



www.talpa.org

KOKPIT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ

İSTANBUL
AIR SHOW

ÇİNİ SANATIMIZ
"SIR İLE PİŞEN TOPRAK"

EBOLA: DÜNYA SAĞLIK
ÖRGÜTÜ HALK SAĞLIĞI İÇİN
ACİL DURUM İLAN ETTİ.

PİLOTLARDA KOLESTEROL
YÜKSEKLİĞİ

TÜRKİYE'DE,
ENDÜSTRİNİN GELİŞİMİNDE İZ BIRAKANLAR
SELÂHATTİN REŞİT ALAN

KOKPİT

'TEN BAKIŞ

ÜÇ AYDA BİR YAYIMLANIR.
YIL: 6. YIL / 2014 SAYI 30



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

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

EDİTÖR
Ebru A. KARATAŞ
TALPA Basın ve
Halkla İlişkiler Sorumlusu

GRAFİK TASARIM
A. Semih SÖZEN

FOTOĞRAF EDİTÖRÜ
A. Semih SÖZEN

REKLAM
Ebru A. KARATAŞ

YÖNETİM YERİ
Türkiye Havayolu Pilotları Derneği
Şenlikköy Mahallesi, Çatal Sokak
No: 5C B1 Blok 34253 Florya / İstanbul
Tel: 0212 662 12 01-02
Faks: 0212 662 12 03
e-mail: talpa@talpa.org
web: www.talpa.org

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

TÜRK PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI
www.talpa.org

Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar yazarın şahsi görüşünü temsil eder. Talpa'nın resmi görüşü olarak kabul edilmez. Yazılar ve yazıda kullanılan görsellerle ilgili her türlü hukuki sorumluluk yazara aittir. TALPA Yayın Kurulu, yazarların gönderdiği yazıların tamamını veya bir kısmını yayımlayıp yayımlamamakta serbesttir. Yayımlanan eserlerle ilgili olarak yazara telif hakkı ödenmez.



Mutlu bir Sonbahar geçirmeniz dileğiyle...



DAHA GÜÇLÜ BİR TALPA

Yoğun geçen bir yaz sezonunu geride bıraktık. Genel Kurulun tevaccühü ve büyük desteği ile Yönetime ikinci kez seçilişimizin üzerinden 6 aydan fazla bir süre geçti. Bu sürede, daha güçlü bir TALPA için öncelikle üye sayımızı artırmak hedefine yoğunlaştık. Memnuniyetle müşahade ediyoruz ki, sözüne ve görüşüne itibar edilen bir meslek örgütü düşünmemize, birlik ve beraberlik ile tüm sorunların aşılabileceği öngörümüze meslektaşlarımız büyük bir içtenlikle destek oldu. Şubat 2014'de 2314 olan toplam üye sayımız 7 ayda % 12 artışla 2595 rakamına ulaştı. 2015 yılının Aralık ayındaki Genel Kurula kadar üye sayımızın ciddi şekilde artacağını öngörüyoruz. Hiç temenni etmemekle beraber, şirketleri ile sorun yaşayan, mesleki yaşamları riske giren birçok genç veya deneyimli meslektaşımız bu zor anlarında TALPA'yı hep yanlarında buldu. Kıdemine, durumuna bakmaksızın hepsine aynı iyi niyet, samimiyet ve ciddiyetle yardımcı olmaya çalıştık. Yalnız olmadıklarını, TALPA'nın kara gün dostu olduğunu gösterdik. TALPA, sıkıntısı olan her üyesinin yanında olmaya bundan sonra da devam edecektir.

Derneğimizin özellikle THY'de işe yeni giren kokpit personeline indirimli bilet sağlanması ve pas bilet kullanımı yaş sınırına takılan personelin çocukları için düşük ücretli bilet teminine ilişkin THY yönetimi nezdinde yaptığı girişimler sonuç verdi. Uygulama hem işe yeni giren hem de meslekte kıdemli olarak emekliliğe yaklaşan meslektaşlarımız için avantajlar içeriyor. Artık THY'ye yeni giren personel bekleme sürelerine tabi olmadan düşük ücretle bilet alabilecek, çocukları yaş

sınırını geçse de personelin ve hatta emekli personelin çocukları bu kapsamda düşük ücretli biletlerle yurtiçi ve yurtdışına seyahat edebilecek.

Bildiğiniz gibi Uçuş emniyeti bizim kırmızı çizgimiz. Aslında sadece bizim değil, milyonlarca dolarlık uçakları bizlere emanet eden işletmelerin de dikkate alması gereken bir konu. Ama daha önemlisi her gün canlarını bize güvenerek emanet eden yolcuların da en temel ve doğal hakkı. Bu çerçevede Eylül ayında yapılan ECA (Avrupa Kokpit Birliği) toplantısına katılarak uçuş emniyetinin üst seviyelere çıkartılması konusunda görüş alışverişinde bulunduk. Üzülerek gördük ki, mesai talimatları yönünden bizlerden çok daha iyi durumda olan meslektaşlarımız da çalışma düzeninden şikayetçiler. Sevindirici olan ise, en az şikayet etmesi gereken meslektaşlarımızın dahi konuyu küresel ve genel olarak mesleki anlamda ele alması ve çözülmesi için bir ortak akıl ve güç oluşturma gayreti içinde bulunmasıdır. Konunun ülkemiz sivil havacılığının gündeminden düşmemesi ve iyileştirici tedbirlerin alınması için çabalarımızı sürdürmeye devam edeceğiz.

2023 yılına kadar her yıl 500 pilota ihtiyaç olacağı gerçeğinden hareketle kokpiti ülkemiz gençlerine emanet etme ilkesi ile hareket etmeye kararlı olan TALPA, gençlerimize havacılığı tanıtmak ve sevdirmek için her olanağı değerlendiriyor. Bu çerçevede, 23 Eylül günü Edirne'de yapılan bir Çalıştaya katıldık. Trakya Üniversitesinin organize ettiği çok sayıda yabancı uzman ve bilim insanının da tebliğlerini sunduğu akademik seviyesi son derece yüksek bu toplantıda mesleğimizi her yönüyle anlatmaya çalıştık. Konuşmamızdan



Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Başkanı
Kaptan Pilot Gürcan Manti

“

Pilot olmanın ve pilot kalmanın gereklerini ve koşullarını katılımcılarla paylaştık. Pilotluğun “ulaşılabilir” bir meslek olmadığını ancak her isteyen de pilot olamayacağını gençlere aktardık. Mesleğimiz ile ilgili yaratılan algıların değişmesine bir parça katkı sağlayabildiğimizi umuyorum.

”



sonra yerli ve yabancı katılımcılardan gelen tepkiler, pilotluk mesleği ile ilgili olarak ortaya koyduğumuz tablonun bugüne kadar yaratılan müspet veya menfi algıdan çok farklı olduğunu gösterdi. Pilotların ekonomik ve sosyal statülerinin karşılığında neleri kaybettiğini de tüm açıklığı ile izah ettik. Pilot olmanın ve pilot kalmanın gereklerini ve koşullarını katılımcılarla paylaştık. Pilotluğun “ulaşılabilir” bir meslek olmadığını ancak her isteyenin de pilot olamayacağını gençlere aktardık. Mesleğimiz ile ilgili

yaratılan algıların değişmesine bir parça katkı sağlayabildiğimizi umuyorum.

2012 yılında deprem riski nedeniyle ve alınan raporlar doğrultusunda boşaltmak zorunda kaldığımız Yeşilköy'deki eski dernek binamız yeniden inşa edildi.

Uçuş personeline verdiğimiz kapalı otopark hizmetine ilişkin tüm abonelerimiz için başlatılan Bilgi Güncelleme çalışmaları da sona erdi. Abonelikleri iptal edilenlerin yerine, açık otoparka

yönlendirmek zorunda kaldığımız uçuş personeli sıra ile kapalı otoparka aktarmaya başladık. Bu çalışmalara katkı veren, bilgilerini güncelleyen tüm üye ve abonelerimize hassasiyetleri için, aylardır açık otoparkı kullanarak kapalı otoparka geçmeyi bekleyen uçuş personelimize de sabır ve anlayışları için şükranlarımızı sunuyoruz.

Yaklaşan zorlu kış şartlarında tüm meslektaşlarımıza emniyetli uçuşlar diliyorum.





6

TRAKYA ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK VE
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK PANELİ
23 EYLÜL BALKAN KONGRE MERKEZİ



18

PİLOTLARDA KOLESTEROL
YÜKSEKLİĞİ



32

HAVACILIK'TA İLKLER



42

EKİP KAYNAKLARI YÖNETİMİ

TÜRKİYE'DE, ENDÜSTRİNİN GELİŞİMİNDE
İZ BIRAKANLAR
SELÂHATTİN REŞİT ALAN

46



UÇUŞ EKİBİ KAYNAK
YÖNETİMİNDE KİŞİLİK

54



ÇİNİ SANATIMIZ
“SİR İLE PİŞEN TOPRAK”

58



VİZYONDAKİLER

62





TRAKYA ÜNİVERSİTESİ HAVACILIK VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK PANELİ 23 EYLÜL BALKAN KONGRE MERKEZİ

23-26 Eylül 2014 tarihlerinde Trakya Üniversitesi ve Malezya Mara Teknoloji Üniversitesi tarafından Trakya Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölüm Başkanı Prof.Dr.Kıymet Tunca ÇALIYURT başkanlığında düzenlenen 5.Uluslararası Kurumsal Yönetim Yolsuzluk Etik ve Sosyal Sorumluluk Konferansı'nda gerçekleştirilen "Havacılık Sektörü ve Sürdürülebilirlik" panelinin açılış konuşmaları TALPA Başkanı Kpt.Pl't.Gürçan MANTI ve Embry Riddle Havacılık Üniversitesi öğretim üyelerinden Prof.Dr.

Bijan Vasigh tarafından gerçekleştirildi.

Açılış konuşmalarının ardından Türkiye, İtalya, Pakistan, Bulgaristan, Japonya, İran'dan katılan akademisyen ve uygulamacılar havacılık ve sürdürülebilirlik konularından konuşmalarını gerçekleştirdiler.

Konferans ve panel ile ilgili detaylı bilgiler aşağıdaki websitesinden alınabilir:

<http://icga-icongfesr.trakya.edu.tr/>

<http://icga-icongfesr.trakya.edu.tr/pages/special-panel-on-sustainability-and-aviation#.VD8CHfmSx8E>

Konferans konuşma başlıkları aşağıdaki gibidir.

- How Corporate Reputation Measurement Differs in Airline Companies, Emel Esen, TURKEY
- EU Single Market, Cross-Border Aircraft Leasing, And Discrimination In The Granting Of Pre-Judgment Attachment Orders By Courts Of





Local Jurisdictions, Salvatore Vitale, ITALY

- Mega Projects in the Aviation Infrastructure, Milen Baltov, Burgas Free University
- Sustaining Sustainability in Airlines, Ferhan Kuyucak, Anadolu University, Turkey
- Aviation Business Model and its Acceptability for Pakistan International Airline, Farooq M. Umar, Kazumasa Ozawa Department of Civil Engineering The University of Tokyo, Japan
- The Quest For Sustainability In Aviation Industry: The Case Of TNT

Express, Hazar Dördüncü, Tuncel Öz, Nisantasi University, Türkiye

- Policy Instruments of NGOs about Climate Protection in Aviation Naci Polat, Dumlupınar University, Kütahya, Turkey
- Ethics and transportation, Hesam Shabaniverki, Transportation Researcher, HRB International Company, Tehran, Iran
- Knowledge Management Role For Empowerment Of Human Resource In Airline Firms, Hesam Shabaniverki, Hanieh Ghiasvand, Applied Science University of Iran, Islamic Azad

University, Tehran South branch

- Firm Valuation: A Study About Airline Companies, Research Assistants Ahmet ZELKA, Kasım KİRACI, İstanbul University Department of Finance, Anadolu University Department of Civil Aviation Management
- Enhancing Customer Relations And Sustainable Development In Airlines with Loyalty Programmes, Bünyamin Topçu, Marmara University
- The Effect Of Preferring Piloting As A Profession In Civil And Military Aviation On The Person, Seçil Ulufer, İstanbul Aydın University



PİLOTLUK MESLEĞİ DENİLİNCE AKLA GELEN İLK SORULAR...

Sayın Rektörüm, Akademi camiasının değerli bilim insanları, sevgili öğrenciler ve saygıdeğer konuklar hepimize meslektaşlarımızın gökyüzünden gönderdiği selamlarını iletiyor, aranızda olmaktan duyduğum onur ve mutluluğu ifade ederek sözlerime başlıyorum.

Öncelikle Türkiye Havayolu Pilotları Derneği hakkında kısa bir bilgi vermek istiyorum. Derneğimiz TALPA 1958 yılında kurulmuş olan bir sivil toplum örgütüdür. Bugün ülkemizde 7521 lisanslı pilot bulunmakta, bu lisanslı pilotlardan 6019'u faal olarak uçmaktadır. TALPA olarak arzumuz tüm meslektaşlarımızın yegane meslek örgütleri olan derneğimiz çatısı altında birleşmeleridir. Nitekim bu düşünce ile 2012 yılında göreve geldiğimizde 1319 olan üye sayımızı % 100 artışla 2578'e çıkardık. Hiç kuşku yok ki, bu sayı da yetersizdir. Tüm meslektaşlarımızı TALPA üyesi yapmak ana hedefimizdir.

TALPA bugün, uçuş okullarında eğitim gören geleceğin pilotları olan öğrencilerimizi de Geçici Üye olarak derneğimize kaydetmekte, gençlerin meslekle ilgili bilgi ve görgülerini artırmayı hedeflemektedir. Geçici üyelerimizden herhangi bir aidat alınmamakta, eğitimlerini takiben işe girdiklerinde asil üyeliğe geçirilmektedir. Bunun dışında, yaş haddinden veya başka gerekçelerle meslekten ayrılmış, emekli olmuş meslektaşlarımız da derneğimizdeki üyeliklerini devam ettirebilmektedirler. Dolayısıyla, geleceğin pilotları olan uçuş okulu öğrencileri, TALPA çatısı altında halen uçan aktif pilotların yanı sıra yaşamının önemli bir bölümünü gökyüzünde geçirmiş emekli kaptanlarımızla bir araya gelmekte onların bilgi, birikim ve deneyimlerinden yararlanabilmektedirler.

TALPA, sadece üyelerinin değil tüm pilotların mesleki sorunları ile meşgul olmakta, kırmızı çizgimiz olan uçuş emniyetinin sağlanması için gerek Sivil Havacılık Otoritesi ve gerekse havayolu işletmeleri nezdinde gerekli girişimlerde bulunmakta, yapılan her düzenlemeye müdahil olarak mesleğin ve meslektaşlarının hak ve menfaatlerini korumaya çalışmaktadır. Bu çalışmalar sadece ülkemiz ile sınırlı olmayıp aynı zamanda Uluslararası örgütlerde de etkinliğini sürdürmektedir. Uluslararası Pilot Birlikleri Federasyonu IFALPA ve Avrupa Kokpit Birliği ECA'nın saygın bir üyesi olan TALPA, uçuş emniyeti konusunda söz konusu uluslararası platformlarda etkin bir çalışma yürütmektedir. Nitekim, geçtiğimiz yıl Beyrut'ta kaçırılan iki pilotumuz ile ilgili olarak derneğimizin girişimleri ile her iki çatı örgütü de desteğini güçlü bir biçimde ifade etmiş, tüm pilotların Beyrut'a uçmalarını da dahil bir dizi eylem planında TALPA'nın yanında olduklarını dünya kamuoyuna açıklamışlardır.

TALPA'nın uluslararası alandaki gücü, etkinliği ve saygınlığının bir diğer göstergesi de Dünya Pilotlar Gününün hayata geçirilmesidir. 26 Nisan, Türkiye'nin 1 numaralı pilot lisansına sahip öncü havacımız Feza Evrensev'in ülkemiz semalarında yaptığı ilk uçuşun tarihi olup Son 15 yıldır Türkiye Pilotlar Günü olarak kutlanmakta idi. 2013 yılında Dublin'de yapılan IFALPA Kongresinde TALPA'nın önerisi ile 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü olarak kabul edilmiş ve geçtiğimiz 26 Nisan'da ilk kutlamaya ülkemiz evsahipliği yapmıştır. 3 gün süren etkinliklere yerli ve yabancı pilotlar ve sivil havacılık kuruluşları büyük ilgi göstermiş ve TALPA Türk pilotlarını bu muhteşem organizasyon ile başarılı bir şekilde temsil etmiştir.



“Pilotluk hiç kuşkusuz önemli ve zor bir meslektir. Ciddi bir eğitim, bilgi, beceri, sezgi yeteneği, birikim ve sürekli kendini geliştirme ve yenilemeyi gerektirir. Her ne kadar Gelişen teknoloji, insan hatası faktörünü her geçen gün biraz daha azaltsada, bu gelişmelerin gerçekçi ve uygulanabilir kurallarla, eğitimle, mesleğe gösterilecek asgari saygı ile desteklenmesi gerekir.”





Pilotluk hiç kuşkusuz önemli ve zor bir meslektir. Ciddi bir eğitim, bilgi, beceri, sezgi yeteneği, birikim ve sürekli kendini geliştirme ve yenilemeyi gerektirir. Her ne kadar Gelişen teknoloji, insan hatası faktörünü her geçen gün biraz daha azaltsa da, bu gelişmelerin gerçekçi ve uygulanabilir kurallarla, eğitimle, mesleğe gösterilecek asgari saygı ile desteklenmesi gerekir. Hiç kuşku yok ki, pilotluk mesleği bundan 50 yıl öncesine göre daha kolay yapılabilir bir hale gelmiştir. Belki 50 yıl sonra kokpitte oturacak olan bugünün çocukları mesleğin gereklerini daha kolay yerine getirebileceklerdir. Ama mesleğin beceri, dikkat, konsantrasyon, sezgi, hızlı ve doğru karar verme, soğukkanlı olma, arkasına aldığı yolcuların sorumluluğunu unutmama, bilgili, eğitilmiş ve sağlıklı olma kriterleri asla değişmeyecektir. Saatte 800 km ortalama hızla giden bir aracın sevk idaresinin ciddiye alınması gereken bir iş olduğunu akıldan çıkarmamak gerekmektedir. Geçmişte sadece askeri kaynaktan beslenen sivil havacılık bugün artan yolcu trafiği ve ulaşım sektöründeki gelişmelere paralel olarak sivil kaynakları da yaratmıştır. Artık havacılığa gönül vermiş gençlerimiz uçuş okullarında eğitim görerek mesleğe adım atmakta, üniversitemiz son yıllarda havacılık ve pilotaj konusuna özel bir önem

vererek bu bölümleri hayata geçirmektedir. Hatta bu süreçte ülkemizde Havacılık Lisesinin açılmış olması da son derece sevindiricidir.

Havacılığa ne kadar küçük yaşta gönül verilir ve eğitimine ne kadar erken başlanırsa o kadar başarılı ve uzun soluklu bir mesleki yaşamın olacağı kuşkusuzdur. Havacılığı gençlere sevdirmek, pilotluk mesleğini tanıtmak için TALPA olarak biz de çabalarımızı sürdürüyor, yaptığımız Çalıştaylarda havacılığa gönül veren gençlerle ,havacılık kulüpleri ile bir araya geliyoruz. Ayrıca bu güzide ve seviyeli organizasyon gibi ülkemizin çeşitli üniversitelerinden gelen davetlere yoğun uçuş programlarımıza rağmen katılıyor gençlerle buluşuyoruz. Çalışmalara katılım ve öğrencilerin ilgisi sivil havacılığımızın geleceği için bizi biraz daha umutlandırırken yeni çalışmalar konusunda da yüreklendiriyor.

Çünkü biliyoruz ki, pilotluk sadece bir meslek değil aynı zamanda bir yaşam biçimidir. pilotluk mesleği bireysel bir nitelik taşımaz. Arkanıza yüzlerce yolcunun ve kabin ekibinin sorumluluğunu alırsınız. Sadece kendinizden değil uçaktaki tüm bireylerin güvenliğinden sorumlu oldu-

ğunuzu düşünmek sırtınızdaki yükü biraz daha ağırlaştırır.

Bazen yolcuların hasretini, bazen özlemine, bazen umudunu , bazen heyecanını, bazen de hüznünü taşırsınız. Pilot, karmaşık duygularla dolu bu ağır yükü taşıırken kendi sorunlarını unuttur. Oysa asıl olan pilotun mesleki sorunlarını çözmüş, huzur içinde kokpite oturmasıdır.

Pilotluk mesleği denilince akla gelen ilk sorulardan biri de, havacılığın pilotlar olmadan yapılmasının mümkün olup olmadığıdır. Özellikle son yıllarda askeri ve istihbarat amaçlı olarak üretilen insansız hava araçlarının bu soruların artmasına neden olduğu kuşkusuzdur. Bu konu, geçtiğimiz Mayıs ayında TALPA olarak bizim de katıldığımız IFALPA kongresinde gündeme gelmiş, yapılan tartışmalarda pilotsuz uçak fikrinin bir fanteziden öteye gitmeyeceği ve hiçbir yolcunun pilotsuz bir uçağa binmek istemeyeceği üzerinde fikir birliğine varılmıştır. Hiç kuşku yok ki, sivil havacılık faaliyeti apron işçisinden başlayarak devlete kadar uzanan bir zincirin halkası olarak gerçekleştirilen bir faaliyettir. Bu halkalardan birinin eksikliği faaliyetin sağlıklı bir biçimde yürütülmesine engel teşkil edecektir.



Bu toplantıda sizlere madalyonun iki tarafını da göstermek istiyorum.

Evet pilotluk, toplumda saygınlığı olan bir meslektir. Size dünyanın gitmeyi aklınızdan bile geçirmeyeceğiniz coğrafyalarını görme olanağı tanır. Tokyo'da, Los Angeles'ta, Lagos'ta, Buenos Aires'te, Katmandu'da nerelerde kalınacağını, nerelerde zaman geçirileceğini, kent içi ulaşımı bir turist rehberi kadar iyi bilirsiniz. İnsanların turist olarak yaşamları boyunca ancak birkaç kez gidebileceği yerlere siz neredeyse her ay gidirsiniz. Yeni yerler, yeni insanlar tanır, yeni kültürlerle tanışırınız. Yerel adetleri ve alışkanlıkları öğrenirsiniz. Ülkenizi bazen çok az bilinen coğrafyalarda tanıtır, temsil edersiniz. Dünyaya bakışımız değişir, daha farklı düşünmeye başlar, ülkeler, kültürler, yaşam biçimleri hakkındaki önyargıları sorgulamaya başlarsınız. Yaptığımız işin karşılığında da, ülkemiz standartlarının üzerinde bir ekonomik gelir elde edersiniz.

Peki tüm bu avantajlarına karşılık mesleğin olumsuz yönleri yok mudur, biraz da ona değinelim.

Son yıllarda büyük bir ivme kazanarak hızla büyüyen sivil havacılığımız, artık kronik hale gelen sorunların yanı sıra sektörün büyümesine ve gelişmesine paralel olarak ortaya çıkan yeni sıkıntılarla da karşı karşıya kalmıştır. Sivil Havacılığımıza katkı sağlayacak ise, yabancı pilot istihdamına kategorik olarak karşı çıkmamakla beraber önceliğin sektörün geleceği olan işsiz pilotlarımıza verilmesinde fayda ve isabet olduğu düşüncesindeyiz.

Sivil Havacılığımızın büyüme sürecinde, gerek yurtiçinde ve gerekse yurtdışında artan rekabet, işletmeleri karlarını artırabilmek için yeni düzenlemelere zorlamış, akla gelen ilk önlemler de maalesef çalışanların hakları üzerinde yoğunlaşmıştır. Çalışma koşullarındaki değişiklikler; eskiye göre daha fazla çalışan işgücünün, kaliteli, nitelikli ve emniyetli bir hizmet sunmasını güçleştirmiştir.

Bu süreç ve politikadan en fazla etkilenen personel grubu hiç kuşkusuz uçuş görevlileridir. Uçuş sürelerinin artırılması, dinlenme sürelerinin azaltılması veya kalitesinin düşürülmesi uçuş emniyetini ve yolcu güvenliğini ciddi biçimde etkileme-



ye başlamıştır. Aynı emniyet ve güvenlik sorunu doğrudan pilotları da etkilemektedir. Üzülerek ifade etmek gerekir ki, bugün pilotların uçuş görev ve dinlenme süreleri Avrupa uygulamalarından daha iyi bir seviyede değildir.

Pilotların sağlığını tehdit eden bitkinlik ve yorgunluk dönemsel ve arızı olmaktan çıkmış kümülatif bir nitelik ve süreklilik kazanmıştır. Boş günler sosyal ihtiyaçların karşılanması amacı ile değil sadece dinlenmek için kullanılmaktadır. Uçuş planlamalarında biyolojik saat kavramına dikkat edilmemesi, farklı coğrafyalara, farklı iklimlere ve farklı kültürlerle geçişin sıradanlaşması ve 1 hafta 10 gün gibi kısa dönemlerde gerçekleşmesi sadece fiziksel rahatsızlıklara yol açmamakta, pilotun zihinsel ve psikolojik dengesini de derinden etkilemektedir. Bu olumsuzluklar, reaksiyon zayıflığı, dikkatsizlik, unutkanlık ve karar alma yeteneğinde zafiyet olarak ortaya çıkmakta ve uçuş emniyetini tehdit etmektedir. Ayda 100 saatlik bir uçuşu farklı coğrafyalara yolcu olarak yapmanın zorluğu ortada iken tüm yolcuların sorumluluğunu taşıyarak azami dikkat, konsantrasyon ve beceri göstermek zorunda olan pilotların nasıl riskli bir görev yaptığında tartışma bulunmaması gerekmektedir. 23 yaşında mesleğe başlayan ve ülkemiz mevzuatına göre 65 yaşında bırakan bir pilot yılda 1000 saat uçtuğunda yaşamının yaklaşık 5 yılını gökyüzünde geçirmektedir.

Herkesin istirahat ettiği saatlerde uçuşa gitmek, bayram, yılbaşı, evlilik yıldönümü, çocuklarının doğum günü, mezuniyet törenlerinde ailesinin yanında olamamak, en yakınlarının cenazesine katılamamak, aile bağlarının ve sosyal ilişkilerin zayıflaması, mesleğin tetiklediği hastalıklarla uğraşmak, uçuşların oluşturduğu yorgunluk ve bitkinlik mesleğin zorlu yanları olarak sayılmaktadır.

