

KOKPIT



TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



EKİM / KASIM / ARALIK
YIL: 8 / 2016 SAYI: 39

UÇUCU SAĞLIĞI ÇALIŞTAYI

TALPA'nın Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile birlikte düzenlediği "Uçucu Sağlığı Çalıştayı" 21 Ekim 2016 Cuma günü gerçekleştirildi.

STRES VE STRES YÖNETİMİ

Stresin etkilerini bilmek ve bu etkileri doğru yöneterek, stresle olan mücadelemizi daha etkin bir hale getirmenin yolları...

KARAR VERMEYE BİR ADIM

Havacılıktaki gelişmelerle birlikte bu hızlı tempo içerisinde artan sorunlar ve doğru çözümlerin üretilmesi...

HAVA KUVVETLERİ MÜZESİ YENİ TEKNOLOJİLER ETKİNLİĞİ

Türkiye'nin ilk Bilim ve Teknoloji Müzesi İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi'ndeki teknolojik son yenilikler ve etkinlikler...

3 ADA 3 HİKAYE:

FİLİPİNLER

HAYLAZ, SIRADIŞI VE ZOR:

CEMAL HÜNAL



BİREYSEL LEVENTLİK SİSTEMİ

Yarınlarınızın standardını yükseltmek için bugünden LeventLIFE'a gelin. Levent'te sıfır peşinatla 4.000 TL kira garantili 58 m² 1+1 rezidans sahibi olun, **“tapu gibi emekliliğin”** keyfini çıkarın.

- Aralık 2017'deki teslimate kadar **hiçbir ödeme yapmayın**
- 225.000 TL peşinatınızı teslim sırasında ödeyin
- Teslimden itibaren ilk yıl ayda **4.000 TL kira garantinizi alın**
- Aylık 8.600 TL taksidinizin 4.000 TL'sini kira garantinizle karşılayın, siz sadece **4.600 TL** ödeyin
- Taksidiniz sabit kalırken kira geliriniz her yıl artsın, **her yıl ödediğiniz taksit daha da azalsın**

Fiyatı 837.300 TL olan 1+1 ünitenin 120 ay %0,90 faizle hesaplanmış ödeme planı, 4.000 TL/ay ilk yıl kira garantisi, sonrasındaki yıllarda bu ve üzerindeki seviyelerde kira geliri öngörüsüne göre hesaplanmıştır. Kira garantisinden sonraki dönemdeki kira gelir öngörüsü bir garanti anlamına gelmemektedir. Firma projede, kampanyada, kampanyaya dahil ünite adedinde, kira garantisinde ve fiyatlarda değişiklik yapabilir.

®

LL

LeventLIFE

LeventLIFE

KANYON

ÖZDİLEK PARK

METRO CITY

SADECE
50
REZİDANS



444 59 58 • leventlife.com

Başkandan...



2016'YA RAĞMEN, YENİ YILA UMUTLA BAKIYORUZ...

İYİ YANLARINDAN ÇOK İNSANİ FELAKETLERLE ANILACAK BİR YIL GEÇİRDİK. BUNUN MESLEKTAŞLARIMIZ VE SEKTÖRÜMÜZ ÜZERİNDE OLUMSUZ ETKİLERİNİ YAŞADIK.

GELECEK YILA GÜVENLE VE UMUTLA BAKMAKTAN BAŞKACA BİR SEÇENEĞİMİZ İSE YOK. KAYIPLARIMIZI TELAFİ EDECEK OLAN GELECEĞE DAİR UMUT VE HEDEFLERİMİZ OLABİLİR.

TALPA'da durum yüzde yüz farklı.

Dernek yönetimini yenilediğimiz genel kurulumuzun üzerinden henüz bir yıl geçti. Bu süre içerisinde sizlerden aldığımız destek, gördüğümüz ilginin üzerine dinamik yönetim anlayışımızı ekleyerek meslektaşlarımız ve TALPA için önemli gördüğümüz işlere imza attık.

Yönetim Kurulumuzun yürüttüğü dinamik çalışma programı sayesinde, asil üye sayımız 1950'den 2900 civarına çıkmıştır. Toplam üye sayımız (asil, emekli, fahri, geçici ve aday) 3750'yi geçmiştir. Özellikle bu üyeliklerin asil ve aday üye sayısındaki artış, TALPA'nın büyüyen ve geleceğe umutla bakmasına yol açan en büyük insan kaynağıdır.

Geçmişte yaşanan yanlış algıların giderildiğine dair en güzel kanıt yeni üye sayılarımızdaki artıştır. Bu vesileyle bütün meslektaşlarımıza teşekkür ediyoruz.

Büyük hedefimiz doğrultusunda yürüyeceğiz. Türkiye genelindeki tüm pilotları ki, 7500 civarındadır, TALPA çatısı altında toplamak için gayret etmeye, çalışmaya devam edeceğiz.

Yapılan çalışmalar arasında, TALPA iktisadi işletmesinin geçmişten gelen ekonomik yüklerinin giderilmesini de saymalıyız. Geçmiş yıllardan devrederek gelmiş olan vergi kaynaklı ekonomik yük, yönetim kurulumuzun ciddi ve uzun süren takibi, girişimleri sayesinde çözüme kavuştu.

Uyguladığımız ekonomik kurallar, önlemler sayesinde dernek iktisadi işletmesi zarar pozisyonundan gelirleri artan bir işletme seviyesine yükselmiştir .

TALPA üyeliği ayrıcalıktır.

Havacılık Sağlığı (SHT-MED) EASA talimatlarına geçiş süreci ve bürokrasinin kısıtılmasına yönelik yaptığımız çalıştayın ardından



1 Nisan 2017'de SHGM nezninde uygulamaya geçecek olan düzenlemeler ve talimatlar hazırlanıyor. Meslektaşlarımızı yakından ilgilendiren bu uygulamaya sunduğumuz katkı havacılık sektörünün tüm aktörleri tarafından ve meslektaşlarımızdan büyük taktir toplamıştır.

Meslektaşlarımızı ve sektörümüzü yakından ilgilendiren Yabancı Dil Seviye Belirleme Sınav Merkezi girişimimiz son aşamaya gelmiştir. 2017 yılında meslektaşlarımız bir sınav merkezi daha kazanmış olacaktır. Bu süreçte yol alırken bazı sistem değişikliklerine de vesile olduk. Bundan sonra, meslektaşlarımızın çalışma programlarına göre, hak kaybına uğramadan sınava girme olanakları olacak. SHGM de bu süreçte kolaylaştırıcı ve destekleyici olmuştur, kendilerine de teşekkür ederiz.

Yönetim Kurulumuz, meslektaşlarımızın çıkarlarını gözeterek uygulamalara imza atmaya devam etmektedir. Fiziki imkanları kısıtlı olan otopark sistemimi, meslektaşlarımızın ve kullanıcıların ihtiyaçları doğrultusunda yeni kurallar ve uygulamalarla rehabilite edildi. Bugüne kadar azalarak gelen kotamızın, bu yıl arttırımını sağladık. Çift araba park imkanı, 10 gün kalma hakkı yeni yılda TALPA üyelerine uygulanacak ayrıcalıklardan bazılarıdır.

Meslektaşlarımızı ilgilendiren her türlü hukuksal sorunda TALPA üyelerine verdiğimiz hukuki danışmanlık, avukat desteği hizmeti sizlerden önemli takdir toplamaya devam ediyor.

Yurt içi ve yurtdışı paydaşlarımızla yakından ilgilimiz.

İstanbul dışındaki meslektaşlarımızla buluştuk. Kiminde iki, kiminde üç gün süren İzmir, Antalya, Sabiha Gökçen

buluşmalarda karşılıklı memnuniyet sağlandı. Yılların getirdiği yanlış algıları giderdik. İletişim eksikliğini tespit ettik, ortak çözümler üzerinde değerlendirmelerimiz oldu. Şirketler bazında TALPA Temsilciliği oluşturularak yönetim kurulumuzla sistemli iletişim kurulmasını ve faaliyetlerimiz dinamizm katmasını sağlayacak çözümlerde ortaklaştık.

Yurtdışında ECA, İFALPA, ASAP çalışma grup ve komisyon toplantılarına katıldık. Yurt içinde SHGM, TOBB (Havacılık Meclisi), sektörümüzün bileşenlerine ait dernekler, hava yolu şirketleriyle görüşmelerimiz oldu. Yönetim kurulu üyelerimiz aylık periyot içinde söyleyecek olursak en az 5-6 toplantıda yer aldılar. Bu toplantılara katılan yönetim kurulu ve komisyonda görevli meslektaşlarımız büyük bir özveriyle çalışıyorlar; TALPA adına teşekkür ediyorum.

Sektörden beklentilerimiz var...

Sektör, 2016 yılında iç ve dış sebeplerle ciddi oranda daralma yaşadı; doluluk oranlarında, sefer sayılarında azalma oldu. Bütün bu sonuçlarda meslektaşlarımızın ve sektör çalışanlarının herhangi bir belirleyici etkisi olmamasına rağmen, havacılık şirketlerinde maaş indirimleri, hak kayıpları, işten çıkartmalarla karşılaştık. Maliyet hesabının yalnızca çalışanlar üzerinden yapıldığı, bedelin sadece çalışanlara ödetildiği bir bakış açısını adil ve doğru bulmuyoruz.

Sözü edilen daralmadan çıkışın sağlıklı, öngörülebilir ve sürdürülebilir olabilmesi sektörün tüm bileşenlerinin ortaklaşmasıyla

mümkün olabilir. Yatırım yapmaksızın kaliteli ve insan merkezli büyüme şansı kalmamıştır. İş güvenliği açısında da bu gereklidir.

2017 hedeflerimiz...

Hava İş Kanunu ana hedeflerimizden bir tanesidir. Havacılık çalışanları borçlar kanuna tabi olarak çalışmakta ve hak kaybına uğramaktadır. TALPA olarak 2017 yılında üzerimize düşeni yapacağız; akademisyenler, hukukçular ve meslektaşlarımızla uluslararası deneyimleri de kapsayacak biçimde bir dizi çalışma planlıyoruz.

Akademik, mesleki, sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte yapacağımız toplantılardan elde edilecek sonuçları yasa taslağına dönüştürerek ilgili makamlarla iletişime geçmeyi amaçlıyoruz. Bu çalışmalarını diğer bileşenlerle birlikte yapma konusunda iyimseriz. Hava İş Kanunu'nun eksikliğini gidermek üzere sektörümüzün bütün bileşenlerini birlikte çalışmaya davet ediyoruz.

TALPA olarak zorlukları aşabilmek, geleceğe umutla bakabilmek, sektör üzerinde daha etkili olabilmek için, meslektaşlarımızı büyüyen ailemize katılmaya, üye olmaya çağırıyoruz. Fikirleriniz, eleştirileriniz, projeleriniz bizim için değerlidir. Birer birer, yan yana durarak büyüyor, daha da güçleniyoruz.

Bu davet bizim...

Yeni yılın ülkemiz ve meslektaşlarımız için kötülüklerin, olumsuzlukların son bulduğu, bütün güzel umutlarının yeşerdiği ve gerçekleştiği bir yıl olması temennisiyle herkese iyi yıllar diliyorum...

Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günal / TALPA Başkanı

İçindekiler



7



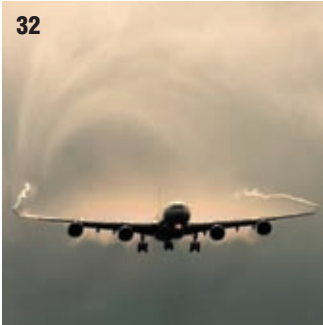
10



20



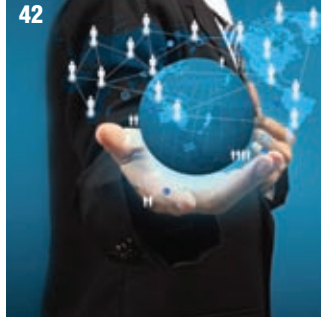
26



32



38



42



46

07 TALPA İSTANBUL AIRSHOW 2016'DA YERİNİ ALDI
Havacılıktaki gelişmelerle birlikte bu hızlı tempo içerisinde artan sorunlar ve doğru çözümlerin üretilmesi...

10 UÇUCU SAĞLIĞI ÇALIŞTAYI
TALPA'nın Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile birlikte düzenlediği "Uçucu Sağlığı Çalıştayı" 21 Ekim 2016 Cuma günü gerçekleştirildi.

20 HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİ VE PERFORMANSLARI
Uçuş emniyeti ve etkinliğinin merkezi aktörleri...

26 STRES VE STRES YÖNETİMİ
Stresin etkilerini bilmek ve bu etkileri doğru yöneterek, stresle olan mücadelemizi daha etkin bir hale getirmenin yolları...

32 WAKE VORTICES
Güvenli ayırma mesafeleri ile öndeki uçağın sebep olduğu wake vortex'in yarattığı olası tehlikeler ve havalimanı kapasiteleri...

38 KARAR VERMEYE BİR ADIM
Havacılıktaki gelişmelerle birlikte bu hızlı tempo içerisinde artan sorunlar ve doğru çözümlerin üretilmesi...

42 HAVACILIKTA EKİP KAYNAK YÖNETİMİ VE HATA YÖNETİMİ
Kavramların tanımının ardından konuyu irdeleyen akademisyenlerin verileri...

46 DOĞRU CHECKLIST KULLANIMI
Doğru checklist kullanılmaması sonucu meydana gelen olay ve kazalara ait örnekler...



TALPA adına
SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı
Kaptan Pilot Mehmet Ayhan GÜNAL

YAYIN KURULU
Kaptan Pilot Mehmet Ayhan GÜNAL
Kaptan Pilot Dilek KARABAĞLI
Kaptan Pilot Osman ŞİRİN
Kaptan Pilot Bülent BORALI
Kaptan Pilot Melih BAŞDEMİR

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

SPONSOR
Baray İnşaat, İmaj İnşaat ve Svot Yapı'nın ortak girişimi
ile hayata geçen **LeventLIFE Projesi**
Ortabayır Mah. Dereboyu Cad. No: 6 D: 1
34413 Levent - İstanbul / Türkiye
444 59 58 - www.leventlife.com

BASKI
Bilnet Matbaacılık ve Ambalaj San. 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 edilmez. Yazılar ve yazıda kullanılan görsellerin sorumluluğu yazara aittir. İlan veren kurumların reklam ve kampanyalarıyla ilgili her türlü hukuki sorumluluk ilan veren kuruma aittir. TALPA sorumlu tutulamaz.

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



50



56



60



66



72

50 TÜRKİYE'DE HAVACILIKLA İLGİLİ YAYIMLANAN ÇİZGİ ROMANLAR

Büyüklerimizin yasakladığı ve kuytuda okunan çizgi romanlarla havacılığa farklı bir bakış açısı...

56 HAVA KUVVETLERİ MÜZESİ YENİ TEKNOLOJİLER ETKİNLİĞİ

Türkiye'nin ilk Bilim ve Teknoloji Müzesi İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi'ndeki teknolojik son yenilikler ve etkinlikler...

60 BİR ORTA YAŞ SENFONİSİ (40-60 YAŞ)

Kalıpları kırma fırsatı. Meydan okuma. Yaşamın ortasındayız ve çok zamanımız var...

66 HAYLAZ, SIRADIŞI VE ZOR: ISSIZ ADAM...

Cemal Hünel... Filmlerde ve dizilerde birçok karaktere hayat verdi ama sinemai zleyicisi onu hafızasına ISSIZ ADAM olarak kaydetti.

72 3 ADA 3 HİKAYE: FİLİPİNLER

7100 adadan oluşan bir ülke... Her adanın farklı öyküsünü barındırıyor bu coğrafya. Egzotik ve geçmişteki savaşların izleriyle...

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

Yönetim Kurulumuz THY Genel Müdürü Bilal Ekşi'yi ziyaret etti



TALPA Yönetim Kurulu, 22 Kasım 2016 tarihinde

Türk Hava Yolları'nın yeni Genel Müdürü Bilal Ekşi'yi makamında ziyaret etti. TALPA Yönetim Kurulu üyeleri, içinden geçtiğimiz bu zor dönemde havacılık sektörünü ve Türk Hava Yolları'nı ilgilendiren konularda Bilal Ekşi'yle görüş alışverişinde bulundu ve bu tip değerlendirmelerin önemimizdeki dönemde daha sık gerçekleştirilmesi konusunda mutabık kaldı.

Bakırköy Belediye Başkanı Dr. Bülent Kerimoğlu ve TALPA Yönetim Kurulu'ndan karşılıklı ziyaret



Bakırköy Belediye Başkanı Dr. Bülent Kerimoğlu Talpa'yı ziyaret etti. Kerimoğlu'nu Dernek Merkezinde, Talpa Başkanı Kpt. Plt. M. Ayhan Günel, Başkan Yardımcıları Kpt. Plt. Dilek Karabağlı, Kpt. Plt. Osman Şirin, Yönetim Kurulu Üyesi Kpt. Plt. Aykut Işıkoğlu ağırladı.

Kerimoğluna Talpa'nın faaliyetleri konusunda bilgi verilirken ziyaretten sonra yapılan açıklamada Belediye ile Dernek arasındaki işbirliği olanaklarının

görüşüldüğü belirtildi.

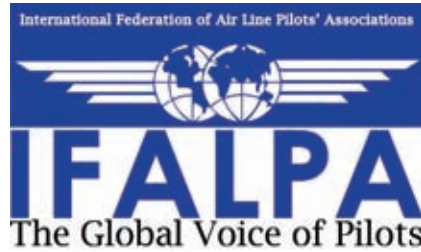
Bakırköy Belediye Başkanı Dr. Bülent Kerimoğlu ziyaretin ardından "1958 yılından beri faaliyet gösteren Türkiye Havayolu Pilotları Derneği'nin, Şenlikköy Mahallesi'nde bulunan genel merkezini ziyaret ettik. Aktif üyesi 3 binin üzerindeki derneğimiz yönetim kurulunun sıcak ev sahipliğine teşekkür ederiz. Dünya kanatlarının altında olan tüm pilotlarımıza çalışmalarındaki başarılarının devamını dileriz." şeklinde açıklamada bulundu.

TALPA İSTANBUL AIRSHOW 2016'DA YERİNİ ALDI

TALPA 6-9 Ekim 2016 tarihleri arasında İstanbul Atatürk Havalimanı Genel Havacılık Apronu (A14)'de gerçekleştirilen İSTANBUL AIRSHOW 2016 fuarına katıldı. Ziyaretçilerini B02-C standında ağırlayan TALPA mesleki konularda bilgi paylaşımında bulunarak sektörün önemli bir aktörü olduğunu bir kez daha vurguladı



ECA/IFALPA/ASAP TOPLANTISINDAYDIK



Portekiz'in Cascais şehrinde gerçekleşen ECA Başkanlar toplantısındaki ana konular arasında pilot sayısının ihtiyaçtan az olduğu bölgeler, Transnasyonel Havayolları (TNA), Ryanair Pilotlar Grubu (RPG), Avrupa'da haksız rekabet konuşuldu. Toplantıda ayrıca ECA Yönetim Kurulu'ndaki açık pozisyonlar ve adaylar konusunda bilgi verildi.

Eylül ayı içerisinde gidilen ikinci yurtdışı toplantısı olan ECA Güvenlik (SEC) Çalışma Grubu toplantısı başlangıcında, Germanwings kazası sonucu gündeme gelen "Kokpitte 2 kişi olmalıdır" görüşü ile ilgili yayınlanan güvenlik bülteninin eksileri ve artıları konuşuldu. Toplantıda, bütün uçuş sürecinde kokpitte en az 2 kişinin bulunması için en öncelikli şartın kokpiti terk eden pilotun yerine gelecek 3. kişinin görev tanımının çok iyi yapılmış olması ve bu görevin kapıyı açmakla sınırlı olması gerektiği vurgulandı. Güvenlik toplantısında konuşulan diğer konulardan bazıları arasında lazer pointerların oluşturduğu tehditler, insansız hava araçlarının uçuş güvenliği için oluşturduğu tehditlerin giderilmesi için yapılması gerekenler, "Conflict Zone"lar üzerinde yayınlanan NOTAM'ların risk analizi sonucu riskli çıkarlarının "Ground to Unlimited" olarak yayınlanması gerektiği, siber güvenliğin önemi ve bu konudaki risklerin giderilmesi için yapılması gerekenler vardı.

TALPA kaptanları ekim ayında toplamda 4 yurtdışı toplantısına katıldı. Kazablanka'da ECA Uçuş Verileri (FD) Çalışma Grubu toplantısı ve IFALPA

TALPA EYLÜL, EKİM VE KASIM AYLARINDA ECA, IFALPA VE YENİ ÜYESİ OLDUĞU ASAP TOPLANTILARINA KATILDI. YURTDIŞINDA GERÇEKLEŞEN TOPLAM 9 TOPLANTIDA TALPA 8 ÜYESİ TARAFINDAN TEMSİL EDİLDİ.

Kaza Kırım Analizi ve Önlenmesi (AAP) Komitesi toplantısı gerçekleşti. ECA Uçuş Verileri toplantısı DATA4SAFETY programı konusu ile başladı. EASA tarafından başlatılan DATA4SAFETY programı, şirketlerin gönüllülük esası ile katıldıkları, bütün uçuş verilerinin birleştirilip bir havuzda toplandığı ve bu toplanan bilgilerle yapılan analizler sonucunda havacılık sektöründeki emniyetin daha fazla artacağını ön gören bir proje. Oluşturulacak olan bilgi havuzuna sadece havayolu şirketleri değil ATC'ler, havaalanları, meteoroloji bilgi merkezleri ve diğer benzeri kaynaklardan da bilgi gelecek. Bu proje ile ilgili en büyük endişe CVR, pilot raporları ve FDR'den gelen bilgilerin yanlış amaçlar için kullanılma olasılığı. Toplantıda konuşulan bir diğer konu "Flight Data Monitoring" regülasyonları oldu. Bu konuda özellikle adil kültür uygulamalarına ve yaygınlaştırılmasına değinildi. Çalışma grubunun ortak kanaati olan bir konu da Germanwings kazası sonrası regülasyonlara konmaya çalışılan rastlantısal alkol testleri. Uçuş Verileri Çalışma Grubu pilot psikolojisi üzerine en iyi uygulamanın PSP – Peer Support Program/Meslektaş Destek Programı olduğunu ve rastlantısal alkol testi programlarının amaca yönelik olmayacağını düşünüyor.

Kazablanka'daki diğer toplantı olan IFALPA Kaza Kırım Analizi ve Önlenmesi (AAP) Komitesi toplantısında özellikle Türkiye'de yeterli "IFALPA ACCREDITED ACCIDENT INVESTIGATOR" bulunmadığı ve Türkiye'den daha fazla pilotun bu

uzmanlığa sahip olması gerektiği vurgulandı. Toplantıda konuşulan konular arasında “Safety Management” konusundaki regülasyonları içeren Annex 19’da yapılacak değişiklikler, farklı ülkelerde alkol ve uyuşturucu testlerinin yapılaş şekilleri, CVR bakımlarının yapılaş yöntemleri ile ilgili öneriler, gerçekleşen uçak kazalarının nedenlerinin irdelendiği sunular, yaşanan kazalar sonrası pilotlarda oluşan negatif etkiler ile mücadele etmek ve etkileri minimuma indirmek için oluşturulmuş yardım ve destek programları bulunuyor.

Ekim ayının son iki toplantısı ECA RPAS(insansız hava aracı) ve ECA Hava Trafik Yönetimi ve Havaalanları (ATMA) Çalışma Grupları toplantıları Brüksel’de gerçekleşti. ATMA toplantısı insansız hava araçları konusu ekseninde RPAS toplantısı ile entegre bir şekilde yapıldı. Toplantıların genelinde RPAS’lerin özellikle uçak ve helikopterlerin uçuş güvenliğinin sağlanması için alınması gereken aksiyonlar konuşuldu. Bu aksiyonlar arasında bütün RPAS’lerin kayıtlı olması gerektiği, RPAS kullanıcılarının lisans almaları gerektiği, bir RPAS’ın bir uçağa çarpma durumunun deneysel olarak denenmesi gerektiği ve benzeri konular bulunuyor.

Kasım ayında 3 toplantı gerçekleşti. Frankfurt’ta gerçekleşen IFALPA Hava Trafik Servisleri (ATS) Komite toplantısında projeler, hava trafik yönetimi (ATM), iletişim (communications – COM), navigasyon (NAV), izleme (surveillance – SUR) ana başlıkları konuşuldu. Uçaklar için radyotelefon çağrı sinyalleri, IFR uçuşları için PANS ATM

minimum uçuş seviyeleri, çarpışma engelleyici sistemler (systems of collision avoidance), SESAR 2020 projesinde takip edilecekler, SID/STAR deyimlerindeki (phraseology) yeni değişiklikler, soğuk ısı düzelteleri uygulamaları (application of cold temperature corrections), azaltılmış pist seperasyonu minimumları (reduced runway seperation minima), ATC CPDLC mesajlarına doğru karşılık vermeleri için uçuş ekip birimlerinin uçuş el kitabı ve klavuzlarını yeniden gözden geçirmeleri gerektiği, NAT güneydoğu köşesi datalink şartları (DLM Mandate), seperasyon kaybı (loss of seperation), PBCS/ PBN takibi (monitoring), serbest hava sahaları (free route airspace), güvenlik ağlarına uygun deyişlerin (phraseology) bulunması ve bunlar gibi konular hakkındaki gelişmeler toplantıda değerlendirildi.

Kasım ayında gerçekleşen ikinci toplantı olan ASAP Yönetim Kurulu toplantısında TALPA’nın ASAP üyeliği oybirliği ile kabul edildi. Toplantıda her ASAP üyesi kendi ülkelerindeki

havacılık sektörünün durumunu, sorunlarını, gelişmelerini aktardı. Toplantı sonucunda yapılan seçimlerde ASAP Yönetim Kurulu Başkanlığı’na oy birliği ile Al Gaspari getirildi.

Kasım ayının son toplantısı Brüksel’de gerçekleşen ECA Konferansı oldu. Toplantının ajanda konularından bazıları şöyledir; London School of Economics (LSE) tarafından yapılan güvenlik kültürü anketi, Germanwings kazasında pilot etkisi ve yapılması gerekenler, IFALPA Annex 29 – havaalanı yetersizliklerinin gözden geçirilmesi, pilotluk eğitimi, hava servisleri pazarlıkları (Norveç-NAI, ICAO-ATRP, RPAS vb.), atipik istihdam / sosyal damping, TNA, RPG’nin geleceği, Data4Safety Programı, EASA temel regülasyonlardaki revizyonlar, Avrupa’da haksız rekabet.

LSE tarafından yapılan güvenlik kültürü anketine göre genel olarak, güvenlik kültürünün iyi olduğu ancak en kaygı verici sonucun yorgunluk (fatigue) olduğu konusundadır. Ankette


pilotların genellikle yorgunluğun kendilerini olumsuz etkilediğini söyledikleri, yarından fazla pilotun bu tehlikeye şirketlerin kayıtsız kaldığına inandıkları ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkan bir başka sonuçta kendilerini koruyan bir sözleşmeyle çalışmayan pilotlar ile kargo ve düşük maliyetli hava yollarının daha zayıf bir güvenlik kültürüne sahip olduklarıdır. Anket sonuçlarından bazı istatistikî bilgiler aşağıdadır.

En önemli konu Avrupa’da hala %35 pilotun yorgun olduğunu beyan ettiğinin gözlemlenmiş olmasıdır.

%42-45 şirketlerinde yeterince pilot ve çalışan olmadığını söylemiş.

Yardımcı pilotların %72,94’ünün kaptan kararlarına etki etmede istekli oldukları belirlenmiş.

Pilotların %19’u, ülke sivil havacılık otoritelerinin, yazılan uçuş emniyet raporlarına yeterince önem vermediklerini düşünüyor.

TALPA’nın eylül, ekim, kasım aylarında katıldığı toplantıların raporlarına TALPA resmi sitesinden ulaşabilirsiniz. 

TOPLANTILAR VE KATILIM LİSTESİ

TOPLANTI İSMİ	ÜLKE	AY	KATILIMCI
ECA Başkanlar Toplantısı	Portekiz	Eylül	Ayhan Günal
ECA Güvenlik (SEC) Çalışma Grup Toplantısı	Belçika	Eylül	Deniz Akıncı Osman Şirin
ECA Uçuş Verileri (FD) Çalışma Grup Toplantısı	Fas	Ekim	Kutay Müniroğlu
IFALPA Kaza Analizi & Önleme (AAP) Komite Toplantısı	Fas	Ekim	Kutay Müniroğlu
ECA RPAS Çalışma Grup Toplantısı	Belçika	Ekim	Enis Ulusel
ECA Hava Trafik Yönetimi & Havaalanları (ATMA) Çalışma Grup Toplantısı	Belçika	Ekim	Enis Ulusel
IFALPA Hava Trafik Servisleri (ATS) Komite Toplantısı	Almanya	Kasım	Deniz Akıncı
ASAP Yönetim Kurulu	Mısır	Kasım	Dilek Karabağlı Sermet Karaağaç
ECA Konferansı	Belçika	Kasım	Semih Taş

UÇUCU SAĞLIĞI ÇALIŞTAYI 2016

TALPA'NIN SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ İLE BİRLİKTE DÜZENLEDİĞİ "UÇUCU SAĞLIĞI ÇALIŞTAYI" 21 EKİM 2016 CUMA GÜNÜ TITANIC PORT HOTEL BAKIRKÖY'DE GERÇEKLEŞTİRİLDİ. TALPA BAŞKANI KPT. PLT. MEHMET AYHAN GÜNAL'IN AÇILIŞ KONUŞMASI İLE BAŞLAYAN ÇALIŞTAYA BAŞTA SHGM YETKİLİLERİ VE HAVACILIK TIP MERKEZLERİ'NDEN UÇUŞ HEKİMLERİ OLMAK ÜZERE SEKTÖR TEMSİLCİLERİ VE MEDYA MENSUPLARI YOĞUN İLGI GÖSTERDİ.



