



www.talpa.org

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR 'TEN BAKIŞ

PİLOT İHTİYACINDA

KAYNAK ANALİZİ

20

VE PİYASANIN
DÜZENLENMESİ

TÜRK HAVA KUVVETLERİ

100. YIL KUTLAMALARI

30

Uçuş Fizioloğu ve Öğretmen Pilot
Serkan ŞENER yazdı:

ÖĞRENME STİLLERİ

46



BAŞKANDAN

Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR / TALPA Başkanı

D



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

YAYIN KURULU
Kpt. Plt. Muzaffer ÖZACAR
Kpt. Plt. A. Faruk YALAP
Barış SÜREKLİ

GRAFİK TASARIM
Bion Reklam Hizmetleri

FOTOĞRAF DİREKTÖRÜ
Yılmaz ACAR

FOTOĞRAF MUHABİRİ
Ali SEVİNÇ

REKLAM MÜDÜRÜ
Ebru YEĞİN / 0212 662 12 01

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

EDİTÖRİYAL VE TEKNİK HAZIRLIK
Bion Reklam Hizmetleri

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

7 SANİYE

Dikkat çekilmesi gereken husus, burada herhangi bir şekilde tahmin edilemeyen arızaların ve her şeyin normal değerlere yakın olduğu durumların, pilotları daha kolay hataya sevk edebildiği ve yanlış kararlar verilmesine sebep olabildiğidir...

12

PİLOT İHTİYACINDA KAYNAK ANALİZİ VE PİYASANIN DÜZENLENMESİ

20

GÖL, TARİH,
ÇİNİ VE ZEYTİN :

İZNİK 36

30

EDITOR



TÜRK HAVA KUVVETLERİ 100 YAŞINDA

ÖĞRENME
STİLLERİ

46

diğer başlıklar...

HAYATIN İÇİNDEN 6... AKADEMİK BAKIŞ 8... HAVACILIK HUKUKU 16...
ULUSAL HAVACILIĞIMIZDAN 26... DÜNYA HAVACILIĞINDAN 33...
TALPA'DAN HABERLER 40... EĞİTİM 42... UÇUŞ EMNİYETİ 44...
HAVACILIK TARİHİ 54... BİR MEKAN 58... BİR KİTAP BİR HAYAT 60...
HAVAALANI KİTAPÇISI 62... ANLAŞMALI KURUMLAR 64...

KAZALARIMIZLA



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

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

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



Semra DERELİ CİVELEKHAN / www.semraderele.com

Birçok uçak kazası tek bir nedene bağlı olarak oluşmamaktadır. Hatalar zincirinin sonucunda facialar gelmektedir. Her kuralı kanla yazan havacılık tarihine doğru katkılar yapabilmek için her ne kadar içimizi burksa da artık biz de kendi kazalarımıza sahip çıkmalıyız. Eksiklerimizle, yanlışlarımızla kazalarımızla barışmalıyız

Gazetelerdeki büyük punto başlıklardan etkilenip herkesin bir anda havacı olduğu, bilgi sahibi olmadan fikir sahibi olan, ilgili ilgisiz herkesin ekranlarda beyanatlarda bulunduğu, çoğu zaman küllendirmek istediğimiz, zamanla unuttuğumuz, bazen hiç hatırlamadığımız kazalarımız var bi-

zim... Yıllardır, kalbimizle aklımız arasında çelik örme bir kafese hapsettiğimiz!

Gazete manşetlerinde ya da televizyonların alt yazılarında, haberlerin "Son dakika" başlığında, faili meçhul cinayetler gibi anılır belki de hiç duymadığımız şehir ve

BARIŞMALIYIZ



meydan isimleri söz konusu uçak kazaları olunca...

Arkadaşlarınızın tabutlarına omuz vermeye uzanırken altında ezileceğinizi sanırsınız, oysa bir elinizin iki parmağı zor değer bazen kalabalıktan. Bu ortak yükünüz, vefa borcunuzdur. Elbirliğinden mi hafif gelir o dost, yoksa ilahi bir güç müdür bir yandan omuz veren? Gözyaşları yüzünüzü yakar geçer, geçmeyi içinizdeki yangındır; bu kaderi paylaşmayanın gerçekten bilemeyeceği...

“Gökyüzü” mahcup bakar halinize, bir şey söylemeseniz de suçlanmış gibi,

hesap sorulmadan kendini savunur gibi... “Oyunbozan ben değilim! Suçlu kimi zaman yöneticileriniz, uçak üreticileriniz, kule kontrolörü, kimi zaman alt yapısı uygun olmasa da her şehre meydan açan siyasileriniz, stopway’i olmayan pist ya da altimetre... Ama ben değilim! Ben yalnızca kucak açmıştım size...”

Bazen yıllarca bilinmez neyin sevdiklerimizi bizden aldığı, yıllara meydan okur, uzadıkça uzayan mahkemeler. Havacıların aslında nefret ettiği bir atasözüdür: Havacılıkta her kuralın kanla yazıldığı... Duymaktan, hatta

telaffuz etmekten rahatsız olsak ta, her kaza kadar, bu söz de acı bir gerçektir. Havacılık tarihini değiştiren kült kazalar vardır:

23 Temmuz 1968’de El Al Havayollarının uçağı, üç Filistin Kurtuluş Örgütü üyesi tarafından kaçırıldı. Bu olaydan sonra El-Al uçtuğu her istasyonda, kendi yetiştirdiği elemanlarla, yolcuların bir tehdit olup olmadığını anlamak üzere ‘profiling’ sistemini uygulamaya başladı.

Ayrıca El-Al, 1968 yılından beri her uçağında ‘Air Marshal’ denilen silahlı güvenlik görevlisi uçurmakta.

16 Eylül 1970'de eş zamanlı olarak 3 uçak kaçırıldı. Kaçırılan El Al Havayolları uçağındaki militanlardan Leyla Halid'in tutukluluk hali devam ettiği için krizin 6.gününde İngiliz Havayolları BOAC'ın uçağı kaçırıldı ve bir önceki olaydaki gibi Ürdün'deki Dawson'a indirildi.

Havalimanında 16 Eylül'de kaçırılmış olunan diğer uçaklar: TWA'in B707'si, Swissair'in DC-8'i de bulunmaktaydı.

binde olduğunu belirtti. Bu olay sonrasında Avrupa'daki havalimanlarına ilk röntgen cihazları konulmaya başlandı.

24 Kasım 1974'te Portland'dan uçağa binen D.B.Cooper, uçağa el koyup, 200.000 dolar ve iki paraşüt istedi. Uçağı 3000 metrenin altına alçaltıp uçaktan atladi ve sonrasında yakalanamadı. Boeing uçaklarına uçakların kapısının havada açılmasını engelle-

ba yerleştirildi. Üzerine oturulduğunda zamanlayıcısı çalışmaya başlayan bir düzeneğe sahipti. Atina'dan kalkan uçuşta 10 F koltuğu boş olduğu için bomba aktive olmadı. Roma'dan kalkan uçağın 10. sırasına biri 9 aylık bebek olmak üzere dört yolcu oturdu ve bomba havada patladı. Dört yolcu uçaktan düştü. Kaptanlar, ani tazyik boşalması prosedürünü uygulayarak inmeyi başardı. Ticari havayollarında 'uçuş öncesi güvenlik kontrolü' uygulaması bu olaydan sonra başladı.

29 Kasım 1987'de, İki kuzey Koreli ajan, uçuş sırasında tuvalette hazırladıkları bomba düzeneğini bir çanta içinde saklayıp, baş üstü dolaba bırakarak, Abu Dhabi'de uçaktan indiler. Uçak Bangkok'a devam etti. Kalkıştan kısa bir süre sonra bomba patladı, uçak havaya uçtu. Ara meydanlarda uçakta bekleyen transit yolculara bagaj eşleştirmesi uygulaması bu olaydan sonra başladı.

11 Eylül 2001'de, American Airlines'a ait bir uçak Dünya Ticaret Merkezi'nin kuzey kulesine dalış yaparken, United Airlines'a ait bir diğer uçak Dünya Ticaret Merkezi'nin Güney Kulesi'ne vurdu. Eş zamanlı olarak kaçırılan American Airlines'a ait uçak Pentagon'u vururken, United Airlines'a ait diğer uçak Pennsylvania'da boş bir arazide parçalandı. Bu olaydan sonra uçaklarda pilot kabininin kapısı tüm havayolları için kurşungeçirmez, çelik kapı olacak şekilde zorunlu kılındı.

Birçok uçak kazası tek bir nedene bağlı olarak oluşmamaktadır. Hatalar zincirinin sonucunda facialar gelmektedir. Her kuralı kanla yazan havacılık tarihine doğru katkılar yapabilmek için her ne kadar içimizi burksa da artık biz de kendi kazalarımıza sahip çıkmalıyız. Eksiklerimizle, yanlışlarımızla kazalarımızla barışmalıyız...

Ülkemizde pilot ve kabin memuru eğitimlerinde yabancı kaynaklı filmler gösterilmektedir. Hepsi önemli filmler olmakla birlikte bazıları uzun yıllar öncesinde çekilmiş, hafızamız-



Ülkemizde pilot ve kabin memuru eğitimlerinde yabancı kaynaklı filmler gösterilmektedir. Hepsi önemli filmler olmakla birlikte bazıları uzun yıllar öncesinde çekilmiş, hafızamızda yıllar içinde tekrarlanan görüntülerdir.

Teröristler, üç uçağı da yaktılar. Olay sonrası incelemede, hava korsanlarının Avrupa limanlarına gelirken, güvenlik araması olmayan havalimanlarından ellerindeki bagajlara sakladıkları silahlarla uçaklara bindikleri, transit bekleme alanında uçağı girişte de yeni bir arama olmadığı görüldü.

Amsterdam havalimanında çantaları aranan Leyla Halid, bombaların ce-

yen 'Cooper Device' bu olaydan sonra eklenmeye başladı.

23 Haziran 1985'te, Air India uçağı radardan aniden kayboldu. Okyanusta yapılan aramada uçakta bir bombanın patladığı anlaşıldı. Bu olaydan sonra kargodaki bagajların yolcular ile eşleştirilmesi uygulaması başladı.

2 Nisan 1986'da TWA uçağı, Atina'da iken 10 F koltuğunun altına bir bom-



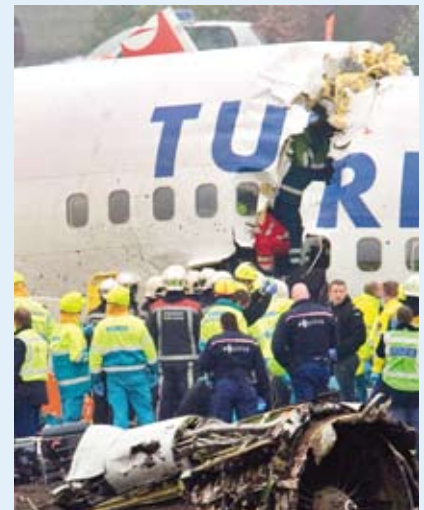
da yıllar içinde tekrarlanan görüntülerdir. Çalışanların dimağına hareketlilik getirmek, yaşanabilecek tüm acil durumlara ilişkin senaryoları zenginleştirmek adına neden ülkeyimizin tescilli uçaklarına ait kazaları incelemiyoruz da bu işi yabancı bir belgesel kanalının yapmasına seyirci kalıyoruz? Her uçak kazasında olduğu gibi bizim kazalarımızda da uçuş personelinin çıkarım yapacağı çok önemli detaylar gizlidir. Bir kabin memuruna anlatırsınız her servis arabası için en az 2 güvenlik mandalının ve freninin her iniş kalkışta kapatılması gerektiğini. Anlar, ama bir gün der ki: "Bir mandal kapalı olsa yeter. Ya da frene basmasam da olur..." Kendisine, mutfaktaki yuvasından fırlayıp iniş ivmesiyle kokpit kapısını kırarak pedastal panele çarpan servis arabası olduğu anlatılmıştır. Ama unutulmuştur da zamanla! Bazen bir kere müsamaha gösterdiğiniz şeyin aslında tam da o anda uçuş emniyetinin aleyhine dönmeye başlamış bir zincirin halkası olduğunu bilemezsiniz... Ancak kabin memuruna 2000

yılında Siirt'te gerçekleşen kazanın mutfağ fotoğrafını gösterirseniz o kabin memuru sadece pistten çıkma durumunda bile o mandalların tutmayabileceğini bilir. Görsel hafıza o görüntüyü hiçbir zaman unutmaz. Yapması gerektiği her şeyi uzun ve yorucu bir mesainin sonunda bile eksiksiz yapar.

Sebepler ve sonuçlar ne olursa olsun son yıllarda yükselişe geçen ve gerek ulusal gerek uluslararası platformlarda göğsümüzü kabartan sivil havacılığımıza yapacağımız katkılardan biri kazalarımıza sahip çıkmak olacaktır. Suçluyu ararken yakar top oynamayı bırakıp eksik ve yanlış yönlerimizi kabul ederek ders çıkarmalı ve bu sektörde görev yapan herkese çıkarılan dersleri aktarmak profesyonelliğin gereğidir. Kazalarda kaybettiğimiz meslektaşlarımızın ardından anılarını yâd etmenin dışında yaşadıklarının tekrarlanmayacağı sözünü misyona dönüştürmek ulvi bir görev olacaktır.

Dünya sivil havacılığı konjektür

olarak geriye giderken, büyük havayolları küçülme kararları alarak yüzlerce personelinin iş akdini fesh ederken; uçak, personel, destinasyon sayısını arttırmış, artık herkesi uçak yolculuğuyla tanıştırmış yeni havayolları ve uçuş okullarıyla renklenmiş Türk Sivil Havacılığının kendi kazalarını senaryolaştırmasının, artık kazalarıyla barışmasının vakti gelmedi mi?



"ENGELSİZ" UÇABİLMEK



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

Leyla ADİLLER

Bir zamanlar hayal olan uçmanın gelişen teknoloji, sağlanan kolaylıklara rağmen halabirilerinin hayali olarak kalması, aslında gelişmelerin arzulanan boyutta olmadığı bir göstergesi olarak kabul edilebilir. İhtiyaçların sıradanlığı biraz zorlaması, sunulan imkanların herkes tarafından eşit kullanılamamasına sebep olabilmektedir. Bu durum hayatın her aşamasında olduğu gibi bir yerden bir yere gitmeyi de zorlayabilmekte ve havayolu taşımacılığının diğer taşımacılık modlarına kıyasla en fazla tercih edilmesine rağmen engelli yolcular için geri planda tutulmasını zorunlu hale getirebilmektedir. Çalışmada, engelli kavramına, engelli nüfus oranına ve havayolu taşımacılığındaki engellerin zorluğuna kısaca değinilmeye çalışılmaktadır.

ENGELLİ KAVRAMI

Özürlülük konusunda değişik kaynaklarda çoğunlukla da aynı anlama gelecek şekilde farklı kavramlar kullanılmaktadır. Bunlar arasında en sık rastlanılanları ise "bozukluk", "engelli", "özürlü" ve "sakat" kavramlarıdır. Bu kavramlar üzerinde henüz bir anlaşma sağlanamamıştır ve tek bir anlam için farklı durumlarda farklı kavramlar kullanılmaktadır (Murat, 2009; 23-24). Kavramlar, doğuştan veya sonradan herhangi bir hastalık veya kaza sonucu bedensel, zihinsel, ruhsal, duyuşsal ve sosyal yetilerini çeşitli derecelerde kaybetmiş, normal yaşamın gereklerine uyamayan kişilerdir (Türkiye Özürlüler Araştırması, 2004;x).

Engellerin aşılmasına yönelik atılacak yeni adımlar engelli vatandaşlara sunulan hizmetlerin iyileştirilmesini sağlayabilmektedir. Bu sayede hem engelli vatandaşlar uçuş hakkında daha fazla yararlanabilmekte hem de havayolu işletmelerinin yolcu yelpazesini genişletmesine katkıda bulunabilmektedir. Uygulamaların tüm taşıma araçları için de geçerli hale gelmesi gerektiği düşünülmektedir.



ENGELLİ NÜFUS ORANI

2002 yılında gerçekleştirilen araştırmaya göre özürlü olan nüfusun toplam nüfus içindeki oranı %12.29'dur (Türkiye Özürsüzlüleri Araştırması,2004;x). 2011 yılında yayınlanan araştırmaya göre ise Ulusal Özürsüzlüleri Veri Tabanına kayıtlı özürsüzlülerin % 29,2'si zihinsel özürsüzlüler, % 25,6'sı süregen hastalığı olan özürsüzlüler, % 8,8'i ortopedik özürsüzlüler, % 8,4'ü görme özürsüzlüler, %5,9'u işitme özürsüzlüler, % 3,9'u ruhsal ve duygusal özürsüzlüler, % 0,2'si dil ve konuşma özürsüzlüler ve % 18'i birden fazla özüre sahip olanlardır. Kayıtlı özürsüzlülerin, % 58,6'sı erkek, % 41,4'ü kadındır(TUİK, 2010).

Engelli vatandaşların karşılaştıkları engeller aşağıdaki gibi sıralanabilir (Improving The Life Chances of Disabled People, 2005;5):

- Davranışsal, engelli vatandaşların kendileri, çalışanlar, sağlık ekipleri ve hizmet sağlayıcıları tarafından sergilenen tutum ve davranışlar
- Hukuki, Kanun çerçevesinde sunulanlar ve engelli vatandaşların habere katılmadığı bir düzen
- Fiziksel, çevrenin, taşımacılık modlarının ve benzeri hizmetlerin ihtiyaçlar çerçevesinde dizayn edilmesi
- Bütün bunların yetkilendirme ile ilişkisi, engellilere kulak verilmemesi,

si, danışılmaması ve ilgili konulara dahil edilmemesi ile sonuçlanması

Söz konusu engeller kişinin kendisini kötü hissetmesine ve istenmeyen durumlarla karşı karşıya gelmemek adına kişinin kendisini diğerlerinden uzaklaşmasına sebebiyet verdiği düşünülmektedir.

