

KOKPIT

Türkiye Havayolları Pilotları Derneği Yayınıdır

'TEN BAKIŞ

İKİ AYDA BİR
YAYIMLANIR

KASIM / ARALIK 2009

YIL : 02

SAYI : 10

Ücretsizdir.

“ Atatürk, başı dumanlı doruklarda yüce bir dağ tepesidir. Siz O'na yaklaştıkça O yükselir ve aranızdaki mesafe sonsuza değin aynı kalır. Devirlerinde büyük gözükten, zamanla küçülen benzerlerinden farkı budur ve böyle kalacaktır. ”

(Arriba Gazetesi, Portekiz, 1938)

EŞSİZ HATIRAN ÖNÜNDE
MİNNETLE
EĞİLİYORUZ



HER BİRİNDE
100 DAİRE

PEŞİNATSIZ
BANKASIZ
KEFİLSİZ

HER TÜRLÜ
ÖDEME SEÇENEĞİ

KUSURSUZ
YAŞAM ORTAMI

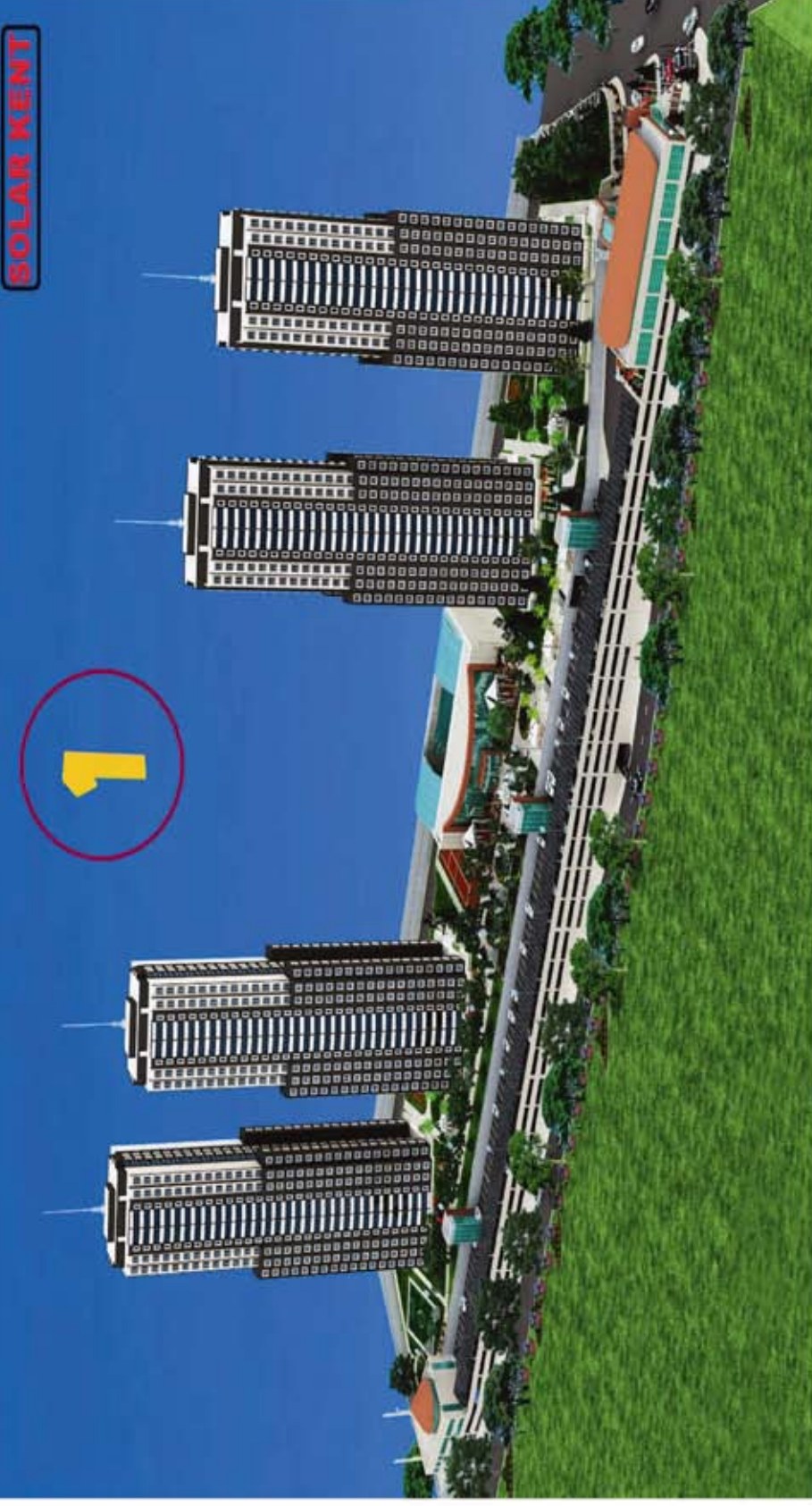
RESORT
AYRICALIĞI

TOPLU
SÖZLEŞMEMİZİN
BENZERSİZ
FIRSATLARI VE
ÖDEME ŞARTLARI

ÜYELERİMİZE ÖZEL
1+1 / 2+1 / 3+1
106.500 TL'DEN
BAŞLAYAN
FİYATLARLA



2 ÖZEL PROJE



SOLAR KENT

Tüm Üyelerimiz için kendi şartlarına uygun ayrı ödeme planı 107.700TL den başlayan
Peşinatsız & 60 Ay'a kadar vade farksız

Müracaat ve ayrıntılı bilgi için

TASSA: 0.212.661.24.15 - 0.212.541.21.38

İlgili Personel: 0.506.862.19.10

www.tassa.org.tr

RESİDANCE AYRICALIĞI

HER DAİREDE 5 YILDIZLI YAŞAM STİLİ



Yoğun yaz döneminin ardından...



Kpt. Plt. Ali Ziya Yılmaz

YOĞUN çalışmalarla geçen bir yaz dönemini geride bıraktık. Bu hızlı tempo içinde emniyetli uçuş için gayret gösteren tüm arkadaşlarıma teşekkürlerimi yolluyorum.

Kış döneminde Hava-İş yasa tasarısı konusunda çalışmalarımıza hız verdik. İlgili kurumlarla, temaslarımız sürüyor.

FTL konusundaki çalışmalarımız da sürüyor. Biliyoruz ki SHGM, EU-OPS paralelinde SHY-OPS yönergesini kısa süre sonra yürürlüğe koyacaktır. İlerideki günlerde yürürlüğe girecek olan bu yeni düzenlemenin uçuş emniyetine olumlu katkıları olacaktır. Bu konuda gerekli çabayı gösteren SHGM'nin çalışmalarını memnuniyetle karşılamaktayız ve bu çalışmaların mümkün olan en kısa sürede yürürlüğe girmesini beklemekteyiz.

Uçuş emniyeti söz konusu olduğunda, kaybedilecek süre büyük önem arz etmektedir.

Ülkemizde EU-OPS limitlerine erişmek ileri bir hedef durumundayken, üyesi bulunduğumuz ECA'nın Avrupalı üyeleri, EASA'nın kendisinin yaptırmış

olduğu bilimsel çalışmaların sonuçlarını iki yıldır EU-OPS'a entegre etmemiş olmasını tenkit etmektedir.

FTL uçuş emniyetini doğrudan ilgilendiren bir konudur. Çalışma ve dinlenme sürelerinde mutlaka Avrupa standartlarına uyum sağlanmalıdır. Dolayısıyla bu konuda vereceğimiz her taviz, uçuş emniyetinden verilen taviz anlamına geldiği tüm arkadaşlarımız tarafından bilinmelidir. FTL'den taviz vermeden mevcut kurallara uymak uçuş emniyetine uymak demektir.

TALPA ilgili kanun gereği tüzük değişikliği yapmak zorunda. TALPA tüzüğünün, ilgili kanun ile paralel hale getirilmesi çalışmalarımız devam ediyor. Bu yöndeki çalışmalarımızı önümüzdeki birkaç ay içerisinde tamamlayıp genel kurula sunmayı planlıyoruz.

Bu sayıda iki önemli yıldönümü var. 29 Ekim'de Cumhuriyet'i kutladık, 10 Kasım'da bu kuruluşu borçlu olduğumuz o büyük insanı andık. Cumhuriyet'i ona borçluyuz.

Emniyetli uçuşlar...



**SONSUZA KADAR
KURDUĞUN,
CUMHURİYET'İN
BEKÇİSİYİZ.**
(Türk Milleti)

10 KASIM VE ATATÜRK ÖZEL

s.04

**Emekli Kpt. Plt. Hidayet GÜREL:
UÇUN, FAKAT
HAKLARINIZI DA
ALIN!**

Uçuş ve çalışma saatlerinin çok ağır olduğunu düşünüyorum. Diğer meslek gurupları gibi iş kanunu da yok...

s.16

**AB'DE YOLCULARIN
UÇUŞ İPTALİ VE
UÇURULMAMA
HALLERİNDEKİ HAKLARI**

s.20

LITHIUM BATARYALAR VE LITHIUM BATARYALI CİHAZLAR İLE EMNİYETLİ UÇUŞ

Genel olarak kurallar lithium içerikli bataryaların hava yolu ile taşınmasında bazı riskler olduğunu belirtmektedir. Bu kurallar ticari amaçlı taşımacılıkla ilgili olarak değerlendirilmemeli ya da hiçbir şartta lithium batarya taşınmayacak anlamına gelmemelidir...

s.14



O ÇILGIN TÜRK BİZİM BABAMIZ

Tarih 29 Ekim, serin bir havada, Kadıköy Vapur İskelesi'nden Söğütlüçeşme'ye doğru yürüyoruz. Rıhtımdan kulağımıza gelen marşlar ve coşkulu kalabalık, Cumhuriyet coşkusunu ilk günkü gibi içimize kadar çekmemize neden oluyor...



s.62

BAŞKANDAN	01
HAVA DURUMU	08
GÜNCEL	10
HAYATIN İÇİNDEN	24
MAKALE	28
SAĞLIK	32
HAVAYOLU ŞİRKETLERİMİZ	34
TALPA'DAN HABERLER	36
AKADEMİK BAKIŞ	42
AKROBASİ	44
UÇUŞ EMNİYETİ	48
UÇUŞ PSİKOLOJİSİ	58
HAVACILIK TIBBI	70

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

EDITORIAL VE TEKNİK HAZIRLIK : Beyin Takımı (212 660 03 81)

BASKI : SENK OFSET Orta Mh. İbrahimağa Cd. No:18 Kısmet Han
A Blok K:2 No:8 Bayrampaşa 34160 İstanbul
Tel : 212 493 26 26 Fax : 212 493 26 27

Kokpit'ten Bakış'un bu sayısı bir kutlama ve bir anmaya denk geldi. 20 Ekim Cumhuriyet'in kuruluş yıldönümü, 10 Kasım o cumhuriyeti borçlu olduğumuz o büyük insanı kaybettiğimiz gün. Cumhuriyet'i kutluyor, o büyük insanı özlemle anıyoruz.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından "Hedef 2023" sloganıyla 27 Eylül- 1 Ekim 2009 tarihlerinde gerçekleştirilen "10. Ulaştırma Şurası" sonunda, ulaştırma sektörüne ilişkin 100'ün üzerinde karar alındı.

Haliç Kültür ve Kongre Merkezi'nde düzenlenen 10. Ulaştırma Şurası kapsamındaki panellerden çıkan öneriler ile çalıştay önerilerinin bütünleştirilmesi ile her sektörün en önemli 20 projesi seçildi ve önemli projelerin de tekrar değerlendirilmesi sonucunda 100 kritik proje belirlendi.

Şura'da bir konuşma yapan TALPA Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ziya Yılmaz uçucu personelin çalışma ve dinlenme süreleri ile ilgili çok dikkat çeken bir konuşma yaptı.

"Çalışma ve dinlenme sürelerinin" Batı standartlarına çekilmesi ile uçuş emniyeti arasında, uçuş emniyeti ile pilotların tabi olacağı bir iş kanunu yapılması arasında kopmaz bağlar var. Yasal güvence altına alınmış ve standartlara uygun çalışma ve dinlenme süreleri ile çalışan bir pilot, uçuş emniyetinin olmazsa olmazı.

Şura ile birlikte bu konularda önemli ve ileri adımlar atıldığına inanıyoruz. Yeni sayılarda buluşmak üzere....

Bizim aslımız rengi uçmuş bir kıvılcım iken, O'nun bakışı

Adı, Türk Milleti'nin millî kurtuluş savaşında ve Türkiye'nin siyasi alanda yeniden örgütlenmesine gayet sıkı bir surette bağlı olan Kemal Atatürk'ün ölümü gerek Türkiye için, gerekse bütün dostları için derinliği ölçülmez bir kayıptır.

(İzvestia Gazetesi, Moskova, 1938)

Atatürk'ün ölümü yalnız Türk Milleti için değil, onun örneğine çok muhtaç olan bütün Doğu milletleri için en büyük kayıptır.

(Eleyyam Gazetesi, Şam- 1938)

Yüzyıldanberi Küçük Asya'nın çıkardığı en büyük lider.

(The Japan Chronicle, Kobe)

Mustafa Kemal Atatürk, kuşkusuz 20. yüzyılda dünya savaşından önce yetişen en büyük devlet adamlarından biri, hiçbir millete nasip olmayan cesur ve büyük bir inkılâpçı olmuştur.

(Ben Gurion, İsrail Başbakanı, 1963)



SONSUZA KADAR KURDUĞUN,

ile cihamı kaplayan ve aydınlatan bir güneş haline geldik.

(İkbal, Pakistan Millî Şairi)

Atatürk, tarihin her devresi için, insanlığın bir mucizesidir.

(Suriye)

Romanya'da Atatürk'ün ölüm haberi geldiği gün, bütün okullarda dersler tatil edildi.

(Romanya-Rador Ajansı: Bükreş)

Atatürk'ün ölümü ile dünya
büyük bir liderini kaybetti.

(Gazeta Del Popolo Gazetesi, İtalya,
11 Kasım 1938)

İslam dünyasının büyük insan
yetiştirme gücünü yitirdiğini öne
sürenler, Atatürk'ü hatırlamalı ve
utanmalıdırlar.

(Tahran Gazetesi, İran, 1939)



CUMHURİYET'İN BEKÇİSİYİZ.

(Türk Milleti)

Beni görmek demek, mutlaka yüzümü görmek demek değildir. Benim fikirlerimi, benim duygularımı anlıyorsanız ve hissediyorsanız, bu kafidir.

K. Atatürk



Atatürk'ün yurt kurtarıcı olduğunu, milletlerin

O, kişisel kazanç ve ün peşinde koşan basit bir diktator değil, gelecek kuşaklar için sağlam temeller atmaya uğraşan bir kahramandı.

Prof.Walter L.WRIHT Jr.

Istırap çeken dünyada barış ve esenliği yeniden kurmak ve insanlığın yalnız maddi değil, manevi gelişmesini sağlamak isteyenler Atatürk'ün iman verici ve yön göstericiliğinden örnek ve kuvvet alsınlar.

Prof. Herbert MELZIG (Tarihçi)

İnsanlığın bütün belirtileri O'nda kendini hemen gösteriyor.

(Noelle Gazetesi)

Mevcut rütbelerin hepsini kaldırdığı bir memlekette, bu adam, bütün rütbeleri, kazanmıştır. O memlekette, bulunabilecek en şerefli isim O'na verilmiştir.

Mercel Sauvage (Gazeteci)

O, yüce bir dağa benzer.

Eteğinde yaşayanlar bu yüceliği fark edemezler.

Bu dağın azametini kavrayabilmek için,

O'na çok uzaklardan bakmak gerekir.

Claude FARRER (Fransız Edibi)

Kemal Atatürk'ün karakterinin bir cephesini göstermek itibariyle bir noktayı hatırlatmak isterim. Bize savaşlarından birini anlatıyordu. Birdenbire durdu :

Görüyordunuz ya, dedi : Birçok zaferler kazandım. Fakat bunların en büyüğünden sonra bile her akşam, savaş alanlarında ölen bütün askerleri düşünerek içimde derin bir keder duyuyorum.

Cesaret ve zekasından başka yüreği bu kadar yüce olan böyle bir şef'in, yurdu için mucizeler yaratmış olmasına şaşılabilir mi?...

George BENNES Vu Gazetesi-1938

en vefalı olan Türkler, asla unutmayacaklardır.

(Noell Roger Gazetesi)

HAVA TRAFİK KONTROLÖRÜ SINAVI YAPILDI



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü 19 Ekim 2009 tarihinde Hava Trafik Kontrolörlerine yönelik lisans sınavı düzenledi. SHGM Hava Trafik Kontrolörü Lisans Sınav Komisyonu tarafından, 31 Ocak 2007 tarih ve 26420 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Hava Trafik Kontrol Hizmetleri Personeli Lisans ve Derecelendirme Yönetmeliği çerçevesinde düzenlenen sınav, 7 öğrenci hava trafik kontrolörünün katılımı ile gerçekleşti. Merakla beklenen sınav sonuçları SHGM tarafından açıklanarak katılımcıların kurumlarına resmi yazıyla gönderildi. Geline nokta Türkiye sivil havacılığındaki Hava Trafik Kontrolörü sayısı 840’a ulaşmış oldu.



Türk tesciline giren Boeing 777-300 ER tipi uçak sayısı 4 oldu

Sivil havacılık sektöründeki uzun menzilli operasyon gerçekleştiren uçak sayısı artmaya devam ediyor. Daha önce 3 adet Boeing 777-300 ER tipi uçağı wet-lease olarak filosunda barındıran THY, bu uçakları sırasıyla Haziran, Temmuz ve Ağustos aylarında TC-JJA, TC-JJC ve TC-JJB işaretleriyle, Türk sivil hava aracı siciline eklemiştir. Son olarak, 16 Ekim 2009 tarihi itibarıyla tescil işlemlerinin SHGM tarafından tamamlanmasından sonra THY’ye ait 4. Boeing 777-300 ER tipi uçağı TC-JJD tescil işareti verildi.

TÜRKİYE EUROCONTROL İÇİNDE GELİŞME GÖSTEREN TEK ÜLKE

EuroControl Başkanı, 10. Ulaştırma Şurası’nda Avrupa’da sivil havacılıkta gelişme gösteren tek ülkenin Türkiye olduğunu açıkladı. 10. Ulaştırma Şurası kapsamında 29 Eylül 2009 Salı günü gerçekleştirilen Hava Ulaştırması Regülasyonu paneline konuşmacı olarak katılan Eurocontrol Başkanı David McMillian, “Eurocontrol içinde havacılıkta tek gelişme kaydeden ülke Türkiye. Diğer Eurocontrol üyesi ülkelerin hepsinde bir azalma yaşanırken, Türk sivil havacılığında yüzde 3’lük bir artış bekliyoruz. Diğer ülkelerde neredeyse yüzde 6 ile 8 oranında düşüşler

yaşanıyor. Türkiye’nin bulunduğu coğrafi konum ve havacılık alanındaki gelişmeler çok önemli” dedi.

Oturum başkanlığını Prof. Dr. Mustafa Cavcar ve Çalıştay Başkanlığını Sivil Havacılık Genel Müdürü Dr. Arıduru’nun yaptığı panele, Avrupa Komisyonu Havacılıktan Sorumlu Ulaştırma Direktörü Daniel Calleja, EASA İcra Direktörü Patrick Goudou, THY Genel Müdürü Temel Kotil, TÖSHİD Başkanı İzzet Tükenmez, TALPA Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ziya Yılmaz ve UTEK Başkanı Tevfik Kırmacı konuşmacı olarak katıldı.



10. ULAŞTIRMA ŞURASI'NDA ALINAN KARARLAR

Ulaştırma Bakanlığı tarafından 27 Eylül- 1 Ekim 2009 tarihlerinde gerçekleştirilen “10. Ulaştırma Şurası” sonunda, ulaştırma sektörüne ilişkin 100’ün üzerinde karar alındı.

Haliç Kültür ve Kongre Merkezi’nde düzenlenen 10. Ulaştırma Şurası kapsamındaki panellerden çıkan öneriler ile çalıştay önerilerinin bütünleştirilmesi ile her sektörün en önemli 20 projesi seçildi ve önemli projelerin de tekrar değerlendirilmesi sonucunda 100 kritik proje belirlendi. Ulaştırma Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanı ve 10. Ulaştırma Şurası Genel Sekreteri Kenan Bozgeyik, kapanış oturumunda alınan şura kararlarını açıkladı.

• İstanbul’da 60 milyon/yolcu kapasiteli bir havaalanı ile Türkiye’de 30 milyon kapasiteli iki, 15 milyon kapasiteli 3 ha-

vaalanı yapılması.

- Uçak-dolmuş-taksi işletmelerinin kurulması ve yaygınlaştırılması.
- Deniz, göl vb. yerlere yakın olan turizm yerleşim merkezlerine hitap edecek deniz hava araçlarının kullanılarak, bu alanda gelişimin sağlanması.
- Döner kanat hava aracı taşımacılığı sisteminin kurulu, desteklenmesi.
- Türkiye’nin uluslararası uydu projelerinde yer alması için gerekli çalışmalar yapılması.
- ILS kategori I, II ve III hassasiyetinde yerde tesis edilen pozisyon doğrulama sistemlerinin (GBAS) yaygınlaştırılması.
- Hava kargo taşımacılığına uygun olan havaalanlarımızın “serbest bölge” ilan edilmesi.
- Hava aracı ve/veya parçasının sertifikasyonunun Türkiye tarafından sağlanabilir hale getirilmesi.
- Milli ATM teknoloji alt yapısının geliştirilmesi ve bu kapsamda dışa bağımlılığın azaltılması.

- Yerli imalat olarak en az 2 tip uluslararası bilirliliği olan tek/çift motor pervaneli ve çift motorlu hafif jet uçağı üretiminin gerçekleştirilmesi.
- Türk sivil hava taşımacılığı filo yapısının 2023 yılında 100 geniş gövde, 450 dar gövde ve 200 bölgesel uçak olacak şekilde 750 uçaklık bir yapıya ulaşması.
- Türkiye’nin kendi uydusunu uzaya yerleştirecek teknolojiye sahip olması, yeni nesil motorların geliştirilmesi çalışmalarına katılmaması.
- Havacılık Endüstri İhtisas OSB’lerin kurulması, insansız hava araçlarının, hava sahasının kullanımının sivil havacılık sistemine entegre edilmesi.
- EUROCONTROL’ün eğitim merkezinin Türkiye’de açılmasının sağlanması.
- SHGM ve DHMİ Genel Müdürlüğü’nün yeniden yapılandırılması.
- Hava Ulaştırma Araştırma Enstitüsü’nün kurulması.
- Turbo prop uçuşlarına imkan veren havaalanı entegre edilmesi.

Irak, Türkiye-Ortadoğu Havacılık Grubuna katıldı

Irak, sivil havacılık alanında işbirliği yapmak amacıyla Türkiye’nin öncülüğünde oluşturulan Türkiye-Ortadoğu Havacılık Grubu(T-MAC)’na üye oldu. 15-16 Mayıs 2009 tarihlerinde Lübnan, Suriye, Ürdün ve Türkiye Sivil Havacılık Genel Müdürlerinin katılımı ile Antalya’da gerçekleştirilen toplantıda, işbirliği için Mutabakat Zaptı imzalayan T-MAC ülkeleri, 27 Eylül 2009 tarihinde İstanbul’da gerçekleştirilen ikinci toplantıda Irak’ı üyeliğe kabul etti. Sivil Havacılık Ge-

nel Müdürü ve T-MAC Başkanı Dr. Ali Arıdurdu Başkanlığı’nda gerçekleşen görüşmelerde, Irak Sivil Havacılık Otoritesi’nin üyeliği diğer ülkelerin onayıyla kabul edildikten sonra sivil havacılık alanında deneyimlerin paylaşarak yakın işbirliği ilişkilerinin kurulması amacıyla organizasyon çatısı altında oluşturulacak çalışma grupları belirlendi. “Havacılık Stratejileri, Kurul ve Düzenlemeler”, “Sertifikasyon Standartları”, “Havacılık Yönetimi ve Operasyonu”, “Hava Sahasının



Yönlendirilmesi ve Kapasite”, “İnsan Kaynakları ve Eğitim”, “Teçhizat Yardımı” gibi konularda alt çalışma grupları oluşturuldu Bu grupların faaliyetlerini Yürütme Komitesi’ne altı aylık periyotlarla bildirmesine ve ilk toplantının Kasım ayında Türkiye’de yapılmasına karar verildi.

UÇUŞ EKİPLERİNİN ÇALIŞMA VE DİNLENME SÜRELERİNİ BELİRLEYEN KURALLARIN UÇUŞ EMNİYETİNE ETKİLERİ, KONU HAKKINDA ÜLKEMİZDE VE DÜNYADA YAPILAN ÇALIŞMALAR

İş kanunu kapsamında olmayışımız ve hiçbir sosyal hakkımızın kanunla korunmamış olması sebebiyle, iş kaybetme korkusu ile bu limitleri aşma taleplerine karşı gelememekteyiz. Bu sebeple öncelikli ve daha önemli husus, FTL'de yapılacak bu yenileştirmenin tam tatbiki için gerekli önlemlerin alınmasıdır.

TALPA Yönetim Kurulu Başkanı Kpt. Plt. Ali Ziya Yılmaz'ın Ulaştırma Şurası'nda yaptığı konuşma:

ÖZET

Son yıllarda uçuş ekipleri üzerindeki yorgunluğun, Uçuş Emniyeti ve Yolcu Güvenliği üzerindeki etkileri açık olarak ortaya konmuştur. Bu nedenle uluslararası havacılık otoriteleri Uçuş Ekiplerinin Görev Ve Dinlenme sürelerini belirleyen regülasyonlarda yorgunluk riskini azaltacak şekilde, bilimsel ve tıbbi incelemelerin sonuçlarını da göz önüne alarak belirgin kuralları ortaya koymuşlar veya bu konuda çalışma başlatmışlardır. Bu yeni regülasyonlar işleticilerin de yorgunluk riskini yönetecek şekilde yapılanmalarını ortaya koymaktadır. Bu çalışmada dünyada ve Türkiye'deki mevcut durum ele alınmış ve eksiklikler irdelenmiştir.

1. Çalışma ve Dinlenme Süreleri Genel Tanımı ve Uçuş Emniyetine Etkileri

Dünya'nın her yerinde, her alanda çalışan personel için mesai saatlerini düzenleyen yasalar bulunmaktadır. Uçuş Ekipleri ise özel çalışma statüsüne tabi personeldir, çünkü bu sektörde diğer alanlarda çalışanlardan farklı olarak belli bir zaman ya da mekâna bağlı çalışmazlar. Bu sebepten dolayı ülkemizde Uçucu Personel Genel İş Kanunu kapsamı dışında bırakılmıştır. Bu konudaki düzenleme SHGM'nün yayınladığı SHT-6A.50 (Uçuş Ekipleri Çalışma Ve Dinlenme Sureleri Talima-

tıyla) belirlenmiştir.

“Çalışma ve Dinlenme Süreleri” (İng: Flight and Duty Time Limitation: FTL) uçucu personelin çalışma ve dinlenme sürelerini ifade eder.

Sivil Havacılıkla ilgili tüm kurallar Uçuş Emniyetini ve Yolcu Güvenliğini arttırmak amacıyla geliştirilmiştir. Yürürlükteki millî ve uluslararası sivil havacılık regülasyonları, sektördeki tüm taraflara (otorite, işletici ve çalışanlar), emniyeti sağlayıcı standartları belirleyerek sorumluluklar yüklemektedir.

Örneğin:

Otorite, konuyla ilgili kurallar ve standartları belirler, yayımlar, uyulup uyulmadığını denetler ve herhangi bir uyumsuzluğu oluşmadan gidermek amacıyla önleyici tedbirler alır.

İşletici, bu kuralları uygulayarak emniyetli bir operasyon için gerekli tedbirleri almak, belirlenmiş standartları karşılamak ve devam ettirmek, otoritenin yapacağı denetlemelerinde bu standartları muhafaza ettiğini göstermekle yükümlüdür.

Çalışanlar, görev ve sorumluluk sahalarında, otorite ve işletici tarafından belirlenmiş kurallara uymak, eğitim ve sertifikalarla icra ettiği görev konusundaki yeterliliğini ispatlamak ve devam ettirmek durumundadır.

FTL bazı çevrelerin sandığı gibi uçuş ekiplerinin sosyal haklarını düzenleyen bir regülasyon olmaktan çok, Uçuş Emniyetini sağlayıcı ve artırıcı

önlemlerin yer aldığı bir kurallar bütünüdür.

