarla dolup tasar. Oak Street Beach ve North Avenue Beach bu plajlardan en popüler olanlarıdır. Şehirde plajların bulunduğu hemen her yerde parklarda bulunmaktadır. Bu parklarda futbol maçlarından beysbol maçlarına, satranç karşılaşmalarından tenis mücadelelerine hatta müzik festivallerine rastlamak

mümkündür. Grant Park ve Millennium Park bunlardan en bilinenleridir. Grant Park her yıl pek çok müzik festivaline ev sahipliği yaparken, Millennium Park ise sıra dışı mimarisi ve içinde bulunduğu sanat eserleri ile her yaşta insanın uğrak yeridir.

MILLENNIUM PARK

Hiç kuşkusuz kuzeyde yer alan birçok şehir gibi Chicago'da da buz pateni en popüler kış aktivitesidir. Millennium Park ta yer alan McCormick Tribune Ice Rink Kasım ayının sonuna doğru açılır ve

özellikle hafta sonları çoluk çocuk genç yaşlı herkes burada harika vakit geçirir. Üstelik buradan yararlanmak kendi pateniniz varsa ücretsizdir. Pateniniz yoksa da cüzi bir miktara paten kiralayarak bütün gününüzü geçirebilirsiniz.

MÜZİK

Chicago müziğin kalbidir dersek bençe hiç de yanlış bir tabir olmaz zira "Chicago blues" ve "Chicago style jazz" gibi kalıplaşmış tabirler duymak mümkündür. Chicago sokaklarında yürürken kendinizi adeta bir açık hava konserinde hissederi-



siniz. Çünkü sokakta her köşe başında veya metroda her indiğiniz durakta blues ve jazz tınılarını duymanız kaçınılmazdır. Andy's jazz müziğine doymak isteyenlerin mutlaka uğraması gereken yerlerin başında gelir. Müzik demişken elbette Chicago'nun meşhur müzikallerinden bahsetmemek olmaz. Tüm Broadway müzikallerini 1921 de inşa edilmiş ve sizi hala sanki o yıllardaymış gibi hissetmenizi sağlayacak Chicago Theatre da izlemek mümkündür.

YEMEK

Chicago pek çok ulustan insana ev sahipliği yaptığı için dünya mutfağından lezzetleri sunan pek çok restorani burada bulmak mümkündür. Ancak, kuşkusuz Chicago'da tadılmadan dönülmemesi gereken en önemli lezzet "Chicago-style deep-dish" olarak bilinen pizzadır. Adından anlaşıldığı üzere bu pizza hayli kalındır ancak bu kalınlık hamurundan değil içine koyulan malzemeden ötürüdür. Bol domates soslu ve peynirli pizza uzun bir süre fırında pişerek kenarları kıtır içeresi ise yumuşacık olacak şekilde servis edilir ve tadımı damağınız da bırakır. Umut ediyorum herkes bir gün bu güzel rüzgarlı şehri ziyaret etme ve doya doya gezme fırsatı bulur. Çünkü ben dört ay yaşadığım halde hala tadı damağımda olan ve gitmekten hiç bıkmayacağım bu şehirden bahsederken bile ne kadar çok özlediğimi fark ettim.



Ice Rink

Andy's jazz



VİZYONDAKİLER

Hazırlayan: Tuncer Taşdöğen

NUH: BÜYÜK TUFAN

Yönetmen: Darren Aronofsky

Oyuncular: Emma Watson, Russell Crowe, Anthony Hopkins, Jennifer Connelly, Logan Lerman

Senaryo: Darren Aronofsky

Ölümcül bir sel felaketi dünyadaki tüm yaşamı tehdit ettiğinde Hz. Nuh Tanrı'dan aldığı kutsal bir emir doğrultusunda bir gemi inşa etmeye başlar. Bu devasa gemiye her canlı türünden örnekleri olarak insan ve canlı hayatının devamlılığını emniyet altına alacaktır. Öncelikli amaçlarından bir diğeri de eşi Naamah ile oğulları Ham, Shem ve arkadaşı Ila'nın hayatlarını kurtarmaktır. Öte yandan yaşadıkları yerde bulunan insanlar Nuh'un planını öğrenip onu öldürmeye yelteneceklerdir. Ancak Nuh, ne pahasına olursa olsun ürkütücü bir şekilde yükselmekte olan su seviyesine karşı umudunu korumaya ve bu zorlu görevi yerine getirmeye çalışacaktır.