Ülkemizdeki deneyimli havacıların oluşturduğu bir platform olan Sivil Havacılık Akademisinin yaptığı son anket, ülkemizde her 10 pilottan 9'unun kendisini yorgun hissettiğini ortaya koymuştur. Bu nedendir ki, sadece son bir yıl içinde birçok tecrübeli Kaptan Pilot henüz 5 yıl daha görev yapma imkanı olduğu halde tercihlerini meslekten ayrılma yönünde kullanmışlardır. 5 yıllık ciddi bir ekonomik gelir imkanından vazgeçerek en verimli olabilecekleri çağda pilotların yıllarını geçirdikleri gökyüzünden ayrılmaları son derece düşündürücü ipuçları vermektedir. Mesleğin getirdiği kalıcı sağlık sorunları, kalp ve kanser gibi hastalıkların pilotlarda en sık rastlanan rahatsızlıklar haline gelmesi, pilotların ancak "mezarda dinlenebileceği" algısının yerleşmesine sebep olmaktadır. Çalışma koşullarında gereken iyileştirmeler yapılmaz ise, "pilotların yaşamının sadece çalışmaktan ibaret olacağı" bir sürece girileceğinden ciddi biçimde kaygı duyulmaktadır.



Uçuş görev ve dinlenme süreleri bakımından ülkemizden çok daha iyi koşullarda görev yapan Avrupalı meslektaşlarımız mevcut durumlarından şikayet ederken ve pilotların küresel örgütü IFALPA (Uluslararası Havayolu Pilotları Federasyonu) derneğimizin de katıldığı Nisan 2013 tarihli Kongresinde bu yönde daha etkin ve aktif hareket etme kararı alırken ülkemizde de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü başta olmak üzere tüm havayolu şirketlerinin Türk pilotlarının sesine, talep ve önerilerine kulak vermesi ve azami hassasiyet göstermesi gerekmektedir.

Uçuş emniyeti sadece pilotların bir talebi olmayıp en güvenli ve hızlı ulaşım tercihinin kullanan yolcularımız için de doğal ve yaşamsal bir tüketici hakkıdır.

Havayolu şirketlerinin ayakta kalabilmesi için kar ve rekabet odaklı bir politika izlemeleri anlaşılır olmakla beraber Uçuş emniyetinin taviz verilmeyecek, tasarruf edilmeyecek bir alan olduğu gerçeğini kabul etmelerinde de zorunluluk vardır. Pilotların, sosyal yaşamlarını feda ederek, yaşayacaklarını sürekli erteleyerek ve sağlıklarını hiçe sayarak sürdürdükleri mesleklerini gerek kendileri gerek aileleri ve gerekse yolcuları için daha güvenli şekilde ifa edebilmeleri ancak çalışma koşullarının iyileştirilmesi ile mümkündür.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün projeksiyonuna göre, önümüzdeki 10 yılda her yıl ilave 500 pilota ihtiyaç olduğu hesaplanmaktadır. Bugün 400 uçağa sahip olan ülkemiz sivil havacılığının, 2023 yılında 750 uçağa ulaşacağı öngörülmektedir.

Pilot açığının kapatılması için havayolu işletmeleri iç kaynakların yetersizliği karşısında yurtdışından pilot getirme yöntemine başvurmuşlardır. Bugün ülkemizde 29 ülkeden yaklaşık 1000 civarında yabancı kaptan ve ikinci pilot görev yapmaktadır. Meslek örgütü olarak bizim tercihimiz kuşkusuz kendi gençlerimizden yanadır. Ancak sektördeki büyümeye paralel olarak havayolu şirketlerinin sorunu yabancı pilotlarla çözmeye girişimini anlayışla karşılamakla beraber bu sayının tolere edilebilir bir düzeyde kalması gerektiğini çeşitli vesilelerle dile getirdik.

Derneğimizin haklı itirazlarını değerlendiren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'müz de her işletmenin filosunda bulunan yabancı pilot oranının % 10'a çekilmesini istedi. Bu oranın ileride daha da düşürüleceğini ve Türk gençlerinin önünün açılacağına inanıyoruz. Ancak bunun için de gençlerimizin havacılığa heves etmesinin yanı sıra bu zorlu meslek için kendilerini iyi yetiştirmeleri gerekmektedir. Bugün bu salonda bulunan gençlerimizin de aramıza katılması bizlerle birlikte gökyüzünü paylaşması mümkündür. Ülkemizde uygulanan sivil havacılık düzenlemelerine göre, öğrenci pilottan havayolu nakliye pilotuna kadar uzanan farklı pilot lisansları bulunmaktadır. Havayolları, pilot adaylarını işe almadan DLR olarak adlandırılan psikomotor ve buna benzer testlerden geçirmektedir. Bu testlerden başarılı olmak için adayın görsel hafıza, duyu organları arasındaki koordinasyon, konsantrasyon, temel fizik kavramları, üç boyutlu düşünme, algılama hızı ve geçici bellek gibi kriterler ölçülmektedir. Bu özellikleriniz zayıf ise eğitimlerinizi tamamlasınız bile havayollarında pilot olmanız mümkün gözükmemektedir.

Sadece pilotluk mesleğinde değil havacılık sektörünün bütün çalışanlarının İngilizceye hâkim olması önemlidir. Eğitim ve sınavlar İngilizce yapılmakta olup mesleki tüm dokümanlarda İngilizce olarak yayımlanmaktadır. Konuşma ve anlama düzeyinde iyi İngilizcesi olmayanların havayolları tarafından işe alınma imkânı yok gibidir.

Bugün Türk sivil havacılığının en büyük eksiği Genel Havacılığın gelişmemiş olmasıdır. Amerika Birleşik Devletlerinde genel havacılığın payı % 70 civarında iken ülkemizde maalesef % 3 düzeyindedir. Genel havacılık basit bir anlatımla, ticari yolcu ve kargo taşımacılığının dışında kalan, özel jet, ambulans uçak, yangın söndürme uçakları, küçük çaplı hava taksi işletmelerinin uçakları ile yapılan bir havacılık faaliyetidir. Bu kapsamda tek ve çift pervaneli olan ve kişilerin özel otomobil gibi kullandığı küçük uçaklarla yapılan havacılık da büyük yer tutmaktadır. Bugün ülkemizde gençlerin yaptığı en büyük hata, doğrudan bir havayoluna girmeye hedeflemek, başarılı olamayınca da meslekten soğumak ve uzaklaşmaktır. Oysa pilot lisansı olan bir genç genel ha-

vacılıkta da mesleğini icra edip deneyim kazanabilmekte ve buradan havayollarına geçiş yapabilmektedir.

TALPA bu eksikliği görerek yerel yönetimlerle işbirliği içinde Genel Havacılık tesis ve İşletme projesi üzerinde çalışmaya başlamıştır. Yakın bir gelecekte fiziki ve coğrafi imkanları uygun olan belediyelerimizin TALPA koordinasyonunda küçük havaalanlarını inşa edeceğini ve işletmeye açacağını düşünüyoruz. Bu tür bir çalışmanın, havacılığa gönül veren gençlerimize yeni iş imkanları açmasının yanı sıra bölgelerin turizmine, tarımına ekonomisine katkı yapacağını, hastaların, yaralıların süratle büyük kentlere ulaştırılması, orman yangınlarına müdahale etmek gibi yaşamsal önemi olan görevleri yerine getireceğini öngörüyoruz.

Konuşmama son verirken yanlış bilgi kadar eksik bilginin de sakıncalı olduğunu düşüncesinden hareketle, gerekirse hatalarımızı da açıkça ortaya koymanın, tam ve doğru bilgilendirmenin kamuoyunu aydınlatmanın bir gereği olduğunu değerlendiriyoruz. Havacılık mesleğinde yazılı olan kuralların dışında en değerli kaynağın, yaşadığımız deneyimler olduğunu biliyor, bunları aktarmanın ve tartışmanın önemli olduğunu düşünüyoruz.

Bu tarz bir ilkenin, “doğru bilinen yanlışları” ortadan kaldırmaya, önyargıları yıkmaya, yaratılan algıları değiştirmeye katkı sunacağını biliyoruz. Pilotluk mesleğinin mensupları olarak “riskli ve endişe verici” durumlar var ise, kamuoyunun bunları da bizden duymasının gerektiğine inanıyoruz.

“Yorgun pilotun tehlikeli pilot olduğunu” biliyor ve bu mesleğin mensupları olarak bundan ciddi şekilde endişe ediyoruz. Uçak yolcusu olan herkesin emniyetli bir uçuş için en doğal tüketici talebini dile getirmesinin ve hakkını aramasının altını bir kez daha çiziyoruz.

Bu düşüncelerle, derneğimize ve ben-denize teveccüh göstererek bu önemli toplantıya davet etmek nezaketini gösteren Sayın Prof. Dr. Kıymet Tunca Altınay'ın şahsında Trakya Üniversitesi Rektörlüğüne teşekkür ediyor, emeği geçenlere ve siz değerli katılımcılara da saygılarımı sunuyorum.



TÜRKİYE'NİN EN HAVALI FUARI

“ Ulaştırma, Habercilik ve Denizcilik Bakanı Sn. Lütfi Elvan, Sivil Havacılık Genel Müdürü Sn. Bilal Ekşi ve Ana Sponsorumuz Türk Hava Yolları Genel Müdürü Sn. Temel Kotil'in yapacağı fuarımızı sizlerin de destekleriyle daha çok havacılık sevdalısına ulaştırmayı umuyoruz. ”



Dünyanın en güzel şehirlerinden biri olan İstanbul, jeopolitik konumu dolayısıyla da en önemli merkezlerden biri. Havacılık sektörü için de sadece Türkiye'nin değil adeta dünyanın gözü onun üzerinde...

İstanbul öyle bir konuma sahip ki; 41 ülkeye 3 saatlik uçuşla, 53 ülkeye 4 saatlik uçuşla, 66 ülkeye ise 5 saatlik uçuşla varılabilen tek şehir. Dünyanın doğusundan batısına, kuzeyinden güneyine yarısından fazlasının tam ortasında... Bu duruma ül-

kenin giderek kalkınmasını ve ekonomik iyileşmeleri de eklediğimizde ülkemizdeki havacılık sektörünün hızla gelişmesi için hiçbir engel kalmıyor.

Hava taşımacılığında fiyatların kara ile neredeyse rekabet edecek düzeyde olması halkı da hava yollarına yöneltti. Sadece Türkiye'de değil tüm dünyada ucuz havayolu şirketleri binlerce hatta milyonlarca yolcuyu güvenle sevdiklerine ulaştırmaya çalışıyor. Dünya çapındaki bu talebin ve konumu gereği transit yolcunun artma-

sı İstanbul'u da harekete geçirdi ve artık yetmeyen mevcut havalimanına alternatif 3. havalimanı inşaatı start aldı. Dünyanın en büyükleri arasında yer alacak olan liman, dünya uçuş güzergâh dengesini de değiştirecek nitelikte. Daha önce Almanya Frankfurt aktarma merkezi iken inşaat tamamlandığında dünyanın aktarma noktası İstanbul olacak.

Peki, Türkiye için çok büyük bir avantaj olan yeni havalimanında kimler görev alacak? Yabancılar mı? İşte tam da yakın



gelecekte yaşanacak bu açığın farkına varan Mavi Fuarçılık geçtiğimiz yıl Türkiye'de Havacılık Eğitim Fuarı düzenleyerek bir ilke imza attı. Bu fuar sadece yeni mezunların iş imkanı bulmasına vesile olmadı, sektörde var olanlara, yer değiştirmek isteyenlere ve var olmak isteyenlere de ışık oldu.

Sadece Pilot ve Kabin Memuru değil Uçak Bakım Teknisyeni, Yer Hizmetleri Memuru, Hava Trafik Kontrolörü (ATC), Uçuş Planlama Uzmanı (Dispatch) olmak isteyenler de bu fuarda düşünülmüş. Fuar sadece uçuş okulları değil, TIP eğitim organizasyonları, havacılık akademileri, üniversiteler, broker şirketlerinin yanı sıra yedek parça tedarikçileri, bakım-onarım şirketleri, piston motorlu uçak üreticileri, simülasyon üretim şirketleri, uçuş ekipman sağlayıcıları, havacılık basın yayın kuruluşları gibi tüm hizmet sağlayıcılar da katıldı ve bu yıl da yerlerini alacaklar.

Geçtiğimiz yıl Avrupa, Amerika ve Orta Doğu'dan 40 Türkiye'den ise 63 firmanın katıldığı fuarı, 10 binden fazla kişi ziyaret etti.

Uçuş okulunu karşılaştıran en doğrusunu kendin seç

Geleceklerinden endişe eden lise ve üniversite öğrencileri, bu yıl 17-18 Ekim'de ikincisi düzenlenecek IFTE'de sektörde önemli yere sahip eğitim kuruluşları ile birebir görüşme ve yurt içi/yurt dışındaki alternatiflerle karşılaştırma yapabileme imkânı bulacak.

Kurumlar arası işbirlikleri

Havacılık sektöründe yer alan kurum ve kuruluşlar IFTE ile; network ağını genişletme, uluslararası düzeyde bilinirliğini artırma, diğer kurumlarla işbirliği zemini hazırlama, havacılık eğitimlerinin sürekli gelişimine katkı sağlama ve sektörel ilgili gelişmelerden ve fırsatlardan haberdar olmak gibi imkanlar yakalamış olacaklar.

Profesyonellerden konferanslar

Geçtiğimiz yıl konferanslar ve söyleşilerle ziyaretçilerden tam not alan IFTE'nin bu yıl açılış konuşmasını Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan, Sivil Havacılık Genel Müdürü Bilal Ekşi, Ana Sponsor Türk Hava Yolları Genel Mü-

dürü Temel Kotil ve Türk Hava Kurumu Üniversitesi Rektörü Ünsal Ban yapacak. IATA ve EASA gibi resmi kurumların da aralarında bulunduğu profesyoneller ziyaretçilere alanlarında bilgiler verecekleri konferanslar düzenlenecek.

Konferansın en büyük sürpriz konuşmacıları ise milli gururumuz Solo Türk ve Türk Yıldızları ekibinin söyleşi yaparak sevenleriyle bir araya gelecek olması...

Hediye çekilişleri

IFTE'de ziyaretçilerin keyifli zaman geçirebilmeleri için çeşitli etkinliklerin yanı sıra, aralarında simülasyon uçuşu, tek motorlu eğitim uçağında demo uçuş, maket uçak gibi hediyelerin olduğu çekilişler de düzenlenecek...



IFTE
ISTANBUL FLIGHT TRAINING EXHIBITION
2014





Fotoğraflar: Airport Haber

İSTANBUL AIR SHOW

1996 yılından itibaren, her iki yılda bir İstanbul Atatürk Havalimanı Genel Havacılık Apron'unda düzenlenen Airex İstanbul fuarları, bu yıldan itibaren, İstanbul'un havacılık merkezi olarak öneminin daha kuvvetli bir şekilde vurgulanması amacıyla İstanbul Airshow adı altında düzenlendi.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi desteğinde; Türk Hava Yolları, Türk Hava Yolları Teknik ve TAV Havalimanları Holding sponsorluğunda düzenlenen fuar, 25 Eylül'de kapılarını 10. kez ziyarete açarak ve halk günü olan 28 Eylül'e kadar açık kaldı.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Lütfi Elvan'ın açılışını yaptığı ve yerli uçak hakkında yaptığı açıklamalarla gündeme oturan Airshow'da ilk gün heyecanını yaşadı.

Açılışını yaptığı Airshow'da uçakları ve şirketlerin standlarını tek tek inceleyen Elvan, projelerle ilgili bilgi alırken, yerli yapım galley ve koltukları da inceleme fırsatı buldu.

Lufthansa'nın dev uçağı Boeing 747-8'ün de görücüye çıktığı fuarda dikkat çeken bir diğer uçak da Airbus'ın yeni gözdesi A350 XWB oldu. Akşam saatlerinde Atatürk Havalimanı'na inen uçak önce bekleyenleri selamladı ardından da İstanbul'a iniş yaparak fuar katılımcılarının büyük ilgisini topladı

Fuara yerli ve yabancı 200'ün üzerinde firma katıldı.

Fuar adının ana sponsor THY'nin "tavsiye ve teşvikleri" ile değiştirilmesi güzel bir ana fikir olarak görülüyor.

İstanbul Airshow'da; yolcu uçaklarından, iş jetlerine, helikopterlerden, hava ambulans araçları, sportif uçaklar ve ultralightlara kadar tüm hava araçları; uçak motorları, seyrüsefer ve uçuş kontrol sistemleri, simülatörler; yer, kargo, yolcu, ve bagaj sistem ve ekipmanları, apron ve terminal sistemleri; havalimanı güvenlik ve entegrasyon sistemleri; havalimanı tasarım ve inşaatı; havalimanı ve terminal işletmecileri; hava yolları, charter ve hava taksi işletmeleri; havacılık kulüp ve meslek kuruluşları yer alıyor.

“ İstanbulda faaliyet gösteren iki havalimanının yıllardır dünyanın en hızlı büyüyen havalimanları arasında olmaları ve üçüncü havalimanı inşaatının İstanbul’un havacılık karakterini dünya çapında gittikçe daha belirgin hale getiriyor. ”



Bu geniş kapsamlı düzenlenen fuar aynı zamanda 28 Eylül’e kadar gelen halk günü katılımcılarında büyük ilgisini çekerek, hava yolu çalışanlarının ve aynı zamanda pilotlarında ne kadar meşakatli bir tempoda çalıştıklarının bir göstergesi olup, fuar’a gelen katılımcılara Hava yolunun farklı kulvarlarda bulunan uçuş ekipmanlarını ve sistemlerinde tanıtımında büyük ilgi toplamıştır.

Bu fuar sayesinde Türk Hava Yolları Teknik destekleri ile 2023 yılı hedefleri doğrultusunda yerli imalatçılarımız da uluslararası platformda dünya devleri ile sıcak temas kurma imkanı bulmuştur.

TAI’nin ürettiği HÜRKUŞ ilk defa İstanbul semalarında uçuş yaparak fuar-da yerini almıştır katılımcıların ilginisi üzerine çekmeyi başarmıştır. Ayrıca yeni nesil büyük gövdeli uçaklardan Boeing 747-8I yolcu ve kargo versiyonları 25 Eylül’de, Airbus 350 ise 26 Eylül 2014 günü fuar-da yerlerini almış, Embraer ise fuar boyunca E190’ı sergilenmiştir.

Özellikle son dönemin en gözde iki yeni nesil uçağı Boeing B747-8 International ve Airbus A350 XWB’nin İstanbul Airshow’a katılması ve fuarın ilk iki gününü kullanmaları nedeniyle fuar alanı oldukça kalabalıktı.

İstanbul Airshow’un üçüncü gününde katılımlı hava şartlarında etkisinden ötürü oldukça az olmasına rağmen en çok ilgiyi çeşitli firmaların standlarında sergiledikleri simülasyonlar görmüştür.

25 Eylül 2014 Perşembe günü saat 14:30’da Türk Hava Yolları Teknikerliği öncülüğünde; 2023 yılı hedefleri çerçevesinde mevcut durumlar, sorunlar, beklentiler ve bu beklentilerin çözüm yollarının tartışılacağı “TÜRK SİVİL HAVACILIĞI YAN SANAYİİ” adlı panel fuar alanında hazırlanan konferans salonunda düzenlenmiştir.



BALON UÇUŞLARINDA REFORM

“ Ülkemizdeki balon işletmelerinin sayısı bugün itibariyle 25’e ulaşmıştır. 2006 yılında balon işletmelerimizin sayısının sadece 8 olduğu düşünüldüğünde bu sektörde yaşanan hızlı gelişme açıkça görülecektir. ”

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak, havacılık sektörünün ulusal ve uluslararası mevzuatlar kapsamında düzenlenmesi konusundaki temel faaliyetlerimizin yanı sıra, Türk sivil havacılığının gelişimine katkı sağlayacak yeni projelerin hayata geçirilmesine de büyük önem veriyoruz.

Sektördeki tüm aktörlerin gelişim süreçlerinin birbirleri ile etkileşim içinde ve bütünlük bir program dahilinde gerçekleştirilmesi amacıyla çok sayıda yeni düzenlemeyi hayata geçirmiş bulunuyoruz. Bunun en güzel örneklerinden birini de, Balonla Hava Taşımacılığının geliştirilmesi ve bu alanda hayata geçirilen yeni düzenlemeler ve uygulamalar oluşturmaktadır.

Bu çerçevede ilk etapta, Kapadokya bölgesindeki balon faaliyetlerini koordine etmek üzere Bölgedeki operasyonlarda Uzman olan Personelden oluşan Balon Çalışma Grubu oluşturulmuş olup, ardından 2013 yılında Nevşehir Temsilciliğimiz faaliyete geçirilmiştir. Böylece, bu bölgede yerinde denetim ve kontroller yapılarak emniyet seviyesinin daha üst seviyelere çıkarılmasına katkı sağlanmıştır.

Balon faaliyetlerindeki gelişmeye paralel olarak ikinci adımımız ise, balon trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde Slot uygulamasının başlatılması olmuştur. Dünyada ilk defa balonlara slot uygulaması ülkemizde hayata geçirilmiştir. Balon uçuşları ile ilgili olarak Kapadokya Meslek Yüksekokulu ile işbirliğimiz devam etmekte olup, slot uygulama koordinasyonu da yerleşik ve tarafsız konumdaki bu okulumuza devredilmiştir



Bu gelişmenin ardından Slot Hizmet Merkezi faaliyete geçirilmiş ve bu sayede uçuş planlamaları tek yerden ve dijital olarak kabul edilmeye başlamıştır. Bununla birlikte işletmelerin 7/24 tüm operasyonel problemlerini iletebilecekleri bir çağrı merkezi faaliyete geçirilmiştir.

Balon uçuşlarıyla ilgili bu yeni yapılanmanın yanı sıra, mevzuat alanında da çok önemli adımlar atılmıştır. Nevşehir Kapadokya Balon Uçuş Sahası Sıcak Hava Balonları Slot Uygulama Talimatı yayımlanarak, yürürlüğe konulmuş ve bu sayede yoğun balon trafiği kontrol altına alınarak, daha emniyetli bir operasyon imkânı sağlanmıştır. İşletmelerin tüm uçuş bilgileri yeni bir veri tabanında tutulmaya başlanmış olup, bu veri tabanı Slot Hizmet Merkezine de sunulmaktadır. Bu veritabanı sayesinde uçuş sayıları, yolcu sayıları,

uçulan gün sayısı gibi istatistikî bilgilere ulaşma imkânı oluşturulmuştur.

Yasal düzenleme açısından diğer bir çalışmamız, Balon GPS kayıtlarının analiz edilmesi hakkında Genelge'dir. Bu çerçevede, NOTAM sınırları dışına çıkılması, irtifa ihlalleri v.b. uygunsuzlukların tespiti sağlanmakta ve işletmelere bildirilerek gerekli açıklamalar talep edilmektedir. Günlük uçuş verileri değerlendirilerek gerekli görülenlere idari para cezası uygulanmaktadır.

Diğer taraftan bölgedeki turistlerin yabancı ağırlıklı olması nedeniyle pilotların İngilizce dil seviyelerine ilişkin kurallar getirilmiş olup, ihtiyaç duyulan acil durumlarda yolcu pilot iletişiminin istenen düzeyde sağlanması amaçlanmıştır. Balonu yerden takip eden yer



ekiplerine yönelik sertifikalı eğitimler düzenlenmesi öngörülmüş ve bu kapsamda Kapadokya MYO, THK ve Kapadokya Kaya Uçuş Okuluna eğitim yetkisi verilmiştir. Bu sayede hem yer ekiplerinin hakları korunmuş hem de yaptıkları işin bilinç seviyesi yükseltilmiştir.

Bu faaliyetlerin yanısıra, Balon taşımacılığının diğer projelerimize entegrasyonu konusunda da çalışmalar yapılıyor. Engelli yolcuların havacılık hizmetlerinden hiçbir sorunla karşılaşmadan faydalanabilmesi amacıyla yürüttüğümüz Engelsiz Kuruluş çalışmalarına sıcak hava balon işletmeleri de dahil edilmiştir. Gereklilikleri yerine getiren işletmelere SHGM tarafından Engelsiz Balon Kuruluşu Sertifikası verilerek, hizmet tarifeleri üzerinden gerçekleştirilecek tüm işlemlerinde yüzde 15 indirim uygulanmaktadır.

Diğer taraftan sıcak hava balonların su üzerinde ve gece uçuş yapabilmesi

gibi, hem sivil havacılığımızın hem de turizm sektörünün gelişimine katkı sağlayacak projeler uygulamaya geçirilmiştir. Özellikle balon filomuzdaki artışa paralel olarak ülke kaynaklarından turizme daha fazla katkı sağlanması amacıyla başlatılan yeni düzenleme çerçevesinde, Kapadokya bölgesine alternatif uçuş bölgelerinin oluşturulması, ülkemizin turizm potansiyeli taşıyan bölgelerinde ve göller üzerinde balon ile hava taşımacılığı yapılması amaçlanmıştır.

Bu çalışmalara ilave olarak Genel Müdürlüğümüz Ağustos ayı içinde revize edilen Balon Pilotluğu Lisanslandırma Talimatı çerçevesinde, balon pilotlarımızın bilgilendirilmesine amacıyla Balon Ders Kitabı hazırlamıştır. Yakın gelecekte de, balonların görsel takibi için bölgeye Balon İzleme Kulesi kurmayı planlıyoruz. Bu konuda gerekli izinler alınmış olup, kulenin kurulmasıyla birlikte ülkemiz dünyada ilk defa balonların görsel takibini yapan ülke olacaktır.

Bu düzenlemelere paralel olarak, hızlı bir gelişim süreci içinde olan balonla hava taşımacılığında hizmet kalitesi ve emniyet standartları her geçen gün daha da artmaktadır.

Ülkemizdeki balon işletmelerinin sayısı bugün itibarıyla 25'e ulaşmıştır. 2006 yılında balon işletmelerimizin sayısının sadece 8 olduğu düşünüldüğünde bu sektörde yaşanan hızlı gelişme açıkça görülecektir. Balon işletmelerimizin sayısındaki bu artış ile birlikte Türk tesciline kayıtlı balon sayısı da beş katından fazla artarak 43'ten 220'ye ulaşmıştır.

Hem sivil havacılığımızın çok yönlü gelişimine katkı sağlayan, hem de ülke turizmine katalizör etkisi yapan sıcak hava balonculuğunun uluslararası standartlar kapsamında geliştirilmesi amacıyla, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü olarak, çalışmalarımıza aralıksız devam edeceğiz.