FTL'in uçuş emniyetiyle olan ilişkisi, zaman içerisinde yaşanan ölümcül kazalarla ve sonrasında yapılan bilimsel çalışmalarla anlaşılmıştır. Bu yüzden FTL konusu, havacılık faaliyetlerini düzenleyen yönetmeliklerin önemli ve kayda değer kısmı haline gelmiş, uçuş emniyetini sağlamak adına alınacak tedbirlerin ve yapılacak uygulamaların arasında öncelikli bir yere sahip olmuştur.

Yorgunluğun insan üzerindeki olumsuz etkileri bilimsel çalışmalarla kanıtlanmıştır. Kısaca yorgunluğun etkilerine bakacak olursak:

- Karar verme hataları
- Karar verme ve reaksiyon göstermede zayıflama
- Unutkanlık, duyarsızlık ve konsantrasyon eksikliği
- Karmaşık görevlerin icrasında kontrolü kaybetmek
- Rutin görevlerde basit hatalar
- Görüş alanının daralması
- Durum farkındalığının kaybı (loss of situational awareness)

Havacılık kazalarının %70'i insan hatasından kaynaklanmaktadır. Tüm havacılık kaza sebepleri arasında yorgunluğun yeri %20 ile %30 oranındadır. Yorgunluk, insanın dikkat ve performansını düşürdüğünden havacılık emniyeti için bir tehdittir.

Pilot ve kabin ekipleri kalkış ve iniş gibi uçuşun kritik aşamalarında meydana gelen problemlere hızlı ve doğru reaksiyon vermek zorundadır. Aksi takdirde yolcu emniyeti tehlikeye girer.

Nature dergisinde yayımlanan bir makalede, yorgunluğun etkilerinin alkol ile eşdeğer olduğu belirtilmiştir. Psychomotor faaliyetlerde bozulma sonucu Reaksiyon zamanı, kanında 0.08 promil alkol olan birisiyle aynı olacaktır.

Bilimsel çalışmalar göstermiştir ki ciddi yorgunluğa maruz kalmış bir insan dikkatinin %80'ini ve olay karşısındaki reaksiyonunun %70'ini kaybeder.

Bir başka çalışmada ise uçuş görev saatinin 10-12 saat ve üzerinde olması durumundaki kaza-kırımlar incelenmiş ve pilotların çalışma süreleri ile kazaya sebebiyet verme olasılıklarının paralel olarak arttığı tespit edilmiştir. Uçuş görev süresinin 13 saat olması halinde kaza riski 5,5 kat arttığı tespit edilmiştir. 1966'da Wilkinson'un yapmış olduğu çalışmaya göre 5 saatten az uyku dikkat bozulmasına yol açarken, 3 saatten az uyku zihinsel faaliyetlerde bile bozulmaya yol açmaktadır. Tilley ve Wilkinson'un birlikte yapmış olduğu çalışma ise 2 gece ardışık olarak 4'er saatten az uyuması halinde iki gece sonunda ciddi bir performans düşüklüğü meydana geldiğini göstermektedir. Biagrove'un 1995 yılında yaptığı çalışmaya göre de 6 gece boyunca 4,5 saatten daha az uyuma halinde, üçüncü gece sonunda hafıza fonksiyonlarında bozulma meydana gelmektedir. Aynı şekilde Dingess'in 1997'de yapmış olduğu çalışma ise, art arda 7 gün 5'er saat uyumuş olmanın, 2. geceden sonra uyanıklık ve dikkat üzerinde bozulmalar gerçekleştiğini göstermiştir.

Birincil sebebi yorgunluk olarak kayıtlara geçmiş kazaların bir listesi aşağıdadır:

- 1993 Kalitta International DC-8-61F at Guantanamo Bay
- 1994 Air Algerie 737-200F at Coventry, UK
- 1997 Korean Air 747-300 at Guam
- 1999 American Airlines MD-82 at

Little Rock, USA

2001 Crossair BAe 146 at Zurich, Switzerland

2002 Agco Corp Challenger 604 at Birmingham, UK

2004 MK Airlines 747-200F at Halifax

2004 Corporate Airlines BAe Jetstream 31 at Kirksville, USA

2004 Med Air Learjet 35A at San Bernadino, California

2005 Loganair B-N Islander at Machrihanish, UK

Listenin 1993 yılından başlamanın sebebi, yorgunluğun ana sebep olarak ilk kez 1993 yılında kabul edilmesindedir. O yıla kadar gerçekleşen kazalarda yorgunluk "katkıda bulunan faktör" olarak ele alınmıştır. Literatür araştırıldığında bu gibi daha pek çok çalışmaya rastlanabilir ve örnekler çitlendirilebilir.

2. Dünya'da ve Türkiye'de mevcut FTL uygulamaları

ICAO Annex 6 gereği FTL, işleticinin bağlı olduğu ülke otoritesi tarafından, uçuş emniyetine tehdit oluşturmayacak şekilde düzenlenmiş olmalıdır.

Ülkeler uymayı taahhüt ettikleri milletlerarası anlaşmaların belirlediği sınırlar içerisinde olmak kaydıyla, kendi kurallarını işletebilirler. Ülkemizde bu konu, 2006 yılında yayımlanmış olan SHT-6A.50 talimatına göre düzenlenmektedir. Ancak geçen kısa süre içerisinde bu talimat 4 kez revize edilmiştir.

Revizyon nedenleri incelendiğinde genelde uçuş emniyetinden çok, işletme ihtiyaçlarını karşılamak amaçlı olmuştur. Bu düzenlemelerin hiçbirisinde yorgunluk risk yönetiminin (Fatigue Risk Management System - FRMS) dikkate alınmadığı görülmektedir.

2.1 Türkiye'nin üyesi olduğu havacılık örgütlenmelerinde yürürlükte olan FTL kuralları

FTL'in dünyadaki uygulamalarına kısaca bir göz atarsak:

2.1.a ICAO

ICAO Annex 6, çalışma ve dinlenme süreleri için belli rakamsal değerler önerilmemiş ancak işletici ve bağlı olduğu ülke otoriteleri, emniyetli bir uçuşu sağlamak için çalışma ve dinlenme sürelerini uygun şekilde düzenlemekle yükümlü kalmıştır.

Bu düşüncüyü destekleyici olarak; 9-11 Eylül 2009 tarihleri arasında Washington D.C.'de gerçekleşen 6. Yıllık FAA Uluslararası Havacılık Emniyet Forumu'nda konuşma yapan ICAO Genel Sekreteri Raymond Benjamin'in konuşmasındaki şu paragraf dikkat çekicidir:

"Bu yılın ilkbaharında New York eyaleti Buffalo Havalimanında gerçekleşen ölümcül uçak kazası, pilot yorgunluğunun önemini işaret etmiştir. Kaza sonrasında yürürlükteki FTL kurallarını FRSM'i de içerecek şekilde revize etme çalışmalarını çabucak başlatan FAA'i, çalışmalarından dolayı kutluyorum. Şüphesiz bu çalışmalar, hayatlar kurtaracaktır."

Bu da gösteriyor ki, dünyanın örnek aldığı otorite olarak kabul edilen FAA'in bile bugüne kadar uyguladığı FTL'in, FRMS' i dikkate almamıştır. Raymond Benjamin, aynı konuşmasında, ABD'nin bu yılın Kasım ayında yürürlüğe koyacağı bu çalışmanın sevindirici olduğunu, artık ICAO'nun da bu konuyla yakından ilgilendiğini belirtmiş, sektördeki mevcut uygulamaları değerlendirmek ve daha iyi hale getirmek için çok uluslu bir çalışma grubu kurulacağını bilgisini vermiştir.

Bu son ifade ise ICAO'nun bu konuyla ilgili olarak mevcut regülasyonları da emniyetli bir havacılık için yeterli değildir.

2.1.b EASA

Daha önce Türkiye tam üye olarak, Avrupa'da Müşterek Havacılık Otoritesi (Joint Aviation Authorities - JAA) olarak anılan organizasyon içerisinde ve karar mekanizmalarında da yer almaktaydı. Ancak Haziran 2009 tarihinde bu kurum tasfiye edilmiştir. Yerini alan Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı (European Aviation Safety Agency - EASA), Avrupa Birliği Üyesi

olan ülkeleri asil üye olarak kabul ettiğinden Türkiye EASA dışı ülke olarak kalmıştır (Non-EASA Country).

Daha önce JAA üyesi olup da AB üyesi olmayan ülkeler EASA ile ikili anlaşmalar imzalayarak EASA'nın yürürlüğe koyduğu kurallara uyacağını taahhüt etmiştir.

Türkiye, daha önce JAA karar mekanizmasında yer aldığı için, aynı konuma EASA içinde de sahip olmak üzere teklifte bulunmuş ve görüşmeler sonunda, EASA üyesi olmayan diğer ülkelerden farklı olarak, Türk Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) aynı konumda olan diğer ülkelerden daha avantajlı bir anlaşmayı 7 Temmuz 2009 tarihinde imzalamıştır.

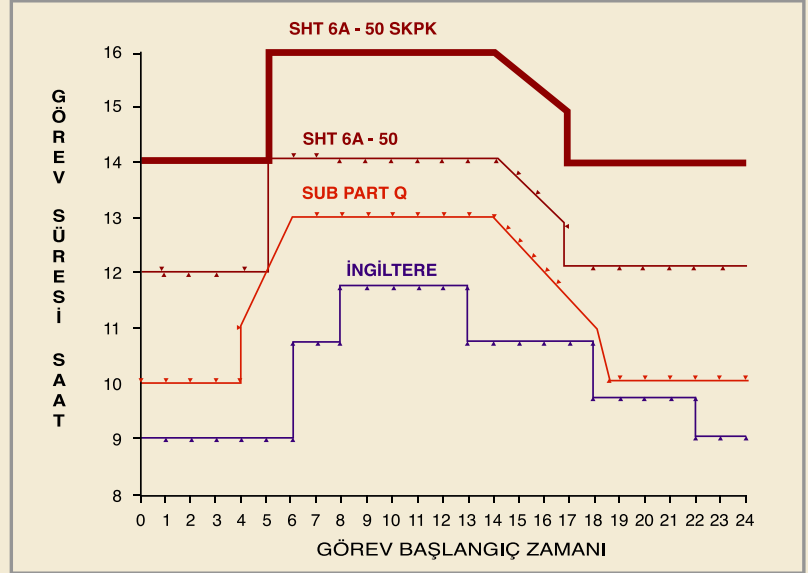
EASA, FRMS konusunda ICAO ve FAA'den daha öngörülü davranarak EU-OPS'ta FRMS' i gündeme almış, bununla da yetinmeyerek yayınladığı kurallar üzerinde Moebus Aviation isimli bağımsız araştırma kuruluşuna bir çalışma yaptırmıştır.

Bu çalışmanın sonuçları 30 Eylül 2008 tarihinde "Scientific and Medical Evaluation of Flight Time Limitations" ismiyle yayımlanmıştır.

Bu Araştırma sonuçları Bir yıl geçmesine rağmen EU-OPS'a ithal edilmemiştir.

2.2 Türkiye'de (SHT-6A.50), EU-OPS SUBPART-Q ve İngiltere'de (CAP 371) mevcut FTL uygulamalarının mukayesesi

Şekil 1'de yer alan grafiğe kısaca göz attığımızda; İngiltere için, 22.00 -06.00 arasında başlayan bir mesai ancak 9 saat sürebilir. Bizim talimatımızda bu süre 12 saat ve hatta sorumlulu kaptan pilot kararıyla (SKPK) 14 saattir. EU-OPS'a göre ise azami görev süresi 13 saat, bazı durumlarda 14 saattir. Yine şekilden de görüldüğü üzere İngiltere'de (CAP 371) olabilecek azami görev süresi 11.45 saat iken, Subpart Q'da bu süre 13 saat, ülkemizde ise 14 saattir. Hatta ve hatta SHT-6A.50'ye göre, sorumlu kaptan pilot kararıyla bu süre iki saat daha arttırılarak 16 saate kadar uzatılabilir.



Şekil 1: SHT-6A, EU-OPS SUBPART-Q ve İngiltere de uygulanan FTL de günlük uçuş görev sürelerinin karşılaştırılması

mektedir.

2.3 EU-OPS ve SHT-6A karşılaştırması ve Moebus önerileri

Toplamda sorulan 18 konu üzerinde görüş bildiren Moebus raporunun en önemli kısımları ve bu kısımların mevcut EU-OPS ve SHT-6A'daki durumları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

EU-OPS ile SHT-6A.50 arasında ilave bazı farklılıklar daha söz konusudur. Onlara kısaca göz atacak olursak:

WOCL (Window of Circadian Low): WOCL, insanın performansının en düşük olduğu ve uyumaya meylinin en yüksek olduğu biyolojik saat dilimidir. Bu dilim 02.00 ile 04.59 arasındır.

-SHT-6A.50'de WOCL süresi içeri-

sinde başlayan ya da sonlanan uçuşlarda uçuş kısaltmaları göz önüne alınmamıştır. EU-OPS'ta ise genellikle WOCL içerisine giren uçuş görev süresine göre kısaltmalar yapılmaktadır

-SHT-6A.50'de yerel gece (Local Night) ve yerel gün (Local Day) tarifleri bulunmamaktadır

-Tam gün tarifleri UTC' ye göre yapılmaktadır. Buna göre yapılan uygulamalar FRMS için ciddi tehdit oluşturmaktadır. WOCL yerel saati esas almaktadır.

-SHT-6A.50'de "boş gün" tanımı yapılmamıştır. EU-OPS'ta boş gün, "iki yerel geceyi kapsar" şeklinde tanımlanmıştır.

-Zaman dilim farklılıklarına göre istirahat sürelerinin uzatılması için

	SHT-6A.50	EU-OPS	Moebus Önerisi
Gündüz uçuş görev süresi	Azami 14 saat (SKPK kararı ile 16 saat)	Azami 13 saat (ilave şartlarla 14 saat)	Haddinden fazla, azaltılmalı.
Gece uçuş görev süresi (Görev başlangıcı 22.00 - 04.59 arasında ise)	Azami 12 saat (SKPK kararı ile 14 saat)	Azami 11.45 saat (Dinlenme şartlarına bağlı olarak uzatılabilir)	10 saati aşmamalı.
Haftalık uçuş görev süresi	Haftada 56 saat	Ardışık 7 günde 60 saat	14 ardışık günde 100 saati geçmemeli
Aylık uçuş görev süresi	Bir takvim ayında 210 saat	Ardışık 28 günde 190 saat	14 ardışık günde 100 saati geçmemeli
Uçuş süreleri	Bir takvim ayında 110 saat, Bir takvim yılında 1000 saat	Ardışık 28 günde 100 saat, Bir takvim yılında 900 saat	

Tablo 1: SHT-6A, EU-OPS SUBPART-Q ve Moebus Raporu'nun karşılaştırılması



konulan kurallar, SHT-6A.50'de "4 saatten fazla" olarak tek bir tanımla nitelendirilmiştir. EU-OPS'ta ise istirahat süreleri 2 saatlik zaman dilimi farklarından başlamak üzere kademeli olarak arttırılmaktadır.

-Uçuş süreleri (Blok time) kısıtlamaları aylık ve yıllık olarak, 100 saat ve bin saattir. Ancak EU-OPS'ta ardışık 28 güne göre bizde takvim ayındadır. Ardışık güne dayalı tanımlamalar birikmiş yorgunluğun önüne geçilmesi açısından önemlidir.

-Ana üste dinlenme süresi SHT-6A.50'ye göre asgari 10 saat, EU-OPS'a göre bu süre 12 saattir.

-Konaklama meydanında dinlenme süresi SHT-6A.50'ye göre asgari 8 saat, EU-OPS'a göre bu süre 10 saattir. Ancak asgari uyku süresi 8 saat olmalıdır.

-EU-OPS'ta görev uzatmalarında sorumluluk işleticiye verilmiş ve uzatma şartları belirtilmiştir. SHT-6A.50'de ise uzatma operasyon ihtiyaçları göz önüne alınarak sorumlu kaptan pilota (SKP) bırakılmıştır ve bu uzatmalar sonunda herhangi bir kısıtlama belirtilmemiştir.

-Uçuş görev süreleri (FDP) mukayese edildiğinde SHT-6A.50 limitleri her konuda EU-OPS'tan daha geniş

zaman dilimini kapsamaktadır.

-EU-OPS'ta azami uçuş görev süresi sektör sayısı 2 inişle kısıtlanmıştır. 7'ye kadar müsaade etmekte ancak her fazla iniş sayısı görev süresini yarımsar saat kısaltmaktadır. SHT-6A.50'de ise azami uçuş görev süresi 4 inişe kadar müsaade etmektedir ve azami 5 iniş verilmiş olup, 5 inişte azami süre bir saat kısaltılmaktadır.

3. SONUÇ

Görüldüğü üzere mukayese edilen yürürlükteki düzenlemeler arasında FRMS'e en uzak düzenleme ülkemizde uygulanmaktadır.

Biliyoruz ki SHGM, EU-OPS paralelinde SHY-OPS yönergesini kısa süre sonra yürürlüğe koyacaktır.

TALPA ve uçuşu camiası olarak bizler, ilerideki günlerde yürürlüğe girecek olan bu yeni düzenlemenin uçuş emniyetine olumlu katkıları olacağı beklentisi içerisindeyiz.

Bu konuda gerekli çabayı gösteren SHGM'nin çalışmalarını memnuniyetle karşılamaktayız ve bu çalışmaların mümkün olan en kısa sürede yürürlüğe girmesini beklemekteyiz.

Uçuş emniyeti söz konusu olduğunda, kaybedilecek süre büyük önem arz etmektedir.

Ülkemizde EU-OPS limitlerine erişmek bizler için olumlu olarak algılanırken, TALPA olarak üyesi bulunduğumuz ECA'nın (European Cockpit Association) Avrupalı üyeleri, EASA'nın kendisinin yaptırmış olduğu bilimsel çalışmaların sonuçlarını iki yıldır EU-OPS'a entegre etmemiş olmasını tenkit etmektedir.

Tüm bu gerçekler göz önüne alındığında, SHGM'nin gerçekleştirdiği yıllık denetlemelerde böyle geniş limitlere sahip talimatın limitlerinin dahi aşıldığı tespit edilmektedir. Bu bulgu karşılığı olarak verilen maddi cezalar caydırıcı olmaktan çok uzak olduğu gözlenmektedir.

Biz uçucular açısından bakıldığında, İş kanunu kapsamında olmayışımız ve hiçbir sosyal hakkımızın kanunla korunmaması olması sebebiyle, iş kaybetme korkusu ile bu limitleri aşma taleplerine karşı gelememekteyiz. Bu sebeple öncelikli ve daha önemli husus, FTL'de yapılacak bu yenileştirmenin tam tatbiki için gerekli önlemlerin alınmasıdır. Yani pilotların kurallara uyması sebebiyle işveren ile arasında çıkacak bir anlaşmazlıkta işini kaybetmesini engelleyecek bir iş kanununun korunması altına alınması gerekliliğidir.

LITHIUM BATARYALAR VE LITHIUM BATARYALI CİHAZLAR İLE EMNİYETLİ UÇUŞ



Kpt. Plt. Sinan İşıldar

Genel olarak kurallar lithium içerikli bataryaların hava yolu ile taşınmasında bazı riskler olduğunu belirtmektedir. Bu kurallar ticari amaçlı taşımacılıkla ilgili olarak değerlendirilmemeli ya da hiçbir şartta lithium batarya taşınmayacak anlamına gelmemelidir

DEĞERLİ kokpit okurları; Bu ayki sayımızda sizlere 3-4 Eylül 2009 tarihinde Prag'ta katıldığım TASC (Technical and Safety Committee) toplantısında sunumunu yaptığım Lithium bataryalar ve bu bataryalarla çalışan cihazlarla emniyetli uçuştan bahsetmek istiyorum.

LITHIUM BATARYALAR

Lithium bataryalar, içinde lithium metal ve lithium alaşımları içeren atılabilir bataryalardır. Şekillerine ve kullanılan kimyasallarına bağlı olarak 1,5 volt ile 3,7 volt arasında enerji üretimleri vardır. Bunlar çinko-karbon ve alkaline bataryalara göre yaklaşık iki kat daha fazla üretkenlerdir. Lithium bataryalar yaygın olarak hemen hemen tüm taşınabilir elektronik cihazlarda kullanılır.

Kullanım alanları içinde özellikle tıbbi cihazlar büyük önem arz ederler. Çok uzun süreli elektrik üretim yetenekleri kullanım alanlarını çok geliştirmiştir. Lithium bataryalar 15 yılı aşkın keşiflerinden beri etkin olarak kullanılmaktadır. Çok küçük boyutlardaki lithium bataryalar günümüzde tüm elektronik cihazların bünyesinde bulunmaktadır. Bilgisayar endüstrisi bu ve benzer bataryaların kapasitelerini arttırmak için yo-

ğun çalışmalar yapmaktadır. Bataryalarda ayrıştırıcı olarak kullanılan polyethylene ve polypropylene filmler mikron seviyesinde kalınlıklardadır. Lithium bataryaların keşfinden beri yaklaşık iki kat artan kapasiteleri bu ayrıştırıcıların fazla akım stressi altında kalmalarına yol açmaktadır. Lithium bataryalar çok yüksek miktarda akım üretebilir ve bu akımları, özellikle kısa devre edildikleri anda çok kısa sürede boşaltabilirler. Bu kısa süredeki boşalma (discharge) durumu bataryaların aşırı ısınmasına, hasarlanmasına hatta patlamasına neden olabilir.

LITHIUM BATARYALARLA EMNİYETLE UÇUŞ VE BATARYALARIN EMNİYETLE TAŞINMASI

Yukarıda bahsedilen risklerinden dolayı Lithium bataryaları taşınmasında ve gönderilmesinde bazı durumlarda kısıtlamalar getirilmiştir. TSA (The United States Transportation Security Administration) 1 Ocak 2008'den geçerli olmak üzere Lithium bataryaların taşınmasına yönelik bir takım kısıtlamalar aldığını belirtmiştir. Bu kural herhangi bir cihaz içinde bulunmayan yolcu bagajları ile içerdiği lithium miktarına göre yolcu beraberli bagajları kapsamaktadır.

LITHIUM BATARYA KAYNAKLI UÇAK OLAYLARI

-2006 Mayıs ayında, Chicago'da Boeing-747 uçağının overhead



bin'de yolcu alımı esnasında yangın tespit edilmiştir. Yapılan incelemede yangının kaynağının yolcu beraberliği bagajındaki harici bir lithium batarya olduğu görülmüştür.

-2006 Eylül ayında, Los Angeles'ta Boeing-777 uçağının First Class bölümünde o anda kullanılmayan bir laptopla boarding esnasında yangın çıkmıştır.

-2006 Aralık ayında, Portland'da uçuş esnasında yolcunun şahsına ait hava filtresinin lithium bataryasında yangın çıkmış, mürettebat yangını başarı ile söndürmüştür ve zorunlu bir divert gerçekleştirilmiştir.

-2007 Şubat ayında, New York JFK havalimanında uçuş esnasında lithium batarya kaynaklı yangın çıkmış, mürettebat yangını başarı ile söndürmüştür ve istenmeyen bir divert daha gerçekleştirilmiştir.

KURALLAR NE DEMEK İSTİYOR?

Kurallar neyi ifade ediyor? Genel olarak kurallar lithium içerikli bataryaların hava yolu ile taşınmasında bazı risklerin olduğunu anlatıyor. Bu kurallar ticari amaçlı taşımacılıkla ilgili olarak değerlendirilmemeli ya da hiçbir şartta lithium batarya taşınmayacak anlamına gelmemelidir.

YOLCU BERABERİ VEYA BAĞAJLARDA TAŞINABİLECEK LITHIUM BATARYALAR

Yolcular genel olarak lithium batarya ihtiva eden bir cihazı ve bununla birlikte kullanılan ikiden fazla yedek batarya içeren cihazlarını aşağıda belirtilen şartlar sağlandığında taşınmalıdır.

1. Asıl batarya; batarya hücresi 2 gr'dan fazla lithium içeremez.
2. Yedek batarya; tek batarya için 8 gr toplam ELC veya ikinci için toplamda 25 gr ELC değerini aşamaz.
3. Her bir batarya kısa devreye karşı uygun şekilde ambalajlanmalıdır.



4. Küçük boyuttaki lithium içerikli bataryaların kısa devreye karşı uygun ambalajlanması ile taşınmasında limit yoktur.

5. Lithium bataryaları ve bunlara ait cihazları yolcu beraberliği bagajlarında taşınmasına özen gösterilmelidir. Olası sorunlara karşı kabin ekibi ve sizin müdahaleniz daha kolay olacaktır.

6. Kullanılan bataryaların gerçek üreticisinden alınması gerekir. Orijinal olmayan bataryaların sizler için bir risk olduğunu asla unutmayın.

7. Bataryaların uluslararası standartlara uygun olduğunu kontrol edin.

8. Hasarlı bataryaları taşımayın.

9. Sadece şarj edilebilir olduğunu bildiğiniz bataryaları şarj edin.

10. Şayet orijinal paketleri ile taşıyamıyorsanız uygun izole edilmiş paketlerde taşımaya özen gösterin.

11. Uygun şarj cihazları kullanarak cihazlarınızı şarj edin.

12. Her bir bataryayı uygun koruyucularında bulundurun.

13. Lithium içerikli bataryaları aşırı basınç, kısa devre ve aşırı ısıdan koruyun.

14. Lithium batarya ihtiva eden cihazların istenmeden açılıp aktif hale

gelmesine engel olunuz.

Bu uygulamalar Lithium içerikli bataryaların taşınmasında düşünülmelidir. Emniyetli Uçuşlar.

Kaynakça :

TSA :Transportation Security Administration
I-F-A-L-P-A Safety Bulletin
Lithium Battery-Wikipedia

Kpt. Plt. Sinan İŞILDAR ?

19 Ekim 1963 tarihinde Bursa'da dünyaya geldi. İlk ve Orta öğrenimini Bursa'da, devam eden eğitimini Işıklar Askeri lisesi ve Hava harp okulunda tamamladı. 1985 yılında uçuculuk yaşamına Hava Kuvvetleri Komutanlığında başladı. 2004 yılında Hava Kuvvetleri Komutanlığı'ndan emekli olan İşildar halen Türk Hava Yolları'nda Airbus 320 filosunda kaptan pilot olarak görev yapmaktadır.

20 yılı aşkın bir süredir değişik bölümlerde uçuş emniyet sistemi içinde görev almıştır. Uçuş Emniyet akademik kariyerini 1995-1996 yıllarında ABD Southern California University tarafından organize edilen Kaza Kırım İnceleme programı ile tamamlamıştır. Evli ve 2 çocuk babasıdır. İyi derecede İngilizce ve Almanca bilmektedir. Değişik tiplerde 9000 saat uçuşu vardır.

Emekli Kpt. Plt. Hidayet GÜREL: UÇUN, FAKAT HAKLARINIZI DA ALIN!



Uçuş ve çalışma saatlerinin çok ağır olduğunu düşünüyorum. Diğer meslek gurupları gibi iş kanunu da yok. Dolayısıyla iş verenin inisiyatifine kalıyor pilotların çalışmaları. Arkadaşlarım haklarını arasinlar, haklarını istesinler.

Emekli Kaptan Pilot Hidayet GÜREL Havacılık öyküsünü Kokpit'ten Bakış'a anlattı.

Çocukluğum Eskişehir'de geçti. 1940 - 1946 yılları arası. Evimiz hava üssüne o zamanki adıyla alaya yakındı. Her gün üstümüzden uçaklar geçirdi. Mavi üniformalarıyla havacı subaylar çok hoşumuza giderdi. Onları kahraman gibi görürdük. Bazen şehitlerimiz de olurdu. Merasim alanı bizim evden görülüyordu. Bu merasimlerde annem çok üzülüyordu ve çok etkileniyordu.

Uçucu olmaya karar verdiğimde annem karşı çıkmış, babam ise desteklemişti. "Senin çocuğun pilot olmasın, benim çocuğum pilot olmasın, kim olacak, bu memleketin havacıları kim olacak" demişti. Heveslenmişim. Hukuk Fakültesi ikinci sınıftan Hava Harp Okuluna geçtim.

