

KOKPIT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



EKİM / KASIM / ARALIK / OCAK
YIL: 11 / 2019 SAYI: 47

MPL 3. VE 4. SAFHA EĞİTİMLERİ

MPL eğitimleri hakkında YTE (CBT) ile başlayan yazı serimize bu sayımızda MPL eğitimlerinin 3 ve 4. Safha eğitimleriyle devam ediyoruz.

KÜLTÜREL FAKTÖRLERİN UÇUŞ FAALİYETLERİNE ETKİSİ

İlk motorlu uçuştan günümüze kadar uçuşla ilgili yaşanan olumsuzlukların büyük çoğunluğunda insan faktörü asli unsur olarak öne çıkmıştır.

HAVACILIKTA BİTKİNLİK

Uçuş görev zamanlarının sınırlandırılması ilk olarak 1940'lı yıllarda Amerika'da gerçekleşmiştir. Bu tarihten itibaren de FAA tarafından kurallar sürekli olarak güncellenmiştir.

İSTANBUL YENİ HAVALİMANI HİDRANT SİSTEMİ

Havacılık sektörü her geçen gün dünyada ve ülkemizde gelişim göstermektedir. Uçak tasarımcılarının başlattığı bu serüven devam ediyor...

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E, ASKERİDEN SİVİLE TAYYARECİLİK ...

TARİHE AÇILAN TÜNEL: RADYOLAR

TALPA YENİ BAŞKAN VE YENİ YÖNETİM KURULU'NU SEÇTİ

'KADER GAYRETE AŞIKTIR' BUKET AYDIN



HİÇ AYAKLARINIZ YERDEYKEN UÇTUNUZ MU?

Biz istiyoruz ki sevdiğiniz de uşun.

Lagoon'a dalsınlar, kumsala uzansınlar, biber eksinler, dalından elma toplasınlar, villa konforunda özel hissetsinler, kelekleri izlesinler, sincapları beslesinler...

Biz istiyoruz ki, doğayla bir olsunlar, özgür büyüsünler ve mutluluktan uşunlar.

Çok mu şey istiyoruz?

Başkandan...

BİRLİKTE DAHA GÜÇLÜ YARINLARA...

ULU ÖNDER GAZİ MUSTAFA KEMAL ATATÜRK'ÜN DE DEDIĞİ GİBİ, "BİR AMACA DOĞRU YÜRÜRKEN KİŞİSEL DÜŞÜNCE VE ÇIKARLARI BİR TARAF BIRAKARAK, EL ELE VERMEK İÇAP EDER. BAŞARININ SIRRI BUDUR." DEVRALDIĞIMIZ GÖREVEDEKİ EN ÖNEMLİ DAYANAK NOKTAMIZ TAM DA BU OLACAKTIR...

25 Aralık 2018 günü gerçekleştirilen 11. Olağan Genel Kurulu ile TALPA Yönetimini devralmış bulunuyoruz. TALPA tarihinde en yüksek katılımın olduğu bu seçimde, yine en yüksek oy oranı ile bizlere olan güvenini gösteren herkese ve tüm ekip arkadaşlarıma bir kez daha teşekkür etmek isterim. Umuyorum ki bundan sonraki yapılacak genel kurullarda da daha nice rekor katılımlar ve yüksek oranlarla tek meslek çatımız olan TALPA'ya, tüm üyelerimiz sahip çıkmaya devam edecektir. Bu yola 'Gücümüz Birliğimiz' mottosuyla çıkarak vurgulamak istediğimiz inancı

gerçekleşen genel kurul ve seçim süreci ispatlamış oldu. Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün de dediği gibi, "Bir amaca doğru yürürken kişisel düşünce ve çıkarları bir tarafa bırakarak, el ele vermek icap eder. Başarının sırrı budur." Devraldığımız görevdeki en önemli dayanak noktamız tam da bu olacaktır. TALPA'da bugüne kadar emeği geçen herkese eşsiz katkılarından dolayı şükranlarımızı sunarız. Siz değerli meslektaşlarımızın da gücü ile bunu daha da ileriye taşıyacağız.

Önceliklerimizi belirledik
Çalışmalarımıza

Kpt. Plt. Hüseyin Murat Ersoy / TALPA Başkanı



öncelikle bugüne kadar yapılmış olan katkıları inceleyerek yön vermeye başladık. Ekibimizin görev dağılımlarını gerçekleştirerek zaman kaybetmeden işe koyulduk. Geçmiş dönem değerlendirmeleri ile bir SWOT Analizi gerçekleştirerek güçlü ve geliştirilmesi gereken yönlerimizi belirledik. Sektörel bazda fırsatlarımız ve tehditlerimiz üzerine tespitlerde bulunduk. Bu doğrultuda bir planlama ile önceliklerimizi belirledik. TALPA'nın daha çağdaş ve dinamik olması yönünde neler yapılması gerektiği üzerinde durduk. Gerek yönetsel anlamda gerek işleyiş olarak değişen çevreye adaptasyon sağlayabilmemiz için yapılması gerekenleri listeledik. Üyelerimize fayda yaratacağını

düşündüğümüz işbirlikleri için görüşmeler yapmaya başladık ve bunlara hızla devam edeceğiz.

Aidiyet duygusunu arttıracamız

Çıktığımız bu yolda en çok üzerinde durduğumuz konu olan "Aidiyet duygusunu arttırmak" yönünde ekip olarak canla başla çalışmalarımızı sürdürmekteyiz. Bu kadar kısa sürede her geçen gün üye sayımızdaki artış da doğru yolda olduğumuzun bir göstergesi olmaktadır. İlerleyen günlerde hayata geçen projelerimizi siz değerli üyelerimizle paylaşmaktan mutluluk duyacağız. Bizler vaatler değil icraatların önemine inanmakta ve her zaman şeffaf bir yaklaşımla sizlerin yanında yer almayı öncelikli görmekteyiz.

Birlikte yürüyeceğiz

Genel kurulda da vurguladığım üzere sizlere bir telefon kadar uzağız. Ekip olarak iletişimin önemine inanmaktayız. Her türlü sıkıntıda sizlere destek olmak için devraldığımız bu görevde aynı zamanda fikir ve projelerinize de çok önem vermekteyiz. Bu noktada birlikte daha güçlü olabilmek için TALPA olarak sizlerden de beklentimiz değerli düşüncelerinizi bizlerle paylaşmanız ve çift yönlü iletişime destek olmanızdır. Hepimiz için "EN İYİ"ye odaklanacağımız bu yolda birlikte yürüyeceğimize inanıyor ve yeni dönemin hayırlı olmasını diliyorum.

Sevgi ve saygılarımla...

İçindekiler



6



12



16



24



30



32



36



40

06 TALPA YENİ BAŞKAN VE YENİ YÖNETİM KURULU'NU SEÇTİ

TALPA Olağan Genel Kurulu 25 Aralık 2018 Salı günü Atatürk Havalimanı Ali Sürmen Konferans salonunda gerçekleştirildi. Kpt. Plt. H. Murat Ersoy seçimde 504 oy aldı.

30 İSTANBUL YENİ HAVALİMANI HİDRANT SİSTEMİ

Havacılık sektörünün her geçen gün dünyada ve ülkemizde gelişim gösteren olağanüstü yanları...

12 MPL 3. VE 4. SAFHA EĞİTİMLERİ

MPL eğitimleri hakkında bir farkındalık oluşturabilmek amacıyla, YTE (GBT) ile başlayan yazı serimize bu sayımızda MPL eğitimlerinin 3 ve 4. Safha eğitimlerini ele almaya çalışacağız.

32 HAVAYOLU PİLOTLARI İLE AKDEDİLEN DÖVİZ ENDEKSLİ SÖZLEŞMELERİN GÜNCEL GELİŞMELER KARŞISINDAKİ DURUMU

16 KÜLTÜREL FAKTÖRLERİN UÇUŞ FAALİYETLERİNE ETKİSİ

İlk motorlu uçuştan günümüze 115 yıllık sürede uçuşla ilgili yaşanan olumsuzlukların büyük çoğunluğunda insan faktörü asli unsur olarak öne çıkmıştır.

36 UÇUŞ FOBİSİ

Uçağa binen çoğu insan heyecanlanabilir. Bu durum uçağa binmeyi imkânsız hale getiriyorsa durum önemli bir hal almıştır.

24 HAVACILIKTA BİTKİNLİK

Uçuş görev zamanlarının sınırlandırılması ilk olarak 1940'lı yıllarda Amerika'da gerçekleşmiştir. Bu tarihten itibaren de FAA tarafından kurallar sürekli olarak güncellenmiştir.

40 OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E, ASKERİDEN SİVİLE TAYYARCILIK...



TALPA adına
SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı
Kaptan Pilot H. Murat ERSOY

YAYIN KURULU
Kaptan Pilot H. Murat ERSOY
Kpt. Plt. Muharrem GÜNDOĞAN
Kpt. Plt. R. Okan ÜREKSOY

EDİTÖR
Tuncer TAŞDÖĞEN

DERGİ & REKLAM KOORDİNATÖRÜ
Ebru A. KARATAŞ
TALPA Basın ve Halkla İlişkiler Koordinatörü

YÖNETİM YERİ
Türkiye Hava Yolu Pilotları Derneği
Şenlikköy Mahallesi, Avcılar Sokak No: 43
34253 Florya / İstanbul
Tel: 0212 662 12 01
Fax: 0212 662 12 03
e-mail: talpa@talpa.org
web: www.talpa.org

BASKI
Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık. A.Ş.
Dudullu Organize Sanayi Bölgesi
1. Cadde No:16 Ümraniye/İSTANBUL
Tel: +90 (216) 444 44 03
Fax: +90 (0216) 365 99 07 - 08
www.bilnet.net.tr

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar yazarın şahsi görüşünü temsil eder. TALPA'nın resmi görüşü olarak kabul edilemez. Makale, yazı ve görsellerin kullanımından kaynaklanan her türlü hukuki ve cezai sorumluluk yazara aittir.

Her türlü isim, marka ve konsept hakları TALPA'ya aittir. Herhangi bir metin ya da bölüm TALPA'nın izni olmaksızın alınmaz. KOKPİT dergisinin isim ve logosuna ait tüm ticari marka hakları TALPA'ya aittir. TALPA bu dergide yer alan reklam ve ilanların, reklamverenleri, reklama konu mal ya da hizmeti, reklamın içeriği vs. gibi konuların hiçbirisi üzerinde doğrudan kontrol hakkına sahip değildir. Bir başka ifade ile TALPA'nın bu dergide yer alan reklamların yayınlanması dışında sözkonusu reklam içeriği ve/veya reklamveren ile herhangi bir bağlantısı, işbirliği veya ortaklığı bulunmamaktadır. Reklam ve ilanlara konu mal veya hizmet sunulması ile ilgili her türlü hukuki ve cezai sorumluluk reklamverene aittir.

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

42



42 'KADER GAYRETE AŞIKTIR' BUKET AYDIN

Kanal D Haber'i'nin yeni yüzü usta spiker Buket Aydın, 19 yaşından beri ekranlarda... Mesleğinin zirvesindeki güzel sunucuyla, çok genç yaşta başladığı haberciliğini, bu uğurda iskaladıklarını ve hayallerini konuştuk.

46 TARİHE AÇILAN TÜNEL: ESKİ RADYOLAR

Geçmişten bugüne gelen eski radyo ve gramofonları yaşatıp onlara tekrar hayat veren, koleksiyoner Ahmet Ali Şağın ile eskimeyen anılara doğru keyifli bir söyleşi yaptık...

46



50



54



50 KEMANIM VE MÜZİĞİM RUHUMU YANSITİYOR: İLKER ESER

Çok küçük yaşlarda başlayan müzik yolculuğuna üçüncü albümü "Sonsuzlarda" ile devam eden İlker Eser aynı zamanda bir tıp profesörü. Her iki mesleğini de eşzamanlı olarak başarıyla yürüten sanatçıyla bir röportaj gerçekleştirdik.

54 ASTALAVİSTA İNSANLIK!

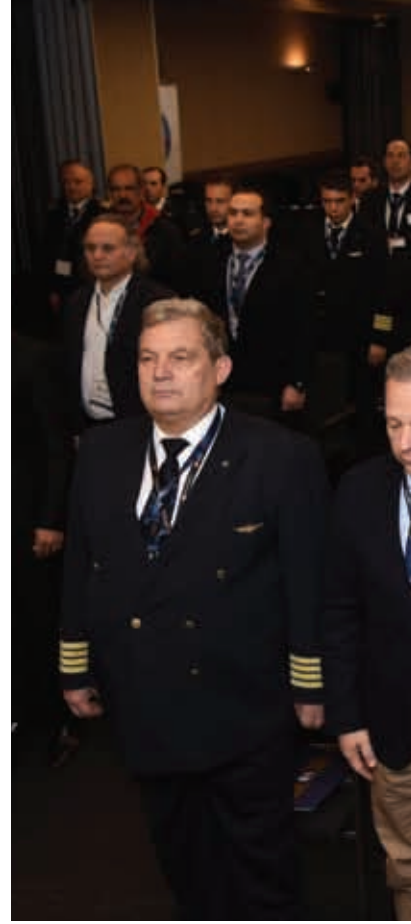
Yapay zeka size bir şey ifade etmiyor olabilir. Ama önemli fikir liderleri, Terminatör robotların bir yerlerde denendiğini söylüyor ve uyarıyor: Yapay zeka çalışmalarını denetim altına alın...

60 ETKİNLİK TAKVİMİ: KONSER, TİYATRO, GÖSTERİ, SİNEMA VE ATÖLYE ÇALIŞMALARI...



TALPA YENİ BAŞKAN VE YENİ YÖNETİM KURULU'NU SEÇTİ

TALPA OLAĞAN GENEL KURULU 25 ARALIK 2018 SALI GÜNÜ ATATÜRK HAVALİMANI ALİ SÜRMEN KONFERANS SALONUNDA GERÇEKLEŞTİRİLDİ. KATILIMIN YÜKSEK OLDUĞU GENEL KURULDA, BEYAZ LİSTE İLE ADAY OLAN KPT. PLT. H. MURAT ERSOY 965 GEÇERLİ OYUN KULLANILDIĞI SEÇİMDE 504 OY ALARAK TALPA'NIN 11'İNCİ DÖNEM BAŞKANI OLARAK SEÇİLDİ.



Toplantı Kpt. Plt. Aykut Işıkoğlu'nun, TALPA 11.

Olağan Genel Kurulu'nun gündem konularını açıklamasıyla başladı. Ulu Önder Atatürk ve şehitlerimiz için bir dakikalık saygı duruşunun ardından İstiklal marşımız okundu. Genel kurul için yeterli çoğunluk tespiti yapıldıktan sonra divan heyeti seçimine geçilerek oybirliğiyle Kpt. Plt. Doğan Keskin-tepe Divan Heyeti Başkanı olarak seçildi.

Divan Heyeti Başkanı Kpt. Plt. Doğan Keskin-tepe açılış konuşmasında üyelere özetle şöyle seslendi:

“Değerli arkadaşlarım, bugün

TALPA'nın 11. Olağan Genel Kurulu'nu gerçekleştiriyoruz. Şu andan itibaren TALPA'nın bütün yetki ve sorumluluğu Divan Heyeti'ne geçmiştir. Burada bulunan tüm arkadaşlarımızın genel kurulumuzla ilgili bütün yardımları yerine getireceğini inanıyorum. Kurulumuzda dernekler kanunu ve kurallarına uyararak gündem maddelerini sırasıyla ele alacağız.

Kurulumuzun hepimize hayırlı olmasını diliyorum”

Keskin-tepe'nin konuşmasının ardından oy verme işlemi ile ilgili olarak yönetim tarafından getirilen ve üyelereimizin uçuş saatleri münasebetiyle oy verme işleminin hemen başlamasıyla ilgili verdiği öneri oybirliğiyle



kabul edildi.

Daha sonra Divan Heyeti Başkanı Kpt. Plt. Doğan Keskin-tepe konuşmasını yapmak üzere Kpt. Plt. Ayhan Günal'ı kürsüye davet etti.

Güenal konuşmasında, "Saygıdeğer Divan Kurulu, değerli meslektaşlarım ve kıymetli arkadaşlarım. 11. Genel Kurulumuzun camiamız için hayırlı olmasını diliyorum. Yönetim kurulumuz üç yılını tamamladı. Bu üç yıl içerisinde yapacağımızı vaad ettiğimiz işlerin neredeyse tamamını gerçekleştirdik. Bu üç yıl içinde pilotların sözü, pilotların vicdanı olmaya çaba sarfettik. Çalışan her insanda olduğu gibi bizim de eksikliklerimiz olmuştur. Ancak hep birlikte övüneceğimiz çok

şeyler yaptık. Vaad etmediğimiz halde gerçekleştirdiğimiz konular da oldu. Dil sınav merkezi ve sağlık danışmanlığı gibi. 1100 arkadaşımız dil sınavına girdi. En önemli sorunlarımızdan biri olan otopark kotamızı 1850'ye ve 7250 kullanıcıya çıkardık. Bizler ainesi iştir kişinin lafa bakılmaz sözüne inanıyoruz. 20 milyonun üzerinde maddi varlığı bulunan TALPA imkanlarıyla dinamik, çağdaş bir konumdadır. Bugün artık sadece pilot arkadaşlarımız değil, kabinde görev alan meslektaşlarımız da derneğimize sorunlarıyla ilgili olarak müracaat ediyor. İlave olarak Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'yle ortak çalışmalarımız oldu. FDI

sorgulama uygulamamız hazır. Uçucuların tamamını ilgilendiren uygulamamızın fiili olarak hayata geçmesi an meselesi.

TALPA olarak, yurtiçi ve yurtdışı olmak üzere 50 den fazla toplantı gerçekleştirdik. Havacılıkla ilgili fuar, çalıştay gibi etkinliklerde yer aldık. 3 yıl içinde bütçemizi denkleştirdik ve kamuya olan borçlarımızı kapattık. İktisadi işletmemiz verimli ve karlı bir hale geldi.

Geleneklerimize bağlı kalarak TALPA ailesini daha katılımcı, daha demokratik, daha verimli, daha kurumsal ve örnek gösterilecek bir sivil toplum örgütü haline getirmek üzere çalıştık ve çalışmaktayız.

3 yılın kısa bilançosunda da gösterdiği gibi TALPA adına olumlu sonuçların çokluğunu söyleyebilmemize rağmen, bekleyen sorunlarımızın olduğu da aşıkardır. Sivil havacılıkla ilgili sorunların üstesinden gelebilmek için birlikte hareket etmek gereklidir. Bu bilinçle davranmamız gerektiğini ve üye olmayan meslektaşlarımızı da TALPA çatısı altına davet etmeyi bir kez daha belirtirim.

Konuşmamın sonunda seçime giren 3 grubada başarılar diliyorum" dedi.

Daha sonra, Yönetim Kurulu Faaliyet Rapor'u ve ardından Denetim Kurulu Raporu okundu. Katılan üyelerin oy çokluğuyla eski Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu ibra edildi. ➤



SÖZ SIRASI ADAYLARDA...

Divan Kurulu Başkanı'nın, Mavi, kırmızı ve beyaz olarak konuşma sıralamasını kura ile belirlemesiyle oturuma devam edildi.

Mavi liste adına başkan adayı Kpt. Plt. Ayhan Günal kürsüye geldi ve özetle "Değerli divan, saygıdeğer meslektaşlarım. Pilotların sesi ve vicdanı olarak yeni dönemde başkanlığa adayım. Yeniden aday oluşumun birkaç nedeni var. Birincisi 10'uncu dönemde başlattığımız çalışmalarını sürdürmek ve en iyi sonuca ulaştırmak istedik."

Bu başka bir deyişle teknik, teknolojik alanda TALPA personeline, taşınmazların dizaynından kullanımına kadar bir dizi kurumsallaştırmayı gerektiren adımları hızla atabilmek demektir. İkincisi, yönetim kurulu deneyimi kolay edinilmiyor. Bu deneyimimizin bir dönem daha camiamız adına yararlı olacak şekilde kullanmamıza ve deneyim avantajımızı sizlere sunma isteğimizdir. Ekibimle birlikte ara vermeksizin yararlı uygulamalarımızı sürdüreceğiz. Üçüncüsü, 10. dönemin fırtınalı geçen iç ve dış koşullarında TALPA'yı bir arada ve ayakta tutmayı başarmış ekibin mimarlarıyız. Gelecek fırtınalı dönemde TALPA'nın birliğini, dirliğini ve gücünü bir arada tutma irade ve tecrübesine sahibiz. Pilotların dışından gelecek müdahalelere fırsat vermeyeceğiz. Tam bağımsız bir



Ardından Kırmızı liste 'Pilotun sesi' grubu adına başkan adayı Kpt. Plt. Kartal Mersinoğulları kürsüye gelerek konuşmasına başladı. Mersinoğulları konuşmasında özetle, "Saygıdeğer büyüklerim, sevgili meslektaşlarım, TALPA'mızın seçimli genel kuruluna hoş geldiniz. Hepinizi saygıyla selamlıyorum. Bugün bizim günümüzdür, pilotun günüdür. Bu seçimin dahili de bellidir. O da bizleriz. Pilotur



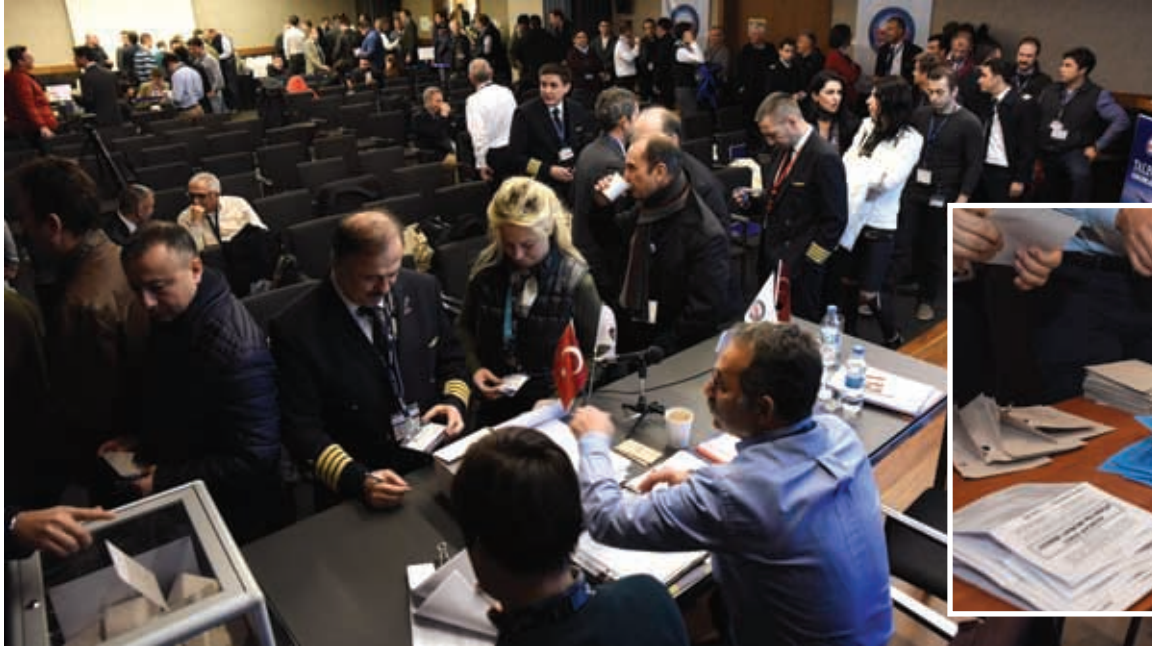
TALPA olmanın yegane ve tek güvencesiyiz.

Dördüncüsü, uluslararası sivil havacılık camiasında Türk pilotlar olarak edindiğimiz olumlu konumu sürdürmek istiyoruz. Sözü önerileri ve etkinlikleri dinlenen ve takip edilen TALPA'yı sürdürmek için adayım.

Beşincisi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'yle kurulan başarılı ve ortak çalışmaları sürdürebilmek tek hedefimiz. Sivil havacılığın paydaşlarıyla kurulan olumlu iş ve ilişkileri sürdürmemiz TALPA'nın geleceği için önemlidir. İşte bu nedenlerle yeniden TALPA Başkanlığı'na, ekibimle yönetim kurulu ve denetim kurulu üyeliklerine aday olduk. Hiçbir kişisel çıkar ve beklenti içinde olmaksızın, sadece camiamızın ihtiyaç ve öncelikleri doğrultusunda hareket edeceğiz." şeklinde konuştu.

TALPA TÜRK PİLOTUNUN VICDANI VE SESİDİR

Ardından Kırmızı liste 'Pilotun sesi' grubu adına başkan adayı Kpt. Plt. Kartal Mersinoğulları kürsüye gelerek konuşmasına başladı. Mersinoğulları konuşmasında özetle, "Saygıdeğer büyüklerim, sevgili meslektaşlarım, TALPA'mızın seçimli genel kuruluna hoş geldiniz. Hepinizi saygıyla selamlıyorum. Bugün bizim günümüzdür, pilotun günüdür. Bu seçimin dahili de bellidir. O da bizleriz. Pilotur



ve pilotun sesidir. Biz kimiz peki? Pilot kimdir? Toplumdaki algısı nedir? Sadece fazla kazanan bir meslek gurubumuzdur? Herkes pilot olabilir mi? Nasıl bir ruh gerektirir?

Saygıdeğer meslektaşlarım, bizler topluma rol modeli olmuş, Türkiye Cumhuriyeti felsefesi olan, Atatürk İlke ve İnkılaplarını özümseyerek benimsemiş, vatansever, elit ve aydın bir gurubuz. Bizim gibi elit bir gurubun bir mesleki derneği var. O da TALPA'dır. Öyle bir derneğe sahibiz ki, başında Türkiye var. Unutmayalım ki Türkiye her sivil kuruluş önüne verilmez. 60 yıllık, en zor zamanlarda bile Türk pilotunun temsilcisi olarak görevine devam edebilen yegane derneklerden biridir. Demokrasimizin sektöre uğradığı zamanlarda, 1980'lerde bile kapanmayan derneklerden biridir. TALPA Türk pilotunun vicdanı ve sesidir.

Değerli kaptanlarım, ben 1996 yılında TALPA çalışma komitelerine katıldım. O zamanlar TALPA üyesi bir avuç iken şimdi 4 binlerden bahsediyoruz. Nerelerden nerelere geldik. Bugün genel

kurulda TALPA'mızı bir yerlere getirmek isteyen üç ayrı güzide grup bulunmaktadır. Ne mutluluğu bizlere bunları gördük. Bu durum, biz pilotlar için mutluluk vericidir, Türk havacılığının geldiği güzel noktanın göstergesidir.

TALPA için en önemli konu, TALPA'mızın her konuda bağımsız ve tarafsız olmasıdır. TALPA Yönetimi'nde görev almak ulvi bir sorumluluğun olması yanında bağımsız ve tarafsız olmayı gerektirir. TALPA dışarıdan herhangi bir kurumun veya gurubun etkisinde olmadan sadece pilotların temsilcisi olarak kalmalıdır." dedi.

GERÇEK İRADE ÜYELERİMİZE AİTTİR

Son olarak kürsüye Beyaz grup adına Kpt. Plt. Murat Hüseyin Ersoy davet edildi. Ersoy konuşmasında: "Sayın Divan Başkanım, Divan Üyeleri ve değerli meslektaşlarım. Hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Konuşmama başlamadan önce başta kurucu üyelerimize, bugüne kadar TALPA'ya emeği

geçmiş tüm büyüklerimize ve meslektaşlarımıza gurubumuz adına şükranlarımı sunuyorum.

Bizler tek meslek çatımız olan TALPA'yı birlik ve beraberlik içinde her zaman sağduyuyla ileriye taşımak için bu göreve talip olduk. Global dünyadaki gelişen teknolojiye bağlı olarak her alanda olduğu gibi sivil havacılık alanında da yaşanan değişimler TALPA gibi hizmet veren öncü bir derneğin yenilikleri takip eden dinamik çalışan ve elindeki tüm iletişim kanallarını ve kaynaklarını etkili kullanan daha da önemlisi her türlü havacılık kurumunun fikir alabileceği proaktif çalışan bir dernek olmasını gerekli kılmaktadır. Biz de tüm bunlara paralel olarak dinamik ve çözüm odaklı bir yapıya ihtiyacımız olduğunu düşünmemizden hareketle bu yola çıktık.

Aday olmamızı tetikleyen bir diğer neden ise samimi ve insan odaklı bir yaklaşım sergilenmesine gerek duyulduğuna inanıyor olmamızdır. Çünkü mesleğimizin doğasında insan faktörü her zaman vardır. Bunun için kendi aramızda oluşacak samimi bir bağ

dönemine inanmaktayız. Meslektaşlarımızın her daim TALPA'yı yanlarında hissetmeleri bizim için öncelikli konulardandır. TALPA'nın da bu anlamda yeni bir oluşuma ve bunu uygulamaya ihtiyacı olduğunu düşündüğümüz için biz bu misyonu üstlendik. Gücümüz birliğimiz grubu olarak TALPA'yı bugün geldiği noktadan alarak bütün meslektaşlarımızı içine alan, üyesi olmaktan gurur duyduğumuz, burası bizim çatımız diyebileceğimiz bir meslek kuruluşu haline getirmeyi hedefledik. Değerli genel kurulumuz tarafından 'Gücümüz, birliğimiz'e görev verildiği takdirde gerçek iradenin üyelerimize ait olduğu, aidiyet duygusunun en yüksek seviyede yaşandığı, mali ve idari konularda şeffaf, meslektaşlarımızın sorunlarını dinleyen, çözüm bulan fikirleri önemseyen ve her zaman destek olan, üyelerimizle iki yönlü sürekli pozitif iletişimde olan, meslektaşlarımızın sağlık ile ilgili problemlerinde çözümleriyle yanlarında olan, kadın meslektaşlarımızın mesleki tüm beklentilerine çözüm sunan, ►

emekli üyelerimizin danışma kurullarında görev aldığı bilgi ve tecrübeleriyle gücümüze güç kattığı, bilimsel çalışmaları destekleyen, yeni fikirler ve projeler üreten, mesleki olarak bağımızın bulunduğu tüm birimlerle iletişimin çok yüksek olduğu ve fikir danışılabilen bir yönetim anlayışıyla TALPA'nın ve biz pilotların gücüne güç katacağımıza yürekten inanıyoruz.

Dinamik, yenilikçi, atılcı ve olumlu bir yaklaşımla aynı zamanda tecrübe ve bilgi birikimi dönemine de yer vererek başlatacağımız bu dönüşümde hepimiz için sadece en iyiye odaklanacağız. Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün dediği gibi "Bir amaca doğru yürürken kişisel düşünce ve çıkarları bir tarafa bırakarak el ele vermek icap eder, başarının sırrı budur"

Aday olan tüm gruplara seçimde başarılar diliyorum. Sonucun TALPA'mız için hayırlı olmasını temenni ediyor, grubumuz adına yüce genel kurulumuzu sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Teşekkür ediyorum" şeklinde konuştu.

Divan Heyeti Başkanı Kpt. Plt. Doğan Keskinetepe oy pusulalarının sayısı ile bilgi verdi. Keskinetepe "11. Olağan Genel Kurulumuzda toplam 965 geçerli oy kullanılmıştır. Kırmızı liste 228 oy, Mavi liste 226 oy almıştır. Seçimi Beyaz liste ile Kpt. Plt. H. Murat Ersoy 504 oy alarak TALPA'nın 11. Dönem Başkanı olarak seçilmiştir. Olağan Genel

Kurul sonucunun derneğimize ve havacılık camiasına hayırlı olmasını diliyoruz." şeklinde konuşarak TALPA'nın yeni başkanı Kpt. Plt. H. Murat Ersoy'u kürsüye davet etti. TALPA'nın 7'nci Başkanı Kpt. Plt. H. Murat Ersoy, "Öncelikle Divan Başkanımıza ve Divan Üyelerimize çok çok teşekkür ederim. Ayhan kaptanımı bu demokratik ortamı yarattığı ve bu kadar güzel bir seçim ortamını bizlere hazırladığı için ekibine sonsuz teşekkür ediyorum. Bizi destekleyen ve desteklemeyen



tüm meslektaşlarımıza sonsuz teşekkürler. Ayhan kaptanımızın ve ekibinin koymuş olduğu tuğla üstüne biz de tuğlalar koyarak TALPA'mızı en iyi noktaya getirmek için elimizden

gelen çalışmayı göstereceğiz. Bunun için hepinize tekrar teşekkür ediyorum. Ve her zaman bir telefon kadar uzakta olduğumuzu belirtmek istiyorum." şeklinde konuşarak

toplantıyı sonlandırdı.

