



HAVA-iŞ



Türkiye Sivil Havacılık Sendikası

www.havais.org.tr | Nisan 2017

HAVACILARA ÖZEL KANUN GELİYOR!

Türk Hava Yolları'nda değil bütün havacılık sektöründe yer alan uçucu personelin haklarını da korumak amacıyla yola çıkan Hava-iş Sendikamız, havacılara özel kanunun hazırlanması için bir komisyon kurulmasına öncülük etti. TBMM'den destek sözünü aldık.



THY Yönetim Kurulu Başkanı
Sayın M. İlker AYCI
Abant Ziyareti

Sayfa 12



THY Bünyesinde Çalışan
Üyelerimizle Hatay'da
Bir Araya Geldik

Sayfa 24



Kartepe'de Kokpit Görevi
Yapan Üyelerimizle
Bir Araya Geldik

Sayfa 49





künye

Tüm Hava-İş Sendikası adına İmtiyaz Sahibi ve Sorumlusu
Ali Kemal TATLIBAL

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Murat KALLENÇİ

Görsel Yönetmen
Muhammed Safa ARIKAN

Haber Müdürü
Aslıcan ORHAN

Editör
Mevlüt ÇİFCİBAŞI

Yayın Kurulu
Celalettin MERİÇLİ
Mustafa AKGÜN
Fatma KARAMAN
Hakan DAĞ
Muhammet Raşit YILMAZ

Grafik Tasarım
Ali Rıza DEMİRCİ

Tashih & Redaksiyon
Ensar VANLIOĞLU

Yapım

BUZZ **ad**
media solutions

Basım Yeri
SEÇİL OFSET
100. Yıl Mah. Matbaacılar Sitesi
4. Cadde No:77
Bağcılar/İSTANBUL
0 (212) 629 06 15

HAVA-İŞ GENEL MERKEZ
İncirli Caddesi
Volkan Apt. No: 68/1-2
Bakırköy / İstanbul
444 7 962

HAVA-İŞ ANKARA ŞUBESİ
Atatürk Bulvarı
Beyaz Saray Apt. No: 44/2
Sıhhiye / Ankara
0 (312) 230 08 03

HAVA-İŞ İZMİR ŞUBESİ
Atatürk Cad. Dalyan Gümrük İşhanı
No: 398 Kat: 4/427
Alsancak / İzmir
0 (232) 463 66 89

HAVA-İŞ ANTALYA ŞUBESİ
Çaybaşı Mah. 1341 Sk.
Fatmanine Apt. Kat 2-13
Antalya
0 (242) 321 05 72

HAVA-İŞ ANADOLU YAKASI ŞUBESİ
Osmanlı Blv. Yenişehir Mah.
Çağdaş Center No: 10 B Blok Kat: 4/8
Pendik / İstanbul
0 (216) 491 22 10

HAVA-İŞ ADANA TEMSİLCİLİĞİ
Turgut Özal Bulvarı Güzelyalı Mah.
Kibritoğlu Sitesi A Blok Kat: 1/1
Adana
0 (322) 352 70 59

www.havais.org.tr

Dergide yayınlanan yazıların sorumluluğu yazarlarına,
röportajlardaki görüşler sahiplerine, ait olup Hava-İş
Dergisi sorumluluk üstlenmez. Kaynak göstermek şartı ile
alıntı yapılabilir. Hava-İş'in ücretsiz süreli yayınıdır.



Kıymetli Hava-İş Ailesi;

Taşımacılık iş kolunda yer alan, havacılık sektöründe çalışan emekçilerin sendikası Hava-İş adına sizleri saygı ve sevgi ile selamlıyor, her daim hak mücadelesinde yanımızda yer alan tüm onurlu yoldaşlarımıza yürekten teşekkür ediyorum.

Sendikal hareket, özü itibarıyla gücünü kitleden alır, her kitlenin hareketi de mücadelesinde yükselme, durgunluk ve alçalma dönemleri yaşar. Sizlerin takdiri oylarınız ile sendika yönetimini devralmamızdan önce; 305 işçinin haksız yere iş akitlerinin feshedilmesi, katılımın sağlanmadığı başarısız grev, art arda yaşanan hak kayıpları, alt kademe yöneticilerin çalışanlara uyguladığı mobbingin önüne geçilememesi ve bunlar gibi sendikal işçi hareketine sekte vuran olaylar silsilesiyle Hava-İş Sendikası alçalma dönemini yaşamaktaydı.

Bu onurlu görevi bizlere teslim etmenizden ardından 305 işçinin ve Türk Hava Yolları'nın Borajet ile işbirliği yapmasının ardından Anadolu'da işten çıkarılan 14 personelin işe iadeleri, şahsım ve yönetim kurulumuzun THY ile sürdürdüğü görüşmeler neticesinde gerçekleşmiştir. Bilgileri rafa kaldırılmış, unutulmuş 14 kişinin hak mücadelesine ortak olup, 14 ailenin ekmeğine, huzuruna kavuşmasına aracı olmanın önemini farkındayız. Yönetimde olduğumuz süre zarfında da, çeşitli nedenlerle disiplin kuruluna

Ali Kemal TATLIBAL
Türkiye Sivil Havacılık Sendikası
Genel Başkanı

sevk edilen, hırsızlık ve benzeri, ispatlı yüz kızartıcı suçlar dışında, birçok üyemizin işe devamlarını sağlamış bulunmaktayız.

Üç buçuk milyon borçla devraldığımız sendikamızın borcunu sıfırladığımız, temel sorunlara çözümler getirdiğimiz, üyelerimizin motivasyonlarını arttırmak amacıyla Abant'ta ve çeşitli illerde tüm üyelerimizin aileleriyle katılımına açık olan her ay gerçekleştirdiğimiz İSG organizasyonlarımızla, kariyer hedeflerine destek olmak için üyelerimizin faydalanabildiği yabancı dil eğitimlerimizle, bugüne kadar farkındalık sağlanamayan engelli üyelerimizin seslerinin yükselmesine sağladığımız katkılarla, alçalma dönemini kapattığımızı inanıyoruz.

Şirketin, sendikamızın veya üyelerimizin görüşü alınmadan uygulamaya geçirdiği otel nöbetleri karşısında, sendikamız sonuna dek dik duruş sergiledi ve kaldırılması yönünde birçok kez THY yönetimi ile masaya oturdu. Sendikamızın uçucuları yakından ilgilendiren bu husus karşısında hiç geri adım atmaması ile otel nöbeti uygulaması kaldırıldı. Şimdi de aynı dik duruşu, FTL ile ilgili SHGM'nin yayınladığı talimatın Türk Havayolları çalışanlarına uygulanmasındaki olumsuzlukları gidermek için sergiliyoruz. Konuya ilişkin görüşmelerimiz ve çalışmalarımız yoğun olarak devam etmektedir, çok yakında olumlu gelişmeleri sizlere aktarıyor olacağız. Adaletsizliği, adaletle yıkacağız!

Sizler bize destek olmaya devam ettikçe, biz de dik duruşumuzu koruyup, emek mücadelemizi

sürdüreceğiz. Oportünist bazı alt kademe yöneticilerin elini, emekçi kardeşlerimizin üzerinden çekeceğiz. Ekonomik ve sosyal menfaatinizi koruyacak, kirli oyunları bozacağız! Şimdi sendikamızın yükselme zamanı!

Kabin ve kokpit çalışanlarını yakından ilgilendiren bir konuya köklü bir çözüm bulmak amacıyla harekete geçtiğimi de sizlerle paylaşmak isterim. Sizlerin de bildiği üzere yer personeli olarak görev yapanlar 4857 sayılı iş kanuna bağlıyken, havacılık sektörüne yönelik bir iş kanunu olmamasından dolayı, uçucu personel Borçlar Kanunu'na tâbidir. THY'de çalışan üyelerimizin, TİS ile belirli hakları korunsa da diğer havayolu şirketlerinde çalışanlar birçok hak kaybına maruz kalmaktadırlar. Bu hak kaybının önüne geçmek amacıyla Sendikamız, özel kanun hazırlanması için Prof. Dr. Aziz Can Tuncay başkanlığında bir komisyon oluşturmuş, komisyona konusunda uzman akademisyen ve avukatlarla birlikte havacılık sektöründeki meslek örgütlerini de dahil etmiştir. Söz konusu çalışmaya ilişkin TBMM Başkanımız Sayın İsmail Kahraman ile de temasa geçerek kendisinden destek sözü aldığımı da bilgilerinize sunarım. Sizlerin de tavsiyeleriyle hak kayıplarının önüne geçecek, en verimli taslağı hazırlayıp TBMM'ye sunacağız ve yıl bitmeden bu tasarının yasalaşmasını sağlayacağız.

6 ayda bir resmi gazetede açıklanan sendika üye sayılarının son resmi bildiriminde yayınladığı üzere 21.108 üye ile sendikamız Taşımacılık İşkolunda yine lider-

liği sürdürüyor. 21.108 ailenin sorumluluğunu taşıdığının bilincindeyim, ayırım yapmaksızın, Hava-İş ailemizin parçası olan her birinizi ayrı ayrı önemsiyorum. Ben ve çalışma arkadaşlarım birim bazında her sorun ve talebe kulak veriyoruz. İster bir üyemizi, isterse bin üyemizi etkileyen bir problem olsun, çalışacağınız kapının sendikanız olduğunu unutmayın.

Yakında karşılayacağımız mübarek Ramazan ayının siz değerli üyelerimiz, aileleriniz, milletimiz ve tüm İslam âlemi için hayırlar getirmesini temenni ederim. Sendikamızın düzenleyeceği iftarlarda Hava-İş ailemizin kıymetli bireyleri olan sizlerle bir araya gelmekten memnuniyet duyacağım.



Ali Kemal TATLIBAL
Genel Başkan
Türkiye Sivil Havacılık Sendikası

NEDEN SENDİKALI

Sendikali olmak, emekçilerin sorunlarını çözüme kavuşturmak, onların ortak çıkarları etrafında, aynı hedefler doğrultusunda hareket etmesinin olanaklarını yaratmak açısından önemlidir.

Hayatınızı kazanmak için çalışmak zorundasınız. Gününüzün büyük kısmını işte geçiriyorsunuz. Kazancınızla, evinizi geçindirmeye çalışıyorsunuz. Kendinize ve ailenize daha iyi bir gelecek hazırlamayı amaçlıyorsunuz...

- Hayatınızın çoğunu geçirdiğiniz iş yerinizdeki çalışma koşullarından memnun musunuz?
- Ücretiniz yeterli mi?
- İş güvenceniz var mı?
- Sosyal haklarınız yeterli mi?
- İş yerinizde insanca muamele görüyor musunuz?

MAALESEF HAYIR

İşte bu nedenle
**SENDİKALI
OLMALIYIZ**



İçindekiler

- 6** Varlık Fonu,
Yeni Özelleştirme Olmasın
- 8** 8 Mart Emekçi
Kadınlar Günü
- 10** Türbülans Hakkında
Bilmemiz Gerekenler
- 12** THY Yönetim Kurulu
Başkanı Abant Ziyareti
- 14** Ucakta Mutlaka
Yapmanız Gerekenler
- 16** 1 Mayıs
Emek ve Dayanışma Günü
- 18** Nasıl
Üye Olurum?
- 19** Şubelerimizin
1 Mayıs Etkinliği
- 20** İstanbul Temsilcilerimiz
İle Bir Araya Geldik
- 21** Bilim, Sanayi ve Teknoloji
Bakanı ile Kahvaltı
- 22** Nisan 2017
Açlık Ve Yoksulluk Sınırı
- 23** Gıda ve Tüketici
Endeksi
- 30** Havayolları Kabin Memurları
Derneği Ziyaretimiz
- 31** Antakya Belediye Başkanı
Sn. İsmail Kimyeci'yi ziyaretimiz
- 32** KGBT'de Görev Yapan
Üyelerimizi Ziyaret Ettik



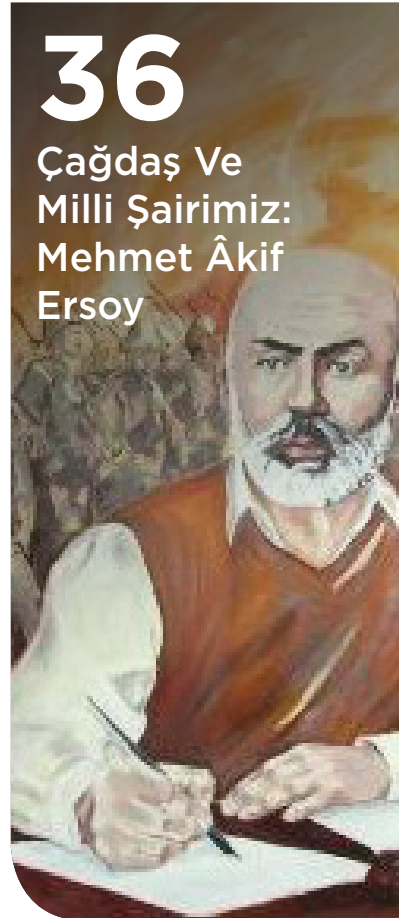
26

Obezitenin Düşmanı
Ekmek



24

Türk Hava Yolları (THY)
Bünyesinde Çalışan Üyelerimiz İle
Hatay'da Bir Araya Geldik



36

Çağdaş Ve
Milli Şairimiz:
Mehmet Âkif
Ersoy



28

Sendikamız
Üyeleriyle Kahvaltı
Organizasyonlarında
Bir Araya Geliyor



44

Havacılara Özel
Kanun Geliyor!



50

Türkiye ve Dünyada
Sendikaların
Kısa Tarihçesi



49

Kartepe'de Kokpit
Görevi Yapan
Üyelerimizle Bir
Araya Geldik



48

Ombudsmanlık
Sempozyumu



33

Dr. Mert Yüzsever'e
Hayırlı Olsun Ziyareti

33

Depo ve Kalite Kontrol'de
Görev Üyelerimizi Ziyareti

34

Hayat Boyu Diyet:
Bir Pku Gerçeği

38

Uçak Emniyette Görevli
Üyelerimizi Ziyaret Etti

38

Muhasebe Başkanlığı ve
Yeşilköy Bilet Satış Müdürlüğü

39

Hava-iş Antalya Şube
Başkanı Engin Tancer

39

Hava-iş İzmir Şube
Başkanı Hatem Ertosun

40

Hava-iş Ankara Şube
Başkanı Yasin Özer

40

Başkanlar Kurulu
Toplantısı

41

Temsilcilerimizin
ve Görüşleri

42

Çalışma Yaşamına İlişkin
Güncel Bilgiler

52

Havacılık Tarihinde
Kaybolan Uçaklar

54

Havacılık Tarihine
Damga Vuran Fotoğraflar

56

Havacılık Tarihimizden
Fatih Hava Şehitleri Anıtı

62

Uçakta, Kulak İçin;
Su iç, Sakız çiğne

63

Hava-iş'in
Yeni Çocuk Dergisi

64

Yönetim Kurulu
Üyelerimiz

'VARLIK FONU, YENİ ÖZELLEŞTİRME OLMASIN'

Türk-İş, Bakanlar Kurulu kararıyla Türkiye Varlık Fonu'na devredilmesiyle ilgili olarak bir açıklamada yayınladı.



Ergün ATALAY
Türk-İş Genel Başkanı

Türk-İş Genel Başkanı Ergün ATALAY, bazı şirketlerin Bakanlar Kurulu kararıyla Türkiye Varlık Fonu'na devredilmesiyle ilgili olarak yaptığı açıklamada; yatırımlara kaynak sağlanması yoluyla kalkınmanın hızlandırılması ve ekonomide sürdürülebilir büyüme oranlarının yakalanması amacıyla getirilen düzenlemenin "yeni özelleştirme" olmaması gerektiğini söyledi.

Türk-İş Genel Başkanı bu açıklamayı yaptı:

"Türkiye Varlık Fonu ülkenin gündemine Ağustos 2016 tarihinde kabul edilen kanun ile girmiştir. Kanunun gerekçesinde, Türkiye Varlık Fonu'nun oluşturulma amacı "sürdürülebilir büyüme ve finansal kalkınmayı sağlamak" olarak açıklanmıştır.

Türkiye Varlık Fonu'nun kurulmasıyla birçok hedef gerçekleştirilmek istenmektedir. Bunlar arasında, "kalkınmanın lokomotifini olan reel sektör yatırımlarına, stratejik sektör, şirket ve projelere uzun vadeli kaynak sağlanması yoluyla kalkınmanın hızlandırılması, ekonomide sürdürülebilir

büyüme oranlarının yakalanması ve ekonomik istikrarın sağlanması" başta gelmektedir. İşçiler açısından en dikkat çekici hedef, hiç kuşku yok ki, "büyüme oranına gelecek on yıl içinde yıllık yüzde 1,5 oranında ilave artış sağlanması" yanı sıra "yapılacak yatırımlarla yaklaşık yüz binlerce kişilik ek istihdam sağlanması" olmaktadır.

Bu hedefler, yatırımlar yoluyla istihdamın artması ve ekonomik büyüme sağlanarak refahın yaygınlaşması açısından önemli ve kabul edilebilir niteliktedir.

Kalkınma yolunda ilerlemek isteyen her ülke gibi Türkiye'de de temel hedef, yüksek ekonomik büyümeyi sağlamak, diğer bir ifadeyle, kişi başına düşen milli geliri istikrarlı bir şekilde yükseltmektir. Oysa büyüme hızını artırmak konusunda, tasarruf yetersizliği, teknolojik gelişme gibi nedenlerle güçlükler yaşanmaktadır. Ülkenin ekonomik ve sosyal sorunlarının çözümü, gelişmiş ülkelerle olan gelir açığının kapanabilmesinin temel koşulu, zaman içerisinde daha yüksek büyüme oranlarının sağlanması ve sürdürülmesi olmaktadır.

Ülkemizde gerçekleştirilen ekonomik büyüme sağlıklı kaynaklara dayanmamaktadır. Yatırımlar yetersiz ve sektörler itibarıyla dağılımı dengesizdir. Ekonomik büyüme daha çok dış kaynaklarla, para ve maliye politikalarının etkisiyle iç talep canlandırılarak sağlanabilmektedir.

İç talep kısıldığında büyüme oranlarının hızla düştüğü gözlenmektedir. İç talebin canlandırılması ve üretim artışı ise ithalatta

hızlı yükselmeyi ve cari açığa artışı beraberinde getirmektedir.

Ekonomik büyümesini istikrarlı sürdürmek durumunda olan ülkemizde, Türkiye Varlık Fonu oluşturulması -hiç kuşku yok ki- bu açıdan büyük önem taşımaktadır.

Ülke ekonomisinde bir dönüşümün gerçekleştirilmesi ve yenden büyüme sürecinin sağlanması için, öncelikle sanayileşme ve reel üretim artışlarına dayalı bir program çerçevesinde bu uygulamanın yapılması gerekmektedir.

Bu yaklaşım, gelir dağılımını bozarak sermaye birikimi modelinin terk edilmesi anlamındadır. Dışarıya kaynak transferinin önlenmesi, lüks tüketim ve israfın sonlandırılmasıdır.

Büyüme hızına olumlu katkısı olan yatırımların yetersiz kalması, hem ekonomik büyümeye katkıyı azaltmakta hem de uzun vadede ekonomik büyümenin sürdürülmesini olumsuz etkilemektedir. Gelişmekte olan pek çok ülkede olduğu gibi Türkiye ekonomisinin sektörel yapısının değişimi eşliğinde ekonomik büyümede belirleyici en önemli öğe sabit sermaye yatırımlarıdır.

Büyümesini hızlandırmayı ve kişi başına gelir seviyesini artırmayı kendisine hedef olarak belirleyen Türkiye, bunu gelir dağılımını iyileştirerek gerçekleştirmek durumunda olmalıdır. Bunun yolu, geçmiş dönemde de uygulandığı üzere, kamu iktisadi kuruluşların özelleştirilmesi ve yabancılara satılması olmamalıdır. Bakanlar Kurulu Kararıyla; **BOTAŞ, TPAO, ETİ MADEN, ÇAYKUR, PTT,**

TÜRKSAT, ZİRAAT BANKASI ile **HALKBANK** ve **BORSA İSTANBUL** gibi kamu sermayeli şirketler, banka ve finans kuruluşları, özelleştirme programında bulunan bazı şirketler Türkiye Varlık Fonu'na devredilmiştir. Burada çalışanların statüsünün ne olacağı sözlü taahhütlerle değil yazılı olarak netleştirilmeli, istihdam güvencelerinin korunacağı belirtilmelidir. Bunun için gerekli düzenlemeler vakit kaybedilmeden yapılmalıdır.

Türkiye'de ulusal tasarruf oranının yükseltilmesi için çaba gösterilmesi olumludur. Ancak bu yaklaşım "yeni bir özelleştirme" uygulamasına dönüşmemeli, "geleceğe ipotek" sonucuna yol açmamalıdır.

Hiç kuşku yok ki, ekonomik büyümenin sağlanması önem taşımaktadır. Ancak bir o kadar önemli olan husus da "kim için ve nasıl büyüme" sorusudur. Tasarrufun toplumun hangi kesimi tarafından yapılacağıdır. Milletin tasarruflarıyla oluşturulan ve sınırlı sayıda kalan kamu şirketlerinin elden çıkarılmasına yola açacak politikalardan özenle kaçınılmalıdır. Büyüme stratejileri, kapsayıcı ve gelir dağılımını iyileştirici sosyal politikalarla desteklenmelidir. Ekonomik, sosyal, mali politika uygulamalarında, iktisaden dar ve sabit gelirli kesimlerin korunmasına öncelik verilmesi önem taşımaktadır.

Türkiye Varlık Fonu uygulamasıyla ilgili olarak kamuoyunda oluşan tereddüt ve görüşler ile endişeler en kısa zamanda giderilmelidir."





MART

8 Mart 1857'de ABD'nin New York kentinde daha iyi çalışma koşulları isteyen dokuma işçilerinin uyguladıkları grevde çıkan yangında ölen 129 kadının anısına 26-27 Ağustos 1910 tarihinde Danimarka'nın Kopenhag kentinde 2.Enternasyonale bağlı Kadınlar Toplantısında alınan karar gereği 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar günü tüm dünyada kutlanmaktadır. Ülkemizde de 1921 yılından beri Dünya Kadınlar Günü kutlanmaktadır.

Geçtiğimiz senelerde sendikamız, Dünya Emekçi Kadınlar Günü'nü farklı bir etkinlikle kutlamaya karar verip, Tema Vakfı'yla anlaşarak kadın üyelerimizin adına ağaç dikilmesine vesile olmuştur. Projemiz neticesinde kadın üyelerimiz adına oluşturduğumuz hatıra ormanımızda toplamda 6000 fidanımız bulunmaktadır. "Dünyayı yeşertip canlı tutan fidanlar, toplumu canlı tutan ise kadınlardır". Sendikamız, kadın üyelerimiz adına böyle bir ormanın oluşturulmasının, emekçi kadınlarımıza kalıcı bir hediye olacağını düşünmektedir.

