

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



OCAK / ŞUBAT / MART
YIL: 8 / 2016 SAYI: 36

TALPA YENİ BAŞKAN VE YENİ YÖNETİM KURULUNU SEÇTİ...

TALPA üyeleri yeni Başkan ve yeni Yönetim Kurulu'nun seçimi için toplandı.

GÖKYÜZÜNDEKİ İLK KADINLARIMIZ

Sabiha Gökçen Amerika'da "Dünya tarihine adını yazdıran 20 havacıdan biri" ödülüne layık görülen tek bayan havacıdır.

MEHMET FESA EVRENSEV'İN YAŞAM ÖYKÜSÜ

Fesa Bey'in hayat hikayesi, birazda Türk Askeri Havacılık Teşkilatı'nın kuruluş hikayesidir.

BİR KAPTAN PİLOTUN OBJEKTİFİNDEN ZAMANI DURDURMAK

Bugün fotoğrafları Dünya'nın birçok haber kanalında ve dergilerinde yer almış, kendi alanında dünya çapında bir fotoğraf sanatçısı.



26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ
VE 23 NİSAN ULUSAL EGEMENLİK
VE ÇOCUK BAYRAMI'NIZ

KUTLU OLSUN



LeventLIFE Office
LEED Gold Sertifikası
adaydır.





TALPA Üyesi
Pilotlara Özel
%10 İndirim



Hızlı Prim Getirisi ile Yatırımda Yüksek Bir Değer

İş ve Yaşamın Kalbi LeventLIFE'ta Atıyor!



ORTAK GİRİŞİMİ

www.leventlife.com

☎ 444 59 58

Satış Ofisi: Ortabayır Mah. Dereboyu Cad.
No: 6 D: 1 34413 Levent - İstanbul / TÜRKİYE



Başkandan...

DEĞİŞİM VE DİNAMİZMLE YENİ DÖNEM...

GENİŞ BİR KATILIM İLE GERÇEKLEŞTİRİLEN GENEL KURULUMUZ ÖNÜMÜZDEKİ 3 YIL İÇİN BAYRAĞI YENİ YÖNETİM KURULUMUZA DEVRETTİ. BU ONURLU BAYRAĞI DEVRALMANIN GURURUNU YAŞIYORUZ. ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEM GEÇMİŞTE YAPILANLARI, DEĞİŞİM VE DİNAMİZMİN GETİRECEĞİ ENERJİYLE VE YENİ BİR ANLAYIŞLA HEP BİRLİKTE DAHA DA İLERİYE TAŞIYACAĞIZ.

Merhaba,

20 Ocak'ta gerçekleştirdiğimiz TALPA Genel Kurulu ile yeni bir Yönetim ve Denetim Kurulu seçilmiş oldu. Önceki genel kurullara göre üyelerin ilgisinin ve katılımının yüksek olduğu bu genel kurulumuz, TALPA tarihi için yeniliklerle başladı. Genel kurulda derneğimizin geleceğine dair önemli konuşmalar oldu, öneriler yapıldı; ilgiyle karşılandı.

Yeni dönemin, sizlerin de desteğiyle yeniliklerle devam edeceğine inanıyorum. Değişimin ve dinamizmin getireceği enerjiyle, yeni bir anlayışla önümüzdeki dönemin meslektaşlarımız ve TALPA için hayırlı olacağına dair inancım tamdır.

TALPA, 20 yıldan fazla bir zamandan beri biriktirdiği deneyimleriyle, meslek büyüklerimizin yoğun çabalarıyla bugüne geldi. Bu yıllar içinde mesleğimiz ve camiamız için emeği geçen tüm meslektaşlarımıza bir kez daha teşekkür

ediyorum. Onların çabalarını boşa çıkartmayacağız. Onlar sayesinde bugünlere geldik ve devraldığımız TALPA bayrağını hak ettiği ve olması gerektiğine inandığımız daha yükseğe taşımak için ekibimle birlikte çalışacağımızı bir kere daha ifade etmek istiyorum.

TALPA'da değişimi başlatmış bulunuyoruz. Yönetim tarzımızı değiştirerek; reorganizasyonla işe başladık. Derneğin önündeki ana sorunları tespit ettik; ilk defa fark ettiğimiz sorunlar oldu, daha önceden bildiklerimiz vardı. Sorunların tamamını gruplayıp, güçlü ve zayıf yönlerimizi öğrenerek, öncelikli olanlardan



Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günel / TALPA Başkanı

başlayıp sorunları çözme yönünde adımlar atmaya başladık. Bu amaçla dernek iç yönetiminde profesyonelleşmeye gittik. Bu ilk adımların olumlu sonuçlarını şimdiden hissediyorum, kısa zamanda daha da görünür sonuçlar alacağımızı düşünüyorum.

Yönetime geldikten sonra, genel kurul öncesinde sizlerle ortaklaştığımız anlayış ve önerilerin ne kadar gerçekçi ve önemli olduğunu gördük. Şeffaflık, dinamizm, proje üretmek, organizasyon, yeni üyelere ulaşmak yönündeki tespitlerimiz yerindeymiş. Özellikle meslektaşlarımıza yaptığımız TALPA üyeliğine davet, karşılık buldu. İki ay gibi kısa bir sürede üye sayımız neredeyse yüzde 10 oranında arttı. Bu bile, karşılıklı dinamizmin ve değişim isteğinin ifadesi sayılabilir. Yeni üyeliğe çağırımızı ısrarla sürdüreceğiz. Bu konuya dair hedefimiz, aşama aşama, ısrarla çalışarak bütün meslektaşlarımızı derneğimize üye olarak kazanmaktır.

Genel kurul öncesinde başlattığımız değişimin ilk adımı, Yönetim Kurulumuza bir kadın pilot arkadaşımızı dahil etmek olmuştu. Yönetim Kurulumuzun göreve başlamasıyla birlikte ise, bu yenilik TALPA tarihine geçti. Derneğimizin önemli bir eksikliğini gidermiş olduk. Kadın pilot meslektaşlarımızın derneğe yeni üyeliği de bunun gözle görülür göstergesidir.

Yeni üyelik çalışmalarımızın genç meslektaşlarımızın katılımıyla devam edeceğine inanıyoruz.

Camiamızın ve meslektaşlarımızın karşılaştığı güçlüklerin ve sorunların farkındayız. Pilota ve mesleğimize dair her konuya duyarlıyız, ilgiyle takip etmekteyiz. Üyelerimizin ve meslektaşlarımızın bu konulardaki katkıları, önerilerini önemsiyoruz; karşılıklı diyalog, dayanışma ve akıl birliğiyle sorunlarımızın üstesinden gelebileceğimizi, farklı çözümler bulacağımızı, yeni öneriler geliştireceğimizi biliyoruz.

Ülkemizin içinde bulunduğu zorlu konjonktür ve jeopolitik konumu sebebiyle sivil havacılık camiası da etki altındadır. Ekonomide yaşanan her olumsuz hareket, yaşadığımız global dünyada bizi de etkilemektedir. Bu olumsuzluklardan daha az etkilenmek ya da olumlu yöne çevirmek için meslektaşlarımız ve camiamızı TALPA bünyesinde bir araya gelmeye çağırıyoruz. Sivil havacılık bünyesindeki kardeş sivil toplum örgütlerinin de dayanışma içerisinde olmasını önemsiyoruz.

Bu zorlu dönemden birlikte ve bir arada durarak çıkabiliriz. Zor günlerde milletimizin bir arada çözüm bulmaya ihtiyacı var. Birliğimizi, beraberliğimizi arttırarak korumaya ihtiyacımız var. Derneğimizin kuruluş amacı olan birliktelik,

dayanışma düşüncesi, ülkemiz için de bir amaç olarak düşünülmelidir.

Bu amaç doğrultusunda, camiamızla ve meslektaşlarımızla her türlü platformda buluşmaları sürdüreceğiz.

Meslektaşlarımızla ve sivil havacılığın sektörel aktörleriyle bir araya geleceğimiz en yakın tarih 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü olacak. bu yıl 3. sünü gerçekleştireceğimiz Bu özel günü Yönetim olarak çok önemsiyoruz. Bu günü benzerleriyle karşılaştıracak olsam, Nisan ayının bir diğer önemli günü olan 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı ile yapmak isterdim. Bu iki farklı gün, farklı önemlere sahip olsa da ortak yanları var. Her ikisinin de uluslararası gün olarak kutlanmasına Türkiye öncülük yapmıştır. 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı olarak kutlanması gibi, 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü'nde uluslararası platformda yer bulan tek gündür. Türkiye'mizin dünyaya armağanıdır.

Dünya Pilotlar Günü'nün üçüncüsünü birlikte kutlayacağız. Bu kutlamanın Genel Kurul'un hemen ardından kısa süre içinde yapılacak olması zorlanmamıza rağmen keyifli bir yorgunluk verdi. Umuyoruz, sizlerin beğenisine layık olur.

İhtiyacımız olan güzel günlere hep birlikte kavuşmak arzusuyla, üyelerimizin ve meslektaşlarımızın Dünya Pilotlar Günü'nü kutlar, emniyetli uçuşlar dilerim. 

İçindekiler



06 TALPA YENİ BAŞKAN VE YENİ YÖNETİM KURULU'NU SEÇTİ...
TALPA üyeleri yeni Başkan ve yeni Yönetim Kurulu'nun seçimi için toplandı.

14 ULUSLARARASI TOPLANTI GÖZLEMLERİ
ECA'nın 1. toplantısında temel olarak emniyet ve havacılık stratejisi hakkında raporu açıklandı.

22 AŞIRI SICAK, KUM VE TOZ
Aşırı sıcak hava sahra ve meydan civarında bulunan kumluk sahalar uçakları ve personeli direkt olarak etkilemektedir.

30 KAZA RAPORU
Uçak kaza sayıları istatistiksel olarak azalsada günümüzde farklı uçak üretici firmalarının uçak kazaları devam etmektedir.

12 YENİ YÖNETİM GÖREVE BAŞLADI...
Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günel Başkanlığındaki yönetim kurulu ilk toplantısı 10.02.2016 TALPA Genel Merkezinde yapıldı.

18 HAVACILIKTA ÖĞRETMENLİK
Bir öğretmeni iyi öğretmen yapan olgu nedir? Ya da başka bir söyleyişle, bir öğretmen ne gibi becerilere sahip olmalıdır.

36 UÇAK SEFERLERİNDEKİ GECİKME VE İPTALLERİNİN HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN VE PİLOTLARIN SORUMLULUĞU

34 HAVACILIKTA 'EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİ'
Emniyet kültürü ve iklimi "Emniyet Yönetim Sistemi"nin en temel yapı taşıdır.

50



36



52



40



58



46



66



36 HEY ÖZGÜRLÜK!

Hangi şartlarda ve neye göre özgürüz? Özgürlük nedir? Özgürlük kişinin her istediğini yapabilmesi mi?..

40 GÖKYÜZÜNDEKİ İLK KADINLARIMIZ

Kayıtlara dünyada ilk uçan kadın olarak geçen madam Teresá Peltier, 8 Temmuz 1908 tarihinde Milano'da yolcu olarak uçar.

46 MEHMET FESA EVRENSEV'İN YAŞAM ÖYKÜSÜ

Fesa Bey'in hayat hikayesi, birazda Türk Askeri Havacılık Teşkilatı'nın kuruluş hikayesidir.

50 YAŞA VE NEFES AL

Sağlıklı bir uykuya güne başlamanın en iyi yoludur. Çünkü günün bütün karmaşası ile uğraşabilmenin temelidir uykusu.

52 BİR ASIR SONRA ÇANAKKALE ÜZERİNE...

Benim Çanakkale hikayem, 1978 yazında henüz beş yaşındayken başladı.

58 BİR KAPTAN PİLOTUN OBJEKTİFİNDEN ZAMANI DURDURMAK

Hobî olarak başlayan, 20 yıllık bir öykü.

66 TATLISIYLA, TUZLUSUYLA TÜRKİYE'NİN GÖLLERİ

Türkiye'nin yüzölçümünün % 10'unu göller oluşturuyor.

KOKPİT

TEN BAKIŞ

YIL: 8. YIL / 2016 SAYI 36



TALPA adına
SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı
Kaptan Pilot Mehmet Ayhan GÜNAL

YAYIN KURULU

Kaptan Pilot Mehmet Ayhan GÜNAL
Kaptan Pilot Dilek KARABAĞLI
Kaptan Pilot Osman ŞİRİN
Kaptan Pilot Bülent BÖRALI
Kaptan Pilot Melih BAŞDEMİR

EDİTÖR

Tuncer TAŞDÖĞEN

DERGİ & REKLAM KOORDİNATÖRÜ

Ebru A. KARATAŞ

TALPA Basın ve Halkla İlişkiler Koordinatörü

YÖNETİM YERİ

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Şenlikköy Mahallesi,
Çatal Sokak No: 5C B1 Blok 34253 Florya / İstanbul

Tel: 0212 662 12 01

Fax: 0212 662 12 03

e-mail: talpa@talpa.org

web: www.talpa.org

SPONSOR

Baray İnşaat, İmaj İnşaat ve Svot Yapı'nın ortak girişimi
ile hayata geçen **LeventLIFE Projesi**
Ortabayır Mah. Dereboyu Cad. No: 6 D: 1
34413 Levent - İstanbul / TÜRKİYE
444 59 58 - www.leventlife.com

TASARIM

Svot Yapı Tasarım Departmanı
Gülcan Çalışkan

BASKI

Vatan Ofset Yayıncılık ve Matbaacılık A.Ş. Doğan Medya
Tesisleri Sanayi Mahallesi 1650. Sokak No: 2
34517 Esenyurt - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 212 622 19 00
Fax: +90 212 662 19 56

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar, yazarın şahsi görüşünü temsil eder. TALPA'nın resmi görüşü olarak kabul edilmez. Yazılar ve yazıda kullanılan görsellerin sorumluluğu yazara aittir. İlan veren kurumların reklam ve kampanyalarıyla ilgili her türlü hukuki sorumluluk ilan veren kuruma aittir. TALPA sorumlu tutulamaz.

TALPA Yayın Kurulu, yazarların gönderdiği yazıların tamamını veya bir kısmını yayımlayıp yayımlamamakta serbesttir. Yayımlanan eserlerle ilgili yazara telif hakkı ödenmez.



TALPA YENİ BAŞKAN VE YENİ YÖNETİM KURULU'NU SEÇTİ...

20.01.2016 ÇARŞAMBA GÜNÜ İSTANBUL ATATÜRK HAVALİMANI ALİ SÜRMEN SALONUNDA TALPA ÜYELERİ YENİ BAŞKAN VE YENİ YÖNETİM KURULU'NUN SEÇİMİ İÇİN TOPLANDI. SEÇİMDE, KPT. PLT. MEHMET AYHAN GÜNAL ÖNDERLİĞİNDE MAVİ LİSTE VE YİNE KPT. PLT. İLYAS KARAGÜLLE ÖNDERLİĞİNDE BEYAZ LİSTE YARIŞTI. 584 GEÇERLİ OYUN KULLANILDIĞI SEÇİMDE 344 OY ALAN KPT. PLT. AYHAN GÜNAL TALPA'NIN YENİ BAŞKANI OLDU. DİĞER ADAY KPT. PLT. İLYAS KARAGÜLLE İSE 240 OY ALDI. KPT. PLT. AYHAN GÜNAL'IN LİSTESİNDE YER ALAN KPT. PLT. DİLEK KARABAĞLI TALPA YÖNETİMİNE GİREN İLK KADIN PİLOT OLDU.



Toplantı Kpt. Plt. Ahmet USTA'nın TALPA'nın Olağan Genel Kurul

gündemini arzetmesiyle başladı. Ardından Ulu Önder Atatürk ve Türk Hava Şehitleri için 1 dakikalık saygı duruşunda bulunuldu. Genel Kurul için yeterli çoğunluk tespit edilerek, gündemin üçüncü maddesi olan Divan Heyeti seçimi yapıldı. Oy birliğiyle Kpt Plt. İskender Çarkçı Divan Heyeti'nin başkanı olarak seçildi. Divan Heyeti'nin seçimi ardından gündemdeki diğer maddelere geçildi.

Divan Heyeti Başkanı Kpt Plt. İskender Çarkçı açılış konuşmasında özetle şunları söyledi:

“Değerli arkadaşlarım, bugün TALPA'nın olağan Genel Kurulu'nu gerçekleştiriyoruz. Dernekler Kanunu ve kurallarına uyararak gündem maddelerini sırasıyla ele alacağız. Burada bulunan herkesin genel kurulumuzla ilgili gerekli yardımları yerine getireceğine inanıyorum. Şu andan itibaren TALPA'nın bütün yetki ve sorumluluğu Divan Heyeti'ne geçmiştir. Bizler bu süreç içerisinde hem geçmiş yönetimin faaliyetlerini denetleyip gözden geçireceğiz, hem de bundan sonraki TALPA yönetimine aday olan tarafları değerlendirerek yeni Yönetim Kurulunu oluşturacağız.”

Divan Heyeti Başkanı



Kpt Plt. İskender Çarkçı'nın konuşmasının ardından öneri olarak getirilen bundan sonraki yönetimlerin 3 yıl süreli olması maddesini oylamaya sundu. Öneri oy birliğiyle kabul edildi.

Daha sonra TALPA eski başkanı Kpt. Plt. Gürcan Mantı kürsüye gelerek;

“Sevgili meslektaşlarım, değerli basın üyeleri. Öncelikle Genel Kurulumuza göstermiş olduğunuz ilgiden dolayı çok teşekkür ediyorum. Hepiniz hoşgeldiniz. 2 dönem yürütmekte olduğumuz 4 yıllık görev süremizin sonuna geldik. Türkiye'nin önde gelen sivil toplum kuruluşlarından biri olan TALPA'nın başında bulunmaktan her zaman

gurur duydum. Geçtiğimiz 2 dönemde mesai mefhumu tanımadan ben ve yönetimde bulunan diğer arkadaşlarımızla birlikte birçok projeyi hayata geçirdik. Gerçekleştiremediğimiz projelerimiz de oldu. Hiç kuşkusuz bazı projeler zaman gerektirir. Örneğin Hava-iş Kanunu ile ilgili sorunlar yıllardır devam ediyor. Son 4-5 yönetim bu konuyla ilgili ciddi çalışmalar yapmıştır. Sonuçta mesleğimizi ilgilendiren her türlü proje sektörün diğer paydaşlarıyla birlikte çözülmek zorundadır. Bazı sorunlar ise kısa müzakerelerle çözüme ulaşabilmektedir. 4 yıllık yönetimimiz zamanında TALPA'ya kurumsal bir kimlik ➤



kazandırmak için uğraştık ve ciddi mesafeler kaydettik. Üye sayımızı göreve geldiğimiz tarihten itibaren iki katına çıkardık. Bugün TALPA ağır ve hantal bir yapıda değildir. Üye olsun veya olmasın tüm meslektaşlarımıza kapımızı açtık. İdari, mesleki ve hukuki yönden her türlü desteği verdik. Sorunlarını sabırla dinleyip çözüm bulmak için gayret sarfettik. Son 3 yılda TALPA'ya gelerek sorunlarına çözüm arayan 1000'in üzerinde meslektaşlarımızın problemlerini çözdük. Yaptığımız doğru müdahalelerle arkadaşlarımızın hak kaybına uğramasını engelledik. Davalarını takip ettik. Bizden sonra gelecek olan yönetimde aynı şekilde çalışacağına güvenimiz tamdır. Bu kurulumuzun ardından yeni seçilecek yönetime tüm üyelerin yardımcı olacağını temenni ediyorum. Daha güçlü bir TALPA için elbirliği yapmalıyız.” şeklinde konuştu.

Ardından seçime beyaz listeye katılan başkan adaylarından Kpt. Plt. İlyas Karagülle konuşmasını yaptı. Karagülle konuşmasında özetle şöyle konuştu:

“TALPA'YI BİRLİKTE YÖNETECEĞİZ”

“Derneğimizin değerli üyeleri ve sayın basın mensupları TALPA'nın genel kuruluna teşriflerinizden dolayı teşekkür ediyor ve tekrar hoşgeldiniz diyorum. Bugün genel

kurulumuz yeni yönetimini seçecek, ve TALPA'yı temsil etme görevini verecek. Hangi liste seçilirse seçilsin, ağır bir sorumluluğun altına gireceğinde kuşku yoktur. Yeni yönetime yüklenen sadece üyelerin kişisel sorunları değil, onların işinin, aşının ve çocuklarının sorumluluğu da yönetimin omuzlarındadır. Hiçbir üyemizin düzeninin bozulmaması için, huzur ve güvende uçabilmesi için bir sivil toplum örgütü olarak TALPA elindeki tüm imkanları seferber etmelidir. Sessiz ve hareketsiz kalmak ne kadar ahlak dışı ise, üyelerini riske edecek maceralara sürüklemekte o kadar yanlış ve tehlikelidir. Bizim temel önceliğimiz çocuklarımızın geleceğidir. Bunun için kırmızı çizgilerimiz; emeğin karşılığının alınması, uçuş emniyetine uygun şekilde görev yapılması ve haklarımıza saygı gösterilmesidir.

Seçim öncesi beyaz liste olarak, sizlere gerek mail yoluyla, gerekse broşür ve diğer tanıtım araçlarıyla ekibimizi anlatmaya çalıştık. Konfüçyüs'ün dediği gibi “İyi insan güzel söz söyleyen değil, söylediğini yapan, yapabileceklerini söyleyen insandır”. İşte bu düşünce ve anlayışla beyaz liste yapabileceklerini söyleyen bir kadroyla oluşturuldu. Başımız göğe erse de ayaklarımız yere basacak. İşte bu nedenle sadece yapabileceklerimizi deklare ettik. Biz ne yapacağız? Mevlana'nın sözünü ilke edineceğiz. Göz iki, kulak iki, ağız tek. Çok görüp, çok dinleyip az konuşmak gerekir. Biz de böyle yapacağız. Üyelerimizi dinleyip,



öneri ve eleştirilerini alacağız. Yapabildiklerimizi yapacağız, yapamadıklarımız olursa da gerekçelerini izah edeceğiz. Özetle TALPA'yı birlikte yöneteceğiz”

Daha sonra kürsüyü konuşmasını yapmak üzere Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günel devraldı. Günel, Genel Kurul'un önemine değinerek konuşmasını şu şekilde gerçekleştirdi.

“GENÇ, DİNAMİK VE YENİ BİR TALPA”

“Sayın Divan Kurulu, değerli meslektaşlarım ve sevgili konuklar. Sizleri mavi listenin başkan adayı olarak sevgiyle, saygıyla selamlıyorum. Hepinizin farkettiği üzere son derece canlı ve renkli bir Genel



genç, dinamik yeni bir TALPA hedefiyle yola çıkan mavi listenin adaylarını açıklamış olmasıdır.

Değerli meslektaşlarım. Mavi liste olarak TALPA'ya renk katmaktan memnunuz. TALPA'nın ihtiyacı da bu zaten. Dinamik, canlı, aktif, rakiplerine bile enerji veren, onların da kendilerini aşmasına vesile olan bir enerjimiz var. Bu enerjinin yeni seçilecek yönetime taşınması sizlerin ellerinde. Emin olunki

var. Meslek büyüğümüz hocalarımız, daha önce TALPA Yönetimi'nde deneyimi olan arkadaşlarımız ve genç birçok meslektaşımız var. Belkide TALPA tarihinde ilk kez kadın Kpt. Plt. Dilek Karabağlı listemizde bulunuyor. Her kökene, yaş grubuna hitap eden, sosyal tabanı ve temsiliyeti çok geniş bir ekibin başkan adayiyım.

Mesleğime ve meslektaşlarıma her zaman inandım. Umutlarımızı ve

inaniyorum. Listemizi oluşturan havacılar diyor ki; Mavi liste 24 dinamik havacının listesidir. Mavi liste mesleğine ve meslektaşlarına sahip çıkan bir sivil toplum kuruluşunu yönetmeye adaydır. Mavi liste, bütün pilotları temsil etmek için karşınızdadır. Mavi liste pilotluk ruhunu şovanyeler gibi yaşatmak için vardır. Mavi liste sorunun değil, çözümün parçası olacaktır. Genç, cesur ve idealist bir ekibiz. Mavi liste ekip olmanın, zor durumda birlik olmanın anlamına geldiği için adaydır. Mavi listenin hedeflerini tek tek tekrar hatırlatmak isterim.

Mavi liste, gönüllü olarak amatör bir coşkuyla beraber, profesyonel bir bakış açısıyla çalışacaktır. Mavi liste, mesleğinizin saygınlığını koruyup geliştirecek ekibin listesidir. İşte bütün bu sesleri ve düşünceleri, duyguları enerjinin aklın ve yüreğin listesi, ekip olmanın sesi, birlik olmanın ifadesidir mavi liste.

MAVİ LİSTENİN HEDEFLERİ NELERDİR?

Üye sayımızı arttırarak bir arada daha sağlam durabiliriz. Zira dernek olarak yapabileceklerimiz üye sayımızın artmasıyla doğrudan ilgilidir. Hedefimiz sivil havacılık sektöründe çalışan bütün pilotları temsil ➤

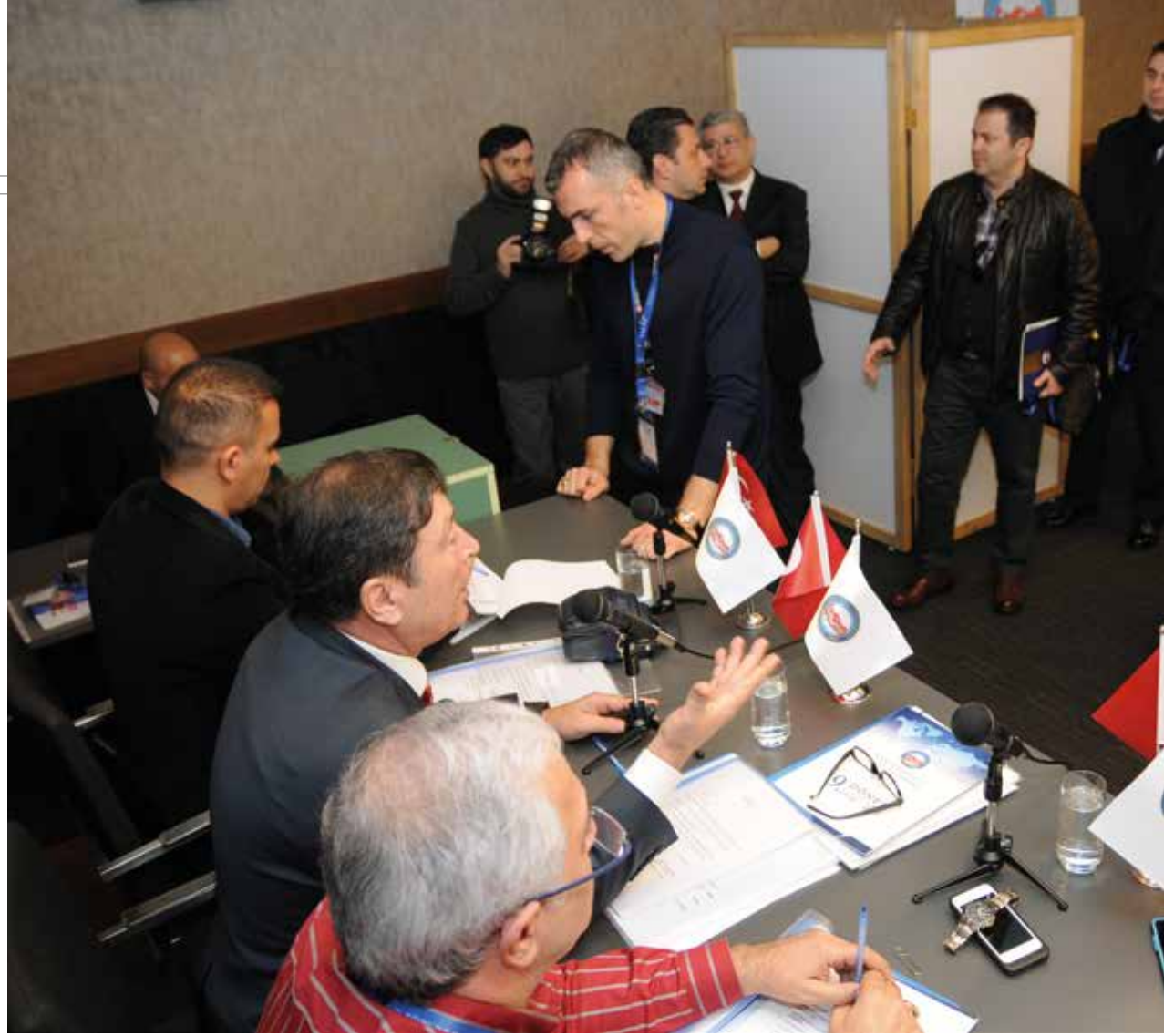


Kurul süreci yaşıyoruz. Belki de ilk defa TALPA ile ilgili mail kutularınıza bu kadar çok mail geldi. Mütevazı olup hak yememek adına Genel Kurul sürecininin bu derece renkli geçmesinin en önemli sebebi;

TALPA'ya yeni bir soluk katacak ve onu ileriye taşıyacak enerji, proje, irade ve kararlılık mavi listede mevcut. Mavi liste kimlerden oluşuyor. Sivil havacılığın meslek mozaïğı ve bütün parçaları bu listede

hedeflerimizi birleştirerek çoğalttık. TALPA'ya yeni bir yön verme gereğine inandık. Dinamik, güçlü, yenilikçi bir TALPA için yola çıktık. Ekibimle gurur duyuyorum. Hep birlikte başarabileceğimize

edebilmektir. Üye artışını mutlaka gerçekleştireceğiz. Karşılıklı bilgi alışverişinin yollarını arttırmak zorunludur. Son teknoloji kullanılarak iletişimin zamanlamasını kısaltmak mümkündür. Cep telefonlarınızdan dahi, dünyanın her yerinden kesintisiz olarak ulaşabileceğiniz bir TALPA alt yapısı oluşturabiliriz. İletişimde monoloğu değil, diyalogu geliştireceğiz. Her konuda kararlarımız hiyerarşiden bağımsız olarak şeffaf ve katılımcı bir yaklaşımla meslektaşlarımızın maddi ve manevi haklarını koruyabilecek nitelikte olacaktır. Projelerin aşamaları hakkında tıkanan noktalarda üyelerle paylaşım yapılacaktır. Üyelerimizden beklentimiz aktif olarak derneklerine sahip çıkmaktır. Şeffaf üyelerin önündeki engelleri kaldıran bir dernek olmaya ihtiyacımız var. Endüstrileşen sivil havacılık sektöründe teknik olarak etkinliği ve yetkinliği arttırmanın yolu ulusal ve uluslararası çalışma grupları oluşturmak, mevcutlarına katılmak ve destek vermekle mümkündür. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'yle haklarımızı korumak ve geliştirmek amacıyla, kararlı ve mesleğimizden yana bir duruş sergileyerek iletişimi arttırabiliriz. Önemsediğimiz komisyonlarımız orta ve uzun vadeli işlerimizin planlanması için ARGE'miz olacak. TALPA'ya dinamizm katacağına inasndığımız



ekibimizle orta ve uzun vadede gerçekleştirmeyi hedeflediğimiz 4 önemli projeyi sizlerle paylaşmak istiyoruz.

ECA'ya uyumlu SET etken mesai talimatında yer alan maddelerin uygulanabilir ve anlaşılabilir hale getirilmesi amacıyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve ilgili kurumlarla bilgi paylaşımı yapmak üzere komisyon oluşturacağız.

Meslek tanımımızın yasal güvenceye alınmasıyla ilgili çalışmalarda akademisyenlerden, hukukçulardan ve TALPA deneyimlerinden yararlanacağız. İlgili mercilerle görüşmeleri yürütecek bir

komisyon oluşturacağız.

Uluslararası meslek kuruluşlarımız IFALPA, ECA, IFCF başta olmak üzere ilgili çalışmalarını takip etmek, TALPA'yı geliştirmek, uluslararası normlara getirmek üzere özel bir çalışma yürüteceğiz.

3. Havalimanı ile ilgili çalışmaları yakından takip ederek ihtiyaçlarımız doğrultusunda yetkili Bakanlık, yüklenici firmalar ve belediye ile görüşmeleri sağlayacak bir komisyon oluşturacağız.”

Ardından Divan Heyeti'nin gündemin diğer maddeleri hakkında bilgilendirmesi gerçekleşti ve Denetim Raporu okundu. Faaliyet raporunun

okunmasının ardından rapor ibraz edildi.

Divan Heyeti Başkanı Kpt Plt. İskender Çarkçı TALPA'nın yeni Başkanı ve Yönetim Kurulu'nu açıklamak üzere oy kullanma işlemi ve sonuçlarıyla ilgili bilgi verdi. Çarkçı “ Seçimimizde toplam 585 oy kullanılmıştır. Geçerli oy sayısı 584'tür. Bu 584 oyun 344'nü alan mavi liste seçimi kazanmıştır. Kendilerini tebrik ederim” şeklinde konuşarak TALPA'nın yeni başkanı Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günal'ı kürsüye davet etti.

TALPA'nın 6 ncı Başkanı Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günal kapanış konuşmasında “Değerli meslektaşlarım,



bir hayli heyecanlı anların yaşandığı katılımın ve enerjinin yüksek olduğu bir Genel Kurul yaşadık. Bu Genel Kurul'un tek kazananı derneğimiz TALPA olmuştur. Pilotluk sevdası olmuştur. Buradaki herkes Genel Kurul havasını burada, bu salonda bırakıp, elele birlik içinde TALPA'yı daha ileriye taşımak için omuz omuza vermelidir. Önümüzde yapmamız gereken çok iş var. Herkese ve her fikre ihtiyacımız var. Hepinize ekibim ve şahsım adına çok teşekkür ediyorum. Saygılarımı sunuyorum." diyerek toplantıyı sonlandırdı.

Bu Genel Kurul'da da yeni başkan Kpt. Plt Mehmet Ayhan Günel'in dediği gibi kazanan TALPA olmuştur. 



YENİ YÖNETİM GÖREVE BAŞLADI...