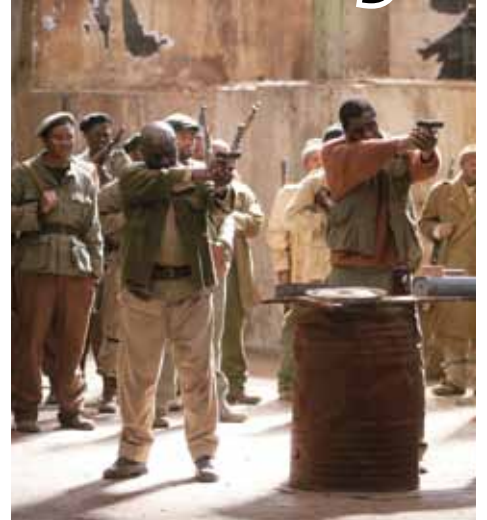
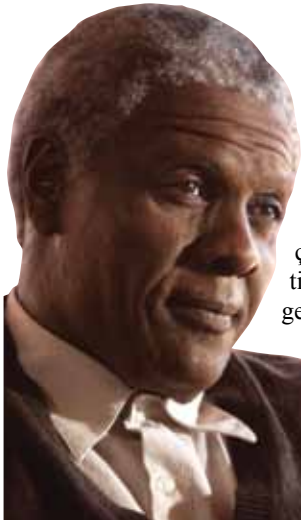
Mandela: Özgürlüğe giden uzun yol

Yönetmen: Justin Chadwick

Oyuncular: Idris Elba, Naomie Harris, Mark Elderkin, Robert Hobbs, Theo Landey

Senaryo: William Nicholson

Güney Afrika'nın efsaneleşen özgürlük savunucusu Nelson Mandela'nın yaşamını kronolojik biçimde takip eden film, Mandela'nın bir taşra kasabasındaki çocukluğundan başlayarak, Güney Afrika'nın demokratik seçimlerle iş başına gelen ilk başkanı olmasına kadar geçen sürecini beyazperdeye taşıyor. Mandela, henüz genç bir hukuk öğrencisiyken, politikaya duyduğu büyük ilginin sonucunda Güney Afrika'da demokrasi- nin en önde gelen savaşçılarından biri olur. 1964 yılında çarptırıldığı hapis cezasıyla birlikte kontrol altına alınsa da 27 yılın ardından özgürlüğüne kavuştuğunda mücadelesine devam eder.





Güzel ve Çirkin

Yönetmen: Christophe Gans
Oyuncular: Vincent Cassel, Eduardo Noriega, Léa Seydoux, Yvonne Catterfeld, Andre Dussollier

Disney'in çocuk klasikleri arasına giren Güzel ve Çirkin masalının yeni bir uyarlaması olan film, fantastik ve romantik unsurların yanısıra gerilim tonu olan bir yapımdır. Filmin yönetmenliğini ve

senaristliğini, daha önce Kurtların Kardeşliği, Sessiz Tepe gibi filmlere imza atmış olan Christophe Gans üstlenirken, başrolleri Fransız oyuncular Vincent Cassel ve Léa Seydoux paylaşıyor.