"ENGELSİZ" UÇABİLMEK

Havayolu pazarının büyümesine rağmen pazardan pay kapmaya çalışan havayolu işletme sayısının artması rekabeti arttırmakta ve rekabetin her geçen gün farklı boyut kazanması da havayolu işletmelerinin tercih edilebilirliğini zorlaştırabilmektedir.



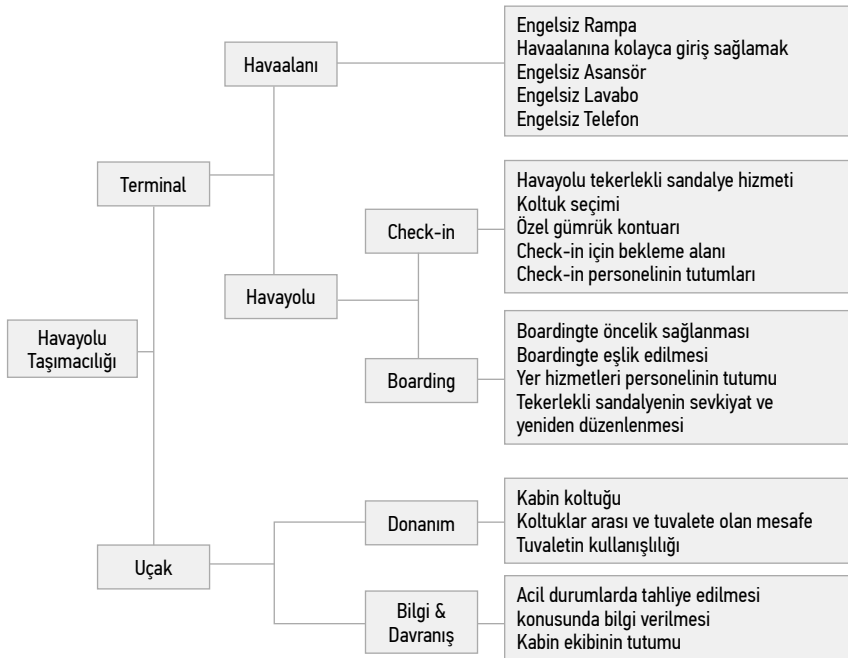
Hizmetin yolcu açısından değerlendirilmesi ve bu değerlendirmenin olumlu olması işletmelerin karında artışa sebep olabilmekteyken; bunun tam tersinin yaşanması işletmenin imaj kaybının yanı sıra bu durumun maliyetlere olumsuz yansımaları da söz konusu olabilmektedir. Kalitede artışın sağlanmasında, havayolu taşımacılığı faaliyetinde rol oynayan tüm işletme, kurum, kuruluş ve bireylerin üstlendiği rolün önemi tartışılmaz olduğu kabul edilmektedir. İşletmelerin bünyesindeki çalışanların, müşterilere nasıl davranılması gerektiği konusunda eğitim alma gerekliliği başta engelleri aşan ve aşmak isteyen her potansiyel müşteri olmak üzere tüm müşteriler için önem arz etmektedir.

Havayolu taşımacılığının sunduğu her hizmetin engelli yolcuların ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde düzenlenmesi, her aşamada dikkat edilmesini gerektirebilmektedir. Şekil 1 engelli yolcuların havayolu taşımacılığı hizmetinde istek ve ihtiyaçlarının anlaşılması amacıyla çizilmiştir (Chang ve Chen, 2011;1214).

Bir noktadan diğer noktaya ulaşmanın aslında birileri için zorlu bir yol olarak görülmesi, bu düşüncenin yok edilmesi adına yapılacakların en kısa zamanda hayata geçirilmesi gerekmektedir.

Bu amaçla SHGM tarafından "Engelsiz Havaalanı" adı altında bir proje başlatılması başlatılmıştır. Proje, havaalanlarında engelli yolculara direkt olarak hizmet veren kuruluşların (havaalanı işletmecisi, terminal işletmecisi, havayolu işletmesi ve yer hizmetleri kuruluşu) bu konuda gerekli tüm tedbirleri almaları, bu yolcuların mağdur edilmemesi ve verilen yolcularla eşit şartlarda seyahat edilmesine yönelik imkanların, herhangi bir ek ücret talebinde bulunmaksızın yerine getirilmesi amacıyla planlanmıştır (http://web.shgm.gov.tr/doc3/engelli.pdf , 02.09.2011).

Yürütülen proje ile Türkiye'nin ilk engelsiz havaalanı İstanbul Sabi-



Şekil 1. Havayolu Taşımacılığında Engelli Yolcular İçin Sunular Hizmet ve Kolaylıklar
Kaynak: Chang ve Chen, 2011;1214



Havayolu pazarının büyümesine rağmen pazardan pay kapmaya çalışan havayolu işletme sayısının artması rekabeti arttırmakta ve rekabetin her geçen gün farklı boyut kazanması da havayolu işletmelerinin tercih edilebilirliğini zorlaştırabilmektedir.

ha Gökçen Havalimanı olmuştur (<http://www.haberturk.com/yasam/haber/600270-turkiyenin-ilk-engelsiz-havalimani>, 02.09.2011).

Bu yönde yapılacak olan düzenlemelerin tüm yetkili kuruluşlar tarafından dikkate alınması gerekmektedir.

SONUÇ

Engellerin aşılmasına yönelik atılacak yeni adımlar engelli vatandaşlara sunulan hizmetlerin iyileştirilmesini sağlayabilmektedir. Bu sayede hem engelli vatandaşlar uçuş hakkında daha fazla yararlanabilmekte hem de havayolu işletmelerinin yolcu yelpazesini genişletmesine katkıda bulunabilmektedir. Uygulamaların tüm taşıma araçları için de geçerli hale gelmesi gerektiği düşünülmektedir.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

Murat, Sedat, (2009), "Genel Olarak Özürlülere Yönelik Çalışmalar ve İşmek Örneği", Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi, s:56, 21-89.

<http://web.shgm.gov.tr/doc3/engelli.pdf> [02.09.2011].

Türkiye Özürlüler Araştırması 2002, T.C. Başbakanlık İstatistik Enstitüsü, Ankara <http://kutuphane.tuik.gov.tr/pdf/0014899.pdf> [02.09.2011].

T.C. Başbakanlık Türkiye İstatistik Kurumu Haber Bülteni, Sayı:71, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=6370> [02.09.2011].

Chang, Yu-Chun ve Chen, Ching-Fu, (2011), Identifying Mobility Service Needs For Disabled Air Passengers,

Tourism Management, 32, 1214-1217.

Improving The Life Chances of Disabled People, 2005, Prime Minister's Strategy Unit, http://www.derby.gov.uk/NR/rdonlyres/1D796C7C-1092-417F-BAD5-FD2F603DEF0A/0/Improving_the_life_chances_of_disabled_people.pdf [02.09.2011].

<http://www.haberturk.com/yasam/haber/600270-turkiyenin-ilk-engelsiz-havalimani>, [02.09.2011].

HAVACILIK ŞİRKETLERİNDE STRATEJİK ÜSTÜNLÜĞÜNÜN SÜRDÜRÜLMESİNDE YETENEK YÖNETİMİNİN ROLÜ



1957 yılında İstanbul'da doğdum. Hava Harp Okulu'ndan 1979 yılında mezun oldum. 2001 yılında Hava Kuvvetleri'nden Kurmay Albay olarak kendi isteğimle emekli olarak THY'na geçtim. 2009 yılında insan kaynakları yönetimi dalında doktora'mı bitirdim. Şu anda B-777 uçaklarında Kaptan Pilot olarak görev yapmaktayım. Evliyim ve Ece adında bir kızım var.

Kpt. Plt. Atilla DUYAR

Havacılık sektörünün sınırlarının bulanıklaştığı ve rekabetin giderek sertleştiği bir iş ortamında, ayakta kalan havacılık şirketlerinin rekabet üstünlüğüne sahip oldukları kabul edilmekle birlikte; söz konusu üstünlüğün değişmez ve mutlak bir güç olarak algılanması, işletmeleri rehavete sürükleyerek, gündemi gözden kaçırmalarına sebep olmaktadır.

Bu sakıncanın ortadan kaldırılabilmesi ise, rekabet üstünlüğünün, sürdürülebilirlik açısından havacılık şirketlerince sorulanmasına bağlıdır.

Rekabet üstünlüğünün her türlü değişim, sektör, rakip şirketler ve müşteri baskısına rağmen, uzun yıllara yayılabilmesi, sürdürülebilirlik kriteri ile açıklanabilmektedir.

Rekabet üstünlüğünü sürdürebilmek için yapılan çalışmaların ve geliştirilen rekabet stratejilerinin, oldukça uzun yıllara dayanan bir geçmişi vardır.

Bu stratejiler: Zaman içerisinde maliyete, farklılaştırmaya ve odaklanmaya dayanan

rekabet üstünlüğünün, özellikle uluslararası rakipler tarafından kısa sürede ve kolaylıkla taklit edilebildiğinin anlaşılması, havacılıkta işletme yönetimini yeni üstünlükler arayışına itmiştir.

Bu süreçte araştırmacıların, stratejistlerin ve yöneticilerin rekabet üstünlüğü bileşenlerinde sürdürülebilirliği sağlayan kriterlerin; farklılık, taklit edilemezlik, kopyalanamazlık gibi özellikler olduğu noktasında uzlaştıkları kabul edilmektedir. Her türlü stratejiye farklılık ve kopyalanamazlık gücünü veren unsur, onun dışardan gözlemlenerek çözümlenmesinin zor olmasından kaynaklanmaktadır. Her insanın bilgi, birikim, deneyim, beceri ve ustalık bakımından birbirinden farklı donanımda olması, en önemli taklit edilemezlik ve özgünlük sebebini oluşturmaktadır. Bu durumda en önemli sürdürülebilir rekabet kaynağının, işletmelerin sahip olduğu insan kaynağının zihinsel ve duygusal birikimi olduğu ifade edilmektedir (Reed, De Fillippi, 1990:91-92; Baudreau, Ramstad, 2005:23). Kurumları yapısalılaştıran ve harekete geçiren gücün, insan



Rekabet üstünlüklerini rakiplerine kaptırmak istemeyen büyük havacılık şirketleri; farklı ve taklit edilmesi zor olan kaynak arayışına girmişler ve sonunda, bu tür kaynakların aslında uzaklarda değil, kendi içlerinde bulunduğu farkına varmışlardır. Bu farkındalık, işletmenin iki ekseninde değişim geçirmesine yol açmıştır

olduğu gerçeği, bu yapıyı başarıyla yönetebilmek için; gerek yöneten, gerekse yönetilen boyutunda, insan kaynağını iyi anlamayı ve bu kaynağa, çok önem vermeyi gerektirmektedir.

Anlatmak istediğim ,Havacılıkta insan kaynağının başarıyla yönetilmesinde öne çıkan temel dinamikleri, tarihsel bir boyutta ve teorik olarak incelemektir. Çalışmamın kapsamı ise; rekabet üstünlüğünün sürdürülmesi için, öncelikle, yetenekleri, kavramsal olarak açıklamak, sonrasında ise yeteneklerin başarıyla yönetilmesi odağında, bir Yetenek Yönetim Modeli geliştirmek olarak belirlenmiştir.

Bu bağlamda, yönetim literatüründe, zaman zaman çeşitli yaklaşımlar popüler olmakta ve daha sonrasında da yeni gelişmeler ve ihtiyaçlar karşısında gözden düşerek, yerini diğer bir yaklaşıma bırakmaktadır.

Mekanik bir yapı olarak değerlendirilen

diren yönetim anlayışını değiştiren yaklaşım ise Modern Yaklaşımdır. Modern Yönetim Yaklaşımı; örgütleri, canlı, kendi alt sistemleriyle ve çevresiyle etkileşimde bulunan bir sistem olarak ele almaktadır. Sistem Yaklaşımı ve Durumsallık Yaklaşımından oluşan Modern Yaklaşım; aynı şekilde uygulandığında, tüm örgütlerde aynı başarıyı sağlayacak bir yönetim yaklaşımının var olmadığını, her örgütsel başarının ancak kendi çevresi, kaynakları, yönetim anlayışı ve çalışanlarının yetenek ve bilgisi temelinde ortaya çıkabileceğini vurgulamaktadır

YÖNETİM İŞLEVİ:

Belirli bir örgüt yapısı içinde yer alan insanları, örgütsel amaçları gerçekleştirmek üzere, belirli görevlere sevk etmektir.

Görevlerin hiçbir aksamaya uğramadan, akılcı ve verimli bir şekilde yerine getirilebilmesi için, yönetenin yönetilen üzerinde bir otoriteye

sahip olması gerekmektedir (Eren, 2003:5). Otoritenin sınırları ise içinde bulunulan dönemin zihin yapısı, yönetim anlayışı, ekonomik ve siyasal sistemi tarafından şekillenmektedir. Esas hata Bilimsel verilere ve hukuk ilkelerine dayanan meşru otoritenin, yönetim anlayışındaki keyfiliği ve verimsizliği gidermekle birlikte sadece akıllıcılığı ve bürokratik yapıyı ön plana çıkaran yöneticilerin elinde insan kaynağını da bir makine dilşisi konumuna indirgediğidir. Yetenek boyutunu ihmal eden bu yaklaşım, sonuçta yaratıcılıklara ket vuran bir baskı mekanizmasına dönüşmüştür (Eroğlu, ermiş, 2004:103-104).

TOPLAM KALİTE YÖNETİMİ

Toplam Kalite Yönetimi, insan Kaynakları Yönetimi, vs. gibi, çalışanların katılımına dayanan çeşitli uygulamalar, bu yaklaşımların gerektirdiği davranışsal ve duygusal boyutların içselleştirilememesi yüzünden, birçok havacılık işletmesi açısından,

başarıyı getirmek bir yana, verimli olmaktan uzak, içi boş birer uygulamaya dönüşmektedir.

YÖNETİM

Havacılık şirketleri yönetimdeki ilk hedef, çalışanlar açısından ortaya çıkabilecek belirsizlikleri gidermektir. Çalışma ortamında nelerle karşılaşacaklarının bilincinde olan ve dışlanma korkusundan sıyrılan kişiler, tüm yeteneklerini açığa çıkararak, yaratıcılıklarını işyerlerine getirmektedirler.

Yönetimde, bu yöne, "gizil güç" denilmektedir. Gizil güç; yeteneğin kaldıraçlanmasıyla ortaya çıkan ve insanların bildiğinden, yaptığından ve öğrenebildiğinden daha fazlasını başarabilmesinin yolunu açan, içsel bir dinamiktir. (Baymur, 2004:227). Yaratıcı işletme olgusunun sadece insanların sergiledikleri yetenekleri hedef almadığı, bununla birlikte, insanların beyinlerinin içinde bulunan

bilgi, ustalık, aidiyet ve yetenekleri de açığa çıkarmayı hedeflediği düşünüldüğünde; yaratıcı işletme ve yaratıcı birey (gizil güçleri açığa çıkarılmış) örtüşmesinin, pazar değeri olan yeniliklerin yolunu açacağı ifade edilmektedir.

İNSAN

Havacılık işletmelerinde insan kaynağını da tıpkı diğer faktörler gibi, rasyonellik ilkeleri doğrultusunda ve katı bir hiyerarşik yapılanma içerisinde örgütleyen yönetim anlayışının, uygulamada yetenekleri sıradanlaştırarak körelttiği ortaya çıkmıştır.

Yeteneklerin ayırt edici gücünden faydalanamayan işletmelerin, giderek dinamikleşen rekabet koşullarında, rekabet güçlerini kaybedecekleri tartışmasız bir ön kabul haline gelmiştir. Bu zihniyet değişimine paralel olarak insan kaynağı yönetimi, yetenek kaynağı yönetimine dönüşmeye başlamıştır.

İnsan kaynağı yöneticileri, yetenek politikasını başarıyla uygulayabilmek için öncelikle sahip oldukları yetenek kaynağını, rakiplerin yetenekleriyle ve pazar koşullarıyla karşılaştırarak; benzersizliklerini ve kopyalanamazlıklarını test etmeli ve bu işlemin sonucuna göre gerçek yeteneklerini belirlemelidirler.



YETENEK OLGUSU

Yönetim düzeyinde, yeteneklerin değerinin anlaşılması ve en önemli stratejik rekabet kaynağı olarak kabul edilmesi, yaklaşık 30-40 yıllık bir tarihi gelişmenin sonucunda olmuştur. Yönetim alanında, yeteneklerin; işletmeyi, diğerlerinden farklı bir yere taşıma kapasitesine sahip olduğuna ilk işaret eden kişi Selznick olmuştur. Selznick'e göre, bu özellikleriyle yetenekler, işletmenin, işletmeyi öne geçirme potansiyeli taşıyan, ayırt edici unsurlardır (Selznick, 1984:42)

YETENEKLERE DAYALI YÖNETİM KONSEPTİ

Yeteneklere dayalı bir havacılık şirketi yapısı oluşturup, başarıyla yönetebilmek için, tüm çabaların yönetim düzeyinde sahiplenilmesi çok önemlidir. Yetenekleri kurumşallaştırarak, işletmenin genetik kodlarına ve kültürel dokusuna dahil etmek, ancak üst yönetimin desteğini arkasına alan insan kaynağı yönetiminin başarabileceği stratejik bir hedef olmaktadır. İnsan kaynağı yöneticileri, yetenek politikasını başarıyla uygulayabilmek için öncelikle sahip oldukları yetenek kaynağını, rakiplerin yetenekleriyle ve pazar koşullarıyla karşılaştırarak; benzersizliklerini ve kopyalanamazlıklarını test etmeli ve bu işlemin sonucuna göre gerçek yeteneklerini belirlemelidirler. Daha sonra ise sahip oldukları yeteneklerin profilini ortaya çıkarmalıdır. Her görevin içerdiği bilgi, deneyim ve yetenek skalası ve çalışanların görevlere ilişkin algı düzeyleri birbirinden farklı olduğu için; yetenek/görev eşleştirmesinde, çalışanların profillerini doğru tespit etmek, yetenek yönetiminin en kritik aşamasını oluşturmaktadır.