Türkiye Havayolu Pilotları Derneği TALPA'nın girişimleriyle TALPA ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün müşterek düzenlediği "UÇUCU SAĞLIĞI ÇALIŞTAYI" ve "SHT-MED YENİ HAVACILIK SAĞLIK TALİMATI" bilgilendirmesi 21 EKİM 2016 tarihinde Bakırköy Titanic Port Otelde gerçekleştirildi. Düzenlenen çalıştayda TALPA yönetimi tam kadro yer aldı. İstiklal Marşı ve saygı duruşunun ardından açılış konuşmasını yapmak üzere kürsüye TALPA yönetim kurulu başkanı Kpt. Plt. Ayhan Günal, davet edildi. Günal konuşmasında, " Sivil Havacılık sektörünün saygıdeğer temsilcileri, Çalıştayımızı şerefliendiren değerli Tıp ve bilim insanları, medyamızın değerli mensupları, sevgili meslektaşlarımız; TALPA'nın Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile birlikte düzenlediği Uçucu

Sağlığı Çalıştayı'na hoş geldiniz. Uçuş emniyetinin en temel unsurlarından biri hiç kuşkusuz uçucu sağlığıdır. Yoğun çalışma koşullarının yanı sıra uçuculuk mesleğinin doğası gereği zaman zaman sağlık sorunları ile karşılaşmakta, bu sorunların tedavisi ve diğer bürokratik işlemler sürecinde hem gökyüzünden uzak kalmakta hem de ciddi mağduriyetler yaşanmaktadır. Göreve geldiğimiz günden itibaren Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ile karşılıklı anlayış ve işbirliği içinde bir ilişki kurmaya özen gösterdik. Uçucu personelin sorunları ile ilgili olarak otoriteden son derece iyi niyetli ve çözüm odaklı bir yaklaşım gördük. Sorunların, ortak akılla çözülmesi gerektiğinde mutabık kaldık. Sadece sorunları iletmekle kalmadık, önerilerimizi de ortaya koyduk. Bu süreçte, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüz başta olmak üzere tüm yetkililerin samimi ve iyiniyetli bir çaba



içinde olduğunu memnuniyetle gördük. Bu diyalog sürecinin sonuçlarından biri olan SHT MED Yeni Sağlık Talimatını bugün burada tartışacağız. Çok değerli görüş ve önerilerin ortaya çıkacağına inanıyoruz. Söz konusu Talimatta öngörülen değişikliklerle, özellikle sağlık raporlarının onay süreçlerinde ciddi bir iyileşme olacağını düşünüyoruz. Yaklaşık 7.000 lisanslı pilotun bulunduğu ülkemizde SHGM'nin yükünün ne kadar ağır olduğunu biliyoruz. Bu çerçevede artık, sağlık raporlarının yetkili uçuş hekimlerinden oluşan bir komisyon tarafından elektronik ortamda incelenerek sonuca bağlanması mümkün olabilecek. Talimatın getireceği yenilikler konusunda, SHGM Hava Sağlık Bölümü Başkanı sayın Dr. Kadir Eren tarafından daha fazla detay aktarılacaktır. Bunun dışında, Uçucu sağlığı ile doğrudan ilgili, psikolojik sorunlar, radyasyon ve uyku apnesi gibi olumsuzluklar da konularının uzmanı hekimler

ve akademisyenler tarafından aktarılacak. Eminim, bugün çok şey öğreneceğiz. Biz pilotlar da, deneyim ve birikimlerimizi aktararak soracağımız sorularla sorunlara farklı bakış açıları getireceğiz. Sonuç olarak Uçucuların sağlık sorunlarını bugün masaya yatacağız (neşter atacağız.), ve tedavileri üzerinde duracağız. Sorunları görmezden gelmek, kabullenmek veya birlikte yaşamaya alışmak yerine yüksek sesle dile getirmenin, çözüm yollarını aramanın daha doğru olduğunu biliyoruz. Bugün kabullendiğimiz, seslendirmediğimiz sorunların yarın uçuş emniyeti başta olmak üzere sivil havacılık sektörümüze çok daha büyük zararlar vereceğine inanıyoruz. Bu nedenle, konuşmalıyız, sorunlarımızı cesaretle dile getirmeliyiz, önerilerimizi ortaya koymalıyız. Bu Çalıştay, sorunların çözümünde mutlaka bir ortaklaşmayı sağlayacak ve yapılacak her türlü düzenleme için bir temel oluşturacaktır.

Sözlerime son verirken; sunumları ile bizi bilgilendirecek, farklı ufuklar açacak hepsi kendi alanında uzman değerli tıp ve bilim insanları başta olmak üzere, Çalıştayımıza katılarak bu önemli konuda ilgi ve desteğini esirgemeyen doktorlarımıza, sivil havacılık sektörü yöneticilerine, bürokratlara, medyamızın değerli temsilcilerine ve sevgili meslektaşlarıma şükranlarımı sunuyor, Çalıştayımızın başarılı bir şekilde geçmesi, sürece anlamlı ve değerli katkılarda bulunmasını diliyorum

Başkanın konuşmasının ardından Uçucu Sağlığı temalı barkovizyon gösterisi gerçekleştirildi ve ardından ilk konuşmacı olarak Operasyonlarda ve iş süreçlerinde verimlilik konusunu anlatmak üzere **T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Verimlilik Genel Müdürlüğü Danışmanlık ve Eğitim Daire Başkanı Dr. Mustafa Kemal Akgül'ü**

sahneye davet edildi. Akgül konuşmasında “ Zaman en hoyratça kullandığımız ama içinde de biraz mistik ve tanrısal ibareler olan bir kavramdır. Zaman aslında birçok şeyinde başlangıcıdır. Olayın psikolojisine baktığımızda da zamanın baskılaması kadar insan üzerinde daha ağır bir şey olamaz. Emin olun Germanwings kazası, Malezya uçak kazası, yani pilotaja bağlı biraz psikolojik durumların başlattığı kazalardaki her şeyin ötesine baktığımızda karşınıza yine zaman çıkar. Neden? Zaman sadece akıp giden değil, içini doldurabildiğimiz ya da dolduramadığımız bir kavramdır. Doldurduğumuz zaman anlamlıdır, dolduramadığımız zaman anlamsızlaştığı durumlarda da psikolojik yıkımlara götüren bir özel durumdur.

Zaman durdurulamaz, biriktirilemez, satın alınamaz, devredilemez ve nakittir. Sonuçta zamanı bir kaynak olarak görmek zorundayız. İktisadi teoride de bu böyledir. Zaman bir kaynaktır. Fizikte de zaman dördüncü boyuttur. Peki zaman yönetilebilir mi? Planlanabilir mi? Aslında fizikteki tanımı, zaman rölatiftir yani görecelidir. Bazı durumlarda ölçülebilen ve gözlenebilen zamana objektif zaman diyoruz. Subjektif zaman ise ölçülmesi ve değerlendirmesi zor bir zamandır. Zaman yönetimi doğru aktiviteye doğru zamanın ayrılmasıdır, bu da zamanın etkin kullanılması anlamına gelir. Aslında biz derinlik tanımında deriz ki, işleri doğru yapın, ama bunun da ötesine geçerek, bu tanımda



Dr. Mustafa Kemal Akgül

diyoruz ki, işleri doğru yaptığınız gibi gözden geçirin, doğru işleri yapın. Dolayısıyla işleri doğru yapmak mı, doğru işleri yapmak mı? Ya da hangi görevler sizin. Bunu çok iyi belirlememiz lazım.” şeklinde konuştu

Daha sonra sunumunda, zaman yönetimi neden gerekli? Zamanı nasıl etkin kullanabiliriz? Zaman yönetiminin başlatılması süreçleri nelerdir? Hedef belirleme, planlama, önceliklendirme ve geri bildirimler konularını işleyen Dr. Mustafa Kemal Akgül, zamanı akılcı kullanma, zamanı verimli kullanma, süreçleri verimli yönetme konularını anlattı ve süreç şemaları göstererek sunumunu tamamladı.

Dr. Akgül'ün ardından Germanwings kazası sonrası uçucu sağlığına bakış konusunu anlatmak üzere **THY Psikiyatrist Dr. Dijan Ertemir** kürsüye geldi. Ertemir

konuşmasına “ 24 Mart 2015'te Germanwings Havayolları'na ait Airbus A320-211, Barselona'dan Düsseldorf'a gitmek üzere saat 9'da kalkış yapmış ve 9.41'de Fransız Alpleri'ne düşmüştü. Kaptan, yardımcı pilot, 4 kabin memuru ve 144 yolcu hayatını kaybetti. Hala bu kazayı konuşuyoruz. İlk neden, Fransız Sivil Havacılık Emniyet Araştırması Otoritesi'nin kazadan kısa bir süre sonra hazırladığı ön raporda, ikinci pilotun psikiyatrik rahatsızlığı olduğu resmi raporda yer aldı. Raporda şöyle söylendi. Uçağın düşmesi, ikinci pilotun intihar amaçlı kasıtlı ve planlı eylemi neticesinde gerçekleşmiştir. Bu çok çarpıcı bir tesbittir. Pilot kazadan yaklaşık 4 ay önce başlamış olan bir psikotik depresif epizod geçiriyordu. Defalarca çeşitli doktorlara muayene olmuş, kendisine antidepresan, uyku ilacı önerilmiş ve birçok istirahat raporu verilmişti.



Dr. Dijan Ertemir

Peki nasıl oldu da psikiyatrik hastalığı olan bir pilot aylarca uçabilmişti? Şimdi bu konu çok tartışılıyor ve buradan yola çıkarak bir takım kararlar alınıyor, uygulanmaya koyulmaya başlanıyor.

BEA'nın incelemesi sonucunda, pilotun, iki periyodik muayene arasında tıbbi uygunlukta azalma olduğu takdirde bunu beyan etmesi gerekliliğinin, psikiyatrik hastalığı olan yardımcı pilotu, lisansının imtiyazlarını kullanmaktan alıkoymada başarısız olduğu sonucuna varmıştır.

Pilotun uçuşa elverişsiz olduğunu bildirmemesinde muhtemel faktörler nelerdir? Raporda bunlar çok titizlikle araştırılıp verilmiş durumda. Bir çok görüş alınmış ve kaynaktan faydalanılmış. Şunlar muhtemel faktörler olarak belirtilmiş.

Psikotik depresyon hastalığı, pilotun zihinsel yeteneklerini bozarak gerçeklikten kopmasına

ve muhakeme kusuruna yol açmış olabilir,

Lisansını kaybetme durumunda uğrayacağı maddi kayıp, bu çok büyük bir etken olarak gözükmüyor. Çünkü pilotun lisans kaybı sigortası henüz tam kapsamlı değil.

Lisans kaybıyla birlikte pilotun mesleki arzu ve tatmininin sonlanacak olması,

Pilotlar sağlıktaki bozulmanın uçuş emniyetine etkilerini daha düşük varsayarken, kendi yeteneklerini, tıbbi elverişsizliklerini kompanse etme açısından daha yüksek varsayabilir.” şeklinde konuştu. Daha sonra konu ile ilgili BEA analiz ve tavsiyelerini anlatan Dr. Dijan Ertemir, EASA tarafından oluşturulan ve havayolu şirketlerinden, uçuş ekibi birliklerinden, tıbbi danışman ve otoritelerden 14 üst düzey temsilciden oluşan çalışma grubunun konuya ait tavsiye raporlarını açıkladı.

Psikiyatrist Dr. Dijan



Dr. Eda Küçükütülü

Ertemir EASA'nın raporlarını açıkladıktan sonra sunumuna EASA'nın Avrupa Komisyonu'na PART-MED için getirdiği teklifleri anlatarak devam etti. Ertemir, bu teklifleri

1-Pilotların ilk ve rekürren tıbbi muayenelerinin, alkol-madde taraması, kapsamlı psikiyatrik muayene içerecek şekilde güçlendirilmesi, psikiyatrik öykü varsa daha iyi takip konması,

2- AME'lerin eğitim, gözetim ve değerlendirilmelerini geliştirerek muayenelerin kalitesinin artırılması,

3- AMC ve AME'lerin yarım kalan muayeneleri otoriteye bildirmelerini sağlayarak aldatma girişimlerini engellenmesi olarak açıkladı.

Çalışmaya verilen aranın ardından Radyasyon hakkında yanlış bilinenler konusunu sunmak üzere **Dr. Eda Küçükütülü** kürsüye davet edildi. Dr. Eda Küçükütülü,

“Radyasyon , kozmik radyasyondan daha fazla olarak günlük hayatımızda içiçe yaşadığımız bir kavram. Öncelikle radyasyona karşı endişemizi gidermemiz gerekiyor, doğru bilgiyle bu endişeyi giderdiğimizde daha sağlıklı olarak kendimizi koruyacağımıza eminim. Yeryüzündeki bütün canlılar, ömürleri boyunca sürekli olarak, doğal ya da yapay radyasyon kaynaklarından çevreye yayılan iyonlaştırıcı radyasyonların etkisi altındadır. İyonlaştırıcı radyasyon kaynakları şöyle sıralanabilir;

- 1-X ve gama ışınları
- 2- Alfa ve beta partikülleri
- 3- Elektronlar
- 4- Protonlar
- 5- Nötronlar.

Sizleri ilgilendiren kozmik ışınlar olarak,

Protonlar: Atmosfere ulaşan yüksek enerjili parçacıkların büyük çoğunluğu, bu parçacıkların pozitif yüklü olduklarından

dünyanın manyetik alanının etkisi altındadırlar ve ekvatorndan kutuplara doğru gidildikçe kozmik ışın yoğunluğu bu nedenle artar. Peki atmosfer bizi bu ışınlardan korur mu? Aslında bu ışınların büyük kısmı dünya atmosferinden geçmeye çalışırken tutulur. Deniz seviyesine yaklaştıkça ışın dozları azalır.

Atmosferin tutamadıkları: Nötronlar ve protonlar atmosferin alt tabakalarına kadar uzanarak bazı elementlerle etkileşir ve, Tritiyum, Karbon 14, Berilyum 7 ve Sodyum 22 gibi yeryüzüne inen bu radyoizotoplar solunum ve besin yolu ile alınır.

Kalbimizin çalışmasındaki en önemli faktörlerden biri Potasyum 40'tır. Bu aslında radyoaktif bir elementtir. Yani kalbimizde sürekli olarak radyasyon taşıyoruz.” şeklinde konuştu. Daha sonra sunumuna devam eden Dr. Eda Küçükütülü radyasyon hakkında konu başlıkları olarak şu açıklamaları yaptı: Tek suçlu iyonizan radyasyonmu?, Eğer birey bunları yapıyorsa sınırdaki radyasyon kadar etkileniyor demektir. Nedir bunlar? Sigaranın etkileri ve kapalı alanlarda içimi, fazla kalori, 4-5 kilometre yürümek yerine fazla otomobil kullanmak.”

Radon gazının önemine de değinen Küçükütülü, “Günlük hayatta en fazla karşılaşılan radyasyon kaynağı radon gazıdır. Radon gazı ve kaynakları: Tüm yüzey kaya ve toprak parçaları, özellikle 20 yaşından fazla binalar ve bu binalardaki yapı malzemeleri,

zemindeki çatlaklar, yapı bağlantı noktaları, Duvar çatlakları, asma kat boşlukları, tesisat boru boşlukları, duvar arası boşlukları, ve içme suyu...” şeklinde konuştu. Daha sonra radyasyondan korunma yöntemlerinden ALARA (radyasyon alımında diğer katkılarının olabildiğince minime indirilmesi) prensibini anlatan Dr. Küçükütülü “ Avrupa Birliği Radyasyon Güvenliği Yönetmeliğine göre pilotlar artık radyasyon ile çalışanlar grubuna dahil edildi. Dolayısıyla dozimetre zorunluluğu getirildi. Bilgisayar programlarıyla uçuş mesafeleri ve yükseklikleriyle gidilen bölgelere göre kişiye özel hesaplamalar yapılmaya başlandı. Ve bu hesaplamaların kişilere bildirim zorunluluğu getirildi. Radyasyonla çalışan kişiler olduğunuz için bu şekilde takip ve kontrol ediliyorsunuz.” dedi. Daha sonra kabul edilebilir radyasyon doz sınırlarını anlatan Küçükütülü sunumunu tamamladı.

Obstruktif uyku apne sendromu konusunu anlatmak üzere kürsüye gelen **Prof. Dr. Murat Aksu** sunumuna Gılgamış Destanı'na ait iki yazılı tabletin konusuna uygunluğunu anlatarak başladı. “İnsanoğlu tarihin başlangıcından itibaren uykunun ne olduğunu hep merak etmiştir. Uyku yaşam içerisinde ölüme en yakın bölümdür. Bu durum felsefecilerin hep ilgi alanına girmiştir” diyen Aksu sunumuna Uyku Apne Sendromu nedenleri, çözümleri, günümüzde diğer rahatsızlıkları



Prof. Dr. Murat Aksu



Kpt. Plt. Bülent Borali

ile ilişkileri, gündüz uykululuk halinin, uçucu sağlığını etkileyen en önemli uyku semptomu olduğu, uyku hastalıkları içinde gündüz uykululuğunun en sık nedeni olan uyku apne sendromunun uçucu sağlığını ve emniyetini etkileyen belki de en önemli hastalıklardan biri olarak tedbir alınması gerekliliği ve uyku apne sendromu ile bilinmesi gerekenleri aşağıdaki şekilde sıralayarak devam etti.

Özellikle, gündüz uykululuğu, horlaması ve tanıklı apnesi olan kişilerde uyku apne sendromu mutlaka araştırılması gerektiği,

Bunlara ek olarak obezitenin uyku apne sendromu ile ilişkili olan önemli bir etken olduğu, uyku apne sendromu ile obesite arasında iki yönlü bir ilişki olduğu, obez kişilerde uyku apne sendromu daha sık görülürken, uyku apne sendromunun da obesitenin artmasına neden olduğu bu nedenle, belirtilen semptomlar olmasa dahi, beden kitle indeksi

40'ın üstünde olan kişilerde uyku apne sendromunun varlığı araştırılması gerektiği,

Tedaviye dirençli hipertansiyonun, kalp yetmezliğinin veya diyabetin varlığında da uyku apne sendromunun mutlaka akla gelmesi gerektiği, bu kişilerde, laboratuvarında veya evde yapılacak uyku testi (polisomnografi veya poligrafı) ile uyku apne sendromunun tanısının konabileceği,

Uyku apne sendromu saptanan uçuş personelinde, PAP tedavisinin başlanması ile birlikte semptomların kısa sürede ortadan kalkacağı, bu durumda PAP tedavisi altındaki kayıtlarını sunan uyku apneli uçuş personelinin uçuş görevlerine devam etmelerinde aşağıdaki algoritmanın uygulanması halinde sakınca olmayacağını belirten Prof. Dr. Murat Aksu, şu bilgileri verdi.

1. Aşağıdaki belirti ve bulgularından en az birinin

olduğu kişilerde polisomnografi veya (EEG, solunum ve oksijen saturasyonu kaydının olduğu) poligraf yapılmalıdır:

- Gündüz veya uyanık kalınması gereken saatlerde uyku hali veya uyuklama.
- Gözlenen apnelerin varlığı
- Şiddetli horlama
- Obezite (Beden kitle indeksi > 40)
- İlaça rağmen kontrol altına alınamayan hipertansiyon varlığı
- İlaça rağmen kontrol altına alınamayan kalp hastalığı varlığı
- İlaça rağmen kontrol altına alınamayan diyabet varlığı

2. Polisomnografide veya poligrafide apne hipopne indeksi veya RDI 5'in üstündeyse, yani uyku apne sendromu tanısı konulur ise akredite uyku tıbbi merkezine yönlendirilmelidir.

3. Uyku tıbbi merkezinde PAP tedavisine 90 gün içinde başlanır ve bu durum rapor ile belirtilir ise uçucu personelin görevine devam etmesinde sakınca yoktur.

4. PAP tedavisi altındaki uçucu personelin PAP kullanımı, sağlık kuruluşu tarafından 6 ayda bir raporla belgelendirilmelidir.

5. Uyku apne sendromu mevcut ve PAP tedavisi altındaki uçucu personelde, sağlık kurumu tarafından polisomnografi ile birlikte kanıtlanan şekilde uyku apne sendromunun ve PAP tedavisi ihtiyacının ortadan kalktığı saptandığında, PAP kullanım rapor koşulu ortadan kaldırılır.

Konuşmasına uyku apnesinin sebebiyet verdiği kazaları anlatarak devam eden Prof. Dr. Murat Aksu, konunun önemine bir kez daha temas ederek sunumunu tamamladı

Daha sonra Fatigue/ yorgunluk konusunu pilot gözüyle değerlendirilmesini anlatmak üzere **Kpt. Plt. Bülent Borali** kürsüde yerini aldı. Borali, "Öncelikle belirtmek isterim ki sunumda bahsedeceğim araştırmaların



Prof. Dr. Erhan Bütün

tamamı yurtdışında yapılmıştır. Maalesef ülkemizde bu konuyla ilgili hiçbir çalışmamız yoktur. Havacılık sektöründe meydana gelen kazaların %70-80 civarı insan hatasından meydana gelmektedir. Ve raporlara göre bu kazaların %30'unda yorgunluk ana sebep olarak belirtilmiştir.” Ardından yorgunluğun tanımını yapan Borali “ Yaptığımız iş ne kadar tehlikelidir? Oxford Üniversitesi'nin araştırmasına göre her 10.000 çalışanda 40 ölümlü kaza ile tehlikeli meslekler açısından 3. sırada bulunmaktadır.” diyen Borali, uçuş yorgunluğunun, uçuş emniyetini ve doğal olarak yolcuları da doğrudan etkileyen ve ilgilendiren bir unsur olduğunu, bu yönüyle bakıldığında, sağlık sorunlarını çözmüş, yeteri kadar dinlenmiş, psikolojik açıdan hazır bir uçuş personelin, uçuş emniyetinin sağlanması açısından asgari insan faktörü gerekliliğini yerine

getireceği öngörüldüğünden ve konu ile ilgili olarak SHGM tarafından çıkarılan talimatın hayata geçirilmesinin önemini vurgulayarak sunumunu bitirdi.

Çalıştay'ın ikinci bölümü **Kocaeli Üniversitesi'nden Prof. Dr. Erhan Bütün**'ün “Emniyet Yönetimi Sistemi” konulu sunumuyla başladı. Prof. Dr. Erhan Bütün sunumunda Havacılıkta Safety Management System (Emniyet Yönetim Sistemi)nden, her sisteme yapılan iyi planlanmış bir yatırım ile mutlaka emniyete önemli katkı sağlanacağını vurguladı. Emniyetin etrafta olan bitenlere dikkat etmek, gelen verileri irdeleyip kazaların tahmine dayalı önlenmesi için anahtar kavram olduğu, emniyet açısından bakıldığında, ister pilot, ister ramp çalışanı, ister uçak bakım teknisyeni, isterse denetçi veya uçuş hekimi olsun bu sistem için gereken bir rol tanımlandığı,



Dr. Kadir Eren

dolayısıyla Emniyet Yönetim Sisteminin tamamen bir karar verme düzeneği olarak görüldüğü ve tüm kararların operasyonel ve finansal değerler dikkate alınarak tanımlandığı için Emniyet Yönetim Sisteminin tüm havacılık kuruluşları için bir yatırım olarak değil katma değer katan bir varlık olarak görülmesi gerektiği anlattı.

Ardından sunumunu gerçekleştirmek üzere kürsüde yerini alan **SHGM Hava Sağlık Bölüm Başkanı Dr. Kadir Eren** konuşmasında, her biri konusunda uzman olan yetkin isimlerin uçuş sağlığı konusunda yaptığı sunumlar, katılım sağlayan uçuş hekimleri ve uçucuların soru ve paylaşımları ile zenginleşen, değerli medya mensupları ve çalıştay konularına uygun hazırlanan kısa film aracılığı ile uçuş sağlığı konusunun önemini ve hassasiyetinin çalıştay sonrasında kamuoyunun doğru

bilgilendirilmesi ve unutulmaması için katkı sunacağını düşündüğü, sorunların ilk ağızlarından paylaşıldığı çalıştaya katılmaktan memnun olduğunu belirtti. Aynı zamanda Fransız muhattabı Dr. Rene Germa'nın çalıştaya katılımları ile kendilerini onurlandırdığını belirtip, TW projesi kapsamında değerli bilgi alışverişleri ve destekleri nedeniyle kendisine teşekkür etti. 1 Nisan'dan itibaren uygulamaya başlanacak SHT MED yada Avrupa Birliği'ndeki adıyla Part Med talimatının uçuşu sağlığı ile ilgili iş ve işlemleri beklenildiği gibi hızlandırmayacağını ama Avrupa'daki uçucular ile ülkemiz uçucuları arasındaki farklı mevzuattan kaynaklanan haksız rekabet şartlarının sağlık alanında da kaldırılmasına katkı sağlayacağı ve Avrupa Birliğine uyum kapsamında düşünüldüğü, bu talimat ile getirilmesi planlanan Sivil Havacılık Sağlık Komisyonu ile Türkiye adına



Dr. Rene Germa

Uluslararası Uçucu sağlığını ilgilendiren konularda söz sahibi olunmasının amaçlandığı ve uçucu sağlığı konusunda ulusal kararların çıkarılmasına katkı sağlayacağı ve bir üst kurul olarak itiraz ve önerilerin değerlendirilebileceği böylelikle Hava Sağlık Bölümüne ait iş ve

işlemlerin hızlandırılmasının önünü açacağı düşünüldüğü, ayrıyeten otomasyon destekli (BYS) iyileştirmeler ile hem tıbbi gizliliğin gözetilebileceği hem de kırtasiyeciliğin azaltılması ile dolaylı olarak bürokrasinin azaltılması, iş ve işlemlerin basitleştirilmesi ve

hızlandırılmasının sağlanacağı, çağın ve sivil havacılığın gelişimine uygun, uygulanabilir ve sürdürülebilir çözümler ile kabul edilebilir süreler içerisinde uçucularımızın göklerdeki görevlerine dönmelerine imkan sağlanacağını söyleyerek SHT MED talimatı ve BYS uygulaması üzerinden örnekler vererek sunumunu tamamladı.


Fransız Sivil Havacılık Otoritesi Sivil Havacılık Güvenliği Direktörlüğü Uçuş Ekibi'nden Medikal Ofis Başkanı Dr. Rene Germa,

Uçucu sağlığı konusunda ülkesindeki uygulamalardan ve JAR FCL 3 den Part MED'e geçiş sırasında yaşanan sıkıntılardan bahsederek bu süreçte memnuniyetle yardımcı olacaklarını belirterek, Türkiye'de bulunduğu süre zarfında Uçuş tabiplerinin eğitim gördüğü oldukça modern

Eskişehir USAEM merkezini ve İstanbul'da bulunan Havacılık Tıp Merkezleri'ni görme fırsatı yakaladığını, kullanılan otomasyon programı ve nihayetinde çalıştayda konuşulan konular nedeni ile Türkiye'nin uçucu sağlığı konusunda hassasiyetinden etkilendiğini açıklayarak konuşmasını bitirdi.

Sunumların ardından soru cevap bölümüne geçilerek Çalıştay'ın sonuçları değerlendirildi.

Çalışmayı hazırlayan ve emeği geçen Kpt.Pl. Aykut Işıkoğlu, Kpt. Pl. Dilek Karabağlı ve Kpt. Pl. Murat Erkan Noyan'a teşekkür ederiz.

Katkılarından dolayı, Aile Hastanesi, Medipol Hastanesi ve Medicana Hastanesine çok teşekkür ederiz. 



Tüm katılımcılara TALPA Başkanı
Kpt. Plt. Ayhan Günel birer plaket verdi.

TALPA PİLOTLARLA BULUŞTU

TALPA, HAVACILIK DÜNYASI İLE İLETİŞİMİNİ ARTIRMAK, PİLOTLARLA YÜZE GÖRÜŞEREK KARŞILIKLI ETKİLEŞİMİ GÜÇLENDİRMEK, 58 YILLIK BİRİKİMİ VE ETKİNLİKLERİ HAKKINDA BİLGİ VERMEK, İSTANBUL ATATÜRK HAVAALANI'NDAN UZAKTA KONUŞLU PİLOTLARIN BEKLENTİ VE ÖNERİLERİNİ YERİNDE ÖĞRENEBİLMEK AMACIYLA İZMİR, ANTALYA VE SABİHA GÖKÇEN HAVAALANLARINA ZİYARETLER DÜZENLEDİ.

TALPA temsilcileri, sözkonusu ziyaretlerde, pilotlarla direk temas kurabildikleri toplantılarda, derneği tanıtmaya, dernek ilkeleri, vizyonu, sektörü ve pilotları ilgilendiren konular ve üyelerinden aldığı güçle TALPA'nın sektör içinde oynayabileceği roller, gerçekleştirebileceği amaçlar hakkında karşılıklı bilgi alışverişinde bulunma fırsatı buldu.

Şirketlere yapılan ziyaretler, şirket yöneticileri tarafından büyük bir hoşgörü ve heyecanla karşılanmıştır. Şirket temsilcileri ile yapılan temaslarda da sektörü, dolayısıyla şirketleri ve TALPA'yı ilgilendiren konular ele alınmış, sektörün vazgeçilmez aktörleri olan şirketler ve TALPA arasındaki işbirliği ve iletişimin pekiştirilmesi sağlanmıştır.

TALPA'nın sektörde daha etkin olabilmesi için üye miktarının artırılması ve sektör aktörleri ile eşgüdümün güçlendirilmesi gerekmektedir. Yapılan ziyaretler göstermiştir ki, TALPA'nın ilkelerini, hedeflerini ve faaliyetlerini tanıyan pilotların derneklerine olan güveni artmakta, TALPA'nın daha özgüvenli adımlar atma konusundaki motivasyonunu geliştirmektedir. Ayrıca şirketler ve SHGM gibi diğer aktörler de yeterince aydınlatıldığında, sektördeki gelişmelerin, güçlü ve etkin bir TALPA eşgüdümünde daha emniyetli, verimli ve sağlam temeller üzerine tesis edilebileceğini gerekçelendirebilmektedir.

İzmir, Antalya ve Sabiha Gökçen Havaalanlarına gerçekleştirilen ziyaretler TALPA'nın varlık nedeni olan pilotları ile iletişimi güçlendirmiş, şirketlerle etkileşimi artırmış ve TALPA'nın sektördeki etkinliğinin artırılması bağlamında bu tür faaliyetlerin artırılarak devam etmesi gerektiği sonucunu ortaya çıkarmıştır.

TALPA'nın kapısı, Havacılık Sektörünün emniyetli ve sağlam adımlarla ilerlemesi adına, başta pilotlar olmak üzere sektörde faaliyet gösteren bütün kurumlara ardına kadar açıktır. Bu konudaki samimiyetinin göstergesi olarak TALPA benzer ziyaretleri yapmaya devam edecektir.