20.01.2016

tarihinde gerçekleştirilen TALPA 10. Olağan Genel Kurulunda 3 yıllık süre için seçilen Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günel Başkanlığındaki yönetim kurulu ilk toplantısı 10.02.2016 TALPA Genel Merkezinde yapıldı. Toplantıda bir konuşma yapan Başkan Günel “Öncelikle seçim sürecinde üyelerimize yansıttığımız, genç, dinamik ve yenilikçi bir anlayışla geçmiş dönemlerden günümüze gelen projeleri tamamlamak ve yeni projeler üretmek için daha çok çalışacağız. İlk önceliğimiz uçuş emniyetidir. Birlik ve beraberlik içinde meslektaşlarımıza yardımcı olmaya, sorunların üzerine cesaretle gitmeye devam edeceğiz.” diye konuştu.

Daha sonra yapılan seçimlerde, TALPA Başkan Yardımcılıklarına Kpt. Plt. Osman Şirin ve Kpt. Plt. Dilek Karabağlı seçilirken Genel Sekreterliğe Kpt. Plt. Bülent Boralı ve Muhasip üyeliğe Kpt. Plt. Kartal Mersinoğulları seçildi. Gündemdeki konuların karara bağlandığı toplantıda, Yönetim Kurulunun her ayın bir ve üçüncü Çarşamba günleri toplanması kararlaştırıldı.

13 Yönetim Kurulu Üyesi ve 3 Denetim Kurulu Üyesinden oluşan yeni Yönetim Kurulu şu isimlerden oluşuyor. Mehmet Ayhan Günel Başkan, Osman Şirin Başkan Yardımcısı, Dilek Karabağlı Başkan Yardımcısı, Bülent Boralı Genel Sekreter, Kartal Mersinoğulları Muhasip Üye, Enis Ulusel Yönetim Kurulu Üyesi, Sermet Karaağaç Yönetim Kurulu Üyesi, Deniz Akıncı Yönetim Kurulu Üyesi, Halil Emir Yönetim Kurulu Üyesi, Aykut Işıkoğlu Yönetim Kurulu Üyesi, Mahmut Melih Başdemir Yönetim Kurulu Üyesi, Murat Erkan Noyan Yönetim Kurulu Üyesi, Kanber Sarıca Yönetim Kurulu Üyesi, Kutsal Önder Denetim Kurulu Üyesi, Erhan Taşağır Denetim Kurulu Üyesi, Mustafa Hakan Denetim Kurulu Üyesi, Çetin Seber Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Hakan Bal Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Vedii Varış Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Emir Özsev Erkal Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Can Yılmaz Yönetim Kurulu Yedek Üyesi, Utkan Gürsel Denetim Kurulu Yedek Üyesi, Atilla Ustaoglu Denetim Kurulu Yedek Üyesi, Kutay Müniroğlu Denetim Kurulu Yedek Üyesi. 





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

Hayallerin peşinden koşunca neler olabileceğini çok iyi biliyoruz. Tıpkı pilotlar gibi.
Şimdi Mercedes-Benz otomobillerde tüm pilotları özel indirimler ve avantajlar bekliyor.
31 Aralık 2015'e kadar bir Mercedes-Benz sahibi olun, ideallerinizden birini daha gerçekleştirin.

   /gulsoyotomotiv



Mercedes-Benz



ULUSLARARASI TOPLANTI GÖZLEMLERİ

TALPA'NINDA KATILDIĞI BU YILKI ECA'NIN 1.TOPLANTISINDA AVRUPA BİRLİĞİ TARAFINDAN GÜNDEME ALINAN YENİ HAVA PAKETİ. UÇUŞ EMNİYETİ VE PİLOTLARLA İLGİLİ ÇALIŞMALAR DEĞERLENDİRİLDİ.



Kpt. Plt. Dilek KARABAĞLI
dilekkarabagli@talpa.org

7-18

Şubat tarihlerinde gerçekleştirilen konferans,

ECA Başkanı Dirk POLLOCK-ZEK'in açılış konuşmasıyla başladı. Konuşmanın ardından daha önce yapılan iki konferansta alınan kararlar tekrar görüşmeye açılarak kabul edildi ve bu yılki konferansın gündem maddeleri aşağıdaki sırayla ele alındı.

1.Gündem Maddesi

EU Havacılık Paketi (Aviation Package-AP) ve gelecekteki adımlar

Üye ve EU ülkelerinin büyük çoğunluğu yakın zamanda uygulamaya konulan AP'nin

rekabeti etkileme ile ilgili istenilen etkiyi yapamadığı ve yeteri kadar iyi olmadığı kanaatindeler.

Yeni AP'de olabilecek sürprizlerden kaçınmak için ele

alınacak konular ile ilgili ECA komisyonu değişik parlamenter ve kontaklarla danışmanlık ve lobi faaliyetleri yaptı. ECA 'Durum Tezi' temel olarak emniyet öncelikli, sosyal sorumluluğu olan ve rekabetçi "3 boyutlu bir EU-AB Havacılık stratejisi" içinde belirlediği öncelikler şöyle;

Önce Emniyet

- Daha güçlü gözetim, kendi kendine düzenleme içermeyen, aracı kurum ve atipik iş verme modellerini limitleme, pilot eğitimi.

Sosyal Boyutları

Atipik iş verme ile mücadele, eğitim alma şekli (Cadet Ship), ana üs ve PPB (Princibal Place of Business) tam tanımı, sosyal hak kısıtlamaları ve FOC (Flags of Convenience) yabancı bayrak konuları.

Eşit Rekabet - 3. Ülkeler

- Müzakereler için etkili yaptırımlar, erişimi askıya alma. O&C (Ownership and Control) kurallarını sıkılaştırma, Reg. 868/2004'ü yenileme (3.ülkelerdeki haksız ücretlendirme ve özlük hakları ile ilgili).

Kasım 2015 deki AB Çözümü (EP Resolution NO: 15) AB Paramentosu'nda "FOC" deki gibi sosyal problemlerle iş verme uygulamaları ve sahte serbest meslek, P2F (Pay to fly) ve "Zero-Hours" kontratları gibi atipik işe alma durumlarındaki artışın uçuş emniyetine potansiyel etkileri hakkında endişelenmektedir, 'Her havacılık aktivitesinde sosyal standartların yükseltilmesi gerektiği görüşündedir.' şeklinde karar alınmıştır. Bu karar 7 Aralık ta yenilenecek olan AP Kanuna etki edecek bir düzenlemedir.

ECA ve MA'in (Üyeler) bu pakette, sosyal yönler ile ilgili odak-

BU YIL 17-18 ŞUBAT TARİHLERİ ARASINDA BRÜKSEL'DE GERÇEKLEŞTİRİLEN ECA'NIN 1. TOPLANTISINDA TEMEL OLARAK EMNİYET VE HAVACILIK STRATEJİSİ HAKKINDA RAPORU AÇIKLANDI. TOPLANTIYA TALPA'YI TEMSİLEN KPT. PLT. DİLEK KARABAĞLI, KPT. PLT. MURAT ERKAN NOYAN VE KPT. PLT. SEMİH TAŞ KATILDI



landığı hareket ve net öneriler;

- Kendi kendine iş edinme, ön üs,
- Eğitim,
- Dış ülke - üslerdeki ekiplerin durumu,
- Eşit rekabet,
- Sosyal diyalog, olarak açıklandı.

Strateji başlıkları ise;

- 1- Bunlar "ECA" değil "AB pilotu" konularıdır.
- 2- AB Komisyonu ve AB Parlamentosu'nu özellikle kendi ülke hükümetlerini etkilemek.
- 3- İstenen net sonuç ve özellikler üzerinde çalışmak.

AB Havacılık Stratejisi – Uluslararası Boyutu

AB – seviyesinde ATA (Air

Transport Agreements) görevleri hakkında komisyon AB Konseyine önerileri sunar, konsey onaylar, red eder, düzenler. AB Parlamentosu'nda politik onay verir veya vermez. Havayolu çalışanları ile ilgili olarak iş ve sosyal etki alanı başlığında "Anlaşma yapılan ülkelerin iş ve sosyal etki alanı konusunda üst seviyede koruyucu kanun ve politikarından emin olunması", ön şartını ve bu anlaşmalarla sağlanan iş imkânlarının yerel iş kanunu ve standartlarını zayıfıya uğratmayacağı ön şartını da kapsamalıdır. Anlaşmalar ayrıca bu alanda olan uluslararası belirlenmiş standart ile etkili uygulamaların geliştirmeyi amaçlamaktadır.ECA bu konuyla ilgili hala özellikle (Körfez

ülkeleri) görev müzakerelerinin şekillenmesine katkı verecek, haksız uygulama önerileri üzerine çalışacak ve O&C'nin gevşetilmesine karşı, sesini yükseltecektir. Gelen kanun tasarılarına değişiklik önerileri sunacak (Reg. 868/2004), kilit oyuncu ve havayolları ile işbirliği oluşturacak, AB vekilleri ve diğer kanun-yapıcılarla düzenli buluşmalar yaparak diyalog içinde olacaktır. Üyelerimizde bu konularda kendi çalışmalarına benzer şekilde ve bizimle ortak olarak devam edeceklerdir.

2. Gündem Maddesi:

RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems)- drone ile ilgili 2016-2017 de EASA da onaylanacak olan teknik kurallar hak-

kında sunum yapıldı.Bununla ilgili üç ayrı kategori ayımı yapıldı.Open Category-Low risk, Specific Category – medium risk, certified Category-higher risk, ECA konu ile ilgili analizlere devam ediyor ve üyelerin bu konuyla ilgili çalışmaları ve ülke kanunlarının nasıl olduğu hakkında anket yapıyor.

3. Gündem Maddesi:

Germanwings (4U952) kazası olduktan hemen sonra yayınlanan (EASA SIB no 2015-04) de tavsiye edilen kararlar ve sonrası yapılan uygulamalar oldu. ECA'nın ele aldığı kilit sorunlar;

- PSP (Peer Support Program) Eş destek programı
- Rastgele olarak ilaç ve alkol testi ➤



- Kokpitte iki kişi (4-eyes kuralı)

- Psikolojik test/eleme

ECA'nın bunlarla ilgili mesajları;

1- İşe girmeden önce tam psikolojik eleme yapılması

2- Yıllık muayenelerde 'düzenli psikolojik testler yapılmaması'

3- AME (Aviation medical examiner)- pilot ilişkisinde güven ve genel sağlığın yanında, akıl sağlığına da eşit önem verilmesi .(Atipik işverme, bitkinlik, psikososyal stres yapan konulardan kaynaklanan sorunlar.)

4- PSP'nin tüm akıl sağlığı konularını kapsamı EASA ve bazı yasa-yapıcılar tarafında uygulanmakta

5- Rastgele ilaç-içki testine uygulamasına hayır

6- Eğer gerekiyorsa HUPER liste 'nin, ilaç testi yapılmadan uygulanması

7- PSP, kendinden önce uygulanan testten çok daha etkili ve zorunlu bir uygulanmalıdır.

8- Rastgele testi sadece PSP'nin bir parçası olduğunda yapılabilir.

9- PSP programları meslek için en fazla verim elde edilecek olanlardır

10- Ev çevresinde zorunlu olmalıdır

11- Yaşam tarzı halen çalışmakta olan PSP'yi negatif etkilememelidir

12- Havayolları tarafından pilot ve ekip temsilcilerinin katıldığı ve aktif olduğu eforlara karşı şüphe oluşturabilmek.

1, 5 ve 9'uncu konularda oldukça önemli gelişmeler var ve EASA raporunda olması bekleniyor.

EASA tarafından hızla ele alınan konulardan;

- OD (Operational Directives) olarak gelenler, hiçbir teste tabi tutulmadan, hava operasyonu ve ekiplerce kullanılmakta bu da araştırma tamamlanmadan varılan sözde gerçekler yaratmaktadır. NAA (National Aviation Authority) OD'leri takibe zorluyor. 2016 yılı sonunda bu uygulamaların sonuçlanması bekleniyor.

4. Gündem maddesi

"4 eye" kuralı konuşuldu. Sadece tavsiye niteliği olmasına rağmen, kural gibi kabullenip uygulandı. Bu konuyla ilgili olarak daha ileride yapılacak toplantılarda ele alınmasına karar verildi. BA dışında uygulanmakta olan bu kural, LSE (London School of Economics) "Safety Culture" çalışması ve ECA'nın tavsiyesi ile tamamlanmış olacak.

ECA, IND WG. (Industrial Working Group) üyelerinden toplu veya bireysel dilekçelerle IFALPA'nın ATRP (Air Transport Regulatory Panel) pozisyon dosyalarının tekrar açılıp, gözden geçirilmesi veya yeni dosyaların hazırlanması planlanan özel bir PGA (Professional & Government Affairs) komite toplantısı geliştirilmesi için yazmasını tavsiye etti. ECA, IND WG'nin net öneriler getirebilmesinin eksikliğini giderebilmek için daha güçlü bir duruş gösterilmesi gereğini savundu.

Ardından, AB' deki A4E, IAG, AEA, A4SD gibi diğer sendika ve derneklerin ECA'da

dolaylı, veto hakkı olmadan, üyelik aidatı ödemeden oturum ve çalışmalara katılım hakkı olması "vehicle" tanımlı olarak tartışmaya sunuldu. VA'dan gelen bu teklif bir sonraki konferans da ele alınacak.

Daha sonra E4 FC (Europeans for Fair Competition) adlı lobi ve kampanya faaliyetleri için koordinasyon platformuna destek olunması istendi.

Bağımsız, kar gütmeyen bu kuruluşun çeşitli sendika ve şirketler haricinde açıklanmayan sponsorları ile ilgili soru ve şüpheler olduğunu ifade edenler vardı.

18 Şubat 2016, Brüksel

1.Gündem Maddesi

NPG (Norwegian Pilot Group) tarafından yapılan geniş çapla araştırma sonuçları sunuldu. Araştırmaya 1174 pilot katılmıştı. Sonuç olarak NP ihtiyaçları;

- Kararlılık, güven ve saygı maddeleri,
- Norveç şirketleri çalışanla-

rına saygılı davranmaya başlamalı ve onları sömürmek yerine özen göstermeli,

Yönetimin tavrı gittikçe daha az samimi davranışlar sergiliyor. Ryanair-tarzı yaklaşımların geçerli hale geldiğini görmek hayal kırıklığı yaratıyor.

2. Gündem Maddesi

AB içindeki diğer ülkelerde ulaşılmaya çalışılan dernek ve sendikalarla ilgili bilgiler verildi. Polonya ve Estonya ile çok az diğer eski doğu bloku ülkeleri ile hiç iletişim gerçekleştirilemediği paylaşıldı. Sadece, Wizz Air'ın 25, Ryan Air'ın 12 ana üsse sahip olduğu bu ülkelerde 'Karadelik'ler var ve bunlara erişmek için üyelik adına bazı tavizlerle katılım ve birleşmelerini sağlamalıyız.

Uluslararası Pilot temsilciliğimiz için TNA (Trans National Airlines) lerin karadeliklerini kapatmak buradaki pilotları organize etmek, TNA pilot gruplarını çalıştırmak, ulusal sendikalara uluslararası



önderlik yapmak, pilotların pa-yındaki erozyonu durdurmak yolunda bir yapı bulunması adına gereklidir.

3. Gündem Maddesi

Pilot lisanslandırılması kap-samında , MPL (Multi-crew Pilot Licensing) ile ilgili EU 1178/2011 Ek. 5 den “Ope-ratör kısıtlandırılması” mad-desi kaldırıldı (Operatöre bir bağ hala korunuyor). Ayrıca, APCC (Airline Pilot Certificate Course) RYR tarafından EASA FSC’da(Flight Safety Confe-rence) tanıtıldı.

ECA’nın bunu onaylamayan bir duruşu var.Bu eğitimler sonucu;

- İlk eğitim ve lisanslan-dırılma ile ilgili açık bir algı eksikliği,

- EASA tarafından “müşteri-sel” yaklaşım,

- Bireysel çıkar gruplarına servis başkılarında fikir birliği oluşmuştur.

Bu eğitimlere, bu adımlarla güçlü bir şekilde karşı durmaya

ihityacımız vardır.

- Bu eğitimler karşısında lobi yaparak ve kaygılarımızı anlatarak,

- Havayolu pilotları eğitimi, gelişmesi ve lisanslandırılma ile net alternatif ve konsept geliştirmek.

- “Cadetship” programı bir çözüm mü?

Bu P2F (Pay to Fly) yerine ACP(approved Cadet Program) na BALPA ve SNPL karşı çıkı-yorlar.

4.Gündem Maddesi

ACA (Austrian Cockpit Association) MH17, B777 nin 17 Temmuz 2014’de yerden havaya BULK 9K38 ile vurul-ması konusunu anlattı. Yerden 80.000 ft’ e kadar etkili füze-lerin 1970’lerde geliştirildiğini ve yaygın kullanımda oldu-ğunu belirtti. Ayrıca savaş ve çatışma olan ülkelerde düzenli ordu harici gruplar bulundu-ğundan BM savaş kuralları da uygulanmamaktadır. Bu gruplar ve füzelerin limitleri



TOPLANTI KATILIM LİSTESİ

Name Delegates	Association	Chief
ZIEGELWANGER Peter	ACA	X
MEYER Lukas	AEROPERS	X
CANESTRARI Riccardo	ANPAC	
COMELLI Remo	ANPAC	
GARDINI Andrea	ANPAC	X
COSTA Joao	APPLA	
MC AUSLAN Jim	BALPA	
O’NEAL Brendan	BALPA	X
VANALDERVEIRD	Alain BeCA	
MORAINE Didier	BeCA	X
DE GANDT Isabella	BeCA	
KESER Zoran	CROALPA	X
GUDMUNDSSON Johannes	FIA	X
SAAJORANTA Timo	FPA	X
ERTL Otto	HUNALPA	
DEMETER Csaba	HUNALPA	X
CULLEN Evan	IALPA	X
MURPHY Ted	IALPA	
SHUB Yossi	ISRALPA	X
AZZORPARDI Dominic	Malta-ALPA	X
CARLSEN Yngve	NF	
FORDE Petter	NF	X
NETSKAR Jack	NF	
CADENAS Eduardo	SEPLA	
GOMEZ BARRERO Javier	SEPLA	X
MARTINAZ DE VELASCO J.	SEPLA	
PALMERO Susano	SEPLA	
DERYVRY Eric	SNPL	X
THAROTH Christophe	SNPL	
GELINE Karine	SNPL	
LINDGREN Martin	SNPL	X
KARABAĞLI Dilek	TALPA	
NOYAN Murat Erkan	TALPA	
TAŞ Semih Önder	TALPA	X
HARTER Uwe	VC	
KOENIG Eckhard	VC	
LOCHER Martin	VC	
PHILIPS James	VC	
ROET Bastian	VC	
SCHULZ Ija	VC	X
SPURK Robert	VC	
JOZIASSE Rene	VNV	
VAN DOESBURG Joost	VNV	
WERHAGEN Staven	VNVX	
CHALK Martin	IFALPA	
DU BEDAT Arnaud	IFALPA	
VAN ZWOL Evert	RPG	
DE BRUIJN Otjan	ECA	
GAMMICHIA Alvaro	ECA	
GLANTZ Johan	ECA	
HAUGSBAK Odd	ECA	
KOPETZ Clemens	ECA	
POLLOCZEK Dirk	ECA	
REUTER Paul	ECA	
SCHAAF Frederic	ECA	

üst geçişlerde sürekli bir emni-yet ve güvenlik açığına neden olacaktır. Ticari çıkar ve em-niyet/güvenlik hususları çık-mazından kaçmak için çatışma bölgeleri üst uçuş kararları bireysel operatörlere (iyi dona-tılmış istihbarat sonucu karar veren) değil NAA (National Aviation Authority) EASA’ya bırakılmalıdır.

Tehtid ve risk değeri-ndirilmesinde en iyi gereklilikleri başarabilmek; kriz bölgeleri için risk analizlerini yürütüp bu kriz bölgelerindeki mey-danlara yapılan uçuşları ve üst geçişleri kapsayan tavsiyeleri açıklayan uluslararası, bağı-m-sız bir otorite kurulmalıdır. “Avrupa seviyesinden bunun için harekete geçelim” sloga-nıyla sunum tamamlandı.

5.Gündem Maddesi

Kapanış konuşması ve bir sonra ki konferans da tüm üyelerle buluşmak isteğiyle DP herkese teşekkür etti ve konfe-ransı bitirdi. 

HAVACILIKTA ÖĞRETMENLİK

BİR ÖĞRETMENİ İYİ ÖĞRETMEN YAPAN OLGU NEDİR? YA DA BAŞKA BİR SÖYLEYİŞLE, BİR ÖĞRETMEN NE GİBİ BECERİLERE SAHİP OLMALIDIR. KİŞİSEL GELİŞİMİNİ EN ÜST DÜZEYDE Mİ TUTMALIDIR. VEYA ORGANİZASYON BECERİSİ Mİ? DEĞİŞİM İSTEĞİ Mİ, YOKSA MESLEKİ ETİK ANLAYIŞI Mİ? KONUYLA İLGİLİ SORULARI ÇÖĞALTABİLİRİZ. AMA EN DOĞRUSU ÖNCE İNSAN OLMAK VE ÖĞRETMİYİ SEVMEK OLMALIDIR...



KPT. PLT. ATILLA DUYAR

THY/B-777
Phd-HRM

Her gerçeğin dört köşesi vardır. Bir öğretmen olarak ben sana birini veriyorum, diğer üçünü bulmaksa senin işin..." demiş Konfüçyus.

Pekala, bir öğretmeni iyi öğretmen yapan nedir?

Gerçekten önemli bir soru değil mi?

Halen Philadelphia, ABD, Liderlik Akademisi'nin Kurucu Müdürü olan Dr. Chris Lehman (FAA'nin uçuş akademileri ve uçuş öğretmenleri için hazırladığı dokümanlarda asli rehber olmuş kişidir) tarafından oluşturulmuş listeyi kendi yorumlarımla paylaşmak istiyorum...

1. ÖĞRETME VE ÖĞRENME TUTKUSU:

Bu tutkuyu bir uçuş öğretmeninini izlerken çok kolaylıkla anlarsınız. Öyle anlar olur ki tüm eğitilenlerin öğrenme durumlarını gözlemler ve öğrenmenin yeterince gerçekleşmediğini hissettiği anlarda hemen çok farklı yöntemlerle bıkmadan ve keyifle yeniden öğretmeye çalışır. Böyle öğretmenleri bir simülasyon çıkışında veya bir yer dersi sonunda eğitilenler ile konuşmaya devam ederken görürüz.

2. İNSANLARI SEVMEK:

İnsanları sevmeyen bir kişinin öğretmenliğini düşününce sanırım daha fazla yazmaya gerek kalmıyor.

Uçuculuk vizyonunun içine eğitilenin yüksek



yararını alıyor mu yoksa almıyor mu? İşte bütün mesele buradadır.

3. HAVACILIĞI SEVMEK:

Çok hızla değişen dünyamızda özellikle havacılıkla ilgili sürekli kişisel gelişim, ancak havacılığa tutkuyla bağlınırsanız gerçekleşir. Bunun için de iyi bir içsel motivasyona sahip olmamız gerekir.

4. EĞİTİLEN KİŞİLERİN YERİNİ ANLAMAK:

Eğitilenlerin bir birey ve toplumdaki yerlerinin olduğunu unutmadan ve eğitimin öğretmenlerin anlamlandırdığı şekliyle değil, eğitilen için ne anlama geldiğini fark etmeli ve anlamalıyız.

Simülasyon veya uçuş eğitimi ya da yer dersi sadece bir takım öğretilerin öğrenildiği alan değildir. Aslında havacılığın stratejisinin hayata geçirildiği çok önemli anlar ve yerdir. Usta, iyi öğretmenler bulundukları her yerde öğretmenliğin liderliğini yaparlar ve stratejisini oluştururlar.

5. VAZGEÇMEYECEĞİ İŞ-MESLEK ETİĞİ ANLAYIŞI:

Büyük öğretmenlerin kendileri için oluşturdukları ve onları tarif eden herkesin açıklıkla söyleyebildiği, vazgeçemedikleri bir meslek etiği anlayışları vardır. Bu anlayışla, eğitilenleri havacılık yaşamı için

**GÜNÜMÜZÜN
HAVACISI NİTELİĞİNİ
TAŞIYAN İNSAN
TİPİ, YAŞAM BOYU
ÖĞRENER ÖĞRENME
LİDERİ OLABİLMEK
İÇİN ŞİRKET İÇİNDE
MESLEKTAŞ
ÇEMBERLERİNİ
OLUŞTURMALI VE
KENDİMİZE ÖĞRENME
YOLDAŞLARI BULARAK
İYİ ÖĞRETMEN OLMA
YOLCULUĞUMUZU
ÖN YARGIDAN
UZAK, DAİMA
EĞİTİLENİ KAZANMA
STRATEJİSİNİ
ÖN PLANDA
TUTACAK ŞEKİLDE
BAŞARMALIYIZ.**

hazırlarlar. Asla tetikçilik yapmazlar ve anlamsız ön yargılardan daima kaçarlar.

6. DEĞİŞİM İSTEĞİ:

Prof. John Dewey'in söylediği gibi, iyi öğretmenler bir gün önce yaptığını bir gün sonra geliştiren ve sürekli gelişim arayışı içinde olanlardır. Özellikle dijital çağ ile birlikte teknik ve akademik bilginin altı ayda bir yenilendiği düşünülünce bir havacılık eğitmeninin sürekli değişim ve gelişim isteği içinde olması gerektiğini söylemek kaçınılmaz hale gelmektedir.

7. YANSITMA İSTEĞİ:

Usta ve iyi uçuş/havacılık öğretmenleri, öğrendiklerini saklamak değil yansıtmak için fırsatlar arar. Bu nedenle de şirket kültürüne ve öğrenmeye en fazla katkı sağlayan, diğer meslektaşları tarafından da aranan en önemli yol arkadaşlarıdır.

8. ORGANİZASYON BECERİSİ:

Her öğretmenin kendisine özgü bir organizasyon becerisi vardır. Gitmek istediği yönü bilir, kaybolmaz, bir planı vardır. Çoğunlukla da vizyonuna ve hedeflerine ulaşmak için yol alır. Ayrıca bu öğretmenlik anlayışı şirketin uçuş emniyetine büyük katkılar sağlar. ➤





9. BÜYÜK UÇUŞ/HAVACILIK ÖĞRETMENİ OLMANIN SÜREKLİ GELİŞİM İSTEYEN BİR KAYGI TAŞIMAK OLDUĞUNU BİLMEK:

Bu çağda bir havacılık/uçuş öğretmenin geliştiirdiği yöntemleri yıllarca sürdürerek büyük öğretmen olma şansı kalmamıştır. Büyük uçuş/havacılık öğretmenleri kalıcı ve iyi öğretmenlik için sürekli gelişim kaygısı içinde olan, bunun için fırsatlar arayanlardır.

10. ZOR ANLARLA BAŞA ÇIKABİLECEK KADAR EGO:

Öğretmenin özellikle tanınımın değiştiği bu çağda, her şeyi bilen havah, insanları küçük gören insan egosundan sıyrılarak yeni, bilgiye açık ve yeterince ego anlayışına geçebilenler ancak iyi uçuş öğretmenleri olabilir. Bunun içinde temel kabullerini her insan bilmeli öğrenmelidir. Öğrenmek ve gelişmek bir yaşam biçimidir daima tavırların iyiye doğru revize edilmesi gerekir.

11. OLAYLARI KİŞİSELLEŞTİRMEK:

Araştırmalar iyi bir havacılık/uçuş öğretmeni olarak değerlendirilen öğretmenlerin eğitilenlere yönerge, geri bildirim ve bilgi vermekte hem sözlü hem de sözsüz iletişimi etkin olarak kullandıklarını göstermektedir. (Allen, 1997) Öğretmenler, kendi sözsüz mesajlarının ve bunların eğitilenler üzerinde yapacağı etkinin bilincinde olmalıdır. (Rosoff, Woolfolk & Hoy, 1991) Öğretmenler de eğitilenler gibi yüz ifadeleri, jestleri, duruşları, ses tonları ve şirketteki yerleriyle sözleriyle söylediklerinden daha fazlasını iletirler. Özellikle eğitilen davranışlarını kendisine yapılmış gibi algılamak yerine empati kurarak



ŞİRKETİMİZDE VE EĞİTİLENLERİMİZ TARAFINDAN USTA, İYİ ÖĞRETMEN DİYE DAİMİ OLARAK ANILABİLMEK İÇİN BU ÖZELLİKLERİN NE KADARINA SAHİP OLDUĞUMUZA SIK SIK BAKMAK VE ÖZ DEĞERLENDİRME YAPMAMIZ GEREKMEKTEDİR.

onların ihtiyaçları üzerinden değerlendirmeler yapabilmelidir

12. İŞBİRLİKLİ ÇALIŞMA EĞİLİMİ İSTEĞİ:

İyi öğretmen bu çağın en temel becerilerinden birisi olan CRM ve işbirlikli çalışma becerisini geliştirmiş olmalıdır. Her türlü öğrenenle işbirliği kurarak kendine ait bir kişisel öğrenme ağı oluşturmalıdır.

Özellikle de meslektaşlarıyla birlikte oluşturacağı meslektaş çemberleri aracılığıyla bundan önce sıraladığımız özelliklerini daima geliştirmelidir. Her havacılık şirketinde meslektaşlar arası öğrenme sürecini başlatmak için yeterince pozitif ego taşıyan öğrenme yoldaşlıkları kurulabilmelidir.

Kısacası; Şirketimizde ve eğitilenlerimiz tarafından usta, iyi öğretmen diye daimi olarak anılabilmek için bu özelliklerin ne kadarına sahip olduğumuza sık sık bakmak ve öz değerlendirme yapmamız gerekmektedir.

Yeni çağın havacısı niteliğini taşıyan insan tipi, yaşam boyu öğrenen öğrenme lideri olabilmek için şirket içinde meslektaş çemberlerini oluşturmalı ve kendimize öğrenme yoldaşları bularak iyi öğretmen olma yolculuğumuzu ön yargıdan uzak, daima eğitileni kazanma stratejisini ön planda tutacak şekilde başarmalıyız.

Tüm öğretmenlere sevgi ve saygılar. 

Uçuş Zamanı!

DRD'den pilotlara özel kampanya! Hayalinizdeki aracı belirleyin, size özel fırsatlarla ister 24 ay, ister 36 ay kiralayalım. Aracınızın dertleri bizim, keyfi sizin olsun.



	Marka / Model	Motor Hacmi	Motor Gücü	Yakıt Tipi	Şanzıman Tipi	24 Aylık Kira Bedeli*
	MINI COOPER PEPPER 5K	1500 cc	115 HP	Dizel	Otomatik	425 €
	MINI COOPER S COUNTRYMAN ALL4	1600 cc	190 HP	Benzin	Otomatik	445 €
	AUDI A3 SEDAN ATTRACTION	1600 cc	110 Hp	Dizel	Otomatik	469 €
	VW PASSAT COMFORTLINE DSG	1600 cc	120 HP	Dizel	Otomatik	505 €
	AUDI A4 TFSI STRONIC	1400 cc	150 HP	Benzin	Otomatik	585 €
	HONDA CRV EXECUTIVE 4x4	1600 cc	160 HP	Dizel	Otomatik	599 €**
	MERCEDES C180 FASCINATION	1600 cc	156 HP	Benzin	Otomatik	685 €

* 15 Mart - 15 Nisan tarihleri arasında yıllık 15.000 km kullanım ile sınırlı 24 aylık kiralamalarda geçerli aylık kira bedelleridir. Fiyatlara KDV dahil değildir. Kampanyaya dahil olan araçlar stoklarla sınırlıdır. DRD önceden haber vermeksizin kampanya ile ilgili değişiklik yapma ya da kampanyaya son verme hakkını saklı tutar.

** Honda CRV için belirtilen aylık kira bedeli, 36 aylık kiralamalarda geçerli tutardır.



0850 911 1724

drd.com.tr



/drdcomtr

DRD
Filo Kiralama

AŞIRI SICAK, KUM VE TOZ

AŞIRI SICAK HAVA SAHRA VE MEYDAN CİVARINDA BULUNAN KUMLUK SAHALAR UÇAKLARI VE PERSONELİ DİREKT OLARAK ETKİLEMEKTEDİR. UÇUŞ YAPILAN BAZI BÖLGELERDE MEYDANLAR KUMLU SAHALARIN İÇİNDE ADA GÖRÜNÜMÜNDE BULUNMAKTADIR. BAHAR AYLARINDA OLUŞAN KUM FIRTINALARI UÇUŞLARIN GECİKMESİNE VEYA İPTALİNE SEBEP OLMAKTADIR. AŞIRI HAVA VE SATIŞ ŞARTLARI UÇUŞ HAREKATİ VE EMNİYETİN SAĞLANMASI İÇİN TEKNİK KONTROL PROGRAMINA İHTİYAÇ GÖSTERMEKTEDİR.



O lağan dışı hava şartları ve satırlarda uçuşun güven ve emniyetini sağlamak amaçlı teknik kontrol programı;

Harici ve dahili komponentler: Motorlar ve temperature probe'ları,

Görülebilir parçalar ve sensörler: Antenler ve angle of attack probe'ları,

Yapısal parçalar: Leading edges ve uçuş kontrol sistemleri üstündeki ezilmeler/aşınmalar, gibi konular üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Aşırı sıcak, sahra ve kum

fırtınaları oluşan bölgelerde uçakların bakımı ve uçuş hareketinin devamı için gereken bakım ve denetleme programı aşağıda açıklanmaktadır.

BAKIM PROGRAMININ AMACI

- Uçak emniyet düşüncesinin ilk hedef olduğunu belirlemek,
- Aşırı sıcak ve kum fırtınası olan bölgelerde bakım programı hazırlamak,
- Hat bakım arızaları, uçuş ve yer divertleri için teknik personelin dikkatini arttırmak,
- Uçak güvenirliliğini arttırmak,

- Kaliteli bakım sağlamak,
- Meydan otoriteleri ile koordine sonucu meydan içindeki uçakların kullanım sahalarını temiz tutmak,
- Pistlerin muntazam temizliğini sağlamaktır.

BAKIM PERSONELİ

Aşırı sıcakların başlaması kum ve toz olaylarının başlaması ile birlikte bakım personeli,

- Koyu renkli koruyucu gözlük kullanılmalıdır. (Gözleri kumdan korur, göz sulanmasını önler)
- Hafif, açık renkli kıyafetler



Ahmet Akın DİLER
THY Emekli Kaptan Pilot





giymeli ve şapka kullanmalıdır. (Güneş çarpmasını önler)

- Muntazam su içmelidir.

