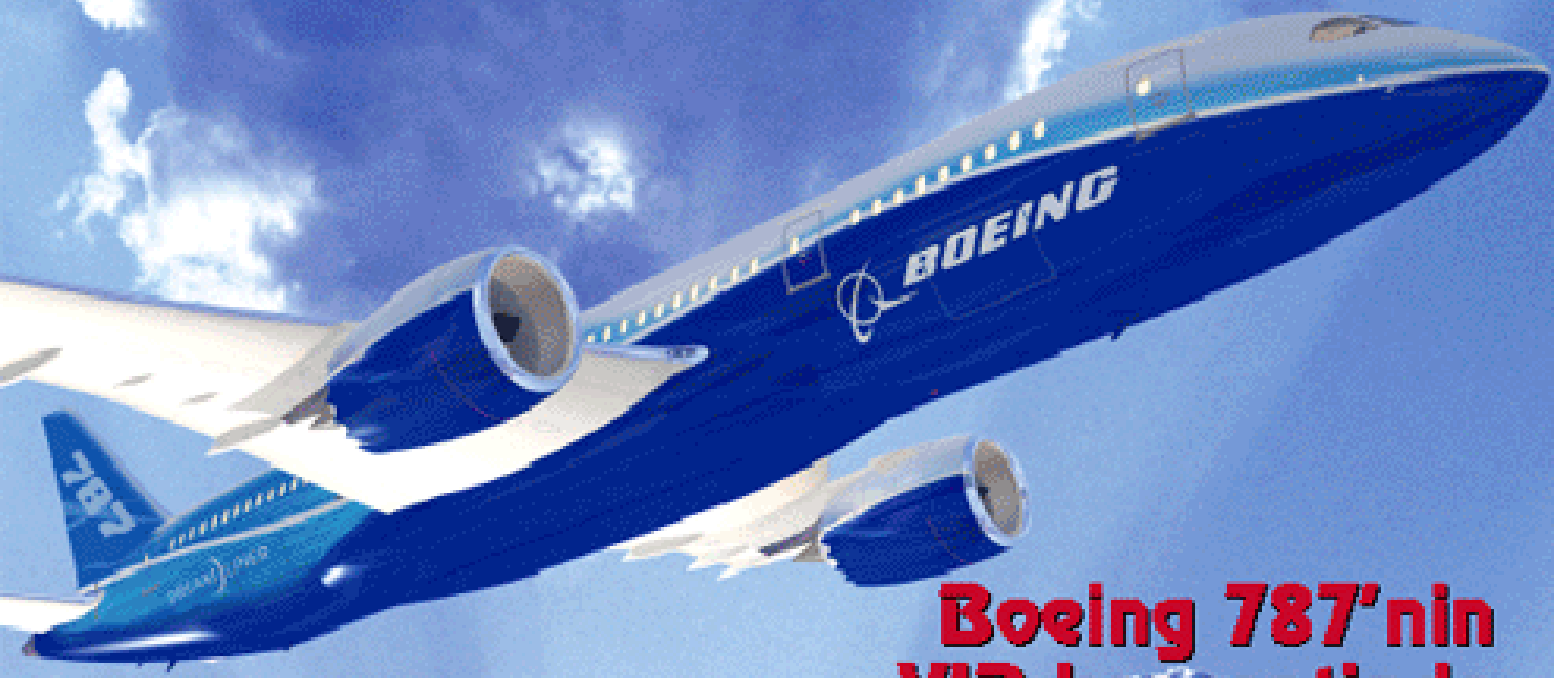
BUY DUTY FREE!
atü
ANKARA - İSTANBUL - İZMİR
www.atu.com.tr

Gökyüzü

HABERCİ Havacılık Dergisi

Şubat 2007 / Yıl: 8 Sayı: 2007/02 Fiyatı: 4 YTL



Boeing 787'nin VIP konseptinde ister uyu ister sinema izle!



Muhtar Kent: Ben işimi yapıyorum



Gökyüzünde MODA yarışı

Dünyanın iş bağlantısı...



130 dan fazla uçuş noktasını birbirine bağlıyoruz.

www.thy.com | 444 0 849

TÜRK HAVA YOLLARI

musaali@kablonet.com.tr



Musa Alioğlu

Havacılık sektörü bu yükü kaldırmaz

Türkiye'de sivil havacılık sektörünün gelişmesi için birileri gece gündüz demeden didiniyorken, bazen hiç olmadık gelişmeler de ortaya çıkıyor. Sektörün ülke kalkınmasında, istihdamda ve vergi ödemedeki payını göz ardı etmemek lazım.

Geçen gün İstanbul Defterdarlığı bir liste yayınladı. En büyük mükellefler için aynı bir vergi dairesi hizmete sokulacakmış. Bu kurumdan yararlanacak olan ilk on firma arasında THY ve Onur Air'in de bulunması her halde pek yabana atılacak bir şey olmasa gerek.

Çok konuşan, çok laf üreten, lobileri güçlü sektörler ve bazı büyük görünen firmaları bu listede nedense göremedik. Ama sivil havacılık sektörü burada var.

Sivil havacılık sektörü aslında bisikletin pedalını çevirmeye çalışıyor. Çünkü biliyorlar ki pedal çevrilmediğinde düşecekler. Onlar bünyesine çalışanıyla bu gayreti gösterirken Türkiye ekonomisini de ayakta tuttuklarını biliyorlar.

Bu sözleri neden söylediğime gelince, geçen haftanın son günlerinde sivil havacılık sektörü bomba gibi bir haberle sarsıldı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü hizmet tarifelerini yeniden belirlemiş ve ortalama olarak yüzde 3 binlere varan bir zam yapmış. Şimdi temsilcileri, geçen yıla göre ortalama yüzde 3 bine ulaşan artışla hazırlanan tarifelerin, yeniden düzenlenmesi için Ankara'ya çıkarma yapmaya hazırlanıyor.

Sivil Havacılık'ın Uçuş Standartları Daire Başkanlığı Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Müdürlüğü'nce hazırlanan 2007 hizmet tarifesindeki artışların, havayolu şirketlerini çok zor durumda bırakacağı aşikâr.