UÇUŞ EMNİYETİ VE ETKİNLİĞİNİN MERKEZİ AKTÖRLERİ: HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİ VE PERFORMANSLARI



Yard. Doç. Dr. Uğur TURHAN
uturhan@anadolu.edu.tr



Dr. Birsen AÇIKEL
byoruk@anadolu.edu.tr

HAVA TAŞIMACILIĞINDA TRAFİK YÖNETİMİNİN ÖNEMİ VE HAVA TRAFİK KONTROLÖRLERİNİN ROLÜ ARTMAKTADIR. HAVA TRAFİK KONTROLÖRÜ OLACAK BİREYLERİN İŞİN GEREKTİRDİĞİ NİTELİKLERE SAHİP BİREYLER ARASINDAN SEÇİLMELERİ GEREKMEKTEDİR. NİTELİKLİ KONTROLÖR ADAYLARI İLE GELECEKTEKİ GELİŞMİŞ HAVA TRAFİK YÖNETİMİ PERFORMANSI SAĞLANABİLİR. KONTROLÖRLERİN PERFORMANSINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER AÇISINDAN UYGUN ÇALIŞMALAR YAPILARAK DESTEKLENMELERİ TÜM HAVACILIK SİSTEMİ İÇİN HAYATİ ÖNEME SAHIPTİR.



Hava Trafik Kontrolörü
Hava trafik kontrolörleri,

hava araçlarının içindeki yolcu ve faydalı yüklerinin bir noktadan başka bir noktaya gerçekleştirdikleri uçuşlarının emniyetli, düzenli, hızlı bir şekilde gerçekleşmesi için uçuşun tüm aşamalarını yöneten, diğer bir ifade ile hava araçlarının havadaki ve havaalanındaki

trafiğinin akışını sağlayan meslek grubudur. Havayoluna artan talebi ve hava yolu trafiği düşünüldüğünde günümüzde hava trafik kontrolörleri, dünyayı birbirine bağlayan hava ulaşım ağının olmazsa olmaz elemanlarıdır. Bu nedenle hava trafik kontrolörlерinin devreden çıktığı bir anda veya dikkatsizlik, yorgunluk, beceri yoksunluğu gibi performansları düşüren etkileri taşımaları durumunda dünya ve



ülkeler çok ciddi ekonomik ve sosyal kayıplara uğrayabilmektedir.

Hava Trafik Kontrolörlerinin Görevi

Hava trafik kontrolörleri, pilotlara radyo iletişimi aracılığıyla tavsiye, bilgi ve talimatlar iletir. Bu süreçte pek çok yardımcı üniteyle birlikte çalışarak ve teknolojinin getirdiği yenilikleri takip ederek ve bunlardan faydalanarak, kendi kontrol sahasındaki

onlarca hava aracına aynı anda hava trafik kontrol hizmeti sağlayarak onları emniyetli, düzenli bir şekilde uçmalarını ve zamanında kalkışlarını ve varışlarını sağlamakla görevlidir. Başka bir ifadeyle hava trafik kontrolörleri tüm hava trafik kontrol çevresinden gelen bilgileri işlemekte, trafiklerle ilgili kararlar alarak pilotlara ve ilgili tüm paydaşlara kontrol talimatlarını iletetek koordinasyon

sağlamaktadırlar. Görevleri, hızlı karar alma yeteneği, izleme yeteneği, dikkatli olmayı ve yoğun iş yükü şartları altında çalışmalarını gerektirmektedir.

Kötü hava şartları, hava aracında oluşan arızalar, hava aracı içinde olan terör olayları gibi pek çok acil durumda kontrolörlerin hava araçlarının seyrüseferini diğer bir deyişle hava araçlarının bir noktadan bir başka noktaya olan uçuşunu, iniş ve kalkışlarını etkileyen ani planlamalar ve uygulamalar yapmaları gerekmektedir. Hava trafik kontrolörleri yoğunlukla trafiği izleyerek ve denetleyerek görevlerini yapmaktadırlar. Kontrolörler, hava araçlarına talimat verirken aralarındaki emniyetli yatay ve dikey ayırma mesafelerini sağlamaktan sorumludurlar. Bu nedenlerle görevleri, her zaman ve her koşulda dikkat ve tedbirliliği bırakmamayı gerektirmektedir.

Ayrıca hava trafik kontrol ve havacılık çevresi tarafından kontrolörlerden gelişmiş üç boyutlu düşünme yeteneklerini kullanarak devamlı bir şekilde hava trafiğindeki akışı sağlamaları, problemlerin belirlenmesi ve çözümlenmesi gibi işleri yapmaları beklenmektedir.

Uzman bir kontrolörün farklı faaliyetleri üç ana grupta toplanabilir: Birincisi, kontrolörün uçakları kabul ve yönlendirmesi, pilotlarla temas kurması ve konuşma gibi söylem ve hareketleri içeren iletişim faaliyetinde bulunmasıdır. İkincisi, kâğıt/dijital uçuş bilgi stripleri (hava araçlarının uçuş ve tanıtma bilgilerini içeren kâğıt/elektronik

şeritlerdir ve kontrolörler bu stripleri hava araçlarının uçuşunu takip ederken belirli işaretlemeler yaparak kullanırlar) ile ilgili olan elle işaretleme ve yenilenmeyi içeren uçuş geliştirme faaliyetlerini yerine getirmesidir. Sonuncusu ise, radar ekranını ya da meydan operasyonlarını takip etmesi ve trafiği yönetmesi gibi radar ya da meydan kontrol faaliyetleridir. Kontrolörler tüm bu belirtilen işleri aynı anda yapmak zorunda oldukları için görevleri, yüksek konsantrasyon, beceri, işe uygunluk ve iyi bir mesleki eğitim gerektirmektedir.

Hava trafik kontrolörlerinin görevleri, saha, yaklaşma veya meydan kontrolörü olarak çalışılmasına bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Kısaca belli başlı görevleri de şunlardır;

- Hava araçları ile telsiz ve/veya radar temasını korumak;
- Hava araçlarının yol boyu veya havalimanındaki hareketini yönlendirmek;
- Hava araçlarına tırmanma veya alçalma konusunda talimatlar vermek ve nihai seyir seviyesini tahsis etmek;
- Hava araçlarına meteoroloji hakkında bilgiler sağlamak;
- Hava araçları arasında asgari emniyet mesafelerinin muhafaza edilmesini sağlamak;
- Acil durumları öngörmek/yönetmek ve harici trafiği sevk ve idare etmek;
- Piste veya pistten gerçekleştirilecek hareketlerin kontrol edilmesini;
- Uçakların terminal etrafındaki yer hareketlerinin sevk ve idare edilmesi;
- Araçların havalimanı

Tablo 1: Bilgi, beceri ve bireysel niteliklere ilişkin boyutlar.

Boyut	Bilgi, Beceri ve Bireysel Özellikler
Fiziksel	Güç; Dayanıklılık; Koordinasyon ve Denge.
Psiko-motor	Reaksiyon süresi; Beceriklilik; El ve Ayaklarda titreme olmaması; Oran kontrolü.
Sözel	Sözel iletişim; Yazılı iletişim; Okuma; Aktif dinleme.
Hesaplama	Toplama; Çıkarma; Çarpma; Bölme.
Görsellik	Tarama; açılar; Algısal hız ve doğruluk, Görsel uzaysal sonuçlandırma; Dinamik görsel uzaysal; İki boyutlu ve üç boyutlu zihinsel rotasyon.
Hafıza	Kısa süreli hafıza; Depolama; Orta süreli hafıza; Kesintisiz geri getirme; Uzun süreli hafıza.
Dikkat	Devamlı dikkat; Konsantrasyon; Zaman paylaşma.
Mantıksal Sonuçlandırma	Sonuçlandırma; Sonuç çıkarma yolu; Doğrulama; Sözel sonuçlandırma; Mekanik sonuçlandırma.
Matematiksel Sonuçlandırma	Kelime problemleri.
Heuristic Sonuçlandırma	Problem çözme; Bilgiyi yorumlama; Bilgiyi özetleme; Kural uygulama.
Meta-Cognition	Durumsal farkındalık; Kendini izleme-değerlendirme; Projeksiyon; İleriyi düşünme; Belirsizliğin değiştirilmesi; Uygulama; Planlama; Öncelik verme; Esneklik (bilgi işleme).
Kararlılık	Kendine saygı; Kendine güven; Profesyonellik; isteklilik; Kesinlik.
Dikkatlilik, sorumluluk	Ayrıntılara dikkat; Görev mükemmelliği.
Stres Altında Duygusal Dayanıklılık	Esneklik; Soğukkanlılık; Yoğun çalışma şartlarında tolerans; Bireysel farkındalık.
Başarma Güdüsü-İsteği	Motivasyon; İşe bağlılık; İçsel kontrol.
Kişilerarası Etkileşim	Ortak çalışma; Kişilerarası tolerans; Davranışsal uyum.



etrafındaki yer hareketlerinin sevk ve idare edilmesi.

Kontrolörlük Mesleğinin Gerektirdiği Nitelikler:

Hava trafik kontrolörü olarak lisans sahibi olabilmek için, ICAO SARP's (Standard and Recommended Practices) Annex 1'de belirtilen yaş, beceri, zihinsel ve sağlık gibi konuların adaylar tarafından tam olarak karşılanması gerekmektedir. Hava trafik kontrol mesleğinin gerektirdiği

eğitim, beceri, kişilik gibi insan gereklilikleri Tablo 1'de verilmiştir. Bireylerde aranan bu özellikler genel olarak aşağıda sıralanan durumlarla ilgili olmaktadır:

Hava trafik kontrol eğitimine giriş için maksimum ve minimum yaş,

Akademik düzey,
Yetenek testi,
Tıbbi gereklilikler,
Dil kullanımı ile ilgili gereklilikler.
Kontrolör adaylarında

aranacak niteliksel gereklilikler genel ve özel gereklilikler olarak iki grupta toplanabilir. Genel gereklilikler aynı zamanda havacılık çevresinde çalışan diğer tüm personel için de aranan niteliklerdir. Özel gereklilikler ise, kontrolörlük mesleğinin yapısından kaynaklanan gereklilikler olarak açıklanabilir.

Genel Gereklilikler:

Genel gereklilikler, kontrolörlük işine başvurmak ve uygun eğitim

ve iş performansı düzeyini sağlayabilmek için adaylarda aranan temel niteliklerdir.

Tıbbi Gereklilikler:

SARP's Annex 1'de Class 3 içeriğinde ayrıntılı bir şekilde belirtilen tıbbi gereklilikleri karşılamayan adaylar seçme ve işe alma sürecinin dışında bırakılmalıdır. Adaylar sağlık, görme ve işitme yeterliliklerine uygun niteliklere sahip olmalıdır.

Yaş: Ulusal ve uluslararası

KONTROLÖRLER, HAVA ARAÇLARINA TALİMAT VERİRKEN ARALARINDAKİ EMNİYETLİ YATAY VE DİKEY AYIRMA MESAFELERİNİ SAĞLAMAKTAN SORUMLUDURLAR.



otoritelerin belirlediği hava trafik kontrolör lisansını almak için gerekli en düşük yaş seviyesi, Annex 1'de 21 olarak belirtilmiştir. Burada ülkeler üniversite öncesi ve sonrası adayları tercihlerine göre minimum ve maksimum yaş gerekliliklerine karar vermektedirler. Dikkat edilmesi gereken nokta ise, adayların öğrenme kapasiteleri ve motivasyon açılarından olumsuz etkilenmeyecek kadar erken yaşlarda eğitime alınmalarına olanak sağlamaktır. Eurocontrol başvuru için adayların 18-25 arasında olması gerektiğini belirtmektedir. Aynı zamanda yaş konusundaki kararı üye ülkelerin otoritelerine bırakmaktadır.

Eğitimle İlgili Gereklilikler:

Adayların hava trafik kontrol eğitimlerini başarı ile sürdürmeleri ve tamamlamaları için en uygun düzeyde eğitim

temelinin adaylarda bulunması gerekmektedir. Öğrenme becerileri ve öğrenme deneyimi eğitim başarısında önemli bir role sahiptir. Adaylar kontrolörlük eğitimlerine katkı sağlayacak akademik eğitim geçmişine sahip olmalıdırlar.

Ulusal Yükümlülükler:

Adayların askerlik hizmeti ve güvenlik gereklilikleri gibi ulusal yükümlülükleri yerine getirmeleri seçme ve eğitim sürecinde etkili olabilmektedir.

Özel Gereklilikler:

Özel gereklilikler, genel niteliklerle birlikte kontrolör adaylarının gelecekte daha iyi eğitim ve iş performansı göstermelerine katkı sağlayacak niteliklerdir.

Kendini Geliştirme Amacına Sahip Olma: Performans hedeflerine sahip bireyler, kendi becerilerini ve

kapasitelerini sergileme ve diğerleri ile rekabette olumlu sonuçlara ulaşabilmektedir. Ayrıca görev performansları ile ilgili olarak kendilerini sürekli geliştirmeye çalışmaktadırlar.

Bilgisayar Etkileşimi ve Deneyimi:

Bilgisayar kullanma deneyimine sahip olma, hem eğitim hem de operasyonda bilgisayar ve insanların yoğun bir etkileşimde olduğu hava trafik kontrol ortamında belirleyici bir özelliktir.

Eğitimci ile Birlikte Eğitim Alma Deneyimi:

Hava trafik kontrol eğitiminin uygulamalı olarak gerçekleştirilen simülasyon aşamalarında eğitimci ile öğrenci birebir etkileşimde bulunmaktadırlar. Daha önce birebir eğitimci ile eğitim ortamına alışık olmayan bireyler bu konuda sıkıntı yaşayabilirler. Bireysel spor dallarında eğitim alanlar bu

konuda daha uyumlu olabilirler.

Eğitimde Devamlı Değerlendirilmeye Uygunluk:

Hava trafik kontrol öğrencilerinin eğitim performansları özellikle uygulama derslerindeki tüm aşamalarda değerlendirilmektedir. Bu durum öğrencilerin stres algılamalarına neden olabilmektedir. Bu durumdan olumsuz etkilenmemeleri için öğrenci adaylarının eğitimde devamlı değerlendirilmeye uygun olmaları eğitim performanslarında belirleyici olabilir.

Hava Trafik Kontrolörlerinin Performansını Etkileyen Faktörler

Hava trafik kontrolörleri, hava araçlarına hava trafik kontrol hizmeti sağlarken performanslarını bireysel farklılıklar, yaş tecrübe, cinsiyet, kişilik, bilişsel yapı, zaman paylaşma becerisi, çevre faktörler,

örgütsel iklim, zaman baskısı, takım çalışması, otomasyon, iş yeri tasarımı, stres, eğitim, iş yükü ve bilgi işleme gibi faktörler etkilemektedir.

Hava trafik kontrolör performansı üzerinde büyük bir etkisi olan bireysel farklılıklar belirlenerek hava trafik kontrol hizmeti üzerindeki olumsuz etkilerinin azaltılması sağlanabilmektedir. Bu sayede daha emniyetli hava trafik kontrol hizmetleri verilmektedir.

Kontrolörün yaşı:

Yaş, uzun süren duyuşsal, motor ve bilişsel faaliyet gerektiren görevlerdeki performansı etkilemektedir. Araştırmalarda yaş, bilişsel süreçler ve performans arasında ters bir ilişki olduğu saptanmıştır. Yaş ilerledikçe belli becerilerde bir gerileme görülse de, bazı durumlarda farklı bireylerde farklı durumlar görülebilmektedir. Yaş ilerledikçe bilgiyi kullanma ve iyi performansın devamlılığı, hafıza kapasitesi, sınırlı işlem kapasitesi ve bilginin işlenmesi arasındaki koordinasyon zayıfladığı için zorlaşmaktadır. Hava trafik kontrolde meydan civarı trafiklerin ve radar bilgisinin izlenmesi gibi dikkat gerektiren görevlerde, yaşla birlikte ortaya çıkan konsantrasyon azalması gibi durumlar kötü sonuçlar doğurabilmektedir.

Cinsiyet:

Cinsiyet faktörünün etkisiyle özellikle matematiksel becerilerde ve sözel yapabilirlik performansında farklılıklar olduğu araştırmacılar tarafından gözlenmiştir. Sözel becerilerde kadınların, görsel olgularda ve matematiksel becerilerde ise



erkeklerin performansı daha yüksektir. Erkekler üç boyutlu düşünme gerektiren faaliyetlerde kadınlara göre daha doğru karar almaktadırlar buna karşı kadınlar ise erkekler göre görevlerini başarmak için daha istekli davranmaktadırlar. Yaşla birlikte erkeklerde duyma kaybı erken başlarken, kadınlarda ise görme kaybı erken başlamaktadır.

Kişilik:

Bir insanın duyuş, düşünüş, davranış biçimlerini etkileyen etmenlerin kendine özgü görüntüsüdür. Kişiliğin oluşmasında insanın doğuştan gelen özellikleri ve içinde yer aldığı çevrenin etkisi bir arada

görölmektedir. Buradan, çevrenin etkisini dikkate alarak, kişiliğin sadece bireye özgü özellikleri değil, belirli ölçüde içinde yaşanılan insan topluluğunun, belirli ölçüde de tüm insanlarda ortak bazı özellikleri yansıttığı sonucu çıkartılabilir. Kişiliğin bireyin işi ve çevreyi algılamasında ve onu değerlendirmesinde son derece önemli bir etkisi vardır. Bireyin kişiliği iş çevresinden etkilendiği gibi aynı şekilde birey de kişiliği ile bu çevreyi etkiler.

Bireysel farklılıklar:

İnsanların sabit ve değişmeyen yeteneklerindeki farklılıklardan dolayı performanslarında oluşan farklılıklardır. Bireysel

farklılıklarda öğrenme yeteneği, hafıza kapasitesine bağlı olarak yeni materyallerin öğrenilmesi ve görevlerin yerine getirilmesinde etkili olmaktadır. Bazı bireyler belirli bir durum için daha esnek ve kolay adapte olabilmektedir. Hava trafik kontrolde sıklıkla zor durumlarla karşılaşmaktadır. Bu durumda kontrolörlerin yeterli bilişsel kapasiteye sahip kişiler olması gerekmektedir. Problem çözme teknikleri ve bu problemleri belirlemek için gerekli konsantrasyon yapısı gibi bilişsel özelliklerinin olması gerekmektedir.

Zaman yönetimi:

İşini doğru yapabilmesi için iş görene yeterli zamanın tanınması gerekir. Yetersiz zaman çalışanların sıkıntıya girmesine neden olur. Zaman baskısı gerilime, huzursuzluğa, aceleciliğe, paniklemeye itecek sonunda bireylerin davranışlarını da olumsuz yönde etkileyecektir. Zaman baskısı altında bilginin işlenmesi, kontrolörün bilgi işlem sürecinde yoğun performans göstermesini gerektirmektedir. Saha kontrol hizmetinin verildiği ortamda acil bir mesajın aktarılması için gerekli sürenin 11 saniyedir. Zaman baskısı altında kontrolör, o an odaklandığı problem nedeniyle kontrolünde olan diğer trafiklerle ilgili gelişen herhangi bir problemin farkına varamayabilir. Bir işe çok yoğunlaştığı için bir uçak için alçalma ya da tırmanma talimatı vermeyi unutabilir ve bu hata kontrol ettiği sahada kötü sonuçlar ortaya çıkarabilecektir.

Zaman yönetiminde temel hedef, bireyin kendisini ve

HAVA TRAFİK KONTROLÖRÜ OLARAK LİSANS SAHİBİ OLABİLMEK İÇİN, ICAO SARPS ANNEX 1'DE BELİRTİLEN YAŞ, BECERİ, ZİHİNSEL VE SAĞLIK GİBİ KONULARIN ADAYLAR TARAFINDAN TAM OLARAK KARŞILANMASI GEREKMEKTEDİR.

görevlerini verilen zaman süresi içinde istenen düzeyde planlamasıdır. Zamanın planlanması, en verimli biçimde kullanılması çeşitli sorunları engellemektedir. Zaman yönetimi becerisine sahip bir kontrolör; meydan kontrol ve radar kontrol faaliyetleri ve iletişimin yanında, farklı kaynaklar da kullanarak pek çok bilgiyi birleştirebilir, değerlendirebilir ve yönetebilmektedir. Zaman paylaşma becerisini kazanmak ise öğrenme, motivasyon, deneyim ve görev performansından etkilenmektedir. Zamanın etkin kullanımı kontrolörlerin performansını ve hava trafik akışının etkinliğini artıracaktır.

Takım çalışması:

Hava trafik kontrolörleri ve iletişimde oldukları yönetici, pilot ve diğer havacılık personeli arasında iş süreçlerini ve yöntemlerini sürekli olarak geliştirmek ve örgütsel faaliyet ve

amaçları tespit etmek için birlikte çalışmaları şeklinde tanımlanabilir. Takım çalışmasında çok iyi bir performans ortaya koymak, hava trafiğinin çok iyi yönetilmesini ve acil durumlardan doğan problemlerin kolayca çözümlenmesini sağlayacaktır. İyi bir takım çalışması yaratmak, örgütsel destek, görevlerin doğru tanımlanması, görev hedeflerinin belirlenmesi, süreçlere odaklanmak, eğitim ve takım ruhunun aşılması ve takım olarak çalışmaya uygun kişilerin seçilmesine bağlıdır. Takım çalışması, hem kontrolör ve takım şeflerinin yüz yüze etkileşimde bulunması hem de genel olarak pilotlarla, trafik yöneticileri ve uygulayıcı personelle de iletişim içinde bulunmayı da gerektirmektedir.


Otomasyon:

Artan hava trafiği sonucunda ortaya çıkacak problemlere en iyi çözüm yolu olarak görülmektedir. Otomasyonun, sistem emniyetinin geliştirilmesi ve sistemin verimliliğinin artırılması olan iki önemli amacı vardır. CNS/ATM, hava trafik yönetiminin desteklenmesi için çeşitli seviyelerde otomasyonla birlikte uydu sistemlerini de içine alan sayısal teknolojileri kullanan haberleşme, seyrişer ve izleme sistemleridir. Otomasyonun sadece hava trafik kontrol kapasitesi artışı sağlaması değil, aynı zamanda emniyet ve verimi artırarak, personel, bakım maliyetleri ve kontrolör iş yükünü azaltması beklenmektedir. Otomasyonun hava trafik sistemindeki önemi, kontrolörlerin çok daha hızlı ve doğru kararlar

almasına yardımcı olmasından ileri gelmektedir. Dolayısıyla, bir kontrolör bir yanda otomatik sistemleri izlerken, diğer yandan da kendi mesleki bilgi ve becerisini sürekli devrede tutmalıdır.

İşyerlerinin tasarımı:

Çalışanlar üzerinde sistem fonksiyonlarının kullanımının kolaylaştırılmasında önemli bir etki yaratabilmektedir. Özellikle hava trafik kontrol görevlerinin hızını ve doğruluğunu artırabilir. Bu nedenle uygun işyeri tasarımı tüm hava trafik kontrol sistem performansını artırılması için önemlidir.

Hava trafik kontrolörlüğü mesleği havacılık sisteminde etkin bir role sahip oldukça karmaşık ve zor bir meslektir. Bu meslekte çalışacak bireylerin gerekli niteliklere sahip olması hem bireysel performans hem de sistem performansı açısından etkili olmaktadır. Belirtilen genel ve özel niteliklere sahip bireylerin, kontrolör adayları olarak gelişmiş bir temel eğitimden geçmeleri ve sürekli performanslarının değerlendirilmesi gerekmektedir. Böylece sistemdeki kontrolörlerden kaynaklanan hatalar azaltılabilir ve performansları geliştirilebilir. Uygun düzeyde sürdürülebilir çalışma performansına sahip kontrolörlerin sistemde daha fazla yer almasının sağlanması ve devamlı olarak desteklenmesi çok önemli ve ülkemiz havasahası ve bağlantılı havasahaları için bir gerekliliktir. Bu sayede yolculardan pilotlara, havaalanı işletmelerinden havayollarına tüm ilgili paydaşlar için emniyetli ve etkin operasyonlar sağlanabilecektir. 

KAYNAKLAR

- Turhan, U. (2007). Hava trafik kontrolörü adaylarının seçimi ve Türkiye'deki uygulama. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Turhan, U. (2001). Hava trafik kontrolörlerinin performansında işyükünün etkileri ve hava trafik kontrolörleri üzerinde bir uygulama. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Turhan, U. ve Usanmaz, Ö. (2004). Hava trafik kontrolde otomasyon ve insan. 5. Sivil Havacılık Sempozyumu, Mayıs, 345-350. Kayseri.
- Açıkөл, B. (2016). Eğitim havasahası karmaşıklığı ve hava trafik kontrolörü işyükünün gerçek uçuş verileri ve uzman görüşleri bağlamında değerlendirilmesi. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi.
- Turhan, U. Hava Trafik Kontrolörlüğü Mesleğinin Gerektirdiği Nitelikler ve Kontrolör Görüşleri. Havacılık ve Uzay Teknolojileri Dergisi (HUTEN), Cilt:3, Sayı:4, Temmuz 2008., 07/2008.

STRES VE STRES YÖNETİMİ



Kpt. Plt. Melih BAŞDEMİR
TALPA Yönetim Kurulu Üyesi

HAVACILIK MESLEĞİNİN VAZGEÇİLMEZ BİR KONUSU OLAN STRES, İNSAN FİZYOLOJİSİ İÇİNDE İNSANLARIN DOĞASI GEREĞİ KARŞILAŞTIĞI ZORLUKLAR YA DA BİLİNMEZLİKLERE VERDİĞİ BİR DAVRANIŞ OLARAK BİLİNMEKTEDİR. AZI KARAR ÇOĞU ZARAR OLAN STRESİN MESLEKİ ETKİLERİ HAVACILIK LİTERATÜRÜ İÇİNDE OLDUKÇA FAZLA BİR YER TUTMAKTADIR. HER NE KADAR STRES HAYATIMIZIN BİR PARÇASI HALİNE GELMİŞ OLSA DA STRESİN ETKİLERİNİ BİLMEK VE BU ETKİLERİ DOĞRU YÖNETEREK, HATTA BİR PİLOT OLARAK BERABER GÖREV YAPTIĞIMIZ EKİP ARKADAŞLARIMIZIN DA STRESİNE KARŞI OLAN ZAFİYETLERİNİ GİDERİCİ DAVRANIŞLARDA BULUNARAK BİZİM STRESLE OLAN MÜCADELEMİZİ DAHA ETKİN BİR HALE GETİRECEKTİR.





HATIRLANAN STRES DAHA ÖNCE MEYDANA GELMİŞ VE OLUMSUZ OLARAK SONUÇLANMIŞ BİR OLAYIN HATIRLANMASIYLA OLUŞUR. BURADA STRESÖR OLMASA BİLE KİŞİNİN GEÇMİŞ DENEYİMİ KENDİSİNİ STRESE SOKMAYA YETERLİDİR.

Havacılık mesleğinin vazgeçilmez bir konusu olan stres, insan fizyolojisi içinde insanların doğası gereği karşılaştığı zorluklar ya da bilinmezliklere verdiği bir davranış olarak bilinmektedir. Azı karar çoğu zarar olan stresin mesleki etkileri havacılık literatürü içinde oldukça fazla yer tutmaktadır. Her ne kadar stres hayatımızın bir parçası haline gelmiş olsa da stresin etkilerini bilmek ve bu etkileri doğru yöneterek, hatta bir pilot olarak beraber görev yaptığımız ekip arkadaşlarımızın da strese karşı olan zafiyetlerini giderici davranışlarda bulunarak bizim stresle olan mücadelemizi daha etkin bir hale getirecektir.

Bu çalışmada öncelikle stresin tanımı yapılarak konuya bir giriş yapılacak, stresin kaynakları, sebepleri açıklanacak, strese mücadele yöntemlerinden bahsedilecek ve bir stres çeklisti modeli ile konu özetlenecektir.

Stresin Tanımı

Stres kişinin, normal fizyolojik dengesinin bir etken tarafından bozulmaya çalışılmasına karşı vermiş olduğu bedensel bir tepki olarak tanımlanabilir, havacılık terimi olarak ise stres, içsel ya da dışsal etkenlere karşı uçucunun fiziksel, beyinsel ya da duygusal olarak verdiği tepkilerin oluşturduğu gerginlik halidir.

Stresin Sebepleri

Strese sebep olan herhangi bir hareket, olay ya da etkene stresör denir. Stresörler içsel (bilişsel ya da fiziksel) ya da dışsal



(çevreye bağlı) olarak kişileri etkileyebilirler.

2. Çevresel/Fiziksel Stresörler

Fiziksel stresörler; direk olarak vücudun davranışlarını etkileyen ağrı, acı, açlık, uykusuzluk ya da bitkinlik hallerinden kaynaklanan içsel faktörlerden ya da insanın hareket şeklini belirleyebilen gürültü, hava kirliliği, aşırı sıcak ya da aşırı kalabalık gibi dışsal faktörlerden oluşur.

Pilotların uçuş süresince görev yaptığı kokpitte yer alan bazı bilinen çevresel/fiziksel stresörler ise;

- Sürekli telsiz konuşmalarından kaynaklanan gürültü,
- Ani olarak harekete geçen alarm ya da yüksek volümlü ikazlar
- Çok sıcak ya da sıcak kokpit sıcaklığı,
- Motor ya da sistemlerin çalışmasından kaynaklanan gürültü hali
- Titreşim (Vibration)

- Dar kokpit durumu
- Yeterli olmayan havalandırma
- Yetersiz ya da çok aydınlık kokpit ışıklandırması olarak sıralanabilir.

2.2 İşle İlgili Stresörler

İş ortamındaki stres, fiziksel etkenlerin dışında var olan diğer kaynaklardan oluşabilir. Örneğin şirket politikalarından kaynaklanan yaktık etkinliği, minimum gecikme, zorunlu kıyafet uygulamaları, uçuş emniyet kapsamındaki yeni uygulamalar gibi yeni talepler bu çeşit stresörlere örnek olarak verilebilir. Burada bir kaptan için stres yaratan asıl unsur, prosedürlerin doğru ya da yanlış yapılmasından çok bunların sonuçlarında kendisinin maruz kalacağı yaptırımlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Örnek olarak stabil olmayan yaklaşma sonrasında pas geçen pilot pas geçme sırasında 'acaba bir hatam oldu mu' diye düşünebilecek ve normal bir pas geçme işlemine

göre daha fazla bir stres içinde kalabilecek ve hata yapmaya daha fazla elverişli duruma gelebilecektir.