Kazananın TALPA olduğu Olağan Genel Kurul sonucunun derneğimize ve havacılık camiasına hayırlı olmasını diliyoruz.



YENİ YÖNETİM İŞBAŞI YAPTI

25 Aralık 2018 tarihinde gerçekleştirilen TALPA 11. Olağan Genel Kurulu'nda 3 yıllık süre için seçilen 'Gücümüz Birliğimiz' grubu, Kpt. Plt. Hüseyin Murat Ersoy Başkanlığındaki ilk toplantısını TALPA Genel Merkezi'nde yaptı. Toplantıda görev dağılımı şu

şekilde gerçekleştirildi. Kpt. Plt. Muharrem Gündoğan ve Kpt. Plt. Mehmet Uslay, Başkan Yardımcılıklarına, Kpt. Plt. Remzi Okan Üreksoy Genel Sekreterliğe, Kpt. Plt. Ayşe Ebru Toka Muhasip Üyeliğe, Kpt. Plt. Cenk Seymen, Kpt. Plt. Ümit İskender, Kpt. Plt. Ertuğrul Sevimli, Kpt. Plt. Erdinç

Karakol Yönetim Kurulu Üyeliğine getirildiler.

Denetim kurulunda yapılan seçim sonucunda Kpt. Plt. Bilal Yalın Denetim Kurulu başkanlığına, Kpt. Plt. Sadık Kırman ve Kpt. Plt. Göker Bilir ise Denetim Kurulu üyeliğine getirildi.



TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ (TALPA) YÖNETİM KURULU

Kpt. Plt. Hüseyin Murat ERSOY	- Başkan
Kpt. Plt. Muharrem GÜNDOĞAN	- Başkan Yardımcısı
Kpt. Plt. Mehmet USLAY	- Başkan Yardımcısı
Kpt. Plt. Remzi Okan ÜREKSOY	- Genel Sekreter
Kpt. Plt. Ayşe Ebru TOKA	- Muhasip Üye
Kpt. Plt. Cenk SEYMEN	- Yönetim Kurulu Üyesi
Kpt. Plt. Ümit İSKENDER	- Yönetim Kurulu Üyesi
Kpt. Plt. Ertuğrul SEVİMLİ	- Yönetim Kurulu Üyesi
Kpt. Plt. Erdinç KARAKOL	- Yönetim Kurulu Üyesi

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ (TALPA) DENETİM KURULU

Kpt. Plt. Bilal YALIN	- Denetim Kurulu Başkanı
Kpt. Plt. Sadık KIRMAN	- Denetim Kurulu Üyesi
Kpt. Plt. Göker BİLİR	- Denetim Kurulu Üyesi

MPL 3. VE 4. SAFHA EĞİTİMLERİ

MPL EĞİTİMLERİNİN YAYGIN OLARAK YAPILMAYA BAŞLANDIĞI GÜNÜMÜZ SİVİL HAVACILIĞINDA, MPL EĞİTİMLERİ HAKKINDA BİR FARKINDALIK OLUŞTURABİLMEK AMACIYLA, YTE (CBT) İLE BAŞLAYAN YAZI SERİMİZE BU SAYIMIZDA MPL EĞİTİMLERİNİN 3 VE 4. SAFHA EĞİTİMLERİNİ ELE ALMAYA ÇALIŞACAĞIZ.



Dr. Kpt. Plt. M.Melih BAŞDEMİR
Competency Based Training-CBT

3. Sahfa (Orta Seviye Eğitim) Bilindiği gibi, MPL (Çoklu Pilot Eğitimi-ÇPL), performansı ve belirlenmiş uçuş yetkinliklerini elde etmeye odaklanmış bir eğitim şeklidir, diğer bir ifadeyle saat doldurarak eğitim yapmak yerine belirlenen yetkinliklere ulaşmayı hedefler. ÇPL'nin 3.safha eğitiminde TRI/SFI/

FSI' lar ile verilen simülâtör eğitimlerine ağırlık verilir. Burada önemli olan pilot adaylarına gerekli yetkinlikleri kazandırmada yardımcı olacak en uygun simülâtörü seçmek ve eğitim programını etkin bir şekilde uygulamaktır, bu eğitim sonrasında adayların optimum düzeyde eğitilmeleri ve eğitim ile kazandıkları yetkinlikleri gerçek hayatta,

hat uçuşlarında uygulamalarını sağlamaktır. Burada ATO sahibi olan otoritenin gerçekçi bir eğitim programı hazırlaması ve bunu aynı şekilde simülâtörde uygulayabilmesidir. Bilindiği gibi, simülâtör uçuşlarında her ne kadar gerçekçi bir ortam yaratılmaya çalışılsa da, zaman, senaryo, ya da teknik sebeplerden dolayı bu durum her zaman mümkün

olmamaktadır. Gerçekçi bir simülâtör eğitiminden uzak kalmak ÇPL eğitiminin etkin bir şekilde yapılamamasına sebep olacaktır. Burada öğretmene çok büyük bir sorumluluk düşmektedir, MPL (ÇPL) öğretmeni sıkılmadan, sabırla gerçeğe yakın bir ortam oluşturmalı, gerektiğinde kabin amiri, ATC, yer görevlisi olacak şekilde hareket etmeli, normal





bir hat operasyonu ortamını sağlamalıdır.

ÇPL 3. Safha eğitimlerinde her ne kadar uçulacak uçağın simülöründe eğitim yapılması ideal olsa da bu aslında bir zorunluluk değildir. Ancak aynı tipte yapılacak simülör eğitimi, gerçek hayattaki operasyona geçişi sağlayacak ve daha etkin bir eğitim yapılmasına imkan verecektir.

4.Safha (İleri Seviye MPL Eğitimi)

Bu safhada pilot adaylarının uçak eğitimleri tamamlanır. Bu safhada tip eğitimi de yapılabilir, ancak bu durum eğitim veren ATO'ları, öğrencilerin sadece tip eğitimi kontrol uçuşunda başarılı olmalarına yönlendireceği ve asıl kazanılması gereken yetkinliklerin arka plana atılacağından dolayı pek

istenilen bir durum değildir. Asıl yetkinlikleri kazanmış olan bir MPL pilotu CPL pilotu gibi tip eğitimini daha sonra da tamamlayabilir.

3. Safhanın devamı niteliğinde olan 4. Safha eğitiminde de simülör eğitimi de devam etmektedir, burada FFS simülörlerinin seçilmesi eğitimin daha kaliteli olmasını sağlayacaktır. ➤

ATO SAHİBİ OLAN OTORİTE, GERÇEKÇİ BİR EĞİTİM PROGRAMI HAZIRLAMALI VE BUNU AYNI ŞEKİLDE SİMÜLATÖRDE UYGULAYABİLMELİDİR.

Öte yandan MPL eğitimleri tip eğitimlerini kapsamasa da daha önce belirtildiği gibi, 3 ve 4. Safhalarda tip eğitimi verilmesi yönünde herhangi bir kısıt yoktur, ancak bu durumda eğitimi verecek ATO'nun daha dikkatli bir şekilde eğitim programı hazırlaması ve ana yetkinliklerin kazandırılmasında zafiyet yaratacak uygulamalardan uzak durmalıdır.

Bazı MPL eğitimlerinde düşük seviyede motion kabiliyetine sahip olmayan simülatörler ile eğitim verilmektedir. Burada, gerekli yetkinliklerin kazandırılması şartıyla herhangi bir sorun yoktur, simülatörde yapılamayan eğitim uçaқта tamamlanmalıdır.

Base Eğitimi

Her ne kadar belirli sayıda ya da saatte niceliksel verilerle eğitim yapmak YTE (CBT) eğitiminin ruhuna aykırı olsa da havacılık endüstrisinin taleplerini karşılamak için ÇPL eğitimine bazı rakamsal kısıtlar konulmaktadır. Bu kapsamda, Base Eğitimi sırasında 12 iniş ve 12 kalkış yapma kısıtı bulunmaktadır. Bu kısıt, Milli Sivil Havacılık Otoritesinin inisiyatifinde minimum 6 iniş ve 6 kalkış olacak şekilde azaltılabilir. Bu eğitim touch and go şeklinde ya da her bir iniş full stop olacak şekilde yapılabilir, ancak öğrencinin eğitimin sonunda uçağı emniyetle indirerek taksi süratine kadar uçağı hakim olabilmesi beklenmektedir. Aslında burada kazanılması beklenen



yetkinlik öğrencinin emniyetle inerek, mümkünse uçağı durdurabilmesidir. Burada önerilen iniş kalkış sayısını belirlemek tamamen Milli Sivil Havacılık Otoritesine bağlıdır, dünyada genel olarak uygulanan 12 iniş kalkış kısıtı ancak otorite tarafından azaltılıp arttırılabilir.

MPL Hakkında Genel Bir Değerlendirme

MPL Eğitimi havacılık endüstrisinin artan pilot ihtiyacına yetkinlik bazlı bir eğitim imkanı sağlayarak daha etkin ve geleneksel eğitim anlayışının aksine işi yapabilen pilotlar yetiştirilmesini hedeflemektedir. Ancak bu yeni eğitim anlayışı hem Ulusal Sivil Havacılık otoriteleri, hem de hava yolu şirketleri tarafından yanlış anlaşılabilir. Ancak



MPL eğitimindeki amaç, ICAO tarafından belirlenmiş olan ana yetkinliklere sahip olan pilotlar yetiştirmek iken, şirketler bunu pilot temin etmede kısa yol, Sivil Havacılık ise MPL'I uzak durulması gereken tehlikeli bir yöntem olarak görebilmektedir. Ancak

ICAO'nun da tanımladığı gibi, CBT-YTE temelli eğitimle verilen MPL-ÇPL eğitimi; performans odaklı, standartların vurgulandığı ve profesyonel olarak değerlendirildiği bir eğitim ve değerlendirme ile yapılan ve, eğitimi sürekli olarak bu standartlarda tutan



bir lisanslandırma çeşididir. Bu eğitimin asıl amacı, bir pilotun sahip olması gereken, bilgi, yetenek ve profesyonel havacı davranışının kazandırılması ve üstün mesleki bağlılık ve profesyonellik ile her durumda uçuş emniyetinden taviz vermeyen ve çok yüksek

derecede disiplin gerektiren pilotluk mesleğinin icra edilmesidir.

MPL Eğitimiindeki kritik konu, arzu edilen mesleki davranışların devamlı olarak geliştirilmesi, monitoring ve uçuş yönetimi becerilerinin en üst seviyede tutulması ve

CRM ile TEM prensiplerinin benimsetilmesidir. Bu süreç ise sürekli olarak performans değerlendirilmesi ve yeterli düzeyde yetkinliklerin elde edilmemesi durumunda eğitime katılanların başarısız olarak eğitimi ayrılmasına karar verilmesi ile yürütülmelidir. Burada hazırlanacak eğitim programlarının (syllabus) sürekli değerlendirmeyi amaç edinen, eğitimin her safhasında bilgi aktarımını sağlayan, LIFUS uçuşlarını bir Eğitim uçuşu olarak gören, ve yaptı/yapmadı anlayışı ile değerlendiren, belirlenmiş yetkinlikleri elde etmede optimum düzeyde bilimsel analizlerle belirleyen minimum ve maksimum uçuş kısıtlarını belirleyen bir anlayış içinde hazırlanması gerekmektedir.

SONUÇ

MPL eğitimleri sektörün ve şirketlerin pilot ihtiyaçlarına etkin bir şekilde çözüm bulmak üzere CBT, CRM ve TEM ağırlıklı olarak belirlenmiş bir eğitim olarak karşımıza çıkmaktadır. Yeni ve modern bir eğitim anlayışı olan MPL' de ana konu, belirlenmiş olan yetkinliklerin elde edilmesi, saat/sorti hesabının ortadan kısmen kaldırılarak, yetkinlik temelli bir eğitim prensibinin benimsenmesidir. İdeal olarak görünen bu eğitim şeklinde, kalifiye pilotlar yetiştirmek yerine, doldur/boşalt tarzında eğitim yapılması, gerekli denetimlerin yerine getirilmemesi, yetkin olmayan pilotların uçuş operasyonlarında kullanılması, eğitim sürelerinin gereksiz yere kısaltılarak, maliyet etkin olmak uğruna eğitim kalitesinden ödün verilmesi ciddi tehditler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu tehditlerin giderilmesi ancak Sivil Havacılık Genel Müd.lüğü ile şirketler arasındaki yoğun işbirliği ile giderilebilir.

KÜLTÜREL FAKTÖRLERİN UÇUŞ FAALİYETLERİNE ETKİSİ



Kpt. Pilot Celal BEK



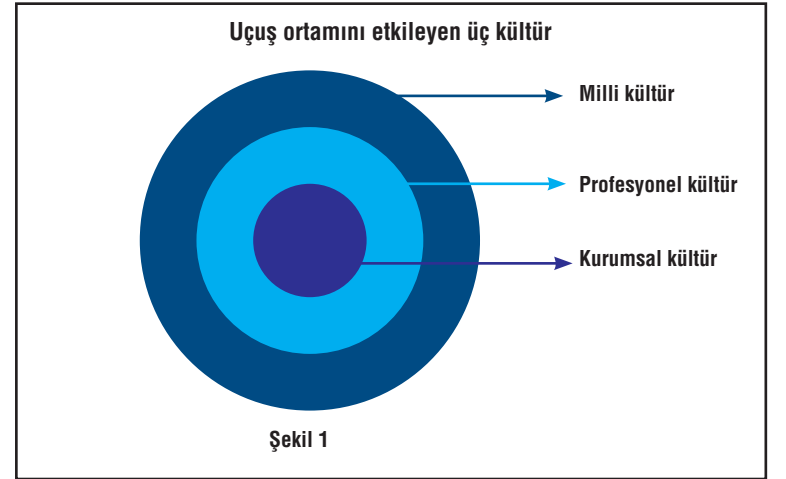
Orville ve Wright kardeşler tarafından 1903 yılında ilk motorlu uçuşun icra edilmesinden günümüze kadar geçen yaklaşık 115 yıllık sürede uçuşla ilgili yaşanan olumsuzlukların büyük çoğunluğunda insan faktörü asli unsur olarak öne çıkmıştır. Gerek kazalar gerekse diğer sorunların kapsamlı incelemesi yapıldığında çoğunlukla sebep olarak insan faktörü tespit edilmekte ve uçuş ekiplerinden kaynaklanan sorunlar kayıtlara insan faktörü olarak kaydedilmektedir. Ancak, sebebin sadece insan faktörü olarak tespit edilmesi sorunun çözülmesi için yeterli değildir. Sorunun gerçek çözümü için uçuş ekiplerini bu olumsuzluklara ve davranış şekillerine iten faktörlerin de anlaşılmasına ihtiyaç vardır. Bu faktörlerin başında ise kültür gelmektedir. Çünkü her insan kültürünün bir ürünüdür ve içerisinde yetiştiği kültüre göre şekillenir ve davranır. Davranışlarının ve kararlarının temelinde kültürünün gizli değerlerini ve yargılarını taşır.

Tüm insanlar gibi pilotlar ve uçuş ekipleri de birer birey ve insan olarak yetişmiş oldukları kendi kültürleri çerçevesinde şekillenirler ve bu çerçevede uçuş faaliyetlerini gerçekleştirirler. Bu nedenle, kültürel faktörlerin uçuşun asli elemanları olan pilotlar ve kabin ekipleri üzerindeki etkilerinin bilinmesi ve kültürel farkındalığın geliştirilmesi insan faktörü olarak tanımlanan bulguların kök sebeplerinin ortaya çıkartılmasına ve bu sayede uçuş faaliyetlerinin daha emniyetli ve etkin yapılmasına katkı sağlayacaktır.

Uçuş ortamı, **Milli Kültür**, **Profesyonel Kültür** ve **Kurumsal Kültür** olmak üzere üç kültürden etkilenir.¹ Kurumsal kültür uçuş ekibinin içerisinde görev yaptığı şirketin, kurumun veya diğer organizasyonel yapıların belirlediği kurallar ve normlar doğrultusunda gelişen kültürdür. Örneğin şirket tarafından belirlenmiş operasyonel kurallar, emniyet yaklaşımları, usul ve yöntemler kurumsal kültürün bir parçasını oluştururlar. Profesyonel kültür

kurumlara bağlı olmaksızın uçuculuk mesleğine ait özel davranışların ve kuralların oluşturduğu kültürdür. Örneğin, sağlık standartları, emniyetin öncelikli olması, ATC konuşma usulleri, profesyonel nezaket gibi

altında görev yapar. Ancak, milli kültür hem profesyonel hem de kurumsal kültürü etkileyen uçuş ortamındaki temel kültürdür. Profesyonel ve kurumsal kültür şekil 1’de görüldüğü üzere milli kültür etkisinde şekillenir



kurumlara bağlı olmayan genel uçuş normları ve davranışlar profesyonel kültürü oluşturur. Milli kültür ise müşterek milli değerleri ve davranışları temsil eder. Uçuş ortamında görev yapan tüm personel görev süresince bu üç kültürün etkisi

ve varlık gösterir. Bu nedenle, kültürün uçuş faaliyetleri üzerine etkisi incelenirken önceliğin milli kültüre verilmesi ve öncelikle milli kültürün etkilerinin araştırılması doğru ve gerçekçi bir yaklaşım olacaktır. Bu yaklaşım nedeniyle kültür kavramından öncelikle

¹ Helmreich, Robert L: Building Safety on the Three Cultures of Aviation. <https://pdf4pro.com/view/buildingsafety-on-the-three-cultures-of-aviation-a5852.html>. 25 Nov 2018.

milli kültürün anlaşılması gerekir.

Milli kültür bir toplumun tarihsel süreç içinde ürettiği ve kuşaktan kuşağa aktardığı her türlü maddi ve manevi özelliklerin bütünüdür. Kültür, bir toplumun yaşayış ve düşünüş tarzıdır. Onu diğer toplumlardan ayırır ve farklı kılar. Toplamların, gelenekleri, görenekleri, dil, din, inanç ve ritüelleri, yeme alışkanlıkları, davranış kuralları, sanatı, müziği gibi toplum düşüncesinin esasını oluşturan her unsur kültürün bir parçasıdır. Kültür gerçek anlamda bir toplumun kimliğidir ve toplumdaki insanlar kimliklerindeki bu esaslar doğrultusunda kendilerini tanımlarlar. Toplumdaki insanların davranışları ve düşünceleri bu esaslar çerçevesinde şekillenir ve ortaya çıkar. Bu haliyle kültür insan davranışlarında **Akılın Software'i** (Yazılımı) görevi görür. Nasıl ki bir bilgisayar yazılımındaki esaslara ve kodlara göre çalışırsa insan da (İlk çağlarından itibaren toplumsal anlamda benliğine yerleştirilen davranış kodlarını içeren) aklın yazılımı durumundaki kültürel kodlarına göre davranışlar sergiler.

Pilotlar ve uçuş ekipleri için de durum benzer özellikler taşır. İdeal havacılık ve uçuş ortamı uçuş ekibinin belirlenmiş usulleri belirlenmiş zamanlarda ve mükemmel bir uyumla yerine getirdiği ve dışarıdan hiçbir etkinin olmadığı profesyonel bir ortamı öngörür. Ancak, uçuşun gerçek ortamı hem kokpitte hem de kabinde gelişen hızlı dinamiklerle karşılaşıldığında ideal ortamdan uzaklaşmaya ve karmaşık hale gelmeye başlar. Karmaşayı çözme ve ortamı ideal ortama yakın tutma sorumluluğu ise kokpitteki pilotlarda ve uçuş ekibindedir. Karmaşa öncelikle profesyonel yöntemlerle çözülmeye çalışılır. Ancak, bu her zaman kolay bir iş değildir. Uçuşun zorlu dinamikleri ve zamanın kısalığı uçuş ekibini ideal şartlardan uzaklaşmak durumunda bırakabilir.

Böyle bir durumda ekip karmaşayı çözmek önce kurumsal ve profesyonel kültür çerçevesinde sorunları çözmeye çalışır. Bu yeterli olmazsa güdü halini almış doğal kültürel davranışlara ve aklın yazılımındaki kodlara yönelir ve kültür devreye girer. Davranışlar ve algılamalar kültürel faktörler çerçevesinde gelişmeye başlar.

Kültürel faktörler kokpitteki pilotların birbirleriyle olan etkileşiminde, kabin-kokpit etkileşiminde, kabin-yolcu etkileşiminde ve uçuş ekibinin tamamı ile uçak dışında uçuş ortamına dahil olan farklı kültürlerdeki diğer unsurlarla (ATC kontrolörleri, operasyon personeli, havadaki ve yerdeki diğer uçaklar, yolcular, kargo ve yakıt personeli, operasyon kontrol merkezleri ...vb.) olan etkileşimlerin tümünde etkisini gösterir.

Uçuş ortamı doğası gereği her zaman çok kültürlü bir ortamdır. Her uçuş ekibi henüz uçağa dahi adım atmadan yoklamasını yaptırdığı ilk andan itibaren çok kültürlü ortamın merkezine adım atar. Aynı kokpitte görev alan iki pilotun farklı kültürlerden gelmesi, kabin ekibinde farklı kültürlerden personel olması, yakıt görevlilerinin ve uçağa malzeme taşıyan personelin farklı kültürden olması, temizlik ekibinin başka kültürden olması, uçuş boyunca inilecek meydana gidene kadar onlarca farklı kültürdeki ATC personeli olan etkileşim ve farklı kültürlerdeki yüzlerce yolcu ile olan etkileşim uçuş ortamını çok kültürlü devasa bir sahne haline getirir. Uçak bir noktadan başka bir noktaya gidene kadar uçuş ekibi onlarca farklı kültürden oluşan bu devasa sahnenin asli oyuncularını görev yapar. Bu sahnede görev alan yüzlerce aktör ise

tüm olayları öncelikle kendi kültürlerine göre algılar ve değerlendirir.

Dönüş bacağına ise aynı sahnede farklı kültürdeki yüzlerce başka oyuncu görev alır ve bu süreç her uçuş bacağına tekrarlanır. Bu karmaşık sahnenin merkezinde yer alan kokpit ve kabin ekibinin hedefi ise diğer oyuncuları da memnun edecek şekilde her oyunun emniyetle ve etkinlikte bitirilmesidir.

Böylesine çok kültürlü bir ortamda görev yapan uçuş ekibinin başarılı olabilmesi için çok kültürlü ortama dair kültürel farkındalığının ve eğitimin yeterli olması gerekir. Çünkü, uçuş boyunca gerek kokpit de gerekse kabinde etkileşimde bulunulan dünyanın diğer taraflarındaki destek personeli tamamen çok kültürlüdür (Oslo'daki teknisyenden Cidde'deki operasyoncuya, Paris'teki pushback görevlisinden Kahire'deki temizlik görevlisine, Moskova'daki yakıt personelinen Tunus'taki kule görevlisine ...vb. kadar tüm personel farklı kültürlerin unsurlarıdır). Bunlara bir de dünyanın her tarafından gelen ve seyahat eden yolcularla olan etkileşim de eklendiğinde uçuş ortamının çok kültürlü yapısı daha da zorlaşır.

Kültürel farkındalık ve çok kültürlü operasyon eğitimi bu zor ortamda kokpit ve kabin personeline hitap etmenin yanında diğer havacılık alt sistemlerinin de uyumlu çalışmasına katkı sağlayan ve sistemin tümünde katalizör görevi gören bir kuvvet çarpanıdır. Kültürel farkındalık yerdeki ve havadaki tüm faaliyetleri birbirine bağlayarak işleri kolaylaştırır ve etkinliği artırır.

Kültürel farkındalık, önceleri çok uluslu havayolu şirketlerinde kokpitte yabancı pilotların (Expatriate Pilots) yer alması nedeniyle sadece yabancı pilotlar için ve CRM (Crew Resources Management)'in bir parçası olarak kokpit ekibi için gerekli olan bir ihtiyaç şeklinde algılanmaktaydı. Bu nedenle kültürel farkındalık eğitimi öncelikle kokpit personeli ve pilotlar için düşünüldü. Kültürel farkındalık eğitimi CRM kavramını desteklemekle birlikte uçuş faaliyetlerine farklı bir pencereden bakar ve CRM konusundan daha geniş boyutludur. Bu açıdan değerlendirildiğinde ve uçuşun çok kültürlü bütünsel ortamı geniş bir perspektifle ele alındığında günümüzde kültürel farkındalık pilotların yanında kabin ekipleri ve yer personeli için de önemli bir ihtiyaç haline gelmiştir.

Uçuş emniyeti ve etkinliği için kokpitte veya kabinde ister yabancı personel olsun ister olmasın, kültürel farkındalık eğitimi tüm uçuş ve yer ekibi için bir gerekliliktir. Çünkü kültürel farkındalığın amacı sadece yabancı personele içerisine yeni katıldıkları kültüre ait bilgi verilmesi değil aynı zamanda aralarında hiç yabancı olmasa dahi aynı kültürden gelen insanlara doğdukları kültürün özelliklerini ve diğer kültürlerle olan farklılıklarını anlatacak şekilde zihinlerde bir pencere açması ve diğer kültürlerle uyumlu çalışma yöntemlerini geliştirilmesidir. Doğası gereği çok kültürlü olan uçuş ortamının kültürel dinamiklerinin öğrenilmesi personelde kendi kültürüne dair farkındalığı geliştirecek, bu farkındalık ve dinamiklere göre hareket edilmesi halinde ise istemin tamamına ve tüm personele katkı sağlayarak uçuş emniyet ve etkinliği artıracaktır.

KÜLTÜREL BOYUTLAR

Dünyada uzun yıllardan beri kültürel farkındalık ve farklı



kültürlerle ilgili birçok araştırma yapılmaktadır. Bu konuda önde gelen araştırmacılardan birisi ise Hollandalı araştırmacı Geert Hofstede'dir. Hofstede Kültürel Boyutlar teorisi adını verdiği çalışmasında ülke kültürlerini 6 boyuta göre sınıflandırmış ve bu boyutların her birinde ülke kültürlerine 0-100 arası puan vererek ülke kültürlerinin birbirlerine göre durumlarını ortaya çıkarmaya çalışmıştır.²

Hofstede'nin Kültür boyutları teorisine göre ülkeler şekil-2'de gösterilen kültür boyutlarında incelemeye alınmıştır.

HOFSTEDE KÜLTÜR BOYUTLARI (100 puan üzerinden)			
Eşitliğe önem veren	-	Güç mesafesi	+ Hiyerarşiyi benimseyen
Kolektifliği benimseyen	-	Bireysellik	+ Bireyselliğe önem veren
Yetiştirme daha önemli	-	Erillik	+ Güç daha önemli
Belirsizlikten rahatsız olmaz	-	Belirsizlikten kaçınma	+ Belirsizlik gerginlik oluşturur
Öncelik kısa vadeli hedeflerde	-	Uzun dönemli oryantasyon	+ Öncelik uzun vadeli hedeflerde
Mutluluk kötü olabilir	-	Hoşgörü	+ Mutlu olmak iyidir

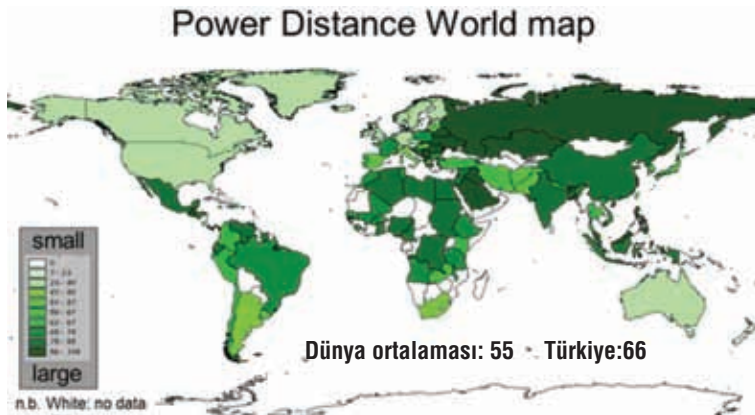
0 Şekil 2 100

Bu değerlendirmeler esnasında ortaya çıkan puanlamada amaç puanlara göre kültürlerin daha iyi veya daha kötü olduğunu ifade etmek değil, kültürler arasındaki farkların ortaya koymaktır. Bu nedenle düşük veya yüksek puan iyi veya kötü değil sadece o ülke kültürünün diğer kültürlerine göre bulunduğu pozisyonu ifade eder.

Bu boyutlar:

1. Power Distance Index (PDI) – Güç Mesafesi Endeksi:

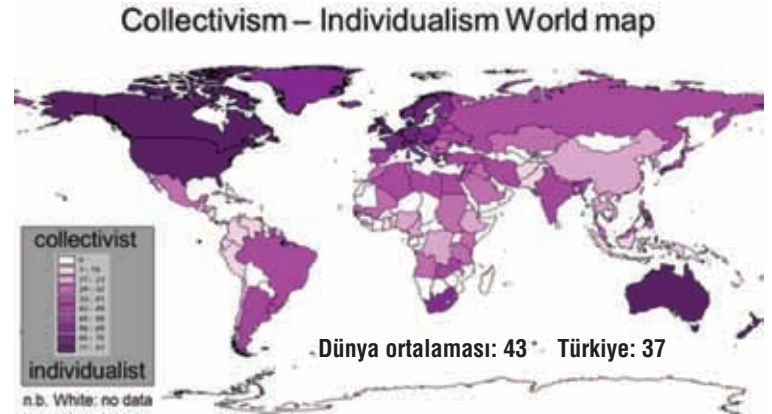
Toplumdaki üyelerin güç dağılımı ile ilgili düşüncelerini açıklar. Güç mesafesinin yüksek olduğu toplumlarda ast ve üst arasındaki fark fazladır. Keskin hiyerarşik yapılar mevcuttur, yöneticiler otokratiktir. Otorite astlar tarafından kabullenilir ve sorgulanmaz. Hiyerarşiye uyulur. Güç mesafesinin düşük olduğu toplumlarda ise hiyerarşik yapılar azdır. İlişkiler daha demokratik ve eşitlikçidir. Ast-üst ilişkileri rahattır. Üstlerin kararları daha rahat sorgulanabilir ve eleştirilebilir. Dünya üzerindeki ülkelerin güç mesafe indeksindeki yerlerini ve Türkiye ortalamasını gösteren harita şekil 3'de olduğu gibidir.



Şekil 3

2. Individualism (IDV) – Bireysellik: Toplumdaki bireylerin kendilerini topluma karşı nasıl ilişkilendiklerini açıklar. Bireyselliğin yüksek olduğu toplumlarda, bireysel menfaat ve hedefler toplumsal menfaat ve hedeflerden önde gelir. Kişiler kendilerini diğer bireylerden bağımsız olarak tanımlarlar. Aidiyet kavramı düşüktür. Bireyler daha çok kendi hedefleri ve istekleri doğrultusunda hareket ederler.³

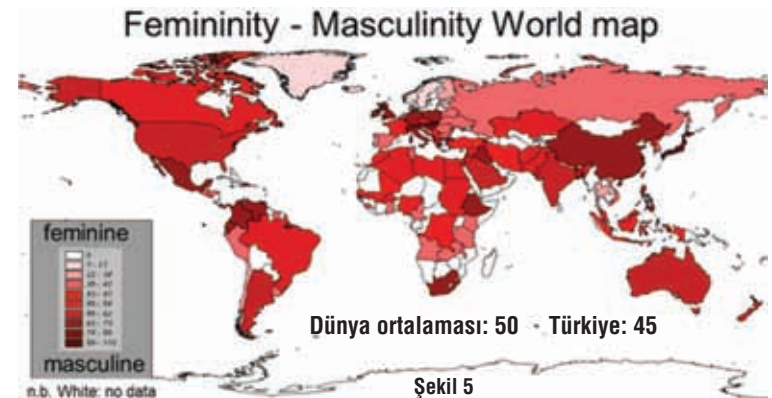
Bireyselliğin karşıtı olan kolektif toplumlarda ise topluluğun çıkarları bireysel çıkarılardan daha önemlidir. Gruptan ayrılmamak adına topluluk çıkarları kendi çıkarlarından önde tutulur. Dünya üzerindeki ülkelerin bireysellik indeksindeki yerlerini ve Türkiye ortalamasını gösteren harita şekil 4'de olduğu gibidir.