Bizim uçtuğumuz ilk eğitim uçağı Majister denen Türk yapımı bir uçaktı. Motoru dışarındandı. Kanat uçları ve ön tarafı hariç her tarafı bez kaplıydı. Üstü açıktı. Uçtuğumuz meydan, şehrin kuzeyinde bir köyün merasıydı. Tel örgü ile çevriliydi. Yaz aylarında bu merayı Hava Kuvvetleri kullanıyor, kışın köylü hayvanlarını otlatıyordu. Sadece çizgiler vardı, kule filan yoktu. Uçak da sadece



iniş kalkış yapılabilen bir uçaktı; telsizi yoktu, görerek uçuyorduk. Sürati sanıyorum 100-110 km. idi. O uçakta öğrendik uçmayı.

Daha sonra F84G'lerle uçtum. Hava Kuvvetleri'nin ilk jet bombardıman uçaklarıydı. Hava Kuvvetleri için çok değerliydi. Kimseyi uçağın yanın yaklaştırmazlardı. Hava kuvvetlerinde talebeyken bile uçağın yanına gidemezdik. Daha sonra 12. Üsse, nakliye alanına tayinim çıktı. Orada 5 sene görev yaptım. Yurtdışı görevlere gittim. 68 senesinde Hava Kuvvetlerinden ayrıldım, THY'ye geçtim.

29 sene 8 ay çalıştım THY'de. O zaman Hava Kuvvetleri ile THY arasında protokol yoktu. İsteyen, cesareti olan gidip konuşuyordu; anlaşılıyorlarsa, kriterlere uyarsa

başlıyorlardı.

Şimdiki uçaklar çok kompleks bir yapıya sahip. Çok okumak ve geniş havacılık kültürüne sahip olmak gerekiyor. O zamanlar bizim fazla dokümanımız yoktu. Eğitimlerde aldığımız notlar bize çok faydalı oluyordu. Bizlere daha mı cesurdunuz diyebilirsiniz ama, bizden önceki ağabeylerimizin imkanları daha kısıtlıydı.

1971-1972 senesinde hükümet karayolu ile Hacca gitmeyi yasaklamıştı. Cidde'ye yoğun bir şekilde hacı taşırdık. Hac zamanında bir çok Avrupa uçuşu iptal edilirdi. Uçucu personelin beşte ikisi Cidde'de bulunurdu. O zaman Suudi Arabistan'ın sivil havacılığı pek gelişmemişti. Buradan Ürdün'ün güneyine kadar seyr-ü sefer yardımcısıyla uçar-



Dünyanın her yerinde pilotlar kendi istikballerini, kendi sözleşmelerini kendileri yaparlar. Çünkü uçucuların şatları diğer hiçbir meslek kollarına benzemez. Yeri gelir 18 saat mesai yaparsınız, yeri gelir 3 saat. Gece, gündüz, tatil demeden görev yapabilirsiniz. Sabah gel, akşam git yoktur. Her zaman görev verilebilir. Diğer meslekler gibi belli bir saati yoktur

dık. Amman'ı biraz geçince her şey biterdi. Hiçbir seyr-ü sefer yardımcısı yok, sadece haritada çizdiğimiz yol üzerinde uçardık. Cidde'ye 50-60 mil kalıncaya kadar yaklaşık 1 saatten fazla körü körüne uçardık. Ancak o zamandan sonra irtibat kurulunca havaalanı ile istikamet ve mesafe alırdık. Bakıyorsunuz ki rotadan 30-40 mil yolun sağına ya da soluna sapmışsınız ama farkında değilsiniz. Ondan sonra düzeltip öyle devam ederdik. Hatta bazı

arkadaşlarımız başka havaalanlarına bile indiler. 1997 yılında THY'den emekli oldum.

Sivil havacılığın gelişimini dışarıdan bakan biri olarak, çok olumlu buluyorum. Ben emekli olduğum sene THY'de 50-60 tane uçak vardı. Bir deseydi ki "10 sene sonra THY 120-130 uçağa sahip olacak", hayal dedim. Hakikatten THY büyük gelişme gösterdi.

Ayrıca dünyanın her yerinde pilotlar kendi istikballerini, kendi

sözleşmelerini kendileri yaparlar. Çünkü uçucuların şatları diğer hiçbir meslek kollarına benzemez. Yeri gelir 18 saat mesai yaparsınız, yeri gelir 3 saat. Gece, gündüz, tatil demeden görev yapabilirsiniz. Sabah gel, akşam git yoktur. Her zaman görev verilebilir. Diğer meslekler gibi belli bir saati yoktur. Uçuş ve çalışma saatlerinin çok ağır olduğunu düşünüyorum. Diğer meslek gurupları gibi iş kanunu da yok. Dolayısıyla iş verenin inisiyatifine kahyor pilotları çalışmaları.

Bizim bir de sendika maceramız oldu. İlk önce Pilotlar Sendikası kurduk. Ama sayı azlığından yürütemedik. Sonra 80 senesinde hosteslerle beraber Uçucular Sendikası'nı kurduk. Toplu sözleşme hakkı için başvurduk, bakanlık reddetti. Mahkemeye müracaat ettik. Uçuş işletme başkanlığının ayrı bir işyeri olduğunu ve burada uçucuların çoğunlukta olduğunu ispatladık. Mahkemeyi kazandık. Derken 12 Eylül hadisesi oldu. Hükümet toplu sözleşme ve grev haklarını askıya aldı. Daha sonra da yasa değişti ve bizim toplu sözleşme yapmamız imkansız hale geldi.

Arkadaşlarıma en büyük tavsiyem başka bir iş kolu numarası almalarıdır. Bu yönde gayret göstermeleridir. Bu günkü 21 numaralı iş kolu yer ve yer üstü tüm çalışanları kapsadığından çok bir şey yapılamıyor. Ayrı bir iş kolu numarası alınırsa, otomatikman ayrı bir iş kanunu da ortaya çıkacaktır. TALPA yönetimi bu konuda çalışmalar sürdürüyor. Kendilerine başarılar diliyorum.

Arkadaşlarım haklarını arasınlar, haklarını istesinler.

Değerli TALPA Derneği üyeleri,

Birikimlerinizde size özel avantajlı oranlar,
ihtiyaç, taşıt ve konut kredilerinde cazip
faiz oranı ve ödeme koşullarıyla
sizi Deniz'e bekliyoruz.

DenizBank 

www.denizbank.com | 444 0 800

DEXIA

DenizBank bir Dexia kuruluşudur.

AB'DE YOLCULARIN UÇUŞ İPTALI VE UÇURULMAMA HALLERİNDEKİ HAKLARI

Havayollarının ve sigortacılarının Tüzük hükümlerine göre yolcuya ödenebilecek tazminatların, sigorta kapsamına alınıp alınmamasını, açıklığa kavuşturması gerekecektir. Bazı havacılık sigorta poliçelerinde, irade dışında aksayan taşımalar için kısıtlı teminat verildiği bilinmektedir



Av. Yaşar Öztürk
ozturkylaw@tmail.com

AVRUPA Birliği üyesi ülkelere seyahat edenler, bu ülkelerdeki havaalanlarında, havayollarının bilet satış bürolarında ve seyahat acentelerinde “Passenger Rights/ Yolcu Hakları” başlıklı posterleri muhakkak görmüşlerdir. Bu posterlerde, Avrupa Birliği Parlamentosu ve Konseyinin kabul ettiği 13 Mayıs 2002 tarihli ve 889/2002 sayılı Regulation (Tüzük) ile hukuki bir belge haline getirilen yolcu hakları kamuoyunun bilgisine sunulmaktadır. Bu düzenleme ile yolcu haklarının AB üyesi ülkelerin havayollarının bilet satış bürolarında, seyahat acentelerinde, havaalanlarında görünür ve kolaylıkla okunabilir biçimde havayoluyla seyahat edecek yolcuların bilgilerine sunulması zorunlu kalmıştır. Bu duyurularda yolcuların bilgilendirilmesi için yer

alan ve 889/2002 ve 2027/97 sayılı Regulation'larla düzenlenen yolcu hakları duyurulmaktadır...

Uçuşlar ve rezervasyonlar hakkında bilgi :

Avrupa Birliğinde seyahat acenteleri vasıtasıyla bir uçuş hakkında bilgi edinmek veya rezervasyon yaptırmak için talepte bulunurken, her yolcunun doğru ve yansız bilgi edinme hakkı vardır.

* Yolcu değişik bir talepte bulunmadıkça, seyahat acentesi, bilgisayar rezervasyon sisteminden, yapılmak istenen seyahat için sırasıyla; duraksız (non-stop) uçuşlar; uçak değiştirmeden ara duraklarla uçuşlar ve bağlantılı uçuşlar hakkında mevcut değişik opsiyonlar ve değişik havayollarının açıklanmış



olduğu tüm ücretler hakkında, yolcuya yansız bilgi vermelidir.

* Seyahat acentesi, talep edildiği takdirde, kompüter sisteminde gösterilen bilgiye, ekrandan bilgiyi görmelerini sağlayarak veya bilgiyi yazıcıdan yazılı olarak vererek, doğrudan ulaşmalarını sağlamalıdır.

* Eğer bilet bir seyahat acentesi vasıtasıyla veya doğrudan havayolundan alınmışsa, kompüter sisteminde mevcut olan;

-Hizmet fiilen, bilete yazılı olan hava taşıyıcısından başka bir taşıyıcı tarafından verilecek ise, hizmeti fiilen verecek olan hava taşıyıcısının kimliği,

-Yolculuk sırasında uçak değişiklikleri,

-Yolculuk sırasında yapılacak duraklar,

-Yolculuk sırasında havaalanları

arasındaki transferler,

hakkındaki tüm bilgileri , bileti düzenleyen acente veya havayolu yolcuya vermelidir.

Bu genel yolcu hakları yanında overbooking nedeniyle yolcuların uçurulmaması veya uçuş iptali ile gecikmeler halinde yolculara yapılacak yardımlar ve ödenecek tazminatlar hakkında kuralları oluşturan 261/2004 sayılı Avrupa Birliği Tüzüğü (Regulation) 17 Şubat 2004 tarihinde yayınlanmış ve 17 Şubat 2005'de yürürlüğe girmişti.

Overbooking nedeniyle uçurulmama ve uçuş iptalleri nedeniyle yolcu hakları:

261/2004 sayılı Tüzük ile getirilen yeni düzenleme, 295/91 sayılı Tüzük ile yürürlükte olan rejimin

yerini almıştır. Yeni düzenleme, sadece rezervasyonu yapılmış uçuşta uçurulmama durumuyla ilgili olan eski rejimin kapsamını genişletmiş, gecikme ve uçuş iptalleriyle ilgili tedbirler getirerek tazminat miktarlarını artırmıştır. Yeni tüzük, Varşova/Montreal Konvansiyonlarının düzenlediği bazı konulara göre yeni şartlar ve yaptırımlar koymuştur.

Yeni Tüzük, hava taşıyıcısı ister bir Avrupa Birliği Üyesi Devlet tarafından verilmiş geçerli bir işletme lisansına sahip olsun isterse olmasın, Avrupa Birliği sınırları içindeki havaalanlarından yapılacak uçuşları kapsamaktadır. Avrupa Topluluğu hava taşıyıcıları için kurallar, Avrupa Birliğine yapılacak uçuşlara da uygulanacaktır. Başka bir deyişle, Avrupa Birliği'ne üye olmayan devlet tarafından işletme lisansı

Yeni Tüzükle, uçuşun reddedilmesi ve iptali halinde ödenecek olan tazminat miktarları;

* 1500 km.'nin altındaki tüm uçuşlar için £ 250.

* Topluluk içinde 1500 km.'nin üzerindeki tüm diğer uçuşlar için £ 400.

* Topluluk dışı 1500 - 3500 km. arasındaki uçuşlar için £ 400.

* 3500 km.'nin üzerindeki diğer uçuşlar için £ 600., olarak belirlenmiştir.



verilmiş havayolu taşıyıcılarının, Avrupa Birliği içindeki havaalanlarından yapılacak uçuşlara yeni Tüzük hükümleri uygulanacaktır. Hatta paket tura dahil olsa dahi, tarifersiz uçuşlar da yeni düzenlemenin uygulama sahasına girmektedir.

Yeni Tüzüğün önsözünde, önceki Tüzük kurallarının rezervasyonu yapılmış uçuşlarda uçurulmamanın geliştirilmiş uygulamasını önlemekte yetersiz olduğu ve bu nedenle de yolculara ödemesi gereken tazminat miktarlarının artırıldığı ifade edilmiştir. Önsözde, önceki rejimde yaygın olarak belirlenen bir tutarsızlığa da değinilmektedir. Şöyle ki, önceden rezervasyonu yapılmış olan uçuşta uçuşu reddedilen tek bir yolcuya veya birkaç yolcuya tazminat ödenmesi kabul edilirken, bir uçuşun iptalinde tazminat ödenmiyordu. Oysaki yeni düzenlemede, yolculara yeterli bir zaman öncesinde ihbarda bulunulmadan uçuşların iptal edilmesi halinde, havayolu tarafından yolculara tazminat ödenmesi gerekecektir.

Yeni Tüzükle, uçuşun reddedilmesi ve iptali halinde ödenecek olan tazminat miktarları;

*1500 km.'nin altındaki tüm uçuşlar için £ 250.

*Topluluk içinde 1500 km.'nin üzerindeki tüm diğer uçuşlar için £ 400.

*Topluluk dışı 1500 - 3500 km. arasındaki uçuşlar için £ 400.

*3500 km.'nin üzerindeki diğer uçuşlar için £ 600. olarak belirlenmiştir.

295/91 sayılı eski Tüzükle belirlenen ve sadece önceden rezervasyonlu uçuşta uçuşu reddedilen yolcuya ödenecek tazminat miktarları; 3.500 km.'ye kadar olan uçuşlarda £ 150. - ve 3.500 km.'nin üzerindeki uçuşlarda ise £ 300.- idi. Bununla beraber Tüzükte, Komisyon tarafından Tüzüğün uygulaması ve sonuçlarına göre, 1 Ocak 2007 tarihinde tazminat sınırlarının yeniden gözden geçirilmesi için bir rapor hazırlanması mecazlaşması da getirilmektedir.

Uçuş iptalleri ve önceden rezervasyonlu uçuşta uçuş reddinden etkilenen yolcuların yukarıda belirtilen tazminatların yanında, ödedikleri bilet ücretinin tamamının iadesini ve en erken fırsatta ilk kalkış noktasına dönüş uçuşu istemeye hakları vardır. Yolcular seçimlik olarak, son varış noktasına en erken başka bir uçuşla veya yolcu için müsait olan daha sonraki bir tarihte uçuş hakkını da



kullanabilirler. Mağdur olan yolcuların daima yemek, içecek, iki defa telefon etme veya e-mail gönderme ve gerekli ise otelde kalmayı talebe hakları mevcuttur.

Tüzük, gecikmenin tarifini de yapmaktadır. Hangi durumlarda tüzük hükümlerine göre bir gecikmeden bahsedilebilecektir? 1500 km.'nin altındaki uçuşlarda, planlanmış kalkış saatinden iki saat sonra veya daha geç kalkış yapılırsa bir gecikme vardır. Diğer bütün Topluluk içi uçuşlarda ve 1500-3500 km. arasındaki diğer tüm uçuşlarda gecikme için kabul edilen süre üç saat veya daha uzun sürelerdir. Bu süre 3500 km.'nin üzerindeki bütün diğer uçuşlar için dört saattir. Bu gecikme veya reddedilen uçuş hallerinde, mağdur olan yolcuların yukarıda bahsedilen yemek, içecek, iki telefon veya e-mail ve otel hakları olduğu gibi gecikmenin beş saati geçmesi ha-

linde bilet ücretinin iadesini veya ilk kalkış noktasına dönüş uçuşu isteme seçeneği de vardır.

Havayolu taşıyıcılarının ilave bir yükümlülüğü de, check-in bankolarında, önceden rezervasyonlu uçuşta uçurulmama, uçuş iptali veya en az iki saatlik gecikme hallerindeki yolcu haklarının çok açıkça okunabilir biçimde yolculara duyurulmasıdır. Havayolu ayrıca her mağdur yolcuya, tazminat ve yardım kurallarını ve ilgili AB üyesi devletteki Tüzüğün uygulanmasından sorumlu kuruluşla nasıl temas kurulacağını detaylarını içeren bilgileri yazılı olarak vermek mecburiyetindedir. Her bir AB üyesi devlette Tüzüğün dahili uygulaması, "etkili, mütenasip ve caydırıcı" olması gereken yaptırımları sağlayacaktır.

Havayolu taşıyıcıları, uçuş iptallerinin; siyasi istikrarsızlık, meteorolojik şartlar veya grevler gibi

olağanüstü şartlar sonucu olması halinde ve taşıyıcının uçuş iptalinden kaçınmak için alınması gereken tüm tedbirleri almış olduğunu ispatlaması şartıyla, yolculara tazminat ödemeyecektir. Tüzüğün önsözünde yer alan bazı atıflara rağmen, Tüzük aynı savunmayı geciken uçuşlar için kabul etmiyor görünmektedir. Bu nedenle gecikmelerde de aynı savunmayı hüküm altına alan Varşova/Montreal Konvansiyonları ile Tüzük arasında bir uyumsuzluk ortaya çıkmaktadır.

Havayollarının ve sigortacılarının Tüzük hükümlerine göre yolcuya ödenebilecek tazminatların, sigorta kapsamına alınıp alınmamasını, açıklığa kavuşturması gerekecektir. Bazı havacılık sigorta poliçelerinde, irade dışında aksayan taşımalar için kısıtlı teminat verildiği bilinmektedir.

HAVACILIKTA KABİN MEMURLARI



Semra Dereli Civelekhan
TASSA Genel Sekreteri
TASSA EXTRA Genel Yayın Yönetmeni

Sivil havacılık kanun tasarısı güncellenerek yürürlüğe girmeli, Kabin Memurluğu Meslek Yüksekokulu'nun önündeki bürokratik engeller kaldırılmalı, kısmen sırası gelene değil "Tecrübesi ve dimağı hazır amir" adaylarına öncelik verilmeli ve kabin memurlarının emeklilik yaş haddi gözden geçirilmelidir.

HAVACILIK sektörü sürekli bilgilerini yenileyen ve gelişen bir teknolojiye sahip olmakla birlikte son yıllarda ülkemizde en hızlı büyüyen iş alanlarından biri olarak dikkat çekmektedir. Yenilik ve hızlı değişime paralel ilerleyen bu meslek grubuna gençlerin katılımı dinamik bir görüntü sergiliyor. Ancak "Risk taşıyan" bu meslek grubunun yaş ortalamasının süratle aşağı çekilmesinin ne kadar doğru olduğunun irdelenmesi gerekmektedir.

Okulu gerek Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu mezunu olsunlar, Türk pilotlarının eğitimleri simülör ve hat uçuşlarıyla birleştiğinde, mesleki tecrübeleri tartışılmazdır. Günümüzde sivil havacılığın en önemli eğitim sorunsalı ise kabin ekiplerine aittir. Hala Sivil Havacılık Meslek Yüksekokulu'ndaki "Kabin Memurluğu" bölümünün öğrenime açılmaması mesleğin gelişmesine, prestijinin artmasına ve sivil

Wright Kardeşlerden günümüze havacılık sektörünün geçirdiği devrimin sivil havacılığa duyulan güvenin artmasının da temel kaynağı oldu. Üstün teknolojik özelliklerle donatılmış uçaklarla seyahat etmek herkesin dileği iken değişim ve rekabet politikasına sonucu olarak bilet fiyatlarının düşmesi her kesimden insanın uçağa ayak basmasına neden oldu.

Uçak mühendislerinin yeni projeleri, teknisyenlerin maharetli elleriyle buluşunca uçak yolcusunun havayolundan beklentisinin yarısı karşılandı. Beklentinin diğer kısmı incelendiğinde her yolcu tecrübeli kokpit ekiplerinin kullandığı yeni ve bakımlı uçaklarda, güler yüzlü ve bilgili kabin ekipleri ile uçmak istemektedir. Gerek Hava Harp





havacılığın geleceğine gölge düşürmektedir.

Her türlü teçhizat ve dersliğin yanı sıra, “Kabin Memuru Temel Eğitimi” almış öğretmenlerinin dahi hazır olmasına rağmen mevzuat yüzünden bu mesleğin eğitimini verecek üniversitenin öğrenime açılmaması sektördeki kalitenin artmasına ve kişilerin ömür boyu bu mesleği icra etmelerine engel oluyor. Farklı lisans eğitimi olan kabin memurları çoğu zaman meslekte kalıcı olmuyor, bir süre sonra eğitimini aldıkları mesleklere yöneliyorlar. Kimi zaman gençler, sempati duydukları mesleğin eğitimini almak için özel kabin memurluğu kurslarına başvuruda bulunuyorlar. Özel kurslar yalnızca ticari mantıkla yönetildiğinden ön elemesiz öğrenci alıyorlar, havayollarının kabin

memuru kriterlerine uymayanlara da iş vaadinde bulunuyorlar. Kurşiyerler harcanan yüksek mablağların sonunda iş başvurusunda bulduklarında ise hiçbir kursa gitmemiş adaylarla aynı elemelere ve aynı eğitimlere iştirak ediyorlar.

Yıllardır Kabin Memurları'nın eğitimini havayolu şirketleri uzun vakt ve ödenek ayırarak vermektedirler. Havayolunun kıdemli ve bilfiil uçuş görevini icra etmiş eğitimleri tarafından verilen eğitimler sayesinde binlerce genç sıra dışı ancak son derece meşakkatli bir mesleğin sahibi oldular. Emegün ve tecrübenin sonucu olarak açılan THY Uçuş Eğitim Merkezi profesyonelliği ve teknolojinin imkânlarını bir araya getirerek Best Crew (En iyi ekip) ya da Dream Crew (Rüya ekip) yetiştirmeyi hedefledi. Bu

gün yurtiçi ve yurt dışından gelen birçok havayoluna eğitim veren, bilgin eğitimci kadrosuna sahip son derece donanımlı bir kurum olmayı başarmıştır.

Yeni uçaklar, modern eğitim teçhizatları ve tecrübeli eğitimler sahibi bir sivil havacılık sektörünün olması ülkemiz için gurur vericidir. Ancak sektörde etkin yer alan kabin ekipleri, zor ama önemli görevlerinin ne kadar bilincinde ve havacılık tecrübesinin hangi derecesindedirler? Bir işin eğitimini iyi düzeyde almak ile farkında olmak farklı olgulardır. Sektöre ait bir başka eksiklikte burada açığa çıkmaktadır.

Herkes kabin memurluğu mesleğine ilgi duyabilir ancak herkes bu mesleği layıkıyla icra edemez ya da emekliliğe kadar sürdüremez.

Kabin memurluğu sıradan bir meslek değildir. Gecesi-gündüzü, biyolojik saati olmayan; pratik düşünme, el becerisi, karar verme yetisi ve mesleki ustalık gerektiren bir iştir. Kabin memurları uçakta genel ya da acil her türlü problemi çözmek ile yükümlüdürler. Acil durumlarda ise soğukkanlılığını korumak ve sadece işinin gereğini yapmak üzere eğitilmişlerdir. Her an her şeyin olacağını bilinciy-le teyakuzda olmalı; yolcu ve uçağın hareketlerini tanımalı, manüelinde ne yazdığını bilmelidir...

Bir kabin memuru liderlik yetisine sahip değilse zamanı geldiğinde inisiyatif sahibi ve lider bir kabin amiri olamaz. Oysa değişimi seçen ve değişimin parçası olan zihniyet, sivil havacılığın jenerasyonunu gençleştirmekle sivil havacılığın omurgası olan tecrübeyi zedelemektedir. Her boyu kilosunu uyanın kabin memuru olduğu, her sırası gelenin kabin

amiri olduğu, tecrübeli amirlerin en verimli olduğu yaşlarda emekli edildikleri, işinden ayrılan tecrübeli memur ya da amirlerin yaşları genç olmadığı için çoğu zaman sektörde iş bulamadıkları uygulama sivil havacılığa zarar vermektedir. Omurgası zedelenmiş bir havacılık bir süre sonra hastalık semptomları gösterir; omurgası kırılmış bir sivil havacılık yürüyemez...

Yakın gelecekte, sivil havacılık kanununun tasarısı güncellenerek yürürlüğe girmeli, Kabin Memurluğu Meslek Yüksekokulu'nun önündeki bürokratik engeller kaldırılmalı, kısmen sırası gelene değil "Tecrübesi ve dimağı hazır amir" adaylarına öncelik verilmeli ve kabin memurlarının emeklilik yaş haddi gözden geçirilmelidir. Ülkemiz havacılığı böyle yükselişe geçmişken, mesleki eğitimin önemini herkes kavradığında ve mesleki tecrübe değer kazandığında, sadece sivil

havacılık değil ülkemiz de kazanacaktır...

Semra Dereli CİVELEKHAN ?

1995 yılında Kabin Memuru olarak uçuş hayatına başlayan gazeteci-yazar Semra Dereli Civelekhan'ın ilk şiir kitabı "Buzdan Hayal miydi Sevdam?" 1999'da, şiir ve denemelerden oluşan ikinci kitabı "Akdeniz Fahişesi" 2002 yılında yayımlandı. 2003 Yılında Şair, Ozan ve Yazarlar Kültür Derneği'nin düzenlediği şiir yarışmasında "Baba" isimli şiiri Türkiye Mansiyon Ödülü'ne layık görüldü.

Tassa Extra (Havayolları Kabin Memurları Derneği dergisi): Genel Yayın Yönetmenliğini yürüttü. 2007 Yılında TASSA Havayolları Kabin Memurları Derneği'nde çalışmaya başladı. Halen TASSA'da Genel Sekreter.

2000 yılından beri THY'de görev yapan Civelekhan, evli ve bir çocuk sahibi.



HAVAALANLARI VE HAVA PARKLARI

Sportif havacılığın teşvikine yönelik olarak söz konusu faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği alanların çoğaltılması, yasal düzenlemelerle bunların güvence altına alınması ve toplumda havacılık ile ilgili bilincin yerleştirilmesi muhakkak ki havacılığımızın gelişimine önemli katkıda bulunacaktır.



Ayukat Nazlı Can
İstanbul Barosu Havacılık ve
Uzay Hukuku Komisyonu Başkanı

HAVACILIĞIN gelişmesi için sportif havacılığın yaygın hale getirilmesi şüphesiz çok önemlidir. Sportif havacılığın yaygınlaştırılabilmesi için ise bir dizi çalışmanın yapılması gerekir. Bunlardan belki de en önemlisi söz konusu faaliyetlerin gerçekleştirilebilecekleri alanların tahsis edilmesidir. Bu çerçevede havaalanlarının, hava parklarının ve kontrolsüz havaalanlarının kurulumu ile ilgili Türk Hukuk mevzuatındaki düzenlemeleri kısaca ele almak istedim.

Ülkemizdeki düzenlemeleri aktarmadan önce ise havacılığın en gelişmiş ülke olduğu Amerika Birleşik Devletleri'nde hava parklarının önemi ile ilgili olarak 1944 ve 1945 yıllarında yayımlanmış olan iki makaleyi dikkat çekicidir.

Cessna uçaklarının üreticisi Don Forbes 1944 yılında yayımlanmış olduğu bir makalede iyi yolların otomobil endüstrisini geliştirdiği gibi hava parklarının da havacılığı geliştireceğini savunmuştur. Forbes'ın göre hava parkları en küçük yerleşim birimlerinden en kalabalık yerleşim birimlerine kadar her yerde bulunmalı; küçük yerleşim birimlerinde bir tane kurulacaksa, kalabalık nüfuslu yerlerde birden fazla, sanayi bölgeleri yakınlarında ve eğlence merkezlerinde konumlandırılmalıydı. Forbes bu görüşünü dile getirirken söz konusu hava parklarının kurulumunun çok az bir maliyetle gerçekleştirilebileceğini savunmuştur.