Şirketler, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün internet sitesinde duyurulan tarife üzerine, konuyu değerlendirdi. Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği'nin geçen ocak ayında yaptığı toplantı sonrası, uygulamanın getireceği maliyetleri hesaplamak için çalışma başlatıldı. Önümüzdeki günlerde yeniden toplanarak çalışmaları değerlendirecek sektör temsilcileri, Ankara'da bakanlık ve Sivil Havacılık yetkilileriyle bir araya gelerek tarifeyle ilgili şikâyetleri dile getirecek.

Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği Başkanı ve Onur Air Genel Müdürü Şehabettin Bolukçu, hizmet tarifesinin ödenebilir rakamlar olmadığını belirterek, tarifenin 5 uçaklık bir havayolu şirketine 450-500 bin dolarlık maliyet getireceğini söyledi. 175 maddelik ücret tarifesi hazırlandığına dikkat çeken Bolukçu, "Her maddeye ilaveler yapılmış. Bunun dünyada eşi benzeri yok. Ayrıca bu rakamlar ödenebilir rakamlar da değil. Tarifeyi öğrenince şoke olduk." dedi. Bolukçu, tarifelerin ödenebilmesinin biletlere yapılacak zamlarla karşılanabileceğine dikkat çekerek, böyle bir uygulamaya da gitmek istemediklerini kaydetti. SHGM Genel Müdür Vekili Ali Anduru'ya sıkıntılarını anlattıklarını ifade eden Bolukçu, "Sivil Havacılık da bizi haklı buldu. Şirketlerin hazırlayacağı raporla Ankara'ya giderek tarifenin düzeltilmesi için görüşeceğiz." şeklinde konuştu.

Aklı selim galip gelirde bu tarifeler dünya standartlarına çekilirse ne olur. Şüphesiz böyle bir şey yapılmadığı takdirde olabilecekleri söylemeye dilim varmıyor. Sektörün gelişmesine ve ülke ekonomisine katkıda bulunmasına karşı bir tavır olarak algılıyorum ben bu durumu. SHGM bürokratlarının aslında bu durumu en iyi bilen kişiler olduğunu da söylemek lazım. Acaba onlara böyle bir fiyat tarifesi hazırlayın diyen mi var. Örneğin hazine veya maliye böyle bir talepte bulunabilir mi? Yani nereden ve nasıl çıktı bu liste anlamak çok zor. Bunu hayata geçirmenin doğuracağı sonuçları en iyi bu bürokratlar bilir. Onlar sektörün bir eli yağda bir eli balda olmadığını da çok iyi biliyorlar. Peki, o zaman bu liste ne anlama geliyor. Bilen varsa beri gelsin. Bu konuda en akılcı ve mantıklı yaklaşımı yine bu kurumundan ve yöneticilerinden beklemek durumundayız. SHGM Genel Müdürü Sayın Ali Anduru, sektör temsilcilerini dinledikten sonra en makul, en akılcı ve en doğru kararı verecektir diyorum. Ortak akıl ve ortak çözüm burada devreye girmelidir. Sektör bunu beklemiyor. ■

Pegusas'tan Türkiye tanıtımına katkı

PEGASUS Havayolları, 25-28 Ocak tarihleri arasında İsviçre'nin en büyük turizm fuarı olan Fespo'ya katıldı. Her sene 75 binin üzerinde ziyaretçi toplayan fuarda standı olan PEGASUS, katılan diğer Türk firmalarıyla birlikte Türkiye'nin turistik tanıtımına katkıda bulundu.

Fespo Turizm Fuarı, 25 Ocak'ta İsviçre'nin Zürih Kenti'nde tüketicilere kapılarını açtı. Turizmle uğraşan tüm ülkelerin ilgi gösterdiği fuarda, PEGASUS'da dört gün boyunca tüketicilerle ve sektörün önde gelen firmalarıyla buluşuyor.

Sektördeki 16 yıllık uçuş tecrübesiyle yolculanına güvenli ve kaliteli uçuşlar sunan PEGASUS Havayolları, dış hatlardaki tarifeli seferlerini uçuş ağına Nisan ayında Zürih'i de ekleyerek genişletmeye devam ediyor. Zürih-İstanbul Sabiha Gökçen arasında 79 CHF'den başlayan fiyatlarla, haftada iki gün gerçekleştirilecek olan karşılıklı seferlerin biletleri Şubat itibariyle satışa sunulacaktır.

PEGASUS, İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı'ndan Adana, Ankara, Antalya, Bodrum, Dalaman, Diyarbakır, Erzurum, Gaziantep, İzmir, Kayseri, Malatya, Trabzon, Van, Stuttgart ve Lefkoşa'ya, İzmir'den İZAir ortak uçuşlarıyla Mardin ve Samsun'a uçuş gerçekleştiriyor. ■



EDS sistemi devreye girdi...



TAV İstanbul Genel Müdürü Kemal Ünlü, "EDS, ICAO ve ECAC gibi uluslararası kuruluşlar tarafından tavsiye edilen bir sistem olduğu için havalimanlarında tercih edilen bir güvenlik sistemi. Yeni sistemde bagajlar check-in işleminden sonra x-ray ve tomograf taramasından geçecek.

TAV Havalimanları Holding İstanbul Atatürk Havalimanı'nda 2007 yılı Ocak ayında Patlayıcı Madde Tespit Sistemi EDS'yi kullanıma geçirdi. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın (ECAC) güvenlik kriterlerine uygun olan sistem, bagajların, check-in işleminden sonra, x-ray ve tomografi taramasından geçirilmesini sağlayarak terminal giriçlerinde yapılan güvenlik arama ve taramalarında esneklik sağlıyor.

TAV Havalimanları Holding işletmesini yaptığı İstanbul Atatürk Havalimanı yolcu terminallerinde yolcu bagajlarının, check-in işleminden sonra detaylı güvenlik taramasından geçmesine imkan sağlayan Patlayıcı Madde Tespit Sistemi, EDS'yi uygulamaya soktu.



TAV Havalimanları Holding İstanbul Atatürk Havalimanı'nda 2007 yılı Ocak ayında Patlayıcı Madde Tespit Sistemi EDS'yi kullanıma geçirdi. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın (ECAC) güvenlik kriterlerine uygun olan sistem, bagajların, check-in işleminden sonra, x-ray ve tomografi taramasından geçirilmesini sağlayarak terminal giriçlerinde yapılan güvenlik arama ve taramalarında esneklik sağlıyor.