Kadına yönelik şiddetin yaptırımlarla önlenmesini temenni ederek, 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü'nü cinsiyet ayrımcılığının kaldırıldığı ve kadın sorunlarının çözüme kavuşacağı günlere vesile olması dileğiyle, başta üyelerimiz olmak üzere tüm kadınların Dünya Emekçi Kadınlar Günü'nü kutlarız.



8 Mart Emekçi Kadınlar Günü VESİLESİYLE SENDİKAMIZ TÜM ÜYELERİNE KADIN CÜZDANI DAĞITTI



TÜRBÜLANS HAKKINDA BİLMEMİZ GEREKEN

10 NOT

Zaman zaman yanlış bir biçimde “hava boşluğu” olarak da tâbir edilen türbülans, uçak yolculuklarının belki de en can sıkıcı şeylerinden bir tanesidir.

Özellikle, nispeten kuvvetli türbülans esnasında yaşanan ani düşüş hissi, bir çok yolcunun yüreğini ağzına getirir.

Aslında türbülans, uçakların ani bir biçimde irtifa kaybetmesine sebep olan ve hava cebi ya da hava çalkantısı olarak da isimlendirilen atmosferik durumdur.

Bir başka deyişle türbülans; irtifa, performans ve uçuş güvenliği yönlerinden uçak üzerinde önemli etkiye sahip olan düzensiz hava akımlarıdır. Uçağın rotası üzerinde yaşanan yukarı-aşağı hava hareketleri veya esmekte olan rüzgârın hızının ani bir biçimde değişmesi, türbülansa yol açabilir. Aşırı şiddetteki türbü-

lans, yolcular ve kabin görevlileri için tehlike oluşturabilir. 2015 yılının Aralık ayında bir Air Canada uçağında 21 kişi ani türbülans sebebiyle yaralanmıştı. Yine 2015 yılı içerisinde Doha-Manila seferini yapan bir Qatar Airways uçağı (Boeing 777-300ER), inişe 30 dakika kala türbülansa girmiş ve toplam 40 kişi yaralanmıştı.

Yakın bir süre önce, geçtiğimiz Mayıs ayında bu kez Etihad Airways’in bir uçağının, Endonezya’nın başkenti Cakarta’ya inişi öncesinde türbülansa girmesi sonucu 31 kişi benzer akıbete uğramıştı. Bununla birlikte, her ne kadar rahatsız edici bir his olsa da, türbülanstan pek de korkmaya gerek yoktur.

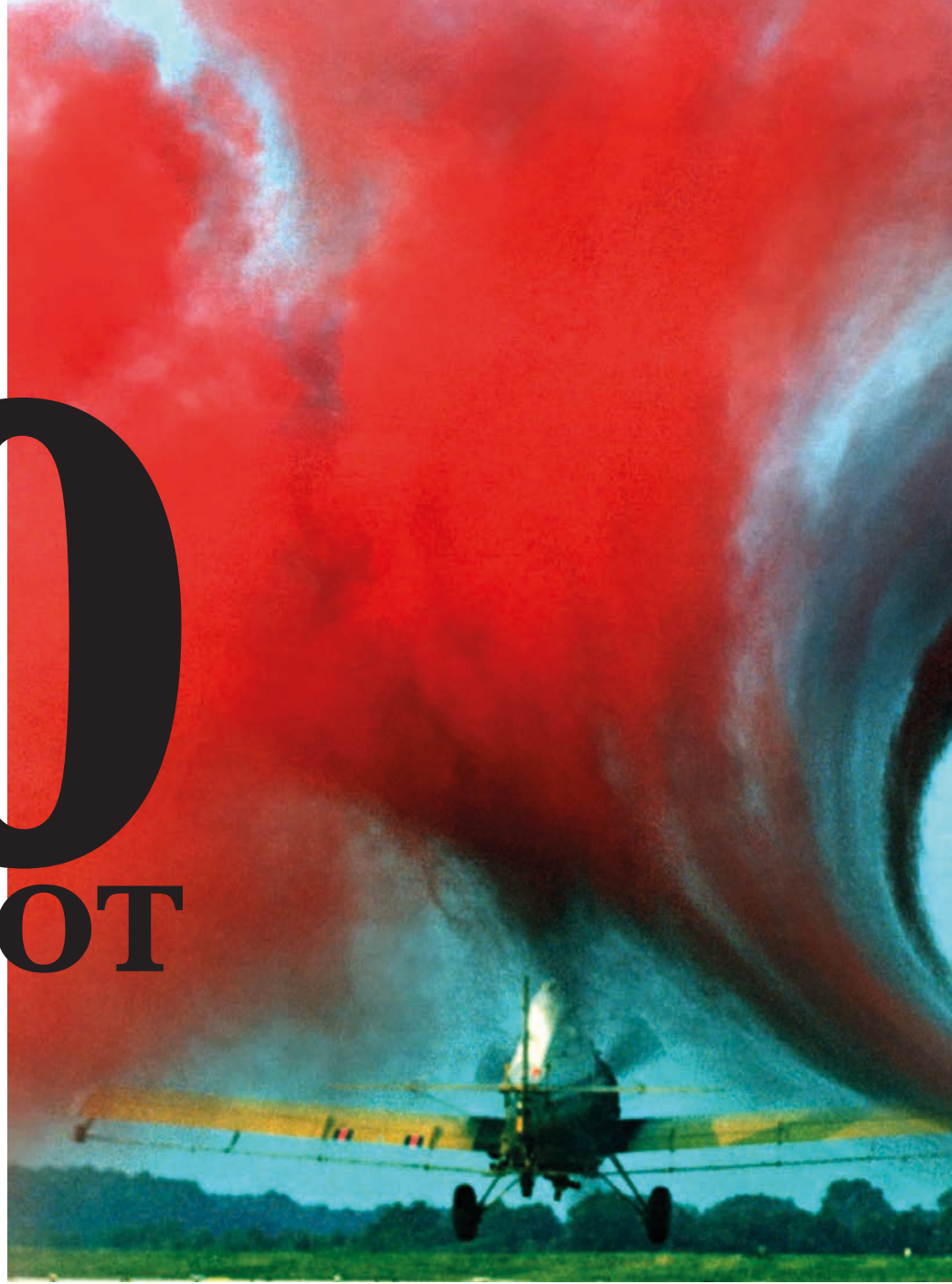
İşte türbülans hakkında bilmemiz gereken 10 şey:

1- Türbülans genelde zararsızdır:

Türbülans aslında sık görülen bir olgudur. Ve aşırı şiddetli olanları dışında pek de zararı yoktur.

2- Türbülans sebebiyle yaralanmalar olabilir:

ama nadiren FAA tarafından yapılan açıklamaya göre ABD’de yılda ortalama 58 kişi türbülans sebebiyle yaralanıyor. ABD’de her yıl 800 milyon civarında yolcunun uçakla seyahat ettiği düşünüldüğünde, türbülans sebebiyle yaşanan yaralanmaların bir hayli düşük bir oranda olduğu söylenebilir.



3- Pilotlar, ne zaman olacağını bilir:

Pilotlar çoğu zaman çalkantılı bir hava ortamına girileceğini önceden bilerek yolcuları anons sistemi üzerinden ikaz eder ve kemer ikaz ışıkları yanar. Uçuş öncesi hazırlanan raporlar, uçaktaki hava durumu radarı ve çevredeki uçakların bildirimleri, pilotları türbülansa karşı tetikte tutar

4- “Açık hava türbülansı” ise biraz farklı bir durumdur:

En tehlikeli türbülans türüdür. Açık havada meydana gelir ve uçaktaki hava durumu radarı tarafından tespit edilemez. Gerek uçuş ekibi ve gerekse yolcular hazırlıksız yakalanabilir. Bu yüzden türbülans kaynaklı yaralanmaların büyük bir bölümü açık hava türbülansı sebebiyle meydana gelir. Tüm yolculara, koltukta oturulduğu sürece mutlaka emniyet kemeri bağlı bir biçimde seyahat etmeyi tavsiye ediyoruz.

5- Açık hava türbülansları artıyor:

İşin can sıkıcı tarafı, küresel ısınma sebebiyle açık hava türbülanslarının sayısı artıyor. Bilim adamlarının tahminlerine göre, içerisinde bulunduğumuz yüzyılın ortalarına gelindiğinde bu türden hava çalkantılarının sayısı şimdiye nispeten ikiye katlanacak.

6- Emniyet kemeri ikazına dikkat!

Yukarıda da belirttiğimiz üzere, emniyet kemeri takılı bir biçimde oturmak, türbülansa karşı bir yolcunun alabileceği basit ama en kesin tedbirdir. Özellikle de emniyet kemeri ikazı yandığında...

7- Türbülans sebebiyle uçağınız düşmez:

Her ne kadar yaşanan duygu son derece kötü olsa da, şiddetli türbülans sebebiyle uçak düşmez. Uçaklar buna son derece dayanıklıdır. Mesela geniş gövdeli uçakların kanatları metrelerce esneyebilir. İnanmıyorsanız; şu Airbus A350'nin kanatlarına uygulanan teste bir göz atın!

8- Pilotlar, türbülans konusunda eğitilidir:

Pilotlar bu konuda eğitilidirler ve tespit edilebilen türbülanslardan, rotada değişiklik yaparak kaçınırlar.

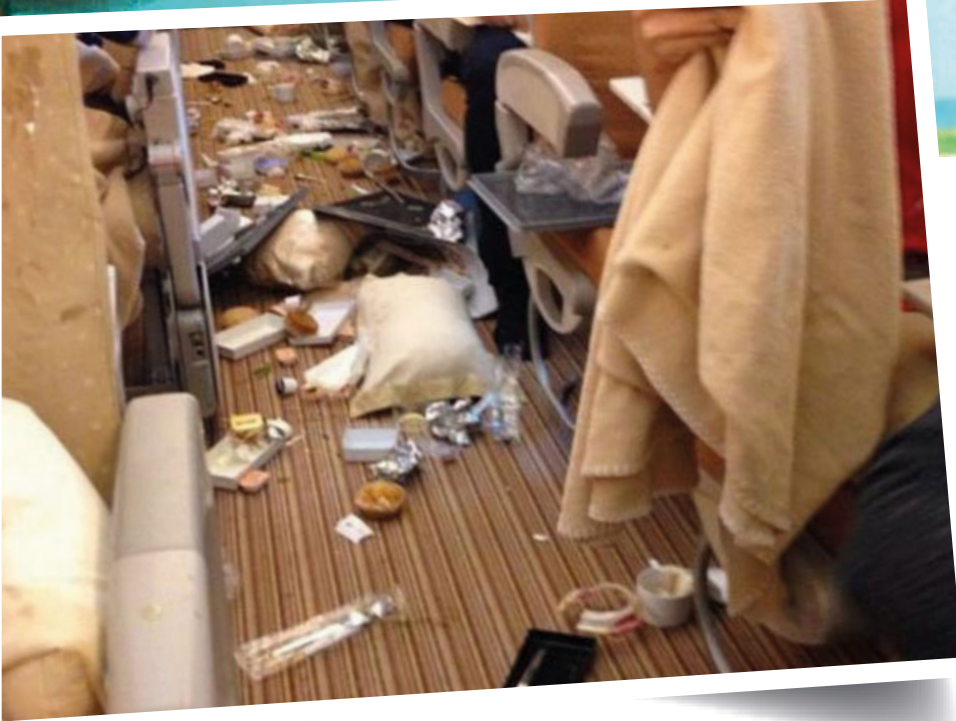
9- Özel bebek koltukları kullanılabilir:

Türbülans esnasında bebekler, belki de en fazla riske maruz kalan yolculardır. Zira iki yaşından küçük bebeklerin koltuğu olmaz ve ebeveyninin kucağında seyahat eder. Buna karşı bir önlem olarak, uçak uyumlu otomobil bebek koltuğu kullanılabilir. Ama bunun için ilave bir bilet satın almanız gerekeceğini unutmayın.

10- Yakın bir gelecekte türbülansdan tamamen kurtulabiliriz:

Halen denemeleri devam eden morötesi lazer teknolojisi destekli sistemlerle, açık hava türbülanslarını dahi tespit etmek mümkün olabilecek.

Kaynak: www.sivilhavacilardergisi.com



Singapur - Londra uçuşu sırasında yaşanan 20 metrelik ani düşüş, uçak içerisinde kaotik bir görüntüye yol açmıştı.

ABANT ZİYARETİ

Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı Sayın M. İlker Aycı, Hava İş Sendikamızın Abant'ta 21'incisini düzenlediği İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi programına iştirak etti. 10-11-12 Nisan tarihlerinde Taksim International Abant Palace Otel'de gerçekleştirilen eğitim programımıza 160 üyemiz aileleriyle birlikte katıldı.



Türk Hava Yolları Yönetim Kurulu Başkanı Sayın M. İlker Aycı, Hava İş Sendikamızın Abant'ta 21'incisini düzenlediği İş Sağlığı ve Güvenliği Eğitimi programına iştirak etti. 10-11-12 Nisan tarihlerinde Taksim International Abant Palace Otel'de gerçekleştirilen eğitim programımıza 160 üyemiz aileleriyle birlikte katıldı.

Seminer öncesi toplantıda konuşan Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal, 21'incisini düzenledikleri Abant toplantısında bugüne kadar 3 bin üye ağırladıklarının altını çizerek, " Abant toplantılarımız sayesinde, bütün üyelerimizin aileleri, eş ve çocukları ile birlikte olma şansı yakalıyoruz. Sizlerle bir olmak, tanışmak bizleri ileri taşıyacaktır. Sendika olarak hizmet etmiş olmanın verdiği gururu yaşayıp sizlerden aldığımız aidatı sizlere geri verdiğimizizi düşünüyoruz. Aidatlarınızla ayakta kalan sendikamız, aidatlarınızla sizler için icraat yapıyor. Gönlünüzü bir nebze hoş edebil-

diysek ne ala, ne mutlu bize. Bu buluşmada sizlere idari izin vererek tanışma, kaynaşma ve motivasyonu sağlama toplantılarına gelmenize yardımcı oldukları için THY yönetimine de teşekkür ediyorum. Terör örgütlerinin hep birlikte ülkemize saldırdığı, içimizdeki hainlerin fırsat kolladığı, üçüncü havalimanı gibi büyük projelerin uluslar arası güçlerce engellenmeye çalışıldığı bir dönemde herkese büyük sorumlu-

luklar düşüyor. Bütün bu güçlere karşı, güçlü olmak için istikrarlı bir ülke olmak için, hepimiz birlik olmalıyız, dostu düşmana karşı iri olmalı, diri olmalıyız. Tarihte de örnekleri çoktur ki, biz kenetlendiğimizde hiçbir güç bizi yıkamadı, yıkamayacaktır da" diye konuştu.

Abant buluşmasının ikinci gününde aramıza dahil olan THY Yönetim Kurulu Başkanı İlker



Aycı da, çalışanlara hitaben bir konuşma yaptı, üyelerimizin sorularını cevapladı. Samimi ve sıcak bir ortamda gerçekleşen toplantıda konuşan THY Yönetim Kurulu Başkanı M. İlker Aycı şöyle konuştu:

“ Kapımız hepimize açık olacak. Yönetim kurulu başkanı olmak, genel müdür yardımcısı olmak bizi sizden ayırmıyor. Birbirimizi dinleyeceğiz sorunlara çözüm getireceğiz. Değerli sendikamızın başında iyi niyetli, kaliteli, pırıl pırıl insanlar var. Bence kim ne derse desin, nasıl bakarsa baksın, biz sizden aile olarak bu şirketin büyümesini gelişmesini istiyoruz. Sendikanın sizi çok iyi temsil ettiğine ben şahidim. Bir başkan olarak ben bunu görüyorum ama bir vatandaş olarak da bunu görüyorum. Beni çok zorladılar. Zaman zaman üzüldüğüm, kızdığım anlar oldu. İşleri gereği doğru yaptılar. Gece buluştuk, gündüz buluştuk, vurduk kırdık ve bir yerde anlaştık. Ben işlerin devamına bakıyorum. O da işçinin haklarını ne olursa olsun savunuyor. Geliyorlar sizi dinliyorlar, anket yapıyorlar, konuşuyorlar. Toplantılar yapıyorlar. Her bir konu en ince ayrıntısına kadar didikleniyor. Bu bakımdan bu kadar hassas, işine hakim biri karşına gelince bizim yaklaşımımız da buna göre oluyor. Sendika başkanının duruşu size de sendikaya da yakışıyor.



Umarım bu başarılarını devam ettirirler. Onları mahcup etmek istemiyorum. Sözlerimizi tutmak istiyorum. Onlar başı dik gezsin, biz başımız dik gezelim, siz başınız dik gezin.”

Hava İş Sendikamız ile Türk Hava Yolları arasında imzalanan protokole de değinen Aycı, sendika yönetimimiz ile gerçekleştirilen çetin pazarlık sürecine ilişkin ise şu değerlendirmede bulundu:

“Sizin ve sendikamızın etle tırnak olup, geçen yıl yaşanan ağır terör ve darbe girişimi sonrasında meydana gelen zararın etkisini hafifletmek için bize verdiğiniz desteğe şükranlarımı sunuyorum. Ne kadar şanslı bir yönetim kurulu başkanayım ki, böyle bir sendikamız var ve bize destek olan böyle çalışanlarımız var. Allah emeklerinizi daim etsin. Hiç bir spekülasyona gerek yok. Oturduk sendikamızla bunun pazarlığını yaptık. Onlar çok sıkı pazarlıkcı

çıktı. Evet hepimiz kardeşiz ama onlar sizin haklarınız için orada olduklarını biliyorlar. Masada yaman pazarlık yaptılar. Fedakârlık yaparken bile, vefasını ortaya koyarken bile dimdik durabiliyorlar. Biz bu ülkede kıvıranları çok gördük. Ama bu sendika başkanım ve onun yönetim kurulu dimdik duruyorlar. Beni çok terlettiler, hepimizin akıttığı ter helali hoş olsun. Çetin pazarlık sonucunda ortak bir rakamda anlaştık. Ancak şu maddeyi de ekledik. Eğer yıl sonunda bu şirket 100 milyon doları aşan bir kâra ulaşırsa, biz yıllık 8’den 3’e inen rakamı size sene sonunda prim olarak vereceğiz. Ananızın ak sütü gibi helal olsun. ‘Alın terinin hakkını kurumadan ver’ prensibimiz bu. Sizler bu övgüyü hak ediyorsunuz.”

Konuşmasını tamamlayan Sn. İlker Aycı’ya Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal tarafından plaket, üyelerimiz tarafından da çiçek takdim edildi.



UÇAKTA MUTLAKA YAPMANIZ GEREKEN

8 ŞEY

Bir yolcu olarak uçakta yapmanız gereken şeylerin neler olduğunu biliyor musunuz?

Hem uçuş emniyetiniz hem de konforunuz açısından, uçak daha kalkmadan önce bazı hususlara özellikle dikkat etmeniz gerekiyor.

İşte, bir yolcu olarak uçağa biner binmez yapmanız gereken şeyler:



1-OTURDUĞUNUZ ALANI TEMİZLEYİN

Bilindiği üzere, her ne kadar her uçuştan sonra bir temizlik yapılıyor olsa da, uçak kabinleri aslında insanların ortak kullanımındaki en pis alanlardan bir tanesi durumunda. Bu yüzden, koltuğunuza oturur oturmaz bir ıslak mendille masayı, uzaktan kumandayı, kolçakları ve emniyet kemeri kilidini temizleyin. Koltukların sırt bölümünde uçak içi eğlence ekranı varsa, onu da nispeten kuru ve yumuşak bir kâğıt mendille silin.



2-HAVALANDIRMAYI AYARLAYIN

Uçakların içerisindeki hava kalitesi de bir hayli düşüktür. Uçak yolculukları, bulaşıcı hastalıkların en kolay bir biçimde yayılmasına müsaittir. Bir nebze de olsa bunu önlemek için, kabin tavanında bulunan havalandırma, yüzünüzün biraz ötesine denk gelecek şekilde ve tam aşağıya doğru çevirin. Üflenen havayı kucağınızda hissediyorsanız, ayarı doğru yapmışsınız demektir.



3-SAKIZ ÇIĞNEYİN

Kulaklarınız, kalkış ve iniş sırasında kabin basıncında meydana gelen değişimden olumsuz yönde etkileniyorsa, mutlaka sakız çiğneyin. Sakız çiğnemek, bir nebze de olsa kulaklarınızı rahatlatacaktır.



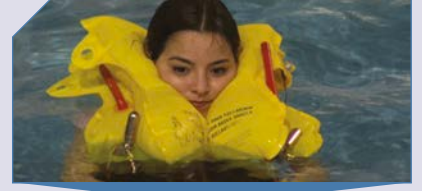
4-EN TEMEL İHTİYAÇ MALZEMELERİNİZİ YANINIZA ALIN

Uçuş boyunca ihtiyaç duyacağınız temel malzemelerinizi, baş üstü dolabındaki çantanıza koymak yerine, yanınızda tutun. Böylece uçuş boyunca sık sık yerinizden kalkmak zorunda kalmazsınız. Emniyet kemeri ikaz ışığının yandığı durumlarda, söz konusu malzemeleri almak için zaten yerinizden kalkamayacağınızı da aklınızdan çıkarmayın.



5-KOLTUĞUNUZUN VE EKCRANINIZIN DÜZGÜN ÇALIŞIP ÇALIŞMADIĞINI KONTROL EDİN

Özellikle orta - uzun menzilli uçuşlarda, koltuk konforu ve uçak içi eğlence sisteminin önemi artar. Kötü bir sürprizle karşılaşmamak adına, daha uçak yerdeyken, koltuğunuzun ve ekranınızın düzgün çalışıp çalışmadığını kontrol edin. Bir sıkıntı varsa, kabin ekibiyle temasa geçip ya bu sorunun giderilmesini sağlayın ya da yerinizi değiştirin. Herkes yerleşip uçak kalktıktan sonra bunu yapmak çok daha güç olacaktır.



6-CAN YELEKLERİNİ KONTROL EDİN

Her ne kadar uçuştan önce kabin memurları tarafından kontrol ediliyor olsa da, siz de yerinize oturduğunuzda, can yeleğinizin yerinde olup olmadığına göz atın. Özellikle suya yapılacak bir acil inişte, can yelekleri çok lazım olacaktır.



7-ACIL ÇIKIŞ KAPISINA KADAR KAÇ SIRA KOLTUK OLDUĞUNU SAYIN

Kimse başına kötü bir şey geleceğini düşünmek dahi istemez. Ama yine de her türlü duruma hazırlıklı olmak gerekir. Uçağa bindiğinizde, daha yerinize yerleşmeden önce, en yakın acil çıkış kapısıyla aranızda kaç sıra koltuk olduğunu sayın. Böylece, bir acil tahliye durumunda, uçağın içinde belki de dumandan gözünüzü görmezken, koltuk sıralarını sayarak acil çıkış kapısına ulaşabilirsiniz.