Benzer bir şekilde Popular Science dergisinin 1945 yılının Mart ayında yayımlanan sayısında De-

von Francis de Amerika Birleşik Devletleri'ndeki ulaştırma çağının nasıl başladığından yola çıkarak, havacılık çağının başlaması için neler yapılması gerektiğini ele almış ve hava parklarına vurgu yapmıştır. Söz konusu makaleye göre; 1920'de Amerika Birleşik Devletleri'nde toplamda 339 bin millik cadde, yol ve otoban varken, araç sayısı 9 milyondur. 1941'e geldiğinde ise 40 milyar dolarlık yatırımla toplam yol mesafesinin 1 milyon 697 bin mile çıkarılması ile beraber araç sayısı 34 milyona ulaşmış ve toplam seyahat oranı yüzde 534 artmıştır. Buradan hareketle Francis de Forbes ile aynı

tespiti yapmış ve iniş pistlerinin mevcudiyetinin uçaklar için olan önemini yolların arabalar için yolların sahip olduğu önemden çok daha fazla olduğunu belirterek, havacılık çağının açılabilmesi için hava parklarının artırılmasının gerektiğini belirtmiştir. Francis ve Forbes'un yaklaşımlarının tezahürlerini bugün elbette net bir şekilde Amerika Birleşik Devletleri'nde görmek mümkündür. Havacılığın geliştirilmesi için toplumda bu bilincin yerleştirilmesi ve insanların havacılık faaliyetlerine özendirilmesi gereklidir bunun için de elbette ki daha çok alan tahsis edilmelidir.

Türk hukuk mevzuatı açısından havaalanları nasıl kurulur irdelenmemiz gerekir ise Türk Sivil Havacılık Kanunu'nu ve Havaalanları Yapım İşletim ve Sertifikalandırma Yönetmeliği'ni ele almamız gerekir. İlgili mevzuata göre havaalanları karada ve su üzerinde hava araçlarının kalkması ve inmesi için özel

olarak hazırlanmış, hava araçlarının bakım ve diğer ihtiyaçlarının karşılanmasına, yolcu ve yük alınmasına ve verilmesine elverişli tesisleri bulunan yerleri ifade eder ve sivil amaçla havaalanı, pist, hangar, hizmet ve işletme tesisleri, bunlarla ilgili sistem ve kolaylıkların yeniden inşası ve geliştirilmesinde ihtiyaç ve standartlar, Genelkurmay Başkanlığı ile yapılacak koordinasyon sonucu Ulaştırma Bakanlığı tarafından saptanır. Bu hizmetlerle ilgili kamulaştırma, etüd, proje, aplikasyon, onarım ve inşaat işleri Bayındırlık Bakanlığınca yapılır. Faaliyetlerin yürütülmesinde Bayındırlık Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı koordinasyon ve işbirliği yapar. Gerçek kişilerin ve tüzelkişilerin havaalanı ve iniş şeritleri inşaat etmesi ve işletmesi ise Genelkurmay Başkanlığı'nın olumlu mütalaası üzerine Ulaştırma Bakanlığı iznine bağlıdır. Havaalanları uçak referans baz uzunluğu 1200 m'den az olduğu takdirde küçük havaalanı; uçak referans baz uzunluğu 1200 ila 1800 m arasındaysa orta





Sportif havacılık faaliyetlerinde kullanım için elverişli olan kontrolsüz havaalanları ise işbu yönetmeliğe dayanılarak çıkartılmış olan talimatla düzenlenmiştir.

büyüklikteki havaalanı ve uçak referans baz uzunluğu 1800 m'den uzunsa büyük hava alanı olarak sınıflandırılırlar.

Sportif havacılık faaliyetlerinde kullanım için elverişli olan kontrolsüz havaalanları ise işbu yönetmeliğe dayanılarak çıkartılmış olan talimatla düzenlenmiştir. Kontrolsüz Havaalanlarının Yapımı Ve İşletiminde Uygulanacak Esas Ve Usullere İlişkin Talimat'a göre kontrolsüz havaalanları aydınlatma ve seyrüsefer kolaylıkları bulunmayan, pilotların aletsiz ve göreerek (VFR) iniş-kalkış yapabildikleri, tarifeli ve/veya tarifesiz (charter) yolcu ve/veya yük taşımacılığı dışında eğitim, sportif, turizm, havadan yangın söndürme, hava ambulans, hava taksi, vb. genel havacılık faaliyetleri kapsamında özel amaçlarla kullanılan havaalanını ifade eder. Kontrolsüz havaalanının kurulumu ile ilgili müracaatlarda da yine Genelkurmay Başkanlığı'nın görüşü alınır. İlgili talimata göre; yapım ve işletim izni başvurusuna ilişkin olarak Genel Müdürlük tarafından Genelkurmay Başkanlığı, ilgili Valilik ve Belediye Başkanlığı ile Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili kuruluşlarının görüşü alınır. Tüm görüşlerin olumlu olması durumunda başvuru sahibinin, Çevre ve Orman Bakanlığı'ndan alacağı "Çevresel Etkileri Önemsizdir" kararını da Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne sunması gereklidir.

Bunu müteakip de Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce yerinde denetleme yapılır. Kontrolsüz havaalanı işletim izni en fazla 1 yıl süre için verilir ve bu süre sonunda Kontrolsüz Havaalanı işletmecisi



her yıl Genel Müdürlüğe başvurarak temdit işlemi yaptırmak zorundadır.

Hava parkları ile ilgili olarak ise düzenleme hava parklarının niteliklerinin tanziminden ibarettir ve hava parklarının kurulum prosedürünü ihtiva etmemektedir. Çok Hafif Araçları İşletme Yönetmeliği'ne göre hava parkları; havaalanı niteliğinde olmayıp, sathları kaplamak zorunluluğu olmayan en küçük boyutu 150x100 m. en az pist uzunluk ve genişliği, kullanılacak hava araçlarının azami kalkış ağırlığındaki kalkış rule mesafesinin üç katı uzunluk ve 15 m. genişlikte olan, kalkış-iniş yönündeki azami engelleri, İniş-kalkış istikametinde 500 m. mesafede 5 dereceden daha fazla tırmanışı gerektirmeyecek eğim ve engelde olan, pist kenar engelleri, kalkılacak şeridin sağ ve solunda 40'ar metrelik me-

safede 20 dereceden daha fazla tırmanmayı gerektirmeyecek eğim ve engelde olan, en yakın bina mesafesi pist merkezine 500 m. olan, en yakın iskan alanı pist merkezine 600m olan, performansı uygun hava araçlarının iniş-kalkışlarında kullanabilecek, uçuş izni alınmış sahalardır. Hava parklarının havaalanı vasfını haiz olmadıklarının sarıh bir şekilde belirtilmiş olmalarına binaen kurulum prosedürlerinin detaylı bir şekilde düzenlenmesi gerekmektedir.

Sportif havacılığın teşvikine yönelik olarak söz konusu faaliyetlerin gerçekleştirilebileceği alanların çoğaltılması, yasal düzenlemelerle bunların güvence altına alınması ve toplumda havacılık ile ilgili bilincin yerleştirilmesi muhakkak ki havacılığımızın gelişimine önemli katkıda bulunacaktır.

Av. Nazlı CAN



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

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

KALP-DAMAR HASTALIKLARI GÖRÜNTÜLEMİ

Bilindiği gibi pilotların yıllık rutin kardiyolojik takipleri yapılmaktadır. Ancak bunların hiçbirisi direkt koroner arterleri görüntülemeye yönelik değildir. Multislice BT ile gerçekleştirilen Kardiyak BT inceleme koroner arterleri değerlendirmek için hızlı ve güvenli bir yöntemdir.



Teknolojideki son gelişmeler artık kalp gibi hareketli bir organın ve kalp damar sisteminin radyolojik olarak görüntülenmesine olanak tanıyor.

Bilgisayar analiz sistemlerinin gelişmesiyle ortaya çıkan “Çok Kesitli Bilgisayarlı Tomografi” (ÇKB) klinik uygulamalarda özellikle kalp-damar sistemi hastalıkları değerlendirilmesinde çığır açan bir gelişme olarak kabul ediliyor. Çok kesitli bilgisayarlı tomografi ile kalp gibi olmazsa olmaz derecede önemli bir organ bile 10-15 sn. gibi tek nefes tutma süresinde girişime gerek kalmadan değerlendirilmek mümkün olmaktadır.

Kalp damarlarının görüntülenmesi radyoloji açısından en önemli konuların başında geliyor. Kalp hareketli bir organ olduğu için başarı ile görüntülemek her zaman mümkün olmuyor. Ancak günümüzde geliştirilen hızlı bilgisayarlı tomografi cihazları sayesinde kalp gibi hareketli bir organ çok kısa sürede, yüksek görüntü kalitesi ve her planda görüntü alabilme kapasitesi ile taranabiliyor.

KALSİYUM SKORLAMA İLE ERKEN TANI

Koroner kalp hastalığı, kalbin besleyici damarlarında (koroner damarlarda) kalsiyum birikimine bağlı daralma sonucu ateroskleroz yani damar sertliği ile başlıyor. Bu nedenle gerekli önlemlerin alınması ya da gerekli tedavinin yapılması amacıyla ateroskleroz oluşumunu daha başlangıç aşamasında göstermek önem taşımaktadır. Çok Kesitli Bilgisayarlı Tomografi ile koroner kalp hastalığı riskini belirlemek amacıyla genel tarama olarak “kalsiyum skorlama” yapı-



lıyor. Kısa bir sürede art arda alınan görüntülerde kalpteki üç ana damarın kalsiyum birikimleri ayrı ayrı ölçülerek toplam koroner damar kalsiyum seviyesi belirlenir. Koroner kalp hastalığı açısından aynı cins ve yaş grubu ile karşılaştırıldığında düşük, orta ve yüksek düzeyde olmak üzere risk derecelendirilmesi yapılır. Böylece sağlıklı kişilerde klinik semptomlar ortaya çıkmadan ya da başka laboratuvar testlerle ortaya konulmadan önce koroner kalp hastalığı riski bu yolla belirlenebilir.

KİMLERE GEREKLİ?

Koroner kalp hastalığı genel taraması olan kalsiyum skorlama özellikle erkek hastalarda, kalp hastalığı ile ilgili aile hikâyesi olanlarda, kan lipid ve kolesterol seviyesi yüksek olanlarda, yüksek tansiyon, şeker hastalığı, tütün kullanımı, şişmanlık gibi koroner kalp hastalığı riski taşıyan kişilerde gerekli önlemlerin alınması ve gerekirse ileri tetkiklerin yapılması amacıyla büyük önem taşıyor.

Ayrıca koroner kalp hastalığı tedavisi altındaki kişilerin ve daha önceden belirlenmiş yüksek risk grubunda olan hastaların periyodik olarak takibi ve kontrolü de bu

kısa ve zahmetsiz yöntemle yapılabilmektedir.

Asemptomatik evrede koroner arter hastalığını saptayabilmek amacıyla büyük çaba sarf etmektedirler. Özellikle pilotlar, beyin cerrahları ve kalp damar cerrahları gibi büyük sorumluluk gerektiren meslek gruplarında semptomlar ortaya çıkmadan koroner arter hastalığının tespit edilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bilindiği gibi pilotların yıllık rutin kardiyolojik takipleri yapılmaktadır. Ancak bunların hiçbirisi direkt koroner arterleri görüntülemeye yönelik değildir. Multislice BT ile gerçekleştirilen Kardiyak BT inceleme koroner arterleri değerlendirmek için hızlı ve güvenli bir yöntemdir. İnvazif kateterizasyon kendine ait riskler içermektedir. Ama Multislice BT ile gerçekleştirilen Kardiyak BT incelemede sadece ön koldan kontrast madde verilerek işlem gerçekleştirilmekte ve koroner arterlerdeki patolojiler çok büyük oranda saptanabilmektedir. Yurt dışında özellikle Almanya’da Alman Hava Kuvvetleri Multislice BT ile Kardiyak görüntülemeyi rutin olarak uygulamaya koymuştur. Bu yöntemle pilotlar için kalp krizi oluşmadan önce engellenmesi sağlanabilmektedir.

TÜRKİYE'NİN EN BÜYÜK ÖZEL HAVAYOLU ŞİRKETİ



TÜRK havacılık sektöründe her zaman ilklere imza atma misyonunu ilke edinen Onur Air, 28 uçaklık filosu ve 6.019 koltuk kapasitesi ile Türkiye'nin en büyük özel havayolu şirketidir. 1992 yılından bu yana üstün hizmet kalitesini ön planda tutarak havacılık sektöründe güvenle hizmet veren Onur Air, 2003 yılından itibaren de uluslararası uçuşlarının yanına tarifeli iç hat uçuşları eklemiştir.

Türkiye'nin en büyük özel havayolu şirketi olan Onur Air günümüzde dış hatlarda 15 ülkede 72 noktaya, iç hatlarda ise 13 noktaya sefer düzenlemektedir. 2008 yılında iç hatlarda 2 milyon, dış hatlarda ise 2 milyon 7 bin olmak üzere toplamda 4,7 milyon yolcu taşıyan Onur Air 2009 yılında ise iç hatlarda 2 milyon, dış hatlarda ise 2,75 milyon yolcu taşımayı

hedeflemektedir.

Türkiye'de EN9110:2005 Kalite ve Standardizasyon Belgesi'ne sahip ilk ve tek havayolu kuruluşu olan Onur Air; uçuş güvenliği, zamanında operasyon ve uygun fiyatlı uçuş politikasıyla yolcularına daima değer katarak sürekli büyümektedir.

TARİHÇE

Onur Havayolları Taşımacılık A.Ş., 14 Nisan 1992'de kurulmuş ve ilk uçuşunu 14 Mayıs 1992 tarihinde A-320 tipi uçakla Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Ercan Havalimanı'na gerçekleştirmiştir. Takip eden zaman

içinde, Temmuz 1992'de ikinci uçağını, Aralık 1992'de üçüncü uçağını ve Nisan 1993'te dördüncü uçağını filosuna dahil etmiştir.

Turizm sektörünün önde gelen şirketlerinden Ten Tour ile 1994 tarihinde yapılan işbirliği sonucu yolcu kapasitesini artıran Onur Air, bu artışı karşılamak amacıyla Nisan 1995 tarihinde A-320 tipi beşinci ve altıncı uçağını, Temmuz 1995 tarihinde ise yedinci uçağını filosuna dahil etmiştir. Aynı yıl içinde 2 adet A-320 tipi uçağı sub-charter olarak filosuna dahil eden Onur Air, 1995 tarihinde 9 uçak ve 1.566 koltuk kapasitesine ulaşmış ve kurulduğunda 150 olan personel sayısını 512'ye çıkarmıştır.

Onur Air'in 1996 yılında tamamen Ten Tour'a katılmasıyla daha fazla yolcu kapasitesine sahip üç adet A-321 tipi uçak filoya dahil



edilmiştir. Aynı yıl içinde iki adet A-300 tipi uçağın da filoya eklenmesiyle, Onur Air'in koltuk sayısı 2.192'ye, personel sayısı ise 725'e çıkmıştır.

Büyümesine 1997 yılında da devam eden Onur Air, Amerikan Mc Donnell Douglas firmasından fabrika teslim beş adet MD-88 tipi ve bir adet A-300 tipi uçağı sub-charter olarak filosuna dahil etmiştir. 1997 sezonu başında 16 uçak ve 3.503 koltuk kapasitesine ulaşan Onur Air, bu dönemde 912 personelle Türk ekonomisi ve iş dünyası açısından önemli bir konuma gelmiştir.

Genç bir firma olmasına rağmen 1997 yılında diğer havayollarına A-320 serisi uçaklarda hizmet ve teknik danışmanlık verecek uzmanlığa erişen Onur Air, 1998 yılı başında Türkiye ve dünyadaki ekonomik ve sosyal problemlerin artışı sonucu diğer firmalar gibi küçülmek zorunda kalmıştır. Yaşanan bu durgunluk sonucunda Onur Air'in filosundaki uçak sayısı 1998 tarihinde 13'e, 1999 tarihinde ise 9'a inmiştir.

Onur Air, krizden lider bir firma olarak çıkma hedefiyle, ekip kiralama yöntemi ile uçuş personelinin yabancı ülke şirketlerinde çalıştırılması yolunu izlemiş, hac döneminin başlamasıyla da bu dönemi minimum zarar ile geçirerek 2000 yılında yeniden büyümeye başlamıştır. Aldığı önlemler sayesinde Türkiye'nin yine en büyük özel havayolu şirketi olarak yoluna devam eden Onur Air, 2000 yılında filosuna eklediği 2 adet A-300 tipi uçakla, uçak sayısını 11'e, koltuk kapasitesini ise 2.560'a çıkarmıştır. 2001 Kasım ayında bir adet A-300 tipi uçağı filosuna dahil eden Onur Air, 12 uçak ve 2.883 koltuk kapasitesine ulaşmıştır.



İstikrarlı bir şekilde büyümeye devam eden Onur Air, filosundaki uçak sayısını 2002 yılında 14'e, takip eden yıllarda ise sırasıyla; 20, 24 ve 28'e çıkartmıştır. 2006 yılında 31 adet uçakla 7.012 koltuk kapasitesine ulaşan Onur Air'in filosundaki uçak sayısı 2007 yılında 29, 2008 yılında ise 25 olmuştur. Onur Air günümüzde 28 uçaktan oluşan filosuyla hizmet vermektedir.

SAYILARLA ONUR AIR

Kuruluş Tarihi	: 1992
Uçak Sayısı	: 28
Koltuk Kapasitesi	: 6019
Personel Sayısı	: 1420
Uçak Tipleri	:
	6 adet A300-600, 9 adet A321,
	4 adet A320, 5 adet MD-88,
	4 adet MD-83
Taşıdığı Yolcu Sayısı:	62 milyon
Uçulan Destinasyon Sayısı:	15 ülke 72 nokta (Dış Hatlar)
	13 nokta (İç Hatlar)



Kaptan Pilot Ziya UÇKUN UÇUŞA GİTTİ...



BİR ailenin bu acıya dayanma gücü bu cümlede herhalde. Yirmi yaşında başlayan mavi elbise ve uçuculuk aşkı, 42 sene sonunda, yedi sene üç ay önce değişmiş olan yönerge ile emeklilikle sonlandı.

Ve aslında sonuncu uçuşuna 3 ekim 2009 sabahında gitti Erol Tunçel Kaptan. Sonsuzluğa uçuşturdu bu seferki... Bu seferin dönüşü olmayacaktı.

Kendisiyle bir aile ortamında tanıştığım 1980 yılından 1986 yılına kadar Erol Abi'ydi. Ta ki 1986 yılında kardeşliğin yerini damatlığın aldığı zamana kadar. Bu akrabalık ilişkisi başladığında biz havacıların bildiği o güzel rekabetle karşı karşıyaydık. O nakliyeciyi, ben ise jetçiydim. Bu nedenle Ankara Etimesgut ve Kayseri Erkilet hava üssünde beraber görev yapmadık. Bu nedenle buralarda beraber görev yaptığı arkadaşlarından onun ayrıcalığını, meslek sevgisi sonsuzluğunu, disiplini eksiksiz uygulamasını ve kendinden sonrakilere bıraktığı eserlerin güzelliklerini duydum ancak. Aynı mesleki ve insani değerler Türk Hava Yollarında görev yaptığı süre zarfında da geçerliymiş. Ne yazık ki ben bu dönemlerinde beraber görev yapma şansına sahip olamadım.

Fakat bunlara örnek olacak bir olayıma şahit oldum. Türk Hava Yollarının ilk Amerika uçuşunu yapacaktı. Ben ve ailem senelik iznim dolayısı ile İstanbul'daydık.

Çalışma odasında tüm hava haritalarını açıp rotayı inceledi, yedek meydanları, meydan alçalmasını, taxi yollarını, usullerin hepsini çıkardı. Ben o zaman senelerdir uçup, kaptan tecrübesine sahip bir kişinin bunlara neden gerek duyduğunu düşünmüştüm. Fakat hepimizin bildiği gibi en doğrusunu yapıyordu. Dört sene yaptığı baş pilotluk görevi boyunca kendisini ziyarete gittiğim zamanlarda hep makam odasının kapısı açıktı. Hiç gizlim yok ve ben mesai arkadaşlarımla burada görev yapıyorum derdi. Herkese, her olaya yetişmeye, onların sıkıntılarına, dertlerine belki de kendine gelebilecek zararları hiçe sayarak bir çözüm bulmaya çalıştı.

Kişisel olarak havada olan havada kalırı savunurken, mesleki kurallar her zaman öncelikliydi. Yaşamı ve mesleğinde sevgi, onur, gurur ve paylaşım kesin vazgeçilmezleriydi.

Ben damadı olarak onun yanında star up kleransı isteyecek kadar şanslı olamadım. Ama biliyorum ki onunla çalışmış, uçmuş meslek arkadaşları her zaman her yerde onun bu özelliklerini anlatıp mutlu olacaklardır. Onlar cenazesini omuzlarına aldıklarında, elbiselerine sinmiş olan kokpit kokusuyla onu uğurladılar.

İyi uçuşlar Erol Tunçel kaptan. Yolun açık, toprağın bol olsun.

KPT. BURHAN GÖNGÖR'ÜN ARDINDAN...

1943 yılında Adana'da doğdu. Çocukluğu Adana'da geçti. En büyük rüyası ve aşkı uçmaktı. İşte bu yüzden Türk hava kurumu onun havacılığa ilk başladığı yerdir.

Eskişehir İnönü tesislerinde ilk önce paraşüt daha sonrada planör kurslarına katılıp başarı ile bitirdi . Liseden mezuniyetinin ardından Türk Hava Kuvvetlerine katılmak için O zamanlar İzmir'de olan Hava Harp Okulu imtihanlarına girip Harbiyeli oldu. 1965'te mezun olduktan sonra ilk görev yeri Diyarbakır'dı. Burada F-84 uçakları ile uçtu. Daha sonra tayini İzmir'e çıkınca uzun zaman hizmet vereceği T - 33 uçaklarında uçtu. (Dokuz sene boyunca Jet eğitimde yüzlerce Jet pilotu yetiştirdi .)

Daha sonra askeri müşavir olarak bir seneliğine Pakistan'ın Karaçi şehrinde El Mansur Hava üssünde uçuş öğretmenliği yaptı. Pakistan dönüşünde kendi tabiriyle gençlik rüyası gerçekleşti ve çok sevdiği F-4 E Phantomlarda uçmak üzere Malatya Erhaç Hava Üssüne tayini çıktı. Burada 172. Filoda görev aldı.

Binbaşı rütbesinde iken uçuş brövesine ikinci köprüyü aldı. (Komutan pilot brövesine layık görüldü.)

1983 senesinde tayini İstanbul'daki Hava Harp Okuluna çıktı. Burada 1985 senesine kadar görev yaptı. (T-41 uçakları ile öğrencileri eğitmeye devam etti.) 1985 senesinin ocak ayında Binbaşı rütbesinde istifa edip Türk Hava Yollarına geçti . Burada sırasıyla F-28 Fokker, DC-9, Boeing 727, Airbus A-310, Airbus A-340 uçaklarında görev aldı.

Türk Hava Yollarından emekli olmasının ardından ailesi ile tatil beldesi olan Antalya'ya taşındı. Fakat uçuş sevgisine yenilip Önce Onur Airde Airbus A-320 ve türevlerinde bir süre uçup daha sonra da Sky Airde Boeing 737/400 ve 800 modelleri ile uçtu.

23 Eylül 2009 tarihinde yakalandığı akciğer kanserinden dolayı Antalya'da vefat etti. Merhum Kaptan Burhan Güngör evli ve iki çocuk babasıydı.



Kaptan Pilot Yusuf KELEŞ EN HAVALI KARACIYDI

Yusuf Keleş, 25 mart 1951 Erzurum doğumlu. Aslen Ordu Perşembeliydi. Ankara'da Yıldırım Beyazıt lisesinden mezun oldu. ODTÜ Uluslararası İlişkiler bölümünü kazandı. ODTÜ'de öğrenci iken Kara Harp Okulu'na geçti, 1970 yılında mezun oldu. İlk görev yeri Zonguldak'ın Ereğli ilçesi oldu.

Daha sonra Kilis'te bir müddet kaymakamlık görevi yaptı. Yolu onu Foça Komando Okulu'na düşürdü, 1971'de kara komando brövesini aldı. Kara Kuvvetleri Havaçılık Okuluna gönderildi, 1975'te bröve almaya



hak kazandı. 1986'da evlendi. Sonra Diyarbakır'a tayin edildi, 5 yıl boyunca jandarma filo komutanlığı yaptı. Diyarbakır'dan sonra en son görev yeri Ankara oldu.

Yusuf Keleş askeri hayatı boyunca sevilen ve sayılan bir kişiydi. Birçok operasyon ve göreve katıldı ve bir çok takdir belgesi kazandı. Ankara'da Kıdemli Binbaşı rütbesindeyken emekli olmaya karar verdi.

Emekliliğin ardından Sancak Air'de uçuş görevine başladı. 1993 yılında İstanbul Havayollarına yolcu uçağı pilotu olarak geçti. İki yıl sonra THY'de görev aldı. 28.09.2009 tarihinde vefat etti.

Merhuma Allah'tan rahmet, yakınlarına sabır ve başsağlığı diliyoruz.

TALPA GÜNDEMİ

06 Kasım 2009 tarihinde Uçuş Emniyet Psikolojik Destek Grubu toplantısının TALPA merkez binasında saat 10.00'da gerçekleştirilmesi planlanmıştır.

25-26 Kasım 2009 tarihinde Budapeşte'de gerçekleştirilecek olan, ECA konferansına TALPA Başkanı Kaptan Pilot Ali Ziya YILMAZ ve IFALPA Komite Başkanı Kaptan Pilot Murat ÖZDEN'in katılımları planlanmıştır.

Kasım - Aralık ayında doğan üyelerimiz. Nice yıllara...



ADI-SOYADI	D. TARİHİ	ADI-SOYADI	D. TARİHİ	ADI-SOYADI	D. TARİHİ
A. Muzaffer Bayraktar	10.11.1954	Günay Sur	04.12.1973	Muzaffer Özacar	10.12.1949
Abdullah Aksoy	18.12.1966	Gürkan Gülağz	27.11.1961	Münir Kırath	17.11.1963
Ahmet Buğra Çelik	27.12.1971	H. Vecdi Işık	16.12.1953	Necati Dülger	01.11.1957
Ahmet Burak Okucu	01.12.1977	Hakan Akcan	05.11.1964	Nedim Baykara	18.12.1963
Ahmet Murat Samuncu	30.12.1965	Hakan Ceylan	04.11.1964	Nevzat Mutlu	03.11.1964
Ali Peker	19.11.1972	Hakan Ortaç	04.11.1960	Nuri Sağsen	03.12.1952
Alp Aydın Temel	23.11.1958	Hakan Özdemir	27.12.1960	Oğuz Güngör	08.12.1957
Alper Özdemirci	21.11.1966	Halil Vardar	01.12.1958	Osman Gazi Baykal	10.11.1955
Amir Atasoy	23.11.1974	Hamit IRMAK	06.11.1961	Osman MuRat Topal	30.11.1971
Arslan Özkan	10.11.1961	Hasan Hasret Çakmak	15.11.1956	Osman Sefik Tas	20.12.1948
Asaf Ahmet Bora	29.12.1952	Hayri Kırtoğlu	30.12.1952	Özgür Kaya	18.10.1974
Aytunç Akman	17.12.1968	Hüdaverdi Ataşoğlu	01.12.1973	Pertev Arıkan	16.11.1951
Bahadır Altan	27.11.1957	Hüseyin Baylav	12.11.1965	Recep Demirkaya	10.11.1965
Bahadır Yolcu	21.11.1967	Hüseyin Yavuz	02.12.1965	Sabri Duman	16.12.1959
Barış Varlık	12.12.1971	İ. Zahir Sert	01.11.1956	Sadık Kakıcı	19.12.1966
Barış Yatağan	19.11.1976	İbrahim Başar	20.12.1953	Sadık Necmi Eren	23.11.1952
Bedrettin Ayık	24.12.1946	İbrahim Engindeniz	10.12.1950	Salih Ceyhan Yenibay	27.11.1949
Behat Cansever	27.11.1958	İbrahim Gürcan Dirancı	10.11.1958	Salih Saath	22.10.1960
Bülent Akkuş	28.12.1964	İlker Akkara	15.11.1973	Savaş Kubat	19.11.1958
Bülent Boralı	30.11.1967	İskender Arancı	12.11.1948	Seçim Seçkin Koçak	19.12.1966
Cemal B. Paçin	01.11.1946	Kemal Bola	07.11.1966	Selahaddin Koçer	30.11.1954
Cemil Çelik	31.12.1964	Kemal Nuri Beden	07.11.1954	Selim Demirhan	21.11.1975
Cengiz Yaman	05.11.1969	Kemali Bülent Edalı	22.12.1961	Semih Oktay	03.11.1949
Cihan Arıkan	20.11.1978	Kerem Soygüder	15.11.1969	Sevket Günay	10.11.1951
Cumhur Geçer	01.11.1961	Levent Aksu	11.11.1961	Seyhun Yamanel	16.12.1959
Diğer Özcan	02.12.1978	M Ertuğrul Çelen	09.11.1949	Sinan Bilgin	22.11.1972
Doğan Gün	23.11.1977	M. İnanç Ersoy	10.11.1973	Sinan Erdem	31.12.1967
Emel Arman Karakaş	24.11.1972	M. Sabir Yardımcı	05.11.1950	Sönmez Budak	25.12.1953
Engin Aybars Edis	13.12.1981	Mehmet Afşin Vahapoğlu	25.12.1981	Serkan Akın	20.11.1973
Erdinç Göktürk	29.12.1971	Mehmet Gerçek	06.12.1957	Süleyman Can Erşen	19.11.1965
Erhan Çakmak	28.11.1969	Melih Gölçük	26.11.1977	Taner Gökbul	17.11.1954
Erkan Elmas	10.12.1975	Melih Ocağışen	18.11.1962	Taner Tokgöz	27.11.1974
Ersin Emrah Gargun	29.11.1971	Murat Cengiz	08.11.1972	Utkan Gürsel	22.11.1972
Ersun Uysal	02.11.1964	Murat Erçalışkan	13.11.1974	Utku Hamza Aras	17.11.1978
Ertuğrul Bozokluoğlu	29.11.1961	Murat Gülkanat	16.11.1970	Yakup Erten	25.11.1972
Eşref Yılmaz	25.11.1954	Murat Serhat Avcu	04.11.1968	Yaşar Atalar	25.11.1953
Ethem Aydın Canbul	19.12.1954	Murat Varol	06.12.1973	A. Ebru Sezginer	18.11.1975
Fatih Yurduseven	02.11.1972	Murat Yardımcı	15.12.1977	Acar Samioğlu	04.12.1979
Fazl Münir Birler	24.12.1958	Mustafa Akman	17.12.1960	Ahmet Aköz	11.12.1959
Fehmi Karaeminoğulları	07.12.1976	Mustafa Doyuk	29.11.1963	Ahmet Kıpçak	27.11.1961
Ferruh Ünlütürk	16.12.1954	Mustafa Hakan	25.12.1977	Ahmet Sabri Öz	30.11.1962
Fikret Temeleci	15.12.1947	Mustafa Hesapçioğlu	01.12.1956	Akın Çotuk	09.11.1965
Gökhan Mercan	09.11.1969	Mustafa Naci Akbaş	22.12.1960	Alparslan Kavasoglu	23.12.1963
Güçlü Ülgenalp	23.11.1974	Mustafa Şener Yalmanoğlu	28.12.1957	Behçet Özkarakaya	20.11.1959

Kasım - Aralık ayında doğan üyelerimiz. Nice yıllara...