Üst yönetimin desteğini arkasına alan insan kaynağı yöneticilerinin, yetenek yönetim modelini oluşturmaları, teorik boyutta sorunsuz yürütülse Yetenek zinciri modelinde, aşılması gereken iki kritik darboğaz bulunmaktadır. Bu darboğazların

birincisi; talep yönlü (yeteneklerin içerden mi yoksa dışardan mı karşılanacağı ve buna bağlı olarak ortaya çıkan risklerin nasıl giderileceği sorunu) belirsizliktir, ikincisi ise; arz yönlü (yeteneklerin geliştirilmesi için yapılan yatırımların nasıl geri döndürüleceği ve buna bağlı olarak, çalışan sadakatinin nasıl sağlanacağı sorunu) belirsizliktir.

Kurumsal bağlılığın temelinde, tüm bunlarla birlikte çok daha sofistike nedenler yer almaktadır. Rekabet üstünlüğünün sağlanmasında ve sürdürülmesinde, yeteneklere dayanan bir strateji izlemenin çok önemli olduğunun anlaşılması, bu yetenekleri kuruma bağlayan nedenlerin açığa çıkarılması amacıyla, çeşitli çalışmalar yapılmasını gündeme getirmiştir.

Bu çalışmalardan en kapsamlısı, kurumsal bağlılığı üç farklı boyut üzerinde kavramsallaştıran “Üç Boyutlu Örgütsel Bağlılık Yaklaşımı”dır.

Modele göre kurumsal bağlılığın birinci boyutu; duygusal bağlılıktır (çalışanın kendi değerleriyle, kendi kültürü ile kurumsal değerleri özdeşleştirmesi ve gönüllü olarak kuruma bağlanması). İkinci boyut; devamlılık bağlılığıdır (işsiz kalma korkusuyla mecburen oluşan bir bağlılıktır). Üçüncü bağlılık boyutu ise normatif bağlılıktır (işten ayrılma durumunda ortaya çıkacak maddi kayıpları hesaplamadan, görev anlayışının ve sorumluluk duygusunun gereği olarak gelişen ve başka yerde iş bulamamışların bağlılığıdır). Çalışanların kurumsal bağlılıklarının sağlanmasında, her üç boyutun rolü olmakla birlikte; duygusal boyutun, hem kurum hem de çalışan açısından güçlü, verimli ve sürdürülebilir bir sadakat ve bağlılık duygusu yaratma noktasında çok daha etkili ve süreklilik arz ettiği gerçektir.

SONUÇ

Günümüzde ve yakın gelecekte havacılık işletmelerinin karşı karşıya kalacağı en önemli sorun; rekabet üstünlüklerini uzun yıllar sürdürebilmektir. Bu amaçla geliştirilen çeşitli



rekabet stratejilerinin yarattığı başarılar ise, rakiplerin de başarılı olan bu stratejileri kolayca kopyalamaları yüzünden, uzun ömürlü olamamaktadır.

Rekabet üstünlüklerini rakiplerine kaptırmak istemeyen büyük havacılık şirketleri; farklı ve taklit edilmesi zor olan kaynak arayışına girmişler ve sonunda, bu tür kaynakların aslında uzaklarda değil, kendi içlerinde bulunduğu farkına varmışlardır. Bu farkındalık, işletmenin iki ekseninde değişim geçirmesine yol açmıştır. Yönetim ekseninde yeteneklerin önemini anlamak; katı ve hiyerarşik bir anlayışa dayanan yönetim yaklaşımının, insan odaklı ve katılımcı bir anlayışa dayanan yönetim yaklaşımına dönüşmesine yardımcı olmuştur. Bu dönüşüme bağlı olarak, yönetilen ekseninde yaşanan değişimler ise, kendisini pasif ve sıradan bir işletme kaynağı olarak gören çalışanların, sahip oldukları davranışsal ve zihin-

sel çerçeveyi, rekabet üstünlüğünün olmazsa olmaz bileşeni olduklarını idrak eden kişilerin sergilediği bir çerçeveye dönüştürmüştür.

Davranış, kültür ve düşünce kodları değişen ve kendisini bir yetenek kaynağı olarak gören insan kaynağı, edilgenlikten sıyrılarak, özgüvenlerini artırmakta ve açığa çıkardıkları yetenekleri ile yaratıcılığa katkıda bulunarak, havacılık şirketini, farklı ve kopyalanamayan bir noktaya taşımaktadır. Bu süreçte, üst yönetimin yaklaşımı, katkısı ve desteği, anlayışı çok önemli olmaktadır. Yönetimin en önemli görevi; öncelikle sahip olduğu yeteneklerin farklılığını ve kopyalanamazlığını rakiplerin yetenekleriyle ve piyasanın koşullarıyla test ederek, gerçek yeteneklerini belirlemektir.

Kısaca şirketler kendi çalışanlarının yeteneklerini keşfedip değerlendirdiklerine kalıcı ve rekabette sürdürülebilirliği hakim kılacaklardır.

**Türkiye'nin en batısında
bir gizli cennet:**

GÖKÇEADA (İMİROZ)

Gökçeada'ya deniz yoluyla geldiğinizde şehir merkezine 7 km. Uzaklıktaki Kuzulimanı'na ulaşırsınız. Ada ilk bakışta çok kıraç bir yer izlenimi verir. Oysa hem iklimi hem de bitki örtüsü şaşırtıcı zenginliktedir.

Gökçeada Çanakkale'nin bir ilçesi ve Türkiye'nin en büyük adasıdır. Ege Denizi'nin kuzeyinde, Saros Körfezi girişinde yer almaktadır. 91 km. kıyı şeridinde sahiptir. Yıllık yağış miktarı metrekareye 950 - 1050 mm arasında değişmektedir. Adanın batısında yer alan İncirburnu Türkiye'nin de en batı noktasını oluşturmaktadır. 21 Temmuz tarihinden itibaren Pazartesi ve Perşembe günleri olmak üzere haftada 2 kez Gökçeada-İstanbul uçak seferleri başlamıştır.

Gökçeada'ya deniz yoluyla geldiğinizde şehir merkezine 7 km. Uzaklıktaki Kuzulimanı'na ulaşırsınız. Ada ilk bakışta çok kıraç bir yer izlenimi verir. Oysa hem iklimi hem de bitki örtüsü şaşırtıcı zenginliktedir.

Kuzey kesiminde Kaleköy karşımıza çıkar. Kaleköy Yukarı ve Aşağı diye ikiye ayrılır. Aşağı Kaleköy gece yaşamı ile ünlüdür. Burada barlar, restoranlar, oteller, pansiyonlar, çay bahçeleri ve gezi kordonu bulunmaktadır. Aşağı Kaleköy aynı zamanda bir balıkçı barınağıdır ve her an taze balık da bulunabilir. Yukarı Kaleköy ise eski bir Rum köyüdür. Cenevizlilere ait bir kale kalıntıları, tarihi bir kilise ve bir çok manastır bulunmaktadır.

Kaleköy'e varmadan karşımıza iki tane köy çıkar; Eski Bademli ve Yeni Bademli... Eski Bademli yine eski bir Rum köyüdür ve ilginç mimarisi ile gezilmeye değer bir yerdir. Kilisenin yanındaki eski köy okulunun bahçesinden Semadirek Adası'na gün batımında bakmak insana eşsiz bir haz verir. Yeni Bademli ise tam bir pansiyonlar köyüdür. Her türlü ihtiyacınıza cevap verecek konaklama yerleri mevcuttur. Doğal yollarla üretilen her türlü meyve ve sebze Yeni Bademli Köyü'nde bulunmaktadır.

Keleköy'den, Kuzulimanı sahil kesimine bir patika yolla yaya olarak ulaşmak mümkün. Buradan geçerken Yıldızkoy, Mavikoy ve Yelkenkaya'yı görebilirsiniz. Yüksek tepelerden Saros Körfezi, tüm güzelliği ile karşımıza çıkar.

Kuzulimanı'na varmadan bir balık çiftliği ile de karşılaşabilirsiniz. Bu çiftlikten sonra da Kaşkaval'da Peynir Kayalıkları adı verilen deniz dalgalarının biçimlendirdiği, ilginç bir kaya yapısını görebilirsiniz. Bu sahil kesimi

Türkiye'nin ilk ve dünyanın en güzel Sualtı Milli Parkı'nı oluşturmaktadır. Bu bölgede çok değişik balık çeşitleri yanında Akdeniz Fokları da yaşamaktadır. Parkta ayrıca çok miktarda sualtı (sıcak ve soğuk) kaynak suyu çıkmaktadır ve sayısı bilinmeyen sualtı mağaraları bulunmaktadır.

Adanın güney kısımlarında yerleşim yeri olarak sadece bir iskan köyü olan Eşelek karşınıza çıkar. (Merkezden 10 km.) Baraj gölü bu yol üzerindedir. Eşelek'i geçtiğimizde de uçsuz bucaksız koylarla karşılaşacaksınız; Aydıncık (Kefaloz), Güzelcekoy, Kokina bu koyların önde gelenlerindedir. Aydıncık göletinin sağ tarafına düşen vadi (Raksodos Vadisi) bir doğa harikasıdır ve manzarası harikadır. Güzelcekoy Çanakkale Boğazına bakar ve güneşin doğuşu burada en iyi şekilde izlenebilir.

Aydıncık'da (Kefaloz) yine Tuz Gölüne girerek çamur banyosu yapıp cildinizi güzelleştirebilirsiniz. Buradaki çamurun eklem, romatizmal, cilt ve börek rahatsızlıklarınıza deva olduğu söylenmektedir.

Ada'nın batısına yol alınca 3 km. uzaklıktaki Zeytinliköy'e ulaşırsınız. Burası eski bir Rum köyüdür. Köydeki kilise gezilmeye değerdir ve köyün dibek kahveleri meşhurdur.

Baraj göletinin üst tarafında yine bir eski Rum köyü olan Tepeköy'le (13 Km.) yer alır. Tepeköy'den içretilere doğru gidildikçe, su değirmenlerini, tepe yamaçlarında sayısı belli olmayan rüzgar değirmenlerini görebilirsiniz.

Eski bir Rum köyü olan, Dereköy (18 Km.) daha batıdadır. Tarihi evleriyle öne çıkan köy bir zamanlar Türkiye'nin en büyük köyü olma özelliğine sahipti. Dereköy'de tarihi bir çamaşırhane de bulunmaktadır.

Dereköy'den ileride iskan köyleri olan Şirinköy ve Uğurluköy (28 Km.) bulunur. Uğurlu'nun plajları deniz turizmi açısından önemli bir öneme sahiptir. Burada da Ada'nın önemli konaklama yerleri mevcuttur. Türkiye'de güneş en son burada batar.

Kış aylarında Marmaros'ta (25 Km.) çağlayanı gezebilirsiniz. Yaz aylarında su seviyesi düştüğü için asıl güzelliği kışın ortaya çıkmaktadır.



Ayrıca Marmaros'da çam ormanlarıyla sahil içiçedir. Buradan batıya doğru sahil kesiminden yol aldığımızda Gizli Liman'a ulaşırsınız.

Adanın yaban hayatını ise keklik, tavşan, bildircin, sığircık, yaban ördek, kaz oluşturmaktadır.

Gökçeada'yı bir motor kiralayarak denizden de mutlaka gezmelisiniz. Birbirinden ilginç el değmemiş koyları ancak bu şekilde görebilir ve faydalanabilirsiniz.

YERLEŞİM BİRİMLERİ

Merkez / Çınarlı (Panaghia Balomeni): Adanın merkezidir, tarifeli seferler yapılan bir havaalanı mevcuttur.

Dereköy (Şinudi): Adanın iç batı kesimindedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye'nin en büyük köyü olarak ka-

bul edilmektedir. 1970'li yıllara kadar Gökçeada'nın en büyük köyü olma niteliğini korumuştur. Yoğun göç vermesi nedeniyle şu anda terk edilmiş durumdadır. Ancak Meryem Ana bayramında (15 Ağustos) köy hareketlenir.

Kaleköy (Kastro): Adanın kuzeydoğusundadır. Kaleköy iskelesi, 1. Dünya savaşı sırasında Fransız Donanma Kumandanlığı tarafından düzenlenmiş, 1970li yıllarda Kuzulimanı'na yeni iskele yapılıncaya kadar tüm adanın ulaşımını sağlamıştır. Ancak küçük tonajlı gemilerin ve yatların yaşaması için uygundur. Bu yıllara kadar adanın ulaşımı, Ayvalık ve Gemlik adlı yolcu gemileri ile sağlanmıştır. Haftada iki kez (Çarşamba ve Cumartesi) saat 23:00 civarında adaya ulaşan bu gemiler iskeleye

yaşamadıkları için yaklaşık 1,6 km açıkta demirmek zorunda kalırlardı. Gemiler ile iskele arasında ulaşım balıkçı/süngerci tekneleri ile sağlanırdı. Kaleköy iskelesinin henen sağ tarafında yer alan tepenin üzerinde köye eski ismini veren kale yer almaktadır.

Zeytinli köyü (Aya Teodoroi): Adanın kuzey iç kesimlerinde, Merkez ilçeye çok yakın eski bir Rum köyüdür. Hala küçük bir Rum kökenli nüfus yaşamaktadır. Ayrıca Fener Rum Patriği Bartalemos'un doğum yeridir

Tepeköy (Agridya): Adanın kuzeyinde bir Rum köyüdür.

Uğurlu Köyü: Köyün adının nereden geldiği ve geçmişi hakkında bilgi yoktur. Muğla ve Burdur illerinden 1970'li yıllarda ailelerin yerleştiril-



mesi ile köy teşekkül etmiştir. İlçe merkezine 25 km uzaklıktadır. Ekonomisi tarım, hayvancılık ve turizmde dayalıdır. Ev pansiyonculuğu başlıca gelir kaynaklarından olup, çok sayıda pansiyon bulunmaktadır.

Köyde, ilköğretim okulu vardır ancak kullanılmamakta, taşınmalı eğitimden yararlanılmaktadır. Köyün içme suyu şebekesi ve kanalizasyon şebekesi bulunmaktadır. Köy içinin yolları taşla kaplıdır. PTT şubesi yoktur ancak PTT acentesi vardır. Sağlık ocağı bulunmakta fakat kullanılmamaktadır. Köye ulaşımı sağlayan yol asfalt olup köyde elektrik, sabit telefon ve internet vardır. Uğurlu Köyü denize 100 metre mesafede olmakla birlikte, adanın 2 iskelesinden biri Uğurlu köyünde bulunmaktadır. Limni Adası'na 14 mil mesafede bulunması itibarıyla adalar arası turizm, ilerisi için Uğurlu köyünün yeni yüzünü belirleyecektir.

Bademli köyü (Glik): Adanın kuzeydoğusunda, merkez ilçe ile Kaleköy arasında yer alır.

Yeni Bademli köyü: Yeni kurulan köylerdendir, adanın kuzeydoğusundadır, motel ve pansiyon bölgesidir. Turistlerin uğrak yeridir. Yeşillikler içerisinde doğal bir köy olup denize uzaklığı sadece 500 metredir. harika bir yerdir

Eşlek: Yeni kurulan köylerdendir, adanın güneydoğusundadır, bir tarım bölgesidir, sebze meyve üretilir.

Şahinkaya köyü: Yeni kurulan köylerdendir, Dereköy civarındadır, adanın

iç batı kesimindedir.

Şirinköy: Yeni kurulan köylerdendir, adanın güneybatısındadır.

Yenimahalle (Evlampio): Merkez ilçe ile Kuzulimanı arasındaki yol üzerindedir.

Aydıncık / Kefaloz mevkii ve plajı (Kefalos): Adanın güneydoğusunda uzunca bir plajdır, tesisleri mevcuttur, yelken sörfü için idealdir.

Kefaloz burnu (Kefalos): Adanın güneydoğusundadır.

Kapıkaya mevkii (Stenos): Adanın güneyindedir, tesis olmayan bir plajı vardır.

Kaşkaval burnu / Peynir kayalıkları (Kaskaval): Adanın kuzeydoğusundadır, dalış için idealdir.

Kaynarburun (Grarton / Grafton): Adanın doğusunda, Kuzulimanı'nın güneyinde burun

Kuzulimanı (Aya Kirikas): Adanın doğusundadır, Eceabat-Kabatepe'den ve Çanakkale-Merkez'den feribot seferleri yapılır.

Mavikoy / Lacivertkoy: Türkiye'nin ilk ve tek su altı milli parkının bulunduğu yörededir, adanın kuzeydoğusundadır, dalış için idealdir.

Lazkoyu: Adanın güneyindedir, tesisiz taşlık bir plajı vardır.

Marmaros mevkii: Adanın kuzeybatısındadır, şelalesi ile ünlüdür.

Cugura mevkii (Zagura): Adanın iç orta kesimindedir.

Gizli Liman: Adanın batısındadır, gümrük kurulması durumunda Limni adası ile karşılıklı feribot seferleri başlatılabilecektir, ayrıca tesis olmayan bakir uzuncana bir plajı vardır.

İnceburun / İncir burnu: Türkiye'nin en batı noktasıdır.

Yelkenkaya mevkii: Türkiye'nin ilk ve tek su altı milli parkının bulunduğu yörededir, adanın kuzeydoğusundadır, dalış için idealdir.

Yıldızkoy: Türkiye'nin ilk ve tek su altı milli parkının bulunduğu yörededir, adanın kuzeydoğusundadır, dalış için idealdir.

ULAŞIM

Gökçeada'ya Çanakkale'den ya da Eceabat - Kabatepe Limanı üzerinden gelebilirsiniz. Gökçeada'ya Çanakkale'den gelmek isterseniz iskeleden deniz otobüsüne binmeniz yeterli. Gemi sizi yaklaşık 1 saatlik bir yolculuktan sonra adamızın Kuzulimanı 'na getirecek ve limanda belediye otobüsleri, ticari taksiler ile minibüsler merkez ve köylere yolcuları götürmek için bekliyor olacaktır.

Eğer Gelibolu yarımadası üzerinden (İstanbul, Tekirdağ, Malkara, Keşan, Gelibolu ve Eceabat) gelmek isterseniz önce Eceabat ilçe merkezine inecek; iskelede bekleyen Kabatepe minibüs veya otobüsleriyle Eceabat'a 10 Km mesafedeki Kabatepe limanına gelecek ve burada sizi bekleyen feribot ile 75 dakikalık keyifli bir yolculukla Kuzulimanı'na ulaşacaksınız.