8-KULAKLIĞINIZI TAKIN

Eğer yanınızdaki yolcuyla konuşma niyetiniz yoksa, yerinize oturur oturmaz kulaklığınızı takın. Bu hareket, "konuşmak istemiyorum" anlamına gelir ve tüm dünyada geçerlidir.

Kaynak: www.sivilhavacilardergisi.com

1 MAYIS

Emek ve Dayanışma Günü

Hava-İş Sendikamız Genel Başkanı Ali Kemal Tatlıbal, Yönetim Kurulu üyelerimiz ve çalışanlarımız, konfederasyonumuz Türk-İş'in aldığı karar neticesinde bu sene 1 Mayıs kutlamalarının merkezi olan Ankara Tandoğan Meydanı'nda ülkemizin dört bir yanından gelen işçi kardeşlerimizle bir arada 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü'nü kutladı.

Hava-İş Sendikamız Genel Başkanı Ali Kemal Tatlıbal, Yönetim Kurulu üyelerimiz ve çalışanlarımız, konfederasyonumuz Türk-İş'in aldığı karar neticesinde bu sene 1 Mayıs kutlamalarının merkezi olan Ankara Tandoğan Meydanı'nda ülkemizin dört bir yanından gelen işçi kardeşlerimizle bir arada 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü'nü kutladı.

Hava-İş Sendikası her sene olduğu gibi bu sene de korkusuzca hak mücadelesi için alanlardaydı. Tandoğan'da sendikamız Genel Başkanı Ali Kemal Tatlıbal; "İdeolojik fırsatçılara meydan vermeden, üretenin, emekçinin alın teri soğumadan hakkını alabilmesi için, küresel sömürü düzenini yıkmak için, işçi sınıfın kapitalist sistem içinde boğulmasını önlemek için, işçilerin maruz kaldığı her türlü haksızlığa karşı çıkmak için, bugün yine emekçi kardeşlerimizle alanlardayız. Sömürülme, emeğin değersizleştirilmesine, işçinin köleleştirilmesine izin vermeyeceğiz. Ekmek, barış, özgürlük, adalet, eşitlik, demokrasi ve dayanışma için en ön safta yerimizi almaya devam edeceğiz" diyerek işçilere seslendi.

Sağlıklı, güvenli, hak ettiğinin karşılığını aldığı, insan onuruna yakışır koşullarda çalışmak her emekçinin hakkıdır. İşçinin, emekçinin



mutlu, huzurlu olmadığı bir ülkede gelişmeden, sosyal barıştan söz etmek mümkün değildir. Biz Hava-İş Sendikası olarak emekçi kardeşlerimizin taleplerini dile getirmeye devam edeceğiz, her türlü zorluğa göğüs gererek hak mücadelemizi sürdüreceğiz. Sıkça dile getirdiğimiz gibi adaletsizliği adaletle yeneceğiz.

Din, dil, ırk, siyasi düşünce ayrımı olmaksızın, emek gücüyle yaşam mücadelesi verenler olarak, hak mücadelemizin simgesi olan 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü'müzü kutluyoruz.





NASIL ÜYE OLURUM



Postaneden alacağınız e-devlet şifrenizle veya internet bankacılığı şifrenizle www.turkiye.gov.tr web sitesine girin.

Bilgilerinizi güncelledikten sonra sol tarafta yer alan “e-hizmetler”e tıklayın. Açılan ekranda Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı başlığı altında “Sendika Üyelik İşlemleri”ne tıklayın.

Taşımacılık iş kolunda sizin sendikanız olan Hava-İş’i seçerek onaylaya basın.

**ÜYE OLDUĞUNUZA DAİR BİLGİLER GİZLİ VE GÜVENDEDİR!
İŞVEREN ÖĞRENEZ!**



Ankara Şubemizin 1 Mayıs Etkinliği



Antalya Şubemizin 1 Mayıs Etkinliği



İzmir Şubemizin 1 Mayıs Etkinliği



İSTANBUL TEMSİLCİLERİMİZ İLE BİR ARAYA GELDİK

Toplantıda Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal akıllarda soru işareti bırakmadı.

16 Mart Perşembe günü İstanbul Temsilcilerimizin katılımıyla gerçekleştirdiğimiz toplantıda; gündeme ilişkin konular değerlendirilirken, üyelerimizin talep ve görüşlerine de sıkça yer verildi.

Verimli geçen toplantıda temsilcilerimiz, üyelerimizden sıkça gelen soruları sendikamız yönetim kuruluna iletti. Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal akıllarda soru işareti bırakmadan, tüm gün süren toplantı boyunca, samimiyetle tüm soruları yanıtladı.



Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı ile Kahvaltı

10 Şubat 2017 Cuma Günü, Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal, Yönetim Kurulu Üyemiz Celalettin Meriçli İle Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Dr. Faruk Özlü Ankara'da kahvaltıda bir araya geldiler.

10 Şubat 2017 Cuma Günü, Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal, Yönetim Kurulu Üyemiz Celalettin Meriçli İle Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Dr. Faruk Özlü Ankara'da kahvaltıda bir araya geldiler.

Türk-İş Genel Başkanı Ergün Atalay'ın makamında geçen görüşmeye, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Dr. Faruk Özlü, beraberindeki heyet, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcısı Hasan Ali ÇELİK, Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal, mali işlerden sorumlu Yönetim Kurulu Üyemiz Celalettin Meriçli ve Bakanlığın temsilcileri katıldılar.



Sendika Yönetim Kurulu Üyelerimiz, Teknoloji Binasında Görev Yapan Üyelerimizi Ziyaret Etti



NİSAN 2017

AÇLIK ve YOKSULLUK SINIRI

Gıda harcaması ile birlikte giyim, konut (kira, elektrik, su, yakıt), ulaşım, eğitim, sağlık ve benzeri ihtiyaçlar için yapılması zorunlu diğer aylık harcamalarının toplam tutarı ise (yoksulluk sınırı) 4.944,63 TL oldu.

Yarı aç, yarı tokuz... Dört kişilik ailenin açlık sınırı 1.518 TL, yoksulluk sınırı 4.945 TL. Sebze-meyve fiyatlarının etkisiyle mutfak enflasyonu bu ay geriledi. Bir kişinin aylık geçim maliyeti 1.899 TL.

Türk-İş (Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu) tarafından otuz yıldan bu yana her ay düzenli olarak yapılan **“açlık ve yoksulluk sınırı”** araştırması çalışanların içinde buldukları geçim şartlarını ortaya koyan önemli bir gösterge olmaktadır.

Türkiye Anayasa Değişikliği Referandumu sürecinde gündemden düşen fiyat artışları, işsizlik, hayat pahalılığı gibi başta ücretliler olmak üzere dar ve sabit gelirli geniş kesimleri doğrudan ilgilendiren konulardaki gelişmeler yeniden belirginleşmeye başladı.

Türk-İş Araştırmasınının 2017 Nisan ayı sonucuna göre;

Dört kişilik bir ailenin sağlıklı, dengeli ve yeterli beslenebilmesi için yapması gereken aylık gıda harcaması tutarı (**açlık sınırı**) 1.518,00 TL, Gıda harcaması ile birlikte giyim, konut (kira, elektrik, su, yakıt), ulaşım, eğitim, sağlık ve benzeri ihtiyaçlar için yapılması

zorunlu diğer aylık harcamalarının toplam tutarı ise (**yoksulluk sınırı**) 4.944,63 TL oldu.

Bekar **bir çalışanın aylık yaşama maliyeti** ise 1.899,03 TL olarak gerçekleşti.

- Gıda harcaması tutarı, yuvarlama nedeniyle, toplamda farklı olabilmektedir.

Kuşkusuz hesaplanan bu yoksulluk sınırı ücret düzeyi değildir. Dört kişilik bir ailenin insana yaşayabileceği bir hayat sürdürmesi için haneye girmesi gereken toplam gelir tutarıdır.

Ancak milyonlarca işçinin ailesi ile birlikte geçinmek durumunda kaldığı ve çoğunluğunun tek gelir kaynağı olan asgari ücret halen aylık net 1.404 TL/Ay'dır. Bu ücret düzeyi, bekar bir işçinin yapması gereken harcamayı karşılamaktan uzaktır. Dört kişilik bir ailenin ihtiyaçlarını karşılayabilmesi bir yana mutfak harcamasına bile yetmemektedir.

Türk-İş'in verileri temel alındığında “mutfak enflasyonu”ndaki değişim Nisan 2017 ayında şöyle gerçekleşti:

Ankara'da yaşayan dört kişilik bir ailenin “gıda için” yapması

gereken asgari harcama tutarı **bir önceki aya göre** yüzde 2,51 oranında artış gösterdi. Yılın **ilk dört ayı itibariyle fiyatlardaki artış** yüzde 5,99 oranında gerçekleşti. Gıda enflasyonunda **son on iki ay itibariyle artış** oranı yüzde 9,45 oldu. **Yıllık ortalama artış** oranı ise yüzde 3,38 olarak hesaplandı.

Türk-İş uzmanları tarafından market ve pazar yerleri dolaşarak piyasadan fiyatlar derlenmekte ve Gıda Endeksi oluşturulmaktadır. Türk-İş'in çalışması her ayın son haftası açıklanmaktadır. Devletin resmi kurumu TÜİK tarafından yapılan Tüketici Fiyatları Endeksi kapsamındaki gıda fiyatlarındaki değişim ise takip eden ayın ilk haftasında açıklanmaktadır. Aşağıdaki grafikte Türk-İş ve TÜİK Gıda Endekslerindeki aylık değişim yer almaktadır. Her iki endeks benzer eğilim göstermektedir.

Gıda harcaması çalışmasına temel alınan beslenme kalıbında yer alan ürünlerin fiyatları Nisan 2017 itibariyle şu şekilde değişim gösterdi:

Süt, yoğurt, peynir grubunda; süt ve yoğurt fiyatı geçen aya göre değişmezken, peynirde artış tespit edildi.

Tablo 1: Dört Kişilik Ailenin Açlık ve Yoksulluk Sınırı (TL/Ay)

	Nisan 2016	Aralık 2016	Mart 2016	Nisan 2016
Yetişkin Erkek Gıda Harcaması	391,93	399,91	415,27	425,38
Yetişkin Kadın Gıda Harcaması	319,17	328,19	340,34	349,84
15-19 Yaş Grubu Çocuk Gıda Harcaması	411,91	424,40	438,70	450,68
4-6 Yaş Grubu Çocuk Gıda Harcaması	263,96	279,67	286,45	292,10
Açlık Sınırı	1.386,97	1.432,17	1.480,76	1.518,00
Yoksulluk Sınırı	4.517,83	4.665,04	4.823,31	4.944,63

Tablo 2: Gıda Harcamasındaki Değişim

	Nisan 2014	Nisan 2015	Nisan 2016	Nisan 2017
Bir önceki aya göre değişim oranı (%)	1,58	2,49	-0,94	2,51
Bir önceki yılın Aralık ayına göre değişim oranı (%)	7,91	8,21	0,12	5,99
Bir önceki yılın aynı ayına göre değişim oranı (%)	15,29	14,25	4,01	9,45
12 aylık ortalamalara göre değişim oranı (%)	10,72	14,66	12,22	3,38

Et, tavuk, balık, sakatat, bakliyat ürünlerinin bulunduğu grupta; kıyma ve kuşbaşı et fiyatı bu ay artış gösterdi. Sakatat ürünleri (dana ciğer, yürek, böbrek) ile tavuk fiyatı ise değişmedi. Balık fiyatı, ay sonu itibariyle sona erecek mevsimin de etkisiyle biraz artış gösterdi. Yumurthanın tanesi bu ay 5 kuruş daha ucuzladı.

Enflasyon üzerinde etkisi tartışma konusu edilen ve ithalatla fiyatı kontrol edilmeye çalışılan kuru fasulye dahil olmak üzere bakliyat ürünleri (kuru fasulye, kırmızı-yeşil mercimek, nohut, barbunya vb.) fiyatları, nohuttaki artış dışında ortalamada aynı kaldı.

Yaş sebze meyve fiyatlarındaki hareketlilik ücretli çalışanların mutfak harcamasını doğrudan ilgilendirmektedir. Geçtiğimiz ay 4,15 TL olarak hesaplanan ortalama sebze-meyve fiyatı bu ay 4,17 TL oldu. Geçtiğimiz ay or-

talama 4,37 TL olan sebze fiyatı 4,08 TL'ye gerilerken, meyve fiyatı geçen ay ortalama 3,57 TL olarak hesaplanırken bu ay 4,50 TL oldu.

Hesaplama yapılırken -her zaman olduğu gibi- pazardaki yaygın ve mevsim ürünleri esas alındı, ürünlerin tek tek ağırlığı yerine genel meyve-sebze tüketimi miktarından hareket edildi.

Türk-İş'in yaş sebze meyve fiyatlarındaki bu hesaplama biçimi, mutfak harcaması tutarının belirlenmesinde daha esnek bir yaklaşımı ortaya koymaktadır. Hesaplama önceden belirlenmiş bir ürünün piyasadaki mevcut fiyatını almak yerine, genel sebze ve meyve fiyatı temel alınmaktadır. Örneğin geçen ay TÜİK tarafından en fazla fiyatı artan ürünler arasında yer alan yeşil, biber, fasulye gibi maddeler hesaplamamızda kapsam dışında tutul-

muştur. Benzeri biçimde bu ay erik, çağla, kavun gibi meyveler hesaplama dahil edilmemiştir.

Ekmek, pirinç, un, makarna, irmik gibi ürünlerin bulunduğu grupta; pirinç fiyatında artış görülürken, diğerlerinde bir fiyat değişikliği tespit edilmedi.

Son grup içinde yer alan gıda maddelerinden; tereyağı, zeytin yağı ve ayçiçekyağı fiyatı bu ay değişmedi, margarin fiyatı ise biraz arttı. Zeytin fiyatı ortalamada fazla değişmedi. Yağlı tohum (ceviz, fındık, fıstık, ayçekirdeği vb.) ürünlerinde fındık hariç diğerlerinde artış görüldü. Baharat (kimyon, nane, karabiber, vb.) ürünlerinin fiyatı bu ay yine değişmedi. Bal, pekmez, şeker, tuz, salça ile çay ve ıhlamur fiyatı Nisan ayında da aynı kaldı.

Kaynak: www.turkis.org.tr

GIDA ve TÜKETİCİ ENDEKSİ

Türk-İş tarafından hesaplanan açlık ve yoksulluk sınırı tutarları ile elde edilen gelir arasındaki fark, çalışanların içinde bulunduğu geçim sıkıntısının boyutlarını ortaya koyan önemli bir göstere olmaktadır.

Ancak, yinelemek gerekir ki, bu çalışma, tüketici fiyatları endeksi olarak değerlendirilmemelidir.

Dar gelirli ailelerin elde ettiği gelirin yeterli ve dengeli beslenme için gerekli harcamaları bile karşılayabilecek düzeyde olmadığı açıktır. Aileler, düşük düzeydeki geliriyle beslenme ve beslenme dışı harcamaları karşılayabilmek için çeşitli malların fiyatlarını da dikkate alarak tüketim malları arasında tercih-

te bulunmak zorunda kalmaktadır. Çoğu zaman fiyatı yüksek olan gıda maddeleri yerine fiyatı düşük olan gıda maddelerini seçmektedir.

Bu durumda olan aileler, büyük bir olasılıkla beslenme dışı harcamalarının (kira, ulaşım, yakıt, elektrik ve benzerleri) bir kısmını da beslenme harcamalarından kısarak elde edebilmektedir. Sonuçta, gelir düzeyinin düşük ve yetersiz olması,

dar gelirli kişi ve ailelerin sağlıksız ve dengesiz beslenme yapmasına yol açmaktadır.

Türk-İş tarafından hesaplanan açlık ve yoksulluk sınırı tutarları ile elde edilen gelir arasındaki fark, çalışanların içinde bulunduğu geçim sıkıntısının boyutlarını ortaya koyan önemli bir göstere olmaktadır.

Kaynak: www.turkis.org.tr

TÜRK HAVA YOLLARI (THY) BÜNYESİNDE ÇALIŞAN ÜYELERİMİZ İLE HATAY'DA BİR ARAYA GELDİK

20-21-22 Mart tarihlerinde Türk Hava Yolları (THY) bünyesinde çalışan ve Anadolu'da görev yapan üyelerimiz ile Hatay'da bir araya geldik.

20-21-22 Mart tarihlerinde THY bünyesinde çalışan ve Anadolu'da görev yapan üyelerimiz ile Hatay'da bir araya geldiğimiz organizasyonda ilk gün gerçekleşen toplantıda Başkanımız üyelerin talep ve görüşlerini dinleyerek, sorularını yanıtladı.

İkinci gün üyelerimiz ve ailelerinin katılımıyla Hatay'daki Arkeoloji Müzesi ve Saint Pierre Kilisesi'ne gezi düzenlendi. Tüm organizasyon boyunca üyelerle vakit geçirip, birebir hepsini dinleyen Tatlıbal tüm üyelerle cep numarasını paylaşarak aynı şehirde olmasalar bile, bir telefon uzaklığında olduğunu belirterek her türlü hususta ona her daim ulaşabileceklerini belirtti.

İstanbul'daki üyelerle gerek sendika genel merkezinde gerekse gerçekleştirdiği ziyaretlerde sık sık bir araya gelen Tatlıbal, Anadolu çalışanlarını unutmadığını, Anadolu'daki illere ziyaretlerini sürdüreceğini vurguladı.





OBEZİTENİN DÜŞMANI Ekmek

Ekmeğe dair en büyük efsanelerden biri tamamen yanlış bir inanış olan şişmanlattığı ve besleyici olmadığı... Bilinenin tersine ekmeğe, obeziteyi engellerken; obezite tedavisini destekliyor. Siz de sağlıklı olmak istiyorsanız ekmeğe düşman insanların sözlerine kulaklarınızı kapatın, kendinize uygun miktarda ekmeğe tüketin...

Herkesin çocukluğunda ekmeğin yeri ayrıdır. Fırınlarda ekmeğin çıkış saati bilinir, ona göre fırının önündeki kuyrukta yerler alınır. Yani eve sıcak ekmeğe götürmek bir ayrıcalıktır. Bazen ekmeğe, 'salçalı, margarinli' olarak sokak oyunlarımıza eşlik ederdi. Annelerimizin evde yaptığı şokella'lı ekmeğe ile bir bardak süt belki de en güzel sınav hediyesi olurdu. Sofraların ise vazgeçilmezi her zaman ekmeğe olmuştur. Anneler, her zaman en iyisini bilirler ya gerçekten de uzmanlara göre de ekmeğe sağlığa faydalı bir gıda maddesidir. Her ne kadar "Ekmeğe kilo aldırır, obez yapar" cümleleri kurulsa da, sağlıklı ekmeğeler tam tersine obeziteyi engellerken; obezite tedavisini destekliyor. Şişli Florence Nightingale Hastanesi Beslenme ve Diyet Uzmanı Dr. Dyt. Tuba Kayan Tapan, "Sağlıklı ekmeğeler, kabızlığı önler, kalp hastalığı riskini azaltır, kan şekeri dengeler, kolesterolü düşürür" diyor.

TOKLUK HİSSİNİ ARTIRIYOR

Dr.Dyt.Tapan, özellikle tam tahıllı ekmeğelerin sağlık açısından çok faydalı olduğunu söyleyerek devam ediyor: Tohum özü (rüşeym), vitamin ve mineral bakımından buğdayın en zengin kısmı. Yapısında E ve B vitaminleri, demir ve diğer önemli mineraller, çoklu doymamış yağlar, protein ve lif bulunur. Buğday kepeği ise buğdayın dış kalkanı. Buğday kepeği, liften, çeşitli vitaminler ve minerallerden, özellikle demir ve çinkodan oldukça zengin. Endosperm diye adlandırılan kısım ise, tahılın iç kısmıdır ve tahılın yüzde 83'ünü oluşturur. Protein ve karbonhidratın büyük kısmı bu bölümdedir. Yani enerji deposu bu bölümdür. Lif, mineral ve vitamin bu bölümde çok düşüktür. Bunlara karşılık tam tahıllardan yapılmış ekmeğeler, rüşeym, kabuk ve endosperm ayrılmadığı



için, daha doğaldır. B grubu vitaminlerinden (tiyamin, riboflavin, niyasin, folat) zengindir. Ayrıca, yoğun lif içeriği, demir, magnezyum ve selenyum içerir. Posa içeriğinin yüksek olması, mide boşalma hızını geciktireceğinden, kan şekeri kontrolünde önemli yer tutar. Obezitenin tıbbi beslenme tedavisinde lif içeriğinin yüksek olması, tokluk hissini arttıracığından tam tahıllı gıdalar tercih sebebi olmalı.

KARBONHİDRAT DEĞERİNE DİKKAT

Tüketeceğiniz ekmeğe miktarı, karbonhidrattan gelen enerji miktarının beslenmenizde ne kadar olacağı ile ilgilidir. Sağlıklı beslenmede, besinlerden gelen karbonhidrat miktarı yüzde 45-55 olmalıdır. Zayıflama diyetlerinde ya da hastalığa özgü uyguladığınız tıbbi beslenme tedavisinde, diğer besinlerden aldığınız karbonhidrat miktarına



lı bir ekmeğin glisemik indeksi beyaz ekmekten oldukça düşük olduğundan hiperglisemisi olan bireylerin tercihi olmalıdır.

HERKESİN MİKTARI FARKLI

Günlük tüketilmesi gereken ekmek miktarı kişiye göre değişmektedir. Beslenme uzmanınız tarafından günlük almanız gereken karbonhidrat miktarı ve ekmek miktarı, yaş, cinsiyet, boy, ağırlık, kişinin beslenme alışkanlıkları ve varsa eşlik eden hastalığına göre ayarlanmalı. Sağlıklı bireyler ise, rafine edilmemiş, tam tahıllı ya da çavdar içeriği yüzde 30 olan, yulaf kepeği içeren, fındık, keten tohumu, yağlı tohumlar tarafından zenginleştirilmiş glisemik indeksi düşük olan ekmekleri tüketmeli. Özellikle alınan ekmeğin içeriğine dikkate edilmeli varsa etiket bilgisi okunmalı ve herhangi bir beslenme planında karbonhidrat içeriği ayarlanmasında mutlaka bir diyetisyenden yardım alınmalı.

KUTU: EKMEĞİN FAYDALARI

Ekmeğin birden çok faydası vardır. Ekmeğin içeriğindeki kompleks karbonhidratlar kan şekerini dengede tutar, tatlı isteğini azaltır. Ayrıca vitamin kaynağıdır (B1,B2, Niasin). Diğer bir taraftan doyurduğu gibi, yağ oranı da düşüktür. Bu nedenle ekmek yemeliyiz. Zengin vitaminli ekmek iyot olmak üzere, içinde A, B, C, D vitamini ile demir minerali içeren ekmektir. Demir eksikliği anemisi, iyot ve folik asit yetersizliğine bağlı hastalıkların ortaya çıkmasını azaltabilir. Kepek ekmeği önemli bir B1 vitamini kaynağı. Bu sebeple çok kahve içenlerde ve düşük kalorili diyet yapanlarda tercih edilmeli.