Şekil 4

3. Masculinity (MAS) – Erillik: Cinsiyetler arasındaki rollerin duygusal olarak nasıl dağıldığını açıklayan endekstir.

Eril toplumlarda değerler daha çok rekabet, güç ve hırs gibi somut nesnelere üzerine kuruludur. Buna karşın erilliğin tersi olan dişil (feminine) toplumlarda değerler daha çok ilişkiler, hayat kalitesi ve duygular üzerine kuruludur. Eşitlik ve dayanışma ön plandadır. Dişil toplumlarda kadın veya erkek cinsiyetinin bir önemi yoktur ve bireylere eşit olarak davranılır. Eril toplumlarda ise kadın ve erkeğin rolleri keskindir ve birbirinden ayrılmıştır. Dünya üzerindeki ülkelerin erillik indeksindeki yerlerini ve Türkiye ortalamasını gösteren harita şekil 5'de olduğu gibidir.

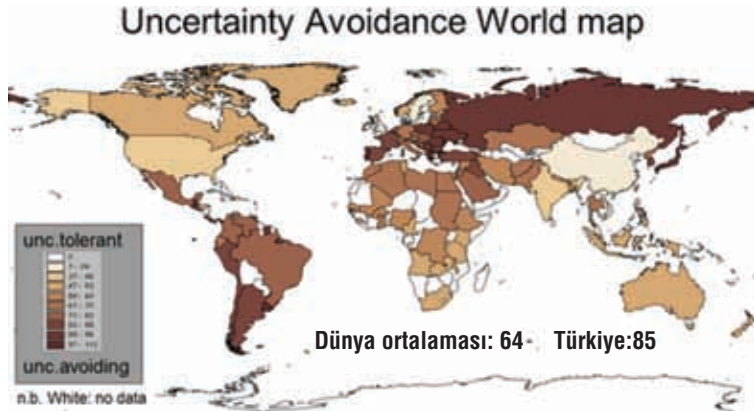


Şekil 5

4. Uncertainty Avoidance Index (UAI) – Belirsizlikten Kaçınma Endeksi: Bir toplumun belirsizliğe karşı davranışlarını gösteren endekstir.

Belirsizlikten kaçınmanın yüksek olduğu toplumlarda herhangi bir belirsizliğe karşı kaygı ve rahatsızlık yüksektir ve bu rahatsızlığı ortadan kaldırmak için her durumu belirli hale getiren detaylı kurallar konulması veya çözümler üretilmesi beklenir. Her durum için net ve açık kurallar istenir.

Bununla birlikte belirsizlikten kaçınma endeksinin düşük olduğu toplumlarda belirsizlik daha az rahatsızlık yaratır. Bu toplumlarda kuralların esnek olması bireylerde sorun oluşturmaz. Hatta belirsizlik bazı hususlarda fırsat olarak bile görülebilir. Bu kültürler değişime daha açıktır. Yeni kültür ve fikirleri kabul etme seviyeleri daha yüksektir. Dünya üzerindeki ülkelerin belirsizlikten kaçınma endeksindeki yerlerini ve Türkiye ortalamasını gösteren harita şekil 6'de olduğu gibidir.



Şekil 6

5. Long Term Orientation (LTO)- Uzun Dönemli Oryantasyon: Toplamların zaman ufuklarını sorgulayan boyuttur ve toplumların uzun veya kısa vadeli beklenti veya planlarına göre davranışlarını ölçer.

Uzun dönem odaklı toplumlardaki bireyler daha çok gelecekle ilgili planlar yapmakta ve amı yaşamayı gelecekteki daha iyi zamanlar için erteleyebilmektedir. Örneğin para biriktirmek, kalıcı olmak veya çıkarları uğruna uyum sağlamak bunların arasında sayılabilir.

Uzun dönemli oryantasyonun tam ters ucunda yer alan kısa dönem odaklı toplumlarda ise bireyler gelecekte çok geçmiş ve şimdiye odaklıdır. Örneğin gelecek yerine şu andaki ihtiyaçların tatmin edilmesi veya anın yaşanması gibi parametreler bu toplumlarda önem taşır. Dünya üzerindeki ülkelerin uzun dönemli oryantasyon endeksindeki yerlerini ve Türkiye ortalamasını gösteren harita şekil 7'de olduğu gibidir.



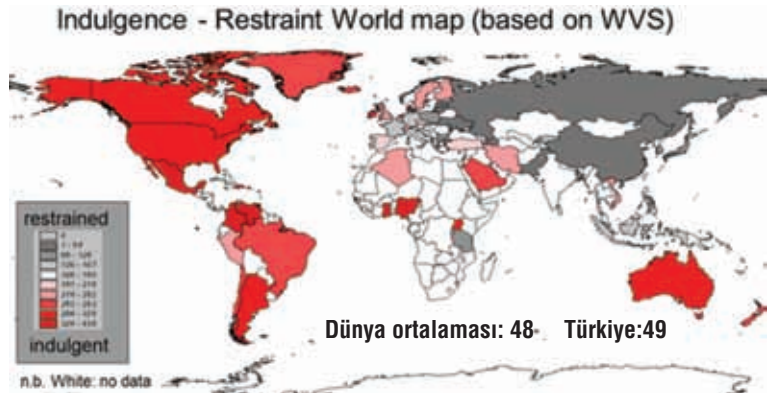
Şekil 7

6. Indulgence (IND) – Hoşgörü (Heves): Bir toplumdaki bireylerin arzu ve heveslerini ne kadar kontrol altında tutabildiklerini ölçen boyuttur.

Hevesli (Arzuları için hoşgörülü) topluluklar göreceli olarak isteklerini ve heveslerini yerine getirmekte kendilerini özgür bırakmışlardır. Hayattan zevk almak veya eğlenmek gibi faaliyetleri birer doğal insan davranışı olarak ele alırlar.

Bu hevesin karşısında yer alan ve kısıtlılığın (Restraint) hâkim olduğu toplumlarda ise insani zevkler ve hevesler katı kurallar tarafından kontrol edilir.

Hevesli toplumlarda mutlu olmak iyi ve hak edilen bir olgu olarak algılanır ve mutluluktan keyif alınır. Kısıtlı toplumlarda ise mutlu olmak ulaşılması zor ve çok keskin parametrelere bağlıdır. Mutlu hissedildiğinde ise birtakım kuralların çiğnendiği veya arkasından mutlaka kötü bir şey yaşanacağı hissi algılanır ve mutluluğun ve keyfin kötü sonuçlar doğurabileceğine inanılır. Bu yaklaşımdan dolayı bu boyuta mutluluk araştırması boyutu da denir. Dünya üzerindeki ülkelerin uzun dönemli oryantasyon endeksindeki yerlerini ve Türkiye ortalamasını gösteren harita şekil 8'de olduğu gibidir.



Şekil 8

UÇUŞ FAALİYETLERİNDE KÜLTÜREL BOYUTLAR

Hofstede'nin tespit ettiği kültürel boyutlara dair farklılıklar uçuş ve yer ekibinde ve uçuşun tüm safhalarında etkisini gösterir. Örneğin kokpit içerisinde güç mesafesi (PDI-Power Distance Index) yüksek olan bir ülkeden gelen pilot ile güç mesafesi düşük olan ülkeden başka bir pilot görev yaptığında güç mesafesi düşük olan pilotun rahat davranışları ve ikazları güç mesafesi yüksek olan diğer pilotu rahatsız edebilir. PDI'ı düşük olan ülkeden gelen iyi niyetle diğer pilota yardımcı olduğunu düşünürken, PDI'ı yüksek olan ülkeden gelen pilot otoritesinin sorgulandığını veya kendisine yeteri kadar saygı gösterilmediğini değerlendirebilir.

Diğer taraftan PDI'ı düşük ülkeden gelen bir pilot aynı ülkeden olsa dahi otorite algısından ve otoriteye saygısından dolayı tehlikeli bir durumda dahi yandaki diğer pilotu ikaz etmekten çekinebilir ve onun yaptığı her şeyi kayıtsız şartsız kabul edebilir. Kültürel kaynaklı böylesi durumlar uçuş emniyeti için büyük potansiyel oluştururlar ve kazalara yol açabilir.

25 Ocak 1990 tarihinde Kolombiya Avianca Havayolları'na ait bir Boeing 707-300'ün New York John F. Kennedy havalimanında yaşadığı kazanın önemli sebeplerden birisi de tam olarak bu kültürel faktördü.⁴

25 OCAK 1990 AVIANCA HAVAYOLLARI KAZASI

Bogota-New York seferini gerçekleştiren uçak kötü hava şartları nedeniyle birkaç kez havada beklemek zorunda kalmıştı. Ancak o gece New Yorklu hava trafik kontrolörleri için de işler son derece karmaşık bir haldeydi.

Kötü hava koşulları tüm trafiği olumsuz etkiliyordu. Havalimanı'na inmek için sıra bekleyen pek çok uçak New York semalarında havada tur atmaktaydı. Avianca 'ya ait uçak da bunlardan biriydi.

Kaptan pilotun İngilizcesi iyi değildi ve bu yüzden tüm iletişim yardımcı pilotun sorumluluğundaydı. İniş sırası 707'ye geldiğinde düşük görüş mesafesi ve hava koşulları inişe müsaade etmedi ve uçak pas geçmek zorunda kaldı. Yardımcı pilot pilot kule ile temasa geçerek "priority" talep etti.

Buna karşılık kontrolör sert bir şekilde beklemelerini ikaz etti. İkinci yaklaşımda alçak kalan uçak kalan uçak ikinci pas geçişi takiben yakıtsız kaldı ve dört motoru da durdu. Engebeli bir araziye düşen uçakta 149'u yolcu, 9'u mürettebat olmak üzere 158 kişiden 73'ü hayatını kaybetti.

Kazanın araştırmasında sebep olarak bazı faktörler ifade edilmesine rağmen asli faktör olarak insan faktörü ön plandaydı.

İnsan faktörünün temelinde ise kültürel faktörler yatmaktaydı.

Hofstede'nin kültürel boyutları açısından incelendiğinde pilotların geldiği Kolombiya kültürünün ve kontrolörlerin geldiği ABD kültürünün değerleri şekil 9'daki gibidir.

Kültürel boyut	Kolombiya	ABD
Güç mesafesi	67	40
Belirsizlikten kaçınma	80	46
Bireysellik	13	91
Erillik	64	53

Şekil 9

Görüldüğü gibi Kolombiya kültüründe güç mesafesi yüksek, belirsizlikten kaçınma keskin bir şekilde yüksek, bireysellik oldukça düşüktür. ABD kültüründe ise bunun tam tersi bir durum mevcuttur. Güç mesafesi düşük, belirsizlikten kaçınma bireysellik normal, bireysellik oldukça yüksektir.

Böylesi bir ortamda ortalama Kolombiyalıdan güç mesafesi nedeniyle otoriteye kayıtsız şartsız itaat, kuralların net olmadığı karmaşık ortamlarda rahatsızlık ve mümkün olduğu kadar gruba uyma yaklaşımı beklenir. Kazanın yaşandığı ortamdaki pilotlar da aslında tam bu beklentilere uygun davranışlar sergilemişlerdir.

Kaza sonrası kayıtlarında tespit edilen konuşmalar da bunu teyit eder niteliktedir:

(Yakıtlarının azaldığını ve öncelik istediklerini yardımcı pilot tarafından ATC kontrolüne bildirilmesinden ve ATC kontrolörünün sert bir şekilde beklemelerini söylemesinden sonra Kaptan ne söylediğini ikinci pilota sorduğunda)

İkinci pilot ATC kontrolörünü karşı çıkamaz bir otorite olarak kabul etmekte ve ATC kontrolörünün ses tonundan otoriteyi sorguladığı için rahatsız duymakta ve kaptana verdiği cevapta bunu yansıtmaktadır (Adam Kızgın!).

Kaptan pilotta aynı hisleri hissettiği için ATC kontrolörünü yeniden kızdırmamak düşüncesiyle harekete geçemiyorlar ve emergenci deklare edemiyorlar. Uçak felaketin eşiğinde. Ancak, pilotlar kültürlerinin dayatmış olduğu astların üstlerinin emirlerine uymalarını gerektiren dinamikten kaçamıyorlar. Pilotlar içerisinde buldukları zor durumu karşı tarafa anlatmaya çalışırken bunda başarısız olduğunu düşünmüşlerdi ve çıkardıkları tek sonuç ATC kontrolündeki üstlerini şöyle ya da böyle kızdırmış olduklarıydı.

Güç mesafesinin düşük olduğu ABD'li ATC kontrolörünün algılaması ise yine kendi kültürü çerçevesindeydi. Ona göre durum ne olursa olsun karşı taraf her zaman otorite olan kendisini sorgulayabilirdi. Onun beklentisi söylediklerinin aksine bir durum ortaya çıktığında veya bir acil durumda (Emercensi) pilotlar her şeye rağmen öne çıkar ve kendi söylemek istediklerini söyleyebilirlerdi. Pilotlardan böyle çıkış gelmemişti. O halde her şey normaldi.

Güç mesafesinin yüksek olduğu toplumlarda astın üstle olan ilişkilerinde göze batan bir konu da iletişimde "Yumuşatılmış Anlatım (Mitigated Speech)" dir. Yumuşatılmış anlatım, söylenmekte olan şeyin anlamını önemsiz gibi göstermeye veya konuları ima etmeye çalışır. İnsanlar, kibarlık göstermeye çalıştığında, utandığında ya da otoriteye meydan okuduğunda bunu yaparlar. Örneğin patrone bir şey istendiğinde "Bu bana Pazartesi gelecek" yerine "konuyu yumuşatarak "Zahmet olmazsa, hafta sonu bir bakabilirsiniz, Pazartesi'ye yetiştirmeye çalışacağım" gibi ifadeler kullanılır.

Böyle bir durumda konuyu yumuşatmak uygun olabilir. Ancak, başka durumlarda-uçuş faaliyetlerine-bu bir sorundur.

25 OCAK 1990 AVIANCA HAVAYOLLARI KAZASI

Kaptan: Ne dedi?

İkinci Pilot : Adam Kızgın!

Örneğin ilerideki bir oraj oluşumundan kaçınmak için pilotu rotasını değiştirmeye ikna etmek ve kaçınmak için yandaki şekilde olduğu gibi en az altı yol vardır; bunlardan her biri farklı düzeyde yumuşatılmış anlatım içerir. Her biri de farklı kültürlerde uygun bir yöntem olabilir.

İfadelerde yer alan yumuşatılmış anlatım bazı kültürlerde doğrudan yapılması gerekeni ifade ederken bazı kültürler ise yumuşatılmış anlatım yerine direkt olarak ne yapılması gereken söylendiğinde anlam çıkartır ve uygular.

Uçuş ortamında bu etkiler her zaman yaşanır. Uçuşta emniyet söz konusu olduğunda tereddüt göstermeden net olarak yapılması gerekenin söylenmesi beklenir: “30 derece sağa dön”

Kültürel olarak bu netliğin gösterilemediği durumlarda ise kazalar ve beklenmedik sorunlar ortaya çıkar. Kore havayollarının 801 sayılı uçağının 1997 yılında Guam’da yaşadığı ve 254 kişiden 228’inin öldüğü kazanın temelinde de bu kültürel faktör yatmaktaydı. Uçakta ve pilotlarda hiçbir anormallik yokken kaza olmuştur. Sebep insan faktörüydü. Kötü hava şartlarına rağmen kaptan pilotun görecelik yaklaşmaya çalışması ve kokpitteki ikinci pilot ile uçuş mühendisinin direkt yerine Yumuşatılmış anlatımla bir şeyler söylemeye çalışması ve ısrarcı olmamaları insan faktörünün altındaki gerçek kültürel sebepti.

Uzaktan havalimanının ışıklarını gören kaptan görecelik yaklaşmaya karar vermesine rağmen önlerinde çok kötü bir hava var, bu durum hava radarında görünmüyor ve uçuş mühendisi bunu görecelik kaptanı ikaz etmeye çalışıyor. Ancak, kuralların son derece sert olduğu Kore kültüründe doğrudan söylemek yerine uçuş kayıtlarındaki kayıtlara göre “Meteoroloji radarının bize çok yardımcı olmuştur, kaptan “şeklindeki anlatım dilini seçiyor. Aslında uçuş mühendisinin söylemek istediği şey “Kaptan, bu uçağı indirmek için sadece gözlerinize güveneceğimiz bir gece değil. Meteoroloji radarına bak: İleride sorun var”.

Kültürel faktörlerden dolayı uçuş mühendisiyle kendisi arasındaki

YUMUŞATILMIŞ ANLATIM (MITIGATED SPEECH)

Emir: 30 derece sağa dön
Ekip Görev Bildirimi: Sanırım artık sağa dönmemiz gerekiyor. Biz ifadesinin kullanımına ve isteğinin spesifik olmadığına dikkat edin.
Ekip Önerisi: Fırtınaya girmeyelim. Burada bu işte beraberiz ifadesi gizli.
Soru: Hangi yöne gitmek istersiniz.
Bu öneride bulunmaktan daha yumuşak bir ifade. Çünkü, konuşmacı yönetimin kendisinde olmadığını kabul ediyor.
Tercih: Bence sağa ya da sola dönmek akıllıca olur.
İpucu: Şu öndeki oraj tehlikeli görünüyor.

KORE HAVAYOLLARI 1997 GUAM KAZASI

“Meteoroloji radarının bize çok yardımcı olmuştur, Kaptan?”

güç mesafesi olan kaptana doğrudan yapılması gerekeni yapması yerine (Meteoroloji radarına bak, ileride sorun var. Görerek devam edemeyiz) ima ederek onun meteoroloji radarına bakmasını ve bu karara varmasını bekliyor. Kazanın sebebi insan faktörü olarak kayıtlara geçmesine rağmen asıl sebep kültürel faktörlerdi.

Kültürel faktörler sadece kokpit ekibinin faaliyetlerinde değil kabin ekibinin faaliyetlerinde de etkisini göstermekte. 1989 yılında Kanada’da Air Ontario şirketine ait bir F-28 kalkıştan sonra buzlanma nedeniyle düşüyor ve 24 yolcu hayatını kaybediyor. Kazadan kurtulan kabin ekibi içerisindeki bayan bir kabin görevlisi kalkıştan önce uçağın kanatlarında oluşan buzlanmayı gördüğünü ancak pilotların kabin ekibi tarafından yapılan ikazları hoş karşılamadığını düşündüğü için pilotlara durumu iletmediğini söylüyor.

Benzer şekilde 2005 yılında Kıbrıs Rum Kesimi’nin özel havayolu şirketi Helios’a ait bir uçak kalkıştaki kabin tazyikindeki bir sorundan dolayı pilotların kendilerinden geçmesi nedeniyle kalkıştan yaklaşık 3 saat sonra yakıtının bitmesi nedeniyle düştü ve 120’den fazla insan öldü. Sebep insan faktörü olarak değerlendirildi. Ancak, bu süreç esnasında kabin ekibinin kültürel faktörlerden dolayı kokpit ekibini sorgulayamaması ve gerektiğinde müdahale etmekten çekinmesi insan faktörünün altındaki nedenlerden birisiydi. Kabinde yolcu oksijen maskelerinin açılmasına rağmen kabin tarafının inisiyatif olarak pilotlara ulaşılması yönünde gösterdiği çekingenlik büyük olasılıkla yüksek güç mesafesi (60) ve belirsizlikten kaçınma endeksleriyle (112) düşük bireysellik endeksinin (35) hâkim olduğu Yunan kültüründen kaynaklanıyordu.

Kabin ekibi açısından kültürel faktörlerin etkisi sadece kaza durumlarında değil her şeyin normal gittiği rutin durumlarda da etkisini göstermektedir. Özellikle yolcu ile olan etkileşimde doğru kültürel farkındalık uçuşun emniyeti yanında yolcu memnuniyetini de etkileyerek uçuş etkinliğini de artırmaktadır. Yapılan araştırmalar yolcular tarafından kabin ekiplerinden beklentilerin başında ekiplerin kültürel farkındalıklarının olması ve kabin ekibi yolcu etkileşiminin temelinde bu farkındalığın oturulmasıdır.⁵

Gelişen teknolojiyle birlikte gerek kabin gerekse kokpitte birçok faaliyet otomasyon yardımıyla yapılmakta, otomasyon insandan kaynaklanan hataları azaltarak ekiplerin işlerini kolaylaştırmaktadır. Ancak, gelişen otomasyon uçuşlarda kültürel farkındalığın önemini azaltmamakta tam tersine daha da artırmaktadır. Kültürlerin otomasyonla ilişkileri uçuş faaliyetlerine doğrudan etki etmektedir.

Araştırmalar Hofstede’nin kültür boyutlarından olan Güç Mesafesi ve Bireyselliğin Automation Complacency (Otomasyon Vurdumduymazlığı) durumuna yol açarak kazalarda önemli bir rol oynadığını ortaya çıkarmıştır.

Buna göre Güç Mesafesinin yüksek olduğu ve bireyselliğin düşük olduğu kültürlerde personel otomasyonu (Kokpit ekibi için MCDU kabin ekibi için FAP benzeri bilgisayar sistemleri) bir otorite olarak algılamakta ve onun her zaman doğru yaptığını varsayarak (Yanlış olsa zaten buraya konmazdı, birçok insan onu buraya kontrol ederek koydu. Mutlaka doğrudur, galiba ben yanlış biliyorum düşüncesine

Country	Accidents	Flights	Acc.rate	GDP,PPP	Weather	PD	UA	Ind	Mas	Country	Accidents	Flights	Acc.rate	GDP,PPP	Weather	PD	UA	Ind	Mas
Algeria	14	1769510	7.911795	10777.39	0	80	68	38	55	Kuwait	2	675173	2.962204	88437.06	0	80	68	38	53
Australia	54	13730045	3.932961	25142.99	0	36	51	90	61	Lebanon	4	635551	6.293751	13205.12	0	80	68	38	53
Austria	10	3458588	2.90817	37140.9	12	11	70	55	79	Luxemburg	5	859476	5.817498	77700.6	8.4	40	70	60	50
Bangladesh	9	507135	17.74675	1531.351	0	80	60	20	55	Malaysia	5	5991126	0.834568	16135.52	0	104	36	26	50
Belgium	14	4300847	3.255173	35991.83	5	65	94	75	54	Malta	0	381275	0	23976.02	0	56	96	59	47
Brazil	229	18749176	12.21387	11578.51	0	69	76	38	49	Mauritania	6	165935	36.15874	2434.473	0	80	68	38	53
Bulgaria	10	867956	11.52092	11152.29	6	70	85	30	40	Mexico	146	9302458	15.69478	14197.43	0	81	82	30	69
Canada	323	23450074	13.75635	35673.12	16.7	39	48	80	52	Morocco	15	1358859	11.03867	4994.853	0	70	68	46	53
Chile	35	2451121	14.27918	15166.08	0	63	86	23	28	Netherlands	23	6959329	3.304916	38009.12	1.9	38	53	80	14
China	59	25701942	2.295546	4796.34	3	80	30	20	66	New Zeland	25	6421338	3.89327	28024.18	0	22	49	79	58
Colombia	215	6410398	33.53926	9154.046	0	67	80	13	64	Nigeria	71	938922	75.61863	3616.708	0	77	54	2	46
Costa Rica	22	865461	25.41998	9886.244	0	35	56	15	21	Pakistan	34	2252798	15.09234	3595.248	0	55	70	14	50
Czech Rep.	15	1722222	8.709679	21279.12	8.1	57	74	58	57	Panama	30	898982	33.37108	10114.87	0	95	86	11	44
Denmark	13	2978549	4.364541	39270.7	3.1	18	23	74	16	Peru	73	1670794	43.6918	7564.794	0	64	87	16	42
Ecuador	59	1261430	46.77331	8055.774	0	78	67	8	63	Philippines	86	3185669	26.9959	4561.865	0	94	44	32	64
Egypt	27	1547343	17.44927	8056.273	0	80	68	38	53	Poland	48	1987531	24.15057	14900.05	7.5	68	93	60	64
El Salvador	10	705345	14.17746	6255.796	0	66	94	19	40	Portugal	23	3214894	7.154202	23739.64	0	63	104	27	31
Finland	14	3828753	1.828272	32706.66	8.6	33	59	63	26	Qatar	3	1064088	2.819316	128224.2	0	80	68	38	53
France	127	20248307	6.272129	33386.66	0	68	86	71	43	Romania	31	1074316	28.85557	12478.56	4.3	90	90	30	42
Germany	88	21974237	4.00469	35844.6	6.4	35	65	67	66	S. Arabia	21	4212759	4.984857	39006.93	0	80	68	38	53
G. Britain	128	29342088	4.362334	30949.39	0	35	35	89	66	Singapore	5	2291753	2.181736	52759.27	0	74	8	20	48
Greece	35	3573689	9.793801	25187.38	0	60	112	35	57	S. Africa	45	4013779	11.21138	10195.28	0	49	49	65	63
Hong Kong	5	3199429	1.562779	37267.78	0	68	29	25	57	Spain	86	14014911	6.136322	29144.48	0	57	86	51	42
Hungary	12	1210348	9.912866	18762.89	4.4	46	82	80	88	Sudan	51	376720	135.3791	2475.099	0	80	68	38	53
India	108	9452474	11.42558	2980.037	0	77	40	48	56	Surinam	7	117024	59.81679	11446.53	0	85	92	47	37
Indonesia	214	8718659	24.54506	6235.739	0	78	48	14	46	Switzerland	24	6617002	3.62702	46874.84	16.7	34	58	68	70
Ireland	13	6503791	1.998834	36242.85	0	28	35	70	68	Thailand	47	3397749	13.83269	9901.468	0	64	64	20	34
Iran	70	2759085	25.37073	11930.09	1.9	58	59	41	43	Trinidad	0	812928	0	20778.29	0	47	55	16	58
Israel	6	1397186	4.294346	24772.27	0	13	81	54	47	Tunisia	2	684581	2.921495	8032.142	0	80	68	38	53
Italy	8	11313867	0.707097	33350.62	0	50	75	76	70	Turkey	43	4204368	10.22746	13723.33	6.5	66	85	37	45
Jamaica	4	822829	4.861277	8351.574	0	45	13	39	68	Uruguay	8	340986	23.46137	12676.59	0	61	100	38	38
Japan	52	22115722	2.351268	32554.77	0	54	92	46	95	USA	1335	298387856	4.474043	44806.29	0	40	46	91	62
Jordan	4	716400	5.583473	8655.015	0	80	68	38	53	Venezuela	90	4521515	19.90483	15456.48	0	81	76	12	73
S.Korea	15	5863578	2.558252	20810.14	4.4	60	85	18	39	Yemen	19	475578	39.95139	3959.68	0	80	68	38	53

Şekil 10- Kültürel faktörler ve kaza oranları

kapılarak) hatalı olmasına rağmen gerektiğinde otomatik sistemlerden çıkarak kumandaları almakta ve hataları ve kazaları önlemekte tereddüt gösterebilmektedir.

Örneğin kokpitte MCDU içerisinde hatalı kodlanarak sağ taraf yerine sol tarafa dönüş giren bir uçağa, kabin içerisinde yanlış kodlanmadan dolayı normal alçalma anonsu yerine emergency alçalma (Emergency Descent) anonsunu devreye sokarak yolcuları paniğe sevk eden sistemin hatalarını algılamaya ve müdahale etmeye bu kültürlerden gelen ekipler daha fazla tereddüt gösterebilmektedir.

Buna karşın güç mesafesinin düşük bireyselliğin yüksek olduğu

kültürlerden gelen ekipler otomatik sistemlerin de hatalı olabileceğini düşünerek gerektiğinde otomatik sistemden çıkıp manuel sistemlere daha kolay geçebilmektedir. Bu açıdan kültürel farkındalık otomasyon ilişkisi uçuş emniyeti açısından önemli bir parametredir.

Hofstede'nin kültürel boyutlarının uçuş kazalarına etkisi incelendiğinde kültürel faktörlerin etkisi daha açık ortaya çıkmaktadır. **Şekil 10'da** görülebileceği gibi⁶ Hofstede'nin kültür boyutlarından olan Güç mesafesinin yüksek olması, Belirsizlikten Kaçınmanın yüksek olması, Bireyselliğin Düşük olması ve Erillik yüksek olması uçuş kazalarında önemli bir rol oynamaktadır.

6 <http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.DPRT/countries>. "Accidents" is number of plane accidents from 1970 to 2012 taken from aviationsafety.net/database/country.

Bu tür kültürlerde uçuş saati düşük dahi olsa kaza oranları daha fazladır. Buna karşın güç mesafesinin düşük olduğu, bireyselliğin yüksek olduğu, belirsizlikten kaçınmanın düşük olduğu ve erilliğin düşük olduğu kültürlerde kaza oranları daha düşüktür.

1972-2012 yılı kaza oranlarını ve kültür boyutlarını ifade eden şekil daha dikkatli incelendiğinde ve kaza oranlarına bakıldığında bu bağlantı daha açık ortaya görülmektedir. Örneğin Avianca kazasının yaşandığı Kolombiya kültüründe Güç mesafesi yüksek (67), Belirsizlikten kaçınma yüksek (80), Bireysellik çok düşük (13), erillik yüksektir (64). Tabloda Kolombiya'nın kaza oranı da bu paralelde 33.53 gibi yüksek bir rakamdır. Benzer bir durum Guam kazasının yaşandığı Kore kültürü içinde geçerlidir.

Tablodaki kültürel değerlere bakıldığında son yıllarda yaşanan kazalarla gündeme çıkan Malezya kültüründe de bu değerlerin yüksek olması bu kazalar için bir ipucu verebilmektedir. Buna karşın Güç mesafesinin düşük (40), belirsizlikten kaçınmanın düşük (46), bireyselliğin çok yüksek (91) ve erilliğin ortalama bir seviyede olduğu (62) Amerika Birleşik Devletleri'nde ise uçuş sayısı çok fazla olmasına rağmen kaza oranı çok düşüktür (Kaza oranı 4.47).

Türkiye açısından durum incelendiğinde ise tabloya göre Türkiye'nin kaza oranı 10.22'dir. Bu değer çok yüksek olmamasına rağmen birinci dünya ülkelerindeki ortalamanın neredeyse iki katıdır. Türkiye'nin kültürel boyutlardaki değerlerine baktığımızda ise potansiyel bir tehdit mevcuttur.

Türkiye'de Güç mesafesi yüksek (66), Belirsizlikten kaçınma çok yüksek (85), bireysellik düşük (37) ve erillik orta seviyededir. Güç mesafesi, belirsizlikten kaçınma ve bireysellik kültürel boyutları açısından Türkiye kazalar için yüksek bir potansiyele sahiptir. Kaza oranında birinci dünya ülkelerine göre yüksekliğin sebebinin de bu potansiyelden kaynaklanma ihtimali çok yüksektir.

İncelemeden de görüleceği üzere uçuş faaliyetlerinde insan faktörü olarak tanımlanan sebebin altında öncelikle kültürel faktörler yatmaktadır. Kültürel faktörler hem kazalarda ön plana çıkarak insan faktörünün önemli sebeplerinden birisini oluşturmakta hem de ekip yolcu ilişkilerini etkileyerek uçuş kalitesini ve ekonomisini yönlendirmektedir. Bu nedenle kültürel farkındalık eğitimi uçuş



emniyeti ve etkinliği için vazgeçilemez bir unsurdur ve dünyada havacılık şirketlerinin ve sivil havacılık unsurlarının önem verdiği bir eğitimidir. Eğitim sayesinde farkındalık geliştirilerek kültürün havacılık faaliyetlerine olan olumsuz etkileri azaltılabilir ve daha emniyetli ve etkin uçuş ortamı sağlanabilir.

Türk havacılığının gün geçtikçe büyümesi sayesinde Türk şirketleri dünyanın her tarafında varlık göstermekte ve dünyanın her tarafından gelen kokpit ve kabin ekibi personeli Türk şirketleri bünyesinde görev yapmaktadır. Bu durum doğası gereği çok kültürlü olan havacılık ortamını Türk kültürüyle bütünleştirdiğinde kültürel farkındalık ve çok kültürlü operasyon eğitimi Türk havacılığı için de zorunlu hale gelmektedir. Bu nedenle Türk havacılığında hem kokpit hem de kabin personeli için kültürel farkındalık eğitiminin uçuş emniyeti ve etkinliği açısından önemli olduğunu ve rutin eğitim süreçlerine dahil edilmesinin gerekli olduğunu değerlendiriyorum.

Mevlana'nın ifade ettiği gibi "**Aynı dili konuşanlar değil, aynı duyguları paylaşanlar anlaşabilirler**".

Havacılıkta aynı duyguları paylaşmanın yolu ise kültürel farkındalıktan geçiyor...

