



EYLÜL 2017 SAYI: 391

TURİNG

TÜRKİYE TURİNG ve OTOMOBİL KURUMU BELLETENİ / MAGAZINE of THE TURKISH TOURING AUTOMOBILE CLUB



BUGÜN YOLLARDA 3.500 KİŞİ HAYATINI KAYBEDECEK...

LASTİKLERİNİZİ KONTROL EDİN

RAFAEL NADAL

TENİSÇİ,
15 GRAND SLAM UNVANI SAHİBİ



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN

#3500LIVES

HEARINGS



FIA FOUNDATION

TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR





Dr. Bülent KATKAK

*Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
Yönetim Kurulu Başkanı*

Değerli Üyelerimiz ve Okuyucularımız,

Ülkemizde, geleneksel sanatlarımızın unutulmaya yüz tuttuğu, mimari mirasımızın da kaderine terk edildiği seksenli yıllarda, kurulduğu 1923'ten beri birçok ilke imza atan Türkiye Turing Otomobil Kurumu, yine bir ilki gerçekleştirir. Sultanahmet Camii ile Ayasofya arasında bulunan harabe haldeki Cedit Mehmet Efendi Medresesini vakıflardan kiralarak restorasyonunu gerçekleştiren Turing, geleneksel sanatlarımızın son temsilcileri diyebileceğimiz ustaları da bir araya getirerek 1987 yılında imalat ve satış üniteleriyle İstanbul Sanatları Çarşısı'nı milli kültürümüzün ve turizmin hizmetine sunar.

Yönetimimiz, hizmet verdiği yıllar içerisinde yıpranan medreseyi geçtiğimiz aylarda, kapak dosyamızda da göreceğiniz gibi kapsamlı bir onarımdan geçirmiş, sayıları iyice azalan eski ustalarımızın yanına yeni ustaları da katarak, çarşımızı yeniden eğitim, öğretim, teşhir ve satışa hazır hale getirmiştir. Hayırlı olmasını diliyor, dostlarınızla birlikte ziyaretinizi bekliyoruz.

Geçtiğimiz yaz aylarında hudut kapılarındaki şubelerimiz ile Ankara ve Genel Merkezdeki sigorta ve triptik bürolarımız, yurt dışına karayoluyla seyahat etmek isteyen vatandaşlarımızın akınına uğradı. Triptik, sigorta ve uluslararası ehliyet için kurumumuza başvuranlara en iyi hizmeti verebilmek için özveriyle çalışan arkadaşlarımıza teşekkürlerimizi sunarız.

Yılboyu yoğun olarak devam eden kültür sanat, gezi ve eğitim faaliyetlerimiz, geçtiğimiz yaz aylarında azaltılarak sürdürüldü, bu etkinliklerimizle ilgili haberleri sayfalarımızda bulabilirsiniz.

Turing'in 1937'den beri üyesi olduğu FİA (Uluslararası Otomobil Federasyonu)'nın dünya çapında başlattığı "Günde 3500 Hayat" projesi kapsamında FİA ve TOSFED (Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu) ile yapılan işbirliği sonucunda hazırlanan afişler geçtiğimiz günlerde büyük reklam panolarında yerlerini aldı. Bu önemli projedeki katkıları dolayısıyla FİA, İBB (İstanbul Büyükşehir Belediyesi) ve TOSFED'e teşekkür ve tebriklerimizle birlikte bu afişleri de dergimiz sayfalarında dikkatlerinize sunuyor, herkese kazasız günler diliyoruz.

Bildiğiniz üzere dergimizin son 15 sayısında kurucu başkanımız merhum Reşit Saffet Atabinen'den başlayarak görev sırasına göre Turing'e hizmet etmiş eski başkanlarımızı sizlere tanıttık. Rahmetli olanlarını arşiv kayıtlarımızla, yaşayanları da röportajlarla sayfalarımıza aldığımız başkanlarımızın onaltıncısı Sayın Başaran Ulusoy ile serimizi bu sayımızla birlikte tamamlamış olduk. Hayatta olmayan eski başkanlarımıza Allah'tan rahmet, yaşayanlara da sağlıklı uzun ömürler diliyor, siz değerli okuyucularımıza selam sevgi ve saygılarımı arz ediyorum.

İçindekiler

Eylül 2017 / Sayı: 391

Dünya
KAVALA

📍 Begüm Yavaş 📍 Bülent Katkak



4

Başkan
BAŞARAN ULUSOY

📍 Tülay Taşdemir 📍 Turing Arşivi



18

FİA
KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ PROJESİ

📍 Tuğrul Katkak



28

Mimari
TARİHİ YARIMADA'DA SİVİL YAPILANMA

📍 İsmail Büyükseçgin



32

Kapak
İSTANBUL SANATLARI ÇARŞISI

📍 Uğur Taştan 📍 Turing Arşivi



40

Test Sürüşü
INFINITI Q30

◆ Burcu Çetinkaya ● Bünyamin Çelik

50



Türkiye
VİZE

◆ Begüm Yavaş ● Vize Belediyesi Arşivi

54



60 Nostalji
1961 CHEVROLET

◆ ● Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Arşivi



64 Turing Yayınları
OSMANLI DEVRİ İSTANBUL CAMİLERİ

◆ İsmail Büyükseçgin

66 Turing
KÜLTÜR-SANAT

◆ Begüm Yavaş

68 Turing
GENÇLİK

◆ Tülay Taşdemir

72 ENGLISH SUMMARY



TURING

EYLÜL 2017 / SAYI: 391

TÜRKİYE TURING ve OTOMOBİL KURUMU

Adına Sahibi

Yönetim Kurulu Başkanı

Dr. Bülent Katkak

Yönetim Kurulu

Prof. Dr. Ahmet Emre Bilgili, Av. Nurettin Yaşar
Mim. İsmail Büyükseçgin, Mim. İlhan Turan
Ali Düşmez, Harun Maden, Av. Şeref Dursun
Özdemir İçin, Prof. Dr. Cemalettin Şahin
Seyit Ali Demirer

Denetim Kurulu

Celil Güngör, Hacı Biner, Özcan Tunçel

Onur Kurulu

Tevfik Sulu, Prof. Dr. Vahdettin Engin
Prof. Dr. Ahmet Arı

Yazı İşleri Müdürü (Sorumlu)

Tülay Taşdemir

Genel Yayın Yönetmeni

Tuğba Subaşıoğlu

Görsel Yönetmen

Selim Cayık

Çeviri

Ezgi Arslan

Yapım-Yayın

Motto
PROJECT

MTT İletişim ve Reklam Hizmetleri
Şehit Muhtar Cad. Tan Apt. No: 13/13

Taksim İstanbul

Tel: 0212 250 12 02 / Faks: 0212 250 12 64
mottoproject.com / info@mottoproject.com

Baskı

Ajans Es

Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi No: ZC 7 P.K. 34010 Topkapı/İstanbul
Tel: 0212 493 24 84 Sertifika No: 32564

Yayın Türü

Yerel, Süreli

Turing Dergisi, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nun
ücretsiz olarak 3 ayda bir yayınladığı kurumsal dergidir.
Turing Dergisi, MTT İletişim ve Reklam Hizmetleri tarafından T.C.
Yasalarına uygun olarak yayımlanmaktadır.

Dergide yayınlanan yazı, fotoğraf, illüstrasyon ve
konuların her türlü hakkı mahfuzdur.
İzinsiz kaynak dahi gösterilerek alıntı yapılamaz.

Adres:

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu
Sanayi Mahallesi, Seyrantepe Girişi / İstanbul
Tel: 0212 282 81 40 (4 Hat) Faks: 0212 282 80 42
www.turing.org.tr / turing@turing.org.tr



MAVİ ŞEHİR

KAVALA

◆ Begüm Yavaş / begum.yavas@turing.org.tr ● Bülent Katkık

Ege Denizi'nin kuzey sahilinde, Selanik ile Dedeğaç arasında bulunan Kavala, komşumuz Yunanistan'ın Şirin bir liman Şehri. Esasen bir Balkan İmparatorluğu olarak nitelendirilebilecek olan Osmanlı Devleti'nin Batı Trakya'daki en stratejik ve gözde merkezlerinden biri olan bu Şehirde, Osmanlı'ya ait izler hâlâ canlılığını koruyor.





Kavala'ya gelir gelmez dikkatimizi çeken ilk mimari unsur, şehrin silüetine hâkim konumuyla tarihi su kemerleri oluyor. Kanuni Sultan Süleyman tarafından 1520-1566 yılları arasında yaptırıldığı bilinen ve kuzeydeki dağlardan şehrin merkezine su taşıyarak Kavala'ya hayat veren kemerler, tarihteki misyonunu bugün devam ettirmese de mimari estetiği ve ihtişamlı

görünümüyle Osmanlı'nın bu şehirdeki sembolü gibi. Kanuni'nin damadı ve önce makbul sonra maktul sadrazamı Pargalı İbrahim Paşa'nın 1530'da kendi adına yaptırdığı cami de bizden bir iz olarak duruyor şehrin merkezinde. Lozan Antlaşması'ndan sonra kiliseye çevrilen ve Aziz Nikolai Kilisesi adını alan caminin minaresi de kısaltılarak çan kulesine dönüştürülmüş.



Pargalı İbrahim Paşa Camii'ni arkamızda bırakarak şehri kuşbakışı görebileceğimiz noktaya, Kavala'nın Ortaçağ'dan kalma kalesine doğru yokuş yukarı tırmanmaya başlıyoruz. O andan itibaren "Panagia" olarak anılan, tarihi dokunun büyük ölçüde korunduğu eski Kavala bölgesinde, her biri ayrı güzelliğe açılan

parke taşlı daracık sokaklar, klasik Osmanlı mimarisini yansıtan ve eli böğründe diye tabir edilen cumbalı şirin evler, evlerin pencerelerini süsleyen rengârenk çiçekler, zamanda uzun bir yolculuğa çıkarıyor bizleri. Yolun sonunda ise görkemli Kavala Kalesi ile muhteşem bir manzara karşılıyor gelenleri.









Bizi kendine hayran bırakan Kavala'nın beyaz evlerine uzaktan bakıyoruz bu kez. Sahilden yemyeşil yamaçlara doğru kademeli bir düzenle yükselen bu evler, pırıl pırıl uzanan Ege Denizi'ni seyrediyor sanki. Bu manzara karşısında duyduğum hayranlık, Bedri Rahmi Eyüboğlu'nun meşhur dizelerini hatırlatıyor bana: "Mavi gezi

bir ağaçtır/Dalları deniz/Mavi gezi bir bahçedir/Gülleri deniz..." Şair bu dizeleri Kavala'yı düşünerek söylemiş olmalı diyorum. Kale'den ayrılıp yolumuza devam ederken Balkanlar'da başka örnekleri de olan "Alaca" camilerden Halil Bey Camii ve hemen yanında yer alan medreseyi görünce duraklıyoruz bir an.







Kavala'nın en eski ve önemli eserlerinden biri olan ve 16. yüzyılın ortalarında inşa edildiği bilinen bu renkli caminin minaresi de yıkılmış ne yazık ki. Altında yer alan Bizans kilisesine ait kalıntıların görülebilmesi için tabanı camekânla kaplanan ve ibadete açık olmayan cami, bugün kültür merkezi olarak faaliyet gösteriyor.

Osmanlı İmparatorluğu'nun isyankâr Mısır Valisi İmparator Mehmet Ali Paşa da Kavala'da doğmuş. Arnavut asıllı olduğu düşünülen ama Kavala ile özdeşleşen ve daha çok Sultan II. Mahmut'a karşı verdiği iktidar mücadelesiyle tanınan Mehmet Ali Paşa, "Kavalalı" lakabıyla bilinir ve öyle anılır. Mısır'ın modern tarihine damgasını vuran Paşa'nın, bugün müzeye dönüştürülen konağı da burada, şehrin en stratejik noktasında. Kavala'yı ziyaret eden turistlerin uğrak yeri olan konağın hemen önündeki meydanda, Mısır hükümetinin teşvikiyle yaptırılan Paşa'nın oldukça ihtişamlı görünen atlı bir heykeli de yer almakta.





Kaleden sahile doğru inmeden bir kahvehanede mola veriyoruz. Kavala'nın yüzyıllık fotoğrafları dikkatimizi çekiyor burada. Şehrin manzarası tüm canlılığı ve maviliğiyle dururken karşımızda, kahvehanenin duvarlarını süsleyen siyah beyaz fotoğraflar da zamanda yaptığımız yolculuğun yeni bir istasyo-

nu oluyor adeta. Çok uzakmış gibi görünen geçmişle bugün arasında değişik duygular yaşamaya devam ettiğimiz bu kısacık molada, Yunanistan'ın geleneksel soğuk kahvesi olan frappe içiyor, yanında şehrin adıyla özdeşleşen meşhur bademli kurabiyelerden yemeyi de ihmal etmiyoruz.





Kahvehaneden ayrılıp limana doğru inerken Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın 1817'de on sekiz kubbeli; iki medrese, iki mescit ve bir düşkünler evi olarak inşa ettirdiği imareti de ziyaret ediyoruz. Tarihi öneminin yanında

stratejik konumu nedeniyle de oldukça dikkat çeken imaret, yıllarca metruk halde kalmışsa da Mısır hükümeti tarafından satın alındıktan sonra restore edilmiş, bugün ise lüks bir butik otel olarak hizmet vermekte.





Akşamüstü rengârenk balıkçı tekneleri, palmiye ağaçları, kafe ve restoranların süslediği sahil boyunca yürüyoruz. Hafifçe esen rüzgârla birlikte bir yanda şehrin zirvesine kurulan Kavala Kalesi'nin ihtişamlı görüntüsü, diğer yanda ise uçsuz bucaksız uzanan Ege Denizi'nin dalga sesleri eşlik ediyor bize. Güneş yavaş yavaş alçalırken ufukta, Yunanistan'ın

mavi şehri kızıla boyanıyor ve doğa en güzel resmini sergiliyor burada. Bu dakikalarda gökyüzüne hâkim olan kızılık, karanlık çöktükçe yerini şehrin ışıklarına bırakıyor ve hareketli eğlence hayatı başlıyor Kavala'da. Bu eğlenceye biz de bir ölçüde dâhil oluyor ve sahildeki tavernaların birinde geleneksel Yunan müziği eşliğinde yemeğimizi yiyoruz.