TÜRK SİVİL HAVACILIĞININ GELİŞİMİ



Türkiye de Sivil havacılık 20. Yüzyılın başlarında kurulan genç Türkiye Cumhuriyeti yle birlikte doğmuş, kurulduğu ilk yıldan itibaren halk tarafından benimsenmiş ve halkın özverisiyle olağanüstü dönemleri sıkıntısız atlatmıştır.

Modern anlamdan havacılığın Türk topraklarına girişi 1912 yılında oldu. Trablusgarp Savaşı sırasında uçak teknolojisinin artık savaşlarda önemli bir araç olduğu yaşanılarak öğrenilmişti ve bu tarihten itibaren İstanbul-Yeşilköy'de bir havaalanı oluşturma çabalarına girişildi. Devletin maddi olanakları yetersiz gelince halktan ve askerlerden bağış toplandı ve ilk uçakların bir kısmı halkın parasıyla alındı. Ancak Balkan Savaşları ve ardından gelen Birinci Dünya Savaşı, havacılıkta istenilen noktaya gelmesini engelledi.

Mustafa Kemal uçak sanayinin, ülke savunmasında ne kadar önemli bir konuma sahip olduğunu Trablusgarp savaşında anlamıştı.

içerisinde yalnızca yabancı şirketler varlık gösteriyordu.

Bunlar Fransız Campagnie Internationale ve Navigation Aérienne, Alman Lufthansa Şirketi, İtalyan Aero Espresso Şirketi'di.

1929 Dünya Ekonomik krizinin Türkiye'deki olumsuz etkileri devleti daha korumacı politikalar izlemeye itti. Böylece yatırımlar daha çok devlet eliyle yapılmaya başlandı. Bu durum ilerleyen yıllarda yabancı sermayenin elinde bulunan kurum ve kuruluşların millileştirilmesiyle daha da belirgin hale geldi.

1933 yılında 2186 sayılı kanunla Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kuruldu. Yurt dışından

Yolları İşletmesi İdaresi'nin kurulmasıyla önemli bir kazanım elde etti.

Yalnızca yaz aylarında uçak seferi düzenlenebilen Türkiye'de iç hatlarda taşınan yolcu sayısı 1933'te 460'tı. 1935'te Türk Hava Kurumu'na bağlı Türk Kuşu kuruldu. Türk Kuşu, "bir kişi on senede bin kişiye uçmayı öğretecektir" sloganıyla işe başladı. Bahar aylarında ülke genelinde turneler düzenleyerek uçuş gösterileri yaptı. Planör uçuşları ve paraşütle atlama gençlerin ilgisini çekti ve gelişmeye başladı.

Hava Kurumu Genel Müdürlüğü, başta İstanbul ve İzmir olmak üzere Bursa ve



alınan De Havilland tipi altı kişilik uçaklarla İstanbul-Ankara hava seferleri başlatıldı. Bu seferlere 1938 yılında İzmir ve Adana seferleri eklenerek kısa sürede büyük bir atılım gerçekleştirildi.

Devlet Hava Yolları İşletmesi 5 uçaklı ve 24 kişilik personeli bulunan bir filoydu. 1935 yılına kadar Millî Savunma Bakanlığı'na bağlı kaldıktan sonra Bayındırlık Bakanlığı'na bağlandı. 1939 yılında da ulaşım alanında yürütülen faaliyetlerin artmasıyla ayrı bir bakanlık oluşturulması fikri ortaya çıktı. Bu tarihten itibaren ulaşım ve haberleşme hizmetleri ve doğal olarak Devlet Hava Yolları İşletmesi, Ulaştırma Bakanlığı'nın denetimine verildi. Sivil havacılık, Devlet Hava

Adana gibi şehirlerde de Türk Kuşu şubeleri açmak için girişimlerde bulundu. Türk Kuşu, muhtemel hava saldırılarına karşı halkı uyarmak ve uçak sayısını arttırmak amacıyla kampanyalar düzenledi, yeni uçaklar alındı.

1940'lı yıllarda yurtdışı destekli olarak havayolu ulaşımında da önemli gelişmeler yaşanıyordu. Ancak havayolu taşımacılığı henüz iç ve dış destek olmadan yürütülebilecek bir yapıda değildi. Bu nedenle özelleştirme sık sık gündeme geliyordu.

1941 yılı hava sanayinin gelişme kaydetmesi yönünde önemli bir atılımın yaşandığı bir yıl oldu. Bu tarihte Ankara'da bir uçak fabrikası, ardından da Malatya'da bir tamir atölyesi kuruldu. Türkiye 1944

Cumhuriyet'in kuruluşu ile birlikte atılan ilk adımlarda da onun imzası vardı.

Cumhuriyet döneminin ilk sivil havacılık faaliyetleri 16 Şubat 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasıyla başladı. Cemiyetin açılış töreninde konuşan Atatürk: "İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlardan asla emin olamazlar" diyerek konuya dikkat çekmişti. Dernek sayesinde halkın havacılığa olan ilgisi arttı. Kısa zamanda ülkenin pek çok şehrinde cemiyetin şubeleri açıldı. Buna karşın ülke

"İstikbal göklerde; çünkü göklerini koruyamayan milletler yarınlarından asla emin olamazlar"



yılında Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na (ICAO'ya) kurucu üye olarak katıldı. Uluslararası Havacılık Antlaşması'yla Yeşilköy'de bir uluslararası hava limanı yapılmasına karar verildi.

Savaş sonrasında İngiltere ve Amerika destekli yardımlarla Havayolu taşımacılığı gelişme gösterdi. Güvenli ve kontrollü uçuş sağlayacak tesislerin alt yapı sorunları çözüme ulaştırılmaya çalışıldı.

1945 ile 1957 yılları arasında Yeşilköy, Esenboğa, Adana, Trabzon, Van, Bursa, Urfa, Malatya, İskenderun hava meydanlarını işletmeye açıldı. Türk Hava Yolları 1947 yılında ilk yurt dışı seferini Atina'ya gerçekleştirerek havayolu ulaşımında önemli bir atılım gerçekleştirdi. Havayolları her yıl kar payını artıran

bir yapıya kavuşmuştu. Böylelikle iyi kar getiren bir şirket olarak yeniden yapılandırılması yerli yatırımcılar içinde büyük bir fırsat oldu.

1955 yılında havaalanı işletmeciliği ile uçak işletmeciliğinin ayrılması fikri daha ağır basınca Mayıs 1955'te 6623 sayılı kanunla Devlet Hava Yolları Umum Müdürlüğü kaldırılarak Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı adı ile her türlü hava nakliyatını yapmak üzere hükümete bir Anonim Ortaklık kurma yetkisi verildi. Böylece Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı kuruldu ve 60 Milyon TL'lik sermayesi ile 1 Mart 1956 tarihinde faaliyete geçti. Kurulan ortaklıkta en büyük pay hazine müsteşarlığına idi.

Türk Hava Yolları 1984 yılında kamu iktisadi teşebbüsü olarak KİT kap-

samına alındığında 60 milyar TL sermayeye sahipti. Ertesi yıl uçak filosuna yeni ve modern uçakların katılımıyla THY, yaklaşık kırk yıl sonra Uzak Doğu ve Amerika'ya yönelik uçuşlara başladı. 1980 sonrasında havayolu ulaşımında büyük bir atılım gerçekleştiren THY 1990'da Kamu Ortaklığı Sermayesine bağlandığında sermayesi 700 milyardı.

2006 yılında halka arz kapsamında Türk Hava Yolları Teknik A.Ş. adıyla hisselerinin tamamı THY'ye ait olmak üzere, 271.325.800 TL sermaye ile ayrı bir yapılaşmaya gidildi.

Türkiye'de Sivil havacılık 20. Yüzyılın başlarında kurulan genç Türkiye Cumhuriyeti'yle birlikte doğmuş, kurulduğu ilk yıldan itibaren halk tarafından benimsenmiş ve halkın



özverisiyle olağanüstü dönemleri sıkıntısız atlattı.

SİVİL HAVACILIĞIN SON ON YILI

“Her Türk vatandaşı hayatında bir kez uçağa binecek” vizyonuyla yola çıkan Türkiye Sivil Havacılık sektörü son 5 yılda dünya ortalamasını her yıl 3'e katlayarak büyüdü.

Global ekonomik krizin hakim olduğu süreçte Sivil Havacılık sektörü 28 bin kişiye istihdam yarattı. TÖSHİD üyeleri 2010 yılı toplam sektör cirosu ise 5.8 Milyar Dolar'a ulaştı. 2002 yılında 2 merkezden 25 noktaya uçuş gerçekleştirilirken, bugün 7 havayolu işletmesi tarafından 8 merkezden toplam 46 noktaya uçuş gerçekleştiriliyor.

2010 yılı sonunda iç hatlarda 50.5 milyon yolcuya ulaşıldı. Yüzde 400'lük büyüme ile “iç hatlarda taşınan yolcu sayısını en fazla artıran ülke” konumuna geldi. Küresel Pazar Araştırmaları raporuna göre; Türkiye iç hatlarda gelecek 20 yıl içinde en hızlı büyüyecek pazar olarak gösteriliyor.

Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacı-

lık Genel Müdürlüğü 2010 Faaliyet Raporu, Türkiye'de sivil havacılık sektöründe 8 yılda yaşanan önemli gelişmeleri gözler önüne seriyor. Faaliyet Raporu'na göre, küreselleşmeyle birlikte dünyadaki ticaret hacminin hızla artması, ulaşım sektörünü bugün dünya ekonomisinin en önemli unsurlarından biri haline getirdi.

Ulaştırma sektörü son 5 yılda ülke gayrisafi yurtiçi hasılasına ortalama yüzde 14 katkıda bulundu. Sektördeki talep, yüzde 8 gibi önemli oranda artış gösterdi. Bu büyümenin içinde karayolu için yıllık yüzde 7.6, demiryolu yıllık yüzde 2, deniz yolu yüzde 5 oranında yükselirken, havacılıkta talep yıllık yüzde 16'dan fazla arttı. Talepteki artışla önceden atıl durumda olan Balıkesir-Körfez, Bursa-Yenişehir, Çanakkale ve Siirt havaalanlarının aktif hale gelmesi sağlanarak, yeterli yolcu talebi olmadığından işletmeye kapatılan Sivas Nuri Demirağ, Tokat, Uşak, Balıkesir Merkez, Zonguldak-Çaycuma, Sinop havaalanları yeniden işletmeye açıldı. Şanlıurfa GAP, Hatay, Amasya- Merzifon, Antalya-

Türkiye Sivil Havacılık sektörü son 5 yılda dünya ortalamasını her yıl 3'e katlayarak büyüdü. TÖSHİD üyeleri 2010 yılı toplam sektör cirosu 5.8 Milyar Dolar'a ulaştı. 2002 yılında 2 merkezden 25 noktaya uçuş gerçekleştirilirken, bugün 7 havayolu işletmesi tarafından 8 merkezden toplam 46 noktaya uçuş gerçekleştiriliyor.

Gazipaşa ve Gökçeada havaalanları ise mevcutlara ilave olarak sivil havacılık sektörüne kazandırıldı.

Türk sivil havacılık sektöründeki şirketlere ait büyük gövdeli hava aracı sayısı 2002'de 110 iken, son 8 yılda yüzde 202 artışla 332'ye yükseldi. Türkiye'de 2002 yılında sadece Türk Hava Yolları tarafından 2 merkezden 25 noktaya toplam 8.5milyon yolcu taşınırken, 2010 yılı sonu itibarıyla 6 havayolu tarafından 7merkezden 44 havaalanına 50.5 milyon yolcu taşındı. Yine 2002'de yurtdışında 60 noktaya uçulurken, 2010 sonuna kadar dış hatlarda uçuş ağına 97 yeni bölgenin eklenmesiyle, yurtdışındaki uçuş noktalarının sayısı 157 oldu.



"Her Türk vatandaşı hayatında bir kez uçağa binecek" vizyonuyla yola çıkan Türkiye Sivil Havacılık sektörü son 5 yılda dünya ortalamasını her yıl 3 e katlayarak büyüdü.

Türkiye'de sivil havacılık sektöründe 2002'de 110 olan yolcu uçağı sayısı 332'ye, yolcu sayısı da 8.5 milyondan 50 milyon kişiye yükseldi. Buna bağlı olarak da sektörün cirosu 2 milyar dolardan 12 milyar dolara çıktı. 2002'de yurtdışında 60 noktaya uçan Türk havacılık şirketleri şimdi 157 noktaya uçuyor.

Rapora göre, geçen birkaç yılda Türkiye genelinde yük trafiğinin büyümesi, dünyadaki ekonomik krizden ve dünya çapında taşımaların zayıflamasından olumsuz etkilendi. Türkiye'de 2002'den beri havayolu yük trafiği (kargo, posta, bagaj) dönem boyunca ortalama yıllık yüzde 16'lık büyüme oranıyla, 2010 yılında 2 milyon 21 bin tona ulaştı.

Dış hat yük trafiği 1 milyon 466 bin ton, iç hatlardaki yük trafiği ise 555

bin ton oldu. 2010'da dış hat yük trafiği 2009 yılına göre yüzde 18.1, iç hatlardaki hava yük trafiği de yüzde 14.4 büyüme gösterdi. Sivil havacılık sektörünün 2002 yılında 2.2 milyar dolar olan cirosu ise geçen yıl 12 milyar dolara ulaştı.

Türk sivil havacılık filosu, kelimenin tam anlamıyla uçuyor. Şirketlerin büyük alım programları var. Sadece THY'nin 105 uçak, Pegasus'un 40 uçak alım programının değeri yaklaşık 10 milyar dolar. Diğer şirketlerin alım programlarıyla bu rakam çok daha yüksek.

Sektöre bu büyük alım programını yaptıran da yaşanan hızlı gelişme. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre 2002'de sektörün toplam cirosu 2.2 milyar dolardı. 2009 itibarıyla ciro 10 milyar dolar!

Uluslararası tahminler de Türk havacılık sektörünün hızlı büyüyeceğini gösteriyor. Airbus Küresel Pazar Tahmin Raporu'nda 2028'e kadar Türkiye'nin 28.3 milyar dolar değerinde 277 yeni uçak alacağı belirtildi. Yine Boeing'in değerlendirilmesinde Türk şirketlerinin krizden etkilenme konusunda istisna oluşturduklarına dikkat çekildi.

Bu raporun öngörülerine göre Türkiye'nin yolcu uçağı sayısı ikinci el kiralıklarla birlikte üç kata yakın artacak. Raporun saptamalarına göre trafik artışı son 9 yılda iç hatlar yüzde 88, uluslararası uçuşlar da yüzde 119 oldu. Türkiye'de 2000'den 2009'a kadar hava yolu yolcusu sayısı iki kat arttı. Yani 9 yılda ikiye katlanmış oldu. Oysaki dünya ortalamasında 15 yılda bir ikiye katlanıyor.

RAKAMLARLA TÜRK HAVACILIK SEKTÖRÜ (2009):

İÇ HAT NOKTA SAYISI:

2002 yılında sadece THY 2 merkezden 25 noktaya,
2009 yılında 5 havayolu işletmesi tarafından 7 merkezden toplam 45 noktaya

YURT DIŞINDA UÇULAN NOKTA SAYISI:

2002 yılında 60, 2009 yılında 130

İÇ HATLARDA YOLCU SAYISI:

2002 yılında 8.5 milyon, 2009 sonu 41 milyon

DIŞ HATLARDAKİ YOLCU SAYISI:

2002 yılında 25 milyon, 2009 yılında 45 milyon
İç ve dış hatlarda 2002'de toplam 33.5 milyon 2009 yılında toplam 86 milyon yolcu

HAVAYOLU SAYISI&CİRO:

2002 yılında 14 havayolu işletmesinin cirosu 2.2 milyar dolar,
2009 17 havayolu işletmesi 10 milyar dolar'ı aştı

HAVACILIK SEKTÖRÜNDE ÇALIŞAN PERSONEL SAYISI:

2002 yılında 48 bin 790,
2009'da 100 bin kişi

HAVA ULAŞIM ANLAŞMA SAYISI:

2002 yılında 81 ülkeyle,
2009'da 106 ülkeyle
2002 yılı bölgesel işbirliği anlaşmaları olmazken 2009 yılında 5 çoklu toplantıda 129 ülke ile görüşme, 7 ana başlıkta 79 ülke ile işbirliği anlaşması

UÇAK FİLOSU:

2002 yılında 110,
2009'da 300
2010 yılı sonunda 350 uçak

SEKTÖREL BÜYÜKLÜKLER:

Hava Taşıma İşletmeleri Toplam: 147
Havayolu İşletmesi 17 (3 kargo)
Hava Taksi İşletmesi 60
Genel Havacılık İşletmesi 32
Balon ve ilaçlama 38

HAVAALANI TOPLAM: 67

Dış-İç Hat 23
Sadece İç Hat 31
Özel Statülü 13

HAVA TAŞITI DAĞILIMI TOPLAM: 931

Havayolu İşletmelerinde 310
Hava Taksi İşletmelerinde 254
Genel Havacılık 154
Balon ve ilaçlama 140
Özel İş Jetleri 73

HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN UÇAK SAYILARI TARİFELİ, TARİFESİZ YOLCU, YÜK TAŞIYANLAR:

THY 160
Pegasus 28 (5'i İzair)
Onur Air 25
Sunexpress 24
Sık-ay 16
Atlasjet 14
Hürkuş 7
KKTC 6
Bora Jet 4

TARİFESİZ YOLCU VE YÜK TAŞIMACILIĞI YAPANLAR:

Saga 9
Turistik HT 7
Turkuaz 6
Tailwind 4



SABİHA GÖKÇEN'İN ÖĞRENCİSİ:

"Havacılık alışkanlık yapan bir hastalıktır ve tedavisi yoktur, yeter ki gökyüzü ile bir defa tanışın."



1929 doğumlu Melahat Morçöl havacılığa 1950 yılında Sabiha Gökçen'in öğrencisi olarak başlamıştır ve uçuş hayatının her bölümünde Baş Öğretmen Sabiha Gökçen'in takdirlerini kazanmıştır.