ADI-SOYADI	D. TARİHİ	ADI-SOYADI	D. TARİHİ	ADI-SOYADI	D. TARİHİ
Can Yılmaz	06.12.1978	Muhittin Yıldızbaş	23.11.1968	Cengiz Akgüç	07.12.1966
Canip Fatih Dağdağan	16.11.1975	Mustafa Adil Besen	15.11.1967	Erol Kural	05.11.1940
Dilek Karabağlı	25.12.1967	Mustafa Türkeş	05.12.1978	Göksemin Sünger	17.11.1937
Emin Süren	07.12.1966	Oğuz Yeten	10.11.1970	Güngör Perçinel	15.11.1939
Emrullah İnik	18.12.1984	Osman Yılmaz	26.12.1961	Halit Doğanekin	27.11.1944
Engin Raşit Yenidoğan	11.11.1964	R.Alper Veyisoğlu	10.12.1981	Hasan Nebil Akman	08.11.1943
Erol Murathan	05.11.1967	R.Okan Üreksoy	10.12.1981	Hidayet Gürer	01.11.1932
Erol Şen	13.12.1964	Serkan Özdemir	30.12.1971	Hüseyin Bildirici	27.12.1938
Ertuğrul Sevimli	11.11.1980	Serkan Turhan	30.12.1975	Hüseyin Cihat Özyetiş	27.12.1943
Esat Kansav Katı	04.11.1979	Sinem Ulusoy	20.11.1968	Hüseyin Leblebici	25.11.1941
Faiz Fikret Onan	07.11.1948	Şenol Sekban	01.12.1962	İsmet Öztürk	01.11.1944
Harun Kot	10.12.1968	Şevket Günay	10.11.1951	İsmet Yeşil	25.11.1937
Hasan Yaşa	20.12.1971	Tamer Gürel	27.11.1973	Kayhan Kayan	01.12.1940
İbrahim Karadere	10.11.1966	Vasfi Bora Keçeci	01.11.1978	Mehmet Okandan	20.11.1930
İlhami Serhan Soysan	23.11.1968	Yusuf Evren Emili	13.11.1962	Mehmet Özen	22.12.1955
İlker Şanverdi	06.11.1974	Adnan Çağlayan	30.11.1938	Miray Kesici	28.11.1957
İlker Şehirlioğlu	01.11.1970	Ahmet Yavuzer	05.11.1944	Orhan Durgut	01.11.1934
İsmail İşleker	15.11.1964	Akagündüz Çokgez	14.12.1936	Osman Akagündüz	25.11.1949
İsmet Temel	29.12.1973	Ali Gürel	08.11.1931	Osman Ciddi	27.12.1934
Kaan Aydoğdu	24.12.1978	Ataullah Özarda	09.11.1935	Sedat Oyman	03.11.1933
Kemal Utku Birişmen	03.11.1977	Barlas Akıdül	04.12.1940	Tahsin Afşin Mücen	14.12.1944
Koray Afşin	13.11.1968	Bedrettin Kürkçü	10.12.1944	Yaşar İnaç	27.11.1948
Kubilay Şenbaş	02.12.1968	Cafer Bostan	29.11.1931	Zeki Uçak	01.12.1936
Mehmet Gökhan Seyhan	08.11.1961	Cemal Acar	07.12.1945	Ziya Turdağ	10.12.1938

Kasım - Aralık ayında evlilik yıl dönümü olan üyelerimiz. Mutluluk dolu yıllar...



ADI-SOYADI	EVLİLİK YILDÖNÜMÜ	ADI-SOYADI	EVLİLİK YILDÖNÜMÜ	ADI-SOYADI	EVLİLİK YILDÖNÜMÜ
ALİ CENAP YÜZER	24.12.2001	Levent Bilir	11.11.1987	Turan Usta	25.12.1981
Ali Nazmi Ayhan	14.12.1977	Macit Özalp	05.12.1960	Türker Kaçan	04.11.2000
Atilla Kaya	25.11.1993	Mehmet Aktulga	23.11.1985	Üzeyir Atasoy	24.11.1982
Ayhan Gümüştü	19.11.1991	Mehmet Yançatarol	09.11.1980	Vecihat Gebeşoğlu	28.12.1974
Aykut Alpa	26.11.1988	Muammer Akdeniz	02.11.1997	Vedat Alpay	05.12.1987
Aziz Adalı	11.10.1997	Mustafa Dönmez	01.11.1985	Vedat Çandır	12.12.1980
Aziz Uyanık	26.11.1976	Mustafa Fırat	17.12.1974	Zeki Seyhan Aslan	01.11.1987
Bedrettin Ayık	24.12.1968	Mustafa Yüksel	11.12.1987	Bekir Sebati Mıstıkoğlu	05.11.1988
Ersun Uysal	27.11.1988	Necat Başaran	21.12.1974	Emin Süren	20.11.2004
Eyüp Turşucu	28.11.1976	Oğuz Acar	10.11.1993	Erdoğan Şan	01.11.1975
Fehmi Berberoğlu	17.11.1982	Osman Baklan	14.12.1975	Mehmet Akdemir	04.12.1989
Fuat Yıldırım	13.11.1985	Ömer Korkmaz	15.11.1991	Mehmet Nuri Önder	23.12.1994
Gökhan Büyük	05.11.2004	Ömür Uçan	05.12.1997	Murat Seyhan	21.11.1976
Gökhan Özyarın	08.11.1986	Serdar Faruk Söyler	03.12.1977	Mustafa Fırat	17.12.1974
İnayet Yiğit	10.12.1976	Serhat Merc Yengün	05.12.1998	Osman Şahin	21.11.1992
Kemal Bola	27.12.1992	Sezai Vural	13.11.1986	Sinem Ulusoy	01.11.1991
Kemal İnce	14.11.1976	Sinan Işıldar	01.11.1986	Şemseddin Ayan	31.12.1991
Levent Aksu	03.12.1982	Sinan Yüksel	03.11.1991	Teoman Toy	07.11.1986

Kaliteli Eğitimde Geleceğinizin Garantisi



TALPA üyeleri ve yakınlarına
özel **%20** indirimlerden yararlanın.



TOEFL ÜDS - KPDS PROFICIENCY TOEIC IELTS

Sınavlarına **İLM**'de hazırlanıp
başarınızı **GARANTİLEYİN**

27
YILLIK
TECRÜBE

Tüm Şubelerimizle
TOEFL-IBT
Yetkili Sınav Merkeziziz.
TOEFL SINAV MERKEZİN'de
Eğitim Alarak Başarıya Ulaşabilirsiniz.

2.DİLDE
%50
İNDİRİM

Sizlere özel programlarla daha rahat ve zevkli bir eğitim fırsatı bulacaksınız...

KİŞİYE ÖZEL ESNEK DERS SAATLERİNDE, sertifikalı deneyimli türk ve ingiliz öğretmenlerimizle genel iş İngilizcesi, özel amaçlı İngilizce programları (TOEFL, PROFICIENCY, IELTS, FCE, ÜDS-KPDS sınavlarında %98 başarıyla en çok öğrenci yetiştiren kurum) İLM öğrencilerine bilgisayar donanımlı sınıflarda multimedya sistemleriyle ders yapıp seviyelerine uygun Gramer, Konuşma, Telaffuz ve İş İngilizcesi derslerinden **ÜCRETSİZ** yararlanabilirler.

İNGİLİZCE
İSPANYOLCA
ALMANCA
RUSÇA

İTALYANCA
FRANSIZCA
PORTEKİZCE
ÇİNCE

İNGİLTERE, ABD, KANADA
ALMANYA, AVUSTURALYA
VE MALTA'DA

Work & Travel
Work & Study
(FIYTO, IAPA garantisıyla) **Au Pair**
Dil Okulu - Üniversite

Yaz Okulu
Yurt Dışında Çalışma
Kariyer Geliştirme

www.ilm.com.tr



İSTANBUL LİSAN MERKEZİ
TOEFL TEST CENTER

ETS AUTHORIZED
TOEFL iBT CENTER

Grup Kayıtlarına **Özel Fiyatlar**

2 Kur Alana 1 Kur Ücretsiz

4 Kur Alana 4 Hafta Londra'da Ücretsiz Dil Eğitimi

Bakırköy

0212 571 82 84 - 94
bakirkoy@ilm.com.tr

Beşiktaş

0212 227 64 47
besiktas@ilm.com.tr

Mecidiyeköy

0212 217 46 20 - 57
mecidiyekoy@ilm.com.tr

Kadıköy 1

0216 349 19 99 - 50
kadi koy1@ilm.com.tr

Kadıköy 2

0216 550 17 13 - 15
kadi koy2@ilm.com.tr

Çorlu

0292 654 39 77
ilmcorlu@ilm.com.tr

YAŞANAN EKONOMİK KRİZİN HAVACILIK PAZARINA ETKİSİ



Leyla Adiller

HAVACILIK alanında faaliyetlerini sürdürme gayreti içerisinde olan havayolu işletmeleri için ekonomik kriz dönemi, son derece güçlü dinamiklerin yaşandığı bir dönemdir. Krizin fırsata dönüştürülmesi ulaşılmaz bir nokta iken, çoğu havayolu işletmesi söz konusu kriz döneminin en az zararları kapama yollarını aramaktadır.

Bilindiği gibi 2008 yılı, olağanüstü zorlayıcı bir yıldır. Havayolu işletmeleri ilk olarak yakıt fiyatlarında görülmemiş artış ile daha sonra dünya ticaretinin yıkılmasından meydana gelen gelirlerdeki hızlı düşüş ile ve 1930'lardan beri en derin ekonomik durgunluk olarak görülen bu dönemin başlaması ile darbe aldı. Havayolu işletmeleri düşen talep karşısında olağanüstü bir hızla kapasitelerini yenilerek tepki verdi. 2008 yılında ham petrol fiyatı tarihi yüksekliğe ulaştı ve bu rakam varil başına 97 dolardı. Şubat ayında ortaya çıkan tahminlere

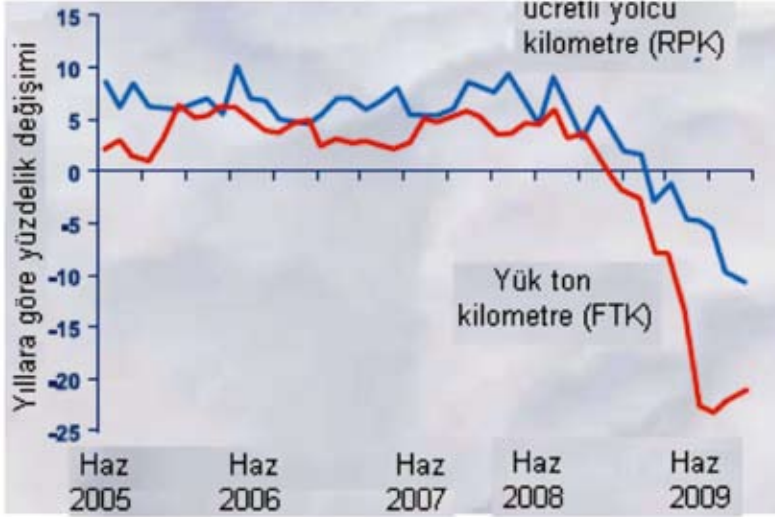
göre havayolu işletmelerin gelirlerine gerçek anlamda zarar verildi. Bu olay, yakıt fiyatlarını yüzde 50 yükseltti, varil başına fiyat 147 dolar oldu. Yakıt fiyatlarındaki artış doğal olarak jet yakıt fiyatlarının artmasına sebep oldu, bu artış yaklaşık olarak yüzde 60 civarındaydı, yılın başında varil başına 114 dolardan başlayan fiyat, tepe noktasına ulaştı ve söz konusu fiyat varil başına 180 dolar oldu.

2007 yılında havayolu işletmelerinin faaliyet giderlerindeki yakıt fiyatları yüzde 28 oranındaydı, bu rakam 2008 yılının ortalarında yüzde 40 oranına yükseldi. Bazı havayolu işletmeleri için ise bu oran yüzde 50 idi. 2007 yılındaki kar marjları, sektörün 2008 yılında net

zararı sürdürmesine neden olan yüzde 3,9 oranına ulaşmıştır. 2008 yılının sonunda jet yakıt fiyatları 60 dolara düştü. Birçok havayolu işletmesi yakıt fiyatlarındaki artıştan korkarak yakıt anlaşmaları (hedging) yaptı fakat bu anlaşmalar birçok havayolu işletmesinin petrol fiyatlarındaki düşüş yüzünden 2008 yılının 4. çeyreği boyunca kendi yakıtları ve yerleri için daha fazla ücret ödemek zorunda bıraktı. Örneğin, 2008 yılının 4. çeyreğinde Asian Havayollarının sadece kendisi yakıt anlaşmalarında 5 milyar dolar zarar kaydetti. Bu denli büyük zararlar, nakit akışını etkiledi. Bu durum, havayolu işletmelerinin finansal performanslarının 2008 yılında belediklerinin de ötesinde kötü geçmesine sebep oldu.



Şekil 1: Jet yakıt ve ham petrol fiyatları / Kaynak: IATA



Şekil 2: Uluslararası ölçekte ücretli yolcu kilometre ve yük ton kilometre oranları
Kaynak: IATA

2008 yılının beklenenden büyük zarara götüren bir diğer neden havacılık pazarındaki trafiğin düşüşüdür. Söz konusu düşüş, gelirlere önemli düşüşe sebep olmuştur.

Ekonomik faaliyetlerin ve uluslararası ticaretin bir göstergesi olan hava kargo hacmi 2008 yılının 2. çeyreğinde küçülmeye başladı. Hava kargo hacmi, Aralık ayı itibarıyla ise yılın erken seviyelerine göre yüzde 22 oranında bir çökme yaşandı. Söz konusu düşüşün derecesi, sektörden elde edilen deneyimlerden farklıydı ve 2008 yılının sonunda üretimde ve

ticari mallarda benzersiz küresel alandaki düşüşü yansıtmaktaydı. Ekonomik faaliyetlerdeki yüzde 15-30 oranındaki düşüş geçmiş 40 yıldaki tüm ekonomik durgunluk dönemlerini küçük gösterdi ve bunu 1930'lu yıllardan beri en kötü düşüş olarak yansıttı.

Diğer yandan, 2008 yılının ilk çeyreğinde, uluslararası pazarda ücretli yolcu kilometre (RPK - Revenue Passenger Kilometers) IATA üyeleri tarafından ortalama yüzde 5'ten daha fazla bir orana yükseltildi. Eylül ayında yolcu seyahati

olumsuz yönde aşama kaydetti ve Eylül ayı itibarıyla uluslararası RPK yüzde 4.6'ya düştü.

Ekonomideki olumsuz hava havayolu işletmelerinin gelirlerini düşürmüştü, maliyetlerde artışın yaşanmasına sebep olmuştur. Bilindiği gibi iş amaçlı seyahat, ekonomideki sorunlara karşı yüksek oranda hassastır ve hızlı düşüş kaydeder. İş amaçlı seyahat için alınan bilet sayıları ve diğer seyahatler 2008 yılının ortalarına gelindiğinde olumsuz seyir izlemiştir. Bununla birlikte ekonomi sınıfı biletlerinde de düşüş gözlenmiştir.

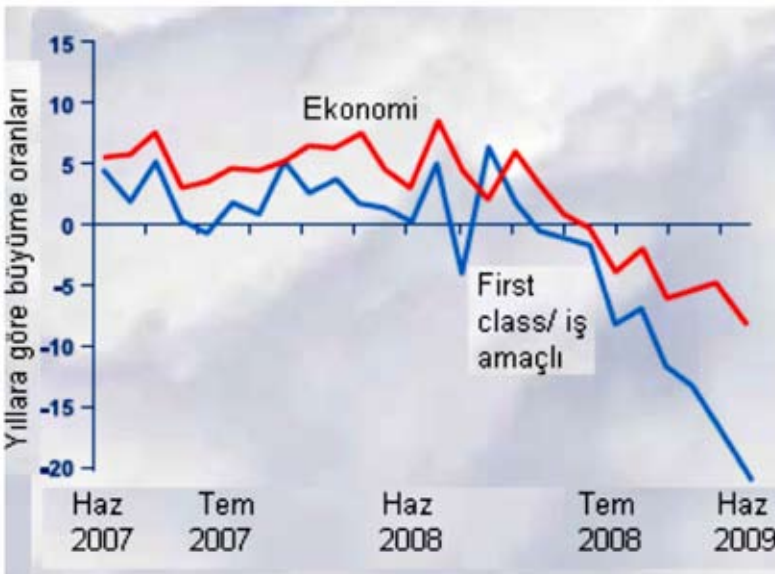
Ekonomik krizin tüm yansıması havacılık sektöründeki talep düşüklüğü ile gelirlerdeki düşüş ve giderlerdeki artış ile açıklanabilmektedir. Birçok havayolu işletmesi geçmiş yıllarda bugünün görünümünü göremedikleri için faaliyetlerini durdurmuştur. Ekonomik krizin geçmesi ne kadar zaman alacağı bilinmezken, hangi havayolu işletmesinin ne kadar süre ile faaliyetlerini sürdürebileceği de belli değildir.

Yararlanılan Kaynaklar: IATA 2009 annual report.

Leyla ADİLLER

1986 yılında Kosova'da doğan Leyla Adiller, ilköğretimi Gilan'da, lise öğrenimini de Kosova'nın başkenti Priştine'de bulunan Sami Fraşeri lisesinde tamamlamıştır. Anadolu Üniversitesi, Sivil Havacılık Yüksekokulu Sivil Hava Ulaştırma İşletmeciliği bölümünden mezun olan Adiller, şu anda Marmara Üniversitesinde yüksek lisans eğitimi almaktadır. Havayolu Yönetimi, Havaalanı Yönetimi, Rekabet Stratejileri, Risk Yönetimi gibi alanlara ilgi duyan Adiller, çeşitli seminer, konferans ve panellere katılmaktadır. Stajını Anadolu Havaalanı AIS biriminde tamamlayan Adiller, bir süreliğine Amerika'nın Maine eyaletinde

de çalışmıştır. Araştırmayı seven Adiller'in çeşitli dergilerde yayınları ve Havacılık Sempozyumunda sunulan bildirisi bulunmaktadır.



Şekil 3: Bilet çeşitlerine göre yolcu trafiği büyüklüğü / Kaynak: IATA

BİLİNMEYEN YERDEKİ SABAH...

SABAH olmak üzereydi... Dünyanın bu köşesini aydınlatmak için yine hazırdu güneş. Yeryüzü ise karanlığa doymuş, ışık istiyordu. Tabiat ve canlılar bekledikleri zamanın geldiğini anladılar yine önlerini görebilmek için.

Ve sabah oldu...

Bilinmeyen bir yerdeki küçük kulübeye ışıkları süzüldü güneşin, hissettirmeden; tıpkı giderken olduğu gibi. Bir gece önce akşam olurken böyle olmamış mıydı, sessiz sedasız akşam gelmemiş miydi, kimse çağırmadan. Ve şimdi gidiyordu kimse kovalamadan. Önce gerideki orman aydınlandı. Bir deniz dalgası gibi görüldü karanlıklarla boğuşurken. Ve bir zafer kazandı güneşin sayesinde. Küçük kulübe de nasibini aldı tüm dünya gibi ilk ışıklardan, ne bir eksik, ne bir fazla. Eski, yıpranmış kaplama tahtaları aydınlanırken, kaskandılar çatlak camları daha parlak oldukları için. Kırık kiremitler hiç görmedi güneşin ışıklarını, kardan üstü örtülü. Ve ısrarcı güneş içeri girdi sonunda. Küçük kulübenin içi aydınlanmaya başladı yavaş yavaş. Kendinden emindi ışıklar, acele etmeden her köşeye ulaştılar. Kulübeyi terk etti akşam, ama yenik olarak değil, geri geleceği anı beklemeye başladı; sabırla, konuşmadan...

Yaşlı avcı uyandıığında, küçük kulübenin içi aydınlanmıştı. Yavaşça gerindi, tek odalı kulübesine göz gezdirdi. Sadık dost



Ali İsmet Öztürk
Akrobasi Pilotu
ali@acromach.com

Küçük kulübesinin kapısında dışarıya bakarken, tanrının yarattığı bu güzellikleri içti bir daha. Ve şöyle dedi: Sana şükürler olsun ki hayattayım, sana şükürler olsun ki görüyorum ve sana şükürler olsun ki yalnız değilim...

Bir dere başına gitmişti, gözlerinden yaşlar akıyordu bilmeden. Af diledi ormandan yaptıkları için. Tuzlu gözyaşları derenin suyuna karıştı, binlerce damla içinde diğerleri gibi aktı serin sularda...

köpek uyanıktı, yattığı yerden gözlerini dikmiş ona bakıyordu. Yaşlı avcının ilk hareketi ile fırladı köpek, onun yanına gitti kuyruğunu sallayarak. Gülen gözleri gördü avcı her sabah olduğu gibi. “Günaydın” diyorlardı sevgiyle, hem de durmaksızın... Dost köpek ile sarmaş dolaş oldular. Ayrılıkları bir gece bile değildi. Yaşlı avcı yüzünü yıkadı tastaki suyla. Ateşi canlandırdı. Bir fincan çay yaptı kendine. Kuru ekmeği ısıttı ateşte. Keçilerin cömertçe sunduğu süttten içti. Sonra ılık ekmeğin üstündeki yağın eriyişine baktı.

Kahvaltı bittiğinde yeni gün başladı dünyanın o tarafında. Yaşlı avcı kulübenin gıcırdayan kapısını açtı bir gün önce kapattığı gibi. Kar kulübenin kapısına dayanmıştı; gücünü ispat edercesine bir kısmı kulübenin var olan tek odasına yuvarlandılar ve suya dönüştüler. Kapının ardındaki dünya dağlarla ve ormanlarla kaplıydı. İçinde barındırdığı binlerce hayvanın yuvası orman, canlanmıştı yeni günle birlikte. Çok yükseklerde uçan kartalın sesi geldi avcının kulağına. Baktı, ama göremedi... Daha alçakta uçan doğan ise o kadar iddialı değildi, belki de pas atıyordu bu sabah. Orman, uykusundan uyanıyordu. Subaşıma giden ceylanlar, hırçın yamaçlarda geceyi geçiren kırmızı gözlü kurtlar, bütün gece bağırıktan yorgun çakallar, suda uyanmaya çalışan porsuk, sansar ve diğerleri yardımcıydı ormanın uyanışına...

Avcı, gençliğinde yıllarca or-



manda dolaşmıştı avlanmak için. Ormanı tanımadan, bilmeden tüketmişti onun nimetlerini. Sonra bir gün farkına vardı ormanın ve canlıların sessiz sitemini. Kulakları uğuldamıştı bunu duyunca. Bir dere başına gitmişti, gözlerinden yaşlar akıyordu bilmeden. Af diledi ormandan yaptıkları için. Tuzlu gözyaşları derenin suyuna karıştı, binlerce damla içinde diğerleri gibi aktı serin sulara... Avcı yüzünü yıkadığında hayat buldu derenin suyuyla. Öldürdüğü ormanın suyu ona hayat verdi, kendine geldiğinde bir daha öldürmek için avlanmayacağına söz verdi tanrının huzurunda.

Avcı yaşlandı, o günü ve verdiği sözü hiç unutmadı... Küçük kulübesinin kapısında dışarıya bakarken, tanrının yarattığı bu güzellikleri içti bir daha. Ve şöyle dedi:

Sana şükürler olsun ki hayattayım, sana şükürler olsun ki görüyorum ve sana şükürler ol-

sun ki yalnız değilim... Dost köpek söylenenleri anladı mı bilmez... ama kuyruğunu salladı. Eski kulübenin kapısı kapandı.

Ali İsmet ÖZTÜRK

23 Mayıs 1964'te İstanbul'da dünyaya geldi. Saint Benoit Fransız Erkek lisesinden sonra, İşletme konusunda üniversitede eğitim aldı. Yurt dışında Aircraft System & Maintenance ve test pilotluğu konularında eğitim gördü. Uçuşa 1984'de başladı. 1988'de akrobasi ile tanıştı. 1989'da Mach Aviation Ltd. Şirketi'ni kurdu. 1992'de 5 adet helikopter ile hava fotoğrafçılığı ve hava film çekimi konularında ülkemizin en kapsamlı havacılık kuruluşu haline geldi, branşında birçok ödül aldı. 2000 yılında profesyonel akrobasi pilotu oldu. Akrobasi uçuş faaliyetlerini, ACROMACH adı altında yürüttü. 2004 yılında yurt dışında yoğun uçuş faaliyetlerine başladı, Avrupa'da düzenlenen birçok Airshow'da aranan isim haline geldi. 180'den fazla Airshow organizasyonuna katıldı. 2005 yılında İngiliz Sivil Havacılık otoritesi tarafından kendisine en üst kategoride "Display Authorisation" (gösteri yetkisi) sertifikası verildi. Avrupa'daki birçok airshow organizasyonunda "Best Solo Display" seçildi. Türkiye'de havacılık dalında bir çok 'ilk'e imza atan Ali İsmet Öztürk, Ticari Helikopter ve Uçak Pilot lisanslarına, çok motorlu helikopter ve uçak uçuş sertifikasına, uçuş öğretmeni ve alet uçuşu sertifikalarına sahip ilk ve tek sivil Türk Havacısı. Öztürk, aynı zamanda Uçak ve Helikopter bakım teknisyeni lisansına sahip.



Kpt. Plt. Nuri Sakarya

Değerli okurlarımız,

ÖNCEKİ sayılarımızda yakın geçmişte meydana bu gelen uçak kazası hakkında olabildiğince öz bilgi vermeye çalışacağımızı belirtmiştik.