Sadece tarihimizin izleri değil bizi bağlayan Kavala'ya. Devletlerarası çetrefilli politik meselelerin aksine, yüzyıllar boyunca birlikte yaşadığımız Yunan dostlarımızın gösterdiği misafirperverlik veya sokaklarda yürürken kulağımıza çalınan tanıdık ezgiler de gönül bağı kuruyor bu şehirle aramızda. Yakın tarihimizin en önemli ve dramatik nüfus hareketlerinden birini yaşayan bu coğrafyadaki mübadillerin, bugün artık geride kalmış da olsa bize çok tanıdık gelen ve hayatlarında derin izler bırakan acı anılarını hissediyor, ödenen

bedelleri yeniden ve hüznle hatırlıyoruz. Sessiz ve renkli sokaklarında tarihimizin izlerini adım adım takip ettiğimiz, tabiatının huzur veren güzelliğine hayran kaldığımız ve Ege'nin maviliğinde günbatımının muhteşem manzarasını seyre daldığımız Kavala'dan ayrılma vakti geliyor böylece. Balkan coğrafyasında gezip gördüğüm diğer şehirler gibi Kavala da Yahya Kemal'in; "Çok sürse ayrılık, aradan geçse çok sene/ Biz sende olmasak bile, sen bizdesin gene" dizeleriyle ifadesini bulan özel bir dünyaya dâhil oluyor artık.







16. Başkanımız

Başaran Ulusoy

◆ Tülay Taşdemir / tulay.tasdemir@turing.org.tr

📷 Turing Arşivi

Dergimizin bu sayısında Türkiye Turing ve Otomobil Kurumununun 31.05.2011- 24.04.2012 tarihleri arasında 16. Yönetim Kurulu Başkanlığını üstlenen Sayın Başaran Ulusoy'u konuk ediyoruz. Öncesinde sizlere Sayın Ulusoy ile ilk tanışmamdan bahsetmek isterim. 2000'li yılların başlarında genç bir müzeci olarak Ayasofya'da işe başlamıştım. Kapısında yığınlarca insanın içerisine girebilmek için metrelerce kuyruğu göze aldığı şaheserin bahçesinde, müze yönetimi olarak Başaran Ulusoy'u karşılamaya gittiğimizde, tuvaletlerin önünde uzayan kuyrukları görünce bu işe bir son vermeliyiz dediğini hatırlıyorum. Her gün yerli ve yabancı tüm ziyaretçilerin uğrak noktası olan bu kutsal mekâna görüntülerin hiç yakışmadığını belirtmişti. Ardından bir grup uzman Ayasofya'ya gelerek konuyla ilgili inceleme ve tespitler yapmaya başlamıştı. Kısa bir süre sonra ise gerekli düzenlemeler yapılmıştı. Her zaman alışık olmadığımız şeylerde verilen bir sözün takibinin yapılarak hayata geçirilmesi. İşte o zaman anlamıştım icraatın lafla değil eylemle olduğunu. Sonrasında kendisiyle pek çok yerde karşılaşma fırsatı buldum. Yıllar sonra da kendisiyle Türkiye Turing ve Otomobil Kurumununun çatısı altında çalışma şansına sahip oldum. Güler yüzü, güven veren tavrı ve tecrübesiyle çevresindeki herkesi etkileyen Sayın Başaran Ulusoy'a bu güzel sohbet için tekrar teşekkürlerimizi sunuyoruz.



Başaran Ulusoy Kimdir?

10 Mart 1949 yılında Trabzon'un Of ilçesinde doğan Ulusoy, 6 çocuklu bir ailenin ilk evladıdır. Annesi ev hanımı, babası ise taşımacılık sektöründe faaliyet gösterir. İlkokul, ortaokul ve liseyi Trabzon'da okur. Henüz lise yıllarında iken Trabzon Lisesi Cemiyet Başkanlığı yapar. 1966-1970 yıllarında ise İstanbul İktisadi Ticari İlimler Akademisi'nden mezun olur. Bu dönemde Trabzonlular Cemiyeti Başkanlığı da yapar. 1968 yılında ticaret hayatına atılır. Turizm sektöründen önce inşaat, taşıma, ulaşım, sigorta gibi bir dizi sektörde faaliyet gösteren Ulusoy, 1981 yılında TÜRSAB Yönetim Kurulu Üyesi ve Muhasip Üye olur. 1991-93 döneminde TÜRSAB Yönetim Kurulu Başkanlığı görevine gelir, 3 dönem aradan sonra 1999'da yeniden başkan olur. TEMA (Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Var-

lıkları Koruma Vakfı) Yönetim Kurulu Üyesi, Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu'nda Yönetim Kurulu Başkanı olarak çalışan Ulusoy; halen Türkiye Çevre Eğitim Vakfı Danışma Kurulu, Uluslararası SKAL Dernekler Federasyonu, DEİK'in (Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu) Yönetim Kurulu Üyeliği ile TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği) Turizm Sektörü Meclis Başkanı, UKTAŞ (Uluslararası Kongre Sarayı Tesisleri İşletmeciliği), Efes Kongre Merkezi-Kuşadası Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yapıyor. 16 yıl boyunca TÜRSAB'ın Yönetim Kurulu Başkanı olarak hizmet etmeye devam eden Ulusoy, evli, iki çocuk ve dört torun sahibidir. Sayın Başkanımızın yukarıda bahsi geçen kurumlar dışında çok sayıda üstlendiği görev ve sorumluluklarının olduğunu da ayrıca belirtmek isteriz.



Sayın Başaran Ulusoy, sizi tanıyabilir miyiz?

10 Mart 1949 yılında Trabzon'un Of ilçesinde dünyaya geldim. İlkokul, ortaokul ve liseyi Trabzon'da okudum. Daha sonra ise üniversite eğitimimi yapmak üzere İstanbul'a geldim. 1970 yılında İstanbul İktisadi Ticari İlimler Akademisini bitirdim. Cemiyet hayatına henüz lise yıllarımda Trabzon Lisesi Cemiyeti başkanlığı ile başladım. Ticaret hayatıma da 1968 yılında. Gördüğümüz gibi her ikisinden de bu zamana kadar hiç kopmadım.

Gençlik döneminizin İstanbul'u nasıldı? O dönemlere ait özlere var mı?

Bahsettiğimiz yıllar 1960'lar 70'ler. Elbette mükemmeldi. Bugün ile kıyaslırsak, çok daha az nüfuslu, yeşili daha bol, trafiği daha az, tabir-i caizse "taşı toprağı altın" bir şehirdi. Şiirlere, şarkılara, filmlere konu olmuş, rüya gibi bir şehir. Aslında bugün de aynı sihre sahip bence. Tek başına Boğaziçi bile yeter hayran olmaya. İki koskoca kıtayı birbirine bağlayan bir şehir İstanbul. Bugün tüm dünyanın kabul ettiği ve hayran olduğu, eşsiz bir metropol, önemli bir ticaret merkezi, aynı zamanda hepimizin gözbebeği, ona hak ettiği değeri vermek ise hepimizin görevi.





Turizm ile tanışmanız nasıl oldu? Bu alanda başarılarla dolu bir mesleki geçmişiniz var. Kısaca bahsedebilir misiniz?

Evet, yazının başında yer verdiğiniz biyografimden de anlaşılacağı üzere, ben cemiyet hayatıma çok genç yaşta başladım ve halen de büyük bir keyifle sürdürüyorum. Bu işin en önemli sırrı; önce yaptığınız işi sevmeniz, ardından azimli olmanız, sabır göstermeniz ve de çok çalışmanızdır. Aslında tüm bunları başarının temel taşları olarak görmek gerekiyor.

Turing ile yollarınız nasıl kesişti?

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu ile bu manada yollarım rahmetli Çelik Gülersoy döneminde kesişti. Allah gani gani rahmet eylesin, kendisi çok sevdiğim ve saygı duyduğum bir büyüğümdü. Biliyorsunuz, kuruma uzun yıllar genel müdürlük yaptı. Bu dönemde verdiği hizmetlerle hem ülkeye, hem de turizm sektörüne çok önemli katkıları olmuştur.



Turing'in düzenlemiş olduğu bir ralli yarışmasına katıldığınızı biliyoruz. O güne ait neler hatırlıyorsunuz?

1966 ya da 67 yılında spor bir arabayla katılmıştım. Turing'in organize ettiği o yarışta derece almıştım. Gençliğimde hız merakım vardı, süratli araba kullanırdım. Şimdi ise aşırı hıza karşıyım.

Turing'deki başkanlık döneminizden bahsedebilir misiniz?

Aslında kurumdaki başkanlık görevim, 31 Mayıs 2011 - 27 Nisan 2012 tarihleri arasındaki (1) yılı kapsıyor. Yani çok uzun değil. 24 Nisan 2012 yılında yapılan Genel Kurulun ardından görevimi, uzun yıllardır TÜRSAB Yönetim Kurulumuzda II. Başkanlık görevini sürdüren, değerli dostum Bülent Katkak'a bıraktım. Ancak Turing'in yapmış olduğu faaliyetleri yakından takip ediyorum. Kısacası Turing ile hala bir gönül bağım var.



Başkanım Turing'in diğer başkanlarından farklı bir özelliğiniz var. Siz Türk turizminin iki köklü kurumuna da başkanlık yaptınız. Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu ve Türkiye Seyahat Acenteleri Birliği. Bu birliktelik size neler kattı?

Mesleki tercih demek yanlış olmayacaktır. Türkiye'nin ilk belgeli seyahat acentalarından birisi olan Türhol Turizm ile sektörde hizmet vermeye başladım. Belge tarihi 15 Mart 1973. TÜRSAB'ın kuruluşu da zaten aynı yıl. Görevi; Türk turizm sektörünün gelişimine katkı sağlamak, ulusal ve uluslararası arenada pazar gücünü artırmak, tarihi, doğal ve kültürel zenginliklerini koruyarak yaşatmak, ülkeyi doğru bir biçimde temsil etmek gibi önemli misyonlar üstlenmiş bulunmakta. Turing'e baktığımızda da aslında aynı amaç için var olduğunu görüyoruz. 6 Kasım 1923 yılında kamu yararına çalışan bir dernek olarak turizm alanında ülkemizin ilk enformasyon hizmetleri, tanıtım afişleri ve turistik rehber kitaplarının Turing tarafından basıldığını biliyoruz. Yine geçmişte birçok müze, ören yerleri, tarihi kasır, konak ve park gibi çok sayıdaki kültür ve tarihi mirasımızı restore edip, hayatımıza kazandırmıştır. Baktığımızda her iki kurumun ortak amaçlarını görmek mümkün. Günümüzde de pek çok projede paydaş olarak çalışmamız bunun en büyük kanıtıdır.

Bugün TÜRSAB denildiğinde akla ilk gelen isimsiniz, bu süreç nasıl başladı?

TÜRSAB, 1972 yılında 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu ile kurulmuş bir meslek birliğidir. Bugün, merkez/şube olarak toplamda 9.561 üye seyahat acentası ve 39 bölge teşkilatı ile büyük bir aile yapısına sahiptir. Takdir edersiniz ki, bu kocaman aileye liderlik etmek son derece zevkli, ancak bir o kadar da meşakkatli bir görev. Ama röportajımızın bir bölümünde de ifade etmeye çalıştığım gibi; yaptığınız işi sevmeniz çok önemli. Dolayısıyla, ben ülkemi ve yaptığım işi her zaman çok sevdim. Ne demişler; "Sevgilisi güzel olanın, gözüne uyku girmezmiş." İşte benim sevdam Türkiye, benim sevdam turizm sektörü.

Türkiye'de müzecilik anlayışına farklı bir boyut kazandırdınız. Müzekart sayesinde müze ziyaretçi sayıları inanılmaz rakamlara ulaştı. İstanbulluları ve turistleri yeni neler bekliyor?

Türkiye, tarihi ile kültürü ile doğası ile bulunmaz bir hazine. Barındırdığı tarihi eser manasında adeta bir açık hava müzesi. Nereye kazsanız bir Zeugma, bir Göbeklitepe, bir Yesemek çıkıyor. 2010 yılında Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Birliğimiz arasında imzalanan protokol esasları çerçevesinde Bakanlığın bünye-



sinde bulunan önce 52, daha sonra eklenen diğer müze ve ören yerleri ile birlikte toplamda 155 müze ve ören yerinin gişe işletimi ve modernizasyonu 6 yıl TÜRSAB (Türkiye Seyahat Acentaları Birliği) tarafından yürütüldü. Müzekart ise işte bu işbirliği döneminde hayata geçirildi. Buradaki en önemli amaç; öncelikle kendi insanımıza, kendi tarihimizi ve tarihi eserlerimizi tanıtmak, anlatmaktır. Müzekart sayesinde çok ciddi ölçüde başarı sağlandığını düşünüyorum. Hem yerli, hem de yabancı ziyaretçileri "Çağırın, Karşılaman ve Ağırlayan" bir müzecilik anlayışı ile bu proje altı yıl başarı ile sürdürüldü ve 31.12.2016 tarihinde de sonlandırıldı. TÜRSAB yeni projeleriyle çalışmalarına tüm hızıyla devam etmektedir.

TÜRSAB açısından gelinen noktayı nasıl değerlendiriyorsunuz?