Dr. Robert A. Karasek (Şekil 1) tarafından geliştirilen İş Gerilim Modeli işten kaynaklanan taleplerle pilotun işini yaparken verdiği karar seviyesi (kişinin işletme tarafından kendisine tanınan karar verme imkanı) sonucunda oluşabilecek stresi analiz etmiştir. Bu modelde, bir uçuş sırasında yaşanabilecek en yüksek stres seviyesinin yüksek görev talepleri karşısında pilotun düşük karar verme seviyesinde kalması sırasında yaşandığı işlenmektedir.

2.3 Kişisel Stresörler

Bu tür stresörler kişinin uçuş performansını olumsuz olarak etkileyebilecek ve uçuş ortamı dışında meydana gelen kişisel etkilerden oluşur. Birçok uçuşu işini ve özel hayatını birbirinden ayırdığını ifade etmekte ve bu şekilde performans sergilediğini iddia etmektedir. Ancak farkında olunması gereken gerçek ise insanın bir makine olmadığı, üzerinde uçuş on/off düğmesinin bulunmadığı ve diğer bir ifadeyle kişinin fiziksel ve psikolojik sorunlarından tam olarak arınarak uçuşa gelemeyeceğidir. Kişisel stresörler bu sebepten dolayı bir uçuşun performansını etkileyen en önemli stresörlerden biri olarak görülmektedir.

3. Stres Nasıl Oluşur ve Stres Çeşitleri Nelerdir?

İnsanlar maruz kaldıkları stresörlere karşı birbirlerinden

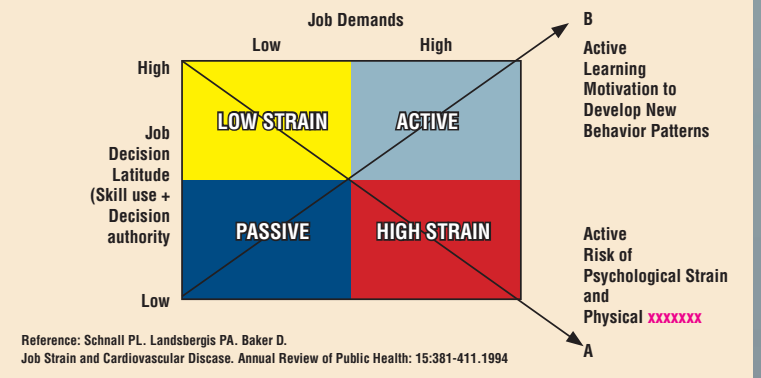
SEKTÖRDEN GELEN GÖRÜŞ VE ÖNERİLER DOĞRULTUSUNDA HALİ HAZIRDA HİZMETTE OLAN NOTAM MODÜLÜNÜN GÜNCELLENMİŞ VERSİYONLARI YAYIMLANMAYA DEVAM EDİLECEKTİR.

değişik şekillerde reaksiyon gösterirler. Çünkü her insan doğası gereği, bu stresörlerin etkilerini değişik bir şekilde algılar, değerlendirir ve cevap verir. Burada en önemli unsur kişinin bu stresörleri nasıl bir işlemde geçirdiğidir. Aşağıda sunulan İşletimsel Stres Modelinde bu konu tanımlanmaya çalışılmıştır.

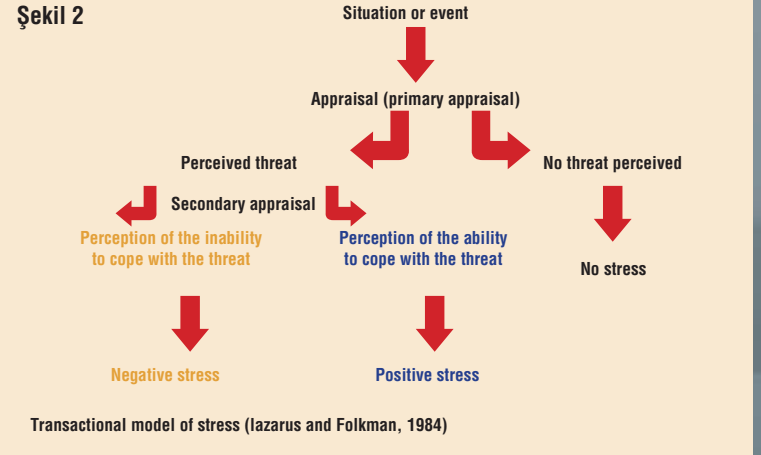
3.1 İşletimsel Stres Modeli (Şekil 2)

Bu modelde kişinin stresli bir ortamda yaptığı davranış şekilleri bir işletme mantığıyla işlenerek ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu modele göre kişi öncelikle stresli bir olay ile karşılaştığında durumu değerlendirir, bunu bir tehdit olarak algıladığında bununla baş edip edemeyeceğini gözden geçirir, eğer baş edebilecekse pozitif edemeyecekse negatif

Şekil 1 KARASEK JOB STRAIN MODEL/İŞ GERİLİM MODELİ



Şekil 2



stres yaşar. Davranış şekillerini de buna göre belirler. Örnek olarak uçuşta karşılaşılan bir arıza sonrasında mevcut tehditleri ve arızanın ne olduğu tam olarak algılayarak doğru prosedürleri uygulayan bir pilot stresli olmasına rağmen pozitif bir stresle arızayı çözümlerken, arızanın ne olduğunu tam olarak çözmeden bunun sonucunda yanlış uygulamalarla uçağı istenmeyen duruma sokan (undesired aircraft state) pilot negatif sters maruz kalmaktadır.

Yukarıda sunulan (Şekil 2) modelin pozitif stresle

sonuçlanması pilotların stresörlere ve stresli olaylara karşı verdikleri tepkilere göre bağlıdır. Bu tepkiler ise aşağıda sıralanan faktörlere bağlı olarak değişebilmektedir:

- Pilotun olay sırasındaki fizyolojik durumu, sağlığı, yorgunluk seviyesi, uyku durumu, vb.
- Stresörün kendisi, şiddeti, süresi, önceden bilinebilirliği
- Pilotun stresörü değerlendirme şekli
- Pilotun kişilik yapısı- tez canlı olması ya da ağır kanlı olması
- Pilotun özgüven seviyesi, sosyal becerileri, CRM algısı



ve CRM kaynaklarını yeterli düzeyde kullanabilmesi

3.2 Stresin Çeşitleri

Genel olarak tanımlanmış dört çeşit stres vardır bunlar sırasıyla:

Eustress (olumlu stres) insanı stres yaratan unsurlarla mücadele etmesi için motive eder ve etkin bir şekilde işinde performans göstermesini, hatta performansının artmasını sağlar. Uçuş faaliyetlerinde özellikle de eğitim safhalarında bir uçucudan beklenen stres türüdür.

Distress (olumsuz stres) stres yaratan faktörlerin çok aşırı etkileri olduğu zamanlarda ve

bunun sonucunda korku, panik, endişe ve duygusal çöküntü yaşamasına sebep olur. Bu stres türü havacılıkta en istenmeyen strestir, kişinin performansını düşürür, yanlış kararlar almasına yol açar ve uçuş emniyetinin tehlikeye atılmasına sebep olur.

Endişe (Anxiety) olumsuz beklenti ya da tahmin edilmeyen bir tehdit tarafından oluşturulan tehlikeli, korkutucu ve zararlı bir durumun ortaya çıkmasını sağlayacak bir durumdan kaynaklanır. Bu durumla karşılaşan kişi aşırı bir korkuya kapılır ve stres yaratan unsurla mücadele edecek motivasyonu

bulamaz. Örnek olarak inişte sorun yaşayan eğitimdeki bir pilotun her şey normal gitmesine rağmen son yaklaşmada uçağı istenmeyen bir duruma sokmasını verebiliriz. Bu stres türü de havacılıkta istenmeyen bir türdür. Hatırlanan Stres daha önce meydana gelmiş ve olumsuzla sonuçlanmış bir olayın hatırlanmasıyla oluşur. Burada stresör olmasa bile kişinin geçmiş deneyimi kendisini strese sokmaya yeterlidir. Örnek olarak daha önce oraj bulutlarına girmiş bir kişinin havada yağmurla karşılaşması sonucunda strese girmesini verebiliriz.

4. Stres Yönetimi

Stresin sinir sistemini çok fazla etkilemesi ve uçuş emniyetini tehlikeye atacak derecede insan fonksiyonlarını zayıflatmasından dolayı yönetilmesi çok önemlidir. Stresi kontrol etmek zor olabilir, ancak stresi kontrol etmenin bazı yöntemleri bulunmaktadır.

4.1 Stresli Bir Durumu Tanıma

Stres yönetiminde ilk basamak, stres seviyesinin çok tırmanmasına izin vermeden, stres semptomları hakkında kişinin kendisini eğitmesidir.

EUSTRESS (OLUMLU STRES) İNSANI STRES YARATAN UNSURLARLA MÜCADELE ETMESİ İÇİN MOTİVE EDER VE ETKİN BİR ŞEKİLDE İŞİNDE PERFORMANS GÖSTERMESİNİ, HATTA PERFORMANSININ ARTMASINI SAĞLAR.

Çok genel bir şekilde bazı stres belirtileri;

Fiziksel belirtiler: Soğuk, terli eller, baş ağrısı, yüksek tansiyon, mide bulantısı

Davranışsal belirtiler: Huzursuzluk, kızgınlık, aceleci olmak, bir konuya fiks olmak

Konuşma Paterneleri: Hızlı, anlaşılmaz, standart olmayan tarzda konuşma, ses tonunu ayarlayamama, yüksek sesle konuşma.

4.2 Uçuşta Stresle Mücadele

Uçuş sırasında ortaya çıkan anlık ya da uçuşa bağlı bir stresle, uzun süredir devam eden ve uçuş dışı zamanlarda da etkilerini koruyan stres arasındaki farkları bilmek ve buna göre mücadele yöntemleri geliştirmek önemlidir. Genellikle stresle mücadelede önerilen teknikler anlık stresle mücadele konusunda yardımcı olurlar, genele yayılmış stres halinde profesyonel yardım



almak daha yardımcı olabilir. Uçuşta yaşanabilecek bir emercensi duruma bağlı olan stresle mücadele, kişni teorik bilgisinin ve tecrübesinin yüksek olması, simülatör ve yer eğitimleri oldukça etkili olmaktadır

Ancak ne kadar eğitimli ya da tecrübeli olunursa olunsun, uçuşta yaşanabilecek bazı stresli durumlardan kaçmak pek mümkün değildir. Bu tür olaylarla mücadelede en etkili yol uçuş öncesi hazırlık ve uçuş sırasındaki monitoring becerilerinin iyi bir şekilde kullanılmasıdır. Bu konuyla ilgili

olarak aşağıda önerilen mücadele yöntemlerini gözden geçirmek faydalı olacaktır.

1. Hazırlık:

Uçuş sırasında her zaman yaşanamayacak durumlara karşı eğitimli olma, bu tür olaylar karşısında neler yapılabileceğini tam olarak bilme ve yeterli simülatör eğitimleri kişinin hazır bulunuşluluk seviyesinin artırır ve uçuş emniyetine ço değerli katkı sağlar.

2. Önceden Tahmin:

Uçuşta meydana gelmesi çok mümkün olmayan olaylara karşı

bile hazırlıklı olma, bu tür olayları görebilme ve tahmin etme pilotun sürprizlerle karşılaşmasını engeller ve her zaman yüksek bir Durumsal Farkındalık (SA) ile uçuşmasını sağlayarak stres seviyesini düşürür.

3. Planlama:

Bazı istenmeyen olayları önceden tahmin eme yeterli olmayabilir. Burada önemli olan bu tahminler sonrasında oluşabilecek olaylara karşı geçerli planlar üreterek daha uçuş öncesinde mental bir şekilde hazır bulunuşluluk sağlamaktır.



4. İletişim:

Bu konuda en önemli unsur yerde ve havada yapılan brifinglerdir. Özellikle kalkış sırasında meydana gelebilecek arızaları, iniş sırasında pas geçilmesi sırasında yapılacakları ayrıntılı bir şekilde gözden geçirme stres seviyesini azaltır, hazırlık seviyesinin artırır.

5. Kaynak Kullanımı:

Stres yönetiminde bilgiye ulaşım ve kaynakları etkili bir şekilde kullanım çok önemlidir. Burada kokpitte görev dağılımı sağlamak, uçak bilgi sistemlerini (EFB, CPDLC, ACARS, vb.) iyi tanımak ve uçuş ekibiyle etkili bir iletişim içinde yer almak ihtiyaç duyulması halinde bilgiye ulaşımı kolaylaştırır.

6. CRM:

CRM kaynaklarını bilmek, stres yaratan unsurları tanımak ve iyi bir iletişim ortamı kurmak stresle mücadelede etkilidir.

7. Zaman Yönetimi:

Yapılması gereken işleri zamanında yapmak, son ana kadar beklememek, aceleci olmamak stres azaltan bir yöntemdir.

5. Stresle Mücadele Ana Konuların Özeti

Stres kişiyi alarm durumuna düşüren sterörlere karşı verilen fizyolojik ve psikolojik tepkidir.

Çok fazla olması durumunda kişinin beyinsel ve fiziksel kabiliyetlerini olumsuz bir şekilde etkiler, performansını düşürür.

Stres anlık olarak ya da bilinç altında sürekli olarak var olan stresörler ile harekete geçer.

Stresöre verilecek cevap, stresörün şiddetine ve maruz kalma zamanına




bağlı olarak değişir.

Stres anlık ya da sürekli olabilir (acute&chronic)

Stresle mücadelede en iyi yol: Semptomlarını öğrenme, Etkin ve sürekli hazır bir şekilde uçuş faaliyetlerini sürdürme,

Fiziksel olarak her zaman hazır olma, yeterli uyku, düzenli beslenme ve spor.

CRM becerileri etkin bir şekilde kullanma, ekip üyeleriyle etkili iletişim kurma, ihtiyaç durumunda yardım isteme ve iş yükünü uygun bir şekilde yönetme. 

KAYNAKLAR

Stress and Stress Management [http://www.skybrary.aero/index.php/Stress_and_Stress_Management_\(OGHFA_BN\)Stress](http://www.skybrary.aero/index.php/Stress_and_Stress_Management_(OGHFA_BN)Stress), <http://www.skybrary.aero/index.php/Stress>, Euro Control, European Air Traffic Publication "HUMAN FACTORS Critical Incident Stress Management: User Implementation Guidelines"

WAKE VORTICES

GÜVENLİ AYIRMA MESAFELERİ İLE ÖNDEKİ UÇAĞIN SEBEP OLDUĞU WAKE VORTEX'İN YARATTIĞI OLASI TEHLİKE, HAVALİMANI KAPASİTELERİNİN ARTIRILMASINI ENGELLEMEKTEDİR. HAVALİMANLARINDAKİ TRAFİK SIKIŞIKLIĞININ ARTMASI, UÇAK TİPLERİNİN ARTMASI, YENİ GENİŞ GÖVDELİ UÇAKLAR İLE YENİ TEKNOLOJİLERİN MEVCUDİYETİ İLE BİRLİKTE SON YILLARDA, WAKE VORTEX ARAŞTIRMALARININ ÇOĞALMASINA NEDEN OLMUŞTUR.



KPT. PLT. ALPHAN MORKAN



Son on yılda yapılan araştırmalar sonucu, wake vortex olgusunun fiziksel anlayışında yeni operasyonel ve kural koyucu tarafından değişiklikler ortaya koymuştur. Bu araştırmacılar, operasyonel kullanıcıları (havaalanları, pilotlar, havayolu), hava seyrişer hizmet sağlayıcıları, düzenleyiciler yanı sıra uçak ve donanım üreticileri içerir.

Yapılan araştırmalar sonucunda, wake vortex olgusunun kendi fiziksel anlayışında gelişmeler elde edilerek, yeni usul ve kurallar oluşturulmuştur. Araştırma kurumları özellikle wake vortex'in oluşumunda ve etkisini devam ettirmede hava durumunun oynamış olduğu rolün anlaşılmasında ve wake vortex'in uzaktan tespiti ve algılanması konularında yardımcı olmuşlardır. Bugün, wake vortex

çalışmaları öncelikle şu iki soruya cevap aranmaktadır:

1- Wake vortex ayırma gereksinimlerin bugün katı ve dağınık olan sistemleri, daha esnek ve hatta dinamik ayırma yöntemleri ile nasıl değiştirilebilir?

2- Havadan ve yerden wake vortex algılama, tavsiye sistemleri yardımı ile emniyetli bir şekilde havalimanlarının kapasitelerini

nasıl artırabiliriz?

Wake vortex ve wind shear tüm uçak tiplerindeki uçuş ekiplerinin, yolcuların yaralanmasına ve ölümüne yol açan kazalara sebep olmaktadır. Çıplak gözle tespit edilemediklerinden, uçağın aniden uçuş yollarını bozduklarından kalkış ve iniş sırasında karşılaşıldığı takdirde kaza potansiyeline sahiptirler.





İşte bu olaylardan korunmak için birkaç seçenek mevcuttur ki, Wake vortex'ten dolayı oluşan kazaların azaltılması için asıl çözüm olan uçaklar arasındaki zaruri ayırım hava limanlarının performansını etkileyerek gecikmelere sebep olmaktadır.

WakeNet3-Europe 7th Framework Programı (2008 - 2012) kapsamında Avrupa Komisyonu tarafından finanse

edilmektedir. Bu WakeNet ve WakeNet2-Avrupa çalışmalarına devam ve dünya çapında diğer WakeNet projeleri (örneğin WakeNet ABD, WakeNet-Rusya) ile işbirliği yapar. <http://www.wakenet3-europe.eu/>

Wakenet3-Europe hedefi, hava trafiği yoğunluğunu ve uçak filolarının çeşitliliğinin artmasına rağmen wake vortex ile karşılaşıldığı halde hava taşımacılığı güvenliği nasıl

sağlanacağı ve wake türbülans ayırımlarının sebep olduğu kapasite sınırlamalarının nasıl ele alınacağı konusunda bir görüş geliştirilmesini sağlamaktır. The Co-ordination Action WakeNet3-Europe wake türbülans alanında bilimsel ve operasyonel uzmanlar arasında multidisipliner bilgi alışverişini teşvik etmektedir.

EUROCONTROL Wake Program ; http://www.wakenet.eu/fileadmin/user_upload/Workshop2015/Presentations/WNE2015_S1_Treve.pdf

WAKE VORTEX VE WIND SHEAR TÜM UÇAK TIPLERİNDEKİ UÇUŞ EKİPLERİNİN, YOLCULARIN YARALANMASINA VE ÖLÜMÜNE YOL AÇAN KAZALARA SEBEP OLMAKTADIR.



Ground-based Advisory Sistemler

Ground-based tavsiye sistemlerinin temel amacı gerçek zamanlı veya sürekli olarak wake vortex ayırımlarını azaltmak ve bunun sonucu olarak uçuş emniyetini tehlikeye atmayacak şekilde pistlerin verimli bir şekilde kullanımını sağlayarak kalkışlardaki gecikmeleri azaltmak ve/veya emniyetli bir şekilde yoğun saatlerde artan

varış taleplerini karşılamaktır.

Ground-based Tavsiye Sistemleri wake vortex'lerin kuvvetini, pozisyonunu ve davranışlarını belirleyerek, Uçuş emniyetinin sağlanması için wake vortex tehditine karşı hava trafiğinin sürekli monitör edilerek, olası tehdit durumunda kontrolörleri uyarmaktır veya bu tehditten tahmin edilmesini sağlamaktır.

SESAR projesi 12.2.2: Pist Wake Vortex Algılama, Tahmin ve Karar Destek Araçları

Bu projenin temel amacı SESAR Projesi 6.8.1 tarafından geliştirilen operasyonel konseptte göre doğrulanmış bir Wake türbülans sistemi tanımlamak, analiz etmek ve geliştirmektir. Amaç; uçuş güvenliğini tehlikeye atmadan kalkışlardaki gecikmelerin ve /veya yaklaşmadaki trafiğin zirve yaptığı dönemlerde, pist kullanımını emniyetle artırmak sureti ile ihtiyacın anlık veya devamlı olarak wake türbülans ayrımlarının azaltulmasını sağlamaktır.

Bu küresel amaç, Wake Vortex Karar Destek Sistemi (WVDSS) geliştirilmiştir. Bu sistem, gerçek zamanlı olarak, wake vortex'in konumu ve gücü, kendi davranışını tahmin, uçuş emniyetinin sağlanması için hava trafiğinin sürekli takip edilerek wake vortex ile karşılaşma tehlikesinin muhtemel olduğu durumlarda ATC kontrolörünün uyarılmasını sağlamak. WVDSS sistem gerçek ve tahmini hava durumu yanı sıra havalimanı özel meteorolojik koşulları ile uçakların karakteristik özelliklerini (Wake vortex oluşturma ve vortex karşılaşma güvenilirliği) hava trafiği durumu ve meydan pist düzeni dikkate alınacaktır.

WVDSS sistem birkaç bileşenden oluşmaktadır, sensorlar, hava durumu bilgi bankası ve Wake Vortex Tavsiye Sistemi (WVAS). Bu bileşenler, gecikmeleri azaltmak ve pistlerin daha verimli kullanılmasını sağlamak için WVDSS sistem içinde kurulup devreye konacaktır.

WVDSS P6.8.1 ile bağlantılı olarak geliştirilecektir olarak, doğrulama ve onaylama amaçları için kullanılabilir. WVDSS için kullanılabilir.

SESAR üç adımdan oluşur;

Adım 1- Zaman tabanlı ayrımı ifade eder.

Adım 2- Hava durumu tabanlı ayrımı ifade eder.

Adım 3- Pair Wise ayrımı



MAXİMUM UÇUŞ EMNİYETİ SAĞLANIRKEN TERMİNAL SAHALARININ VE PİSTLERDEKİ TRAFİK OPTİMİZASYONU NASIL SAĞLANACAK.

ifade eder. Wake vorteks trafik ayrımı, başlıca pist kapasitesini sınırlayıcı faktördür.

OPERASYONEL ÇEVRE

• 2020 yılına kadar hava trafiği hızlı artışı tüm önemli paydaşlar tarafından tahmin edilmektedir.

• Büyük havaalanları tam kapasiteye ulaşacak, verimlilik

azalacak ve gecikmeler artacak.

• Uçuş emniyet seviyesi muhafaza edilmeli veya artırılmalıdır.

TÜM UÇAK TIPLERİ WAKE VORTEKS ÜRETİR.

Wake vorteks gücü ve süresi aşağıdaki durumlara bağlıdır;

• Uçak tipi (ağırlık, kanat açıklığı,vb)



- Hava koşulları (rüzgar hızı ve yönü, hava türbülansı)

Wake-vorteks ile aşağıdaki durumlarda karşılaşılır;

- Touchdown sırasında (100 feet'in altındaki irtifada)
- Şiddetli wake vorteks ile özellikle 500 feet'in altındaki irtifada karşılaşılır.
- Glideslope önlemek için dönerken (3500-4500 feet'in irtifalar arasında)
- Kalkış sırasında.

HAVACILIK ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

- Güvenlik: Wake vorteks karşılaşılması sonucu şiddetli kaza ve olaylar oluşmaktadır.
- Kapasite: güvenliğini

sağlamak için ICAO tarafından muhafazakâr ayırım minimumları dayatılmaktadır.

- Uçak tiplerindeki heterojenlik: Yeni nesil geniş gövdeli uçaklar (Airbus A380, Boeing B747-8) ile hafif Jetler arasındaki mesafe ayırmaları çok değişken olduğundan meydan kapasitelerini düşürmektedir.

WAKE VORTEKS ÇARPMALARININ AZALTILMASI İÇİN ÇÖZÜMLER

Kalkış ve Varış trafiklerin sıralamalarının trafik akışının yönetiminin bir bileşeni olarak wake etkisi dikkate alınarak (çevre koşulları ve yerel trafik



WAKE VORTEX ÇIPLAK GÖZLE TESPİT EDİLEMEDİKLERİNDEN VE UÇAĞIN ANI OLARAK UÇUŞ YOLLARINI BOZDUKLARINDAN KALKIŞ VE İNİŞ SIRASINDA KARŞILAŞILDIĞI TAKDİRDE KAZA POTANSİYELİNE SAHIPTİRLER.

karışımına bağlı olarak) optimize edilerek.

Trafikler arasındaki ayırmalar uçuş emniyetini doğru düzeyde sağlayacak şekilde azaltılarak.

Optimum uçak ayırımlarının muhafazası sağlanacaktır.

MAESTRO (AMAN / DMAN) & WAKE TÜRBUİANS AYIRIMLARI

Ortak Varış (AMAN) ve Gidiş (DMAN) Yönetim Çözümü.

RECAT (I, II, III) ayırma kısıtlamaları ile uçak dizisinin optimizasyonu.

TOPSKY-ATC (TOPSKY - Güvenlik Ağları) ve Wake Vortex Karar Destek Sistemi:

- İniş wake türbülans ayrılmalarının azaltılması (gerektiğinde veya kalıcı olarak)
- Emniyetle, akıcı olarak varış gereksinimlerinin karşılanması.
- Pist kapasitelerinin artışı.
- 3 mod: RECAT Modu, Zaman Tabanlı Ayırma Modu (+ Ön Rüzgar), Dinamik Mod
- Sıkıştırma yönetimi

Wake Vortex & Rüzgar Sensörler

- E-Tarama radarı / Tüm hava koşulları için lidar kombinasyonları.
- Rüzgar tehditlerinin izlenmesi için yeni nesil operasyonel çok fonksiyonlu x-band ve lidar sensörleri .
- 3 Boyutlu gerçek-zamanlı izleme kabiliyeti .
- Çok-fonksiyonlu sensörler.
- Wake Vortex izleme (Pist bölgesinde)
- Rüzgar/Türbülans erişimi (Süzülüş hattında)
- Ultra-Hızlı ve Yüksek Çözünürlüklü Kayma.
- Rüzgar Tehlikeler İzleme kabiliyeti.

Services: Wake Vortex Studies & Simulation

- Veri setinin istatistiksel analizi (karışık trafik, hava durumu verileri)
- Simülasyonu ile kapasite kazanç analizi
- Havaalanı iklimi, Trafik karışımı, Prosedürlere uygun herhangi TMA / havaalanı için fizibilite çalışması.
- Simülasyon (ScamSim ile TOPSKY ATM çözümleri)
- RECAT dağıtım desteği: Sahada wake-vortex veritabanı

RECAT NEDİR ?

ICAO 3 fazlı yeniden sınıflandırma uçak ayırma standartları

2013: RECAT 1 (ASBU B0-WAKE)

ICAO ayırma sınıfların optimizasyonu (6 kategoriler)

Karar Destek Aracına ihtiyaç vardır. (Wake Vortex Decision Support System)

2018: RECAT 2 (ASBU B1-WAKE)

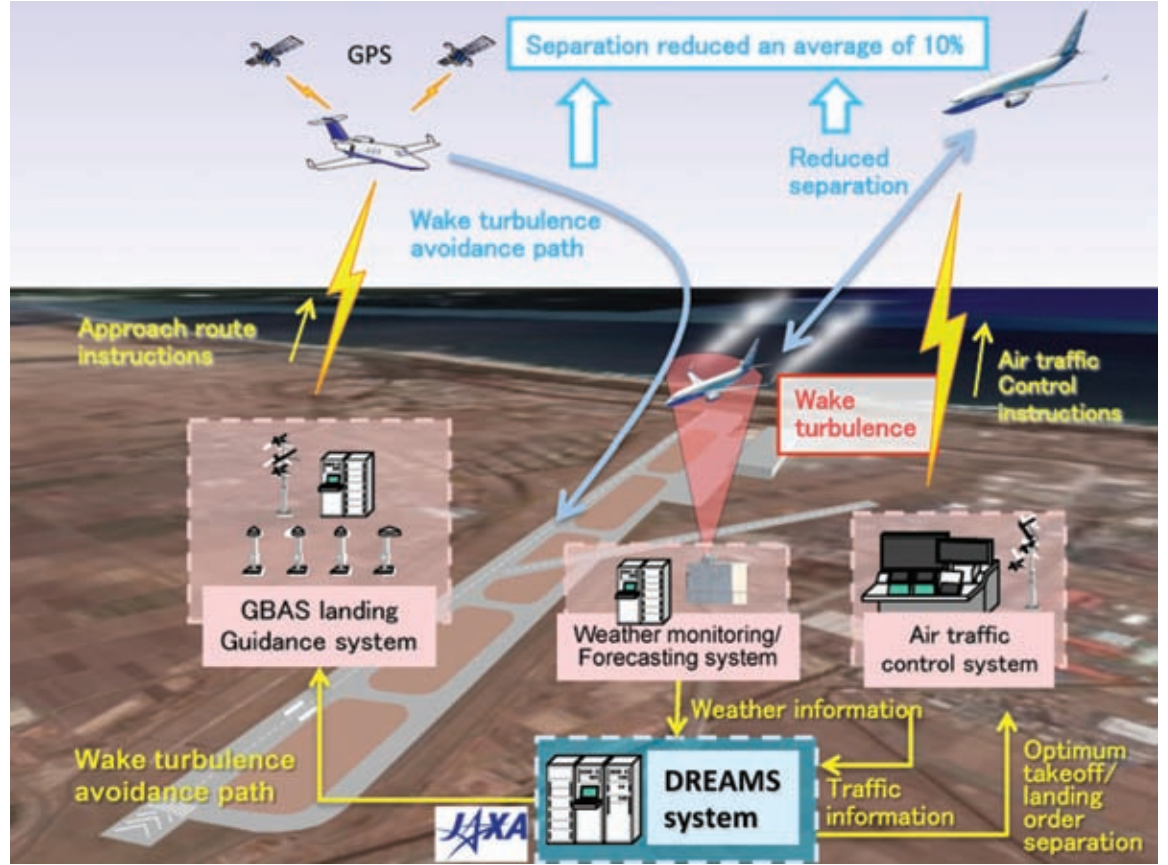
Kalıcı pair-wise ayırma limitlerinin tekrar sınıflandırılması sonucu, tüm uçak tipleri 90/100 kategoriye ayrılacaktır.