Özellikle kepek ekmeği diyabet, kabızlık konusunda yardımcıdır.

Kepek ekmeğini diyabet, kostipasyon (kabızlık) spastik kolon hastalıkları ve doğum kontrol hapı kullananlar özellikle tercih etmelidir.

BEGÜM ÇELİKKOL

bağlı olarak ekmek miktarınız belirlenmeli. Bu belirleme cinsiyetiniz, yasinıza, günlük aktivitelerinize, hedeflediğiniz kilo kaybına göre değişir. Çocuk, adolesan (ergenlik), gebe, emziren anne, sporcu ve ağır işte çalışanların kalori ihtiyacı daha fazla. Dolayısıyla bu bireylerin düşük karbonhidratlı beslenmeleri uygun değil.

KUTU: EKMEK KARBONHİDRAT MİKTARI

Beyaz Ekmek: 53 gr
Tam tahıllı ekmek: 43 gr
Çavdar ekmeği: 32 gr

EKMEĞİN ETİKETİNİ OKUYUN

Ekmeklerin türlerine göre içindeki lif miktarları da çeşitlilik göstermektedir. Kepekli ekmekler yüzde 15-30 kepek içerir. Çavdar ekmeği yüzde 30 çavdar içermektedir. Tam buğday unu

ekmeği yüzde 60 tam buğday içerir. Yulaf ekmeği yüzde 10-20 yulaf içerir. Bu sebeple etiket okumak çok önemli. Ekmeklerin içerdiği miktarlar bugün tüm paketli ekmeklerin üzerinde yazar. Tam buğday unu, çavdar unu, yulaf kepeği, içerenlerin lif miktarı yüksektir.

LİF İÇERİĞİ YÜKSEK ÜRÜN TÜKETİN

Lif içeriği yüksek, beyaz un değeri düşük, katkı maddesi içermeyen ekmeklerin tüketimi, hem bağırsak hareketlerini artıracak, kabızlığı ve bağırsak hastalıklarını önleyecek, hem de içerdiği lif ile hipertansiyon ve kalp hastalık riskini azaltacaktır. Posa(lif) içeriği yüksek gıdalar aynı zamanda kolesterolü de düşürmeye yardımcı olmaktadır. Mideyi geç terk edeceğinden dolayı, tokluk hissini uzatacak, kan şekerini normalize edecektir. Çok tahıl

SENDİKAMIZ ÜYELERİYLE KAHVALTI ORGANİZASYONLARINDA BİR ARAYA GELİYOR

Sendikamızın düzenlediği kahvaltı organizasyonlarında üyelerimizle, yönetim kurulu üyelerimiz bir araya geldi. Sendika temsilcilerimizin de desteği ile ilk olarak THY Genel Müdürlük Binasının her katında, üyelerimize toplamda 2 bin adet kahvaltı seti dağıtıldı. Kahvaltı organizasyonlarımız, THY'nin diğer yerleşkelerinde de önümüzdeki haftalarda devam edecektir.





Havayolları Kabin Memurları Derneği Ziyaretimiz

Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal ve Yönetim Kurulu üyelerimiz, Havayolları Kabin Memurları Derneği'ne (TASSA) ziyarette bulundu. Tassa Yönetim Kurulu Başkanlığı görevine getirilen Sabit Coşkun'a yeni görevinin hayırlı olmasını dilerken, özellikle kabin personelini ilgilendiren güncel konular hakkında fikir alışverişi yapıldı. Samimi gerçekleşen görüşmede önümüzdeki dönemde iletişimin artırılarak, ortak çalışmaların yapılması konusunda fikir birliğine varıldı.



Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal ve Yönetim Kurulu Üyelerimiz Antakya Belediye Başkanı Sn. İsmail Kimyeci'yi Ziyaret Etti.



THY A.O. Muhasebe Başkanlığında (Eski HABOM Binası) Çalışan Üyelerimizle Kahvaltı Organizasyonumuzda Bir Araya Geldik.



Sendika Yönetim Kurulu Üyelerimiz, KGBT'de Görev Yapan Üyelerimizi Ziyaret Etti



Sendika Yönetim Kurulu Üyelerimiz, Eğitim Başkanlığını Ziyaret Etti



Yönetim Kurulu Üyelerimiz, Ekip Planlama Başkanı Dr. Mert Yüzsever'e Hayırlı Olsun Ziyareti Gerçekleştirdi



Sendika Yönetim Kurulu Üyelerimiz, Depo ve Kalite Kontrol'de Görev Yapan Üyelerimizi Ziyaret Etti



HAYAT BOYU DİYET: BİR PKU GERÇEĞİ

Bazıları var ki hayatlarında hiçbir zaman protein içeren ürünleri tüketemiyor. Üstelik bu sıradan bir hastalık gibi sona ermiyor; hayat boyu sürüyor. İster tatilde, ister yolda, ister okulda, ister işte kısacası her yerde devam edilmesi gereken katı ve kontrollü bir diyet var. Onun adı PKU...

Hayatınız boyunca herkesin yediği mantı, pasta, çikolata, et, tavuk, poğaç, kek, omler, ekmek, bolonez soslu spaghetti gibi pek çok yemeği ve gıdayı tüketemediğinizi düşünün. Markete gittiğinizde kozmetik ya da temizlik dışında herhangi bir şeyin size hitap etmediğini ya da çocuğunuzun özgürce abur cubur reyonundan atıştırmalık seçemediğini. Süt içemediğinizi düşünün mesela... Arkadaşlarınız dışarıya yemeğe davet ettiğinde onların tükettiği şeylere imrenerek bakıp hatta tadını merak ettiğinizi hayal edin. Üstelik bu gıdaların tadını hiç bilmediğinizi hesap edin. Sizce hayat ne kadar kolay olabilir böyle bir durumda? Anlattığımız bu durumun haklı bir gerekçesi var: Yerseniz beyninizde hasar oluşur, zihinsel özüre sahip olabilirsiniz ve sinir sisteminizi ilgilendiren pek çok sorun ortaya çıkabilir. İşte bunun adı: PKU gerçeği...

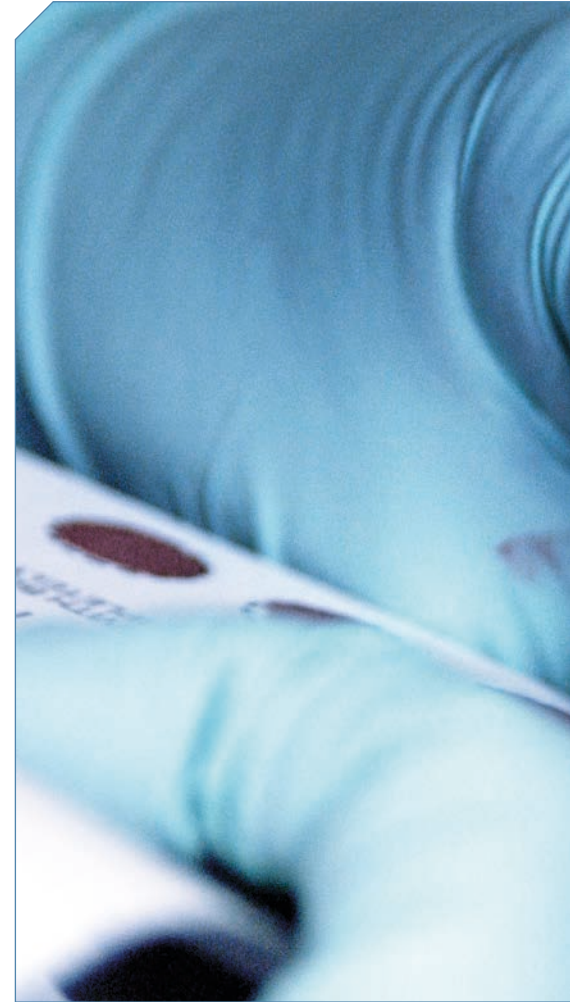
PASTAYLA İLK TANIŞMA

PKU'yu yakından tanımak için ülkemizin en güzel kış turizm merkezlerinden Uludağ'a hareket ediyoruz. Yol kısa belki ama dağ yolu çok dönemeçli. Ancak yolun sonunda belki de çoğu kişinin farkında olmadığı PKU'lu çocuklar olduğu için yorucu dağ yolunu çekmeye değer. Her sene Uludağ'da düzenlenen Fenilketonüri ve diğer Kalıtsal Metabolik Hastalıklı Çocuklar Vakfı (METVAK) ile Geleceğin Yıldızları tarafından düzenlenen kampta bu hastalıktan muzdarip 125 çocuk

bekliyordu bizi. Bu çocuklar hayatlarında hiç protein alamıyorlar. Başta da belirttiğimiz gibi eğer protein alırlarsa zihinsel özür kaçınılmaz. Uludağ'a yanlarına gittiğimizde ilk kez mantı yiyen, ilk defa pasta tadan çocukları görünce şaşkınlık yaşıyoruz. Çünkü bu kampta onların yiyebileceği şekilde yapılan pek çok seçenek var. Diyetisyenler burada onlar için çalışıyor ve onlara yiyebileceği ürünlerin nasıl yapılacağı da öğretiliyor. Kampta, çocuklar için özgüven aşılama pek çok sosyal etkinlik var... Çocukların arasında büyüüp diyetisyenlik okuyan da var, metamatik öğretmeni olan da. Büyük PKU'lular, küçüklere önderlik ediyor ve birlikte pek çok etkinliğe imza atıyorlar. Bir haftalık kamp, bu çocukların ailelerine de hediye gibi aslında. Çünkü çocuklar kampta evde ve sosyal hayatta uygulayabilecekleri pek çok şeyi öğreniyor.

TOPUK KANI İLE TEŞHİS

Kampta Hacettepe Üniversitesi Tıp Fakültesi Çocuk Metabolizma Hastalıkları Bilim Dalı öğretim üyesi Prof. Dr. Serap Sivri, PKU hakkında, "Doğumsal metabolik hastalıklardan biri. Bu hastalıkla doğanlar karaciğerde bulunan bir enzim çalışmadığı için hayat boyu kısıtlı bir diyet uygulamak zorunda. Bu enzimin sentezi yok. Eğer belirtilen miktarların dışında protein alınırsa bireyler ağır derecede zihinsel özür sahibi olabiliyor. Hastalık, ülkemizde halkın bildiği 'Topuk kanı' ile teşhis edilebiliyor. Ülkemizde de her doğan 6 bin bebekten biri bu



sorunla dünyaya geliyor. Anne ve baba taşıyıcı ise bu çiftin her çocuğunda hastalık olma riski yüzde 25" diye bilgi veriyor.

ÇOCUKLAR MUTFAKTA

METVAK Yönetim Kurulu Üyesi ve METVAK-MUTFAK diyetisyeni Uzman Diyetisyen Elif Figen Kutluay da çocuklarla beraber mutfağa girip düşük proteinli yiyeceklerini

kendilerinin nasıl hazırlayacağını birebir gösteriyor. Kampta ömürleri boyunca kullanabilecekleri pratik tarifleri öğretmek çocukları geleceğe hazırladıklarını vurgulayan Kutluay, "Bu çocuklar çok sınırlı bir besin grubunu tüketebiliyor. Diyetlerinden asla kopmamaları lazım. Bunu mümkün kılmanın tek yolu çocukların tüketebileceği tarifler üretmekten geçiyor. Örneğin çocuğu ne yaparsanız yapın dondurmadan uzak tutamazsınız. O zaman ona göre bir dondurma geliştirmek zorundasınız. Bu hassas reçeteler de mutfağa girmeden ka-

fıstık, ceviz, badem vb.), kuru baklagilleri (kuru fasulye, nohut, mercimek, bakla, soya çeşitleri, barbunya vb.), unlu mamülleri (makarna çeşitleri, ekme, poğaç, yumurta, simit, kraker, bisküvi) tüketemiyorlar. Mısır nişastası, sade lokum, sade akide şekeri, çay, ıhlamur, adaçayı, sıvı yağ, çay şekeri, elma suyu, aspartam içermeyen içecekler (gazoz, kola, meyve suyu) gibi ürünlerse onlar için serbest. Bunun yanında da sebze, meyve, tereyağı, margarin, bal, zeytin, pekmez ve tüm düşük proteinli gıdaları doktor-

KISITLI BESLENME

Bugünkü bilgilere göre bu hastalarda diyet tedavisi yaşam boyu sürüyor. Yenidoğan döneminde diyet tedavisi başlanmış hastalar, yetişkin olduklarında diyeti bırakırlarsa algılamada güçlük, dikkat azalması gelişiyor. Diyet her hasta için farklı. Hastanın boyu, yaşı, vücut ağırlığı, fenilketonürinin tipi ve kan fenilalanin düzeyine göre diyet değişiyor. Elbetteki burada son sözü söyleyecek olan doktorlar ve diyetisyenler.

PKU KEKİ

Malzemeler: 400 gram ılık su, 20 gram yumurta ikamesi (2 silme ölçek), 2 su bardağı düşük proteinli un, 1 su bardağı toz şeker, 4 yemek kaşığı sıvı yağ, 1 yemek kaşığı pekmez, 1 tatlı kaşığı kabartma tozu, 1 çay kaşığı vanilya, 1 çay kaşığı tarçın, 1 yemek kaşığı portakal kabuğu rendesi

Hazırlanışı: Mikser ya da el çırpıcısı yardımıyla bütün malzemeler karıştırılır. Kağıt kek kalıpları ya da teflon kek kalıbı yağlanıp unlandıktan sonra bu karışım dökülür. ılık fırında pişirilir. (Fırının ayrı bir rafında su dolu bir kap bulundurulur)

PKU YOĞURDU

Malzemeler: 4 silme ölçek düşük proteinli süt tozu (20 gram), 3 silme ölçek (3 gram) Nestle Nestargel (yoğurt yapıcı jel), 1 silme ölçek laktoz-süt şekeri (zorunlu değil), 30 gram normal yoğurt (maya olarak), 200 ml (1 dolu bardak) su

Hazırlanışı: Belirtilen miktardaki düşük proteinli süt tozu su ile karıştırılarak 90 dereceye kadar ısıtılır. Bu karışıma çok hızlı bir şekilde yoğurt yapıcı jel ilave edilir (çarpıcı kullanılabilir). Karışım 40 dereceye kadar soğumaya bırakılır. Sonra içine süt şekeri ve maya olarak normal yoğurt ilave edilip karıştırılır. Bu karışım yoğurt makinesinde veya bohçalanmış olarak ılık bir yerde 5-6 saat bekletilir. Süre sonunda buzdolabına konur. Ertesi gün tüketilebilir.

BEGÜM ÇELİKKOL



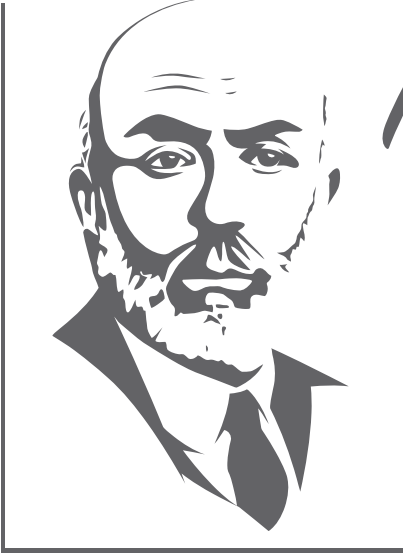
ğit üzerinde oluşturulamıyor" diye görüşünü belirtiyor.

ET, SÜT YASAK

PKU'luların diyet listesinde neredeyse herşey yasak. Onlar, et ve et ürünlerini (tavuk, balık, hindi, kırmızı et, salam, sosis, sucuk, sakatat vb...), süt ve süt ürünlerini (yoğurt, ayran, cacık, peynir), kuruyemişleri (fındık, leblebi,

ların verdiği ölçüde tüketebiliyorlar. Bu hastalıkla savaşıyorlar mısır nişastasından, yumurta ikamesinden ekme, makarna, erişte, poğaç gibi sağlıklı bireylerin tükettiği yiyecekleri yapabiliyorlar. PKU'lu bireyler için yapılacak yemeklerin ürünleri her yerden alınamıyor. Bu işi yapan bazı internet sitelerinden siparişle eve getirtilebiliyor.

ÇAĞDAŞ VE MİLLİ ŞAİRİMİZ:



Mehmet Âkif Ersoy

Âkif'in en belirleyici yönü, çağdaş bir İslamcı oluşudur. Çağdaş İslamcılık, Batı burjuva uygarlığının temel değerlerinin İslam kaynaklarına uyarlı olarak yeniden gözden geçirilmesini, Batı'nın toplumsal ve düşünsel oluşumuyla özde bağdaşık, ama yerel özelliklerini koruyan güçlü bir toplum yapısına varmayı öngörür. Bu görüşe koşut olarak Mehmet Âkif'in şiir anlayışı Batılı, hatta o dönemde Batı'da bile örneklerine az rastlanacak ölçüde gerçekçidir.

Mehmet Âkif Ersoy, 1873 yılının Aralık ayında İstanbul'da, Fatih ilçesinin Karagümrük Semti'nde Sarıgözel Mahallesi'nde dünyaya geldi. Bir medrese hocası olan babası doğumuna ebced hesabıyla tarih düşerek ona "Rağıyf" adını vermiş, ancak bu yapma kelime anlaşılmadığı için çevresi onu "Âkif" diye çağırırmıştır. Babası Arnavutluk'un Şuşise köyündendir, annesi ise aslen Buharalıdır. Mehmet Âkif ilköğrenimine Fatih'te Emir Buharî mahalle mektebinde başladı. Maarif Nezareti'ne bağlı iptidaîyi ve Fatih Merkez Rüştiyesi'ni bitirdi. Bunun yanı sıra Arapça ve İslami bilgiler alanında babası tarafından yetiştirildi. Rüştiye'de 'hürriyetçi' öğretmenlerinden etkilendi. Fatih Camii'nde İran Edebiyatı'nın klasik yapıtlarını okutan Esad Dede'nin derslerini izledi. Türkçe, Arapça, Farsça ve Fransızca bilgisiyle dikkati çekti. Mekteb-i Mülkiye'nin idadi (lise) bölümünde okurken şiirle uğraştı. Edebiyat hocası İsmail Safa'nın izinden giderek yazdığı mesnevileri şair Hersekli Arif Hikmet Bey övgüyle karşıladı. Babasının ölümü ve evlerinin yanması üzerine mezunlarına memuriyet verilen bir yüksek okul seçmek zorunda kaldı.

1889'da girdiği Mülkiye Baytar Mektebi'ni 1893'te birincilikle bitirdi. Ziraat Nezareti (Tarım Bakanlığı) emrinde geçen yirmi yıl-

lık memuriyeti sırasında veteriner olarak dolaştığı Rumeli, Anadolu ve Arabistan'da köylülerle yakın ilişkiler kurma olanağı buldu. İlk şiirlerini Resimli Gazete'de yayımladı. 1906'da Halkalı Ziraat Mektebi ve 1907'de Çiftçilik Makinist Mektebi'nde hocalık etti. 1908'de Dârülfünûn Edebiyat-ı Umûmiye müderrisliğine tayin edildi. İlk şiirlerinin yayımlanmasını izleyen on yıl boyunca hiçbir şey yayımlamadı. 1908'de II. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte Eşref Edip'in çıkardığı Sırat-ı Müstakim ve sonra Sebilürreşad dergilerinde sürekli yazılar yazmaya, şiirler ve çağdaş Mısırlı İslam yazarlarından çeviriler yayımlamaya başladı. 1913'te kurulan Müdafaa-i Milliye Cemiyeti'nin halkı edebiyat yoluyla aydınlatma amacı güden neşriyat şubesinde Recaizade Ekrem, Abdülhak Hamid, Süleyman Nazif, Cenap Şahabettin ile beraber çalıştı.

2 Şubat 1913 günü Bayezid Camisi kürsüsünde, 7 Şubat 1913 günü Fatih Camisi kürsüsünde konuşarak halkı vatani savunmaya çağırdı. Mısır'a iki aylık bir gezi yaptı. Dönüşte Medine'ye uğradı. Bu gezilerde İslam ülkelerinin maddi donatım ve düşünce düzeyi bakımından Batı karşısındaki zayıflıkları konusundaki görüşleri pekişti. I. Dünya Savaşı sırasında İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin gizli örgütü olan Teşkilât-ı Mahsusa tarafın-

dan Berlin'e gönderildi. Burada Almanlar'ın eline esir düşmüş Müslümanlar için kurulan kampta incelemeler yaptı. Çanakkale Savaşının akışını Berlin'e ulaşan haberlerden izledi. Batı uygarlığının gelişme düzeyi onu derinden etkiledi. Yine Teşkilât-ı Mahsusa'nın bir görevlisi olarak çöl yoluyla Necd'e ve savaşın son yılında profesör İsmail Hakkı İzmirli'yle birlikte Lübnan'a gitti. Dönüşünde yeni kurulan Dâr-ül -Hikmetül İslâmiye adlı kuruluşun başkâtipliğine getirildi. Savaş sonrasında Anadolu'da başlayan ulusal direniş hareketini desteklemek üzere Balıkesir'de etkili bir konuşma yaptı. Bunun üzerine 1920'de Dâr-ül Hikmet'deki görevinden alındı.

İstanbul Hükümeti, Anadolu'daki direnişçileri yasa dışı ilan edince Sebillürreşad Dergisi Kastamonu'da yayımlanmaya başladı ve Mehmet Âkif bu vilayette halkın kurtuluş hareketine katkısını hızlandıran çalışmalarını sürdürdü. Nasrullah Camii'nde verdiği hutbelerden biri, Diyarbakır'da çoğaltılarak bütün ülkeye dağıtıldı. Burdur mebusu sıfatıyla TBMM'ye seçildi. Meclis'in bir İstiklâl Marşı güftesi için açtığı yarışmaya katılan 724 şiirin hiçbiri beklenen başarıya ulaşamayınca maarif vekilinin isteği üzerine 17 Şubat 1921'de yazdığı İstiklâl Marşı, 12 Mart'ta Birinci TBMM tarafından

kabul edildi. Sakarya Zaferi'nden sonra kışları Mısır'da geçiren Mehmet Âkif, laik bir Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması üzerine Mısır'da sürekli olarak yaşama-ya karar verdi. 1926'dan başlayarak Camiü'l-Misriyye'de Türk Dili ve Edebiyatı müderrisliği yaptı. Bu gönüllü sürgün yaşamı sırasında siroz hastalığına yakalandı ve hava değişimi için 1935'te Lübnan'a, 1936'da Antakya'ya birer gezi yaptı. Yurdunda ölmek isteği ile Türkiye'ye döndü ve İstanbul'da vefat etti.