Sabiha Hanım, Morçöl'ü kitap yazması konusunda yönlendirmiştir.

THK'nın havacılığı sevdirmek ve yaygınlaştırmak için yaptığı yurtiçi gezilerine hep Filo Lideri olarak katılmış ve binlerle ifade edilebilecek gencin havacılığa yönelmesini sağlamıştır.

Uçuşlarından birinde Magister uçağı ile mecburi iniş yapmış ve uçağı ters dönmüş, kendisini boynuna kadar baş aşağı çamurun içinde bulmuştur. Kanattan benzini akmaktadır, köylüler yarım saat sonra kendisini kurtarırlar ve bu kaza esnasında 3 aylık hamiledir. Hamileliğinin 7. ayına kadar uçuşlarına devam etmiştir.

Bir diğer macerası da şöyle: 1 numara olarak kalkışından sonra büyük bir gürültü ve patlama olmuş. Bütün kontrollerini yapmış; motor, pervane her şeyin normaldir, ancak yine de inmeye karar verir ve pistin kalan bölümüne inişini yapar. 2 numara olan bir C-47 kalkış için gaz açmıştır ve bir kritik geçiş olur. Hemen telefonlar çalışır ve uçuşunu kesin diye talimatlar gider. Uçağın yanına gidince uçağın yükseliş dümenine

bir leyleğin çarptığını ve hasar verdiğini görülür ve cezası geri alınır.

Toplam 2600 saat uçuşu vardır.

Morçöl, Atatürk'ün naşını Ankara'ya taşınması sırasında Atamıza veda uçuşu yapmaktadır. Filo Lideri Salim Köklü'ye birkaç defa yakıtının bittiğini ikaz etmesine rağmen, lider Salim hocamız Ankara semalarını terk edememektedir. Melahat hocaya bir tur daha, bir tur daha diyerek uçuşu sürdürmüş ancak görev sonunda inişini tamamlayınca uçak motoru pist içinde yakıt-sızlıktan durmuştur.

Kendi gibi pilot, planör ve paraşütcü olan eşi Remzi Morçöl de mesleğe 1945 yılında başlamış olup, binlerce saat uçuşu vardır. Baş Öğretmen Sabiha Gökçen ile 1953 yılında ABD'ye gitmiştir.

Remzi hocamızın da bir uçuş esnasında kanadının içine büyük bir kartal girmiştir. İnönü'de bir paraşüt atlayışında da böğürtlen dikenlerinin arasına inmiş ve orada büyük bir yılanla karşılaşmıştır. O zamanlar paraşütler ipekten ve pek yönlendirme şansını yoktur.

MELAHAT MORÇÖL

Teoman Gülen:

Bizleri dup duru CUMHURİYET sütünle besleyen Türk havaclığının "Kutsal SÜT ANNESİ"... Üzerinde papatyalar açan koca Atatürk çınarı...Yaşadığın...Tattığın yüce duygu kiskanılmayacak gibi değil Erdoğan hocam...Kıvancını paylaşıyoruz....Tek tesellimiz Melâhat hocamızla beraber uçtuk...aynı çatı altında çalıştık... ve o güzel elleri öpebildik....





SERTİFİKA SAHİBİ HAKKINDA MALUMAT
Particulars of Holder

Milliyeti / Nationality } **T.C.** / Doğum tarihi / Date of Birth }
Adres : **Torkkuşu Okulu, Etimesgut ANKARA**
Haiz olduğu Lisans : **89. Ticari Pilot** / No. **70**
Holder of : **Hızır Pilot** / Pilot licence No.



T. C.
MÜNAKALÂT VEKA
SİVİL HAVACILIK DA
Republic of Turke
Ministry of Commu
Civil Aviation Depa

UÇUŞ ÖĞRETMENİ S
Flight Instructor
No : **70**

Bu sertifika : **Melâhot**
This rating authorizes
Uçuş öğretmenliği yapmak ye
to act as flight instructor

Kışık





2

TİCARİ PİLOT LİSANSI

Commercial Pilot Licence

No. **70**



Soyadı : **Morçöl**
Surname:

Adı : **Melâhat**
Christian Name:



3

Adres : **Türkçüsu uçuş öğretilmesi**
Address : **Etimesgut**

Doğum tarihi : **1929**
Date of birth :

Doğum yeri :
Place of birth :

Milliyeti : **T.C.**
Nationality :

Bu lisansın sahibine ICAO Ek. I'de belirtilen Ticari Pilot imtiyazları dahilinde, sınıf ve tipleri 10 ve 11 inci sayfalarda gösterilmiş bulunan uçaklarda pilotluk yapmak yetkisi verilmiştir.

This Licence authorizes the holder, under the privileges of a Commercial Pilot mentioned in ICAO Annex 1, to pilot aircraft of the classes and types specified on pages 10 and 11

Tarih : **15. 3. 1962** T.C.
Date :

Akş.
AY.
Müvakkat Vekili
Minister of Communication

İFALPACILAR DÜNYASINDAN

23 Mart 1960

Yeşilköy'deki Çınar otelinde 21 Mart'tan beri bambaşka bir hava esiyor. Çoğu uzun boylu, çocuksu yüzlü ve sevimli yüze yakın insan, sabahları toplanıp problemlerini tartışıyorlar öğleden sonraları da İstanbul'un ve yakın yerlerin tarih anıtlarını veya tabiat güzelliklerini tanıyorlar. Doğuda Filipinler'den batıda Kolombiya'ya kadar otuz iki milletten insanlar, İFALPA adı altında birleşiyor. İFALPA, Hava Yolu Pilotları Derneği Milletlerarası Federasyonu'nun kısaltılmışı. Çınar otelindeki toplantıya katılanlar da, dünya sivil pilotlarının seçkinleri on beşinci kongrelerini yapıyorlar.

21 Mart akşamı Çınar'da verilen kokteylde üç saatten fazla aralarında bulundum, dünya sivil havacılarının çeşitli uçuşlarında tanıştığım sivil pilotların bazılarıyla karşılaştım. Zamanın yettiği kadar da, yenileriyle tanıştım. Başkan Mr. Sayen ve Genel Sekreter Jackson'dan kongrenin gündemi için bilgi edindim. İngiliz Miles, Hollandalı Hoedemani, İsviçreli Stadelman, İsveçli Bostrom, Rus Mihailof, İzlandalı Kvaran, Türk Mecdi Gezer, Vecihi Hürkuş, Danimarkalı Bonhof'la ayaküstü konuşmalar yaptım. Tek bir konu vardı. Sivil havacılığın yeni problemleri ve yarını. Kongrenin gündeminde de bu yön ağır basıyordu. Yeni başlayan jet çağı, yeni problemler getirmişti ve bunların en başında hava trafiğinin

sıkışması ve güçleşmesi vardı. Sivil uçaklarla askeri uçakların hava trafiğinde çatışmalarını önlemek için ciddi tedbirler alınması gerekiyordu. Bunun için de eldeki yönetmelikler yeniden gözden geçirilmeli ve uçak endüstrisinin yeni gelişmelerine uygun şekle sokulmalıydı. Önemli problemlerin biri de, dünya taşıtçılığının büyük bir hızla havalara geçmesi ile sivil pilot darlığının baş göstermesi. Bunu önlemek için pilot yetiştirmeye daha çok önem verilmesi ve dünya gençliğinin havacılığa daha çok ısındırılması tedbirleri düşündürülmeliydi.

Uçuş güvenliği konusunda ise, İFALPA'cılar çok iyimser. Sivil havacılıkta uçuş güvenliğinin otuz yıldan beri bu derece yüzde yüz sağlanmamış olduğunu söylüyorlar. Başlangıç yıllarında bir pilotun hayat sigortasını güçlükle kabul eden sigorta şirketlerinin karadaki ve havadaki insan arasında şimdi hiç bir fark gözetmemesi, onların bu görüşünü destekliyor.

İFALPA'cıların sıcak ve dost havasından ayrılıp sokağa çıkınca ıslak, buz gibi Mart gecesiyle ürperdim ve Yeşilköy alanından havalanan bir uçağın

ışıklarına uzun uzun baktım. Birkaç saat sonra uçak kayboluverdi.

Üç bin metreyi aşmış beş bine yaklaşmış, sekiz bine doğru tırmanıyor olmalıydı. Gökyüzü kim bilir ne pırıl pırıl, ay ne ışıl ışıldı! Rahat koltuklarına yaslanmış yolcular uyumaya hazırlanıyorlardı. İç rahatlığıyla uyuyabilirlerdi de. Şef pilot, yardımcı telsizci, makinist ve hostesleriyle bütün personel uyanıktı, görevlilerin bütün sorumluluğuyla iş başındaydılar. Şu anda dünyanın bütün havalarında yüzlerce İFALPA'cı iş başındaydı. İnsanların birbirlerine daha çabuk yaklaşması, barış içinde yaşaması için uçuyordular.

Yazar: Burhan ARPAD

Kitap: Günü Gününe



KOKPİT'TEN BAKIŞ'IN TÜM SAYILARINA*
www.talpa.org
ADRESİNDEN ULAŞABİLİRSİNİZ



ICAO

(International Civil Aviation Organization)

ICAO 4 Nisan 1947'de resmi olarak faaliyete geçmiş ve Kanada Hükümeti'nin daveti üzerine kuruluş merkezi için Montreal seçilmiştir. ICAO'nun giderleri esas olarak, üye ülkelerin katkı payları ile karşılanmaktadır. Türkiye 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile anılan anlaşmaya taraf olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı sonrasında hava taşımacılığında meydana gelen politik ve teknik sorunların çözümüne esas genel düzenlemenin yapılması amacıyla, Kasım 1944'de Şikago'da yapılan çalışmalar sonucunda; 52 ülke temsilcisi tarafından hazırlanan "Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması" 7 Aralık 1944'te Washington D.C.'de ülkelerin imzasına açıldı.

Şikago Sözleşmesi olarak da anılan Anlaşmanın giriş bölümünde belirtilen amacı; uluslararası sivil havacılığın emin ve düzenli bir şekilde gelişebilmesi ve sivil havacılık hizmetlerinin, eşit imkânlar esası üzerine tesciliyle sağlam ve ekonomik bir şekilde işletilebilmesi için bazı düzenlemeler hususunda mutabık kalınması şeklindedir.

Söz konusu Anlaşmanın 43. maddesi ile yukarıda belirtilen esas amaca ulaşılmasını teminen "Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı ICAO'nun kurulması öngörülmüş; daimi yapı oluşturulana kadar, PICAÖ (Permanent ICAO) adıyla çalışma şekli benimsenmiştir. PICAÖ'nun 20 ay faaliyeti sonrasında, ICAO 4 Nisan 1947'de resmi olarak faaliyete geçmiş ve Kanada Hükümeti'nin daveti üzerine kuruluş merkezi için Montreal seçilmiştir.

ICAO'nun giderleri esas olarak, üye ülkelerin katkı payları ile karşılanmaktadır.

Türkiye 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile anılan anlaşmaya taraf olmuştur. Bugün ICAO'ya üye olan ülke sayısı 188'e ulaşmıştır.

AMAÇLARI

Şikago Konvansiyonu'nun 44. maddesinde belirtilen ICAO'nun amaçları aşağıda özetlenmiştir:

Bütün dünyada uluslar arası sivil havacılığın emin ve düzenli gelişmesini sağlamak,

Barişsever amaçlar için hava araçla-

rı gelişimi ve işletilmesini desteklemek,

Uluslar arası Sivil Havacılık için hava koridorları, havaalanları ve seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini sağlamak,

Dünya halkının emin, düzenli, yeterli ve ekonomik hava ulaşımına olan ihtiyacını karşılamak,

Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan sebep vereceği israfı önlemek,

Taraf ülke haklarının tam olarak korunması ve ülkelerin her birine uluslar arası havayolu işletmeciliği konusunda uygun imkan sağlanması,



Taraf ülkeler arasında hiçbir fark gözetmemek,

Uluslar arası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak,

Genel olarak, Uluslar arası Sivil Havacılığa ait tüm konuların gelişimini sağlamak.

ICAO'NUN ESAS YAPISI VE BİRİMLERİ

ICAO'nun esas yapısı, hükümran yapı olan Genel Kurul ve yönetici yapı olan Konseyden oluşmaktadır.

GENEL KURUL

Genel Kurul, tüm üye ülkelerin katılımına açık olarak her üç yılda bir

toplantmaktadır. Genel Kurulda her üye ülkenin bir oy hakkı mevcut olup, Anlaşmada aksi belirtilmemiş durumlarda, kararlar çoğunluk usulüne göre alınmaktadır. Genel Kurulda, son üç yıllık faaliyetler itibarıyla idari, teknik, ekonomik ve hukuki konulardaki tüm çalışmalara ilişkin gelişmeler gözden geçirilmekte, sivil havacılık alanındaki son gelişmeler de göz önünde bulundurularak, müteakip dönem yapılacak çalışmalara esas kararlar alınmaktadır.

KONSEY

Yasama ve yürütme kurulu işlevi yapan Konsey, Genel Kurula karşı sorumlu daimi bir yapı niteliğindedir. Konsey, 33 olan üye sayısının 36'ya çıkarılmasını öngören ve 1990 yılında imzaya açılan bir protokolün yürürlüğe girmesi için gerekli olan

108 üye ülkenin onayının (ülkemiz de dâhil) bulunmasının ardından, Konsey üye sayısının 36'ya çıkarılması kabul edilmiştir. Konsey, 34. Olağanüstü Genel Kurul toplantısında seçilen ilave 3 ülke ile birlikte halen 36 üye ile işlevini yürütmektedir. Konsey üyeleri Genel Kurul tarafından 3 yıllık bir süre için seçilmekte olup, seçimlerde sivil hava seyrüseferine olan katkı durumu ve bölgesel temsil hususları dikkate alınmaktadır.

ICAO Konseyinin 36 üyeliği için üç kategoride seçim yapılmaktadır.

I. Kategori, sivil havacılık alanında en ileri aşamaya erişmiş ülkeler olarak nitelendirilmekte olup, bu kategoriden seçilen 11 ülke bir nevi daimi üyelik sıfatı kazanmıştır.

II. Kategori, sivil havacılığa önemli katkıda bulunan 12 ülkeden oluşmaktadır. Bazı ülkeler sürekli, bazıları ise bölgesel rotasyon grupları adına seçilmektedir.

III. Kategori ise, ilk iki kategoriye girmeyen ülkeler arasından bölgesel

İCAO Genel Kurulunda, son üç yıllık faaliyetler itibarıyla idari, teknik, ekonomik ve hukuki konulardaki tüm çalışmalara ilişkin gelişmeler gözden geçirilmekte, sivil havacılık alanındaki son gelişmeler de göz önünde bulundurularak, müteakip dönem yapılacak çalışmalara esas kararlar alınmaktadır.

temsil dikkate alınarak seçilen 13 ülkeden oluşmaktadır. Bu kategoride, genelde bölgelerin aday gösterdiği ülkeler ile rotasyon grubuna tabi ülkeler seçilmektedir.

35. Genel Kurulda 2004-2007 yılları için Konseye seçilen ülkeler ile aldıkları oylar aşağıda listelenmiştir.

1. Kategori (11 ülke) : ABD, Almanya, Avustralya, Brezilya, Çin, Fransa, İtalya, İngiltere, Japonya, Kanada, Rusya Federasyonu. Toplam olarak 159 ülkenin oy kullandığı bu kategorideki seçimlere katılan ülkelerin tamamı Konsey üyeliğine seçilmek için gerekli olan ve çoğunluk değerini ifade eden 80 oyu alarak, Konsey üyesi seçilmişlerdir. Oylamada geçersiz oy kullanılmamıştır.

2 . Kategori (12 ülke) : Arjantin, Avusturya, Finlandiya, Güney Afrika, Hindistan, İspanya, Kolombiya, Meksika, Mısır, Nijerya, Singapur, Suudi Arabistan. Toplam olarak 159 ülkenin oy kullandığı bu kategorideki seçimlere katılan ülkelerin tamamı Konsey üyeliğine seçilmek için gerekli olan ve çoğunluk değerini ifade eden 80 oyu alarak, Konsey üyesi seçilmişlerdir. Oylamada 1 oy geçersiz sayılmıştır.

3. Kategori (13 ülke) : Endonezya, Etyopya, Gana, Güney Kore, Honduras, Kamerun, Lübnan, Macaristan, Mozambik, Pakistan, Peru, St. Lucia, Şili, Tunus.

Konsey, üyeleri tarafından üç yıllık bir süre için seçilen bir Başkan tarafından yönetilmekte ve Başkanın yeniden seçilmesine engel bir durum bulunmamaktadır. Yaklaşık olarak son 30 yıllık bir süreden beri Konsey Başkanlığı,

Lübnan asıllı Dr. Assad Kotaite tarafından yürütülmekte olup, kendisi son Genel Kurulda 2007 yılına kadar seçilmiş olmasına rağmen kendi isteğiyle bu görevi 2006 yılı Ağustos ayında bırakma kararı almıştır.

Konsey, çalışmalarını yıllık ikişer aylık üç dönem halinde yapmaktadır. Her dönemde, gündem çerçevesinde 14-16 toplantı gerçekleştirilmektedir. Konseyin esas görevleri, Şikago Konvansiyonu'nun 54. maddesinde açıklanmış olup, kısaca şöyle özetlenebilir:

Genel Kurula yıllık raporları sunmak,

Genel Kurul kararları ve Anlaşma ile öngörülen görev ve sorumlulukları yerine getirmek,

Kendi yapısı ve kurallarını oluşturmak ve düzenlemek,

Konsey üyeleri arasından seçilecek ve Konseye karşı sorumlu olacak bir Hava Ulaştırma Komitesi'ni belirlemek ve çalışmalarını düzenlemek,

Anlaşmada belirtilen şekilde Hava Seyrüsefer Komisyonu'nu oluşturmak,

Teşkilatın mali yapısını yönetmek,

Konsey Başkanı'nın ücretini belirlemek,

Teşkilat Genel Sekreterini atamak ve gerekli görülecek diğer personelin atanması için önlemler almak,

İşletme masrafları hakkında bilgi ile ülkelerin genel bütçelerinden havayollarına yapılan yardımların ayrıntısı dâhil olmak üzere, hava seyrüseferinin gelişimi ve uluslar arası hava ulaşımının işletilmesine esas bilgileri talep etmek, toplamak, incelemek ve yayımlamak,

Anlaşma ihlali ile Konsey tavsiyesi ve tespitlerinin yerine getirilmemesi durumlarını üye ülkelere rapor etmek,

Taraf ülkelerden birinin anlaşmanın herhangi bir hükmünü ihlali ve yapılan uygun süreli bildirimle rağmen ihlalin giderilmemesi halinde bu durumu Genel Kurula rapor etmek,



Uluslar arası standart ve tavsiye olunan usulleri kabul etmek, bunları Anlaşmaya Ek (Annex) haline getirmek ve taraf ülkelere duyurmak,

Hava Seyrüsefer Komisyonu'nun, Anlaşma ve eklerinin bazı maddelerine değişiklik getirilmesine ilişkin tavsiyelerini dikkate almak,

Üye ülkeler tarafından Anlaşmayla ilgili gündeme getirilecek konuları dikkate almak.