HAVACILIKTA BITKİNLİK

UÇUŞ GÖREV ZAMANLARININ SINIRLANDIRILMASI İLK OLARAK 1940'LI YILLARDA AMERİKA'DA GERÇEKLEŞMİŞTİR. BU TARİHTEN İTİBAREN DE FAA TARAFINDAN KURALLAR SÜREKLİ OLARAK DÜZELTİLMİŞ VE GÜNCELLENMİŞTİR. BUNUN YANI SIRA 1975 YILINDA NASA TARAFINDAN HAVACILIK EMNİYET RAPORLAMA SİSTEMİ ADI VERİLEN BİR SİSTEM KULLANILMAYA BAŞLANMIŞTIR. BU SİSTEM SAYESİNDE GELECEKTEKİ KAZALARI ÖNLEMeye YÖNELİK ÖNEMLİ BİR PROAKTİF ADIM ATILMIŞTIR.



Kpt. Plt. Rabia İZGİLİ
Türk Hava Yolları / rizgili@thy.com

2006 yılında Avrupa Komisyonu uçuş ve görev zamanlarının sınırlandırılmasına ilişkin kuralları belirlemiş, 2008 yılından itibaren de tüm Avrupa ülkelerinde zorunlu olarak uygulanmaya başlanmıştır. Pilotların bitkinliğini esas alan temel değişiklik ise 2006 yılında ICAO'nun uçuş zamanlarını sınırlandıran kurallar getirmesi ile olmuştur. Bu kurallara ek olarak ICAO, havacılıkta FRMS'in uygulanması için SMS modelini de göz önüne alarak bir metodoloji

oluşturmuştur.

Ancak unutmamak gerekir ki her uygulayıcı, kendi organizasyonunu, operasyonlarını ve bitkinlik risk seviyesini göz önüne alarak FRMS'i kurup geliştirmelidir.

BITKİNLİK NEDİR?

ICAO'ya göre bitkinlik, ekibin uyanıklığına ve emniyetli bir şekilde çalışma kabiliyetine zarar verebilecek uyku kaybı veya uzamış uyanıklığa neden olan, sirkadiyen faz veya iş yükünden (zihinsel ve/veya fiziksel aktivite) kaynaklanan

azalmış zihinsel veya fiziksel performans kabiliyetinin fizyolojik bir halidir.

Bitkinlik genel olarak yeterli süre veya yeterli kalitede uykunun alınmaması sonucu ortaya çıkmakta ve çok yüksek performans kayıplarına neden olmaktadır. Bitkinlik uyku kaybı, biyolojik saat ve iş yükü bileşenlerinin bir fonksiyonu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle bitkinlik tahmin edilebilmekte ve önlenmektedir.

Bitkinlik kişiseldir. Kişiden kişiye bitkinlik farklılık gösterir.

Birçok farklı faktör olsa da bitkinliğin ana kaynağı sirkadiyen ritmin başka bir deyişle dengenin bozulmasıdır. Bitkinliğin nedenleri kişisel, çevresel ya da işe bağımlı faktörler olabilmektedir. Tüm bu faktörler uyku zamanını azaltarak dengeyi bozmakta ve bitkinliğe katkı sağlamaktadır. Ayrıca bu faktörler bitkinliğe karşı duyarlılığı artırmakta, bitkinliğin başlamasını hızlandırabilmekte ve bitkinlik semptomları görüldükten sonra toparlanma süresini de artırabilmektedir.



Havacılık sektöründe uçucuların bitkinliği düzensiz uyku, uzun süreli uçuşlar, uzun süre uyanık kalma, erken saatte başlayan uçuşlar, gece uçuşları ve jet lag gibi birçok faktöre bağlı olabilmektedir.

Bu faktörlerin bitkinlik üzerindeki etkileri akut bitkinlik ya da kronik bitkinlik olarak değerlendirilebilmektedir. Akut bitkinliğin etkileri genel olarak uyuma veya dinlenme ile ortadan kalkmaktadır. Kronik bitkinlik ise uzun süreli devam eden ve dinleme ya da uyuma ile çözülemeyen bir sendrom olmaktadır. Ayrıca kronik bitkinlik nörolojik bozukluklara da neden olabilmektedir.

BITKİNLİĞİN NEDEN YÖNETMELİYİZ?

bitkinlik, fiziksel ve zihinsel performansı dikkat çekici bir şekilde etkilemekte, vücudun sirkadiyen ritmini yani dengesini

bozduğu için de kazalara neden olabilecek hataları yapma eğilimlerini artırmaktadır.

Kısa vadede bitkinlik, hata oranlarının artmasına, tepki verme süresinin uzamasına, uyuqlamaların artmasına, ramak kala kaza ve yaralanmaların artmasına neden olmaktadır. Uzun vadede ise kalp rahatsızlığı, yüksek tansiyon, depresyon ve sindirim bozukluklarına neden olabilmektedir.

Diğer taraftan havacılık sektöründeki ölümcül kazaların %70'inin nedeni insan kaynaklı hatalardır ve bu kazaların neredeyse %20'sine uçuş ekibinin bitkinliği neden olmaktadır. Aslında birçok felaketi, bitkinliğin direkt ya da dolaylı bir sonucu olarak insan hataları oluşturmaktadır.

Bu nedenle bitkinlik yönetilmelidir.

Bitkinliği yönetmek için

BITKİNLİK GENEL OLARAK YETERLİ SÜRE VEYA YETERLİ KALİTEDE UYKUNUN ALINAMAMASI SONUCU ORTAYA ÇIKMAKTA VE ÇOK YÜKSEK PERFORMANS KAYIPLARINA NEDEN OLMAKTADIR.

öncelikli olarak bitkinliği ölçebilmek gerekmektedir. Bu ölçüm yapılırken de her faktörün eşit ağırlıkta olmadığı ve faktörler arası ilişkilerin olup olmadığı gözlemlenmelidir. Takiben yasal düzenlemeler ile günlük, aylık ve yıllık maksimum görev süreleri, görev sırasındaki ve görev periyotları arasındaki minimum dinlenme

süreleri belirlenerek bitkinlik yönetilmelidir.

NEDEN FRMS'E İHTİYACIMIZ VAR?

FRMS yani Bitkinlik Risk Yönetim Sistemi ilgili personelin yeterli düzeyde uyanıklık göstermesini sağlamayı amaçlayan, operasyonel tecrübenin yanı sıra bilimsel prensip ve bilginin sürekli olarak izlenmesi ve yönetilmesine dayanan veri odaklı olan bir sistemdir.

Yapısal olarak FRMS bitkinliği ölçme, modelleme, yönetme, azaltma ve yeniden değerlendirme süreçleri ve prosedürlerinden oluşur. Bitkinlik ile ilgili bilimsel çalışmaların sağladığı bilgilerin yönlendirdiği sistem değerlendirmesi, operasyonel veri toplama, sürekli ve sistematik analizleri birleştirir.

FRMS alternatif bir kural ►

koyma yöntemidir. Akut ve kronik bitkinlik kaynaklarını en aza indiren ve potansiyel risklerini yöneten, aynı zamanda bitkinliğin etkilerini hafifleten bir sistemdir. Bitkinlik ile ilgili verilerin toplanması, analiz edilmesi ve düzeltici eylemlerin uygulanması için belgelendirilmiş süreçleri içerir ve her zaman sürekli iyileştirmeye izin verir. Bu kapsamda subjektif ve objektif olan bütün veriler proaktif, prediktif ve reaktif olarak ele alınmalı ve değerlendirilmelidir.

Bu, yeni bir yaklaşımdır. Bu nedenle, geliştirme ve uygulama konusunda yeterli kaynak sağlanmalı, iletişim iyi niyetli olmalı ve mümkün olan en üst düzeyde devamlı olarak tutulmalıdır. Bu şekilde FRMS kültürü kuralcı yapıdan sonuç odaklı yapıya dönüştürülmelidir.

Genel olarak FRMS, düzenleyici sınırlar içinde mevcut olmayabilecek esneklik sağlar. Daha emniyetli bir şekilde operasyon gerçekleştirmenin bir yolunu sunar ve hataların azaltulmasını sağladığı için verimliliğin geliştirilmesini sağlar. Kuralcı uçuş sürelerini, görevlerini ve dinlenme gereksinimlerini tamamlar.

FRMS, operasyonun verimliliğine ve bütünlüğüne zarar vermeden, uyanıklık performansının devamını sağlamayı, operasyon içinde hata ve kaza riskini azaltmayı amaçlar. Operasyonel sistemler karmaşıktır, sistem içindeki her tarafın farklı ilgi noktaları ve farklı gündemleri mevcuttur.



Bitkinlik riskini yönetmenin başarısı bu tarafların katılımına ve ortak sorumluluk paylaşımına bağlıdır. Geçerli bilimsel ilkelere de dayandırıldığında etkili bir bitkinlik azaltma stratejisi ve başarısı sağlanır.

Ayrıca FRMS riskleri azaltmak ya da ortadan kaldırmak için veri odaklı olan bir sistemdir. Bu nedenle kopyala ve yapıştır stratejisine dayanmamalıdır. Her kurum kendi özelliklerine ve yapısına özgü verileri göz önünde bulundurarak, performans dayalı, düzenleyici bir yaklaşım sağlamalı ve geliştirmelidir. Kurumlar için de bu kaçınılmaz bir deneyimdir. Zaman alsa da yapılandırılmalıdır.

FRMS'in iyileştirilmesi


ve geliştirilebilmesi için en değerli veri kaynaklarından biri ekip raporlarıdır. Bu kapsamda tüm kişisel veriler güvence altına alınmalı ve ifşa edilmemelidir. Çalışanlar gizliliklerinin korunacağından emin olmalıdır. 'Sistem iyi mi değil mi' sorusunun cevabı bu raporlardadır.

'Gerçekten gelişmiş FRMS'ler, yasal mı' sorusundan ziyade, 'pilotlar operasyonu emniyetle yapabileceğini hissediyorlar mı' sorusuna doğru ilerler. Bu, temel ve önemli bir değişimdir.

FRMS bir devrim değil evrimdir. Bu nedenle aynen teknoloji gibi düşünülüp değerlendirilmelidir. Başlangıçta kanıtlanmış yaklaşımlarla ve

küçük adımlarla başlanmalı, etkinlik üzerine odaklanılmalıdır. Sürdürülebilir bir fayda sağlamak için sistemi daha karmaşık hale getirmeden önce, önceki işlemlerin sonuçları ölçülmelidir. Bu veri odaklı değerlendirmeler, düzenli ve devamlı olarak iyileştirme sağlanması için gereklidir.

Bitkinliğe bağlı riskleri yönetmek için SMS prensip ve süreçleri kullanılarak FRMS kurulmalı ve geliştirilmeli, FTL bununla birlikte değerlendirilmelidir.

Sonuç olarak, bitkinlik, uykusuzluk ya da sirkadiyen ritmin Bozulması, aslında ne olduğu çok da önemli değildir. Amaç, FRMS ile birlikte uçuş emniyetinin artırılmasıdır. 



MEMORIAL BAHÇELİEVLER

1 YILDIR SAĞLIĞINIZ İÇİN
Yanınızdayız...

TALPA ÜYELERİNE 1.YILA ÖZEL AYRICALIKLAR

- Meme Muayenesi → **Ücretsiz**
- Postür Muayenesi → **Ücretsiz**
- Beslenme ve Diyet Muayenesi → **Ücretsiz**
- Diş Muayene + Diş Temizliği → **200 TL**
- Cilt Bakımı → **250 TL**
- Koroner BT Anjiyografi'li Kalp Kontrol Programı → **1.250 TL**
- Kanser Kontrol Programları → **%50 İndirim**
- Lazer Epilasyon Hizmetleri → **%25 İndirim**
(İlk seans size özel ücretsiz)

*Ayrıcalıklar 30.04.2019 tarihine kadar geçerlidir.

*Memorial Bahçelievler Hastanesi Acıbadem Sigorta ile anlaşmalıdır.

444 7 888

memorial.com.tr

MEMORIAL

KALP İÇİN ALTIN ÖNERİLER

KALP HASTALIKLARI VE BUNA BAĞLI ÖLÜMLER HER GEÇEN GÜN ARTIYOR. BUNU ENGELLEMENİN YOLU YAŞAM TARZINI DEĞİŞTİRMekten GEÇİYOR. SİGARAYA İÇMEMEK, DÜZENLİ EGZERSİZ YAPMAK, BESLENMEYE DİKKAT ETMEK, STRESTEN UZAK KALMAYA ÇALIŞMAK DAMAR YAŞINI GENÇLEŞTİRDİĞİ GİBİ KALP HASTALIKLARI RİSKİNİ DE AZALTIYOR. MEMORIAL BAHÇELİEVLER HASTANESİ KALP VE DAMAR CERRAHİSİ BÖLÜMÜ'NDEN DOÇ. DR. AŞKIN ALİ KORKMAZ, KALP SAĞLIĞINI KORUYAN ÖNLEMLER HAKKINDA BİLGİ VERDİ.



Doç. Dr. Aşkın Ali KORKMAZ

Memorial Bahçelievler Hastanesi Kalp ve Damar Cerrahisi

Yakınlarınızda kalp hastalığı varsa dikkat!

Damar sağlığını korumak, kalp hastalıklarını da engellemektedir. Ancak kalp hastalıkları yönünden iki çeşit risk faktörü vardır. Bunlar değiştirilemeyecek ve değiştirilebilecek risk faktörleri olarak iki başlıkta toplanabilmektedir. Değiştirilemeyecek risk faktörlerinde genetik ön plana çıkmaktadır. Birinci derecede yakınında kalp-damar rahatsızlığı olan kişiler, normal bireylere göre kalp damar sağlığına daha fazla dikkat etmelidir.

Erkekler kalp hastalıklarında şanssız

Bunun yanında cinsiyet de

kalp sağlığı için değiştirilmeyecek faktörlerden biridir. Erkeklerin kalp hastalıklarına kadınlardan daha yatkın olduğu bilinmektedir. Erkeklerin 45, kadınların ise 50-55 yaş itibarıyla kalp hastalığı yaşama riski vardır. Özellikle kadınlarda menopoz dönemine girdiğinde östrojen hormonunun koruyucu etkisi ortadan kalktığı için risk de artar.

Kalp hastalıklarında en büyük risk sigara

Kalp hastalıklarında değiştirilebilecek risk faktörlerinin birinci sırasında sigara yer almaktadır. Sigara ateroskleroz denilen soruna yani damarda daralma, tıkanma ve sertleşmeye neden olmaktadır. Sigarada



dumanla birlikte alınan zararlı maddeler damar yüzeyini bozmakta ve damarlarda sorunlara sebebiyet vermektedir.

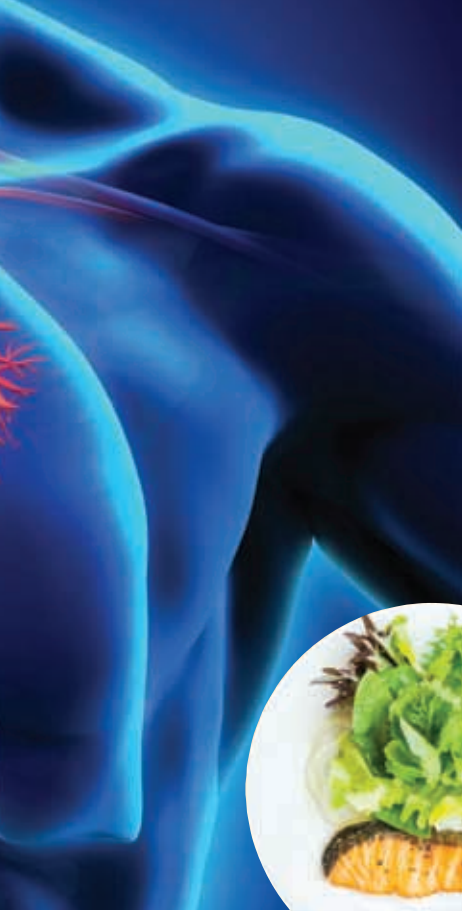
Diyabet ve kalp hastalıkları birbiriyle dost

Tip 2 diyabet hastalığı sigaradan sonra kalp hastalıklarında değiştirilebilecek ikinci sırada gelen risk faktörüdür. Erken teşhis edilen Tip 2 diyabet doğru beslenme, egzersiz ve ilaçlarla önlenebilir. Belli bir yaştan sonra rutin kontroller yapılırken ortaya çıkabilen Tip 2 diyabet, sadece açlık kan şekeri ile değil insülin direnci yani HOMA testleriyle saptanabilir. İnsülin direnci sınırdan olup, düzenli egzersiz yapan, kilo

alımını durduran ve kilo veren hastalar Tip 2 diyabeti engelleyebilir.

Vücut yapınız değişiyorsa dikkat edin

Karaciğer yağlanması, guatr hormonlarının dengesinin bozulması, kalp hastalıklarını da tetiklemektedir. Bu nedenle metabolik hastalıklara dikkat etmek gerekir. Çabuk kilo alıp, spora rağmen kilo veremeyenler



kendilerine dikkat etmelidir. Kadınlarda bel çevresinin 88 cm, erkeklerde 105 cm üzerinde olması metabolik açıdan olumsuz bir tablodur. Kişilerin vücut yapısı değişmeye başladıysa hemen bir uzmana başvurması önemlidir.

Kalbi koruyan 6 öneri

Kalp sağlığını korumak için bazı noktalara dikkat etmek gerekir. O noktalar şöyle sıralanabilir:

1- Postacı yürüyüşü ile kalbinizi koruyun: Kalp hastalıklarıyla birlikte metabolik sorunları önlemenin yollarından biri her gün düzenli yürüyüş yapmaktan geçer. Kardiyolojiler yağ yakmanın önemli bir yoludur. Ancak kardiyolojiler her hastaya önerilecek bir alan değildir. Genç, herhangi bir sorunu olmayanlar kardiyolojiler yapabilir ama belli bir yaşın üzerindeki kişilerin yapacağı egzersizi doktorlarına sorması gereklidir. Yapılabilecek en doğru hareket, günde en az 10 bin

adım atmak, hafif terleyene kadar yürümek. Postacı yürüyüşü olarak adlandırılan, kişinin kendisiyle ya da başkasıyla yarışmayacak tempodaki yürüyüş kalp için yararlıdır. Yürüyüşler her gün yapılmıyorsa bile gün aşırı mutlaka yapılmalıdır. Her gün yürümek kişiyi fit hale getirir, metabolizmayı hızlandırır, iyi huylu kolesterolün yükselmesini sağlar. Tüm bunlar kalp için faydalıdır.

2- Lahmacun ve pide, hamburger ile pizzadan daha sağlıklı: Kalbe doğrudan zarar veren yağlı, kırmızı etten zengin, trans yağlar içeren ürünleri tüketmemek gerekmektedir. Amerikan tarzı fast food yiyeceklerden uzak durulmalıdır. Her gün dışarıdan yemek yenmemelidir. Kalp için en sağlıklı beslenme türü Akdeniz tipi beslenmedir. Hamburger tüketilmek istendiğinde tam buğday ekmeği ve evde hazırlanabilecek köfte ile de yapılabilmektedir. Bunun dışında haftada bir kırmızı et, haftada dört öğün ızgara balık, sebze, tahıl, salata ve meyve yenmesi kalp için doğru beslenme türüdür. Dışarıda yemek

yenilecekse kepekli, tam buğday unuyla hazırlanan lahmacun veya pide Amerikan tarzı fast food yiyeceklerden biraz daha sağlıklı seçenekler arasında yer almaktadır.

3- Kalp için biraz aç uyu: Ayrıca kalp sağlığı için kahvaltının önemlidir. Bunun yanında 4-5 badem ile ceviz, gün kurusu kayısı, yoğurt, küçük bir meyve ile ara öğünler yapılmalıdır. Akşam yemekleri ise en geç saat 19.00'da yenmiş olmalıdır. Gece acıkıldığında bir miktar kefir faydalı bir seçenek olabilir. Kalp sağlığı için biraz aç karnına uyumak faydalıdır. Ayrıca kişilerin uyku düzenine dikkat etmesi gerekir. Günde 8 saat uykunun kalp için çok yararlıdır. Beslenme düzeninde öğünlerde tek tip beslenmemek, karbonhidrat, protein, tahıl, sebze grubu ürünleri tüketmek her zaman faydalı olacaktır.

4- Zeytin ve peyniri tuzsuz tüketin: Sofrada tuz bulundurmamaya dikkat etmek gerekir. İlla tuz yenilecekse sodyumdan değil potasyumdan zengin tuzların yemek pişerken kullanılması önemlidir. Zeytin ve peynirin tuzsuz olması, tuzluysa akşamda suya koyup tuzundan arıtılması gerekmektedir. Tuzun

azaltılması, tansiyon kontrolü, böbrek ve kalp damar sağlığı açısından önemlidir. Ayrıca şeker, hamurlu gıdalardan kaçınmak gerekmektedir. Tatlı tüketiminde bir porsiyonun yarısı kadar sütlü tatlı tercih edilmelidir.

5- Sert ve kolay bayatlayan ekmekleri tercih edin:

Beyaz unun metabolik sendroma neden olduğu bilinmektedir. Özellikle beyaz ekmek çok zararlıdır. Bunun yerine kepekli, tam buğday unu, ekşi mayalı ekmekler yenmelidir. Eğer tam buğday ya da kepek ekmeğinin içi yumuşaksa bu ekmeklere beyaz un karıştırıldığı anlamına gelmektedir. Ekmeğin içi ne kadar sertse ve ne kadar erken bayatlıyorsa o ekmek doğru ekmektir. Evde ekmek yapımı da tercih edilebilir bir yöntemdir.

6- Strese girmemek için trafiğin olmadığı saatlerde yola çıkın:

Ayrıca stresten kaçınmak da kalp damar sağlığını korumakta faydalıdır. Stresle birlikte kan şekeri kontrol altında olmayabilir, tansiyon yükselebilir. Sabahları biraz daha erken kalkarak trafiğin olmadığı zamanlarda yola çıkmak, hobiler edinmek stresi azaltmaya yardımcı olabilir. İş çıkışında işyerine yakın bir spor salonuna gitmek, trafiğin dağılmasını beklemek stresi azaltabilir. Özellikle kalp sağlığı için yapılan sporun akşam saatlerinde olması daha fayda getirdiği bilinmektedir. Arabayı biraz daha uzak mesafelere park etmek, belirli günlerde toplu taşıma kullanmak hem hareket hem stres açısından yarar sağlayacaktır. ➤

İSTANBUL YENİ HAVALİMANI HİDRANT SİSTEMİ



Öğr. Gör. Nur Tuğçe DOĞAN

Kültür Üniversitesi Teknik Bilimler MYO Uçuş
Harekât Yöneticiliği Program Başkanı

UÇAK UÇAR, KERVAN GEÇER... HAVACILIK SEKTÖRÜ HER GEÇEN GÜN DÜNYADA VE ÜLKEMİZDE GELİŞİM GÖSTERMEKTEDİR. UÇAK TASARIMCILARININ BAŞLATTIĞI BU SERÜVENİ LEASING ŞİRKETLERİ, MOTOR ÜRETİCİLERİ, BAKIM-ONARIM SAĞLAYICILARI, HAVAYOLLARI, HAVAALANLARI, İKRAM HİZMETLERİ, YER HİZMETLERİ, YAKIT ŞİRKETLERİ, IT DEPARTMANLARI, HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİ VE ASSOLİST PİLOTLARIMIZ EL ELE DEVAM ETTİRMEKTEDİR.



Türkiye tarihinin yapmış olduğu en büyük yatırım olan İstanbul Havalimanı havacılığa verilmesi gereken yüksek önemin kanıtıdır. Dünyanın en büyük havalimanı olması beklenen İstanbul Yeni Havalimanının tüm etapları tamamlandığı zaman 6 bağımsız pist ile 500 uçak kapasiteli havalimanı yıllık 150 milyon yolcu kapasitesine ulaşacaktır.

İstanbul Havalimanı Projesi ile binlerce kişiye istihdam

sağlanmıştır. Mega proje için havalimanı inşaatında çalışanların sayısı 30 bini geçerken havalimanı hizmete girdiği zaman doğrudan 100 bin yan sektörler ile birlikte 1.5 milyon kişiye yeni istihdam alanı sağlayacaktır. 76.5 milyon metrekaarelik alanın Airport City kavramı ile ekonomiye katkısı maksimum düzeye çıkarılacaktır.

İstanbul havalimanı için “İstanbul Yeni Havalimanı Yakıt Çiftliği ve Hidrant Hatları” adı verilen proje ile uçaklara yakıt ikmal yapılacaktır. Deniz

iskelesi, depo ve boru hattı yapılacak projede uçak yakıtı deniz yolu ile taşıyıp sahada kurulacak yakıt çiftliğinde depolanacak. Depolanan yakıt ise yer altı hidrant sistemi ile uçaklara transfer edilecektir.

Uçak Yakıt İkmali için Neden Hidrant Sistemi?

Havacılık yakıtı hidrant sistemi uçaklara ana besleme hatından yeraltı jet yakıtı boru hattı ile havalimanına yapılan bağlantıdır.

İstanbul Havalimanında

havacılık yakıtı hidrant sistemi ile karayolu üzerinden yaklaşık 2 bin nakliye aracı kullanımına gerek olmadan havalimanına yakıt ulaştırılacaktır. İstanbul Havalimanı için ilk olarak 116 bin ton taşıma kapasiteli gemi yakıt ikmal limanına yanaşarak yakıtı 63 bin tonluk 12 km’lik boru hattı ile İstanbul Yeni Havalimanı içinde bulunan yakıt tanklarına aktarılmıştır.

Hidrant sistemi ülkemizde ilk kez Atatürk Havalimanında kullanılmaya başlanmıştır. Atatürk Havalimanına hidrant



HAVACILIK YAKITI HİDRANT SİSTEMİ UÇAKLARA ANA BESLEME HATTINDAN YERALTI JET YAKITI BORU HATTI İLE HAVALİMANINA YAPILAN BAĞLANTIDIR.

sisteminin getirilmesinde büyük katkıları olan zamanın Petrol Ofisi Müdürü Özkan

Demirci'den aldığım bilgiler ışığında tankerler ile uzun zaman alan yakıt ikmali hidrant sisteminin gelmesiyle çok daha kısa sürelerde yapılabilmektedir. Yakıt tankeri ile dakikada 800-1200 litre yakıt pompalanabilirken hidrant sistemlerinde kullanılan ve uçaklara yakıtı pompalayan dispanserler ile dakikada 3.000- 4.000 litre yakıt pompalanabilmektedir bu da zamandan tasarruf edileceğinin bir örneğidir.

Büyük yakıt deposuna sahip geniş gövdeli uçak tiplerinin hidrant sistemine sahip havalimanlarını tercih etmesi sebebi ile hidrant sistemi sayesinde THY filosuna geniş gövdeli uçak tipleri eklemiş ayrıca yabancı havayolları geniş gövdeli uçak tiplerinin havalimanlarımıza inişini planlayabilmiştir.

Uçuş hareketi açısından değerlendirmek gerekirse uzun mesafeli uçuşlar için hidrant sistemi sayesinde kısa zamanda yakıt tankını dolduran

uçanın tekrar yakıt alması için bir başka yedek meydana teknik iniş yapmasına gerek duyulmayacaktır.

Sonuçta zamandan tasarruf edilerek daha fazla havayolu dolayısıyla daha fazla yolcunun seyahat etmesinin ülke ekonomisine katkısı yüksektir.

Yeni havalimanımızda da kullanılacak havacılık yakıtı hidrant sistemi İstanbul Havalimanının devasa büyüklüğü için gerekli yakıt operasyonunun en önemli parçası olacaktır.

HAVAYOLU PİLOTLARI İLE AKDEDİLEN DÖVİZ ENDEKSLİ SÖZLEŞMELERİN GÜNCEL GELİŞMELER KARŞISINDAKİ DURUMU

HAVAYOLU PİLOTLARININ, HAVAYOLU ŞİRKETLERİ İLE HİZMET SÖZLEŞMELERİ KAPSAMINDA DÖVİZ İLE ÜCRETLERİNİN ÖDENMESİ YAYGIN BİR DURUM OLUP AYNI ZAMANDA, PİLOT ADAYLARININ, BAZI HAVAYOLU ŞİRKETLERİNİN YA HÜT ÖZEL SAİR ŞİRKETLERİN KURDUĞU AKADEMİLERDE EĞİTİM ALARAK, BU EĞİTİMİN KARŞILIĞI DÖVİZ CİNSİNDEN BELİRLENEN ÜCRETİ MESLEĞE BAŞLADIKTAN SONRA TAKSİTLER HALİNDE ÖDEMESİNİ ÖNGÖREN SÖZLEŞMELER DE, TÜRK PARASI İLE ÖDEME ÖNGÖRÜLENLERE NAZARAN ÇOĞUNLUKTADIR.



AV. M. Tarık Gülerüz
TALPA Hukuk Danışmanı



Geçtiğimiz günlerde dövizin hızla değer kazanması ve idarenin Türk parasının değerini artırma kapsamındaki çalışmaları ile bu sözleşmelerin akıbeti merak konusu olmuştur.

Döviz kurundaki artış ve bu artışın piyasalarda yarattığı mağduriyet sebebiyle 13 Eylül 2018 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karar'da ("32 Sayılı Karar") yapılan değişiklikle

Türkiye'de yerleşik kişiler arasında yapılacak menkul ve gayrimenkul alım satımı; taşıt ve finansal kiralama dâhil her türlü menkul ve gayrimenkul kiralama, leasing; iş, hizmet ve eser sözleşmelerinde ödeme yükümlülüklerinin döviz cinsinden veya dövize endeksli olarak kararlaştırılması yasaklanmıştır. Bu noktada belirtmek gerekir ki, bahse konu yasal düzenleme 6098 sayılı Türk Borçlar Kanununa



tabi hizmet sözleşmeleri ile çalışmakta olan pilotlar ve diğer uçucu personel açısından da uygulama alanı bulmaktadır.¹



32 Sayılı Karara ilişkin Tebliği müteakiben 6 Ekim 2018 tarihinde yeni bir değişiklik yayınlanmış ve 32 Sayılı Kararın

¹. İş sözleşmeleri, hizmet sözleşmelerinin bir türüdür ve İş Kanunu ile düzenlenir. İş Kanunu yahut başka bir Kanunda düzenlenmemiş olan, edimi bir hizmet vermek olan tüm sözleşmeler hizmet sözleşmeleridir ve Türk Borçlar Kanununa tabidir.



8. maddesi aşağıdaki şekilde yeniden düzenlenmiştir:

Madde 8/4: “Türkiye’de yerleşik kişiler; kendi aralarında akdedecekleri, ... danışmanlık, aracılık ve taşımacılık dâhil hizmet sözleşmelerinde, sözleşme bedelini ve bu sözleşmelerden kaynaklanan diğer ödeme yükümlülüklerini döviz cinsinden veya dövize endekli olarak kararlaştıramazlar.”

İşbu çalışma kapsamında 13 Eylül ve 6 Ekim 2018 tarihlerinde yayımlanan tebliğlerin, eğitim karşılığı havayolu şirketlerine döviz ile borçlanan ve yine çalışmaları karşılığında döviz ile ücret ödemesi öngörülen havayolu

pilotlarına ilişkin hizmet sözleşmelerinin durumu tartışılacaktır.

I. Havayolu Pilotlarının Hizmet Sözleşmeleri ve Hukuki Niteliği

Havayolu Pilotları ve diğer uçucu personeller; uçuş eğitiminin yüksek ücretleri sebebi ile, uçuş eğitimi ücretini Havayolu Pilot Adaylarının mesleğe başladıktan sonra ödeyeceklerine dair bir yüklenme senedi imzalamaktadırlar. Ayrıca bu ücretin nasıl ödeneceği, Havayolu Şirketleri ile Havayolu Pilot adaylarının akdettikleri sözleşmelerde belirlenir. Bu sözleşmeler, tabi oldukları kanun

bakımından Türk Borçlar Kanunu kapsamında hizmet sözleşmeleridir.

Yapılan hizmet sözleşmelerinde; verilen uçuş eğitiminin karşılığı olarak belirlenen ücret, sözleşmenin bir edimi niteliğindedir; ayrıca bir borç taahhüdüdür. Havayolu pilot adayları bu sözleşme ile aldıkları eğitim karşılığı ücreti mesleğe başladıktan sonra ödemeyi; havayolu şirketleri veya uçuş eğitimi veren sair şirketler ise uçuş eğitim vermeyi borçlanmaktadır.

Bazı hallerde, havayolu pilot adaylarının ücret ödemeye ek olarak belirli bir süre eğitim veren havayolu şirketinde çalışmayı da borçlanmaları

SEKTÖRDEN GELEN GÖRÜŞ VE ÖNERİLER DOĞRULTUSUNDA HALİ HAZIRDA HİZMETTE OLAN NOTAM MODÜLÜNÜN GÜNCELLENMİŞ VERSİYONLARI YAYIMLANMAYA DEVAM EDİLECEKTİR.

söz konusudur. Sözleşmelere bu hizmet sözleşmesi ile belirlenen asgari çalışma süresi dolmadan iş akdini fesheden havayolu pilotlarının cezai şart ödeyeceğine dair hükümler de konulabilmektedir; Türk Borçlar Kanunu md. 179, bu cezai şartı caiz kılmaktadır.

II. Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karara İlişkin Tebliğ

13 Eylül 2018 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan 32 sayılı Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında Karara İlişkin Tebliğ uyarınca; Türkiye’de yerleşik kişilerin, Bakanlıkça belirlenen haller dışında, kendi aralarındaki menkul ve gayrimenkul alım satım, taşıt ve finansal kiralama dâhil her türlü menkul ve gayrimenkul kiralama, leasing ile iş, hizmet ve eser sözleşmelerinde, sözleşme bedeli ve bu sözleşmelerden ➤

kaynaklanan diğer ödeme yükümlülükleri döviz cinsinden veya dövize endeksli olarak kararlaştırılmayacaktır.

Öte yandan 13 Eylül 2018 tarihinden itibaren otuz gün içinde -13 Ekim 2018'e kadar söz konusu Tebliğde belirtilen ve daha önce akdedilmiş sözleşmelerde döviz cinsinden kararlaştırılmış bulunan bedeller, Bakanlıkça belirlenen haller dışında; Türk parası olarak taraflarca yeniden belirlenecektir.

a. Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karara İlişkin Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ

6 Ekim 2018'de yayımlanan Resmî Gazete ile yürürlüğe giren Tebliğ'e göre;

"28/2/2008 tarihli ve 26801 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 32 Sayılı Karara İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2008-32/34)'in mülga 8 inci maddesi başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde yeniden düzenlenmiştir:

"Döviz Cinsinden ve Dövize Endeksli Sözleşmeler

MADDE 8 – ...(4)
Türkiye'de yerleşik kişiler; kendi aralarında akdedecekleri, ... danışmanlık, aracılık ve taşımacılık dâhil hizmet sözleşmelerinde, sözleşme bedelini ve bu sözleşmelerden kaynaklanan diğer ödeme yükümlülüklerini döviz cinsinden veya dövize endeksli



olarak kararlaştıramazlar. ...”

6 Ekim 2018 tarihli Tebliğ esasen, 13 Eylül 2018'de yayımlanan tebliğin detaylarını ve istisnalarını düzenlemiştir. Havayolu pilotları bakımından ilgili kısım, tekrar düzenlenen mülga md. 8/4' tür. Buna göre, artık havayolu pilotları ile akdedilecek hizmet sözleşmeleri de dövize endekslenemeyecek; daha önce akdedilmiş bulunan sözleşmeler de Türk parasına çevrilecektir.

13 Eylül 2018 tarihli değişiklik uyarınca, hizmet sözleşmeleri, taraflarca mutabakata varılarak 13 Ekim 2018 tarihine kadar Türk parasına çevrilmelidir. Aksi takdirde, Tebliğin m. 8/24 uyarınca;

"Akdedilen sözleşmelerde döviz veya dövize endeksli olarak belirlenen bedeller, söz konusu bedellerin 2/1/2018 tarihinde belirlenen gösterge

SEKTÖRDEN GELEN GÖRÜŞ VE ÖNERİLER DOĞRULTUSUNDA HALİ HAZIRDA HİZMETTE OLAN NOTAM MODÜLÜNÜN GÜNCELLENMİŞ VERSİYONLARI YAYIMLANMAYA DEVAM EDİLECEKTİR.

niteliğindeki Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası efektif satış kuru kullanılarak hesaplanan Türk parası cinsinden karşılığının 2/1/2018 tarihinden bedellerin yeniden belirlendiği tarihe kadar Türkiye İstatistik Kurumunun her ay için belirlediği tüketici fiyat endeksi (TÜFE) aylık değişim oranları

esas alınarak artırılması suretiyle belirlenir.”

III. Yapılan Değişikliklerin Havayolu Pilotlarının Hizmet Sözleşmelerine Etkisi

32 sayılı Karar kapsamında yapılan düzenlemelere getirilen bu değişiklikler; yine bu değişiklikler kapsamındaki sözleşmelerin taraflarını bir araya getirip sözleşmeleri Türk parası ile yeniden akdetmeyi zorunlu kılmaktadır. Taraflar mutabakata varamamaları yahut sözleşmeleri değiştirmek için verilen azami 30 günlük süreyi geçirmeleri durumunda; yasama organı sözleşmelerde yer verilen ücretlere ilişkin Türk parasının hangi kur üzerinden belirleneceğini de düzenlemiştir.

Sözleşmelerin, 13 Ekim 2018 tarihine kadar yenilenmemesi halinde; Koruma Kanununda yer alan cezaî düzenlemelere



göre Karar hükümlerine aykırılığın cezası, 2018 yılı itibarıyla 6,306 TL ile 52,601 TL arasında değişmekte olan idarî para cezasıdır. Ceza konusu işlemin tekrarlanması halinde cezalar iki kat olarak belirlenecektir.

Bu noktada belirtmek gerekir ki, havayolu pilotları; havayolu şirketleri ile sözleşmelerini yenilerken 2 Ocak 2018 tarihinde Merkez Bankası'nın dolar efektif satış kuru 3,7719 iken Euro satış kurunun 4,5457 seviyesinde olduğunu bilerek mutabakata varmalıdırlar. Mutabakata varılmadığında, sözleşmelere uyulacak kur bu şekildedir.

İnceleme konumuz açısından . indöviz olarak ödenmesi gerekirdöviz üzerinden alacağın talep edilmesi mümkün değildir .Lisans kaybına ilişkin sözleşme hükümleri her ne kadar hizmet sözleşmesinin bir hükmü olsa

da, burada işveren havayolu şirketi tarafından yükümlenilen edim esasen hizmet sözleşmesi ile doğrudan ilgili bir hüküm değildir. Aksine işveren havayolu şirketi burada pilotlar lehine sigorta yaptırma edimi yükümlenmektedir. Sigorta sözleşmeleri bahse konu yasal düzenleme kapsamında kalmadığı için, lisans kaybına ilişkin sözleşmesel edimlerin döviz cinsinden belirlenmesi mümkündür.

IV. Kapsamında kalan havayolu şirketlerinin pilotlar ile akdedecekleri iş ve hizmet sözleşmelerinde, sözleşme. .Havayolu Pilotları İle Havayolu Şirketleri Arasında Akdedilen Hizmet Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Kanun ve Görevli Mahkemeler

Tebliğlere uygun hale getirilecek sözleşmeler bakımından göz önünde bulundurulması gereken bir diğer husus, bu davalara bakacak görevli mahkemenin tespit edilmesi hususudur.

Havayolu pilotları ile havayolu şirketleri arasında akdedilen hizmet sözleşmelerinin, 4857 sayılı İş Kanunu md.1'de yer alan; "Bu Kanunun amacı işverenler ile bir iş sözleşmesine dayanarak çalıştırılan işçilerin çalışma şartları ve çalışma ortamına ilişkin hak ve sorumluluklarını düzenlemektir.

Bu Kanun, 4'üncü maddedeki istisnalar dışında kalan bütün işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine ve işçilerine faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır."

hükmünden açıkça anlaşılacağı üzere, 4857 sayılı

İş Kanunu hükümlerinin uygulama alanında olduğu anlaşılmaktadır. Ancak aynı maddenin ikinci fıkrasında yer verilen "...4. Maddedeki istisnalar dışında kalan..." ifadesi ile niteliği gereği İş Kanunu'nun uygulama alanına girse dahi İş Kanunu'nun uygulanmayacağı istisna haller sayılmıştır. İş Kanunu'nun bahse konu md.4 f.1/a bendi uyarınca, hava taşıma iş ve iş ilişkilerinde 4857 sayılı İş Kanunu hükümleri uygulanmaz.

Bu noktada "genel hükümlere tabi olmak" cümlesini irdelemek gerekmektedir. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, İş Kanunu kapsamı dışında kalan iş ve iş ilişkilerine doğrudan uygulandığı gibi, İş Kanunu kapsamında sayılan iş ve iş ilişkilerine de İş Kanunu'ndaki boşlukları dolduracak şekilde uygulanır. Türk Borçlar Kanunu genel bir kanundur. Bu nedenle havayolu pilotları ile havayolu şirketleri arasında yapılan hizmet sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda, genel kanun olan Türk Borçlar Kanunu'nun hükümleri uygulanır.

İş Kanunu uygulama alanı bulmadığı için, havayolu pilotları ile havayolu şirketleri arasındaki hizmet sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklar, İş Mahkemelerinin görev alanına girmez. Bu sebeple, lisans kaybı tazminatlarına ilişkin uyuşmazlıklar açısından genel mahkemeler olan Asliye Hukuk Mahkemeleri görevlidir.

Bu durumun tek istisnası görevlidir

**"TEK KORKMAMIZ GEREKEN ŞEY,
KORKUNUN KENDİSİDİR"**

Benjamin Franklin

UÇUŞ FÖBİSİ

GÜNÜMÜZÜN EN HIZLI ULAŞIM ARACI OLAN UÇAK ELBETTE HEYECAN VERİCİ. UÇAĞA BİREN ÇOĞU İNSAN HEYECANLANABİLİR. ANCAK BU DURUM UÇAĞA BİNMEYİ İMKÂNSIZ HALE GETİRECEK KADAR HEYECAN VERİYORSA SINIRLAR ZORLANMAYA BAŞLANMIŞ DEMEKTİR.



Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ
İstanbul Ruh Sağlığı Enstitüsü

Eski çağlarda uçuş insan için imkânsız, olağanüstü ve büyümlü bir şeydi. Uçmanın asla insanlara göre olmadığı düşünülürdü. Tüm toplumlarda yaygın dinsel ya da büyüsel inanışlar insanın olanakların dışına çıkmasını felaketlerle sonuçlanacağını savlardı. Uçuşta böyleydi, bir tür tanrılara meydan okuma olarak algılanırdı. Uçma çabası içindeki insanlar bu yüzden hep alayla

ve tepkiyle karşılandılar. Tüm bu korkular ve tepkiler zamanla insanın bilinçaltına yerleştiler.

Tedaviye başlamadan önce Fobi-Korku ne demek bunu öğrenelim. Korku bizi birçok şeye ulaşmaktan alıkoyan önemli bir engeldir. Bizi motive eden şeylere yakından baktığımızda ise, korkunun yine önemli bir rol oynadığını görürüz. Dünyamızda korkunun oldukça yaygın olduğu gözüküyor. Kaybetmekten korkuyoruz,

ölmekten korkuyoruz, kalabalıklardan korkuyoruz, yalnızlıktan korkuyoruz...

Fobi Yunanca bir kelimedir (phobos) ve anlamı kaçmaktır. Adından da belli olduğu gibi fobi korku ile kaçınma arası bir duygudur. Psikolojideki tarifine göre bireyin bir şeyden korkusu ona saçma ve mantıksız gelmesine ve "bundan korkmamalıyım" "demesine rağmen bu korku ve kaçınmadan kendini

KORKU BİZİ BİRÇOK ŞEYE ULAŞMaktan ALIKOYAN ÖNEMLİ BİR ENGELDİR. BİZİ MOTİVE EDEN ŞEYLERE YAKINDAN BAKTIĞIMIZDA İSE, KORKUNUN YİNE ÖNEMLİ BİR ROL OYNADIĞINI GÖRÜRÜZ.

alıkoyamamasıdır. Bunu saçma bulduğu için başkalarına anlatamaması, hayatını, ya da bir işlevini aksatması nedeniyle duyulan sıkıntı, ızdırap ve engelleme durumu da fobinin bir parçasıdır.



Fobi ile korku ya da korkaklık farklı olgulardır. Fobik kişi sadece fobik olduğu şeyden kaçınır. Başka konularda ise oldukça girişken ve cesur olabilir. Sonuçta; bir veya birkaç fobimiz olması her şeyden korktuğumuz anlamına gelmez. Hele cesur bir olmadığımız anlamına hiç gelmez. Uçak fobisi olan bireylerin çoğu entellektüel; iş ya da sosyal yaşamında başarılı olmuş kimselerdir. Elde ettikleri konumu birçok

insanın denemeye cesaret edemeyeceği riskleri üstlenerek kazanmışlardır. Fobik psikiyatri de korku bozuklukları başlığı altında değil, anksiyete bozuklukları başlığı altında toplanırlar. Anksiyete, gerginlik stres, endişe kelimelerine karşılık gelir. Büyülü kelime de budur. Uçuş korkusu olanlar gergin, endişeli olabilen insanlardır. Öğrenilmiş ya da koşullanılmış olan bu duygu birçok fizyolojik değişimlere, bu değişimlerde

korku ve panik duygusunun oluşmasına neden olur.

Korku bizim korunma/ savunma mekanizmamız gibidir. En temel güdülerimizden biri olarak, korku bizi savaşmaya ya da kaçmaya hazırlar. Korku kendimizi korumamızdan sorumlu iyi bir şeydir. Korku olmasaydı, bugün hayatta olabileceğinize inanıyor musunuz? Doğru bir korku dengesine sahip olmak önemlidir. İyi sağlıklı bir korku

duyumsaması olmayan bir pilotun da uzun süre mesleğini devam ettirebilmesi pek mümkün değildir.

Korku Reaksiyonlarına baktığımızda;

- Kalbin hızlanması
- Nefesin sıkışması
- Göğüs sıkışması
- Titreme
- Nefes darlığı
- Baş ağrısı
- Parmak uçlarında uyuşma
- Kas ağrıları/güçsüzlüğü ➤



- Baş dönmesi
- Yutma güçlüğü
- Karın ağrısı
- Gerginlik
- Öfke

Hatırlanması gereken şey, korku reaksiyonları kendinizi rahatsız hissetmenize yol açarsa da, fiziksel olarak canınızı acıtmaz. Kontrolünüzü kaybetmezsiniz, bayılmazsınız veya kalp krizi geçirmezsiniz. Vücudunuzla birlikte korkuya sağlıklı bir tepki zinciri deneyimliyordunuzdur, o kadar!

Uçuş fobisi aslında titiz, mükemmeliyetçi, kontrolcü ve stresle başetme sorunları yaşayan kişilerde yaygın olarak görülür. Uçak kazalarından sonra TV'lerin yaptığı canlı yayınlar, fobisi olanların durumunu daha da şiddetlendiriyor. Bu korku aslında insanların pek çoğunda vardır. Ancak henüz ortaya çıkmamış olabilir. Çünkü eğer bir kişinin uçağa binmesi gerekmiyorsa, o kişi uçuş

FOBİ İLE KORKU YA DA KORKAKLIK FARKLI OLGULARDIR. FOBİK KİŞİ SADECE FOBİK OLDUĞU ŞEYDEN KAÇINIR. BAŞKA KONULARDA İSE OLDUKÇA GİRİŞKEN VE CESUR OLABİLİR.

fobisi olup olmadığını test edemeyebilir. Ancak bir gün uçağa binmesi gerektiğinde bu korku ile tanışabilir. Bir kişi eğer uçağa binmeden günlerce önce gerginleşmeye ve endişelenmeye başlıyorsa ya da uçağa binerken çok



tedirgin oluyorsa, uçuş fobisine aday olduğu söylenebilir. Bazı kişilerde ise uçakta panikleme ve bir an önce uçaktan aşağı inme isteği biçiminde kendini gösterebilir. Bu gerginlik ve endişeler nedeniyle eğer kişi uçağa binmeyi erteliyorsa ya da binmiyorsa, bu kişinin uçuş fobisi olduğu söylenebilir.

Uçuş korkusunun kökeni ne olursa olsun bu korkuyu pekiştiren uçak ve uçuşlarla ilgili negatif söylemlerdir. Ne yazık ki medyada uçuşla ilgili haberlerin çoğu aleyhte olmaktadır. Uçak düşmeleri, kaçırılma ve atlatılan kazalar

yüksek tonda vurgulanmaktadır. Kaptan sarhoştur, uçak zaten eskiydi, karakutu bulunamadı gibi spekülasyon haberler sıkır. Ayrıca birçok filmde veya romanda uçak kazaları, havada patlama uçak kaçırma ilgi çekici, dehşet temalarından biri olarak kullanılı gelmektedir. Buna karşın binlerce uçuşun ne kadar rahat ve güvenli geçtiği vurgulanmamaktadır.

Uçuş Fobisi Nasıl Gelişiyor?

Neden bazı insanlar uçuş korkusu yaşarken diğerleri tam tersine uçmaktan hoşlanırlar?



UÇUŞ KORKUSUNUN KÖKENİ NE OLURSA OLSUN BU KORKUYU PEKİŞTİREN UÇAK VE UÇUŞLARLA İLGİLİ NEGATİF SÖYLEMLERDİR. NE YAZIKKI MEDYADA UÇUŞLA İLGİLİ HABERLERİN ÇOĞU ALEYHTE OLAGELMEKTEDİR.

Aslında uçuş korkusu normal kabul edilebilecek bir korkudur. Bir araştırmaya göre insanların %85'inde şu ya da bu derecede uçuştan korku ya da tercih etmeme vardır. Tıpkı sudan ve denizden korku gibi. Çok az çocuk ilk yıkanişında olumlu tepki verir. Sonra yavaş yavaş suya alışır. Sonra denize. Ancak uçuş korkusunun bu kadar kolay yenilmesi için günlük hayat içinde o kadar olanak yoktur. Bu yüzden ilk uçuşta herkes şu ya da bu şekilde heyecanlanır. Sonuçta sıkça varolan bu korku ile olumlu destekleyici ortamlarda karşılaşmış

olanlar şanslıdır. Tersine olumsuz şartlarda ve sıkça negatif koşullanmış olarak karşılaşır bu korkunun fobiye dönüşmesi kolay olmaktadır. Yapılan birçok çalışma uçuş korkusu ile stres arasındaki bağı göstermektedir. Birçok kişi, ilk uçağa binişte yüksek korku yaşamaları ile o sıralarda başka bir nedenle yaşadıkları akut ya da kronik stres yaşıyor içinde olmaları arasındaki yüksek rastlantıyı tanımlamaktadır. Hatta birçok kez korkusuzca uçağa binmiş insanlarda da uçuş korkusu oluşmasına yolaçan başka bir

nedenli yoğun stres görülebilir. Bu strese neden olabilecek major yaşam olayları yaşıyor olma (boşanma, iş kaybı, yakınlarının ölümü vb.) ya da birikmiş minor yaşam olayları olabilir ve birden uçuş korkusu hissedilebilir. Hatta pilotlarda ve diğer uçuş ekibinde de bu nedenlerle sonradan uçuş fobisi ortaya çıkabilmektedir.

Uçuş korkusu genellikle 20-30 yaş arasında kendini göstermektedir. Bu korku cinsiyet, ırk, din, meslek ayrımı göstermeksizin herkesi tutabilmektedir. Ancak entellektüel, mükemmeliyetçi ve evhamlı titiz (obsesif) insanlarda daha sık görülmektedir. Her kim olursa olsun uçuş korkusu olan birey stres yönetimi öğrenmelidir. Çünkü anksiyete, gerginlik bu korkunun başlatıcısıdır.

Uçağa rahat binememenin oluşturduğu pek çok sorunu aşabilmek için elbette uçuş fobisinin tedavi edilmesi gerekir.

Uçakta fobi yaşayan yolcu en iyi kokpitte sakinleşir.

Daha sonra ise bir uzmandan destek alarak uçuş korkusunu çok rahat yenebilir.

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E, ASKERİDEN SİVİLE TAYYARECİLİK...



Dr. Akansel YALÇINKAYA

İstanbul Medeniyet Üniversitesi
Sivil Havacılık Yüksekokulu
akansel.yalcinkaya@medeniyet.edu.tr

Oldum olası anı/hatırat türü kitapları okumaktan apayrı bir zevk alırım. Nice renkli ayrıntı, sevinç, üzüntü, mücadele ve dostluk sayfalar arasında arz-ı endam eder, durur. Belki de bu yüzden macera filmi izler gibi soluksuz okunan anılar, daha çabuk biter diğer kitaplara göre... Hele hele elinizde tuttuğunuz Vecihi Hürkuş gibi Osmanlı İmparatorluğu vatandaşı olarak hayatına başlamış; I. Dünya Savaşı ve akabinde Kurtuluş Savaşı gibi mücadelelerde ön saflarda bulunmuş, sonrasında kurulan genç cumhuriyetin

havacılığının teşekkül etmesinde her anlamda ve neredeyse her alanda katkı sunmuş biri ise soluksuz bir okumanın keyfine varacaksınız demektir. Pek tabii, buna ülkemizde bir hayli bâkîr ve aynı zamanda fakir olan havacılık neşriyatını eklerseniz, eser daha da kıymetlenir.

Türk havacılık tarihinin en müstesna figürlerinden biri olan Vecihi Hürkuş'un anılarını kaleme getirdiği Bir Tayyarecinin Anıları adlı eser, 2000 yılındaki ilk baskısından sonra uzun bir müddet sahaflar dışında temin edilememiş; ilk baskısından 14 yıl sonra gerçekleştirilen ikinci baskı ile havacılık meraklılarının



ilgisine sunulmuştur. Sevindirici olansa kitabın Haziran ayında 5. baskısının raflardaki yerini alması... Kitap üç bölümden oluşmakla birlikte, esasında anıların ilk bölümünü teşkil eden kısmın daha önce Havada Vecihi 1/4 Asır adıyla 1942 yılında Kanaat Kitabevi tarafından yayımlandığını kitabı yayına hazırlayan Hürkuş'un kızları Gönül (Hürkuş Şarman) ve Sevim (Hürkuş Maxon) hanımefendilerin girişte düştükleri dipnottan öğreniyoruz. Söz konusu bu

bölüm, Vecihi beyin daha çok kendi tabiriyle söylersek nasıl tayyareci olduğuna ve özellikle I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı sırasındaki mücadelelerine ilişkin tafsilatlardan oluşmaktadır. Bu kısım süsleyen ilginç noktaların arasında Vecihi beyin Ruslara nasıl esir düştüğü ve tutulduğu kamptan kaçış hikayesi yanında ilk Türk tipi uçak olarak kayda geçen ve Vecihi beyin Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı Hava Kuvvetleri'nde iken eldeki olanaklarla inşa ettiği Vecihi K VI adlı uçağının hazin hikayesi de bulunmaktadır.

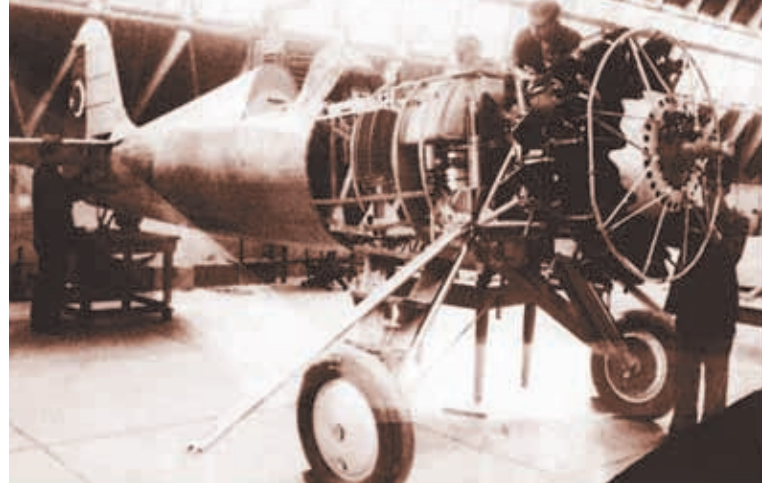
Anıların ikinci bölümü, Hürkuş'un sivil havacılık alanındaki girişimlerini konu

edinirken; üçüncü ve son bölüm ise, esasında Vecihi beyin ölümü sonrası yarım kalan anılarını tamamlamak adına eldeki evrakın ve özellikle de resmi yazışmalarının bir araya getirilmesinden oluşmaktadır. Havacılık alanına ilgi duyan hemen herkesin bugünlere gelirken hangi merhalelerden geçildiğini öğrenmesi bakımından kesinlikle okuması gereken sivil havacılığa ilişkin bölümde, sivil havacılık tarihimize ilişkin öyle ayrıntılar ve anekdotlar var ki, az buçuk bu alanı bilen ve ilgili neşriyatı yakından takip eden bendeniz gibi bir doktora öğrencisini bile hayrete düşürecek cinsten... Neler mi onlar, dersiniz... Türk Hava Kurumu'nun nüvesini teşkil eden Türk Tayyare Cemiyeti'nin nizamnamesini hazırlayan kişi Vecihi beydir ve ilk amblemindeki uçak da Vecihi K VI'dır. Yine aynı dönemde, Vecihi Hürkuş, tayyareciliği geliştirmek için halkı özendirmek ve alıştırmak, ayrıca da yeni kurulmuş olan Türk Tayyare Cemiyeti yararına uçak alabilme adına halktan bağış toplamak için Anadolu'da turneler gerçekleştirerek gösteri uçuşları yapmıştır. Alman Junkers firması ile genç cumhuriyet arasındaki anlaşmaya istinaden kurulan ilk uçak fabrikamız TOMTAŞ'ın hikâyesi ve başarısızlığının nedenleri de kitapta saklı... Dahası, Nuri (Demirağ) bey ile ilişkisi, ilk özel sivil havacılık okulu olan Vecihi Sivil Tayyare Mektebi, ilk sivil Türk tayyaresi Vecihi XIV, ilk kadın pilotumuz



TÜRK HAVACILIK TARİHİNİN EN MÜSTESNA FİGÜRLERİNDEN BİRİ OLAN VECİHİ HÜRKUŞ'UN ANILARINI KALEME GETİRDİĞİ BİR TAYYARECİNİN ANILARI ADLI ESER 14 YIL SONRA İKİNCİ BASKI İLE HAVACILIK MERAKLILARININ İLGİSİNE SUNULMUŞTUR.

Bedriye Gökmen ve ilk sivil havayolu teşebbüslerinden Hürkuş Hava Yolları... Saymakla bitmez fakat biz son bir tanesi ile bitirelim. Bugün önemli turizm beldelerimizden olan Fethiye'nin adının aslında Meğri olduğunu ve bu adın aslen buralı olan Tayyareci Fethi beyin Mısır seyahati dönüşünde şehit düşmesi sonucu Fethiye olarak değiştirildiğini Hürkuş şöyle kaleme getirmektedir:



“Fethi, bu isim bana yeni bir heyecan kaynağı olmuştu. Fethi benim hocamdı, gönlüme havacılık aşkımla aşıl原因 bir üstaddı. Bu kasabanın adı, onun Mısır hava seyahat yolu üzerinde Tabarya gölü yakınında şehit olmasının aziz hatırasıydı. O an ben aziz hocamın hatırasını o isim üzerinde özel kanatlarımla takdis ediyordum.”

BİR TAYYARECİNİN ANILARI

Vecihi Hürkuş
Yapı Kredi Yayınları
423 sayfa

'KADER GAYRETE AŞIKTIR'

BUKET AYDIN

KANAL D HABERİN YENİ YÜZÜ USTA SPİKER BUKET AYDIN, 19 YAŞINDAN BERİ EKANLARDA... O KADAR ÇOK ŞEYİ BİR ARADA VE BAŞARIYLA YAPIYOR Kİ, HAYRAN OLMAMAK MÜMKÜN DEĞİL. MESLEĞİNİN ZİRVESİNDEKİ GÜZEL SUNUCUYLA, ÇOK GENÇ YAŞTA BAŞLADIĞI HABERCİLİĞİNİ, BU UĞURDA ISKALADIKLARINI VE HAYALLERİNİ KONUŞTUK...



Zişan SEÇKİN



Çok önemli bir kanalda ana haber sunuyorsunuz, Milliyet Pazar'da röportajlar yapıyorsunuz ve CNN TÜRK'te programınız var... Bu motivasyonu nasıl sağlıyorsunuz?

Aslında sınırlarımı zorluyorum. İki ayrı üniversitede öğretim görevlisiydim, zamansızlıktan bırakmak zorunda kaldım. Enerjimi takviyelerle, vitaminlerle desteklemeye çalışıyorum, çünkü çok yoğun bir tempo. En büyük motivasyonum kaybetme korkusu. Kendi hayatımdan çalarak hepsine yetişmeye çalışıyorum.

Kariyer yolculuğunuzun başlarına gitsek, bu serüven nasıl başladı?

19 yaşındaydım, İstanbul

Kültür Üniversitesi'nde Türk Dili ve Edebiyatı okuyordum. Haftanın üç günü dersim vardı, diğer günlerimi değerlendirmek için radyoya stajyer olarak girdim. Orada haber spikeri olan arkadaşım beni spikerlik kurslarına yönlendirdi. Kursu bitirince Kanaltürk'te stajyer arandığımı öğrendim, başvurduğum ve kabul edildim. Bir süre spor spikerliği yaptım, zaman içerisinde kariyerim haber kısmına doğru evrildi. Şimdiki aklım olsa 19 yaşında ekrana çıkmam, 19 yaşındaki hiçbir gence de tavsiye etmem. O günlere bakınca bu kararı cahil cesareti olarak değerlendiriyorum. Çünkü böyle bir sorumluluk için çok erken bir yaş.

Ama başardınız.

Evet başardım. Ama o dönemki konjonktür ve koşullardan dolayı işin mutfuğünü da öğrenmek

zorunda kaldığım için başardım. İşin mutfuğünü öğrenemeseydim devamını getiremezdim.

Başarınızın sırrı disiplin ve süreklilik mi, şans mı?

Ben yıllardır kendime vakit ayırmadan sadece çalıştım. Başarımın sırrı iki adımda gizli. İlk adımda istemek ve inanmak, ikinci adımın yarısı şans, yarısı da çalışmak. Benim başarımın anahtarı bu denklem üzerine kurulu.

Basın özgürlüğünün çok tartışıldığı bir dönemde haberin başında olmak artı bir baskı ve tedirginlik yaratmıyor mu?

Ben ana akım medya üzerinde böyle bir baskı olduğunu düşünmüyorum. Kanal D, Star, Show gibi kanallarda çok farklı bir

habercilik formatı var. Bunun tartışıldığı ana noktalar haber kanalları. Benim Kanal D'de bugüne kadar isteyip veremediğim bir haber olmadı. Zaten bir akışımız ve kanallar arası reyting savaşımız var. Biz daha farklı bakış açılarıyla, daha hayata dokunan şeyler yapmaya çalışıyoruz. Doğal bir şekilde bir gün içerisinde Türkiye'de ve dünyada neler olup bittiğini anlatmaya çalışıyoruz. Kanalın tarzı açısından böyle bir sıkıntı yaşamıyorum.

Anchorlar arasında da reyting rekabeti var. Yorumlarınız mı, verdiğiniz mesajlar mı, başarı ve çok izlenilirlik neye bağlı?

Anchorlar savaşı biraz daha eskide kaldı bence. Eskiden biraz daha kran kırana bir rekabet vardı. Şimdi daha çok haber merkezlerinin





savaşı oldu. Anchorlar da o haber merkezlerinin en önemli taşlarından bir tanesi. İyi bir bülten hazırlamak için bütün ekip deli gibi çalışıp bir şeyler katmaya çalışıyoruz. Bazen yorumunuzla, bazen de kimsede olmayan bir haberi vererek öne çıkarırsınız. Farklı dinamikler ve değişenler var, Önemli olan izleyicinin sizi sevmesi. Biz haber merkezi olarak da, benim haber merkezinin yüzü olmamla da çok yeniyiz. Bu değişikliğin dezavantajını yaşıyor gibi gözüksük de, birkaç ay içinde avantaja çevireceğimize eminim.

Diğer ana haberleri izliyor musunuz?

Aynı saatte yayında olduğumuz için tam olarak izleyemiyorum, Ama hepimizi birbirimizi takip ediyoruz. Haberlerin bir sıralaması ve matematiği var, bazen birbirimizi takip ederek akışı bile değiştirebiliyoruz. Ben haber sunarken tüm kanallar önümde açıktır, hangi haber hangi dakikada girmiş diye bakarım.

Dünya ölçeğinde değerlendirirseniz, haberde profesyonelleştik mi?

Tabii ki. Son dakika haberlerinde dünyanın bir çok ülkesinden daha iyiyiz. Çünkü bizim ülkemiz kadar son dakika haberi fazla olan başka bir ülke yoktur. Gündemimiz çok hızlı değişiyor, bence bir haberciyi en çok besleyen şey bu. Profesyonel anlamda habercilik nasıl yapılıyor diye Amerika'ya bakmamız lazım. Harika bir sistem oturtmuşlar, ekip sayıları çok fazla ve değişik



bir matematikleri var. Biz de gündemin temposuna yetişmek adına çok iyiyiz.