Mehmet Âkif'in 1911'de 38 yaşında iken yayımladığı ilk kitabı Safahat bağımsız bir edebi kişiliğin ürünüdür. Bununla birlikte kitabın Tevfik Fikret'ten izler taşıdığı görülür. Fransız romantiklerinden Lamartine'i Fuzuli kadar, Alexandre Dumas fils'i Sâdi kadar sevdiğini belirten şair, bütün bu sanatçıların uğraşı alanlarına giren "manzum hikâye" biçimini kendisi için en geçerli yazı olarak seçmiştir. Ancak, sahip olduğu köklü edebiyat kaygısı onun yalınkat bir manzumeci değil, bilinçle işlenmiş ve gelişmeye açık bir şiir türünün öncüsü olmasını sağlamıştır.

Âkif'in en belirleyici yönü, çağdaş bir İslamcı oluşudur. Çağdaş İslamcılık, Batı burjuva uygarlığının temel değerlerinin İslam kaynaklarına uyarlı olarak yeniden gözden geçirilmesini, Batı'nın toplumsal ve düşünsel oluşumuyla özde bağdaşık, ama



Yenilikçi bir şair olarak Âkif, yaşadığı dönemde görülen ölçüsüz yenilik eğiliminin bozucu etkilerine, ölçüsü işleviyle bağlantılı bir şiir kurmak suretiyle sınır çekmeye çalışmıştır. Kendisinin sahip olduğu köklü edebiyat kaygısı onun yalınkat bir manzumeci değil, bilinçle işlenmiş ve gelişmeye açık bir şiir türünün öncüsü olmasını sağlamıştır.

yerel özelliklerini koruyan güçlü bir toplum yapısına varmayı öngörür. Bu görüşe koşut olarak Mehmet Âkif'in şiir anlayışı Batılı, hatta o dönemde Batı'da bile örneklerine az rastlanacak ölçüde gerçekçidir. Konuşma diline yaslandığı için kolayca yazılabilir izlenimi veren şiirleri biçime ilişkin titiz bir tutumun örnekleridir. Hem aruzdan doğan bağların üstesinden gelmiş, hem de şiirin bütününü kapsayan bir iç müzik düzenini gözetmiştir. Mehmet Âkif geleneksel edebiyatın olduğu kadar, Batı kültürünün değerleriyle etkileşimi kabul eder, ancak Doğu'ya ya da Batı'ya öykülenmeye şiddetle karşı çıkar. Çünkü her edebiyatın doğduğu toprağa bağlı olmakla canlılık kazanabileceği ve belli bir işlevi yerine getirmedikçe değer taşımayacağı görüşündedir. Gerçekle uyum içinde olmayı her şeyin üstünde tutar. Altı yüzyıllık seçkinler edebiyatının halktan uzak düştüğü için bayağılaştığına inanır. İçinde yaşanan toplumun özellikleri göz önüne alınmadan Batılı yeniliklere öykünmenin doğrudan doğruya edebiyata zarar vereceği, "edebsizliğin başladığı yerde edebiyatın biteceği" anlayışına bağlı kalarak "sanat sanat içindir" görüşüne kar-

şı çıkmış, "libas hizmetini, gıda vazifesini" gören bir şiiri kurma çabasına girişmiştir. Bu yüzden toplumsal ve ideolojik konuları şiir ile ve şiir içinde tartışma ve sergileme yolunu seçmiştir.

Bütün çıplaklığıyla gerçeği göstermekteki amacı okuyucusunu insanların sorunlarına yöneltmektedir. Bu kaygıların sonucu olarak yoksul insanların gerçek çehreleriyle yer aldığı şiirler, Türk Edebiyatı'nda ilk kez Mehmet Âkif tarafından yazılmıştır. Mehmet Âkif şiirinin yaşadığı dönemde ve sonrasında önemini sağlayan gerçekçi tutumudur. Bu şiirde düş gücünün parıltısı yerini gözle görülür, elle tutulur bir yapıya bırakmıştır. Yenilikçi bir şair olarak Âkif, yaşadığı dönemde görülen ölçüsüz yenilik eğiliminin bozucu etkilerine, ölçüsü işleviyle bağlantılı bir şiir kurmak suretiyle sınır çekmeye çalışmıştır.

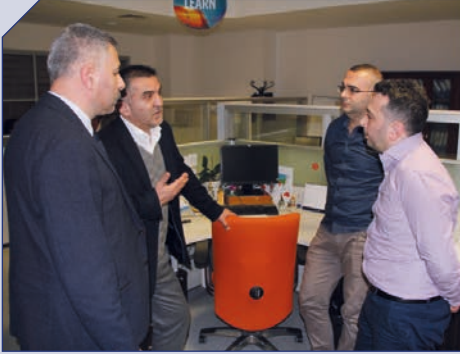
Siroz hastalığından dolayı 17 Haziran 1936'da tedavi için İstanbul'a döndü. 27 Aralık 1936 tarihinde İstanbul'da, Beyoğlu'ndaki Mısır Apartmanı'nda hayatını kaybetti. Edirnekapı Mezarlığı'na gömüldü. Cenazesine resmi bir katılım olmadı ancak büyük bir üniversiteli genç topluluk katıldı. Mezarı iki yıl sonra, üniversiteli gençler tarafından yaptırıldı; 1960'ta yol inşaatı nedeniyle kabri Edirnekapı Şehitliği'ne nakledildi. Mezarı, Süleyman Nazif ve arkadaşı Ahmet Naim Bey'in mezarları arasındadır. Kendisi, ülkemizin İstiklâl Marşı'nın yazarı ve günlük konuşma dilinin şiirle kaynaşmasını sağlayarak halkçı bir şiirin de doğuşuna ön ayak olmuş biridir. Mehmet Âkif milletini ve dinini seven, insanlara karşı merhametli bir mizaca sahip, şair tabiatının heyecanlarıyla dalgalanan, edebî bakımdan kıymetli şiirlerin yazarı meşhur bir şairdir. İstiklâl Marşı şairi olmasından dolayı 'Millî Şair' ünvanını almıştır.

Şairin Safahat adı altında toplanan şiirleri 8 kitaptan oluşmuştur. Şair, İstiklâl Marşı'nı Safahat'a koymamıştır. Nedenini ise şöyle açıklar: "Çünkü ben onu milletimin kalbine gömdüm".

Sendika Yönetim Kurulu Üyelerimiz, Uçak Emniyette Görevli Üyelerimizi Ziyaret Etti



Genel Muhasebe Başkanlığı'nda Görevli Üyelerimizi Ziyaret Etti



Yeşilköy Bilet Satış Müdürlüğü'nde Görevli Üyelerimizi Ziyaret Etti



Hava-İş Sendikası Antalya Şube Başkanı Engin Toncer ve Türk-İş Konfederasyonuna bağlı bölgedeki şubeler, Türk-İş başkanlığında Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı Menderes Türel'in ziyaret toplantısına katıldı.



Hava-İş İzmir Şube Başkanı Hatem Ertosun ile Sendika Temsilcisi Gülden Baykara ve THY İzmir Satış çalışanları öğle yemeğinde bir araya geldiler. Gerçekleşen yemekli görüşmede Hatem Ertosun sendikamızın çalışmalarını hakkında bilgiler verdi ve üyelerimizin taleplerini dinledi.



Ankara Şube Başkanı Yasin Özer, Türk-İş'in Ankara'da Şube Başkanları ve temsilcilerin katılımıyla düzenlediği toplantıya katıldı. Toplantıda Ankara Tandoğan'da düzenlenecek olan 1 Mayıs program hazırlıkları ile istişarede bulunuldu.



Yönetim Kurulu Üyelerimizin ve Şube Başkanlarımızın Katılımlarıyla Başkanlar Kurulu Toplantısı

26 - 27 Nisan tarihlerinde, Antalya'da, Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal'ın, Yönetim Kurulu üyelerimizin ve Şube Başkanlarımızın katılımıyla Başkanlar Kurulu Toplantısı gerçekleştirildi.

26 - 27 Nisan tarihlerinde, Antalya'da, Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal'ın, Yönetim Kurulu üyelerimizin ve Şube Başkanlarımızın katılımıyla Başkanlar Kurulu Toplantısı gerçekleştirildi. Üyelerimizi yakından ilgilendiren, gündeme dair aşağıdaki hususlarla ilgili görüş alışverişinde bulunuldu.



- Hava-iş Kanunu,
- 1 Mayıs İşçi ve Emekçiler Bayramı katılımı,
- Şube Genel Kurulları,
- Flight Time Limitations (FTL) ile ilgili SHGM'nin yayımladığı talimat,

Birinci önceliğimiz; üyelerimiz için büyük önem arz eden Hava-iş Kanunu'nun en kısa süre-

de çıkarılmasıdır. Bu sebeple, komisyon çalışmalarımıza bütün üyelerimizin katkıları, fikirleri ve destekleri, bizleri en doğru sonuca ulaştıracaktır.

Toplantıda işçi hakları gözetilerek alınan tüm kararların, emekçi üyelerimize, Hava-iş ailemize hayırlı olmasını diler, iş barışının daimi olmasını temenni ederiz.

Temsilcilerimiz



Sadri CAMGÖZ

Sendikamızın son seçim sürecinde, mevcut yönetimin verdiği mücadelede, çalışma arkadaşlarımla omuz omuza ve kararlı bir şekilde, onurlu ve düzgün duruşumuzla, biz çalışanlara fayda sağlamayan 24 yıldır süren hükümdarlığın son bulması için destek olduk.

Toplu sözleşme döneminde B Kapısı önünde ve Genel Müdürlük binası bahçesinde bağırıp her sözleşme öncesi üyeleri germekten

Hava-İş Sendikası Atatürk Hava Limanı B Kapısı Müşteri İlişkileri binasında yer alan Yer İşletme Başkanlığı temsilcisiyim. THY'de 16.11.1987 tarihinde iş başlamış olup, halen devam etmekteyim.

başka bir işe yaramayan basiretsiz bir yönetim yerine kararlı ve uzlaşmacı bir yönetimle bir enkazı devraldık. Sendika yöneticilerimiz ve Sayın Başkanımız Ali Kemal TATLIBAL idaresinde tamamen üyelerinin faydalanmasına yönelik çalışmalarıyla (YABANCI DİL KURSLARI, ABANT İSG EĞİTİMLERİ, İFTAR YEMEKLERİ, ÖZEL GÜNLERDE HEDİYELER VE SON OLARAK KAHVALTI İKRAMI) gibi gıpta edilecek bir sendikayı yanımızda bulduk.

Sendikamızın şu ana kadar yapılanları gölgede bırakacak yeni projelerle hizmet etmeye devam edeceğinden şüphemiz yok. Üyelerinden en az aidat alan (% 1) sendika olmamıza rağmen bu ka-

dar hizmeti sunan sendikamızla gururluyuz. Hava-İş Sendikası'nın işleyiş şekli ve ana yasası tamamen sen ben yok biz varız olduğu için güçlüyüz. Çalıştığım birimde bulunan tüm sendika üyesi arkadaşların sorunlarını dinleyerek çözüm bulmaya çalışıyorum. Benim cevaplayamadığım konuları ise sendika yöneticilerine iletip personelin sorunlarının yönetim tarafından işverene iletip çözüme ulaştırılmasını sağlıyoruz. Çalıştığım birimde tüm personelle bir aile gibiyiz, sadece iş yeri sorunları değil de tüm konularda oturup rahatça konuşabiliyoruz. Ben birimimdeki tüm arkadaşlara oluşabilecek bir sorunda ben ve yönetim kadromuzun bir telefon uzaklığında olduğumuzu her fırsatta hatırlatıyorum.



Oya Altinel

1999'da başladığım havacılık serüvenine 2016 yılında Diyarbakır'da sendikamızın temsilcisi olarak devam ediyorum. Sendikamızın yaptığı faaliyetler ilerisi için de bize umut olmakta.

1999 yılında başladığım havacılık serüvenine 2016 yılında Diyarbakır'da sendikamızın temsilcisi olarak devam ediyorum. Çalışma hayatımızın güvencesi olan sendikamızın şu ana kadar yaptığı tüm faaliyetler ve tuttuğu sözler ilerisi için de bize umut olmakta.

18 yıldır çalıştığım ve halen devam ettiğim Diyarbakır istasyonunda şu ana kadar gerek terör gerekse çalışma koşullarının zorluğu açısından birçok problem yaşadık. Sosyal haklarımızı kazanmada, çalışma koşullarımızın

düzeltilmesinde sendikamızın emeği inkâr edilemez. Aynı zamanda sendikamızın ziyaretleri ve düzenlenen sosyal aktiviteler; hem motivasyon hem de tüm çalışma arkadaşları ile kaynaşma adına bize önemli katkılar sağladı ve sağlamaya devam ediyor.

Örgütlenmek, ortak çıkarlar temelinde, ortak hedefler için birleşmek demektir. Sendikal hak ve özgürlüklerimizin önündeki engellerin kaldırılması için idallerimizden vazgeçmeden, sorumluluklarımızı unutmadan mücadelemizde devama hazırız.

ÇALIŞMA YAŞAMINA İLİŞKİN Güncel Bilgiler

2017 YILI ASGARİ ÜCRET HESABI

Asgari Ücret (Brüt)	1.777,50 TL.
Sigorta Primi İşçi Payı (%14)	248,85 TL.
İşçiye Ait İşsizlik Sigortası Prim Kesintisi (%)	17,78 TL.
Gelir Vergisi (%15)	226,63 TL.
Damga Vergisi (%7,59)	13,49 TL.
Kesintiler Toplamı	506,75 TL.
Asgari Geçim İndirimi Hariç İşçiye Ödenecek Net Ücret	1.270,75 TL.
Asgari Geçim İndirimi (Bekar ve Çocuksuz)	133,31 TL.
Net Asgari Ücret	1.404,06 TL.

2017 YILI ÜCRETLİLER İÇİN UYGULANACAK GELİR VERGİSİ TARİFESİ

13.000 TL.'ye kadar olan gelir için	15%
13.000 TL. - 30.000 TL. arası geliri olanlar için	20%
30.000 TL.'den - 110.000 TL.'ye kadar geliri olanlar için	27%
110.000 TL. ve fazla geliri olanlar için	35%

PRİME ESAS KAZANÇ ALT SINIRI VE ÜST SINIRI

Dönemi	Aylık Alt Sınırı	Aylık Üst Sınırı
2017 Yılı	1.777,50 TL.	13.331,40 TL.

**01.01.2017 - 30.06.2017 ARASINDA
GEÇERLİ OLACAK KIDEM TAZMİNATI TAVANI**

Kidem Tazminatı Tavanı	4.426,16 TL.
------------------------	--------------

**İŞ YASASINA GÖRE İŞ SÖZLEŞMESİNİN SONA ERDİRİLMESİNDE
BİLDİRİM SÜRELERİ VE İHBAR TAZMİNATI TUTARLARI**

Hizmet Süresi	İhbar Öneli (Bildirim Süresi)	İhbar Tazminatı Tutarı
6 aydan az çalışma olması	2 Hafta	2 haftalık ücret
6 ay - 1,5 yıl arası çalışma olması	4 Hafta	4 haftalık ücret
1,5 yıl - 3 yıl arası çalışma olması	6 Hafta	6 haftalık ücret
3 yıldan fazla çalışma olması	8 Hafta	8 haftalık ücret

2017 YILI ASGARİ GEÇİM İNDİRİMİ

Medeni Durum	Aylık Asgari Geçim İndirimi	Medeni Durum	Aylık Asgari Geçim İndirimi
Bekar	133,31 TL.	Evli eşi çalışan çocuksuz	133,31 TL.
Evli eşi çalışmayan	159,98 TL.	Evli eşi çalışan 1 çocuklu	153,31 TL.
Evli eşi çalışmayan 1 çocuklu	179,97 TL.	Evli eşi çalışan 2 çocuklu	173,31 TL.
Evli eşi çalışmayan 2 çocuklu	199,97 TL.	Evli eşi çalışan 3 çocuklu	199,97 TL.
Evli eşi çalışmayan 3 çocuklu	226,63 TL.	Evli eşi çalışan 4 çocuklu	213,30 TL.
Evli eşi çalışmayan 4 çocuklu	226,63 TL.	Evli eşi çalışan 5 çocuklu	226,63 TL.
Evli eşi çalışmayan 5 çocuklu	226,63 TL.	Boşanmış	133,31 TL.
Boşanmış, 1 çocuklu	153,31 TL.	Boşanmış, 2 çocuklu	173,31 TL.
Boşanmış, 3 çocuklu	186,64 TL.		



HAVACILARA ÖZEL KANUN GELİYOR!

Türk Hava Yolları'nda değil bütün havacılık sektöründe yer alan uçucu personelin haklarını da korumak amacıyla yola çıkan Hava-İş Sendikamız, havacılara özel kanunun hazırlanması için bir komisyon kurulmasına öncülük etti. TBMM'den destek sözünü aldık.

Değerli Üyelerimiz, Sizlerin güvencesi olan Hava-İş Sendikamız, Genel Başkanımız Ali Kemal TATLIBAL öncülüğünde özellikle kabin ve kokpit çalışanlarını yakından ilgilendiren bir konuya köklü bir çözüm bulmak amacıyla harekete geçmiştir. Bildiğiniz üzere, yer personeli olarak görev yapanlar 4857 sayılı İş Kanunu'na bağlıdır. Her ne kadar Toplu İş Sözleşmesi (TİS) ile bir takım haklar korunsada uçucu personelimiz, havacılık sektörüne yönelik bir iş kanunu olmamasından dolayı Borçlar Kanunu'na tâbi olmak zorunda kalmıştır. Türk Hava Yolları'nın dışındaki havayolu şirketlerinde görev yapan kokpit ve kabin personeli



ise, Toplu İş Sözleşmesi olmadığı için Türk Hava Yolları'na göre daha zor durumdadır. Bu sebeple zaman zaman çalışanlar mağdur edilebilmektedir. Bunun bilinciyile sadece Türk Hava Yolları'nda değil bütün havacılık sektöründe yer alan uçucu personelin haklarını da korumak amacıyla yola çıkan Hava-İş Sendikamız, havacılara özel kanunun hazırlanması için bir komisyon oluşturmuştur. İş hukuku alanında tanınmış isimlerden biri olan Prof. Dr. Aziz Can TUNCAY başkanlığında oluştur-

duğumuz komisyona, konusunda uzman akademisyen ve avukatlarla birlikte havacılık sektöründeki meslek örgütlerini de dahil ettik. Hava İş Kanunu'nun hazırlanmasına öncülük eden Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal, söz konusu çalışmaya ilişkin TBMM Başkanımız Sayın İsmail Kahraman ile temasa geçmiş ve kendisinden destek sözü almıştır.

Üyelerimiz için hassasiyet arz eden bu konuya ilişkin gelişmeleri sizlerle paylaşmaya devam ediyor olacağız.



BAŞIMIZ SAĞOLSUN

VEFAT EDEN İŞÇİ KARDEŞLERİMİZE ALLAH'TAN RAHMET, KEDERLİ AİLELERİNE VE TÜM CAMİAMIZA BAŞSAĞLIĞI DİLER, YARALI İŞÇİ KARDEŞLERİMİZİN BİR AN ÖNCE SAĞLIKLARINA KAVUŞMALARINI TEMENNİ EDERİZ.

8 Mart Dünya Kadınlar Günü münasebetiyle Ankara'da düzenlenecek "Emekçi Kadın Buluşması"na katılmak üzere Bursa'dan Ankara'ya yola çıkan Türk Metal Sendikası üyesi kadın işçileri taşıyan otobüs Bursa-Ankara karayolunda elim bir trafik kazası geçirdi. Kazada 7 kadın yaşamını yitirdi, 35 kişi de yaralandı.

Kazada hayatlarını kaybeden işçi kardeşlerimiz Güleydan Sezer, Elvan Mutlu, Özlem İnan, Leyla Yalçın, Fatma Hacıoğulları, Leyla Çiçek ve Meyse Keskin'e Allah'tan rahmet; yaralı işçilere ve tüm Türk Metal Sendikası ailesine geçmiş olsun dilekelerimizi iletiyoruz.

HAVA-İŞ YÖNETİM KURULU





ÇANAKKALE

Zaferin 102. Yıl Dönümü

**ÇANAKKALE ZAFERİNİN 102. YIL DÖNÜMÜNÜ KUTLUYOR VE
BU ZAFERDE EN BÜYÜK KATKIYI SAĞLAYAN ÇANAKKALE ŞEHİTLERİMİZİ
RAHMET VE MİNNETLE ANIYORUZ.**

102 yıl önce bugün dünyanın en gelişmiş donanmasına karşı zor şartlarda eşi benzeri görülmemiş bir zafer kazanılmıştır. 18 Mart 1915'te denizde başlayan, galibiyetine kesin gözüyle bakılan ülkeleri yenilgiye uğratan Türk Ordusu, bu galibiyetin verdiği büyük güç ve moralle 25 Nisan'dan itibaren Gelibolu Yarımadası'nda Arıburnu, Conkbayırı ve Anafartalar'da kara savaşlarında da zafere ulaşmıştır.

Çanakkale Savaşları, Türk milletinin birlik ve beraberlik ruhuyla, vatan toprağına karşı duyulan sadakatin ve inancın ortaya konmasıdır. Öylesine güçlü bir direniştir ki, karşısında teçhizat bakımından son derece donanımlı düşman kuvvetleri bile helak olmuştur. Sekiz buçuk ay çeşitli cephelerde süren bu kutsal savaş ve kazanılan zafer, canlarını vatan uğruna feda eden 80 bin şehidimizin ve gazilerimizin eseridir. Bu savaşta Osmanlı ordusunun kayıpları Türk Genel Kurmay Başkanlığı tarafından yaptırılan araştırmayla 213 bin 167 olarak saptanmıştır, bu kaybın hastanelerde ölenler dahil yaklaşık 80 bini şehittir.

Kara savaşlarındaki askeri dehası ve üstün komutanlık yeteneği ile Gazi Mustafa Kemal Atatürk, bu savaşın ardından İstiklal Mücadelesine önderlik etmiş ve Türk Milleti aynı inanç ve azim ile mücadele ederek bağımsızlığına kavuşmuştur. Bugün bizlere düşen görev şehitlerimizin kanlarıyla sulanan ve bizlere emanet edilen bu kutsal toprakları, aynı şuurla sahip çıkarak korumak ve bizden sonraki nesillere daha güvenli bir şekilde devretmektir.

Sadece Çanakkale'de değil, dünden bugüne vatan topraklarımızı korumak için canlarını veren, vatan uğruna şehit düşenleri ve gazilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, en derin şükranlarımızı sunuyoruz.



OMBUDSMANLIK SEMPOZYUMU

Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal ve Genel Mali Sekreterimiz Celalettin Meriçli 2 Mart 2017 tarihinde Cumhurbaşkanlığı Külliyesi Millet Kongre ve Kültür Merkezi'nde düzenlenen, 4. Uluslararası Ombudsmanlık Sempozyumu'na katıldılar.



Uluslararası Ombudsmanlık Sempozyumu'nda konuşma yapan Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan Türkiye'nin terörle mücadele konusunda da yalnız bırakıldığına dikkati çekerek Batı'nın terör örgütlerine destek verdiğini belirterek, elimizde belgeleri var dedi.