(Vücudun su kaybını önler)

- Kumlu havayı teneffüs etmekten sakınmalıdır. (Kum ve toz solunum sistemini hasarlar/ yaralar)

Program, rutin göz kontrolünü, zamanlı, sökülen ve takılan parçaların faaliyet kontrolünü içerir. Denetlemeler günlük ve haftalık kontroller şeklinde yapılır. Bakım programları aşağıdaki denetleme konularını içerir;

Motorlar: Sıcak şartlarda motorlar tarafından emilen

kum/toz en önemli problemi oluşturur, bakım personeli,

- Motor giriş, çıkış ve fan blade'lerini,
- Kompresör ve probe'lar da hasar, aşınma ve kum/toz birikimini,
- Kompresör ve türbinlerde baroscope kontrolünün yapıldığını,
- Filtre ve motor probe'larının temizliğini,
- EGT magrin ve motor performans eğilimini ve konu ile ilgili raporları kontrol etmelidir.

Aşındırıcı kum tanelerinin büyüklüğü 100-300 mikron arasındadır. Bu büyüklükteki taneler kum fırtınalarında kalkış ve iniş yapan uçaklarda "engine surge"e sebep olurlar. Motor içine emilen kum taneleri yüksek ısıda cam tanelerine dönüşürler. Bu cam taneleri turbine nozzle guide vanes ve turbine rotor blade vane cooling passage'larını tıkarlar. Bundan dolayı uçuş ekipleri FCOM de sıcak hava limitlerini kontrol etmelidirler. 20 mikron altındaki kum tanelerinin belirli bir aşındırmaya sebep olmadıkları ve 5 mikron altındaki tanelerin 5000 feet irtifaya kadar yükseldiği görülmüştür.

Apu: Aşırı sıcak şartlarda APU'nun çalıştırılması ve otomatik durması problem yaratabilir, bakım personeli, APU giriş ve çıkışlarının, filtre ve soğutucuların kum/toz kirlenmesini kontrol etmelidir.

Uçuş kumandaları: Kontrol سطhlarında sıkışma,

bloke ve kablo kırığı olma durumu dikkate alınmalıdır. Bakım personeli,

- Uçuş kumanda ve kablolarının kum/toz'dan etkilenmediğini,
- Kabloların aşınma/ yıpranma durumlarının kontrol edildiğini,
- Kabloların yağlandığı ve maksimum limitlerde hareket ettiğini,

**UÇAĞIN PARK EDİŞİ
STATİK OLUŞUMUNUN VE
KUM / TOZ BİRİKİMİNİN /
EMİLMESİNİN ÖNLENMESİ
İÇİN MOTOR GİRİŞLERİ,
EGZOS NOZZLE'U, AOA,
PITO-STATIC, TOTAL AIR
TEMPERATURE PROBE'LARI
VE RAM AIR GİRİŞ VE
ÇIKIŞLARI KAPATILMALI /
ÖRTÜLMELİDİR.**

- Kabloların doğru hareket ettiği, kum/toz'dan etkilenmediğini
- Stabilizer trim ve flap jackscrew mekanizmasının temizliğini kontrol etmelidir.

İniş takımları: Burun ve ana iniş takımlarında kum/toz birikimi büyük problemler yaratmaktadır, bakım personeli,

- Burun ve ana iniş takımlarında gresli kısımlarda biriken kum/tozu temizlemelidir,
- İniş takımları shock strut iç silindiri ve tüm actuator pushrod'larını kontrol etmelidir

Lastikler: Aşırı sıcak ve سطhları bozuk pistler lastikler için tehlike oluşturmaktadır. Bakım personeli, lastik سطhlarını ve tazyiklerini kontrol etmelidir.

Kabin içi: Kabin temizliği yapan personel vakum temizleyici kullanarak kum/toz'un kabin içine yayılmasını önlemelidirler. Kum/toz kabin içine yolcu ayakkabısı altında ve açık bırakılan kapılardan girmektedir.

Kanatlar: Aerodinamik özellikten dolayı kanat سطhlarının kum/toz'dan etkilenip etkilenmediği kontrol edilmelidir. Çökme/eğilme olan bölgelerin limitler içinde olduğu maintenance manual'dan kontrol edilmelidir. ➤



YAKIT: YAKIT SİSTEMİNİN KUM/TOZ'DAN KİRLENMESİNDEN SAKINILMALIDIR. BAKIM PERSONELİ, SURGE TANK HAVALANDIRMASINI KONTROL ETMELİ VE HER BİR YAKIT TANKINDAN YAKIT ALARAK KONTROLUNU YAPMALI / YAPTIRMALIDIR.

Antenler: Tüm radyo antenlerinin (DME, VHF, ADF, ATC) aşınma/kirlenme durumu, leading edge ve benzeri kısımlarda boya ve parça hasarları kontrol edilmelidir.

Camlar: Kum/toz yıpratıcı özelliğe sahiptir. Kokpit ve kabin camlarını çizerek görüşü kısıtlayabilir. Dikkatli olarak temizlenmelidir.

UÇUŞ HAREKATI

Kokpit ekipleri;

Frenler ve lastikler:

Tavsiye edilen iniş usullerine, reverse thrust ve spoiler ve kısa taksi yolları kullanımına ve uçuş öncesi lastiklerin dikkatli kontrol edilmesine,

Kalkış/motor performansı: Aşırı sıcak hava motor takatını etkilemektedir, performans değerlerinin çok dikkatli incelenmesine ve konunun brifinge alınmasına,

Görüş kısıtlaması:

Standart hareket usullerinin kullanılmasına,

Havalandırma sisteminin kullanılması: Kabinin soğutulması için cam ve kapıların kapalı tutulmasına, yerde maksimum soğutma usüllerinin kullanılmasına,

Surface foreing damage (FOD): Pist ve taksi yolları gündüz aşırı ısınır, gece ise aşırı soğur. Sıcaklık farkı satıhta bozulmalara sebep olur. Oluşan kirlenmeye karşı, çok dikkatli olmalıdırlar. 

Havalandırma sistemi:

Aşırı sıcaklarda havalandırma sistemi uçak ve bakım personeli için kritik durum yaratmaktadır, bakım personeli,

- Hava girişi ve heat exchanger'larda kum/toz birikimi olmadığını,
- Ram air inlet doors, actuators ve mekanizmasının temizliğini,
- Fan'ların kir ve kum/toz'dan bloke olmadığını,
- Water separators ve cooling pack'lerin

faaliyetlerini,

- Outflow valfleri kapatarak kum/toz girişinin önlenmesini kontrol etmelidir.

Elektronik kompartman:

Elektronik sistemlerin uygun soğuması sağlanmalıdır, bakım personeli,

- Tüm elektronik sistemlerin soğumasının yeterli olduğunu,
- Soğutulan modüller civarındaki electronic rack'larda kum/toz birikimi olmadığını kontrol etmelidir.

Harici sensörler: Harici probe ve sensörler temiz

durumda olmalıdır. Bakım personeli angle-of-attack ve temperature probe'larını kontrol etmelidir.

Uçak gövdesi: Kum taneleri aşındırıcıdır. Gövde hasarının minimuma indirilmesi için bakım ve diğer hizmet veren personel;

- Kirlenmiş bölgelerin temizlenmesinde/ yıkanmasında çok dikkatli olmalıdır.

- Radar radom'unun kirlenme/aşınma durumunu kontrol etmelidir.

ERENKÖY'ÜN YÜKSELEN KALESİ



*İstanbul'da şehir hayatını ve ona bakış açınızı kökten değiştirecek **Kale Apartmanı**, İstanbul'un en gözde merkezlerinden **Erenköy**'de, hem yatırımınıza hem de yaşamınıza değer katmak için yükseliyor.*

Herkesten önce sizi "Akıllı Ev Sistemi" temalı evleriyle tanıştırmak için satış ofisimize davet ediyoruz.

444 51 73



UÇAK SEFERLERİNDEKİ GECİKME VE İPTALLERİNDE HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN VE PİLOTLARIN SORUMLULUĞU



Av. Tuğba İNCEL

Günümüzde uçuş ertelemeleri ve buna bağlı olarak yolcu şikayetleri oldukça fazla. Bu sene de haber sitelerine yansıyan olaylar yaşandı. Örneğin; İstanbul'da etkili olan yoğun kar sebebiyle uçaklar, yolcu aldıktan sonra saatlerce apronda beklemek zorunda kaldı. Yolcular, kabin ekibine tepki gösterdi. Sabiha Gökçen Havalimanı'nda pilotla, hava trafik kontrol kulesi görevlisinin konuşmaları da haber sitelerine yansıdı. Taxi sırasında bekleyen pilotlardan biri, kuleye “Yolcularla polislik olma durumuna geliyoruz. Rica etsek bize yaklaşık bir zaman verir misiniz?” şeklinde serzenişte bulundu ve akabinde de ekledi; “Yolcular artık kabin ekibinin üstüne yürümeye başladılar”.

Günlerce benzer haberleri okuduk. Yolcular kadar uçuş ekibinin de hava koşulları yüzünden yaşanan gecikmeden dolayı zor anlar yaşadığı söylersek malumun ilanını yapmış oluruz. Zira; yolcuların gecikmeden dolayı yaşadıkları tüm stresi pilotlara ve kabin memurlarına yansıttıkları bir gerçek. İşte tam

**DÜZENLEMELERE
GÖRE TAŞIYICININ
SORUMLULUKTAN
KURTULABİLMESİ
İÇİN KENDİSİNİN VE
TEMSİLCİLERİNİN VEYA
ADAMLARININ ZARARI
ÖNLEMELERİ İÇİN GEREKLİ
TÜM TEDBİRLERİ
ALDIĞINI VEYA BU
GİBİ TEDBİRLERİ
ALMA OLANAĞININ
BULUNMADIĞINI
KANITLAMASI
GEREKECEKTİR. İSPAT
KÜLFETİ HAVAYOLU
ŞİRKETİ ÜZERİNDEDİR.**

da yaşanan olaylar sonrasında kış mevsimi biterken havayolu taşıyıcısının siz pilotların gecikmelerden doğan sorumluluğunu hukuksal düzenlemeler çerçevesinde kısaca açıklamaya çalışacağım. Yolcu haklarını bilmeniz gerektiğini düşündüğüm için de o konuya da kısaca değineceğim.

Havayolu taşımada gecikme hallerinde başvurulacak hukuki düzenlemeler

Havayolu ile taşımada havayolu şirketinin gecikmeden doğan sorumluluğu Türkiye içindeki taşımalar söz konusu olduğunda Türk Sivil Havacılık Kanununun “Taşıyıcı, havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumludur” şeklindeki 122. maddesi dayanaktır.

Uluslararası taşımada ise; Montreal 1999 Konvansiyonunun 19. maddesinde “Taşıyıcı; yolcuların, bagaj ve kargonun hava yoluyla taşınmasındaki gecikmelerde meydana gelen hasardan sorumludur...” Varşova Konvansiyonunun 19. maddesinde “Taşıyıcı





yolcuların, bagajın veya eşyanın havayolu ile taşınmasında gecikmesinden doğan zarardan sorumlu olacaktır.” şeklinde bir düzenlemeyle havayolu taşıyıcısının, taşımada meydana gelecek gecikmeden doğan zarardan sorumlu olacağı hem yurtiçi hem de uluslararası taşımalar için belirlenmiştir.

Havayolu taşıyıcısının gecikme nedeniyle sorumluluktan kurtulma halleri

a) Montreal 1999 Konvansiyonunun 19. maddesinin 2.cümlesinde; “...Bununla birlikte taşıyıcı, eğer kendisinin ya da çalışanlarının ve acentesinin hasardan kaçınmak için gerekli kılınabilecek bütün önlemleri aldıklarını veya kendisi ya da çalışanları ve acentaları için bu tedbiri almanın olanaksız olduğunu ispatlarsa, gecikmeden kaynaklanan hasar için sorumlu olmayacaktır” hükmü ve

b) Varşova Konvansiyonunun 20. maddesinde; “1. Taşıyıcı, kendisinin ve temsilcilerinin zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya temsilcileri için bu gibi tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispat ederse sorumlu olmayacaktır.” hükümleri yer almaktadır.

c) Türk Sivil Havacılık Kanununun 123. maddesiyle ulusal hukukumuzda da benzer düzenleme getirilmiştir. Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya

**TOKYO KONVANSİYONU
HÜKÜMLERİNE UYGUN
OLARAK YAPILACAK
HAREKETLER VE
KISITLAMALAR,
ENGELLEMELER
NEDENİYLE, HAVA
ARACININ KAPTAN
PİLOTU, MÜRETTEBATI,
YOLCUSU, İŞLETİCİSİ
VEYA SAHİBİ VEYA
NAMINA UÇUŞUN
YAPILDIĞI KİŞİ,
KENDİSİNE KARŞI
HAREKETLERİN VE
KISITLAMALARIN
YAPILDIĞI KİŞİNİN
MARUZ KALDIĞI
MUAMELE
NEDENİYLE HİÇBİR
DAVADA SORUMLU
TUTULAMAYACAKTIR.**

bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir.

Hava aracını kullanan pilotların sefer iptali ya da gecikmesinden doğan zarardan sorumlu olup olmadığı hususu

Düzenlemelere göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için kendisinin ve temsilcilerinin veya adamlarının zararı önlemek için gerekli tüm tedbirleri aldığını veya bu gibi tedbirleri alma olanağının bulunmadığını kanıtlaması gerekecektir. İspat külfeti havayolu şirketi üzerindedir.

Varşova/Lahey Sistemi ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu’nda taşıyıcının yanı sıra adamlarına karşı da dava açılabilmesi düzenlenmiştir. Taşıyıcının adamlarının sorumluluğuna gidilmesi halinde taşıyıcının adamlarından her biri, zararın kendine verilen görevin ifası ile ilgili bir fiil dolayısıyla meydana geldiğini ispat ederek ilgili konvansiyon hükümleri kapsamında taşıyıcının başvurabildiği miktar sınırlamalarından yararlanma hakkına sahip olur.

Bazı durumlarda zarar, taşıyıcının adamlarının kendilerine verilen görevi ifa ederlerken görevlerinin ifası ile ilgili olmayan fiilleri sonucunda meydana gelir ve bu durumda bu kimselerin kişisel sorumlulukları söz konusu olur. Ancak; yukarıda açıkladığım ilgili konvansiyonlarda, taşıyıcının adamlarının kişisel sorumluluklarına ilişkin bir düzenleme bulunmuyor. Böyle bir durumda ne yapılacağı sorusu akla elbet geliyor. Kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilecek olan yetkili ulusal hukuk uygulanır. Yetkili ulusal hukuk Türk Hukuku ise Türk Borçlar Kanunu madde 49’ a bakılması gerekiyor. Bu maddede: Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür. Zarar verici fiili yasaklayan bir hukuk kuralı bulunmasa bile, ahlaka aykırı bir fiille başkasına kasten zarar veren de, bu zararı gidermekle yükümlüdür.

Kaptan pilotun görevinin sınırlarını da iyi bilmek gerekir. Tokyo Konvansiyonu madde 5, 6, 7, 8, 9 ve 10’da Kaptan Pilotun yetkileri belirtilmektedir. Kaptan pilot uçağın, uçuşun, uçakta bulunan yolcuların ve yükün güvenliğini tehdit ettiği ya da edeceği yönünde makul şüphe oluşan kişilere karşı, gerektiğinde hareket etmesini kısıtlamak veya tamamen engellemek, yolcuyu uçaktan indirmek, ➤

üye devlet makamlarına teslim etmek yetkileri ile donatılmıştır. Bu tedbirlerin alınmasında amacı uçağın veya içindeki şahısların ve yükün güvenliğini temin, uçak içindeki düzen ve disiplini muhafaza, anılan şahsın yetkili makamlara teslim edilmesini veya uçaktan indirilmesini temindir.

Tokyo Konvansiyonu hükümlerine uygun olarak yapılacak hareketler ve kısıtlamalar, engellemeler nedeniyle, hava aracının kaptan pilotu, mürettebatı, yolcusu, işleticisi veya sahibi veya namına uçuşun yapıldığı kişi, kendisine karşı hareketlerin ve kısıtlamaların yapıldığı kişinin maruz kaldığı muamele nedeniyle hiçbir davada sorumlu tutulamayacaktır.

Hangi gecikme sebeplerinden havayolu şirketinin sorumlu olduğu hususu

Havayolu şirketinin uçuşun zamanında yapılamamasının kendi kontrolleri dışındaki sebep veya olaylardan kaynaklandığını kanıtlaması gerekecektir. Uçuş gecikmelerinde havayolu şirketlerinin sorumlu olduğu hallere; motor arızası gibi mekanik bozuklukları, tabii afetler (Tayfun, sel, volkanik püskürme vb.) nedeniyle havalimanının zorunlu kapatılmasını, havayolu şirketinin teyit ettiği rezervasyon taahhütlerini yerine getirmede ihmali olması, havayolu şirketinin kalkış zamanını öne alması gibi tarife değişikliği nedeniyle yolcuların uçağı

YARGITAY' A GÖRE SEYAHATİ DÜZENLEYEN TUR OPERATÖRÜNÜN TİCARİ İTİBARININ SARSILMASI MADDİ ZARARA ÖRNEK GÖSTERİLEBİLİR. AYRICA; GECİKME NEDENİYLE KAÇIRILAN İHALE, İŞ GÖRÜŞMESİ, TOPLANTI, DURUŞMA VEYA AMELİYATLAR OLABİLİR VE HEPSİ MADDİ ZARAR KALEMİDİR. YARGITAY BAZI KARARLARINDA GECİKMEDEN DOLAYI YOLCUNUN MANEVİ TAZMİNAT DA TALEP EDEBİLECEĞİNE KARAR VERMİŞTİR.

kaçırmasını, yolcuların alıkonulması ve bagajlarının araştırılması sebebiyle haksız alıkonulmaları, havayolu şirketlerinin koltuk kapasitesinin üzerinde rezervasyon yapmasını, yolcuların unutulmuş seyahat belgeleri yüzünden havalimanı yolcu salonunda haksız yere alıkonulmalarını, engelli yolcuya yardım etmeme nedeniyle yaşanan gecikmeleri, seyahat acentesinin paket tur kapsamında biletleri dahil etmemesi gibi yanlış bilgiler, havayolu şirketinin haksız şekilde yolcuyu uçağı almayı reddetmesini, ayrımcılık ve karışıklık çıkaran yolcu diyerek birini uçaktan haksız çıkarma sırasında yaşanan gecikmeleri, sivil kargaşa, darbe gibi sebepleri örnek olarak gösterebiliriz.

Hangi gecikme sebeplerinden havayolu şirketinin sorumlu olmadığı hususu

Hava yolu şirketleri; elverişsiz hava koşulları (sis, kar, fırtına, buzlanma gibi), değişken politik durumlar, beklenmedik güvenlik ve emniyet zaafı ile sınırlamaları, grevler, havalimanı sorunları, hava trafiğı sınırlamaları, bagaj, yolcu, uçak ve havalimanını içeren istisnai güvenlik tedbirleri gibi gerekçelerle uçuşların iptal edilmesi veya geciktirilmesinde yolculara tazminat ödemiyor. Yolcular da yukarıda sıraladığım sebepler varsa tazminat istemli açtıkları davaları maalesef kaybediyorlar.



Uçuşun iptali durumunda yolcu haklarıyla ilgili düzenlemeler

Taşıma ediminin hiç yerine getirilmemesi, uçuşun iptali gibi bir durum ortaya çıktığında yolcunun iptalden dolayı konvansiyonlara veya Türk Sivil Havacılık Kanunu 122. maddesine göre, oluşan zararından dolayı tazminat talep etmesi mümkün değildir. Havayolu şirketinin genel hükümlere göre şartlar varsa akdin ifa edilmemesinden dolayı sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Uçuşun gecikmesi durumunda yolcu haklarıyla ilgili düzenlemeler

261/2004 sayılı Avrupa Birliği Tüzüğü'nün 6. maddesine baktığımız zaman programlanmış uçuş mesafesi ve uçuşun Avrupa Topluluğu içinde veya dışında olmasına göre farklı bir düzenleme ile gecikme hallerinde yolcu hakları düzenlenmiştir.

a) 1500 kilometre veya daha kısa mesafeli uçuşlarda programlanmış hareket saatinden iki saat veya daha fazla süre,

b) Topluluk içi 1500 kilometreden daha fazla ve diğer tüm 1500-3500 kilometre mesafeli uçuşlarda üç saat ve daha fazla süre,

c) (a) ve (b) maddeleri dışında kalan tüm uçuşlarda dört saat ve daha fazla süre hava aracının programlanmış uçuş için hareket edememesi halleri gecikme olarak düzenlenmiştir.

Bu gecikme hallerinde havayolu şirketinin yolculara Tüzükte gösterilen yardımları, yemek, içecek, iletişim kolaylıklarını sağlaması ve gecikmenin en az beş saat olması halinde Tüzüğü'nün 8. maddesine göre düzenlenmiş olan bilet ücretinin iadesini sağlaması gerekmektedir.

Yolcunun gecikmeden doğan zararlarının neler olabileceği konusu

Örnek vermek gerekirse; yolcu ertelenen ya da iptal edilen bir uçuş sebebiyle bağlantılı bir başka uçuşu kaçırabilir ve kaçırılan uçuş nedeniyle yaptığı bir takım masraf kalemleri onu maddi zarara uğratabilir. Bu maddi zararlar; konaklama bedelleri, ulaşım ve yemek giderleri, yeniden satın alınmak zorunda kalınan uçak bileti ücreti olabilir. Yargıtay' a göre seyahati düzenleyen tur operatörünün ticari itibarının sarsılması maddi zarara örnek



**KAPTAN PİLOT TEHDİT
YÖNÜNDE MAKUL ŞÜPHE
OLUŞAN KİŞİLERE KARŞI,
GEREKTEĞİNDE HAREKET
ETMESİNİ KISITLAMAK VEYA
TAMAMEN ENGELLEMEK,
YOLCUYU UÇAKTAN İNDİRMEK,
ÜYE DEVLET MAKAMLARINA
TESLİM ETMEK YETKİLERİ
İLE DONATILMIŞTIR**

gösterilebilir. Ayrıca; gecikme nedeniyle kaçırılan ihale, iş görüşmesi, toplantı, duruşma veya ameliyatlar olabilir ve hepsi maddi zarar kalemidir.

Yargıtay bazı kararlarında gecikmeden dolayı yolcunun manevi tazminat da talep edebileceğine karar vermiştir. Gecikme dolayısıyla yolcunun yaşadığı stres ve üzüntü için manevi tazminat talep edilmesinin mümkündür.

Sonuç olarak şunu söylemek istiyorum; elbette hukuk eğitimi almayanlar için yazdıklarım karmaşık gelebilir. Sizler şanslısınız ki TALPA gibi bir oluşumun içerisindeyiz. Böylelikle yaşayacağınız sorunlarda hukuki desteği de Derneğinizi sizlere sağlayacağı olanaklar sayesinde alıyorsunuz. İş hayatınızda ve özel hayatınızda yaşayacağınız tüm hukuki sorunlarla ilgili TALPA'yı arayarak bana ulaşabilir ve sorularınızı danışabilirsiniz.

Hepinize emniyetli uçuşlar ve esenlikler dilerim... 

KAZA RAPORU

AIRBUS 320 AIRASIA KAZASI VE BU KAZADAN ÇIKARACAĞIMIZ DERSLER



KPT. PLT. MENDERES ÇAKICI
THY B 777

KALKIŞ MEYDANI: SURABAYA-JUANDA HAVALİMANI (ENDONAZYA)
VARIŞ MEYDANI: SINGAPUR CAHNGI ULUSLARASI HAVALİMANI

1988

yılında Airbus 320 uçağını gösteri uçuşundaki ilk kazasından beri uzunca bir süre

geçti. Uçak kaza sayıları istatistiksel olarak azalsada günümüzde farklı uçak üretici firmalarının uçak kazaları devam etmektedir. Her bir uçak kazasından uçağı uçuran biz pilotların dersler çıkarması gerekiyor. Kazaların detaylarını ve yapılan hataları iyi öğrenirsek bizler de benzer hatalara ve tuzaklara düşmeyiz.

Peki AirAsia Airbus 320 uçağında ne olmuştu ki uçak okyanusa düşmüştü?

20 bin saatin üzerinde uçuşu olan 53 yaşındaki Endonezyalı kaptan ve toplam uçuşu saati 2 bini biraz geçen ve de 46 yaşına rağmen düşük bir uçuş saatine sahip tecrübesi az bir Fransız ikinci pilot. Burada ilgi çekici konulardan biri de ikinci kaptanın çok az uçuş saatine sahip olması ve yüksek yaşta olmasıdır. Fransız vatandaşı olan bu pilot daha 2 yıl önce pilot akademisini bitirip bu şirkete girmiş görünüyor. Yani 44 yaşında iken uçuş akademisini

ENDONEZYA AIRASIA HAVAYOLUNA AİT AIRBUS 320 UÇAĞI 28 ARALIK 2014 TARİHİNDE ROTADA UÇARKEN DENİZE ÇAKILMIŞ, UÇAKTA BULUNAN 156 YOLCU VE 6 KİŞİLİK UÇUŞ MÜRETTEBATININ TAMAMI HAYATINI KAYBETMİŞTİR. AIRBUS GİBİ "HARD PROTECTION" SİSTEMLERİNE SAHİP TEKNOLOJİK BİR UÇAĞIN YİNE PİLOTAJ HATASINDAN DÜŞMESİ KONUYU BÜYÜTEÇ ALTINA ALMAMIZ GEREKTİĞİNİ GÖSTERİYOR.

bitirip pilot olmuş ve ilk uçuşu havayolu şirketi de AirAsia şirkettir.

PK-AXC kanat numaralı Airbus 320 uçağında bir yıl içinde toplam 23 defa Rudder Travel Limiter Units (RTLUs) arıza olmuştur. Kazanın olduğu aralık ayında bu arıza 9 defa tekrarlamıştır. Kazadan 3 gün önce kaptan aynı uçakta uçmuş ve pushback esnasında Rudder Travel Limiter Unit arızası ile karşılaşmıştır. Uçağa teknik ekip çağırılmış ve teknik ekibin arızayı düzeltmek için sigorta çektiğini görmüştür. Kaptan, teknik ekibe sigorta ile reset işlemini yerde tekrar arıza oluşursa yapmasında bir sakınca olup olmadığını sormuş ve yerde ECAM da bir arıza gelirse yapabileceğini bilgisini öğrenmiştir. Uçak tekrar pushback yaparken arıza meydana gelmiş ve kaptan teknik ekibin yaptığı reset işlemini bir defada kendisi yaparak hatalı bir uygulamayı pratik yapmıştır. Kaptanın uzman olmadığı ve eğitim almadığı bir konuda uçak teknik bakım personelinin uzmanlığı konusuna dahil olmuştur. Kaptan havacılık kurallarına aykırı bir işlemi yapmıştır. Kaptan takside sigorta reset işlemi ile ECAM'a

gelen arızayı geçici çözmüş ancak arızanın tekrar oluşması üzerine uçağı park yerine geri döndürmüştür. Sonuçta uçağı gelen teknik ekip iki numaralı Flight Augmentation Computer (FAC2 j) sistemini değiştirmiştir. Uçuş sorunsuz yapılmıştır.

Kazanın olduğu gün uçak sorunsuz olarak Endonazya'nın Java Adası'ndaki Juanda Uluslararası Havalimanı'ndan kalkmış ve uçuş seviyesi 320'de Singapur'un Changi havalimanı rotasında uçmaya başlamıştır. Uçağı uçuran ikinci pilot, kaptanda pilot non flying görevinde uçuşu monitör etmektedir. Uçuş rotası boyunca Cb bulutları radar ekranında görülmüş. Kaptan ikinci pilottan engine anti-ice sistemlerini devreye koymasını ve yolcunun oluşacak türbülansa karşı kemerlerini bağlaması için kemer ikaz uyarısını devreye koydurmuştur.

Bir süre sonra uçakta AUTO FLT RUD TRV LIM 1 sistemi arıza yapmıştır. ECAM'a göre ilgili reset işlemleri yapılmıştır. Fakat çok kısa bir süre sonra her iki AUTO FLT RUD TRV LIM sistemide arıza yapmıştır. FAC 1 ve FAC 2 sistemi ECAM'a göre tek tek reset yapılmış ve sistem normale dönmüştür. Bu arada kaptan önlerindeki ➤



Cb aktivitesi nedeniyle sola 15 nm kaçınmayı ATC kontrolden istemiştir.

Arıza kısa bir süre sonra tekrar oluşmuş aynı işlemler yapılırken kaptan ATC'den uçuş seviyesi 380'a tırmanma müzadesi istemiştir. İlgili ATC görevlisi ekibe tırmanış için beklemleri talimatını vermiştir.

Arıza toplam 3 defa oluşmuş her defasında ECAM'a göre işlemler yapılmış sistem normale sokulmuş ancak arıza 4. kez oluşunca kaptan yerdeki teknik ekibin sigorta çekme işlemini yapmaya karar vermiştir. ECAM'da ve ilgili el kitaplarında izin verilmeyen usulü kaptan yapınca uçakta her iki FAC sistemi geçici off durumuna girmiş, otopilot ve auto thrust devreden çıkmış, uçak normal law'dan alternate law durumuna geçmiş ve de rudder iki derece sola sapma yapmıştır. Airbus uçağında alternate law'da uçuşun nasıl olduğunu merak eden Boeing veya farklı uçak tiplerinde uçan kaptan arkadaşlarımız olabilir. Hem Airbus 320 hem de Boeing 737'de uçan bir kaptan olarak şunu diyebilirim; Alternate law'da uçan Airbus 320 fly by wire uçağı Boeing 737'nin kumandalarında uçuyor gibi oluyor. Yani klasik kumanda kontrolü ile uçan bir uçak oluyor. Ama full otomatik kumanda ile uçmayı alışkanlık haline getiren tecrübesiz bir ikinci pilot kumandasındaki Airbus 320 uçağı sola doğru yatmaya başlamış ve dokuz saniye sonra yatış açısı 54 dereceye gelmiştir.

Bu dokuz saniye boyunca hem uçan ikinci pilot hem de uçuşu monitör eden kaptan kumandalara müdahale etmemişlerdir. İkinci pilot yatışı almaya çalışmış biraz düzeltilmiş ama tekrar uçağın sola 54 derece yatışlı bırakmıştır ve hatalı olarak bir de side stick kumandasını kendine doğru çekerek uçağın pitch açısının 24 dereceye çıkmasına neden olmuştur. Kaptanın ileri it komutuna ikinci pilot side stick'i yine ters yönde iyice tam geriye doğru çekerek uçağın dakikada 11 bin varyo ile angle of attack'ı 48 dereceye kadar çıkarmıştır. Kaptan priority kumandasını kullanmadan müdahale etmeye çalışmış bu nedenle uçakta hep dual input ikazları vermiş, ama ne kaptan ne de ikinci kaptan bunun ne anlama geldiğini anlayamamışlardır.

Uçak her iki FAC sigortası çekildikten 34 saniye sonra stall ikazları vermeye başlamış, ancak uçağın upset konumunda stall oluşuna kaptanın hatalı kumandayı almaya çalışması engel olamamıştır. Çünkü dual input durumunda verilen kumandalar bilgisayar



**UÇUŞ ROTASI BOYUNCA
CB BULUTLARI
RADAR EKSPANINDA
GÖRÜLMÜŞ. KAPTAN
İKİNCİ PİLOTTAN ENGINE
ANTI-ICE SİSTEMLERİNİ
DEVREYE KOYMASINI
İSTEMİŞ VE YOLCUNUN
OLUŞACAK TÜRBÜLANSA
KARŞI KEMERLERİNİ
BAĞLAMASI
İÇİN KEMER İKAZ
UYARISINI DEVREYE
KOYDURMUŞTUR.**

tarafından cebirsel toplanma özelliği bu kazada bilinmediği gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Her iki kumandadaki pilot aynı anda sidestick'e müdahale ederse toplam harekete göre arka planda bilgisayar sisteme komut verir. Örneğin sağ taraftaki pilot 30 derece pitch up (+30) kumandası verirse, sol taraftaki kaptan pilot 10 derece pitch down (-10) komutu verirse sonuçta bilgisayar (+30-10=+20) uçağa 20 derece pitch up komutu verir.

Burada diğer bir sorunda kaptanın dual input durumunda ileri verdiği pitch konumunun az olmasıdır. Şayet ikinci pilotun tam geri side stick komutuna kaptan tam ileri pitch komutu vermiş olsaydı, pitch konumu sıfır, yani neutral konumuna gelecekti. Buna ilave olarak uçak tam stall durumuna girip stall sesli ikazları vermeye başlayınca dual input ikazlarını da bu gelen stall ikazları bastırmıştır.

Sonuç olarak 40 derecenin üzerindeki bir açıda 38500 feet'e çıkıp sola 104 derecede yatışta stall halinde dakikada 20 bin feet ile Airbus 320 uçağı alçalmaya başlamıştır. En son denize çarpmadan önceki alçalış oranı dakikada 8400 feet'tir. Uçağın hızı zaman zaman 55 knotlara kadar düşmüştür. Alçalış boyunca uçağın gösterge hızı ortalama 140 knot civarında kalmıştır.

Yapılan araştırmada uçağın A ve B kanallarındaki lehimlerde çatlaklar tespit edilmiştir. Kısa sürede ve



**KAPTAN PRIORITY
KUMANDASINI KULLANMADAN
MÜDAHALE ETMEYE ÇALIŞMIŞ
BU NEDENLE UÇAKTA HEP
DUAL INPUT İKAZLARI VERMİŞ,
AMA NE KAPTAN
NE DE İKİNCİ KAPTAN BUNUN
NE ANLAMA GELDİĞİNİ
ANLAYAMAMIŞLARDIR.**

defalarca yazılan bir arızanın kurallar gereği mükerrer ve ivedi çözülmesi gereken bir bakım işlemi olması gerekirdi. Ancak bu olay teknik ekip tarafından gözardı edilmiştir.

Uçakta bilgisayarları veya herhangi bir sistemi reset işlemi yerde ve havada farklıdır. Bunu her pilotun iyi bilmesi gerekir. Yerde sigorta reset işleminin sonuçları ile havada yapılan reset işleminin sonuçları aynı değildir. Her bir pilot FCOM, uçuş kitaplarında ve ECAM / EICAS gibi bilgisayar çeklistlerinin dışındaki bir uygulamayı yapamaz.