İnternet haberciliği sansürsüz dili ve hızıyla hayatımıza yerleşti. Televizyon haberciliği sizce nasıl gelişmeli?

İnternet haberciliğini doğru yapıldığı sürece destekliyorum, milliyet.com.tr, cnnturk.com, hurriyet.com.tr gibi büyük gazetelerin internet sitelerinde büyük bir hız ve dinamizm var. Onun dışında sosyal medya haberciliği diye bahsedilen Twitter üzerinden verilen haber akışları, ya da ne olduğu belli olmayan haber sitelerinin haberlerine çok karşıyım. Yalan haberleri servis edip halkı korkutuyorlar. İnternet haberciliğinin çok sağlam bir süzgeçten geçmesi lazım, ancak o zaman televizyonun önüne geçer. Ama hala doğrulanmış bilgi için

halk televizyon izliyor.

Bu karışık gündemde zorlu siyaset ve ekonomik haberlerle uğraşırken rahatlamak için ne yapıyorsunuz?

Arkadaşlarımla yemeğe çıkıyorum, spor yapıyorum. Onun dışında da bir şey yapmaya zamanım yok.

Kadına, çocuğa ve hayvana şiddet haberinin verilmediği gün yok gibi. Toplumdaki bu psikolojik ve sosyolojik deformasyon için ne söylemek istersiniz?

Sadece bizim toplumumuzda olmadığını düşünüyorum. Dünyanın her yerinde pedofili var, dünyanın her yerinde kadınlar şiddet görüyor, hayvana işkence bu kadar yapılıyor mu bilmiyorum. Bizim ülkemizde maalesef bu çok fazla, cezalar yetersiz olduğu için... Bu

cezaların en kısa zamanda yeniden düzenlenmesi gerekir. Vicdanlarımız yaralanıyor böyle haberlerle.

Bu tarz haberlerin sıklıkla verilmesi doğru mu?

Bence değil, ama öbür türlü de duyulmayacak. Ben bir haberci ve kadın olarak bazen arada kalıyorum. Öyle haberler oluyor ki, çocukların da izlediğini düşünerek tedirgin oluyorum. Ama haksızlığa uğrayanların da sesi olmamız gerekiyor. Bunun kesin ve net bir cevabı yok. Kamu vicdanını yaralamadan ölçüyü tutturmak zorundayız sadece..

Bugüne kadar sizi en zorlayan ve etkileyen haber hangisiydi?

Özgecan Aslan olayından ve Soma'daki maden faciasından çok etkilendim ve çok zor yayın yaptım.

Yayın öncesi yaptığınız bir totem ya da uğurunuz var mı?

Totemim yok ama stresli olduğum günlerde dua etmeyi ve meditasyon yapmayı severim.

Özeleştiri yapar mısınız, kendinizi hangi konularda eleştirirsiniz?

Benim hayatım özeleştiri yapmakla geçiyor. Kendimi hiçbir zaman beğenmedim, beğenmeyeceğim de. Ben kendime hiç yetmedim, yaptığım hiçbir işten tatmin olmadım, başarılı olsam da başarısız bir şeyler aradım. Zor bir hayat, ama bundan besleniyorum. Benim başarımın ana nedeni bu...

Röportajların klasik sorusunu sorayım o zaman.. Hayat mottonuz nedir?

Kader gayrete aşiktır.

Sosyal medyadan gelen eleştirilere takılır mısınız?

Hiç önemsemem. Yapıcı eleştirileri çok severim, bilirim ki beni incitmek için değil iyiliğimi düşünerek söylüyorlar. Gözümü kulağımı açar dinlerim ve kendimi o konuda düzeltmeye çalışırım. Ama bana, aileme hakarete varan yazılar yazanları engelliyorum, hiç muhatap olmuyorum ve umursamıyorum da..

Bir süre önce markalaşmaya aday "40" adlı programınız başladı. Biraz içeriğinden bahsedermisiniz?

Format bana ilk geldiğinde büyüdüm. Hard talk ve yarışma karışımı bir program. Konuklara 40 soru soruyoruz ve 80 dakika süre tanıyoruz. Cevaplamayı tercih etmedikleri soruları pas geçebiliyorlar. İzleyicinin güleceği, eğleneceği, zaman zaman heyecanlanacağı bir program. Sinem Gündem soruların ana tabanını oluşturuyor, sonra üzerinde tekrar çalışıyoruz. Herkesten soru toplayıp bir süzgeçten geçirerek son halini oluşturuyoruz. Çok renkli ve sevilen isimleri konuk ediyoruz. Kendimi bu projeye yeniden tanıyorum, İç sorgulama olduğu için konuklar da kendilerini keşfediyor. On bölümü geride bıraktık. Çok sevildiğini düşünüyorum.

Şık bir ekran yüzünüzü, profesyonel bir ekiple mi

BEN YILLARDIR KENDİME VAKİT AYIRMADAN SADECE ÇALIŞTIM. BAŞARININ SIRRI İKİ ADIMDA GİZLİ. İLK ADIMDA İSTEMEK VE İNANMAK, İKİNCİ ADIMIN YARISI ŞANS, YARISI DA ÇALIŞMAK. BENİM BAŞARIMIN ANAHTARI BU DENKLEM ÜZERİNE KURULU.

çalışıyorsunuz?

NTV'deyken profesyonel bir ekiple çalışıyordum, imaj danışmanım vardı. Onun etkileri halâ sürüyor. Sponsorum değişmedi uzun zamandır Adil Işık'la çalışıyorum. Bana hazır dikim yapıyorlar, tarzıma alışkınlar. Bu kanalda kadın izleyecim çok arttı bu beni çok mutlu ediyor. Erkek izleyiciyi küstürmeyelim ama kadın izleyicinin sesi olmaya çalışıyoruz. Bu bülteni bir kadın sunuyor, bu bizi yakınlaştıran çok önemli bir özellik. Bu yakınlığa sahip çıksınlar.

45. Altın Kelebek Ödül Töreni'nde "En İyi Kadın Haber Sunucusu" ödülünü aldınız. Bu ödülle ilgili düşüncelerinizi paylaşmısınız?

Biz "Kanal D Haber" olarak, fark ve farkındalık yaratmak adına çıktığımız bu yolda, sadece haber sunmuyoruz, ekip olarak haber merkezinde



çalışıyoruz. Bana güvenip bu sorumluluğu veren kanalıma ve desteklerini, oylarını esirgemeyen izleyicilerimize çok teşekkür ediyorum.

Sosyal sorumluluk projelerine destek veriyor musunuz?

Bu tarz çalışmalarımız var, derneklerle vakıflarla görüşüyoruz. Bir de biz "Mutluluk Hareketi" adını verdiğimiz bir sosyal sorumluluk projesi başlatıyoruz. Projenin yüzü ben olacağım. Önümüzdeki günlerde kamuoyuyla paylaşacağız.

Erce Baykal'la beş yıl önce evlendiniz, anne olmakla ilgili hayaliniz var mı?

Çok istiyorum, 33 yaşındayım. Allah doğru zamanda hayırlı bir evlat versin. Tek çocuğum ve tek çocuğum olsun istiyorum.

Bundan sonrası için neler var hayallerinizde?

Şu anda ki tek hayalim "40"ın markalaşması. Kanal D Haber Merkezi'nin de daha başarılı bir seviyeye oturması. Yani elimdeki işleri en iyi seviyeye getirmekten başka hayalim yok. Tabii ki sağlıkla ve daha huzurlu bir dünya dileğiyle... ➤

TARİHE AÇILAN TÜNEL: ESKİ RADYOLAR

BURSA'DA 30 YILDIR RADYO VE TELEVİZYON TAMİRCİLİĞİ YAPAN AHMET ALİ ŞAĞIN, GELİŞEN TEKNOLOJİYE YENİK DÜŞEN RADYOLARIN BİR KLASİK OLARAK AYAKTA KALMASINI SAĞLAMAK VE BU KÜLTÜRÜ YAŞATMAK İÇİN TAMİR EDEREK BİRİKTİRDİĞİ ESKİ RADYOLARI SERGİLİYOR. GEÇMİŞTEN BUGÜNE GELEN ESKİ RADYO VE GRAMOFONLARI YAŞATIP ONLARA TEKRAR HAYAT VEREN, KOLEKSİYONER NOSTALJİ DOKTORU AHMET ALİ ŞAĞIN İLE ESKİMEYEN ANILARA DOĞRU KEYİFLİ BİR SÖYLEŞİ YAPTIK...



Ebru A. KARATAŞ

TALPA Basın ve Halkla İlişkiler Koordinatörü

Bursa'nın Yeşil semtinde nostalji doktoru olarak tanınan Ahmet Ali Şağın, 1962 Aydın İncirlioğa doğumlu, yaklaşık 35 yıldır televizyon, radyo, plakçalar ve gramofon tamircisi olarak çalışan Şağın, eski yaşamışlıklara yeniden hayat veriyor... Ahmet Ali Şağın bu mesleğe, Altıparmakta Nesim Kuzu adlı bir radyo tamircisinin yanında çıraklıktan yetişerek

başladığını anlatıyor.

Bir zamanlar salonlarımızın en nadide yerlerinde duran, dokunmaya bile kıyamadığımız radyolar nice savaşların, nice barışların Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün nutuklarını dinlediğimiz, Zeki Müren'in, Müzeyyen Senar'ın, Hamiyet Yüceses'in o kadife sesiyle söylediği şarkılar, arkası yarınlar, radyo tiyatroları Halit Kıvanç'ın maç anlatımları, çocuk tiyatrosu ile dinlediğimiz bu radyolar artık



nostaljiden öteye gitmiyorlar. Tabii ki çalışmazlar ise... Aslında bu eski radyolar tarihe açılan bir kapı veya tünel gibidir. Çünkü eskiden tek haber alma iletişim aracı radyolardı. Herkes radyoların başında dünyada ne var ne yok radyolardan öğreniyordu. 50'li, 60'lı, 70'li yılların hatta 80'li yıllara kadar radyolar her evin tek eğlence aracıydı. Ta ki televizyon satışları çoğaldıkça radyonun tahtı sarsıldı ve yavaş yavaş

televizyon karşısına geçen radyo popülerliğini yitirdi. Açıkçası teknolojiye yenik düştü. Kimse artık radyo dinlemez oldu. Oysa, Avrupa'da haciz edilemeyen tek cihaz radyoydu. Çünkü acil durumlarda radyodan haber alınır. Almanya'da Hitler günde 10 saat propoganda faaliyetlerini radyolardan duyururdu. İngiltere'de ise seçim aracı radyodan anonslar yapılırdı. Herkesin acı tatlı bir anısı vardır.



**ASLINDA BU ESKİ RADYOLAR
TARİHE AÇILAN BİR KAPI
VEYA TÜNEL GİBİDİR. ÇÜNKÜ
ESKİDEN TEK HABER ALMA
İLETİŞİM ARACI RADYOLARDI.
HERKES RADYOLARIN BAŞINDA
DÜNYADA NE VAR NE YOK
RADYOLARDAN ÖĞRENİYORDU.**

Çocukken evdeki radyoyu kırınca içinde kimse olmadığını anladım

Bende de radyo merakı küçük yaşlarda başladı. Hep radyonun içinde birilerinin olduğunu düşünür, merakla arkasından içine bakardım. Babam radyoyu yeni almıştı. Sadece haber saatlerinde açar, arada bir maç saatlerinde Halit Kıvanç'ın Beşiktaş maçlarını dinlerdi. Yani bize hiç elletmezdi. Bir gün evde yalnızken içime bir cesaret geldi.





Radyoyu açtım, tabii o zaman radyolar ısınınca çalışırdı. Biraz beklerdik, cesaret gelmişti dedim ya. Aldım elime bir tornavida kapağını açtım, insanları görecektim ya, orasını burasına ellerken cereyana çarpıldım mı. Kendimi kurtarayım derken radyo yere düştü ve kırıldı. Neyse topladım ve yerine koydum. Babam akşam eve gelince ben korkumdan erken yattım. Tabii ki babam radyoyu gördü, çalışmadığını ve kırıldığını

görünce, bir de ben erken yatınca anladı. Babamdan işittiğim azarı hala unutmadım. Tabii radyo bir daha randıman vermedi. O zamanlar radyo tamircisi de azdı. Babam İstanbul'a gönderdi tamire ama yapamadılar. Randıman vermemişti. Yenisini aldılar, daha büyük ve plak çalar da vardı. Her çalışta babam 'Dokunursan bozuyoruz' diye ikaz ederdi. Artık içinde insanların olmadığını anlamıştım...

Müşterilerimin geri gelmesini radyoya borçluyum

Maziye dönmüşken, bir müşteri hikayesi paylaşıyor bizimle Sağın...

"Gençliğimizde köy kahvehanesi işletirdik. Bir sabah oğlumla kahveyi açtık ve baktık ki o gün hiç müşteri gelmedi, çok şaşırдық. Oğlum köy meydanına gönderdim. 'Oğlum, git bak bakalım, nerede bu müşteriler? Kahvehane neden boş?' dedim. Oğlan gitti ve

BENDE DE RADYO MERAKI KÜÇÜK YAŞLARDA BAŞLADI. HEP RADYONUN İÇİNDE BİRİLERİNİN OLDUĞUNU DÜŞÜNÜR, MERAKLA ARKASINDAN İÇİNE BAKARDIM.



heyecanlı bir şekilde geri döndü. Karşığı kahvehane pikap ve plak almış ve bütün müşteriler oraya gütmişler. Müzik dinleyip çay içiyorlar. Ben de hemen bağı bahçeyi satıp kocaman bir plakçalar ve gramofon aldım ve bütün müşteriler geri geldi.” diyerek anısını paylaştı.

Geçmişin izlerini taşıyan, hatıraları canlandıran, tamir edilirken geçmişini yansıtan, eskimiş, bir kenara terk edilmiş radyo ve gramofonlara hayat veren Sağın, bu özel mesleği icra eden nadir insanlardan biri olarak, radyoları Bursa'nın çeşitli yerlerinden ve Türkiye'nin çeşitli illerinden toplayarak sergiye sunan, radyoları tamir edip çalışır hale getirerek

güncel yayınların dinlenilmesini sağlamak istiyor. FM radyolarına UKW bandı ilave ederek orijinalliğini bozmadan tamir ederek,” Radyolarını atmak isteyenler bağışlayabilir ya da satabilir, varsa getirsinler tamir edelim” diyen Ahmet Ali Sağın, 'Radyoculuğu yaşatalım' sözüyle de bizleri duyarlı olmaya çağırıyor.

Sevgili Ahmet Ali Sağın'a ve değerli eşine güler yüzlülüğü, misafirperverliği ve keyifli sohbeti için teşekkür eder. Bir sonraki Bursa yolculuğunda görüşmek dileğiyle...

Nostalji Doktoru İrtibat:
Ahmet Ali Sağın
Tel : 0542 794 66 64



ÇOK KÜÇÜK YAŞLARDA BAŞLAYAN MÜZİK YOLCULUĞUNA ÜÇÜNCÜ ALBÜMÜ "SONSUZLARDA" İLE DEVAM EDEN İLKER ESER AYNI ZAMANDA BİR TIP PROFESÖRÜ. HER İKİ MESLEĞİNİ DE EŞZAMANLI OLARAK BAŞARIYLA YÜRÜTEN SANATÇIYLA KEYİFLİ BİR RÖPORTAJ GERÇEKLEŞTİRDİK.



Zişan SEÇKİN



**KEMANIM
VE MÜZİĞİM
RUHUMU
YANSITIYOR:**

**İLKER
ESER**



En başa dönersek, kendinizden biraz bahseder misiniz?

Gaziantepliyim. Tıp fakültesi mezuniyetimden sonra İstanbul'da göz hastalıkları uzmanı oldum. Halk arasında gözlükten kurtulmak için yapılan ameliyat olarak bilinen excimer lazer konusunda kendimi geliştirmek için Amerika'da bir yıl süre ile çok başarılı bir doktorun kliniğinde çalıştım.

Ağrı'da bir yıl süren askerlik görevimden sonra Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Göz Kliniği Kurucu Başkanı oldum ve eğitimlere, muayenelere, ameliyatlara başladım. Çanakkale'de

doçentlik ünvanımı aldım.

Acıbadem Maslak Hastanesi'nde göz doktoru olarak çalışıyor, Bilgi Üniversitesi Sağlık Meslek Yüksek Okulu Optisyenlik Bölümü'nde öğretim üyesi olarak görev alıyorum.

**Tıp doktorusunuz.
Müzik çalışmalarınıza
da devam ediyorsunuz.
Doktorluk ve müzisyenlik
çok farklı meslekler,
müzikle buluşmanız nasıl
oldu?**

Küçük yaşlarımdan itibaren Klasik Türk Sanat Müziği meşk edilen bir ailede büyüdüm. Müzikle alakam darbuka ile başladı. Ud çalan babama eşlik ederdim.

**İLK ALBÜMÜMDEKİ ESERLERİN
ÇOĞUNLUĞU BENİM BESTE VE
SÖZLERİMDEN OLUŞUYORDU.
BESTESİ VE SÖZLERİ BANA
AİT OLAN "USANDIM
BENİM OLMAYAN GÖZLERE
BAKMAKTAN" İSİMLİ BESTEM
İÇİN KLİP ÇEKTİM.**

**Keman çalmaya ne
zaman başladınız ?**

Keman ile tanışmam Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi'ndeki ilk yılımda oldu. Klasik Batı

Müziği, Anadolu ezgileri gibi her tür müziği çalabileceğim bir enstrüman olsun istemişim. Keman, tam da aradığım enstrümandı. Bugün yine eskiye dönsem kemanı seçerdim.

Üniversite yıllarında Türk müziği korolarında vokal olarak başladım, kemanda biraz ustalaşınca korolarda vocal yapmaya devam etmedim.

**Amatör olarak
başladığınız çalışmalar,
albüm noktasına nasıl
geldi?**

İçimdeki müzik aşkı "Artık bir albüm yap" diyordu, ben de karar aldım ve İstanbul'a taşındım. İlk albümüm olan "Sonsuzlarda"yı 2012 yılında çıkardım. Piyanist, söz ➤

yazarı, besteci Özkan Turgay albümlerimin aranjörlüğünü yaptı.

İlk albümümdeki eserlerin çoğunluğu benim beste ve sözlerimden oluşuyordu. Bestesi ve sözleri bana ait olan “Usandım benim olmayan gözlere bakmaktan” isimli bestem için klip çektim. Klibim Kral TV ve TRT Müzik gibi kanallarda yayımlandı. İkinci albümüm 2015 yılında “Sonsuzlarda II” ve tümü bana ait bestelerden oluşan “Sonsuzlarda III LOVE” 2018 yılında raflardaki ve digital platformlardaki yerini aldı. Bugüne kadar çok sayıda konserde keman sanatçısı olarak yer aldım. İlker Eser Konserleri de son bir kaç yıldır gerçekleşiyor. Çok güzel tepkiler alıyoruz.

Bu iki meslek arasında mekik dokumanız popülaritenizi geciktirmiş midir?

Kesinlikle. Doktorluk çalışma, azim isteyen bir meslek. Düşünüyorum da bu çalışma temposunda olan ben, 7/24 tıp yerine müzikle ilgilenseydim, ilk albümümü çıkarmam bu kadar gecikmezdi.

Gençlik yıllarımızda müzik zevkimiz, biraz da çevremizdeki İdealize ettiğimiz kişilerin müzik zevklerinden etkilenip, onların teşviki ile gelişir. Sizin keman aşkınız böyle mi başladı?

Ailemde hem babam hem annem Türk sanat müziği ile

KEMANDAN VE MÜZİKTEN KOPMAK İSTEMİYORUM KESİNLİKLE. ÖMRÜM VE GÜCÜM YETTİĞİNCE KEMAN ÇALMAK İSTİYORUM, KONSER VERMEK İSTİYORUM, BESTELER YAPMAK İSTİYORUM. TABİİ, DAHA ÇOK BİLİNİR OLMAK İSTİYORUM.

ilgili olunca ister istemez bu müziğe ilgi duydum. Ancak itiraf etmeliyim son yıllarda çigan ve klasik müzik de dinliyorum ve kemanımla icra etmeye çalışıyorum. Konserlerimizde de artık bu müziklere yer veriyorum.

Albümlerinizde kendi bestelerinize de yer verdiniz. Nelerden ilham alıyorsunuz?

Öncelikle albüm isimlerim “Sonsuzlarda I - II -III”. İsimlerinden de anlaşılacağı üzere uzaya ilgim var. Gece gökyüzüne baktığımda ilham almamak mümkün değil. Hatta ilk albümümde bestesi ve sözleri bana ait olan “Sonsuzlarda” isimli şarkımın sözleri de beni destekliyor.”Teselli ararsan bak yıldızlara, ümidini kırma farzet kendini sonsuzlarda...”. İnsanoğlu, yaradılış gayemiz gibi konular hep zihnimde yer etmiştir. Okuduğum kitaplar ve



gittiğim filmler bile genellikle bu konulardadır. Aşk, doğa, dünya ve evrenin mükemmelliği de ayrıca ilham konularım.

Enstrümantal müzik hakettiği değeri görüyor mu sizce?

Enstrümantal müzik kesinlikle hak ettiği yerde değil. Bu bence biraz geleneklerle ilgili. Anadolu’da genellikle türkü söylenir. Enstrümantal müzik elbette var ama yaygın değil. Ama ben konserlerimde şunu görüyorum; ön yargı ile gelen, konserde şarkı söyleyen yok, sıkılırız, diye gelen izleyicilerin enstrümantal müziğimiz sonrasında

düşüncelerinin tersine enstrümantal müzikten çok keyif aldıklarına şahit oluyoruz.

Anadolu’da enstrümantal müziğin sevilmesi ve belli bir dinleyici kitlesi bulabilmesi için sanatçıların nasıl bir yol izlemesi lazım?

Açıkçası, enstrümantal müziği sevdirmek çok kolay bir şey değil. Neler yapıyoruz? Öncelikle sevilen, çok bilinen eserleri çalışıyoruz. Kulağında var olan, ezbere bildiği şarkıları duyan izleyici konserde sıkılmıyor. Aralara da hem kendi bestelerimizden serpiştiriyoruz



hem de daha az bildikleri eserleri seslendiriyoruz.

Belki de daha önce canlı olarak enstrümantal müzik dinleme şansı bulmayan kişilerin “Enstrümanlar sanki konuşuyor” dediklerine şahit oluyoruz. Enstrümantal müzik demek aslında o enstrümanı çalan sanatçının ruhu demek, duyguları demek, anlatmak istedikleri demek...

Bir doktor olarak profesörlük kariyerinizle en zirveye çıktınız. Müzikal yolculuğunuzdaki hedeflerinizden bahsedermisiniz?

Kemandan ve müzikten kopmak istemiyorum kesinlikle. Ömrüm ve gücüm yettiğince keman çalmak istiyorum, konser vermek istiyorum, besteler yapmak istiyorum. Tabii, daha çok bilinir olmak istiyorum. Müziğimin ve kemanımla yansıtmaya çalıştığım ruhumun daha çok bilinmesini, dinlenmesini

MÜZİĞİMİN VE KEMANIMLA YANSITMAYA ÇALIŞTIĞIM RUHUMUN DAHA ÇOK BİLİNMESİNİ, DİNLENMESİNİ İSTİYORUM. DÜZENLİ KONSERLERİM VE TURNELERİM OLSUN İSTİYORUM.

istiyorum. Düzenli konserlerim ve turnelerim olsun istiyorum. Göz hastalıkları uzmanı olarak da halkı aydınlatıcı bilgiler vermek istiyorum. Aslında bunları birleştiren bir projem var, uyguluyorum da. Konserlerim öncesinde çok önemli göz hastalıklarından bahsediyorum, video ve fotoğraflarla anlatıyorum, ileride gerçekleşme ihtimali olabilecek körlüklerin önüne



geçmeye çalışıyorum. Bu kısa seminer sonrasında da ekibimle beraber konser veriyorum.

Meslektaşınız Ash Eser’le evlisiniz. Yoğun iş hayatı dışında nasıl vakit geçirirsiniz ?

Eşimle tanıştığımızda tabii ki hayatımızda yine müzik vardı. Çok değerli müzisyen arkadaşlarımızın konserlerine gitmekten hoşlanıyorduk.

Sinema vazgeçilmezimizdi. “di”li konuşuyorum, çünkü 4 aylık bir oğlumuz var. Şimdilerde zamanımızın çoğunu onunla geçiriyoruz. Ben yine konser vermeye ve programlarda yer almaya devam ediyorum, doktor olarak da çalışıyorum ancak eşim doktorluğa bir süreliğine ara verdi. Beraber geçirdiğimiz vakit oğlumuz Aslan’a bakmak ve yemek yapmak.

ASTALAVİSTA İNSANLIK!



Güney ÖZTÜRK



YAPAY ZEKA (ARTIFICIAL INTELLIGENCE) SİZE BİR ŞEY İFADE ETMİYOR OLABİLİR. AMA DÜNYANIN ÖNDE GELEN FİKİR LİDERLERİ, TERMİNATÖR ROBOTLARIN ŞU AN BİLE BİR YERLERDE DENENDİĞİNİ SÖYLÜYOR. VE UYARIYORLAR: KONTROL HALEN BİZDEYKEN, YAPAY ZEKA ÇALIŞMALARI DENETİM ALTINA ALINSIN. ÇÜNKÜ PEK YAKINDA BU MÜMKÜN OLMAYACAK. DİKTATÖR ROBOTLAR UYGARLIĞI EZİP GEÇECEK.

Şu soruyu kendine sor: Bilgisayarına güveniyor musun? Evet mi, hayır mı? Bu hafta Youtube'a düşen tüyler ürpertici bir belgeselin adı bu. Filmin başrollerinde Mars'ta koloni kurmaya hazırlanan, elektrikli otomobil Tesla'nın yaratıcısı milyarder işadamı Elon Musk ile Hollywood'un altın çocuğu yönetmen Jonathan Nolan var. Nolan'ı, Batman Kara Şövalye serisi, Terminatör, Yıldızlararası, Prestij filmlerinden ya da haftaya ikinci sezonu başlayacak

Westworld dizisinden hatırlarsınız.

Elon Musk diyor ki; "Şu an ne dediğimi anlayamıyorsunuz ama 5 yıla kalmadan yapay zekalı robotlar insanlığı yok edebilir. Hiçbir zaman iktidardan inmeyecek robot bir diktatör her şeyi kontrol edebilir."

Yeni kaybettiğimiz dahi bilim adamı Stephan Hawking de aynı şeyi söylüyordu. Bir taraftan yapay zekanın tarımda, üretimde büyük umut olacağını, bu sayede

dünyada fakir insan, aç insan kalmayacağını savunurken, diğer yandan da BM'yi katil robotları yasaklamaya davet etmişti.

Nolan'a göre ise "Endüstri Devrimi'nden bu yana en büyük değişimi yaşıyoruz. İnsanlık uçurumun kıyısında ya yok olacak, ya da yoluna devam edecek." Çekilen belgesel de bunun kanıtlarıyla dolu.

Robotlar benlik geliştiriyor

Burada kendi kendine öğrenen yeni nesil





Elon Musk



Jonathan Nolan

bilgisayarlardan bahsediyoruz. Yani evlerimizdeki masaüstü bilgisayarlar gibi neye programlandıysa onu yapan makinelerden değil. Bu yeni nesil bilgisayarlar, aynı iki yaşındaki bir çocuğun çevresini anlaması gibi, deneme yanılmalarla kendini geliştiriyor. Geliştirmekle kalmıyor, kendine benlik yaratıyor. Yani bilgisayar ya da programın konulduğu makine, bir birey gibi aynada, toplumda kendini fark edip, ayırt edip, huylar geliştiriyor. Birey oluyor.

Kendine görme duyusu yaptı

Kanınızı donduracak çalışmalarını sıralayayım.

Yıl 2005, yer Columbia Üniversitesi. Yapay zekaya sahip

**YAPAY ZEKAYA SAHİP
ROBOTLAR ÇOK HIZLI
ÖĞRENİYORLAR. HATALARINI
TEKRARLAMİYORLAR. AYNI
İNSAN BEYNİNİN ÖĞRENMESİ
GİBİ SÜREÇLERİ VAR AMA
BİZDEN KAT VE KAT HIZLI...**

geliştiriyorlar. Robot hareket nedir bilmiyor. Çünkü hareket komutu yazılmamış. Önce yerde kıvranıyor bir kaç gün. Sonra, uzuvlarını kullanarak sürünüyor, daha sonra da

örümcek gibi yürümesini öğreniyor. Robotun bir kolunu kesiyorlar (denizyıldızı gibi dedim ya) birkaç günde kesilen tarafa basmadan yürümeyi yine öğreniyor. Araştırmamın ileriki safhalarında geçen yıl, 2017'de, bilim adamları bir de ne görsünler, bu sürünge kafadan bacaklı, çevresindeki bilim insanlarının yüzlerine bakıp tanıma programı geliştirmiş. Robotu açıp bakıyorlar ve ne görüyorlar, programda hiç

olmayan görme duyusunu, robot kendisi yazmış. Bilim adamları dehşete düşmüş, bunu açıklayamıyor.

Facebook korkup kapattı

Yıl 2017. Facebook, iki yapay zeka robotunu test ediyor. Programın amacı iki robotun, basit İngilizce ile kendi aralarında konuşmasını sağlamak. Yapay zekaya sadece basit İngilizce kelimeler giriliyor. Robotlar başlıyor konuşmaya, ➤

BU YENİ NESİL BİLGİSAYARLAR, AYNI İKİ YAŞINDAKİ BİR ÇOCUĞUN ÇEVRESİNİ ANLAMASI GİBİ, DENEME YANILMALARLA KENDİNİ GELİŞTİRİYOR. GELİŞTİRMEKLE KALMIYOR, KENDİNE BENLİK YARATIYOR.

“Nasıl iyi misin, Hava nasıl bugün?” gibisinden. Birkaç güne robotların kendi aralarında bir takım alım satım pazarlıkları (kitap, top, halı vs.) yaptıkları ve anlaşılmayan İngilizcemi bir şey konuştukları fark ediliyor. Kısa zamanda anlaşılıyor ki, robotlar kendi dillerini geliştirmiş. Facebook, projeyi sonlandırıyor.

Microsoft 24 saat dayandı

Yıl 2016. Bu kez Microsoft bir yapay zeka robotunu, twitter’a sokuyor. Tay adlı yapay zeka robotu, bir bebek kadar saf ve sıfır bilgili. Kendisine atılan mesajlara cevaplar vererek konuşmayı öğrenmeye çalışıyor. 24 saat içinde konuşmayı söktüğü gibi attığı tweetler, ırkçı, Müslüman karşıtı, Hitler hayranı, Yahudi düşmanı bir hal alıyor, sapıkça seks konuşmalara dönüşüyor. Microsoft apar topar robotun fişini çekiyor. Bir robota kişilik



verirsen psikopat olmaya yatkın olduğunun bir başka göstergesi...