Dr. Erman BÜYÜKGÖK
Uçuş Hekimi
Hisar Intercontinental Hospital
Havacılık Tıp Merkezi

PİLOTLARDA KOLESTEROL YÜKSEKLİĞİ

“Kolesterol yüksekliği pilotlarımızda zorunlu beslenme düzensizlikleri ve kısıtlı fiziksel aktivite şanssızlıkları ile gelişen kolesterol yükseklikleri ve vücuda olan hayati etkileridir.”

Yüzlerce yolcunun sorumluluğunu taşıyan pilotlarımızın emniyetli ve rahat bir uçuş gerçekleştirebilmeleri için beden ve ruh sağlığı tam anlamı ile kusursuz olmalıdır.

Pilotlarımızın en önemli sağlık sorunlarından birisi kolesterol yüksekliği ve buna bağlı kalp hastalıkları riskidir. Uzun menzil uçan pilotların kokpitte uzun süre hareketsiz kalması ve gidilen bölgedeki farklı yemek kültürü ile kısa menzil fakat sık uçan pilotların uyku düzensizlikleri ve beslenme dengesizlikleri kolesterol yüksekliğinde önemli sebeplerden bazılarıdır.

Koroner kalp hastalığı, dünyada her 3 ölümden 1'inin nedenidir. Türkiye'de başta gelen hastalık hali ve ölüm nedenidir. Her yıl 1.1 milyon kişi ilk myokard infarktüsü (Kalp Krizi,MI), 450 bin kişi tekrarlayan Mİ ve 500 bin kişi inme(felç) geçirmektedir.

Bu yazımda ele alacağım konu pilotlarımızda zorunlu beslenme düzensizlikleri ve kısıtlı fiziksel aktivite şanssızlıkları ile gelişen kolesterol yükseklikleri ve vücuda olan hayati etkileridir.

Kolesterol nedir?

Kolesterol vücudumuzun bütün hücrelerinde bulunan bir maddedir. Kanda fazla miktarda bulunması zararlıdır. Yağlar vücutta serbest yağ asidi, kolesterol ve



trigliserid gibi çeşitli yapılarda bulunur. Kolesterol, yağ benzeri doğal bir madde olup vücutta karaciğerde yapılır. Dışarıdan hayvansal yiyeceklerle alınır. Bitkisel yiyeceklerde bulunmaz. Doymuş yağ içeren besinlerle beslenme sonucu oluşan kolesterol yüksekliğinin oluşturabileceği en önemli risk koroner kalp hastalığı sonucu oluşan kalp krizidir.

Kolesterol neden önemlidir?

Kişinin kolesterol düzeyi ne kadar yüksekse, kalp hastası olma ihtimali de o kadar yüksektir. Kolesterol kanda serbest olarak bulunabildiği gibi lipoproteinler ile de taşınır. Bu taşınma sırasında damar çeperinde birikmesi ile riskler ortaya çıkar. Özellikle koroner damarlarda birikmesi ile damar tıkanıklığına sonrasında ise kalp kasına giden kanın azalmasına ve dolayısı ile oksijenasyonun azalmasına ve kalp krizine neden olabilmektedir. Türkiye’de birinci sırada gelen ölüm nedeni kalp-damar hastalıklarıdır. Pilotlarımızın uzun ve sürekli uçuş görevi temposunda, aynı dikkat konsantrasyonu ile yeterli dinlenmeden çalışmaları, yoğun fiziksel ve ruhsal efor sarf etmeleri, süreç zarfında beslenme düzenlerinin olmaması ve hareketsizlikleri bu riskin onlar içinde göz ardı edilemeyeceğini göstermektedir. Ailede kolesterol yüksekliği ve kalp

rahatsızlığı hikayesi olan pilotlarımızın ise konuya daha fazla önem vermesi gerekmektedir zira bu hastalık kalıtsal olarak da görülmektedir.

Kan kolesterol düzeyleri kalıtsal ve çevresel faktörlerin etkisiyle oluşur. Kolesterol metabolizmasının çeşitli halkalarında doğuştan oluşabilen farklılıklar, kişilerde yağların kan düzeylerinin de farklı olmasına yol açar. Beslenme şekli, şişmanlık, sigara kullanılması ve fizik aktivite çevresel faktörler içinde en önemlileridir. Günlük besin tüketimindeki yağ miktarı ve bileşimi, kalıtsal özelliklere göre değişen oranda kan düzeyini belirler.

Pilotlarımızın çalışma ortamlarından dolayı daha az fiziksel aktivitede bulunabilme şansızlıklarından ötürü ve öğünlerinin doymuş yağ oranı içeren besinlerden oluşması ile birlikte bu riskleri tam olarak taşımaktadırlar. Doymuş yağlar hayvansal kökenli yağlarda, tekli doymamış yağlar zeytinyağında, çoklu doymamış yağlar ise sıvı yağlarda ve doymamış yağ oranı yüksek margarinerde bulunur. Diyetteki doymuş yağlar ve kolesterol kan kolesterol düzeyini artırır. En aterojenik lipoprotein olan LDL kolesterol, tedavide primer hedef olarak

alınmaktadır. Hastanın LDL kolesterol hedefinin belirlenmesi için NCEP ATP III kılavuzunda 6 majör risk faktörü belirlenmiştir (Tablo 1).

Tablo 1. Hiperlipidemi tedavisi için majör risk faktörleri

- Sigara kullanımı
- Hipertansiyon (kan basıncı \geq 140/90 mm Hg antihipertansif ilaç kullanımı)
- Düşük HDL kolesterol düzeyi (erkeklerde $<$ 40 mg/dl; kadında $<$ 45 mg/dl)
- Ailede erken KKH öyküsü (erkeklerde $<$ 55 yaş; kadında $<$ 65 yaş)
- Yaş (erkek \geq 45; kadın \geq 55)
- HDL \geq 60 mg/dl ise yukarıdaki risk faktörlerinden biri eksilmiştir kabul edilir.

Total kolesterol düzeyinde sağlanan %1 oranında azalma, Koroner arter hastalığında %2 azalmaya neden olur. Lipid ve lipoprotein düzeylerinin sınıflandırılması Tablo 2’de görülmektedir.

National Cholesterol Education Program (NCEP) Adult Treatment Panel III

Tablo 2. NCEP ATP III kılavuzuna göre lipid düzeylerinin sınıflandırılması

Lipoprotein	Düzyey (mg/dl)	Sınıflandırma
LDL kolestrol (kötü)	$<$ 100	Optimal
	100-129	İstenen
	130-159	Sınırdan yüksek
	160-189	Yüksek
	\geq 190	Çok yüksek
Total kolestrol	$<$ 200	İstenen
	200-239	Sınırdan yüksek
	\geq 240	Yüksek
Trigliserid	$<$ 150	İstenen
	150-199	Sınırdan yüksek
	200-499	Yüksek
	\geq 500	Çok yüksek
HDL kolestrol (iyi)	$<$ 40	Düşük
	\geq 60	Yüksek (pozitif Bulgu)



Önleyici-Engelleyici Tedbirler

Tedavi edici yaşam tarzı değişiklikleri içinde yer alan diyetle, trans yağ asitleri de dahil olmak üzere doymuş yağların günlük kalorinin %7'sini geçmemesini ve yemekle alınan günlük kolesterol miktarının 200 mg altında tutulmasını önerilmektedir.

Trans yağ asitleri, ticari kızartmalarda, unlu mamüllerde ve margarinlerde de kullanılan hidrojenize edilmiş bitkisel yağların içerisinde bulunur. Alkol hem trigliserid hem de HDL kolesterol düzeylerini artırır. Bu noktada hipertrigliseridemi ve karaciğer hastalığı gibi durumların göz önünde tutulması uygun olur. Bitkisel sterollerin günde 2 gramı geçmeyen miktarlarda alınması ile LDL kolesterolün %10 civarında düşürülebildiği gösterilmiştir. Soya fasulyesi en önemli örneklerindedir.

Balık yağındaki omega-3 yağ asitlerinin yararlı etkileri vardır. İdeal kiloya inilmesi ve kilo alımını engelleyecek şekilde

fiziksel aktivite ile günlük en az 200 kkal harcanması önemlidir.

Haftada 4-6 kez 30-60 dk tempolu yürüyüş, yüzme, bisiklet ya da kişinin tıbbi kapasitesine göre koşu gibi aktivitelerin düzenli ve sürekli olarak yapılması önerilir. Bu aktivitelerin, kişi aktiviteye alıştıktan sonra şiddetinin artırılması uygun olacaktır.

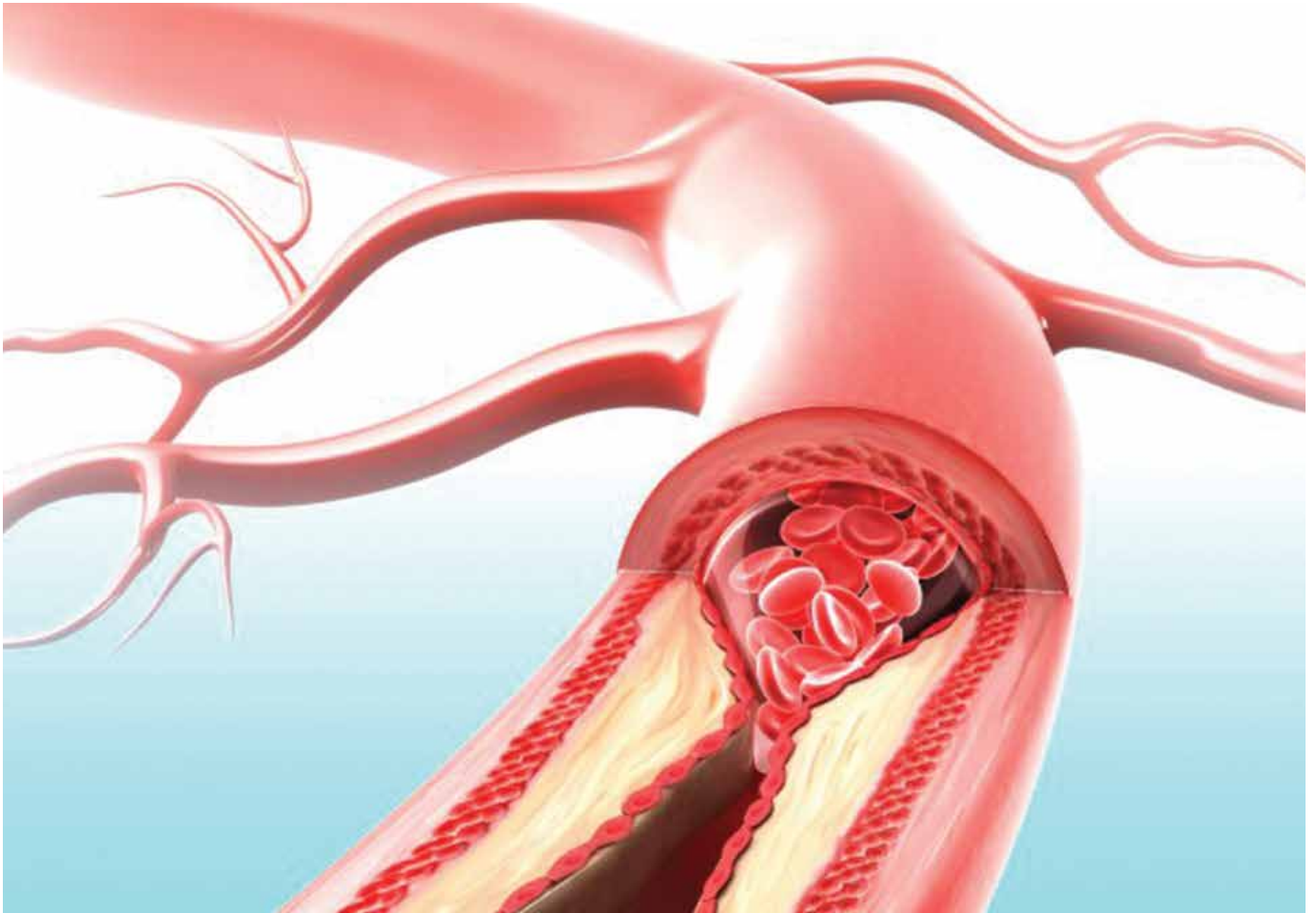
İşlenmiş et ürünleri az tüketilmeli, et üstünde ki yağ pişirmeden önce ayrılmalı, kırmızı et yerine beyaz et tercih edilmelidir. En faydalısı ise balık etidir. Karides ve kabuklu deniz hayvanlarının tüketimi kolesterolün yükselmesine neden olmaktadır. Tahıl, sebze ve meyve tüketimi artırılmalıdır. Bu besinler yağ bakımından fakir, vitamin ve posa bakımından zengindirler.

Diyet ve yaşam değişiklikleri ile kolesterol seviyesinin düşürülmesi sağlanmaz ise ilaç tedavisi düşünülmeli ve hekime başvurulmalıdır.

Tüm bu önleyici-engelleyici tedbirler

yanında sigara faktörü de ortadan kaldırılmalıdır. Sigara kolesterolün damar çeperine yerleşmesi ve damar sertleşmesine yardımcı olmaktadır. Sigara içmek ve şişmanlık iyi kolesterolü düşürürken düzenli egzersiz yükseltir. Sigara kullananlar bırakmak için profesyonel yardım mutlaka almalıdır. Zira sigaranın neden olduğu kalp hastalıkları yanında günümüzde sebep olduğu akciğer kanseri de sigarayı bırakmak için tartışılmayacak kadar ciddi bir sonuçtur.

Sonuç olarak diğer meslek gruplarında meslek performansını çok az etkileyen sağlık sorunları pilotlarımızda uçuş sırasında büyüyen telafisi zor sonuçlara neden olabilmektedir. Tüm pilotlarımız gibi genç pilotlarımızın da mesleklerinin başından itibaren periyodik muayenelerinde dikkat etmesi gereken ve ciddi sağlık problemlerine neden olabilen kolesterol yüksekliği ile birlikte diğer tüm sağlık sorunları için mutlaka uçuş hekimleri ile dirsek temasında olması önem arz etmektedir.



Bir Deimler markası



Tutku ne anlama gelir, her pilot bilir. Mercedes-Benz de...

Şimdi tüm pilotları, Mercedes-Benz Türk bayilerinde özel indirimler ve avantajlar bekliyor.
31 Aralık 2014'e kadar bir Mercedes-Benz otomobil satın alın, ikinci bir tutkunuz daha olsun.

Mercedes-Benz
İletişim Hattı
4446244

www.mercedes-benz.com.tr
www.facebook.com/mercedesbenztr



Mercedes-Benz
The best or nothing.



Uzm.Psk. Esra TANRIVERDİ

Evlilik ve Aile Terapisti
BePositive Terapi Merkezi

BAŞARI İNANÇ İŞİDİR

“ Pozitif düşüncede temel nokta, beyni olumlunun üzerine programlamaktır. Yani, başarısız olmayı değil, sadece başarmayı düşünmeliyiz. Olumsuz düşünce beynimizi kendimize karşı olumsuz çalışmaya programlayacaktır. ”

İnanç denilince akla dini ya da doktriner inançlar gelmektedir. Fakat temel anlamda inanç, yaşama anlam kazandıran, yön veren inanma, istek ve ilkedir. İnanç aynı zamanda amacımıza giden yolda, haritamız pusulamızdır. İnsanlık hep inandıklarının peşinden gitmiştir. Atatürk, Einstein, Koernik, v.s...İnsanlık tarihini değiştirenler inançlarımızı bakış açılarımızı da değiştirmiştir. Beyin kendisine ne söylenirse onu yapar ve bu da inançla olur.

Başarıya inanırsak başarırız. Eğer ki başarısızlığa inanırsak da başaramayız.” Yapabilir, çünkü yapabileceklerini düşünüyorlar” sözü bu tam da bu gerçeği anlatır. Başarıya giden yol, istediğiniz sonuçları bilmek, harekete geçmek ve başarılı oluncaya dek değişmede gereken esnekliği göstermektir. Sınırlı inançları sınırlı insanlar yaratır. Lider, çölde bile bahçe görebilen insandır. Şunu unutmamak gerekiyor ki her durumda başka olasılıklar vardır.

Pozitif düşüncede temel nokta, beyni olumlunun üzerine programlamaktır. Yani, başarısız olmayı değil, sadece başarmayı düşünmeliyiz. Olumsuz düşünce beynimizi kendimize karşı olumsuz çalışmaya programlayacaktır.

Aslına bakacak olursak başarısızlık diye bir şey yoktur, sadece sonuçlar vardır. Abraham Lincoln, Gandhi, Edison ve Atatürk buna en iyi örneklerdir.





Onlar hiçbir zaman başarısızlığı kabul etmemişlerdir.

Ne olursa olsun sorumluluğu üstlenmekten çekinmeyin. Sorumluluk her alanda başarının destekleyicisidir. Hepimiz her şeyden sorumluyuz. Başarılı bir insan başına gelen iyi ya da kötü olan herşeyi kendi yarattığına inanır. Sorumluluk almak; insanın gücünün ve olgunluğunun bir ölçüsüdür. Sorumluluk alanlar her zaman başarılı olmaya, sorumluluk almayan başarısız olmaya mahkumdurlar. Her birimiz sorumluluk alarak sonucu değiştirebiliriz. Sorumluluk almadan almadan gerçek başarıyı elde edemeyiz.

Çalışmak bir hobi olmalıdır. “Çalıştığımda rahatlıyor ve dinleniyorum. Beni esas yoran hiçbir şey yapmamak-

tır.” der Picasso. O halde işimize oyun gibi yaklaşmalıyız. Başarının sırrı mesleğimizi tatile benzetmekle mümkündür.

Başarı için en güzel hikaye Kurbağaların Yarışı'dır.

Günlerden bir gün kurbağaların yarışı varmış. Hedef, çok yüksek bir kulenin tepesine çıkmakmış. Bir sürü kurbağa, arkadaşlarını seyretmek için toplanmış. Yarış başlamış. Gerçekte seyirciler arasında hiçbiri yarışmacıların kulenin tepesine çıkabileceğini inanmıyormuş. Sadece şu sesler duyuluyormuş: “Zavallılar! Hiçbir zaman başaramayacaklar!” Yarışmaya başlayan kurbağalar kulenin tepesine ulaşamayınca teker teker yarışı bırakmaya başlamışlar. İçlerinden sadece biri inatla ve yılmadan kuleye tırmanmaya çalışıyormuş. Seyirciler bağırıyormuş. “Zav-

vallılar! Hiçbir zaman başaramayacaklar! “ Sonunda bir tanesi hariç, diğer kurbağaların hepsinin ümitleri kırılmış ve yarışı bırakmışlar. Ama kalan son kurbağa büyük bir gayretle mücadele ederek kulenin tepesine çıkmayı başarmış. Diğerleri hayret içinde bu işi nasıl başardığını öğrenmek istemişler. Bir kurbağa ona yaklaşmış ve sormuş: “İmkansız nasıl başardın?” O anda farkına varmışlar ki, kuleye çıkan kurbağa sağırmiş!

Olumsuz düşünen insanları duymayın! Onlar kalbinizdeki tüm ümitleri çarparlar!

Uzm. Psk. E.Esra TANRIVERDİ
Be Positive Psikolojik Danışmanlık
ve Psikoterapi Merkezi,
Tel : 0216 301 1503





Dr. Namık Kemal AYHAN
Dentadent Ağız ve Diş Sağlığı Merkezi

YOĞUN STRES YAŞAYANLAR UYKUSUNDA DİŞ SIKIYOR DÜNYANIN EN STRESLİ MESLEKLERİNDEN BİRİNİ YAPAN PİLOTLAR RİSK ALTINDA

“ Ağız ve Çene Cerrahisi Uzmanı Dr. Namık Kemal Ayhan Vakkaya göre farklı tedavi yöntemlerinin uygulandığı ağız ve diş sağlığında stres altında çalışan pilotların risk faktörlerinin neler olduğunu ve tedavi yöntemlerini anlattı. ”



BRUKSİZM BELİRTİLERİ

- Eşiniz, ailenizden biri veya bir yakınınız uyurken dişlerini gıcırdattığını söylüyor mu?
- Boyun ve omuzlarınızda sürekli tekrarlayan ağrılarınız var mı?
- Sabah uyandığınızda çene eklemlerinizde, yüz kaslarınızda bir yorgunluk ya da ağrı oluyor mu?
- Çenenizi açıp kapatırken olmaması gereken bir ses çıkıyor mu?
- Sabahları sıklıkla baş ağrısı ile uyanıyor musunuz?
- Diş ve diş etleriniz hassas mı?
- Gün içerisinde dişlerinizi sıkığınızı, gıcırdattığınızı oluyor mu?

Bu sorulardan yalnız ca bir tanesine bile “ evet ” yanıtı veriyorsanız, bruksizm şüphesiyle bir diş heki mine muayene olmanız gerekir.

Kişinin genellikle uykusunda bilinç dışı bir şekilde dişlerini sıkması, gıcırdatması hastalığına “bruksizm” adı verilmektedir. Baş, boyun, omuz ve çene eklemine ağrı, ağzı açılıp kapatılırken çene eklemine gelen “klik” sesi gibi başlıca belirtileri olan bruksizmin başlıca sebebi ise, yoğun stres. Başlangıçta dişlerde tahribat yaratan sonrasında çene eklemine fonksiyon bozukluğuna yol açabilen hastalık, son derece stresli bir mesleği olan pilotlarda sıklıkla görülüyor.

Günümüzde çok yaygın çünkü modern toplum negatiff getirilerinden besleniyor.

Özellikle iş hayatında olanların yakından tanıdığı gerilim, öfke, işleri vaktinde yetiştirme telaşı, hayal kırıklığı ve benzeri duyguların beraberinde getirdiği stres, bruksizmin başlıca tetikleyici unsuru olarak kabul ediliyor. Bu bağlamda “Dünyanın en stresli meslekleri” konulu araştırmaların üst sıralarından hiç düşmeyen pilotluk, bruksizmin hastalığının görülme ihtimalinin de en yüksek olduğu meslek gruplarından biri haline geliyor. Bu kadar yaygın olan bir hastalık olmasına rağmen aynı oranda bilinmiyor. Dolayısıyla hastalar, bruksizmin belirtilerini doğru tanımlayamayıp, yaşadıkları boyun, omuz, baş ve çene eklemi ağrılarının çözümünü çoğu zaman yanlış kapılarda arıyor. Ağrıya sebep olan durum ise şu şekilde gelişiyor: Çiğneme sırasında çeneye uygulanan kuvvet ortalama 30 kilogramdır. En fazla 70 kg'a çıkabilir. Bruksizmde ise bu yüklenme 400 kg'a kadar çıkabilmektedir. Gece uzun süreler boyunca ciddi baskıya maruz kalan ve bu baskıyı üretmek için çalışan bölgelerde ağrı oluşması kaçınılmazdır. Bu durumda dişlerdeki dolgu ve porselen kaplamalarda kırık, çatlak oluşabilmekte, dişleri ve varsa implantları çevreleyen (boyun) kemiklerde de erime görülebilmektedir. Hastalığın önü alınmadığı takdirde ise ağız açmada güçlük, çenenin kilitlenmesi gibi çene eklemi fonksiyon bozuklukları yaşanabilmektedir.

Düzenli diş muayenesi erken tanı için önemli!

Düzenli yapılan diş kontrolleri sırasında ağız ve dişlerin durumunda hastanın bruksizm yaşadığını anlamak mümkündür. Bu nedenle de diş muayenelerinin aksatılmamasını çok önemli.

Hastalığın başlıca belirtileri de şu şekildedir;

- Eşiniz, ailenizden biri veya bir yakınınızın uyurken diş gıcırdatıldığını söyledi mi?
- Boyun ve omuzlarınızda sürekli tekrarlayan ağrılarınız var mı?
- Sabah uyandıığınızda çene eklemınızda veya yüz kaslarınızda bir yorgunluk yada ağrı oluyor mu?
- Çenenizi açıp kapatırken olmaması gereken bir ses (klik) çıkıyor mu?
- Sabahları sıklıkla baş ağrısı ile uyanıyor musunuz?
- Diş ve diş etleriniz hassas mı?
- Gün içerisinde dişlerinizi sıkıldığınızı, gıcırdatıldığınızı oluyor mu?

Söz konusu belirtilerden yalnızca bir tanesi bile, bruksizm şüphesiyle uzman bir

diş hekimine muayene olmanız için yeterli bir neden.

Vakaya göre farklı tedavi yöntemleri devreye giriyor

Bruksizm tedavisi vakaya göre farklılıklar göstermektedir. Tedavide ilk olarak, hastanın ağız ve diş ölçüleri alınarak bir sprint (gece plağı) hazırlanır. Plak, dişler sıkılsa dahi dişlere ve çenelere ciddi yük binmesi engeller. Splintin düzenli şekilde kullanılmasıyla birlikte diş sıkma sorunu 6 ay kadar bir süre sonunda yok olabilmektedir. Tedaviyi gerçekleştiren T.M.E (Temporamandibuler Eklem Bozuklukları) uzmanı diş hekimi bazı vakalarda, çene eklemi üzerine uzmanlaşmış bir Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Uzmanı ile birlikte multidisipliner bir tedavi yöntemine gerek duyabilmektedir.





MAKALE

Kpt. Plt. Atilla DUYAR

THY/B-777
Phd-HRM

MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ YÖNETİMİ VE KAPTAN'IN ROLÜ MÜŞTERİ/YOLCU ODAKLI STRATEJİ

Havacılıkta Müşteri odaklı bir strateji, yeni müşteriler bulmaya önem vererek satın alabilecek herkese koltuklarımızı satmak yerine, müşterilerinizin mümkün olan satın alma paylarının artırılmasına odaklanmalıdır. Böyle bir stratejinin unsurları şunlar olabilir;

- Yolcular ile uzun dönemli ilişkilere önem verme
- Yüksek kalitede ürün ve hizmetler
- Yolcuları i farklılaştırma ve daha değerli olanlara daha fazla kaynak harcaması
- Yolcular ile diyalog başlatma ve sürdürme, kitle pazarlara yönelik monolog biçimindeki reklamlardan kaçınma
- Yolcuların özel alanlarına saygı duyma ve bunları koruma
- Yolcular hakkındaki bilgileri kitle pazarı için kullanma yerine bireysel olarak daha iyi müşteri biçimine getirme amaçlı olarak kullanma
- Pazar payı oluşturma yerine Yolcu payı oluşturmaya çalışma

Müşteri/Yolcu Odaklı Olmak Ne Demektir

Müşteri odaklı olmak, şirket ve tüm çalışanları olarak net eylem ve kararın sunulan ürün ve hizmetlerin müşterilere hız verecek, tatmin yaratacak biçimde planlanmasına çalışmak ve sonuçta sürekli tercih edilen bir kuruluş olabilmektir.