Bu sayımızda çok detaylı teknik inceleme ve test sonuçlarını elimine ettikten sonra kazanın nasıl meydana geldiğinin anlaşılmasını sağlayacak bilgilerin raporun aslındaki ifadeleri ile yazımızda yer almasını sağlamaya çalıştım. Bu şekilde bir kaza raporunun yazım ve ifade edilmiş şekli ve dili hakkında bir çeviri tekniği kullanmadan inceleme görevini emekleri ile sonuçlandıranların emeklerine saygı olarak ilgili kısımlarından aslındaki şekli ile alıntılar yaparak yer vermeye çalıştım.

Bu kazayı inceleyen komisyonun başkanlığını yapmış bulunan Kaptan Akrivos D.Tsolakis'i değişik toplantı ve atelye çalışmalarında tanımış olmanın ve bu kazayı incelerken nelerle karşılaştığını, deneyim ve duygularını dinleme şansı ve ayrıcalığını taşımaktayım.

AMSTERDAM'da meydana gelen uçak kazası haberini aldıktan sonra beni hemen telefonla arayıp tüm ekibi ile tam destek vermeye hazır olduğunu ifade etmiştir. Uçuş Emniyetine, insan yaşamına saygı duyanların, kaza incelerken inceleme görevini yapanların neler hissettiklerini ve birbirini çok iyi anlayan kişiler olarak sınır tanımadan yardıma hazır olduğunu ispatlayan değerli meslektaşına saygılarımı burada ifade etmek isterim.

HELLENIC REPUBLIC MINISTRY OF TRANSPORT & COMMUNICATIONS AIR ACCIDENT INCIDENT INVESTIGATION & AVIATION SAFETY BOARD (AAIASB) 11/2006



ACCIDENT INVESTIGATION REPORT 11 / 2006

Accident of the a/c 5B-DBY of Helios Airways, Flight HCY522 on August 14, 2005, in the area of Grammatiko, Attikis, 33 km Northwest Of Athens International Airport

The accident investigation was carried out by the Accident Investigation and Aviation Safety Board in accordance with:

- ANNEX 13
- Hellenic Republic Law 2912/2001
- E.U. Directive 94/56

The sole objective of the investigation is the prevention of similar accidents in the future.

The Accident Investigation and Aviation Safety Board

Chairman

Captain Akrivos D. Tsolakis

DECLARATION

The AAIASB certifies authenticity of the factual information included in this report and stresses that all the pictures included are genuine and no intervention has been performed on them.

Note:

- The following Report is based on data from the accident site, the readout of the flight recorders, the testimonies and documents gathered, and the examination of parts and systems of the aircraft.

- All aircraft parts that were tested were accompanied and all tests were conducted in the presence of representatives of the Investigation Team and authorized representatives of the parties involved.

- The present report includes findings at which the AAIASB arrived regarding the conditions and causes of the accident. According to Annex 13 of ICAO and Law 2912/01 of the Hellenic Republic, the investigation of this accident does not aim to attribute blame. The only goal of the accident investigation is to extract lessons that may prevent similar accidents in the future.



• This report is published in the Hellenic and the English languages.

OPERATOR :
HELIOS AIRWAYS
OWNER :
DEUTSCHE STRUCTURED
FINANCE & LEASING GMBH
& CO
MANUFACTURER :
BOEING CO
AIRCRAFT TYPE :
B 737 - 31S
NATIONALITY :
CYPRUS
REGISTRATION :
5B-DBY
PLACE OF ACCIDENT :
Hilly terrain in the vicinity of
Grammatiko village,
approximately 33 km north-
west of Athens International
Airport
38° 13.894' N, 23° 58.214' E
DATE AND TIME :
14 AUGUST 2005 -09:03:32 h

Notes: 1. All times in the report are Coordinated Universal Time (UTC) (Local time in Hellas was

UTC + 3 h)

2. Correlation of the times used in the radar and radio communication recordings, and the FDR and CVR showed differences of less than 12 seconds. The FDR time was used as the master time in this report.

SYNOPSIS

On 14 August 2005, a Boeing 737-300 aircraft, registration number 5B-DBY, operated by Helios Airways, departed Larnaca, Cyprus at 06:07 h for Prague, Czech Republic, via Athens, Hellas. The aircraft was cleared to climb to FL340 and to proceed direct to RDS VOR. As the aircraft climbed through 16 000 ft, the Captain contacted the company Operations Centre and reported a Take-off Configuration Warning and an Equipment Cooling system problem. Several communications between the Captain and the Operations Centre took place in the next eight minutes concerning the above problems and ended as the aircraft climbed through 28 900 ft. There-

after, there was no response to radio calls to the aircraft. During the climb, at an aircraft altitude of 18 200 ft, the passenger oxygen masks deployed in the cabin. The aircraft leveled off at FL340 and continued on its programmed route.

At 07:21 h, the aircraft flew over the KEA VOR, then over the Athens International Airport, and subsequently entered the KEA VOR holding pattern at 07:38 h. At 08:24 h, during the sixth holding pattern, the Boeing 737 was intercepted by two F-16 aircraft of the Hellenic Air Force. One of the F-16 pilots observed the aircraft at close range and reported at 08:32 h that the Captain's seat was vacant, the First Officer's seat was occupied by someone who was slumped over the controls, the passenger oxygen masks were seen dangling and three motionless passengers were seen seated wearing oxygen masks in the cabin. No external damage or fire was noted and the aircraft was not responding to radio calls. At 08:49 h, he reported a person not wearing an oxygen mask entering the cockpit and occupying the Captain's seat. The F-16 pilot tried to attract his attention without success. At 08:50 h, the left engine flamed out due to fuel depletion and the aircraft started descending. At 08:54 h, two MAYDAY messages were recorded on the CVR.

At 09:00 h, the right engine also flamed out at an altitude of approximately 7 100 ft. The aircraft continued descending rapidly and impacted hilly terrain at 09:03 h in the vicinity of Grammatiko village, Hellas, approximately 33 km northwest of the Athens International Airport. The 115 passengers and 6 crew members on board were fatally injured. The aircraft was dest-

royed.

The Air Accident Investigation and Aviation Safety Board (AAIASB) of the Hellenic Ministry of Transport & Communications investigated the accident following ICAO practices and determined that the accident resulted from direct and latent causes.

The direct causes were:

- Non-recognition that the cabin pressurization mode selector was in the MAN (manual) position during the performance of the Preflight procedure, the Before Start checklist and the After Takeoff checklist.
- Non-identification of the warnings and the reasons for the activation of the warnings (Cabin Altitude Warning Horn, Passenger Oxygen Masks Deployment indica-

tion, Master Caution).

- Incapacitation of the flight crew due to hypoxia, resulting in the continuation of the flight via the flight management computer and the autopilot, depletion of the fuel and engine flameout, and the impact of the aircraft with the ground.

The latent causes were:

- Operator's deficiencies in the organization, quality management, and safety culture.
- Regulatory Authority's diachronic inadequate execution of its safety oversight responsibilities.
- Inadequate application of Crew Resource Management principles.
- Ineffectiveness of measures taken by the manufacturer in res-

ponse to previous pressurization incidents in the particular type of aircraft.

The AAIASB further concluded that the following factors could have contributed to the accident: omission of returning the cabin pressurization mode selector to the AUTO position after non-scheduled maintenance on the aircraft; lack of cabin crew procedures (at an international level) to address events involving loss of pressurization and continuation of the climb despite passenger oxygen masks deployment; and ineffectiveness of international aviation authorities to enforce implementation of actions plans resulting from deficiencies documented in audits.

In the months following the ac-





cident, the AAIASB made seven interim safety recommendations: five recommendations to the National Transportation Safety Board and to the manufacturer, four of which already resulted in the implementation of corrective actions, one recommendation to the Cyprus Air Accident and Incident Investigation Board and the airlines based in Cyprus, for which corrective action

had already been taken, and one recommendation to the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA), which also resulted in the implementation of corrective action. In addition, the FAA in the United States issued an Airworthiness Directive (AD) which informed flight crews about upcoming, improved procedures for pre-flight setup of the cabin pressurization system,

as well as improved procedures for interpreting and responding to the Cabin Altitude Warning Horn and to the Takeoff or Landing Configuration Warning Horn.

The report also identifies a number of additional safety deficiencies pertaining to: maintenance procedures; pilot training, normal and emergency procedures; organizational issues of the Operator; orga-



nizational issues related to safety oversight of maintenance and flight operations by Cyprus DCA, EASA/JAA and ICAO; issues related to the aircraft manufacturer's documentation for maintenance and flight operations; and issues related to handling by the International Authorities of precursor incident information so as to implement preventive measures in a timely manner.

As a consequence of the above, in its Final Report the AAIASB promulgated an additional eleven safety recommendations, addressed to the Republic of Cyprus, EASA, JAA and ICAO.

In accordance with ICAO Annex 13, paragraph 6.3, copies of the Draft Final Report were sent on 18 May 2006 to the States that participated in the investigation, inviting their comments. The comments sent to the AAIASB by the relevant Authorities in Cyprus, the United Kingdom and the United States were taken into account in the Final Report.

The State of Cyprus requested that their comments be appended to the Final Report

1. FACTUAL INFORMATION

History of Flight

On 13 August 2005, on the flight prior to the accident, the Helios Airways (the Operator) Boeing 737-300 aircraft, Cyprus registration 5B-DBY, departed London-Heathrow, United Kingdom for Larnaca, Cyprus at 21:00 h. The aircraft landed at Larnaca at 01:25 h on 14 August 2005.

During the flight, the cabin crew noted a problem with the right aft service door. The cabin crew made an entry in the Aircraft Cabin Defect Log that "Aft service door (starboard) seal around door freezes & hard bangs are heard during flt [flight]". The write-up by the cabin crew was transferred to the Aircraft Technical Log by the flight crew as "Aft service door requires full inspection."

Immediately after the arrival of the aircraft in Larnaca, the authorized company Ground Engineer (number one) went to the Boeing

737 aircraft for the required inspections. He

performed a visual inspection of the aft service door and he carried out a cabin pressurization leak check. In response to the write-up in the Aircraft Technical Log, the Ground Engineer documented his actions as follows:

"Door and local area inspected. NIL defects. Pressure run carried out to max diff. Safety valve operates at 8.25 Δpsi. No leaks or abnormal noises (IAW MM 21 – 32 – 21 – 725 – 001)".

The aircraft was released for the next flight at 03:15 h on 14 August 2005.

The aircraft was scheduled for flight HCY522, departing Larnaca at 06:00 h on 14 August 2005, via Athens, Greece to Prague, Czech Republic. The crew arrived at the company Operations Centre in Larnaca before 05:00 h and held a briefing for the flight.

The aircraft took off from Larnaca airport at 06:07:13 h. At 06:11:21 h, the flight crew contacted Nicosia Area Control Centre (ACC) at reporting point LOSOS, climbing through flight level (FL) 100 for FL200. At 06:11:35 h, Nicosia ACC identified the flight and asked for the requested final cruising level. The Captain requested cruising level 340. At 06:11:45 h, flight HCY522 was cleared to climb to FL340 and to proceed direct to the RDS (Rodos) VOR. The Captain acknowledged the clearance. This was the last recorded communication between the flight crew and Nicosia ACC.

At 06:12 h, Nicosia ACC called the Planner Controller in Athinaï ACC with data on flight HCY522: FL340 and 06:37 h estimated time at reporting point EVENO betwe-



en the Athinai and Nicosia FIRs. The Planner Controller verified the data, which had been received earlier, as an “estimated message” via Aeronautical Fixed Telecommunication Network (AFTN).

According to the Flight Data Recorder (FDR), at 06:12:38 h and at an aircraft altitude of 12 040 ft and climbing, the cabin altitude warning horn sounded. At 06:14:11 h, at an aircraft altitude of 15 966 ft, the Captain contacted the company Operations Centre on the company radio frequency, 131.2 MHz. According to the Operator’s Dispatcher, the Captain reported “Take-off configuration warning on” and “Cooling equipment normal and alternate off line.” The Dispatcher requested an on-duty company Ground Engineer to communicate

with the Captain.

According to a written statement by the Ground Engineer (number one), written immediately after the accident at the Technical Manager’s instruction, the Captain reported that “the ventilation cooling fan lights were off.” Due to the lack of clarity in the message, the Ground Engineer asked him to repeat. Then, the Captain replied “where are the cooling fan circuit breakers?” The Ground Engineer replied “behind the Captain’s seat.”

According to another statement given by the Ground Engineer to the Cyprus Police on 19 August 2005, the Captain reported “both my equipment cooling lights are off.” The Ground Engineer replied “this is normal” and asked the

Captain to confirm the problem “because it did not make sense, as the lights are normally off when the system is serviceable” [i.e. operating properly]. The Captain replied “they are not switched off.” Since the message from the Captain did not make any sense to the Ground Engineer and “given the close proximity of the pressure control panel and the fact that he [the Ground Engineer] had used the pressure panel prior to the flight and the pressure panel has four lights”, the Ground Engineer asked the Captain to “confirm that the pressurization panel was selected to AUTO.” The Captain replied “where are my equipment cooling circuit breakers?” The Ground Engineer replied “behind the Captain’s seat”.

During the communication bet-



ween the flight crew and the company Operations Centre, the passenger oxygen masks deployed in the cabin as they were designed to do when the cabin altitude exceeded 14 000 ft. It was determined that the passenger oxygen masks deployed at 06:14 h at an aircraft altitude of approximately 18 000 ft (extrapolation of the data from the NVM in the cabin pressure controller).

According to the FDR, the microphone keying (communication between the Captain and the Ground Engineer) ended at 06:20:21 h as flight HCY522 was passing through 28 900 ft. Shortly afterwards, the Operator's Dispatcher called the flight crew again but there was no response.

At 06:23:32 h, the aircraft leve-

led off at FL340.

At 06:29 h, the Operator's Dispatcher called Nicosia ACC and asked the Air Traffic Controller to contact flight HCY522.

From 06:30:40 to 06:34:44 h, Nicosia ACC called flight HCY522 without receiving any response. At 06:35:10 h, Nicosia ACC tried to make contact with the flight via another aircraft without any response. At 06:35:49 h, Nicosia ACC called the flight requesting it to "Squawk STAND-BY."

At 06:36:00 h, one minute before flight HCY522 entered the Athinaï FIR, the color of its radar track and the corresponding label on the radar display in the Athinaï ACC, changed automatically from green to salmon color. The color of the target and the label then changed

to blue when the Athinaï Controller "clicked" on the radar target, which meant that he was aware of the incoming flight and that automatic coupling of track and Flight Plan had occurred.

At 06:36:12 h, Nicosia ACC contacted the Planner Controller at Athinaï ACC with the information that flight HCY522 was "over point EVENO [entry point for the Athinaï FIR] and does not answer, if he calls you, let us know." At 06:37:27 h, the flight entered the Athinaï FIR, about 10 NM south of point EVENO without calling Athinaï ACC. The flight continued at FL340 towards Athens according to its Flight Plan route direct to RDS VOR, then via UL995 – RIPLE – VARIX – KEA VOR.

A further radio call was made by

Nicosia ACC at 06:39:30 h on the emergency frequency

(121.5 MHz) but there was no response from flight HCY522. At 06:40:15 h, Nicosia ACC called the Planner Controller in Athinai ACC asking “Did Helios call you?” The latter answered “not yet.”

At 07:12:05 h, the Athinai ACC Radar Controller called flight HCY522 in order to issue a descent clearance. There was no response from HCY522. Further attempts to call the flight were made on the emergency frequency and by other aircraft. At 07:12:32 h, the Planner Controller in Athinai ACC called Athinai Approach Control (APP) and informed them that he had no radio contact with flight HCY522. Between 07:12:38 h and 07:12:50 h, the Athinai ACC Radar Controller called flight HCY522 three times on the frequency in use (124.475 MHz).

At 07:12:48 h, flight HCY522 passed reporting point RIPLI towards point VARIX.

Between 07:13:04 h and 07:14:36 h, the Athinai ACC Radar Controller called flight HCY522 eleven times on the frequency in use. Between 07:12:52 h and 07:49:18 h, he called on the emergency frequency (121.5 MHz) five times for radio check, three times to “Squawk IDENT” and one time asking the flight to call the Athinai APP frequency. Another aircraft also called the flight on the frequency in use and on the emergency frequency.

At 07:15:19 h, the flight passed reporting point VARIX and then followed the VARIX 2C STAR to KEA VOR.

At 07:16 h, the Athinai ACC Radar Controller informed the Athinai ACC Supervisor about the ra-



dio communication failure (RCF) of flight HCY522. The Supervisor notified Athinai APP, Athens Tower and the Hellenic Air Force.

At 07:20:59 h, the flight passed the KEA VOR, and began what appeared to be a standard instrument approach procedure for landing at Athens International Airport, runway 03L, but remained at FL340. At 07:29 h, flight HCY522 flew over the Athens International Airport still at FL340 and following the missed approach procedure for runway 03L turned right towards the KEA VOR. At 07:37:39 h, flight HCY522 reached the KEA VOR and entered the published holding pattern.

At 07:53:50 h, Athinai ACC declared an ALERT phase to the Joint Rescue Coordination Center (JRCC).

At 08:23:51 h, during the sixth holding pattern, flight HCY522 was

intercepted by two F-16 fighter aircraft of the Hellenic Air Force. The F-16s made close visual contact with the flight in the holding pattern, at FL340. During the interception, the F16s communicated on the military radar frequency and with Athinai ACC. One of the F-16 pilots attempted to attract the attention of the flight crew using prescribed interception signals and radio calls on the emergency and Athinai ACC frequencies, without success. He maneuvered around the aircraft to acquire various views from the right and left sides of the cockpit and the fuselage in an effort to identify the reasons for the lack of radio communication. No external structural damage or fire/smoke was observed.

At 08:32 h, the F-16 pilot reported by radio that the Captain’s seat was vacant. The First Officer’s seat was occupied by someone who was



slumped over the controls. Two passengers on the left side of the aircraft, one wearing white clothing and the other red clothing, sat motionless in their seats and were wearing oxygen masks on their faces. Additional oxygen masks could be seen dangling from their overhead units. The passenger cabin was dark, but the shadow of the oxygen hoses and masks could be seen against the daylight shining through the windows on the other side of the passenger cabin. Another passenger was seen from the right side of the aircraft wearing white clothing, sat motionless and wore an oxygen mask.

At 08:34:00 h, Athinai ACC declared a DISTRESS phase to the JRCC.

At 08:48:31 h, two chimes were heard on the CVR and, at 08:48:51 h, another two chimes were heard followed after 20 seconds by a con-

tinuous chime which lasted 20 seconds. Some seconds later, a click sound similar to the cockpit door opening was recorded. Also, sounds similar to movement in the cockpit, seat adjustment, and oxygen

mask removal from its stowage box and oxygen flow during donning of the mask were recorded.

Approximately 08:49 h, during the tenth holding pattern, the F-16 pilot observed a person wearing a light blue shirt and dark vest, but not wearing an oxygen mask, enter the cockpit and sit down in the Captain's seat. He put on a set of headphones and appeared to place his hands on the panel directly in front of him.

According to the FDR, at 08:49:50 h, the left engine flamed out. At this time, the F-16 pilot observed what he assumed was fuel coming out of the left engine. The aircraft turned steeply to the left and headed in a northerly direction. The person in the Captain's seat did not respond to any of the attempts of the F-16 pilot to attract his attention. He appeared to be bending forward every now and then. Flight HCV522 began a descent on a northwesterly heading. The two F-16s followed at a distance due to the maneuvering by the Boeing 737.

When the F-16 pilot next came close to the Boeing 737, he saw the upper body of the person in the First Officer's seat lean backwards as if he was sitting up. It became evident that this person was not wearing an oxygen mask and remained motionless.

At 08:54:18 h, the following distress was recorded by the CVR "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY, Helios Airways Flight 522 Athens ... (unintelligible word)". A few

seconds later, another "MAYDAY, MAYDAY" with a very weak voice was recorded.

When the Boeing 737 was at about 7 000 ft, the person in the Captain's seat for the first time appeared to acknowledge the presence of the F-16s and he made a hand motion. The F-16 pilot responded with a hand signal for the person to follow him on down towards the airport. The person in the Captain's seat only pointed downwards but did not follow the F-16.

At 08:59:20 h, the heading of the Boeing 737 changed to a southwesterly direction. The aircraft continued to descend. At 08:59:47 h, according to the FDR, the right engine flamed out at an altitude of 7 084 ft.

The aircraft continued to descend rapidly and collided with rolling hilly terrain in the vicinity of Grammatiko village, approximately 33 km northwest of the Athens International Airport at 09:03:32 h. (See the next page for a map of the sequence of events).

Kpt. Plt. Nuri SAKARYA

Ulaştırma Bakanlığı Uçuş Emniyet Komisyon'unda TALPA temsilcisi görevini yapmaktadır. 2000 yılında ABD TSI'de Uçak Kazalarını İnceleme Kursunu, SCSİ tarafından NİSAN 2009 senesinde açılan Uçak Olay ve Kazalarını Önleme ve İnceleme Tekamül Kursunu bitirmiştir. IFALPA tarafından onaylanmış Accredited Accident Investigator belgesine sahiptir. Halen uçuş görevlerinin yanında uçak kazalarını inceleme görevini de yerine getirmektedir.

EQ = OLASILIKSIZI OLASI KILMAK

Biz duygularımızı yönetemiyorsak duygularımız bizi yönetir.

“Neden ben? Bütün bunlar neden benim başıma geliyor?” soruları yanlış sorulardır. Bulacağımız cevap bizi sorumluluktan kurtarsa da gücümüzü elimizden alır, bizi çaresiz kılar. Çünkü bizden kaynaklanmayan nedenleri değiştiremeyiz. Kendimizi çaresiz hissettiğimiz her durumda duygusal zekâmızı kullanmadığımızı hatırlayalım.



Psikolog Arzu Özdoğanlı

SIK sık enerjiniz düşüyor, zihinsel netliğiniz zayıflıyor, başkalarıyla olan ilişkilerinizde sorunlar yaşıyor musunuz?

Büyük bir olasılıkla hayatınızın herhangi bir alanında yolunda gitmeyen şeyler var.

Hayatınızda yolunda gitmeyen şeyler varsa kontrol edemediğimiz duygularımız var demektir. Biz duygularımızı yönetemiyorsak duygularımız bizi yönetir.

Duyguları yönetebilme becerisine duygusal zekâ (EQ) diyebiliriz. Bir başka deyişle; duygularımızı yönetebildiğimiz ölçüde duygusal zekâyâ sahip olduğumuzu söyleyebiliriz. Son yıllarda yapılan araştırmalar, IQ'nun hayattaki başarıya katkısının yüzde 10'dan fazla olmadığını göstermektedir. Yüksek IQ, başarının, prestijin veya mutlu bir yaşamın garantisi olmadığı halde, okullarımızda ve kültürümüzde akademik yetkinlik hala ön planda tutulmakta; günlük hayatımızda büyük önem taşıyan sosyal ve duygusal becerilerin geliştirilmesi ihmal edilmektedir.

Duygusal ve sosyal kapasitesi yüksek kişiler - yani, duygularını iyi bilen, onları kontrol edebilen, başkalarının duygularını anlayan ve bunları ustalıklı idare edebilenler - hayatlarının gerek özel gerekse mesleki alanlarında daha avantajlı bir konuma geçerler.

Duygusal ve sosyal becerileri gelişmiş insanlar hayatta daha mutlu ve üretken olurlar.

Duygularını kontrol edemeyen kişiler ise, net düşünme ve işlerine konsantre olabilme yeteneklerini engelleyen içsel bir mücadeleye girerler.

Howard Gardner 1980'lerin başlarında IQ yaklaşımını sorgulamaya başladı. “Frames of Mind” adlı kitabında yaşamdaki başarı açısından hayati derecede önem taşıyan yalnızca tek bir zeka türü olmadığını, ancak zeka türlerinin daha geniş bir yelpazede ele alınabileceğini öne sürüyordu. (Möller, 1999, s. 217).

Bu alandaki öncü isimlerden bir diğeri de Robert Sternberg'dir. Sternberg, yüksek IQ'nun akade-

mik başarı getirebileceğine fakat hayatın diğer alanlarında hedefe yönelik eylemlere yol açmayacağına inanmaktadır. Kendi standartları veya başkalarının standartları doğrultusunda başarıyı yakalamış insanlar sadece okullarda değer verilen hareketsiz zekaya güvenmekten çok birçok alanda beceri sahibi olmuş, bu becerileri geliştirmiş ve uygulamış kişilerdir. (Møller, 1999, s. 222).

ABD’de 1985 yılında bir doktora öğrencisi (Payne, Wayne Leon) A study of emotion: Developing Emotional Intelligence; Self-integration; Relating to fear, Pain and Desire (Theory, Structure of reality, Problem-solving, contraction / expansion, tuning in/coming out/letting go) başlığı taşıyan bir doktora tezi yazmıştır. Bu çalışma ilk olarak “Emotional Intelligence” kavramının akademik çevrelerde kullanılmasıydı.

1990 yılında Harvard Üniversitesi’nden psikolog Peter Salovey ve New Hampshire Üniversitesi’nden psikolog John Mayer “Emotional Intelligence” ile ilgili iki tane makale yayımladılar. Bu profesörler, insanların duygusal alandaki yetilerini bilimsel olarak ölçmeyi denemişlerdir. Bu hocaların bulguları, bazı insanların diğerlerinden, kendi duygularını tanımlamada, başkalarının duygularını tanımlamada ve duygusal konularda problem çözmede daha iyi olabileceğini ortaya koyuyordu. Geçtiğimiz on yılda bu profesörler, duygusal zekamızı ölçmeye yönelik iki değişik test geliştirdiler. Onların çalışmaları genellikle akademik çevre içinde kaldı.

Başarı için önemli görülen “empati, duyguları ifade etme ve anlama, mizacı kontrol etme, bağımsızlık, uyum sağlayabilme, beğenilme, kişiler arası sorunları çözme, sebat, sevecenlik, nezaket, saygı...” gibi duygusal nitelikleri belirtmek için kullanılan bu kavramın “şöhret” olması, ancak 1995’de psikoloji alanında doktora gazeteci-yazar Daniel Coleman’ın “Duygusal Zekâ” (Goleman, Daniel (1995). Emotional Intelligence: Why It Can Matter More Than IQ. New York: Bantam Books.) kitabını yayınlaması ile gerçekleşmiştir.

Meşhur olmadan önce Goleman, New-York Times gazetesine ve Popular Psychology dergi-



sine yazılar yazan bir gazeteciydi. 1994 ve 1995 senelerinde “Duygusal Okur-Yazarlık” üzerine bir kitap yazmayı planlıyordu. Bu kitap için okulları ziyaret ederek, duygusal okur-yazarlığı geliştirmek için hangi programları geliştirdiklerini öğreniyordu. Aynı zamanda da genel olarak duygular üzerine yoğun incelemeler yapıyordu. En çok da Mayer ve Salovey yazılarını okuyordu. Bir noktada Goleman kitabının ismini “Duygusal Zeka” olarak değiştirdi. Bu isimle daha popüler olacağını ve iyi satacağını düşünmüştü.

Böylece 1995’te “Duygusal Zeka” yayınlandı. Bu kitapla “Duygusal Zekâ” Time dergisinin kapağında boy göstermiş, okullardan şirketlere dek yönetim odalarında sohbet konusu yapılmış, ünü Beyaz Saray’a kadar uzanmıştır. ABD Başkanı Clinton, eşi Hillary tarafından kendisine armağan edilen bu kitap için “mükemmel bir kitap, çok ilginç, çok sevdim.” sözleriyle onun önemini ve değerini vurgulamıştır.

2. DUYGUSAL ZEKANIN TANIMLARI

2.1. 1980’lerin başında, İsraili Psikolog Dr. Reuven Bar-On, duygusal zeka kavramını geliştirmeye başlamış; “Bir kişinin çevresel baskılarla ve isteklerle başa çıkmak için başarılı olma yetisinde; duygusal kişisel ve sosyal yeteneklerinin bir bütünüdür.” şeklinde tanımlamıştır. (Møller, 1999, s. 218).

2.2. Peter Salovey ve John Mayer, 1990’da Duygusal Zekayı şöyle açıklamışlardır: “Bir kişinin kendi ya da başkalarının hislerini ve duygularını yansıtabilme, onları ayırt edebilme ve kişinin düşüncesi ve eyleminde bu bilginin kullanılmasıdır.” (Møller, 1999, s. 219).

2.3. Daniel Goleman, 1995 yılında yayınlanan “Duygusal Zeka” adlı kitabında “Duygusal zekayı kişinin kendi duygularını anlaması, başkalarının duygularına empati beslemesi, ve duygularını yaşamı zenginleştirecek biçimde düzenleyebilmesi yetisi” olarak tanımlıyor. (Goleman, 1996).