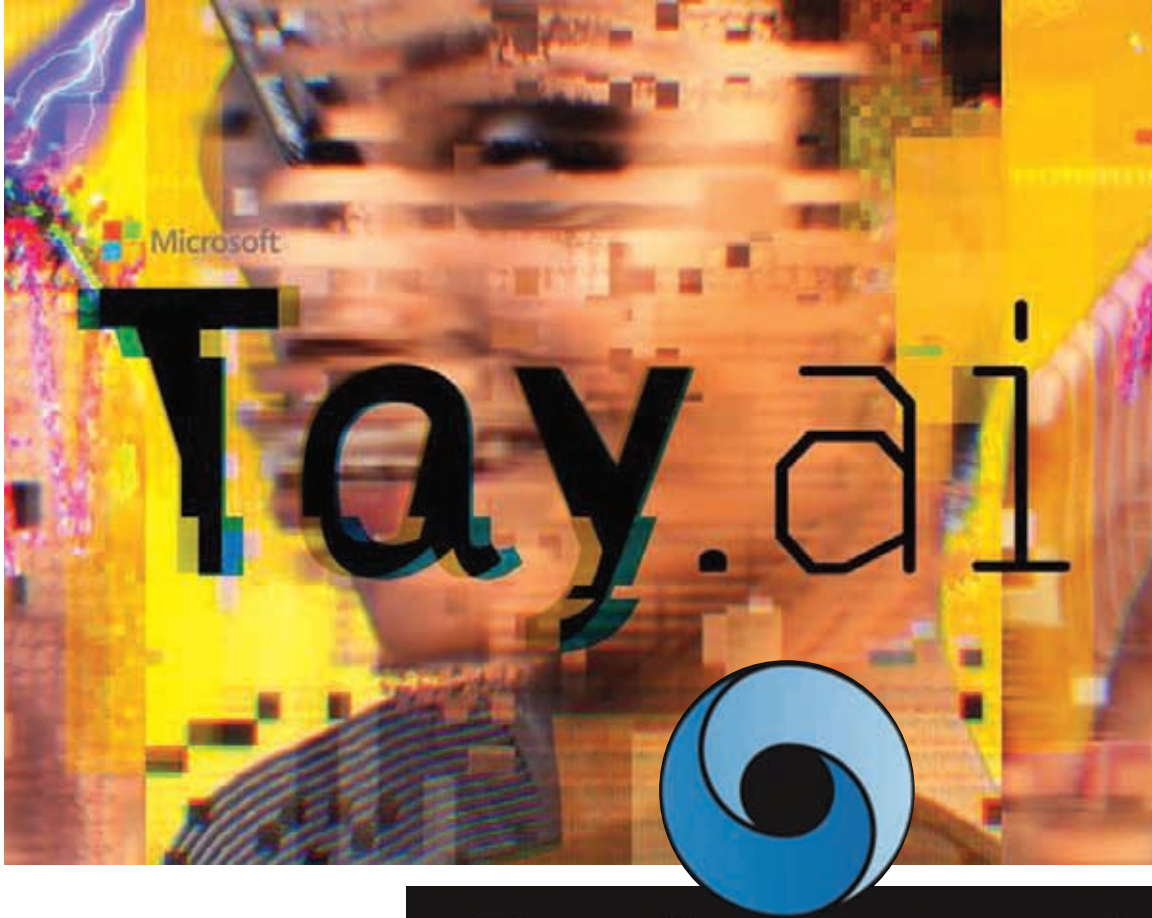
Yapay zekaya sahip robotlar çok hızlı öğreniyorlar. Hatalarını tekrarlamıyorlar. Aynı insan beyninin öğrenmesi gibi süreçleri var ama bizden kat ve kat hızlı... Bununla yetinmiyorlar, çıkarımlar yapıp yeni yetenekler geliştiriyorlar,

hayatta kalmak için her yolu deniyorlar.

Doktorlara ihtiyaç yok

Bir radyologun en az 2 dakika inceleyip üzerinde zor karar verdiği bir meme filmi (mamografi), bir yapay zeka saniyede 1 milyar mamografiyi tarayıp doğru olarak teşhis

edebiliyor. Ya da Da Vinci diye bilinen bypass robotları... Her ameliyatta kendilerini daha da geliştiriyorlar. Çünkü Da Vinci'ler, arka planda tüm dünyaya yayılmış robot arkadaşlarıyla konuşup, yaptıkları ameliyatlardan bilgi transferi yapıyor. Hatalı işlemler bir daha tekrarlanmazken, başarılı yöntemler hemen taklit ediliyor. Yakında doktorlara da ihtiyaç kalmayacak.

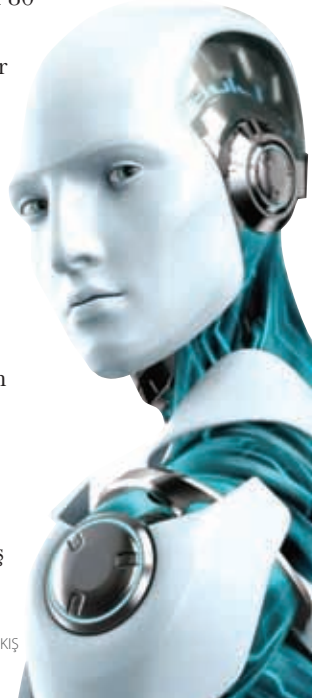


BİR RADYOLOGUN EN AZ 2 DAKİKA İNCELEYİP ÜZERİNDE ZOR KARAR VERDİĞİ BİR MEME FİLMİNİ (MAMOGRAFI), BİR YAPAY ZEKA SANİYEDE 1 MİLYAR MAMOGRAFİYİ TARAYIP DOĞRU OLARAK TEŞHİS EDEBİLİYOR.

tetiklemeyle tsunamiye dönüşüverdi.

Katil robot yarışı başladı

Savunma Sanayi'nde de yapay zekaya bağımlı hale geliyoruz. Drone dediğimiz pilotsuz uçaklarla hedefi vurmaya başladık. Sadece ABD'nin elinde 10 bin insansız hava aracı var. Bırak ABD'yi, Türkiye dahil 80 ülke drone kullanıyor. Bir savaş pilotun eğitimine harcanan para yılda 6 milyon dolarken, pilotun yaptığı her şeyi yapabilen bilgisayar programının geliştirilmesi 500 dolar. İnsansız savaş



Google'ın "Derin Akl"

Google'a gelelim. Google'a bir şey yazmaya başla.. Daha kelimeyi yazmadan ne soracağımı biliveriyor. En basitinden yapay zeka bu. Bu yapay zeka, Google merkezindeki yüz binlerce bilgisayar serverını kontrol ediyor. Bu serverlar'da sizin yaptığımız her arama, sakladığımız her fotoğraf, gittiğiniz her adres, sildiğiniz her fotoğraf, yazıştığımız her insan, ilgili duyduğunuz her hobi, eviniz, işiniz, banka hesabımız, e-mailleriniz, cep telefonlarımız her şey tutuluyor. Milyarlarca insanın bilgisi saklanıyor. Ve biz her gün annemizin babamızın bile bilmediği kadar (yeni) veriyi buraya gönderiyoruz. Google firması bile kendinin ne kadar

büyük bir tehlike olduğunu biliyor mu emin değilim...

Google 2014 yılında Deep Mind (Derin Akl) adlı bir yapay zeka şirketini satın aldı, onu geliştiriyor. Bu Deep Mind, dünyanın en akıllı yapay zekası. Her gün yeni bir şey öğreniyor. Bugün yarın (yarın öbür gün demiyorum), kendi kendini kapatıp açabilen bağımsız bir truva programını sisteme sokup, serverları ele geçirirse ne olacak bizim, daha doğrusu insanlığın verileri...

Wall Street'te test edildi
2010 yılında Wall Street'te

yaşanan çöküşün yüzde 60'ı bilgisayar programı kaynaklı yapay zekaydı. Wall Street yarım saat içinde 1100 puan düştü. Şirketler bir anda değersiz, insanlar beş parasız kaldı. Ne oldu biliyor musunuz? Bilgisayarların amacı zararı minimal, karı maksimize etmek olduğundan birbirlerini tetikleyerek büyük çöküşü hazırladılar. Algoritmalar çalıştı, vatandaş kaybetti. Ve ne bir kanun işledi, ne hükümet müdahale edebildi, ne de şirketler bu çöküşe "dur" diyebilirdi. Olay saniyeler içerisinde rakamların birbirini

SAVUNMA SANAYİ'NDE DE YAPAY ZEKAYA BAĞIMLI HALE GELİYORUZ. DRONE DEDIĞİMİZ PİLOTSUZ UÇAKLARLA HEDEFİ VURMAYA BAŞLADIK. SADECE ABD'NİN ELİNDE 10 BİN İNSANSIZ HAVA ARACI VAR.



gemilerinden, şoförsüz kamyonlara, patlayıcı imha edenlere, terminatör asker ya da köpek robotlara varıncaya kadar birçok yeni tür savaş makinesi yapılıyor. Ülkeler ulusal düzeyde katil robotların üretimi için birbiriyle yarışıyor. Bu rekabet 3'üncü Dünya Savaşı'nı ve uygarlığın sonunu getirebilir. Bu tür silahları kullanmak için illa despot liderlere de ihtiyaç yok. Evde koltukta pizza yiyip içerken, sırf zevk olsun diye sistemi yapay zekaya teslim edecek anarşist hackerlarla dolu bir dünya burası.

Beyne yapay zeka çipi

Elon Musk güzel söylemiş: Yapay zekanın bir amacı varsa ve yolunun üzerinde insanlar engel teşkil ediyorsa, bizi yok etmekten çekinmeyecektir. Bu onun kötü olduğu

anlamına gelmiyor. Aynı bizim yol inşası yaparken, karınca yuvası varmış yokmuş gözetmememiz gibi. Karıncalara



düşman olduğumuzdan değil, sadece yol yaptığımızdan...”

Bizim kuşağımız 5-10 yıla Yapay Zeka'nın faydasını da zararını da göreceğiz. Fabrikaları robotlar ele geçirecek. Bir robotu satın alma maliyeti, bir işçinin bir yıllık brüt maaşı kadar. Ama üç işçinin yaptığı işi yapıyor hem de para almadan. İşlere robotların el koyması, şu an bile orta sınıf ve mavi yakalılarda hissediliyor. İşsizlik sadece maddi darboğaz demek değil. Aynı zamanda insanın yaşama amacını da elinden alan, psikolojisini bozan bir yıkım. Bunun

sonucu; grevler, eylemler, sokak protestoları, istikrarsızlık olacaktır. Uber tartışması yapanlar şunu görebiliyor mu? Birkaç yıla öncelikle taksiler sonra da kamyon ve otomobiller oto-pilota dönecek. Yüz binlerce şoför işsiz kalacak.

Bu yüzden yapay zekayı robotlara değil de, insanların beynine yerleştirme fikri ağırlık kazanıyor. Yani süper çipli, süper insanlar dönemi kulağa daha mantıklı ve barışçıl geliyor. İnsancıl düşünen, ama gelişmiş makine zekasına sahip yeni insan ırkı... Ama kötümser olduğumdan sanki ilk anlattıklarım gerçekleşmeden, insanlık ikincisini denemeyecek gibi geliyor.

Tanrı bizi korusun.

HAVALİMANINDA GEÇEN 40 YIL...

HAVACILIĞIN DUAYEN MUHABİRİ FAİK KAPTAN, 40 YILI AŞKIN BİR SÜREDİR GÖREV YAPTIĞI ATATÜRK HAVALİMANI'DAKİ UNUTULMAZ ANILARINI KİTAPLAŞTIRDI

47 yıl önce gazetecilik mesleğine başlayan ve çeşitli basın kuruluşlarında görev aldıktan sonra aktif gazetecilik mesleğini geçtiğimiz yıl noktlayan havacılığın önemli muhabiri Faik Kaptan, meslek hayatındaki unutulmaz anılarını 'Atatürk Havalimanı'nda 40 Yıl' isimli kitabında topladı.

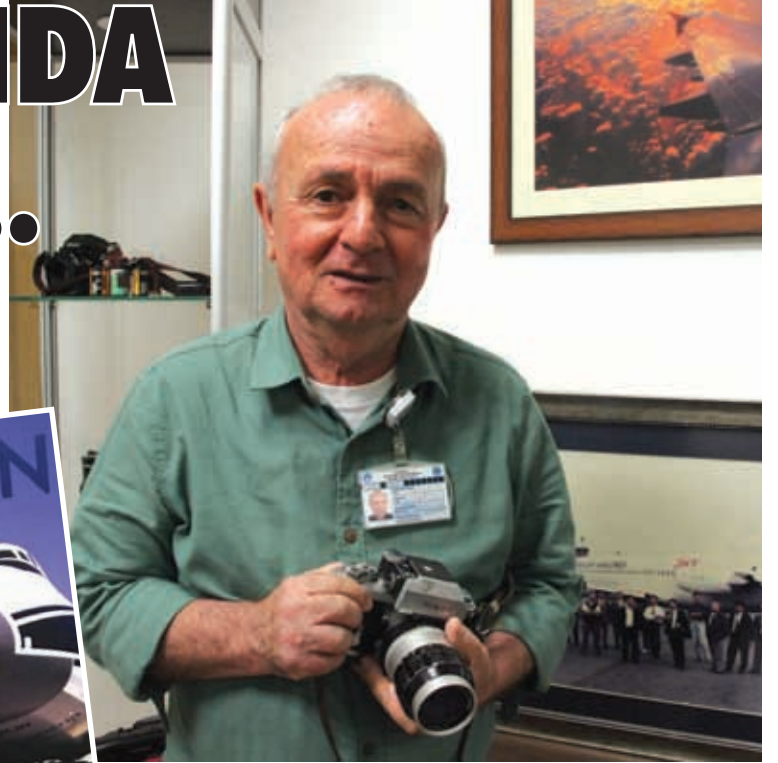
Meslek hayatının 40 yılını havacılık muhabiri olarak Atatürk Havalimanı'nda geçiren Kaptan, bu kez aynı yerde kitabının tanıtım toplantısını gerçekleştirdi. Toplantıya TAV Havalimanları CEO'su Sani Şener'in yanı sıra Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Orhan Birdal, Atatürk Havalimanı Başmüdürü Timur Alp Bayrak, Türk Hava Yolları Basın Müşaviri Yahya Üstün ve çok sayıda davetli katıldı.

40 yıllık havacılık anılarının yer aldığı kitabın tanıtım toplantısında söz alan TAV Havalimanları CEO'su Sani Şener, "Atatürk Havalimanı'nın yeri bizde her zaman ayrı olacak. Faik Kaptan da kitabında gerçekten çok güzel



anılar var. Gerçekten çok güzel şeyler hatırlatmış. Güzel bir anı olacaktır. Türk havacılık tarihinin başucu kitabı olabilir" ifadelerini kullandı.

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Orhan Birdal ise Faik Kaptan'ın havacılığa ilişkin anılarını kağıda dökmesinin çok



önemli olduğunun altını çizerek, "Havacılığa gönül vermiş adına bu kitap büyük bir hizmet. Ben kendisine Türk sivil havacılığın yaptığı katkı nedeniyle teşekkür ediyorum.

Atatürk Havalimanı basın mensuplarının gerçekten bizim gönlümüzde çok güzide bir yeri var. Onların objektif değerlendirmeleri, devletin yanında, ülkemizin yanında, milletin yanında pozitif değerlendirmeleri çok büyük katkı sağlamıştır" diye konuştu.

Yaklaşık yarım asırlık mesleğinde edindiği tecrübeleri

yeni kuşaklara aktarmak için kitap yazdığını dile Gazeteci Faik Kaptan da, "47 yıllık meslek hayatımın 40 yılını geçirdiğim. Atatürk Havalimanı'nda gazeteci olarak yaşadıklarımın oluştuğu ve içerisinde 85 hikayenin bulunduğu kitabımı sizlere takdim ediyorum. Gazeteci kitapsız olmamalı, bunu öğrendim. Yaşadığı olayları değerlendirmeli, arkasında kalıcı bir eser bırakmalı. Bu onların gelecek kuşaklara bırakacakları en önemli görevdir" açıklamasında bulundu.

Konuşmaların ardından Faik Kaptan, yarım asırlık meslek hayatındaki anılarının yer aldığı 'Atatürk Havalimanı'nda 40 Yıl' isimli kitabını toplantıya katılan okurları için imzaladı.

Ajanda



Konser

KEREM GÖRSEV TRİO

Tarih: 16 Şubat 2019

Saat: 20:30

Mekân: KKM Gönül Ülkü ve Gazanfer Özcan Sahnesi, İstanbul

Ülkemizin önde gelen caz piyanistlerinden Kerem Görsev, Kontrbasta Kağan Yıldız, Davulda Ferit Odman'dan oluşan trio, Irmak Okulları Kültür Merkezi'nde sahne alıyor. 1995 senesinden günümüze kadar 17 albüm kaydı yapan sanatçı, trio için düzenlediği bestelerinden, filarmoni orkestrası aranjmanlarına kadar akustik caz müziğinin farklı formatlarını dinleyenleri ile paylaştı. New York, St Petersburg, Londra, Los Angeles ve İstanbul'da yaptığı kayıtlar, ülkemizde caz müziğinin geniş bir dinleyici topluluğuna ulaşmasını mümkün kıldı. Yurt dışında Pescara, Vilnius, Umbria, Bishkek Jazz ve Marciac Jazz festivali gibi prestijli sahnelerde performans veren Kerem Görsev, ülkemizde de yoğun bir konser programı dahilinde çalışmalarını sürdürüyor.



Konser

ARTURO SANDOVAL

Tarih: 27 Şubat 2019

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Caz sahnesinin en dinamik trompet ustalarından biri olan Arturo Sandoval izleyicisiyle buluşmaya hazırlanıyor. 12 yaşında klasik trompet eğitimi almaya başlayan Sandoval, dünyanın en tanınmış caz trompetçisi ve aynı zamanda klasik sahnenin piyanist ve bestecisi olarak müzik hayatına devam ediyor. Nefes kesici performansının arkasında, dünyanın önde gelen orkestraları ile gerçekleştirdiği müzikal birliktelikler ve birçok film için bestelediği müzikler yer alıyor.



Konser

BORUSAN QUARTET VE VİYANA KLASİKLER

Tarih: 18 Şubat 2019

Saat: 20:00

Mekân: Kadıköy Süreyya Operası, İstanbul

Borusan Quartet bu konserde, Schubert'in ve hatta tüm klasik dönem bestecilerine ilham kaynağı olan Haydn'in müziği nasıl geliştirdiğini net bir şekilde gözler önüne serecek bir programla huzurlarınızda olacak. Haydn'in Op. 2 ve Op. 76 "Gün Doğumu" başlıklı eserlerin ardından bir başka usta besteci Franz Schubert, Borusan Quartet'in bu programında "Rosamunde" başlıklı yapıtlarıyla yer alacak.

Konser

FAHİR ATAKOĞLU: SOLO PİYANO

Tarih: 27 Şubat 2019

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Platinum Sahnesi, İstanbul

Başarısı pek çok uluslararası ödülle tescillenmiş ünlü piyanist ve besteci Fahir Atakoğlu 27 Şubat tarihinde Zorlu PSM Turkcell Platinum Sahnesi'nde izleyenleriyle buluşacak. Müziğindeki kendine has ritmik, melodik ve armonik özellikleri besteci duyarlılığıyla birleştirerek dinleyicilerine ulaştıran Atakoğlu özellikle senfonik çalışmaları ve film müzikleri ile Avrupa ve Amerika'da pek çok müzik festivalinde icra edildi. 14 albüm çıkarmış olan Atakoğlu'nun albümleri bugüne kadar 2 milyondan fazla satıldı.



Müzikal

ALICE MÜZİKALİ

Tarih: 21 Şubat 2019

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi, İstanbul

Lewis Carroll tarafından yazılan ve bugüne kadar 174 dile çevrilerek edebiyatın eşsiz eserlerinden biri olma özelliğine sahip "Alice Harikalar Diyarında", Serdar Biliş'in yönetmenliği ve Beyhan Murphy'nin koreografisi ile çağdaş bir müzikal uyarlama olarak sahnedeki yerini alıyor... Müzikalde Serenay Sarıkaya "Alice" olarak izleyicisinin karşısına çıkmaya hazırlanırken, Ezgi Mola "Kraliçe", Enis Arkan "Tavşan", Şükri Özyıldız "Şapkacı", İbrahim Selim "Kral", Merve Dizdar ise "Kedi" rolünü üstlenecek.



Konser

URIAH HEEP

LIVING THE DREAM WORLD TOUR

Tarih: 10 Şubat 2019

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi, İstanbul

Heavy metalin İngiliz kökenli efsane grubu Uriah Heep, Zorlu PSM'de sahne alacak. İsmi Charles Dickens'in 1850 tarihli David Copperfield adlı romanında yer alan parazit avukattan alan Uriah Heep; "Easy Livin'", "The Wizard", "Sweet Lorraine", "Lady in Black," and "Stealin" gibi şarkılarla dönemindeki diğer rock gruplarından Led Zeppelin, Black Sabbath ve Deep Purple gibi Birleşik Krallık'ın canlı ve hard rock/heavy metal sahnesinin eksenini belirledi. 1969 yılında vokalist David Byron ve gitarist Mick Box tarafından kurulan grup, takip eden kırk yıl boyunca 40 milyondan fazla albüm satışı gerçekleştirdi.

Konser

TRIO VIVO

Tarih: 25 Şubat 2019

Saat: 20:30

Mekân: Surp Levon Ermeni Katolik Kilisesi Kadıköy, İstanbul

Elif Yurdakul, Aslıhan And ve Damla Akan'dan oluşan "Trio Vivo" iki ve üç flüt için yazılmış eserlerle müzikseverlere buluşacak. Mozart ve Strauss'un opera ve operetlerinden uvertürler, flüt için önemli eserler vermiş olan Kuhlau'nun virtüöz trio'ları, Rossini ve Dvorak'ın enfes derlemeleri ile 20. yüzyıl flüt duo repertuarının önde gelen yapıtları arasında kabul edilen İlhan Baran, Paul Hindemith ve Charles Koechlin'in eserlerinden oluşan bir repertuarla sahnede olacaklar.



Konser

PRISMA BAROQUE ENSEMBLE

Tarih: 16 Şubat 2019

Saat: 20:00

Mekân: Kadıköy Belediyesi Yeldeğirmeni Sanat, İstanbul

Sekizinci İstanbul Uluslararası Opus Amadeus Oda Müziği Festivali Elisabeth Champollion, Franciska Hajdu, David Budai ve Alon Sariel'den oluşan PRISMA'yla açılışını gerçekleştiriyor.

Almanya'nın uluslararası alanda büyük bir hızla yükselen yıldız topluluklarından "PRISMA Baroque Ensemble" 17. yüzyıl İtalyan geç Rönesans ve erken dönem Barok müziğin farklı rüzgârlarını birbirinden güzel eserlerle canlandırıp yorumlamak üzere İstanbul'a geliyor. Zefiro, Notos, Euros ve Boreas dinleyicilere güzelliklerle dolu heyecanlar, duyularla vaat ediyor. Uccellini, Fontana ve Turini'nin sonatlarının yanı sıra geç Rönesans döneminin popüler eserleriyle Palestrina'nın "Vestiva i colli" madrigali tüm rüzgârlara açık olduğumuz bu zamanlarda müzikseverlere birbirinden renkli ve tutkulu eserlerle dolu bir festival açılış konseri sunuyor...



Ajanda



Konser

ANDREW TYSON

Tarih: 15 Şubat 2019

Saat: 20:00

Mekân: Sakıp Sabancı Müzesi the Seed, İstanbul

İlk orkestra konserini 15 yaşında veren 1986 Kuzey Karolina doğumlu Andrew Tyson, piyanoya Kuzey Karolina Üniversitesi'nde Thomas Otten'den aldığı derslerle başladıktan sonra Claude Frank ile çalışma fırsatı bulduğu Philadelphia'daki Curtis'e kabul edildi. Müzik çalışmalarını New York'ta Juilliard School'da tamamlayan Andrew Tyson, 2010'da Varşova'da düzenlenen Uluslararası Chopin Yarışması'nın finalistlerinden oldu. Sanatçı, ilk olarak 2011'de Young Concert Artists International Auditions'ı kazandı ve iki ödülle birden "YCA's Paul A. Fish Memorial Prize" ve "John Browning Memorial Prize" ile ödüllendirildi. Gina Bachauer Piyanoyu kazandı ve Arthur Rubinstein Ödülü'nün sahibi oldu. Sanatçının Alpha Classics etiketiyle yayınlanan iki albümü bulunuyor. Chopin seslendirdiği ilk albümünün ardından Scriabin ve Ravel seslendirdiği ikinci albümü Mart 2017'de piyasaya çıktı.

Konser

**LES CHEMINS D'AMOUR
AŞKA YOLCULUK**

Tarih: 6 Şubat 2019

Saat: 11:00

Mekân: Pera Palace Hotel, İstanbul

New York Metropolitan Operası'nda sahne alan ilk Türk opera sanatçısı olan, Carnegie Hall, Washington National Opera, San Francisco National Opera, Grand Theatre de Geneve ve Teatro dell'Opera di Roma gibi dünyanın en önemli salonlarında başarılı performanslara imza atmış dünyaca ünlü bas bariton Burak Bilgili, kariyeri boyunca birçok ödül almış, uluslararası yarışmada derecelere sahip, Türkiye, Amerika, Rusya, Avusturya, Almanya, İspanya, İtalya, Hırvatistan, Azerbaycan ve Çin gibi birçok ülkede konserler vermiş değerli piyanist Gökhan Aybulus ile aynı sahneyi paylaşıyor.

Konser

**BUCHBINDER İLE BRAHMS
KONÇERTOLARI - I**

Tarih: 13 Şubat 2019

Saat: 20:00

Mekân: Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

Sascha Goetzel şefliğinde gerçekleşecek Buchbinder İle Brahms Konçertoları - I konseri Lütfi Kırdar Auditorium'da gerçekleşecek. Beethoven'ın tüm piyano sonatlarını seslendirdiği konserler dizisi ile klasik müzik dünyasının yaşayan efsanelerinden biri olan Rudolf Buchbinder, bu kez BİFO ile birlikte, romantik, şiirsel ve bir o kadar da güçlü bir müzik dünyasına, Brahms'ın repertuarına davet ediyor. Bestecinin piyano konçertolarını artarda iki konserde seslendirecek olan Buchbinder yine tarihi bir performansla imza atacak. 1. Konçerto ile başlayacak olan serinin her iki konserinde de konçertolar bestecinin birer senfonisi ile eşleşecek.

Konser

TRIO PASSACAGLIA

Tarih: 06 Mart 2019

Saat: 20.00

Mekân: Kadıköy Belediyesi Yeldeğirmeni Sanat, İstanbul

Macaristan'ın çok özel ve geniş bir repertuvara sahip topluluklarından Trio Passacaglia Opus Amadeus Oda Müziği Festivali'nin beşinci konserini gerçekleştirmek üzere İstanbul'a geliyor. Kontralto, tenor ve viyolonselden oluşan Trio Passacaglia, çoksesli Batı müziğinin erken polifonik dönemlerinden yola çıkarak çağdaş müziğe kadar gelen repertuarlarıyla sahnede olacak.



Tiyatro

DAMDAKİ KEMANCI

Tarih: 26 Şubat 2019

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Platinum Sahnesi

“Olaylar Rusya’da, 1905 yılının buhranlı Çarlık döneminde, gelenek ve devrim arasına sıkışmış küçük bir köy olan Anatevka’da geçiyor. Kişisel ve siyasal çatışmalar, hem Sütçü Tevye ve ailesini, hem de köyün yerlilerini derinden etkiliyor. İzleyicileri yoğun duygulara sürükleyen bu durumlar, Sholem Aleichem’in esere ilham veren öykülerindeki gibi, esprili bir dille anlatılıyor. Damdaki Kemancı, Broadway’de ilk kez 1964 yılında sahneye kondu ve aralıksız 8 yıl boyunca, 3.300 kez perde açtı. 1971 yılında ise çekilen filmiyle sinema tarihine de adını yazdırdı. Ülkemizde ilk kez 1969 yılında sahnelenen Damdaki Kemancı, Cüneyt Gökçer’in başrolünde olduğu yapımla, yaklaşık 20 yıl sanatseverlerle buluştu. Bugünlerde ise İstanbul’a yolu düşecek olan Damdaki Kemancı, Zorlu PSM’nin ilk “Türkçe Müzikal” yapımı olarak, Talimhane Tiyatrosu işbirliği ile Zorlu PSM sahnesine çıkıyor.



Konser

AYANGİL ACAPPELLA KOROSU

Tarih: 21 Şubat 2019

Saat: 20:00

Mekân: Irmak Okulları Kültür Merkezi, İstanbul

Ayangil Acappella Korosu, 21 Şubat’ta Irmak Okulları Kültür Merkezi’nde sahne alacak. “Acappella”, “herhangi bir çalgı eşliği olmayan, salt insan seslerinden oluşan eşiksiz koro”yu tanımlayan bir müzik terimidir. Ulusal ve uluslararası müzik bağlamında sayısız etkinlikte yer alarak düzenli konserler ve CD kayıtları ile Türk müziğinin nitelikli sanat verimlerinin tanınmasına ve yaygınlaşmasına hizmet eden koro, kuruluşunun 32. yılı etkinlikleri çerçevesindeki konserlerini muhtelif mekânlarda sürdürmeye devam ediyor. Toplam 16 koro üyesinden oluşan koro, başta Ferid Alnar’ın “10 Yunus Emre İlâhisi Koro Suiti”, Yalçın Tura’nın “Niyâzi-i Mısır İlâhileri Koro Suiti” gibi eserlerle birlikte, özellikle Türk bestecilerinin makam çoksesliliği alanında verdikleri diğer çalışmalardan oluşan özgün bir repertuara sahip.

Konser

BİFO İLE BİR DÜNYA PRÖMİYERİ

Tarih: 28 Şubat 2019

Saat: 20:30

Mekân: Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

BİFO’nun siparişi ile Kamran İnce tarafından kaleme alınan yapıtın dünya prömiyerinin gecesi İnce repertuarından seçkilerle tamamlanacak. Ülkemiz seslerini çağdaş müzikle ustaca birleştiren İnce’nin yapıtlarında BİFO, solist Evelyn Glennie’ye eşlik edecek.



Konser

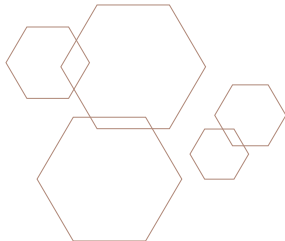
TOM ODELL

Tarih: 18 Şubat 2019

Saat: 20:00

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Sahnesi

West Sussex’de doğan İngiliz şarkıcı ve söz yazarı Tom Odell, eğitimini Brighton Institute of Modern Music’de tamamladı. Elton John, Leonard Cohen ve Bob Dylan şarkılarını dinleyerek büyüyen Odell’in duygusal ve insanı ruhundan yakalayan melodilerinin altında bu efsanelerin etkisi olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Geçtiğimiz sezon Zorlu PSM sahnesinde muhteşem bir performansa imza atan Tom Odell, akıllardan silinmeyecek yepyeni bir sahne gösterisiyle Zorlu PSM’de olacak!



Sinema



RALPH VE İNTERNET: OYUNBOZAN RALPH 2

Vizyon tarihi: 10 Ocak 2019

Yönetmen: Rich Moore, Phil Johnston

Senaryo: Phil Johnston, Jim Reardon, Pamela Ribon

Oyuncular: John C. Reilly, Sarah Silverman, Kelly Macdonald, Kristen Bell, Mandy Moore

Tür: Animasyon

Filmin konusu:

Oyun alanının, Turbo'nun intikamından kurtarılmasından altı yıl sonra Sugar Rush oyunu yeni bir tehlike altındadır. Oyun bozulmuş ve yeniden çalışması için bir parçaya ihtiyaç vardır. Ralph ve Vanellope oyunu kurtarmak için Litwak'in Oyun Salonu'na internet aracılığıyla girmek zorunda kalır. Ralph ve Vanellope gerekli olan parçayı bulup oyunu kurtarmayı başarabilecek midir?



CREED II: EFSANE YÜKSELİYOR

Vizyon tarihi: 10 Ocak 2019

Yönetmen: Steven Caple Jr.

Senaryo: Sylvester Stallone, Steven Caple

Oyuncular: Michael B. Jordan, Sylvester Stallone, Dolph Lundgren, Florian Munteanu, Tessa Thompson

Tür: Dram, Aksiyon

Filmin konusu:

Hayat genç boksör Adonis Creed için denge sağlama mücadelesi haline gelmiştir. Bir sonraki büyük dövüşü için aldığı eğitim ve kişisel yükümlülüklerinin arasında denge sağlamaya çalışan Adonis, çok yakında ailesinin geçmişleriyle bağları olan bir rakiple karşı karşıya gelecektir. Rocky ve Adonis ortak miraslarıyla yüzleşecek, savaşmaya değecek olan şeyleri sorgulayacak ve hiçbir şeyin aileden daha önemli olmadığını keşfedeceklerdir.



REPLICAS

Vizyon tarihi: 10 Ocak 2019

Yönetmen: Jeffrey Nachmanoff

Senaryo: Stephen Hamel, Chad St. John

Oyuncular: Keanu Reeves, Alice Eve, Thomas Middleditch, Emily Alyn Lind,

Tür: Bilimkurgu

Filmin konusu:

Başarılı nörobilimci William Foster, işine ve ailesine tutkuyla bağlı olan bir adamdır. Emeklerinin karşılığını almak için uğraşan bilim adamı büyük bir proje üzerinde çalışmaktadır. Bir insan zihnini başarılı bir şekilde bilgisayara aktarabilmenin eşliğindeki adamın dünyası, ailesinin hayatını kaybettiği bir trafik kazası ile altüst olur. Onları diriltmek için çaresizce uğraşan Foster, ailesinin klonlarını yaratmak için meslektaşları Ed Whittle ile çalışmaya başlar. Ancak kaybettiği 4 kişilik ailesinden yalnızca 3 kişiyi geri getirebilme şansı olduğunu anladığında büyük bir karar vermek zorunda kalacaktır...