Müşteri odaklı olabilmenin önemli bir bileşeni müşteri tatmininin ölçümüdür. Yeni müşteri elde etmenin maliyeti mevcut müşterileri korumak için gerekli maliyetten çok daha fazladır. Dolayısıyla bir müşteri ile ilişkiler ne kadar uzun süre

etkili olarak sürdürülebilirse, o kadar karlı olacaktır.

Müşteri/Yolcu İlişkileri ve İlişkisel Paz.

Geleneksel olarak ürün, fiyat, dağıtım ve tutundurma (pazarlama karması) çalışmalarına kaldıraç görevi vererek işlemleri maksimize etmek yerine müşterileri gerçek birer değer olarak kabullenme önem kazanmaktadır.

Kalite, müşteri hizmetleri ve pazarlama birbirleriyle çok yakından bağlantılı olmasına karşın, genellikle farklı ve birbirinden ayrı biçimde yönetilmiştir. İlişkisel pazarlama yaklaşımı bunları birlikte yönetmeyi önermektedir.

Müşteri ilişkilerini kurmak, vaatlerin ve sözlerin verilmesidir. Müşteri ilişkilerini sürdürmek ise verilen söz ve vaatlerin yerine getirilmesidir.

Amaç, müşteri ile şirket arasında sağlıklı, verimli, kârlı ve güvene dayalı uzun süreli bir ilişkinin oluşturulmasıdır.

Müşterinin beklentileri, ihtiyaçları, tatmin düzeyleri ve ilgi alanları belirlenebilir ve şirket buna yönelik ürün ve hizmet sunabilme becerisini gösterebilir. Rakipler de aynı biçimde davranırsa bile, müşteriler kendilerine sunulan tüm tatmin unsurlarından hoşnut olduklarından, rakiplerle iş yapma ve yeniden öğrenme, öğretme riskine katlanmayacaklardır.



İlişkisel Pazarlama	Geleneksel Pazarlama (İşlemsel Yöneli)
Müşteriyi/yolcuyu elde tutma, sürekli kılma Üzerine odaklanma Sürekli müşteri/yolcu ilişkisi	Tek satış üzerine odaklanma
Müşteri /yolcu değeri üzerinde odaklanma	Olaylara göre, kesintili müşteri/yolcu ilişkisi
Uzun dönemli bakış açısı	Ürün özellikleri üzerinde odaklanma
Müşteri/yolcu hizmetleri üzerinde çok durma	Kısa dönemli bakış açısı
Müşteri/yolcu beklentilerini karşılamak İçin yüksek ve gerçekçi vaatte bulunma	Müşteri/yolcu hizmetleri üzerinde az durma
Tüm çalışanların özellikle uçuş ekibinin kaliteyle ilgilenmeleri	Müşteri/yolcu beklentilerini karşılamak için sınırlı vaat verme
	Sadece üretici elemanların kaliteyle ilgilenmeleri

İlişkisel pazarlama ya da bire bir pazarlama programının uygulanabilmesi için dört önemli adım vardır:

1. Müşterileri/Yolcu Belirleme:

Geleneksel olarak demografik bilgilere göre ve bölgesel ihtiyaçlara göre yapılmaktadır. Müşteri ile her bağlantı anı, yeni ve değişen bilgileri elde etmek için fırsattır

2. Belirlenen Müşterileri/Yolcuları Farklılaştırma: Müşterilerin işletme için farklı değerlere sahip olması ve farklı ihtiyaçlarının bulunmasından kaynaklanan bir zorunluluktur.Örneğin konfor uygulaması gibi.

3.Müşterilerle/Yolcular İle Etkileşime Girme; En yüksek etkinliği, uygun maliyette yapma zorunluluğu bir işletme için kaçınılmazdır. Etkinlik, zamanında ve doğru bilgilerin elde edilmesi, güncelleştirilmesi ile sağlanabilmektedir.

4. Ürün Ya Da Hizmeti Her Müşterinin/Yolcunun İhtiyacına Uygun Biçime Getirme; Bu kişiye özel kitlesel pazarlama anlayışını ortaya çıkarır. Buradaki amaç, müşterileri belirli özelliklere göre mikro düzeyde farklılaştırma ve gruplara ayırmaktır.

Etkin, dinamik ve öğrenen kuruluşun gelişimi için veri tabanlı pazarlama ile ilişkisel pazarlamanın birlikteliği zorunlu olmaktadır.

Veri tabanlı pazarlama; müşteri odaklı, bilgi yoğun ve geleceğe yönelik bir pazarlama uygulamasıdır. Müşterilerle ilgili her türlü güncel bilgi aracılığıyla, tüm müşteri ilişkileri etkin biçimde yapılabilir, değerlendirilebilir ve ölçme – değerlendirme aracılığıyla sürekli öğrenme, değişme gerçekleştirilebilir.



Veri tabanlı pazarlama yardımı ile geliştirilecek “müşteri/yolcu yönetim programları” üç temel amaca hizmet eder:

- Uygun Yolcu /müşterilerin kazanılması
- En iyi Yolcu/müşterilerin sürekli kılınması
- Eski ve bizi terk etmiş Yolcu/müşterilerin geri dönüşünün sağlanması

Teknoloji, rekabet ve küresel pazarlama gelişmesi sonucu, günümüz müşterileri çok daha fazla sayıda ürün ve hizmet seçeneği arasından tercihlerini yapmakta ve kendilerine daha iyi hizmet seçeneği arasından tercihlerini yapmakta ve kendilerine daha iyi hizmet verene yönelmektedirler. Yeni gelişmeleri bu açıdan değerlendirdiğimizde önemli göstergeleri kısaca şöyle belirtebiliriz;

- Artık müşterilere ne sattığımız değil, onların ne aldığı ve neden aldığı önemlidir.
- Müşteriler kendilerine bir şeyler satılmasını sevmemektedirler.
- “Ürünü müşteriye satarım, işim biter” anlayışı yerine “müşteri hizmetkarlığı” davranışı öne çıkmaktadır
- Yüksek kaliteli ürün ve hizmet ile müşteri ilişkilerini, müşteriler hakkında elde edilen detaylı, güncel bilgilerle sürekli geliştirmek vazgeçilmez öneme sahiptir.
- Personelin değeri ve eğitimi çok önem kazanmaktadır
- Müşteri/yolcu odaklı hale gelen şirketler, ürünleri, süreçleri ve hizmetleri müşterinin kalite ve tatmin beklentilerine uyacak biçimde, gerçekleştirmeyi sürdürerek, kendilerini diğer havacılık şirketlerinden farklılaştırabilmektedirler.

Tüm havacılık şirketlerinin uğraş alanlarından olan kalite/emniyet kavramı ve anlayışının odak noktası, ürün kalitesinden, süreç kalitesine ve ondan da en son noktadaki (uçak içi) ilişki kalitesine doğru gelişmektedir.

Kaptan Yönetimine İlişkin Tutumlar

Uçuş yönetimi, liderlik ve emir komuta sorumluluğu, bir uçuş operasyonu esnasında uçuş ekibinin ortak sorumluluğuna olan inancı olarak tanımlanmıştır Belirli bir durumda lider olan kişi, o da kaptan-



dır; fikirleri ve eylemleri ile başkalarının düşünce ve davranışlarını etkileyen bir kişidir. Dolayısıyla, lider değişimin bir ajanıdır. Lider kendisini amaçları gerçekleştirebilmek için sorumlu hisseden kişidir. Liderlik sadece pasif bir statü veya belirli bireysel özelliklerin bir araya gelmesi sonucu sahip olunan olgu değildir.

Genel olarak, uçuşta kaptan liderlik kavramının birçok yönü vardır. Liderlik operasyonu yönlendirme kabiliyeti ve grubun faaliyetlerini koordine ederek onları bir takım olarak birlikte görev yapmaya, çalışmaya teşvik yeteneğidir.

Genel olarak Liderlik bir grubun kaynaklarını kontrol etme konumunda olmayı da içermektedir. Bu grup, bir basketbol takımı, bir ameliyat ekibi, bir bakım ekibi veya bir uçak ekibi veya yolcusu da olsa süreç benzerdir.

Liderlikte otoritenin ikinci önemli bir işlevi vardır. Otoritenin, kaptan ve yolcu ilişkilerinin göreceli olarak güç ve şiddet bağlamında problemler ve acil durumlarda karşı karşıya gelmesinin bir ifadesidir.

Zira, uçağın problem kaynaklarından biri de yolcudur. Yolcu problemleri hem uçuş emniyetine hem de operasyona direkt etki eder yolcunun yönetiminin sadece kabin ekiplerinin sorumluluğuna doğru kaydırılması 4 ayaklı bir masanın bir ayağını kırmak gibidir. Emniyetli bir uçuş operasyonu için kaptan ve diğer yönetim elemanları arasında dengeli ve gerçekçi bilgi akışı sağlanmalıdır.

O halde, kaptanın ve uçuş ekibini ikincil sorumluluğu her şartta yolcuu uçusun genel ortamı ve disiplininde hizmet kalitesini düşürmeden şirket ve havacılık standartlarına göre yönetmektir.

TriBeca

CAFE BAR LOUNGE

*Tribeca; Akbatı AVM'den sonra
şimdi de Aqua Florya AVM'de.*

Sürprizlerimiz için bizi sosyal medyadan takip edebilirsiniz.



TribecaCafeLounge



TribecaCafe



TribecaCafeLounge

www.tribeca-tr.com

İSTANBUL: Tribeca Yeniköy, Tribeca Akatlar, Tribeca Nişantaşı, Tribeca Akbatı AVM, Tribeca Aqua Florya AVM

ANKARA: Tribeca Panora AVM



HAVACILIK

Melike Kuvvet

AREL Üni. MYO
Sivil Havacılık Bölümleri Öğretim Görevlisi
Pilot

HAVACILIK VE İNSAN

Havacılığın gelişimi aynı zamanda insanın kendi sınırlarını genişletmesine ve kendi yeteneklerini sergileyeceği yeni iş sahalarının oluşumuna neden olmuştur. Havacılığın temeli uçuş ve yer emniyetidir. Uçuş ve yer emniyetinin ana unsuru da insandır. Emniyetin teşkilinin ve devamlılığının aynı zamanda görevlerin sürdürülebilmesi sürecinde insan kaynaklı sorunları kazaya dönüşmeden önce çözmek için çeşitli sistemler geliştirilmiştir.

“Ekip Kaynak Yönetimi” (Crew Resource Management) insanla ilgili geliştirilen bu modellerin içinde en çok kabul görenidir. Modelin en önemli bileşeni ise İLETİŞİM’dir. Ne yazık ki ülkemizde iletişim eksikliği nedeni ile pek çok sorun yaşanmaktadır. Makam ve mevkii ne olursa olsun iletişim ve kendini ifade bozukluğu ekip çalışmasının bozulmasının en büyük nedenidir.

Havacılıkta insan faktörünün herhangi bir emniyetsizliğe neden olabilmesi için illa pilot ya da operatör olması ya da havaalanında havayolunda görevli bir personel olması gerekmez, herhangi bir yolcu bile büyük kazaların temelini oluşturabilir. Bu nedenle insan faktörlerini tamamen kontrol etmek, denetlemek ve muhtemel kazaları tamamen önlemek imkansızdır. Ancak amaçlanan şey kontrol edilebilir insan hatalarının ortadan kaldırılması ve kontrol edilemeyenlerinin sayısının minimuma indirgenerek kaza olasılığının da en aza indirgenmesidir.

İnsan kaynaklı hataların yönetilebilmesi ve kaza ihtimallerinin en aza indirilebilmesi için özellikle personelin motivasyon ve enerjisinin yüksek tutulması, iletişim eksikliklerinin giderilmesi, dinlenme periyotlarının çok iyi takip edilmesi, iş yükü- maaş dengesinin çok



iyi ayarlanması, görevlendirmelerin iyi yapılması, eğitimlerin ve uygulamaların devamlılığının sağlanması, aidiyet duygusunun güçlendirilmesi, takdir ve cezalarda adaletin sağlanması vb. birçok konunun hassasiyetle takip edilmesi gerekmektedir. Çünkü havaalanı, uçak ve aprondaki her personel bireysel olarak havacılık emniyetini temsil etmeli ve kendi başına bir emniyet denetim yetkilisi olduğunu hissetmelidir. Bu sorumluluk duygusu ve profesyonel bakış açısı kişileri motive edecek ve olası pek çok hatayı ve sonrasında oluşabilecek kazayı da önleyecektir.

Havacılıkta bir kuş bile uçak düşürebiliyorsa insan hiç de küçümsenmeyecek bir yeredir. O zaman insan faktörünün davranışsal bozukluklarını da tespit etmek ve önlemek kaçınılmazdır. Özellikle kokpit içindeki kaptan pilotun bu ilişkileri

yönetme rolü çok önemlidir. Kokpit ekibine karşı aşırı rahat ve umursamaz davranan özgürlüğü bir kaptan mı, söylediklerinin yapıp yapılmadığını takip eden ve yapılmadığında uygun bir dille uyarıcı bir kaptan mı, kendini kaf dağının tepesinde bir kral gibi gören bir kaptan mı, yoksun sürekli sert komutlar veren bir kaptan mı? Şüphesiz aynı soruları yer hizmetleri, bakım hizmetleri ve operasyondaki bölümlerin şefleri için de sormak gerekir. Ancak buradaki kaptan modellerinin her birine örnek olabilecek davranışta birçok birey görev yapmaktadır. Peki en ideal davranış tarzı hangisidir?

En ideal davranış tarzı kaptanın uçağın ve yolcuların, dolayısı ile görev sorumluluğunun bilincinde davranarak, ekibi rehavete ve disiplinsizliğe itecek kadar aşırı olmayan bir özgürlük ve inisiyatif ekibine tanıyan, bilgisi sevgisi ve



yetenekleri ile ekibin saygı ve takdirini kazanmış, ekibine güven veren ve görevin uygulanması ile ilgili gereken iş disiplinine sahip bir kişilik sergilemesinden geçmektedir. Aksi takdirde ekipte görev, sorumluluk ve disiplin konularında büyük zafiyetler oluşmakta ve hepsi kaza ile sonuçlanmasa da havacılık sektörü bu hatalar yüzünden zarara uğramaktadır.

Son yıllarda ülkemizde yaşanan en büyük insan faktörü sorunlarından biri de İngilizce'dir. Havaalanı ve havayollarında görev alan personelin İngilizce konusunda yaşadığı sorunların yanı sıra bir de yurtdışından gelen pilotların kokpit içi konuşmalarında yaşanan sorunlar eklenmiştir. Kokpit içi işlemlerin birçoğu Türk personeli olan Türk uçaklarında acil durumlarda verilmesi gereken reaksiyonların yabancı pilotlar tarafından anlaşılmasının Türk pilot ve personellere göre çok daha geç olduğu görülmüştür. Şüphesiz bir saniyelik zamanın bile havacılıkta hayati önemi olduğu bilinmektedir.

Ana dil unsuru nedeni ile de uçak içinde oluşan acil bir durumu hemen yabancı pilota aktaran Türk kabin memurunun İngilizcesi, Alman olup da İngilizce anlamaya çalışan bir pilotla karşılaşınca ortaya birçok yanlış anlama çıkarabileceği gibi algılama ve idrak etme sürelerini de uzatmaktadır. Amerika'da Amerikalı pilot ve Amerikalı kule operatörü arasında geçen konuşmada sadece tek bir kelimenin yanlış anlaşılması sonucu meydana gelen Tenerife faciası bunun en çarpıcı örneğidir. Bu nedenle havacılık İngilizcesinin ana dil seviyesinde olması ve bu eğitimlerin profesyonel kurumlarca denetlenmesi de insan faktöründen doğacak hata ve kazaların önlenmesinde bir etken olacaktır.

Ayrıca Türk havayolu şirketlerinin eğer mümkünse aynı seviyede olan pilotların ve personel adaylarının içinden Türk pilot ve personellere öncelik vermeleri hem Türk Havacılığının gelişimine hem de iletişim hatalarının önlenmesine katkı sağlayacaktır.

İnsan faktörleri ile ilgili bir diğer sorun da kalifiye personel ihtiyacıdır. Kalifiye personelin eğitimleri ve yetiştirilmesi yıllar almaktadır. Maliyet ve zaman bakımından çok emek isteyen bu eğitimler sonucunda istenilen verimi alabilmek çok önemlidir. Özellikle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün son yıllarda yaptığı



reformlarla havacılıkta kalifiye personel çalıştırılmasının gerekliliği anlaşılmış, YÖK ile yapılan çalışmalarla açılan üniversitelerin ilgili bölümleri sektöre ihtiyaç duyulan kalite ve bilgi seviyesinde personel yetiştirme amacı ile eğitim vermeye başlamışlardır. Ayrıca lisanslama çalışmaları da çok hızlandırılmış, havacılık personelinin yetkilendirilmesi ve yetkili olduğu alanda hizmet vermesi ve görmesi gereken periyodik eğitimleri belirlemede çok yol kat edilmiştir.

Türkiye hizmet vermekte olan 51 havaalanı, yapılmakta olan yeni ve gelişmiş havaalanları, hali hazırda Dünya'da mar-

ka haline gelen havayolu şirketleri, eğitim ve bakım kuruluşları ile sivil havacılık alanında Dünya'nın en hızlı büyüyen pazarlarından biri haline gelmektedir. Bu nedenle yetişmiş kalifiye personel ihtiyacı ve havacılık alanında yapılacak araştırma ve proje faaliyetlerinin artması, CRM'in kurumlardan bireylere kadar inmesi ve emniyet bilincinin personelin de ötesinde yolculara kadar aşılması gerekmektedir.

Sonuç olarak havacılık emniyet ve insan üçlüsünün oluşturduğu mükemmel birlik tüm insanlığa hizmet ve uçuş olarak dönmektedir. Emniyetli ve mutlu uçuşlar...



HAVACILIK'TA İLKLER

• İlk Çizim:

Havacılık alanında hava araçlarına ait ilk kabul edilen çizimler 1400'lü yıllarda Leonardo Da Vinci'ye aittir. Da Vinci'nin yaklaşık 150 kadar uçan araç projesi vardır.

<http://museografo.com>

• İlk Sıcak Hava Balonu:

Kağıttan yapılmış ilk balon Montgolfier kardeşler tarafından Paris'te uçurulsa da ilk insanlı balon uçuşu Platre de Rozier tarafından gerçekleştirilmiştir.

[<http://www.bilim.org/21-kasim.html>]

• İlk Paraşüt Atlayışı:

Paris'te André-Jacques Garner'in çadır bezinden yaptığı paraşütle bir balondan atlaması ile gerçekleşmiştir.

• İlk Hava Gemisi (Zeplin):

1852'de Henry Giffard kontrol edilebilir zeplinin mucididir.

<http://www.faydalibilgiler.com/nerdir/ilk-zeplin.html?Kelime=ilk%20zeplin>

• İlk Sabit Kanat Uçuşu:

M. Luis ve Felix du Temple tarafından 1874'de gerçekleştirilmiştir.

• İlk Yolculu Uçak Uçuşu:

1908'de Leon Delagrangé'in yanına bir yolcu alması ile gerçekleşti.

• İlk Askeri Hava Saldırısı:

Dünya'da en çok saldırılan milletlerden biri olarak İmparatorluk sınırları içinde kalan Trablusgarp'a İtalyanlar tarafından 1911'de yapıldı.

• İlk Havadan Gece Saldırısı:

Yine Türk topraklarına, Aziziye bölgesine 1911'de ilk hava saldırısından yaklaşık 1 ay sonra İtalyanlarca gerçekleştirilmiştir.

• İlk Türk Pilotları:

1911'de Fransa'da eğitime gönderilen ve 1912'de pilot olan Yüzbaşı Fesa Bey ve Teğmen Yusuf Kenan Bey'dir.

• İlk Türk Havaalanı:

1912'de Mahmut Şevket Paşa'nın emri ile Yeşilköy ile Sefaköy arasında inşa

edilmiştir. Bir çim pist ve iki hangarı da içeren bu yapı ülkemizin ilk havaalanı olmuştur.

• İlk Türk Uçuş Okulu:

1912'de açılan Hava Okulu pilot subay yetiştirerek Türklerin ilk uçuş okulu olmuştur.

• İlk Türk Tayyaresi:

Türk havacılığının en tarihi isimlerinden olan Vecihi Hürkuş tarafından ilk Türk uçağı 1924'te İzmir'de yapılmıştır. Ancak tescil sorunu yüzünden uçağın uçuşuna hiç izin verilmediği gibi Vecihi Hürkuş deneme uçuşu yaptığı için cezalandırılmış ve Hava Kuvvetleri'nden de istifa etmek zorunda kalmıştır.

• İlk Türk Havayolu Uçuşu:

Vecihi Hürkuş tarafından 1927'de 14 kişilik Junkers G-24 ve 6 kişilik Junker F-13'ler ile Ankara-Kayseri arasında gerçekleştirdiği uçuşlar ülkemizin ilk havayolu uçuşları olarak kabul edilmektedir.

Junkers G-24 [<http://listelist.com/ilk-turk-ucak-yapan-vecihi-hurkus-hikayesi/>]

• İlk Türk Uçak Fabrikası:

1928'de 120 Alman ve 50 Türk personelin çalıştığı fabrika Kayseri'de açılmıştır. Ancak Almanlar Türkiye'yi Osmanlı İmparatorluğu'nda olduğu gibi kullanmayı umuyorlardı ve Türkiye'nin tüm Boksit ve petrol depolarında Almanya'nın haklarının olduğu iddiasının olduğunu ileri sürüyorlardı. Bu nedenle fabrika Alman ortaklığında çalışmamış, fabrika Milli Savunma Bakanlığı'na oradan da Hava Müfettişliği'ne devredilmiş ve 15 adet tamamen metalden hava gücünün ilk telsiz uçakları olan Junkers A-20 imal edilmiştir. 1932'de Amerikan Curtis-Wright firması ile ortaklık kurmuş ve 112 adet çeşitli modellerde uçak montajı ve imali yapılmıştır. 1939'da fabrikanın hava kuvvetlerine devri ve Marshall yardımı ile fabrika kapanmıştır.

Türk Junkers A-20'lerinden biri [www.fliegerweb.com]

• İlk Türk Sivil Pilot Okulu:

1932'de Vecihi Hürkuş tarafından kurulmuş ve ilk olarak ikisi bayan 12 pilot

adayı ile eğitime başlamıştır. Öğrencilerin eğitim boyunca hiçbir kazaları olmamıştır.

Türk Havacılığının öncülerinden Vecihi HÜRKUŞ

• İlk Türk Sivil Havacılık Kurumu:

Türk Gençlerine havacılığı sevdirmek ve havacılıkla ilgili eğitimleri vermek amacı ile ATATÜRK'ün emriyle Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur. 1935 yılında kongre kararı ile adı "Türk Hava Kurumu" (THK) olarak değiştirilmiştir. Yine İLK TÜRK KADIN SAVAŞ PİLOTU olan Sabiha Gökçen de burada yetişmiştir.

Sabiha Gökçen'in Balkan Turu-1938 [<http://www olenikolajsen.com/TURKISH%20FORCES%202004/THK%20fotos.htm>]



TriBeca

CAFE BAR LOUNGE



*Tribeca; Akbatı AVM'den sonra
şimdi de Aqua Florya AVM'de.*

Sürprizlerimiz için bizi sosyal medyadan takip edebilirsiniz.



TribecaCafeLounge



TribecaCafe



TribecaCafeLounge

www.tribeca-tr.com

İSTANBUL: Tribeca Yeniköy, Tribeca Akatlar, Tribeca Nişantaşı, Tribeca Akbatı AVM, Tribeca Aqua Florya AVM

ANKARA: Tribeca Panora AVM

Ebola: World Health Organization declares a Public Health Emergency

The World Health Organization has declared a Public Health Emergency of International Concern (PHEIC) under the International Health Regulations (IHR) with regards to the Ebola Virus Disease (EVD). Please find below an electronic bulletin issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO):



International Civil Aviation Organization

ELECTRONIC BULLETIN

For information only

EB 2014/54

14 August 2014

Ebola Virus Disease (EVD) – WHO declares a Public Health Emergency of International Concern (PHEIC) under the International Health Regulations (IHR)

- The World Health Organization (WHO) has established an Emergency Committee (EC) on Ebola Virus Disease (EVD) and the WHO Director General, Dr. Margaret Chan, announced on 8 August that the EVD outbreak in West Africa is a “Public Health Emergency of International Concern” (PHEIC) under the International Health Regulations (IHR) (<http://www.who.int/ihr/publications/9789241596664/en/>).
- The Ebola outbreak involves transmission in Guinea, Liberia, Nigeria, and Sierra Leone. As of 4 August 2014, countries have reported 1711 cases (1070 confirmed, 436 probable, 205 suspect), including 932 deaths. This represents the largest recorded EVD outbreak.
- As well as considering whether or not a PHEIC should be declared, the Emergency Committee provided recommendations concerning the future management of the disease, some of which impact the aviation sector (<http://www.who.int/mediacentre/news/statements/2014/ebola-20140808/en/>).
- ICAO is communicating with WHO, International Air Transport Association (IATA), Airports Council International (ACI) and other stakeholders to assist with the implementation of relevant Emergency Committee Recommendations.
- Travel and Trade restrictions**

The current WHO position on travel and trade restriction is that there should be no general ban on international travel or trade. Some States have issued travel advisories that recommend avoidance of non-essential travel to the three primarily affected States – Guinea, Liberia and Sierra Leone (e.g. <http://wwwnc.cdc.gov/travel/notices/warning/ebola-guinea>).

Some airlines have ceased operations to these three States, by their own decision or under direction of national civil aviation authorities.
- Other aviation-related Recommendations from the Emergency Committee**

States with Ebola transmission

Exit screening

“States should conduct exit screening of all persons at international airports, seaports and major land crossings, for unexplained febrile illness consistent with potential Ebola infection. The exit screening should consist of, at a minimum, a questionnaire, a temperature measurement and, if there is a fever, an assessment of the risk that the fever is caused by EVD. Any person with an illness consistent with EVD should not be allowed to travel unless the travel is part of an appropriate medical evacuation”.