TÜRSAB, 28 Eylül 1972 tarihinde yürürlüğe giren 1618 sayılı "Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanunu" uyarınca kurulmuş olan bir meslek birliğidir. TÜRSAB'ın temel amacı, seyahat acentalığı mesleğinin ve faaliyet alanının temelini oluşturan turizm sektörünün gelişimine katkıda bulunmaktır. 1972 yılında Harbiye Cumhuriyet Caddesi'nde kira-

lanan bir büro ve 200 dolayında üye ile yaşama başlayan TÜRSAB'ın üye sayısı, 2001 yılında 5 bin 165'e, 2010 yılında 6 bin 35'e ulaştı. Bugün itibariyle 9.561 üyesiyle dünyanın en büyük seyahat acentaları birlikleri arasında yer almaktadır. 1618 sayılı kanunun belirlediği yetkiler çerçevesinde meslek disiplininin sağlanması, mesleğin gelişimine ilişkin faaliyetler, seyahat acentalarının karşılaştıkları sorunların çözümüne yönünde yapılan çalışmalar, TÜRSAB'ın hizmet alanı içinde yer alan önemli işlevler arasındadır. Turizm sektörümüzde yaşanan gelişmeler ve karşılaşılan sorunlara ilişkin tüm konuları ilgili mercilerin dikkatine sunmak, bu konuda kamuoyunu bilgilendirmek de TÜRSAB'ın temel amaçları arasında yer almaktadır.

Bu amaçlarını gerçekleştirebilmek için, kamu ve özel sektör turizm kurumlarıyla ortaklaşa çalışmalar yapan TÜRSAB, turizm politikalarının geliştirilmesinde de önemli görevler üstlenir. Çevresel, tarihi ve insani değerlerin korunması ve geliştirilmesi gibi turizmi yakından ilgilendiren konularda, bir sivil birlik olarak yol gösterici ve kanaat önderi olma özelliği de taşıyarak aktif çalışmalarını hızla sürdürmektedir.



Sizin için turizm ne ifade ediyor?

Turizm bir yaşam biçimidir. İnsanları birbirine bağlayan, ülkeleri kaynaştıran, bir hoşgörü ve değerler bütünü, büyük bir güçtür. Ülkeler arası siyasi krizler çıkar ve çözülür, bunun sıkça örneklerini görüyoruz. Turizm Türkiye'nin geleceğidir.

Günümüzde Turing'in faaliyetlerini nasıl buluyorsunuz?

Kimse yanlış anlamasın beni ama bu konuda bir şey söylemek istiyorum. Son zamanlara kadar Turing'den eski cazibesini kaybetmiş, geçmiş yıllarda yaptığı faaliyetlerle anılan bir kurum olarak bahsedilir, adeta geçmiş yad edilirdi. Ancak günümüzde Turing'in yeniden çok büyük hizmetler üstlendiğini görüyorum. Kurumun bir üyesi olarak bu durumdan son derece mutluyum. Şimdilerde Turing çok sayıda öğrenciye burs veriyor. Çok hayırlı işler yapıyor. Yapılan her iş kutsaldır ama bu bir bireyin yetişip sosyal, kültürel, eğitim ve sanat alanında kendisini yetiştirebilecek imkânlarla sahip olmasını sağlayacaksa daha da anlam kazanıyor. Başkanlığım döneminde çalışmalarının başladığı "İstanbul'da Turizm Merkezlerinin Çeşitlendirilmesi" projesi gibi şimdilerde çok sayıda sosyal sorumluluk projesinde Turing'i görüyor ve iftihar ediyorum.

Sayın Başaran Ulusoy, sizce başarının sırrı nedir?

Sabır, azim ve çalışmak.

Başarısızlık sizi yıldırır mı?

Asla! "Başlamak, başarmanın yarısıdır." derler. Tecrübe ve öngörü elbette önemli. Ama işin başında iyi etüt edip, doğru kararlar alırsanız, başarısızlık ihtimalini de azaltmış olursunuz. Tabii bir de cesareti unutmamak gerekir.

Sevmediğiniz yanlarınız nelerdir?

Uçak korkusu. Ama yine de yıl boyunca gerek yurt içinde, gerekse yurt dışına çokça seyahat ediyorum. Zaman önemli bir kavram, ben de olabildiğince dikkatli kullanmaya çalışıyorum.

Bizlere önerileriniz nelerdir?


Dürüst, istikrarlı, yeniliklere açık, disiplinli bir biçimde çalışma ve işe odaklanma ile takım ruhunu yaymanın başarı yolunda önemli olduğunu düşünüyorum.

BUGÜN YOLLARDA 3.500 KİŞİ HAYATINI KAYBEDECEK...

KASK TAKIN

MARC MÀRQUEZ

ÜÇ KEZ MOTO-GP
DÜNYA SAMPIYONU



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN

#3500LIVES

PEANINGS



FIA FOUNDATION

TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR





FIA'DAN KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ PROJESİ

📍 **Tuğrul Katkak** / tugrul.katkak@turing.org.tr

Dünya çapında her gün, 3.500 kişi, yollarda hayatını kaybediyor. Özellikle 15-29 yaş aralığındaki insanların bir numaralı ölüm sebebi trafik kazaları. FIA (Uluslararası Otomobil Federasyonu), TOSFED (Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu) ve Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu bu konuyla ilgili önemli ortak bir çalışma yaptı.

Ulaşımın her geçen gün kolaylaşması ve toplumun her kesimi tarafından erişilebilir hale gelmesi, trafikte yaşanan trajedilerin de artmasına sebep oldu. Trafikte yer alan herkesin bilmesi gereken ve hayati önem taşıyan bazı kurallar, maalesef gündelik hayatın koş-turmacasında gözden kaçabiliyor. Örneğin; emniyet kemeri ve kask takmak veya otomobil kullanırken mesajlaşmamak... Bu gibi kuralların ihlâl edilmesi, dünya çapında her gün 3.500 yaşamın sona ermesine neden oluyor. Kabaca bir hesapla, her yıl dünyada bir milyondan fazla insan, trafik kazalarında ölüyor. FIA,

bu felâketin önüne geçebilmek için dünya çapında bir kampanya başlattı. #3500LIVES (#3500YAŞAM) adı verilen proje bünyesinde; aralarında ünlü şarkıcı Pharrel Williams, şampiyon yarışçılar Fernando Alonso ve Marc Marquez ile dünyanın en iyi tenisçisi Rafael Nadal'ın da bulunduğu on kişilik bir gönüllü topluluğu, insanlara temel trafik kurallarını hatırlatma amacıyla kamera karşısına geçti. Her meşhur gönüllü, bir trafik kuralıyla eşleştirildi ve dünyanın dört bir yanındaki FIA üyesi 245 kuruluşun, yerel reklam panolarında sergileteceği posterler hazırlandı.

BUGÜN YOLLARDA 3.500 KİŞİ HAYATINI KAYBEDECEK...

LASTİKLERİNİZİ KONTROL EDİN

RAFAEL NADAL
TENİSÇİ,
15 GRAND SLAM UNVANI SAHİBİ



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN
#3500LIVES

FIA FOUNDATION
TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR



BUGÜN YOLLARDA 3.500 KİŞİ HAYATINI KAYBEDECEK...

KASK TAKIN

MARC MÁRQUEZ
ÜÇ KEZ MOTO-GP
DÜNYA SAMPIYONU



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN
#3500LIVES

FIA FOUNDATION
TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR





2017 yılının Temmuz ayından itibaren İstanbul'un en işlek caddelerindeki reklam panolarında görebileceğiniz posterler, dört hayati mesaj iletiyor:

1. **KEMERİNİZİ TAKIN**
2. **ARABA SÜRERKEN MESAJLAŞMAYIN**
3. **LASTİKLERİNİZİ KONTROL EDİN**
4. **KASK TAKIN**

KEMERİNİZİ TAKIN

Dünya Sağlık Örgütü'nün istatistiklerine göre: 10-24 yaş arasındaki bireylerin bir numaralı ölüm nedeni trafik kazalarıdır, her yıl 400.000 çocuk ve genç, trafik kazalarında hayatlarını kaybederken, sadece gençlerin değil; yediden yetmişe herkesin emniyet kemeri takması gerekliliği aşağıdaki istatistiklerle kanıtlanabilir:

- Emniyet kemerinin doğru kullanılması; trafik kazalarına bağlı ölümleri %45 oranında, ağır yaralanmaları ise %50 oranında azaltır.
- Arka koltukta oturan yolcuların emniyet kemerlerini bağlamaları durumunda ölümlü kazalardan kurtulma ihtimalleri %73'tür.
- Ebeveynleri emniyet kemeri takan çocukların emniyet kemeri kullanma alışkanlıkları %92 iken, herhangi bir ebeveyni emniyet kemeri kullanmayan çocuklarda bu oran %72'ye düşer.

BUGÜN YOLLARDA 3.500 KİŞİ HAYATINI KAYBEDECEK...

KEMERİNİZİ TAKIN

FERNANDO ALONSO

İKİ KEZ FIA FORMULA 1
DÜNYA ŞAMPİYONU



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN

#3500LIVES

FIA FOUNDATION
TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR



ARABA SÜRERKEN MESAJLAŞMAYIN

PHARRELL WILLIAMS

ŞARKICI, BESTECİ VE YAPIMCI

Pharrell Williams



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN
#3500LIVES

FIA FOUNDATION
TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR



ARABA SÜRERKEN MESAJLAŞMAYIN

Akıllı telefon kullanımının yaygınlaşmasının ardından, sürücülerin araç kullanırken mesajlaşma alışkanlıkları da korkutucu düzeyde artmıştır. Araba sürerken mesajlaşmak, alkollüyken araç kullanmaya nazaran 6 kat daha tehlikelidir. Direksiyon başındaki bir sürücünün, telefonu ile mesaj yazarken harcadığı süre ortalama 5 saniyedir. 70 km/s hızla araç kullanan bir sürücü, 5 saniyede yaklaşık 100 metre mesafe almaktadır. Tehlike bu kadar açıkken ve gençlerin %94'ü bu tehlikenin farkında olmalarına rağmen, %35'i bu tehlikeli alışkanlıklarını sürdürdüklerini itiraf etmiştir. Ayrıca; orta yaşlı sürücülerin %77'si, gençlerin ise %55'i, bir taraftan mesajlaşırken diğer taraftan araba kullanmanın gayet kolay olduğunu söylemiştir. Şüphesiz ki bu konuyla ilgili denetim ve bilinçlendirme çalışmalarının artırılması gerekmektedir.

LASTİKLERİNİZİ KONTROL EDİN

Araçlarımızın asfaltla temasını sağlayan tek unsur lastiklerdir. Lastik basıncının az veya çok olması, lastiğin yeteri kadar dış derinliğine sahip olmaması; aracın yol tutuşunu ve fren mesafesini önemli ölçüde etkilemektedir. Lastiğin içindeki hava basıncı düşükse, lastiğin yerle temas eden kısmı daha fazla olacağından sürtünmeye bağlı oluşan ısı da artacak ve bu yüksek ısı lastiğin ömrünü kısaltacaktır.



Yüksek hava basıncı ise lastiğin yerle temasını azaltacağı için hem aracın fren mesafesini uzatacak hem de yol tutuşunu azaltacaktır. Mühendislerin hesapladığı doğru hava basınçları, her aracın kendi kullanım kitapçığında veya yakıt deposunun kapağında açıkça belirtilmiştir. Bu değerlerden başka değerleri göz önüne almayınız, yanlış bilgi hayatınıza mal olabilir. Lastik hava basınçları en az ayda bir ve şehirlerarası yolculuklara çıkarken mutlaka kontrol edilmelidir. Lastiğin ömrünü, dış derinliğinden anlayabilirsiniz. Her lastiğin yanağında, TWI (Taban Aşınma Göstergesi) ibaresi bulunur. TWI ibaresini takip ederek lastiğin tabanına baktığınızda dış derinliğinde ufak çıkıntılar göreceksiniz. Lastik tabanındaki en aşınmış kısım, bu çıkıntıyla aynı seviyeye geldiğinde lastiğinizin ömrü bitmiş demektir.

Yeterli dış derinliği olmayan lastiklerle yolculuk yaptığınızda, özellikle yağmurlu havalarda lastiğiniz yerde biriken suyu tahliye edemeyeceğinden aracınızın yerle teması kaybolacak ve bu yüzden direksiyon hâkimiyetinizi kaybedeceksiniz.

Ayrıca lastiğinizin ömrü, dış derinliğiniz azalmasa da bitebilir. Lastiğin hammaddesi, iklim koşulları nedeniyle zamanla kuruyup sertleşebilen bir madde olduğu için; lastiğin üretim tarihinden itibaren geçen beş yıldan sonra her yıl yetkili servis tarafından kontrol ettirilmeli, onuncu yıldan itibaren de o lastiğin kullanımına son verilmelidir. Lastiğin üretim tarihi, hafta ve yıl olarak (örn. 5012: 2012'nin ellinci haftası) istisnasız her lastiğin yanağında yazar. Lastik satın alırken de üretim tarihine dikkat etmeniz gerekir.





KASK TAKIN

Bir motosiklet sürücüsünün, trafik kazasında ölme olasılığı bir otomobile kıyasla 16 kat, yaralanma olasılığı ise 4 kat daha fazladır. Çünkü motosikletlerin, arabalardan farklı olarak sürücüsünü koruyabilecek bir kabini yoktur. Motosiklet sürücülerini ölüm veya yaralanmalardan koruyacak olan unsur koruma

ekipmanlarıdır. Bunların başında da kask gelir. Kask kullanımı; motosiklet kazalarında sürücünün ölme ihtimalini %40, beyninin hasar alma ihtimalini ise %70 oranında azaltır. Çeneden açılır veya önü açık kask kullanılıyorsa tam kapalı ve ECE 22.05 güvenlik sertifikası olan kaskların kullanımı son derece önemlidir.