TAVSİYELERİMİZ:

- Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz tarafından özellikle Airbus uçaklarında kumanda devri işlemleri ilgili “Error Recovery” eğitimi her 3 yıllık dilimde en az bir kere tüm pilotlara zorunlu hale getirilmesi gerektiği düşüncesindeyiz. AirFrance, AirAsia gibi uçak kazalarında ve diğer hasarlı olaylarda hatalı olarak kaptan veya pilotlar tarafından çok fazla dual input ile kumandaya müdahale işlemleri yapılmıştır. Bunun bedelleri ölümcül kazalar, yapısal hasarlı sert inişler ve motor veya kanat sürtme gibi olaylarla sonuçlanmıştır.

- Yine Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz tarafından uçuş akademilerinde upset recovery (uçanın anormal durumdan çıkarılması eğitimi) temel eğitim modeli zorunlu hale getirilmesi düşünülmelidir.

- Airbus uçaklarda veya diğer uçaklarda kumandaya müdahale “I have control” sözlü ikazı ile başlamalı, Airbus uçaklarında FCOM’da belirtilen usüllerde müdahale edilmeli, müdahale bitene kadar sidestick üzerindeki override düğmesi en az 40 saniye boyunca

**UÇAKTA
BİLGİSAYARLARI
VEYA HERHANGİ
BİR SİSTEMİ RESET
İŞLEMİ YERDE VE
HAVADA FARKLIDIR.
BUNU HER PİLOTUN
İYİ BİLMESİ GEREKİR.
YERDE SİGORTA RESET
İŞLEMİNİN SONUÇLARI
İLE HAVADA YAPILAN
RESET İŞLEMİNİN
SONUÇLARI AYNI
DEĞİLDİR. HER BİR
PİLOT FCOM, UÇUŞ
KİTAPLARINDA VE
ECAM / EICAS
GİBİ BİLGİSAYAR
ÇEKLISTLERİNİN
DIŞINDAKİ BİR
UYGULAMAYI
YAPAMAZ.**

basılı tutulmalıdır. Airbus filosunda uçan pilotların yıllık yer dersi tazelemelerinde konunun teorik bilgisini örneklerle daha fazla vurgulanmalıdır.

- Stall’den çıkış ve manual uçuş eğitim sürelerinin simülörlerde artırılması düşünülmelidir.

Günümüzün modern uçakları temel uçuş bilgisi, doğru kumanda tekniğinin kullanılamaması gibi nedenlerden kazalar yapmaktadır.

- Dünyadaki pilot açığı nedeniyle ilerlemiş yaşlarda pilot olmaya çalışan kişiler daha dikkatli olarak test edilerek pilot olup olmayacağına karar verilmelidir.

- Standart hareket usülleri dışındaki bir işlem, burada olduğu gibi checkliste (kontrol listesi) olmayan sigorta çekerek reset yapma, pilotlarca yapılmamalıdır. Özellikle kitaplarda olmayan hiçbir usül ve işlem uçuşta pilotlarca kullanılmamalıdır. Uçtuğumuz uçakların el kitapları bizim tek referansımız olmalıdır.

Kaynak:

*Olayın kaza raporu: KOMITE NASIONAL
KESELAMATAN TRANSPORTASI REPUBLIC OF
INDONESIA 2015 FINAL KNKT.14.12.29.04 KOMITE
NASIONAL KESELAMATAN TRANSPORTASI PT.*

Indonesia Air Asia

Airbus A320-216; PK-AXC

Republic of Indonesia

28 December 2014

Aircraft Accident Investigation Report

HAVACILIKTA 'EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİ'

ÜNLÜ YÖNETİM BİLİM GURU'SU PETER DRUCKER ŞÖYLE DER "CULTURE EATS STRATEGY FOR BREAKFAST". YANİ İŞLETMENİZ NE KADAR EŞSİZ BİR STRATEJİYE SAHİP OLURSA OLSUN, YA DA NE KADAR KURUMSAL, REKABETSEL VE İŞLEVSEL STRATEJİLERİNİZİ BELİRLEMİŞ OLURSANIZ OLUN ŞAYET BUNA UYGUN BİR KURUM KÜLTÜRÜNE SAHİP DEĞİLSENİZ VEYA KURUM VE ÇALIŞAN KÜLTÜRÜNÜZ BU STRATEJİLERİ UYGULAMAYA UYUMLU DEĞİLSE; BU GELİŞTİRİLEN VE PLANLANAN STRATEJİLERİN ÇOĞU BAŞARISIZLIKLA SONUÇLANACAKTIR.



Yard. Doç. Dr. Vahap ÖNEN

Okan Üniversitesi
Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği



Havacılık sektöründe; emniyet kavramı ya da emniyetli operasyon havacılıkta faaliyet gösteren tüm iş kollarının en temel paydasıdır. Günümüzde havacılıkla ilgili faaliyet gösteren hiç bir kuruluşun havacılık operasyonlarında emniyeti gözardı etme lüksü yoktur. Yaşanan örnekler bize konuda zafiyet gösteren kuruluşların ya iflas ettiklerini ya el değiştirdiklerini, ya da kapandıklarını göstermiştir.

Bununla birlikte tüm kuruluşlar emniyete önem verdiklerini ve emniyetin en temel işlevleri olduğunu her seferde söylemelerine devam etmektedirler Ancak bu söylemlere rağmen halen havacılık operasyonları esnasında bir çok olay, ciddi olay veya çeşitli kazalar yaşanmaya devam etmiş ve etmektedir. Ticari havacılığın gelişiminin ilk yıllarından bu yana yaşanan uçak kazalarının oluşumunda, ilk dönemlerde büyük sorun teşkil eden uçakların teknik yetersizliklerinden kaynaklanan sorunlar teknolojik gelişmelerde yapılan büyük ilerlemeler neticesinde son derece modern gelişmiş uçaklar imal edilmeye başlanmış ve bu konuda yaşanan aksaklıklar giderilmiş akabinde insan

faktörlerinden kaynaklanan kazalar konusunda çeşitli disiplinler geliştirilerek bu konudaki problemler de giderilmeye çalışılarak yaşanan kaza ve olayların sayısı azaltılmaya çalışılmıştır. Geçmiş zaman içinde kaza ve olaylar azalsa da tam istenen seviyeye gelememesindeki bir diğer önemli eksikliğin kuruluşların örgütsel yönetimden kaynaklandığı görüşü ortaya çıkmış ve bu konudaki çalışmalara ağırlık verilmiştir.

Bulunduğumuz döneme geldiğimizde yukarıda bahsedilen olay ve kazaların meydana gelmesine etki eden ana konularda büyük ilerlemeler katedilmesine rağmen halen istenen seviyeye gelinemediği görülmüş ve bu konuda araştırmacıları ve akademisyenleri yeni arayışlara itmiştir. En son olarak bu konuda kaza ve buna yönelik yaşanan olayların milyon (uçuş) da bir seviyesine çekilmesi için bir yönetim disiplini olarak geliştirilen "Emniyet Yönetim Sistemi" modeli havacılık sektörüne sunulmuştur. Daha önceden, uzay araştırmalarında, nükleer santrallerin, petrol platformlarının işletilmesinde kullanılan bu model son on yılda bu konuda hemen hemen tüm

GELİŞMİŞ BİR EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİNİN TEMELİ, ANCAK KURULUŞLARDA İYİ BİR EMNİYET İKLİMİ VE İYİ BİR EMNİYET KÜLTÜRÜNÜN OLMASIYLA MÜMKÜNDÜR. EMNİYET KÜLTÜRÜ VE İKLİMİ "EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİ" NİN EN TEMEL YAPI TAŞIDIR YANİ SİSTEMİN ÇEKİRDEK HÜCRESİDİR.



düzeyde olduğunun sorusu olmalıdır. Buna yönelikte literatürde yayımlanmış modelleri tanımak bunların farkında olmak ve akabinde hangi yöntemin kendimiz için daha doğru sonuçlar vereceğini öngörerek ölçümleme yapmamız gerekmektedir. Tüm bunların sonunda ise kendimizi daha iyi tanıma fırsatı bularak emniyet iklimi ve emniyet kültürü konusunda güçlü, zayıf noktalarımızı, fırsat ve tehditlerimizin farkına varmış oluruz. Bu ise bize iyi bir emniyet yönetim sistemi kurulmasına yönelik eşsiz bir kültürel gelişim programı hazırlanmasına ve bunun uygulanmasına dayanak teşkil etmiş olacaktır. Burada bir “Kültürel Gelişim Programı”nın çoklu bir disiplinsel bir yaklaşım gerektirdiğini ve örgütün en tepe yönetimi tarafından talep edilmesi ve desteklenmesini gerektiğini özellikle vurgulamak lazım.

Eğer, havacılık sektöründe çalışacak personel yetiştiren havacılıkla ilgili üniversite ve okullardaki derslerde emniyet ikliminin ve kültürünün önemi anlatılırsa ya da emniyet sistemini işleten ve/veya işletmek zorunda olan tüm havacılık kuruluşları bu kavramları ve bunlara ait modelleri iyi anlarsa, doğru ölçüm yöntemleriyle durumlarını analiz edip bunun neticesinde etkin emniyet iklimi, kültürü geliştirme programları uygularsa bu sistemin kurulmasındaki istenen hedefe çok daha hızlı ve doğru bir şekilde ulaşılmış olunacaktır. ▴

Dünya’da çeşitli çalışmalar başlatılmış olup ülkemiz de Sivil Havacılık’ta yapılan havacılık kurallarına yönelik yapılan düzenlemelerle, hava yolu işletmelerinde, havacılık bakım kuruluşlarında, yer hizmetleri kuruluşlarında, hava trafik kontrolü yönetimlerinde, uçuş okullarında, üretim ve tasarım kuruluşlarında ve havacılık eğitimi veren kuruluşlarında bu sistemin kurulması ve uygulanması zorunlu hale getirilmiştir.

Gelişmiş bir emniyet yönetim sisteminin temeli ise ancak kuruluşlarda iyi bir emniyet iklimi ve iyi bir emniyet kültürünün olmasıyla mümkündür. Eğer emniyet iklimi ve emniyet kültürü iyi bir şekilde kurulamaz ise ya da geliştirilmez ise, emniyet sistemi çalışmalarında ne yaparsak yapalım pek fazla anlam ifade etmeyecektir, yapılan çalışmalar kağıt üzerinde kalır ve sistem bir katma değer üretmeden olay ve kazalar yaşanmaya devam edecektir. Kısaca özetlemek gerekirse emniyet kültürü ve iklimi “Emniyet Yönetim Sistemi”nin en temel yapı taşıdır yani sistemin çekirdek hücreleridir.

Bu nedenlerdendir ki, bizler gerçekten kalıcı ve başarılı emniyet yönetim sistemi kurmak istiyorsak öncelikle, emniyet kültürü, emniyet iklimi kavramlarını yakından tanımalı, bunların arasındaki ilişkiyi iyi anlamamız gerekmektedir. Bu temel kavramlar iyice anlaşıldıktan sonra kendimize sormamız gereken kuruluşumuzun emniyet iklimi, emniyet kültürü ne



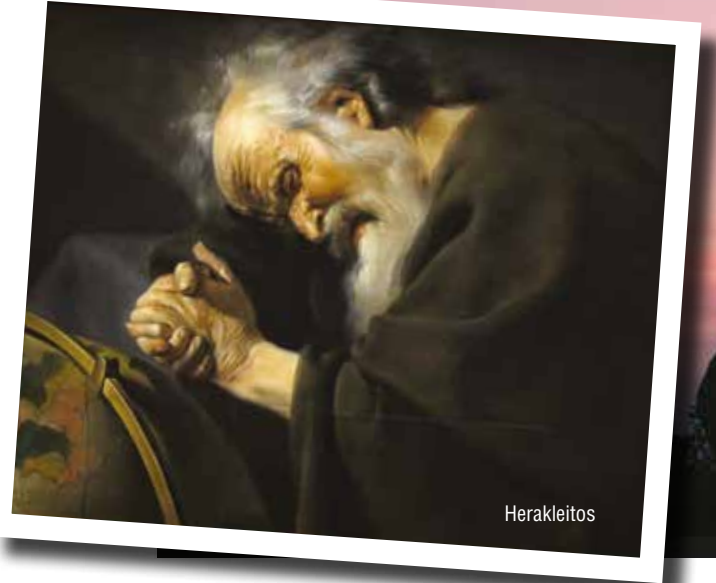
HEY ÖZGÜRLÜK!

GEÇMİŞTE BÜYÜK FİLOZOFLAR BÜYÜK SÖZLER ETMİŞLER HEP ÖZGÜRLÜK ÜZERİNE. HERKES BİR ŞEYLER SÖYLÜYOR SİZİN ANLAYACAĞINIZ. FAKAT ÖZGÜRLÜK YERİNDE DURUYOR YİNE TAM OLARAK KİMSE ONU ANLATAMIYOR. ÖZGÜRLÜK DE TIPKI AŞK GİBİ TANIMIN YAPILMASI ÇOK ZOR BİR OLGU. ÖZGÜRLÜĞÜ İYİ ANLAYABİLMEK İÇİN ÖNCELİKLE KENDİMİZE ŞU SORULARI SORMAMIZ GEREKİYOR: HANGİ ŞARTLARDA VE NEYE GÖRE ÖZGÜRÜZ? ÖZGÜRLÜK NEDİR? ÖZGÜRLÜK KİŞİNİN HER İSTEDİĞİNİ YAPABİLMESİ Mİ?..



Uzm. Psk. E. Esra TANRIVERDİ

Be Positive Psikoloji ve Psikoterapi Merkezi



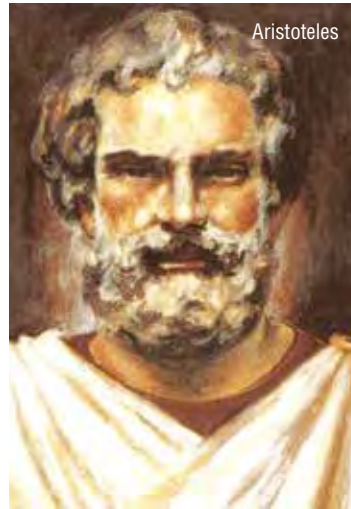
Herakleitos

5-6

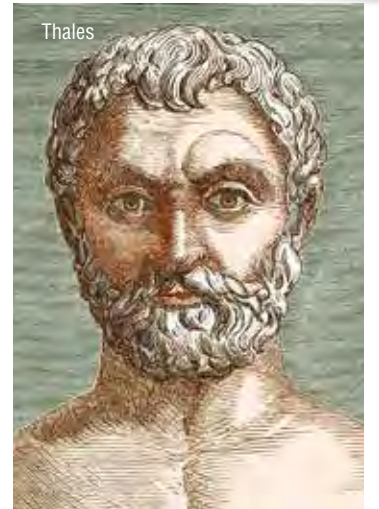
Şubat tarihleri arasında Assos'ta

düzenlenen felsefe konferansına katıldım. Şüphesiz beni bu kış vaktinde Assos'a çeken tek cazibe bu sefer deniz ve Athena Tapınağı değil, panelde temel insani düşünce ihtiyacının basamaklarından olan “Özgürlük ve adalet” konularının konuşulacak olmasıydı. Panelin açılış konuşmasında ODTÜ Felsefe Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Örsan Öymen “Bu

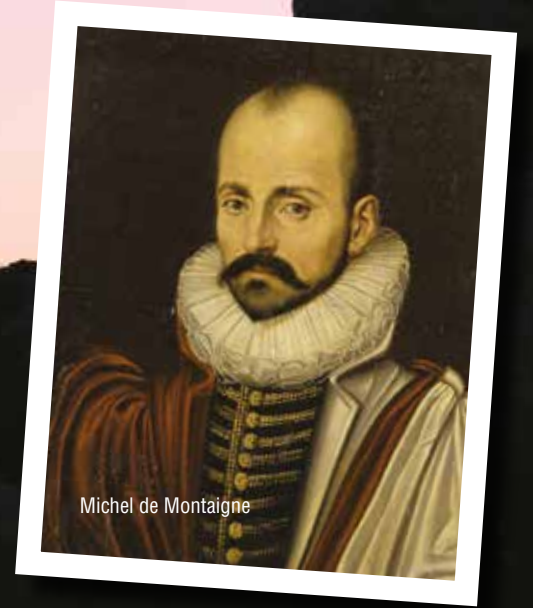
konuşmaları, Ayvacık-Midilli hattındaki sularla yaşamını yitiren Suriyeli mültecilere ithaf ediyorum” diyerek devam etti sözlerine: “Özgürlük dediğimiz şey nedir? Yabancılaşmanın aşılmasıdır. Ruhsal ve bedensel yabancılaşmayı aştığımız, aşabildiğiniz ölçüde özgürsünüz; ama ‘Özgürlük’ ve ‘Adalet’ kavramlarının gelişmesinin önünde iki büyük engel vardır: Din ve Kapitalizm! Dinin her şeye hükmettiği ‘Din Fetişizmi’ ya da paranın tek değer olduğu ‘Para Fetişizmi’nin yaşandığı bir ortamda özgürleşemeyiz!”



Aristoteles



Thales



Michel de Montaigne

15 yıldır Assos'da aralıksız devam ediyor bu etkinlikler. Türkiye'den ve yurtdışından önemli felsefeciler, hocalar panel konuşmacısı olarak katılıyor. Unutmamak gerek ki felsefe bir meslek dalı değil düşünce tarzı ve yapısıdır. Herkes felsefe yapmalı. Dünyanın fikirlerinin peşinden koştuğu bu toprakların yetiştirdiği Thales, Anaksimenes, Anaksimandros, Anaksigoras, Herakleitos ve Aristoteles bu topraklarda çok fikir tohumu saçtı. Saçılan fikir tohumlarını

“ÖZGÜRLÜK DEDİĞİMİZ ŞEY NEDİR? YABANCILAŞMANIN AŞILMASIDIR. RUHSAL VE BEDENSEL YABANCILAŞMAYI AŞTIĞINIZ, AŞABİLDİĞİNİZ ÖLÇÜDE ÖZGÜRSÜNÜZ; AMA ‘ÖZGÜRLÜK’ VE ‘ADALET’ KAVRAMLARININ GELİŞMESİNİN ÖNÜNDE HER ZAMAN BÜYÜK ENGELLER VARDIR.

çok yüksek felsefi değerleri bulunan filozof adaylarının geliştirmesini umut ediyorum. Kışın soğukunda otelde kalacak parası olmayıp çadır kurup azimle ve ilgiyle konferansı son gününe kadar takip eden; akşam kendi pişirdikleri yemeğe ve rakıya beni ortak eden felsefe öğrencilerini gördükçe düşünen beyinlerin üşümediğini anladım ve umutlandım. Unutmayın, mutlu olmak için zihninizle mücadele edin hem de kötü huylu düşüncelerinizle

ve felsefeden uzak kalmayın. Okuyun, okutun.

Geçmişte büyük filozoflar büyük sözler etmişler hep özgürlük üzerine. Hele siyasetçiler ne ahkamlar kesmiş. Herkes bir şeyler söylüyor sizin anlayacağınız. Fakat özgürlük yerinde duruyor yine tam olarak kimse onu anlatamıyor. Özgürlük de tıpkı aşk gibi tanımın yapılması çok zor bir olgu. Özgürlüğü iyi anlayabilmek için öncelikle kendimize şu soruları sormamız ➤



Jean-Paul Sartre

gerekıyor: Hangi şartlarda ve neye göre özgürüz? Özgürlük nedir? Özgürlük kişinin her istediğini yapabilmesi mi?

Montaigne denemelerinde “Özgürlüğe öyle düşkünüm ki, koca Hindistan’ın bir köşesini bana yasak etseler dünyanın tadı kaçır neredeyse. Hiçbir yerde saklı, eli kolu bağlı yaşamak da istemem, orada pineklemeğe alırım başımı havası, toprağı bana açık bir yere giderim. Hey Allahım! çekilir şey midir ülkenin bir bucağına çivilenip kalmak? Niceleri, yasalarımıza aykırılık ettiler diye kentlere, alanlara herkesin gidip geldiğı yollara uğrayamadan yaşayabiliyorlar. Benim hizmet ettiğim yasalar küçük parmağıma bile köle etmeye kalksalar, nereye olsa gider başka yasalar arardım.” diyor. Hayatımızı ele geçiren bağımlılığımız varken gerçek özgürlüğe ulaşmamız çok zor fakat imkansız değil elbette. İşe önce küçük tutsaklıklarımızdan kurtulmaya çalışarak başlayalım. Sigara mesela.

“İnsan özgürlüğe mahkumdur” der J.P.Sartre. Evet, insanın özgür olma



Jean Leon Gerome'nin Diogenes tablosu

mücadelesi, insan var oldukça sona ermeyecektir. Bu, sonsuz bir mücadeledir. Büyük filozofların bazıları özgürlük kavramını, bazı diğer kavramlarla özdeşleştirmiş ya da birlikte düşünmüşlerdir. Bu filozoflara göre, o değere ulaşınca ancak özgür olunabilir. Örneğin Sokrates’e göre bilgelik özgürlüktür. Diogenes ise kendisini doğanın içinde doğal bir varlık olarak özgür kalmış ve isteklere ve arzulara sırt çevirmiştir. Diogenes’e göre, gerçek erdeme ancak böylesi bir özgürlük ile ulaşılabilir. Özgürlük, bireysel değil ama, özünde toplumsallık koşullarında oluşan bir kavramdır. Özgür olmayan bir toplumda, hiçbir birey özgür değildir, yönetenler de dahil. Örneğin köleci bir toplumda yaşayan bir kölenin azad edildiğini düşünelim; o artık “özgür” insandır. Gerçekten öyle midir; köleci toplumda yaşadığı için eski köle de kendisini özgür hissedemeyecektir, ta ki diğerleri

“İNSAN ÖZGÜRLÜĞE MAHKUMDUR” DER J. P. SARTRE. EVET, İNSANIN ÖZGÜR OLMA MÜCADELESİ, İNSAN VAR OLDUKÇA SONA ERMEYECEKTİR. BU, SONSUZ BİR MÜCADELEDİR. ONA GÖRE ÖZGÜRLÜĞÜNDEN VAZGEÇMEK, İNSAN OLMA NİTELİĞİNDEN, İNSANLIK HAKLARINDAN, HATTA ÖDEVLERİNDEN VAZGEÇMEK DEMEKTİR.

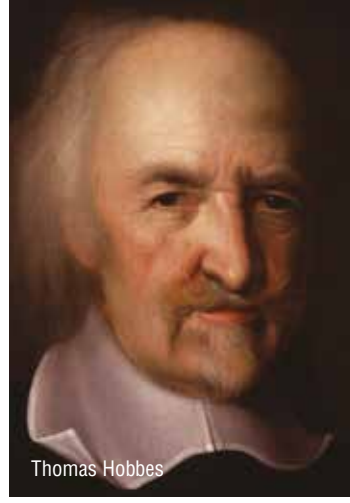


Öğretmen Sokrates'in tasviri

BÜYÜK FİLOZOFLARIN BAZILARI ÖZGÜRLÜK KAVRAMINI, BAZI DİĞER KAVRAMLARLA ÖZDEŞLEŞTİRMİŞ YA DA BİRLİKTE DÜŞÜNÜŞLERDİR. BU FİLOZOFLARA GÖRE, O DEĞERE ULAŞINCA ANCAK ÖZGÜR OLUNABİLİR. PEKİ NEDİR BU DEĞERLER? BÜYÜK FİLOZOFLAR BU DEĞERLERİ ŞÖYLE SIRALİYOR: BİLGELİK, DOĞAL OLMAK VE İSTEKLERE SIRT ÇEVİRMEK VE HENÜZ YASAK DEĞİLKEN DÜŞÜNMEK...



Jean-Jacques Rousseau



Thomas Hobbes



Nelson Mandela

de gerçek özgürlüğe ulaşana dek.

Özgürlük üzerine pek çok yazıları ve söylemleri olan J.J. Rousseau'nun hemen bütün kitaplarında özgürlük konusu yer alır. Şöyle der: "İnsan özgür doğar, oysa her yerde zincire vurulmuştur. Falan kimse kendini başkalarının efendisi sanır ama böyle sanması onlardan daha köle olmasına engel değildir." Ona göre özgürlüğünden vazgeçmek, insan olma niteliğinden, insanlık haklarından, hatta ödevlerinden vazgeçmek demektir.

Özgür olmak demek, özgürlüğe olan inanca sahip olmak demektir. Bu yüzden yıllarca tek kişilik hücrede kalan Nelson Mandela, fiziksel olarak tutsak olsa da, ruhsal ve zihinsel olarak kendisini özgür hissediyordu. O zaman insan her türlü olumsuz koşulda dahi özgür olabilir mi? Fiziksel olarak tutsak olmak, içsel ve zihinsel olarak kendisini özgür hissetmeyi engeller mi? Eric

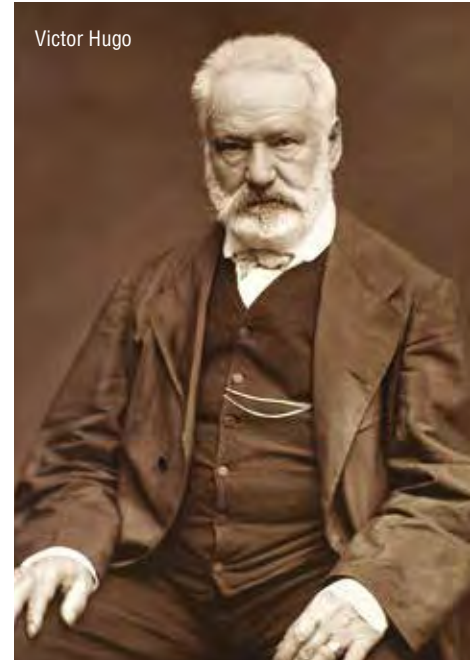
Fromm'un deyimiyle, özgürlük, birçok yenilgiye karşın, savaşlar kazanmıştır. Düşünmek özgürlüktür, çünkü düşünmek engellenemez. Bir duvar yazısında şöyle der: "Hâlâ düşünmek yasak değilken, bundan yararlanın." Özgürlük düşüncesinin peşinden koşmak bile insanı özgürleştirir. Hobbes, sınırsız özgürlük olmadığını söyler. Acaba gerçekte böyle midir? Ayrıca denilir ki, "Bir bireyin özgürlüğü, bir diğer bireyin özgürlüğünün sınırında biter. Özünde bu doğru değildir. Özgürlükler birbirini sınırlamaz, tam tersine çoğaltır. Özgürlüğü tanımlarken bireyin canını istediği gibi hareket etmesinin özgürlük olup olmadığının ayırtına varmak gerekir şüphesiz. Bu ayrımı yaptığımız takdirde zorunlu olduğumuz kurallara uymamak gibi bir özgürlüğümüzün olmadığını fark ederiz. Örneğin yerçekimi kuralına uymamak gibi bir özgürlüğümüz yok.

O halde insanı sınırlayan bazı doğal, duygusal sınırlar bulunmakta. Özgürlükte sınırların belirlenmesine yardımcı olan en önemli konu bireysel sorumluluklardır. Kişi kendi tercih ve davranışlarının mesuliyetini üstlenmediği takdirde ortaya çıkan özgürlük keyfi bir özgürlüktür. Burada özgürlüğün ifade tarzı da çok önemli. Eğer insan hem kendi sınırlarını hem de karşındakinin sınırlarını bildiği halde bencilce çıkarlarını düşünüyorsa bu özgürlüğün kötüye kullanımı demektir. İnsanın başkasının özgürlüğüne saygı duyması için önce kendi özgürlüğünün ne olduğunu anlaması gerekir.

"Dünyada istek duyduğum ve bana hayatı sevdiren iki şey vardır; Aşk ve özgürlük. Aşk uğruna gerekirse hayatımı verebilirim; ancak özgürlük uğruna aşkı da feda ederim." diyor Victor Hugo. Peki ya siz neyi feda ederdiniz, aşkı mı özgürlüğü mü... 



Erich Fromm



Victor Hugo

GÖKYÜZÜNDEKİ İLK KADINLARIMIZ



Kpt. Plt. Osman Gazi BAYKAL

Kayıtlara dünyada ilk uçan kadın olarak geçen madam Teresá Peltier, 8 Temmuz 1908 tarihinde Milano'da yolcu olarak uçarken, Türkiye'de ise yolcu olarak uçan ilk kadınıımız Belkıs Şevket Hanımdır. 2 Aralık 1912 günü Muaveneti Milliye adlı Fransız Deperdussin tipi uçakta, Fethi Bey'le birlikte yaklaşık 15 dakika

İstanbul semalarında uçar. Belkıs Şevket Hanım, Müdafaa-i Hukuki Nisvan Derneği ve Kadınlar Dünyası dergisinden 16 hanım arkadaşıyla birlikte Yeşilköy yakınlarındaki Safra Köy uçuş okuluna gelirler. Bu uçuşun amacı, Hukuki Nisvan (günümüz ismi ile Kadın Haklarını Koruma Derneği), orduya uçak armağanı için, açılan kampanyaya halkın dikkatini çekmektir. Ayrıca uçuş

esnasında, Belkıs Hanım İstanbul üzerine kırmızı-beyaz kurdelelerle bağlı kartları atar. Kartlarda şunlar yazılıdır: “*Müdafaa-i Hukuki Nisvan Derneği'nin üyesi ve Kadınlar Dünyası yazarlarından Belkıs Şevket, Osmanlı ve İslam kadınlığı adına, havada uçarken (Kadınlar Dünyası adıyla) ordumuza bir uçak armağan etmesini din ve mezhep ayrımı gözetmeksizin, Osmanlı kadınlığından bekler.*” Salâh Bırsel İstanbul-Pa-

éropiane Deperdussin
en plein vol
ar l'Aérodrome de la
Champagne

Belkis Şevket



men- fena halde üşümüştür. Belkis Hanım duygularını yere indikten sonra şöyle aktarır: “Kalbim, ruhum, daha çok gezmek, dahası uzaklara, ötelere gitmek istiyordu. Evet, bu yolculuk keşke pek çok sürseydi...” der.

Hiç istemediğimiz, ama maalesef yolcu olarak uçak kazasında ölen ilk bayan ise; Mefharet Hakkı Hanım’dır. 27 Ekim 1927’de Kırklareli’ne tatbikat için İstanbul’dan gelen Junkers A-20 tipi uçakta üsteğmen Asım ile birlikte, “Halka Uçuşu Sevdirme Programı” içinde yapılan bir dizi uçuşta bu kaza olmuştur: Kalkış esnasında motor arızası olur ve uçağın kabotaj olması (yere ters dönerek kapaklanması) nedeniyle, pilotla beraber hayatını kaybeder.

İlk Türk kadın pilotumuz ve ilk yalnız uçan, Vecihi Hürkuş’un deyimiyle “**Bedriye Bacı**” yani Bedriye Tahir Gökmen’dır. 1930 yılında Vecihi Hürkuş mektep, yani uçuş okulu ve kendi uçağını imal edecek atölyeyi kurar. Daha sonra gazete ilanları

vb. yazışmalarla okulunun 12 öğrencisi olur. Bu öğrencilerden ikisi hanımdır; kızı Eribe ve Bedriye Bacı... Uçaklar, Hürkuş’un kendi yapımı V-14, V-15 tipi olup, okulun ücreti ise planör eğitimi için 150 TL, uçuş eğitimi için 850 TL. dir. Uçuşlar Ziverbey’deki bir düzlükte (!?) yapılır. Okul faaliyete 1932 yılında geçer. Yaklaşık 65 saat öğretmenle uçtuktan sonra, Bedriye Bacı

ilk yalnız uçuşunu 1933 yılında yapar. Vecihi Hürkuş’un anılarından, seyrüsefer uçuşlarında İstanbul-Yalova, İstanbul-Bursa, İstanbul-Tekirdağ, İstanbul-Eskişehir rotalarını uçmuş olduklarını öğreniyoruz. Hatta 29 Temmuz 1933 tarihli Cumhuriyet gazetesine Bedriye Bacı, uçuşlarıyla ilgili bir röportaj da vermiştir. Soyadı kanunu çıkınca, Gökmen soyadını almıştır. Maalesef lisans kontrolü için, uçak yokluğundan (Zira o sıra okulun tek faal uçağı kaza geçirmiştir ve tamiri devam etmektedir.) lisans heyeti 2-3 gün daha fazla İstanbul’da beklemeyip, Ankara’ya hemen dönmesi yüzünden kontrol uçuşu uçamamış, bu yüzden de uçucu lisansını alamamıştır.