EDS Sistemi, daha önce kullanılan ve yolcu bagajlarının sadece terminal giriçlerinde x-ray taramasından geçtiği sisteme yeni bir boyut getirerek terminallere girişte yolcuların daha az zaman harcamasını sağlıyor. X-Ray ve tomografi cihazların kullanıldığı EDS Sistemi'nin hizmete girmesi ile bagajlar, check-in işleminden uçağa yüklenmesine kadar ki süreçte 7 farklı seviyede kontrolden geçiyor.

TAV İstanbul Genel Müdürü Kemal Ünlü, "EDS, ICAO ve ECAC gibi uluslararası kuruluşlar tarafından tavsiye edilen bir sistem olduğu için havalimanlarında tercih edilen bir güvenlik sistemi. Yeni sistemde bagajlar check-in işleminden sonra x-ray ve tomograf taramasından geçecek. Terminal güvenliğinde herhangi bir zafiyet yaratmamak kaydıyla sivil havacılık güvenliği açısından terminal giriçlerinde esneklik sağlanması bu sistem sayesinde mümkün olabilecek. Yolcuların terminal giriçinde kaybettiği zamanı bu sistemle azalmayı hedefliyoruz. Böylece, yolcu akış hızı da artacak!" dedi. Sistem ile iki terminalin bütün bagaj handling sistemleri elektrik, mekanik ve elektromekanik olarak yeniden kuruldu. Bu çalışma kapsamında bagaj handling sistemlerinin kapalı devre izleme CCTV sistemi de yenilendi.

Sistem, TAV Havalimanları Holding tarafından yapımı tamamlanan ve işletmeye alınan İzmir Adnan Menderes Havalimanı Dış Hatlar Terminali ve Ankara Esenboğa Havalimanı İç ve Dış Hatlar Terminali'nde de kullanımda bulunuyor. İstanbul Atatürk Havalimanı'nda da sistemin kullanıma geçmesi ile entegre çözümler üretilmesi hedefleniyor. ■



Röportaj

Ben işimi yapıyorum



Kimsenin yapamadığını yaptık. Dünya'nın Muhtar'ıyla ve ailesiyle 'Gökyüzü Haberci Dergisi' olarak sohbet ettik.

Son günlerde gerek Türkiye'de gerekse dünya basınında adından en çok bahsettiren kişi Muhtar Kent oldu desek hata etmiş olmayız herhalde. Hani şu 'dünyaca' ünlü içecek firması The Coca-Cola Company, BM'den bile fazla tanınan ve bilinen bu firmanın Operasyonlardan Sorumlu İcra Kurulu Başkanlığına geçtiğimiz günlerde getirilen Emekli Büyekelçi Necdet Kent'in oğlu aslen Ayvalıklı 1952 New York doğumlu Muhtar Kent, 1978 yılında başladığı iş hayatına, bugün 70 milyonluk memleketin çıkardığı en üst düzey profesyonel yöneticisi desek yine hata etmiş olmayız çünkü aksini ne duyduk ne de gördük. Yakın bir zamanda Coca-Cola'nın en tepesinde Neville Isdell'in yerini alacağı söylentileri oldukça yaygın, kendisini Atatürk Havalimanı'nda ailesiyle birlikte Malezya'ya uçarken yakalıyoruz. Hemen soruyoruz, Coca-Cola'ya CEO olacağınız söylentileri var ne diyorsunuz, ayrıca hedefiniz var mı diyoruz, yüzünde bir gülümseme, 'Herhangi bir hedefim yok. Bunu düşünmek için bile vaktim yok, Şirketin Başkanı ve CEO'su Neville Isdell ile bir takım olarak çok uyumlu çalışıyoruz' diye yanıtlıyor.



Cem KENT

İcra başkanlığınıza nasıl geldiniz? Diye bir soru sorduk tabii ki uzun bir cevap bekliyorduk ama bizi oldukça şaşırttı. Çok kısa ve mütevazi bir tavırla 'ben sadece işimi yaptım. Bana verilen görev ne ise onu yaptım' diye cevap veriyor. Bu arada başlık olarak 'Dünya'nın Muhtarı' dedik. Çünkü eski patronu bu yakıştırmayı yapmıştı. 'Umarız Tuncay Özilhan için bir sakıncası olmaz... Çok da yakışmış bu ünvan Muhtar Kent'e..."

"Onun Önemli Yük Taşıdığını Biliyoruz. Şikayet Etmiyoruz"

Dedik ya Atatürk Havalimanı'nda ailesiyle birlikte Malezya'ya tatile giderken yakaladık Muhtar Kent'i eşi Defne Kent, Kızı Selin (Amerika'da tarih ve Uluslararası İlişkiler okuyor) babası gibi güler yüzlü ve oldukça sempatik. Bir de 16 yaşında lisede okuyan oğlu Cem var o da Carting yarışçısı, dereceleri var. Şu anda Formula 3 yarışçısı, kısa bir sohbet yapıyoruz kendileriyle, Önce Defne hanıma 'Muhtar beyin çok yoğun bir iş hayatı var zaten kendisi de diyor. Hayatımın %80'i seyahatle geçiyor. Size fazla vakit ayırmıyor herhalde' diye bir soru soruyoruz. 'Biz buna alışkınız. Şikâyet etmiyoruz. Çünkü ne derece ağır yük taşıdığını biliyoruz' şeklinde cevaplıyor. Selin'le Cem'e de aynı soruyu soruyoruz. Onlarda hayatlarından memnunlar 'Babamızın ne iş yaptığını biliyoruz. Ona her zaman elimizden geldiği kadarıyla destek oluyoruz ve onu çok seviyoruz' diyorlar.

'Dünya'nın Muhtar'ına soruyoruz "İş Hayatına Nasıl Başladınız?" diye...

Üniversiteyi İngiltere'de okudum. Askerlikten sonra cebimdeki 1000 dolarla ABD'ye gittim. 50 yıldır New York'ta oturan bir



Görevimi en iyi şekilde yaptım

Sürpriz bir kararla görevden alınan ve yerine Karaköy Mülki İdare Amiri Mehmet Ali Uutaş'ın getirilmesi ile ilgili açıklamalarda bulunan Müftüoğlu görevden alınmam diye bir şey söz konusu değil. Sadece görev yerimi değiştirdi. Ben görevimi en iyi şekilde yaptım. Yerime gelen meslektaşımız görevini en iyi şekilde yapacaktır" dedi.