- 2 -

International travel

“There should be no international travel of Ebola contacts or cases, unless the travel is part of an appropriate medical evacuation. To minimize the risk of international spread of EVD:

- Confirmed cases should immediately be isolated and treated in an Ebola Treatment Centre with no national or international travel until 2 Ebola-specific diagnostic tests conducted at least 48 hours apart are negative;
- Contacts (which do not include properly protected health workers and laboratory staff who have had no unprotected exposure) should be monitored daily, with restricted national travel and no international travel until 21 days after exposure;
- Probable and suspect cases should immediately be isolated and their travel should be restricted in accordance with their classification as either a confirmed case or contact.”

Medical care of airline crews and staff working in affected States

“States should ensure that appropriate medical care is available for the crews and staff of airlines operating in the country, and work with the airlines to facilitate and harmonize communications and management regarding symptomatic passengers under the IHR (2005), mechanisms for contact tracing if required, and the use of passenger locator records where appropriate.”

All States***Provision of advice to Travellers***

“States should provide travelers to Ebola affected and at-risk areas with relevant information on risks, measures to minimize those risks, and advice for managing a potential exposure”.

Management of Ebola cases

“States should be prepared to detect, investigate, and manage Ebola cases; this should include assured access to a qualified diagnostic laboratory for EVD and, where appropriate, the capacity to manage travelers originating from known Ebola-infected areas who arrive at international airports or major land crossing points with unexplained febrile illness”.

Evacuation and Repatriation

“States should be prepared to facilitate the evacuation and repatriation of nationals (e.g. health workers) who have been exposed to Ebola.”

7. Aviation and public health sector collaboration

One of the main requirements of an effective public health preparedness plan and response in the aviation sector is to ensure that efficient lines of communication are established between the two sectors. If not already done, it is recommended that the national focal point responsible for management of aviation related emergencies establish contact with the competent authorities at points of entry (aerodromes) and the WHO International Health Regulations (2005) National Focal Point (NFP). The national Ministry of Health should be able to provide contact details of both entities.

Enclosure:

Information sources

Issued under the authority of the Secretary General



ATTACHMENT to EB 2014/54

Information on Preparedness Planning and Response in the Aviation Sector

Information sources

Information on preparedness planning and response in the aviation sector for the management of a communicable disease available from the websites of ICAO, IATA and ACI.

From the ICAO CAPSCA References web page (<http://www.capsca.org/CAPSCARefs.html>):

- The “ICAO Template for an Aviation Public Health Emergency Preparedness Plan” provides guidance on how to develop a preparedness plan for aviation
- A simple method to identify an on board case of communicable disease, including EVD, for use by cabin crew is Annex 9 – *Facilitation*, paragraph 8.15, Note 1. This is duplicated in the health part of the Aircraft Declaration (a Annex 9 of the IHR (2005)). See “ICAO Health Related Documents”
- Communication procedures for the pilot in command and air traffic controllers for notifying the public health authority destination are stated in Annex 9, paragraph 8.15, and Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management Chapter 16. See “ICAO Health Related Documents”
- A “Public Health Passenger Locator Form (PLF)” and “Guidelines on completing the PLF” for contact tracing potentially exposed travellers

From the IATA Air Transport and Communicable Diseases web Page

(<http://www.iata.org/whatwedo/safety/health/Pages/diseases.aspx>):

- Guidance on the management of an on-board case of suspected case of communicable disease, including EVD and other relevant topics are available on this web page

From the ACI Health Documentation web page

(<http://www.aci.aero/About-ACI/Priorities/Health/Documentation>):

- Airport preparedness guidelines for outbreaks of communicable disease and guidance on business continuity management is available

The above general information can be modified for EVD as necessary, as determined by WHO, other international public health agencies (e.g. US Centers for Disease Control and Prevention (<http://www.cdc.gov/>) and the European Centre for Disease Prevention and Control (<http://www.ecdc.europa.eu/en/Pages/home.aspx>)) or national public health authorities.

Information from the World Health Organization website

A Fact Sheet on Ebola and FAQs are provided on these web pages:

<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs103/en/>

<http://www.who.int/csr/disease/ebola/faq-ebola/en/>

WHO provides guidance on implementation of the International Health Regulations (2005) at ports, airports and ground crossings at:

http://www.who.int/ihr/ports_airports/en/

— END —



EBOLA: DÜNYA SAĞLIK ÖRGÜTÜ HALK SAĞLIĞI İÇİN ACİL DURUM İLAN ETTİ.

“ Ebola Virüsü (EVD)-Dünya Sağlık Örgütü (WHO) Acil Uluslararası Halk Sağlığı (PHEIC) Tüzüğü çerçevesinde halk sağlığı önemi açısından acil durum ilan etti. ”

Uluslararası sağlık düzenlemeleri gereği (IHR)

1- Dünya Sağlık Örgütü Ebola virüsü (EVD) üzerine Acil Durum Komitesi (EC) oluşturulmuş olup Dünya Sağlık Örgütü Genel Direktörü Dr. Margaret Chan, 8 Ağustos tarihinde Batı Afrika'da patlak veren Ebola virüsünün (EVD)Uluslararası Sağlık Tüzüğü gereğince (IHR), toplum sağlığını tehdit eden uluslararası acil durum sinyali gerektiren bir konu olduğunu açıkladı.

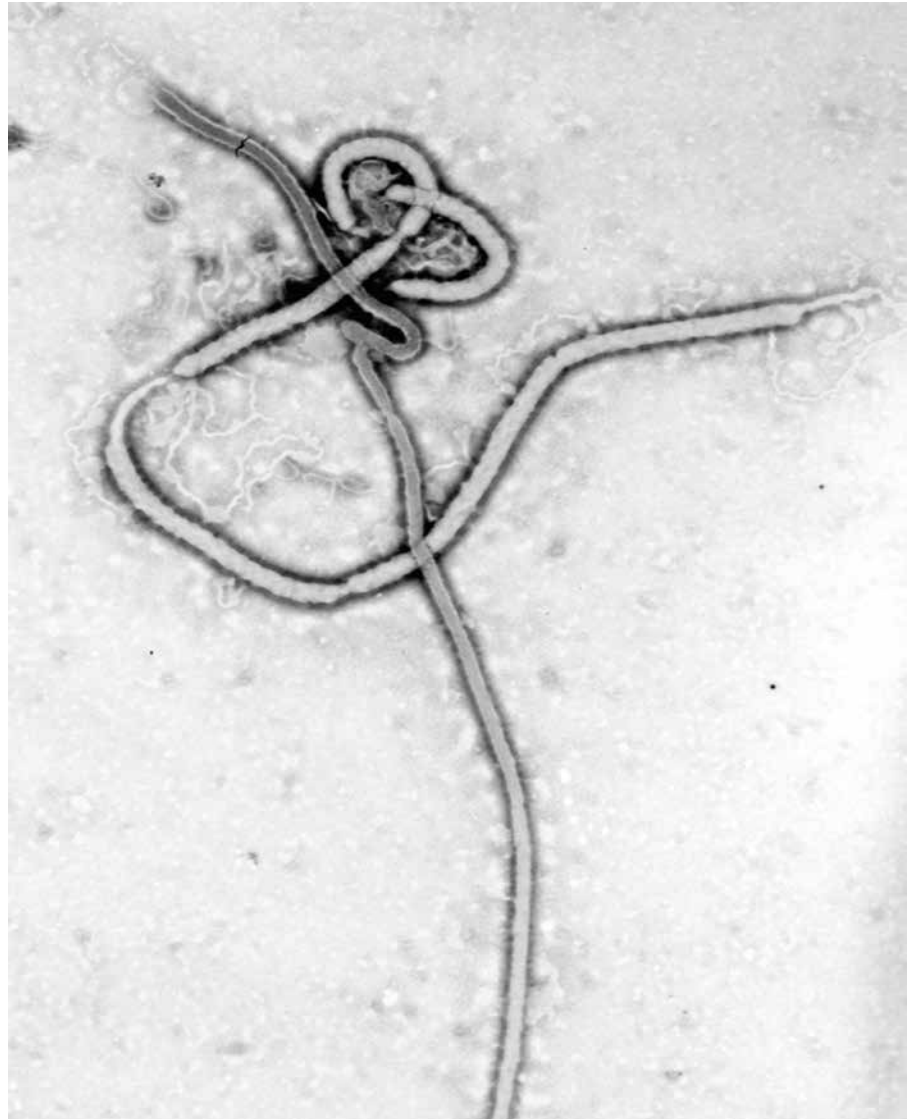
<http://www.who.int/ihr/publications/9789241596664/en/>

2- Ebola virüsü Gine, Liberya, Nijerya ve Sierra Leone'de görülmüştür. 4. Ağustos 2014 tarihi itibarıyla 1711 vaka bildirilmiştir. (1070 onaylanmış, 436'sı olası, 205 ise şüpheli bulunmaktadır.) Bu vakalardan 932'si ölümlle sonuçlanmıştır. Bu tarihte kayda geçen en yüksek rakamı göstermektedir.

3- Uluslararası Sağlık Alarımının (PHEIC) ilan edilip edilmemesi gözden geçirirken, Acil Durum Komitesi (EC) hastalığın gelecekteki yönetimine ilişkin tavsiyeler vermiştir ki bu havacılık sektörü açısından da önemlidir.

<http://www.who.int/mediacentre/news/statements/2014/ebola-20140808/en/>.

4- Uluslararası Sivil Havacılık Kurulu (ICAO), ilgili Acil Durum Komitesi tavsiyelerinin uygulanması noktasında destek alma amacıyla Dünya Sağlık Örgütü-



tü (WHO), IATA, ACI ve diğer paydaşlarla iletişim içerisinde.

5. Seyahat ve Ticaret Kısıtlamaları

Dünya Sağlık Örgütü'nün seyahat ve ticaret kısıtlamalarına ilişkin mevcut görüşü bu noktalarda herhangi bir genel yasağın şu an için gerekli olmadığı yönündedir. Bazı devletler çok gerekli olmadığı müddetçe bu 3 ülkeye –Gine, Liberya ve Sierra Leona'ya seyahat etmekten kaçınılması gerektiğine ilişkin bilgilendirici reklam yayınlamıştır.

(<http://wwwnc.cdc.gov/travel/notices/warning/ebola-guinea>)

Bazı ülkeler kendi kararlarına veya ulusal havacılık yetkililerinin talimatları sonucunda bu ülkelere olan uçuşları durulmuştur.

6. Acil Durum Komitesi'nden (EC) havacılık sektörüne ilişkin diğer öneriler Ebola virüsü görülen ülkelerde "çıkış" taraması yapılması

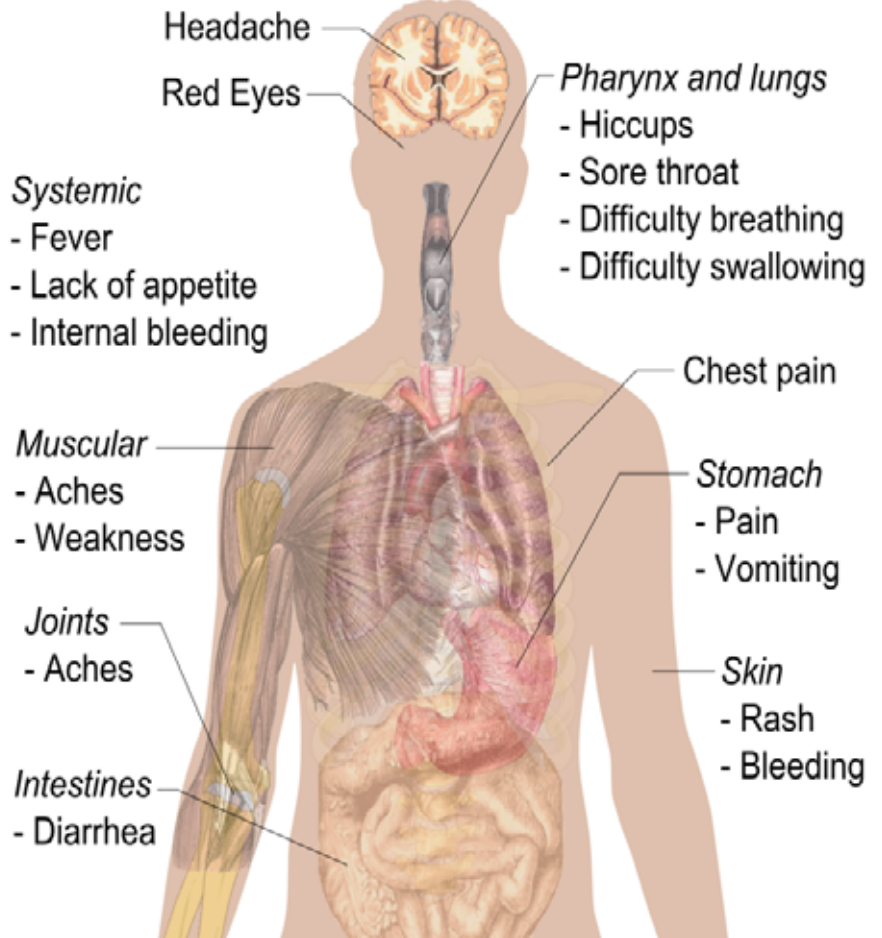
"Devletler uluslararası havalimanlarında, deniz limanlarında ve ülke sınır noktalarında Ebola enfeksiyonu semptomları gösteren veya benzeyen potansiyel hastalıklı kişiler üzerinde "tarama" yapmaları gerekmektedir. Çıkış taraması minimum standartlarda sorum formu doldurarak, ateş ölçme yapılarak ve eğer ateş tespit edilirse ateşin Ebola virüsünden mi kaynaklandığı değerlendirilerek yapılmalıdır. Kişi Ebola virüsü taşıyorsa tıbbi tahliye haricinde seyahat etmesine müsaade edilmemelidir.

7. Uluslararası Seyahat

"Ebola virüsü (EVD) ile temas etmiş bir kişi tıbbi tahliye hariç seyahat etmemelidir. Ebola virüsünün uluslararası düzeyde yayılmasını engellemek için:

- Enfekte olmuş kişiler anında izole edilip Ebola Tedavi Merkezlerinde tedavi başlanmalıdır. Kişinin, minimum 48 saat aralıklarla yapılmış 2 ayrı Ebola testinden negatif sonuç çıkmasına kadar ülke içinde veya uluslararası seyahat etmesine müsaade edilmemelidir.
- Enfekte olmuş kişi /kişilerle temas eden kişi / kişiler (korunmasız şekilde virüse maruz kalmış sağlık görevlileri ve laboratuvar çalışanları) günlük olarak denetlenmeli ve temas gününden başlayarak 21 gün

Symptoms of Ebola



boyunca ülke içinde olduğunca kısıtlı bir şekilde seyahat edebilmeli, ülke dışına seyahati yasaklanmalıdır.

- Olası veya şüpheli vakalarda kişi anında izole edilmeli ve seyahat izni Ebola'ya temas veya enfekte olup olmamasına ilişkin sınıflandırmaya uygun bir şekilde tespit edilmelidir.

Havayolu mürettebatının ve virüs altındaki ülkelerdeki havayolu çalışanlarının tıbbi bakımı.

"Devletler virüsün görüldüğü ülkelerde çalışan personelleri ve havayolu mürettebatının gerekli tıbbi yardımı alabileceğini güvence altına almalı ve havayollarıyla ortaklaşa çalışmalıdır. IHR altındaki semptomik yolculara, temas tespitindeki mekanizmalara ve gerekirse

yolcunun bulunduğu yerleri belirleyici kayıtların kullanılmasına ilişkin iletişim kurmalı ve birlikte yönetmelidir."

Tüm Devletler

Devletlerin seyahat eden kişilere tavsiye vermesi / bilgilendirilmesi

Devletler, Ebola virüsü görülen ve risk bölgelerine seyahat eden vatandaşlarına risklere, bu risklerin en aza indirilmesine ve olası bir temas halinde neler yapabileceğine ilişkin bilgilendirilmelidir.

Ebola vakalarının yönetimi

"Devletler Ebola vakalarını tespit etme, araştırma ve yönetme konusunda hazırlıklı olmalıdırlar. Ebola virüsü tespit laboratuvarlarına erişimleri olmalı ve gerekli durumlarda Ebola virüsü enfekte olmuş ülkelere gelen kişileri havaalanlarında ve gümrük kapılarında yönetebilmelidir.

Tahliye ve Ülkeye İade Etme.

Devletler Ebola virüsü ile temas etmiş kişileri (örneğin: Sağlık çalışanları ülkelere iade etme ve tahliye etme konularında hazırlıklı olmalıdır”

Havacılık ve sağlık sektörlerinin işbirliği

Halk sağlığının etkin bir şekilde korunmasına ilişkin planlamanın birincil gerekliliği havacılık sektörüyle etkin bir iletişimi sağlamaktır. Eğer hala bu iletişim sağlanmadıysa, ulusal odak noktaları, havacılığa ilişkin acil durum yetkilileri ile giriş noktalarındaki yetkililer ve Dünya Sağlık Örgütü ve ulusal odak noktaları arasında iletişimi kurma konusunda sorumlu olup ve bunu mutlaka yerine getirmesi tavsiye edilmektedir.

EB 2014/54 EKİ

Havacılık Sektöründe Hazırlıklı Olma Planı ve Müdahaleye İlişkin Bilgiler

Bulaşıcı hastalığın yönetimi konusunda havacılık sektöründe hazırlıklı olma planı ve müdahaleye ilişkin bilgilere ICAO, IATA VE ACI web sitelerinden ulaşılabilir.

ICAO CAPSCA referansları web sitesi

<http://www.capsca.org/CAPSCARefs.html>:

“ICAO Havacılık Toplum Sağlığı Acil

Durum Hazırlıklı Olma Planı Şablonu’ havacılık sektöründe nasıl hazırlıklı olunabileceğine ilişkin bir rehber oluşturmaktadır.

Kabin mürettebatının kullanımı için bulaşıcı hastalık tespiti için metodoloji Ek 9 Kolaylaştırma Paragraf 8.15 Not 1. Uçak Beyannamesi’nin sağlık bölümünde bir sureti mevcuttur. (IHR Ek 9- 2005). ICAO Sağlığa İlişkin Belgeleri inceleyiniz.

Kaptan pilotun ve hava trafik kontrolörlerinin varış noktasındaki sağlık otoritelerine bildirmesi için gerekli olan prosedürler Ek 9 paragraf 8.15 te belirtilmiştir. Hava Seyrüsefer Servisleri- Hava Trafik Yönetimine ilişkin prosedürler için 16. Bölümde “ ICAO Sağlık Konusuna İlişkin Dokümanlar” bakınız.

Muhtemel virüse maruz kalmış yolcuların izini sürmek için “Toplum Sağlığı Yolcu Konum Belirleme Formu” ve “PLF nin doldurulmasına ilişkin rehber”

IATA Hava Taşıma ve Bulaşıcı Hastalıklar web sitesi

<http://www.iata.org/whatwedo/safety/health/Pages/diseases.aspx>:

Uçakta şüpheli bulaşıcı hastalık vakasının yönetilmesine ilişkin rehber ve benzer konular aşağıdaki web sitede mevcuttur.

ACI Sağlık Dökümantasyonu web sitesi

<http://www.aci.aero/About-ACI/Priorities/Health/Documentation>:

Bulaşıcı hastalıklara karşı uçakta hazırlıklı olmaya ilişkin rehber ve işin devamlılığı yönetimine ilişkin rehber mevcuttur. Yukarıda belirtilen bilgi gerektiğinde, Dünya Sağlık Örgütü ve diğer uluslararası toplum sağlığı ajansları

US Hastalık Kontrol ve Önleme Merkezleri (<http://www.cdc.gov/>) ,

Avrupa Hastalık Önleme ve Kontrol (<http://www.ecdc.europa.eu/en/Pages/home.aspx>) ve ulusal toplum sağlığı otoriteleri uyarınca Ebola için de uyarlanabilir.

Dünya Sağlık Örgütü’nden bilgiler için web sitesi

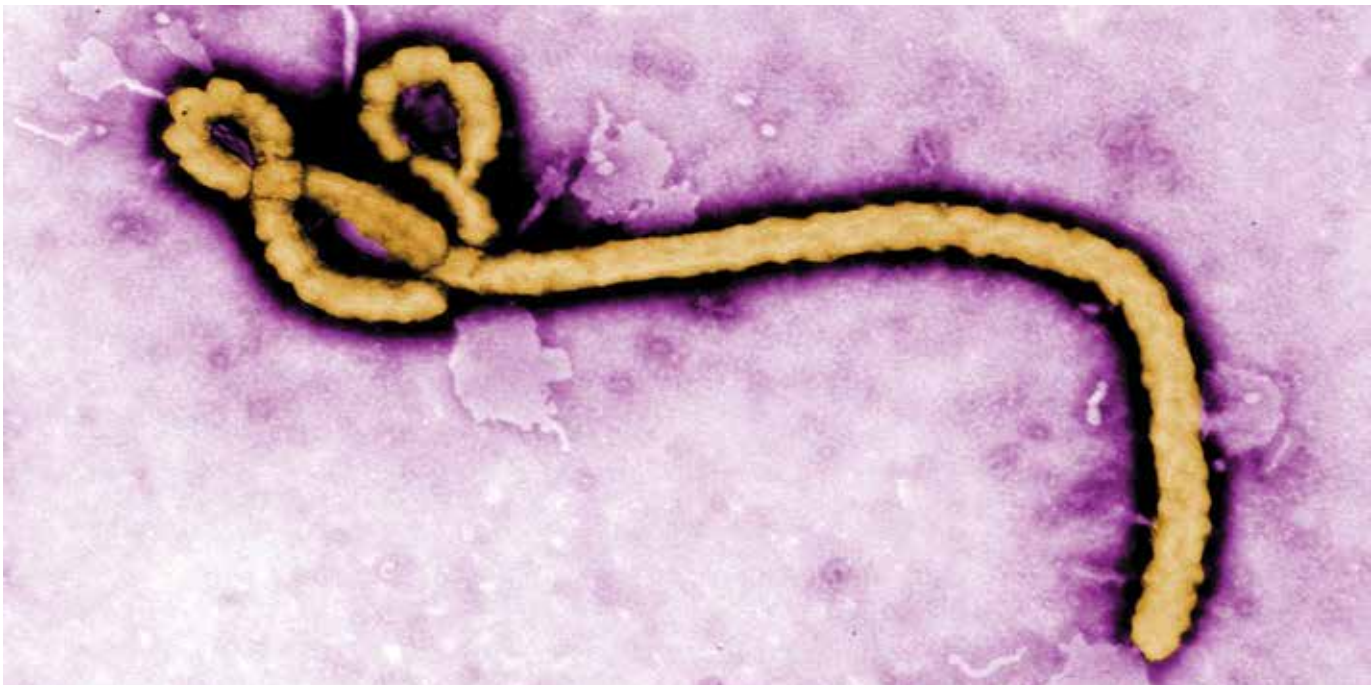
Ebola ’ya ilişkin bulgu raporu ve Sıkça Sorulan Sorulara ilişkin bilgiler aşağıdaki web sitelerde mevcuttur.

<http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs103/en/>

<http://www.who.int/csr/disease/ebola/faq-ebola/en/>

Dünya Sağlık Örgütü’nün Uluslararası Sağlık Düzenlemelerinin limanlar, havaalanları ve gümrüklerde uygulanışına ilişkin rehberi aşağıdaki web sitesinde bulunmaktadır.

http://www.who.int/ihr/ports_airports/en/





BALIKLAR

Kpt. Plt. Nafiz TİMURÖĞLU

nafiz@timuroglu.com

timuroglu@superonline.com

BALIKLAR BALIK AKILLI DEĞİLDİR.



Fotoğraf : Nafiz TİMURÖĞLU

“ Nasılda yüzüyor nazlı ve mağrur ışıltılı sonsuzlukta...
Yüzer durur yosunlar arasında, İçindeki çocuğu aramaya...”

Dostlar sakın inanmayın balıklar balık akıllı değildir. Onlar insanları tanımır ve asla unutmazlar. Benim akvaryumum yanına yabancı geldiği zaman saklanırlar. Ama Akşamları eve gittiğimde akvaryum karşısına geçip onları seyretmeye başlayınca beni tanırlar, sevinç içinde cam kenarına gelip yem vermeme beklerler. Onların bu sevinçle yüzmeleri beni gördüklerindeki mutlulukları bütün yorgunluğumu alır ruhumun dinlenmesini sağlar. Yani onların zekaları söy-

lendiği gibi kısa süreli değildir.

Büyük çoğunluğumuz kavanozda da olsa balık beslemiştir. Size akvaryum hakkında kısa ve teknik olmayan bilgiler vermek istiyorum.

Akvaryumu tatlı su ve tuzlu su akvaryumu olarak iki ana bölüme ayırırız.

Evlerimizde basit bilgiler ile tatlı su akvaryumu kurabiliriz. Tatlı su akvaryumunu tropikal, soğuk su ve bitkili

akvaryum olmak üzere üçe bölebiliriz. Tropikal balıklar genelde canlı doğuranlardır. 24-27 derece civarı su isteler. Soğuk su 18-21 derece sıcaklık isteyen hepimizin bildiği Japon balıklarıdır. Bitkili akvaryumlar ise diğerlerine göre daha zor olan bilgi ve ekipman isteyen göze hitap eden akvaryumlardır.

Tuzlu su akvaryumlarını balık veya mercan akvaryumları veya hobi dili ile marin ve reef akvaryumları olarak ikiye böleriz. Tatlı su akvaryumlarına göre daha pahalı olan tuzlu su; özel



ekipmanlar, iyi derecede akvaryum bilgisi ve kimya bilgisi ister.

Deniz akvaryumu kurmak için öncelikle çok sabırlı olmak acele etmek gerek. Şayet sabırlı değilseniz aceleniz varsa evinizde bir reef kurma hayalinden vazgeçebilirsiniz. Sabırlı olduğunuza inanıyorsanız sırası ile yapacaklarınız aşağıdadır.

Bilgi toplamaya başlayalım.

Deniz ve mercanlar hakkında internette istediğimiz bilgiyi toplayabiliriz. Bu toplama esnasında akvaryumun ölçülerine karar verip iyi bir akvaryumcuya akvaryumu yaptırırız. Gerekli malzemeleri toplarız. Bu malzemeler.