Türkkuşu ve Hava Kuvvetleri’nin ilk kadın pilotu Sabiha Gökçen’in havacılık öyküsü 1925 yılında Atatürk’le Bursa’da tanışmasıyla başlar. 1913 doğumlu Gökçen, anne, ağabey ve iki ablasıyla Kurtuluş Savaşı esnasında babasını kaybeder. Annelerini kaybettikten sonra, 12 yaşında ➤

Teresá Peltier



ris adlı kitabında, Belkis Şevket Hanımın uçuşunu şöyle anlatır: “Belkis Şevket pervanesinin arkasındaki gözcü yerine, (havacı beylere mahsus) gıcır gıcır havacı muşambası, kafasında büyüktün büyük bir başlık ve uçak gözlüğü ile oturur. Pilotu da Fethi Bey’dir. Belkis Şevket yanına aldığı kurdeleli kartpostalları İstanbul üzerine zorlukla serpiştirirken -içine dört tane yün fanila giymesine rağ-



Fethi Bey



Vecihi Hürkuş



Bedriye Tahir Gökmen

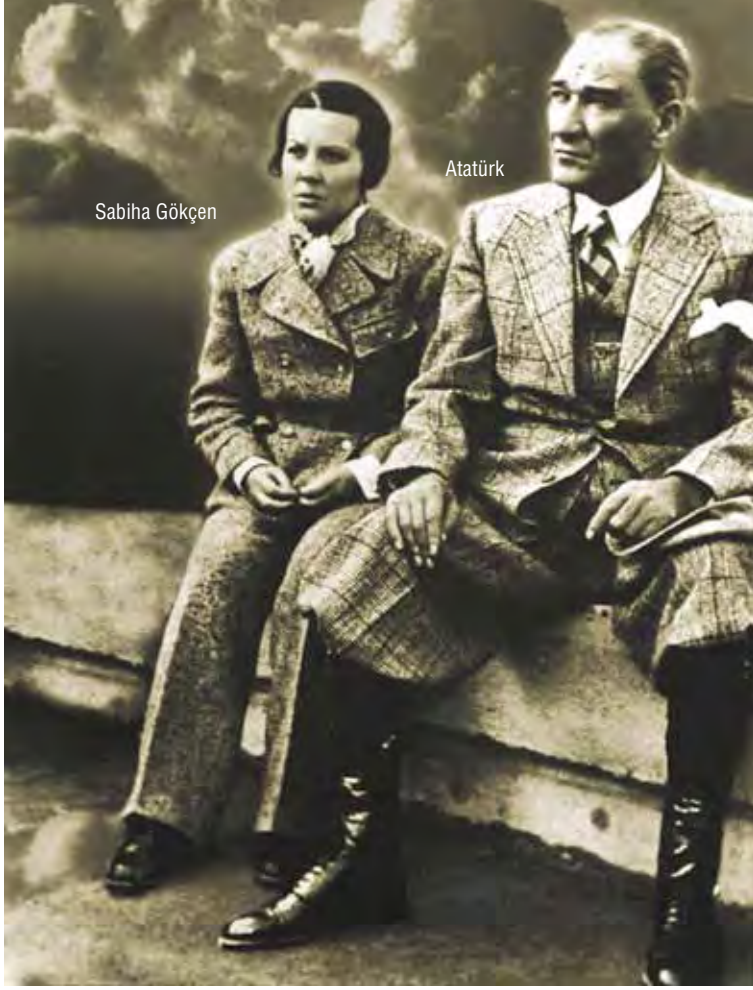
Atatürk'le tanışıp, onun himayesinde öğrenimine Ankara'da, Atatürk'ün diğer manevi kızlarıyla (Zehra ve Rukiye) birlikte Çankaya İlkokulu'nda devam eder. Ardından İstanbul Amerikan Kız Koleji'nde yatılı okurken hastalanır. Üsküdar Amerikan Kız Koleji'ne devam eder. Ancak hastalığı devam edince Viyana'da bir süre tedavi görür. 1930'da yurda döner. 1934'te soyadı kanunu ile Atatürk "Gökçen" soyadını verir. 1935'e kadar köşkte oturur, Fransızca öğrenir. Ayrıca 3 Mayıs 1935 tarihinde Ankara'da Türkkuşu'nun Ergazi Sivil Havacılık Okulu açılır. Açılış törenine Atatürk'le birlikte katılır. Özellikle paraşüt atlayışlarından etkilenir ve Türkkuşu'nun ilk kız öğrencisi olur, önceleri paraşüt eğitimine başlarsa da, daha sonra planör uçuşlarına devam eder. Mezuniyetini takiben Sivastopol ileri uçuş teknikleri ve uçuş öğretmeni eğitimine katılır. Ancak Moskova'da devam eden eğitimini yarım bırakarak Türkiye'ye döner. 1936 sonunda Eskişehir Hava Okulu'na katılarak askeri hava-

cılık eğitimine başlar. İlk hanım havacı pilot olarak 30 Ağustos 1937'de mezun olur. Uçuş eğitimi esnasında Trakya manevraları ve Dersim harekâtına katılır. Dersim'de ilk kez bir kadın pilot olarak bomba ve makinalı tüfek kullanmıştır. Aynı yıl inişte takla atarak, ilk kazasını geçirir. 1938 yılında Yunanistan, Bulgaristan, Yugoslavya ve Romanya'nın başkentlerini kapsayan Balkanlar uçuş turu yapar. Dönüşte Türkkuşu'nun başöğretmenliğine atanır. Bir Pazar günü Florya köşkünün üzerinde yaptığı kaçamak akrobasi uçuşu yüzünden ceza almaktan kıl payı kurtulur. Daha sonra bir Ankara-Eskişehir uçuşunda havada kaybolur. (Uçağında pusula yoktur ve uçak maksimum iki saat havada kalabilmektedir!) Aslında kendine çok güvendiğinden, yanına harita da almadığını sonradan anılarında bahseder. Konya yakınlarına mecburi iniş yapar. Kendi ifadesine göre, "Aşırı güvenin tehlikesine karşı, çok iyi bir ders almıştır!". 1941 yılında, meslektaşı Ali Kemal Esiner'le

**İLK KADIN
PİLOTLARIMIZDAN
NEZİHE VİRANYALI
ANKARA'DA 1940
YILINDA İLK "ÖZEL
OTOMOBİLİ" OLMASIYLA
ÖNEMLİDİR.**

evlenir. Ardından 1944'te eşini tifüs hastalığından kaybeder. 1950'de Kore savaşına katılmak isterse de, BM kurallarına göre kadınlar fiili askeri hizmetlerde kullanılamadığı için, savaşa gidemez. Daha sonra ABD'ye davet edilir. O dönemde dünyanın ilk kadın askeri pilotlarından biri olarak epey ilgi görür. 1955'te Türkkuşu başöğretmenliğinden ayrılır. 1963 yılında emekli olur. Aktif uçuculuk hayatı boyunca 22 farklı uçak tipinde uçuştur. Son uçuşunu 1996 yılında bir Fransız pilotla birlikte Falcon2000 uçağıyla yapar. Aynı yıl Amerika'da Maxwell Hava Üssünde **"Dünya tarihine adını yazdıran 20 havacıdan biri"** ödülünü (bu ödüle layık görülen tek bayan havacıdır) aldı. 22 Mart 2001 tarihinde 88 yaşındayken hayata veda etmişti.

İlk kadın paraşütçü Yıldız Uçman (Eruçman) Hanım, İzmir Cumaovası'nda yetiştikten sonra Ankara Ergazi'deki Türkkuşu'nun sivil havacılık okuluna başvurur. Oradaki Rus havacılık öğretmenlerinin



Sabiha Gökçen

Atatürk

paraşütçülük önerisini benimseyerek atlayışlara başlar. Eylül 1935 yılında ilk paraşüt atlayışını gerçekleştirir. Daha sonra, sırasıyla Eskişehir İnönü paraşüt kampı, akabinde Etimesgut planör kampına katılır. Vecihi Hürkuş' un anılarından, Yıldız Uçman'ın mesleki performansının çok etkileyici olduğunu ve kendisinden çok umutlandığını öğreniyoruz. T.H.K. dan emekli olurken en tehlikeli minare işçi statüsüyle emekli olmuştu.

İlk paraşüt kazasında ölen hanım havacı; aslında Vecihi Hürkuş' un kızkardeşinin kızı Eribe Hürkuş' tur. Ancak Vecihi Bey, Eribe Hanımı her zaman kendi kızı olarak belirtmiştir. Eribe Hanım önce Bedriye Gökmen'le birlikte, Vecihi Hürkuş' un İstanbul'daki uçuş okulunda uçuşlara başlar ve pilot olur. Sonra Vecihi Bey'le Ankara'daki Türkkuşu çalışmalarına katılır. 29

Ekim 1936 yılı Cumhuriyet Bayramı kutlamalarında G-59 tipi uçaktan paraşütle atlar. Paraşütü tam açılmayıp, mum olduğu için yere çakılır, hastaneye kaldırılır. Ameliyata alınır ama 9 saat sonra (bazı kaynaklarda 21 saat olarak belirtilmektedir) vefat eder. Vecihi Hürkuş' un havacılık anıları bu elim kazayla son bulur. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli nokta, maalesef Eribe Hanım ilk atlayışını 24 Ekim'de, yani kazadan 5 gün önce yapar. Kaza gününe kadar toplam kaç atlayış yaptığını bilemiyoruz.

Planörle ilk uçan hanım olan Naciye Toros ise, 1936 yılında Ankara Türkkuşu'nun kamplarına katılır. Burada Sabiha Gökçen de dâhil, uçuş ve yer dersi eğitimlerini 8 kız öğrenciyle hep birlikte alır. Daha sonra Türkkuşu'nda planör uçuş öğretmeni olarak, 1944 yılına kadar aktif olarak uçuş hayatını sürdürür.

İlk kadın pilotlarımızdan Nezihe Viranyalı Ankara'da 1940 yılında ilk "özel otomobili" olmasıyla önemlidir.

Mesleğini bırakarak (mualim-ilkokul öğretmeni) uçuculuğa başlayan ilk hanım Makbule Emil'i, yine Vecihi Hürkuş' un anılarından öğreniyoruz. Vecihi Bey, Türkkuşu şubelerini yurt geneline yayma projesi içinde İzmir Kültürpark (bugünkü İzmir Fuarı) ve Halkapınar'da yaklaşık 60 kişiye havacılık ve uçuş eğitimi verir. 11'er kişilik gruplar oluşturur. 10 erkek ve bir bayan aday uçuşu adaydan bir grup oluşturur. Bu düzenlemede hanımlar grup içinde hemşirelik görevini de üstlenmektedirler. 60 aday içinden 24 kişi başarılı görülerek ileri eğitim için, İnönü kampına katılırken Makbule Emil Hanım da bu grupta yer alır.

Hem pilot, hem paraşütçü ve ilk hosteslerden biri olan Muzaffer Sel Hanımın havacılık öyküsü



Yıldız Uçman

**SABİHA GÖKÇEN
AMERİKA'DA
"DÜNYA TARİHİNE
ADINI YAZDIRAN
20 HAVACIDAN
BİRİ" ÖDÜLÜNE
LAYIK GÖRÜLEN TEK
BAYAN HAVACIDIR.**

1937 yılında İzmir'de başlar. İzmir Halkapınar Türkkuşu havacılık kampına katıldığında, tıpkı Makbule Emil Hanım gibi o da ilkokul öğretmenidir. İzmir kampını başarıyla bitirdikten sonra, Türkkuşu'nun İnönü kampındaki uçuş kurslarına katılır. 1939 yılında kendisi gibi pilot olan eşiyile evlenir. Uçuculuğunun yanında, paraşüt atlayışlarına da devam eder. 1953 yılında eşini uçak kazasında kaybedince Devlet Hava Yolları'nda "**başhosteslik**" görevine atanır. 1957 yılına kadar bu görevini sürdürür.

İlk hostesimiz Adile Tuğrul'u 1946 yılında Devlet Hava Yolları'na "**havacı kadın kamarot**" olarak alınmasıyla tanıyoruz. Devlet Hava Yolları tüm dünyada uygulanan, uçak kabininde bayan görevli çalıştırma eğilimine uyar ve 3 adet bayan hostesle hizmete başlar. Daha sonra ➤



Mualla Bayülken, Münevver Erdoğan, Nermin Şen de aynı göreve başlarlar. Sözlü kaynaklara göre, ilk hostesler hemşirelik eğitimi de almışlardı. (Ancak bu konuda yazılı bir kaynağa ulaşamadım.) Daha sonraları bu hanımlar, havada telsizci görevini de üstlenirler. Uçaklar eski, telsiz menzilleri (hava-yer) ise yetersizdir. VHF telsiz hemen hemen hiç yoktur. Genellikle UHF telsizler kullanılmakta olup, bugünkü gibi gelişmiş değildir. Çoğu zaman Mors alfabesiyle, telsiz üzerinden haberleşirler. D.H.Y. İstanbul-Atina seferlerine başlayınca 5 hanım kamarot-hostes daha istihdam edilir.

Uçak kazasında kaybettiğimiz ilk hostes, Güler Karaduman'dır. 3 Nisan 1954 tarihinde D.H.Y.'nın DC-3 ARK isimli uçağıyla ADA-ESB-İST seferi için Adana'dan kalkıştan kısa bir süre sonra -bazı şahitlerin ifadesine göre- havada infilak ederek, Adana'nın 42 km. yakınlarna düşmüşlerdir. 21 yolcu ve 5 mürettebattan maalesef kurtulan olmamıştır.

En çok sakatlanan (22 kırık)



**ERİBE HÜRKUŞ
29 EKİM 1936 YILI
CUMHURİYET BAYRAMI
KUTLAMALARINDA
G-59 TİPİ UÇAKTAN
PARAŞÜTLE ATLAR.
PARAŞÜTÜ TAM
AÇILMAZ YERE ÇAKILIR.**

ancak yine de görevine devam eden bayan havacımız Edibe Subaşı ise 1937'de Adana'daki Türkkuşu Planör Kursu'nu başarıyla bitirdikten sonra, İnönü'de paraşüt ve planör kursuna devam eder. Edibe Subaşı erken yaşta pilot olup, akrobasi hareketlerine özel ilgi duymuştu. Henüz 15 yaşındayken ilk uçuşunu yapan Edibe'ye Atatürk özel ilgi göstermişti. 1938'de Etimesgut Türkkuşu kampında öğretmen adayı olarak eğitime başlar.

Daha sonra evlenir. D.H.Y.'da kaptan pilot olan eşini bir uçak kazasında kaybettikten 20 gün sonra, tekrar uçuş ve paraşüt atlayışlarına başlar. 1954 yılında Atina'da bir gösteriye paraşütçü olarak katılır. İstanbul'dan göç eden Rum'lar, Edibe hanımın Türk olduğuna bir türlü inanmazlar. Onlara göre bu kadar başarılı bir kadın, Türk olamaz! Daha sonra çok ciddi bir uçak kazası geçirir. Sigorta ve emeklilik mevzuatı yüzünden, ancak minare tamircisi şeklinde emekli olabilir! Bürokrasi her zaman bürokrasidir.

İlk bayan askeri jet pilotları Şenay Günay ve Leman Altınçekiç'tir. 1955 yılında İzmir Hava Harp Okulu'na girerek 1957 yılında asteğmen olarak mezun olurlar. 1958 yılında jet eğitimi bitirirler. Daha sonraki yıllarda Gülbin Gülhan, Asimet Karahasan, Tuna Avar, F. Zuhul Karaoğlu da askeri jet pilotu olmuşlardır. Aslında Leman Altınçekiç'in liseyi bitirince, İnönü tesislerinde planör eğitimi ve Türkkuşu motorlu uçuş okulunda öğretmen adayı eğitimine başladığını da



öğreniyoruz. Leman Altınçekiç'in 9 yıl F-84 ve T-33 uçaklarında uçtuğunu ve her iki bayan jet pilotumuzun NATO bünyesinde ilk kadın jet pilotları olduğunu belirtmeliyiz. Leman Altınçekiç'i 2001 yılında kaybettik.

Mayıs 1992 yılında Hv. Kuv. Pilotlarından Ütgm. Sevil Başlı, Casa tipi nakliye uçaklarının ilk kadın pilotu oldu. Yine 1998 Martında Hv. Plt. Yzb. Berna Şen, F-16A savaş uçaklarının ilk kadın pilotu oldu. Deniz Hava Kuvvetlerinde ise ilk kadın pilot olarak Dz. Plt. Tgm. Zerrin Toros 200 yılında Aksaz Komutanlığında göreve başladı. Hava Kuvvetlerinin akrobasi-gösteri birliği olan Türk Yıldızları'na ilk kadın pilot olarak Bnb. Esra Özatay 2015 yılında gösteri uçuşuna çıktı. Evli ve iki çocuk annesi olan Esra Binbaşı birçok konuda özel bir örnekti. Kara Kuvvetlerinin Havacılık bölümünün en eski kadın pilotlarından Dilek Ergüven, 2010 yılında evli ve iki çocuk annesi olarak görevini rahatlıkla sürdürdüğünü belirtmişti.

En son uçak kazasında kaybettiğimiz bayan jet pilotumuz teğmen Ayfer Gök, 25 yaşında iken,



F5-A uçağının eğitim uçuşunda arızalanması sonucu, Konya'daki Yunt dağının eteklerine çakılır. 1998 yılında Hava Harp Okulu'ndan mezun olan Ayfer teğmeni 9 Şubat 2001'de kaybettik.

Ticari hava yollarında pilot olarak ilk uçan bayan ise Alev Kılıçkeser Hottin'dir. 1993 yılında Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sivil Havacılık Yüksekokulundan mezun olan Bayan Hottin, B-727, B-757, B-737 tipi uçaklarında uçuştur. 1996'da Uluslararası Kadın Pilotlar Konferansı'na

Türkiye temsilcisi olarak katıldı. Halen aktif uçucudur.

İlk bayan havayolu kaptanımız Dilek Karabağlı 1990 yılında Türk Hava Kurumu'nda pilotluk eğitimi aldı. Mezuniyetini takiben bir buçuk yıl T.H.K. bünyesinde pilotluk yaptı. Daha sonra değişik havayollarında önce uçuş mühendisi (F.E.O.) akabinde ikinci pilot olarak B-727, B-737, B-757, A-340, A-330 uçaklarında uçuştur. 30 Mayıs 2003 tarihinde kaptan pilot

oldu. Halen aktif uçucudur.

İlk kez kadın kaptanımızın komutasındaki bir uçuşta yolcu olarak uçuşma şansına eriştiğimde doğrusu hem çok mutlandım, hem de koltuklarım kabardı. 1989 yılında Londra'da British Airways'in bayan kokpit üyeleriyle tanıştığımda ülkemiz adına çok imrenmiştim. Zaman içerisinde bayan meslektaşlarımızla aynı kokpitte, bilgi ve deneyimleri paylaşmanın, erkek meslektaşlarıma çok şeyler kazandırdığına eminim. 



Kpt. Plt. Dilek Karabağlı

Hava astsubayı bir babanın kızı olarak hiç de havacılığa uzak değil Dilek Karabağlı. Çocukluğu pilotlar ve uçaklar arasında geçti.

Astronomi okumayı hayal ederken kendini Hacettepe Üniversitesi İngiliz Dili bölümünde bulur. Kaptan Pilot Dilek Karabağlı'nın Havacılık sevdası Türk Hava Kurumu'nun 1990 yılında açtığı kursla, havacılık sektörüne adım atmasıyla başladı. Ardından pilotluk sınavını kazanarak, 1992 yılında Türk Hava Yolları'nda görev alır. Türkiye'nin ilk özel havayolu şirketi

olan İstanbul Hava Yolları'nda 1994 yılında uçuş mühendisi olarak çalışmaya başlayan Karabağlı, 1997 yılında Boeing 727, 1998'de Boeing 757, 1999'da ise Boeing 737 tipi uçaklarda yardımcı pilot olarak görevini sürdürür. 2000 yılına gelindiğinde Dilek Karabağlı Pegasus Havayolları'nda yardımcı pilotur artık. Tarih 2003'ü gösterdiğinde Dilek

Karabağlı artık Kaptan Pilot olarak kokpitte yerini alır. Karabağlı 25 Nisan'dan bugüne Türk Sivil Havacılığı'nın ilk kadın pilotu olarak tarihe geçmiştir. Dilek Karabağlı bir ilke daha imza atarak Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) yönetimine girdi. Böylece TALPA tarihinde ilk defa bir kadın kaptan pilot yönetimde yer almış oldu.

BAŞVURULAN KAYNAKLAR:

- Bulutlarla Yarışan Kadın (Halit Kıvanç, Y.K.Y. 1987)
- Atatürk'le Bir Ömür-Sabiha Gökçen (Oktay Verel, Altın Kitaplar)
- Sabiha Gökçen-Göklerin Efsanevi Kızı (Ali Akyüz, Promo Yayınları)
- Sabiha Gökçen (Güven Uluköse, Kastaş Yayınevi, 2007)
- Cumhuriyet Aydınlanmasında Öncü Kadınlarımız (Perihan Ergun Turgut, Tekin Yayınları)
- Havalarda İlk Türk Kadınları (Fikret Arıt, İstanbul, 1967)
- Bir Tayyarecinin Anıları (Vecihi Hürkuş, Y.K.Y. 2000)
- İstanbul-Paris (Salâh Bırsel, Nisan Yayınları 1992)
- Vatan, Millet, Kadınlar (Ayşegül Altınay, İletişim yayınları, 2001)
- Uçan Türk Dergileri (T.H.K.)
- Cumhuriyet Gazetesi
- Türk Havacılık Kronolojisi (Stuart Kline, 2002)
- 45 Yıllık Öykü Çelebi Hava Servisi (Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı 2004)
- Ege'nin Öncü Kadınları (Ayçe Bükülmeyen Dikmen, Darma Medya yayınları, 2015)
- Popüler Tarih Dergisi (Dünya Yayıncılık, Ekim 2003 sayı:38)
- İstikbal Göklerin Gökleri Bizimdir Cilt:2 (Oktay Verel, Türk Hava Kurumu Yayınları, 1985)
- Kadın (Yılmaz Özdil, Kırmızı Kedi yayınevi, 2015)
- Osmanlı Kadın Hareketi (Serpil Çakır, Metis Yayınları, 2010)

MEHMET FESA EVRENSEV'İN YAŞAM ÖYKÜSÜ ►

TÜRK HAVACILIĞINDA İZ BIRAKAN PİLOTLARIN İLKİ MEHMET FESA EVRENSEV'DİR. FESA BEY'İN HAYAT HİKAYESİ, BİRAZDA TÜRK ASKERİ HAVACILIK TEŞKİLATI'NIN KURULUŞ HİKAYESİDİR. TÜRK HAVA KUVVETLERİNİN 1 NUMARALI BRÖVE SAHİBİ OLAN FESA BEY'İN ÜLKESİ UĞRUNA MÜCADELE DOLU BİR YAŞAM ÖYKÜSÜ VARDIR.



Sinemis Oğuz

Hava Harp Okulu Basın ve Halkla İlişkiler Koordinatörü



1878

'de İstanbul
Gedikpaşa'da
doğan Evrensev
ilk ve orta tahsilini

İstanbul'da tamamladı. 1887'de Galatasaray lisesine giren Fesa Bey, daha sonra 2 Mart 1897'de girdiği Harp Okulu'ndan 5 Şubat 1889'da süvari teğmen olarak mezun oldu ve 1900'lerin ilk 10 yılında, ordunun çeşitli kademelerinde pek çok görev üstlendi. Bu Osmanlı Devleti'nin dünyayla birlikte, gözlerini gök yüzünden ayırmadığı ve yenilikleri çok yakından takip ettiği bir dönemdir. Amerika'da ilk motorlu uçağın 1903'de uçuşu, İngiltere, Almanya ve Fransa'nın 1910'larda uçak imal etmeye

ve pilot yetiştirmeye başladığı bu yıllarda, bizde de havacılığın temelleri atılarak, hem uçak ithal edilmeye, hem de pilot eğitimi için yurtdışına subay gönderilmeye başlandı. İlk aldığımız uçak Fransız yapımı Deperdussin tayyaresidir. Fesa Bey Türkiye'de ilk halk üzerindeki uçuşunu 26 Nisan 1912'de bu uçakla gerçekleştirdi ve bu tarihi gün 88 yıl sonra 2000 yılından itibaren Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) ve Türk Hava Kuvvetleri Komutanlığı tarafından koordine edilerek "Türkiye Pilotlar Günü" olarak kutlanmaya başlandı. 2013 yılında, Uluslararası Havayolu Pilotlar Birliği Federasyonunun (IFALPA) Dublin'de yapılan genel

kurulunda TALPA'nın 26 Nisan'ı gündeme getirerek yaptığı önerinin kabul görmesi üzerine de 2014 yılından beri Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanmaktadır.

1910'da havacı yetiştirmek için Fransa'da uçuş eğitimine gönderilmek istenen belirli sayıda Türk Silahlı Kuvvetler mensubunun arasında Fesa Bey'de vardı. O yıllardaki adı Harbiye-i Umumiye Reisliği olan Genelkurmay Başkanlığı'nın, haziran 1911'de yaptığı seçme sınavını birincilikle kazanan Fesa Bey, 9 temmuz 1911'de Fransa'ya uçuş eğitimine gönderildi. Uluslararası Havacılık Federasyonunun kurallarına göre yapılan 8 aylık temel eğitimden sonra 10 Mart 1912'de Fransa

Havacılık Kulübü'nün 780 numaralı brövesini alarak 1 Nisan 1912'de yurda döndü. Bu yıllar Osmanlı Devleti için zor yıllardı. Trablusgarp harbinden sonra, Balkan harbinin de içindeydik. Savaşın getirdiği çetin günler yaşanıyordu. Bu sırada; iki tayyareci subayımız; Yüzbaşı Fesa ve Üsteğmen Nuri Bey ile iki makinist subayımız Teğmen Abdullah ve Fethi Bey garp ordusuna takviye emri olarak, Selanik'e ve oradan da Köprülüye geldiler. Osmanlı Devleti uçaklarını ilk kez Balkan harbinde, Fesa Evrensev ile kullanmaya başladı. Balkan harbinin başlarında Batı Cephesi Tayyare Müfrez Komutanı olan Fesa Bey, Çatalca Edirne ve Trakya'nın çeşitli bölgelerinde görevlerde bulunarak çok önemli başarılarla imza attı. Çatalca harbinde, arkadaşı Çanakkale'nin büyük şehidi Kurmay Yüzbaşı Kemal bey ile beraber, Çorlu üzerinde yaptıkları

» 37_780 numaralı bröve



keşif uçuşları ile, ordumuzun Çatalca muharebesini kazanmasında, büyük katkılar sağladılar. Kırklareli'ni kurtaran ileri yürüyüşe havadan iştirak ederek, Trakya ve Edirne'yi ebediyen bizim yapan kahraman ordumuzun öncüleri, bu bir avuç genç tayyareci Fesa bey ve arkadaşları, Fethi, Nuri Salim, Kemal ve Fazıl beylerdir. Daha sonraki yıllarda pilot sayısı artmaya ve havacılık saflarında yerimizi almaya başladıktan sonra, Balkan savaşı sonrası ilk kol uçuşları, Mehmet Fesa Evrensev liderliğinde Fethi ve Fazıl Bey'den oluşan ekip tarafından gerçekleştirilmeye başlandı. İlk kol uçuşu 14 Kasım 1913'de İstanbul Yeşilköy ile Edirne arasında gidiş ve aynı rotada dönüş olarak gerçekleştirildi. Bu uçuşlar, daha sonraki tarihlerde, değişik rotalarda pekiştirilmeye başlandı.

1. Dünya savaşı başladıktan kısa bir süre sonra, Kafkas cephesine atanan Mehmet Fesa Evrensev'in bu göreve katılmak üzere bindiği gemi, 24 ekim 1914 de Ruslar tarafından Karadeniz'de (Amasra açıklarında) batırılınca, kurtulanlar arasında bulunan Fesa Bey'de esir alınarak Sibirya'ya götürüldü ve 5 yıl 8 ay Sibirya da kaldı.

Esaret altında geçirdiği o ağır yıllarda, kurtulmaya dair umudunu bir an bile yitirmeyen Fesa Bey, esir kampına ulaşmaz, arkadaşlarını öldürücü Sibirya soğuklarından korumak için işe koyularak, oraya ilk yardım olarak gönderilen ilaç, pamuk, gazlı bez gibi malzemeleri taşıdıkları, Amerikan bezi denen torbaları birbirine ekleyip, gömlek, pantolon ve pijama gibi giysiler dikerek ve esirlere dikiş dikmeyi öğreterek, insanların soğuktan korunmalarını ve hayata tutunmalarını sağladı. Daha önemlisi onlara yaşama azmi ve güven aşıladı. 1. Dünya Savaşı'nın beraberinde getirdiği yokluk, sefalet ve hastalık gibi afetler, insanı ve insanlığı ezerken, Fesa Bey asla yılgınlığa düşmeden, bir taraftan kamptaki gelişmeleri gizlice kollayarak, esirleri yönlendirip yönetirken, »



» Fesa bey



» Bleriot uçuş okulunda

bir taraftan da kampın nöbetçi ve subayları ile devamlı iyi ilişkiler içine girerek, zamanla onların güvenini kazandı. Ruslar, Fransızca, İngilizce, Rumca ve Arapçayı ana dili gibi konuşan, tenis oynayan, ata binen bu değerli Türk subayının üstün niteliklerinden istifade etmeye başladılar. Hatta iyi derecede araba kullanmayı bildiği için kendisine, bir Rus generalin aracını kullanma ve şoförlüğünü de yapma izni verildi. Fesa Bey anılarında en çok zoruna giden şeyin, akşamları Rus generalin çizmelerini çekip çıkarması, olduğunu ve bunun kendisini çok incittiğini vurgulamaktadır..

1.Dünya Harbinin sonuna kadar esaretten kurtulma düşünce ve umuduyla Sibiry'a'da her güçlüğe göğüs geren Fesa Bey, bu fırsatı yıllar sonra yakalayıp, ağır kış şartları altında firar ederek, çoğu zaman yük trenlerinin altında, ayakları ve kollarıyla demirlere sarılıp tutunarak, bazen yürüyerek karşılaştığı insanlara sağır, dilsiz taklidi yaparak Moskova'ya ulaşmayı başardı ve kaçış süresince çoğu kez tren garlarında dilenerek, karnını doyurmak zorunda kaldı. Fesa Bey o günlerin birinde, Moskova'da dilencilik yaparken Kızıl

Meydan'da karşılaştığı bir Türk Askeri Heyetini görünce, yaşadığı şaşkınlığı ve sevinci hatıralarında şöyle anlatıyor. "Gözlerime inanamadım, hayal görüyorum sandım. Kıyafetleri Türk idi. Başlarında kalpakları vardı. Hayal görmediğimi anlamak için kendimi çimdikledim. Canım yanınca, hayal görmediğimi anladım. Koştum paşanın atının üzensisini tuttum ve konuşmaya başladım. Ancak askerler bana engel olmaya çalışıyordu. Paşa, benim gerçekten Türk olduğumu ve ismimi duyunca dinlemeye başladı. Kendimi



» Fransaya giden heyet

tanıttım. Beni hatırlayan heyet başkanı Halil Paşa çok şaşırarak “Olamaz! Biz sizin öldüğünüzü biliyorduk dedikten sonra, başımdan geçenleri derin bir üzüntüyle dinledi ve yanındakilere, “Bu çocuğu hamama götürün, yıkansın sonra temiz bir elbise giydirin, karnımı doyurun ve bana getirin” dedi. Ben böylece üç hafta boyunca Moskova’da bu heyete sekreterlik yaptım. O esnada, ülkemize gönderilecek emanetler söz konusu oldu. Ben de paşanın

karşısına çıkarak, Kırım’a kadar gidebilirsem, bir taka ile Karadeniz kıyılarına çıkabileceğimi belirttim. Bana güvenin, ben kendime güveniyorum, çünkü ben yelkenciyim dedim. Sonunda ikna

oldular ve kurye olarak verilen emanetlerle birlikte Kırım’dan çok küçük bir takaya binerek, tek başıma azgın Karadeniz’i kuzeyden güneye geçip, Trabzon sahillerine ulaşmayı başardım” diye özetliyor, akli zorlayan bu ölüm kalmı yolculuğunu.

Trabzon’da askeri görevliler tarafından, komutanın karşısına çıkarılan Fesa Bey, başından geçenleri anlatınca, komutan tarafından hemen işlemler başlatılarak, esir düşmeden önceki rütbe ve görevine atanması sağlandı. 14

Haziran 1920’de Trabzon’a gelen Fesa Bey İstiklal harbinde yüzbaşı ve binbaşı rütbesiyle, Batı cephesinde görev yaptı. Gümüş liyakat, 5.Mecidiye, Hicaz ve İstiklal madalyaları sahibi olan Mehmet Fesa Evrensev 1923’de tayyare alma komisyonunda yer alarak Fransa, Almanya, İtalya ve İngiltere’de bulundu ve 18 Kasım 1925’de binbaşı rütbesinde iken sağlık sorunları nedeniyle 47 yaşında emekliye ayrıldı. Fesa Bey, 1925-1933 yılları arasında, Hava Müsteşarlığı’nda çalıştı ve aynı zamanda, Türk Hava Yolları’nın kuruluşunda, oldukça etkin roller üstlendi. Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi kurulur kurulmaz da ilk genel müdür olarak atandı.

1943’de sağlığındaki derin bozulmalar sebebiyle Heybeli sanatoryumunda 3 ay yatan Fesa Bey’in hastalığı, Prof. Dr. İrfan Titiz tarafından akciğer tüberkülozu

» Medal liyakat



olarak saptandı ve uzun bir süre onun tedavisi altında kaldı fakat Türkiye, verilen görevleri en iyi şekilde yerine getiren harplere katılan, esir düşen, esaretten kurtulan, Kurtuluş Savaşı’na katılan, madalyalar alan, Türk Hava Yolları’nın ilk genel müdürlüğünü yapan ve Türk Hava Kurumu’nun fabrikalarında çalışan, Türk havacılığının bu ilk kutup yıldızını ne yazık ki 9 Nisan 1951’de kaybetti. Mezarı Karaca Ahmet şehitliğinde bulunmakta olan Fesa Evrensev’i, rahmetle, minnetle ve şükranla anıyoruz... ▽

» İstiklal Madalyası



26 Nisan 1912, ilk Türk Pilotu ve Türkiye’nin 1 numaralı uçuculuk brövesine sahip olan Mehmet Fesa Evrensev’in, bugünkü Atatürk Havalimanı’nın bulunduğu yerde gerçekleştiği ve ülkemiz semalarında ilk Türk Pilotu olarak uçuğu tarihtir. Binbaşı Mehmet Fesa Evrensev’in anısına Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) Yönetim Kurulu bir karar alarak 26 Nisan tarihinin “Pilotlar Günü” olarak kutlanmasını önerdi. TALPA’nın girişimleri ve çalışmaları ilgili kurumlarca benimsenerek 2000 yılından başlamak üzere 26 Nisan, Pilotlar Günü olarak kutlanmaya başladı. İlk kutlama 2000 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile koordineli olarak yapılmıştır. Daha sonra TALPA tarafından düzenlenen kutlamalar sınır ötesine de taşınarak Dünya Pilotlar günü olarak kutlanmaya başlandı.

YAŞA VE NEFES AL

SAĞLIKLI BİR UYKU GÜNE BAŞLAMANIN EN İYİ YOLUDUR. ÇÜNKÜ GÜNÜN BÜTÜN KARMAŞASI İLE UĞRAŞABİLMENİN TEMELİDİR UYKU. ÖZELLİKLE STRESLİ MESLEK GRUPLARINDA ÇALIŞANLAR İLE BÜYÜK ŞEHİRLERDEKİ YOĞUN YAŞAM BİÇİMİNDEN ETKİLENMEMEK İÇİN DÜZGÜN VE SAĞLIKLI BİR UYKU GEREKLİDİR. UZMAN DOKTOR LEVENT KARASULU İLE UYKU BOZUKLUKLARININ EN ÖNEMLİLERİNDEN OLAN “UYKU APNESİ” ÜZERİNE BİR SÖYLEŞİ GERÇEKLEŞTİRDİK.



Uz. Dr. A. Levent Karasulu

Yedikule Göğüs Hastalıkları ve Göğüs Cerrahisi Eğitim ve Araştırma Hastanesi

Uyku apnesinin belirtileri nelerdir?