Ergün ZAR

Ani bir kararla görevden alınarak makama çekilen Atatürk Havalimanı Mülki İdare Amiri M. Vedat Müftüoğlu "Ben görevimi en iyi şekilde yaptım. "Takdir sayın 'Yalnızca Muammer Güler'dedir" Dedi. Müftüoğlu görevden alınmasıyla ilgili "Atatürk Havalimanı'nda son günlerde yaşanan, olaylarla" ilgisi olmadığını savundu.

Bir anlık bir kararla görevden alınan ve yerine Karaköy Mülki İdare Amiri Mehmet Ali Uutaş'ın getirilmesi ile ilgili açıklamalarda bulunan Müftüoğlu, görevden alınmam diye bir şey söz konusu değil. Sadece görev yerimi değiştirildi. Devlette devamlılık esastır. Ben görevimi en iyi şekilde yaptım. Yerime gelen meslektaşımız görevini en iyi şekilde yapacaktır" dedi.

Aşağıda, deve, kesinleşen, kargo terminalinde bir adet bilgisayar almış, kaybolmuş ve rapor olarak tutulmuş gibi. Vedat Müftüoğlu görevden alınmasının ilişkilendirilmesine Müftüoğlu'nun yanıtı "Bayır kesinlikle böyle bir şey yok" şeklinde oldu.

HALEF VE SELEF BİR ARADA...

Atatürk Havalimanı'nda görev yaptığı sırasında zamanlar çekiş söz konusu. Vali Yardımcısı Vedat Müftüoğlu görev yerine hareketle meslektaşı Vali Yardımcısı Mehmet Ali Uutaş ile birlikte havalimanı Devlet Konuk Salonunda basın mensuplarıyla buluştu. Atatürk Havalimanı'nda görev yaptığı bütün bilgilerin yetkililerinin bulunduğu toplantıda duygulandıran anlar yaşandı. Görevden alınmadığını, Atatürk Havalimanı'ndaki son günlerde yaşanan bazı gelişmelerden dolayı görevden alınmadığını belirten Müftüoğlu, "Ben buraya geldiğim dönemde beraber çalıştığım Başbakanım, Ulaştırma Bakanım, İçişleri Bakanımın ve sizlerin büyük desteği ile sorunsuz bir çalışma ortamı oluşturduk. Bundan sonra da aynı heyecanla görevime devam edeceğim. Sayın Valim, Vedat Müftüoğlu meslektaşımızın burada bıraktığı yerden devam edeceğim" dedi.

Devlet Konuk Salonunda Atatürk Havalimanı'nda görev yapan tüm devlet kurumları ve özel şirket temsilcileriyle bir araya gelen Vedat Müftüoğlu'na sanatçılar arasında göz yaşlarına hakim olamayanlar oldu.

ANADOLU SAĞLIK MERKEZİ

AFFILIATED WITH JOHNS HOPKINS MEDICINE

Kışın yapılan en önemli spor aktivitelerinin başında gelen kayak, aynı zamanda dikkatli olunması gereken bir spor. Anadolu Sağlık Merkezi doktorları kayak yaparken en fazla karşılaşılan diz ve eklem bağları yaralanmaları, düşmeye bağlı omuz kırık ve çıkıklarını anlatıyor...



Kayak keyfiniz eziyete dönüşmesin

Kış aylarında özellikle son yıllarda daha bir popüler hale gelen kayak sporu etkinliklerinin oldukça genç insanlarda tercih edilen bir spor aktivitesi haline geldi. Bununla birlikte kayak yaralanmaları sonrası acil servise başvuran hasta sayısında da belirgin artışlar gözleniyor.

Kayak yaparken en fazla karşılaşılan akut yaralanmalar; diz yaralanmaları, düşmeye bağlı omuz kırık ve çıkıkları, el bileği kırıkları, verteba kırıkları ve eklem bağları yaralanmaları oluyor. Kayak yaralanmaları hakkında bilgi veren Anadolu Sağlık Merkezi'nden Ortopedi ve Travmatoloji Uzmanı Dr. Gökhan Uhusoy, hastaneye gelen böyle bir vaka için önemli olanın öncelikle travayı doğru koymak olduğunu söylüyor. Travayı koydurtan sonra da, travaya yönelik tedaviyi başlatılmasına belirten Dr. Uhusoy, bu noktada hastanın yaşı, beklentisi ve aktivitelerinin önemli olduğunu hatırlatıyor.

DİZ YARALANMALARI

Kayak yaralanmalarının yaklaşık yüzde 30-40'ının diz eklemini tuttuğunu söyleyen Dr. Uhusoy, kayak makinasının nedeniyle ayak ve ayak bileğinin kilitlenmiş pozisyonda olduğunu ve kayak herhangi bir nedenle döndüğü zaman kuvvetin en çok emildiği bölgenin diz eklemi olduğunu anlatıyor. Diz yaralanmaları basit bir menisküs yırtığından daha ciddi bağ yaralanmalarına kadar değişen boyutlarda olabiliyor. En önemli bağ yaralanmaları iç yan bağ ve ön çapraz bağda görülüyor.

İç yan bağ yaralanmaları: "Yaralanmaların yüzde 20-25'ini oluşturan iç yan bağ yaralanmaları daha çok kayağa yeni başlayan veya orta derecede bilenlerde görülüyor. Çünkü, bu dönemlerde kullanılan kayma ve durma tekniği ile dizin iç bölgesine daha çok yük biniyor. Kişinin ağırlığı ve kayak sırasındaki ivme de kuvvetin artmasına neden oluyor. Bağ yaralanmalarının meydana gelen kuvvet derecesine ve bulunduğu bağdaki gerekliliğe göre sınıflandırıldığını söyleyen Dr. Uhusoy, uygulanan tedaviye ilişkin şu bilgileri veriyor:

"İç yan bağ yaralanmaları konuyucu veya cerrahi yöntemlerle tedavi edilebilir. Tek başına olan iç yan bağ yaralanmaları genellikle konuyucu tedavi ile iyileşebilmektedir. Son 25 yıldaki uygulamalar bu tip yaralanmalar için daha çok konuyucu yöntemlerdir. Geçici bir süre (cihaz) kullanılması, kontrollü yük verme ve ağrı azalmaya başladığında kuvvet egzersizleri konuyucu tedavinin temelini oluşturmaktadır. Tam hareket açıklığı kazanılması, sağlığın tamamen ortadan kalkması ve günün belli bir seviyeye ulaşmasından sonra spor aktivitelerine geri dönülebilir. Üç haftalık bir süre sonrası eklem aralığında hafif hassasiyet olmasına birlikte menisküs yırtığı olabileceği düşündürmeli ve gerekli tetkikler yapılmalıdır."