Goleman’a göre; beynin düşünen parçası, beynin duygusal parçasından ürüyor. Beynin



düşünen ve duygusal parçaları genelde yaptığımız her şeyde birlikte çalışıyor ve gerek iş yaşamında gerekse özel yaşamda başarılı ve mutlu olmak, insanların duygusal zeka becerilerine bağlıdır.

En çok, bilinmeyene karşı ver-

hip çıkmaktır. Bizi güçsüz kılan, duygularımızın başkaları ya da koşullar tarafından yaratıldığı düşüncesidir. Bu temelden yanlış bir düşüncedir.

Herhangi bir durumda üzülmeyi seçmiş olabiliriz. Bu durum-

gösterir.

Seçimlerimizin sorumluluğunu aldığımızda gücümüzü hissederiz.

Bizden kaynaklandığını bildiğimiz her şeyi değiştirebilme gücü de bizdedir.

Özetle; duygusal zeka, duygu-

Yönetemediğimiz her duygu, bizi yönetir. Hayatımızda beklemediğimiz ve istemediğimiz çalkantılar yaratır. Bizi baş edemeyeceğimizi düşündüğümüz sorunlarla yüz yüze getirir. Bu süreç uzarsa bizi depresyona kadar götürür

duğumuz tepkide ortaya çıkar duygusal zekâmız.

Bilinmeyen, bizde ya endişe yaratır ya da heyecan. Beklediğimiz şeye göre değişir hissettiklerimiz. Beklentimiz olumsuzsa, olumsuz düşüncelerin yaratacağı duygular da olumsuz olacaktır; olumluysa, duygularımız da olumlu olur. Ne var bunda, diyebilirsiniz. Buraya kadar pek bir şey yok aslında ama sonrası önemli...

Duygularımızın beklentilerimiz tarafından yaratıldığını unutup ve karşılaştığımız hoş olmayan şeylerin bizi üzdüğünü ya da hayal kırıklığına uğrattığını düşünmüyoruz. Bu bakış açısı içine düştüğümüz duygusal çukurdan çıkmamızı engelliyor.

Yönetemediğimiz her duygu, bizi yönetir. Hayatımızda beklemediğimiz ve istemediğimiz çalkantılar yaratır. Bizi baş edemeyeceğimizi düşündüğümüz sorunlarla yüz yüze getirir. Bu süreç uzarsa bizi depresyona kadar götürür.

İçine sürüklendiğimiz duygunun ya kölesi oluyoruz, ya efendisi.

Duygusal zekâmızı geliştirmek için atacağımız ilk adım, duygularımızın sorumluluğuna sa-

da üzüntümüzü dolu dolu yaşarız. Bu, bizim hayatımızı allak bullak etmez; bir süre sonra karşımıza çıkan yeni durumlara uygun düşüncelere ve duygulara yerini bırakır.

Ama eğer üzüntümüzü kendimizin seçtiğini düşünmüyorsak, bizi üzen kişilere ya da koşullara olan öfkemiz dinmek bilmez. Kendimizi haksızlığa uğramış olarak algılamak üzüntümüzü sürekli besler; üzüntümüz de beslenen her şey gibi canlılığını devam ettirir.

“Neden ben? Bütün bunlar neden benim başıma geliyor?” soruları yanlış sorulardır. Bulacağımız cevap bizi sorumluluktan kurtarsa da gücümüzü elimizden alır, bizi çaresiz kılar. Çünkü bizden kaynaklanmayan nedenleri değiştiremeyiz. Kendimizi çaresiz hissettiğimiz her durumda duygusal zekâmızı kullanmadığımızı hatırlayalım.

Duygusal zekâmızı devreye sokmanın yolu; “Bu durumu nasıl yarattım?” sorusundan geçer. Doğru yanıt için doğru soru gerekir.

“Bu durumu nasıl yarattım?” sorusu doğrudur çünkü bize bizim yanlışlarımızı, yanlış seçimlerimizi

larımızı kendimizin yarattığı bilinciyle kimseyi suçlamadan, mazeret üretmeden ve dışsal engelleri aşarak yaşamaktır. Yani olasılıksızı olası kılmaktır....

Psikolog Arzu ÖZDOĞANOĞLU ?

1974 yılında Almanya'nın Berlin kentinde doğan Arzu Özdoğan-
noğlu, 1996 yılında Ankara Üniversitesi DTCF Psikoloji ana bilim dalından mezun oldu.

1997-2000 yılları arasında Hava Kuvvetleri Komutanlığı 10. Tanker üs komutanlığın da (İncirlik), 2000-2002 yılları arasında 2. Taktik Kuvvet Komutanlığı 8.inci Ana Jet Üs Komutanlığında (Diyarbakır), 2002-2005 yılları arasında Hava Harp Okulu Komutanlığında Psikolojik Danışma ve Rehberlik merkezlerini kurmuş ve merkez başkanlığı yapmıştır.

Hava Harp Okulunda görevli olduğu dönemde pilot subay kişilik profili projesinde koordinatör olarak görev yapmıştır.

Hava Kuvvetleri Komutanlığında görevli olduğu dönemde Gülhane Askeri Tıp Akademisinden, NATO Humens Faktör gurubundan çeşitli eğitimler almıştır. 2005 yılında kurumundan istifa etmiş, THY dahil olmak üzere çeşitli firmalarda eğitimler vermiştir. Halen serbest çalışıyor.

O ÇILGIN TÜRK BİZİM BABAMIZ

Tarih 29 Ekim, serin bir havada, Kadıköy Vapur İskelesi'nden Söğütlüçeşme'ye doğru yürüyoruz. Rıhtımdan kulağımıza gelen marşlar ve coşkulu kalabalık, Cumhuriyet coşkusunu ilk günkü gibi içimize kadar çekmemize neden oluyor. Çok geçmeden Söğütlüçeşme Yavuztürk sokakta Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneği'nin kapısında buluyoruz kendimizi. Heyecanla içeriye girdiğimizde küçük ofisin iki büyük yüreği karşılıyor bizi. Bu sıcak 'Hoşgeldiniz'in sahipleri Vecihi Bey'in kızı Gönül Hürkuş Şarman ile derneğin kurucusu ve yönetim kurulu başkanı Bahadır Gürer. Ofis duvarları her biri belge niteliğinde olan gazete kopyaları ve çeşitli fotoğraflarla kaplanmış. Sıcak çaylarımızı yudumlarken, Cumhuriyeti, Cumhuriyet yapan kalın sayfalardan birini aralamak heyecanı ve merakıyla, röportajımızı başlatatıp, kocaman bir tarihin içine giriveriyoruz;



-Vecihi Bey'in hayatı çok derin. Hayranlığımızı gizleyemediğimiz, bazen de soru işaretleri ile geçen oldukça dolu bir serüven. Turgut Özakman'ın da deyimlerle bu Çılgın Türk'ün hayatını incelemeye başlayalım?

Bahadır Gürer: Kesinlikle haklısınız. Vecihi Bey'in kısa yaşam öyküsünü yazdık, 5 sayfa tuttu. Herkes uzun olduğunu düşündü. Kısaltmak için her oturduğumuzda 1 sayfa ilave yapıyoruz. O kadar dolu ki. Turgut Özakman'ın yazdığı çılgın Türkler'den biridir Vecihi Bey. Hayatının sonuna kadar çılgındır. Hep yeni ve önemli şeyler yapmıştır.

Gönül Hürkuş Şarman: Çılgın demek şu hikayeyi anlatmak isterim; Annemle İzmir'e gitmiştik. Trenle dönüyoruz. İnönü'nün oradan geçiyorduk. Yolculardan biri dedi ki : 'Burada bir deli Vecihi vardı.' Gülmeye başladık. 'Ne oldu?' dedi o yolcu. 'O deli Vecihi bizim babamız' dedik.

-Vecihi Bey'in 1912'de henüz 17 yaşında gönüllü olarak Balkan Savaşı'na katıldığını biliyoruz. Bir de 1916'da I. Dünya Savaşı'na katılması arada tayyare ile tanışması ve Kafkas Cephesi'ne gidişi ve esir düşmesi var. Bunlardan bahsedebilir miyiz biraz?

B.G. : Dünya Savaşı sırasında pilot olmak için başvuruyor, yaşı tutmadığı için makinist oluyor. Bağdat cephesine yollanıyor, orada yaralanıyor, oradan İstanbul'a geliyor. İstanbul'da tedavi oluyor, tedaviden sonra ilk işi yaşı da tuttuğu için pilot okuluna kayıt oluyor. Pilot olduktan sonra Kafkas cephesine gidiyor. Kafkas cephesine o dönemde Alman pilotlar gönderiliyor. Fakat Alman pilotlar iyi havalarda ve risksiz bölgelerde uçuyorlar. Bir gün Kafkas cep-



Anadolu'ya geçen tayyareciler; Şakir Hazım ve eşi, Tayyareci Hayrettin Bey, Vecihi Bey, Ser Makinist Eşref, Tayyareci Kazım, Tayyareci İhya Bey'ler

hesinde ordu komutanı keşif uçuşlarının neden yapılamadığını soruyor. Vecihi Bey diyor ki; 'Hiçbir problem yok. Uçuşlar yapılabilir, fakat yabancı pilotlar yapmak istemiyor.' Ondan sonra Vecihi Bey'e suikast girişiminde bulunuyorlar. Motorunun yakıt borusuna kağıt tukamışlar. Keşif uçuşu için kalktıktan, kısa süre sonra hemen iniş yapıyor. Kendisi makinist olduğu ve motoru da çok iyi tanıdığı için, motorun sesinden bir sorun olduğunu hemen anlıyor ve bakıyor ki yakıt borusunda kağıt tıkalı. Ve bu kağıtların Alman mecmuası sayfaları olduğu anlaşılıyor.

G.H.Ş. : Bu arada keşif uçuşları sırasında karşılaştığı Rus uçağını düşürüyor.

Kafkas cephesinde düşman uçağı düşüren ilk Türk pilot Vecihi Bey'dir. Daha sonra bir başka hava çarpışması sırasında Ruslar uçağını düşürüyorlar. Uçak düştüğünde yanında ki Bahattin Bey'i çıkartıyor uçaktan. Ciddi yaralar aldıkları halde, düşman eline geçmemesi için uçağı yakıyor. Uçağın düştüğü bölgeye Ruslar geliyorlar. Babam ismini söylemek istemiyor. Çünkü düşürdüğü Rus uçağı sebebiyle babamın uçağını düşürene ödül vaat etmişler. Fakat babam yarı baygın haldeyken adını söylemek zorunda kalıyor. Vecihi Bey'i esir ettikleri için eğlence tertipliyorlar. Hazar Denizi'nde Nargin Adası'na götürüyorlar. Bu ada Bakü'nün hemen karşısındadır, diğer adı Yılanlı Ada. Babam yüzerek kaç-

maya teşebbüs ediyor. Babam bir arkadaşı ile birlikte kaçıyor. Hatta yüzerlerken babam arkadaşını boğulmaktan kurtarıyor. Babam bu anıları pek bize anlatmazdı. Babaannem bize anlatırdı, babaannemin hafızası çok kuvvetliydi. Biz evde pek bu konuları konuşmazdık. 22:00'da radyo kapanır, İstiklal Marşı çıktığında selam durur, sonrada yataydık. Vecihi Bey 'Ben şunu yaptım, bunu yaptım' diye hiçbir zaman bize anlatmayacak kadar mütevazı bir insandı.

B.G.: Yıllar sonra başkaları bunları anlatırken, onları durdurup; 'Tüm bunları ben yaşadım, Anlatması gereken benim. Ama bunları anlatmak, asıl mevzudan uzaklaşmak olacaktır!' diyecek kadar mütevaziydi kendisi. Çünkü onun için asıl mevzu, oradan bir an önce kurtularak savaşa tekrar iştirak etmektir.

Konuya dönecek olursak, Nargin Adasından, Bakü'ye yüzerek geçebilirler ama, Bakü o zaman Rus işgali altında. Tahta bir çamaşır teknesine tutunarak, güneye doğru yüzüyorlar. İran hududunda karaya çıkıyorlar. Oradan 2 aylık çok zor ve meşakkatli bir yürüyüşle Süleymaniye'ye varıyorlar. 5 Mayıs 1918'de Musul'da Ordu Kumandanlığı'na başından geçenleri rapor halinde yazıyor. İstanbul'a gönderiliyor. İstanbul hava müdafaasında görev alıyor.

İstanbul teslim edildikten sonra, Atatürk Anadolu'ya geçiyor. İngilizler Yeşilköyü dağıtmaya karar veriyorlar. Kartal - Maltepe'de askeri malzeme deposu var. Vecihi Bey ve arkadaşlarının amacı, Atatürk'ün yanına giderken uçakları da kaçırmak. Uçakları kaçırırken pist vazifesi görmesi için, zemini ayaklarıyla eziyorlar. O zaman iş birlikçiler var, soruyorlar 'ne yapıyorsunuz?' diye. Onlar da ; 'Maç yapıyoruz, onun için yer hazırlıyoruz.' diyorlar. Çeşitli sorunlarla karşılaşılıyorlar, muvaffak olamıyorlar. Sadece 1 uçak Mudanya'ya kadar gidebiliyor. O da orada kalıyor.

O zaman anlaşma gereği ordu terhis edilmeye başlanıyor. Silahlar toplanmaya başlanıyor. Yaşlı ve gazi askerleri Anadolu'ya göndermeye başlıyorlar. Vecihi Bey ve arkadaşları, bu katile arasında Harem'den küçük bir tekneye biniyorlar. Sarayburnu açıklarında, İngiliz savaş gemisi durduruyor, arama yapıyor. İngilizler o katile arasında fark etmiyor onları. Onunla Mudanya'ya gidiyorlar. Oradan Bursa, Eskişehir ve Konya'ya varıyorlar. Daha sonra Afyon'a giderek Kurtuluş Savaşı'na katılıyorlar. Vecihi Bey ve diğer iki pilotla üç uçak ilk keşif uçuşu için görevlendiriliyorlar. İki uçak arızalanınca Vecihi Bey tek



Pilot Halil Bey ile

başına ilk keşif uçuşunu gerçekleştiriyor. Bu İstiklal Harbi'nde ilk uçuştur.

İnönü savaşında yine Yunan uçakları ile bir kavgaya giriyor. Uçağı yara alıyor, iniş yapmak zorunda kalıyor, bakıyor ki Türk cephesi geriye çekilmiş, Yunan askerleri var karşısında. Sürünerek Türk siperlerine ulaşıyor. Sonra uçağı düşmana teslim etmemek, yakmak için cephedeki askerlerden kibrit alıyor ve son vazifeyi yapmak için tekrar sürünerek uçağın yanına gidiyor ve düşman eline geçmemesi için uçağı yakıyor. O sırada Vecihi Bey, savaşın seyrini değiştirecek bir keşif yapıyor. Cephede İnönü'nün yanına gidiyor. Yunan ordusunun çekildiğini bildiriyor. O sırada birliklerimiz de cephemizi geri çekiyormuş. Bu keşiften sonra çekilme durduruluyor.

İstiklal Savaşının son uçuşu da yine Vecihi Bey'e ait. İzmir, Gazimur havaalanının Yunan kuvvetlerinden temizlenmesi ve gelecek Türk uçaklarına hazırlanması için üç uçak ile üç pilot görevlendiriliyor. Ancak iki uçak arıza nedeniyle inmek zorunda kalınca, Gazimur (Seydiköy) hava alanını Vecihi Bey tek başına işgal ediyor.

TBMM'den verilen 3 tane takdirnamesi var. Başka kimseye, İstiklal Harbi sırasında 3 tane takdirname verilmemiş. Bu takdirnameler, Atatürk'ün isteği ve onayı ile ve-

rilmiştir.

-İstiklal Savaşı sonrasında Vecihi Bey'in ilk uçağını imal etme süreci başarılı girişimin istifa ile sonuçlanmasını kendisi nasıl açıklıyor?

B.G. : 1923'te İstiklal Harbi bitişinde orduya uçak alınmasına karar veriliyor ve bir heyet oluşturuluyor. Heyet Avrupa'ya gönderiliyor. İçinde Vecihi Bey'in de bulunduğu 6 kişilik bir grup. İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya'daki uçak fabrikalarını geziyorlar. Oraları gördükten sonra, Vecihi Bey diyor ki; 'Biz bunlardan daha iyisini yaparız. Yeter ki, kendi havacılık sanayimizi kuralım.'

1923 sonunda bu gezilere gidiliyor. Vecihi Bey dönüşte, İzmir'de Yunanlılardan ele geçen uçakların parçalarından, kendi çizdiği model olan Vecihi K-VI'yı yapıyor. Neden K-VI ? Vecihi Bey'in 6 projesi var. Vecihi K-VI gerçekleşen ilk projesi.

G.H.Ş.: Uçağı yaptıktan sonra, uçmak için izin vermiyorlar. Arkadaşlarından biri geliyor ; 'Vecihi, sen kendine güveniyorsan uç. Biz sana uçuşu izni veremeyiz. Sana bir şey olur, düşersen bu sorumluluğu kimse

üzerine almaz' diyor. Babam uçağın yanına geliyor ve uçağı uçuruyor. Uçan kişinin babam olduğunu kısa süre içerisinde anlaşıyor. İndiği zaman, kutlama yapıyorlar, omuzlara alıyorlar babamı. Eve geliyor sonra babam. Eve tebligat geliyor hemen ardından, yarım maaş kesinti ve 10 gün ev hapsi cezası veriyorlar. Ardından babam istifa ediyor.

-İstifanın ardından, Türk Tayyare Cemiyeti ve Kayseri TOMTAŞ Fabrikaları'nda çalışmalarını sürdürüyor. Bundan sonra bir de Vecihi XIV uçağını imal ediyor. Bu süreç nasıl başladı ve nasıl sonuçlandı?

B.G.: Türk Tayyare Cemiyeti, Cevat Abbas Bey başkanlığında kuruldu. Vecihi Bey orada görev alıyor. Türk Tayyare cemiyetinde uçuşlar yapmak, pilotlar yetiştirmek istiyor. Sivil havacılığın gelişmesini çok istiyor. 1925 yılları. Cemiyet kurulduktan sonra, ülkenin her yerinde şubeler açılıyor, havacılığın önemi anlatılıyor. Bir yardım kampanyası ile uçaklar alınması kararlaştırılıyor. Bağış tüzüğü hazırlanıyor. Tüzüğe göre 10.000 lira bağışlayan şehrin adı verilecek alınacak uçağa. İlk uçak alınır ve adı Ceyhan konuluyor. Bu ilk uçak,

İtalyan uçağı. Vecihi bey uçağı İstanbul'da teslim alıyor, test uçuşlarını yapıyor, kontrollerini yapıyor. Daha sonra o uçakla akrobatik hareketler yapıyor. Bu uçakla ardı ardına 24 takla atıyor. Daha sonra Vecihi Bey'e Türkiye'nin Baş Tayyarecisi ünvanı veriliyor.

G.H.Ş.: 1926'da TOMTAŞ Kayseri Uçak fabrikası kuruluyor. Orada görevlendiriliyor. Almanlar 1. Dünya savaşından sonra kendi ülkelerinde uçak yapamıyorlar anlaşmalara göre. Bizim ustalar Almanya'ya gönderiliyor. Orada yetiştiriliyorlar. TOMTAŞ'ın yönetim kurulu mebuslardan oluşuyor. Almanlarla pek anlaşamıyorlar ve Almanlar gidiyor. Daha sonra babam Almanya'ya gidiyor ve orada çalışmaya başlıyor. Daha sonra Türkiye'ye geri geliyor. Bu sırada Fransa'da bir uçak yapıyor. Bu uçakla Atlantik okyanusunu geçmek istiyorlar. Bu uçağı Atlantiki geçmek üzere Vecihi Bey'in kullanmasını istiyorlar. Fransız pilotlar ayaklanıyorlar. Nasıl olur diye. Bir Fransız uçağı ile Atlantiki geçme şerefi nasıl bir Türk'e bırakılabilir diyorlar. Ve büyük tepki uyandırıyorlar. Vazgeçiliyor. Fakat kendileri de başaramıyorlar. Eğer gerçekleşmiş olsaydı, Atlantiki ilk geçen pilot Vecihi Bey olacak diyebiliriz.

Babam kendi uçağını yaparken bir kaza geçiriyor. Ayak bileğinden yaralanıyor. 1930 senesinde 1 ay izinli olarak, İstanbul'a geliyor. İstanbul'da kiraladığı küçük marangozhanede 90 günde Vecihi XIV uçağını bitirdi. Ben o zaman ilk okula başlamıştım. Fakat yine uçuş izni alamadım. O sırada bu izni verecek kurum yok Türkiye'de. Babam bu uçakla Ankara'ya gitmişti. Buna rağmen aerodinamiği yok dediler. En yakın tescil alınacak yer olarak Çekoslovakya'ya gitti. Uçağı söktüler trenle yükliyor ve Prag'a gitmek üzere yola çıkıyor. 4 ay kadar kalıyor orada. Orada tüm test uçuşlarını kendisi yapıyor. Nihayet uçuş iznini alıyor. Eğitim ve spor uçağı olarak tescil ediliyor. Merasimle uluslararası geçerliliği olan evrakları alıyor. Babam soruyor: 'Borcum ne kadar?' diye. Babamdan para almıyorlar ve 'Türk havacılığına armağanımız olsun.' diyorlar. Babam oradan uçarak geliyor. Dolayısıyla Avrupa semalarında ilk Türk uçağı ile uçan ilk Türk olma özelliğini de o sırada kazanıyor. Geze geze geliyor oradan. Tuna kıyısına iniyor, Sofya'ya uğruyor. Bulgar pilotlar onu karşıyor. Türkiye'ye gelince Türk Tayyare Cemiyeti namına uçuşlar yapıyor.

Bir Karedeniz seferi vardır mesela. Babam bir seferinde inceceği yeri hazırlıyorlar. Temizlemek için, tok kalkmamı diye orayı



Vecihi KVI



Türk Tayyare Cemiyeti heyeti Avrupa'da

sunmuşlar. Babam iniş yaparken tekerlekler çamura saplanıyor. Babam iniş yaparken durumu fark edip Ooof! diyor. Etrafındaki kalabalık evet burası Of, hoşgeldiniz diyorlar.

B.G.: Bu gezilerden sonra yardımcısı Hamit Bey'in işine son veriliyor. Vecihi Bey'in harcırahı kesiliyor. Diyorlar ki: 'Bu uçakla uçulmayacak, Yurt dışından gelen uçaklarla uçulacak!' Sonra Vecihi Bey, Türk Tayyare Cemiyeti'nden istifa ediyor.

Vecihi XIV uçağının yapılış öyküsü de ilginç ve olağanüstü. Kadıköy'de bir marangoz atölyesinin üst katında yapılıyor. Tezgaha konmasından halk ve basın önünde ilk uçuşuna kadar geçen süre sadece 90 gün. Bir binanın ikinci katında yapılan bir

uçak. Vecihi Bey yerin darlığından dolayı o uçağı parça parça yapmak zorunda kaldı. Müfit Ekdal'ın anılarında anlattığına göre, uçağın tamamlanmasından sonra, Vecihi Bey'in arkadaşları marangozhanenin sahibini meyhaneye davet ediyorlar. Dükkanın tuğla duvarı yıkılarak uçak çıkarılıyor. Sabaha dek duvar tekrar örülüyor. Dükkan sahibi sabah uyanıp kendine geldiğinde zaten herşey bitmiş oluyor.

G.H.Ş.: Babam Fenerbahçe taraftarıydı. Galatasaray-Fenerbahçe maçlarında Stat üzerinde yaptığı uçuşlarda pike yaparak Galatasaray üzerine uçağı sürerek, Fenerbahçe'nin gol atmasını sağladığı söylenirdi. Ayrıca, şöyle ilginç bir hikaye de var; Kızıltoprak'ta oturuyorduk, orada bir düğün varmış. Düğüne herkes gelmiş fakat



babam ortada yok. Nerede diye soruyorlar. Derken bir bakıyorlar babam havada uçağı ile tur atıyor, babam düğünün yerini tespit ediyor sonra geliyor düğüne.

B.G.: Gönül Hanım, babasının geldiğini kapıdan görmemiş hiç. Vecihi Bey seyahatlerinden evine döndüğünde, evin üzerinde uçağı ile bir tur atar, ardından uçağı bırakır ve eve gelirmiş.

O dönemin basımını gözden geçirdiğinizde, olağan üstü Vecihi Bey haberleri okursunuz. Biz İstanbul'un çeşitli yerlerinde sergiler açtık. Oralarda gazete haberlerini sergiledik. Sergilerden birinde bir ziyaretçimiz, bir kütürün önünde şaşkınlığını 'Benim amcamın adı Vecihi ve kendisi oraya ziyarete geldiğinde amcamın adı konmuş' sözleriyle dile getirdi. Yani bir dönem Vecihi adının sıkça konmuş olmasının nedeni de bu hayranlıktır.

-Vecihi Hürkuş 1932'de ilk Sivil Havacılık okulu'nu kurdu. Bu okulun ilk öğrencileri arasında bayanlar da vardı. Bu yönü ile de Vecihi Bey yine bir ilke imza atmış oluyordu. Okul fikri nasıl doğdu?

G.H.Ş.: Amacı gençleri tayyareciliğe alıştırmak, uçuş tekniği eğitimi vermek suretiyle tayyareciler yetiştirmektir.

B.G.: Vecihi Bey önce okulun adını Sivil Tayyare Mektebi olarak düşünmüşse de, Ankara'dan gelen 'Neden kendi adını kullanmıyorsun' talebi sonrasında okulun adını 'Vecihi Sivil Tayyare Mektebi' olarak koyuyor. Çok güzel de bir logosu vardır o okulun.

Eribe Hanım çok genç o yıllarda, 14 yaşında ve daha ortaokul öğrencisi, kendisi Vecihi Beyin de yeğeni. Onu daha çok derslere iştirak eden ve havacılığa meraklı bir genç olarak tanımlamak daha doğru olacaktır. Bir de Bedriye Hanım (Bedriye Tahir Gökmen) var. O da çalışma hayatı olan bir kadın. Hatta derslerinden dolayı iş yeri ile problemler yaşadığını biliyoruz. Tayyare mektebinin son dönemlerinde, okulun uçağında meydana gelen arıza sınavların yapılamamasına neden oluyor. Sınavın ertelenme talepleri reddedilince maalesef öğrencilere bröveleri verilemiyor. Ama onun yetiştirdiği beş pilotu, Türk Tayyare Cemiyeti bünyesine katarak Rusya'ya eğitime gönderdi. Onlar orada Türkiye'yi başarı ile temsil ederek brövelerini aldılar. Bugün havacılık eğitiminin bir öğrenciye ne kadara mâl olacağı aşağı yukarı herkes tarafından bilinebilir.

O dönemde bu sıkıntıyı Vecihi Bey'de yaşadı. Bu bedeli ödeyebilecek insan sayısı yok denilebilecek kadar azdı. Vecihi Bey

bugün Amerika ve Avrupa'da üniversitelerde uygulanan sistemi o zaman devreye soktu. Okulda, programda varsa sabah erken uçuşlar yapıyor, sonra nazari eğitim ve öğleden sonra da marangoz, demirhane ve motor atölyelerinde öğrenciler tarafından filen çalışmalar yapıldı.

Vecihi Bey öğrencilerin bu çalışmalarını okul ücreti olarak kabul etti. Aynı yıl, yani 1932 yılında Vecihi Bey uçak fabrikası için belediyeden ruhsatname alıyor. Yani ilk uçak fabrikası Vecihi Bey tarafından kurulmuştur. Nuri Demirağ Bey'in uçak fabrikasında seri üretim yapılmıştır. Aradaki fark odur. Biri 1932 diğeri ise 1936 yılındadır. Vecihi Bey kurduğu bu fabrikada bir Vecihi XIV, İki Vecihi XV ve bir adet Vecihi XVI tipi uçak üretmiştir.

G.H.Ş.: Babam kitabında 'Ben okulun hem müdürüydüm, hem öğretmeniydim, hem marangozuydum, hem demircisiydim' demiştir.