Konseyin görevleri kapsamında, uluslararası sivil havacılığı ilgilendiren bütün konularda inceleme ve çalışmalar yapılmasını sağlamak ve sonuçlarını yayımlamak ile taraf ülkeler arasındaki sivil havacılıkla ilgili sorunların çözümü de yer almaktadır. Konsey çalışmalarına katkı sağlayan komisyon ve komiteler aşağıda belirtilmiştir. Hava Seyrüsefer Komisyonu hariç diğer tüm Komite ve Konsey çalışma grupları Konsey temsilcilerinden oluşmaktadır.

SEKRETERYA

Uluslararası ve mahalli memurlardan oluşmakta olan ICAO Sekreteryası, ICAO'nun

tüm yönetiminden sorumlu olup, Konsey tarafından 3 yıllık bir süre için seçilen bir Genel Sekreter tarafından idare edilmektedir. Sekreteryanın üst yönetim kadrosu aşağıda belirtilen büroların başkanları ile Genel Sekretere doğrudan bağlı bölüm şeflerinden oluşmaktadır.

Hukuk Bürosu (LB " Legal)

Hava Ulaşım Bürosu (AT - Air Transport)

Hava Seyrüsefer Bürosu (AN - Air Navigation)

Teknik İşbirliği Bürosu (TC - Technical Co-operation)

İdari Hizmetler Bürosu

Ağustos 2003 itibariyle Cezayirli Dr. Taieb Cherif Genel Sekreter olarak seçilmiş olup, halen bu görevi sürdürmektedir.

Yukarıda belirtilen bu birimlerden Hukuk, Hava Ulaşım ve Hava Seyrüsefer Büroları, ICAO ana birimleri olarak değerlendirilmektedir.

Hukuk Bürosu (LEG "Legal Bureau)

ICAO Hukuk Bürosu aşağıdaki faaliyetlerle ilgilenmektedir:

ICAO faaliyet alanına giren hususların hukuki açıdan değerlendirilmesi,

üye ülkelerin hukuk birimleriyle koordine kurulması, yeni konvansiyon çalışmalarına katılmak,

üye ülkelerin hükümlerlik haklarının belirlenmesi ve korunması,

üye ülkeler tarafından ICAO standartlarına getirilen farklılıklar hakkında çalışmalar yapılması,

her türlü hukuki çalışmalara katılımında bulunulması,

üye ülkelere yönelik olarak rehber doküman hazırlanması.

Hava Ulaşım Bürosu (AT - Air Transport)

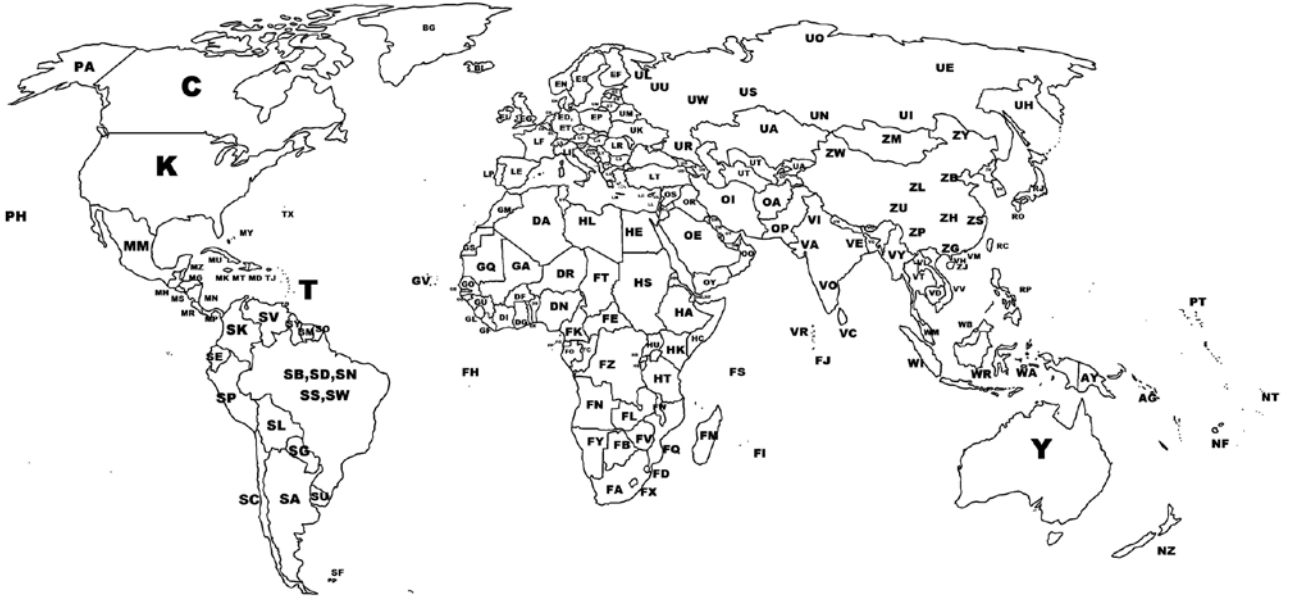
ICAO Hava Ulaşım Bürosu Ekonomik konular ile Uçuş Emniyeti ile ilgili olmayan 2 adet Ekle (Annex) ilgili alanlarda çalışmalarını yürütmektedir. Bu Ekler, Annex 9 Kolaylaştırma (Facilitation) ve Annex 17 Güvenlik (Security) konularında yayınlanmışlardır. Bunlara ilave olarak, Hava Ulaşım Bürosunun faaliyetleri arasında, son zamanlarda güncel olarak gündemde bulunan Açık Semalar (Open Skies), Codeshare, Uçak kiralama, ikili anlaşmalar, stratejik Havayolu Birleşmeleri, Liberalizasyon, Globalleşme, internet ve elektronik biletleme, slot, bilgisayar rezervasyon sistemleri, ekonomik planlama ve ücret/yarar (cost benefit) analizi gibi konular da yer almaktadır.

Ayrıca, hava aracı gürültü standartları, motor gürültü emisyonları, ICAO faaliyetleri hakkında istatistikî bilgiler ve istatistiksel çalışmaları, uçak kaçırma olayları ile güvenlik çalışmalarının önemi ve havacılığı kolaylaştırma işlemleri konuları da bu Büronun ilgi alanına giren konular arasında yer almaktadır.

Hava Seyrüsefer Bürosu (AN - Air Navigation)

ICAO Hava Seyrüsefer Komisyonu (ANC), her genel kurul sonrası, ICAO üyesi devletler tarafından aday gösterilen, gerekli havacılık teknik bilgisine haiz adaylar arasından Konsey tarafından belirlenen 15 ülke temsilcisinden oluşmaktadır. 3 Yıl süreyle görev yapan bu üyeler, çalışmalara kendi kişisel kapasiteleri ile katkıda bulunmakta olup, ülke temsili söz konusu değildir. ANC Başkanı, mevcut üyeler arasından 1 yıl süre için Konsey tarafından belirlenmekte olup, bu süre uzatılabilmektedir.

ANC'nin görevi, ICAO'nun tüm teknik çalışmalarını düzenleme, inceleme ve gerçekleştirmek olup, konulara göre karar verme yetkisine sahip olabilmektedir. Şika-



Türkiye 5 Haziran 1945 tarih ve 4749 sayılı Kanun ile anılan anlaşmaya taraf olmuştur. Bugün ICAO ya üye olan ülke sayısı 188 e ulaşmıştır.

go Sözleşmesi Ekleri ve bölgesel plan değişiklikleri konsey tarafından onaylanmaktadır.

Şikago Sözleşmesi'nin 18 Ekinden, kolaylıklar (Annex 9) ile güvenlik (Annex 17) konularında yayınlanan ikisi hariç, 16 Ek'in tamamı uçuş emniyet konularında yayınlanmış olup, ANC'nin görev sahasına girmektedir. Kısaca SARP's (Standards and Recommended Practices) olarak anılan Ek'lerin listesi Ek-1'de verilmiştir. Üye ülkelerin üyelikten kaynaklanan yükümlülüğü, SARP'lara uygulama

farklılıklarının ICAO'ya bildirilmesidir.

Son üç dönemde ANC gündemindeki öncelikli konular, kısaca USOAP olarak bilinen Evrensel Emniyet Gözetimi Denetimi Programının kalitesinin artırılması ve uygulanmasının temini; hava aracı kazalarının en aza indirilmesine yönelik düzenlemeler, hava aracı kaza ve olaylarının düzenli rapor edilmesinin temini ve istatistiklerin sistematik birleştirimi ve Engeli Arazilerde Kontrollü Uçuş (CFIT) Programının geliştirilmesi ile gelişen

havacılık teknolojisine uygun işletme kriterlerinin uygulamaya konulması; Evrensel Havacılık Güvenliği Programı (USAP) kapsamında güvenlikle ilgili uygulamaların yürürlüğe konulması, GNSS sistemlerinin standardizasyon ve sertifikasyon işlemleri olarak özetlenebilir. Ayrıca, 35. Genel Kurulda alınan USOAP'ın sistematik yaklaşım ile devamı yönündeki kararı da ANC tarafından yürütülmektedir.

Teknik İşbirliği Programı (TCB-Technical Co-operation)

Sivil havacılık faaliyetlerinin gelişmesini teminen 1952 yılında oluşturulmuş olan bu programla ilgili olarak, ICAO bünyesinde oldukça önemli çalışmalar yapılmaktadır. Bu kapsamda, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) ile birlikte ülkelere teknik yardım projeleri hazırlanmakta ve gerçekleştirilmektedir. Projelerin küçük veya büyük çapta olmasının önemi olmayıp, projenin ülke sivil havacılığında uçuş emniyetine ve ülke gelişimine (sosyal ve ekonomik) katkı sağlaması amaçlanmıştır. Bu tür projelerin finansmanının sağlanması için kısaca IFFAS olarak bili-



nen Uçuş Emniyeti için Finans Tesisi bu büronun çalışmaları için önemli katkılar sağlamaktadır.

ICAO Teknik İşbirliği Bürosu tarafından verilen hizmetler aşağıda özetlenmiştir:

Trust Fund Projects : ICAO/UNDP işbirliği ile, ülkelerin kendi kaynakları veya diğer ülkelerden veya diğer

getirdiği süre kısalmaktadır. Ülkeler ICAO'ya satın alma işlemi için gereken miktarı vermekte, işin geri kalanını ICAO yapmaktadır.

ICAO yaptığı işlerin tamamında servis ücreti almaktadır.

Proje Konuları: Sivil havacılık ana planı (Master Planı) hazırlanması, sivil havacılık mevzuatı oluşturulması,

BÖLGESEL OFİSLER

ICAO'nun dünya çapında 7 bölgesel ofisi mevcut olup, bunlar aşağıda belirtilmiştir:

Asya ve Pasifik Ofisi (Bangkok)

Doğu ve Güney Afrika Ofisi (Nairobi)

Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi (Paris)



ülkelerden ek kaynak kullanımıyla gerçekleştirilen projeler olup, Proje oluşumu ve projenin finansal yönetimi ICAO denetimindedir.

Management Service Agreements (Hizmet Yönetimi Anlaşması): "Trust Fund" benzeri projeler olmakla birlikte proje ve finansman yönetimi daha esneklerdir.

Civil Aviation Purchasing Service (CAPS- Sivil Havacılık Satın Alma Hizmeti): Ülkeler adına sivil havacılık teçhizatı satın alınmaktadır. ICAO toptan alım sonucu daha iyi fiyatla mal temin edebilmektedir. Ayrıca, uluslararası satın alma işlemlerinin

yeniden yapılanma (teşkilat), eğitim (ücretli/burs), havaalanı inşaat projelerine destek (özellikle mimari proje), vb... gibi sivil havacılıkla ilgili tüm konularda proje üretilmektedir.

Güvenlik Gözetimi Denetimi Programı Kapsamındaki İşler: Ülkelerin talebi halinde Teknik İşbirliği Bürosu tarafından ülkeler adına eylem planı ve uygulama projeleri hazırlanmaktadır.

Son Gelişmeler: CNS/ATM sistemleri ile GNSS gibi teknolojik gelişimlere uyum çalışmaları paralelinde bölgesel düzeyde projeler de geliştirilmektedir.

Orta Doğu Ofisi (Kahire)

Kuzey Amerika, Orta Amerika ve Karaipler Ofisi (Meksika)

Güney Amerika Ofisi (Lima)

Batı ve Orta Afrika Ofisi (Dakar)

Türkiye, Paris'te bulunan Avrupa ve Kuzey Atlantik Ofisi kapsamında yer almaktadır.



KUZGUNCUK'UN İSMET BABA'SI

Son dönemlerde Kuzguncuk, İstanbulluların tercih ettikleri bir semt haline gelmiş ve eski evlerin restorasyonu hızlanmıştır. Kuzguncuk, yine de İstanbul'un, geleneksel Boğaziçi köylerinin özelliklerini bir ölçüde taşımaya sürdüren yerleşmelerinden biri. Ve İsmet Baba, o semtin alamet-i farikalarından...



Kuzguncuk İstanbul'un Anadolu yakasında Üsküdar ilçesinde yer alan bir semt. Eski adının "Hrisokeramos" olduğu ve "Altın Kiremit" anlamına gelen bu adın yerleşmeye, İI. İustinos(M.S. 565-578) tarafından yaptırılmış olan, çatısı altın yıldızlı kiremitlerle kaplı bir kiliseden geldiği yazılmakta.

Kuzguncuk adının kökeniyle ilgili görüşlerden biri, eskiden "Kosinitza" adıyla anılan semtin, bu adının bozularak "Kuzguncuk" olduğu şeklinde. Evliya Çelebiye göre ise bu ad, İI. Mehmed (Fatih) zamanında (1451-1481) buraya yerleşmiş "Kuzgun Baba" adlı bir veliden kaynaklanmış. Semt aynı zamanda İstanbul'un Asya kesimindeki ilk Musevi yerleşim bölgesi. Musevilerin buraya geliş tarihleri bilinmemekle birlikte, 17. yüzyıl



kaynaklarında Kuzguncuk'un bir Musevi köyü olarak anıldığı görülmektedir. Kuzguncuk'ta Museviler dışında Rumların da oturduğu bilinmektedir. Ermeniler ise, buraya 18. yüzyıldan itibaren yerleşmeye başlamış ve 19. yüzyılda Kuzguncuk'ta oldukça büyük bir grup oluşturmuş. Daha çok gayrimüslim ağırlıklı bir yerleşme niteliği taşıyan Kuzguncuk, Müslüman Osmanlıların rağbet ettiği bir semt olmamış.

Kuzguncuk'a ulaşımında, 19. yüzyıl'ın ikinci yarısında özellikle Şirket-i Hayriye vapurlarının önemli etkisi olmuş. 1865-1866'da çıkan ve Kuzguncuk'ta büyük tahribata yol açan yangın sonrası yapılan işkele, deniz ulaşımını kolaylaştırmış.

Kuzguncuk sahilinde yer alan yalılarından günümüze kalan görkemli örnek, Fethi Ahmed Paşa Yalısı'dır. İlk sahibi II. Mahmut (1808-1839) ve Abdülmecit (1839-1861) dönemlerinde önemli devlet görevlerinde bulunan Fethi Ahmet Paşa'dır. Harem ve selamlık olmak üzere iki ayrı kısımdan oluşan yalının ardında çam, çınar, köknar ağaçlarının çoğunlukta olduğu büyük bir koru bulunmaktadır. Günümüze yalnız selamlık bölümü kalan yalının korusu, halka açılması ve içinde yapı yapılmaması koşuluyla belediyeye bırakılmıştır.

1864 yangını sonrası yapılan ve semtin özgün dokusunu oluşturan, dar parselasyon üzerinde yükselen sıra evler, iki ile dört kat arasında değişmektedir. Bu yapılar ya tümüyle kagir ya da kagir zemin kat üzerinde

yükselen ahşap üst katlardan oluşmaktadır.

1914'te Kuzguncuk'ta 70 Müslüman, 250 Rum, tepede İcadiye'dekiler de dahil 1.600 Ermeni, 400 Yahudi, 4 yabancı uyruklu hane tespit edilmişti. 1933'te başta Yahudiler, sonra Rum, Türk ve Ermeniler olmak üzere 580 hane ve 4.000 nüfus vardı. Bugün Kuzguncuk'taki azınlık nüfus yok denecek kadar azdır. Semtten ayrılan geleneksel sakinler nedeniyle evlerin el değiştirmesi, bir kısmının iç ve dış özelliklerinin değişimini de etkilemektedir. Son dönemlerde Kuzguncuk, İstanbulluların tercih ettikleri bir semt haline gelmiş ve eski evlerin restorasyonu hızlanmıştır. Kuzguncuk, yine de İstanbul'un, geleneksel Boğaziçi köylerinin özelliklerini bir ölçüde taşımayı sürdüren yerleşmelerinden biri. Ve İsmet Baba, o semtin alamet-i farikalarından...