Ön çapraz bağ yaralanmaları: Daha profesyonel kayakçılarda görülüyor ve bu da spesifik düşme şekillerine bağlanıyor. Yaralanmaların yaklaşık yüzde 10-15'ini oluşturan ön çapraz bağ yaralanmaları beraberinde iç yan bağ ve menisküs yırtığı da olabiliyor. Dr. Gökhan Uhusoy'un verdiği bilgiye göre, tanı klinik muayene ile olabildiği gibi eşlik eden yaralanmaları görmek için MRI ve direkt grafiler yardımcı oluyor. Hasta genellikle yaralanma esnasında kopma sesi duyduğunu belirtiyor, bunun şişlik içinde çözülmesi görülüyor. Ön çapraz bağ kopmalarının konuyucu tedavi ile iyileşmediğinin ve kişilerin uyumsuzlaşmasının cerrahi müdahale gerektirdiğini söyleyen Dr. Uhusoy sözlerine şöyle devam ediyor: "Ön çapraz bağ rekonstrüksiyonu (bağın yeniden yapılması) için değişik teknikler tarif edilmiştir, patellar tendon veya hamstring tendonlarının kullanılması bugün için en popüler olanlarıdır. Ön çapraz bağ rekonstrüksiyonunun amacı, diz hareket kısıtlılığı olmadan stabilite ve hastanın yaralanma öncesi fonksiyonel seviyesine ulaşmasını sağlamaktır."

Ön çapraz bağ yaralanmalarında tedavinin cerrahi olmasa bile fizik tedavi ve rehabilitasyon. Ameliyattan hemen sonra gibi rehabilitasyonuna başlanıyor. Anadolu Sağlık Merkezi Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon Uzmanı Dr. Yapak Demir'in verdiği bilgiye göre, rehabilitasyon en az 3-6 ay sürüyor. Rehabilitasyonun fazlarına göre yapılan işlemler ve hedefler değişiyor. Dr. Demir konuyla ilgili şu bilgileri veriyor:

"Erken dönemde şişliğin azaltılması, ağrının azaltılması ve eklem hareket açıklığının kazanılması ile beraber hastanın yürütülmesi hedeflenirken, rehabilitasyon sürecinin sonlarına doğru diz ve bacak



Ortopedi ve Travmatoloji Uzmanı Dr. Gökhan Uhusoy

Gökyüzünde moda

Günümüzde kıyafetler profesyonelce tasarlanıyor. Üniformalı bu mesleğin zarif ve şık temsilcisi olan hosteslerini daha şık giydirebilmek için firmalar adeta birbirleriyle gizli bir yarış içerisinde. Kuruluşundan bugüne kadar pek çok üniforma değiştiren milli bayrak taşıyıcımız Türk Hava Yolları'nın hosteslerini şimdilerde ünlü modacı Cemil İpekçi giydiriyor.





Uçuş hostesliği, üniformalarına en çok dönemlerden, kıyafetleri en çok beğenilen meslekler arasında geliyor. Birçok ünlü modacı ve marka olmuş giyim firmaları hostesleri giydirebilmek için adeta yarışıyor. Özel havayolu şirketlerinin artmasıyla da gökyüzündeki bu şıklık yarışı daha da hızlanmış durumda.

Geçtiğimiz yıllarda havacılık şirketlerinin üç modayı profesyonelce takip etmek olmadığından, kimi yıllarda hostesler yeşil kıyafetlerle kimi yıllarda ise mini eteklerle. Günümüzde ise kıyafetler profesyonelce tasarlanıyor. Üniformalı bu mesleğin zarif ve şık temsilcisi olan hosteslerini daha şık giydirebilmek için firmalar adeta birbirleriyle gizli bir yarış içerisinde. Kuruluşundan bugüne kadar pek çok üniforma değiştiren milli bayrak taşıyıcımız Türk Hava Yolları'nın hosteslerini şimdilerde ünlü modacı Cemil İpekçi giydiriyor. Üniformaların ilk bakışta göze çarpan farklı bir çizgi hemen dikkat çekiyor. Tasarımda estetik bakışın yanında rahatlık, üniformaların kullanışlı olma ve uzun süre dayanıklılığına özen gösterilmiş. THY'nin hostes üniformalarında açıklık renkler mavi, turuncu ve lacivert. Pembe ve turuncu çizgiler üniformaların hareket getirmiş. Uçuş ve yer personelinin ise gömlek renkleri aynı. Uçuş personeli turuncu, yer personeli ise gül kurusu gömlek giyiyor. Günlük renkleri aynı zamanda lacivert üniformanın kısa süre işlenmelerinde de kullanılmış. Üniformalar Cemil İpekçi imzalı hoş bir fularla da süsleniyor.

Kışın uçuş personeli turuncu, yer personeli pembe ağırlık alıyor.

Ana motif hale. Sadelik ve şıklığın ön planda olduğu giysilerde ana motif hale. Lale vakfının gövdesinde, düğmelerde ve steward'ların (erkek hostes) kravatlarında da yer alıyor. Her ülkenin kültürünün etkileri havayollarının üniformalarına da yansıyor. İpekçi, turuncu rengin yanı sıra eski gelenekleriyle gelen yeşile de yeni yelek konseptini hostes üniformalarında da uygulamış. Üniformaların yurtdışında geliştirilen Coolmax kumaştan seçilmesi üniformaları personelin yanında tutuyor. Kumaştaki doğal yapı terli çalışma koşullarında personelin rahat etmesini sağlıyor. Etekların boyu ise estiye göre daha uzun. Pantolon uygulaması ise ilkbahar olduğu gibi devam ediyor. Hostesların üniformasında lacivert ceket üzerinde turuncu bir yelek bulunmuş. Gömlekler ve fularlar da turuncu. Pantolon üzerinde hale desen var. Kaşkol ve pardösüleri ise lacivert. Bu çok üniformaları lacivert ayakkabı ile aynı renk çanta tamamlıyor.