Karar Destek Aracına ve Rüzgar sensörleri /hava tahmini güvenlik ağına ihtiyaç vardır. (Wake Vortex Decision Support System + Wind sensors/forecast as safety net)

2023: RECAT 3 (ASBU B2-WAKE)

Atmosferik şartlar ve uçak ağırlıklarına göre dinamik pair-wise ayırma sonucu;

Karar Destek Aracına ve Rüzgar sensörleri /hava



ARAŞTIRMA KURUMLARI ÖZELLİKLE WAKE VORTEX'İN OLUŞUMUNDA VE ETKİSİNİ DEVAM ETTİRMEDE HAVA DURUMUNUN OYNAMIŞ OLDUĞU ROLÜN ANLAŞILMASINDA VE WAKE VORTEX'İN UZAKTAN TESPİTİ VE ALGILANMASI KONULARINDA YARDIMCI OLMUŞLARDIR.

tahmini güvenlik ağına ve wake sensörlerine ihtiyaç vardır.

(Wake Vortex Decision Support System + Wind sensors/forecast + Wake sensors)

Avrupa'daki birçok meydana konuşlandırılmış olan, WSVBS (Wake Vortex Detection, Prediction and Decision Support) sisteminin tanıtımını aşağıdaki linkten bulabilirsiniz.

<https://www.youtube.com/watch?v=zeYP4sn8Tzs>

KAYNAKLAR:

WakeNet-Europe The Coordination Action WakeNet3-Europe had been funded by the European Commission within the 7th Framework Program (FP7) and succeeded the previous European Thematic Networks on aircraft wake turbulence, called "WakeNet" and "WakeNet2-Europe". It cooperated with other WakeNets worldwide (e.g. WakeNet-US, WakeNet-Russia). <http://www.wakenet.eu/index.php?id=5> Andreas Reinke, Airbus Operations SAS WakeNet3-Europe Coordinator.

EUROCONTROL Wake Program ; http://www.wakenet.eu/fileadmin/user_upload/Workshop2015/Presentations/WNE2015_S1_Treve.pdf

Aircraft Wake Vortex State-of-the-Art & Research Needs,

Compiled by: F. Holzäpfel (DLR), Issued by: A. Reinke (Airbus), C. Schwarz (DLR), Date of issue: 10 NOV 2015.

http://www.wakenet.eu/fileadmin/user_upload/News%26Publications/WN3E-Wake_Vortex_Research_Needs_Report_2012_v1.pdf

HOW TO OPTIMIZE THROUGHPUT IN TERMINAL AREAS AND ON THE RUNWAY WHILE MAINTAINING MAXIMUM SAFETY

<https://www.thalesgroup.com/sites/default/files/asset/document/brochure-wake-vortex.pdf>

The voice of the World's Airports

<http://www.aci.aero/Data-Centre/Monthly-Traffic-Data/Passenger-Summary/Year-to-date>



Tarabya'nın yükselen değeri.

TarabyaLIFE, Tarabya sırtlarında, orman ve deniz havasını birlikte sunabilen, doğa ile uyumlu çok özel bir projedir. Şehrin içinde ama şehir karmaşasından uzak, rahat bir soluk alacağınız, huzur bulacağınız bir yaşam sunar.



TALPA Üyelerine özel peşin alımlarda % **20** indirim.

www.tarabyalife.net

T.0212 202 99 66 Ferahevler Mh. Adnan Kahveci Cd. Saksıgüzeli Sk. No:22 Sarıyer/İSTANBUL

UZMAN

SVET YAPI

KARAR VERMEYE BİR ADIM

HAVACILIKTAKİ GELİŞMELER UÇUŞUN VEYA HAREKATIN RİTMİNİ ARTTIRIP, AKIŞINI HIZLANDIRMAKTADIR. BU HIZLI TEMPO İÇERİSİNDE KARŞILAŞILAN SORUNLARA AYNI HIZDA FAKAT DOĞRU ÇÖZÜMLERİN DE ÜRETİLMESİ GEREKMEKTEDİR. SORUNLAR, GEREK ÖZEL GEREK MESLEKİ VE SOSYAL HAYATIMIZDA ÇOK VE ÇEŞİTLİ ŞEKİLLERDE KARŞIMIZA ÇIKMAKTADIR. BU SORUNLAR İLE BAŞ EDEBİLMEK AYRI BİR 'TEKNİK' GEREKTİRMEKTEDİR. BU TEKNİK İŞE, BANA GÖRE CRM'İN SİĞ SULARINDAN DAHA DERİNDİR.



KPT. PLT. ATILLA DUYAR

THY/B-777
Phd-HRM

KARAR VERMENİN TANIMI VE ANLAMI
Havacılıkta uçuş faaliyetlerinin temelini karar verme oluşturmaktadır. Ne yapılacak, ne zaman yapılacak, kim tarafından, hangi kaynaklar kullanılarak yapılacak gibi sorular bir takım kararların verilmesini zorunlu kılmaktadır. Karar verme birden fazla seçeneğin bulunması durumunda bunlar arasından bir seçim yapılmasıdır. Bir problemin varlığını algılamak, değişik kaynaklardan bilgiler toplayarak problemi tanımlamak, söz konusu problemin değişik çözüm yollarını ortaya koymak, bunları birbirleri ile karşılaştırarak en faydalı olanını seçmek ve böylece bir uygulama planı elde etmektir. Havacılıkta karşılaşılan problemler karmaşık veya basit olabilir. Alternatif hareket tarzlarından şartlara göre en uygununun seçilmesi gerekir. Problem çözme aynı zamanda bir karar verme faaliyeti, karar vermede bir problem çözme faaliyetidir denilebilir.

HAVACILIKTA KARAR VERMENİN ÖZELLİKLERİ

Karar vermenin havacılıkta bir takım özellikleri söz konusudur. Bu özellikler şu şekilde sıralanmaktadır:



- Karar verme, problem veya problemlerin çözümünü amaçlayan bir faaliyettir,
- Bir taraftan bir değerlendirmenin sonucu, diğer taraftan yeni bir olayın başlangıç noktasını oluşturan bir faaliyettir,
- Geçmişte ki kazalar olaylar veya okuduklarımızı, öğrendiklerimizi değerlendirerek gelecek için yapılan bir faaliyettir,
- Bir planlama ve programlama işlevidir,
- Bireysel veya ekip faaliyeti özelliği taşıyabilir,
- Çeşitli mantıki analizlerin yer aldığı bir faaliyettir .

KARAR VERME SÜRECİ

Uçuş faaliyeti her yeni şarta göre yeni özel ve değişiklikler ile yeni kararları almayı gerektirmektedir. Uçucular denetleyemedikleri şartların zaman içindeki değişmelerini tahmin ederek denetleyebildikleri şartları bunlara göre değiştirerek bir sonuca varmak isterler. Karar almanın iki büyük boyutu vardır;

- Tahmin,
- Planlama uçucuların, elinin altındaki her imkânı değişik ihtimallere



yönelik tahminlere göre tasarlayıp planlaması gerekir. Doğru ve sağlıklı kararlar alabilmek için, Uçuş hareketının iç ve dış şartlarına ilişkin yeterli bilgilerin toplanması, değerlendirilmesi, söz konusu bilgilere dayanarak tahminlerin yapılması ve tercihlerin geliştirilmesi ön şarttır.

Bu ön şart yerine getirildikten sonra, geliştirilen tercihler birbiri ile karşılaştırılır. Görevin amacı bakımından en faydalı olan tercih bulunur. İşte söz konusu en iyi tercihin seçilmesi ile karar alınmış olur. Bir sorunun çözümüne ilişkin ne kadar çok tercih geliştirilir ise, alınan karar da o kadar sağlıklı olur. Bir kararın ekip tarafından alınması her zaman tek kişi tarafından alınmasından daha üstündür. (CRM'in karar verme merkezi öğretisi). Bir sorunun çok sayıda kişi tarafından bütün boyutları ile tartışılması en etkin çözümleri mümkün kılar. Her bireyin üretici, yapıcı gücünden, bilgi ve tecrübeden faydalanılarak en etkin karar alınır.

**BİR PROBLEMİN
VARLIĞINI
ALGILAMAK, DEĞİŞİK
KAYNAKLARDAN
BİLGİLER TOPLAYARAK
PROBLEMİ
TANIMLAMAK, SÖZ
KONUSU PROBLEMİN
DEĞİŞİK ÇÖZÜM
YOLLARINI ORTAYA
KOYMAK, BUNLARI
BİRBİRLERİ İLE
KARŞILAŞTIRARAK
EN FAYDALI OLANINI
SEÇMEK VE BÖYLECE
BİR UYGULAMA PLANI
ELDE ETMEKTİR.**

KARAR VERMENİN SAFHALARI:

- Hangi temelde karar verileceği belirlenmelidir,(emergensiler, hareket faaliyetleri)
- Karar vermek için gerekli bütün veriler toplanmalıdır,
- Mevcut veriler çözümlenmelidir,
- Alternatif çözümler tanımlanmalıdır,
- Her alternatif ile ilgili ihtimaller araştırılmalıdır,
- Alternatifler birbirleri ile kıyaslanmalıdır,
- Alternatiflerden biri seçilip, uygulanmalıdır.

KARAR TÜRLERİ

- Kullanılan yöntem ve bilginin kaynağına göre; sezgi, olay, tecrübe, araştırmalara, dayanan kararlar,(tecrübe kaynaklı)
- Sürelerine göre; kısa, orta, uzun süreli kararlar,
- Kapsam ve önemlerine göre; uçuşun veya hareketin tümünü, uzun süre için ya da işletmenin bir bölümünü kısa sürede etkileyecek teknik nitelikteki kararlar,
- Kişilerin sayısına göre; ferdi ve grup kararları,
- Şirketteki mevkiine göre; alt ya da tepe, orta ve alt kademe yönetimi kararları,
- Birbirleri ile bağlantı ve ilişkilerine göre; birinci derecede (esas) veya bağımsız kararlar, ikinci derecede veya bağımlı kararlar,

- Karardan beklenen sonucun alınmasındaki belirsizlik derecesine göre; belirsizlik derecesi düşük olan rutin ve tekrar niteliğindeki kararlar ile belirsizlik derecesi yüksek olan kararlar,

- Uygulayıcı veya ilgililerin karar vermedeki yetki derecesine göre; merkezi kararlar, ademi merkezi kararlar, aşağıdan yukarıya kararlardır

KARAR VERME ORTAMLARI

KARAR VERMEDE BELİRLİLİK ORTAMI

Uçuculukta karar alınırken, geçmiş zamandaki olaylara ilişkin tam ve yeterli bilgiler toplanabiliyor ise ('memo'lar ve uçuş emniyet bültenleri), şimdiki zamanda ne olup bittiği tam olarak biliniyor ise (Tıp müdürlükleri ve genel duyurular) ve gelecekte de nelerin olacağı yüzde yüz bir ihtimalle tahmin edilebiliyor ise (similatörler), belirlilik ortamında karar alınıyor demektir.

İYİ KARARIN NİTELİKLERİ

- Etkili, kararın alınmasını gerektiren sorunu çözücü, bizi rahatsız eden etkenleri ortadan kaldıran veya istediğimiz şeyleri bize sağlayıcı özellikte olması.

- Verimli olması, gerek kararın alınması, gerek uygulanmasında yükleneceğimiz giderlerin, elde olunacak gelirden fazla olmaması veya imkânlar ölçüsünde düşük bulunması.



- Kararın hızla alınması ve hızla vakit kaybetmeden uygulanması. Karar süreci belli bir zaman gerektirir. Bu zaman süresinin gereğinden fazla olması, kararın etkinliğini etkileyebilir.

- Kararın zamanında alınmış olması. Bir sorunu çözmek ya da bir hedefe ulaşmak söz konusu olduğu hallerde, harekete geçmenin ve bunun için de gerekli olan kararın zamanının iyi seçilmesidir.

İYİ KARAR VEREBİLMENİN ŞARTLARI

ÖZNEL ŞARTLAR

Karar veren uçucunun yetenek ve zihinsel, manevi, ruhi nitelikleri yani kişiliği ile ilgili olan şartlar öznel şartlardır.

NESNEL ŞARTLAR

Karar veren uçucunun kişiliği dışında kalan etkenlere ise nesnel

şartlar diyoruz.

İyi karar alınmasına yardım edecek etmen ve şartlar:

- Her karar alıcı uçucu belli bir süre içinde verebileceği kararların en uygun sayı ve kalitesini belirlemelidir.


- Her karar alıcı uçucu optimal yetki ve sorumluluk ile donatılmalıdır.

- Uçucuları kuruma bağlı kılmaya yardım edecek özendirme ve motivasyon araçlarından faydalanmalıdır.

Sonuç;

Değerli uçucular aslında uçuş hareketinin en zor ve belkide en nesnel problemi karar verme aşamasıdır. Her yerde kullanılan ve analitik ve bilimsel hiçbir yanı olmayan "EN YANLIŞ KARAR KARARSIZLIKTAN İYİDİR" Gibi bir safsatayı havacılık kaldırmaz.

Sağlıkla kalm.

Emniyetli uçuşlar. 

KAYNAKLAR

- 1) Bedoyere, Q., (1997), Sorun Çözme Teknikleri, Rota Yayın Yapım Tanıtım Tic. Ltd. Şti., (Çeviren: Doğan Şahiner), İstanbul.
- 2) Bıçakçı, U., (1996), Başarının Olmayan Rotası, Rota Yayın Yapım Ltd. Şti., İstanbul.
- 3) Dinçer, Ö., Fidan, Y., (1995), İşletme Yönetimine Giriş, İz Yayıncılık San. ve Tic. Ltd. Şti., İstanbul.
- 4) Foster, T., (1995), Büyük Fikirler Oluşturmanın 101 Yolu, Rota Yayın Yapım Tanıtım Tic. Ltd. Şti., (Çeviren Hakan İlgün), İstanbul.
- 5) Özkalp, E., Örgütlerde Davranış, Fasikül 1., Açıköğretim Fakültesi Yayınları, No:40.
- 6) Rawlinson, G., (1995), Yaratıcı Düşünme ve Beyin Fırtınası, Rota Yayın Yapım Tanıtım Tic. Ltd. Şti., (Çeviren: Osman Değirmen), İstanbul.

ROTANIZ SINIRSIZ, MACERANIZ XLV OLSUN!



Verimlilik için tasarlanan Euro 6 uyumlu 1.6 litre dizel XLV, SsangYong showroom'larında sizi bekliyor.



Size en yakın yetkili satıcı için: (0216) 493 19 19

f t i /ssangyongtr

www.ssangyong.com.tr

XLV

Havacılıkta Ekip Kaynak Yönetimi ve HATA YÖNETİMİ ANLAYIŞI

İKİ DEĞERLİ BİLİM İNSANI ÖNCE KAVRAMLARIN TANIMINI YAPIYOR, ARDINDAN “HAVACILIKTA EKİP KAYNAK YÖNETİMİ VE HATA YÖNETİMİ ANLAYIŞI”NI İRDELEYEREK ELDE EDİLEN BİLİMSSEL VERİLERİ PAYLAŞIYORLAR...



Doç. Dr. Hakkı AKTAŞ

Istanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi,
Örgütsel Davranış Ana Bilim Dalı



Ayşe DİKMEN

Istanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi,
Örgütsel Davranış Ana Bilim Dalı

E KİP KAYNAK YÖNETİMİ Ekip Kaynak Yönetimi (EKY) J.K. Lauber (1984) tarafından, “emniyetli, etkin ve verimli bir uçuş operasyonu için eldeki mevcut bilgi, donanım ve insan gibi bütün kaynakların kullanımı” şeklinde tanımlanmaktadır (Wiener, Kanki, & Helmreich, 1993). EKY’ye tarihsel gelişimi açısından bakıldığında beş ana gelişim evresinden bahsetmek

mümkündür. EKY’nin başlangıç aşamasını oluşturan ve 1991 yılında Amerikan United Havayolları tarafından başlatılan ilk çalışmalar yönetimsel etkinliğin artırılmasına vurgu yapmış ve liderlik becerilerini öne çıkartmıştır (Helmreich, Merritt, & Wilhelm, 1999). İkinci kuşak EKY çalışmaları 1980’lerin ikinci yarısında başlamış ve ekip çalışmasını odağına alan takım oluşturma, briefing stratejileri, durumsal uyanıklık, stres yönetimi ve karar

verme üzerinde yoğunlaşırken 1990’ların başını oluşturan üçüncü evrede emniyeti vurgulayan örgüt kültürünü öne çıkarmıştır. Havacılıkta insan faktörünü kapsayan konulara önem verilen bu aşamada, uçucuların yanı sıra uçuşa destek sağlayan tüm çalışanların ekibin bir parçası olarak görülmesi gerektiğinin altı çizilmiştir. Dördüncü evre olan 1990’ların ikinci yarısında teknik konular ile EKY konularının bütünleşmesi ve EKY ile ilgili belirli davranış

biçimlerinin prosedürleşerek çeklistlere girdiği görülmektedir (Helmreich vd., 1999).1990’ların sonuyla birlikte EKY anlayışında 5 gelişim sürecine girilmiştir. Bu süreçte, EKY’nin ilk dört aşamasında öne çıkan ve liderlik, durumsal farkındalık, grup performansı, ekip çalışması ve teknoloji, iletişim, stres yönetimi, kokpit otomasyonu, emniyet kültürü, kurallar ve düzenlemeler ile kişilik ve kültürel farklılık konularına ağırlık veren çalışma ve yaklaşımların (Aktaş, 2011)





yanı sıra hata yönetimi kavramı da EKY çalışmaları arasında kendisine yer bulmuştur (Helmreich vd., 1999).

HATA YÖNETİMİ

Hata, güncel Türkçe sözlüğe göre istemeyerek ya da bilmeyerek yapılan yanlış, kusur veya yanılı olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu). Türk Dil Kurumu'nun (TDK) bu tanımından yola çıkılarak konuya kavramsal olarak bakıldığında, hatanın bir

şeyin ya da olayın gerçeğinden farklı algılanması sonucunda ortaya çıkan durum olduğu sonucuna ulaşılabilir. İnsan zihni, biyolojik ve sosyal geçmişi/ tecrübeleri ışığında içerisinde bulunduğu ortamı ve sürekli değişen şartları yorumlar ve kendine has bu yorumları neticesinde çeşitli davranışlarda bulunur. Haselton ve Galperin'e göre (2012) göre insanın yaklaşımları ve davranışları, evrim sürecinin sonucunda ortaya çıkan ve içinde bulunulan

ortama uyum sağlama çabası olarak görülebilir. İçinde bulunduğumuz ortam hakkında ne kadar bilgi sahibi olursak olalım yine de ortam içerisinde bulunan kişilerin duygu ve düşüncelerini anlayabilmek ile ilgili sürekli bir çaba içerisinde oluruz. Çünkü insanlar her zaman düşündüklerini açıkça dile getirmenin yanı sıra belirsiz ve yanıltıcı şekillerde de davranabilirler (Haselton, 2007). Bu nedenle, devamlı olarak zihinsel bir uğraş

içerisinde karşımızdakinin duygu ve düşüncelerini algılamaya anlamlandırmaya çalışırız. Bu anlam arayışı içerisinde içine düşülen yanlış varsayımlar neticesinde ortaya çıkan yanılgılar, ortamdaki diğer kişilerin davranışlarının yanlış yani hatalı yorumlanmasına neden olabilir. Evrimsel psikolojiye göre insanın olayları algılama şekli ve algısı sonucunda sergilediği davranış örüntüsünün arkasında yatan ana unsur, varoluşumuzdan bu

yana gelen üreme ve hayatta kalma düşüncemizdir (Haselton, Bryant, Wilke vd., 2009). İşte, içinde bulunduğumuz duruma ilişkin yanlış yorumlarımızın ve beklentilerimizin sonucu ortaya çıkan değerlendirmelerimizin nedeni bu temel düşüncemizdir. Belirsizlik ortamında algılanan ipuçlarının zihinsel olarak nasıl değerlendirildiğini açıklayan yaklaşım Hata Yönetim Teorisi'dir (HYT) (Haselton ve Buss, 2000). Haselton ve Buss'ın (2000) evrimsel bakış açısına göre, zihinsel hataların geçmişte insanların yaşamlarını sürdürme ve üreme çabalarına katkı sağlamalarından dolayı bugün hala bu uyum eğiliminden kaynaklı olarak görülmektedirler.

Hata Yönetim Teorisi'ne göre karar verme sürecinin temelini oluşturan bulunulan ortamın ve diğer bireylerin davranışlarının algılanmasındaki yanılsamalar iki tip hatanın ortaya çıkmasına neden olmaktadır (Haselton ve Buss, 2000). Bunlar; Tip 1 yani yanlış pozitif (hatalı kabul) ve Tip 2 yani yanlış negatif (hatalı ret) hatalardır. Yanlış pozitif hatalarda hatalı bir kabul söz konusuysen yanlış negatif hatalarda ise hatalı bir reddediş söz konusudur. Yapılan bu hataları birer örnekle açıklamak gerekirse, sadece nazik davranmaya çalışan karşı cinsten bir bireyin bu davranışının cinsel içerikli olarak algılanması hatalı bir kabul içerdiğinden yanlış pozitif, gerçekte sizinle ilgilenen fakat asla ilgilenmeyeceğini düşündüğünüz bir kişinin davranışlarını sadece nezaket sonucu olduğunun

değerlendirilmesi hatalı reddediş olacaktır (Haselton ve Buss, 2000). Buna havacılık açısından yaklaşacak olursak, bir kabin basıncı arızası sinyali alındığında uçuş ekibi tarafından verilen tepki bu iki tip hatadan birine girebilir. Yanlış bir uyarıda sinyalin doğru olma olasılığına karşın oksijen maskelerinin takılıp belirli bir irtifaya inilmesi Tip 1 yani hatalı kabule, uyarının doğru olmasına rağmen sadece sinyal lambasındaki arıza nedeniyle böyle bir uyarı alındığı kabul edilerek normal uçuşa devam edilmesi Tip 2 yani hatalı redde yol açabilir. Bu örnekten de anlaşıldığı üzere Tip 2 yani hatalı reddin sonuçları Tip 1 yani hatalı kabule kıyasla daha ağır olacaktır. Bu noktada hata kavramına iki farklı bakış açısıyla yaklaşılabilir; birey yaklaşımı, sistem yaklaşımı (Reason, 2000).

Birey yaklaşımı; hataları insanın fizyolojik ve psikolojik sınırlılığının bir sonucu olarak görür. Bu yaklaşım hataların yorgunluk, iş yükü fazlalığı, korku, zayıf iletişim becerileri, zihinsel bilgi işleme sürecinin iyi olmaması, kusurlu karar verme (Helmreich, 2000), dikkatsizlik, düşük motivasyon, unutkanlık, ihmalkarlık gibi nedenlerden kaynaklandığını vurgular ve emniyetsiz davranışlarla prosedür ihlallerine odaklanır (Reason, 2000). Sistem yaklaşımıysa hatanın bir nedenden ziyade bir sonuç olduğuna odaklanır ve insanların yanılabilen canlılar olduğuna ve çalışma şartlarına odaklanır (Reason, 2000).



ZİHİNSEL BİR UĞRAŞ İÇERİSİNDE KARŞIMIZDAKİNİN DUYGU VE DÜŞÜNCELERİNİ ALGILAMAYA ÇALIŞIRIZ. BU ANLAM ARAYIŞI İÇERİSİNDE İÇİNE DÜŞÜLEN YANLIŞ VARSAYIMLARLA ORTAYA ÇIKAN YANILGILAR, DİĞER KİŞİLERİN DAVRANIŞLARININ HATALI YORUMLANMASINA NEDEN OLABİLİR.


HAVACILIK VE HATA YÖNETİMİ

Hata kavramı ve hata yönetimi yaklaşımı, havacılık gibi insan hayatını doğrudan ilgilendiren ve belirgin sonuçları olan çalışma alanları için oldukça önemlidir (Sexton, Thomas, & Helmreich, 2000). Tip 2 hatanın yani hatalı reddedişin, telafi edilmez ve insan hayatına mal olabilecek sonuçlar doğuracağı açıktır. Hatanın doğasını, kapsamını

ve hataya neden olabilecek değişen koşulları ile hatanın ortaya çıkmasını engelleyecek davranışları anlamayı merkezine alan hata yönetimi anlayışının EKY için önemi, insan kaynaklı hatanın her zaman ve her yerde kaçınılmaz olarak karşımıza çıkabilecek aslında değerli bir bilgi kaynağı olduğu anlayışından gelir (Helmreich vd., 1999). Hata yönetimi anlayışının temelini hatanın doğasını ve kapsamını anlamak, böylece hataya neden olan koşulların değiştirilmesi ve hatanın önlenmesi ya da sonuçlarının en aza indirilmesinin sağlanması oluşturur (Helmreich, 2000). Helmreich ve arkadaşlarına (1999) göre hata kaçınılmaz olduğuna göre EKY, hatayı engelleyecek üç aşamalı bir savunma olarak görülebilir.



Bunlar, hatandan kaçınma, hatayı başlangıçta yakalama ile başlangıçta yakalanamayan hatanın sonuçlarını azaltmaktır. Bu anlayıştan yola çıkarak hata yönetiminin iki temel birleşeni olduğunu söylemek mümkündür; tehlikeli (ölümcül) hataların ortaya çıkmasını engellemek ve hatanın ortaya çıkmasını ve zarar verici etkilerini daha tahammül edilebilir hale getirecek sistemler geliştirmek (Reason, 2000). Hata yönetimine, sistem anlayışının çerçevesinde bakıldığında insanı, ekibi, görevi, içinde bulunulan ortamı ve kurumu bütünsel bir bakış açısıyla görmek gerekir (Reason, 2000). Birey yaklaşımını da içine aldığı düşünülen sistem anlayışının ekip kaynak yönetimi anlayışıyla doğrudan ilişkili olduğu değerlendirilmektedir.

Tüm bu teorik bilgilerin ışığında, her zaman için tüm ekip üyelerinin en kötüsüne karşı hazırlıklı olmaları (Reason, 2000), kısaca “akıllı korku” olarak tabir edilen, durumsal uyarıların göz ardı etmeden hepsinin analiz edilmesi ve en basit uyarılara bile ciddiyetle yaklaşılması ve emniyete vurgu yapan bir havacılık kültürünün örgütsel düzeyde yerleşmesi günümüzde ve de gelecekte EKY'nin temelini oluşturmaya devam edecektir. Destek birimleri dâhil tüm uçuş ekibi tarafından, Tip 1, yani hatalı kabul edişin aslında hata yönetiminin ilk adımını oluşturduğunun benimsenmesi ve bilinçle hareket ederek uçuşla ilgili tüm bilgi ve uyarıların dikkate alınması istenmeyen tehlikeli sonuçların yaşanmasını en aza indirebilecektir. 



KAYNAKÇA

Aktaş, H. (2011). Sivil havacılık işletmelerinde beşeri faktörler perspektifinden uçuş ekibi kaynak yönetimi. “Sivil Havacılık İşletmeleri Pilotlarının Kişilik Yapıları ile Uçuş Ekibi Kaynak Yönetimi Tutumları Arasındaki İlişki”. Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Güncel Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu (TDK) http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.57e82bc12a6e52.61056765.

Haselton, M. G. (2007). Error management theory. Encyclopedia of social psychology, 1, 311-312.

Haselton, M. G., Bryant, G. A., Wilke, A., Frederick, D. A., Galperin, A., Frankenhuis, W. E., et al. (2009). Adaptive rationality: An evolutionary perspective on cognitive bias. Social Cognition, 27 (5), 733-763.

Haselton, M. G. & Buss, D. M. (2000). Error management theory: A new perspective on biases in cross-sex mind reading. Journal of Personality and Social Psychology, 78 (1), 81-91.

Helmreich, R. L. (2000). On error management: lessons from

aviation. British Medical Journal, 320(7237), 781.

Helmreich, R. L., Merritt, A. C., & Wilhelm, J. A. (1999). The evolution of crew resource management training in commercial aviation. The International Journal of Aviation Psychology, 9(1), 19-32.

Reason, J. (2000). Human error: models and management. Bmj, 320(7237), 768-770.

Sexton, J. B., Thomas, E. J., & Helmreich, R. L. (2000). Error, stress, and teamwork in medicine and aviation: cross sectional surveys. Bmj, 320(7237), 745-749.

Wiener, E. L., Kanki, B. G., & Helmreich, R. L. (1993). Cockpit resource management: Gulf Professional Publishing. Aktaran H. Aktaş (2011). Sivil havacılık işletmelerinde beşeri faktörler perspektifinden uçuş ekibi kaynak yönetimi. “Sivil Havacılık İşletmeleri Pilotlarının Kişilik Yapıları ile Uçuş Ekibi Kaynak Yönetimi Tutumları Arasındaki İlişki”. Yayınlanmamış Doktora Tezi.

Güncel Türkçe Sözlük, Türk Dil Kurumu (TDK) http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.

DOĞRU CHECKLIST KULLANIMI



Ahmet Akın DİLER
THY Kaptan Pilot

HER SENE DOĞRU CHECKLIST KULLANILMAMASI SONUCU PEK ÇOK OLAY VE KAZA MEYDANA GELMEKTEDİR. BUNLARA AİT BAZI ÖRNEKLER AŞAĞIDA SIRALANMIŞTIR.

OLAY-1

10 dakikalık turn around sonrası 37 derece C'ta kalkış yapılır; iniş takımlarının yukarıya alınmasından dört dakika sonra yangın ikaz zili çalmaya başlar, kaptan motor kaybı ikazı ile kalkış meydanına dönüş kararı verir. Bir numaralı motorun durdurulması ve yangın söndürme işlemleri başlatılır; yangın tüpü patlatılır. Yangın ikaz zilinin çalmasından 2 dakika sonra kabinde tazyik azalması hissedildiği kokpite rapor edilir. Checklist uygulaması yapılırken

zil sesi tekrar duyulur. (İlk sestem 3 dakika sonra) İkinci ikazın "Wheel well fire warning" olduğuna karar verilir ve iniş takımları çıkartılır. Bir dakika sonra kabinde duman olduğu kokpite bildirilir. Tek motorla iniş yapılır; palyede lastik yangını olduğu kule tarafından rapor edilir, tahliye başlatılır ve olay üç adet hastaneye kaldırılan yaralı ile sonuçlanır. Sağ iniş takım yuvasında bir adet 4X8 inç delik açılır ve ısınmadan dolayı bazı hasarlar oluşur, tüm lastikler ve fren sistemi aşırı ısınmadan



dolayı kullanılamaz olur. Bir numaralı motorda arıza ile ilgili hasar olmadığı ve yangın sisteminin normal çalıştığı test sonucu anlaşılır...