Uyku apnesi belirtileri arasında en önemli uyku sırasındaki solunum duraklamalarıdır. Pek çoğumuz

horlamanın çok ciddiye alınması gereken bir problem olduğunu düşünmez. Ancak eğer sık tekrarlanıyorsa çok gürültülü horlamalar uyku apnesinin belirtisi olabilir. Uyku apnesi uyku arasında solunumun durup yeniden

UYKU APNESİ TEDAVİ EDİLEBİLEN BİR RAHATSIZLIKTIR. UYKU APNESİNİN RESMİ TEŞHİSİ İÇİN UYKU TESTİ YAPILIR, EVİNİZDE YA DA KLİNİKTE BİR GECE BOYUNCA UYKUNUZ İZLENİR.

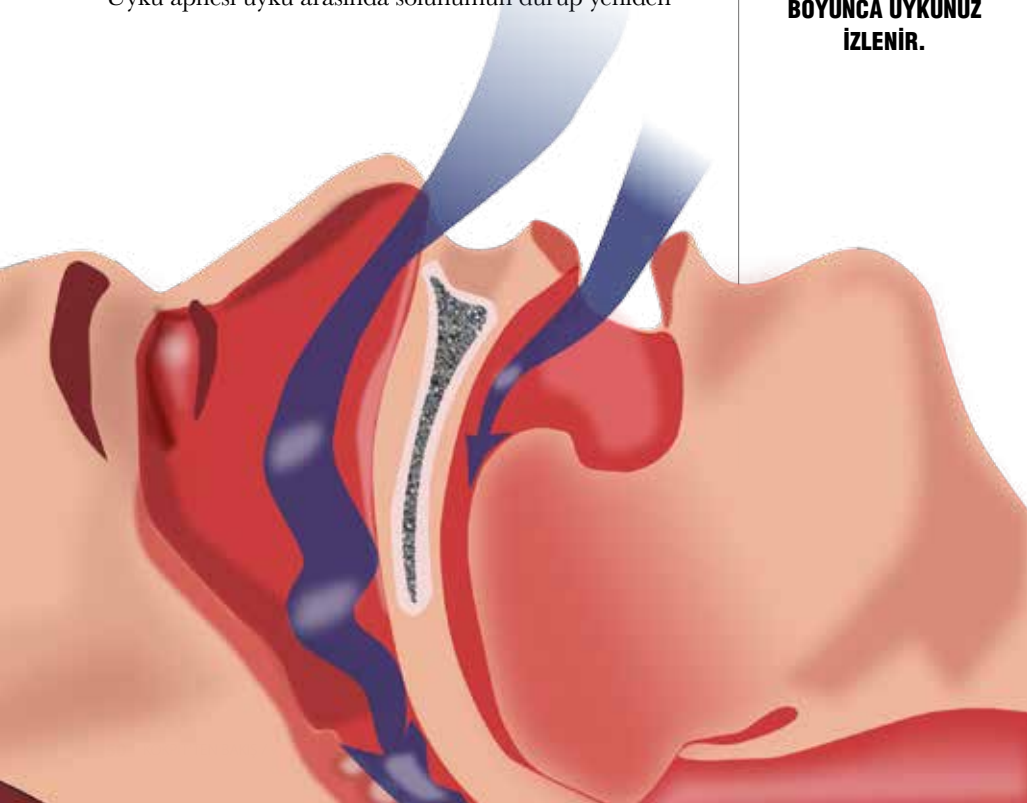
başladığı yaygın ve tehlikeli bir rahatsızlıktır. Tedavi edilebilir olsa da uyku apnesi genellikle fark edilmez. Uyarı işaretlerini nasıl tanıyacağınızı, uyku apnesini normal horlamadan nasıl ayırt edeceğinizi öğrenmek iyi bir uyku çekmenin ilk adımıdır.

Uyku apnesinin birey üzerindeki etkileri nedir?

Uyku apnesi uyurken nefes alma şeklinizi etkiler. Tedavi edilmemiş uyku apnesinde uyku sırasında solunum duraklar ya da çok yavaşlar. Solunum duraklamaları 10 ila 20 saniye sürer ve bir gece boyunca yüzlerce kez olabilir. Bunun sonucu olarak solunum duraklamaları kişiyi uykusundan uyandırarak uyku kalitesini bozabilir. Uyku apnesi nedeniyle gün içinde halsizlik, yorgunluk, uyku hali yaşanır ve bu durum konsantrasyon bozukluğu ve kazalara da yol açabilir. Uyku apnesinin uzun vadede yüksek tansiyon, diyabet, kalp hastalıkları gibi başka rahatsızlıklara da yol açabildiği tespit edilmiştir. Tedavi ile uyku kalitenize ve sağlığınıza yeniden kavuşabilirsiniz.

Uyku apnesi nasıl farkedilir?

Uyku apnesi belirtilerini kendiniz fark etmeniz zordur. Bu konuda en önemli kaynağınız yataktaki partnerinizdir. Birlikte uyuduğunuz partneriniz uyku





sırasındaki davranışlarınızdan uyku apnesi belirtilerini fark edebilir. Eğer yalnız yaşıyorsanız ve uyku apnesi şüphenez varsa uyku seslerinizi kaydedebilirsiniz.

Uykunuzda solunum duraklamaları, nefes nefese kalma ve gündüz yaşamınızda sürekli uykusuzluk hissi uyku apnesinin en yaygın belirtileridir. Gündüz işinizin ortasında kendinizi oturduğunuz yerde uykuya dalmış şekilde bulabilirsiniz. Gündüz uykusuzluk hissetmiyorsanız bile eğer uykunuzda solunum problemlerinizi varsa doktora danışmalısınız. Diğer uyku apnesi belirtileri şunlardır:

- Sabah baş ağrıları
- Konsantrasyon ve öğrenme problemleri
- Sinirli, depresif ve kendi kişiliğinden farklı davranışlar
- İdrar yapmak için çok sık uyanmak
- Uyandığınızda ağız kuruluğu ve boğaz yanması

Çocuklarda uyku apnesi ne şekilde olur?

Yetişkinlerde görülen uyku apnesi belirtileri yanı sıra çocuklarda uyku apnesi durumunda tuhaf pozisyonlarda uykuya dalma, uykuda altını ıslatma ve sık sık kabus görme durumlarına rastlanabilir. Çocuğunuzda uyku apnesinden şüpheleniyorsanız pediatriste başvurmalısınız. Bademcik ameliyatı çocuklarda uyku apnesine de iyi gelen bir cerrahi çözümdür.



**PEK ÇOĞUMUZ
HORLAMANIN ÇOK
CİDDİYE ALINMASI
GEREKEN BİR
PROBLEM OLDUĞUNU
DÜŞÜNMEZ.
ANCAK EĞER SIK
TEKRARLANIYORSA
ÇOK GÜRÜLTÜLÜ
HORLAMALAR
UYKU APNESİNİN
BELİRTİSİ OLABİLİR.
UYKU APNESİ
UYKU ARASINDA
SOLUNUMUN DURUP
YENİDEN BAŞLADIĞI
YAYGIN VE TEHİKELİ
BİR RAHATSIZLIKTIR.**

Uyku apnesini basit olarak kendimiz nasıl test edebiliriz?

Uyku apnesi rahatsızlığınız olup olmadığını anlamak için kendinize şu soruları sorun:

- Haftada 3 gecedan fazla mı horluyorsunuz?
- Horlamanız yüksek mi? (Başka odalardan duyuluyor mu?)
- Birlikte uyuduğunuz kimse size uykunuzda nefesinizin durduğunu söyledi mi?
- Yüksek tansiyonunuz var mı ya da daha önce böyle bir şikayetten tedavi oldunuz mu?
- Gündüz saatlerinde işiniz yokken aniden uykuya dalyor musunuz?
- Gündüz saatlerinde herhangi bir işin başındayken ya da araba kullanırken uykuya dalyor musunuz?

Bu soruların çoğuna evet yanıtı veriyorsanız uyku apnesinden muzdarip olabilirsiniz. Derhal bir doktorla görüşmelisiniz. Uyku apnesi tedavi edilebilen bir rahatsızlıktır. Uyku apnesinin resmi teşhisi için uyku testi yapılır, evinizde ya da klinikte bir gece boyunca uykunuz izlenir.

Uyku apnesi olası nedenleri ve risk faktörleri nelerdir?

Çocuk, genç, yetişkin ya da yaşlı herkeste uyku apnesi görülebilir. Uyku apnesi rahatsızlığı için daha çok risk altında olan kişiler özellikle şunlardır:

- Aşırı kilolular
- Erkekler
- Ailesinde uyku apnesi olanlar
- 65 yaş üzerindekiiler
- Afrikalı, Akdenizli ya da Okyanus adalarından kişiler
- Sigara içenler
- Kalın ve kısa boyunlular
- Bademcik ve lenf bezleriyle ilgili rahatsızlıkları olanlar
- Alerji ve diğer nedenlerle burun tıkanıklığı olan kişiler

Kilo vermek, kafeinden uzak durmak, sigarayı ve alkolü bırakmak, düzenli uyku saatlerine sahip olmak, sakınleştirici ve uyutucu haplardan uzak durmak, ağır yemeklerden uzak durmak uyku apnesinin tıbbi tedavisine yardımcı olabilecek önlemlerdir. Uyku apneniz varsa yan dönerek yatmanız nefesinizin durma anındaki boğulma ve benzeri riskleri azaltacaktır. 

BİR ASIR SONRA

Fotoğraf: Korkut Uluğ arşivi

ÇANAKKALE ÜZERİNE...

BENİM ÇANAKKALE HİKAYEM, 1978 YAZINDA HENÜZ BEŞ YAŞINDAYKEN BAŞLADI. O GÜN, AİLESİYLE YARIMADAYI ZİYARET EDEN KÜÇÜK ÇOCUĞUN ELİNE ALÇİTEPE KÖYÜNDE TUTUŞTURULAN BİR AVUÇ ÜNİFORMA DÜĞMESİ VE ŞARAPNEL PARÇASI, RUHUMDA BİR DAHA ASLA SİLİNMEYECEK BİR İZ BIRAKTI. ÇANAKKALE BİR DAHA HAYATIMDAN ÇIKMADI...





Kpt. Plt. Murat Söylemez
THY A 330 Filosu
asoylmez@thy.com

Malum Pilot olmak dünyanın en keyifli bir o kadar da zorlu ve yıpratıcı mesleklerinden biri. Kanımca bu yoğun temponun içinde sosyal kalmak adına yapılabilecek en güzel şey bir hobiye sahip olmak.

Benim hevesim, uçuculuk hayatımın dışında yıllarca emek verdiğim heyecanım ise Çanakkale... Küçük bir coğrafyada, sadece dokuz ay gibi kısa bir zamanda bir ulusun kaderi için tereddüt etmeden verilen yüzbinlerce can ve onların hikayeleri. Hikayem 1978 yazında Gelibolu Milli Parkı'nı ziyaret ederken Alçıtepe Köyü'nde bir teyzenin elime tutuşturduğu tarlasından çıkmış bir avuç üniforma düğmesi ve mermi kovani ile başladı.

Yıllar içinde bu işe birlikte gönül verdiğimiz arkadaşım Onur Akmanlar ile birlikte hurdacılara satılmak için giden harp hatıralarını satın alarak eritilmekten kurtarmaya başladık, ardından bunları Rahmi Koç Müzesi gibi saygın mekanlarda sergiledik ve yıllar sonra hayalimiz olan Gelibolu Savaş Müzesi'ni kurarak heyecanımızı insanlarla paylaştık.

Uçuşların yoğun temposundan vakit buldukça Çanakkale üzerine yaptığım araştırma ve yazdığım makaleler NTV Tarih, Atlas Tarih gibi popüler dergilerde yayınlandı. Aslına bakarsanız böyle olmamalıydı diyorum bazen, biz olmamalıydık büyük harbin hatıralarını hurdacılardan toplamak, Şanlı Yavuz gemisi doğduğum gün gitmemeliydi parçalanıp eritmeye, heleki bir ulusun kaderini değiştiren Nusrat mayın gemisi bir kum kosteri olmayı hiç haketmiyordu, ama bunların hepsi maalesef oldu ülkemizde. Yaşatmayı başaramadık Çanakkale Ruhu'nu.



2006 yılında açılışını yaptığımız Gelibolu Savaş Müzesi



» 97 yıl sonra evine dönen savaş hatırası pirinç pusula ve bir Türk askeri tarafından işaretlenmiş kible istikameti



» Pusulanın sahibi Yzb. Castle'in torunu Sue Mertens ile birlikte

Çanakkale Savaşı üzerine yapmış olduğum araştırmaların arasında beni en çok heyecanlandıran çalışmam, koleksiyonumda yer alan ve yıllardır bende merak uyandıran bir objenin izini sürmek olmuştur.

Bu obje savaşta bir şekilde el değiştirdikten sonra üzerindeki Osmanlıca yazılmış notlardan anlaşıldığı üzere bir Türk askeri tarafından da kullanılmış olduğunu düşündüğüm bir pusulaydı. Hatta pusulanın kadranı üzerine kurşun kalemle özenle işaretlenmiş ve "Kible" istikametini gösteren "ok" beni son derece etkilemişti.



» 2006 yılında açılışını yaptığımız Gelibolu Savaş Müzesi içi



» Lalababa Anafartalar Sahili 1915 - 2015

Bu savaş hatırası üzerine yaptığım uzun ve detaylı araştırma bana önce sahibi olan ve Ağustos 1915’de Anafartalar muharebelerine katılmış İngiliz 6. Essex Alayı’ndan Yüzbaşı Percy David Castle’ın ilginç hikayesini yazmama, ardından da torunu Sue Mertens ile bir araya gelerek kendisine hiç görmediği dedesinin pusulasını hediye etmeme vesile oldu. Araştırma NTV Tarih dergisinde geniş kapsamlı olarak yer aldı.

Ve henüz bitirdiğimiz sene büyük harbin, “Çanakkale Muharebeleri”nin 100. yılıydı, ben ve Onur Akmanlar yaklaşık yedi yıldır üzerinde emek harcadığımız ve bu özel sene için büyük anlam ifade eden kitap projemizi Türk Hava Yolları Yayınları’nın desteği ile tamamladık,

DİLERİZ Kİ ADETA YAŞAYAN BİR TARİH KİTABI OLAN “YÜZ YIL SONRA YENİDEN” SİZE DE BU ANLARI YAŞAMANIZDA UFAK BİR YOL GÖSTERİCİ OLUR. KEŞFEDİLMİYEN YENİ BÖLGELERİ VE HATIRALARI BULMANIZ İÇİN SİZİ HEYECANLANDIRIR. UNUTMAYALIM Kİ BULUNAN HER YENİ BİLGİ BİZDEN SONRAKİ KUŞAKLARA AKTARABİLECEĞİMİZ ‘DOĞRU’ BİR YOL GÖSTERİCİ OLACAKTIR. KİTAP REHBERLİĞİNDE YARIMADAYI GEZEN ZİYARETÇİLER, ORADA HAYATINI KAYBEDENLERİN, BİZİM YA DA ONLARIN DEĞİL, “İNSAN” OLDUĞUNUN FARKINA VARACAKTIR.

kitabın başında da dediğimiz gibi “hiç görmedikleri bizler için düşen kahramanları unutmamak, unutturmamak” adına.

100 Yıl Sonra Yeniden kitabının hazırlanma sürecine gelecek olursak, bugüne dek Çanakkale Savaşı’nı farklı boyutlarıyla anlatan yerli ve yabancı çok sayıda eser yayınlandı. Biz bunların bazılarının gerek

görsel, gerekse içerik olarak birbirini tekrar ettiğini ve zaman zaman da savaşı birazda objektif olmaktan uzak olarak tek taraftan anlattığını farkettilik. Bu yüzden farklı birşey yapmak adına okuyucuları tarihin kronolojisi içinde sıkmadan, her iki taraftaki askerin ölümle yaşam arasındaki ince çizgideki psikolojisini, cephedeki yaşamından kesitlerle



» Havuzlar Çeşmesi'nde dinlenen
Türk askerleri 1915-2015



» İkiz Koy'a ayak basmış
İngiliz askerleri 1915-2015

ve kendi ağızlarından haturalarıyla anlatmak istedik. Kitabın hazırlanmasında çok sayıda askeri hatırat okundu ve bunların içinden fotoğraflanmış bölgelerle ilgili olanları seçildi. Ardından yerli ve yabancı arşivleri elimizden geldiğince inceleyerek kullanabileceğimiz fotoğrafları belirledik. Savaşın bazı dönüm noktalarını yansıtan ve dönemin dergi ve gazetelerinde yer almış bazı manşetlerin ise görsellerin üzerine farklı bir heyecan getireceğini düşündük. Ve sonuçta Gelibolu Yarımadası'na dört mevsim, defalarca giderek yaptığımız arazi çalışması sonrası 1915'in harareti, kaotik günlerini yansıtan bazı kareleri yüz yıl sonra tekrar aynı yerlerden fotoğrafladık. Bu kitabı diğer kitaplardan ayıran en önemli özellik, daha önce keşfedilmemiş birçok yerin ilk defa fotoğraflanarak,

**“GELİBOLU 1915,
100 YIL SONRA
YENİDEN” HİÇ
GÖRMEDİKLERİ BİZLER
İÇİN HAYATLARINI
KAYBEDEN O FEDAKAR
İNSANLARIN ANISINA
HAZIRLANDI.**

Şevki Paşa haritasının Anafartalar
bölgesi ile ilgili bir paftası





gelecek için kaynak niteliği taşıyabilecek bir referans kitabı olmasıdır.

Gelibolu Yarımadası yıllar içerisinde yaşadığı yol genişletmeleri, otopark yapımları gibi bölge coğrafyasına zarar verici uygulamalara rağmen I.Dünya Savaşı cepheleri arasında bugüne dek en iyi korunmuş olanıdır. Fotoğraflanacak noktaların tespiti için yaklaşık 5 yılı bulan arazi çalışmamızda kullandığımız Osmanlı Şevki Paşa ve İngiliz Savaş Bakanlığı haritalarının da çok faydasını gördük.

Bugün coğrafya ne kadar değişmiş olsa da anıları ve yaşananların üstünü örtmemiyor. Eski bir fotoğrafta gizli bir şifre sizi o mekanla tanıştırıyor. Dileriz ki adeta yaşayan bir tarih kitabı olan “Yüz yıl sonra Yeniden” size de bu anıları yaşamanızda ufak bir yol gösterici olur. Keşfedilmeyen yeni bölgeleri ve hatıraları bulmanız için sizi heyecanlandırır. Unutmayalım ki bulunan her yeni bilgi bizden sonraki kuşaklara aktarabileceğimiz ‘doğru’ bir yol gösterici olacaktır.

Kitap rehberliğinde Yarımada’yı gezen ziyaretçiler, orada hayatını kaybedenlerin, bizim ya da onların değil, “insan” olduğunun farkına varacaktır. Dileriz ki binlerce



insanın o kıymetli hayatlarını feda ettikleri topraklarda kılavuzluk yapan her kitap sayfası, geleceğimize açılan farklı bir çalışmaya katkıda bulunsun.

“Yüz Yıl Sonra Yeniden”! okuduğunuzda,

sonuna “kahraman askerler” notu düşülen hayatını kaybetmiş insanların, çokluğuyla övünülen birer rakam değil,

“birer CANLI” olduğunu fark etmenizi dileriz...” 



Ercan Karakas
ercankarakas@icloud.com

BİR KAPTAN PİLOTUN OBJEKTİFİNDEN

ZAMANI DURDURMAK



**KAPTAN PİLOT ERCAN KARAKAŞ...
HOBİ OLARAK BAŞLAYAN, 20 YILLIK
BİR ÖYKÜ. BİR FOTOĞRAF ÖYKÜSÜ.
BUGÜN FOTOĞRAFLARI DÜNYA'NIN
BİRÇOK HABER KANALINDA, HABER
SİTELERİNDE VE DERGİLERİNDE
YER ALMIŞ, KENDİ ALANINDA
DÜNYA ÇAPINDA BİR FOTOĞRAF
SANATÇISI AYNİ ZAMANDA.
BÜYÜK BİR MÜTEVAZILIKLA "BEN
AMATÖRÜM" DESE DE, OBJEKTİFİNDEN
GÖRÜNTÜLENEN "ZAMANI
DURDURAN ANLAR" SON DERECE
PROFESYONEL. YOĞUN GÜNDEMİNDEN
BİR ANI BİZLERLE PAYLAŞARAK
KENDİSİYLE KEYİFLİ BİR RÖPORTAJ
GERÇEKLEŞTİRDİK FOTOĞRAF
ÜZERİNE. VE SÖZE "BAŞKALARININ
FOTOĞRAFLARINI KISKANARAK
BAŞLADIM" DİYEREK 20 YILLIK
ÖYKÜYÜ DİNLEDİK...**

20 yıllık fotoğraf
serüveniniz
nasıl başladı?

Fotoğrafa olan
ilgim Hacettepe Üniversitesi'nde
öğrencilik yıllarımda başladı.
Orada fotoğrafçılık dersleri
dikkatimi çekti ve fotoğraf
üzerine dersler almaya
başladım. Fotoğrafçılığı çok
keyifli buluyordum. Siyah beyaz
zamanı durdurmak çok işlem
gerekirse de yine de büyüğü son
derece etkileyiciydi üzerimde.
Filmi banyo etmek, karanlık
odada agridisör kullanmak ve
sonunda filmi tabederek çıkan
neticeyi görmek bütün bu uğraşa
değiyordu. Aynı zamanda masraflı
bir işti. Özellikle öğrencilik
zamanlarında maddi anlamda
olumsuzluklar yaşamadım
diyemem. Ben böyle siyah beyaz
zamanı durdurmaya çalışırken,
renkli dönem çarçabuk geldi.
Tabi masraflar da aynı oranda
arttı. Bu geçiş döneminde
bende Hacettepe'den Anadolu
Üniversitesi Sivil Havacılık
Yüksek Okuluna geçmiş ve 1995
yılında mezun olmuşum. Şirkette
çalışmaya başladım. Eğitim
için İskoçya'ya gönderildim.
Orada aldığım harcırahlarla
ilk işim gidip kendime bir
fotoğraf makinası almak oldu.
Daha sonra fotoğrafçılık ile
ilgili dergiler, kitaplar sıkı bir
öğrenme sürecine girip kendimi
geliştirmeye başladım. Bu arada
fotoğraf ekipmanlarımı da
geliştirmeye başladım. Zamanla
makinelere, lenslere, objektiflere daha
profesyonel bir hal aldı. ➤



İlk dönem fotoğraflarınız genellikle peyzaj ve insan nitelikli. Hava fotoğrafçılığına nasıl yöneldiniz?

İlk başlarda 2. Pilotluğum zamanımda gittiğimiz ve uzun süreli kaldığımız yerlerin fotoğraflarını çekiyordum. O dönemler yoğun bir şekilde fotoğraf üzerine çalıştığım anlardı. Her kareyi inceliyor, kadraj, ışık gibi fotoğrafçılığın temel nitelikleri üzerinde yoğunlaşıyor ve daha iyisini arıyordum. Genellikle, manzara ve temel ögesi insan olan anları görüntülüyordum. 2006-2007 yılına kadar böyle devam etti. Yani havacılıkla ilgili fotoğraf çalışmalarım yok denecek kadar azdı ve ilgi alanımda değildi. İşte bu yıllardan sonra havacılık fotoğrafçılığına yöneldim. Uçakların fotoğraflarını çekmeye başladım. Çevremden aldığım olumlu eleştiriler bu yönde gitmeme önemli bir etken olmaya başladı. Uçaklara farklı gözle bakıyordum artık. Uçuş sonlarında veya başlangıcında



uçakları fotoğraflamaya başladım. İnsanlar bana soruyordu. “Zaten bütün gün bunun içindesin. Neden birde gelip fotoğraflarını çekiyorsun” diye. Bende “Pistün içine girdiğimde iş, dışında ise hobi” diye cevaplandırıyordum.

Ben bir çektim, insanlar 10 yorum yaptı. Bu beni daha da kamçıladi bu sefer 100 çektim. Adeta kartopu gibi büyüdü.





Sonra havacı olmayıp ta uçak fotoğrafları çeken spotter olarak adlandırılan insanlarla tanıştım. Doğal olarak bir havacı olarak onların çektiği fotoğraflarla ilgileniyorsunuz. Ne yalan söyleyeyim çoğu fotoğrafı kışkırdım. Hemen kendime ben de o fotoğraftan çekmeliyim diye telkinlerde bulundum. Zamanla mesleğimin avantajlarını kullanarak, onların çekemediği kareleri görüntülemeye başladım. İşte pist olur, apron olur, kokpitten görüntüler olur gibi. Böylece farklı görüntüler ortaya çıktı. Şimdi kurucu üyesi olduğum bir SpotTR havacılık Fotoğrafçılığı Grubumuz var. Zaman zaman buluşuyor, buluşamadığımız zamanlar yazışıyor bilgi alışverişinde bulunuyoruz. Grubumuzun faaliyetleri de oluyor. Çektiğimiz fotoğrafları sergiliyoruz. Sergimiz yurtiçinde büyük şehirlerde sergilenme olanağına sahip oldu. Dünya çapında fotoğraflarımız ilgi görmeye başladı. İsteyenlere fotoğraflarımızı gönderdik. Fotoğraflarımız haber sitelerinden bazı dergilere kadar birçok alanda yayınlandı. Genellikle kokpit içindeki çektiğim fotoğraflar en merak edilen ve istenen fotoğraflar oldu.

Hep yerdeki uçak çekimleri mi oluşturuyor fotoğraf skalanızı. Örneğin yukarıda çekilmiş fotoğraflar da var mı?

Elbette bu tarz fotoğraflarda mevcut ama öncelikle benim ilgi alanım yukarıdan aşağıyı görüntülemek değil. Ama yukarıda olduğunuz zamanda

muhteşem görüntülerle karşılaşıyorsunuz ve bir refleks olarak fotoğraf çekiyorsunuz. Ben daha çok yerden yukarıyı ve yukarıdan yukarıyı görüntülemeyi tercih ediyorum.

Bu konuyu biraz açarsak.

Havadan havaya fotoğraflar normal insan tarafından çekilemeyecek düzeyde fotoğraflar. Uçakta yolcu olsanız bile size doğru karşıdan gelen bir uçağı görme şansınız yok. Biz kokpitten bizim dışımızda uçuş gerçekleştiren uçakları görme şansına sahibiz. Dolayısıyla çok enteresan görüntülerle karşılaşabiliyoruz. Ve o anı fotoğraflamaya çalışıyorum. Bu an sadece pilotlara mahsus. Çünkü bu manzarayı iki uçaktaki pilotlar görüyor. Bu manzara sadece 4 kişi arasında geçiyor. Bu arada bu tarz fotoğraf çekmek oldukça zor. Düşünsenize sizin uçağınız 850-900 km hızla ilerliyor, diğer uçakta aynı şekilde ve birbirinize doğru ilerliyorsunuz. Göz açık kapayınca kadar uçak yanınızdan geçmiş oluyor. Bu kadar kısa bir anda bu görüntüyü yakalamanız gerekiyor. Yani zamanı durdurmanız gerekiyor.

Oldukça seçkin bir arşive sahipsiniz. Fotoğraflarınızı nasıl değerlendiriyorsunuz?

İlk etapta bir web sitesi oluşturdum. Sonra daha popüler olan Facebook gibi Instagram gibi sosyal alanlarda fotoğraflarımı paylaştım. Özellikle Instagram'da son bir yıl içinde 10 bin takipçi sayısına ulaştım. İnsanlar ➤

paylaştıkça fotoğraflarımın görünme oranı da doğal olarak arttı. Bunun neticesinde yurtiçi ve yurtdışından bazı fotoğraflarımın kullanılmalarıyla ilgili talepler de arttı.

Fotoğraflarınızı izinsiz kullananlara karşı bir serzenişiniz oluyor mu.

Eğer o fotoğraf masumane bir şekilde kullanılıyorsa, kaynak belirtiliyor ismim yazılıyorsa asla

bir olumsuz düşünceye sahip olmuyorum. Ama, fotoğraflarımı kaynak göstermeden kullananlara karşı bir üzüntü duyuyorum. Sonuç olarak ortada bir emek var. Maddi olarak bir beklentim de yok. Sadece ismimin yazılması beni onore ediyor, daha iyi fotoğraf çekmek için teşvik ediyor. Örneğin, Güney Afrika'da bir uçuş okulu fotoğraflarımı ne şekilde kullanabileceklerini ve ücretleri



hakkında bilgi istedi, aynı şekilde İngiltere'de bir firma oyuncak kutusu üzerinde kullanılmak üzere bir fotoğraflarımın kullanma şartlarını bildirmemi istedi, hatta telif ücreti önerdiler. Bu işten para kazanmak amaçlı olmamama rağmen emeğe duyulan saygı nedeniyle sevinmedim diyemem. En çok gurur duyduğum ise ICAO'nun ismimi kullanıp şahsıma teşekkür





olarak fotoğraf çekmek. Bu işe gönül verenlere destek olabilmek şeklinde özetleyebiliriz. Ama en büyük hedefimiz İstanbul'da apron içinde resmi olarak fotoğraf çekebilmek. Birçok ülke artık apron içerisinde haftanın belli günlerinde fotoğraf çekimine izni veriyor. Özellikle bu konularda son derece titiz davranan Rusya bile oldukça iyimser davranmaya başladı. Artık insanlar Rusya'da birçok havalimanında üzerinde "Spotter" yazan yeleklerini



ederek bir fotoğrafımı kullanması olmuştur. Tabi doğal olarak aynı uygulamayı kendi insanımızdan da bekliyorsunuz.

Gelecekte fotoğraf anlamında hedefleriniz arasında neler var.

Spotter grubumuzla birlikte, faaliyetlerimizi artırmak, bir e-dergi çıkarmak, bilgi ve birikimlerimizi daha geniş bir kitleyle paylaşmak. Daha iyi organize olarak yurtdışında grup

giyiyor ve havalimanı yönetimi tarafından sağlanan otobüslerle apron ve pist üzerinde belli noktalara götürülerek fotoğraf çekmeleri sağlanıyor. Ancak ülkemizde bu şuan oldukça zor.

Zor olmasının nedenleri nedir?

Bizde havalimanları özel güvenlik bölgeleri statüsünde. Bu statü çerçevesinde havalimanları bünyesinde bulunan binalar

ve uçaklar dışında kalan diğer öğelerin görüntülenmesi yasak. Yani statüde bazı değişiklikler gerekiyor. Bu da bir süreç. Bu durum sadece bizde değil. Örneğin, İngiltere'de de durum aynı. Havalimanı sınırlarını belirleyen tel örgüler dışından biz de olduğu gibi fotoğraf çekmek serbest. Ama apron içerisinde kesinlikle yasak. Hatta bir seferinde apron içinde fotoğraf çekmek üzereyken bir görevli iznimin olup olmadığını sormuştu. Yani orada apron içinde görüntü alabilmek izne tabii. Böyle bir çözüm bulmuşlar.

Her bir uçak farklı, ve bazı uçaklar çok özel. Örneğin THY'ye ait Batman ve Süperman boyalı uçagımız gibi. Bu tarz özel uçakları fotoğraflayabilmenin yöntemi nedir?

Uçakları takip eden web siteleri var. Uçaklar hakkında sürekli bilgi veriyorlar. Aslında ilk olarak fotoğraf çekimleri uçak fabrikalarının etrafında konuşlanan fotoğrafçılar tarafından gerçekleştiriliyor. Buradaki fotoğrafçıların amacı o özel uçağı ilk görüntüleyen olmak. Aynı zamanda bu tarz uçaklar haber nitelikli olduğu için bu uçakları çok sıkı takip ediyorlar diyebiliriz. Örneğin Star Wars karakterlerinden RTD2 boyalı uçak haber kaynağı olduğundan çok sıkı takip altına alınmıştı. Bu uçak nerelere gidecek, ne zaman nerede olacak. Bu bilgilere göre insanlar hazırlık yapıyor ve çok ciddi çalışıyorlar. Örneğin

bizim Süperman, Batman boyalı uçagımız Sabiha Gökçen'den ilk seferini yapacak, uçağın kalkış saati 07.00. Ama bizim arkadaşlarımız saat 4'te oradaydı. Uçağı görüntülediler, aynı anda bütün dünyayla paylaştılar. Bu tarz uçaklar geçici süreyle bu şekilde boyalı kalıyorlar. Bu sebeple fotoğraflarını çekmek çok önemli. Bu uçaklar dünyanın her yerine uçmadıkları için belirli bir kesim tarafından görülebiliyorlar. İşte biz bu uçakların fotoğraflarını çekip paylaştığımızda dünyanın herhangi bir yerinde bu işe meraklı insanlar da görmüş oluyor bu özel uçağı.

Askeri uçaklarda durum nasıl?

Aynı statü onlar içinde geçerli ama Hava Kuvvetleri bu konuda daha esnek. Haziran ayında Anadolu Kartalı isimli tatbikat gerçekleştiriliyor. Hava Kuvvetleri resmi olarak başvuruları topluyor. Tatbikatın ilk iki veya son iki gününü fotoğrafçı günü olarak ayırıyor. Örneğin geçen yıl düzenlenen tatbikata 500 civarında fotoğrafçı katıldı. Bu fotoğrafçıların yaklaşık 70-80'i yerli, geriye kalanlar ise yabancı uyrukluydu. Hava kuvvetleri organizasyonu son derece titiz ve ciddi bir şekilde hazırlanmış. Sizi kapıda karşılıyorlar ve telefonunuza bir barkod gönderiyorlar. Otobüslerle fotoğraf çekmek üzere düzenlenmiş yerlere götürüyorlar. Bu yerler de ➤



işığa göre alternatifli olarak hazırlanmış. Her türlü ihtiyaç için birimler oluşturulmuş. Size sadece fotoğraf çekmek kalıyor.

Fotoğraflarınıza baktığınızda neler hissediyorsunuz?

Her şeyden önce yıllar önce çektiğim bir fotoğrafa baktığımda bile o günü tekrar yaşıyorum. O anı hatırlıyor ve o anda yaşadığım heyecanı tekrar duyuyorum. Sanki bugün çekmişim gibi anımsıyorum.

Başka bir açıdan bakarsak sizi derinden yaralayan fotoğraflarınız da var mı?

Elbette. Özellikle Kuala Lumpur-Pekin seferini yaparken 8 Mart 2014'te 227 yolcu ve 12 mürettebatı ile kaybolan MH370 sefer sayılı uçağın 2. Yılına girdik. Bir de füzeyle vurulan diğer Malezya uçağı. Ben bu iki uçağında İstanbul'da fotoğraflarını çekmiştim.