Kaptan Amerika: Kış Askeri



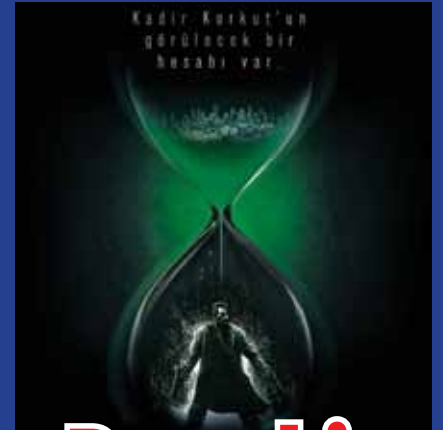
Yönetmen: Anthony Russo
Oyuncular: Scarlett Johansson, Samuel L. Jackson, Chris Evans
Senaryo: Christopher Markus

S.H.I.E.L.D. üyesi bir arkadaşı saldırıya uğrayınca Steve, dünyayı tehlikeye atan bir entrika ağının içine çekilir. Kara Dul ile güçlerini birleştiren Kaptan Amerika, kendisini susturmak için gönderilen profesyonel katillerle savaşırken bir yandan da giderek genişleyen bir komployu ortaya çıkarmak için çabalamaktadır. Bu kötü oyunun foyası meydana çıkınca Kaptan Amerika ve Kara Dul yeni arkadaşları Falcon'dan yardım isterler. Fakat kısa süre sonra kendilerini hiç beklenmedik ve zorlu bir düşmanla; Kış Askeri ile karşı karşıya bulurlar.



Gülcemal

Yönetmen: Özgür Selvi
Oyuncular: Paker Açıkalın, Merve Sevi, Cem Kılıç, Haldun Boysan, Mehtap Bayri
Doğada yalnız ve kendi halinde bir hayat yaşayan Gülcemal'in kaderi daha önce hiç görmediği babasından kalan mirasla bir anda değişir.



Panzehir

Yönetmen: Alper Çağlar
Oyuncular: Emin Boztepe, Cüneyt Arkın, Christina Gottschalk, Florence Eugene, Atif Emir Benderlioğlu

Kadir, Elsa Lund adında kör bir kadına aşık olduğunda artık kurtlar sofrasından kalkması gerektiğini anlar. Baba bildiği Kara Cemal, bitmek bilmeyen komploları uğruna oğlu bildiği ölüm meleğine de ihanet eder. Kadir, 6 saatte öldüren bir kimyasalla zehirlenir. Yaşamak ve sevdiklerini yaşatmak için tek çaresi Kara Cemal'in elinde tuttuğu panzehirdir.



ŞUBAT 2014 VEFAT EDEN ÜYELERİMİZ

SADIK NECMİ EREN

*Yakın zamanda aramızdan ayrılan değerli çalışma arkadaşlarımızı ,
Saygıyla anıyor ve ailelerine baş sağlığı diliyoruz.*

TALPA Yönetim Kurulu

OCAK 2014 EMEKLİ OLAN ÜYELERİMİZ

MEHMET TÜRKER

ŞUBAT 2014 EMEKLİ OLAN ÜYELERİMİZ

İBRAHİM ENGİNDENİZ

KEMAL ŞEHSUVAR

EROL DEMİRÖZ

MART 2014 EMEKLİ OLAN ÜYELERİMİZ

MEHMET PİRİ



Full+Full Eşyalı

%30 Peşinat

%70 Teslimde ödeme avantajı

Yüksekten
uçanların
yeni
rotası.

özyurtlar

www.n5suites.com



İstanbul 5 Yıldızlı yaşamla buluşuyor, Residence konforu ve 5 yıldızlı Otel hizmetleri tek bir projede bir araya geliyor. İlk 4 katı 5 yıldızlı Otel, üst katları ise Residence olan N5 Suites kusursuz konfor anlayışı ile Residence sakinlerine otel ile aynı imkanları sunuyor.

444 4 027

özyurtlar

Açık - Kapalı Yüzme Havuzu
Fitness Center
Türk Hamamı
Sauna
Spa
Vitamin Bar
Çocuk Oyun Odası
Toplantı Odası
8 Adet Ticari Birim

TALPA
ÜYELERİMİZE
ÖZEL
%10 İNDİRİM

Satış Ofisi
Yenikent Mah. Doğan Araslı Cad. No:228
Esenyurt/İstanbul

444 4 027

www.ozyurtlar.com info@ozyurtlar.com





27 NİSAN
PIKNIĞI

HEZARFEN
HAVAALANI

🕒 13:00 - 16:00