OLAY-2

İniş takımları yukarıda iniş yapılır; sol motor uçaktan koparak ayrılır, sol kanat yakıt tankında başlayan yangın itfaiye tarafından söndürülür. GPWS ikazları inişte dikkate alınmamış, GPWS devre kesicisinin pull-up ikaz sigortası çekilmiştir...

OLAY-3

Yoğun kar yağışı sonucu hava limanı uçuş hareketına kapatılır. Tekrar açılışı takiben glycol ve su karışımı ile uçak kardan temizlenir. Push back zorluğundan dolayı thrust reverser'lar çok az kullanılır. Uçağın kardan temizlenmesini takiben 30 dakika sonra taksiye başlanır. "Before take off check list" yapılır, ancak engine anti-ice sistemi kullanılmaz. Pist başında kanatlar üstünde 1-1.5 cm kar görülür. Kalkış rulesinde motor saatlerinden anormal ikazlar



BOEING USÜLLERİ, HER PİLOTUN SORUMLULUK BÖLGESİNDEKİ KISIMLARI KONTROL ETMEYİ GEREKTİRİR. BU BÖLGELERDEKİ SİSTEMLER UÇUŞ SAFHASINA GÖRE AYARLANMALIDIR. SİSTEM AYARLANDIĞINDA UYGUN CEVABIN ALINDIĞI KONTROL EDİLMELİDİR.

alınır.144 kts. V2 süratinde stickshaker ikazı alınır. Yerden 350 feet yükseklikte sürat 130 kts'a düşer, uçak, burnu 15 derece yukarıda yere çarpar... Enkaz üzerinde yapılan incelemelerde engine nose cowl and inlet guide vane anti-ice valflerin kapalı olduğu, motorlarda PT2 probe buzlanması sonucu normalden daha az takat bulunduğu tespit edilir...

OLAY-4

737-200 uçağında, kanat flapları 25 dereceye açıldığında

“loss of hydraulic system A” arızası oluşur. Checklist tamamlanmadan 25 flap ile 6500 feet'lik piste kuvvetli ve hamleli yan rüzgarda iniş yapılır. İnişi takiben reverser thrust kullanılmaz, frenlerin etkisiz olduğu görülür ve uçak pist sonundan 100 kts sürat ile dışarıya çıkar...

Bu olayların tamamında uygun normal veya abnormal checklist'ler kullanılsaydı sonuçlar çok farklı olabilirdi. Aşağıdaki soruların cevapları neler olabilir?

neden iniş takımları yukarıda iniş yaptı?

• Uçuş ekibi neden hatalı non-normal checklist kullandı veya ciddi durumlarda neden checklist tamamlanmadı?

Bu soruların cevabı uçuş ekibi/ekiplerinin checklist kullanımı ana filozofisine karşı olan bilgi veya bilgi eksikliği içinde yatmaktadır.

NORMAL CHECKLIST

Normal checklist'ler belirli, kritik konuların kontrol edilmesi için kullanılırlar.

• Bu olay nasıl meydana geldi?
Uçuş ekibi,kalkışa neden flaplar yukarıda başladı veya

Yapılan uygulamalar normal hareket için geçerlidir. Checklist dışı uygulamalardan, ilave iş yükü getirdiği ve checklist etkisini/faydasını azalttığı için kaçınılmalıdır. Normal checklist'ler uçuş ekiplerinin emniyet ağıdır. Bir işin yapılması unutulursa veya durum uygun değilse checklist uygulaması düzeltici olmaktadır. Ancak bu emniyet ağı, checklist'in uygun kullanılması ile etkili olabilmektedir.

Boeing usulleri, her pilotun sorumluluk bölgesindeki kısımları kontrol etmeyi gerektirmektedir. Bu bölgelerdeki sistemler uçuş safhasına göre ayarlanmalıdır. Sistem ayarlandığında uygun cevabın alındığı kontrol edilmelidir. Checklist uygun zamanda istenmeli, okunmalı ve cevaplanmadan önce pozisyon ve indikasyonlar görerek kontrol edilerek cevaplanmalıdır. Böylece doğru ve çift kontrol yapılmış olmaktadır. Mevcut durum ile cevap arasında uygunsuzluk olursa, durum düzeltilinceye kadar checklist okunması durdurulmalıdır. Normal checklist haricinde uçuş ekibinin yapabileceği hataları/eksik uygulamaları önleyici sistemlerde bulunmaktadır. Master caution/warning ve GPWS gibi. Yukarıda bahsedilen olaylarda uçuş ekipleri bu sistemleri dikkate almamışlar veya kullanmamışlardır.

NON-NORMAL CHECKLIST

Non-normal checklist'ler, meydana gelen arızaların tüm kombinasyonlarını karşılaması/çözümü mümkün olmadığından, bazı istisnalar hariç tek arızalar



için hazırlanmışlardır. Birden fazla anormalliğin meydana gelişinde uçuş ekipleri uygulayacakları usullerin dışında bazı yardımcıları da kullanmak ve/veya doğru karar vererek en emniyetli çözümü uygulamak zorundadırlar. Non-normal checklist'ler ivedi uygulama için recall referansları da içerebilirler. Referans maddeler oku ve yap usulü ile uygulanırlar. Uçuş ekipleri, hatalı kullanıma mani olacak referans non-normal checklist'lere aşına olmalıdırlar.

Non-normal durum meydana geldiğinde hiçbir işlem yapılmadan arıza doğru teşhis edilmeli ve call out yapılmalıdır. Checklist uygulamadan önce uçağın pozisyonu ve konfigürasyonu kontrol altında olmalıdır. Sadece birkaç özel durum acil müdahaleyi gerektirmektedir. (perdövites, GPWS pull-up ikazı ve kalkıştan vazgeçme gibi.)

Anıza giderme işlemine başlamak için genelde zaman bulunmaktadır. Başlatılan

işlemlere kaptanın kontrolünde/denetiminde sakin ve sistematik usullerde devam edilmelidir. Kaptan uygulanacak non-normal checklist'i uygun başlık ile call out etmelidir. (BUS OFF CHECKLIST gibi) Sadece checklist call out'u bir mana ifade etmemektedir. Kaptan'ın call out'unu takiben her iki pilot kendi sorumluluk bölgelerindeki recall maddeleri gecikmeden yapmalıdırlar. Uygulanacak usulden sonra geri dönüşü



NORMAL CHECKLIST'LER BELİRLİ, KRİTİK KONULARIN KONTROL EDİLMESİ İÇİN KULLANILIRLAR. YAPILAN UYGULAMALAR NORMAL HAREKAT İÇİN GEÇERLİDİR. CHECKLIST DIŞI UYGULAMALARDAN, İLAVE İŞ YÜKÜ GETİRDİĞİ İÇİN KAÇINILMALIDIR.



olmayan konularda (CSD disconnect gibi) her iki pilot mutabakatı sağlanarak işlem başlatılmalıdır. Bu uygulama çalışan sistemlerin devre dışı bırakılmasını önlemiş olacaktır.

Referans maddesi/maddeleri veya recall ve referans maddeleri olan checklist'lere

ait call out yapılmadan önce uçak kontrol altında ve kritik durumda olmalıdır.

First officer/PNF her bir checklist maddesini sesli olarak

cevabı ile beraber sıra ile okunmalı, recall boxed maddeleri kontrol edilerek doğru işlem uygulandığı tespit edilmelidir. Checklist referans maddeleri yüksek sesle okunarak FO/PNF tarafından yapılmalı ve bitiş call out edilmelidir. Checklist içindeki bilgi notları yüksek sesle

okunmalı ve kaptan tarafından cevaplanmamalıdır. Bazı durumlarda verilen cevaplar kaptanın bilgiyi duyduğunu ve anladığını ifade eder. Checklistler uçuşun kalan kısmında kullanımına ihtiyaç duyulabilecek çalışmayan sistemlerin listesini de ihtiva eder.


ÖZET

Normal ve non-normal checklist kullanımı kazaları önler. Hatırlanacak bazı hususlar

aşağıda sıralanmıştır;

Normal checklist'in sizin emniyet ağız olduğunuzu unutmayınız, ona layık olduğu değeri gösteriniz,

No-normal recall maddelerinin tamamını doğru olarak öğreniniz, non-normal referans checklist'lerin tamamı hakkında bilgi sahibi olunuz,

Normal ve non-normal checklist uygulamalarında uygun checklist kullanınız. 

TÜRKİYE'DE HAVACILIKLA İLGİLİ YAYIMLANAN ÇİZGİ ROMANLAR



Kpt. Plt. Osman Gazi BAYKAL



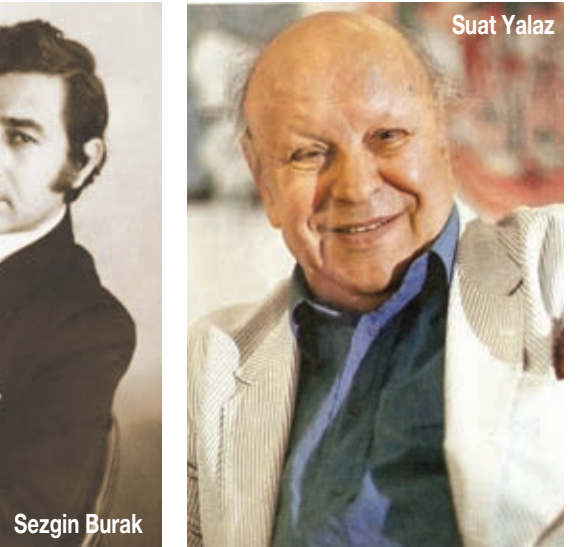
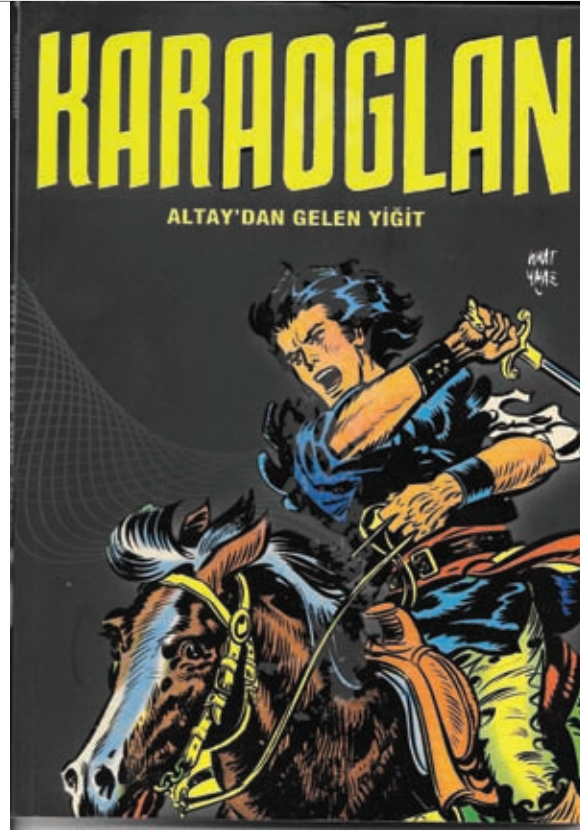
ÇOK ESKİ ZAMANLARDA HENÜZ İNTERNET HATTA TELEVİZYON BİLİNMEZKEN, ÇOCUKLUĞUNDA ÇİZGİ ROMAN OKUMAYAN NEREDEYSE HİÇ KİMSE YOKTU. OYSA BÜYÜKLER, HELE BABALAR VE ÖĞRETMENLER SÜREKLİ OLARAK ÇİZGİ ROMANIN ZARARLI OLDUĞUNU SÖYLEYEREK YASAKLAMA YOLUNA GİDERLERDİ. ÖZELLİKLE ERKEK ÇOCUKLARIN ISRARINI KIRAMAYAN ANNELER ARADA KALIR, ADETA BİR TÜR SUÇ ORTAKLIĞI YAPILIRDI. ONLARIN BİLGİSİNDE ÇİZGİ ROMANLAR EVDE SAKLANIR, UYGUN ZAMANLARDA KUYTULARDA OKUNULURDU...

Çizgi romanlar yüzünden bazen kardeşler arasında geçimsizlik olur, yasakçı büyük(ler)e durum derhâl -intikam amacıyla- ispiyonlanır; acı son kısa zamanda gelirdi: Çizgi roman stokları buldukları gizli yerlerden çıkartılıp anında yırtılırdı. Üstelik mevsimlerden kışsa, gözyaşlarıyla birlikte dergiler sobada yakacak olarak kullanılırdı. Bu ihbarların bazen komşu, uzak akraba vb. sorumluluk sahibi (!) büyüklerden geldiği de olurdu... İlginçtir ki, çizgi romanların zararlarının ne olduğu hiçbir zaman çocuklara söylenmezdi.

Çocuklar arasında çizgi roman değişimi sıkça olup, belirli ticari bir piyasası da vardı! Ancak mahallenin bitirim çocukları tarafından bazen tüm çizgi roman sermayesine zorbalıkla el konulduğu olurdu. Büyük felâket sineye çekilir, meşru müdafaa yapılırsa ciddi hırpalanma, yenilen dayak, kayıpları arttırıcı faktör olabilirdi.

Çizgi romanlar genellikle yabancı kaynaklı olup, tür ve konu çeşitliliği bakımından zengindi. Yerli çizgi romanlardan Karaoğlan, Tarkan, Yüzbaşı Volkan gibi serilerin popüleritesi yabancı rakiplerinden asla geri kalmazdı.

Çizgi roman yayımcıları genellikle Tay, Ceylan, Alfa vb. yayınevleri idi. Seriler tekrar ediliyor olsa da, çoğu kez yeniden numaralandırılarak yayımlanırdı. Bazılarının kapak düzeni, baskı kalitesi çok özenle hazırlanmış albenisi yüksek, bazılarının çok kötü, baskılarında seri numarası



bile olmazdı. Bu kötü baskılar eskilerin tekrarı bile olsa, maceranın tamamı okunmadan asla anlaşılamazdı.

Havacılıkla ilgili çizgi romanların içinde Mister No, Yüzbaşı Volkan gibi kahramanların pilot olmasına

karşın, bazı maceralarında Abdülcanbaz, Tnten, Spirou ve Fantasia, Sihirbaz Mandrake, Kızıl Maske (Fantom), Gordon (Flash Gordon), Baytekin gibi kahramanlar macera gereği bazen hava-uzay aracı kullanmaktaydılar. Süperman,

Süpergiri, Batman, Spiderman (Örümcek Adam), Kaptan Amerika gibi kahramanlar ise kendi yetenekleri ile uçabilmekteydiler.

Öte yandan Baytekin'in, Flash Gordon çizgi romanının Türkiye'de ki telifsiz kopyası



olduğunu Altan Erbulak anılarında bahsetmişti. Çizeri Turhan Selçuk olan Abdülcanbaz'ın, önce gazete sayfalarında bant karikatür olarak çıktığı, ardından kitaplaştırıldığı, günümüzde baskısı olmamasına karşın sahalarda çok değerli olduğunu da hatırlatmadan geçmemeliyiz.

Mister No İtalya yapımı bir çizgi roman olup, II. Dünya Savaşı'nda harp pilotluğu yapmış, daha sonra Brezilya'da bir pırpır (!) uçağı satın alıp, Amazonlar'da turist rehberliği

yapan kahramandı. Fasikül kapaklarında montlu, daracık pantolonlu, kovboy kemeriyle resmedilirdi... Dürüst, samimi, alkol ve güzel kadınlardan hoşlanan bir kişiliğe bürünmüştü. Macera konuları ise uçuşun etrafında gelişen adaleti korumaya yönelik, kahramanlık öyküleri idi. Olaylar genellikle Güney Amerika'da geçirdi.

Yüzbaşı Volkan çizgi

romanının doğuş öyküsü ise oldukça farklıydı: 1971 yılında ABD'nin U-8 Seminole (Beechcraft L-23) tipi uçağı Nato denetemesi için Kars meydanına giderken, havanın çok fırtınalı olması nedeniyle havada kaybolup, yanlışlıkla S.S.C.B. (Rusya) sınırına girer. Daha sonra Ruslar'ın iddiasına göre Mig avcı uçakları tarafından havada önlenecek bugünkü

Ermenistan'da Leninakan (Gümrü) meydanına inişe zorlanır. Uçakta bulunan iki Amerikalı general, bir Türk albay ve Amerikalı pilot tutuklanır. Rusya ve ABD arasında karşılıklı notalar verilir. Ruslar özellikle Amerikalıların sınırda üs kurmak için keşif yaptıkları iddiasındadır!

Oysa gerçekte olay, Kars ve Leninakan meydanlarının VOR cihazlarının frekansları aynı



YÜZBAŞI VOLKAN KARAKTERİ, YURTSEVERLİK HEP ÖN PLANDA KULLANILARAK BİR GÖREV PEŞİNDE KOŞMUŞTUR. BENZER RAKİBİ MİSTER NO İSE YERSİZ YURTSUZ BİR SERÜVENCİ İDİ

olup, Kars meydanındaki arızalanmasından kaynaklanıyordu... (Yakın coğrafi meydanlarda aynı frekans kullanılma hatası, bu olaydan sonra ICAO kurallarına göre giderilmişti.) Pilot faal VOR sinyallerini takip ederek yanlışlıkla Ermenistan'a girmiş, ardından bugünkü Gümrü-Leninakan meydanına inmişti. Derhal Rus güvenlik güçleri tarafından tutuklanıp sorgulanmışlardı.



Ekibin tutukluluk hali yaklaşık yirmi gün sürdü! Olayın çözümü ise değişik gelişti: Bir önceki ay Litvanyalı baba oğulun Türkiye'ye silah zoruyla kaçırdıkları yolcu uçağında ölüm olmuş, onlar da Türk Güvenlik kuvvetleri tarafından tutuklanmışlardı. Baba oğul hava korsanlarını Türkiye, S.S.C.B.'ne (Rusya) iade edince, karşılığında tutuklu Nato subayları serbest bırakıldı. Bu haber Türkiye ve dünya kamuoyuna gazete ve dergilerin arka sayfalarının satır aralarında sessizce aktarıldı...

Karikatürist, çizer Ali Recan o zamana kadar çeşitli gazetelerde resimli roman, karikatür çizip, gazete ressamlığı

yapmaktaydı. Kendi deyimiyle yeni arayışlar içindeyken Nato uçağı ve ekip krizi, ardından uçak korsanı tutukluların değişik tokuş haberleri Yüzbaşı Volkan çizgi romanının doğumunu sağladı. Uzun bir araştırma ve ön çalışma sonucunda Yzb. Volkan'ın ilk macerası olan "Kafkas Dağlarında Ölüm" çok değişik bir konuda yeni bir tip çizgi roman kahramanı olarak yayımlandı. Bu serüven önce bir gazetede günlük çizgi bant olarak yayın hayatına çıktı. Okuyuculardan oldukça beğeni toplayınca, Yzb. Volkan'ın yeni serüvenleri ardından peşpeşe geldi.

Akşam ve Tercüman

gazetelerinde çizgi bant olarak yayımlanan maceralar, 1975 yılında Tay Yayınlarının yan kuruluşu olan haftalık Bonanza dergisinde yer aldı. 1976 yılına gelindiğinde hiç kesintisiz 128 hafta süren maceralar, bu kez haftalık dergi formatıyla ve aynı isimle genç okuyucu kitlesine sunuldu. Baskı kalitesi, içi ve kapak düzenlemesi oldukça güzeldi. Ardından eski maceralar ciltli formunda satışa konuldu.

Yüzbaşı Volkan karakteri, yurtseverlik hep ön planda kullanılarak bir görev peşinde koşmuştur. Benzer rakibi Mister No ise yersiz yurtsuz bir serüvenci idi. Oysa Yzb. Volkan Hava Kuvvetlerinde pilot olup önce yurdunu, ardından insanlığı kurtarmaya yönelik maceralarda yaşamıştır.

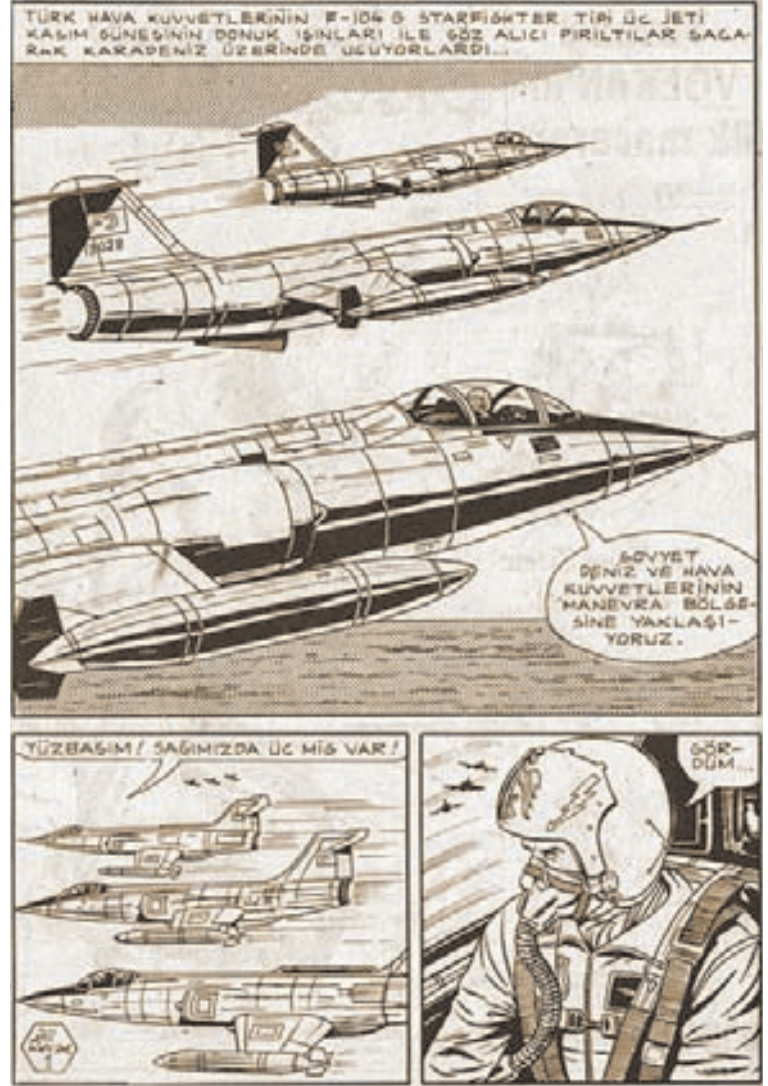
Öyküler birçok eserden etkilenerek çizilmiştir: Hollywood'un soğuk savaş dönemi karakterlerinden esinlenerek havada, denizde, uzayda, karada ve denizaltında çeşitli maceralarda resmedildi. Kahramanın pilot olması, o günlerin koşulları içinde, öykülere oldukça tempo ve merak kazandırmıştır. Uçağın, sayfa karelerinde yarattığı estetik ve hız duygusu, okunmasını kolaylaştırmıştı. Ayrıca Kızıl Maske, Mister No gibi belli bir yöre insanını korumaktan çok önce yurdunu ve milletini, ardından insanlığı korumaya yönelik macera akışı, çizgi romanın hedef kitlesi için çok çekici gelmişti...

Bölge olarak maceralarında Pakistan, Rusya, Amerika, Avrupa, Ortadoğu gibi çeşitli



**ALİ RECAN'IN İFADESİYLE
YENİ ARAYIŞLAR İÇİNDEYKEN
NATO UÇAĞI VE EKİP KRİZİ,
ARDINDAN UÇAK KORSANI
TUTUKLULARIN DEĞİŞ
TOKUŞ HABERLERİ YÜZBAŞI
VOLKAN ÇİZGİ ROMANIN
DOĞUMUNU SAĞLADI.**

coğrafyalarda bulunmuştur. Elbette bir de yardımcı hanım karakter, gazeteci Funda hanım vardır! Bekâr (azıcık maço) bir çizgi roman karakteri olarak sadece Türk (!) sevgilileriyle sevişmesi, onun diğer bir milliyetçilik duygusunu cinselliğiyle, o günün koşullarında anlatmaktadır. Ayrıca her türlü ideolojik kamptan (sağ-sol) uzak bir havacı subay olarak maceralarında yer



alması, yayımlandığı zamanın apolitikleştirme çabalarındaki Türkiye koşullarına denk düşer.

Ali Recan'a göre Yzb. Volkan karakteri, Türk Hava Kuvvetlerinin kahraman pilotlarını sembolize etmektedir. Ancak kahramanın savaşa karşı olduğunu da macera karelerinin aralarında vurgular. Bu duygularla üretilen Yüzbaşı Volkan çizgi romanı, Türkiyeden çeşitli çevrelerce hem övgü, hem

de sövgü almıştı...

Yüzbaşı Volkan maceralarını bu duygularla sayfalarda yaşarken, çizgi roman hayranlarının gönlünde taht kurdu. Dönemin rakip diğer çizgi roman karakterlerine kıyasla daha gerçekçi algılanması onun başarısını artırdı. Çizgi roman severlerin ifadesine göre: "Yüzbaşı Volkan'dan bu yana yeni bir Türk çizgi roman kahramanı yaratılamamıştır."



Yine de çizeri Ali Recan her zaman kopyacılıkla suçlanmıştı...

1978 yılında Ali Recan kendi kurduğu Alfa Yayınları'na geçti. Yeni yayınevi tekrar serileri oldukça kötü, özensiz baskılı olarak yayımlayınca, hayranları derhal çizgi romandan uzaklaşmış, satışlar neredeyse durmuştu...

14 Mayıs 2002'de Ali Recan ölüncüye kadar başka çizgi roman kahramanları üretmeye çalışmış ancak başarılı

olamamıştı. Yüzbaşı Volkan karakterini Macaristan ve İtalya'daki yayımcılara Capitano Volcano olarak pazarlamaya çalışırken, ölümüyle bu proje de yarım kalmıştı.

2005 yılında Merlin Yayınları tarafından eski maceralar bir süre yeniden basılarak satışa çıkarılmıştı. Bu kez çizgi roman ciltlerinin içerisine maceradaki uçak tipleri ile onların bilgileri de konulmuştu. Baskı kalitesi ve düzenlemesi oldukça başarılı



ALİ RECAN'A GÖRE YZB. VOLKAN KARAKTERİ, TÜRK HAVA KUVVETLERİNİN KAHRAMAN PİLOTLARINI SEMBOLİZE ETMEKTEDİR. ANCAK KAHRAMANIN SAVAŞA KARŞI OLDUĞUNU DA MACERA KARELERİNİN ARALARINDA VURGULAR.

BAŞVURULAN KAYNAKLAR

- Time Magazine, 9 Kasım ve 23 Kasım 1970 tarihli sayıları
- Hayal Kahramanları (Sunay Akın, İş Bankası Kültür Yayınları-2015)
- Cartoons: One Hundred Years of Cinema Animation (Giannalberto Bendazzi, Indiana University Press. -1995)
- Complete Book of Cartooning (John Adkins Richardson, Prentice Hall-1777)
- Manga: Bir Kültürel Direniş Aracı (M. Korkut, İletişim Yayınevi – 2011)
- Manga: Japon Çizgi Romanının Tarihi (Paul Gravett, Plan B Yayınevi-2008)
- Çizgi Roman Ansiklopedisi (Hakan Alpin, İnkilâp Yayınevi-2007)
- Comic Book Nation: Transformation of Youth Culture in America (Bradford W. Wright, The Hopkins University Press. – 2003)

HAVA KUVVETLERİ MÜZESİ YENİ TEKNOLOJİLER ETKİNLİĞİ



45 yıllık geçmişiyle Türkiye'nin ilk ve en büyük koleksiyonuna sahip havacılık müzesinin gezisi sırasında, uçmanın bir hayalden gerçek bir tutkuya nasıl dönüştüğünü, bu tutkuyla yaşayan üreten ve bir ülkenin kaderini değiştiren Türk Havacılık Tarihinin önemli şahsiyetlerini, bu anlara tanıklık eden müze koleksiyonu önünde öğreneceksiniz.

2 saatlik gezi boyunca, müzede keyifli vakit geçirirken, Türk Hava Kuvvetlerinin sevgi ve tutkuyla yeşeren bir değer olduğunu, bu değeri gelecek kuşaklara aktarmanın yolunun; Havacılık, bilim, uzay ve yeni teknolojileri merak ile başlayan ve meslek hayaline dönüştüren atölye ve etkinliklerin detaylarını müze salonlarına yerleştirilmiş ufak demolarla öğrenme imkanı bulacaksınız.

TÜRKİYE'NİN İLK BİLİM VE TEKNOLOJİ MÜZESİ OLAN İSTANBUL HAVA KUVVETLERİ MÜZESİNİ REHBER EŞLİĞİNDE GEZMENİN AYRICALIĞINI YAŞAMAYA NE DERSİNİZ? GEZİ BOYUNCA ATÖLYE ÇALIŞMALARINA KATILARAK BİLİM VE TEKNOLOJİNİN GELDİĞİ NOKTAYI ANINDA YAŞAYACAK VE ÖRNEKLEME ÇALIŞMALARINA DA KATILABİLECEKSİNİZ.

TEMEL ATÖLYE

3 boyutlu teknolojileri kapsayan cihazların çalışma prensiplerini yazılım altyapıları ile birlikte uygular.

2 saat

TEKNİK ATÖLYE

3 boyutlu teknolojileri ve 3 boyutlu tasarım çalışmalarını deneyimleyen katılımcılar kendilerine özgü tasarımlar üretir. Teknolojilerin yaşamlarına ve mesleklerine nasıl katkı sağlayacağını deneyimler.

5 saat

PROJE ATÖLYESİ

3 boyutlu teknolojileri, 3 boyutlu tasarım bilgileri ile birlikte, günlük hayatlarında bir problemi çözecek projeler oluşturur, sosyal sorumluluk kavramını deneyimler. En önemlisi bu farkındalıklarını "Hayal Et, Tasarla ve Üret" kavramıyla birleştirerek kendi prototiplerini üretir.

24 saat
Kamp
Programı

Atölye çalışmalarına katılımcılar kendi dizüstü bilgisayarları ile katılır. Teknik ve Proje atölyelerimize katılanlara "Katılım Sertifikası" verilir.

3 BOYUTLU TEKNOLOJİ ATÖLYESİ

Bu atölye çalışmasında 3 boyutlu yazıcı, kalem ve tarayıcıların temel çalışma prensiplerini öğrenecek. 3 boyutlu modelleme programı üzerinden hem eğlenceli hem de yaratıcı uygulamalar yapabilecek. 3 boyutlu yazıcı ile sanal gerçeklik cihazlarının birlikte çalışma prensiplerini deneyimleyerek kendilerine özgün tasarımlar da elde edebileceksiniz. Sanayi devrimi olarak nitelendirilen 3 boyutlu yazıcıların, farklı sektörlerde nasıl ve ne şekilde kullanılabileceği konusunda teknik eğitim veya hobi amaçlı atölyeler gerçekleştirilecek. Atölye sırasında üretilen tasarımlar günün hatırası olarak katılımcılara verilecek.