TARİHİ YARIMADA'DA SİVİL YAPILANMA

✦ İsmail Büyükseçgin | seckinmimarlik@ttmail.com



İstanbul Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi yerinde evlerce bulunan Zeynep Hanım Konağı - Beyazıt (Fotoğraf: Sebah Joalier)



1950'lerde yıktırılan Letafet Apartmanı - Vezneciler

Osmanlı Devrinde Tarihi Yarımada'da şahsi mülk yapılandırılmasında, yapı türü serbestçe uygulanmıştır. Şahsi malikâne olarak yaptırılmış çoğunluğu ahşap yapıların, vakfa dönüştürülmesi veya ilk yapımından itibaren vakıf olarak tesis olunması veya bir sivil ticarethane binası yapımında engel konulmamıştır. Sur dâhilinde takribi 470 senelik yapılanmadan günümüze intikal eden sivil yapı örnekleri içinde, 16. ve 17. yüzyıla ait mimarisi korunmuş örnek Balat taş yapılarıdır. Vakıf mü-

essesse binaları bunun dışındadır. 18. yüzyıldan itibaren sivil yapı örneklerinde, gerek batılı mimaride gerekse rokoko ve ampir üslubunda serbestçe yapılmış birçok sivil binaya rastlanılır. Bunların birçoğu yanlış ifade ile Türk rokokosu diye de nitelendirilmektedir. Sur dâhilinde en eski sivil yapı örneklerinden biri Sadrazam Ispartalı Halil Hamid Paşa'nın konağı iken, arka bahçe kısmına mihraplı bir mekân ilavesi ile 1784'de tekke haline getirilmiş Kadem-i Şerif Tekkesi'dir.



Takiyeddin Paşa Konağı - Cerrahpaşa



Lofçalı Derviş Paşa Konağı - Çapa (Fotoğraf: Yıldız Koleksiyonu)

En eski konak tiplerine örnek bir diğer sivil yapı Cerrahpaşa Camii karşısında iken 1985'de yıktırılan Sunullah Efendi (Nureddin Cerrahi) Konağı'dır. 17. yüzyıl sonundaki mimarisinin değişikliğe uğramış son hali rölöve ve fotoğrafları ile elimizdedir. Bir tipik sur içi binası 1910'larda inşa edilmiş Bulgur Palası adı ile meşhur şato planlı yapıdır. İttihad ve Terakki mensubu Bolu Mebusu Habib Bey'in Avratpazarı'nda inşa ettirdiği meşhur malikânesidir ve halen mevcuttur. Tapu kadastral paftasında Arthur Horasrit kaydı görülmektedir. Bir diğer batılı tarzda yapılmış yapı ise Vezneciler'de yapıлып, 1950'li yıllarda yıktırılan Letafet Apartmanıdır ki alt katında Darüttalim-i Musiki Cemiyeti'nin çalışmalar yaptığı geniş salonu, konservatuvarın ilk nüvesi olmakla bilinir.





Sunullah Efendi (Nureddin Cerrahi) Konağı - Cerrahpaşa



Mekteb-i Tıbbiye-i Mülkiye - Kadırga (Fotoğraf: Yıldız Koleksiyonu)

Bunun hemen yakınındaki bir diğer örnek olan, evvelce Tulumbacıbaşı Konağı iken daha sonra Cerrahane-i Tıbbiye yapılan üç katlı ahşap yapının da günümüze sadece fotoğrafları ulaşmıştır. Tarihi Yarımada'da ev ve konak olarak yaptırılmış yapıların çoğunluğunda ahşap tercih edilmesi sebebiyle bu yapıların çeşitli sebeplerle çok çabuk muhdesatla veya kısmi bölünme suretiyle mimarisinin değiştirilebilmiş olması, eski özgün mimarinin korunamamasına da yol açmış bulunuyor. Zeyrek bölgesindeki sık, birbirine bitişik ahşap ev ve konaklarda bu husus parselasyonlarda görülmektedir. Osmanlı son devir muhteşem konaklarından olan meşhur Zeynep Hanım Konağı'nın fotoğrafları, bu konağın teferruatlı bir konak olduğunu göstermektedir. Abdülatif Suphi Paşa Konağı da bunun bir başka versiyonudur. 1934 tarihli Jacques Pervititch ha-

ritalarının 44 numaralı Kızıtaşı Horhor paftasında, etrafı yüksek duvarlarla çevrili neredeyse tüm yapı adasını kaplayan Suphi Paşa Konağı görülmektedir. Konak günümüzde İstanbul Üniversitesi Tıp Tarihi ve Deontoloji Kürsüsü'ne aittir. Genellikle geniş bahçeli iki katlı olan eski konaklar (Bilhassa Şeyhülislam ailelerinin konakları) 18. yüzyıldan sonra üçer kat olarak inşa edilmişlerdir. Kadırga'da evvelce mevcut Menemenlize Mustafa Paşa Konağı da 18. yüzyıla ait 3 katlı ahşap sivil konak örneği olup Mekteb-i Tıbbiye-i Mülkiye okulu haline getirilmiştir. Birinci Dünya Savaşı yıllarında Dernek Başkanı Doktor Hakkı Bey tarafından satın alınan Topkapı'da Fukaraperver Cemiyeti binası yapılan iki katlı ahşap yapı da bir Paşa konağı idi. 18. yüzyıl üç katlı konağa örnek de Çapa'da 1950'li yıllara kadar gelmiş Lofçalı Derviş Paşa Konağı (Ö. 1896)'dır .



Fukaraperver Cemiyeti Binasi - Topkapı

Bulgur Palas - Cerrahpaşa



Bir diğerk örnek Taşkasap'taki ilk Maarif Nazırı Abdurrahman Sami Paşa Konağı (Ö. 1878), Şeyhülislam Küçük Çelebizade İsmail Asım Efendi (Ö. 1759) ve torunu Şeyhülislam Zeynel Abidin Efendi (Ö. 1822)

ailesine ait olup, bunlardan satın alınmış bir şeyhülislam konağı idi. Zeyrek'te, Şeyhülislam Zembilli Ali Efendi'ye mal edilmiş konağın köşe çıkması, İstanbul'un meşhur bir mekânı idi.

Abdurrahman Sami Paşa Konağı - Taşkasap





Zembilli Ali Efendi Sıbyan Mektebi ve Evi - Zeyrek

Zira Zembilli'nin kendisine sorulan soruları köşe penceresinden sarkıtığı zembille alıp, bunları cevaplayıp, tekrar zembille aşağı sarkıtığı yıllar boyu bildirile gelmiştir. Nitekim mezarı bu çıkmanın tam karşısında kendisine ait vakıf, taş sıbyan mektebinin haziresindedir. Tarihi yarımada son devir önemli paşa konaklarından olan Hicaz Valisi Takuyiddin Paşa Konağı,

üç katlı ahşap konak olup, salgın hastalık sebebiyle hastane haline getirilmiş ve Cerrahpaşa Hastanesi'nin nüvesini teşkil etmiştir. Yarımada dâhilinde özgün haliyle korunarak günümüze ulaşmış ahşap sivil mimari örneği paşa konağı maalesef yoktur. Abdülatif Suphi Paşa Konağı gibi iki, üç nadir taş yapı olup, bunlarda parselasyon bazında tasfiye görmüş yapılardır.



İSTANBUL SANATLARI ÇARŞISI

◆ Uğur Taştan / ugurtasatan@gmail.com ● Turing Arşivi

Sultanahmet'te, Ayasofya ile Sultanahmet Camiilerinin arasında yer alan İstanbul Sanatları Çarşısı'nda bugünlerde tatlı bir heyecan yaşanmakta. Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu tarafından esaslı bir onarımdan geçirilen, kubbe kurşunları ve elektrik tesisatı da dâhil olmak üzere yenilenen Çarşı, eski günlerine dönmeye hazırlanıyor.



1987 yılından beri faaliyette olan İstanbul Sanatları Çarşısı'na Cedid Mehmed Efendi Medresesi ev sahipliği yapıyor. Maalesef ne medrese ne de banisi hakkında yeterli bilgiye sahip değiliz. Medresenin inşa tekniği 18. yüzyılda yapıldığı izlenimini veriyor. Kitabesinin olmayışı tam tarihlendirmeyi olanaksız kılıyor. Sicil-i Osmani kayıtlarında Cedid Mehmed Efendi ismine rastlanmayışı bu kişinin halktan biri olduğunu düşündürüyor. Avlulu medrese planında yapılmış olan bu yapının ön kısmında gelir getirmek amacını taşıyan 7 adet dükkân mevcut. Avluyu saran kemerli revağı üç taraftan 9 adet sütun taşıyor ve revağın arkasında 12 adet medrese hücresi yer alıyor.

Eski kayıtlardan tedrisat-ı tâliyye (ortaöğretim) kurumu statüsünde olduğu anlaşılan medrese 16 Mart 1924 tarihinde Tevhid-i Tedrisat Kanunu ile

kapatılmış ve böylece medresenin mülkiyeti Vakıflar İdaresi'ne geçmiş. Uzun yıllar boş kaldıktan sonra medrese odaları Vakıflar tarafından kiraya verilmiş. Zaman içinde evsiz barksızların kaldığı bir harabe haline gelen yapı, Turing tarafından restore edilerek, o zaman için, unutulmaya yüz tutmuş konumdaki geleneksel sanatlarımızın icra edildiği bir çarşı haline dönüştürülerek İstanbul'a kazandırılmış.

İstanbul Sanatları Çarşısı bünyesinde hat, tezhip, ebru, çini, kat'ı, kumaş boyama, kitre bebek, porselen boyama ve el işlemleri sanatkârları hali hazırda eserler üretmektedir. Her biri kendi alanında yetkin olan bu sanatkârlar Turing'in kendilerine tahsis ettiği bölümlerde sanatlarını icra ederek ortaya çıkan birbirinden kıymetli ürünleri sanatseverlerin beğenisine sunmaktadırlar.





Yeni dönemde aramıza katılan hat, tezhip ebru, çini, kat'ı sanatkârları da, eskiden beri faaliyet gösteren kumaş boyama, kitre bebek, porselen boyama, tezhip ve el işlemleri sanatkârları da klasik anlayışa ve üsluba bağlı kalarak çalışmaktadırlar. İstanbul'un en merkezi noktalarından birinde bulunan Çarşımız,

kadim sanatlarımızın bütün dünyada tanınması ve yaygınlaşması hususunda önemli bir vazife üstlenir. Kültürel bütün kodlarımızı taşıyan bu sanatlarımızı en doğru haliyle geleceğe aktarmak hususunda kurumumuz üstüne düşeni büyük bir hassasiyetle yerine getirmektedir.





Sanatkârlarımız tarafından üretilen eserler medresenin ön cephesinde yer alan, içten birbirine bağlı, iki dükkânda satışa sunulmaktadır. Sanatseverlerin çarşımızı gezdikten sonra dinlenebilmeleri ve şehrin karmaşasından sıyrılıp huzurlu vakit geçirebilmeleri için İstanbul Kahvehanesi, yine ön cephede bulunan iki dükkânda ve medresenin iç avlusunda hizmet vermektedir.

Turing tarafından basılan kültür kitapları ise İstanbul Kitapçısından temin edilebilir. Medresenin dershanesi konumundaki büyük odanın çok yakın zamanda kütüphane olarak tanzim edilerek kitapseverlerin istifadesine sunulacağıınin müjdesini de şimdiden verebiliriz.

Çarşımızda temsil edilen sanatlarımızın ve aynı zamanda Türk-İslam Sanatlarının en önde geleni olan hat sanatı, köklü bir maziye sahiptir. Arap Yarımadası'nda doğduktan sonra İslamiyet'in yayılmasıyla hüsn-i hat da yayılmış ve özellikle Osmanlı hattatları sayesinde şaheserler üretilmiştir.

İslam yazısı olarak da adlandırabileceğimiz bu sanatın en temel hali Kûfe şehrinde doğan Kûfî yazıdır.





Daha sonraları aklam-ı sitte ya da şeş kalem olarak isimlendirilen reyhani, muhakkak, nesih, sülüs, tevki ve rika yazıları sanatın gelişmesine katkı sağlamışlardır. İran'da doğan talik yazı da yine Osmanlı hattatlarınca çok ustaca yazılmıştır. Şu an çarşımız sanatkârlarınca saydığımız tüm bu yazı çeşitlerinde ciddi eserler üretilmektedir.

Hüsni hattın olduğu yerde tezhip sanatı muhakkak olmalıdır. Arapça altınlamak demek olan tezhip, altın ve çeşitli boyar maddeler kullanılarak yapılan bir süsleme sanatıdır. Sitalize edilmiş hayvansal ve bitkisel motifler, bulutlar gibi süsleme öğelerinin belirli kurallar dâhilinde kompozisyonlar oluşturmasıyla yapılır. Hat levhalarının süslenmesinde ya da müstakil sanat eseri olarak karşımıza çıkar. Bir diğer süsleme sanatımız ise minyatürdür. Eski kitaplarda metni açıklayıcı iki boyutlu resimler halinde karşımıza çıktığı gibi topoğrafik çizimler, tören, şölen ya da düğün gibi konularda da minyatürler yapılmıştır.

Tarihini Uygurlara kadar dayandırabileceğimiz Çini sanatı kuvars ve kil kullanılarak yapılır. Mimariye bağlı olarak gelişen bu sanat Selçuklularla birlikte Anadolu coğrafyasına girmiştir.





Camilerin süslemesinde önemli bir yer tutan bu sanattan istifade edilerek bir çok kullanım eşyası üretilmiştir. Çarşımızda hem dekoratif amaçlı hem de kullanıma yönelik çiniler bulabilirsiniz. Çini gibi hammaddesi çamur olan bir diğer sanatımız porselendir. Çakmaktaşı ve kaolin kullanılarak yapılır. Çömlekçi çarkında istenilen şekil verildikten sonra pişirilip sırlanır. Çeşitli formlardaki porselenler çarşımız sanatçılarınca Türk motifleri kullanılarak boyanır ve sonrasında fırınlanır. Soğuduktan sonra ise altın yaldızla kontürlenip tekrar fırınlanarak kullanıma hazır hale getirilir.

Camilerin süslemesinde önemli bir yer tutan bu sanattan istifade edilerek bir çok kullanım eşyası üretilmiştir. Çarşımızda hem dekoratif amaçlı hem de kullanıma yönelik çiniler bulabilirsiniz. Çini gibi hammaddesi çamur olan bir diğer sanatımız porselendir. Çakmaktaşı ve kaolin kullanılarak yapılır. Çömlekçi çarkında istenilen şekil verildikten sonra pişirilip sırlanır. Çeşitli formlardaki porselenler çarşımız sanatçılarınca Türk motifleri kullanılarak boyanır ve sonrasında fırınlanır. Soğuduktan sonra ise altın yaldızla kontürlenip tekrar fırınlanarak kullanıma hazır hale getirilir.