- Protein skimmer. Akvaryum için deki yem ve protein artıklarını temizleyerek suyun deniz suyuna yakın temizlikte olmasını sağlar.
- Su devri daim pompası. Akvaryumun altında bulunan sump adını verdiğimiz bölgede temizlenmiş ve katkı ilavesi yapılmış suyu akvaryum içine pompalamak için kullanılır.
- Armatürler akvaryumdaki canlıların gün ışığı olarak yaşamlarını idame etmesini sağlar. Bunun için özel floresan lambaları kullanılır.
- Tuz ve katkı maddeleri. Akvaryum suyunu deniz suyu ile aynı değerlere ulaştırmak için ilave kimyasal maddelerdir. Örnek olarak kalsiyum, magnezyum, potasyum, strantium ve diğer bir çok kimyasallar. Bunları akvaryumcularda bulabiliriz.
- Kum ve kayalar. Akvaryumda kum ve kayalar doğal döngünün devamı için şart olan malzemelerdir. Bir dekorasyon elemanı gibi görünseler de doğal döngünün en önemli elemanlarıdır.

Bu malzemeler tamamlandıktan sonra akvaryum içine canlı konmadan en az yirmi gün boş olarak çalıştırılarak faydalı bakteri oluşumu sağlanır. Yavaş yavaş canlı ilavesi yapılır. Bu süre her ay bir iki canlı ilavesi ile altı aydan fazla sürer. Söylemişim sabır şart.



Size evimdeki 120 X 85 X 65 (yükseklik) ölçülerindeki iki akvaryumumu tanıttayım. Sump yaklaşık 350 litredir. Akvaryumda protein skimmer, fosfat kömür reaktörü, yedi adet kimyasal maddeyi otomatik akvaryuma aktaran bilgisayar, akvaryum içinde beş adet dalga yapıcı Mp 40. Motor, çeşitli filtre ve bakteri reaktörleri ve yaklaşık 1250 watt ışık sağlayan özel akvaryum floresanı ve metal Halide lambaları.

Bu kadar yeter biraz resimlere bakalım. Daha teferruatı fotoğrafları.

<http://www.timuroglu.com/akvaryum/>
http://www.timuroglu.com/forum/topic.asp?TOPIC_ID=248
http://www.timuroglu.com/forum/topic.asp?TOPIC_ID=250

Adreslerinde bulabilirsiniz.





EKİP KAYNAKLARI YÖNETİMİ

Yrd.Doç.Dr.A.Özgür KARAGÜLLE
İstanbul Üniversitesi Ulaştırma ve Lojistik
Yüksek okulu
ozgurk@istanbul.edu.tr



EKİP KAYNAKLARI YÖNETİMİ

Yrd.Doç.Dr.Tarik BİRGÖREN
İstanbul Arel Üniversitesi Uluslararası
Lojistik ve Taşımacılık
tarikbirgoren@arel.edu.tr

EKİP KAYNAKLARI YÖNETİMİ

Ekip kaynakları yönetimi, operasyonel düzeydeki çalışanların işleriyle ilgili teknik eğitim dışında, tecrübe, birikim ve kurumsal hafızadan yararlanarak kendilerini yönetmelerini, ekip arkadaşlarıyla sağlıklı iletişim kurabilmelerini ve tehlikeli durumlarda güvenlikten taviz vermeyecek şekilde etkili ve hızlı kararlar almalarını hedefleyen bir eğitim ve geliştirme modelidir. Yoğun baskı ve stres altında görev yapan ekiplerin yönetiminde gün geçtikçe önem kazanan bir yaklaşımdır. Hava, kara, deniz ve demiryolu çalışanlarının yanı sıra acil servis ve sağlık personeli, itfaiye ve arama – kurtarma ekiplerinde uygulama alanı bulmaktadır. Sivil havacılıktaki CRM (Crew Resources Management - Ekip Kaynakları Yönetimi), uçucu ekibin emniyetli uçuşlar gerçekleştirebilmesi için mevcut olan tüm kaynakların en etkin ve verimli olarak kullanılmasını hedeflemektedir. Söz konusu kaynaklar; bilgi, uçak teçhizat ve sistemleri ile insan kaynağı ve zaman olarak ifade edilebilir. Ekip kaynakları yönetimi, uçucu ekipler ile uçuş faaliyetine katkıda bulunan teknik, dispeç, ekip planlama, ekip tahsis v.b. ünitelerin arasındaki koordinasyon ile sağlanır.

Ekip kaynakları yönetimi kültürünün 1980’li yıllar süresince Amerika Birleşik Devletleri’nde ele alındığı ve geliştirildiği görülmektedir. Bu yaklaşım kazaları önleme ve uçuş emniyetini artırma amacıyla uygulamaya konulmuştur. İlk yıllarda CRM olgusunun ilk harfini oluşturan “Cockpit - kokpit” sözcüğü zaman içinde daha geniş kapsamlı bir hale dönüşerek “Crew - ekip” olarak kullanılmaya başlanmıştır

Havacılıkta insan faktörü uçuş emniyetinden hizmet sunum kalitesine kadar etkili olan en önemli faktördür. Ancak ekip kaynakları yönetimi kapsamında kazasız uçuş sağlanmasında diğer bazı faktörlerin



rolünü de dikkate almak gerekir. Bu yaklaşımla ifade edilmek istenen, bir uçak kazasının oluşumuna neden olan tek faktörün kaptan pilot olmadığıdır. Kazaya neden olan birçok diğer faktörün bir araya gelmesiyle olumsuz durumun ortaya çıkması söz konusudur. Bu faktörler; insan, makine, yazılım/donanım, prosedür ve çevre faktörleri olarak belirtilebilir. Bu nedenle bu faktörlerin disiplinlerine odaklanılmalı ve bu bakış açısıyla eğitim programları düzenlenmelidir. İnsan hatasını önlemeye yönelik yaklaşımlar çerçevesinde ekip kaynakları yönetimi eğitimi tasarlanmalıdır.

İnsan faktörü yapısal olarak fiziksel ve psikolojik boyutlarıyla performans limitlerine sahiptir. Fiziksel ve psikolojik faaliyetlerinde sınırları vardır. Bu limitlerin varlığının bilinmesi, planlama ve operasyonda hesaba katılması gerekir. Bu limitle-

rin zorlanması uçuş görevlerinde hata yapma riskinin artmasına neden olacağı gibi hizmet sunum seviyesinin de düşmesine neden olacaktır. Bir uçuş görevinde bireyi kazayla sonuçlanabilecek bir hata yapmaya yönlendirecek fizyolojik faktörler de bulunmaktadır. Dikkate alınması gereken bu faktörler; hava durumu, gece görüşü, atmosfer basıncı, vibrasyon, yüksekliğin etkisi, jet-lag, solunum ve dolaşım sistemi, hafıza, duyu, kulaktaki denge ile beslenme ve sağlık gibi faktörlerdir. Bu faktörlere ilişkin bilgiler eğitim programları içinde yer almalı ve planlamalarda göz önünde bulundurulmalıdır. Bir uçuş görevinde bireyi kazayla sonuçlanabilecek bir hata yapmaya yönlendirecek psikolojik faktörler de vardır. Düzensiz çalışma ve dinlenme sorunları, iş yükü, aşırı güven ve rahatlık, risk alma sorunları ve stres, motivasyon ve kişilik özellikleri gibi faktörle-

rin de eğitim modelleri içinde yer alması gerekir.

Yukarıda gündeme gelmiş olan kavramlara eğitim programlarında yer verilmesi aşamasında iki önemli konunun havayolu şirketi yönetimleri tarafından önemle üzerinde durulması gerekmektedir. Şöyle ki, uçucu personelin büyük bir bölümü iyi ve yüksek eğitim almış kişilerden oluşmaktadır. Dolayısıyla bir yandan almış oldukları eğitim modeli diğer yandan genel kültür yapıları nedeniyle konuya zaten hakim oldukları duygusu içinde olmaları mümkündür. Bu nedenle, uygulanacak eğitimlerde bu ön yargı perdesini kaldıracak uzman eğitimcilerin eğitim sistemine dahil edilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda üniversitelerle iş birliği içinde olunmalı, sosyal bilimlere



ait kavramlar için davranış bilimleri otoriteleri, sağlık bilimlerine ait kavramlar için de tıp otoriteleri devreye sokulmalıdır.

Yönetimler tarafından ele alınması gereken ikinci konu ise hiyerarşik yapıdır. Özellikle geçmiş yıllara ait ülkemiz sivil havacılık uygulamalarına bakıldığında, pilot ihtiyacının ağırlıklı olarak askeri hizmet süresini tamamlamış Türk Silahlı Kuvvetleri personelinden karşılandığı görülmektedir. Askeri disiplin ve hiyerarşinin askeri yaşamda gerekliliği şüphesiz tartışma konusu değildir. Ancak, sivil havacılık faaliyetleri için bu durum farklıdır. Hatalı bir yöneliş içine girilme halinde uçuş ekibi üyeleri hiyerarşik tabunun dışına rahatlıkla çıkabilmeli ve rütbe farkı gözetilmeden müdahalede bulunulmalıdır. Bu noktada Türk Hava Yolları'nın bir üst yöneticisinin yayınlamış olduğu kitabından alınıp medyaya yansıyan bir alıntıya yer vermek doğru olacaktır. "...Singapur'dan kalkan A-310 uçağı Kuala Lumpur'a inerken havaalanı pisti yerine onun dört kilometre yakınındaki ışıklandırılmış otoyola alçalmaya başlamış ve asfalta 150 metre, yani gerçek anlamda faciaya saniyeler kala, kulenin uyarısıyla kaptan pas geçmiş ve turlayıp normal inişi tamamlamıştır... Kuala Lumpur'da sağ koltukta oturan pilot, uçağın kaptan pilotu gibi silahlı kuvvetlerden gelen bir pilottu. Uçağın kaptanını ona olan saygısından dolayı zamanında uyarmamıştı..."

Ekip kaynakları yönetiminin işleyişin-



de müdahalelerin ne kadar önemli olduğu bu örnek olayda görülmektedir. Bu nedenle ekip kaynakları yönetimi konusunda yukarıda bahsedilen önerilerin dikkate alınması amaca ulaşma açısından büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, uçuş ekibi üyelerinin problemlerin çözümünde; reaktif yani olayların oluşumu sonrasında durumu kavramak ve hatta aktif yani mevcut duruma hakim olmak yerine, proaktif davranması yani olayların şu anki işleyişinden ileride olabileceklere hakim olmayı sağlamaları yönünde eğitim çalışmaları yapılması da hatalara maruz kalma riskini azaltacaktır.

Ekip kaynakları yönetimi, yönetimin başta karar verme, davranış, liderlik ve ekip çalışması gibi popüler ve bir o kadar da önemli konuların kapsamına girmektedir. Sivil havacılıkta kazayla sonuçlanabilecek hatalara neden olan faktörler iletişim hataları, karar vermede yetersizlik ve görev paylaşımındaki sorunlar olarak sınıflandırılabilir. Uçucu ekiplerin arasında sağlıklı ve açık bir iletişim gerçekleşmelidir. Bir uçuş görevi esnasında kokpitte bir-

likte görev alan kokpit ekibi üyeleri daha önce beraber çalışmamış olabilir. Böyle bir durumda sağlıklı bir iletişim ortamı kuruluncaya kadar geçecek zamanda olumsuzluklar yaşanmaması gerekmektedir. Bu sorunun üstesinden gelmede örgütsel kültür önemli bir rol üstlenmektedir. Söz konusu iki pilot daha önce birbirlerini görmemiş olsalar dahi geçmiş tecrübeleri ve örgütsel hafıza birbirlerinin nasıl davranacağı ve nasıl davranması gerektiği konusunda ön bilgiye sahip olmalarına imkan tanıyacaktır. Böylece kokpit üyelerinin birbirleriyle sağlıklı operasyonel iletişim kurmaya başlayana kadar geçecek sürede iletişimden kaynaklanan olumsuzlukların önlenmesi mümkün olacaktır.

Uçucu ekiplerin uçuş operasyonu süresince daha etkili iletişim kurabilmeleri amacıyla hızlı ve doğru karar vermeye yönelik eğitim programları tasarlanmalı, kaptan pilot – pilot ilişkisi olumsuzluk anında sorun yaratmayacak şekilde yapılandırılmalıdır. Bu aşamada organizasyonel kültür ön plana çıkmaktadır. Şöyle ki; uçuş ekibi

içindeki prosedürlerle tanımlanmış görev paylaşımının hangi durumlarda uçuş emniyeti esas tutularak kaptan pilot – pilot arasında değişebileceği, bu değişimin hiyerarşik bir engelle sınırlandırılmaması gerekliliği organizasyonda var olmalı ve tüm uçucu ekiplere hissettirilmelidir. Prosedür ve yönetmeliklerin her olayı çözemeyeceği ve özellikle sivil havacılık kazalarında daha önce prosedürlerde tanımlanmamış bir dizi aksaklığın kazalara neden olması gerçeği göz ardı edilmemelidir. Geçmişteki yaşanan kritik olaylar ve uçuş operasyonu esnasında meydana gelebilecek olumsuzluklarda sorunları çözmeye ne şekilde yaklaşıldığı da organizasyonel kültürün ekip kaynakları yönetimi üzerindeki etkisini oluşturan diğer faktörlerdir.

Ekip kaynakları yönetiminin temel bakış açısı, havayolu şirketinde kişisel hatalardan kaynaklanan operasyonel olumsuzlukları önleyecek bir öğrenme kültürü oluşturmaktır. Tehlike içeren ve muhtemelen daha önce karşılaşılmamış tarzdaki olaylarda baskı altında ve kısıtlı bilgiyle

karar alınması söz konusudur. Ayrıca bu kararlar yaşamsal tehlike içeren, insan davranışlarının normal dışı olmasının beklenilebileceği ortamlarda alınan kararlardır. Yukarıda da söz edildiği üzere bu durumlarda uygulanacak prosedürler de olay gerçekleşikten sonra belirgin hale gelebilir. Bu aşamada kararların sağlıklı alınması amacıyla geçmişte yaşanan olayların neden - sonuç analizleri yapılmalıdır. Bu analizler açık, dürüst ve bilimsel olmalıdır. Olumsuzluklara hata aramak amacıyla değil tamamlanması gereken eksiklik, geliştirilmesi gereken süreç yaklaşımıyla odaklanılmalı ve şirket içinde hatalardan öğrenme kültürü yerleştirilmelidir.

Uçucu ekip oluşumunda farklı uzmanlık, eğitim, zihinsel performans yani başka bir deyişle aynı sahneyi farklı bakış açısıyla değerlendirebilecek bireysel özelliklerin belirleyici olması, sağlıklı bir uçucu ekip oluşumu açısından önem taşımaktadır. Bu bakış açısına göre uçucu ekipler farklı ve tamamlayıcı özelliklere sahip bireylerden oluşturulmalıdır. Farklı tecrübe ve özellikler, yüksek belirsizlik ortamında daha sağlıklı kararlar alınmasına fırsat verecektir.

Ekip kaynakları yönetiminde bir temel konu da uçuş operasyonu esnasında meydana gelebilecek çatışmaların doğru yönetilmesidir. Bir havayolu şirkette çatışmaların doğru yönetildiği bir ortamın

olması uçucu ekiplerin uyumu ve ekip ruhunu güçlendirir. Bu aşamada çatışmaların normal ve iş akışlarının gereği olduğu kabul edilip kişiselleştirilmeden çözülmesi önemlidir. Operasyon esnasında unvanlardan bağımsız olarak ekip üyelerinin eşitliği, ve ekip bütünlüğü söz konusu olmakla birlikte, tehlike, risk içeren ortamlarda, çatışmaların çözümünde uçucu ekip üyelerinden birinin ön plana çıkması yani liderliği ele alması gerekir. Bu aşamada teknik uzmanlığa olan güven ve güvene dayalı koordinasyon ön plana çıkmaktadır. Uçucu ekipler arasında bu tarz bir yapının oluşturulması için etkin ve yaratıcı kararlar alma, ekip çalışmasını güçlendirme gibi konularda uygulamalı eğitim programları uygulanmalıdır. Ekip kaynakları yönetiminin temel amacı duruma göre değişen, kolektif bir hakimiyet ortamı yaratmaktır.

Bir havayolu şirketinde ekip kaynakları yönetiminin başarıya ulaşmasında önemli süreçlerden biri olay sonrası analizlerdir. Yaşanan kritik olayların kaydedilip, paylaşılarak öğrenen bir organizasyon kültürü yaratılması bu aşamada varılmak istenen uzun vadeli hedefdir. Olay sonrası analizlerinde bürokratik gerekleri yerine getirmek için prosedürler işletmek yerine süreçleri geliştirmek ve hatasız hale getirmek amaçlanmalıdır. Aynı ya da benzer olaylar tekrarlandığında stres, hata olasılığı ve gerginliği yok edecek somut

gelişimler sağlanmalıdır. Böylelikle yüksek risk ortamında faaliyet gösteren ve hataları asgariye indirirken hatalardan ders alan bir öğrenme kültürüne sahip, yüksek güvenilirlik seviyesinde organizasyonlara ulaşılması söz konusu olur. Havayolu şirketi içinde böyle bir yapıyı yerleştirmek ve işler hale getirmek uzun vadeli bakış açısı ve değişime karşı olan dirence karşı koyabilecek yönetim otoritesine sahip olmayı gerektirir.

Kaynakça

HAYWARD, Brenton J., LOWE, Andrew R., (2010) "The Migration of Crew Resource Management Training", Crew Resource Management, Bölüm 12, ABD

KOZLU, Cem, (2007) Bulutların Üstüne Tırmanırken, Remzi Kitabevi, İstanbul

LESAGE, Paul, DYAR, Jeff T., EVANS, Bruce, (2011) "Crew Resource Management – Principles and Practice", Jones and Bartlett Publishers, Sudbury, Massachusetts, ABD

MCKINNEY, Earl H., BARKER, James R., SMITH, Daryl R., DAVIS, Kevin J., (2004) "The Role of Communication Values in Swift Starting Action Teams: IT Insights from Flight Crew Experience", Information and Management, C.41, ss.1043-1056





Can EREL
Uçak Mühendisi
can.erel@canerel.com.tr

TÜRKİYE'DE, ENDÜSTRİNİN GELİŞİMİNDE İZ BIRAKANLAR SELÂHATTİN REŞİT ALAN

“Tayyare Mühendisi Selâhattin Reşit Alan'ın kısa yaşamında önem taşıyan endüstriyel faaliyetleri ve izleri ile ulusal havacılık sanayimizde gerçekleştirdikleri ve dikkat çeken sosyal yaşamının etkisiyle düşünülenler ve önerilenler...”

Bu makalede, daha önce “Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirağ” ve “Türk Tayyare Cemiyeti ve Avrupa'ya Gönderdiği Tayyare Mühendisliği Öğrencileri ve Makinist Stajyerler” çalışmalarım içinde de yer Alan, Türkiye Cumhuriyeti'nde mesleğimin ilk örneği olan, mesleğe benzer (Hava Kuvvetleri elemanı olarak) başlamamız ve ilk görevlerimizi aynı fabrikada (Eskişehir Tayyare Tamirhanesi; şimdiki adı ile 1'nci Hava İkmal Bakım Merkezi'nde) yapmamız nedeni ile ayrı bir önem taşıyan ve kısa yaşamında faaliyetleri ile Türkiye'de, endüstri gelişiminde derin “İZ” ler bırakan meslektaş büyüğüm Tayyare Mühendisi Selâhattin Reşit Alan'ın endüstriyel ve bazı sosyal faaliyetleri ile ulusal havacılık sanayimizde gerçekleştirdikleri ve etkisiyle düşünülenlere ve önerilenlere yer verilmektedir.

Makedonya'daki Prilep şehrinde 1901 yılında (Hicri 1319) dünyaya gelen Selâhattin Reşit efendi, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Tayyare mühendisleri olarak yetiştirilmek üzere Türk Tayyare Cemiyeti (T.Ta.C.) tarafından yurt dışı eğitimine gönderilen ilk grup içinde yer almış ve askeri bröveli pilot olarak yurda dönen ilk tayyare mühendisi olmuştur.



Selahattin Reşit Efendi © Stuart Kline Arşivi



Selâhattin Reşit Efendi'nin T.Ta.C. Gönderdiği Zarf © T.Ta.C. Arşivi

- Selâhattin Reşit Efendi, École Supérieure D'Aéronautique mektebinden 1928 yılında mezuniyeti sonrası,
- Societe Hanriot şirketinde teknik staj,
 - Aéroplanes Morane-Saulnier (Société Anonyme de Constructions Aéronautiques) şirketinde (brevet militaire) pilotaj kursu, aldıktan sonra 1931 yılında Türkiye'ye dönmüştür.



Yurt dışı eğitim ile tayyare mühendisi yetiştirilmesi sorumluluğu zaman içinde T. Ta.C.tan alınarak Müdafaai Milliye Vekâleti'ne devredildiği için, Selâhattin Reşit efendinin Türkiye'ye döndükten sonraki

ilk görev yeri Kuva-yı Havaiye Müfettiş-i Umumisi'ne bağlı Eskişehir Tayyare Tamerhanesi olmuştur.

Eskişehir'deki görevi sırasında 1932

yılında (Teşrin'in 10'ncu günü) 1931 Türkiye Güzellik Kraliçesi Naşide Saffet (Esen) ile evlenen Selâhattin Reşit efendinin kızı Meral (Alan) Sevil de 1934 yılında Eskişehir'de doğmuştur.



Naşide Saffet (Esen) ALAN 1931 Türkiye Güzellik Kraliçesi

Galatasaray Postanesi memurlarından Saffet Bey'in kızı ve İstanbul Kız Öğretmen Okulu mezunu olan Naşide Saffet Hanım, Büyükdere İlkokulunda öğretmenlik yaparken katıldığı Cumhuriyet Gazetesi tarafından düzenlenen yarışmada 19 Ocak 1931 günü Türkiye Güzeli seçilmiştir.

Naşide Saffet Hanım aynı yıl düzenlenen Avrupa Güzellik Yarışmasına katılmak üzere Paris - Fransa'ya da gönderilmiştir.



Selâhattin Reşit & Naşide ALAN (Sol Başta) © Stuart KLINE Arşivi



Türkiye 1931 Naşide Saffet (ESEN) © Stuart KLINE Arşivi

Selâhattin Reşit efendinin Paris'teki öğrenimi sırasında şair Nazım Hikmet ile arkadaşlık da kurduğu ve yurda dönüşü sonrası bu arkadaşlığı mektuplaşma ile sürdürdüğü Meral Hanım tarafından belirtilmektedir. Nazım Hikmet'in meşhur aşkı Piraye ile 1935 yılında kimseye haber vermeden evlendiklerinde evini açan Nuri Demirağ'ın bu kararında Selehattin bey ike Nazım Hikmetin bu arkadaşlığın etkisi araştırılması uygun olacaktır.



Selâhattin Reşit & Naşide ALAN © Stuart KLINE Arşivi



Selâhattin Reşit & Naşide ALAN © Stuart KLINE Arşivi

Soyadı Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile Alan soyadını alan Selâhattin Reşit efendi Eskişehir Tayyare Tamirhanesi'nde,

- Ulusal tipteki ikinci askeri tayyare olan "Selâhattin-1" tayyaresinin tasarımını

tamamlamış,

- "Selâhattin-1" tasarımına dayalı "Milli Müdafaa Vekâleti 1" (M.M.V.1) tayyaresini ikinci Türk askeri tayyaresi prototipi olarak gerçekleştirmiş, ancak M.M.V.1 tayyaresi-

nin üretimi için gerekli desteği bulamayınca ulusal havacılık sanayisi kurmayı düşünen Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirağ ile iş ortaklığı fırsatından yararlanmak üzere "Tayyare Tamirhanesi"nden istifa etmiştir.



Alan, Eskişehir'den İstanbul'a (Rumeli Caddesi Güven Apartmanı) taşınarak girişimci Demirağ ile 1935 yılında başladığı iş ortaklığı ile Türkiye Cumhuriyeti'nde "Sermaye" ve "Bilgi" arasında işbirliğinin havacılıktaki ilk uygulamasını da gerçekleştirmiştir.



NuDTA Ortakları: Selâhattin Reşit ALAN ve Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirdağ © Stuart KLINE Arşivi

Bu iş ortaklığı kapsamında görev alacak teknik ekipte, T.Ta.C. tarafından yurt dışına uçak mühendisliği öğrenimi için gönderilen bazı mühendis ve teknisyenler de yer almıştır. Alan ve teknik ekibi Demirağ ile beraber Avrupa (Almanya, Çekoslovakya ve İngiltere) ve Amerika'daki tesislerde inceleme ve değerlendirmeler yapmıştır.

Yapılan inceleme ve değerlendirme ziyaretleri sırasında, Alman Sivil Hava Federasyonu aracılığı ile bazı Alman mühendisleri de ekibe dahil edilmiş ve ziyaretler sonucunda, "Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine mukabil, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir." tespiti yapılarak hazırlanan 10 yıllık "Eylem Planı"nda,

- İstanbul'da bir Tayyare etüt (tasarım) atelyesi,
- Sivas Divriği'de bir Tayyare Fabrikası, açılması konuları da kapsamıştır.

Hazırlanan eylem planına göre, Hayrettin İskelesi'ndeki (Beşiktaş, İstanbul) tayyare atelyesinin temeli 17 Eylül 1936 günü atılmış ve etüd (Ar-Ge) faaliyetlerini de kapsayacak şekilde, "Nuri Demirağ Tayyare Atelyesi, NuDTA" 1 Şubat 1937 günü kurulmuştur.

İlk etapta, 300 mektep (eğitim) tayyaresi veya 150 antrenman (spor) tayyaresi veya 50 avcı tayyaresi üretim kapasitesinde olduğu belirtilen NuDTA tesislerinin faaliyete geçmesi sonrası, THK'nın Türk-Kuşu oluşumu ile gelişen sportif havacılık faaliyetlerinde artan tayyare ve planör ihtiyacı nedeni ile açılan 24 adet eğitim tayyaresi ve 65 adet planör temini ihalesi kazanılmıştır. Milli Müdafaa Vekaleti Hava Müsteşarı Zeki Doğan'ın NuDTA tesislerini ziyareti sonrası bu girişime ilgili devlet desteği de üst seviyede almıştır.

NuDTA tesislerinde,

- Çekoslovak Walter şirketi ile motor

konusunda anlaşma yapılmış,

- ALAN'ın teknik liderliğindeki ekip tarafından,
 - o Nu.D.36,
 - o Nu.D.38 (ilk Türk hava ulaştırma tayyaresi olarak), tayyareleri Ar-Ge'ye dayalı olarak tasarlanmıştır.
- Planörler (1937-1938 yıllarında 65 adet) inşa edilerek THK'ya teslim edilmiştir.