B.G.: Bu noktada çok önemli bir şey söylemek istiyorum. 1933 senesinin 30 Ağustos'unda 2 tane Vecihi XIV 2 tane Vecihi XV, 1 tane de Vecihi XVI olmak üzere 5 uçakla İstanbul semalarında gösteri yapıyor. Bir alan Kalamış Koy'u düşüntün ki bir şahıs kendisi tarafından yapılan 3 uçağı yan yana koymuş. Ve düşüntün 1935

yılında kendisini Ankara'dan çağırıldıklarında Vecihi Bey anılarına şöyle bir not düşüyor: 'Ankaradan çağırıldılar, uçağıma atlayıp gittim.' Bugün bunu yapabilen var mı? Bu dönemden sonra kendi yaptığı uçakla bir yerlere gidebilen oldu mu?

-Tayyare Mektebi kapandıktan sonraki süreç nasıl işledi? Yanılmıyorsam Vecihi Bey, Atatürk'ün de teşviki ile Almanya'ya uçak mühendisliği eğitimine gidiyor.

G.H.Ş.: Okulun kapanması ve Eribe ablamın talihsiz bir kaza sonucu şehit olmasının ardından, Babam Atatürk'ün 'Vecihi'den yararlanın' sözleri üzerine Ankara'ya davet edildi. Ardından da Almanya'ya gitti.

B.G.: O yıllarda Rusya'da planörcülük ve Tayyarecilik adına ciddi gelişmeler yaşanıyor. Dönemin Türk Tayyare Cemiyeti başkanı Fuat Bulca, Rusya'ya gidip incelemelerde bulunuyor. Döndüğünde Atatürk ile izlenimlerini paylaşıyor. Atatürk bunun üzerine 'Derhal Türkkuşu adı ile bir çalışma başlatılmasını' istiyor ve 'Vecihi'den yararlanın' sözlerini de konuşmasına ekliyor. Vecihi Bey'le derhal temasa geçiliyor. Ardından Türkkuşu organizasyonu başlatılıp İnönü Kampı devreye sokuluyor. İzmir bölgesinin başına Vecihi Bey getiriliyor. Ve Ege'deki Türkkuşu faaliyetlerini yürütüyor. Bu noktada şunu belirtmekte fayda var. İdeallerin keşiştiği noktada Vecihi bey her zaman var. Fakat o ideali yolunda yürüten kurumların idealleri sapıyorsa Vecihi Bey direk istifa ediyor. Türkkuşu'nda çalışmaları devam ederken kendisi Almanya'ya mühendislik eğitimine yollanıyor. O zamana makinistliği ve pilotluk bilgisi ile 5 uçak ve bir su kızığı imal etmiş, Avrupa'da ve dünyanın birçok yerinde ün salmış ve bir seyahatinde 70 uçağın 50 tanesini bizzat denemiş olan Vecihi Bey'i Almanya'da da gayet iyi tanıyorlar. Vecihi Bey'i bu durumda hazırlık sınıfından başlatmıyorlar. İhtisas sınıfından başlatıyorlar ve bir buçuk yıl sonra da diplomasını veriyorlar. Vecihi Bey, 1939 yılında Türkiye'ye dönüp Nafia Vekaleti'ne ruhsatname almak için başvurduğunda kendisine 'Bir buçuk senede mühendis olunmaz' diyorlar. Bunun üzerine Vecihi Bey mühendisliğini Danıştay kararı ile kabul ettiriyor. Bundan sonra Van'a tayin ediliyor. O sırada Van'da yalnızca kuşlar uçuyor! Bunun üzerine Vecihi Bey görevinden istifa ediyor. 1941'lerde bu olaylar yaşandıktan sonra bir süre uçaksız kalıyor. Vecihi XIV uçağı karşılığında Türk Hava Kurumu kendisine bir miktar tazmi-



Kalamış, Vecihi XIV, Vecihi XVI, Vecihi XV



Almanya

nat ödüyor.

-Tüm bu yaşananlardan sonra Vecihi Bey karşınıza 1947'de 'Kanatlılar Birliği' ve 'Kanatlılar Dergisi' ile çıktı. Bu dönemden sonra da Vecihi Bey'in zirai ilaçlama ve sonrasında reklamcılık işi yaptığını biliyoruz. O günlerden bahsedebilir miyiz?

G.H.Ş.: Evet babam ondan sonra bir kaç ortağı ile birlikte bir tayyare alıp, havadan ilaçlama işi yapmak istedi. Fakat o iş çok uzun sürmedi. Daha sonra babamla birlikte 1952 yılında Paro Maması reklamlarını yapabilmek için markanın sahibinin teşviki ile İngiltere'ye gittik. 15 gün kadar

Londra'da kaldıktan sonra uçağı alarak geri döndük. Çok alçaktan uçarak ve tadmı çıkartarak Türkiye'ye geldik. Gelibolu üzerinde 'Yaşlı gittim, şen geldim' marşını söylediğimi hatırlıyorum. Sonrasında Fransa'yı çok sevdiğim halde, ailemin isteği ile kardeşimin yanına ABD'ye gittim. Benim olmadığım dönemde babam Hürkuş Hava Yolları'nı kurdu.

-Hürkuş Hava Yolları'nın kuruluş serüveni nasıl? Uçaklar nereden ve nasıl temin edildi?

G.H.Ş.: Babam, Devlet Hava Yolları'ndan 8 adet uçağı satın alıp, elden geçirilerek Hürkuş Hava Yollarını kurdu.



Babam o dönemde Devlet Hava Yolları'nın olmadığı bölgelere sefer koydu.

B.G.: Hürkuş Hava Yolları o dönemde mevzuat ve bürokratik engellerle karşılaştı. Mesela yolcuları sigortalayabilirsiniz ama pilotlar sigortalanamıyor. 1955 yılında uçak sayısı 10'a çıkıyor. Pilot hatalarından dolayı bir takım kazalarla karşılaşıyor. Ayrıca yolcu taşıma amaçlı kurulmuş şirkete, yolcu taşınması için izin verilmiyor. Yolcu taşıyamayan Vecihi Bey, bu defa gazete taşımaya başlıyor. Gazete götürdüğü yerlerden döndüğe yolcu almak isteyince izin veriliyor fakat ücret almasına izin verilmiyor. Bunun dışında bir uçağın yurtdışına kaçırılması durumu meydana geliyor. Ardından gelen çileli dönem ve borçlar nedeni Hürkuş Hava Yolları maalesef kapanıyor. Bu arada Vecihi Bey'e vatana üstün hizmetinden dolayı bağlanan maaşa da haciz konuldu.

-Okuyucularımız hakkı olarak soracaktır, bunca imal edilen uçağı nerede görmemiz mümkün diye?

B.G.: Maalesef Vecihi Bey'in imal ettiği uçaklardan hiç biri bu gün yok. İlk Türk uçağı Vecihi K-VI uçağının kapalı bir alanda muhafaza edilmesi, müzeye alınması konusunda sayısız başvuruları oldu. Gönderilen cevap şu sözcüklerle bitiyordu "...tayyarenin müzeye gönderilmesi muvafık-ı mütalaa görülmemiştir." Vecihi Bey'in kullandığı uçaklardan sadece biri günümüze ulaştı. Hürkuş Hava Yollarında uçtuğı ve Maden Tetkik Arama Enstitüsü'nde "Tor-yum, Uranyum ve fosfat gibi radyoaktif madenlerimizi yurdumuzun her köşesinde yerlere sürünürcesine yaptığım arama uçuşları ile meydana çıkartarak son vatan hizmetlerimi rekor uçuşumun dalgaları arasma yazdım" dediğı süreçte kullandığı uçağı TC-ERK, İstanbul Yeşilköy Havaçılık müzesinde.

Sonrasında Vecihi Bey'e bir daha uçuş izni verilmedi. Diğer uçaklar maalesef parçalanarak yok edildi...

-Peki tüm bu hizmetler, istifalar, üstü kapalı engellemeler ve talihsizliklerin ardından Vecihi Bey dargın ya da kızgın mı ayrıldı aramızdan?

B.G.: Hiç bir zaman Vecihi Bey'in ne sevgi kırıldı, ne inancı tükenmedi ne de eğilip büküldü. İnançları ve idealleri bakımından dik duruşunu daima korudu.

Uçuş izinleri yeniden verilmediğı süreçte kendisine verilen "Türk Sivil Havaçılık ve THY Tarihi" hazırlama ve kaleme alma işini sürdürüyordu. İnsanoglunun ay'a gitmek için dünyadan ayrıldığı 16 Temmuz 1969 tarihinde aramızdan ayrıldı.

-Biraz da dernekten bahsedelim. Bahadır Bey, Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneğı fikri nasıl doğdu. Gönül Hanım'la bir araya gelmeniz nasıl gerçekleşti?

B. G. : Çok farklı bir hikayesi var. Onu kısaca aktarmaya çalışayım. 1999'da Kendi aile fotoğraflarını taramak için İskenderun'da yaşayan amcam Mehmet Gürbüz Gürer'in fotoğraflarını incelerken iki nüsha pelür kağıda yazılmış notlar buldum. Notlarda Vecihi Bey'den bahsediliyordu. O zamana dek ben de Vecihi Bey'i tanımıyordum. Amcam, babam ve dedem Kadıköy, Kızıltoprak'ta bulunan Rüştüye Sokak'ta oturuyorlar. Bu sokak, Vecihi Bey'in hangarında bulunduğu sokak. Dolayısı ile amcam 6-7 yaşlarında bir çocukken Vecihi Bey'in hangarına gidip geliyor. Vecihi Bey ona 'Japon' lakabını verip, hangarda rahatça dolaşmasına müsaade ediyor. Zaman zaman kapıda diğer çocukların hangara girmemesi için bekçilik gibi işler de veriyor amcama. Aradan geçen uzun yıllardan sonra amcam İskenderun'da 4 kütüphane dolaşarak Vecihi Bey hakkında bilgi arıyor. Bakıyor ki Vecihi Bey hakkında hiç bir bilgi yok. O üzüntü ve hayal kırıklığı ile daktilosunun başına geçip yazmaya başlıyor. Güçlü hafızasında yer ettiği şekli ile notları oluşturuyor. Bu arada Gönül Hanım'la henüz tanışmamıştık. Amcamın bu notlarını ben bir kitap haline getirdim. **VECİHİ HÜRKUŞ "GÖKLERİN KORKUSUZ ADAMI"** (Yazarı: Mehmet Gürbüz Gürer) isimli kitabı Havaçılık müzesine ilgilenenler olabilir düşüncesiyle 50-60 tane kadar bıraktım. Bu kitaplardan bir tanesi Gönül Hanım'a ulaştırılmış. Gönül Hanım'la temasa geçtim ve ziyaretine gittim. Gördüm ki Gönül Hanım bugüne değin babasının hatırasını kahramanını günlünde yaşatmış ve ayakta tutmuş. Bu duruş bana bir fikir verdi. Gönül Hanım babasının hatırasını pırlıl pırlıl, dupduru yaşatıyor ama toplumumuz bu hatıraya ne zaman sahip çıkacak diye düşünmeye başladım. Birilerinin bir şey yapması gerektiğini düşündüm. O birileri bizdik. Bir şekilde bir yerlerden başlamalı diye düşünerek 29 Kasım 2007 tarihinde Tayyareci Vecihi Hürkuş Müzesi Derneğı'ni kurduk. 29 Kasım, Hürkuş Hava Yolları'nın da kuruluş tarihidir. O günden beri de bir takım çalışmalar yapıyoruz.

-Osmanlı Türkçesi ile yazılmış belgeleri günümüz diline çevirmek için gönüllülerden oluşan bir grup kurdunuz. Çalışmalar bir süredir de-



vam ediyor. Bunları bir yayın olarak görebilecek miyiz?

B. G. : Vecihi Bey 1915 ve 1925 arasında kendisi yazmış. Bu kitap 1942'de yayınlandı. Sonra Gönül Hanım ve Kardeşi Sevim Hanım ile 'Bir Tayyarecinin Anıları' nı yayınladılar. Biz şimdi dernek olarak Vecihi Hürkuş serisinin ilk kitabı 'HAVADA' yı çıkarttık. Şuan ki planımız bunu ez az 10 kitap olarak yayınlamak. Vecihi Bey'in Osmanlı Türkçesi ile yazdığı çok notu var. Size çok önemli bir şey söyleyeyim. Vecihi Bey 1920 senesinden 1969 9 Temmuz'una kadar düzenli olarak not tutmuş. Notlar ölümünden bir kaç gün öncesinde son buluyor. Yani 49 yıllık ajandası var. Bunların

içinde notlar, çizimler, hesaplamalar var.

-Çok yeni bir derneksiniz, tüm bu kayda değer faaliyetleri yaparken zorlanmıyor musunuz?

B.G. : Biz kendi yağımızla kavruluyoruz. Ama teflon tavada, yani aslında yağımız yok. Herkes bir şeyler istiyor ve bekliyor, ama arkamızda kimsemiz yok. TUSAŞ kitabımızın basımı konusunda sponsorluğu üstlendi, onlara teşekkürlerimizi sunuyoruz. Kitaplarımızı bağış mükabilinde veriyoruz. Bizim öncelikli amacımız bir müze kurmak ve içine Vecihi Bey'in uçaklarını yerleştirmek. Çeşitli yerlerde sergiler açmaya çalışıyoruz, insanlarla birçok şeyi paylaşmak istiyoruz ama kaynağımız kısıtlı. Yayınlarımızı edinmek isteyen okurlar, www.tayyarecivechi.com adresimizden bilgi alabilirler. Dernek logomuz, Vecihi Bey'in Türk Tayyare Cemiyeti için planladığı logo tayyare de tabii Vecihi K-VI

Bizim dernek olarak kişilerden, kurumlardan öncelikli ricamız şudur; Vecihi Bey'le ilgili herkeste fotoğraflar, notlar, yayımlar olabilir. Korumak ve sahip çıkmak isteyebilirler bunlara saygı duyarız ama bir yerde

bunları toplamak ve paylaşmak gerekiyor. O yer de burası olmalı. Asıllarını vermeye kıyamayabilirler. Ama bir elektronik örneği, bir fotokopiyi, bir sureti, bir içeriği bizimle paylaşabilirlerse, adları, kimlikleri ile müzelerinde yaşayabilirler.

Bize soruyorlar 'şevkiniz hiç kırılmıyor mu?' diye, hatta bir arkadaşım da geçenlerde aynı durumdan şikayet etti. Ben de diyorum ki 'Şevk, kırılacak bir şey olsaydı önce Vecihi Bey'in şevk'i kırılırdı. Onun başına gelenlerle onun şevki kırılmadığına göre, bu şevk kırılacak bir şey değil.' Uzun ve dikenli bir yolumuz var. Ben hukukçuyum ve müzenin, müze kurmanın ne demek olduğunu, hatta bir oluşuma, müze diyebilmek için en az elli sene var olması gerektiğini. Belki biz başaramayacağız ama, bizden sonra emek verecekler mutlaka bunu tamamlayacaklar. Eğer 20 sene önce böyle bir şey başlamış olsaydı, bugün herşey çok daha farklı olurdu. Bu sözü yirmi sene sonra kimse söylememeli...

Vecihi Hürkuş Dostlarıyla yapılacak çok ve önemli işlerimiz var...

Havacılığımızın vazgeçilemezi TAL-PA ve dergisi KOKPİT'TEN BAKIŞ'a bu paylaşım için şükranlarımızı sunuyoruz...

AYNADA NASIL BİR PİLOT GÖRÜYORSUNUZ?

Gerçekte kendimizi aynada nasıl gördüğümüz ve başkalarının bizi nasıl gördüğü, ayna ne kadar düz olursa olsun farklıdır. Algıladığımız görünüş bir illüzyondur. Fakat uçuşumuzu algılayışımız, aynadaki görüntüyü algılamamız gibi farklı olabilir ve bu da uçuşumuzu gerçekten etkiler



Serkan Şener

Uçuş Fizyoloğu - Öğretmen Pilot
A.Ü. Sivil Havacılık Yüksek Okulu,
Eskişehir

Amerikan İş İstatistik Bürosu raporlarına göre 2006 yılında işçi ölüm oranı 100 bin saatte 3,9 iken aynı yıl ticari pilotların 100 bin saatte ölüm oranı ise 87 bulunmuştu ve ticari pilot olmak en ölümcül kariyerler arasında ikinci sıradaydı. (Tam rapor için bakınız: www.bls.gov/news.release/pdf/cfoi.pdf).

2007 yılı oranları ise daha iyi: 100 bin saatte 3,7 işçi ve 66 pilot ölümü...

2007 yılında en ölümcül meslek sıralamasında üçüncü sıraya gerilemiş olmak bile korkunç bir orandır. Bir pilotsanız ve eğer bu oranlara karşın “halimden memnunum” diye düşünüyorsanız tartışma bitmiştir. Ama “bu istatistiği değiştirmek gerekir” diyorsanız, bu biraz çaba gerektirecektir.

Pilotlar arasında emniyet hakkında bir tartışma başlatın. Bu sohbet çabucak “BAŞKA pilotların daha emniyetli uçmaları için ne yapmaları gerektiği...” yorumlarına dönüşecektir. Tüm pilot arkadaşlarınıza emniyette olduklarına inanıp inanmadıklarını sorun.

Her biri “EVET” diyecektir. Sonra “Uçuş emniyeti yönünden sizi endişelendiren pilotlar var mı?” diye sorun. Hemen hemen herkes “BİRİLERİNİN uçmaması gerektiğini” yani onların emniyetli uçuş yapmadıklarını söyleyecektir. Ama kendileri acaba kusursuz ve gayet emniyetli mi uçuyorlar?

Burada bir problem var. Üzerinde kontrolümüz olan pilot yalnızca aynada gördüğümüz pilottur; yani kendimizizdir. Ayna bize, (tersten olmasına rağmen) dünyaya gerçekten nasıl göründüğümüzü gösterecektir. Evet, bir ayna bizi daha uzun ya da daha ince göstermek için değiştirilebilir ancak aynada kendimizi algıladığımız imaj aslında başkalarına nasıl görüldüğümüzdür.

Eğer aynaya baktığımızda kendimizi başkalarının gördüğü gibi görebilseydik müthiş olmaz mıydı? Gerçekte kendimizi aynada nasıl gördüğümüz ve başkalarının bizi nasıl gördüğü, ayna ne kadar düz olursa olsun farklıdır. Algıladığımız görünüş bir illüzyondur. Fakat uçuşumuzu algılayışımız, aynadaki



görüntüyü algılamamız gibi farklı olabilir ve bu da uçuşumuzu gerçekten etkiler.

Emniyetin en basit tanımı, KAZA YAPMAMAK'tır ve hiç kimse kaza yapmayı plânlamaz. Amacımız kaza yapmamaktır ve genellikle emniyette olduğumuza dair hatalı bir memnuniyet duygusu (pozitif illüzyon, invulnerability) içindeyizdir. Buna karşılık başkalarına karşı yorumlarımız daha yargılayıcı olur. Genellikle başkalarını hareketlerine göre, kendimizi amaçlarımıza göre yargılarız. Kendimize baktığımızda fokusü amaçlarımıza değil hareketlerimize yapmalıyız. Kendimizi başkalarıyla karşılaştırmak, bunu yapmanın en etkili yoludur.

ARKADAŞIM RON

Kendi meydanımda Ron isminde bir arkadaşım vardı. 10 yılı aşkın süredir her hafta evi ile işi arasında

tertemiz bir Cherokee 140 ile uçarak gidip geliyordu. Alet kategorisine sürekli çalışan, VFR uçan bir pilottu ve de daima yeni şeyler öğrenme çabası içindeydi.

Uçağı bakımlydı; iyi ön hazırlık yapan ve asla acelesi olmayan bir insandı. Uçağı çok iyi uçuruyordu. Eğer cuma günleri hava kötüyse üzülürdü ve uçak yerine otomobil kullanırdı.

Ron'un uçustaki riskleri anladığı ve onları azaltmak için her fırsatı değerlendirdiği davranışlarından apaçık ortadaydı. Ron, basit bir uçağı uçuran profesyoneldi. Hareketlerini Ron ile karşılaştırdığımda, en başta kendimde ön hazırlıkları üstünkörü yapmak gibi başka birçok eksiklikler gördüm. Kaygısız tutumumun, riskleri tanımamaktan geldiğini fark ettim. Bazı pilotlar için risk, alet uçuşu yetersizliğidir; başkalarının ise durmuş motor

pratiğine ihtiyacı olabilir. Ama benim "daha iyi uçuş öncesi hazırlıklara" ihtiyacım vardı...

Ölüm istatistikleri listesinde zirveden inmek için hepimiz uçuşumuzdaki riskleri bulmalı ve onları azaltmak için strateji geliştirmeliyiz. Başkalarının hatalarını işaret etmek kolay, bunu kendimiz için yapmak daha zordur. Problem, amaçların aynamızı deforme etmesi ve kendi uçuşumuzun imajının doğru olmamasıdır. Daha iyi bir çözüm ise, Ron gibi bir pilot bulmak ve onun gibi uçmaya çalışmaktır. Bu aynamızı düzleştirecektir.

Kaynak:

KingAir - Jan/Feb 2009, Vol.3, Number 1

Çeviri: Serkan Şener / Anadolu Üni. SHYO. Öğretmen pilot, Uçuş fizyologu - Eskişehir

ANLAŞMALI KURUMLAR

WOW Sağlık Kulübü'nde;
TALPA üyelerine özel %20 indirim.



www.wowhotelsistanbul.com | 0212 468 50 00

TEB FLORYA ŞUBESİ'NDEN TALPA ÜYELERİNE ÖZEL MEVDUAT ORANLARI VE AVANTAJLI KREDİ İMKANI

TEB Florya Şubesi:
212 662 12 48



BNP PARIBAS ORTAKLIĞI

Volkswagen Yetkili Servisi Tamaş'tan
havaçılık personeline özel, **işçilikte %10,**
Volkswagen Orijinal Parçalar® da %5 indirim.



Volkswagen Yetkili Servisi **Tamaş**
Osmaniye Mah. Aksu Yolu No: 31 Hipodrom Girişi Karşısı
Bakırköy - İSTANBUL Tel: (0212) 414 00 00 info@tamas.com.tr

CAFE
Sen ve Ben
SEN ve BEN
854 0 444
www.cafesenveben.com
sen_ben@ttmail.com
Kıyıköy, Nispetiye Mah. No: 11/11
SEK Katmanlı Yalıtımlı Çelik Çatılı
Mutfaklı, Mutfaklı, Servisli, Fiyatları Düşük
Baraj Mah. İsmet Cad. Kızılkaya Sk. Rea İş Merkezi No:17 Kat:2
(Halk Bankası Üstü) Beylikdüzü / İST.

Eski Ev

Balık Lokantası

TALPA ÜYELERİNE ÖZEL



Çamözü Sokak No.13 Yeşilköy / İstanbul
Tel: 0212 663 55 31 Fax: 0212 662 29 53
Gsm : 0532 569 7195

Sark Sofrası
TALPA ÜYELERİNE %10 İNDİRİM
21 Yıllık Lezzet Markası olan ve Günterler meyhane ailesi ile gelen
yeniden doğmuş Sark Sofrası yeni şubesi Yeşilköy'de açıldı.
Tadılı 3 katlı bir kompleksin içerisinde yer alan Sark Sofrasında Doğu ve Güneydoğu
mutfakları birbirinden güzel yemekler sunulmaktadır.
Ayrıca Her Pazartesi 10:30'da başlayan İnceleme kahvaltısı servisiyle
Sark Sofrasının kahvaltısı en güzel şekilde abartılmaktadır.
Ayrıca mekanda Diyet menü ve Lig Tırbaç, şifalı, şifalı,
kullanılabilir yapılabilmektedir. İhtiyaçlarınıza göre ayarlanmaktadır.
Beyaz, Çarşı Kebabı, Çiğir Kavurma, Dizi Üstü Köfte, Tavuklu, Simit Açık
Kavurma, Patlıcan Doğrama, Nohut Dürüm, Kema Zeytin Böreği ve
Günlük Kahvaltılar...
Türkiye'de bu lezzetleri bulabileceğiniz tek adres
Sark Sofrası Yeşilköy
İstasyon Cad. No: 20
Rezervasyon Tel: 0212 662 11 46



SBS TURİZM İŞLETMELERİ LTD. ŞTİ.

TALPA ÜYELERİNE ÖZEL
%15 İNDİRİM

The North Shield Pub

Yeşilköy Sevekiye Mh. İstanbul Caddesi
Çınar Otel Yanı Bakırköy / İstanbul
Ofis: 0212 574 46 26 Pub: 0212 574 46 36
Fax: 0212 574 48 78
E-mail : selemidd@hotmail.com



OLİMPOS

Dünyaca ünlü Karaincir Koyu'na 100 m. mesafede...

TALPA üyelerine özel fırsatlar!

Akyarlar Karaincir Mevkii Turgutreis, Bodrum-Muğla Tel: 0252 393 72 50
Fax: 0252 393 72 49 www.otelolimos.com.tr

Cities Lounge Kitchen
TALPA üyelerine özel %20 indirim..
Cities, TALPA üyelerini ağırlamaktan onur duyar.
adres : sahilyolu cad. No : 2 Yeşilyurt (Pulaz Otel karşısı)
tel : 0212 574 48 00

forsa
BALIK RESTAURANT
TÜRKİYE HAVAYOLLARI PILOTLARI
DERNEĞİ ÜYELERİNE
ÖZEL %15 İNDİRİM
Samatya Bahçıklar Meydanı
Tel : 0212 586 70 70
www.forsabalik.com

ÖZEL GOP HASTANESİNDEN TALPA ÜYELERİNE ÖZEL %60'a VARAN İNDİRİMLİ CHECK-UP İMKANI

1-Lab. Tetkikleri:

Açlık kan şekeri HDL
Üre IDL
Kreatinin Total kolesterol
Ürik asit GGT
Trigliserid SGOT
VLDL SCPT

Sedimantasyon
Tam kan sayımı
Tam idrar tetkiki
CA- (kadın)
PSA-(erkek)

2- EKG
3-Akciger grafisi
4-Dahiliye
5-Göz

Yukarıda sayılan tüm tetkikler sadece (nakit-kredikartı) **250,00 TL**
BT multislice 64 cardiac **400.00TL**

GAZİOSMANPAŞA HASTANESİ

Havaçılık Tıp Merkezine başvurulması ve
randevu alınması rica olunur.
Tel-0212 615 38 38 ext 1228

Nurhan AYKAN / Koordinatör
Havaçılık Tıp Merkezi
Özel Gaziosmanpaşa Hastanesi

Tel-0212 615 38 38 ext 1228
Fax-0212 417 41 11

Nurhan.aykan@gophastanesi.com.tr

HER BİRİNDE
100 DAİRE

PEŞİNATSIZ
BANKASIZ
KEFİLSİZ

HER TÜRLÜ
ÖDEME SEÇENEĞİ

KUSURSUZ
YAŞAM ORTAMI

RESORT
AYRICALIĞI

TOPLU
SÖZLEŞMEMİZİN
BENZERSİZ
FIRSATLARI VE
ÖDEME ŞARTLARI

ÜYELERİMİZE ÖZEL
1+1/2+1/3+1
106.500 TL'DEN
BAŞLAYAN
FİYATLARLA



2 ÖZEL PROJE



MAVİ SU RESORT



Tüm Üyelerimiz için kendi şartlarına uygun ayrı ödeme planı 106.500TL den başlayan
Bankasız & 84 Ay'a kadar 0,95 vadeyle

- HER DAİREDE SİĞİNAK DİZAYNLI MUTFAK
- TABANDAN DUVARLARA ÖZEL SES VE ISI YALITIMLI
- HEPSİ BİRİNCİ SINIF & HER ŞEY KUSURSUZ
- ÇİFT BANYO-JENARATÖR-İKİ ASANSÖR
- OTOPARK-RADYE TEMEL

Müracaat ve ayrıntılı bilgi için
TASSA: 0.212.661.24.15 - 0.212.541.21.38
İlgili Personel: 0.506.862.19.10
www.tassa.org.tr



TALPA üyesi olmak, ayrıcalıktır.

Tulip Turkuaz'dan TALPA üyelerine, kaçırılmayacak fırsat!

TALPA'ya özel indirimlerden yararlanmak için 0212 444 09 54 numaralı telefondan TALPA üyesi olduğunuzu belirterek randevu almanızı ve gelirken TALPA üye kartınızla birlikte gelmenizi önemle rica ederiz.



113.000
TL'den
başlayan
fiyatlar

TOKİ
iştiraki
Emlak Konut GYO
güvencesi

120 aya
varan vade
seçenekleri

Havaalanına
sadece
15
dakika
mesafede

Tesisleri,
hizmetleri ve
lobileriyle
5 yıldızlı
hayat

Yeni
Bahçeşehir
Kavşağı
Açıldı