TEMEL ATÖLYE	
Hava araçlarının tipleri ve temel uçuş prensiplerini, İHA pilotu eşliğinde ve gerçek tarihi bir uçak içinde öğrenir. Demo İHA uçuş alanında uçuş keyfini deneyimler.	2 Saat
TEKNİK ATÖLYE	
Anlaması kolay ve her yaş grubu içinde uygulanabilir İHA modelleri üzerinden uçuş denemeleri yapılır. Atölye sonunda basit engel platformlarında takımlar kurularak mini bir yarış parkuru yapılır ve her katılımcıya İHA hediye edilir.	5 Saat
PROJE ATÖLYESİ	
Katılımcılar Türkiye'nin ilk ve en büyük hava müzesindeki uçak kanatlarının gölgesinde ve C -160 Kargo uçağı içinde katılacakları kamp programında,Dünya'da ilk kez inovatif bir uygulamaya dahil olurlar. Programın belirli kısımları, müzenin konferans salonunda, İHA pilotumuz tarafından videolu ve fotoğraflı sunumlar eşliğinde; hava kontrol sahası ve kuralları, GPS sistemleri, Telemetry, İHA parçalarına genel bakış, 3 boyutlu yazıcıların İHA'larda ki kullanım alanları, İHA imalat prosedürü detaylı olarak anlatılır. Katılımcılara demo alanında kendi İHA'ları ile test uçuşu yapması sağlanır.	16 Saat Kamp Programı

Atölye çalışmalarına katılımcılar kendi dizüstü bilgisayarları ile katılır. Teknik ve Proje atölyelerimize katılanlara "Katılım Sertifikası" verilir.

İHA (İNSANSIZ HAVA ARACI) ATÖLYESİ

Katılımcılar havacılık konusunda bilgi ve becerilerini geliştirirken, ilgi çekici ve eğlenceli bir şekilde takım çalışmasının faydalarını deneyimliyor bu atölyede. Atölyenin birinci kısmında; bilgisayar üzerindeki uçuş simülatörüyle, uçuşun temel kurallarını öğreniyor, kokpit de pilot gibi uçuşu kontrol etme süreçlerini deneyimliyor. Atölyenin ikinci kısmında; video ve fotoğraflar eşliğinde İHA'ların günümüzde ki kullanım alanları konusunda bilgilendirilerek, İHA pilotu eşliğinde, demo İHA uçuş alanında eğlenceli bir İHA uçuşu gerçekleştirebiliyorsunuz.

HAVACILIK, BİLİM, UZAY VE YENİ TEKNOLOJİLERİ MERAK İLE BAŞLAYAN VE MESLEK HAYALİNE DÖNÜŞTÜREN ATÖLYE VE ETKİNLİKLERİN DETAYLARINI MÜZE SALONLARINA YERLEŞTİRİLMİŞ UFAK DEMOLARLA ÖĞRENME İMKANI BULACAKSINIZ.

TEMEL ATÖLYE	
Balsa vb. ağaç çitalleri kullanarak, lastik motorlu uçak yapılır. El becerisi ve takım çalışması kavramlarının gelişmesine katkıda bulunulur.Temel uçuş prensiplerini kendi yaptıkları model uçak üzerinden deneyimler.	2 Saat
TEKNİK ATÖLYE	
Ahşap çitallerden kurgulanmış kompleks model uçaklar yapılır. Çalıştıkları uçak modelleri üzerinden, 3 boyutlu tasarım programlarını kullanarak farklı ek modeller geliştirir, 3 boyutlu yazıcılar yardımı ile bu modelleri üretebilir, Böylece model uçaklarını modifiye ederek kişisel bir çalışma ortaya çıkarabilir.	5 Saat
PLASTİK (STATİK) MODEL UÇAK ATÖLYESİ	
Gerçek uçakların oransal olarak küçültülmüş maket parçalarını birleştirdikten sonra, uçağı orijinal rengine uygun boyayarak sergileyebilecekleri bir çalışma ortaya çıkarırlar. Gerek tarihi gerekse hâlâ uçmakta olan uçak modellerinin maketlerini kendi el becerileri ile yaparak kişisel koleksiyonlarını oluştururlar.	6 Saat
R/C MODEL UÇAK ATÖLYESİ	
Radyo frekanslı kumanda ile kontrol edilebilen ahşap ve plastik malzemeden pervaneli ve güç üniteli uçak modelleri yapılır. 3 boyutlu tasarım programlarında geliştirdikleri özgün parçaları, 3 boyutlu yazıcı yardımıyla üretebilir, Böylece kendi uçaklarının hareket manevralarında farklı çözümler elde edebilme kabiliyetlerini geliştirebilir.	24 Saat Kamp Programı

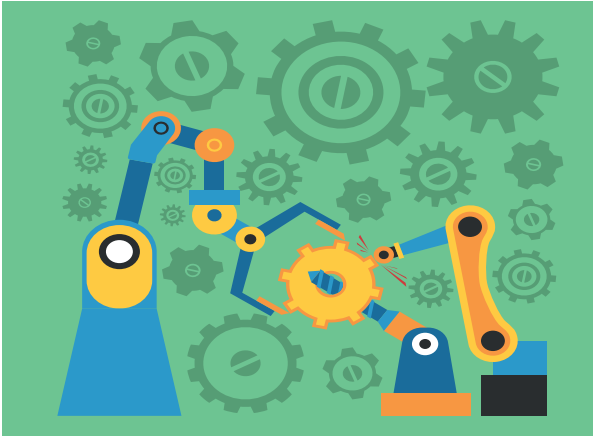
Teknik ve Proje atölyelerimize katılanlara "Katılım Sertifikası" verilir.

MODEL UÇAK ATÖLYESİ

Katılımcıların; el becerisi, koordinasyon ve merak duyguları takım çalışması ile birleştirilerek, ahşap ve plastikten, iki farklı kategoriden oluşan (serbest model veya kumanda kontrollü model) uçan uçaklar yapılır. Atölye sonunda katılımcılar, kendilerine gösterilen uygulama alanları içerisinde eğitmenler eşliğinde, yaptıkları uçakları uçuş keyfini yaşar. Ayrıca 3 boyutlu teknolojiler ve sanal gerçeklik cihazları kullanarak tasarladıkları uçaklarla kendilerine özgü modeller üretebilir. Kendi ürettikleri bu modelleri daha sonra günün hatırası olarak alabilirler.

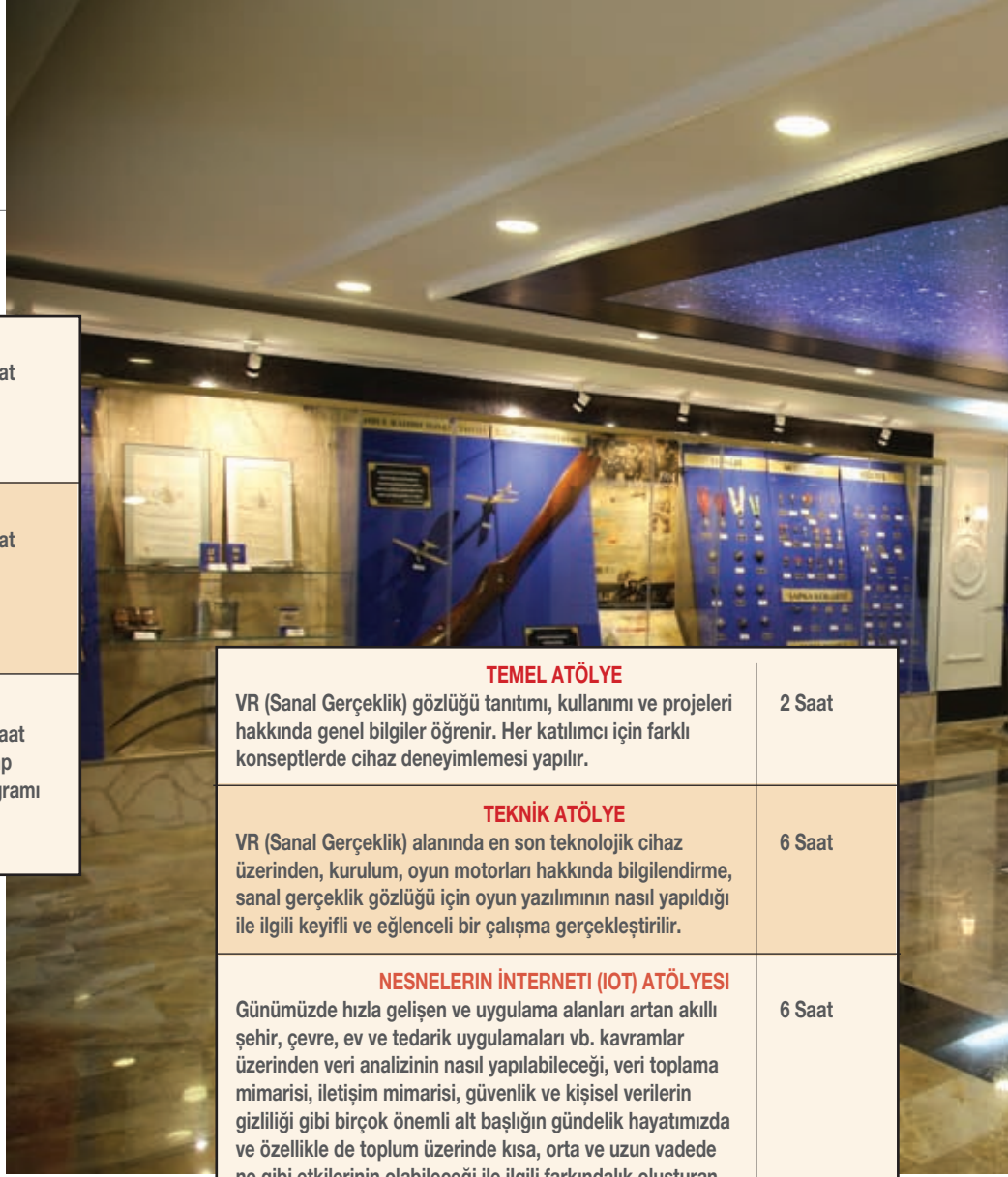
<p>TEMEL ATÖLYE</p> <p>Robotik eğitim kitleri üzerinden temel elektronik, yazılım ve haberleşme üzerine Raspberry Pi ye giriş gibi çalışmalar yapılır. Bilim, teknoloji ve yenilikleri eğlenceli bir atölye ile deneyimleme imkanı bulunur.</p>	2 Saat
<p>TEKNİK ATÖLYE</p> <p>Elektronik, yazılım ve haberleşme temellerinin yanı sıra farklı sensör ve algılayıcılar ile çalışma yapılır. Elektronik ve gömülü programlamanın temelleri, arduino programlama dili, Raspberry Pi ileri modül çalışması, breadboard kullanımı vb. konular uygulamalı olarak öğrenilir.</p>	5 Saat
<p>PROJE ATÖLYESİ</p> <p>Katılımcılar farklı bir çok kitler üzerinden ilham alarak kendi projelerini oluşturur. Projelerini oluştururken, 3 boyutlu yazıcılar vb. yeni teknolojileri de projelerine dahil ederek üretmiş oldukları ürünlerle,günlük hayattaki çeşitli ihtiyaç ve/veya sorunların çözümüne yönelik projeler üretir.</p>	18 Saat Kamp Programı

Atölye çalışmalarına katılımcılar kendi dizüstü bilgisayarları ile katılır. Teknik ve Proje atölyelerimize katılanlara "Katılım Sertifikası" verilir.



ROBOTİK ATÖLYESİ

Katılımcılar robotik eğitim kitlelerine göre, robotların çalışma mantıkları, bileşenleri, çeşitleri ve nasıl değerlendirildikleri konusunda bilgi sahibi olur. Robotik uygulama kitlelerine göre robotları programlama için scratch tabanlı yazılım dili eğitimi öğrenir. Uzman eğitim teknologları eşliğinde bilgisayarda arayüz oluşturma, komut gönderme, alınan verileri bilgisayarda gösterme ve değerlendirme gibi kapsamlı bir çok konu anlatılır. Katılımcılara atölyelerin elektronik kısmında ilk olarak temel eğitimler ile ilgili teorik bilgi verilir. Eğitim kitleri üzerinde bulunan elektronik elemanların açıklaması, çalışma mantıkları ve kullanım şekilleri detaylı örneklerle aktarılır.



<p>TEMEL ATÖLYE</p> <p>VR (Sanal Gerçeklik) gözlüğü tanıtımı, kullanımı ve projeleri hakkında genel bilgiler öğrenir. Her katılımcı için farklı konseptlerde cihaz deneyimlemesi yapılır.</p>	2 Saat
<p>TEKNİK ATÖLYE</p> <p>VR (Sanal Gerçeklik) alanında en son teknolojik cihaz üzerinden, kurulum, oyun motorları hakkında bilgilendirme, sanal gerçeklik gözlüğü için oyun yazılımının nasıl yapıldığı ile ilgili keyifli ve eğlenceli bir çalışma gerçekleştirilir.</p>	6 Saat
<p>NESNELERİN İNTERNETİ (IOT) ATÖLYESİ</p> <p>Günümüzde hızla gelişen ve uygulama alanları artan akıllı şehir, çevre, ev ve tedarik uygulamaları vb. kavramlar üzerinden veri analizinin nasıl yapılabileceği, veri toplama mimarisi, iletişim mimarisi, güvenlik ve kişisel verilerin gizliliği gibi birçok önemli alt başlığın gündelik hayatımızda ve özellikle de toplum üzerinde kısa, orta ve uzun vadede ne gibi etkilerinin olabileceği ile ilgili farkındalık oluşturan bir atölye deneyimlemesi yaşanır.</p>	6 Saat

Atölye çalışmalarına katılımcılar kendi dizüstü bilgisayarları ile katılır. Teknik ve Proje atölyelerimize katılanlara "Katılım Sertifikası" verilir.

**2 SAATLİK GEZİ
BOYUNCA, MÜZEDE
KEYİFLİ VAKİTLER
GEÇİRİRKEN, TÜRK HAVA
KUVVETLERİNİN SEVGİ
VE TUTKUYLA YEŞEREN
BİR DEĞER OLDUĞUNU
GÖRECEKSİNİZ**

VR, AR (SANAL VE ARTIRILMIŞ GERÇEKLİK) ATÖLYESİ

Katılımcılar "Sanal Gerçeklik" ve "Artırılmış Gerçeklik" ile ilgili genel bilgiler içeren bir tanıtımın ardından cihazlarla ilgili deneyimleme sağlar. "Sanal Gerçeklik" cihazlarında, uçuş simülasyon sistemleri ile gerçek uçuş keyfini farklı bir atmosferde yapabilmek imkanı elde edilir. "Sanal Gerçeklik" cihazları ile 3 boyutlu teknolojileri aynı atölye içerisinde birleştirerek, "Uzay Çağı Teknolojileri" kavramını "Hayal Et, Tasarla ve Üret" sloganıyla eğlenceli ve keyifli bir hafta sonu etkinliğine dönüşür. Kazanım ve farkındalıklar "Artırılmış Gerçeklik" uygulamaları farklı yaşam alanları içinde, bilgisayar tarafından üretilen hologramlar ile müze salonlarında ürünlerin tanıtımı interaktif olarak öğrenilir.



HAVACILIK DÜNYASI KAFETERYA ve HEDİYELİK EŞYA


Havacılık Dünyası kafeteryası müzenin açık olduğu gün ve saatlerde hizmet vermektedir. Açık ve kapalı alanları ile toplam da 60 kişilik oturma kapasitesine sahiptir. Sıcak ve soğuk içecek servisinin yanında aperatif atıştırmalıklar, tost ve organik ürün çeşitlerinin tercih edilebileceği sandviçler, gezi, atölye ve etkinlikler esnasında, ağaçlar ve yeşillik alanlar içinde mola durağınız olacaktır.



TÜRKİYE'NİN İLK VE EN BÜYÜK KOLEKSİYONUNA SAHİP HAVACILIK MÜZESİNİN GEZİSİ SIRASINDA, UÇMANIN BİR HAYALDEN GERÇEK BİR TUTKUYA NASIL DÖNÜŞTÜĞÜNÜ, BU TUTKUYLA YAŞAYAN ÜRETEN VE BİR ÜLKENİN KADERİNİ DEĞİŞTİREN TÜRK HAVACILIK TARİHİNİN ÖNEMLİ ŞAHSİYETLERİNİ, BU ANLARA TANIKLIK EDEN MÜZE KOLEKSİYONU ÖNÜNDE ÖĞRENECEKSİNİZ.

Havacılık Dünyası hediyelik eşya bölümünde ise, havacılık tutkusu olan herkesin müzeden bir hatıra olarak sevdiğine hediye edebileceği birbirinden özel havacılık giysileri, peçler, çantalar, anahtarlık ve benzeri birçok ürünler bulunmaktadır. Keyifli bir etkinlik ve atölye sonrasında birçok çeşit ürüne buradan ulaşabileceksiniz.

Aileler, Üniversite ve okul grupları, kulüpler ve kurumsal şirketlerin özel toplantı programları vb. birçok kalabalık kitlelerin kendilerine özel günleri için planladıkları etkinlik ve atölye eğitimleri sonrası, etkinlik takviminden 2 gün önce belirleyeceğiniz programlarınıza özel kahvaltı ve akşam yemekleri seçenekleri de mevcuttur.

Ayrıca kutlama, toplantı ve doğum günü gibi günlerinize özel, yiyecek, içecek ve aperatif atıştırmalık hizmet seçeneklerimiz de bulunmaktadır 

BİR ORTA YAŞ SENFONİSİ (40-60 YAŞ)



Uzm. Psk. E. Esra TANRIVERDİ
İstanbul Ruh Sağlığı Enstitüsü



GÜNDEMDE PEK ÇOK KONU VE PEK ÇOK OLAY YAŞANIRKEN NEREDEN ÇIKTI BU ORTA YAŞ YAZISI? BEN DE ŞİMDİ TAM BU SORUYU SORMAYA BAŞLADIM KENDİME. ACABA KENDİM, KENDİME BİR TELKİN Mİ VERMEK İSTEDİ. EH! BUGÜNE BUGÜN ORTA YAŞA GİRDİK DE YOL ALIYORUZ... HEPSİ BİR YANA ORTA YAŞ GRUBUNDAN DANIŞANLARIMIN, DOSTLARIMIN, YAKINLARIMIN ZAMAN ZAMAN SORDUKLARI SORULARA VE AÇTIKLARI KONULARA YANIT VERDİKTEN SONRA BU KONUYU ÖZETLEYEREK YAZIYA DÖKMEYE KARAR VERDİM.

Eminim ki yirmili yaşlarımızda çoğumuz pek çok kişi gibi orta yaşın arzu edilebilecek bir şey olmadığını düşünmüştür. Dante'nin İlahi Komedyası, orta yaş karanlık bir orman içinde kendimizi bulmaya benzetir. Evet, aslında bu her şeyi çok

güzel özetliyor. Orta yaş her şeyin hem fiziksel hem de ruhsal olarak her geçen gün daha da solgunlaştığı olgün bir dönem. Kadın ve erkek otuzlu yaşlarında kendilerini dorukta hissederken birden insanlarda hoşlanılmayan birtakım huylar edinilir. Mesela kilo alma gibi, mesela öfke artışları, bitkinlik, hareketsizlik

mesela sabit fikirlik gibi... Yani sizin anlayacağınız depresif bir durum.

Oysa bu bir kabulleniş. Dante'nin dediği gibi orta yaş öyle karanlık bir ormanda kendimizi bulmak da değil. İnsan hayatı ömrü uzadıkça, daha sağlıklı bir yaşam sürüldükçe bu yaş dönemi insan hayatının

heyecan verici ve son derece önemli bir dönemi. Son on yılda pek çok şey kökten bir değişiklik gösterdi. Günümüz orta yaşlıları hemen yaşlanmaktan yana değil. Geçmişte de orta yaşlılar görünüşleri ve giyimleriyle bu denli ilgili olmamışlardı. Spor salonları dinç kalmaya çabalayan orta yaşlılarla dolu. Yediğine



içtiğine dikkat ediyor. Sağlığına ve dinç kalmaya önem gösteriyor. Aslına bakacak olursak tarzlarında bir devrim yapmış görünüyorlar.

Şöyle bir baktığımızda bu dönemde pek çok şeyle karşılaşırsınız: Öncelikle biyolojik bir değişim geçiririz. Duygularımız ve gereksinimlerimiz değişebilir. İlişkilerimizde, ailemizde ve işimizde değişiklikler yaşarız. Bilindiği gibi orta yaş, hem erkeği hem de kadını değiştiriyor. Beraberlikleri de etkiliyor ve beraberlikler güçleşiyor. “Orta yaş med cezirleri” ile evlilikler tehlikeye girebiliyor. Evlilikler 40-50’li yaşlarda ruhsal dalgalanmaların, imişlerin ve çıkışların başladığı, kendini

KALIPLARI KIRMA FIRSATI. MEYDAN OKUMA. ORTA YAŞ ADINDAN DA BELLİ DAHA YAŞAMIN ORTASINDAYIZ VE DAHA YAŞAYACAK ÇOK ZAMANIMIZ VAR.

sorgulamaların ve kendinle hesaplaşmaların arttığı ilişkilerin hoyratlaştığı yeni bir zaman

dilimi haline gelebiliyor. Özen gösterilmeyen hasarlı ilişkileri sürdürmek, en çok bu yaşlarda zorlaşıyor.

Pek çok kişi yaşamları ve ilişkilerinde yeniden bir değerlendirme yapma gereği hissediyor bu dönemde. Kimileri mutsuz bir ilişkiye sıkışıp kalmış ve bununla ilgili olarak bir şey yapmaktan korkuyor olabilir. Toplumumuzda ideal ilişki tablosu şöyle: Sevginin her şeyin üstesinden geldiği mükemmel bir ortaklık... Bu olmadığında toplum hoşgörülü ve sabırlı olmayı önerir ve her şeyin

düzeleceği inancını verir (oysa ki bu sadece bir yanılsamadır) arka planda ise işler yolunda gitmediğinde kişiye yetersiz ve sevgisiz olduğuna ilişkin bir gönderme vardır. Daha da kötüsü sorunlar varsa ya da kişi bir şeyleri değiştirmeyi amaçlıyorsa kendisini kötü ya da suçlu hisseder sanki sorun ondan kaynaklanıyormuş gibi birey olarak başarısızlığa uğramış gibi. Bu çok büyük bir baskıdır. İnsanların kendilerini mutsuz, yalnız, tatminsiz ve sıkıntıda hissetmelerine rağmen ilişkilerini sürdürmelerindeki en büyük

ŞÖYLE BİR BAKTIĞIMIZDA BU DÖNEMDE PEK ÇOK ŞEYLE KARŞILAŞIRIZ: ÖNCELİKLE BİYOLOJİK BİR DEĞİŞİM GEÇİRİRİZ. DUYULARIMIZ VE GEREKSİNİMLERİMİZ DEĞİŞEBİLİR. İLİŞKİLERİMİZDE, AİLEMİZDE VE İŞİMİZDE DEĞİŞİKLİKLER YAŞARIZ.

nedenlerinden biridir.

Bir ilişkide olmak ya da evli olmak bize toplumda statü verir. Yaşlar ilerledikçe duygusal gereksinimler değişir ve bir zamanlar tatmin bir ilişki gibi görünen beraberlik sonunda kişinin boynuna bağlanmış gibi gelebilir. O halde ilişkilerimizi yeniden incelediğimizde şu konuyu göz önünde bulundurmalıyız. Yapmış olduğumuz seçimlere bakıp, bunları tercih etmemize hangi toplumsal baskıların yardımcı olduğunu anlamaya çalışmalı. Bu baskılara bakıp, Bunları değiştirip değiştiremeyeceğimizi anlamalıyız.

Bütün bunlara baktığımızda elbette ki orta yaşın sakin ve istikrarlı bir dönem olduğu söylenemez. Orta yaş yaşlılıktan önce bir ara dönem değil tam tersi yaşamımızda önemli bir gelişme dönemidir. Bu yaşta meydana gelen değişiklikler kendimiz için bir şey yapma, insan olarak kendimizi tanıma ve yaşamdan neler beklediğimizi anlama şansını doğurur. Kalıbımızı kırma fırsatı. Meydan okuma. Orta yaş adından da belli daha yaşamın ortasındayız ve daha yaşayacak çok zamanımız var. Alman filozof Nietzsche'nin Böyle Buyurdu Zerdüşt'te söylediği gibi

“Yaşam, yüksek anlamlılık yüklü ender tek anlardan ve bu anların olsa olsa gölge görüntülerinin çevremizde

gezindiği, sayısız aralardan oluşur.

sevgi, bahar, her güzel ezgi, dağlar, ay, deniz

her şey ancak tek bir kez tam yürekten dile gelir:

bir biçimde, söze tam olarak hiç gelebilirse.

çünkü bir çok insan bu anları hiç yaşamaz; onlar, gerçek yaşam senfonisinin araları ve duruşlarıdır.”

Ve Türkiye'nin duayen iş adamlarından İshak Alaton'un çok sevdiğim bazı notları var hayata dair:

“İster genç olun ister yaşlı, yaşınızla barışık değilseniz ihtiyarsınız demektir. Zevk almak, keyif duymak ancak kültürle mümkündür. Resimden zevk almak için sergiler bedava, müzik ve kasetler, diskler üç

otuz para. Ayrıca konserler de pahalı değil. Tiyatrolar hamburger fiyatına. Aşk ve sevgi zaten bedelsiz. Güneşin batışından, denizin hışırtısından ya da bir satranç oyunundan zevk alabiliyorsanız, güneşi kaçırabilirsiniz? Denizi hışırdatmanın fiyatı nedir? Yaşlılığınız için biriktireceğiniz kötü gün parası kadar belki ondan da önemli olan bu zevkler ve mutluluklardır. Bunlara sahip olmak ancak kültürle mümkündür. Para kazanmaya emek verdiğiniz kadar kültür edinmeye de emek verin. Yaşlılar ölüme daha yakındır derler ama ölüm nüfus kağıdı sormuyor.”

Kulağımda güzel bir Zülfü Livaneli senfonisi: Söyle canım söyle bana anlat nedir genç olmak...

Havacılık Tıp Merkezi



Randevu için:
(0212) 441 41 42 / 4023 / 5027


Aile Hastanesi


444 35 15

LAPAROSKOPİK BÖBREK AMELİYATLARI



Doç. Dr. Haluk SÖYLEMEZ
Aile Hastanesi



LAPAROSKOPİK (KAPALI) BÖBREK AMELİYATLARI KONUSUNDA OLDUKÇA DENEYİMLİ OLAN DOÇ. DR. HALUK SÖYLEMEZ, BU KONU İLE İLGİLİ BİRÇOK KURSTA DANIŞILAN İSİMLERİN BAŞINDA GELİYOR. AYNI ZAMANDA ULUSLARARASI ORTAMDA BİRÇOK DERGİDE MAKALELERİ YAYIMLANAN SÖYLEMEZ, LAPAROSKOPİK AMELİYATLAR İLE İLGİLİ DENEYİMLERİNİ AKTARIYOR...

Böbrek tümörü olan hastalarda böbreğin tümünün veya sadece tümürlü kısmın çıkarılması, çalışmayan böbreğin alınması ve benzeri ameliyatlara uzun yıllar boyunca açık ameliyatlara tedavi edilmekteydi. Ancak tıp alanında laparoskopik (kapalı) ameliyat tekniklerinin gelişmesi üroloji alanında da açık ameliyatlara yerini kapalı ameliyatlara bırakmaya başladı. Günümüzde Amerika ve Avrupa ülkelerinde bu teknik standart haline gelmiş olmasına rağmen ülkemizde birçok merkezde hala açık ameliyat yapılmaktadır. Bunlar ekipman yetersizliklerinin yanı sıra bu konuda yetişmiş deneyimli ürolog sayısının azlığına dayanmaktadır.

Laparoskopik böbrek ameliyatı nedir?

Karnın birkaç noktasından çok küçük (yaklaşık 1 cm) kesiler yapılarak buradan takılan uzun aletler ve kamera sistemiyle böbrek ameliyatlarının yapılmasıdır. Çalışmayan bir böbreğin alınması işlemine Laparoskopik Nefrektomi, büyük tümürlü böbreklerde böbreğin kapalı olarak tümünün çıkarılmasına Laparoskopik Radikal



Nefrektomi (Şekil 1), küçük tümörlü böbreklerde sadece tümörün (böbreğin sağlam kısımlarının çok az kısmının alındığı) alındığı kapalı ameliyata laparoskopik Parsiyel Nefrektomi (Şekil 2) ismi verilmektedir. Bunların yanı sıra böbrek kanal darlıklarında darlık ameliyatının düzeltildiği ameliyata Laparoskopik Piyeloplasti denilmektedir.

Laparoskopinin avantajları nelerdir?