Amerikalı bir editör bana ulaştı ve "Bu iki Malezya uçağı için bir anma töreni düzenleyeceğiz. Sizin fotoğraflarınızı kullanabilir miyiz, ayrıca bu fotoğrafları çektiğinizde neler hissettiniz. Kısaca yazabilir misiniz" dedi. Ben de o günkü hislerimle birlikte bu iki uçağın fotoğraflarını gönderdim. Slayt gösterisi şeklinde düzenlenen bu anmada fotoğraflarım, biyografım ve o kısa yazım kullanıldı. Bu anma töreni CNN'de de yayınlandı. Hem gururlandırıcı ayna zamanda üzüntü verici bir olaydı. Şimdi o iki uçakta yok. Sadece benim ve benim gibi fotoğrafını çekenlerin arşivlerinde yer alıyor artık...

Bu olay aynı zamanda uluslararası anlamda isminizin yaygınlaşmasına yol açtı.

Evet, bu videonun CNN'de yayınlanmasından sonra dediğiniz gibi bu ve benzeri



konularda talepler gelmeye başladı. Elimden geldiğince bu talepleri karşılamaya çalıştım.

Peki, tarihi belgeliyorum diyebilir misiniz kendiniz için.

Diyebilirim aslında. Şöyle düşünersek görüntülediğim uçaklar veya diğer objeler



zamanla tarih oluyorlar. Özellikle uçaklarda belli bir kullanım süresi var. O süre dolduğunda bu uçaklar seferlerden alınıyor. 2004 yılında Maldivler’de yaşanan tsunamide buraya bir kurtarma ekibi getirmek üzere görevlendirildik. Normalde bu yıllarda THY’nin henüz seferleri yoktu Maldivlere. Ben orada uçağın ve ekibin fotoğraflarını çektim. Türkiye’de ve yurtdışında birçok haber kanalında kullanıldı. 250 bin civarında insanın hayatını kaybettiği bu olayı görüntülemiştim. Bir yerde tarihi görüntülemiştim aslında. Bu olayın üzerinden

12 yıl geçti. Birçok insan için acısı hala devam ediyordur ama sonuçta tarihin sayfalarında yerini aldı. Ama fotoğraf devamlılığını sürdürüyor. **Görüntülemek istediğiniz ancak fotoğrafını belli sebeplerden dolayı çekemediğiniz bir olay var mı?**

Barack Obama’nın Türkiye ziyaretine geldiğinde Air Force One uçağını çekmek için çok uğraşmışım. Uçağın ne zaman geleceği, nereye ineceği hiçbir şey belli değil. Her şey son derece gizlilik kuralları doğrultusunda. Bu işlerle ilgilenen arkadaşlarımız arasında sürekli konuşuyoruz,

bilgi almaya çalışıyoruz, ama nafile her şey gizli. Baktım olmuyor, havalimanında nöbet tutmaya karar verdim. Topladım ekipmanımı doğru havalimanı. Arabanın içindeyim havalimanına yaklaşmışım ki başımın üstünden uçtu gitti koskoca Air Force One. Öylece kaldım. Arkasından alelacele bastım deklanşöre ama istediğim gibi olmadı.

Fotoğraflarınızda bir kategori yapıyormusunuz. Ya da “Sevdiklerim, sevmediklerim” diye bir ayrımınız var mı. Veya hepsi size eşit mesafede mi?

Benim için hepsi eşit mesafede. Çünkü hepsinin hikayesi ayrı ama bir o kadarda bana özel. Dolayısıyla fotoğraflarımı birbirinden ayırma imkanım yok.

Son olarak gelecekte fotoğraf anlamında gerçekleştirmek istediğiniz projeler var mı?

En büyük hedefim apronda geniş katılımlı ve iyi organize edilmiş diğer ülkelerde olduğu gibi fotoğraf çekim günleri düzenleyebilmek. Bunun bir örneğini Türk Hava Yolları Eğitim Başkanlığı’nda gerçekleştirdik. Buradan bir teklif geldi. Terasta gerçekleştirdiğimiz bu etkinliğe 40-50 civarında bir katılım oldu. Bu etkinliğin neticesinde çok güzel geri dönüşler yaşadık. Biranda bütün dünyaya yayıldı. Abartısız binlerce mail geldi. Talepler hep aynı yöndeydi. “Bir dahaki sefere mutlaka orada olmak istiyoruz” Düşünsenize büyük oranda katılımın gerçekleşeceği böyle bir faaliyet anında dünyaya yayılacak ve inanılmaz bir tanıtım sebebi olacak. Ülke tanıtımına, THY’nin tanıtımına büyük katkı sağlayacak.

Bu organizasyon gelecekte apron içinde fotoğrafçılık anlamında önümüzü açtı diyebilirim. Çünkü şirket üst düzey yöneticileri ve reklam departmanının da dikkatini çekti. Gelecekte bu tarz faaliyetlerin ciddi anlamda hayata geçirileceğini düşünüyorum. 

Tatlısıyla, Tuzlusuyla

TÜRKİYE'NİN



GÖLLERİ

TÜRKİYE'NİN YÜZÖLÇÜMÜNÜN % 10'UNU GÖLLER OLUŞTURUYOR. GÖLLERİMİZİN BİR KISMI DEĞİŞİK JEOLJİK DEVİRLERDE OLUŞMUŞ ÇANAKLAŞMA SONUCUNDA, (TEKTONİK, KARSTİK, VOLKANİK, BUZUL) BİR KISMI DA ÇÖKÜNTÜ OLUKLARI YA DA VADİLERİN ÖNLERİNİN SETLERLE KAPANMASI SEBEBİYLE MEYDANA GELMİŞTİR. (HEYELAN SET, LAV SET, ALÜVYAL SET, KIYI SET, DELTA SET, YAPAY SET GÖLLERİ) TATLI OLSUN, TUZLU OLSUN İRİLİ UFAKLI SAYILARI 200'Ü BULAN GÖLLERİMİZİN HEPSİ MUHTEŞEM BİR MANZARAYA SAHİP VE GÖRÜLMİYİ HAKEDİYOR...



Tuncer TAŞDÖĞEN



Van Gölü

Van Gölü, Bitlis ili sınırları içerisinde bulunan Nemrut volkanik dağının patlaması sonucu, bölgedeki tektonik çöküntü alanının önünün kapanmasıyla oluşmuş bir volkanik set gölüdür.

Çok sayıda koyu bulunan Van Gölü'nün yüzölçümü 3.713 km²'dir. Van Gölü hem tatlısu hem de deniz

ekosistemlerinden farklı bir sucul ekosistemidir. Suları tuzlu ve sodalıdır. Tuz ve soda oranının yüksek olması sebebiyle bölgedeki sert kış şartlarına ve yüksek rakıma rağmen gölde donma olmaz. Göl su seviyesi iklime bağlı olarak yükselip, düşmektedir. Ancak ortalama olarak denizden yüksekliği 1646 metredir. Gölün ortalama

derinliği 171 metredir. En derin yeri ise yaklaşık olarak 451 metreyi bulur. Gölün doğu bölümünde dört ada vardır. Bunlar; Akdamar, Çarpanak, Adır ve Kuş adalarıdır. Adalar tarihi ve turistik özelliğe sahiptir ve 1990 yılında sit alanı ilan edilmişlerdir.

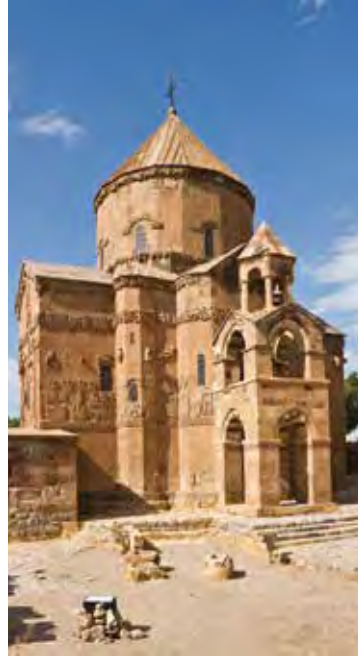
Türkiye'nin en büyük gölü konumunda olan Van gölü aynı zamanda dünyanın da en

büyük sodalı gölüdür. Gölün tuzlu-sodali suları, biyolojik çeşitliliği sınırlamaktadır. Gölde bilinen 103 tür fitoplankton, 36 tür zooplankton ve tek bir tür balık olan inci kefalı yaşamaktadır.

Arkeolojik olarak önemli bulgular ve kalıntılar bulunan ve ismini Van ilinden alan Van Gölü'nün doğu kıyıları milattan önce 10. ve 8. yüzyıllar



arasında Urartu krallığının başkentine ev sahipliği yapmıştır. Van Gölü'nün sahilleri boyunca ve adalarında birçok arkeolojik kalıntılar ile birlikte manastırlara rastlanır. Manastırlardan en iyi korunmuş Akdamar Adasındaki Surp Haç kilisesi, Kudüs'ten İran'a kaçırıldıktan sonra 7. yüzyılda Van yöresine getirildiği rivayet edilen Hakiki Haç'ın



bir parçasını barındırmak maksadıyla Kral I. Gagik'in emriyle 915-921 yıllarında Mimar Manuel tarafından inşa edilmiştir. Adanın güney doğusuna kurulmuş olan kilise, mimari açıdan Ortaçağ Ermeni sanatının en parlak eserleri arasında sayılır. Kızıl andezit taşından inşa edilmiş olan kilisenin dış cephesi, alçak rölyef şeklinde işlenmiş zengin bitki ve hayvan motifleriyle ve Kutsal Kitap'tan alınmış sahnelerle bezenmiştir. Kilise bu özelliğiyle de Ermeni mimari tarihi içinde eşsiz bir konuma sahiptir. Dış duvarlardaki rölyefler kutsal kitaba ait Adem ve Havva, Yunus ve Balina, Davud ve Golyat gibi hikâyeleri anlatır. Diğer önemli tarihsel anıt gölün doğu kıyısındaki Van Kalesi'dir. Modern Van şehri bu kalenin doğusunda yer alır. ➤



★ ★ ★

Konum: Doğu Anadolu Bölgesi
Türü: Tuzlu, Sodali
Uzunluğu: 120 km
Genişliği: 80 km
Yüzölçümü: 3.713 km²
Ortalama derinlik: 171 m
En derin noktası: 451 m
Yüzey rakımı: 1646 m
Adalar: Akdamar, Çarpanak, Adır Adası ve Kuş adası
Yerleşim bölgeleri: Van, Edremit, Gevaş, Tatvan, Ahlat, Adilcevaz, Erciş ve Muradiye

Van Gölü havzasının batısında, Bitlis ilinin Tatvan, Ahlat ve Güroymak ilçeleri arasında yer alan ve adını M.Ö. 2100'de yaşamış Babil Hükümdarı Nemrut'tan alan Nemrut Gölü, Dünya'nın ikinci, Türkiye'nin ise en büyük krater gölüdür.

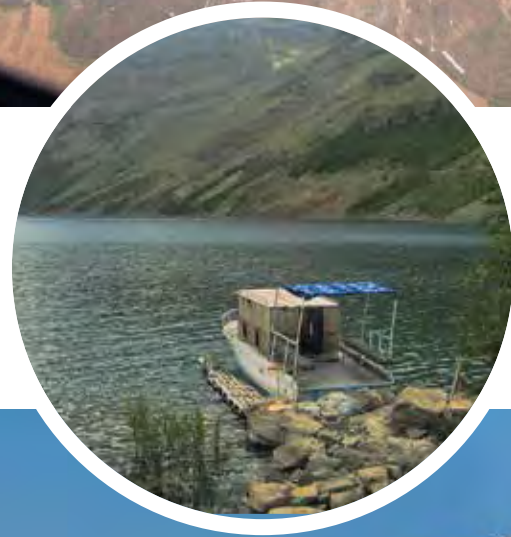
Volkanik patlamalar sonucunda oluşan kraterin ağız genişliği 48 km²'yi bulur. Taban genişliği 36 km² dir. Nemrut kalderasında deniz seviyesinden 2.247 metre yükseklikteki krater alanı içinde ikisi devamlı, üçü mevsimlik olmak üzere toplam 5 adet göl bulunmaktadır. Derinliği ortalama 100 metre olan gölün en derin noktası 155 metreye ulaşmaktadır. Göl çevresindeki sıcak sular ve kaplıcalar volkanik faaliyetlerin son izlerini yansıtmaktadır. Kar ve kaynak sularıyla beslenen ve yer yer derinleşen Nemrut Gölü'nün suları soğuk ve tatlıdır. Nitoplankton bakımından oldukça

ça zengin olan Nemrut Gölü'nde 1986 yılında az sayıda bırakılan aynalı sazan balığı, kısa sürede çoğalmış ve balıkçılık yapılabilecek seviyeye gelmiştir.

Burada farklı bölgelere ait bitkilerin bir arada yaşamaya devam etmesi, göl seviyelerinin hemen hemen sabit kalması, yağış ve buharlaşma dengesinin kurulmuş olması, buranın bir mikroklimaya sahip olduğunu göstermektedir.

Nemrut Krater Gölü'nün üçte ikilik bölümü, Ahlat ilçesi sınırları içerisinde bulunmaktadır.

Ahlat'a 25 kilometre uzaklıkta bulunan Nemrut Krater Gölü'ne en rahat ve güvenilir ulaşım bu ilçemizden sağlanmaktadır. Önceleri Nemrut Krater gölüne ilçeden özel taksilerle gidilebiliyordu. Ancak günümüzde düzenli olarak minübüs seferleri de tertipleniyor. Turizm açısından giderek gelişen bölgede özellikle kış turizmine uygun yapılaşma devam ediyor.



Konum: Doğu Anadolu Bölgesi

Türü: Tatlı

Krater genişliği: 48 km²

Taban genişliği: 36 km²

Yüzölçümü: 10 km²

Rakım: 2247 metre

Göl sayısı: 5

Derinlik ortalaması: 100 metre

En derin noktası: 155 metre

Yerleşim Bölgeleri: Tatvan,
Ahlat ve Güroymak

Bursa İl sınırları içinde bulunan ve Marmara bölgesinin en büyük, Türkiye'nin ise beşinci büyük doğal gölü olan İznik Gölü, tektonik yapılı bir tatlı su gölüdür. En büyükleri kuzeydoğudan göle bağlanan Karasu deresi ve güneybatı yönünden bağlanan Sölöz olmak üzere derelerin göle girdiği noktalarda küçük deltalar ve geniş sazlıklar oluşmuştur. Karasu Deresi göle dökülen en önemli akarsudur. 273 km²'lik alanın sularını toplayan dere 2,4 m³/sn akışla göle dökülür. 92 km²'lik havzaya sahip Sölöz Deresi 1,06 m³/sn akışa sahiptir. Göle su taşıyan diğer dereler ise Derbent Deresi, Nadir Suyu, Ana Dere, Küçükköy Deresi ve Çınarlık deresidir.

Garsak Deresi gölün fazla sularını 15 km uzaklıktaki Marmara Denizi'nde Gemlik körfezine ulaştırır.

Tektonik bir çukur içinde oluşan İznik Gölü'nün yüzölçümü 310 km², uzunluğu 33 km, genişliği 12 km, çevresi ise 95 km'dir. Göl seviyesi kış ve ilkbahar aylarında yükselmekte, yazı doğru alçalarak en düşük seviyesini eylül ayında bulmaktadır. Yüksek-alçak seviyeler arasındaki fark ortalama 50-60 cm'yi çok sık olmamakla birlikte bazen 100 cm'yi bulur.

Gölün güney kesiminde, doğu-batı doğrultusunda uzanan derin bir oluk bulunmaktadır. 13 km uzunluğundaki bu oluğun en derin yeri, 65 m ile aynı zamanda İznik Gölü'nün de en derin yeridir. Ortalama derinliği 30 m olan gölün kıyılarından uzaklaştıkça derinlik hızla artmaktadır.



İznik Gölü

Yağışlı dönemlerde iyi beslenen gölün yağış alımı 1.246 m²'dir.

Alan sık sazlıkların arasında karışık koloniler kuran küçük karabatak ve gece balıkçılığı ile önem kazanmıştır. İç Anadolu gölleri donduğunda kuşlar için önemli bir sığınak oluşturduğu söylenebilir. İznik'te balıkçı kooperatifleri bulunur. Tutulan su ürünlerinin başında kerevit gelir. Gölün su ürünleri arasında, yayın, sazan, alabalık ve istakoz da bulunuyor. Gölde yosun ve bitki türleri de zengindir. Dipte pamuk veya üstüğü şeklinde açık yeşil renk bir yosun türü yaygındır. Bu yosun suyun çalkalanmasını ve göl suyunun oksijeninin azalmasını önler. Balıkların beslenmesini sağlar. Gölde mart, nisan ve mayıs aylarında sportif amaçlı avlama dışında üç ay av yasağı vardır. Kerevit yasağı ise aralık ayında başlamaktadır.

Aslında bir deniz balığı türü olan gümüş balığı da gölde yaşar. Tatlı sulara uyum sağlamış türü olan Küçük gümüş balığı gölde bol miktarda avlanmaktadır.

Göl bütünüyle tarım alanları ve zeytinliklerle çevrilidir. Tarım alanları için gölden su alınmakta-



dır. Çevresindeki zeytin ormanlarının altın sarısı müşküle üzüm bağları ve her mevsim birçok sebze ve meyvenin yetiştiği bitek topraklarının yaşam kaynağıdır.

Gölün çevresi piknik sahaları, turistik tesisler, gezi alanları ve florası çok zengin bitki örtüsüyle kaplıdır. Gölün batısında, Türkiye'nin en geniş ve en güzel piknik alanları bulunmaktadır. Çamlık alanları ve gölün güzelliğiyle Türkiye'nin her yerinden binlerce insanı kendisine çeker. Günü birlik dinlenme alanları dışında çadır turizmne de açıktır. Burada her tür sosyal tesisler bulunur. ➤

★★★

Konum: Marmara Bölgesi
Göl türü: Tatlı su
Uzunluk: 32 km
Genişlik: 11 km
Yüzölçümü: 298 km²
En derin noktası: 65 m
Yüzey rakımı: 85 m
Yerleşim Bölgeleri: Bursa



Bafa gölü

Ayдын ve Muğla ili sınırları içerisinde yer alan Ege Bölgesinin en büyük gölü olma özelliğine sahip Bafa Gölü, Büyük Menderes Nehri deltasının güneydoğu kesiminde, Menteşe Dağları'nın içlerine doğru yerleşmiş sığ bir tatlı su gölüdür. Denizden yüksekliği 2 metreyi bulan göl, yaklaşık olarak 60 km²'lik bir yüzölçümüne sahip. Gölün en derin bölümü 21 metre, uzun eksen 16 km ve en geniş yeri 6 km'yi bulur. Oluşumundan önceki zamanlarda Ege Denizi'nin bir parçası olan göl, Büyük Menderes nehrinin taşıdığı alüvyonlar ile birlikte, kıydan kilometrelerce içerde kalarak günümüzdeki görünümünü almıştır. Bugün Büyük Menderes nehrinin Ege Denizi'ne döküldüğü alandan yaklaşık 17 km uzaklıkta bulunmaktadır.

Gölün kıyıları, Ege Denizi'nin kıyıları gibi girintili çıkıntılıdır. Bu özellik göle ayrı bir güzellik verir. Doğal set gölü olan Bafa Gölü bünyesinde birçok küçük

ada barındırır. Bazılarında tarihsel yapı kalıntıları bulunan bu adalardan başlıcaları Hayaletada, İkizada ve Menet Adasıdır. Göl kıyısında ise, antik liman kentleri Herakleia ve Pyrrha'nın kalıntıları bulunur. Çevresinde manastırlara ve tarihi mağaralara rastlamak mümkündür. Gölün kıyılarını oldukça bakımlı zeytin ağaçları kaplamıştır. Bunlar yer yer yoğunlaşarak çevredeki dağların yamaçlarında, maki türleriyle karışarak daha geniş alanlara yayılırlar. Gölün kuzey bölümü ise oldukça dağlık bir bölge olduğundan buralarda makiler daha yoğundur. Aynı zamanda Türkiye'nin en önemli kuş cennetlerinden biri olan Bafa Gölü'nün Balat Ovasına bakan batı kıyısı, sonbahar ve ilkbaharda göçmen kuşların konaklayıp üredikleri sığ bir alandır.

Söke-Milas yolu, gölün güney kıyısını izler. Burada turistik tesisler ve kamp alanları vardır. Gölün çevresindeki başlıca yerleşimler doğusundaki Kapkırı ile batısındaki Serçin köyleridir.



Konum: Ege Bölgesi

Uzunluk: 16 km

Genişlik: 6 km

En derin noktası: 21 m

Kıyı uzunluğu: 50 km

Yüzey rakımı: 10 m

Adalar: Kapıkırı, İkizce, Mener ve Kahvesar adası

Türkiye'nin ikinci büyük gölü olma konumuna sahip Beyşehir gölü, güney ve batısında Toros Dağları, doğusunda volkanik bir oluşum olan Erenler Dağı, güneydoğu kuzeybatı yönünde ise Anamas Dağı ve Sultan Dağları ile çevrili tektonik bir çökeltide yer almaktadır. İç Anadolu'nun batısına yakın, Beyşehir ile Isparta arasında bulunan Beyşehir Gölü'nü İç Anadolu'dan ayıran Sultan sıradağları yaklaşık olarak 100 km kadardır. Bu sıradağlar aynı zamanda Beyşehir Gölü Havzası ile Eğirdir ve Akşehir Gölü havzalarının su bölüm çizgisini oluşturmaktadır. Sultan Dağları, Beyşehir Gölü Havzası'nı bir süre çevreledikten sonra yerini Erenler ve Alacadağları'na bırakır. Beyşehir ve Suğla gölleri arasındaki Beyşehir-Seydişehir çöküntü oluşunu doğudan kuşatan bu dağlar, Sultan Dağları, Göl Dağları, Geyik Dağları sırasından sonra gelen ve Konya topraklarını bölümlere ayıran Batı Torosların bir iç koludur. Göl'ün batısında kıyı görüntüsü dik ve yüksek olup bu kesimde dik kıyıların kesintiye uğradığı bölgelerde Yenişar Ovası uzanmaktadır. Güney ve doğudan sınırlayan kıyılar ise alçaktır. Bu hafif eğimli olan kıyıların gerisinde batı yönünde Yeşil dağ ve doğu yönünde Kireli ovaları uzanmaktadır. Deniz seviyesinden yüksekliği 1121 m ve yüzölçümü 651 km² olan gölün kuzeybatı-güneydoğu doğrultusunda uzunluğu 50 km, buna dik doğrultudaki genişliği ise yaklaşık 18-20 km arasındadır. Suları tatlı olup, derinliği en çok 10 m civa-



rındadır. Çevresi, yüksekliği 2.000 metreyi aşan dağlarla çevrilidir. Deniz seviyesinden yüksekliği ise 1.115 metredir. Fazla gelen sular, yapılan bir kanalla doğrudan Çarşamba Suyu'na verilir. Beyşehir Gölü, halk arasında "Uluarık" olarak adlandırılan ve kaynaklarda Beyşehir (Çarşamba) Çayı ismi verilen gideğini vasıtasıyla güneydoğu doğrultusunda yaklaşık 60 km kat ederek Suğla (Karaviran) Gölü'ne karışmaktadır. Konya Ovasının sulanması için Beyşehir kazası yanında büyük bir regülatör yapılmıştır. Gölün önemli özelliklerinden biri de içinde pek çok adanın bulunmasıdır. Bunlardan bazıları; İğdeli, Akburun, Kızkulesi, Mada, Yılanlı, Külbent adalarıdır. Gölde bol miktarda Sazan Balığı, Aynalı Sazan, Turna, Levrek, Kadife Balığı vardır. Beyşehir Gölü Milli Parkı kapsamında koruma altındadır. Göl civarında çok miktarda Yaban domuzu sürüler halinde bulunur. 



★★★
Konum: Akdeniz Bölgesi
Uzunluk: 45 km
Genişlik: 25 km
Yüzölçümü: 656 km²
En derin noktası: 10 m
Yüzey rakımı: 1.115 m
Adalar: İğdeli, Akburun, Uzunada, Kızkulesi, Mada, Yılanlı ve Külbent adası



Ajanda

Tiyatro

Tarih: 02 Nisan 2016

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu Performans
Sanatları Merkezi
Drama Sahnesi, İstanbul

FRANKENSTEIN

SAKM Birim Sahne bünyesinde
"20. Yıl Oyunu" olarak
sahnelenecek "Frankenstein",
sürpriz kadrosuyla Zorlu PSM
Drama Sahnesi'nde...

Mary Shelley'in romanından Nick
Dear tarafından uyarlanan dünya
sinemasının kült filmleri arasında
gösterilen Frankenstein Şakir
Gürzumar yönetiminde Çolpan
İlhan - Sadri Alışık Tiyatrosu
tarafından sahneleniyor. Londra
National Theatre'da 5 sezondur
kapalı gişe olarak sahnelenen
oyun SAKM Birim Sahne
bünyesinde 20. Yıl Oyunu olarak
Türkiye'de ilk kez sahnelenecek.



Tiyatro

Tarih: 09 Nisan 2016

Saat: 17:00- 21:00

Mekân: Performans Sanatları
Merkezi, Ana Tiyatro, İstanbul

SWAN LAKE RELOADED

Dünyanın en önemli
koreograflarından Fredrik
Rydman'ın bir Tchaikovsky klasiği
olan Kuğu Gölü'nden uyarlayıp
modernize ettiği muhteşem
gösterisi Swan Lake Reloaded
sadece 5 gösteri için İstanbul'da.
Tchaikovsky'nin yanı sıra dünyaca
ünlü pop ve rock sanatçılarının da
eserlerinin kullanıldığı gösteride
klasik bale ile beraber sokak dansı
da kullanılarak 1800'lerin balesi,
modern toplumu yansıtabilecek
şekilde modifiye edildi. Fredrik
Rydman'ın bu Tchaikovsky klasiği
yorumunda büyü, büyücülük ve
doğaüstü olaylar yoktur. Şimdiki
zaman da geçiyor ve iyi ile
kötünün mücadelesinde aşk istek
merkezi bir rol oynuyor.

Gösteri



Tarih: 08 Nisan 2016

Saat: 21:00

Mekân: Ülker Sports Arena,
İstanbul

HOLIDAY ON ICE

70 yılda 327 milyonu aşkın seyirciye
ulaşan Holiday On Ice, her yıl 15
ülkede 75'den fazla şehirde 1000
gösteri ile 7'den 77'ye herkes
tarafından ilgiyle izleniyor. İçerisinde
bale, dans, akrobasi, tiyatro, müzik,
opera, illüzyon gibi çeşitli unsurları
içeren Holiday On Ice'in "Passion"
gösterisi, İstanbul Entertainment
Group ve Stage Entertainment
Touring Productions işbirliği ile
nisan ayında İstanbul'da!

Sergi



OYUNCAK SERGİSİ 5000 YILLIK HİKAYE MALL OF İSTANBUL 1.KAT, İSTANBUL

Yazar ve şair Sunay Akın'ın
özel koleksiyonundan oluşan
oyuncaklar, Oyuncak Sergisi
aracılığıyla Mall of İstanbul'da
farklı kuşakları evrensel bir ortak
paydada buluşturuyor.
Sergide yer alan oyuncaklar;
mimariden uzay çalışmalarına,
ulaşım tarihinden sanayi
devrimine, coğrafi keşiflerden
gündelik hayata ve eğlence
kültürüne kadar uygarlık tarihimiz
hakkında bütünsel bir panorama
sunuyor.

Sunay Akın'ın küratörlüğünde
hayata geçen 'Oyuncak Sergisi –
5000 Yıllık Hikaye', antik çağdan
günümüze kadar oyuncakların
5 bin yıllık tarihini ziyaretçilerine
aktarıyor. Akın'ın 20 yılda 40'ı aşkın
ülkedeki antikacıardan ve açık
arttırmalardan satın aldığı daha
önce hiçbir yerde sergilenmemiş
oyuncaklarla kurgulanan sergi,
oyuncak tarihinin gelişimini
kronolojik bir sıralamayla
sunmasıyla da Türkiye'de bir ilki
gerçekleştiriyor.
Sergi, 24 Nisan'a kadar her gün
10:00-22:00 saatleri arasında
ziyaret edilebilir.



Konser

ÓLÖF ARNALDS

Tarih: 06 Nisan 2016

Saat: 21:30

Mekân: Babylon Bomonti, İstanbul

İzlanda'nın en özel seslerinden Ólöf Arnalds, 6 Nisan Çarşamba akşamı Bomonti sahnesinde yer alacak. Blonde Redhead, Björk, Jose Gonzales ile turneye çıkan Ólöf Arnalds, son albümü Palme'nin turnesi kapsamında güçlü bir performans ile İstanbul'a konuk oluyor.



Konser

ENRICO MACIAS

Tarih: 14 Nisan 2016

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu Performans Sanatları Merkezi, Ana Tiyatro, İstanbul

Enrico Macias, kasım ayında gerçekleştirdiği konserindeki yoğun istek üzerine IEG Live ve Piu Entertainment organizasyonu ile Good Music In Town serisi kapsamında 14 Nisan'da Zorlu PSM'de sahne alacak.



Konser

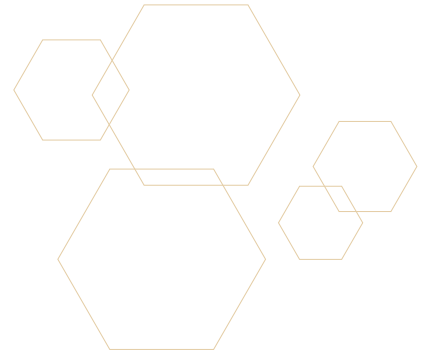
STACEY KENT

Tarih: 21 Nisan 2016

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu Performans Sanatları Merkezi, Drama Sahnesi, İstanbul

Fransız şanson geleneğiyle klasik Amerikan caz repertuarını kendi yorumuyla birleştirerek günümüzün en önemli caz şarkıcılarından biri olmayı başaran Stacey Kent, 21 Nisan tarihinde Zorlu Performans Sanatları Merkezi'nde sahne alacak.



Konser

JACK DEJOHNETTE

Tarih: 28 Nisan 2016

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Elli yıla yayılan ve modern cazın ikonik figürleriyle gerçekleştirdiği konser ve kayıtlarla bugün caz davulunun tartışmasız en büyük isimlerinden biri olan Grammy ödüllü caz davulcusu Jack DeJohnette, 28 Nisan'da İş Sanat Kültür Merkezi'nde sahne alıyor.

KITARO

Tarih: 04 Nisan 2016 **Saat:** 21:00

Mekân: Zorlu Performans Sanatları Merkezi, Ana Tiyatro, İstanbul

New age ve dünya müziğinin öncü isimlerinden Altın Küre ve Grammy ödüllü Kitaro özel orkestrası eşliğinde 4 Nisan'da Zorlu PSM'de sahne alacak. Etnik ve elektronik öğeleri bir araya getiren yenilikçi müziğiyle dünyanın dört bir yanında dinleyenleri derin ve ruhani yolculuklara çıkaracak efsanevi müzisyen Kitaro, unutulmayacak bir konser için izleyenleriyle buluşacak.



Konser

Ajanda



LORD OF THE RINGS IN CONCERT THE FELLOWSHIP OF THE RING

Tarih: 02 Nisan 2016

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu Performans
Sanatları Merkezi - Ana Tiyatro,
İstanbul

Dev ekranın önünde 100 kişilik
koro ekibi ve 86 kişilik senfoni
orkestrası ile eşsiz bir müzik
şöleni izleyicilerini bekliyor.

Orkestra: Filarmonia İstanbul
Koro: Rezonans Senfoni Koro
Orkestra Şefi: Ludwig Wicki



LEMAN SAM

Tarih: 02 Nisan 2016

Saat: 22:30

Mekân: Kadıköy Sahne,
İstanbul

Leman Sam, çok sevilen
şarkılarıyla Kadıköy Sahne'de
izleyenleriyle buluşacak.



İLHAN ŞEŞEN VEDAT SAKMAN

Tarih: 12 Nisan 2016

Saat: 20:30

Mekân: Profilo Kültür
Merkezi Büyük Salon, İstanbul

İlhan Şeşen ve Vedat Sakman iki
eski dost olarak keyifli bir sohbet
eşliğinde, 12 Nisan'da Profilo
Kültür Merkezi'nde akustik müzik
ziyafeti veriyor.



Konser

YENİ TÜRKÜ

Tarih: 15 Nisan 2016

Saat: 22:30

Mekân: Hayal Kahvesi Atakent,
İstanbul

Derya Koroğlu, Erkin Hadimoğlu,
Serdar Barçın ve Furkan Bilgi hem
yepyeni şarkılar hem de klasik Yeni
Türkü repertuarı ile 15 Nisan'da
Hayal Kahvesi Atakent'te olacak.



Tiyatro

ALTI KİŞİYİ PİJAMA

Tarih: 05 Şubat - 20 Mayıs

Saat: 20:00

Mekân: Duru Tiyatro Büyük
Salon, İstanbul

Bernard ve karısı Jacquelin
hafta sonunu Paris'e iki saat
uzaklıktaki sayfiye evlerinde
geçirmek isterler. Bernard,
Robert isimli eski arkadaşını da
davet etmiştir. Robert geldiği
zaman Jacqueline ile arasında
gizli bir duygusal bir ilişki olduğu
anlaşılır. Bu arada Bernard da
bir süre önce tanıştığı genç
bir manken olan Suzan'ı eve
davet etmiştir. Bernard eşine
yakalanmamak için, arkadaşı
Robert'e benim sevgilimin
sevgilisi rolünü, yani Suzan ile
sevgili rolünü oynayacağını
diye ısrar eder. Robert önce
itiraz eder ama sonra kabul
etmek zorunda kalır. Bernard ve
Jacqueline alışverişe gittiğinde
Robert eve gelen aşçıyı Suzan
zanneder, aşçıyı Jacqueline'e o
şekilde tanıtmak zorunda kalırlar.
Suzan geldiğinde ise manken
aşçı, aşçı manken rolüne girmek
zorunda kalır. İşler iyice arap
saçına döner ve komik olaylar
birbirini takip eder.