Özel havayollarında THY'den geri kalmıyor

Onur Havayolları'na da bir başka ünlü modacı Sevda Candaş giydiriyor. Üniformaları lacivert ceket ve yelek, beyaz gömlek, beyaz üzerine kırmızı lacivert logolu fuların yanı sıra lacivert etek ve pantolondan oluşuyor. Atlasjet ise üniformalarda lacivert etek ve pantolonun yanı sıra kırmızı yelek ve ceket kullanıyor. Kıyafetleri beyaz gömlek ve kırmızı desenli turuncu renkli Vakko imzalı fular tamamlıyor. Modacı Fatma Şenbeşoğlu'nun giydirdiği hostesler ayrıca lacivert de pardösü taşıyor.

Freebird Havayolları'nın da filosunun yenilenmesiyle birlikte kabin ve kokpit üniformaları da yenilendi. Kabin ve kokpit üniformalarının dizayn ve üretimi Fashqua markasıyla Fesch Tekstil tarafından yapılmış. Ancak, 2007'de tasarım değişikliğine gidilecek. Fesch firması tarafından üretilecek. Freebird'in hostes üniformaları yaz döneminde yan dikişlerden turuncu şeritli lacivert pantolon ve ceket, ön bölümünde turuncu biyeli etek; kış ve yaz dönemleri için mavi gömlek, turuncu yelek, bolero kemerli lacivert palto, turuncu pardösü, turuncu servis önlüğü, mavi üzerine turuncu logolu fular, gümüş fular yüzüğü, gümüş tokalı, iç kısmından turuncu şeritli lacivert şal, yine lacivert körüklü valiz ve kabin çantasından oluşuyor. Kış döneminde ise bu üniforma kışlık gömlek, kışlık elbise, yelek ve atkı ekleniyor. Aksesuar olarak gömlek ve yazlık elbiselerde ayna tokalı, açık mavi kol çantası kullanılıyor. Yaz uçuşları için lacivert renkte körüklü valiz, kış uçuşları için ise valiz ile aynı renkte olan kabin çantası dizayn edilmiş. Üniformalarla aynı renkleri taşıyan ayakkabılar genelyeniçi, genelse yurtdışında büyük ilgi topluyor. Topuklu ayakkabılar, lacivert üzerine ön

Bebekler ön koltuklarına kimsenin oturmasını istemiyor



Uçakla seyahat etmek büyük bir ayrıcalıktır. Ancak bazıları için bu ayrıcalığın keyfi sadece, '1A, 1B ve 1C' koltuklarında yaşanabiliyor. Bu yüzden, uçak üreticilerinin, daha sağlıklı uçuş gerçekleştirilmesi amacıyla bebekli yolcular için tasarladığı 1A, 1B, 1C gibi ön bölümdeki yerler, maalesef yapılan tüm avantajlara rağmen 'ön sıra nakarat'a dahil edilmiyor. Uçağa genelde hepsinden son binmeye özen gösteren ön sıra yolcuları, en önce ilerleyen ve uçaktan en önce inmenin de ayrıcalığını yaşamak istiyor. Uçak, ön sırada uçuşun keyfi çıkarılırken, çocuklu aileler ucuz sınıflardaki koltuklarda adeta büyük bir sıkıntıyla başa bela oluyor. Çünkü ön sırada geniş bir yer vardır edilirken, ucuz sınıflarda dardan koltuk satılması nedeniyle çocuklu ailelerin seyahati kâbusa dönüşüyor.

Normal sınıfında 'ön sırada seyahat edenler' ayrıcalıklı yolcu sınıfına girmek hiç de kolay değildir. Yapılan araştırmalar, nikâhı yapmak istemeyen yolcuların, özellikle 1. sınıftaki koltuklarda oturmak için çıkış kapısındaki sıraya çıkmıyor. Ayrıca, ön sırada oturmak bir sınıf olarak, 'kendilerini özel bir konumda hissetmeleri ve uçak sıradan yolculara gelmeyen bir yaşaya sahip olduğunu' düşünüyorlar.

Türk Hava Yolları (THY) yetkilisinde, önceliği olanlar başbakan, bakan, milletvekilleri ve belediye başkanları gibi VIP (Çok özel kişi) sınıfında seyahat eden yolcuları bu ayrıcalıklı uygulamadan faydalanabilir. Diğer yolculardan yüksek fiyat para ödeyerek bilet alan business class yolcuları ise, ucuz VIP yolcuların oturduğu bu koltuklarda seyahat edebilir. 1 Eylül'den itibaren ücretli koltuk seçimi hizmetini sunmaya başlayan Pegasus Havayolları, en sondan 'ayrıcalıklı sınıf' anlayışını ortadan kaldırmak, ön sırada uçma imkanı getirdi. Pegasus Havayolları'nın iç hat uçuşlarında 10 YTL, tarifeli dış hat uçuşlarında da 10 Euro ücret ödeyenler, esnek ve 1. sıradaki koltuklarda uçabiliyor. Ön sıradaki koltuklar, diğer özel havayollarında da uçuş ekibi ve özel konsolosluklar için son dakikaya kadar boş bırakılıyor. Bazen öyle oluyor ki, uçuşlarda ilk 5 sıra koltuk boş kalmasına rağmen çocuklu aileler ucuz sınıflarda uçuruluyor.

SunExpress Havayolları'nda durum aynen farklı değil. Çocuklu ailelere uçağın en ön sıralarını uygun ve büyük koltuklu sağlayan 'bebek koltukları uygulamasını' hayata geçirdiklerini belirten SunExpress yetkilisi, bu hizmeti özel havayolu şirketleri arasında başlatan ilk kuruluş olan SunExpress, iç-dış hat tüm seferlerinde ön sıralarda çocuklu ailelere öncelik tanıyor. Şirket bir sebepten dolayı Condor Havayolları örnek alınarak başlatılan ve 'ana-çocuk sınıfı' olarak da adlandırılan uygulamada, rezervasyonlardan da herhangi bir ücret talep edilmiyor.