Bu yıl ki sempozyumun ana temasını mülteciler ve göç oluşturdu. Sempozyuma ev sahipliği yapan Kamu Denetçiliği Kurumu Başkan Denetçisi Şeref Malkoç, "Biz,

özellikle bu konuyu (göç ve mülteciler) tercih ettik. Akdeniz'de ve Ege'de yükselen çıgıllara veya sınırları geçmek için çekilen ızdıraplara kulak verelim. Vicdan sahibi, insan hakları konusunda duyarlı olan insanları ve kurumları bir nebze olsun harekete geçirmeyi arzu ettik" dedi.

Sempozyuma Kamu Denetçiliği Kurumu Başkan Denetçisi Şeref Malkoç, Avrupa Birliği Türkiye Delegasyon Başkanı ve Büyükelçi Christian Berger, Merkezi Finans ve İhale Birimi Başkan Vekili Emine Döğ er ve 34 ülkeden 50'ye yakın ombudsman katıldı. Sempozyumun açılış konuşmasını yapan Başkan Denetçisi Şeref Malkoç, sempozyuma gösterilen ilgi ve alakadan dolayı çok memnun olduğunu belirtti. 34 ülkeden 50'ye yakın ombudsmanın sempozyuma katıldığını kaydeden Malkoç, "Dünyada insan hakları konusunda önemli ölçüde sıkıntılar yaşandığı, seçimler dolayısıyla popülizmin yükseldiği, yabancı karşıtlığının, ırkçılığın ve



İslam karşıtlığının yükseldiği bir dönemde biz bu sempozyumu düzenliyoruz. İlgili alakadan dolayı çok memnunuz. Çünkü 34 ülkeden 50 ombudsman ve yardımcısı gelmiş" diye konuştu.

"Ülkelerin Mülteci Politikaları", "En Mağdur Mülteciler: Kadınlar ve Çocuklar", "Göçe Bağlı Olarak Yabancı Düşmanlığı, Irkçılık ve İslamkarşıtlığı" konuları tartışıldığı IV. Uluslararası Ombudsmanlık Sempozyumu iki gün sürdü.



24-25-26 MART TARİHLERİNDE KARTEPE'DE KOKPİT GÖREVİ YAPAN ÜYELERİMİZLE BİR ARAYA GELDİK

24 -25-26 Mart tarihlerinde Kartepe'de kokpitte görev yapan üyelerimizle bir araya geldik. Genel Başkanımız Ali Kemal Tatlıbal, Yönetim Kurulu Üyelerimiz, Uçuş Temsilcilerimiz ve 100 pilot üyemizin katılımıyla gerçekleşen toplantıda gündeme ilişkin hususlar görüşüldü.

Pilot üyelerimizin aileleriyle birlikte katıldığı organizasyonumuzda THY bünyesinde görev yapan, konusunda uzman eğitimci tarafından İSG eğitimi verildi. İSG eğitimi sonrasında gerçekleşen toplantıda Yönetim Kurulumuz çeşitli hususlarda bilgilendirmeler yaparken, üyelerle karşılıklı fikir alışverişinde bulunuldu.



TÜRKİYE ve DÜNYADA *Sendikaların* KISA TARİHÇESİ

Türkiye’de sendikalar Batıdaki örneklerine göre çok ileri tarihlerde ortaya çıktı. Osmanlı İmparatorluğu döneminde belli üretim dalları dışında sanayileşme yaşanmadığından işçi sınıfının ortaya çıkışı olarak sendikaların ortaya çıkması da batıdaki örneklere göre ileri tarihlerde oldu. İmparatorluk döneminde bilinen ilk işçi hareketleri 1830’lu yıllarda tarım işçilerinde görüldü. Bunlara karşı İmparatorluğun çıkardığı “nizamnameler” oldukça sertti. Üretimin durdurulması (grev) vatan hainliği olarak değerlendirilerek ölümle cezalandırılıyordu.

DÜNYADA SENDİKALARIN KISA TARİHÇESİ

Sendikalar işçi sınıfı hareketinin bir parçası olarak, Sanayi Devrimi’nden sonra ortaya çıktılar. 1650’li yıllara doğru İngiltere’de Sanayi Devrimi ortaya çıktı. Buhar enerjisinin üretimde kullanılmasıyla ortaya çıkan bu dönüşüm kapitalist üretim sistemi olarak adlandırılan yeni bir üretim sisteminin de habercisiydi. Sanayi Devrimi yeni teknolojik gelişmelerin de hazırlayıcısı oldu. Zanaatkarlar ve köylüler artık geçinemeyerek kentlerde kurulan fabrikalara gidip işçileşme sürecine girdiler. Çalışma ve yaşama koşullarının gittikçe ağırlaşması işçi hareketlerinin doğmasına neden oldu. Fabrika sisteminin aynı anda çok sayıda kişinin yan yana çalıştığı bir sistem olması işçilerin bir araya gelişini kolaylaştırıyordu. Başlangıçta işçi eylemleri örgütsüz biçimde kendiliğinden geliyordu. Genellikle ağır çalışma koşullarına karşı anlık öfkeler

biçimindeydi. İş koşullarının daha da kötüleşmesi, kadın ve çocuk emeğinin ağır ve tehlikeli işlerde de sınırsızca kullanılması tepkilerin daha büyümesini sağladı. İşçilerin olumsuz olan ve giderek olumsuzlaşan koşullara ilk tepkisi, makina kırıcılığı biçiminde ortaya çıktı. Süreci yardımlaşma dernekleri izledi. Bunlar, işçilerin örgütlü biçimdeki çözüm arayışlarıydı. Aynı mesleğe sahip işçilerin kendi aralarında kurdukları örgütlenmeler oluştu. Bir nevi yardımlaşma sandıklarıydı. Bu sandıklarda çalışma koşulları nedeniyle hastalanan, iş göremez hale gelenlere yardımlar yapılırdı. Zaman içinde yardım sandıkları grev ve direnişleri de örgütlemeye başladı. İşçi hareketi giderek güç kazandı. İşçi sınıfı yardımlaşma sandıkları şeklinde başlattığı deneyimini geliştirerek sendikal yapıları oluşturdu. Bugünkü sendikalara benzer özellikte bilinen ilk sendikal örgütlenmeler 1700’lü yılların başında İngiltere’de ortaya çıktı. Bunların çoğunluğu meslek sendikalarıydı. İşçi sınıfı yasal anlamda sendikalarına kavuşmak için uzun



yıllar mücadele etti. İlk kurulduğu yerlerde illegal çalışmak zorunda kaldı. Sendikal birlikler şeklinde kurulan ilk örgütlenme çalışmalarının üzerinden 100 yılı aşkın bir süre geçtikten sonra 1820 yılında yine İngiltere’de ilk yasal sendika kuruldu.

TÜRKİYE’DE SENDİKALARIN KISA TARİHÇESİ

Türkiye’de sendikalar batıdaki örneklerine göre çok ileri tarihlerde ortaya çıktı. Osmanlı İmparatorluğu döneminde belli üretim dalları



dışında sanayileşme yaşanmadığından işçi sınıfının ortaya çıkışı olarak sendikaların ortaya çıkması da batıdaki örneklerle göre ileri tarihlerde oldu. İmparatorluk döneminde bilinen ilk işçi hareketleri 1830'lu yıllarda tarım işçilerinde görüldü. Bunlara karşı İmparatorluğun çıkardığı "nizamnameler" oldukça sertti. Üretimin durdurulması (grev) vatan hainliği olarak değerlendirilerek ölümlerle cezalandırılıyordu. Kasımpaşa Tersanesi İşçileri ve Beyoğlu Telgrafhanesi İşçileri tarafından 1872 yılında gerçekleştirilen grevler de ilk grevler olarak kabul edilmektedir. 1871

yılında kurulan Ameleperver Cemiyeti (İşçi Severler Derneği) kimi araştırmacılar tarafından ilk sendika olarak tanımlansa da asıl olarak yardımlaşma sandığı işlevine sahip bir örgütlenmeydi. İmparatorluğun son yıllarına doğru işçi hareketi ve sendikal faaliyet bakımından bir hareketlenme gözlemlendi. 1908 yılında II.Meşrutiyet'in ilanının izleyen günlerde, var olan siyasal hareketlilikten etkilenerek anayasaya örgütlenme hakkıyla ilgili hükümler konulması üzerine, başta İstanbul ve Selanik olmak üzere çeşitli işkollarının geliştiği bölgelerde çok sayıda sendika kuruldu. Yaygın grevlere gidildi siyasi iktidar değişse de, grevlere karşı tutumun değişmediği İttihat Terakki'nin uyguladığı sert yöntemlerden anlaşıldı. Cumhuriyet sonrası işçi hareketi ve sendikacılığın gelişmesinde sanayileşme hareketlerinin büyük etkisi oldu. Osmanlı'dan alınan güçlü bir sanayileşme ve kitlesel anlamda işçi bulunmuyordu.

Sanayileşme alanında asıl atılım 1930 sonrasında başladı. İzleyen yıllarda kurulan Şeker fabrikaları, Sümerbank, Kömür işletmeleri, Karabük Demir Çelik, Türk Petrolleri, kağıt fabrikaları devlet eli ile oluşturulan sanayi girişimleriydi. Bunları diğer işletmeler izledi. İmalat sanayinde yeni yeni fabrikaların kurulmasıyla işçi sayısında büyük artışlar oldu. Ancak çalışanların "sınıf" temelinde birleşmeleri yasaktı. Dolayısıyla sendikaların kuruluşu yasaktı. İşçi-işveren ilişkilerini düzenleyen bir yasa kaçınılmaz hale geldi. 1936 yılında ilk İş Kanunu çıkarıldı. İkinci Dünya Savaşı'nın bitiminde dünyada demokrasi rüzgarları esiyordu. Türkiye'de bu etki ile süratle çok partili düzene geçti. 1945 ve 1946 yıllarında Çalışma Bakanlığı, İş Bulma Kurumu ve İşçi Sigortaları Kurumu kuruldu. Sendikasızsız bir demokrasi olamazdı. 1947 yılında ilk Sendikalar kanunu çıkartıldı ve ilk kez yasal zeminde sendikalar kuruldu ve faaliyet gösterme çabasına girdiler. Toplu sözleşme ve grev hakkı vaadini yerine getirmeyen siyasi iktidara karşı, işçi sendikaları 1952 yılında birleşerek Türk-İş'i kurdular. Sendikaların

varlığına karşı grevsiz ve yetersiz toplu pazarlık hakkıyla faaliyet gösterdiğinden işçi haklarının korunmasında yeterince etkin olunamadı. 1961 Anayasasında ilk kez "grev hakkına" yer verildi. 1963 Kavel grevinde, grev hakkının Anayasada bulunmasının yeterli olmadığı, grev hakkının uygulama esas ve koşullarını gösterecek bir "Grev Yasası" ihtiyacı çarpıcı bir şekilde ortaya çıktı. 1963 de yeni bir Sendikalar Kanunu ile 275 sayılı Toplu Sözleşme Grev Yasası çıkarıldı. 1966'da yaşanan Paşabahçe grevine dayanışma gösterilmesi konusunda Türk-İş'e bağlı sendikalar arasında görüş ayrılığı çıktı. Dayanışma göstermek isteyen sendikalar; Sendikalar Arası Dayanışma (SADA) biçiminde birleşerek, greve sahip çıktılar. Türk-İş bu sendikaların üyeliklerini askıya aldı. 13 Şubat 1967 tarihinde, bu sendikalardan T. Maden-İş, Lastik-İş, Basın-İş, Gıda-İş ve Zonguldak Maden İşçileri Sendikalarını kurdular.1960-1980 arası dönemde ülkedeki siyasal yaşamın da zenginliğine bağlı olarak çok sayıda sendika kuruldu. Uzun ve etkili grevler, direnişler yaşandı. 1967'de Disk kuruldu. 51 yıl aradan sonra ilk kez 1976 yılında 1 Mayıs'lar kutlanmaya başlandı. Yaygın ve uzun süreli kitlesel grevlerle 1980'lere gelindi.





HAVACILIK TARİHİNDE

MALEZYA Havayolları'na ait 777-200 tipi MH370 sefer numaralı uçaktan haftalardır haber alınamadı ve değişik ülkelerin desteği ile süren aramalar da henüz bir netice vermedi. Malezya hava sahasından Vietnam hava sahasına geçtiği sırada radardan kaybolan 239 yolcuya sahip MH370, havacılığın yakın tarihinde kaybolan diğer uçakları da hatırlattı.

AMELIA EARHART VE LOCKHEED ELECTRA

Kayıp uçakların şüphesiz en önemlisi meşhur Amerikalı kadın pilot Amelia Earhart'ın kullandığı Lockheed Electra tipi uçaktır. 1928 yılında Atlantik Okyanusu'nu geçen ilk kadın yolcu olarak ünlenen Amelia Earhart, 1932 yılında Kuzey Amerika'nın doğu kıyısında yer alan ve Kanada'ya bağlı olan Newfoundland adasından İrlanda'ya tek başına uçarak Atlantik Okyanusu'nu geçen ilk kadın pilot ünvanını kazanmıştı. 1935 yılında ise Newfoundland-İrlanda mesafesinden daha uzun bir mesafe olan Hawaii-Kaliforniya arasındaki mesafeyi de tek başına uçarak başka bir rekor kırmıştı.

Rekorlara doymayan Amelia Earhart, 1937 yılında Fred Noonan isimli başka bir pilot ile Lockheed Electra model çift motorlu bir uçakla dünyanın etrafını uçakla dolaşma rekorunu elde etmek amacıyla yola çıktı. Earhart, yol-

culuğunun üçte ikisini tamamladığı sırada 2 Temmuz 1937'de uçağı Pasifik Okyanusu'ndaki Howland Adası yakınlarında kayboldu ve bundan sonra izine rastlanmadı.

Uçağın neden kaybolduğu konusu aydınlatılmadı ama konu hakkında çok sayıda teori öne sürüldü. Kimilerine göre yakıtı tükendiği için uçak okyanusa düştü. Kimileri ise Earhart'ın Japonlar tarafından kontrol edilen bir adaya düştüğünü ve burada Japonlar tarafından öldürüldüğünü iddia etti. En ilginç iddia ise 1995 yılında yayınlanan Star Trek dizisinde Lockheed Electra tipi uçağın uzaylılar tarafından bulunması ve özel bir şekilde muhafaza edilen Earhart'ın uzaylılar tarafından yakalanarak uzay gemisine götürüldüğüdür!

Havacılık tarihindeki diğer önemli bir kayıp uçak ise Beyaz Kuş olarak bilinen Levasseur PL.8 model çift kanatlı uçağın 1927 yılında Paris-New York arasında kaybolmasıdır. 1927 yılında Atlantik üzerinden durmaksızın ilk uçan kişiler olmak ve 25.000 USD'lik Orteig Ödülü'nü almak amacıyla Paris'ten hareket eden Charles Nungesser ve François Coll isimli iki Fransız askeri pilotu uçağın hafif olmasını sağlamak amacıyla yanlarına iletişim için herhangi bir cihaz almamışlardı. Uçağın Atlantik üzerinde veya Newfoundland ile Maine arasın-





KAYBOLAN UÇAKLAR



da düştüğü iddia edildi. Birçok filme konu olan bu iki Fransız havacı için 1967 yılında hatıra amacıyla posta pulu bile üretildi.

BEYAZ KUŞ

Kimi uçaklar ise Bermuda Şeytan Üçgeni adı verilen bölge üzerinde kaybolmuştur. Florida, Porto Rica ve Bermuda arasındaki geniş okyanus bölgesi üzerinde şimdiye kadar çok sayıda uçak ve gemi kaybolmuştur. Bölgedeki Körfez Akıntısının (Gulf Stream), yaygın tropical fırtınaların veya okyanustan yayılan metan gazının bölgede bulunan uçak veya gemilerin dengesini bozarak düşmelerine veya batmalarına neden olduğu düşünülmektedir.

Bermuda Şeytan Üçgeni'nde uçakların kaybolması ile ilgili bilinen en ilginç olay 1945 yılında Uçuş 19 olarak adlandırılan ve 5 adet TBM Avenger torpido bombardıman uçağının kaybolmasıdır. ABD'nin Florida Fort Lauderdale askeri üssünden kalkan 5 TBM Avenger ve bu uçaklardaki 14 havacıdan bilinmeyen nedenlerden haber alınamamıştır. Kaybolan uçağı bulmak için PMB Mariner tipi deniz uçağı gönderilmiş ancak bu uçak da 13 mürettebatı ile birlikte kaybolmuştur.

1948 yılında British South American Airways (BSAA)'e ait Star Tiger isimli Avro Tudor IV tipi bir uçak Portekiz'e 1500 km mesa-

fedeki Azorlar'dan Bermuda'ya yapmakta olduğu bir sefer sırasında 6 mürettebat ve 25 yolcusu ile kaybolmuş ve uçaktan bir daha haber alınamamıştır. Star Tiger'in kaybolmasından 1 yıl sonra yine BSAA'ya ait Star Ariel isimli aynı tip uçak 7 mürettebat ve 13 yolcusu ile birlikte Bermuda-Kingston (Jamaika) seferini icra ederken kaybolmuş ve bu uçaktan da herhangi bir ize rastlanamamıştır.

Son olarak, Ant Dağları'nda kaybolan 571 uçuş numaralı uçak da Havacılık tarihinde özel bir yere sahiptir. Uruguay Hava Kuvvetleri'ne ait olan uçak 12 Ekim 1972'de Uruguay'dan Şili'ye giderken hava şartları nedeniyle Ant Dağları'nda düşmüş ancak uçağın beyaz renkli olması nedeniyle gökyüzünden yapılan aramalarda karlı dağlarda görülemez. Uruguaylı bir Rugby takımı oyuncuları ve ailelerinden oluşan 45 yolcuya sahip uçak düştüğünde sadece 27 kişi kurtulmuştu. Ancak kazadan birkaç gün sonra çığ düşmesi sonucu bu sayı 16'ya düşmüştü. Hayatta kalan bu 16 kişi, ellerindeki tüm yiyecekleri tükettikten sonra hayatta kalabilmek için uçak koltuklarındaki derileri ve sonrasında ise ölmüş diğer yolcuların cesetlerini yemek zorunda kalmışlardı. Kazadan 72 gün sonra 23 Aralık 1972'de Uçuş 571'in hayatta kalan 16 yolcusuna ulaşılmıştır.

Kaynak: www.sivilhavacilardergisi.com



Havacılık Tarihine Damga Vuran

11 Fotoğraf

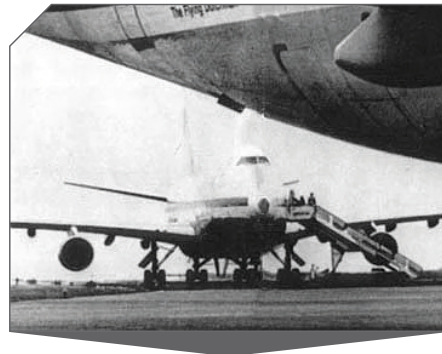
Havacılık tarihinin tozlu sayfalarını karıştırdığımızda karşımıza sayısız ilgi çekici olay ve yaşanmışlık çıkıyor. Bu olaylardan bazıları, öyle anlarda fotoğraflanmış ki, tek bir fotoğrafla her şey özetleniyor. Bir fotoğrafa sığdırılan hikayeler kimi zaman acıyı, kimi zaman sevinci ama daima akıllarda yer edecek şeyleri anlatıyor. Havacılık tarihinde üzerine kitap yazılabilecek fotoğraflar var. İşte o fotoğraflardan 11 tanesi...



**1- 1969,
Boeing 747 Görücüye Çıkıyor**
Avrupalılar sestan hızlı yolcu uçakları üzerinde son sürat çalışıyor. Amerikalılar ise dünyanın ilk çift katlı yolcu uçağını tanıtıyor. Boeing 747, gökyüzüyle buluştuğu ilk günden bu yana hem yolcuların hem de pilotların gönlünde taht kurmayı başarmıştır. Fotoğraf, üretilen ilk Boeing 747'nin halka açık gerçekleştirilen tanıtımından.

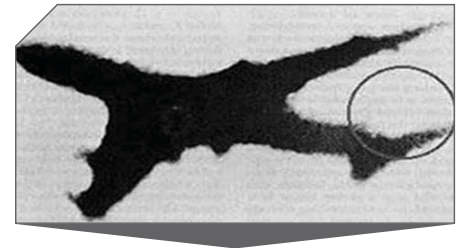


**2- 1969,
Concorde Gökyüzüyle Buluşuyor**
Gelecek büyük uçaklarda mı? Yoksa, hızlı uçaklarda mı? Bir yanda sestan iki kat hızlı Concorde, diğer yanda çift katlı Boeing 747... İnsanoğlu bu sorunun cevabını yaşayarak buldu, kazanansa büyük uçaklar oldu. Kaybeden tarafın efsane kuşu Concorde, 2 Mart 1969 tarihinde ilk kez tekerlerini yerden kesiyor...



**3- 1977,
Facianın Aktörleri**
Tarih 27 Mart 1977, Tenerife Adası'ndaki Los Rodeos Havalimanı... Bu küçük meydan,

o gün hiçte alışık olmadığı bir kalabalığı ağırlamak zorunda. Park sıkıntısı had safada ve tüm uçaklar bir an önce havalanmak için sabırsızlanıyor. Görüntüde kuyruk kısmı gözükken KLM Havayolları'na ait Boeing 747 yakıt alıyor. Arkasında bulunan Pan Am'a ait 747 ise onu beklemek zorunda. Birazdan bu iki uçak aynı pisti ne yazık ki aynı anda kullanacak ve havacılık tarihinin en büyük faciasının aktörleri olacak. Geri de yüzlerce cansız beden, binlerce yaşlı göz ve bir çok ders bırakarak yok olacak...



**4- 1985,
JAL 123'ün Son Fotoğrafı**
Japonların tatil yaptığı ender tarihlerden bir tanesi olan "Bon Festivali" nedeniyle tüm iç hat uçuşları tam dolulukta idi. Japon Havayolları'nın 123 sefer sayılı uçuşu gibi... Dev Boeing 747'nin havadayken kuyruk kısmı koptu ve uçak kontrolden çıktı. Jal 123'ün kahraman pilotları, bu derece büyük hasar almış bir uçağı yaklaşık 20 dakika boyunca uçurmayı başardılar. Ama

kazanan ecel oldu. Can çekişen Jal 123, amatör bir fotoğrafçı tarafından son kez böyle görüntüledi. Bu fotoğraf, olayın yaşandığı tarihte kazanın nedenini araştıran ekip için bir çıkış yolu olmuştu.



5- 1986, Son Fotoğraf

Aeroméxico şirketine ait McDonnell Douglas DC-9, Los Angeles Uluslararası Havalimanı'na yaklaşırken bir küçük uçakla çarpıştı. DC-9'un kuyruk kısmı ağır hasar aldı ve uçak düştü. Uçak, amatör bir fotoğrafçı tarafından düşerken böyle görüntüledi.