Kökeni Orta Asya'ya dayanan bir diğer sanatımız ebrudur. Yoğunluğu arttırılmış sıvı üzerine, tabiattan elde edilen, güneşte solmayan, suda erimeyen ve asit ihtiva etmeyen boyaların at kılı ve gül dalından mamul fırçalar yardımıyla serpilmesi sonucu oluşan desenleri kağıt aktarmak suretiyle yapılır. Kağıt bezeme sanatlarının en göz alıcılarından olan ebrunun battal, gel-git, taraklı, şal, hatip ve çiçekli gibi çeşitleri bulunur. Diğer sanatlarımızda olduğu gibi ebruda da klasik üslupta üretilen eserleri çarşımızdan temin edebilirsiniz.

Resim, dikiş, nakış, dericilik gibi birçok alanda bilgi sahibi olmayı gerektiren Bebek sanatımızın tarihi 1930'lu yıllara dayanır. Pamuk, kitre ve tel bebek yapımında kullanılan temel maddelerdir. Diğer maddeler ise çeşitli kumaşlar, renkli ipler, pullar, boncuklar, renkli, deriler vs.dir. Çarşımız sanatçılarınca yapılan bebekler geleneklerimizin yaşatılmasında ve aktarımında önemli bir rol üstlenmektedir.





Bir dönem unutulmaya yüz tutmuş olan bu sanat 20. yüzyılda yeniden canlanmaya başlamış ve günümüzde eski ihtişamlı günlerine kavuşmuştur.

Tarihi eskilere dayanan kumaş boyama sanatımız eskiden kök boyalar kullanılarak tahta baskısı şeklinde yapılırdı. Günümüzde Tokat, Kastamonu gibi yörelerde kullanılmaya devam eden bu yöntemin yanında fırçalar yardımıyla klasik motiflerimizden yararlanılarak boyama yapılmaktadır. El işlemleri, sanat değeri taşıyan dantel, keçe gibi ürünler de çarşımız sanatçılarınca üretilmektedir.

Mevcut sanatkârların arasına yenilerinin de eklenmesiyle çeşitlilik kazanan ve dinamikleşen kadrosuyla İstanbul Sanatları Çarşısı'nın sergi, üretim, eğitim, atölye çalışmaları vb. alanlarda gerçekleştireceği faaliyetlerle sanat çevrelerinde adından sıkça bahsettireceği muhakkak.

INFINITI Q30 İLE İSTANBUL SOKAKLARI

📍 Burcu Çetinkaya/ bbcetinkaya@gmail.com 📍 Bünyamin Çelik



Infiniti Q30. İlk bakışta hatchback severler için, lüks, keyifli ve iddialı bir otomobil. Ucuz değil... Ama kaliteli. Yerden yüksekte gitmeyi sevenlerin de ağzına bal çalmayı ihmal etmemiş. Otomobille ilk tanıştığımızda hissettiklerim bunlar. Şanlıurfa, Ankara, İstanbul ralliler arasında gidip gelirken "Evin neresi?" sorusunun cevabı "Türk Hava Yolları" olmaya başlamışken, otomobil testleri yazmaya devam etmek için uçan otomobil devri bir an önce gelse diye hayaller kuruyorum. Bu sebeple uzun bir randevu köşe kapmacasından sonra Infiniti Q30 ile İstinye'de Darrüşşafaka'daki showroomun önünde buluştuk. Yalnız ikimiz de çok yoğun olduğumuz

için sohbetimiz bir günle kısıtlı kaldı. Çok uzaklara gitmeden, bol molalı bir seyahat yaptık. Onun ilk izlenimleri nasıl bilemiyorum, belki beni biraz fazla sıkıntılı ve gergin bulmuş olabilir, çünkü İstanbul trafiğini hiç özlememiştim. Kendisini Şanlıurfa'ya davet ettim. Hatta şehirlerarası yolculuk kısmında da eşlik etmeye hazırdım. Lakin zaman ve şartlar şimdilik bu kısa sohbetimizin hikayesiyle kısıtlı bıraktı bizi. Benim ilk izlenimlerim kuvvetli ve lüks marka imajının arkasında durabilecek bir otomobille tanıştığım. Sonra Alman otomobillerini aratmayan konfor ve kalite hissiyatı veren iç mekan ve dış tasarımıyla el sıkıştık.



Dış hatları oldukça detaylı ve keskin olan Q30'un çarpıcı imajı biraz da bu çizgiler sayesinde olmuş. Fakat aynı çizgiler şehir içi kullanımında görüş alanı ve manevra takibi açısından biraz zorluk oluşturuyor. Sürüş evresine geçtiğimde ise önce güzel bir fotoğraf karesi çekebileceğimiz köşeleri arayışa geçtim. Dar sokaklar, gecekondu mahallesi derken, keyifli fotoğraf kareleri çıktık. Bol kasıslı sokak arası yollardan geçerken ilk dikkatimi çeken süspansiyon sisteminin rahatlığı oldu. Yine aynı sertlik belki virajlarda biraz konfor düşürücü olabilse de genel olarak son derece lüks ve rahat bir otomobil.

Gaza bastığımda dışarıdan bakıldığında verdiği kaslı hissiyatın tam hakkını veremese de yeterince güçlü bir otomobille karşı karşıyaydım. Şanzımanını araçla henüz buluşmadan önce çokça övdüler. İlk test ettiğim, hatta tırnaklarımı çıkarmış vaziyette beklediğim konu şanzıman oldu ve benden tam not aldı. 7 ileri DCT şanzıman, oldukça başarılı ve son derece yumuşak vites geçişlerine sahip. Ani sekmeler ve sert geçişler olmuyor, düz vites kullanırmışçasına rahat gidebiliyorsunuz.





İmaj da bence otomobil seçimi konusunda önemli bir unsur. Kıyafet giymek gibi otomobil tercihlerimiz de bizi yansıtıyor. Diyeceksiniz ki neye gücümüz yeterse... Ama bugün hangi otomobili alırsak alalım, bütçemiz ne olursa olsun, onun birçok alternatifi var. Bu alternatifler arasında ne seçtiğimiz ise bizim tercihimiz ve karakterimizin etkisi oluyor. Burada, kimisi imaja önem veriyor, kimisi dış görünüşe, kimisi ekonomiye, kimisi birçok farklı detaya. Infiniti Q30 ile geçirdiğim bir günün sonunda az tanınan ama imajı kuvvetli bir otomobil olduğuna karar verdim.





Zaten Infiniti'nin geçmişine baktığımızda çok genç olduğunu görüyoruz. 1989 doğumlu bir marka ama Nissan'la yakın akrabalığı sebebiyle aynı çatı altındaki bu marka aslında sağlam temellere sahip. Audi A3, BMW 1 serisi, Mercedes A serisi gibi rakipleri olsa da en önemli farkı crossover sınıfına da göz kırıyor olması.

Yerden yüksekliği ve boyutlarına baktığımızda bu dikkat çekiyor. Nissan-Mercedes ortaklığının ürünü olan Infiniti Q30, oldukça güven veren bir otomobil. Ürün ve motor seçeneklerinin çokluğu yerini sağlama için önemli avantajlarından birisi olmuş. 2017 modeller 6 farklı donanım seviyesi ve motor seçeneği ile satışa sunuluyor.

Fiyatları ise 179.981 TL'den başlayıp, 225.350 TL'ye kadar çıkıyor. Test ettiğimiz versiyon ise 1.6 petrol, Premium Tech donanıma sahip modeli. 1.6 L benzinli, 156 beygir motora ve 7 ileri DCT şanzımana sahip. Donanım seviyesi ve içinde barındığı özellikler bir hayli fazla ama ben içlerinde çok özel ve başarılı bulduğum detayları paylaşmak istiyorum. Hem sürücü hem de ön yolcu koltuğunun hafızalı olması, geri görüş kamerası ve elektrikli

açılabilir perdeli cam tavan bu donanım seviyesinde en dikkat çeken özellikler arasında. Saatte 215 km kadar hız yapabilen bu otomobil, 250 nm'lik bir maksimum torka sahip. 100 km'de ortalama 5.9 L gibi bir yakıt tüketimi değeri var. Benzinin oldukça pahalı olduğu bir ülkede yaşadığımızı düşünürsek benzinli ve dizel motor seçerken iyi hesap yapmak lazım.

Bagaj hacmi 430 L olan Q30'un bagajı da en beğendiğim yerleri arasında. Bagajı açıp, içinde oturup, kitap okumaya çalıştım ve hiç zorlanmadım. Tabii bu fantastik deneme bir yana, ergonomik olarak başarılı bir bagaj tasarımı olmuş. Farklı ekipmanları ve valizleri üst üste rahatlıkla koyup, sığılabileceğiniz bir bagajı var.

Sonuca varmak gerekirse eğer maceracı, farklılıktan hoşlanan ama belli bir kalite ve sadeliği de seven bir karakteriniz varsa, bütçeniz biraz müsaitse, şehirlisenez ama aynı zamanda hafif de yukarıdan bakmayı seviyorsanız Infiniti Q30 sizin için doğru bir seçenek olacaktır. Ben ise kısa bir serüvenden sonra vedalaştım ve bir sonrakine daha uzun bir yolculuk için sözleştim Q30 ile...

SAKİN YAŞAYAN ŞEHİR

VİZE

📍 Begüm Yavaş / begum.yavas@turing.org.tr

📖 Vize Belediyesi Arşivi

Yemyeşil Istranca Dağları'nın eteklerinde kurulan Kırklareli'nin Vize ilçesi, geçmişi çok eskiye dayanan küçük ve sakin bir Anadolu kenti. Trak Krallığından Osmanlı Devleti'ne kadar birçok farklı uygarlığa ev sahipliği yapan ve her dönem yerleşime sahne olan şehir, Avrupa ile Anadolu arasında önemli bir geçiş yolu olan Trakya'da "Medeniyetlerin Beşiği" olarak nitelendiriliyor. İlk olarak Trak Krallarından Byzas'ın ismine ithafen "Bizye" olarak anılan, zamanla Bida, Biza, Vissa ve Vizili son olarak ise Vize adını alan kent, oldukça zengin bir tarihi mirasa sahip.





Bu zenginliğin izleri Vize'nin hemen her yerinde görülebilir. Şehrin ruhunu oluşturan mimari eserlerin başında ise Küçük Ayasofya gelir. M.S. 6.yüzyılda inşa edildiği bilinen ve Vize Ayasofya'sı olarak da adlandırılan bu Bizans Kilisesi, taş ve tuğla duvarların yanında ahşap çatı ile kaplı olup, altta bazilika ve üstte Yunan haçı olmak üzere iki ayrı plan tipi bir arada kullanılarak, karma yapıda inşa edilmiş. Osmanlı Devleti'nin 1453'ten sonra kesin olarak şehre hâkim olması ise Vize için olduğu gibi Ayasofya için de başka bir dönemin başlangıcı olmuş ve camiye çevrilen Kilise, Gazi Süleyman Paşa Camii adını almış. Bizans mimari üslubunda az rastlanan özelliklere sahip olmakla birlikte, Osmanlı dönemine ait kalem işi ve süslemelerle de oldukça dikkat çekici olan bu eser; Vize Kalesi'ne doğru yüründüğünde solda, şehre hâkim bir noktada bulunuyor. Gazi Süleyman Paşa Camii'nin güneybatısında yer alan ve eski bir havra merkezi iken Gelibolulu Mir-i Ekber Hasan Bey tarafından camiye çevrilen Şerbetdar Hasan Bey Camii de şehirde Osmanlı Devleti'nden kalma önemli kültür varlıklarından.





Roma döneminden kalma Vize Kalesi ise kent merkezinin en yüksek noktası olan Hisartepede. Günümüzde birkaç sur kalıntısı ayakta olan Kale'den şehrin eşsiz manzarasını kuşbakışı seyretmek mümkün. Trakya'nın bilinen tek antik tiyatrosu da burada görülebilir. Roma döneminden kalma bu antik tiyatro, Çömlek Tepe'nin güney eteğinde yer alıyor. Aya Nikola Manastırı ve Kalesi'nin yanında yemye-



şil orman dokusu, turkuaz rengi tertemiz denizi ve renkli balıkçı tekneleri ile Vize'nin Karadeniz'e açılan kapısı olan Kıyıköy ile birlikte, Trak Tümülüsleri ve sekiz asırlık tarihi çınar ağacına ev sahipliği yapan Çakıllı beldesi; Traklara ait Kutsal Kayasunakları adı verilen kalıntıların yer aldığı Karakoçak Tepesi ve Cehennem Şelalelerinin bulunduğu Kızılağaç Köyü de bu şehirde görülmesi gereken yerler arasında.





1883'te Vize'de doğan ve eserlerinde buraya geniş yer veren dünyaca ünlü Yunan edebiyatçı Georgios Vizyenos'un "Trakya'da birçok kasaba vardır, fakat Vize kadar güzeli yoktur." diye övgüyle bahsettiği bu şehir, tarihsel ve kültürel değerlerinden başka doğal güzellikleri ve insana huzur veren dingin yaşamıyla da Trakya'nın en özel şehirlerinden biri.

02 Haziran 2012'de "Yaşamın Kolay Olduğu Kentlerin Uluslararası Ağı" olan Cittaslow hareketine katılan Vize, Trakya'nın tek sakin şehri olma özelliğinde. 1999 yılında İtalya'nın Greve in Chianti kentinde doğan ve dünyada hızla yayılan bu hareket, günümüzde tüketim odaklı, tek tip, hızlı değişen ve git gide sürdürülebilir olmaktan uzaklaşan yaşam tarzına alternatif oluşturmaktadır. Cittaslow hareketinin kriterlerini yerine getirerek Türkiye'nin on dört sakin şehriden biri olmaya hak kazanan Vize, geleneksel el sanatlarını, mutfak kültürünü ve hayat tarzını yaşatarak yerel kimliğine sahip çıkan huzurlu insanların şehri. Gelir gelmez sizi karşılayan "Gülümseyiniz, Vizedesiniz" tabelası ise bu huzurun bir göstergesi gibi.