1990'dan bu yana Antalya sağlıklı turizm taşımacılığı yapan SunExpress' in yolcusunun hemen hemen tamamı bebek koltukları uygulamasından faydalanıyor. Bu yüzden uçuş vaktinde çocuklu aile sayısı fazla olduğunda, ailelere ön sıra koltuklarını rahatlıkla için adeta bir bilet kontrolü yapılıyor. Uçağa binerken ve inerken büyük kolaylık sağlayan ön sıra koltuklarını küçük bebeği olan yolcuların uçuşların, özellikle iç hatlarda uçmaya başladığından bu yana Türk yolcularından da büyük ilgi görüyor.

Bebek koltukları uygulamasını, SunExpress bünyesinde bulunan Boeing 737-300 ve 400 tipi uçaklarda çıkış kapılarının önünde oldukları için, sol ön sıradaki 1A, 1B ve 1C numaralı koltuklarda uygulamaya başlıyorlar. Şubat 2007'den bu yana bu sıralarda Boeing 737-800 tipi uçaklarda, çıkışın önünde bir panel olduğu için 1A, 1B, 1C ve 2D, 2E, 2F koltuklarını numara çocuklu ailelere uygulamaya başlıyor. Uçağa alınan, Avrupa Sivil Havacılık Otoritesi JAR sınıfından onaylanmış ve sert minderleri bebeğin rahatça yerleştirilebilmesi, pencere koltuğuna da monte edilebiliyor. Böylece bebekler yolculuk sırasında bir yetişkin olmaları halinde uçak koltuklarında seyahat edebiliyor.

6 yaşından sonra tek başına seyahat edebilir

Uçakta seyahat eden 0-2 yaş bebekler, anne kucağında taşınırken, 2 yaş üstü çocukların için koltuk alınıyor. THY, 0-2 yaş bebekler için, 'yetişkinler için kesilen bilet fiyatının' yüzde 10'u oranında, 2-12 yaş çocuklar için de yüzde 25 indirimle bilet kesiyor. Özel havayolları ise 0-2 yaş bebeklerden 10 YTL alırken, 2-12 yaş grubu çocuklara da yüzde 15-20 oranında indirimli bilet uygulayabiliyor.

Çocuklarını tek başına uçurmak isteyen ailelerin, bazı prosedürleri yerine getirmeleri gerekiyor. 6 yaşından itibaren tek başına uçma hakkı kazanan çocuklar için öncelikle 'Refakatsiz Çocuk Tanıma (Unaccompanied Minor's (UM) Yetki Belgesi' hazırlanır. Veliler yetki belgesiyle, 'çocuklarının refakatsiz seyahat etmelerine izin verdiklerini ve izinli belirtilen kişi veya kişilerce varış noktasında teslim alınacağını' taahhüt eder. Belgede ayrıca, çocukların sağlık durumuyla ilgili (havalılık, alerji ve özel diyet istekleri) gerekli bilgiler de yer alır.

Bu işlemin ardından seyahat edecek çocuklar, hava limanındaki ofislerine teslim edilir. Hazırlanan yetki belgesinin bir nüshası da, 'id-soyad, konuştuğu dil, gidiş yeri, uçuş numarası ve tarih' gibi bilgilerin yer aldığı zarfın içine konularak çocukların boynuna asılır. Çocuklar, hareket saati geldiğinde de, görevliler tarafından uçağa götürülerek inen kapıda kabin amirine teslim edilir.

Uçakta en ön sırada bir yolcunun yanına oturtulan çocuklar, inişte yine inen kapıda yer görevlileri teslim alır.

Daha sonra çocuklar, izinli belirtilen kişilere inen kapıda teslim edilir. ■

Mustafa GÜN



KAM Air, Kabil





Güvenlik sorunları nedeniyle uçuşlarına bir süre ara veren, Afganistan'ın ilk özel havayolu şirketi Kam Air, Türkiye uçuşlarına yeniden başladı. Fly Servis'in Türkiye temsilciliğini yaptığı şirket, uçuşlarına Pegasus'tan kiralanan B737 tipi uçakla gerçekleştirecek, Şirket operasyonlarını TAV tarafından işletilen Atatürk Havalimanı'ndan yapacak..

Yazı ve Fotoğraflar: Ergün Zar

Taliban rejiminin yıkılmasının ardından kurulan, Afganistan'ın ilk özel havayolu şirketi Kam Air, iki yıl ara verdiği Kabil-İstanbul-Kabil uçuşlarını Pegasus'tan kiralanan B737-800 tipi bir uçakla gerçekleştirecek. Türk kokpit ve kabin ekibiyle uçuşlarını gerçekleştirecek olan havayolu şirketinin ilk seferini yapması nedeniyle Atatürk Havalimanı'nda bir kokteyl düzenlendi. Kokteyle çok sayıda davetli katıldı.

TÜRK İŞÇİLER DE TAŞINACAK

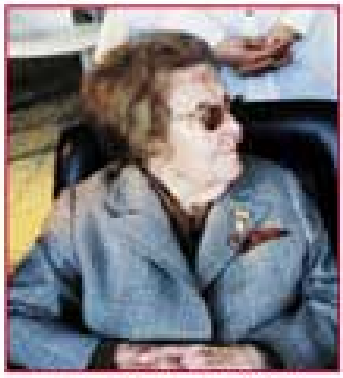
Kokteyl'de, Kabil-İstanbul seferinin haftada bir, yalnızca Cuma günleri gerçekleştirileceğini ifade eden Fly Service CEO'su Gökhan Sarıgöl, "Güvenlik endişesi, yolcu azlığı ve uçak bulunamaması gibi sebeplerle Kabil-İstanbul seferleri durdurulmuştu. Güvenlik standartlarına uygun uçak bulunamadığı için, uçuşların başlaması gecikti. Şimdi Pegasus Havayolla-







Atatürk'ün manevi kızı Sabiha Gökçen



Sabiha GÖKÇEN "GÖKÇEN'liği şöyle anlatıyor. "Benim soyadımın mesleğimle hiçbir ilgisi yoktur, olamaz da. Çünkü ben havacılığa 1935 yılında girdim. Oysa Büyük Atatürk bu soyadını bana bir yıl önce verdi.