6- 1988, Lockerbie Faciası

Pan American World Airways'e (Pan Am) ait bir Boeing 747, İskoçya üzerindeki bombalı saldırıya uğradı. Pan Am için sonun başlangıcı niteliğindeki bu kazadan geriye kalan kokpit kısmı...



7- 1988, Mucize Uçuş

Aloha Havayolları'na ait Boeing 737-200, yüksek irtifada bu hale geldi. Metal yorgunluğuna mukavemeti azalan 737, bu haldeyken inişini gerçekleştirdi ve yolcuların tamamının hayatı

kurtuldu. Sadece, o sırada koridorda olan bir kabin memuru uçaktan dışarı fırladı. Kazanın tek kurbanı olan kabin memurunun cesedine asla ulaşılamadı. Fotoğrafta, olaydan hemen sonra tahliye edilen yolcuları görüyorsunuz.



8- 2001, 11 Eylül'den Geriye Kalanlar

Ortaya atılan yüzlerce iddia, komplo teorileri, akıl oyunları... Öyle ya da böyle, 11 Eylül olayları 21. yüzyıla yön veren ilk ve en önemli olgunun başında gelir. Yolcu ile pilotların arasına aşılmaz duvarlar ören o günden geriye kalan ikiz kulelerin enkazı ve kulelere çarpan Boeing 767'lerden bir tanesine ait bir parça.



9- 2003, DHL'in Kahraman Pilotları

Amerikalı askerlerin mektuplarını taşıyan, DHL şirketine ait bir Airbus A300 Irak'ın Bağdat şehrinde kalktıktan kısa bir süre sonra teröristler tarafından vuruldu. A300 sol kanadından vurulmuştu ve tüm hidroliklerini kaybetti. Yani pilotun uçağı kontrol etmesine imkan yoktu. Yani herkes öyle biliyordu...

Ancak pilotlar uçağın motorlarını kullanarak onu tek parça halinde indirmeyi başardılar. Motorlara verdikleri gücü değiştirerek uçağın hareketleri üze-

rinde hakimiyet sağlayan kahraman pilotlar ve uçuş mühendisi, havacılık tarihine isimlerini altın harflerle yazdılar. Fotoğrafta imkansız başarıya ulaşan üçlüyü, onlara ecel terleri döktüren koca bebeğin önünde görüyorsunuz. Sağda uçuş mühendisi Mario Rofail, ortada Kaptan Eric Genotte, sağda ikinci pilot Steeve Michielsen.



10- 2009, A330'un Parçaları

Air France şirketine ait Airbus A330, Rio de Janeiro şehrinde Paris'e gitmek için havalandı. Ancak bu yolculuk Atlas okyanusu'nun soğuk sularında son buldu. Kazanın ardından ulaşılan parçalar karaya çıkartılıyor...



11- 2009, Hudson Mucizesi

Binlerce insanın gözü önünde, iki motoru durmuş dev bir yolcu uçağı bir nehre iniyor. Herkes, burnu bile kanamadan uçaktan ayrılıyor. Bu fotoğrafın ardında, modern tarihin en etkileyici pilotaj dehası mevcut.

HAVACILIK TARİHİMİZDEN

FATİH HAVA ŞEHİTLERİ ANITI

FATİH'te eski belediye binasının hemen önünde yer alan bir parkta üst tarafına kırık havası verilen sütun şeklindeki bir abideye tesadüf edersiniz. İşte bu abide, Osmanlı'nın son dönemlerinde yarım kalan bir görevin ve bu görev sırasında şehit olan üç havacının hüznü hatırasını yansıtır. Anıt, aynı zamanda İstanbul'dan Şam'a, oradan da Filistin'e uzanan bir öyküyü barındırır.

Doğma büyüme Fatih-Aksaraylı biri olarak çocukluğumdan itibaren semtin tarihi belediye binasının önündeki parkın ortasında, yarım kalmış gibi duran anıtın önünden defalarca gelip geçtiğimi bilirim. Sonraları tarihe merak saldığım da anıtın, Hava Şehitleri Abidesi olduğunu öğrendim. 2007 yılında Şam'a gittiğimde ise şehrin sembollerinden biri olan Selahaddin Eyyubi türbesinin hemen bitişiğinde, üzerine al renkli hilal ve yıldız işlendiği üç adet mermer mezar taşını görünce hafızamda, Fatih'teki anıtlarla Şam'daki bu mekan kesişiverdi. Her ne kadar mezar taşlarının üzeri Arapça yazılmış olsa da, kaidelerinde Türkçe olarak soldan sağa Üsteğmen Nuri, 8 Mart 1914; Yüzbaşı Fethi, 3 Mart 1914 ve Üsteğmen Sadık, 3 Mart 1914 ibareleri okunabilmekteydi. Çocukluğunun geçtiği Fatih semtindeki abidenin dikilmesine sebep olan üç Türk pilot, burada koyun koyuna yatıyordu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemine damgasını vuran İttihat Terakki Cemiyeti, hem 2. Meşrutiyet'in ilanı, hem de Trablusgarp ile Balkan Harplerinde uğranılan hüsrana neticesinde yaşanan toprak kayıplarının ızdırabını hafifletmek amacıyla, propaganda amaçlı bir takım faaliyetlere imza atar. Bu tarz faaliyetlerden amaç, Osmanlı Devleti'nin halen dünya siyasetin-



de etkin ve saygın bir güç olduğunun gösterilmesidir. Ayrıca Balkan Savaşları sonrasında İttihatçılar arasında güçlenen Türkçülük akımıyla bağlantılı olarak yükselişe geçen Arap milliyetçiliğine karşı da Türk-Arap kardeşliğini tesis edecek bir hadiseye ihtiyaç vardı. Ancak yeterli derecede tedbir alınmadan girilen bu teşebbüs, büyük bir hüsrana neticelenecektir.

Zira daha emekleme aşamasında olan Türk Havacılığı, en usta pilotlarından Fethi ve Nuri Beyleri bu

girişim sonrasında kaybedecektir. Türk Havacılığı üzerine kaleme aldığı bir çalışmada Süreyya İlmen, söz konusu eksikliği şu satırlarla dile getirir: "O zamanlar böyle bir şeye henüz daha memleketimiz hazır değildi. Tayyarecilerimizin Mısır'a kadar uzun bir mesafeyi katedebilmeleri için, bu güzergâh üzerinde bulunan en az birkaç şehrimizde tayyare hangarları, benzin depoları, tamir atelyeleri gibi sair tesisatın mevcut olması gerekirdi. Bu gibi ihtiyaçlar nazarı itibare alınmayarak

Avrupa’da yapılan tayyare seyahatleri misilli bir seyahat icrası emredildi.”

Gerçekten de dönemin gazeteleri incelendiğinde her iki tayyarecinin de zaman zaman gayet zorlu şartlarda uçaklarının bakımı ile bizzat ilgilenmek zorunda kaldıkları görülür. İttihatçılar ne yazık ki bu felaketten bir ders çıkarmadıkları içindir ki Aralık 1914 Sarıkamış Taarruzu ya da 1915 Ermeni Tehciri gibi hazırlığı iyi yapılmamış teşebbüslerde benzer insanlık trajedileri yaşanmasına neden olmuşlardır.

1914’e geldiğinde dünya büyük bir savaşın eşiğindedir. Gerçi 1905’te Fas krizi nedeniyle Almanya ve Fransa (dolayısıyla İtilaf Cephesi ile) savaşın kıyısından dönmüşse de, bu badire büyük devletlerce Almanya’ya Afrika’dan bazı sömürge alanları tahsis edilmesiyle fazla büyümeden atlatılmıştır. Ancak yeni bir kıvılcımın çıkması an meselesidir. Osmanlı Devleti’nin mukadderatını ellerinde tutan İttihatçılar ise olası bir savaşta Osmanlı Devleti’nin tarafsız kalmasının yıkım anlamına geldiği kanısını taşımaktadırlar. Her ne kadar Cemiyet’in doğrudan üyesi olmasa da onlar kanalıyla Sadaret’e getirilen Mahmut Şevket Paşa gibi İngiltere’ye ya da İttihatçıların Bahriye Nazırı Cemal Paşa gibi Fransa’ya yakın duran simalar varsa da, Cemiyet’in önde gelen üyeleri İtilaf Devletleri’yle giriştikleri bir dizi teşebbüs akamete uğrayınca Almanya’ya yakınlaşacaklardır.

1914 yılı içinde üç Fransız pilotunun üç farklı uçakla gerçekleştirdiği Paris-Kahire uçuşu, Osmanlı ülkesinde büyük alaka uyandırmıştı. İstanbul ve Kudüs üzerinden Kahire’ye ulaşmayı hedefleyen Fransız uçaklarından ikisi başarılı olurken, biri Toroslar’dan öteye gidememişti. Bu teşebbüsün halkın üzerinde bıraktığı etkiden yararlanmayı amaçlayan İttihatçılar,



iki uçaktan oluşan küçük bir filonun Suriye ve Filistin üzerinden Kahire’ye bir sefer yapmalarını kararlaştırdılar. Ancak yeni gelişmekte olan Türk Havacılığı için bu mesafe son derece riskli idi. Türk Havacılığı’nın temelleri 1911’de Trablusgarp Savaşı’nın hemen sonrasında atılmış, 1912’de Yeşilköy’de bir hava uçuş okulunun açılmasıyla da ivme kazanmıştı. Sonuçta Yüzbaşı Fethi ve Teğmen Sadık Beylerin Muavenet-i Milliye, Yüzbaşı İsmail Hakkı ile Üsteğmen Nuri Beylerin de Prens Celaleddin uçağı ile bu mesafeyi kat ederek, Osmanlıların semaya olan hakimiyetlerini kanıtlamalarında mutabık kalındı. Uçulacak mesafe yaklaşık 2500 kilometreydi ki, devrin gazetelerinin verdiği malumata bakılırsa, o vakte kadar Türk pilotlarının katettiği en uzun mesafe Yeşilköy-Edirne arasıydı. Üsteğmen Fethi ve Üsteğmen Fazıl Beyler geliş gidiş mesafesi olarak 400 kilometrelik Edirne-İstanbul yolunu bir günde kat etmişlerdi.

Pilotlar güzergâh olarak Eskişehir-Afyon-Konya-Ulukışla-A-

dana-Halep-Hıms-Beyrut-Şam-Kudüs-El-Ariş-Port Said ve oradan da Kahire istikametini takip edeceklerdi. Güzergâh içindeki en tehlikeli bölgeler Ulukışla-Adana, Adana-Halep ve Beyrut-Şam merhaleleri idi. ilkinde 80-90 kilometrelik bir saha boyunca uzanan Toroslar, ikincisinde İskenderun Körfezi civarındaki Amanos Dağları ve sonuncusunda da Lübnan Dağları aşılacak zorunda kalınacaktı. Pilotlarımız üç büyük engeli de aşacak, ancak sonrasında her iki tayyaremiz de kazaya maruz kalacaktır.

8 Şubat 1914’e geldiğinde Yeşilköy’deki hava alanında görkemli bir uğurlama gerçekleşti. İttihat Terakki’nin üç önemli siması olan Enver, Talat ve Cemal Paşalar törende hazır bulundular. Dönemin Bahriye Nazırı Çürüksulu Mehmet Paşa’nın uçuşa isteği,

Yüzbaşı Fethi Bey tarafından yerine getirilerek paşaya gökyüzünde kısa bir tur yaptırıldı. Mehmet Paşa, Fethi Bey’in uçağına aldığı ilk önemli yolcu değildi. Nitekim kendisi 1913 yılında Talat Paşa’ya da benzer bir tecrübe tattırmıştı. Törende Enver Paşa, pilotları cesaretlendirmek amacıyla “Osmanlıların medeni cesaretinin sembolü oldukları” fikri çerçevesinde bir nutuk vermişti. 5. Murat’ın kızı Hatice Sultan’ın da bir buket gönderdiği tören sonrasında havacılarımız Enver Paşa’nın elini öpüp, meydandakilerin dualarını alarak alandan havalandılar. Önce saat 9 sularında Prens Celaleddin uçağı ile Pilot Üsteğmen Nuri Bey ve rasıtı yani gözlemcisi Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey, birkaç dakika sonra da Muavenet-i Milliye ile Pilot Yüzbaşı Fethi ve rasıtı Teğmen Sadık Bey havalandılar. Daha yolculuğun başında ciddi sıkıntılar başgösterdi. Pilotlarımız kalkışa geçtiklerinde gittikçe artan bir sis bulutuyla karşılaştılar. Hatta kalkış sonrası 300 metreye yükseldikten sonra gözden kayboldular. Tören-

de hazır bulunanlar, dönemin gazetelerine bu mesafeden sonra sadece motor sesini duyduklarını beyan etmişlerdir. Nitekim yoğun sisten dolayı Nuri Bey'in kullandığı Prens Celaleddin uçağı, ancak Kartal'a kadar gelebilmiş, buradan Ayastefanos'a yani Yeşilköy'e geri dönerek sisin dağılmasını beklemek zorunda kalmıştır. Fethi Bey'in kullandığı Muavenet-i Milliye ise yoluna devam etmiş, fakat Adapazarı'nda zorunlu inişe geçmeye mecbur olmuştur. Söz konusu girişime verilen önemin bir ispatı da şudur ki devrin gazeteleri pilotların iniş yaptıkları yerlerde hususi muhabirleri vasıtasıyla ve telgraf aracılığıyla an be an haber almakta, bu haberleri de her gün okuyucuları ile paylaşmaktaydılar. Nitekim Tanin'de çıkan bir habere göre Fethi Bey Adapazarı'na indikten hemen sonra bir postahane bularak İstanbul'a telgraf çekmiş ve arkadaşlarının akıbetini öğrendikten sonra rahatlamıştır. Burada kendi imkânlarıyla bir takım küçük tamirler yapıp yola koyulmuştur.

Yolculuğun en zorlu ve merakla beklenen kısımlarından bir tanesi Toroslar'ın aşılmasıydı. Fethi Bey'in kullandığı Muavenet-i Milliye, 21 Şubat'ta Adana'dan kalktıktan bir süre sonra ciddi bir tehlike atlatır. Tayyare, Adana'nın 40 km. kadar uzağında bulunan Misis'e zorunlu iniş yapmaya mecbur olur. Süvari Fethi Bey, Adana'da bulunan makinist Cemal Efendi'nin derhal bölgeye gönderilmesini telgrafla rica eder. Gerekli tamir sonrasında yeniden yola düşer. Nuri Bey ise uçağının performansına güvenemediği için rasitini kara yolu ile Adana'ya yollarken bu suretle hafifleyen Prens Celaleddin tayyaresiyle Torosları aşmış, sonrasında da sorunsuz bir şekilde Halep'e ulaşmıştır. Buna rağmen Muavenet-i Milliye, yolculuk esnasında diğer uçağın epey önüne geçerek 24 Şubat'ta Şam'a varmayı başarmıştır. Uçak, 6-7 dakika kadar Şam semalarında dolandıktan sonra halkın coşkun sevgi gösterileri eşliğinde Merce Meydanı'na inmiştir. Aslında bu meydanın iniş için seçilmesi son derece manidardır. Zira



meydanda bulunan ve Telgraf ya da Merce Anıtı adını taşıyan abide, şehirdeki Osmanlı egemenliğinin en müşahhas örneklerinden biridir. Abidenin tepesinde Osmanlı iktidarının sembolü olan Yıldız Sarayı'nın küçük bir maketi bulunmaktadır. Anıt, telgraf hattının Şam'a ulaşması vesilesiyle Sultan 2. Abdülhamit tarafından inşa olunmuştu. Nitekim ilerleyen yıllarda yargılanan ve Cemal Paşa tarafından idama mahkum edilen Arap milliyetçileri de bu meydana asılacaktır.

Bu başarı, İttihat Terakki iktidarı açısından hem bölge halkının Osmanlı devletine bağlılığının devamı, hem de cemiyetin ülke genelindeki propagandası açısından müthiş bir malzeme kaynağıdır. Tayyarecilerimiz onuruna, Şam'daki İttihat Terakki Kulübü'nde büyük bir ziyafet verilir. Ziyafet sonrasında Osmanlılığın şan ve şerefi namına Arapça ve Türkçe ateşli nutuklar söylenir. Akşam üzeri de belediye dairesinde pilotlarımız onuruna bir yemek tertip edilir. Bu yemek sırasında "Dımışk" adı verilecek bir uçağın Şamlılar tarafından satın alınarak Harbiye nezareti emrine verilmesi kararlaştırılır. Ayrıca törende, her iki pilota da süslü birer kılıç takdim edilir. Sonrasında akşamın geç vakitlerine doğru tekrar İttihat Terakki Kulübü'ne gelinir. Bu sefer de yabancı konsolosların ağırlandığı bir büfe hazırlatılır. Böylelikle Avrupalı sefirlere, Osmanlıların terakki etme konusundaki azim ve isteklerini gösterme fırsatı ya-

kalanmış olur. Tayyarecilerimiz, geçtikleri yerlerde Osmanlı Devleti'nin gücünü bölge halkına göstererek bağlılıklarını pekiştirmek amacıyla gösteri uçuşları yapmaktadır. Ertesi gün Şam Kolordu Komutanı Mehmet Ali Paşa, Fethi Bey tarafından Şam semalarında dolaştırılır. Tanin gazetesine inanmak gerekirse, gösteriyi 150 bin civarında insan izlemiştir. Şam'da üç gün kalan pilotlarımız, 27 Şubat 1914'te Kudüs'e doğru havalanırlar. Ancak havalanmadan önce Fethi Bey, gelişmeleri günü gününe izleyen Tanin gazetesinin muhabirine son demecini verecektir. Bu demeçte, Şam halkının kendilerine gösterdiği ilgiyi ömür boyu unutmayacağını ifade ile, buradan havalandıktan iki saat kadar sonra Kudüs'e inmeyi tasarladığını beyan etmiştir. Ne yazık ki Fethi Bey'in bu temennisi gerçekleşemeyecektir. Fethi ve Sadık Beylerin kullandıkları Muavenet-i Milliye adındaki uçak, Kudüs'e 80 km. kadar yaklaştığı sırada Taberiye Gölü yakınlarından geçerken Küfrühar denilen mevkide, tahmin olunduğuna göre şiddetli bir hava akımına yakalanmış ve bunun sonrasında kayalıklara çarparak düşmüştür. Kaza sonrasında her iki pilotumuz da şehit olmuştur.

Dönemin matbuatında ilk olarak uçağın yoğun bir sis bulutu ile çevrelendiği ve bunun sonucunda bir tepeye çarparak parçalandığı şeklinde haberler çıkmıştır. Ancak bana göre uçağın teknik bir arızadan dolayı düşme ihtimali de son derece yüksektir. Yazının

başında da ifade ettiğim gibi bu kadar uzak bir mesafenin son derece ibtidai şartlarla aşılmaya kalkışılması, yeterli uzman teknisyen ve hangarın olmaması bu ihtimali kuvvetlendirmektedir. Kaldı ki her iki uçağın düşmesinden sonra yola çıkarılan üçüncü uçak Ertuğrul tayyaresi de Edremit'te zorunlu iniş yapmak zorunda kalmış, ancak bir şans eseri can kaybı olmamıştır. Edremit'ten yola çıkarılan ve bölge ile aynı adı taşıyan bir diğer teyyarenin maiyetine ise yaşanan üç felaket sonrasında iki makinist ve bir de marangoz verilmiştir. Yine Tanin Gazetesi 19 Mart 1914 tarihli nüshasında (ki kazanın üzerinden yaklaşık üç hafta geçmiştir) Fethi ve Sadık Beylerin uçak enkazının çekilmiş bir fotoğrafını yayınladı ve altına da şöyle bir not düşer: “Şam muhabirimizin gönderdiği şu fotoğraf pek çok şeyi anlatıyor. Tayyarenin böylesine geniş ve düz bir araziye düşüp parça parça olması, daha önce söylenen sisten dolayı bir dağa çarpma ihtimalini ortadan kaldırıyor. Tayyarenin bu kadar parçalanabilmesi için oldukça yüksekten düşmüş olması gerekir. Fedakar tayyarecilerimizin cesetlerinin bu enkaz altından çıkarılmış olması da kendilerini tayyareye bağlayan kemeri vaktiyle çıkarmayı başaramadıklarını gösteriyor.”

İttihat Terakki'ye yakınlığı ile bilinen Tanin Gazetesi bu elim kazayı, “Osmanlıların itilası için vazife uğrunda şehit olan ilk kurbanlar” başlığı ile verecektir. Gazete, haberi verirken aslında seferin niçin tertiplenmiş olduğunu da şu ifadelerle gayet açık biçimde dillendirir: “Son senenin son yapraklarına yeni bir matem daha kaydediyoruz; şüphesiz ki bu matem gözyaşları, acısı henüz dinmeyen memlekete birkaç fazla ızdırap günü vermiştir. Yakın zamanda Rumeli'nin her avuç toprağına bir şehidin vücudunu gömmüştük.” Gazete, haberinde, yaşanan acı karşısında aslında yeis duygusu yerine iftihar duygusunun baskın gelmesi gerektiğini savunur. Hatta “toprakları üzerinde henüz kendi nefsinin memleketi için feda edebilecek insanların olduğunun bu şekilde

ispat edilmiş olması” nedeniyle durumdan sevindirici bir sonuç da çıkarır. Bu fikir şu şekilde pekiştirilir: “Her terakki, tabiatın yeni bir kuvvetine galebe etmek için kurban vermeye, çırpınmaya, en acı felaketler görmeye mecburdur. Fransızların, tayyareciliğinin galebesi için uğrunda bugüne kadar verdikleri kurban yüzleri pek çok aşmıştır ve ancak bu suretle Fransızlar, semayı zapt için uğraşan orduların serdarı olarak gösterilmektedir. Eğer biz de bu yola baş koyduysak yeni şehitlerin bizi ümitsizliğe değil ölümlere, fedakarlıklara koşmak için cesaretlendireceğine inanmalıyız.”

Gazete haberinin devamında kazanın gerçekleştiği mahalle bir de “abide-i ihtiram” yapılmasını teklif eder. Hatta bu konuda okuyucularını da cesaretlendirerek amacıyla açılan bağış kampanyasına katılacak şahısların isimlerini gazete sütunlarında yayınlanacağını ilan eder. Fikrin tez zamanda hayata geçmesi için de bir kısmı İttihat Terakki cemiyetinin aktif üyesi olan yazarları arasında toplanan yardım bağışlarını 29 Şubat 1914 tarihli sayfalarında yayınladı. Buna göre Hüseyin Cahid Bey 540, Mithat Şükrü Bey 216, Falih Rıfkı ve Ali Ekrem Beyler 54, Hakkı Tarık Bey 40 kuruş ile kampanyaya katılırlar. Diğer çalışanların da desteği ile anıt için gazetede 1837 kuruşluk bir iane toplanır. ilerleyen günlerde toplanan paralarla Fethi ve Sadık Beylerin şehit oldukları mevkide bir anıt inşa olunacaktır.