Sokaklarını baştanbaşa süsleyen ıhlamur ağaçları ise ayrı bir güzellik katar Vize'ye. İlkbahar gelince sapsarı açılır bu ağaçların çiçekleri. "ıhlamur kokulu kent" de denir buraya. "Eksilmeyen, bitmeyen sadece/Gittikçe daha baygın daha dirençli/Kokusu mayısta ıhlamurların" dediği gibi Oktay Rıfat'ın, mevsimlerden ilkbahar sa ıhlamur ağacının baygın kokusu, peşinizi bırakmaz bu şehrin sokaklarında.

Doğanın ortasında kendine çok özel bir dünya kuran Vize, kültür mozaïği içerisinde, kalabalık, gürültü ve trafik gibi sorunlardan uzak, sokaklarındaki ıhlamur kokusu ve kuş cıvıltıları eşliğinde samimi ve telaşsız bir hayat sunmakta misafirlerine.





1961 CHEVROLET

📍 Ural Ataman Klasik Otomobil Müzesi Arşivi / info@atamanmuseum.com

Amerikan otomobil tasarımının 1950 ortalarında başlayan, "Tail Fin" olarak adlandırılan gösterişli kuyruk ve kanat tasarımı akımı, üç büyüklerde 1960 yılında son olarak görüldü. 1961 yılında, her ne kadar modeller büyüklüklerini korusalar da yarı kanatları, kılıçkuyrukları gitti ve arka bölümleri çok daha derli toplu bir tasarıma sahip oldu. 1961 Chevrolet de yeni tasarımıyla, 1960 modellerde kanat tasarımından doğan, Amerika'da kanuni maksimum hız olan 55 mil (89 km.) dahil, 70 mil (113 km.) altında oluşan, şikayet konusu vibrasyon da ortadan kalktı. Bu özel otomobil 1961 Chevrolet İmpala Convertible müzede ziyaretçilerini bekliyor.





Simon E. "Bunkie" Knudsen'in, Chevrolet Motor Division genel müdürü olduğu yılda, Bill Mitchell atölyesinde tasarlanan 1961 Chevrolet, 1960 modelin dış ölçüleri üçer santim küçültülerek daha hafif, daha atik, daha ince görümlü ve hoş bir otomobil olarak düşünüldü. 1.242.530 adet üretilen 1961'ler, 8 Ekim 1960'da halka tanıtıldılar. Standart motorları, 2 boğazlı Rochester karbüratör ile beslenen 283 cu. inç'lik (4638 cc.) V8, 170 beygir gücünde ve 4200 devirli. Sadece Amerikan paza-

rında kullanılan ve bizde "Fındık Motor" olarak adlandırılan bu küçük blok, 1633 kg ağırlığındaki bu Convertible gövdeyi 15,5 saniyede 0-100 km. hıza çıkarabiliyor. Seçenek olarak kullanılmış otomatik "Turboglide" üç hızlı şanzımanı da bu yıldan sonra yerini "Powerglide"a bırakıyor. Impala'nın standart tek altı silindirli motoru ise 235 cu. inç (3850 cc.) ve 135 beygir gücünde.



Fisher tarafından üretilen gövdelerden, geçen yılın serileri Biscayne`in Fleetmaster ve DeLuxe olarak 5, Bel Air`in 4 ve Impala`nın 5 farklı modeli var. Ayrıca her seri 2 ayrı Station Wagon`a sahip. Bu yıl Impala`ya 9 kişilik bir vagon ile 2 kapılı Sedan ilave edildi. Yılın yeniliği ise, bilhassa yarışçılar için iyi bir aerodinamik performans sergileyen, Bel Air`in "Bubbletop" tavan hatlarına sahip Sport Coupé'si. 15 tek renk ve 10 çift renk kombinasyonu sunan 1961 Chevroletlerde boya üzerinde akrilik vernik bulunuyor. Convertible`in en çok satılan rengi ise turkuaz. 6 ayrı iç renk ile pazarlanan modellerin bu yıl iç tasarımı, ön panel, direksiyon ve yatay hız göstergesi ile 1960`lardan çok farklı.

1961 yılında Chevrolet`nin toplam V8 satışları üretimin %53'tür. Yani bu yıl bir beygir gücü yarışı yaşanmıştır. Amerika`nın yerli oto yapımcıları, 1960 ile 1961 yılları arasında 1,1 milyondan fazla bir düşüş olduğunu rapor ettiler. Bu sayı 1961 ile 1962 arasında ise 1,5 milyon araba. Böylece, ne yazık ki, tüm 1961 Amerikan otomobilleri, özellikleri olmayan bir yıla ait olduklarından, unutulmuş otomobiller oldu. Sanatçı Zeki Müren de bu modeli çok severdi, 4 kapı hardtop mavi 1961 Impala`sını özel hayatında ve filmlerinde kullanırdı.





ÖZELLİKLER

Motor	283 V8 Turbo-Fire, OHV, Benzinli, 4638 cc. (283 cu. inch), 2 Boğazlı Karbüratör, 170 Hp, 4200 devir
Çap x Strok	98.4 x 76.2 mm
Vites Kutusu	Otomatik (Powerglide), 2- ileri, direksiyondan
En Yüksek Hız	159 kms
Hızlanma	0-100 kms. 15.5 s.
Gövde	Çelik, Fisher
Şasi	Çelik, U-kesitli, X-şekilli
Süspansiyon	Dört helezon yay ve dört çift etkili amortisör
Elektrik Sistemi	12 Volt / 30 Amper s.
Frenler	Hidrolik, ön, arka kampana
Dingiller Arası	3023 mm
Uzunluk	5316 mm
Genişlik	1991 mm
Yükseklik	1420 mm
Ağırlık	1633 kg
Ön İz Genişliği	1531 mm
Arka İz Genişliği	1506 mm
Lastik Ölçüsü	8.00 x 14

TURİNG YAYINLARI

OSMANLI DEVRİ İSTANBUL CAMİLERİ

✦ İsmail Büyükseçgin / seckinmimarlik@ttmail.com

İstanbul'un birinci derecede tarihi eserleri ibadethanelerdir. Bu mabetlerle ilgili, envanter niteliği taşıyan tek kitap olan Osmanlı devri eseri Hadikat'ül - Cevami, 3 Mayıs 1865'te fotoğrafsız olarak yayınlanmıştır. 2001 yılında Nezih Galitekin Bey de, önemli bir hizmet olarak günümüz alfabesine çevirerek anlaşılmasını kolaylaştırdığı eseri, orijinal haline 26 cami ilavesiyle fotoğrafsız yayınlamıştır.

Kurulduğu günden beri İstanbul'un tarihine kültürüne ve mimari mirasına özel önem veren Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, İstanbul camilerinin toplu bir envanterinin olmayışından yola çıkmış, bu eseri hazırlayarak kültürel mirasın gelecek nesillere aktarılmasına öncülük etmiştir. Fotoğraflı ve 3 cilt olarak hazırlanan "Osmanlı Devri İstanbul Camileri" adlı envanter eser, Turing tarafından yayınlanarak kültür camiasına armağan edilmiştir.



Kitapta Osmanlı devri 1453 - 1920 yılları arasında yapılan mabetler ele alınmıştır. 1865'te yayınlanan Hadikat'ül - Cevami' ye 107 camii ilave edilerek Osmanlı Devri tüm eserleri toplanmaya çalışılmıştır. Tamamen eski (cumhuriyetin İlk yılları) fotoğraflarla yapılan bu çalışma Hadikat'ül - Cevami adlı eserin resimlendirilmesidir.

Eski eserlerin mimarisinin korunmasında fotoğrafçılık ve belgeleme çok önemli rol oynamaktadır. Restorasyonlar ve eserin gelecek kuşaklara aktarımında, mimari proje ve fotoğraflar en önemli belgelerdir.

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu tarafından yayınlanan eserde, 981 adet ibadethane 1489 adet fotoğrafla yayınlanmış bulunuyor. Ayrıca bu eserin 3. cildinde, Osmanlı verilerine dayanılarak 6 tipolojiye ayrılan minareler, 214 fotoğraf ile ilk defa tasnif edilip sınıflandırılmış bulunuyor.

Şimdiye kadar yapılmamış olan İstanbul camilerinin fotoğraflanması ve kataloglaması işi mümkün olduğunca hatasız yapılmaya çalışılmıştır.



1441 →



← 1442

Değiştirilen Çakır Ağa Nerdübanlı Mescidi minaresinin eski ve yeni hali



1443 →

Kasımpaşa Cami-i Kebir (Şinasi Akbatu eliyle "FENAR" kaydı)



SEYRANTEPE'DE YAZ AKŞAMLARI KONSERLERİ

📍 **Begüm Yavaş** / begum.yavas@turing.org.tr

Seyrantepe Genel Merkez salonunda düzenlediği ve her cumartesi bir gelenek haline getirdiği kültür sanat faaliyetlerine yaz sezonu nedeniyle mayıs ayının sonunda ara veren Türkiye Turing ve Otomobil Kurumumuz, yaz döneminde ise on beş günde bir salı akşamları "Seyrantepe'de Yaz Akşamları" adıyla konserler düzenlemeye devam etmektedir.



Seyrantepe Genel Merkez salonumuzda 11 Temmuz Salı akşamı gerçekleşen ilk konserimizin konuğu İstanbul Fasıl Topluluğu oldu. Türk Musiki Vakfı'nın işbirliğiyle Mehmet Güntekin idaresinde, sazandeler; Ahmet Meter (kanun), Lütfiye Özer (kemençe), Aziz

Şükrü Özoğuz (keman), Bilen Işıktaş (ud) ve Volkan Ertem (viyolonsel) ile hanendeler; Hakan Hataylı, İbrahim Suat Erbay, Emel Güntekin ve Yaprak Sayar'ın oluşturduğu İstanbul Fasıl Topluluğu, icra ettikleri Hicaz faslıyla dinleyenlere keyifli bir akşam yaşattı.



TRT İstanbul Radyo Sanatçısı İhsan Güvenç, 25 Temmuz Salı akşamı misafirlerimizle bir araya geldi. Türk müziğinin en güzel eserlerinden seçtiği güçlü repertuarıyla dinleyicilere unutulmaz bir müzik ziyafeti sunan Güvenç'e Onur Özelçağlayan (ud), Samet Çelikel (kanun) ve Murat İnci (keman) eşlik etti. 08 Ağustos Salı akşamki misafir sanatçımız Türk müziğinin usta



yorumcusu Cumhurbaşkanlığı Klasik Türk Müziği Korosu solistlerinden Münip Utandı oldu. Türk müziğinin birbirinden değerli eserlerini; yine Cumhurbaşkanlığı Klasik Türk Müziği Korosu saz sanatçılarından Lütfiye Özer (kemençe), Serap Çağlayan (kanun) ve Gamze Ege Yıldız (tanbur) ile birlikte icra eden Münip Utandı, dinleyenlere unutulmaz bir gece yaşattı.



Türkiye Turing ve Otomobil Kurumumuzun 22 Ağustos Salı akşamki solisti ise TRT İstanbul Radyo Sanatçısı Alp Arslan'dı. Saz sanatçıları, Emre Erdal (klasik kemençe), Atilla Akıntürk (kanun) ve Pelin Değirmenci (tanbur) ile birlikte muhteşem bir konser veren Alp Arslan, misafirlerimize müzik ziyafeti sundu.

TURING'DE YAZ DÖNEMİ EĞİTİMLERİ

📍 Tülay Taşdemir / tulay.tasdemir@turing.org.tr



Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu, 2016-2017 yılı eğitim ve öğretim yılının sonlanmasına rağmen kendilerini geliştirip, öğrenmenin sonu yok diyen ve yaz dönemini dolu dolu geçirmek isteyen öğrencilerimizin talepleri doğrultusunda eğitim programlarına ara vermeden tüm hızıyla devam etmiştir. Toplam 10 farklı eğitim ile 11 ayrı sınıfta; başlangıç, orta (intermediate) ve ileri seviye (upper) İngilizce (3 ayrı sınıf), İngilizce YDS (2 ayrı

sınıf), İspanyolca ve A2 İspanyolca Dele Sertifika Sınavı kursu (2 ayrı sınıf), Arapça ve Arapça YDS (2 ayrı sınıf), Diksiyon ile ALES dersleriyle 204 öğrencimizin talebi karşılanmıştır. Yaz döneminde adeta bir kampüs görünümünde olan Turing Genel Merkezindeki eğitimlerde tüm öğrencilerimizin ders materyallerinin yanında yerli ve yabancı öğretmenler ile sabah kahvaltı ve öğle yemekleri Kurumumuz tarafından karşılanmıştır.

İNGİLİZCE



Çağımızın en çok kullanılan dilinin pekiştirilmesi amacıyla yaz döneminde hafta içi her gün Genel İngilizce (23 öğrenci) ve Orta Seviye İngilizce (18 öğrenci) kurslarımız Temmuz ve Ağustos ayları boyunca sürmüştür. Ayrıca hafta sonu yazma, okuma ve dinleme ağırlıklı yapılan İleri Seviye

İngilizce (22 öğrenci) dersleriyle de öğrencilerimizin konuşma becerilerinin üst seviyeye çıkarılması amaçlanmıştır. Eğitimler; öğrencilerimizin seviyelerine uygun olarak kullanılan ders kitapları, materyaller eşliğinde yerli-yabancı öğretmenler tarafından yapılmıştır.

YDS İNGİLİZCE- YDS ARAPÇA



Bir Turing klasiği haline gelen YDS kursları ile her sınav döneminde onlarca öğrencimizin yüksek lisans ve doktora programlarına ilk adımı atmalarına destek olmaktayız. YDS kurslarımız hızlandırılmış yoğun müfredatıyla Temmuz ayında başlamış 15 Eylül itibariyle sonlanmıştır. Öğren-

cilerimizden gelen yoğun talep üzerine 2 ayrı İngilizce YDS sınıfı ile 1 Arapça YDS sınıfı açılmış olup, toplamda 62 öğrencimiz YDS kurslarına katılmıştır. YDS İngilizce kursumuz hafta içi her gün, Arapça YDS kursumuz ise hafta sonu gerçekleşmiştir.