Tiyatro

Tarih: 02 Nisan 2016

Saat: 20:00

Mekân: İş Sanat Kültür
Merkezi, İstanbul

İş Oyuncuları ikinci kez sahneye
koydukları Bahar Noktası ile
bu sezon perdelerini açıyor.
Geçtiğimiz sezon İş Sanat'ta
sahneledikleri On İkinci Gece
ile büyük beğeni kazanan İş
Oyuncuları, yine bir Shakespeare
komedisiyle seyircisinin karşısına
çıkıyor. William Shakespeare'in
Bir Yaz Gecesi Rüyası adlı
komedisinin uyarlaması olan
Bahar Noktası, Can Yücel'in
kendine özgü diliyle yeniden
kaleme alarak tiyatromuza
kazandırdığı dinamik ve coşkulu
bir oyun.





Konser

NICHOLAS MCCARTHY

Tarih: 21 Mayıs 2016

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu Performans Sanatları Merkezi, Drama Sahnesi, İstanbul

Doğuştan sağ eli olmayan ve Avrupa'nın en başarılı piyanistlerinden biri olarak kabul edilen Nicholas McCarthy, 21 Mayıs'ta İstanbul'da izleyenleriyle buluşacak. İngiliz piyanist McCarthy, geniş ve zengin sol el repertuarı ile size imkansız reddeden bir müzik ziyafeti sunacak.



STEVEN WILSON

Tarih: 02 Mayıs 2016

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu Performans Sanatları Merkezi, Ana Tiyatro, İstanbul

Sadece progresif rock için değil, tüm müzik dünyası için bahşedilmiş en önemli dehalardan biri olan İngiliz müzisyen Steven Wilson, 2 Mayıs gecesi Zorlu Performans Sanatları Merkezi'nde sahne alacak.

Konser



CHARLES LLOYD & JASON MORAN DUO

Tarih: 13 Mayıs 2016

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Cazın duayen saksafon icracılarından Charles Lloyd uzun soluklu partnerlerinden piyanist Jason Maron ile 13 Mayıs'ta İş Sanat'ta çok özel bir duo konsere imza atıyor. Yarım asırdan uzun kariyeriyle adını caz tarihine altın harflerle yazdıran 77 yaşındaki efsane, Carlos Santana'nın ifadesiyle "gerçek bir uluslararası hazine"... Caz müziğinin en ilham verici piyanistleri arasına şimdiden giren Maron ile 2007 yılında New Quartet ile yollarını birleştiren sanatçının grupla birlikte kaydettikleri canlı albümleri Rabo de Nube 2008 Jazz Times Okuyucu ve Eleştirmen Oylaması'nda 1. seçilirken aynı zamanda bir "Charles Lloyd Klasiği" olarak değerlendirildi. Nefes kesen bir çekicilikte çalma kabiliyetine sahip Maron'un dinamik, patlayan doğaçlamaları ile bastığı her notaya yaşam tecrübesini yansıtan Lloyd'un benzersiz yorumuna tanık olacağız.

Konser

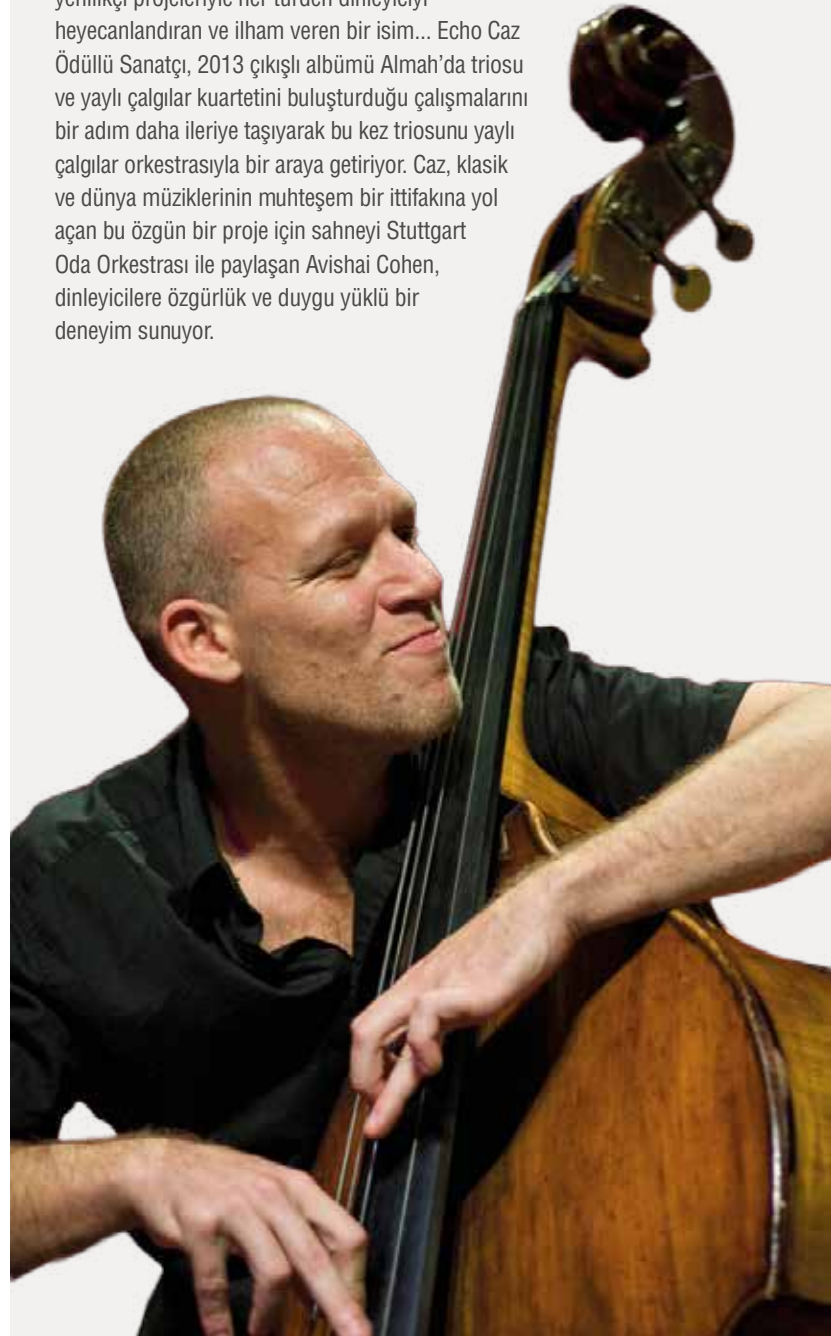
AVISHAI COHEN İLE BİR GECE

Tarih: 22 Mayıs 2016

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Dünyaca ünlü caz sanatçısı Avishai Cohen, "Avishai Cohen ile Bir Gece" ile ilk kez 22 Mayıs'ta İş Sanat'a konuk oluyor. 1997 yılında Chick Corea tarafından keşfedilen ve kısa sürede kendine özgü stiliyle caz dünyasının önde gelen sanatçıları arasında yerini alan Avishai Cohen,engin müzikal birikimi, eşsiz besteleri ve caz müziğini kendine has tarzıyla şekillendiren, yenilikçi projeleriyle her türden dinleyiciyi heyecanlandıran ve ilham veren bir isim... Echo Caz Ödüllü Sanatçı, 2013 çıkışlı albümü Almah'da triosu ve yaylı çalgılar kuartetini buluşturduğu çalışmalarını bir adım daha ileriye taşıyarak bu kez triosunu yaylı çalgılar orkestrasıyla bir araya getiriyor. Caz, klasik ve dünya müziklerinin muhteşem bir ittifakına yol açan bu özgün bir proje için sahneyi Stuttgart Oda Orkestrası ile paylaşan Avishai Cohen, dinleyicilere özgürlük ve duygu yüklü bir deneyim sunuyor.



Ajanda



Konser

**SCOTTISH ENSEMBLE
NICOLA BENEDETTI**

Tarih: 05 Mayıs 2016

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Kemanist Nicola Benedetti, Scottish Ensemble ile 5 Mayıs'ta İş Sanat Kültür Merkezi'nde çıkıyor. Gecede topluluğa sanat yönetmeni Jonathan Morton önderlik edecek. Klasik repertuvarın özünden 20. ve 21. yüzyıl müziklerine uzanan çok yönlülüğe sahip Morton, eklektik ve merak uyandıran konser programlarıyla da seyirci ve eleştirmenlerin övgüsünü kazanıyor.



Tiyatro

ÖZEL KADINLAR LİSTESİ

Tarih: 11 Mayıs 2016

Mam'art'ın sahnelediği oyun "Oyun Salonu: Özel Kadınlar Listesi", günümüz hastalığı şöhreti konu alıyor. Yazdığı kitapla başarıyı ve şöhreti yakalamış, evlilik hazırlıkları ile uğraşan bir adam, hayatına yeni bir sayfa açabilmek için geçmişini temize çekmesi gerektiğine karar verir ve bir plan yapıp, küçük bir yolculuğa çıkar. Amacı, azda olsa sorumluluk hissettiği, bir dönem hayatına girmiş, onun için özel kadınlarla buluşup, geçmişte yaşanmış yanlış anlaşılmalara bir son verebilmektir. Bu yolculukta onu, dört farklı otel odasında, birbirinden tamamen farklı dört kadın beklemektedir. Aradan geçen yıllar herkesi değiştirmiş, hayatlarına yeni bir yön vermiş olmasına rağmen konuşulmamış pek çok şey, cevaplanmamış pek çok soru olduğu gibi kalmıştır. Oysa susmak, söylenmemiş yalanlardan daha kötüdür.



Tiyatro

KADIN İSTERSE

Tarih: 13 Mayıs 2016

Musa Gönüllü'nün kaleme aldığı "Kadın İsterse", Sanat Mahsulleri Ofisi tarafından sahneleniyor. Her Duygu'nun kardeşi Yasemin'in eve gelmesiyle başlıyor. Duygu çalışmak istemekte ancak kocası ev dışında çalışmasına izin vermemektedir. Ancak Duygu azimli olmasının yanında kocasının yanında ezmek istememektedir. Engellere rağmen kardeşi Yasemin'in de desteğini alan Duygu neler yapacak. Peki çılgın komşular Fatih ve karısı Bedia! Onları kim durduracak? Gizemli Faik Abi bu kargaşanın içinde neler yapacak? Hep birlikte kahkalarla izleyeceğimiz bir oyuna hazır olun.

Tiyatro

**DURUŞMA GECESİ
TİYATRO MERDİVEN**

Tarih: 05 Haziran 2016

Saat: 19:00

Mekân: Ortaköy Afife Jale Sahnesi, İstanbul

Yücel Tuzak, evli ve dört çocuk babası bir pazarlamacıdır. Şehir dışında bir iş ziyaretindeyken arabası bozulur ve yolda kalır. Şehre geri dönemeyen otelde de yer bulamayan Yücel Tuzak, emekli bir hakimin evine misafir olur. Emekli hakim ara sıra arkadaşlarıyla toplanarak eski mesleklerini icra ettikleri bir oyun oynamaktadır. Bu kanun ve hükümlerin geçerli olmadığı bir mahkemecilik oyunudur. Yücel'in oyun icabı yargılandığı bu duruşma gecesi gittikçe değişik bir hal alacak, günümüz iş dünyasının sorgulandığı bir vicdani hesaplaşmaya dönüşecektir.





IFTE 2016
ISTANBUL FLIGHT TRAINING EXHIBITION

GİRİŞ

ÜCRETSİZDİR

İSTANBUL HAVACILIK EĞİTİM FUARI

SEKTÖRDE KARIYER EDİNMEK İSTEYEN HERKES BU FUARDA BULUŞUYOR

Hava Trafik Kontrolörü (ATC)

Kabin Memuru (Hostes)

Uçak Bakım Teknisyeni

Pilot

Yer Hizmetleri Memuru

Uçuş Planlama Uzmanı (Dispatch)

**SÜRPRİZ
HEDİYELER**
6-7-8 MAYIS



WOW
ISTANBUL
Hotels & Convention Center

FUAR ALANI

WOW Convention Center
İstanbul Dünya Ticaret Merkezi
Yeşilköy

MAYIS

Açılış : 10:00
Kapanış : 18:00

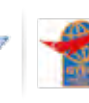
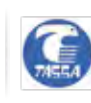
6-7-8

CUMA-CUMARTESİ-PAZAR

SPONSORLAR



DESTEKLEYEN KURUM VE KURULUŞLAR



ORGANİZASYON:
m
Mavi Fuarlık



maxbodo
EXHIBITION AGENCY

Detaylı bilgi için : www.ifteistanbul.com | info@ifteistanbul.com | t: +90 212 599 30 60

BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.

Sinema



CRIMINAL

Tehlikeli bir görev sırasında hayatını kaybeden bir CIA ajanının hatıraları ve yetenekleri, neler yapabileceği kestirelemeyen tehlikeli bir adamın zihnine aktarılır. Ve yeni ajanımız yarım kalan bir operasyonu tamamlamak üzere bu zorlu göreve gönderilir.

Vizyon Tarihi: 15 Nisan 2016

Yönetmen: Ariel Vromen

Oyuncular: Kevin Costner, Gary Oldman, Tommy Lee Jones

Tür: Bilimkurgu, Gerilim, Dram



PARA CANAVARI

Vizyon Tarihi: 27 Mayıs 2016

Yönetmen: Jodie Foster

Oyuncular: Julia Roberts, George Clooney, Giancarlo Esposito, Jack O'Connell, Dominic West

Senaryo: Jim Kouf, Alan DiFiore, Jamie Linden

Tür: Dram, Gerilim

Son yıllarda, kameranın arkasına hayata geçirdiği projeler sayesinde en az kamera önündeki kadar adından söz ettiren usta oyuncu Jodie Foster, son olarak Kukla filmiyle eleştirmenlerden geçer not almayı başarmıştı. Foster'ın yeni filmi, televizyondan borsa tüyoları veren bir Wall Street simsarının hayatını perdeye taşıyor. Mal varlığını kaybeden bir izleyicisinin tuzağına düşen Lee, bu defa ilginç bir belayla uğraşmak zorunda kalacak!





Vizyon Tarihi: 01 Nisan 2016

Yönetmen: Dan Trachtenberg

Oyuncular: Mary Elizabeth Winstead, John Goodman, Maya Erskine, Douglas M. Griffin

Senaryo: Josh Campbell, Dan Casey

Tür: Gerilim

Dan Trachtenberg'in yönettiği ve Josh Campbell, Matthew Stuecken'in kaleme aldığı filmin kadrosunda Mary Elizabeth Winstead, John Goodman, John Gallagher Jr. yer alıyor. Yapımcılığını gerilim ustası J.J. Abrams'ın üstlendiği filmde hayatını kurtardığını iddia eden bir adamın evinde gözlerini açan genç bir kadının gizem dolu macerasına tanıklık edeceğiz.



SUIKASTÇI

Vizyon Tarihi: 01 Nisan 2016

Yönetmen: Hsiao-hsien Hou

Oyuncular: Shu Qi, Chen Chang, Satoshi

Tsumabuki, Ethan Ruan

Senaryo: T'ien-wen Chu, Cheng Ah, Hsiao-hsien Hou

Tür: Aksiyon, Dram, Gerilim



Film rahipler tarafından, özel bir büyü kullanan bir suikastçi olarak yetiştirilen bir genç kadının hikayesini ele alıyor. Üç yıllık sürgünün ardından evine geri dönen genç kadın ustası tarafından kuzenini öldürmesi için görevlendirilince kuzeni ve onu yetiştirenlere duyduğu sadakat arasında seçim yapmak zorunda kalır.



THE NICE GUYS

Vizyon Tarihi: 20 Mayıs 2016

Yönetmen: Shane Black

Oyuncular: Russell Crowe, Ryan Gosling, Kim Basinger, Matthew Bomer, Rachele Brooke Smith

Senaryo: Shane Black

Tür: Gerilim, Gizem, Suç

1970'lerin atmosferini perdeye taşıyacak bir gerilim çeşitlemesi olan filmde, çaptan düşmüş bir porno yıldızının cinayet soruşturması ön plana çıkacak.



Sinema



Vizyon Tarihi: 22 Nisan 2016

Yönetmen: Jeff Nichols

Oyuncular: Kirsten Dunst, Michael Shannon, Joel Edgerton, Sam Shepard, Adam Driver

Senaryo: Jeff Nichols

Tür: Bilim Kurgu, Dram

Bir baba ve oğlu her şeyden ve herkesten amansız bir kaçış içerisinde; zira baba oğlunun bir takım doğaüstü güçlere haiz olduğunu keşfeder... Ancak bu güçlerin peşinde olan başka insanlar da vardır.



THE FOREST

Vizyon Tarihi: 06 Mayıs 2016

Yönetmen: Jason Zada

Oyuncular: Natalie Dormer, Taylor Kinney, Eoin Macken

Senaryo: David S. Goyer

Tür: Korku

Sara gizemli bir şekilde ortadan kaybolan ikizini aramak üzere ormana doğru yola çıkar. Patikadan ayrılmaması için çok sıkı tembihlenen Sara kız kardeşinin durumu hakkında gerçeği açığa çıkartmak üzere ormanın derinliklerine doğru ilerler. Onu kızgın ruhlar beklemektedir.



ZOOLANDER 2

Vizyon tarihi: 08 Nisan 2016

Yönetmen: Ben Stiller

Oyuncular: Ben Stiller, Owen Wilson, Penélope Cruz

Senaryo: Ben Stiller, Justin Theroux

Tür: Komedi

İlki 2001 tarihinde çekilen Zoolander filmi 13 yıl aradan sonra yeniden beyazperdeye konuk oluyor. Akıllı kıt modelimiz Derek, bu defa Hansel ile birlikte farklı markaların yüzü olmaya soyunarak yepyeni bir rekabeti yaşama peşindedirler. Fakat rakip firmalarının reklam yüzü olan ikili, bu defa gönülsüz bir karşılaşmanın kucağına düşerler.



YENİDEN BAŞLA



Vizyon Tarihi: 08 Nisan 2016

Yönetmen: Jean-Marc Vallée

Oyuncular: Jake Gyllenhaal, Naomi Watts, Chris Cooper,

Senaryo: Bryan Sipe

Tür: Dram, Komedi

Çok başarılı bir yatırım bankacısı olan Davis, karısını talihsiz bir trafik kazasında kaybetmenin acısını yaşamaktadır. Kayınpederi, aynı zamanda çalıştığı yerin sahibi olan Phil'in tüm çabalarına rağmen Davis kendini toparlamayı başaramaz. Bir yiyecek otomati şirketine yazdığı şikayet mektubu, giderek kişisel itiraflara ve kendi hayatını sorguladığı bir bilançooya dönüşür. Bu mektuplar müşteri temsilcisi Karen'in dikkatini çeker.



EYE IN THE SKY

Vizyon tarihi: 08 Nisan 2016

Yönetmen: Gavin Hood

Oyuncular: Alan Rickman, Aaron Paul, Helen Mirren, Alain Glen, Barkhad Abdi

Senaryo: Guy Hibbert

Tür: Dram, Gerilim, Savaş



Ender's Game, Uzak Oyunları filmine imzasını atan Gavin Hood'un yönetmen koltuğuna oturduğu filmde, Helen Mirren'ı Albay Katherine Powell rolünde izleyeceğiz. Film, Nairobi teröristlerin yerini bulmak için düzenlenen bir askeri operasyonu anlatıyor.

BROOKLYN

Vizyon Tarihi: 29 Nisan 2016

Yönetmen: John Crowley

Oyuncular: Saoirse Ronan, Domhnall Gleeson, Emory Cohen, Jim Broadbent, Julie Walters

Senaryo: Nick Hornby

Tür: Dram, Romantik

Genç bir İrlandalı kadın olan Eilis Lacey, ABD'nin sunduğu imkanlara kapılarak annesini de geride bırakmak pahasına ABD'ye, New York'a göç eder. İlk başlarda büyük bir vatan hasreti çekse de burada tanıştığı Tony ile olan aşkı ona her şeyi unutturur. Ancak İrlanda'yı tekrar ziyaret etmesi gerekecektir, burada tanıştığı Jim de onu etkilemeyi başaracaktır. Eilis'in iki ülke, iki çok farklı yaşam tarzı ve iki aşk arasında bir seçim yapması gerekecektir.



Sinema

X-MEN: APOCALYPSE

Vizyon Tarihi: 19 Mayıs 2016

Yönetmen: Bryan Singer

Oyuncular: James McAvoy, Jennifer Lawrence, Michael Fassbender, Rose Byrne, Lucas Till

Senaryo: Bryan Singer, Simon Kinberg, Michael Dougherty, Dan Harris

Tür: Aksiyon, Fantastik, Macera

Mezarından uyanan Apocalypse, kahramanlarımızdan bir sıçrama tahtası almak amacıyla onları zorlar. Bu arada birbirlerinden ayrılmış olan Profesör X, Magneto ve Mystique yaklaşan tehlikenin farkına vardıklarında

Apocalypse kontrolü çoktan eline geçirmiştir bile. Dünyanın çeşitli yerlerine dağılmış olan Charles Xavier'in öğrencileri Apocalypse ile mücadele etmek için tekrar bir araya gelirler.



BEKAR YAŞAM KILAVUZU



Vizyon tarihi: 15 Nisan 2016

Yönetmen: Christian Ditter

Oyuncular: Dakota Johnson, Rebel Wilson, Leslie Mann, Alison Brie, Damon Wayans

Senaryo: Abby Kohn, Liz Tuccillo, Marc Silverstein, Dana Fox

Tür: Komedi, Romantik

Süper şehir New York. Alice, Robin, Lucy, Meg, Tom ve David gibi binlerce yalnız ve kalbi kırık bekâr insanın evi. Herkes kendisine doğru eşi ya da aşk dolu bir ilişki arıyor. Pek çoğu ise orta karar bir birlikteliğe bile raz. Baştan çıkartıcı mesajlaşmalar ve tek gecelik ilişkilerin ortasında tüm bu bekar insanların, bekarlığı ve yalnızlığı yönetmesini öğrenmeleri gerekiyor! Yönetmenliğini Christian Ditter'in üstlendiği filmin oyuncu kadrosunda Dakota Johnson, Alison Brie ve Rebel Wilson gibi isimler yer alıyor.

SNOW WHITE THE HUNTSMAN

AVCI: KIŞ SAVAŞI

Vizyon Tarihi: 22 Nisan 2016

Yönetmen: Cedric Nicolas

Oyuncular: Chris Hemsworth, Jessica Chastain, Emily Blunt, Charlize Theron, Sam Claflin

Senaryo: Craig Mazin, Evan Daugherty, Evan Spiliotopoulos

Tür: Fantastik, Aksiyon, Dram

Buz Kraliçesi Freya (Emily Blunt), kız kardeşi Ravenna'nın (Charlize Theron) öldüğünü öğrenince, onu hayata döndürebilmek için Büyülü Ayna'yı kullanabilecek son büyücünün yardımına başvurur ve Ravenna, aynanın altından derinliklerinden geri gelir. Şimdi ikisi güçlerini birleştirip çok daha tehlikeli olmuşlardır. Onları durdurabilmenin tek yolu, Freya'nın yetiştirdiği, ancak "kalplerini aşka kapatma" emrine itaat etmeyen Eric (Chris Hemsworth) ve Sara'nın (Jessica Chastain) başını çektiği avcılarının güçlerini birleştirmesidir.



Kitap



Yazar: Galina Mindlin,
Don Dourousseau, Joseph Cardillo
Yayınevi: Pozitif Yayıncılık

MÜZİK LİSTENİZ HAYATINIZI DEĞİŞTİREBİLİR

Canlanmak için müziğin sesini açmanın yeterli olduğunu düşünüyorsanız müziğin yaratabileceği mucizelerden tümüyle yararlanmıyorsunuz demektir. Müziğin gerçekten faydasını görmek için size daha iyi bir önerimiz var: Yavaş bir şarkıyla başlayın ve hızlı şarkılara geçerek enerjinizin yükseldiğini hissedin. Müzik Listeniz Hayatınızı Değiştirebilir, sevdiğiniz müziklerle hayatınızı değiştirmek için kullanabileceğiniz, bilimsel olarak kanıtlanmış yöntemler sunuyor.

Bu kitapta öğrendiklerinizle:

- Kaygılarınızdan kurtulacak,
- Daha mutlu hissedecek,
- Hafızanızı geliştirecek,
- Ruh halinizi iyileştirecek,
- Yaratıcı bir yaşam süreceksiniz,
- Stres, uykusuzluk, depresyon ve bağımlılıkla daha iyi mücadele edeceksiniz.



Yazar: Victor Brombert
Çevirmen: Akın Terzi
Yayınevi: Kolektif Kitap

FANILIK ÜZERİNE DÜŞÜNCELER TOLSTOY'DAN PRIMO LEVI'YE

“Mağarasının taş duvarına bizon çizen ilk insan, hem kendisinin hem de bizonun fani olduğunun farkındadır, ama aynı zamanda bu ilk sanatçı, fani hayvanı tasvir etmenin bir bakıma ‘hiçliğini yadsımak’ anlamına geldiğini de sezmış gibidir.”

Fanilik Üzerine Düşünceler, belki de hayatın tek gerçeği olan faniliğimizin izlerini, yirminci yüzyılın büyük edebiyatçıların satırlarında arıyor. Leo Tolstoy, Thomas Mann, Franz Kafka, Virginia Woolf, Albert Camus, Giorgio Bassani, J. M. Coetzee ve Primo Levi'nin eserlerinde bireyin korkularını ve toplumsal çöküşleri, sosyo-kültürel değişimler ve siyasi çalkantılar çerçevesinde inceliyor. Princeton Üniversitesi'nde karşılaştırmalı edebiyat profesörü yazar Victor Brombert, yarım asırlık akademik birikimini, otobiyografik anılarla okuyucusuna sunuyor.



Yazar: Nathan Filer
Çevirmen: Murat Kılıdağ
Yayınevi: Pegasus

ZAMAN İPLİĞİ

Ben benim. Evimdeyim, kolları kabartma kumaşla kaplı koltuğumda oturuyorum. Akşam oluyor. Uzun zamandan beri daktiloda yazı yazıyorum, yorgunum.

Sigarayı koluma bastırıp söndürdüm. Kolumda kabarcık oluştu. Acının beni uyanık tutacağını sandım ama ipi tutamıyorum. Zaman parmaklarımın arasından kayıp gidiyor.

Size ne olduğunu anlatacağım çünkü ağabeyimi anlatmanın en iyi yolu bu. Adı Simon. Bence onu seveceksiniz ama birkaç sayfa sonra o ölmüş olacak. Ve bir daha asla eskisi gibi olmayacak...



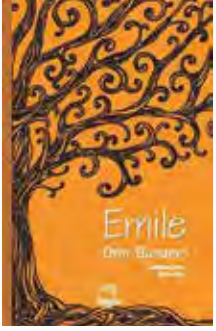
Yazar: Lewis Henry Morgan
Çevirmen: Ünsal Oskay
Yayınevi: İnkılap Kitabevi

ESKİ TOPLUM

Hemen hemen tüm dillere çevrilmiş bulunan 'Eski Toplum'da Morgan, toplumsal evrimi, üretim araçlarındaki gelişmeye koşut olarak birbirini izleyen üç aşamada ele alıyor.

Evrimci budunbilimin kurucusu sayılan Lewis Henry Morgan, hukuk öğreniminin ardından Amerika kıtasındaki yerli halklara karşı yapılan haksızlıklara karşı çıkmıştır. Morgan 1851-1877 yılları arasında Kızılderililerin arasında yaşamış, yaptığı gözlemleri ve araştırmaları kitaplarına konu etmiş ve antropolojinin simge adlarından biri haline gelmiştir.

Budunbilim konusunda en önemli kaynaklardan biri olarak gösterilen Eski Toplum, günümüz toplum şekillerine ve toplumsal örgütlenmelerine nasıl ulaştığımızı, bugünden sonra da değişimin aynı şekilde devam edip bizleri başka bir aşamaya taşıyacağını geniş çaplı araştırmalarla ortaya koyuyor.

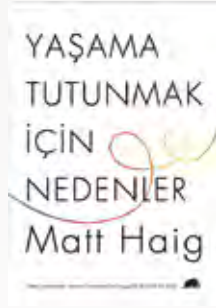


Yazar: Dror Burstein
Çevirmen: Oğuzhan Aydın
Yayınevi: Dedalus

EMİLE

Sonzamanların gözde İsraili yazarı Dror Burstein. Yapıtları İngilizce, Fransızca, Almanca, İtalyanca gibi dillere aktarıldı. Emile ise, yazarın olgunluk dönemine denk gelen ve yine bu dillerde en çok okunan romanlardan biri. Emile, çağdaş romanın içinden yükselen, gür sesli yapıtlardan. Anlatı tekniği açısından anakronik bir yaklaşımı benimsemiş, üslubuyla kendisine farklı ve güçlü bir ses yakalamış.

Roman Emile'i evlat edinmiş dul bir erkeğin, Yoel'in başından geçenleri anlatıyor. Yine de kitap, genel olarak Yoel'in etrafında biçimlense de diğer karakterlerin minimal hikayelerinden gerektiği gibi besleniyor. Karakterler şekillendikçe, birer birer vücut buldukça, düş dünyanıza dahil olmaya başladıkça, birer "insan" olarak tüm özellikleriyle karşınıza dikiliyorlar...



Yazar: Matt Haig
Çevirmen: M. Salih Kurt
Yayınevi: Kolektif Kitap

YAŞAMA TUTUNMAK İÇİN NEDENLER

Daha iyi yaşamak, sevmek ve hissetmek için duygusal ve keyifli bir keşif. "Derler ki delilik, böyle deli bir dünyaya verilen mantıklı bir tepkidir. Belki depresyon da gerçekte hiç anlamadığımız bir yaşama verdiğimiz tepkidir." Matt Haig, intihar edenlerin büyük çoğunluğunu depresyondaki insanların oluşturduğu, dünyanın hemen her yerinde antidepresan kullanımının arttığı günümüzde, zihinsel acılarını paylaşarak bizi tünelin sonundaki ışığa doğru yürümeye davet ediyor. Ama bu yolda tüneli de ışığı da sorgulayarak ve sorgulatarak. "Düşüncelerde meydana gelen bir hastalıktır," diyor Haig, depresyon için. Görünmez olan bu hastalığı görünür kılarak, bizi toplumsal beklentilerin kısıkaçlarından özgür bırakarak, severek, konuşarak, okuyarak, yavaşlayarak üstesinden gelmenin yollarını gösteriyor.



Yazar: Roger Penrose
Çevirmen: Tekin Dereli
Yayınevi: Koç Üniversitesi Yayınları

KRALIN YENİ AKLI

Bilgisayar ekranındaki görüntüler gerçek dünyadaki olguların bire bir temsili midir, yoksa sanal bir dünyada hayal mi görmekteyiz? Sakın evren dediğimiz, muazzam bir bilgisayar ekranından ibaret olmasın? Bilgisayarlar bilinçlendirilebilir mi? Yani akıllanıp kendi başlarına düşünebilirler mi? Ama bu tür sorulardan önce, akıl nedir veya bilinç nerededir sorularını da sormamız gerekmez mi?

Roger Penrose, yanıtı zor sorulara ilişkin görüşlerini, bu kitabından önce felsefenin derin tartışmalarından uzak durmuş bir matematikçi ve temel bilimcinin pratik yaklaşımıyla savunuyor. Görelilik teorisinden kuantum mekaniğine ve kozmolojiye uzanan farklı konuların tartışıldığı Kralın Yeni Akli'nin ana düşüncesini felsefecilerin "us-beden problemi" olarak adlandırdığı teori oluşturuyor.



Yazar: Danielle Steel
Çevirmen: İren Kori
Yayınevi: Novella Yayınları

RÜZGARIN ŞARKISI

Nick ve Alex, eşlerini kaybettikten sonra çocuklarıyla bir başına kalmış, yaşadıkları üzücü kayıpların yaralarını dostlukları sayesinde sarmış; Almanya kırsalında sessiz, sakın ve mutlu bir hayat süren iki toprak sahibidir. Her koşulda birbirine destek olan bu iki adam, Avrupa'nın temellerini sarsan İkinci Dünya Savaşı'nın, kendi yaşamlarını da altüst etmek üzere olduğunu henüz bilmemektedir.

Öldü zannettiği annesinin aslında yaşadığını ve Yahudi kökenli olduğunu öğrenen Nick, askerlerin peşinde olduğunu duyar ve çocuklarını güvence altına almak için kaçma planları yapmaya başlar. Ona bu zor durumda yardım elini uzatansa, yetiştirdiği seçkin atları ona vermeyi teklif eden Alex olacaktır. Nick bu teklifi kabul ederek çocuklarıyla birlikte Amerika'ya doğru yola çıkar ve kendini özgürlüğün burukluğunu tadacağı bir serüvenin içinde bulur.

Bulmaca

SUDOKU

	1			2				
					8	3		
			4	5			1	6
1					3			
							7	2
		9					4	
6	7		5				3	
	4	2				6		
			9		7			

			7		6			
	8		4					3
	3					1		9
		8	5	7				
	1	5	3	9			7	
		3	8		2			
							9	
4		7						5
						8	2	

3					2		4	
5	8							
	7	4			5		2	
				1		8		5
			7					
	9	1				3		
6	5	3						4
				4				7
			9	8				

					6	2		
1	4		3			5		
		9		2				
5	1	4						
		7					9	8
				3	4			
8		5	4					6
9								4
			5		2			1

Çözümler: www.talpa.org adresinde



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

Em. Kpt. Plt. Ahmet SAĞNA

(Ocak - Şubat - Mart 2016)

EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ

Kpt. Plt. Kemal EKREN
Kpt. Plt. İhsan Sabri KALKAN
Kpt. Plt. Kamil Sezai ATAV

Kpt. Plt. Şevket KIRCA
Kpt. Plt. Aziz ERBAY
Kpt. Plt. Levent DUNBAY



Size özel,

Cazip ödeme seçenekleri için
sizleri satış ofisimize bekliyoruz.

TALPA Üyelerine Özel %7 İndirim İmkkanı..

YAŞADIĞINIZ YERDE **PHILIPPE STARCK** İMZASI VAR
MIAMI - LONDON - BERLIN - ST. PETERSBURG
NEW YORK - MOSCOW - PARIS - BUENOS AIRES
HONG KONG - MUNICH - TORONTO - **İSTANBUL**



NATURE

CULTURE



Proje mimari tasarımı **Suyabatmaz Demirel Mimarlık**; İç tasarımı **Yoo Inspired by Starck'a** aittir.

444 20 25 www.g-yoo.com


MARYAPI

STARCK