Artık sayısı iyice azalan mahalle meyhanelerinden biri İsmet Baba. Kuruluş tarihi 1951. Müdavimlerinin çoğu Kuzguncuk ahalisi. Can Yücel'in de gözde mekanlarından biriydi vakit zamanında. Giriş kapısının hemen sağında müteveffa müdavimlerinin resimlerinin (altlarında lakapları yazar) bulunduğu bir pano vardır. restoran girişinde sağda iki basamakla çıkılan balkonumsu yüksek yerdeki masa ise ilerde o panoda yerlerini gururla alacak müdavimlere aittir.

İsmet Baba'dan görünen Boğaz manzarası müthiş. Yeri, Kuzguncuk merkezde

küçük bir parkın yanında. Hem park, hem de meyhane hemen denizin kıyısında. Binanın görünümü eski balıkçı barakalarını andırıyor, kimbilir belki de eskiden öyleydi. Bilinmek, her yer gibi burayı biraz değişikliğe uğratmış. Artık mahalle meyhanesinden yavaş yavaş İstanbul'un kozmopolit bir mekanına dönüşmüş durumda.

Mekan oldukça nostaljik bir tasarıma sahip. Taze mevsim balıklarından oluşan menüsü oldukça leziz. Ayrıca kendilerine özgü mezelerinde bulunduğu restaurant akşam sohbetleri için hem güzel bir deniz manzarası sunuyor hemde şehrin en güzel balık restaurantlarından birisi olma özelliğini koruyor.

Gelelim mekanın öyküsüne; yıl 1951... Üsküdar'lı manav İsmet Dökmecier bugün 3. kuşağın işletmesini üstlendiği Yalı Gazinosu'nu kurdu. O yıllarda kahvehane ve meyhane bir arada hizmet veriyordu. 1970'li yılların başında, tamamen restoranta dönüştürüldü. Otuz senelik işletmeciliği süresince İsmet Beye yakıştırılan "Baba" lakabı 198'de ölümünün ardından çocukları tarafından restaurant ismi olarak seçildi ve bugünlere gelindi.

Adres: Çarşı Caddesi No.1 Kuzguncuk Üsküdar, İstanbul Tel: 0216 5531232 www.ismetbaba.com.tr



İNSANSIZ HAVA ARAÇLARI

Soğuk Savaşla beraber pilotsuz uçak gelişimi güdümlü füze geliştirilmesi çalışmaları şeklinde tezahür etti. Ancak 1950 lerin ortasında pilotsuz uçakların kameralarla donatılarak muharebe alanını keşfi için kullanılabilceği düşüncesi Birleşik Devletler ordusu tarafından değerlendirilince bu araçların günümüzdeki en yaygın kullanımını da hayata geçirilmiş oluyordu.

1909 yılında Amerikalı bir mucit olan Elmer Sperry uçuş halindeki uçakların dengesini sağlamak amacıyla cayroskopik aletler dizayn etmeye başladı. Bu aletler modern ataletsel seyrüsefer sistemlerinin de atasını teşkil edecekti. Birleşik Devletler Donanması, uçakların uçuşunun daha stabil hale gelmesi ve pilota ihtiyaç olmaksızın uçuş yapılabilmesi olanağının belirmesi ile beraber bir 'uçan torpido' dizayn edilmesi fikri üzerinde çalışmaya başlamıştı.

Dönemin ilkel cayroları ile pilotsuz uçuşa sağlanacak oldukça sınırlı doğruluğu artırmak için Western Electric Şirketi tarafından geliştirilen radyo kontrolü de sisteme eklenince gelecek 80 yıl boyunca uzaktan komuta edilen uçakların geliştirilmesi için gereken teknolojinin çekirdeği de oluşturulmuş oluyordu. Böylece geliştirilen Curtiss-Sperry uçan torpidosu ilk uçuşunu Aralık 1917'de gerçekleştirdi. Bu konseptin karşısına, Charles Kettering tarafından geliştirilen ve 'Kettering Bug' olarak adlandırılan; önceden ayarlanmış bir cayroskop ve barometre ile donatılmış olarak belirlenmiş bir

rotada uçmak üzere ayarlanabilen uçan torpido modeli çıkarılmıştı.

İngiltere'de de benzer bir program hayata geçirilmeye çalışılmıştı. Ancak günün teknolojisinin güvenilir bir güdümlü silah yaratılması için yetersiz olduğu tespit edilmiş ve programlar yürürlükten kaldırılmıştı. Takip eden yıllarda sınırlı sayıda üretilen Hewitt-Sperry otomatik uçak I. Dünya Savaşı sırasında kullanıldı. 1935 yılında ise film yıldızı ve model uçak tasarımcısı Reginald Denny ilk ölçekli RPV

(Remote Piloted Vehicle-Uzaktan Komutalı Araç) modelini geliştirdi.

II. Dünya Savaşı süresince çok fazla miktarda uçak üretilmiş bunlar trenleri koruma amaçlıyla uçak-savar ve saldırı görevlerinde kullanılmıştı.

"Kontrol edebileceğin bir bomba kontrol edebileceğin bir uçaktan daha çok işe yarar..."

İki savaş arasındaki dönemde pilotsuz uçakların geliştirilmesi hedef dronu ile beraber güdümlü silah sistemlerinin hayata geçirilmesine odaklanmıştı. Bu yaklaşımı 1939 yılında Alman Dr. Fritz Gossau kırdı: Tasarımı biri pilotlu, diğeri pilotsuz iki uçaktan oluşan bir sistem üzerine kurulmuştu: Pilotsuz radyo kontrollü dron pilotlu uçaktan kontrol ediliyor ve 1 tonluk bomba taşıyabiliyordu.

Pilotsuz dron, taşıdığı cephaneyi bıraktıktan sonra tekrar kullanılmak üzere üsse geri dönüyordu. Fernfeuer adı verilen sistem daha önceki Amerikan/İngiliz sistemleri gibi uçan torpido değildi ve günümüzün silahlı pilotsuz muharebe araçlarının atasını teşkil ediyordu. Dr. Gossau'nun projesi Alman



Elmer Ambrose Sperry

Elmer Ambrose Sperry'nin çalışmalarından...



Hava Kuvvetleri'ni pek etkilememiş olacak ki program kabul edilmedi ancak sistem için yapılan çalışmalar ünlü V-1 füzelerinin temelini oluşturdu.

Mart 1942'de TDN-1 adı verilen dronun üretimine başlandı. Dronun gerektiğinde feda edilebilir daha ucuz ve basit bir versiyonunun talep edilmesi üzerine TDR-1 sistemi geliştirildi. Sistem, TBM-1C Avenger Torpido- bombardıman uçağının altına yerleştirilmiş radyo alıcı-verici anteni aracılığıyla işbu uçaktan kontrol edilmekteydi. Böylece güdümlü füze olarak tasarlanan bu sistemler ilk kez 1944 yılının Eylül ayında Bougainville'de Japon korugan ve topçu mevziilerine karşı kullanıldı. Aynı yılın Ekim ayında ise bu sefer bir silah platformu olarak Bougainville adasının güneyindeki Ballale adasındaki Japon hedeflerini bombalamakta kullanıldılar. Ancak sonuçlar pek Donanmayı etkileyecek kadar parlak değildi.

Soğuk Savaşla beraber pilotsuz uçak gelişimi II. Dünya Savaşındaki trendi takip etti ve özellikle güdümlü füze geliştirilmesi çalışmaları şeklinde tezahür etti. Ancak 1950'lerin ortasında pilotsuz uçakların kameralarla donatılarak muharebe alanını keşfi için kullanılabilceği düşüncesi Birleşik Devletler ordusu tarafından değerlendirilince bu araçların günümüzdeki en yaygın

kullanımı da hayata geçirilmiş oluyordu. Bu tarihten sonra özellikle 90'lı yıllarda yaşanan askeri işlerdeki devrim ile beraber daha uzun süre havada kalan, çok daha uzaktan kontrol edilebilen, daha uzun menzilli, her hava şartında görev yapabilen ve daha keskin gözlerle düşmanı gözetleyebilen ve dost birlikler için istihbarat toplayan araçlar geliştirildi ve kullanıldı.

Jet motoru bulunan ilk model 1951 yılında Teledyne Ryan firması tarafından geliştirilen Firebee'dir. 1955 yılında ise başka bir firma Bechcraft ABD Deniz Kuvvetleri için Model 1001 modelini üretmiştir. Bununla beraber bu araçlar Vietnam Savaşı süresince birer uzaktan kumandalı uçak olmaktan daha ileriye gidemediler.

1980li ve 1990lı yıllarda olgunlaşan ve küçültülen bu araçlar özellikle ABDli askeri çevrelerin ilgisini çekmeye başladı. Bunun en önemli nedeni İHA ların uçaklara nazaran çok daha ucuz olması, ayrıca riskli görevlerde sırasında yetmiş mürettebat kaybını sifira indirmesiydi. Genel olarak keşif ve gözetleme amacıyla kullanılan bu araçlar, zamanla silahlandırıldı. Zırhlı ve silahlı bu araçlara insansız hava m u h a r e b e

aracı (İHMA) denilmekte.

AVANTAJLARI

İnsansız teknolojilerin kullanımının yaygınlaşmasının altında gelişen teknolojinin sağladığı imkanla birlikte bazı maliyetli ya da sorumlu kalemleri aşabilmenin getirisi bulunmakta. İnsansız uçakların otonom ya da bir yer istasyonu aracılığıyla kontrol edilebiliyor olması insanlı uçakların idamesi için gerekli yaşamsal sistemler ve kokpit için gerekli yer ve mürettebatın getirdiği ağırlık yükü gibi maliyet kalemleri, insanlı uçakların manevra ve operasyon kabiliyetinin insan kabiliyetleriyle sınırlanması (yorgunluk / çalışma saati, G kuvveti vb.) gibi operasyonel kabiliyetle ilgili kalemler, düşman tarafından farkedilme ya da vurulabilme olasılığının düşük olması üstünlük kalemleri İHA'ları daha tercih edilir kılmaktadır.

Daha da önemlisi, insansız hava araçlarının zaiyat maliyetidir. Tüm dünya ordularında yetiştirilmesi en maliyetli personel gruplarından birisi pilotlardır. Bu sebeple hava aracıyla zaiyatıyla birlikte yetmiş personelin de zayı olması ordular için hem maddi hem de kabiliyet olarak büyük kayıptır.

İnsansız Hava Araçları, zaiyat maliyetinin düşük olması açısından da orduları cezbetmektedir. İHA'lar tarihte bir çok kez düşman hava savunma unsurlarının oyalanmasında, asıl taarruz unsurlarının ateş hattını geçebilmesi için yem olarak kullanılmasında çok büyük rol oynamışlardır.



TALPA VE PİLOTLAR VAKFI BİR İLKE İMZA ATIYOR: 1. PİLOTLAR ÇALIŞTAYI

TALPA ve Pilotlar Vakfı, pilotluk mesleğinin sorunlarını 1. Pilot Çalıştayı'nda masaya yatırarak

TALPA VE PİLOTLAR VAKFI Pilotlar Çalıştayı düzenliyor. TALPA ve PİLOTLAR VAKFI müşterek olarak düzenlediği 1. PİLOTLAR ÇALIŞTAYI 12 - 13 Ekim 2011 tarihlerinde Titanic Port Hotel İstanbul/Bakırköy'de icra edilecek. "Pilotluk mesleğinin yaşadığı sorunları belirlemek, tartışarak çözüm aşamasına ortak kararlar ile devam edebilmek ve en önemlisi meslektaşların tek bir vücut olarak dayanışma içerisinde olmalarını pekiştirmek" amacıyla düzenlenen çalıştay, yurtiçi ve yurtdışında görev yapan tüm Türk sivil havacılık pilotları ile gelecekte bu sektörde görev alabilecek tüm diğer pilot ve adaylarını kapsamakta.

Düzenleyici kurumlardan yapılan açıklamada çalıştayla ilgili şöyle denildi: "Ön hazırlık aşamasında olan bu çalışma, sizin değerli görüşlerinizi sunulmuş olup; teklif ve önerilerinizle yön kazanacaktır. Takdir edersiniz ki ilk çalıştay olması itibarıyla bir takım güçlükler ile karşılaşmamız muhtemeldir. Ancak kaşımıza çıkabilecek güçlüklerin bilinci içerisinde çıkan bu yolda anlayış ve hoşgörünüzü hissetmek bizim en büyük desteğimiz olacaktır. Şimdiden bir ilk'e adım atmanın gurur ve heyecanı ile bu ortak çalışmamızın mesleğimize ve bizlere hayırlı olmasını dileriz.

Çalışmalarımızın başlangıç noktası olarak, gündem maddelerini oluşturacak bazı temel hususları ana hatlarıyla belirlemiş bulunmaktayız. Bu ilk çalıştayda herkesin mutabık kalacağı temel konuları seçmiş bulunmaktayız.

Takdir edilmelidir ki ilk çalıştayımızda zaman nedeniyle tüm sorunlarımızı görüşme şansımız olmayacaktır. Bu nedenle çalışmamızın başına "1 nci" ifadesi koyarak çalıştayların devamlı olmasını ve diğer konuların ilerleyen çalıştaylarda görüşülmesini hedeflemiş bulunmaktayız."

Çalıştayın gündem maddeleri de şöyle:

- 1- Sivil Toplum Kuruluşları
- 2- Sektörde görev yapan kuruluşların görev ve sorumlulukları
- TALPA
- Türkiye Havayolu Pilotları Vakfı
- Hava-İş Sendikası
- 3- SHGM (kendi belirleyeceği bir konu)
- 4- Hava İş Yasa Tasarısı ve Pilotların Yasal Hak ve Yükümlülükleri
- 5- Yurtdışında görev yapan Türk pilotların gözüyle sektörün Türkiye - Yurtdışı Farklılıkları
- 6- Pilotların Hizmet Sözleşmeleri
- 7- İş Yorgunluğu (Fatigue)
- 8- Pilotların çalışma ekonomisine ve Hava İş Tasarısına yönelik sorunları
- 9- Level 4
- 10- FTL (Flight Time Limitation)
- 11- Mesleki Hastalıklar



AB Komisyonu'ndan SHGM'ye ziyaret

AB Komisyonu Sivil Havacılık Direktörü Matthew Baldwin ve heyeti, 20-21 Temmuz 2011 tarihlerinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne resmi bir ziyaret gerçekleştirdi. Ziyarette yapılan görüşmelerde, özellikle AB

Komisyonu ve EASA ile Türk Sivil Havacılık sektörü arasındaki sivil havacılık ilişkilerinin daha da geliştirilmesi konusunda mutabık kalındığı bildirildi. Ayrıca, Türkiye'nin AB'ye uyumu paralelinde yürütülen Mev-

zuat Çalışmaları ile SHGM bünyesinde 2011-2013 Dönemi için başlatılan AB Finansmanlı Projeler, ICAO Faaliyetleri ve Emisyon Ticaret Sistemi ile ilgili son gelişmeler hakkında görüş alışverişinde bulunuldu.

Almanya sivil havacılık otoritesinden TÜRKİYE'YE ZİYARET

Almanya Sivil Havacılık Otoritesi LBA Operasyon Bölüm Başkanı Hans-Henning Mühlke ile Uçuş Operasyonundan sorumlu Başkan Yardımcısı Axel Losansky'den oluşan Alman Heyeti 26-29 Temmuz 2011 tarihlerinde Antalya'ya teknik bir ziyarette bulundu.

Toplantıda; iki ülke arasında oldukça yoğun uçuşlar gerçekleştiren havayolu işletmelerinin operasyonlarına yapılabilecek kolaylaştırmaya ve uygulama-

larda standardizasyonu sağlamaya yönelik uygulamalar üzerinde duruldu. Ayrıca, iki ülke tarafından mevcut mevzuat ve uygulamaların harmonizasyonu, SAFA denetlemeleri, pilot ve teknisyen lisanslandırma, sürekli uçuşa elverişlilik, uçuş operasyon, uçuş izinleri, emniyet gözetim sistemi (SMS) gibi EASA bünyesinde sürdürülen denetim ve standardizasyon alanlarında işbirliği yapma konusunda prensip kararı alındı.

Türkiye ile Fas HAVACILIK ANLAŞMASI

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün ev sahipliğinde 25-26 Temmuz 2011 tarihlerinde Faslı sivil havacılık yetkilileri ile Ankara'da gerçekleştirilen sivil havacılık müzakerelerinde, iki ülke arasında uçuşların artırılmasına yönelik anlaşma sağlandı. Müzakereler sonunda, 1985 tarihli Hava Ulaştırma Anlaşması (HUA) yenilenerek Mutabakat Zaptı imzalandı. İmzalanen anlaşmaya göre; İstanbul Atatürk Havaalanı - Kazablanka

hattı hariç olmak üzere birden fazla havayolu işletmesinin belirlenen noktalara uçak seferi düzenlemesine imkan tanıyacak şekilde tekli tayinden çoklu tayine geçildi. Ayrıca iki ülke tarafından tayin edilecek havayollarının; İstanbul Atatürk Havaalanı - Kazablanka hattında haftalık 7 frekans, bu hat hariç olmak üzere Türkiye-Fas arasındaki noktalarda haftalık 14 frekans yolcu seferleri düzenlenebilmesine imkan sağlandı.

Türkiye ve Burundi Arasında İkili HAVACILIK ANLAŞMASI

Türkiye ile Burundi Sivil Havacılık Makamlarını temsil eden heyetler arasında 10-11 Ağustos 2011 tarihlerinde Ankara'da gerçekleştirilen müzakereler sonunda anlaşma sağlandı. Müzakereler sonunda, Hava Ulaştırma Anlaşması parafe edilerek mutabakat zaptı imzalandı.

Yapılan anlaşmaya göre; Türk taşıyıcılar için Türkiye'deki noktalardan Burumbura noktasına, Burundili taşıyıcılar için de Burundi'deki noktalardan İstanbul'a haftalık 7 frekans yolcu ve 7 frekans kargo seferleri düzenlenebilmesine imkan sağlandı.

Burundi ile İkili Hava Ulaştırma Anlaşması imzalayan Türkiye'nin havacılık anlaşması olan ülke sayısı 115'e yükseldi.