İSPANYOLCA ve DELE A2 SERTİFİKA SINAVI HAZIRLIK EĞİTİMİ



Yaz döneminde öğrencilerimizin isteği üzerine İspanyolca Giriş Düzeyi A1 (18 öğrenci) ile DELE A2 (7 öğrenci) sertifika kursları açılmıştır. Genel İspanyolca dersleriyle öğrencilerimizin yeni tanıştıkları dil ile ilgili her gün farklı bir bilgi edinmeleri, iletişimsel yaklaşım ile dil becerilerini geliştirmeleri ve gündelik yaşama uygun temel istek ve ihtiyaçlarını ifade edebilmeleri amaçlanmıştır. Geçtiğimiz dönem A2 temel gereksinim düzeyi kursunu başarı ile tamamlayan öğrencilerimizin talebi üzerine İspanya Eğitim, Kültür ve Spor Bakanlığı tarafından verilen ve İspanyolca bilgisini uluslararası alanda belgeleyen, tek resmi lisans olan DELE Diplomalari Sertifika Kursu programı başlatılmıştır. Dele Diplomalari, Öğrenci Seçme ve Yerleştirme Merkezi tarafından YDS'ye denklik verilmiştir. Pazartesi, salı, çarşamba günleri yapılan dersler, 03 Temmuz-08 Ağustos tarihleri arasında gerçekleşmiştir.

ARAPÇA

Alanında uzman yabancı öğretmen eşliğinde yapılan derslerde; Arapçanın yazılışı, okunuşu ile konuşma becerisinin geliştirilmesi amaçlanmıştır. Yoğun müfredatıyla, hafta içi her gün 15 öğrencimizin katılım gösterdiği eğitimler, 03 Temmuz – 23 Ağustos tarihleri arasında yapılmıştır.



DİKSİYON

İlk kez geçtiğimiz dönem başlayan diksiyon kursumuz, yaz döneminde katılım gösteren 18 öğrencimizle yeniden açılmıştır. Seslerin, sözlerin, vurguların, anlam ve heyecan duraklarının kurallarına uygun

olarak söylenmesi, jest, mimik ve tavırların doğru olarak kullanmasının öğretildiği eğitimler cumartesi günleri, 08 Temmuz - 25 Ağustos tarihleri arasında gerçekleşmiştir.



ALES (Akademik Personel ve Lisansüstü Eğitimi Giriş Sınavı) Kursu

Kariyerine akademisyen olarak devam etmek ya da yüksek lisans yapmak isteyen öğrencilerimizden gelen istek üzerine Kurumumuzda, Akademik Personel ve Lisansüstü Eğitimi Giriş Sınavı kursu açılmıştır. Ağustos ayında başlayan dersler cumartesi ve pazar günleri yapılmakta olup Kasım ayında tamamlanacaktır. Eğitimlere 21 öğrencimiz katılım göstermektedir.



Page 1 | PRESENTATION

Dr. Bülent Katkak TTOK President

Dear members and readers,

In 1980s, when traditional arts and crafts of Anatolia were being forgotten and our architectural heritage was being abandoned, Touring and Automobile Club of Turkey broke a new ground. The Club rented the ruined Cedid Effendi Madrasah from its respective foundation and renovated it, meanwhile bringing together traditional art masters who are counted as the last representatives of their art and, as a result, presenting the Istanbul Arts Market back to our accumulated cultural and touristic heritage.

Through its years of service, the administration of the Club performed extensive renovations here, as you can see on the cover, and brought new art masters beside the existing ones. Therefore, once again, this market became a hub for education, art display and sales. We hope that it brings good luck to its inhabitants and draws the attention of art lovers.

Last summer, our branches in border gates and our insurance and carne de passage offices in Ankara and the Headquarters were flocked by people who wanted to go abroad by road with their cars. Hereby, we would like to thank our colleagues who worked selflessly in order to meet this demand.

Our culture, arts, tourism and education activities continued in the summer, although not as frequently as winter season. You may find news and articles about these activities in this issue.

FIA (International Automobile Federation), of which the Club is a member since 1937, initiated a project named "3500 Lives a Day" and TOURING was seen in the billboards of the project in cooperation with FIA and TOSFED (Turkish Automobile Sports Federation). You can find these visuals in this issue. We would like to thank FIA, TOSFED and IBB (Istanbul Metropolitan Municipality) for their contributions in this project.

In the last 15 issues of our magazine, we have been presenting our chairmen since Resit Saffet Atabinen. We used the information in our archives to present our late chairmen and published interviews with those who are alive. In this issue, our 16th chairman Basaran Ulusoy was our guest and this journey has come to an end. Hereby, we would like to thank our chairmen and commemorate the late ones.

Best regards

Page 4 | WORLD

Kavala



Kavala is a Greek port city between Thessaloniki and Alexandroupoli. It was once an important city within the Ottoman Empire and still embodies traces from the imperial times. The first thing that attracted our attention in Kavala was the historical aqueducts forming the silhouette of the city. These structures were built by Sultan Suleiman the Magnificent between 1520-1566 and used to bring water from the mountains in the north.

Suleiman's son-in-law Ibrahim Pasha of Parga had a mosque built in the city centre and is another Ottoman mark in the city. When we left this mosque behind, we climbed the medieval castle to see the city in bird's eye view. The streets here were narrow and made of paving stones, and houses reflected the classical Ottoman look with their oriels. At the end of the street, the Kavala Castle stood before us. The view of the Aegean Sea was amazing here.

Mehmed Ali Pasha, the rebellious Ottoman governor of Egypt, was born in Kavala. He was known for his conflict with Sultan Mahmud II and was associated with this city. His mansion here is located at a very central point and was turned into a museum which is popular by tourists.

While strolling down back into the city, we took a break at a coffee house, where we saw a century old photos of Kavala. Its black and white nature poses a contrast with the real-life version of this vivid blue city. Here, we ate the famous almond cookies of Kavala and continue.

As the evening began to fall, we strolled along the coastline with its palm trees, cafes and restaurants. The sky took on spectacular colors and the sound of the waves were amazing. The whole view looked like a painting while we began to hear traditional Greek music from the taverns.

It's not only history that connects us to Kavala. Despite the complicated political relations, there is hospitality between us and our Greek friends with whom we lived together for centuries. The music, the view, the hospitality -- everything is familiar. We commemorate the political refugees of near history dearly and with sorrow.

Başaran Ulusoy**How was Istanbul when you were young? Do you miss it?**

1960s and 70s were spectacular. Compared to today, the city was greener, had less population and less traffic -- it was golden. However, it still has its magic today. Only the Bosphorus is enough to love İstanbul.

How did you meet the Touring Club?

I came across the Touring and Automobile Club of Turkey when late Celik Gulersoy was the chairman. May he rest in peace, I loved him dearly. His contributions to the tourism sector and this country are numerous.

You participated in a car race held by the Touring Club when you were young. How do you remember that?

It was 1966 or 67. I joined with a sports car and received a place. I used to love speed back then, but now I'm more cautious.

You are different from other chairmen in the sense that you took the chair in two important institutions of Turkish tourism: TURSAB and TURING. How do you feel about it?

It was a professional choice. Before TURING, I worked as Turhol Tourism, which was the first certificated tourism agency in Turkey. Its mission was to contribute to the development of Turkish tourism sector, increase its market power both nationally and internationally, protecting historical, natural and cultural heritage, etc. Then, when TURSAB was founded, I joined with my company. When we look at this association, we see that it shares the same ideals as TURING. Both institutions have shared missions.

You are the leading name of TURSAB today. How did that happen?

TURSAB is a professional society founded in 1972. Today, it is a huge family with 9561 member travel agencies and 39

regional organizations. Leading this family is as enjoyable as it is exhausting. It is crucial that we love what we do. I love Turkey and the tourism sector.

You created a different mindset about museum management in Turkey. You brought Müzekart (museums member card) and the number of museum visitors peaked.**What more is in store for Istanbulians and tourists?**

Turkey is a magnificent country, rich with history and culture. We could say it's an open-air museum with all its historical artifacts.

In 2010, the Ministry of Culture and Tourism and TURSAB signed a protocol and, as a result, TURSAB took over the management and modernization works of 155 museum for 6 years. Müzekart was the product of this period. The greatest aim here was to promote our history to our own people.

How would you evaluate TURSAB's progress?

As an institution, the Association of Turkish Travel Agencies (TURSAB) aims to contribute to the development of travel agencies and the tourism sector. The number of its members rose rapidly and today, the association has 9561 member travel agencies. Its missions involve establishing a professional tourism discipline, undertaking activities towards the development of this sector, resolving the problems of travel agencies, etc.

It also adopts the duty of informing the public about the problems and progresses in the tourism sector. In order to reach these goals, TURSAB cooperates with public and private tourism institutions. Shortly, the association leads the sector in Turkey as a civil institution.

What does tourism mean to you?

Tourism is a way of life for me. It connects people, countries and lifestyles together; it is a great power rooted in values and tolerance. Tourism is the future of Turkey.

What do you think about TURING's activities today?

I am annoyed that everyone talks about the Club as a formerly popular institution which has lost its charm throughout time.

People only talk about the past when TURING is mentioned. However, I can say that currently the Club is performing brilliantly as well. It provides scholarships and assumes several social services. It contributes to its members' and member students' social, cultural, educational and artistic development. I am proud of TURING.

What is the secret of success?

Patience, determination and hard work.

Does failure discourage you?

Never! They say, "Well begun is half done." Experience and foresight is surely important. If you examine the situation well and make the right decisions, you reduce the chances of failure. And you also need courage.

What do you dislike about yourself?

My fear of flying. Despite this, I fly frequently because time is essential. I need to spend my time wisely.

Any recommendations?

I think it's important to work honestly and constantly, to be open to innovation and to promote self-discipline and teamwork. These all lead to success.

FIA's Global Road Safety Project



Globally, 3500 people are killed everyday on road accidents, which are the main cause of death in people of 15-29 years of age. FIA (Fédération Internationale de l'Automobile / International Automobile Federation), TOSFED (Turkey Automobile Sports Federation) and Touring and Automobile Club of Turkey conducted a research on the subject.

Since transportation is getting easier and more accessible for more people each day, more tragedies happen on the roads. Simple rules like fastening your seatbelt, wearing a helmet or setting your mobile phone aside while driving, tend to be forgotten, or rather ignored, in daily city life. When these rules are violated, it costs the lives of 3500 people everyday and more than a million people each year.

FIA initiated a global campaign to prevent deaths in road accidents. The project is called #3500LIVES and features famous figures such as Pharrel Williams, Fernando Alonso, Marc Marquez and Rafael Nadal, who volunteer to remind people of traffic rules. Each celebrity is matched with a traffic rule and this combinations was printed on a poster. There are four key messages:

- 1- Fasten your seatbelt: World Health Organization data show that the number one cause of death for the 10-24 age range is road accidents and that each year 400 thousand young people are killed as such. Using your seatbelt right decreases your chance of death in a road accident by 45% and fatal injury by 50%. For the back seats, chances of surviving an accident is 73% while the seatbelt is fastened. Also, 93% of children whose parents fasten their seatbelt tend to do it themselves, while this ratio is 72% for children whose parents don't.
- 2- Don't text while driving: Since the arrival of smartphones, drive-texting has been dreadfully common. Texting while

driving is 6 times more life-threatening than drunk driving. Sending one text takes approximately 5 seconds and this is the time it takes for a car to cover a distance of 100 metres. 94% of young people are aware of the danger, but still, 35% admit to doing it all the same. Certainly, the level of awareness and enforcement on the subject needs to be improved.

3- Check your tyres: Tyres are the only contact point between the car and the road. High or low tyre pressure and poor tread depth dramatically affect traction and braking distance. Appropriate tyre pressure values for each vehicle are printed within the user manual or on the lid of the fuel tank. You must check the tyre pressure at least once a month and also before going on a road trip.

It is possible to see the age of a tyre by looking at its tread depth. Each tyre has a TWI (tread wear indicator) on the shoulder. When the most worn section of the tyre reaches the level on this indicator, it means your tyre has reached the end of its lifetime. If you keep using such a tyre, your car's traction level will drop drastically especially in wet air conditions. Even if your tyre's tread depth is fine, you should have your tyres professionally checked every five years and stop using them after ten years. Thus, you should also note the manufacture date when buying tyres.

4- Wear a helmet: A motorcycle driver is 16 times more likely to be killed and 4 times more likely to get injured in a road accident compared to an automobile driver. The only thing that reduces these odds is the equipment that the biker uses. Wearing a helmet reduces the chance of death by 40% and cranial injury by 70%. It is preferable to use a full-face helmet with an ECE 22.05 certificate rather than open-face or half-face helmets.

Civil Settlement In Old Peninsula, Istanbul



In the Ottoman Empire, private properties were constructed in a free stylistic manner. Also, after being constructed as private property, it was also allowed that these wooden buildings be turned into workplaces.

The private properties that have survived until today are mostly the stone buildings in Balat, which were originally built in 16th and 17th centuries. Since the 18th century, we see western architectural styles, rococo and imperial style in civil architecture. Within the old city walls of Istanbul, one of the oldest examples is the Halil Hamid Pasha Mansion and another is Kademi Sherif Dervish Lodge. An example for old mansions was the Sunullah Effendy Mansion, which was demolished in 1985. In 1910s, a typical old Istanbul building, Bulgur Palas, was built and it was quite famous for its castle architecture. There are more examples of old Istanbul civil buildings throughout the city.

Since these buildings were mostly wooden, some parts were lost during renovation works, which is why the authentic architectural elements could not be retained.

Within the last period of the Ottoman Empire, a lot of famous mansions were built, such as Zeynep Hanim Mansion

and Abdullatif Suphi Pasha Mansion, the latter of which now belongs to Istanbul University, Faculty of Medical History and Deontology.