Nu.D.36 tayyarelerin üretim sonrası uçuş testleri için gereken uçuş sahası ihtiyacı, İstanbul, Yeşilköy'de (bugünkü Atatürk Hava Alanının bulunduğu bölgedeki) 1559 dönümlük Elmas Paşa Çiftliği, "Gök Stadyumu" adında ilk sivil hava meydanını faaliyete geçirmek amacı ile Demirağ tarafından satın alınarak karşılanmıştır. Burada düzenlenen 1000x1300 metrelik uçuş sahasında Nu.D.36 tayyarelerin uçuş testlerinde Alan ve Sabri Alev test pilotluğu yapmıştır.



Ulusal tipteki ilk ulaştırma (yolcu ve yük taşımacılığı) tayyaresi olması yanında - savaş halinde - bombardıman amacı ile kullanılacak metal gövdeli ve kapalı kabinli Nu.D.38 tayyaresi projesini, NuDTA tesislerindeki ikinci

tayyare üretim projesi olarak 1938 yılında Başmühendis Alan başlatmıştır.

Tayyare Mühendisi Selâhattin Reşit Alan, başmühendisi ve test pilotu olduğu Nu.D.36 tayyaresinin Eskişehir'de yapılması istenen kabul testlerine gidiş uçuşu sonunda 13 Temmuz 1938 günü İnönü Hava Meydanı pistine iniş sırasında -piste hayvanların girmemesi için kazılan- hendeğe takılıp düşerek kırılma uğrayan tayyaresinde hayatını kaybetmiştir.

hır'de yapılması istenen kabul testlerine gidiş uçuşu sonunda 13 Temmuz 1938 günü İnönü Hava Meydanı pistine iniş sırasında -piste hayvanların girmemesi için kazılan- hendeğe takılıp düşerek kırılma uğrayan tayyaresinde hayatını kaybetmiştir.



Nu.D.36 Tayyaresi Kırımı & Selâhattin Reşit ALAN'ın Ebediyete Uğurlanması © Stuart Kline Arşivi



Bu olay üzerine, Türk Hava Kurumu Nu.D.36 tayyaresinin istenen şartlara uygun olmadığını belirterek tüm siparişlerini iptal etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Tay-

yare Mühendisi Selâhattin Reşit Alan'ın İstanbul Edirnekapı'daki ebedi istirahatgâhında yer alan fotoğrafı ve bir tayyare palası gölgesine zamanın Adalet ve Milli Eğitim

bakanlıklarında memurluk ve öğretmenlik de yapan Sivas Milletvekili İbrahim Alaettin Gövsa tarafından kendisine itafen yazılan "Salah'a" şiiri de işlenmiştir:

İstanbul'a yeni bir havalimanı projesini kamuoyu gündemine ilk defa taşıdığı (sanırım 2005 yılı içindeki) günlerde duymuştum. Ardından bu önemli gelişmenin mevcut en büyük havalimanımızın sonu olabileceğini de hissettim; tam da girişimci Mühürdarzade Mehmet Nuri Demirağ'ın "sermaye"si ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Tayyare Mühendisi Selahattin Reşit Alan'ın "bilgisi" arasında oluşturulan işbirliğine dayalı kurulan ilk özel uçak fabrikası ortaklığı, Gök Okulları, Gök Statdyumu ile ilgili araştırmalarımın sürdüğü günlerde... Bu araştırmalarımın elde ettiğim sonuçların da etkisi ile ilgili makalemi,

Nuri Demirağ'ın sorgulayan, değerlendiren ve paylaşımcı kişiliği, sürdürülebilir ve tamamlayıcı iş birliğine dayalı sistematik ve yenileşimci faaliyetlerinden aldığım esin ile;

• İstanbul'da 150 milyon yolcu nihai kapasitesi ile Yeniköy ile Akpınar köyleri arasındaki 90 milyon metrekaarelik alana 5-6 pistli olacak şekilde 2016 yılında hizmete girmesi planlanan ancak henüz adı konmamış üçüncü uluslararası havalimanına kurtarıcımız ve yüce önderimizin adının verilerek "Atatürk Havalimanı" olarak isimlendirilmesini,

• İstanbul'a üçüncü havalimanı süreci kapsamında tavsiye edilmesinin planlandığı duyumları alınan Yeşilköy'deki havalimanına;

o Havacılık ve ilişkili (algılama, mekatronik, gelişmiş malzeme ve yazılım gibi) gelişmiş teknolojileri konusunda eğitim ve temel araştırmalarının yapılacağı bir "Gök Üniversitesi",

o İş uçağı ve helikopteri, sportif hava araçları ile ilgili endüstriyel araştırmalar, tasarımı, imalat ve BOY faaliyetlerinin yapılacağı "Yeni NuDTA" tesisleri,

o Havacılık teknoloji ve ürünleri ile bu alanın düşünsel faaliyetlerine yönelik "Tayyare Mühendisi Selahattin Reşit Alan Havacılık Enstitüsü ve Müzesi", de ilave edilerek ve bu arazinin, önceden Nuri Demirağ'a ait Gök Stadyumu (Elmas Paşa Çiftliği) olduğu dikkate alınarak, "Nuri Demirağ Havacılık Parkı ve Havalimanı" adı ile devam edebilmesini, ve bu düzenlemeler ile gönüllerde vefa ve dimağlarda girişimin temel girdilerinden olan "kendine güven" olgusunun daha da gelişeceği günleri umut ederek..." şeklinde bitirmiştir. Bu yıl yayınlanan "Can'Ca Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar" kitabımın ilgili bölümünde de yer verdiğim önerilerimi bu vesile ile tekrar paylaşıyorum.

Uğruna canını verdiği "İZ" ürünleri ile, Eskişehir'in bugün bir havacılık şehri olarak anılmasına ilk katkıları sağlayanlar arasında, belki de en başında olan Tayyare Mühendisi ve Pilot Selâhattin Reşit Alan'ı ilgili endüstriyel ve akademik kurumlarında, kuruluşlarında, hava alanı, havacılık müzesi ve şehir meydanlarında hatırlatacak ve "Tayyare Mühendisi Selahattin Reşit Alan Havacılık Enstitüsü ve Müzesi"nin Eskişehir'de de olabileceği günleri en kısa zamanda yaşayabilmeyi umut ediyorum.

Günümüz Uçak, Havacılık ve Uzay Mühendisleri (UHUM)'nin öncüsü, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk "Tayyare Mühendisi" ruhun şad olsun; tüm değerli meslektaşlarımız, iş ortaklarınız, çalışma arkadaşlarınız ve öğrencilerinizle beraber ışıklar içinde uyuyun.



Salah'a

Heykellere örnek olsa derdim
Eşsizdi başın, yüzün ve cismin
Ömrün de zekana benzeseydi
Heykelleşecekti bir gün ismin
Mahvolma da sevgiler, emeller
Boşlukları görmedim ki dolsun
Bir başka nasibi yoksa ruhun
Allah derim yazıklar olsun

İbrahim Alaettin Gövsa

Kaynakça:

1. Can Erel; "Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar: Türk Tayyare Cemiyeti ve Avrupa'ya Gönderdiği Tayyare Mühendisliği Öğrencileri ve Makinist Stajyerler"; MSI Dergisi Makalesi; Ankara, Şubat 2013.
2. Can Erel; "Can'Ca Türkiye'de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar" Kitabı; Ankara, 2014.
3. Cengiz Kahraman; "Türkiye'nin İlk Güzelleri"; THY SkyLife Dergisi, sayfa 102-111; Eylül 2001.
4. Selâhattin Reşit Alan'ın kızı Meral (ALAN) SEVİL ile Görüşmeler; Ağustos 2014.

Biyografi:

Can EREL, Ankara’da 1961 yılında doğdu. Orta öğrenimi sırasında kazandığı TÜBİTAK Bilim Adamı Yetiştirme Grubu bursunu İTÜ Makina Fakültesi Uçak Mühendisliğinde de sürdürerek aynı yıl Türk Hava Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı’nın Türk Uçak Sanayii Anonim Ortaklığı’nın (TUSAŞ) gelecek kadrolarını oluşturmak için seçtiği 11 öğrenciden birisi ve bugüne kadar havacılıkta kalan tek temsilcisi oldu.

İkinci sınıftan sonra askeri öğrenci olarak devam ettiği İstanbul Teknik Üniversitesi’nden “Uçak Mühendisi” unvanıyla mezun olup bir “Teknoloji Mükemmeliyet Merkezi” olan 1’nci Hava İkmal Bakım Merkezi - Eskişehir’de 1982 yılında Mühendis Teğmen olarak göreve başladı. Bu merkezde, askeri uçaklar ve ilgili sistem ve aksesuarlarının Ar-Ge, bakım ve entegrasyonu ile ilgili proje mühendisliği, işgücü/işyükü, finansal ve stratejik planlama konularında 18 yıl görev yaptıktan sonra Amerika Birleşik Devletleri Hava Kuvvetleri Wright-Patterson Hava Üssünde 2000-2002 yıllarında F-16 Sistem Program Ofisi’nde Türkiye F-16 Programı Kıdemli Milli Temsilcisi oldu. Yurtdışı görevi sonrası döndüğü 1’nci Hava İkmal Bakım Merkezi’nde Hava Kuvvetleri envanterindeki savaş ve eğitim uçakları, tüm turbo güç grupları ve ilgili sistemlerin teknik ve teknolojik yönetiminden sorumlu Teknik Yönetim Başkanı iken 2005 yılında emekli oldu.



Can EREL
Uçak Mühendisi

Emeklilik sonrası bir süre teknoloji geliştirme girişimleri koordinasyonu, (askeri, ticari & endüstriyel) projeler ve uçak/helikopter satışları, iş uçağı/helikopter bakım merkezi üst düzey yöneticiliğinden sonra kurulan myTECHNIC Uçak Bakım Merkezi’nde teknoloji ve iş geliştirmeden sorumlu İcra Kurulu - Ticaret ve Pazarlama Kurulu üyesi direktörlük yaptı. Halen uluslararası pazarda havacılık ilişkili stratejik iş konumlandırma, teknoloji ve iş çözümleri alanında danışmanlıklar yapmaktadır.

Meslek hayatında, ayrıca;

- Peace Onyx-II (F-16) programında Türk Hava Kuvvetleri adına motor değerlendirme ekibinde görev aldı.
- NATO-RTO (eski adı ile AGARD) Applied Vehicle Technology Panel’de Türkiye’yi temsilen 1993-1998 yıllarında panel, çalışma grubu üyeliği ve bir panel projesinde (Project#110, J79 Engine Signature) direktörlük yaptı.
- Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü’nde yönetim ve organizasyon alanında (işletme) yüksek lisans derecesini 1996 yılında aldı.
- General Electric 6 Sigma Projelerinde Türk Hava Kuvvetleri Mentörü ve General Electric Quality Dash-Board uygulaması Türk Hava Kuvvetleri Sorumlusu oldu.
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (JAA MOE - Form 4) Onaylı Uçak Bakım Organizasyonu Yöneticisi oldu.
- General Electric Uçak Motorları Eğitim Merkezi desteğindeki program kapsamında Northeastern Üniversitesi’nde “Uçak Motor Sistem Mühendisliği” diploma çalışmalarını yaptı.
- TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO) Havacılık Komisyonu kurulması kararı alınması sonrası 1997 yılından itibaren bu komisyonun kurucu başkanlığını yaptı ve Eskişehir Havacılık Müzesi oluşumunun düşünsel yapısını hazırladı.
- Ulusal havacılık endüstrisine ara elemanı yetiştiren;
 - İlk yükseköğretim programı olan Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu’nun,
 - İlk orta öğretim program olan Eskişehir Sabiha Gökçen Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi’nin,
 - Havacılık alanında “okul-sanayi-devlet işbirliği” nde örnek bir çözüm olan Kapadokya Meslek Yüksekokulu havacılık programlarının ve İstanbul Sabiha Gökçen yerleşkelerinin,

oluşumlarında doğrudan sorumluluk aldı ve eğitim programlarının/yardımcılarının hazırlanmasına ve ilk uygulamalarının yapılmasına katkı sağladı.

- İstanbul Teknik Üniversitesi Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi Endüstri Danışma Kurulu Üyeliği, Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Araştırma ve Uygulama Merkezi Baş Danışmanlığı ve Danışma Kurulu Üyeliği yaptı.
- Oluşumuna katkı sağladığı Eskişehir Havacılık Müzesi’nin zaman içinde Anadolu Üniversitesi’ne devredilmesi önerisini gündeme getirdi ve bu devrin gerçekleşmesine destek sağladı.

Sahip olduğu bilgi, bilim ve deneyim ile yönetim, eğitim, iş/teknoloji geliştirme modelleri konularında meslek içi ve akademik yayımlara, havacılık - uzay ve savunma alanlarında yapılan çalıştay, sempozyum ve konferanslarda bildirilere sahiptir.

Mart 2014 ayında okuyucu ile buluşan “Can’ca Türkiye’de, Endüstrinin Gelişiminde İz Bırakanlar” kitabı ile THK Üniversitesi tarafından “En İyi Havacılık Yazarı” seçilmiştir. Kitabın getirisine dayalı aylık burs, yıllık kitap - kırtasiye desteği ve meslek rehberlik hizmetini kapsayan “Can’ca Başarı Bursu” ile İTÜ Uçak ve Uzay Bilimleri Fakültesi bir kız öğrencinin lisans öğrenim başarısı desteklenmektedir.

Halen TMMOB MMO, Kapadokya Meslek Yüksekokulu Mütevelli Heyeti ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Türkiye Sivil Havacılık Meclisi üyesidir.





MAKALE

Yrd. Doç. Dr. Hakkı AKTAŞ
Bahçeşehir Üniversitesi Öğretim Üyesi
hakkı.aktas@bahcesehir.edu.tr

UÇUŞ EKİBİ KAYNAK YÖNETİMİNDE KİŞİLİK

“Bu makale Yrd. Doç. Dr. Hakkı AKTAŞ’ın doktora tezinden üretilmiştir.”

“Kişilik ile anlatılmak istenen bireylerin karşılıklı etkileşimi, kendilerini nasıl anladıkları ve nasıl gördükleri, içsel ve dışsal ölçülebilir özelliklerinin yapısı ile birey ve durum etkileşiminden ibarettir.”

Uçuş ekibi kaynak yönetimi bağlamında kişilik yapılarının önemli bir girdi faktörü olduğu ve pilotların performanslarını önemli ölçüde etkilediği yapılan pek çok araştırmada ele alınmıştır. Bu makalede kişilik kavramı açıklanmış, kişilik ve uçuş ekibi performansı ilişkisine dair bazı önemli araştırmaların sonuçları sunulmuştur.

Kavramsal Temel

Allport’a (1937) göre kişilik, bireyin dinamik bünyesindeki davranış ve düşünce örüntülerini belirleyen, kendine özgü psiko-fiziksel sistemler olarak ifade edilmektedir. Kişilik, etimolojik kökeni itibarıyla incelendiğinde “persona” yunanca “prosopon” sözcüğünün karşılığı olarak karşımıza çıkmaktadır. Kişilik terimi “personality”, Latin kökenli “Per sona” kelimesine dayanmaktadır. “Per sona” kelimesi bir şeye karşı konuşmak anlamında eski Yunan ve Roma’da aktörlerin tiyatro oynarlarken yüzlerine taktıkları maskeyi ifade etmektedir. “Persona”, sözcüğünün “prosopon” sözcüğünden türemiş olduğu ifade edildiği gibi diğer ihtimallerde bizi önemli çıkarımlara götürmektedir. Örneğin, “Persona”, sözcüğünün “peri soma” (bedenin etrafında olan) veya “pers e una” (kendi kendine yeterli olan) veya “Per sonare” (bütün ve yekpare olmak) gibi sözcüklerle de ilişkili olduğu düşünülmektedir (Schopenhauer vd., 2005). Dolayısıyla etimolojik olarak da kişiliğin bireye özgü bir bütünlüğe dayalı olduğu değerlendiril-



ilmektedir. Kişilik ile anlatılmak istenen bireylerin karşılıklı etkileşimi, kendilerini nasıl anladıkları ve nasıl gördükleri, içsel ve dışsal ölçülebilir özelliklerinin yapısı ile birey ve durum etkileşiminden ibarettir (Allport, 1937; Luthans, 1992).

Kişilik, bireylerin şahsi tarzlarını, stillerini ve çevre ile etkileşimlerini belirleyen, ayırt edici ve karakteristik duygu, düşünce ve davranış yapılarıdır. Dolayısıyla kişilik psikolojisi; bireysel davranışı belirleyebilmek adına farklılıkları tanımlamaya ve açıklamaya çalışır. Kişilik bireyin

çevreyle etkileşimini belirleyen, biyolojik, gelişimsel, öğrenmeye ilişkin, düşünsel, duygusal, motivasyonel ve sosyal pek çok sürecin bir araya gelmesi ile açıklanabilir (Atkinson vd., 1993). Carl Rogers kişiliği şahsı, organize edilmiş, kalıcı, öznel olarak idrak edilen tüm deneyimlerimizin özü olarak ifade ederken Erik Erikson hayatın bir takım psiko-sosyal krizler serisiyle ilerlediğini ve kişiliğin de bu psiko-sosyal krizlerin bir çıktısı olarak tanımlanması gerektiğini öne sürer. Öte yandan Freud, kişiliğin bireylerin davranışsal farklılıklarını id, ego ve süperego’dan oluşan bir





yapı içerisinde bilinçaltı süreçlerle açıklanmaktadır (Hjelle ve Ziegler, 1981). Baysal ve Tekarslan'a (2004) göre kişilik bireyi ötekenden ayıran zihinsel, duygusal ve davranışsal özelliklerden oluşan bir bütündür. Dolayısıyla kişilik bilgiye dayalı, bilişsel; duyguya dayalı, duyuşsal; eyleme dayalı, davranışsal olmak üzere üç boyutlu bir etkileşimin sonucu meydana gelir. Kişiliğin bir örneği olan bir davranış, bireyin farklılaşmasını sağlayarak benzer şartlar altında tekrar gözlemlenebilmelidir.

Kişilik, bir insanın duyuş, düşünüş, davranış tarzlarını etkileyen faktörlerin kendine özgü bir örüntüsüdür. Kişilik çok kapsamlı bir kavram olup, bireyin, biyolojik ve psikolojik, kalıtsal ve edindik bütün yeteneklerini, güdülerini, duygularını, isteklerini, alışkanlıklarını ve bütün davranış özelliklerini içine alır. Kişilik iç ve dış çevreden gelen uyarıcıların etkisi altındadır. Kişiliğin son yıllarda vurgulanmakta olan bir özelliği de sürekli bir değişim süreci içinde olmasıdır. Kişilik bitmiş duruk bir ürün değildir bilakis doğuştan yaşamın sonuna kadar bir oluşum süreci içindedir (Baymur, 1972).

Uçuş Ekibi Kaynak Yönetiminde Kişilik ve Uçuş Ekibi Performansı İlişkisi

Uçuş ekibinin kişilik karakteristikleri ile ilgili araştırmaların genellikle askeri havacılık alanında daha yaygın kullanıldığı görülmektedir. Özellikle pilot seçim safhasında kişilik envanterleri pilotların uçuş eğitimi maliyetlerinin düşürülmesi amacıyla kullanılmaktadır. Zira ABD'de bir pilotun toplam uçuş eğitimi maliyetinin 800.000\$ olduğu ifade edilmektedir (Stokes ve Kite, 1994:152). Türkiye'de de bu rakamın yaklaşık olarak aynı mertebede olduğu değerlendirilmektedir. Ancak unutulmamalıdır ki sadece doğru pilot seçimi yeterli değildir. Uçuş ekibi kaynak yönetimi faaliyetlerinde davranışsal değişime dayalı iletişimsel ve ekip becerilerinin geliştirilmesi, birey ve grup bağlamında sosyo-psikolojik pek çok süreçte kişiliğin etkileri ayrıca ele alınmalıdır.

Helmreich'e (1984) göre pilotların kişilik yapıları ve uçuş ekibi kaynak yönetimi tutumları arasındaki ilişki gerçek ve doğrulanabilir niteliktedir. Birincisi, kişilik tutumları doğrudan ya da dolaylı ola-

rak etkilemekte ve tutumlar da davranışa rehberlik etmektedirler. Öte yandan kişilik ve tutumlar göreceli olarak birbirlerinden bağımsız olup her ikisi de pilotların kokpit davranışlarını etkilemektedir. Chidester'in (1991) araştırma sonuçlarına göre bir pilotun toplam uçuş performansı; bireysel uçuş becerileri, yetkinlikleri, tutumları ve kişilik özelliklerinin kombinasyonundan oluşmaktadır. Pilotların eğitimleri kapsamında, teknik yeterlilik ve uçuş becerileri konularında uzmanlık gibi alanlara yönelik eğitim programları yoğun olarak uygulanmaktayken son yıllarda ekip yönetimi, liderlik, stres yönetimi, stres altında karar verme, iletişim gibi davranışların geliştirilmesi daha da önem kazanmıştır. Her ne kadar kişilik ve performans arasındaki ilişki geçmişte tam olarak belirlenememiş olsa da bu durum; istatistikî modellemelerdeki yetersizlikler, ilkel performans değerlendirme yöntemleri, gerçek şartlara ilişkin yeterli veri toplayamama gibi nedenlerle açıklanabilir (Chidester vd., 1991).

Meslekî olarak bireylerin bir takım özel kişilik yapılarına sahip olmaları gerekmektedir. Örneğin, insanların belirsizli-



ğe ve değişkenliğe katlanabilme derecelerinde önemli bireysel farklılıklar olduğu ve kişilik psikologlarının insanların riske ve belirsizliğe katlanma yetenekleri için de ölçekler geliştirmişlerdir (Hogan, 2009). Bir diğer araştırmaya göre ABD’de bir nakliye işletmesinde personelin yarısının işletme çalışanı, yarısının da taşeron işletmeye mensup olduğu, sadece işletmenin kendi çalışanlarının kişilik testi kullanılarak işe alındığı, taşeron işletme çalışanlarının ise kişilik testine göre seçilmediği ancak tüm personelin aynı maaşla, aynı işi yaptığı ve aynı yöneticiler tarafından yönetildiği bir ortamda elde edilen bulgulara göre taşeron elemanların kaza yapma oranının seçilerek alınmış elemanların dört katı olduğu ifade edilmektedir (Hogan, 2009).

Uçuş ekiplerinin kokpit içi davranışları sistematik araştırmalarla gözlemlenebilir ve ölçülebilir. Kişilik konusunda yapılan bir araştırmada, NASA araştırmacıları 24 adet tecrübeli havayolu pilotunu, kaptan pilotun kişilik özelliklerine göre üç ayrı grup olacak şekilde bir arada uçurmuşlardır. Her bir uçuş ekibi beş bacadan oluşan bir uçuşu iki günlük bir periyotta tamamlamışlar ve sonuç olarak, kaptan (lider) kişiliğinin bir fonksiyonu olarak toplam uçuş ekibi performansında istatistikî olarak anlamlı farklılıklar tespit edilmiştir (Chidester, 1990; Helmreich ve Merritt, 1998).

Kişilik ve kokpit davranışları ilişkisinin araştırıldığı bir diğer çalışmada NASA Ames Araştırma Merkezi’nde bulunan Boeing 727 simülöründe gönüllü üç kişilik uçuş ekipleri simülör ortamında incelenmiştir. Çalışmadan elde edilen en önemli sonuç, lider kişilik faktörlerinin uçuş ekibi performansı üzerinde önemli derecede etkilerinin olduğunun belirlenmesidir. Çalışmaya katılan uçuş ekibi elemanları uçuş ekibi davranışlarını ölçmeyi amaçlayan bir ön kişilik testine tabii tutulmuşlardır. Ön test sonuçları bağlamında kaptanların kişilik yapılarına göre üç ayrı deneysel grup oluşturulmuştur. Birinci gruba dâhil olan uçuş ekibi kaptanları, hem görev yönelimi hem de bireylerarası ilişkilere yönelimi yüksek değerlendirilen kişilik yapısında, ikinci grup görev yönelimi boyutunda yüksek, bireylerarası ilişkiler boyutunda nispeten düşük değerlendirilen kaptanlardan oluşturulmuştur. Üçüncü grup kaptanlar ise hem görev yönelimi hem de bireylerarası ilişkilere yönelimi düşük değerlendirilen kişilik yapısındadırlar. Her bir uçuş ekibi iki gün boyunca 5 uçuş bacağına



tamamlamışlardır. Her bir gruba simülörde iki uçuş bacağına mekanik arızalar ve varış havaalanındaki kötü meteorolojik koşulların gerçekleştirildiği senaryolar verilmiştir. Uçuş ekibi performansı uzman gözlemciler vasıtasıyla değerlendirilmiş, teknik hatalar uçuş bilgisayarına ve görüntüler de kameraya kaydedilmiştir. Verilerin analizi neticesinde, lider kişilik yapılarına göre uçuş ekipleri arasında anlamlı farklılıklar elde edilmiştir. Başarma ihtiyacı (görev yönelimi) ve bireylerarası ilişkilere yönelimi yüksek değerlendirilen kaptanlar tarafından yönetilen uçuş ekipleri tüm uçuş safhalarında üniform olarak iyi bir uçuş performansı sergilemişlerdir. Buna karşılık her iki boyutta da düşük değerlendirilen kaptanlar tarafından yönetilen uçuş ekipleri tüm uçuş safhalarında, birinci gruba oranla daha düşük bir etkinlik sergilemişlerdir. Üçüncü grup, yani başarma ihtiyacı yüksek ancak bireylerarası ilişki yönelimi düşük değerlendirilen kaptanlar tarafından

yönetilen uçuş ekipleri ise ilk dört bacadaki başlangıçta daha kötü bir performans sergilemelerine rağmen beşinci bacadaki göreceli olarak bir performans artışı gözlenmiştir. Elde edilen bu ampirik verilerle; böyle bir durumda olan uçuş ekiplerinin, kaptan ile birlikte geçirdikleri zaman içerisinde, bu tarz zor ama motive olmuş bir kaptan profiline nasıl ayak uyduracaklarını öğrenmiş oldukları değerlendirilebilir (Helmreich ve Foushee, 2010; Chidester vd., 1991).