Bu arada 27 Şubat 1914 itibarı ile Nuri ve Hakkı Beyler de Şam'da Mezze Ovası'na inmişlerdir. Bu iniş sırasında yaşanması beklenen çöçku, kaza nedeniyle yaşanmamıştır. Şam'da, tiyatro ve diğer eğlence mekânları da kapatılmıştır. Aynı gün kazanın gerçekleştiği bölgeye bir katar hareket etmiş ve Şam'ın üst düzey idarecilerinin de hazır bulunduğu bu seyahat sonrasında şehitlerin naaşları Şam'a getirilmiştir. Tanin'in haberine göre Nuri ve Hakkı Beyler de arkadaşlarının cenaze namazına katılmak için ikmellerini biraz uzatmışlardır. Kılınan cenaze namazından sonra her iki havacımız da, İslam aleminin

en saygın komutanlarından biri olan Selahaddin Eyyubi'nin kabri yanında kendileri için hazırlanan mezara defnedilmişlerdir. Esasen mezar olarak seçilen mekan, havacılara verilen önemin de bir nevi göstergesidir.

Pilotlarımızın Şam'daki ikâmetlerinin uzadığına şahit oluruz. Bunun iki nedeni vardır. İlki Fethi Bey'in kullandığı uçağın düşmesinden sonra İstanbul'dan gelecek direklifleri beklemek, diğeri ise uçağın bir takım eksikliklerini gidermek. İstanbul'dan gelen emir üzerine Prens Celaleddin tayyaresi rotasını değiştirerek Kudüs ve El-Ariş istikametini izlemek yerine sahil güzergâhını takip ederek Yafa üzerinden Mısır'ın yolunu tutmuştur. Ancak 11 Mart 1914'te Yafa'dan havalanan uçak, rüzgarın ters yönden esmesi neticesinde bir türlü yükselememiş ve sonuçta irtifa kaybederek şehirden uzaklaşmadan Akdeniz'e düşmüştür. Kaza sonrasında sahilde toplanan halk, sandallarla kazazedelerin yardımına koşmuştur. Her ne kadar konu ile ilgili çalışmalarda Yüzbaşı İsmail Hakkı Bey kurtarılrken, Üsteğmen Nuri Bey'in boğularak şehit olduğu yazarsa da, Tanin gazetesinin haberine göre Nuri Bey de baygın bir halde kurtarılmıştır. Hatta İsmail Hakkı Bey, İzmir'de yaşayan ailesine gönderdiği telgrafta kendisinin iyi, Nuri Bey'in ise yaralı olduğunu bildirmiştir. Doğal olarak akla Nuri Bey'in kaza sırasında boğulmuş olduğu, ancak kamuoyunda oluşacak elemin asgariye indirilmesi amacıyla önce ağır yaralı olduğu şayiasının yayılıp, sonrasında şehadet haberinin duyurulmuş olabileceği düşüncesi gelmektedir. Tanin, sonraki gelişmeler hakkında 15 Marta kadar sükutunu korur. Bu tarihli nüshasında ise Şehit Nuri Bey'in cenazesinin, törenle Beyrut'tan Şam'a getirildiğini sütunlarına taşır. Şam'da Fethi ve Sadık Beylerin cenazeleri için yapılan tören, Nuri Bey'e de uygulandı. Cenaze namazı Şam'ın en görkemli camisi olan Emeviye Camii'nde kılındı. Akabinde naaşı Selahaddin türbesinin yanında, arkadaşlarının yanında kendisi için hazırlanan mezara defnedildi.

Defin işlemi sırasında Şam Valisi ve diğer üst düzey yetkililer Nuri Bey'in kahramanlıklarını ve yaptığı işin mukaddesatını belirten konuşmalar yaptılar. Nuri Bey'in kaza sırasında üzerinde bulunan elbiselerinin de İstanbul'da Askeri Müze'ye gönderilmesi emrolundu.

Ancak İttihat Terakki İdaresi iki tayyare ile başlayan bu teşebbüsün tamamlama konusunda kesin karardır. Harbiye Nazırı Enver Paşa, daha ilk uçak düştüğünde üçüncü bir uçağın bu girişimi tamamlamasına karar vermişti. Pilot Yüzbaşı Salim Bey ve rasıtı Yüzbaşı Kemal Bey, söz konusu görev için seçilen pilotlardır. Lâkin daha seferin başında aksilikler yaşanır. Uçak, Edremit yakınlarında ormanlık bir alana zorunlu iniş yapmaya mecbur kalır ve kullanılamayacak hale gelir. Tanin gazetesinin 17 Mart 1914 tarihli haberine göre yaşanan bu elim hadise karşısında Edremit halkı, mutasarrıf Reşid Bey öncülüğünde aralarında para toplayarak son sistem bir uçak almaya karar verirler. Toplanan meblağ bölge mebusu Ferhat Bey'e iletilir ve paranın Harbiye Nezareti'ne teslim edilmek suretiyle "Edremit" adı verilen yeni bir uçağın Edremitlilerin vatan sevgilerinin bir yansıması olarak satın alınması ve yolculuğa bu uçak ile devam edilmesi rica edilir. Girişim, Harbiye Nazırı Enver Paşa'yı çok duygulandırır. Paris'teki Belerio fabrikasından satın alınan uçak, Edremit'e yollanır. Ancak başka bir aksilik yaşanmasından korkulduğu için de, sefere yarım kalan yerden yani Beyrut'tan başlanması kararlaştırılır. Hidiviye kumpanyasına ait Saidiye vapuruna bindirilen pilotlarımız ve Edremit tayyaresi deniz yoluyla Beyrut'a taşınmıştır. Yolculuk sırasında bir başka aksilik olmaması için tayyarecilerimizin refakatine, makiniist mülazım-ı evvel Hüseyin Fikri Bey'le, tahsilini Fransa'da tamamlamış olan makinist Ethem Bey ve marangoz Seyfullah Efendi de verilmişti. Plan gereği uçakla 1 Haziran'da Beyrut'tan Kudüs'e uçulacaktır. Kudüs'te büyük bir coşkuyla karşılanan havacılarımız, Mescid-i Aksa'da 3000 kişilik bir cemaatle Cuma namazı kılarlar.

Namazda, seferin tamama ermesi için dualar edilir. Böylelikle bir yerde bölge halkının adeta Osmanlılık fikrinin müşahhaslaşmış bir örneği olan söz konusu teşebbüsün bir parçası olmaları hedeflenir. 6 Mayıs'ta Port Said Limanı'na varan tayyareciler, 9 Mayıs sabahı saat beş buçukta Kahire'ye ulaşırlar. Burada Prens Aziz Bey, kendileri şerefine bir ziyafet vermiştir. Ertesi gün pilotlarımız yanlarında Habib ve Mişel Lütfuilah Beyler gibi Kahire'nin seçkin simaları da olduğu halde piramitler üzerinde bir gösteri uçuşu gerçekleştirmişlerdir. Buradan İskenderiye'ye geçen Edremit tayyaresi, bizzat Mısır Hidivi Abbas Hilmi Paşa tarafından karşılanmış ve onurlarına kahvaltı verilmiştir. Yine bu tarihi olay hatırasına havacılarımız için kartpostallar da çıkarılmıştır. Pilotlarımız sadece hidiv tarafından değil, bölgenin önde gelen diğer önemli simalarınca da kabul edilmiş, mesela Prens Tosun Paşa onların şerefine askeri yetkililerin de katıldığı bir ziyafet tertip etmiştir. İttihat Terakki İdaresi yaşanan gelişmeleri bir propaganda unsuru olarak kullanmış ve orduya uçak alımı için bir dizi yardım kampanyası başlatmıştır. Bu kampanyanın içinde pilotlarımız da aktif olarak yer almıştır. İskenderiye'de bir tiyatrosal salonunda tertip olunan törende önce halifenin selamlarını ileten bir metin okunmuş, sonrasında toplanan yardım paralarını takiben yardım eden bir takım zevata donanma madalyası takılmıştır. Bazı şahıslara madalyayı, bizzat Kemal ve Salim Beyler takdim etmişlerdir. Pilotlarımız muhtemelen bir skandala dönüşmesi an meselesi olan böylesi zor bir teşebbüsün dönüşünde kazaya uğramasınlar diye İskenderiye Limanı'ndan gemiyle İstanbul'a dönmüşlerdir.

Türk havacılığının ilk şehitleri için kazanın üzerinden kısa bir süre geçtikten sonra başkentte bir abide dikilmesine ve hatıralarının ebediyen yaşatılmasına karar verilmiştir. İlginçtir ki teşebbüs esnasında gerçekleşen ve üç değerli tayyarecinin yaşamını yitirmesine sebep olan kazaların hemen ardından, yaşanan faciada ihmali

görülen kişilerin araştırılması yerine, hadise kamuya mal edilmeye çalışılmıştır. Bunun için de dönemin en gözde Türk mimarlarından Vedat (Tek) Bey'e bir abide projesi hazırlanmıştır. Projenin eserin mimarı Vedat Bey'in bir fotoğrafı ile birlikte 17 Mart 1914/Rumi 4 Mart 1330 tarihli Tanin gazetesinde yayınlanır. Proje çizimi incelendiğinde anıtın günümüzdeki abide ile aynı olduğu ya da başka bir deyişle gazetede yayınlanan projeye sadık kalındığı görülür.

Tanin Gazetesi, Şehzadebaşı semtinden Fatih Camisi'ne çıkan yol üzerinde inşaatına başlanan Fatih Belediye Dairesi'nin önüne dikilmesi tasarlanan anıt hakkında şu bilgileri verir: "Abide, resimde de görüldüğü gibi çimenzaz bir alanın ortasına konulan kaide üzerinde yükselen üstüvani nitelikte ve baş tarafı kırık bir sütun şekildedir. Sütunun kırık olmasının sebebi ise görevin natamam kalmasına yapılan vurgudur. Sütunun üzerinde tunçtan imal edilen gayet büyük madalyalar bulunmaktadır. Esasen şehitlerimiz seyahatlerini tamamlayabilselerdi bu madalyaları almış olacaktı. Madalyaların bir tarafında tayyare resmi, diğer tarafında ise İstanbul- Kahire isimleriyle, seyahatin tarihi nakşedilecektir. İşte memleketimizin terakki yollarında fen ve vazife namına ilk verdiği kurbanların namları bu suretle yaşayacak ve evlatlarımız bu sütun önünden geçerken babaları arasında böyle büyük ve yüksek gayeler için hayatını feda etmiş cesur insanlar olduğunu bildikleri için göğüsleri kabarcaktır."

2 Nisan 1914/Rumi 20 Mart 1330'da ise anıtın temel atma töreni gerçekleştirilmiştir. Yaşananları yine Tanin Gazetesi'nden takip edecek olursak, temel atma töreninde kaidenin yerleştirileceği alan öncelikle bir tahta perde ile çevrilmiştir. Abidenin bugünkü Fevzi Paşa Caddesi'ne bakan kısmında vekiller, Bahriye'nin üst düzey rütbelileri ve mebuslar için, Fatih Belediyesi'ne bakan kısmına da tayyareciler, ayan üyeleri ve ümera için oturma locaları inşa olunmuştu. Tören alanı Bahriyeliler, jandarma ve polisler ta-

rafından çevrilmiş olup, kadınlar için de ayrı bir bölüm ayrılmıştı. Padişahı temsilen seryaver Salih Paşa'nın yanısıra, Harbiye, Bahriye, Dahiliye, Adiiye ve Nafia nazırlarıyla Ayan Meclisi'nden Rıza ve Salih Paşalar, Amiral Limpus Paşa, İstanbul mebusları Hüseyin Cahid Bey ile Manuel Karasu Efendi, Gümölcine mebusu Hüseyin Fehmi, Karesi mebusu Ferhad Bey törende hazır bulundular.

Facia ile sonuçlanan bu seferi organize eden şahıs durumundaki Harbiye nazırı Enver Paşa, törene de damgasını vuracaktır. Onun alana gelmesi ile askerler selam törenine başlamış ve bunun akabinde duagü Ahmet Efendi hazırlanan kürsüye çıkarak Türkçe bir dua okumuştur. Bunun ardından Enver Paşa, arkasında vekiller olduğu halde temelin etrafını çeviren tahta perdenin içine girmiş ve abidenin temel mahalline kurulan bir merdivenle aşağıya inmiştir. Sonrasında temel için ilk harcı koymuş ve akabinde de Nizamiye ve Bahriye mızıkaları ortaklaşa selam havası çalmışlardır. Tören, padişaha edilen dua ile bitirilmiştir.

Osmanlı matbuatının değerli kalemleri de bu gelişme karşısında duygularını satırlara dökmekten geri kalmazlar. Süleyman Nazif, Fethi Bey'in uçağının düşmesinden hemen sonra Musul'da kaleme alıp Tanin Gazetesi'ne yolladığı bir makalesinde şu satırlarla duygularını dile getirir: "İstanbul'la, Kahire ve İskenderiye arasındaki mesafeyi katetmeye teşebbüs eden azimli vatan evlatlarımızdan Fethi ve Sadık Beylerin, Şam ile Kahire arasında ve Taberiye yakınlarında vücutları parçalanmış olduğu halde, ruhlarının Allah'a doğru yükseldiği haberini aldım. Bugün bir Türk, bir Müslüman, bir Osmanlı hatta bir yabancı tasavvur edilemez ki bu yüksek hatıra önünde üzüntülü olmasın. Hem vatan, hem de fen için iki kere şehit olan bu kar-

deşlerimizin hatıralarına ilelebed hürmet olunsun." Hava Şehitleri Günü, Cumhuriyetin ilk yıllarında ve sonrasında büyük bir coşkuyla kutlanmaktaydı. Hatta bu tarz törenlere 2. Dünya Savaşı yıllarında daha büyük bir önem verildiğini hemen belirtelim. Nitekim bugün büyük törenlerle kutlanmayan İnönü Zaferleri (ki Cumhurbaşkanı İsmet İnönü nedeniyle bu yıllarda daha da önemsenen bir kutlamadır), Kabotaj Günü gibi Hava Şehitleri Günü de önemli günlerden biridir. Bir fikir vermesi amacıyla 13 Mayıs 1941 tarihli Akşam Gazetesi'nin haberinden yola çıkarak Fatih'teki Hava Şehitleri Anma Günü'nün programına göz atmakta fayda var. Gazetenin haberine göre törenler hem Ankara hem de İstanbul'da yapılacaktır. **İstanbul'da Fatih'te Hava Şehitleri Anıtı önünde yapılacak törenin programı şu şekildedir:**



1. Törene katılacak okullar Kız Muallim Mektebi, Cumhuriyet ve İstanbul Kız Liseleri, Darüşşafaka, Hayriye, İstanbul, İstiklal, Pertevniyal ve Vefa Liseleridir.
2. Törende ayrıca bir piyade ve bir polis takımı da hazır bulunacaktır.
3. İstanbul merkez komutanı, katılımcıları, hava şehitlerini ve tüm şehitleri selamlama-ya davet eder.
4. Borazanın (Ti) şeklinde çalmasıyla katılımcılar selam vaziyeti alır ve siviller şapkalarını çıkarır.
5. Fatih Parkı, Beyazıt ve Ga-

lata kuleleriyle, limanlarda mevcut gemilerde bayraklar yarıya indirilir.

6. Bütün gemi ve fabrikalar düdüklarını çalarlar.
7. Merasim komutanının emriyle çalınan (Ti) borusuyla selam durumu sona erer.
8. Sonrasında Tayyare Abidesi önünde hava subayları, Türk Hava Kurumu, şehir meclisi üyelerinden bir kişi ile yüksek okullardan bir kişi tarafından olmak üzere toplam 4 nutuk okunur. Merasime iştirak edenler Beyazıt'a kadar geçit töreni yaparlar. Törende jaketatay silindir şapka mecburidir.

Gazetenin törenin işleyişi ile ilgili haberi bu kadar olmakla birlikte, hemen belirtelim törenin iki gün öncesine ve törenden iki gün sonrasına dair de haberler gazete sütunlarında boy göstermeye devam eder. Fatih'teki anıt işte böyle bir hatırayı barındırmaktadır. Teşebbüs, Türk havacılık tarihi açısından gerçekten çok önemli ve değerlidir. Ancak bu girişim ne yazık ki birbirinden kıymetli üç havacımıza mâl olmuş, yaşanan iki felaket de halkı derin bir teessüre boğmuştur. Nitekim bu hüznün tesiriyle Sebilci Hüseyin Efendi'nin 1914'te taş plağa okuduğu Neveser şarkının sözleri şöyledir:

Telli turnam gibi çıktın yuvadan,
Dedim saklar, kötü gözden Yara-
dan, Yine akşam oldu ezan sesi
var, Bülbüllerin güle karşı yeisi
var, O yavrumun benden gayri
nesi var, Ağla annem, ağlamanın
yeridir, Tayyareden düşen oğul
Fethi'dir. (*)

(*) Bu esere dikkatimi çeken değerli dostum Cumhur Ersin Adıgüzel'e teşekkürlerimi sunarım.

ÖNDER KAYA
"3 Devirde İstanbul"
(Küre Yayınları, 2011) kitabından alıntıdır.
www.sivilhavacilardergisi.com

UÇAKTA, KULAK İÇİN; Su iç, Sakız çiğne



Op. Dr. Fatih SADIKOĞLU
Kulak Burun Boğaz Hastalıkları ve
Baş Boyun Cerrahisi Uzmanı

Yapılan araştırmalara göre uçak yolculukları sırasında en çok hasar gören organın kulak olduğunu biliyor muydunuz? İşiniz gereği sık seyahat edenlerdenseniz ve sinüzit, reflü, grip gibi problemleri çok sık yaşıyorsanız uçağa binmeden önce bir kulak burun boğaz hastalıkları hekimine başvurmanızda fayda var. Çünkü sık sık yaşanan bu rahatsızlıklara rağmen yapacağınız uçak yolculukları hastalıklarınızın vücudunuza vereceği hasarı artırabilir.

Yapılan araştırmalara göre uçak yolculuğu sırasında en çok zarar gören organ kulak. Özellikle de grip, nezle, sinüzit gibi bir sağlık proble-

miniz varsa... Uçaktaki hava kalitesi dışarıdaki kadar iyi olmadığı için sağlıklı nefes alan bireylerde herhangi bir probleme neden olmazken; burun tıkanıklığı yaşayan kişilerde mevcut hastalıkların olumsuz etkilerini artırabiliyor. Uçağın kalkış ve iniş anındaki değişen kabin içi hava basıncı, orta kulakta dengelenemediği için, hastalıklar nedeniyle hassaslaşmış olan kulakla ilgili problemlere zemin hazırlayabilir.

KALICI İŞİTME KAYBI BİLE YAŞANABİLİR

Orta kulak basıncı ile dış ortam basıncı eşitlenmezse yükselen orta kulak basıncı, iç kulakla arasındaki iki pencereyi kaplayan çok ince zarları yırtabilir. İç kulakta bulunan denge ve işitme sıvıları, orta kulağa geçerek denge problemleri, ciddi baş dönmesi, kalıcı işitme kaybı, kalıcı kulak çınlamasına neden olabilir. Aynı şekilde sinüzit problemi yaşayan kişide de burun mukozasındaki ödem nedeniyle sinüslerdeki basınç dengelenemez, şiddetli yüz ağrısı görülebilir. Bu nedenle sinüzit, burun eti, deviasyon, reflü, alerjik burun hastalıkları, nezle, grip gibi hastalıklarınız varsa uçağa binmeden önce mutlaka doktor kontrolünden geçmelisiniz. Aksi takdirde risk alarak yolculuk yapmak durumunda kalabilirsiniz.

Uçağa binmeden önce ve uçakta dikkat edilmesi gerekenleri sizlerle paylaşıyorum.

KUTU: NEFES AL VER

- Akut nezle, alerjik nezle ve sinüzit gibi durumlar söz konusuysa mümkün olduğunca uçak yolculuğundan kaçınin. Gitmek zorundaysanız mutlaka hekiminize danışarak gerekli burun açıcı spreyleri ya da kulak tıkanıklığını önleyecek ilaçlarınızı alın.
- Bol su tüketin.
- Alkol, gazlı, kafeinli içeceklerden uzak durun.
- Uzun bir yolculuk yapıyorsanız uçak havadayken kalkıp hareket edin.
- Düzenli nefes alıp verin.
- Sık sık esnemeye çalışın.
- Uçak kalkarken veya inerken orta kulaktaki basıncı azaltmak için yutkunun, sakız çiğneyin ya da şeker yiyin.
- Uçuş sırasında ciddi boyutta kulak problemi yaşadığınız veya kulaktan kan gelmesi, derin işitme kaybı ve baş dönmesi gibi rahatsızlıklarınız varsa hiç vakit kaybetmeden kulak burun boğaz hekimine başvurun.
- Diğer yandan kulak tıkanıklığı gibi hafif yakınmalarınız olduysa, birkaç saatte kendiliğinden geçer. Ancak soğuk algınlığına bağlı, kulakta dolgunluk hissi ve işitme kaybının geçmesi ise dört haftayı bulabilir unutmayın.

Üyelerimizin çocuklarının katkı ve katılımıyla
Hava-iş'in Yeni Çocuk Dergisi

Minik Kanatlar

1. sayı • Nisan 2017

23 NISAN
Kutlu Olsun

Solotürk
Pilotu
olmak ister
misin?



Dünyanın en iyi
F16 pilotlarından
Yalın abi ile konuştuk.



Yönetim Kurulu Üyelerimiz



ALİ KEMAL TATLIBAL
Genel Başkan



MURAT KALLENCİ
Genel Başkan Yardımcısı



CELALETTİN MERİÇLİ
Genel Mali Sekreter



MUSTAFA AKGÜN
Genel Teşkilatlandırma
Sekreteri



MUHAMMED SAFA ARIKAN
Genel Eğitim Sekreteri



FATMA KARAMAN
Genel Sekreter Yrd.



SEDAT ALİ CANGÜL
Genel Teşkilatlandırma
Sekreter Yrd.



MUHAMMET RAŞİT YILMAZ
Genel Eğitim
Sekreter Yrd.



YASİN ÖZER
ANKARA
Şube Başkanı



HATEM ERTOSUN
İZMİR
Şube Başkanı



ENGİN TONCER
ANTALYA
Şube Başkanı



GELDİK BURADAYIZ

Çalışma koşullarınızın düzeltilmesi için,
Hak ettiğiniz ücretleri almanız için,
Gerekli tedbirlerin alınması için, iş garantisi için,
Sosyal haklar kazanmanız için,

ŞİMDİ ZAMANI

Bütün sorunlarınızı görüyor ve çözümün ne olduğunu biliyoruz.
Çözüm Havacıların Sendikası HAVA-İŞ

Eşitlik için, Adalet için, Özgürlük için,
Güvence için, Aydınlık Gelecek için
ŞİMDİ SENDİKALI OLMA ZAMANI





BAŞARIMIZIN ARKASINDAKİ TEK GÜÇ ÜYELERİMİZ