Ankara'da Kızılay'da Ziya Gökalp caddesindeki 19 numaralı üst katındaki yurdunda kalan vekilimiz "Tayyareci Sabiha GÖKÇEN" yazıyor.

1925 yılında Atatürk'ün Bursa gezisi sırasında vatandaşlarına bu büyük insanı henüz 12 yaşında iken tanıma şansı bulan ve "Ama..... bir leyli mektep olsa....." sözü üzerine Gazi'nin kızı olan Sabiha ...

"GÖKÇEN" SOYADINI NASIL ALDI?

Herşeyi hedef Atatürk'ün kızı Sabiha "GÖKÇEN" soyadını almasının havacılığın doğal sonucu sanır. Oysa hiçbir ilgisi yoktur. Daha doğrusu öncesinden yoktur da sonrasında meslek soyadını izlemiştir.

Sabiha GÖKÇEN "GÖKÇEN'liği şöyle anlatıyor. "Benim soyadımın mesleğimle hiçbir ilgisi yoktur, olamaz da. Çünkü ben havacılığa 1935 yılında girdim. Oysa Büyük Atatürk bu soyadını bana bir yıl önce verdi. Soyadı kanunu, Atatürk'ün önem verdiği devrimlerdendi. Bu bakımdan 1934 yılında Atatürk'ün sohbetleri sofralarda hep konu "soyadı" idi. İşte hiç unutmam, 19 Aralık 1934 akşamıydı. Sıra bana gelmişti. Atatürk "Sabiha'ya bir soyadı bulmamız gerekti" söyledi. Biraz düşündükten sonra "GÖKÇEN olsun" dedi. Orada bir kâğıdın üstüne de yazdı. Yazı aynen şöyleydi.

"Sabiha GÖKÇEN
S. GÖKÇEN'dir"
K.ATATÜRK
19.12.1934

HAVACILIĞA İLK ADIM

Rastlantının güzelliğine bakın ki, Atatürk'ün "GÖKÇEN" soyadını vermesinden sadece altı ay sonra Sabiha GÖKÇEN gerçekten "havacı" olacaktı.

"O sırada bizde sivil havacılık fiilen yoktu. Atatürk ise, geleceğin gökkende olduğunu çok önceden görmüş, bu yolda hemen yapılması gereğine inanmıştı. Bunun için Hava Kurumu'nun ilgili çevreleriyle girişimde ve bir okul açılmasına karar verilmişti.

Gün 5 Mayıs 1935'ti. İlk havacılık okulumuz, Atatürk'ün verdiği izinle "Türk kuşu" o gün açılacaktı. Ancak sıkıştırmıyor. Atatürk bana GÖKÇEN soyadını verdikten sonra artık Sabiha demiyor, GÖKÇEN diye seslenmeye başlıyordu. Açılışa gideceğim, ben sadece Büyük Atatürk'ün kızı olduğum için, bir de resmî bir olay da bulunacağım için nervöstüm. Ama bunun bir havacılık okulu olması, ne yalan söyleyeyim, hiç ilgimi çekmiyordu. Törende gayet güzel oldu. Yurtlarından gelen vatandaşlar uçaklar pistteyken gösteri yapıyor, kimi de para ve ödüller alıyordu. Önceleri çok sakindim fakat ilkokuldan dahi alkışlar, birden heyecanlandım, çok hoşuma gittiğini fark ettim. Atatürk'te bu değişikliği fark etmiş, sordu:

Çok mu hoşuna gitti?

Evet çok!... Çok hoşuma gitti.

Peki, sen de uçabilir misin?

Evet, paşam, uçabilirim. Hemen tayyareye bindiler ve "aldı" dediler koçup uçabilirim. Gözüme gözüm.

Ata, Hava Kurumu Başkanı Fuat BULCA'ya döndü:

Bak Bulca, GÖKÇEN de uçmak istiyor.

Hemen yabana vazgeçilmesin. Kendisine bir geçmiş olsun uçmaya heveslendiğini söyleyince, hoşuma bakmadı.

Şimdi olmaz. Elbette o da uçar fakat bir süre teorik bilgileri öğrenmeli lazım. Okula yazılsın, öğrensinler.

İşte bu andan itibaren Sabiha GÖKÇEN, "Türk kuşu'nun ilk kız öğrencisi" oluyor, soyadına uygun mesleğe ilk adımını atıyordu.

Okula Pançot için gitmişti ama.....

Sabiha Türk kuşu'na pançot için gitmişti ama okula yazıldıktan ve eğitime başladıktan sonra heveslendiğini başka yöne sapmıştı. Uçaklar pançot çekildikten daha cazip gelmeye başlamıştı. Çok sevinmişti uçmaya.... Hem de daha uçmadan... İçindeki bir his, ona yıllardır bomboş geçen yıllarının artık bittiğini, aradığı uğraşın bulduğunu hükmediyordu sanki... Havacılıktan başka şey düşünmez olmuştu. Sabahları saat beşte kalkıyor, çalışıyor, çalışıyordu. Hocalarla birlikte planörde uçuştan sonra, uçmanın en büyük sevgilisi olduğunu anlamıştı. Atatürk de genç kızı teşvik ediyordu.

Nihayet uçuş günü gelmişti. Sabiha sevinçten ve heyecandan yerinde duramıyordu.

Bakın bakın, o günü nasıl hatırlıyor GÖKÇEN:

Her gün gittiğinde ne gün uçacağını sorar, fakat her seferinde uçuş gününün daha gelmediği cevabını alırdım. Havacılıkta önce çift komuta denen usulle, hocayla birlikte uçulur. Sonra tek başına

ATÜ'de Sevgililer Günü



GIVENCHY POUR HOMME
EDTS 100 ML (49,5 EURO)



L' OREAL (GLAM SHINE SORBET, MASCARA PANORAMIC CURL, MAKE - UP SETS, GLAM SHINE)



DOLUCA SARAFIN CHARDONNAY
75 CL (16,5 EURO)

LAPHROAIG SINGLE ISLAY MALT SCOTCH WHISKY 10 Y.O. 100 CL (35 EURO)



GOLDEN TOUCH BAYAN ÇANTALAR (FİYAT BELİRTMİYORUZ.)





GUERLAIN L'INSTANT DE GUERLAIN EDPS 50 ML (58 EURO)



GOLDEN TOUCH BAYAN KEMER, SAAT VE AKSESUARLAR