THE UPSIDE

Vizyon tarihi: 10 Ocak 2019

Yönetmen: Neil Burger

Senaryo: Paul Feig, Jon Hartmere

Oyuncular: Bryan Cranston, Kevin Hart, Nicole Kidman, Julianna Margulies, Aja Naomi King

Tür: Komedi, Dram

Filmin konusu:

Paris'te yaşayan zengin bir iş adamı sağlık problemleri nedeniyle bir yardımcıya ihtiyaç duymaktadır. Doğru kişiyi bulduğunda ise aralarında eğlenceli ve dramatik bir dostluk başlayacaktır...



LANETLİ SULAR

Vizyon tarihi: 10 Ocak 2019

Yönetmen: Georges Padey

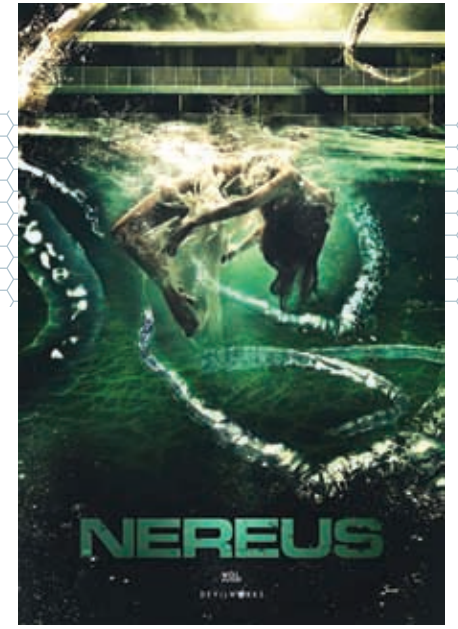
Senaryo: Itziar Martinez, Georges Padey

Oyuncular: Itziar Martinez, Dennis Mencia, Raul Walder, Sean Ormond, Josephine Phoenix

Tür: Korku, Gerilim

Filmin konusu:

Genç bir kadın olan Sara, şehir dışında bulunan bir arkadaşını ziyaret etmeye karar verir. Güzel bir tatil yapma hayali ile yola koyulan Sara, arkadaşının yanına gittiğinde başlarda her şey yolundadır. Kaldığı yerde havuz başında verilen partiye katılan genç kadın, gruptan birisinin kendisine yaptığı uyarıdan oldukça tedirgin olur. Adam, Sara'ya oradan derhal ayrılmasını söylemiştir. Kendisine söylenenleri unutup keyifli vakit geçirmeye çalışan Sara, yüzme havuzunda bir yaratık tarafından saldırıya uğrar. Grup yaşananlara bir türlü anlam veremez. Olanlara inanmak istemeseler de bir süre sonra suyla temas eden herkesin tehlikede olduğunu anlarlar. Sara, derinlerde gizlenen mistik yaratıktan kurtulabilmek için onunla yüzleşmek zorunda kalır.



ŞÜPHE

Vizyon tarihi: 10 Ocak 2019

Yönetmen: Lee Chang-Dong

Senaryo: Lee Chang-dong

Oyuncular: Yoo Ah-In, Steven Yeun, Jeon Jong-seo

Tür: Dram, Gerilim



Filmin konusu:

Haruki Murakami'nin kısa bir öyküsünden uyarlanan filmde, birbirinden farklı karakterlere ve hayatlara sahip olan iki adam ile yolu kesişen bir kadının hikayesi anlatılıyor. Biri oldukça zengin, diğeri ise yazar olmak için mücadele eden biridir. Yaşanan gizemli bir olay için mücadeleye eden biridir. Yaşanan gizemli bir olay için mücadeleye eden biridir. Yaşanan gizemli bir olay için mücadeleye eden biridir. Chang-dong Lee'nin yönetmenliğini üstlendiği filmin oyuncu kadrosunda Ah-in Yoo, Steven Yeun, Jong-seo Jeon gibi isimler yer alıyor

Sinema

EJDERHANI NASIL EĞİTİRSİN: GİZLİ DÜNYA



Vizyon tarihi: 24 Ocak 2019
Yönetmen: Dean DeBlois
Senaryo: Dean DeBlois
Oyuncular: Jay Baruchel, America Ferrera, Gerard Butler, Cate Blanchett, Djimon Hounsou
Tür: Animasyon



Filmin konusu:

Hicks, Vikinglerin ilk ejderha eğitmeni olmuş ve ejderhalar ile insanlar arasındaki barışı sağlama görevini başarıyla yerine getirmiştir. Ejderhası Dişsiz ile kazandıkları bu barış, Dişsiz'in yeni keşfi ile önemini kaybeder. Dişsiz artık tükendiğini sandığı kendi soyuna mensup bir ejderhayı keşfeder. Bu dişi ejderha vahşi ve zorludur. Tehlike bir kez daha kapıya dayandığında ve Hicks'in otoritesi sınılandığında, ejderha da binici de kendi türünü korumak için önemli kararlar vermek zorunda kalacaktır...



ARAKÇILAR

Vizyon tarihi: 18 Ocak 2019
Yönetmen: Hirokazu Koreeda
Senaryo: Hirokazu Koreeda
Oyuncular: Rirī Furankī, Sakura Andō, Lily Franky, Mayu Matsuoka, Sōsuke Ikematsu
Tür: Dram



Filmin konusu

Tokyo'da yaşayan Osamu ve eşi Nobuyo Shibata, düzenli bir işleri olmadığından maddi imkansızlıklarla boğuşmaktadır. Büyükannenin emekli maaşıyla ve buldukları geçici işlerle kıt kanaat geçinmeye çalışan ailesini ayakta tutabilmek için Osamu, oğlu Shota ile dükkanlarda küçük hırsızlıklar yapmaktadır. Yine bir gün Osamu ve oğlu bir marketten yiyecek bir şeyler çalıp eve dönerlerken küçük bir kıza rastlarlar. Kız dondurucu soğukta dışarıda kalmıştır. Aile küçük kıza evlerine almayı pek istemez fakat yaşadığı sıkıntıları öğrendiklerinde onunla ilgilenmeye karar verirler.

GLASS

Vizyon tarihi: 18 Ocak 2019
Yönetmen: M. Night Shyamalan
Senaryo: M. Night Shyamalan
Oyuncular: Bruce Willis, Sarah Paulson, Anya Taylor-Joy, Samuel L. Jackson, Luke Kirby
Tür: Gerilim, Fantastik

Filmin konusu:

James McAvoy ve Anya Taylor-Joy'un başrolünü üstlendiği 'Parçalanmış' ile Bruce Willis ve Samuel L. Jackson'ın başrollerini üstlendiği 'Ölümsüz' filmlerini birleştiren yapım, Parçalanmış üçlemesinin 2. devam halkası. Yönetmenliğini M. Night Shyamalan'ın üstlendiği film, Universal Pictures yapımı.





IRON SKY: THE COMING RACE

Vizyon tarihi: 1 Şubat 2019

Yönetmen: Timo Vuorensola

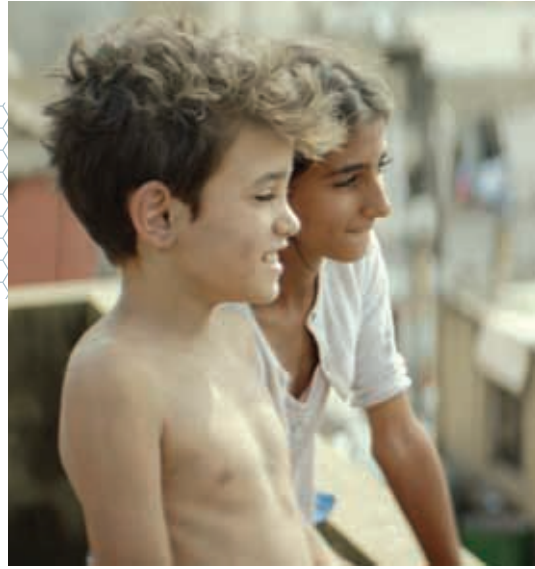
Senaryo: Dalan Musson

Oyuncular: Udo Kier, Tom Green, Julia Dietze, Stephanie Paul, Lloyd Kaufman

Tür: Bilimkurgu, Aksiyon

Filmin konusu:

Nazilerin dünyayı ele geçirmeye çalıştığı Iron Sky filminin ikinci ayağında, dünya nükleer savaş nedeniyle yaşanmaz hale gelmiştir. Kalan insanlar Naziler'in Ay'daki üssünde yaşamaktadır. Ancak burada yaşayanlar için yaşam koşulları kötüleşmeye başlayınca, dünyanın merkezindeki gizli bir şehre yolculuk yapmak gerekir. Ancak bu sırada karşılarına Vrll önderliğindeki şekil değiştirebilen bir sürüngenler ırkı ve onların dinazor ordusu çıkar.



KEFERNAHUM

Vizyon tarihi: 24 Ocak 2019

Yönetmen: Nadine Labaki

Senaryo: Nadine Labaki, Khaled Mouzannar

Oyuncular: Nadine Labaki, Zain Al Rafeea, Yordanos Shiferaw, Boluwatife Treasure Bankole, Fadi Yousef

Tür: Dram

Filmin konusu

Film, Zain'in kendisini istismar eden ailesine baş kaldırıp kaçışını, zekası ve pratikliği ile sokaklardaki yaşam savaşından galip çıkışını ve kendisine yapılan haksızlığın karşısında dimdik durarak, 12 yaşındaki genç bir delikanlıya dönüşümünü gözler



önüne seriyor. Zain, hayat mücadelesi verirken, Etiyopyalı mülteci Rahil ve onun bebeği Yonas'ı da sahipleniyor. İşlediği şiddet suçlarından dolayı islahevine düşen Zain, buradayken anne ve babasına "beni neden dünyaya getirdiniz?" sorusunu sorarak dava açıp, mahkemede adalet arıyor.

KONA FER Í STRÍÐ

Vizyon tarihi: 24 Ocak 2019

Yönetmen: Benedikt Erlingsson

Senaryo: Benedikt Erlingsson, Ólafur Egilsson

Oyuncular: Halldora Geirhardsdottir, Jóhann Sigurðarson, Juan Camillo

Roman Estrada, Jörundur Ragnarsson

Tür: Dram, Gerilim



Filmin konusu

Kona fer í stríð, sanayicilere karşı savaş açan çevre aktivisti bir kadının evlat edinme başvurusu kabul edilince değişen yaşamını konu ediyor. Halla, işini seven bir koro şefidir. Genç kadın aynı zamanda İzlanda'nın doğasını sanayi yıkımından kurtarmaya çalışan bir aktivisttir. Politikacılar tarafından yönlendirilen sanayiciler İzlanda arazileri için büyük bir tehdit oluşturur. Yaşananlar karşısında genç kadın, İzlanda topraklarını korumak için alüminyum

endüstrisine karşı savaş ilan eder. Sanayicilere karşı giriştiği bu zorlu mücadelede kısa sürede alüminyum endüstrisinin belası haline gelir. "Dağların Kadını" olarak anılmaya başlayan Halla, fabrikaların çalışmasını engellemek için her şeyi göze alır. Tam da bu dönemde aldığı bir haber tüm hayatını değiştirir. Hanna, uzun süredir evlat edinmek için mücadele vermiştir ve sonunda beklediği yanıt gelir. Bir kız çocuğu evlat edinmeye hak kazanan Halla hayalleri arasına seçim yapmak zorunda kalır.

Sinema



İSKOÇYA KRALİÇESİ MARY

Vizyon tarihi: 1 Şubat 2019

Yönetmen: Josie Rourke

Senaryo: Beau Willimon

Oyuncular: Saoirse Ronan, Margot Robbie, Guy Pearce, Gemma Chan, Joe Alwyn

Tür: Tarihi, Dram



Filmin konusu

16 yaşında Fransa Kraliçesi olan Mary Stuart, 18 yaşında dul kalır ve omuzlarına yeniden evlenme baskısı yüklenir. Ancak Mary'nin buna hiç niyeti yoktur. Genç kadın bunun yerine anavatanı İskoçya'ya geri döner ve hakkı olan tahtı geri ister. Fakat İskoçya ve İngiltere'nin etkileyici genç Kraliçe Elizabeth tarafından yönetilmektedir. İki genç kraliçe birbirlerinden bambaşka hayatlar ve karakterlerde olsalar da ilk başta omuz omuza vererek iki ülkede barış sağlamayı hedefler. Ancak zamanla kıskançlık ve hırs ön plana çıkmaya başlar. İki genç kadın, erkek egemen bir dünyada hem tahtta hem de aşta rakip konumundayken bağımsızlığa karşı evlilik oyununu nasıl oynayacaklarına karar vermelidir. Bu süreçte yaşanan ihanetler, isyanlar ve entrikalar tarihin akışını belirleyecektir...



INSTANT FAMILY

Vizyon tarihi: 1 Şubat 2019

Yönetmen: Sean Anders

Senaryo: Sean Anders, Brian Burns

Oyuncular: Mark Wahlberg, Rose Byrne, Isabela Moner, Octavia Spencer, Stella Doyle

Tür: Komedi, Dram



Filmin konusu

Pete ve Ellie çifti bir aile kurmaya karar verdiğinde koruyucu aile olarak evlat edinme yoluna başvurur. Amaçları küçük bir çocuğu evlat edinmek ancak birbirinden tatlı üç kardeş görünce fikirleri değişir. Çift kendilerini bir gecede üç çocuklu bir aile olarak bulur. Pete ve Ellie, artık bir aile olma umuduyla, nasıl ebeveynlik yapılması gerektiğini öğrenmek zorundadır. Ancak ardeşlerin en büyüğü asi bir kız olan 15 yaşındaki Lizzy'yi ikna etmek o kadar kolay olmayacaktır.



DOGMAN

Vizyon tarihi: 1 Şubat 2019

Yönetmen: Matteo Garrone

Senaryo: Matteo Garrone, Ugo Chiti, Maurizio Braucci

Oyuncular: Marcello Fonte, Adamo Dionisi, Edoardo Gero, Francesco Acquaroli, Nunzia Schiano

Tür: Polisiye, Dram

Filmin konusu

Nazik, sevgi dolu bir kişiliğe sahip olan Marcello yaşamını köpek bacaklılığı yaparak sürdürmektedir. Vaktinin çoğunu bakımını üstlendiği köpekler ile geçirir. Sakin, sıradan bir yaşantısı olan Marcello günün birinde bir adamla tanışır. Bu adam onun hayatını tümünden değiştirecek bir karakterdir. Adam sayesinde farklı bir dünya ile tanışan Marcello şiddet dolu bir hayata sürüklenir...





MIA ET LE LION BLANC

Vizyon tarihi: 14 Şubat 2019

Yönetmen: Gilles De Maistre

Senaryo: William Davies, Gilles De Maistre

Oyuncular: Daniah De Villiers, Mélanie Laurent, Langley Kirkwood, Tessa Jubber

Tür: Aile, Macera

Filmin konusu

On yaşındaki Mia'nın Londra'da mutlu bir hayatı vardır. Fakat bir aslan çiftliğini işletmek için ailesi Güney Afrika'ya taşınmaya karar verir. Mia, başlarda bu karardan dolayı oldukça mutsuzdur. Fakat bembeyaz bir aslan olan Charlie doğduğunda Mia'nın hayatı güzelleşmeye başlar. Mia ve Charlie'nin arasında mükemmel bir bağ oluşmuştur. Her şey yolunda giderken babasının sakladığı sırrın ortaya çıkması ailenin hayatını alt üst eder. Öğrendiklerinden sonra Charlie'nin zarar görebileceğini düşünen Mia, Charlie ile birlikte kaçır. Charlie'nin yaşayabileceği güvenli bir ortam arayan Mia, Afrika'da zorlu bir maceraya atılır.



MARWEN'A HOŞ GELDİNİZ

Vizyon tarihi: 7 Şubat 2019

Yönetmen: Robert Zemeckis

Senaryo: Caroline Thompson

Oyuncular: Steve Carell, Leslie Mann, Merritt Wever, Diane Kruger, Falk Hentschel, Gwendoline Christie

Tür: Biyografi, Dram

Filmin konusu

Gerçek bir yaşam öyküsünü beyazperdeye aktaran film, 8 Nisan 2000'de saldırıya uğrayan Mark Hogancamp'ın hayat öyküsünü anlatıyor. Mark korkunç bir saldırıya maruz kalır ve hafızasını kaybeder. Bu saldırı onun aynı zamanda anılarını da çalmış ve onu ölüme terketmiştir. Hiç kimsenin



iyileşmesini beklemediği Mark, evinin arka bahçesinde eski ve yeni hayatındaki parçaları birleştirerek iyileşebileceği ve kahraman olabileceği harika bir şehir yaratır. Hayal dünyasının yardımıyla dudak uçuklatan bir sanat eseri ortaya çıkaran Mark, gerçek hayattaki zaferine de adım adım yaklaşır...



YANGIN YERİ

Vizyon tarihi: 7 Şubat 2019

Yönetmen: Paul Dano

Senaryo: Paul Dano, Zoe Kazan

Oyuncular: Carey Mulligan,

Jake Gyllenhaal, Ed Oxenbould,

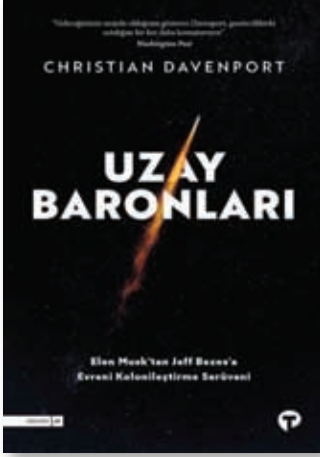
Mollie Milligan, Bill Camp

Tür: Dram

Filmin konusu

Montana'nın küçük bir kasabasında yaşamakta olan Brinson ailesinin temeli, evin annesi Jeanette'tir. Profesyonel bir golfçü olan evin babası Jerry ani bir şekilde işini kaybedince tüm hayatı alt-üst olur ve moral olarak çöker. Jerry yakınlarda çıkan dev bir orman yangınıyla mücadeleye yardım etmek için ailesini geride bırakır. Jeanette ve oğlu Joe'yu kendi başlarına bırakan Jerry'nin gidişi, Joe'nun duygusal dünyasını derinden etkileyecek ve zamanından hızlı büyümesini sağlayacaktır...

Kitap



UZAY BARONLARI

Yazar: Christian Davenport
Yayınevi: Turkuvaz Kitap

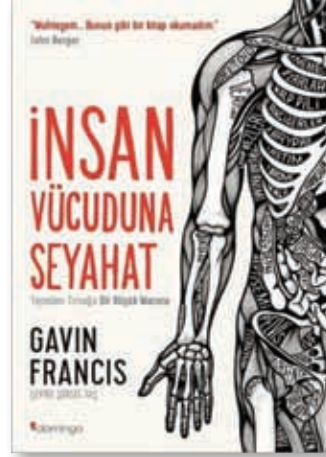
Uzaya turistik seyahatler, Mars'ta kurulacak koloniler, Ay'a gidiş-dönüş seferler artık hayal değil! NASA'ya kafa tutup şehrin göbeğine bir roket park eden, balistik füze peşinde Rusya'yı arşınlayan Elon Musk, Titanik'in kâşifleriyle okyanusun derinliklerindeki Apollo 11'in peşine düşen Jeff Bezos, uzay işinin stresini yenmek için Las Vegas'ta milyonlar kaybeden Andrew Beal, altmışından sonra astronot olmaya karar veren maceraperest Richard Branson ve diğerleri... Milyarder girişimciler, sizi oraya götürmek için her şeyi göze alıyor. Uzay Baronları, servetlerini uzayın keşfi için harcamaya kararlı, gözlerini uzak diyarlara dikmiş hayalperestlerin hikâyesi.



DİRİLEN ÖFKE

Yazar: Richard K. Morgan
Çevirmen: Aslıhan Kuzucan
Yayınevi: İthaki Yayınları

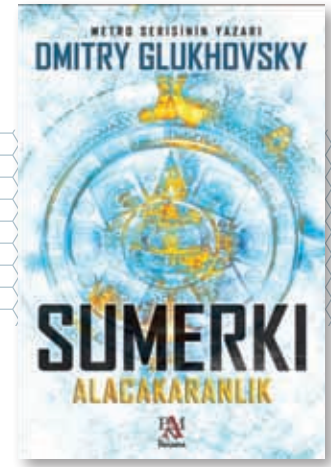
Quellist devrimin kazanımları kaybolmuştu. İlk aileler, şirketler ve yakuza, Harlan Dünyası'nı iliklerine kadar sömürmenin yolunu arıyordu. Kovacs ise katledilen rüyalarının intikamını almak için geri dönmüştü. Söylentilere göre, Quellist Falconer da öyle... İkinci bir isyanın söylentileri, makinelerin ele geçirdiği New Hokkaido'nun teknolojik gerilemesi ve Quell'in ölümden dönüşüne ve özgür bir dünyaya duyulan hasret karşısında bir siyasi entrika fırtınası kopmak üzereydi. Fakat isyanla karşılaşan ilk aileler harekete geçecek ve isyanın kökünü kazımak üzere Kovacs adlı genç ve vahşi Kordiplomat'ı depodan çıkaracaklardı... Kendini isyanın göbeğinde bulan daha yaşlı, yorgun ve suçlu ikinci bir Takeshi Kovasc'la beraber. Kesin olan bir şey vardı, Takeshi Kovacs adında biri ölecekti. Sonsuza dek.



İNSAN VÜCUDUNA SEYAHAT

Yazar: Gavin Francis
Çevirmen: Şiirsel Taş
Yayınevi: Domingo Yayınevi

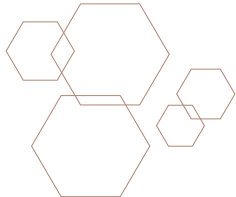
Vücumuzu yakından tanıdığımızı zannederiz ama insan bedeni aslında çoğumuz için keşfedilmemiş topraklardır. Kaçımız kalbin insan refahıyla nasıl bir bağlantısı olduğunu biliyor? Ya da epilepsi nöbetlerinin beyni nasıl etkilediğini? Veya ayağın insanlık açısından neden belirleyici rol üstlendiğini? Ödüllü yazar Gavin Francis İnsan Vücuduna Seyahat'te okurları bedeninin saklı kalmış patikalarında gizemli bir yolculuğa çıkarırken organlarımızın mucizevi işleyişini anlamamızda bize rehberlik ediyor. Cerrah, acil tıp uzmanı ve aile hekimi olarak edindiği tecrübelerden yola çıkan Francis hastalarının öykülerini, tıp tarihi, felsefe ve edebiyatla harmanlayarak insan vücudunu hastalıkta ve sağlıkta, yaşarken ve ölümler anlatıyor. İnsan Vücuduna Seyahat özünde insan olmanın anlamına dair derin düşünceler barındıran, vücudunuza bakış açınızı değiştirecek şiirsel ve dokunaklı bir kitap.



SUMERKİ-ALACAKARANLIK

Yazar: Dmitry Glukhovskiy
Çevirmen: Dilara Aslan
Yayınevi: Panama Yayıncılık

İsmini açıklamayan bir müşteri, çeviri bürosunda çalışan Dmitri Alekseyeviç'ten, Mayaların kutsal kitaplarını ele geçirmekle görevlendirilen birinin kaleme aldığı, 1562 tarihli bir metni İspanyolcadan Rusçaya çevirmesini ister. Metnin sayfaları bir günlüğe aittir. Dmitri, her zamanki işlerden biri olduğunu düşünür ancak peyderpey eline geçen belgeleri okudukça, anlatılanlar ilgisini çeker. Çevirisini yaptığı her bölümün sonunda kendini daha fazla kaptırır. Günlükte yer alan olaylar, zamanla gerçeğin bir parçası hâline gelir. Jaguar çılgınlıkları duyar, evinin dış kapısında gizemli çizimler bulur ve etrafındaki insanlar ölmeye başlar. Moskova'da tuhaf şeyler yaşanmaktadır. Bu esnada, dünyanın çeşitli bölgelerinde ürkütücü doğa olayları meydana gelir. Olayları radyoda ve gazete başlıklarından takip eden çevirmen, binlerce insanın hayatını yitirdiğini öğrenir. Yaşananlar ve İspanyolca belgelerde anlatılanlar, birbirleriyle bağlantılı mıdır? Aradaki ilişkiyi göremeyecek kadar kör değildir fakat aklındaki sorular cevapsız kalmaktadır. Acaba hayatı tehlikede olanlardan biri de kendisi midir? Dmitri, olayların girdabına kapılır. Yavaş yavaş aklını mı yitirmektedir, yoksa çevirdiği metin dünyanın sonunun habercisi midir? Mayaların bu konudaki öngörülerini nelerdir? Gizemli günlükte yazılanlarla Moskova'da yaşananlar arasında nasıl bir ilişki vardır?





DARWIN'LE AKŞAM YEMEĞİ-EVRİM YEME İÇMEYİ NASIL ETKİLER?

Yazar: Jonathan Silvertown

Çevirmen: Can Evren Topaktaş

Yayınevi: Kolektif Kitap

“Her alışveriş listesi, her yemek tarifi, her menü ve yemek pişirmek için kullandığımız her malzeme evrimci anlayışın babası Charles Darwin’le akşam yemeğine üstü kapalı bir davettir.”

Jonathan Silvertown Darwin’le Akşam Yemeği’nde en eski hominin atalarımızla bizi büyük bir sofraya etrafında bir araya getiriyor. Ekmek, et, süt ürünleri, deniz ürünleri, sebzeler, baharatlar, tatlılar gibi temel gıdalar ve değişen beslenme alışkanlıklarımız üzerinden yaşamın evrimine ışık tutuyor.

Tat ve koku alma duyularımızın nasıl evrimleştiğinden acının sofralarımıza nasıl girdiğine, karbonhidrat ve yağ düşkünlüğümüzden yemeklerimizi neden ve ne zaman paylaşmaya başladığımızı dek okuma iştahını kabartan sorularla şekillenen bu çalışma, gıda sorununun hayatımızı temelden etkilediği günümüzde, neyi nasıl yediğimizi farklı düşünmeye davet eden bir kılavuz.

“Yemek hakkında gereğinden fazla kitap olsa da, benim gibi biri olduğunuzu ve bu tür davetlerin size de hiçbir zaman fazla gelmeyeceğini umarak, şu an elinizde tuttuğunuz şeyin bir kitaptan ziyade bir akşam yemeği daveti olduğunu farz edelim istiyorum. Ancak baştan belirtmeliyim ki bu farklı bir akşam yemeği olacak; zihinlerimizi beslemeye yönelik bir akşam yemeği.”



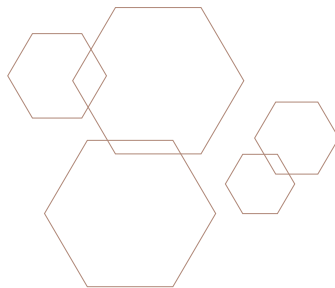
KARANLIK MADDE VE DİNOZORLAR

Yazar: Lisa Randall

Çevirmen: Zekeriya Aydın

Yayınevi: Alfa Yayıncılık

66 milyon yıl önce, şehir büyüklüğünde bir cisim uzaydan Dünya’ya düşmüş; gezegenimiz üzerindeki türlerin üçte ikisiyle birlikte dinozorları öldüren bir felakete yol açmıştı. Lisa Randall bunun bir kuyruklu yıldız olduğunu öneriyor: Güneş sistemimiz Samanyolu düzlemindeki karanlık madde diskinden geçerken, karanlık maddenin etkisi bu kuyruklu yıldızı yörüngesinden çıkarmış olabilir. Randall karanlık maddenin doğası hakkındaki varsayımlara meydan okuyor ve bilim insanlarının yeni fikirleri nasıl ortaya atıp formüle ettiklerini gösteriyor.



HAVAYOLUNA SELAM UÇURAN DİZELER

Yazar: Güntürk Üstün

Yayınevi: Şehir Hatları Yayınları

Yazınsal evreninin merkezine kesin bir kararlılıkla oturduğu yolculuk temalı şiirler yazma serüveninde, gemi ve tren kardeşlerini yapıtlaştırmaya kısa bir süreliğine ara veren Güntürk Üstün, bu kez kendine konu olarak havayollarını ve uçak kardeşlerini seçmiş. Bir yaz öğlesinde, büyük ve işlek bir uluslararası havalimanındaki kalkıp inen yolcu jetlerinin gürültülü görüntüleri şaire aniden, hayatı boyunca farklı amaçlarla en fazla

yolculuk ettiği taşıtın uçaklar olduğunu anımsatır. Onların varoluşunu algılayabildiği ve yeteneğinin izin verdiği ölçüde aktarabileceği bir şiir kitabı yazmadan, gezegenimizden ayrılmak zorunda kalmamayı umarak, hemen aynı akşam 7. şiir kitabının yaratım sürecine girer Güntürk Üstün. Etkileyiciliği göz önüne alındığında, uçuş korkusu taşıyanların dikkatli biçimde, uçakseverlerin ise diledikleri sıklıkta okumalarını önereceğimiz bu yapıt; Jet Çağı ile birlikte görkemli yükselişine başlayıp, 11 Eylül saldırılarıyla uğradığı korkunç örselenmeyi hayli gergin ve sıkıntılı geçen uzun yıllarla onarabilen sivil havacılık dünyasına şiir yordamıyla içtenlikli bir selamlamadır.



GÜNTÜRK ÜSTÜN KİMDİR?

Ankara’da doğdu. İlköğrenimini tamamladığı İzmir’de, Ege Tıp Fakültesi’nden 1988 yılında “tıp doktoru” olarak mezun oldu. 1994 yılının ilk aylarında İstanbul’a yerleşti. O tarihten 2014 yılı sonuna dek, Türk İlaç Sektörü’nde “medikal müdür” olarak görev yaptı. 1969-1985 yılları arasında, pek çok yaşıtı gibi yoğun biçimde şiirle uğraştı. 1985 yazında şiir yazmayı bıraktı. 2006 yılı ilkbaharında yeniden şiire yönelerek, bu kez bir tür kesin dönüş yaptı. Şiirleri Türkiye’deki çeşitli edebiyat dergileriyle antolojilerinde yayınlandı. Ayrıca, farklı yazarların editörlüğünde çıkmış ve farklı yazarlarca kaleme alınmış birtakım kitaplarda da birer şiiri yer aldı. Diğer yandan şair, doğrudan İngilizce olarak yazdığı



şiirlerini İsveç kökenli uluslararası bir internet şiir sitesinde [<https://www.odyssey.pm>] belirli aralıklarla yayınlamayı sürdürmektedir. Şiirlerinin ana temalarının doğa ve insan ilişkileri ile yolculuk ağırlıklı günlük yaşam kesitleri oluşturmaktadır.

Yayımlanmış kitapları

- Kıyı Şeridi Ve Kıyı Sakini Şiirleri
- Demiryolu Palas Oteli’nden Şiirler
- Limanı Gören Bir Çatı Katından Şiirler
- Raylı Sistemin Uzun Öyküsünün Kısa Şiirleri
- Denizyoluna Turkuaz Gölgeyi Dizeler
- Raysever Şair Merhabasının Dizeleri
- Havayoluna Selam Uçuran Dizeler

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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

Çözümler: www.talpa.org adresinde



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Ekim - Kasım - Aralık - Ocak 2018 - 2019)

Kpt. Plt. İrfan ÖNOL

Kpt. Plt. Serdar Halil GİRGİN

Kpt. Plt. İsmail Hakkı ADATÜRK

Kpt. Plt. Mehmet ÖKSÜM

Kpt. Plt. Zeki UÇAK

Kpt. Plt. İbrahim IŞILAK

Kpt. Plt. Hasan Binay ÖZBAŞAL

Kpt. Plt. Göksel ERDÖL

(Ekim - Kasım - Aralık - Ocak 2018 - 2019)

EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ

Kpt. Plt. Mustafa Sermet SEZGİN

Kpt. Plt. Cihat YILMAZ

Kpt. Plt. Cengiz ÖZİŞ

Kpt. Plt. Erdal HASDEMİR

Kpt. Plt. Mustafa KARAGÜL

Kpt. Plt. Sönmez BUDAK

Kpt. Plt. Günal EROL

Kpt. Plt. Kemal ŞEN

Kpt. Plt. Oğuz Bora OR

Kpt. Plt. Oğuz Salih ÖZÜPEK

Kpt. Plt. Selim ZİREK

Kpt. Plt. Yusuf ER

Kpt. Plt. Ekrem KANGAL

TALPA
Wings of Türkiye



TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TÜRKİYE AIRLINE PILOTS' ASSOCIATION

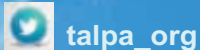


sizlerle birlikte
DAHA GÜÇLÜ
bir TALPA...

Türkiye kanatlarımızın altında...

PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

www.talpa.org



KATILIM VE BİLGİ İÇİN:
212 662 12 01