Eurocontrol Başkan Yardımcılığı Türkiye'de

Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatı (EUROCONTROL) Geçici Konsey (PC) Başkan Yardımcılığı görevine Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı Haydar Yalçın seçildi. Yalçın'ın 4 Ağustos 2011 - 31 Aralık 2012 tarihleri arasında Eurocontrol PC



Başkan Yardımcılığı görevini yürütecek. Eurocontrol Emniyet Düzenleme Komisyonu (SRC) Başkan Yardımcılığı da halen SHGM Hava Seyrüsefer Daire Başkanı G. Betül Doğan tarafından yürütülmüştür.

KIRK DOKUZ SAAT ZEPLİN İLE HAVADA

Yazarı: Yunus Nadi

Yayınevi: Cumhuriyet Matbaası

Basım tarihi: 1930

Kırk Dokuz Saat Zeplin İle Havada, gazeteci ve siyasetçi Yunus Nadi'nin 1930 yılında yayımlanan gezi kitabı.

1924'ten beri yayımlanmakta olan Cumhuriyet gazetesinin kurucusu ve başyazarı olan Yunus Nadi Abaloğlu'nun, o tarihlerde Batı dünyasında, özellikle de Almanya'da popüler olmuş bir hava taşıma aracı olan ve mucidi Kont Ferdinand von Zeppelin'e izafeten Zeplin adı verilen motorlu devasa balonlardan en ünlüsü olan Almanya bandıralı Graf Zeppelin'le 1929 yılında Avrupa üzerinde yaptığı 49 saatlik uzun seyahatindeki izlenimlerini naklettiği bu kitapta yazılanlar daha önce 1929'da Cumhuriyet gazetesinde bölümler halinde tefrika edilmişti. Yazılar gazeteye telgrafla ulaştırılmıştı.

Çok sayıda siyah beyaz fotoğrafın kullanıldığı kitabın



sonunda bulunan ek bölümde Tayyareciliğe ait çeşitli makaleler yer almakta. Bu yazılardan biri de 1928 yılında kaleme alınmış olan “Dört buçuk saatte Kayseri-Ankara-İstanbul Seyahati” adlı yazı. Bu seyahatte Yunus Nadi Bey tek yolcu taşıyan üstü açık bir uçağa binmişti.

Bu kitabın Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk için özel bir değeri olduğu anlaşılmaktadır. Yunus Nadi kitabının imzalı bir nüshasını Atatürk'e armağan etmişti ve bu ithaf edilmiş özel nüsha Anıtkabir'deki Atatürk kitaplığında 1949 no ile muhafaza edilmektedir.

170x245 mm ebatlarındaki 104 sayfalık kitap 1. hamur parlatılmış ithal kâğıda basılmış. Formaları birbirine zımba ile birleştirilmiş kalın karton kapaklı bu kitapta çok sayıda siyah beyaz fotoğraf yer almakta. Makalelerin tefrika edildiği Cumhuriyet gazetesinin de basıldığı matbaa olan “Cumhuriyet Matbaası”nda basılıp hazırlanan kitabın fiyatının 1 lira olduğu belirtilmiştir.

1930'larda konuşulan Türkçe'ye aşina olmayanlar, kitabı bir Osmanlıca sözlük olmaksızın okuyup anlamakta oldukça zorlanabilir. Zira “havaî sefine” (hava gemisi), “tayyare” (uçak), “gazete karileri” (gazete okurları) “ahiren” (son zamanlarda), “asrın ilk rubunda” (Yüzyılın ilk çeyreğinde), “inzimam” (katılma), “müzaheret” (yardım), “cevelân” (dolaşma), “tarasud” (gözlem) vb gibi sayısız eski Türkçe sözcüğün varlığı kitabı akıcı bir şekilde okumayı güçleştirebilir.

YUNUS NADİ ABALIOĞLU (1880 - 1945)



Gazeteci Yunus Nadi Abalıoğlu 1880 yılında Fethiye'de doğdu. Abalızade Hacı Halil Efendi'nin oğlu olan Yunus Nadi, ilköğrenimini Fethiye'de yaptı. Rodos adasında Süleymaniye Medresesinde, İstanbul'da Galatasaray Sultaniyesinde okudu. Sonra Hukuk Mektebine devam etti.

1900'da Malûmat gazetesinde çalışmaya başladı. 1910'da İttihat ve Terakki Cemiyetinin çıkardığı Rumeli Gazetesinin başyazarı oldu. 1911'de Meclisi Mebusan'a Aydın milletvekili olarak katıldı. 1918'de İstanbul'da Yenigün gazetesini kurdu. 1920'de Muğla Milletvekili olarak TBMM'ne girdi. 1924'te İstanbul'da Cumhuriyet Gazetesini kurdu ve ölümüne kadar başyazarlığını yaptı. TBMM'nin 6. dönemine kadar Muğla Milletvekilliğini yapan Abalıoğlu, 28 Mart 1945'te tedavi için gittiği Cenevre'de öldü.

GENEL ADAPTASYON SENDROMU (GAS)



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

Bugünkü anlamıyla stresi ilk açıklayan Kanadalı fizyoloji bilgini Dr. Hans Selye'dir. Dr. Selye'nin 1950 yılında yayınladığı "Stres" adlı eserinden sonra stres sözcüğü tıbbın ve yaşamın en güncel kavramlarından biri olmuştur. Hans Selye'nin organizmanın uzun süre maruz kaldığı yoğun strese uyum sağlama sürecinde stresle başa çıkmaya yönelik bütün kaynaklarını ve savunma sistemlerini harekete geçirmesi için öngördüğü modele "Genel Adaptasyon Sendromu" denmektedir. Bu modelde, stres karşısındaki kişi, ya savaşacak ya da kaçacaktır. "Savaş veya Kaç(fight or flight)" formülünün alternatif üçüncü yolu uzlaşmaktır. Başka bir ifadeyle, stressör durumlar ya ortadan kaldırılacak, ya onlardan kaçınılacak, ya da onlara alışılacaktır.

Alışmanın veya uzlaşmanın olmadığı ve vücut dengesinin bozulma tehdidinin bulunduğu, yani savaşmanın veya

kaçmanın zorunlu olduğu durumlarda organizmanın strese tepkisi 3 basamaklıdır: Alarm, Direnç ve Tükenme.

1-Alarm Reaksiyonu

Organizmanın stresi uyaran olarak algıladığı ve buna tepki gösterdiği safhadır.

Bu safhanın gelişiminde olan vücuttaki değişimlerde aşağıdaki faaliyetler başlar.

- Tiroid salgısı artar,
- Depolanmış yağ ve şeker kana karışır, (vücuda enerji verilir)
- Kas gerilimi ve gücü artar,
- Kan pıhtılaşması artar, (böylece muhtemel bir yaralanmada kan kaybı azaltılmaya çalışılır)
- Çevresel damarlarda daralma olur, (bunun da amacı hem kanamayı azaltmak, hem de kanın kaslara gitmesini sağlamaktır)

- Sindirim yavaşlar,
- Kan yapımı artar,
- Kan basıncı yükselir, nabız, solunum sayısı ve derinliği artar, bronşlar gevşer,
- Beyin kan akımı fazlalaşır, göz bebekleri genişler, tüm duyu organlarının algı yeteneği artar,
- Beyinde doğal ağrı azaltan salgı(endorfin ve enkefalin) düzeyi artarak ağrı duyumunda azalma sağlanır.

Bu tepkiler, sempatik (hızlandırıcı) veya parasempatik (yavaşlatan) sistemden hangisi hakimse ona göre değişiklik gösterebilir. Sempatik sistem bireyi saldırma davranışına hazırlar. Yukarıda sayılan değişiklikler daha çok bu sistemin etkinliği ile oluşur ve bunun görünen belirtisi yüzün beyazlaşmasıdır. Yüzün kızarması ise stres karşısında parasempatik

hâkimiyet göstergesi olup öfkenin dizginlenmesi ve korku anlamına gelir. Bu sırada çevresel damarlarda daralma, tükürük salgısı artışı, mide-barsak hareketleri hızlanması söz konusudur.

Alarm safhasında aşırı hormon salgılanması ve kontrolsüz davranışların oluşmasına karşı gereğinde hipofiz tarafından ACTH salgısının düzenlemesiyle frenleme yapılabilir. Organizma bu şekilde savaşıp kaçarak den-

geyi koruyabilirse, normal bir tepki olarak kabul edilir. Ancak fizyolojik sınır aşırsa ve denge korunamazsa, önce baş ağrısı, mide ağrısı gibi organize olmamış hastalık semptomları, daha sonra

organize olarak psikosomatik hastalıklar şeklinde kliniğe

Kronik ve şiddetli strese bağlı aşırı kortizol salgısının vücut savunmasının zaafa uğramasıyla enfeksiyon hastalıkları, kanser oluşumu ve metastazın kolaylaştığı ileri sürülmektedir. Korku ve depresyon sırasında herpes benzeri virüs aktivitesinin arttığı bilinmektedir. (Korkudan dudak uçuklaması)



yansır. Böylesine yoğun stresler altındaki insan, psikoza ve nevroza dirençliyse de psikosomatik hastalıklar stresin boşalma yolu olarak ortaya çıkmaktadır.

Alarm reaksiyonu sırasında kortizolün normal salgılanmanın 20 katına kadar çıkabildiği saptanmıştır. Bu durum; "baştan aşağı kaynar sular dökülmesi, burundan soluma, gözlerin dönmesi, cinlerin tepeye çıkması", gibi deyimlerle ifade edilen bir "kortizol banyosu" sayılmaktadır. Belki bu kadar hormonun verdiği doping hissiyle ilgili, belki de öfkenin deşarjıyla bağlantılı olarak, "öfkenin baldan tatlı" olduğu söylenir. Böyle durumlarda insanların normal güçlerinin çok üzerinde perfor-

mans gösterdikleri (açılmayan paraşütü tırnaklarıyla yırtma, normalde kaldırılamayacak eşyaları kaldırma, koşulamayacak mesafeleri koşma gibi) bilinir.

Alarm reaksiyonu sırasında çağdaş insanı doğasına uygun davranışlar gösterme bakımından sınırlayan, savaşmayı da kaçmayı da engelleyen bir takım yasalar, kurallar, töreler vardır. Kanında mobilize olan şekeri ve yağı yakamayan bu insan (memur, öğrenci, asker, çocuk vs.) sık sık adale gerginliği, hipertansiyon ve taşikardiye maruz kalırsa, kan pıhtılaşması sürekli artarsa, hormon ve enzim salgıları sürekli dalgalanmalar gösterirse, kalp-damar hastalıklarına aday bir insan haline

gelecek demektir.

2-Direnç Dönemi

Organizma stres altındadır, mücadeleye ederek ya da kaçarak bozulan dengeyi yeniden sağlamaya çalışmaktadır. Vücut meydana gelen hasarı tamir etmekle uğraşır. Denge durumuna ulaşmak için yoğun çaba harcar. Bu aşamada vücudun direnci artar. Eğer organizma başarılı olursa, stresin fiziksel belirtileri ortadan kalkar.

Aynı stresin sürekliliği veya farklı streslerin peş peşe gelmesi halinde organizmanın giderek bitkinleşmesi, uyku ve iştah bozuklukları, vücut ağrıları, zihinsel bozukluklar çıkmaya başlar. Akut streste, beyinin doğal ağrı azaltan





salgı düzeylerinin yükselmesine bağlı olarak ağrı duyumunda azalma görülürken, kronik streste bu maddelerin azalması sonucu ağrılı hastalıkların artışı söz konusudur.

3-Tükenme Dönemi

Direnç dönemi uzadıkça vücudun savunması zayıflar, kişiyi ölüme kadar götürebilen tükenme belirtileri görülür. Tükenmenin en yaygın belirtisi psikosomatik hastalıklardır. Hipertansiyon, mide ülseri, saç dökülmesi, egzema, astım, migren ve adet düzensizlikleri en sık karşılaşılanlardır. Psikiyatrik hastalıkların temelinde stresin payı zaten tartışılmayacak kadar büyüktür. Organik kökenli, kalıtsal veya içsel olmayan ruhsal hastalıkların hepsinde stres ana sebep veya tetikleyici faktördür. Kronik ve şiddetli strese bağlı

aşırı kortizol salgısının vücut savunmasının zaafa uğramasıyla enfeksiyon hastalıkları, kanser oluşumu ve metastazın kolaylaştığı ileri sürülmektedir. Korku ve depresyon sırasında herpes benzeri virüs aktivitesinin arttığı bilinmektedir. (Korkudan dudak uçuklaması)

Eş-çocuk ölümü, önemli bir başarısızlık veya hakarete uğramak, tutulan takımın yenilmesi, bir cezaya mahkûm olmak, emekli veya malul olarak toplumsal doymalardan uzaklaşmak ve işe yaramamak gibi durumların hastalıkları ve ölümü davet ettiği günlük yaşamda gözlenebilmektedir.

Laboratuvar şartlarında günde iki kez köpek havlamasına maruz bırakılan tavşanlarda bir süre sonra mide ülseri olduğu gözlenmiştir.

İnsanlarda stresin neden olduğu belirtilerin en önemlisi sıkıntıdır. İlk belirtilerden bir diğeri de neşe ve şaka duygusunun kaybıdır. Keza seks ilgisi azalır, iştahsızlık, kilo kaybı, ümitsizlik, uyku düzensizliği, dikkat dağınıklığı ve tekrarlayıcı yanlışlar görülür.

“Duvarı nem, insanı gam yıkar”

KAYNAKLAR:

- 1.Human Perf. And Limitations,14-07/Atlantic Flight Academy
- 2.Otonom Sinir Sistemi-Dr. Sinan CANAN/Başkent Üniversitesi
- 3.Spor Psikolojisi-Prof. Dr. Füsün ÖZTÜRK KUTER/Çukurova Üniversitesi
- 4.Stres Fizyolojisi-Prof.Dr. Ertan Yurdakoş/Cerrahpaşa Tıp Fakültesi



DOĞAL TARIMIN YOLU

Masanobu Fukuoka

Kaos Yayınları

30,00 TL

Doğayla bütünleşmek isteyenler için eşsiz bir yol kitabı. Masanobu Fukuoka'nın kendine yeten, kendini yenileyen ve sürdürülebilir bir yaşamın temel taşı olarak gördüğü doğal tarıma yaklaşımının sırrı doğa ile bütünleşmenin, onunla uyumlu yaşamının teori ve pratiğinde saklı. Fukuoka, bu kitabında bütün yönleriyle doğal köy'ü esas alarak doğa ile ruhanî uyum temelinde tarımın yol ve yordamını tüm detaylarıyla inceler. Toprağı sürmeden, gübrelemeden, ağacı budamadan, eğip bükmeden, itip kakmadan, meyve, sebze ve tahıl ilaçlamadan her ürünü yetiştirdiği

yerde ve mevsimde yalnızca ihtiyaçımız kadar yetiştirmenin gereği ve ahlâkı üzerinde durur. Doğal Tarımın Yolu, kapsamlı içeriği, ayrıntılı çizimleri ve akıcı anlatımıyla herkesin yararlanıp uygulayabileceği rehber niteliğinde bir kitap.



ATEİST AFORİZMALAR

Jack Huberman

Maya Kitap

392 Sayfa, 18,00 TL

Amerika'nın dünya çapında alay konusu olmasına yol açan köktendincilik ve cehalete karşı bir tepki olarak, çoksatın yazar Jack Huberman, filozofların, bilim adamlarının, şairlerin, yazarların, sanatçıların, şovmenlerin ve siyasi şahsiyetlerin alıntılarını bir araya toplayarak bir hazine sandığı meydana getirdi.

Bu aforizmalar sadece aykırı insanları keyiflendirip morallerini yükseltmekle kalmayacak, aynı zamanda onlara meydan okuyacak, belki de diğer kişilerin bu konuyu bir daha düşünmelerine yol açacaktır. Ateist, agnostik, kinik ve spiritüel karakterlerden oluşan bu renkli topluluğa; Woody Allen, Kemal Atatürk, Tarık Ali, Aristo, Lance Armstrong, Björk, Buda, Bono, Charles Bukowski, Simon Bolivar, Noam Chomsky, Charlie Chaplin, Albert Camus, Dostoyevski, Einstein, Benjamin Franklin, Sigmund Freud, Galileo, Gandi, Stephen Hawking, Hipokrat, Thomas Jefferson, John Lennon, Marquis de Sade, Leo Tolstoy, Picasso, Carl Sagan, İsa Peygamber, Oscar Wilde ve Frank Zappa da dâhil.

“Din, fakirlerin zenginleri öldürmesine engel olur.”

Napolyon Bonapart



CUMHURİYET'İN İLK/SON YÜZYILI

Enver Aysever & Orhan Gökdemir

Destek Yayıncılık

232 Sayfa, 15,00 TL

Enver Aysever ve Orhan Gökdemir den çok tartışılacak bir kitap...

“Kemalizmden muhafazakâr 'Atatürkçülük'e evrilen bir ideolojik restorasyonun elbette tartışılacak pek çok yönü var. Ancak bununla birlikte cumhuriyetin eskisi ile ilgili eleştiriler de inanılmaz bir sığlık içinde. Yüzyıllık tarih neredeyse bir tek kavramın içine 'askeri vesayet'e sıkıştırıldı. İkinci sınıf Amerikan üniversitelerinin 'üçüncü dünya' için ürettiği bu kavram anti kemalist 'yeni Atatürkçülüğün' amentüsü gibi artık. Kaldı ki bütün bu dönüşümü getirip son on yıla bağlamak ta büyük bir haksızlık. Cumhuriyetin egemenleri daha işin başında cumhuriyetin ya-

rattığı yeni insandan ürkmüş ricat etmiştir İslamizasyon işte bu ricatın sığınağıdır. Kemalizm ve onun kurduğu cumhuriyet ise pek çok noktada eksikli pek çok noktada cüretkâr pek çok noktada zalimane dir. Ama bir iddiası vardır yine de. Elbette iddiası olan eleştirilmeyi de hak eder ama önce bilmek gerekir.”

Bildiğimiz cumhuriyet bitti. Yerine neyin konulacağı hala karanlık Es-kisinin son aktörleri saldırılar karşısında diz çöküyor panik içinde geriye kaçıyor... Enver Aysever ve Orhan Gökdemir bu çalışmada ömrü bir yüzyıl ile sınırlı olduğu ortaya çıkan Cumhuriyet'i onun devrimini ve geriye çekilmesini tartışıyor...

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



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