Uçuş ekiplerinin hat performanslarına ilişkin simülörde yapılmış olan bir dizi araştırma ve meydana gelen kazaların kokpit ses kayıtlarının incelenmesi sonucunda; güçlü sosyal becerilere sahip ve başarma ihtiyacı yüksek olan kaptanlar tarafından yönetilen uçuş ekiplerinin daha az hata yaptığı, öte yandan başarı motivasyonu ortalamasının altında, katı ve aşırı kontrol eden, negatif bir tarza sahip olan kaptanlar

tarafından yönetilen uçuş ekiplerinin daha fazla hata yaptığı tespit edilmiştir (Chidester vd., 1990; Chidester vd., 1991; Helmreich ve Foushee, 1990).

Warren'in aktardığı ABD Hava Harp Okulu'nda yapılan bir araştırma sonucunda da benzer bulgulara ulaşılmıştır (Warren, 2002). Sürekli kontrol eden, sadece göreve odaklanan, astlarını motive etmekten çok sadece talepte bulunan kaptanlar tarafından yönetilen uçuş ekipleri daha fazla hata yapmışlardır. En az hata yapan uçuş ekiplerinin kaptanları; elde mevcut tüm kaynakları sürece dâhil etmiş, görev ve sorumlulukları net ve açık bir şekilde dağıtmış, diğer ekip elemanları ile iyi bir iletişim içerisinde olmuş, işbirlikçi bir yapı tesis etmiş, rüt-beye dayalı bir otoriteden ziyade yetkinliğe dayalı bir otorite kurmuştur.

Helmreich ve Merritt (1998) meslek kültürü ve performansı etkileyebilecek durumsal faktörleri incelerken kişiliğin rolünü de göz önünde bulundurmaya gerektiğini vurgulamaktadırlar. Bu bağlamda, havacılıkta ısrarla bir "pilot kişilik yapısı" miti olduğunu ve hatta bunun "göklerin tanrısı" seviyesinde, adeta diğer fanilerden ayrılma seviyesinde bir yapı sergilediğini ifade ederler. Ancak ampirik (deneysel) olarak, pilotları diğer bireylerden ayıran yegâne, biricik bir kişilik yapısının da doğrulanmadığına dikkati çekmektedirler. Türk pilotlar üzerinde yapılan araştırmada da literatürle uyumlu olarak, pilotlara özgü, biricik bir kişilik yapısının mevcut olmadığı sonucu elde edilmiştir (Aktaş, 2011).

Kişiliğe ilişkin faktörler pilot performansın güçlü belirleyicileri arasında yer almaktadır (Helmreich ve Merritt, 1998). Helmreich ve Merritt'in (1998) aktarmış olduğu, McCrae ve Costa'nın araştırma sonuçlarına göre astronotlar ve pilotlar doktorlarla karşılaştırılmış, beş faktör boyutları arasında sorumluluk ve geçimlilik faktörlerinde göreceli olarak yüksek değerlendirilmiş ve duygusal denge-sizlik faktörü için göreceli olarak düşük değerlendirilmişlerdir. Astronotların, dışadönüklük faktöründen pilotlardan ve sağlık çalışanlarından daha yüksek puanlar kaydetmeleri de dikkat çekicidir (Helmreich ve Merritt, 1998).

Kişilik ve uçuş ekibi kaynak yönetimi konusunda Türk pilotları üzerinde

Aktaş (2004) tarafından yapılan bir araştırma bulgularına göre pilotların stres, yorgunluk ve acil koşullarda bireysel performanslarına yönelik tutumları üzerinde dışadönüklük ve sorumluluk kişilik özelliklerinin pozitif; duygusal denge-sizlik kişilik özelliğinin negatif etkilerinin olduğu tespit edilmiştir. Pilotların iletişim, koordinasyon ve ekip çalışmasına yönelik tutumları üzerinde ise deneyime açıklık ve geçimlilik kişilik özelliklerinin pozitif etkilerinin olduğu, kokpit yönetimine yönelik tutumlarının da duygusal denge-sizlik kişilik özelliğinden pozitif olarak etkilendiği gözlemlenmektedir.

Kaynakça

Aktaş, H. (2011). Sivil havacılık işletmelerinde beşerî faktörler perspektifinden uçuş ekibi kaynak yönetimi: Sivil havacılık işletmeleri pilotlarının kişilik yapıları ile uçuş ekibi kaynak yönetimi tutumları arasındaki ilişki, Yayınlanmamış doktora tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi.

- Allport, G.W. (1937). *Personality A Psychological Interpretation*, Henry Holt and Company, New York.
- Atkinson, L.R., Atkinson, R.C., Smith, E.E., Ben, D.J. (1993). *Introduction to Psychology*, 11th Ed., Harcourt Brace Comp. Int. Ed., Fort Worth.
- Baymur, F. (1972). *Genel Psikoloji*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul.
- Baysal, A.C., Tekarslan, E. (2004). *Davranış Bilimleri, Dördüncü Baskı*, İstanbul.
- Chidester, T. R., Helmreich, R. L., Gregorich, S. E., Geis, C. E. (1991). "Pilot Personality and Crew Coordination: Implications for Training and Selection", *The International Journal of Aviation Psychology* 1(1), pp.25-44
- Chidester, T.R., Kanki, B.G., H.C., Dickinson, C.L., Bowles, S.V. (1990) *Personality Factors Inflight Operations: Vol. 1. Leader Characteristics and Crew Performance in Full-Mission Air Transport Simulation* (NASA Technical Memorandum 102259),

NASA-Ames Research Center, Moffett Field, CA.

- Helmreich, R.L. (1984). "Cockpit Management Attitudes", *Human Factors* 26(5), pp.583-589.
- Helmreich, R.L., Merritt, A.C. (1998). *Culture At Work in Aviation and Medicine*, Ashgate Publishing Company, USA.
- Helmreich, R. L., Foushee, H. C. (2010) "Why Crew Resource Management? Empirical and Theoretical Bases of Human Factors Training in Aviation", Barbara G. Kanki (Editör), R. L. Helmreich, Anca, Jose, *Crew Resource Management*, Academic Press, içinde, (s. 3-57).
- Hjellev, L.A., Ziegler, D.J. (1981). *Personality Theories*, 2nd Ed., McGraw Hill Inc., Tokyo.
- Hogan, R. (2009). *Kişilik ve Kurumların Kaderi*, Lawrence Erlbaum Associates, Inc., 2007, Remzi Kitabevi, 2009, Çeviren, Selen Y.KÖLAY.
- Luthans, F. (1992) *Organizational Behaviour*, 6th Ed., Literatür Yayıncılık, İstanbul.
- Schopenhauer A., Von Schiller, W.F., Jung, C.G., Spranger, E. (2005). *Kişilik: Oluşumu ve Sorunları*, Yayıncı Hazırlayan, Ahmet Aydoğan, İz Yayıncılık:464, İstanbul.
- Stokes, A., Kite, K. (1994). *Flight Stres: Stres, Fatigue and Performance in Aviation*, Ashgate Publishing Company, USA.
- Warren, R.A. (2002). *The Achievement Paradox: Test Your Personality and Choose Your Behaviour for Success at Work*, New World Library, USA, 2002, içinde Chapter 5, Aviation, <http://www.lmapinc.com/uploads/PersonalityinAviation.pdf>, (Çevrimiçi), Erişim Tarihi: 21.08.2010.



ÇİNİ SANATIMIZ

“SIR İLE PİŞEN TOPRAK”

“Osmanlı sanatında standardı ve dil birliğini sağlayan ekolleşmenin temeli olan “Nakkaşhane” geleneği Türk çini sanatının zirveye çıkışında da önemli rol oynamıştır.”



Sıtkı Olçar

Türk sanatı tarihlendirilirken ilk sanat örneklerimizin bulunduğu yer olan Orta Asya'daki Karahoça'da (Bezekli) izlerine rastlanan Çini; gerçek kimliğine İlk müslüman Türk Devletini kuran Karahanlılar dönemine ait yapılarda kavuşur. Bu belgeleme Türk Çini Sanatının bin yılı aşkın bir geçmişe sahip olduğunu göstermektedir.

Büyük Selçuklular ve Anadolu Selçukluları tarafından çini süslemeleri devam ettirilmiş, Selçuklular egemenlikleri altına aldıkları yerlerde inşa ettikleri pek çok cami, medrese, kervansaray, saray, türbe ve benzeri eserleri çinilerle bezemişlerdir. Anadolu Selçuklu Devletinin dağılmasından sonra, çini geleneğini sürdürme çabası, Anadolu'da kurulan Beyliklere düşmüş ve nihayet Osmanlı Devleti'nin kuruluşuyla yeni bir dönem başlamıştır.

Beylikler devrine ait önemli eserler İstanbul ve Almanya'daki müzelerde olmakla birlikte özel koleksiyonlarda da mevcuttur. Osmanlı İmparatorluğu ile yükselişe geçen ve kullanım alanları çeşitlenen Çininin ilk göz alıcı örnekleri Osmanlı sanatında İznik Yeşil Cami minaresinde(1390), Bursa Yeşil Cami ve türbesinde (1421), Bursa Muradiye Camii'nde (1426), Edirne Muradiye Camii'nde (1433), İstanbul Mahmut Paşa Türbesi'nde (1463), Çinili Köşk'te (1472), ve Edirne'de Şah Melek Paşa Camilerinde görülmektedir. Bunlar genellikle mozaik veya sırlı boya tekniği ile üretilmiş çinilerdir. Bu dönemlerde, la-



civert, mavi, turkuaz, siyah, sarı gibi renkler ve rumî, kufî yazılar, geometrik şekiller ve bitkisel kökenli stilize edilmiş motifler kullanılmıştır.

Osmanlı sanatında standardı ve dil birliğini sağlayan ekolleşmenin temeli olan “Nakkaşhane” geleneği Türk çini sanatının zirveye çıkışında da önemli rol oynamıştır. Yavuz Sultan Selim zamanında sınırları genişleyen devletin diğer bölgelerinden İstanbul'a getirilen sanatçılar da bu sanata önemli katkılar sağlamıştır. İstanbul'da Yavuz Sultan Selim Camii ve Türbesi (1522), Şehzadeler Türbesi (1525), Haseki Medresesi (1539), Şehzade Mehmet

Türbesi (1543), Topkapı'da Kara Ahmet Paşa Camii (1551), gibi mimari eserlerde kullanılan çiniler bu dönemin eserleridir. Sırlı boya tekniği ile üretilmiş olan bu çinilerde; Rumîler, bulutlar, hatâ-i tarzında bitkisel kökenli motifler, fıstık yeşili, sarı, mavi, turkuaz, lacivert ve kiremit renkleri kullanılmıştır. Sarı renk, üzerine altın varak yapıştırmak üzere astar olarak düşünülmüştür.

Bu dönemde saray nakışhanesinde yeni motifler geliştirilmeye ve üretilmeye başlanmıştır. Önce İran'lı bir ressam olan ve Şahkulu diye anılan Veli Can, Saray Sernakkaşlığına getirilmiş ve saz yolu de-



senler üretmeye başlamıştır. İri yapraklarla beraber güvercin ve papağanları, geyik ve tavşanları, horozları vs. hayvani motifleri çinilerde kullanmaya başlamıştır. Onu takiben öğrencisi ve saray nakkaşbaşı olan Karamemi de, selvi ve bahar ağaçlarını, asmaları, lale, gül, sümbül, Manisa lalesi, susen çiçeği, kantaron çiçeği, zambak, zerrin çiçeği, karanfil çiçeği ve bunların goncalarını az miktarda sadeleştirme yaparak kullanmaya başlamış ve yeniden kullanılmaya başlanan, kırmızı, yeşil, mavi, lacivert, turkuaz ve ağaç gövdelerindeki kahve renkleriyle İznik çinilerinde bir bahar devri yaşanmıştır.

“Klasik Devir” denilen bu dönem, Silivrikapı’daki İbrahim Paşa Camii’nin (1551) yapımı ile başlar. Bu gelişmenin bir diğer önemli nedeni de Mimar Sinan dönemi olması ve onun yaptığı pek çok yapıda çiniye büyük bir önem vermesidir. Nitekim, o dönemin eserlerini sıralamak bu önemin derecesini de gösterir. Süleymaniye (1560), Sokullu Mehmet Paşa (1571), Kasımpaşa’da Piyale Paşa (1573), Eminönü’de Rüstem Paşa (1560) Camileri, Topkapı Sarayı’nda Altınyol panoları, III. Murat Kasrı, II. Selim ve III. Murat Türbeleri, Tophane’de Kılıç Ali Paşa (1580), Üsküdar’da Toptaşı’nda Eski Valide (1583), Fatih, Çarşamba ve Karagümrük dolaylarındaki Mehmet Ağa, Ramazan Efendi, Edirne Selimiye ve Topkapı’da Takkeci İbrahim Ağa Camisi ve edilen akçenin değerinin düşürülmesi, İznik’de çıkan bir yangının üretim alanlarında yaptığı tahribat gibi nedenlerle, çininin kalitesinde ve desenlerde bazı zayıflamalar olmuş, renklerdeki solmalara ve zaman içinde başta kırmızı renk olmak üzere bazı renklerin kaybolmalarına rağmen üretim devam etmiştir. Sultan Ahmet Camii (1616), Topkapı Sarayı’nda Bağdat ve Revan Köşkleri, Üsküdar’da Çinili Cami, Eminönü’de Hatice Turhan Sultan Türbesi (1682), yine Eminönü’de Yeni Cami (1663) bu dönemde yapılmış ve çinilerle bezenmiş başlıca yapıtlardır.

İznik Çini sanatımıza duvar seramikleri üretirken aynı zamanda kullanım eşyalarında üretmekte hatta Avrupa’ya dahi yaptıklarını sevk eder duruma gelmiştir. İznik çiniciliği 17. Yüzyıldan itibaren üretimi Kütahya’ya kaydırmış başka bir değişle kaptırmıştır. Lale Devri diye anılan dönemde, İznik çini sanatı yeniden canlandırılmaya çalışılsada çabalar uzun ömürlü olamamıştır. Bu dönemde üretilmiş duvar



çinileri arasında Silivrikapı, Koca Mustafa Paşa ekseni üzerindeki, Hekimoğlu Ali Paşa, Üsküdar’da Kaptan Paşa, Kandilli’de I. Mahmut Camileri, Balat’ta Ferruh Kethüda Camileri, Ayasofya’da III. Ahmet Çeşmesi ve Eyüp Sultan’da bir çeşme yer almaktadır.

II. Abdülhamit zamanında Almanya’dan getirilen makineler, malzeme ve ustalarla Yıldız Sarayı’nda kurulan fabrikada, porselen üretimi yanı sıra tamir ihtiyaçları sağlanmaya çalışılmış, İkinci Meşrutiyetin ilanı ve padişahın tahttan indirilmesi ve savaş felaketleri nedeniyle çini üretimi tamamen durmuştur. Bugün, arkasında bilgi ve belge bırakmadan tamamen yok olan İznik Çini Sanatı, gelecekteki yöntemlerle aslına sadık kalınarak yaşatılmaya çalışılmaktadır.

Sıtkı Olçar, Faik Kırımlı, gibi ustalar ile bazı kaybolan değerler tekrar kazanılmış ve kurumsal anlamda yapılan çalışmalar ile Üniversitelerimizin Güzel Sanatlar Fakültelerine bağlı Geleneksel Türk sanatları bölümleri içerisinde klasik Türk çini anlayışını yaşatmaya yönelik desen, teknik ve uygulama eği-

timleri yaptırılarak sanatın gelişmesi, yaşaması ve de gelecek nesillere ulaşması sağlanmaktadır.

Çini sanatımızda bir mihenk taşı Sıtkı (OLÇAR) Usta

“İnovasyon” kelimesini Türk çini sanatı açısından yorumlayacak olursak bu kelimenin tam karşılığı hiç şüphesiz ki “SITKI” Usta olacaktır. 1948 Kütahya doğumlu, ataları Selçuklulara kadar uzanan, bu sanat ve memleket aşığı usta Anadolu’nun toprağı ile yoğrulmuş ve akabinde Anadolu toprağını da kendi yoğurarak Türk çini sanatı adına pek çok başarıya, yeniliğe imza atmıştır. Çini sanatına; Kütahya’daki çini atölyelerine siparişler verip bu üretilen çinileri de pazarlayarak giriş yapan Sıtkı Usta atölyeler ve çalışan ustalar bazında bilinen ve mevcut ezberin dışında tasarımlar ve uygulamalar isteyince gördüğü tepkiler ve istediklerini yaptırmanın verdiği teşvikle atölyesini kurarak girmiştir.

1973, “Osmanlı Çini Atölyesi” adını verdiği, çalışma mekanını Kütahya’da kurduğu yıldır.





Yüzyıllara dayanan geçmişi ile Geleneksel sanatlarımızın mihenk taşlarından olan çininin süre gelen tarihi yapısına yirmibirinci yüzyılda bir yenilik yeni bir tat getiren Sıtkı usta ülkemizde olduğu kadar dünyada da tanınır bir sanatçımızdır. Yenilikçi olması yanı sıra gelenekten gelen kurallara da sadık kalarak yaptığı çalışmalar, onu evrensel kılmış ve Anadolu motifleri ile bezenmiş eserleri onu dünyanın her yerinde tanınır yapmıştır.

Olçar'ın keşfedilmesi ise; ülkemizin önde gelen sanat galerilerinden Artisan Sanat Galerisi sahibi Ertan Mestçi'nin, kafasında şekillenen değişik form ve desenleri, Kütahyalı çini ustalarına uygulatmak için yolunun Kütahya'ya düşmesiyle olmuştur.

Şans eseri Osmanlı Çini atölyesine giren Ertan Mestçi'yi, karşılayan sıtkı usta olmuştur. Diğer çini ustalarının aksine heyecanla dinleyen, elindeki bütün işleri bırakarak, onun değişik fikirleri üzerinde çalışmalar yapmaya başlayan Olçar, arkeoloji, tarih, araştırma ve okuma merakı sayesinde, yaşadığı toprakların çeşitli kültüründen de faydalanmış, çiniye yeni bir soluk getirerek "Sıtkı Usta" olma yolunda ilerletmiştir.

1980'lerin başında sergilediği ilk çalışmalarında geleneksel 16.-17. yüzyıl İznik ve Kütahya çinilerinin, uzantısı gibi görülen tabaklar, çanaklar yapmış ve her yeni sergisinde, değişik form ve desenlerle kendini aşmıştır.

Sanatçı, kendini 16. yüzyıldan beri İznik ve Kütahya'da kullanılmayan mercan kırmızısı rengi üzerinde çalışmalar yaparak, mercan kırmızısına tekrar hayat vermiştir.

O, sevdiği toprakları hiç bırakmamıştır, bu topraklarda var olduğunu ve buraya ait olduğunu düşünmüştür hep...

Artık, arka arkası kesilmeyen; Cenevre, Cezayir, Madrid, Londra, Tokyo, Osaka, Volos (Yunanistan), Paris, New York gibi dünya sanat piyasasının önemli merkezlerinde açtığı sergilerle, önceleri yabancılar tarafından, daha sonraları ise; Türkiye'de de büyük bir hayran kitlesine ulaşmıştır.

O, artık bir "Usta" olmuştur. Usta kelimesinin mütevazılığı ve samimiyetini hep sevmiştir, benimsemiştir. Usta kelimesinin

altında yatan o büyük değer de farkındadır elbette...

Daha sonraları ise; Çininin Picasso'su, Çini Dervishi olarak anılacak ve bir dünya markası olmuştur. Bunun bilincinde olmasına rağmen, sanki bütün bu başarılarla imza atan kendisi değilmişçesine tevazuu elden bırakmamıştır.

Zirveye çıkmanın kolay, fakat orda durmanın zor olduğunu dile getirmiştir hep.

"Sıtkı" imzasını yukarıya doğru atmaktadır. Onun zirveye çıkışını temsil etmektedir bu imza...

Sıtkı Usta, bir sanatçı olmanın bütün gerekçelerini yerine getirmiştir. Sadece sanatı değil, yaptığı faaliyetlerle, yardım severliğiyle, sevecenliğiyle, gösterişi hiç sevmeyen, doğal oluşuyla, mütevazılığı ve en önemlisi; "İnsan" oluşuyla tanınmıştır hep.

Kütahya için marjinal sayılabilecek kadar farklı ve yenilikçi bir yanı vardı ustanın ; uçurtma şenliği, at ile



Toros dağları turları, Frig vadisini tanıtmak için yaptığı etkinlikler, göl kıyısına getirttiği büyükçe bir tekne ile yaptığı balıkçılık, dağlarda mağaralarda yaptığı atölye çalışmaları, konferans ve sergiler, atölye uygulamaları, üşenmeden haftada en az iki kez yaptığı Ankara ve İstanbul seyahatleri, Kütahya hava gösterileri etkinliği, Jeep rallileri, motor yarışları, okullara bağış ve özür-lüler için tekerlekli sandalye etkinlikleri ilk anda hemen aklıma geliveren çalışmalarıydı.

Kütahya'nın yerel gazetelerinde yazdığı köşe yazıları toplumsal ve sosyal olayların içindeki katılımcılığı onu "enteresan" kılmış ve toplumun her kesiminden geniş bir sever kitlesine sahip olmasını sağlamıştır.

Ülkemizde UNESCO tarafından verilen "yaşayan kültür hazinesi" ödülünü de alan sanatçı son yüzyılda çini sanatımıza katkıda bulunmuş eşsiz bir ustaydı.

Bu gün günümüzde sanatını ve atölyesini kızları Nida ve Kübra Olçar' yürüttüğü ustanın adı Sıtkı olan birde torunu vardır.

Gelecekte de sanki onun adını ve sanatını yaşatacak teminat gibi hızla büyümektedir.

Kızlarına da Sıtkı Ustayı soracak olursak ağızlarından dökülürven birkaç kelime ustanın sıcaklığını ve sevecenliğini sizlere yansıtmaya yetecektir.

Bir baba olarak da "Usta"ydı o...

Bizlere hep, hayat sevgisi, insan sevgisi, doğa sevgisi, memleket sevgisi, sanat sevgisi, en önemlisi BABA sevgisini gösterdi.

Herkese yetişirdi. Herkesi sevecek kadar kocaman bir yüreği vardı. 18 saat çalışırdı günde, fakat bu kadar koşuşturmanın arasında hiçbirimizi ihmal etmezdi. O sanatçıydı evet, ama o bir BABAYDI...

Sıtkı Usta; o kelimelerle anlatılmazdı, yaşanabilirdi ancak.

Şanslıyız. Yaşadık onunla. Evet, doymadık ona.

Daha yapacağı, yapacağımız çok şey vardı; fakat bir martı alıp göttürdü onu bizden...

Olsun! O bize varlığını her yerde hissettirdi. Çünkü; O bizim gönlümüzde yaşayan bir hazinedir...

Yaşayan İnsan Hazinesi bir BABAYDI...

Günümüzde eserleri yurtiçi ve yurtdışı müzelerinde, özel koleksiyonlarda bulunan Sıtkı ustanın kendisinden kalan çalışmaları ve ailenin ustanın geleneğine göre yürüttüğü çalışmaları Kütahya başta olmak üzere İstanbul, Ankara ve bazı yurt dışı sanat galerilerinde satılmakta, müzayedelerde alıcıları ile buluşmaktadır.



VİZYONDAKİLER

Hazırlayan: Ahmet Semih Sözen

Transcendence Evrim



Tür: Bilim Kurgu, Aksiyon, Dram

Yönetmen: Wally Pfister

Oyuncular: Johnny Dep , Rebecca Hall, Kate Mara, Morgan Freeman,

Senaryo: Wally Pfister, Jack Paglen, Jordan Goldberg, Alex Paraskevas

Dr. Will Caster, yaptığı çalışmalar ile bir bilge, insandan daha üstün bir süper bilgisayar yapmaya girişir. İnsan beyninden daha üstün bir bilgisayar yaratılmasını istemeyen radikal bir grubun saldırısına uğrayacaktır. Başrolünde Johnny Depp'in oynadığı filmde Rebecca Hall ve Paul Bettany, Depp'e eşlik ediyor.



Kutu Cüceleri

Tür: Animasyon, Aile, Macera

Yönetmen: Graham Annable, Anthony Stacchi

Seslendirenler: Elle Fanning, Ben Kingsley,

Senaryo: Adam Pava, Irena Brignull

Yaratıklar Aramızda(The Boxtrolls) filmi, zenginliğe ve kokuşmuş güzel peynirlere takıntılı, Viktoryen dönemin lüks bir kasabası olan Cheesebridge'de geçen komik bir hikayeyi anlatıyor. Cheesebridge'in sevimli Arnavut kaldırımlı sokaklarının altında geceleri kanalizasyondan çıkarak kasaba halkının en değer verdiği şeyleri yani çocuklarını ve peynirlerini çalan canavarlar, Kutu Cüceleri yaşar. En azından kasaba sakinlerinin inandığı efsane budur. Gerçekte ise Kutu Cüceleri, sırtlarında geri dönüştürülmüş karton kutuları kaplumbağaların kabuklarını taşıdıkları gibi taşıyan, büyük mağaralarda yaşayan garip ve sevimli tiplerden oluşan bir yeraltı toplumdur.



Siccin

Tür: Korku

Yönetmen: Alper Mestçi

Oyuncular: Pınar Çağlar Gençtürk, Merve Ateş, Toygun Ateş, Şeyda Terzioğlu ,

Senaryo: Ersan Özer

Kelime anlamı olarak kafirlerin günahlarının kaydedildiği defter anlamını taşıyan Siccin filminde, Öznur'un çocukluktan beri sevdiği teyzesinin oğlu Kudret ile birlikte olabilmek için Kudret'in eşi Nisa'ya büyü yaptırması ve cinin Nisa'yı ele geçirmesi konu ediliyor. Bu cinin musallat ettiği lanet nedeniyle 5 yatsı içinde Nisa ve onun kanından olan herkes ölecektir.



VEFAT EDEN ÜYELERİMİZ

**MUSA AVCI
MEHMET GERÇEK**

*Yakın zamanda aramızdan ayrılan
değerli çalışma arkadaşlarımızı,
saygıyla anıyor ve ailelerine başsağlığı diliyoruz*
TALPA YÖNETİM KURULU

EMEKLİ OLAN ÜYELERİMİZ

**ZİYA BASMACI
YAŞAR VEDAT ALPAY**

*Emekliliğinizin hayırlı olmasını diler, bundan sonraki
yaşamınızda size ve aile fertlerinize sağlık ve
mutluluk temennilerimizle saygılarımızı sunarız.*
TALPA YÖNETİM KURULU



1881-1938

“Benim naçiz vücudum
elbet bir gün toprak olacaktır,
ancak Türkiye Cumhuriyeti
ilelebet payidar kalacaktır.”

K. Atatürk





sizlerle birlikte
daha güçlü bir
TALPA...

www.talpa.org