These mansions usually consisted of two floors and a garden until the 18th century. Later, a third floor was added. For example, Menemenlizade Mustafa Pasha Mansion built in 18th century is an example for three-story wooden civil buildings and was later used as Medical School.

In the Istanbul district of Zeyrek, Ottoman Shaykh al-Islam Zembilli Ali Effendi had a mansion and its oriel was a famous spot. From this oriel, the shaykh would send down a basket (zembil), receive questions from the community and later send down his replies the same way.

Another important pasha mansion was the three-story Takuyiddin Pasha Mansion, which was turned into a hospital as a result of an epidemic. Later, this building constituted the core of today's Cerrahpasa Hospital.

Unfortunately, there is no civil building within the old peninsula that remains in its original state, and the few remaining were evacuated as a result of parcelling works.

Istanbul Arts Market



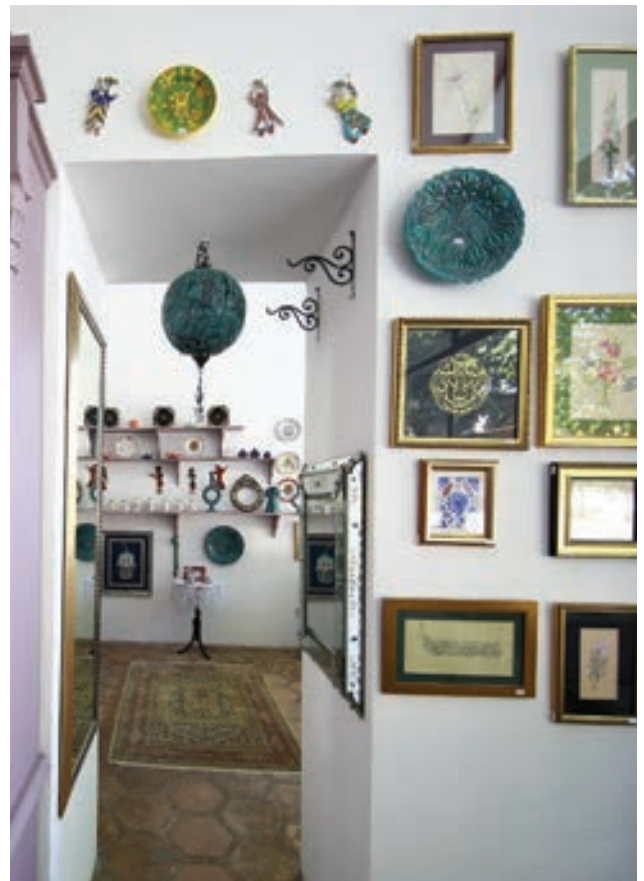
Nowadays, the Istanbul Arts Market in Sultanahmet is in a pleasant hurry. The marketplace is being renovated by TURING. Including its domes and electricity infrastructure, the whole marketplace will be renovated.

The marketplace which is located within the Cedid Mehmed Effendi Madrasah has been active since 1987. However, it's impossible to know the age of the madrasah itself, since it doesn't have an epitaph, although the architecture hints towards 18th century. The structural plan has a courtyard and there are 7 stores on the façade.

The arched porch that surrounds the courtyard and leads to 12 madrasah rooms at the back. The structure was closed as a madrasah on 16 March 1924 as per the Law of Unity of Education, thus it was vacant for many years. Later, it was renovated by TURING and began to be used as a marketplace where traditional, near-forgotten arts are carried out.

Here in this marketplace, master artists produce works of calligraphy, ornamentation, marbling, glazed tile, etc. and sell these to art lovers in shops located at the façade of the madrasah. All arts are performed in their traditional ways here. TURING also does its best to ensure this system is maintained as such.

In the courtyard, Istanbul Coffeeshop serves as a peaceful retreat to its customers who have been exhausted by the chaotic atmosphere of the city. There are also informative cultural booklets printed by TURING sold at the Istanbul Bookstore. We would like to inform all book lovers that one classroom in the madrasah will be organized into a library soon.



Page 50 | TEST DRIVE

Infiniti Q30



Infiniti Q30 is an assertive, luxurious and enjoyable automobile for hatchback lovers. It's not cheap but it's quality. I drove it through the streets of Istanbul. The interior and exterior design was comfortable and high-quality. The car's exterior design is sharp and strong. However, when the same kind of lines are used in the interior, the field of vision and maneuvering is jeopardized. While I was driving on narrow city roads and came across many speed bumps, I noticed that the suspension system makes driving extra comfortable.

When I stepped on the gas pedal, the car did not feel as powerful as it looked, but it was strong enough. The transmission was highly praised even before I met the car, and it was the first thing that I tested. I can say that it's as good as I'd expected. 7 forward DCT gearbox is quite a success and provides soft gear shifts with no tripping at all. In my opinion, the image is essential while choosing a car. It's not as dependant on the budget as some might say, as today it's possible to find a selection of cars while staying within a specific budget. There are many alternatives and our character defines what we choose. Infiniti is a very young brand, born in 1989, however it's close relatives with Nissan and quite as good. Its rivals are Audi A3, BMW 1 series and Mercedes A series, but its primary difference is that it also belongs to the crossover segment. Infiniti Q30 is the product of Nissan-Mercedes cooperation. 2017 models are sold in 6 different hardware packages and engine options. The prices range from 179,981 to 225,350 TL. The version I tested was 1.6 petrol engine model with Premium Tech hardware package. The engine is 1.6 L and 156 hp, with 7 forward DCT gearbox. The most attractive features I experienced were the memory seats for the driver and front passenger, the rear view camera and the glass power roof. Its maximum speed is 215 kmph and it has a maximum torque of 250 NM. The fuel consumption is 5.9 L/100 km. The luggage compartment has a capacity of 430 L and I can say that it is one of my favorite spots in the car. All in all, if you are an urban adventurer who loves to be different, you also love quality and simplicity and have a somehow high budget, you'll love Infiniti Q30.

Page 54 | TURKEY

Vize

Vize district of Turkey's Kırklareli province is a small and slow-moving town. It saw many civilizations from the Odrysian Kingdom to the Ottoman Empire and it serves as a bridge between Anatolia and Rumelia.

This historical heritage is everywhere to be seen in the town. One of the most significant architectural assets is the Small Hagia Sophia, which was built as a Byzantine church in 6th century AD. Later, when the Ottomans took the city in 1453, it was turned into a mosque and named Gazi Suleiman Pasha Mosque. It is a combination of Byzantine and Ottoman architectural elements.

Another Roman construction is the Citadel of Vize, standing on the highest point of the town. Although little remains from the original walls, it allows you to have a bird's eye view of the city. Also, the only known ancient theatre of Thrace is located here at the foot of Comlek Tepe.

There are a few touristic spots to see: Saint Nicholas Monastery, green forests, fishermen's village Kiyikoy, the Tumuli of Thrace, the town of Cakilli with its 8-century-old plane tree and the Hell Waterfalls are rare sights to see. On 2 June 2012, the town joined the Cittaslow movement, which joins together cities where time flows slowly. Vize is the only such town in Thrace and one of the fourteen in Turkey. This movement was born in the Italian city of Greve in Chianti in 1999 and aims to constitute an alternative for today's consumption-focused lifestyle, which is far from being sustainable.

Vize is the town of peaceful people who maintain their cultural, culinary and lifestyle heritage. The streets are abundantly decorated with fragrant linden trees. Especially in spring, the aromatic smell of the trees never let you go. This town is one that offer its habitants a sincere and calm lifestyle adorned with the smell of linden trees and bird notes, away from havoc, stress, noise and traffic.



Page 60 | NOSTALGIA

1961 Chevrolet

1961 Chevrolet had an unprecedented design that got rid of the tail fin and that constituted a neater rear profile. Therefore, it eliminated the vibration complaint that occurred under 70 mph speed.

Designed at the Bill Mitchell workshop when Simon E. "Bunkie" Knudsen was the Chevrolet Motor Division CEO, 1961 Chevrolet was envisioned to be a more slender, sleek and agile car than the 1960 model. The standard engine was a 170 hp 4200 rev 283 cu. inch (4638 cc.) V8 with a double barrel Rochester carburetor. This engine helped the car reach 100 kmph in 15.5 seconds. The body was manufactured by Fisher in 5 different models.

The Impala has three rear lights. Standard features were electric clock, shagpile carpet, long armrests, inner door safety reflectors, hand brake warning light and reversing lights. Optionally, you could get air conditioner, pneumatic brakes, heater, 4 or 6 moving electric seats and radio. In January 1961, a new engine was introduced which was able to see 100 kmph in 8.8 seconds (409 cu. inch (6702 cc.) V8).

While it was fighting Ford, Chevrolet manufactured a total of 1,502,798 units in 1961. That year, Impala constituted 64,624 of all 300,304 Convertible Chevrolet cars sold. Also in 1961, 53% of all V8 engines produced were sold, which means there was a war of horsepower. Unfortunately, the specifications of these cars were beyond their time, so they came to be forgotten eventually.

Our well known singer and actor Zeki Müren, loved his 1961 blue 4-door hardtop Impala and used it even in his movies.



Page 64 | TURING PUBLICATION

Ottoman Era Mosques In Istanbul



The number one historical artifacts in Istanbul are the places of worship. The only inventory book about these places, Hadikat'ul Cevami, was published on 3 May 1865 without any photographs. In 2001, Nezh Galtekin transliterated the book from Ottoman, added 26 mosques that were absent in the original work and published it in a simplified language, also without photographs. Since the day it was founded, Touring and Automobile Club of Turkey cares about Istanbul's historical, cultural and architectural heritage. We noticed that there was no inventory about all mosques in Istanbul, so we prepared a 3-volume inventory work with photographs named the Ottoman Era Mosques in Istanbul that will be part of the Club's tradition of conveying cultural heritage to new generations.

The book includes places of worship that were built in the Ottoman Era between 1453-1920. 107 mosques were added to the 1865 version of Hadikat'ul Cevami in an effort to put together all Ottoman works. The photographs in the inventory are all authentic (from the first years of the Republic) and the work itself aims to make a photographic version of Hadikat'ul Cevami.

Documentation plays an essential role in preserving historical artifacts. While performing restoring and in transferring cultural heritage to the posterity, the most significant documents are photographs. In this inventory work published by the Touring and Automobile Club of Turkey, there are 1489 photographs of 981 places of worship. Moreover, in the 3rd volume of the work, minarets divided into 6 typologies are classified and published for the first time as such along with 214 photographs. This trailblazing photograph archiving and cataloging work has been performed with utmost attention in order to avoid any mistakes.

Page 66 | Culture and Art

Summer Nights And Concerts In Seyrantepe

Despite pausing the culture and arts events for the summer season, Touring and Automobile Club of Turkey continued to organize "Summer Nights in Seyrantepe" concerts every other Tuesday. On 11 July, we hosted Istanbul Fasil Ensemble and its valued musicians Ahmet Meter, Lutfiye Ozer, Aziz Sukru Ozoguz, Bilen Isiktas and Volkan Ertem and singers Hakan Hatayli, Ibrahim Suat Erbay, Emel Guntekin and Yaprak Sayar. On 25 July, TRT Istanbul Radio artist Ihsan Guvenc was our guest. He gave a concert composed of various beautiful pieces from classical Turkish repertoire, accompanied by Onur Ozelcaglayan (oud), Samet Celikel (qanun) and Murat Inci (violin). On 8 August, we hosted experienced singer Munip Utandi from the Presidential Classical Turkish Music Choir, accompanied by Lutfiye Ozer (kemanca), Serap Caglayan (qanun) and Gamze Ege Yildiz (tanbur). On 22 August, TRT Istanbul Radio artist Alp Arslan was our guest. He gave a concert composed of various beautiful pieces from classical Turkish repertoire, accompanied by Emre Erdal (classical kemanca), Atilla Akinturk (qanun) and Pelin Degirmenci (tanbur).



Page 68 | YOUTH

Education In Summer At Turing**English**

English is the most commonly used language of our time and we provided Daily English, Intermediate English and Upper Intermediate English courses for 23, 18 and 22 students respectively in July and August.

YDS English - YDS Arabic

YDS (Foreign Languages Exam) classes have become a must in TURING. We support our graduate and post-graduate students with advanced language courses. We opened 2 English classes and 1 Arabic YDS class, which were active between July and mid-September.

**Spanish Class And Dele A2 Certificate Exam Preparation Class**

During summer, Beginner Spanish A1 class (18 students) and DELE A2 (7 students) certificate class were opened. The aim was that students could express themselves while engaging in daily conversations. These were held between 3 July - 8 August, 4 days a week.

**Arabic**

In these classes taught by native teachers, we aimed to teach the students how to read and write Arabic and to provide daily speaking skills. 15 students attended the course. The classes were held between 3 July - 23 August.

Diction Lessons

The first time we provided diction lessons was the last semester. Our summer courses were also popular -- 18 students attended the classes which were held on Saturdays between 8 July - 25 August. Among the subjects were the importance of voices, words and intonation and the correct use of gestures and facial expressions.

**ALES (Academic Personnel and Postgraduate Education Entrance) Exam**

21 students who wished to pursue an academic career or undertake graduate studies attended this course. It started in August and is going to be finished in November.

BUGÜN YOLLARDA 3.500 KİŞİ HAYATINI KAYBEDECEK...

ARABA SÜRERKEN MESAJLAŞMAYIN

PHARRELL WILLIAMS

ŞARKICI, BESTECİ VE YAPIMCI

Pharrell Williams



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN

#3500LIVES

MEANINGS

FIA FOUNDATION

TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR



BUGÜN YOLLARDA 3.500 KİŞİ HAYATINI KAYBEDECEK...

KEMERİNİZİ TAKIN

FERNANDO ALONSO

İKİ KEZ FIA FORMULA 1
DÜNYA ŞAMPİYONU



FIA'NIN FIA.COM'DAKİ KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ
MANİFESTOSUNU DESTEKLEYİN

#3500LIVES

MEANINGS



FOUNDATION

TARAFINDAN DESTEKLENMEKTEDİR