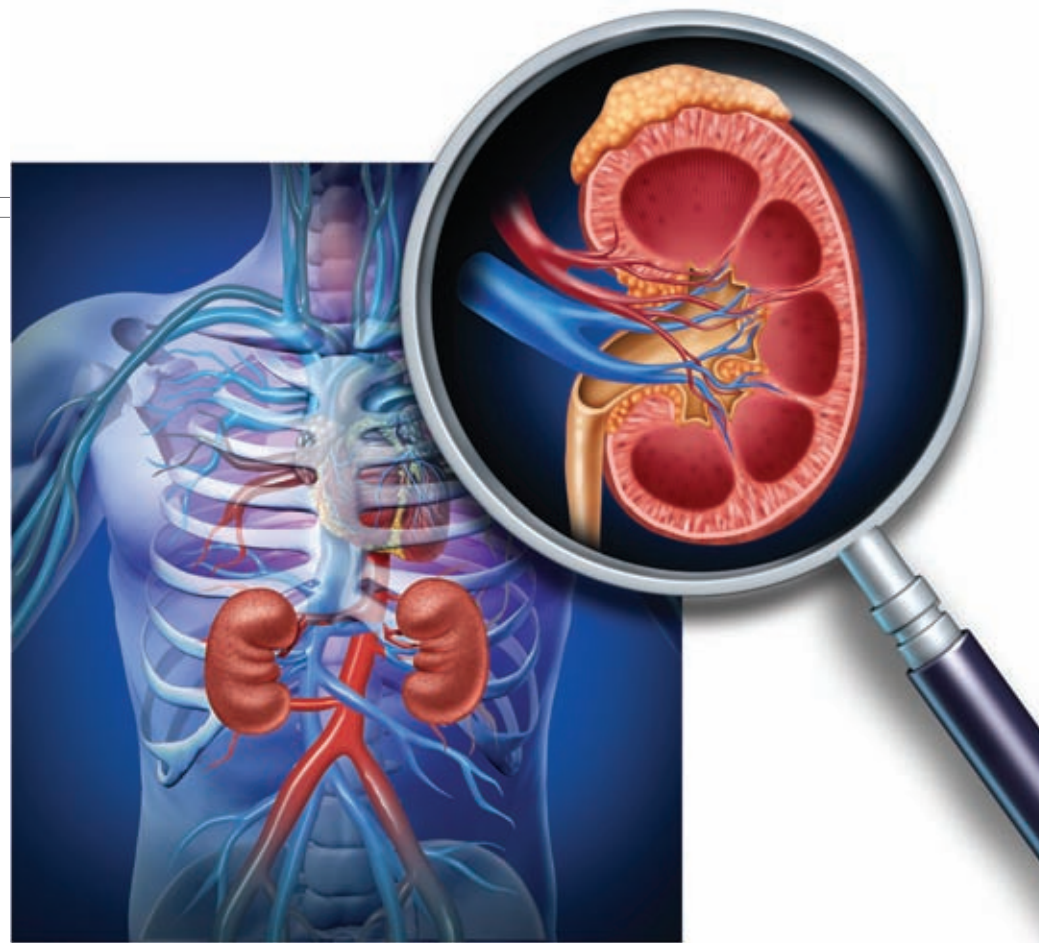
En büyük avantajlarından birisi daha önce 20-30 hatta bazen 40 cm civarında yapılan kesilerin yerine çok küçük kesiler yapılmasıdır. Bu sadece kozmetik açıdan iyi bir görünüm değil, aynı zamanda daha çabuk ve daha sorunsuz iyileşme demektir. Özellikle şeker hastaları gibi yarasa geç kapanan veya enfeksiyona yatkınlığı olan hastalarda bu durum çok daha önemli hale gelmektedir. Bunun yanı sıra hastaların daha çabuk iyileşmeleri nedeniyle hastanede daha az kalmaları, günlük yaşam aktivitelerine daha çabuk dönmeleri ve işlerine de daha çabuk başlayabilmeleri avantajlarını sunar. Yine ameliyat sonrası hastaların daha az ağrı duymaları ve daha az ilaç kullanma avantajları vardır. Özellikle deneyimli ellerde ameliyat süreleri de açık ameliyatlardan daha kısa sürmekte ve hastanın daha az anestezi alması sağlanmaktadır.

Böbrekteki kistlerin veya kitlelerin tümü kötü huylu (kanser) mudur?

Böbrekte görülen kitlelerin bazıları kist (içi sıvı dolu baloncuk) yapısında olabildiği gibi, bazıları da doku kıvamında olabilmektedir. Böbrek kistlerinin bazıları ve toplumda en sık görülen şekli “basit kist” olarak adlandırılan kistler olup çoğu zaman hastaya herhangi bir zarar vermez ve tedavi gerekmez. Aynı zamanda kansere dönüşme riski taşımaz. Ancak “komplike kist” olarak tanımladığımız kistlerin bazıları halihazırda kanser hücreleri barındırabileceği gibi, ilerleyen zamanlarda da kanser dönüşümü gösterebilir. Doku kıvamında olan kitleler ise çok çeşitlilik gösterir, bunlar arasında iyi huylu olanlar olabildiği gibi kötü huylu olan birçok böbrek tümörü çeşidi vardır. Ancak buradaki en büyük handikap, gerek tomografi gerek ultrason gerekse de emar (MR) filmleriyle bu kitlelerin iyi mi kötü mü olduğuna karar vermek çok zordur. Çok az sayıda böbrek kitlesinin net ayrımı bu filmlerle yapılabilmektedir.

Hangi durumda ameliyat gerekir?

Yukarıda da belirttiğimiz gibi eğer böbrekte kötü



**GÜNÜMÜZDE
AMERİKA VE AVRUPA
ÜLKELERİNDE BU TEKNİK
STANDART HALİNE
GELMİŞ OLMASINA
RAĞMEN ÜLKEMİZDE
BİRÇOK MERKEZDE
HALA AÇIK AMELİYAT
YAPILMAKTADIR.
BUNLAR EKİPMAN
YETERSİZLİKLERİNİN
YANI SIRA BU
KONUDA YETİŞMİŞ
DENEYİMLİ ÜROLOG
SAYISININ AZLIĞINA
DAYANMAKTADIR.**

huylu bir tümör olduğu düşünülen bir kitle varsa, bunun mutlak olarak ameliyat edilmesi gerekir, çünkü bunların ilaçla tedavisi mümkün değildir. Bu durumda yapılacak ameliyata tümörün böbrek içerisindeki yerine ve büyüklüğüne bakılarak karar verilir. Eğer mümkünse böbreğin korunarak sadece tümörün çıkarıldığı operasyon (laparoskopik parsiyel nefrektomi) uygulanır. Şayet tümör böbreğin büyük bölümünü kaplamışsa o zaman tümörün böbrekle birlikte çıkarılması gerekir (laparoskopik radikal nefrektomi). Tümörler dışında, bir böbreğin çürüyüp çalışmadığı durumlarda ise birkaç kritere bakılarak ameliyata karar verilir. Eğer çalışmayan böbrek sürekli enfeksiyona sebep oluyorsa, ağrı yapıyorsa veya yüksek tansiyona neden oluyorsa o zaman böbreğin alınması (laparoskopik nefrektomi) ameliyatı yapılması uygundur. Bunların hiçbirine neden olmuyorsa ancak içerisinde taş varsa veya çok şişmiş durumdaysa yine operasyon gerekir. Doğuştan küçük olan böbreklerde ise yukarıdakiler yoksa ameliyat gerekmez. Basit kist dediğimiz böbrek kistlerinde ise kist belli bir büyüklüğe geldiğinde yine laparoskopik yöntemle alınması gerekebilir. Çoğunlukla çocuk yaşta tespit edilen böbrek kanal darlıklarında ise sintigrafi dediğimiz tetkik yapılarak bu darlığın böbreğe zarar verip vermediğine bakılır. Bu teste göre operasyon kararı verildiğinde yine laparoskopik yöntemle böbrek kanalının dar kısmı çıkarılarak diğer kısımlar birleştirilir ve böbreğin normal çalışması sağlanır. ▽



**HAYLAZ, SIRADIŞI VE ZOR:
ISSIZ ADAM...**



Zişan SEÇKİN



CEMAL HÜNAL... FİLMERDE VE DİZİLERDE BİRÇOK KARAKTERE HAYAT VERDİ AMA SİNEMA İZLEYİCİSİ ONU HAFIZASINA İSSİZ ADAM OLARAK KAYDETTİ. ÇOCUKLUĞUNDAN İTİBAREN HAYATI GENEL GEÇER KURALLARLA DEĞİL, İNANDIĞI DOĞRULARLA YAŞAMAYI TERCİH EDEN ÜNLÜ OYUNCUYLA GEÇMİŞTEN BUGÜNE BİR YOLCULUK YAPTIK.



Cemal Hünel nasıl bir çocuktu? Saygının, sevginin ve anlayışın olduğu, kıskançlığın ve küslüğün olmadığı büyük bir aile içinde büyüdüm. Babaanneler, anneanneler, halalar, teyzeler ve amcaların olduğu, kültürel anlamda da çok çeşitli etnik kökenin birleştiği bir aile... Hayata öyle bir ailede başlamak

şahane bir avantaj. İnsanın kendinden ve çevresinden emin olduğu, yapmak istediklerinin desteklendiği huzurlu bir ortam, bunu bugün daha iyi anlıyorum ve o günlerimi çok güzel hatırlıyorum.

Mahallenin, okulun popüler çocuklarından mıydınız?

Kesinlikle değildim, popüler bir çocuk olmadığım gibi anarşist bir çocuk olduğumu söyleyebilirim. Tek başıma bir eylem içerisindeydim. Millet dışarda top oynarken ben tahtaları beyaza boyayıp, sınıfların kilitlerini bozup, kaloriferleri sabote eden, kızların da hiç ilgilenmediği bir çocuktum.

Peki neydi zorunuz, bu haylazlığın yaramazlığın sebebi neydi?

Çocukluğumda astım hastasıydım, fiziksel enerjimi sporla ve oyunla atamıyordum sanırım. O bakımdan aklıma esen her haylazlığı yapıyordum. Daha da önemlisi çevremdeki anlamsız eğitim ortamına bir anlam katmaya çalışıyordum,



okul çevresi, sosyal ilişkiler, insanların hayata bakış şekilleri, yaşamdan beklentileri, benden beklentileri bana anlamsız geliyordu. Şimdiki bakış açımı böyle anlamlandırıyorum.

Ne zaman anlam kazanmaya başladı?

Kendimce bir anlamı vardı her zaman, anarşik bir şekilde hayata geçiriyordum. Hala genel anlamda çok şey örtüşmüyor, çok şey değişmedi. Küçükken de bir fikrim vardı. Yani şu anda yaptığım şeyler, yaşam tarzım, hobilerim, verdiğim kararlar çocukken verdiğim kararlardan çok farklı değiller. Biraz daha uzun vadeli düşünüyorum sadece o kadar...

Oyunculuk nasıl girdi hayatınıza?

Aslında çocukluğumda gelişen bir fikirdi bu. Küçükken kardeşimle video kameralar ilk çıktığında kırtasiyeden aldığımız plastik makyaj takımlarıyla birbirimize makyaj yapıp, kısa filmler çekerdik. Ben kendime video klipler falan çekerdim. Sonuçta o animatör oldu, ben oyuncu-senarist oldum. Bir şekilde işin o tarafında kaldım.

Oyunculuk eğitimi aldınız ama...

Amerika'da yoğun bir şekilde oyunculuk eğitimi aldım. Oyunculuğu bir kariyer, bir meslek olarak düşünmüyordum açıkçası. Senarist olarak

TEK BAŞIMA BİR EYLEM İÇERİSİNDEYDİM. MİLLET DIŞARDA TOP OYNARKEN BEN TAHTALARI BEYAZA BOYAYIP, SINIFLARIN KİLİTLERİNİ BOZUP, KALORİFERLERİ SABOTE EDEN, KIZLARIN DA HİÇ İLGİLENMEDİĞİ BİR ÇOCUKTUM.

kendimi geliştirmek istiyordum. Anlatmak istediğim şeyler vardı, kendi filmlerimi çekmek isteyeceğimi biliyordum, onun için kendime bir altyapı oluşturmam gerekiyordu. Farklı

sinema ve senaryo kurslarına giderek kendimi geliştirmek istedim ama sonuçta anladım ki bu anlamda kendimi geliştirmenin, dramatolojiyi, seyirciyi çeken duyguların ne olacağını anlamamın en iyi yolu oyuncuların arasında olmak. Böylelikle eğitimimi oyunculuğa yaslardım, çok ta iyi vakit geçirdim. Çok farklı insanlarla bir araya geldim. Bunu insanlar her meslek dalında yaşıyorlar ama bizim sektörde özgür düşünen, raydan çıkmış kafalarla, dünyanın acısını biraz daha fazla hisseden, ya da çok duyarsız insanlarla bir araya gelebiliyorsunuz. Senaristler, yapımcılar, oyuncular ortalama bir sektöre göre biraz daha



çıkık insanlar, birkaç vidaları eksik... Daha kısa zamanda hayat tecrübesini daha yoğun yaşıyorlar insana.

Geri dönüp baktığımızda yaşadığımız olaylardaki hangi tercihler belirledi hayatınızı?

Bütün tercihler hayatımda çok belirleyici, aslında yine bu açıdan baktığım zaman fazla yön değiştirmemeye, çok fazla büyümemeye ve değişmemeye çalışmışım. En çok eforu bu konuda harcamışım. İnsanın çocukluğunun bir yanını muhafaza etmesi çok zor ve büyük delilik. Genel olarak mutluyum verdiğim kararlardan.

Hangi projeyi mesleki kariyerinizde bir dönüm noktası olarak görüyorsunuz?

Kaçınılmaz bir şekilde Issız Adam...

Çağan Irmak ve Issız Adam'la buluşmanız nasıl oldu?

Çağan Irmak'la Ulak filminde çalışmıştık. Ardından Asi dizisinin çekimleri için Antakya'ya gitmiştim. Orada doğayla ve çılgın bir setle içiçe bir hayat sürdürüyordum. Tuncer Kurtiz'in şahane arkadaşlığı benim için inanılmaz bir deneyimdi. Hayattan daha büyük bir insandı. Burada onu anlamadan geçmek istemedim.

Asi'nin ilk sezonu bittiğinde Nişantaşı'nda açmış olduğum restoranı işletmek için İstanbul'a gelmiştim, senaryo bana o arada geldi. Çağan 1 yıl önce bana hikayeyi anlatmıştı. Antakya'da olduğum süre içerisinde Alper'i kafamda oturtmuşum. Enteresan ve zor bir adamın hikayesiydi. İlk başrolüm aynı zamanda. Çok güzel tepkiler alan bir film oldu.

En çok nasıl bir karaktere hayat vermek istersiniz?

Canlandırmak istediğim farklı karakterler var. Okuduğum kitaplardan, izlediğim filmlerden, iyi adamlar, kötü adamlar, işe yarayan ve yaramayan adamlar, tek bir sahnede filmin kaderini değiştiren adamlar... Zaten

BİZİM SEKTÖRDE ÖZGÜR DÜŞÜNEN, RAYDAN ÇIKMIŞ KAFALARLA, DÜNYANIN ACISINI BİRAZ DAHA FAZLA HİSSEDEN, YA DA ÇOK DUYARSIZ İNSANLARLA BİR ARAYA GELEBİLİYORSUNUZ.

ANLATMAK İSTEDİĞİM ŞEYLER VARDI, KENDİ FİLMLERİMİ ÇEKMEK İSTEYECEĞİMİ BİLİYORDUM, ONUN İÇİN KENDİME BİR ALTYAPI OLUŞTURMAM GEREKİYORDU.

kendi oyunculuk kariyerimde de çok farklı kararları, insanların yadırgadıkları, beklemedikleri denemeleri yaptım. Ama denemeden o çeşitliliğe bulaşmadan başarının yakalanacağına inanmıyorum. Kariyerimin başlangıcından itibaren yaşadığım tatsızlıklar ve hayal kırıklıklarına rağmen içimde bir itici güç var ve o güç bana “daha iyi bir oyun, daha iyi bir film yapma şansı her zaman çıkabilir” diyor.

Televizyon mu, sinema mı, tiyatro mu?

Üç ayrı mecra, çok farklı keyifleri var. Televizyon biraz daha acılı. İnsan yarattığı karaktere tutunup çok fazla bağlanıyor. Çeşitlilik ve bölümlerin fazlalığı oyuncu için hırpalayıcı olabiliyor. Karakterden daha fazla şey çıkartmak istiyorsun, karaktere farklı misyonlar elektrikler yüklemek, hataları telafi etmek için fırsat olabiliyor. Bu heyecan verici bir beklenti. Tabii ki



devamlılığın olması da hoş bir şey. Sinema çok daha spesifik ve daha kısa sürede verilmesi gereken kritik kararlar var, onun da heyecanı bambaşka. Hazırlık süreci sinemada seninle birlikte gidip geliyor. Tiyatro anlık bir iş, o ana hakim olmak zorundasın.

Çok reel, tepkileri anlık aldığın, doğrulamasını seyircinin hemen yaptığı, çok daha zor ve heyecan verici bir format. Arkadaşın için hep işin bir ucundan tutmak, ya da seyirci için ayakta durmak zorundasın. Aslında tiyatro gerçek er meydanı.

Dizilerin zorlu çalışma koşulları ve reyting savaşı hakkında ne söylemek istersiniz?

Türkiye’de bu kadar canlı bir dizi sektörünün ve seyircisinin olması büyük şans, bunu yurtdışında pazarlayacak kadar

güzel işler çıkarmamız da daha büyük bir şans. Dolayısıyla sert bir rekabet ortamı var. İş yapmak isteyen çok insan var ama önemli olan nitelikli iş yapmak. Piyasa kendini beslerken tüketiyor.

Şöhretin sizin için anlamı ne?

Benim için anlamı geçtiğimiz 8-10 yılda değişti. İlk başta çok yadırgadığımı itiraf etmem lazım. Tuhaf geldi, anlam kazandırmam uzun sürdü. Şimdi taksiye veya metroya bindiğimde daha kolay uyum sağlıyorum. Tanınıyor olmanın rahatsızlığı bir süre sonra tanınıyor olmanın rahatlığına dönüştü. Çok kolay ve normal gelmeye başladı. Toplu taşıma kullanmayı, metroya binmeyi, bir yerde yalnız oturup kahve içmeyi seviyorum. Hayatımı kısıtlamıyorum.

Hayat felsefenizi nasıl başlıklar oluşturuyor?

Çok temel iki maddeden oluşuyor. Birincisi yat kalk şükret, ikincisi elindeki fırsatları yapabileceğin en iyi şekilde değerlendirdir. Bu ikisini yaptığında işler bir şekilde yolunda gidiyor. Şükret ve fırsatları iyi değerlendir.

Uzun yıllardır unutulmuş olan atlı okçuluk sizinle canlandı, atlarla ve bu sporla tanışmanız nasıl oldu?

Aslında çocukluğumdan beri okçuluk ve binicilik merakım hep vardı. Atlarla dokuz yaşında tanıştım. Annem beni Sipahi ocağına götürmüştü, ama o yaşta bile yapmak istediğim bu olmadığını çok iyi biliyordum, devam etmedim. 25 yaşında



CANLANDIRMAK İSTEDİĞİM FARKLI KARAKTERLER VAR. OKUDUĞUM KİTAPLARDAN, İZLEDİĞİM FİMLERDEN İYİ, KÖTÜ ADAMLAR, İŞE YARAYAN, YARAMAYAN ADAMLAR, TEK BİR SAHNEDE FİLMİN KADERİNİ DEĞİŞTİREN ADAMLAR...

başladım gerçek anlamda. Aynı dönemlerde geleneksel okçuluğuda başladım. Savaş sanatları benim için hep merak konusu olmuştur. Modern silahlardan çok Ortaçağ silahlarına ilgilim. Minimal bir koleksiyonum da var. Koleksiyonu muhafaza etmek çok zor. Gösterilerde kullandığım

kılıç, kalkan, zırh, ok, yay ve atla yetinmeyi öğrendim. Biniciliği ve atlı savaş sanatları kültürünü yaygınlaştırmak için Mavi At Binicilik Kulübü'nü kurduk. Samimi arkadaşça ve güzel bir eğitim ortamı, çok gurur duyduğum bir okul.


Eşiniz Lale Cangal'la güzel bir evliliğiniz var. Hangi özelliği hayatınızın devamında size eşlik etmesinde etkili oldu?

Kendisi gibi kalabilmek için verdiği çaba, kendi yoluna tutunmak için sağladığı duruş ve yaşadığımız koşullara uymasa da sahip olduğu evrensel görüşü.

Baba olmak nasıl bir duygu, ne kattı size?

Baba olmak muhteşem bir duygu, bana o kadar fazla şey kattı ki... Hayatta sevmeden uğraştığım her şey için artık güçlü bir nedenim var. Bir şey yaparken sevip sevmediğime çok fazla önem vermiyorum, sadece yapılması önemli geliyor. Evde vakit geçirmeyi zaten çok seviyordum, şimdi onun gelişimini kaçırmak istemiyorum ve işimin dışındaki tüm zamanlarımı ailemle geçiriyorum. Onun benden öğrendiğinin çok daha fazlasını ben ondan öğreniyorum.

Sizden ne öğrensin istersiniz?

Ayrt edebilmeyi... Düşüp kalkarak öğreneceğini biliyorum. Onu sadece düşmeye ve kalkmaya hazırlıyorum. 

3 ADA HİKAYE: FİLİPİNLER



Yiğit TAHTALIOĞLU
Amatör Pilot-Turist rehberi
yigitguide@gmail.com

FİLİPİNLER 7100 CİVARINDA ADADAN OLUŞUYOR. HER ADANIN FARKLI ÖYKÜSÜNÜ BARINDIRIYOR BU COĞRAFYA. KİMİSİ GEÇMİŞTEKİ SAVAŞLARIN ANILARINI TAPTAZE BARINDIRIRKEN, KİMİSİ DE EGZOTİK GÖRÜNÜMÜYLE FARKLI BİR AÇIDAN BÜYÜLÜYOR... YİĞİT TAHTALIOĞLU ÜÇ ADANIN GİZEMLERİNDE KEYİFLİ BİR YOLCULUK YAPARAK İZLENİMLERİNİ AKTARIYOR...

1: LUZON ADASI

Laoag Uluslararası Havalimanı'nda Filipinler Havayolları'nın tarifeli uçağını heyecanla bekliyoruz. Tek katlı, pek sade -fakat dingin-terminalin camından piste bakıyorum. Bizim uçaktan haber yok ama, 19 pistine giren iki T-41 eğitim uçağının art arda kalkışını keyifle izliyorum. Nihayetinde 1,5 saat gecikmeyle Manila'ya doğru havalanıyoruz. Bir haftalık kuzey Filipinler seyahatinde

Luzon adasının dağlarını (bazen yanardağlarını), derin vadilerini ve virajlı yollarını aştık. Bontoc'ta bir asır öncesine kadar 'ödül' için kafa kesen kabileleri, Banaue'de iki bin yıllık pirinç teraslarını, Sagada'da aslı tabutları ve ilginç gömü adetlerini gördük. Marcos'un memleketi Illocos Norte vilayetinde -ölümünden 27 yıl sonra- hala sevilip sayıldığını, kızı Imee Marcos'un buranın valisi olduğunu öğrendik.

Tek bir pist ve birbirinden

bağımsız üç terminali bulunan Manila Ninoy Aquino Uluslararası Havalimanına 1,5 saat gecikmeyle inip 1. Terminalden 2. Terminale -ya da tam tersi- koşturmaya başladığımızda, pist başına giren uçağa veda ettik (Palawan adasına -Puerta Princesa'ya- o akşam uçmak mümkün olmadı).

Ver Elini Manila

Uçağı kaçırdık amma, Manila'da kaldığımız otelin

karşısında iki geniş bulvarın veya arterin kesiştiği yerde bulunan bir başka 'terminalde' yediğimiz akşam yemeğinde keyiflendik. Blackbird (Evet ismini SR-71'ten alıyor) isimli restoran, Manila'nın (dolayısıyla Filipinler'in) 1930'larda dünyaya açılan kapısı olmuş;

Yeni Zelandalı müteşebbis (ve pilot) Laurie Reuben Nielson ve Amerikalı eşi İkinci Dünya Savaşından önce Manila'ya yerleşip, kurdukları şirketlerle



Luzon Adası



Banaue kadınlar



Nielson Uluslararası Havalimanının terminali, şimdi Blackbird Restaurant

madencilikten bankacılığa faaliyet gösterir. Aynı dönemde 'Havacılık aşkına' bir uçuş okulu (Far Eastern School of Aviation) açarlar. Kaderin cilvesi (hikâyenin sonu iyi değil), Amerikan Devletler Topluluğunun üyesi olan Filipinler'in altyapısı -yeniden-kurulurken Quezon hükümetinin teşvikiyle Nielson ve ortakları (Ayala ailesi), Manila'da Makati bölgesinde 42 hektarlık bir alana -sivil uçuşlar için- yeni bir

havalimanı inşa ederler. 1937'de resmi açılışı yapılan 'Nielson Havalimanı', güneydoğu Asya'da önemli bir havacılık merkezi olur. Bugün Manila'nın tam ortasında yer alan eski havalimanının yukarıdan bakıldığında bir uçağı andıran art deco üslubundaki terminali 'Blackbird Grill Room, Lounge' ismiyle hizmet veriyor.

Nielsonlar İkinci Dünya savaşı sırasında (1942'de) Manila'yı işgal eden Japon kuvvetleri tarafından esir



Manila



Manila'da eski şehirde Filipinli genç kız, haftasonu gezmesinde...



Manila'da İkinci Dünya Savaşında hayatını kaybeden Amerikan (ve Filipinli) askerlerin mezarlığını ziyaret eden askeri öğrenciler



General MacArthur'un 'Döneceğim' diyerek adayı terk ettiği yerde heykeli.

alınır. Eşi ve çocuklarından ayrı, Hong Kong'a gönderilen Laurie Reuben Nielson'dan savaşın sonunda bir daha haber alınmaz!

1941'in serin bir bahar günü, Filipinler Havayollarının ilk uçuşunun (Baguio'ya) yapıldığı Nielson Havalalanı, aynı yıl - Pearl Harbor saldırısının ertesi günü başlayan- Japon işgali ile sivil uçuşlara kapanır.

Blackbird'ün -kuleye çıkan- 'art deco' merdivenlerinden bizim grubun (Fest Travel gezginlerinin) fotoğrafını çekerken, işgalden hemen sonra terminali 'üs' olarak kullanan bir Japon generali (belki Yamashito'yu) sıcak bir yaz gecesi sake içerken hayal ettim. Savaşın ardından havalimanının faaliyetleri -uluslararası uçuşlarla- 1946'da yeniden başlar. İsim babasının

(kurucusunun) akıbeti gibi, Nielson havalimanının da ömrü uzun olmaz! 1948'de havacılık faaliyeti son bulur. Uluslararası havalimanı (havacılık faaliyetleri) Pasay şehri / ilçesine, bugünkü havaalanın bulunduğu yere taşınır. Makati'deki 42 hektarlık alan ve terminal binaları, işletmenin Filipinli ortakları olan Ayala ailesinin şirketi 'Ayala y Compania'ya devredilir

(Nielson'un eşi ve çocukları da ABD'ye döner). Faaliyetine son verilen Nielson Havalimanının iki pisti bugün birbirini kesen Paseo de Roxas ve Ayala Caddeleri. Bu yoğun trafikte seyreden sabırlı sürücüler, vaktiyle buradan (bu pistlerden) hızla koşup, teker kesen uçakları düşünüyorlardı.

2) Corregidor Adası
Manila'dan hızlı feribot ile 1



Kuzey Luzon'da Banaue'de bir köy ve piriç terasları





Corregidor adasında Malinta Tüneli

CORREGIDOR ADASI BİR HAYALET ŞEHİRİ ANDIRIYOR. ERZAK DEPOSU, HASTANE VE KARARGAH OLARAK KULLANILAN MALINTA TÜNELİ VE EL FENERLERİ İLE GEZDİĞİMİZ DEHLİZLER -BELKİ HAYALETLER YÜZÜNDEN- ÜRPERTİCİYDİ.

saatlik yolculuk ile İkinci Dünya Savaşı'nın önemli muharebe alanlarından birine ulaştığımızda, körfezin girişini tutan -bir larvayı



Hiroo Onoda Teslim oluyor, 1974

andıran ilginç şekliyle- ılık bir rüzgarın esintisiyle savaş sırasında tahrip edilmiş kışla ve karargah binalarını gördük. Müttefiklerin Güneybatı Pasifik sahası kumandanı General MacArthur'un "geri geleceğim" diyerek (bir denizaltıya binip, terk ettiği) Corregidor adası bir hayalet şehri andırıyor. Erzak deposu, hastane ve karargah olarak kullanılan Malinta Tüneli ve el fenerleri ile gezdiğimiz dehlizler -belki hayaletler yüzünden- ürperticiydi. Filipin ve Amerikalı askerlerin anısına dikilen abideler ve birkaç topçu bataryasını gezip, çetin

muharebeler sonucu 1945'te Japonlar'dan geri alınan Corregidor adasından yine feribot ile Manila'ya döndük.

3) Lubang (ve Teğmen Hiroo Onoda'nın garip hikayesi)

Manila körfezinin güneybatı çıkışı (ya da girişini) tutan, stratejik konumdaki Lubang adasında Aralık 1944'te -Filipinli ve elbette Manila'yı Japon işgalinden kurtarmaya gelen Amerikan birliklerine karşı- mevzilenen Japon kuvvetleri arasında bulunan Teğmen Hiroo Onoda için savaş 1945'te



Mactan Adasında Macellan'ı savaşta yenip öldüren Lapu Lapu'nun heykeli

bitmemiş!

'Özel eğitilmiş' bir istihbarat subayı olan Onoda, savaş sona erdikten sonra 29 yıl -savaşın bittiğine ve Japonlar'ın teslim olduğuna inanmaz- saklandığı Lubang adasında kaçak yaşar. Muz ve Hindistan cevizi yiyerek, köylerden çaldığı erzak ile Filipinler'in bu tropik adasında yıllarca silahı ve defalarca 'yamadığı' üniformasıyla yaşayan teğmen Hiroo Onoda'yı adaya 1974'te gelen kardeşi ve Japon delege güçlükle ikna edebilmiş.

Japonya'ya döndüğünde "Teslim olmak yok, 30 Yıllık Savaşım" isimli 'otobiyografik'



Filipin dolmuşları, Jeepney'ler

kitabını yayımlayan Hiroo Onoda, 2014'te 91 yaşında Tokyo'da ölür.

7100 civarında (gerçekten kaç ada?) adadan oluşan Filipinler'in her biri diğerinden bağımsız, aslında birbiriyle ilişkili bir çok hikayesi var. Dünyanın çevresini dolaşmak için çıktığı yolculuğu tamamlayamadan, Mactan adasında kabile şefi Lapu Lapu tarafından öldürülen Macellan'ın yarım kalan (yolculuğu kalan tek gemiyle denizcilerinden biri Juan Sebastian del Cano tamamlar) öyküsü gibi -yeniden- keşfedilecek birçok ada sizleri bekliyor. 📍



Sagada'da 'Asılı Tabutlar'

Ajanda

Konser

JEHAN BARBUR

Tarih: 5 Ocak 2017

Saat: 21:00

Mekan: IF Performance Hall,
Ankara

Caz sanatçısı Jehan Barbur, 25 Ocak'ta IF Performance Hall'da sevenleriyle buluşacak. Türk müziğinin en önemli seslerinden Jehan Barbur, "Uyan", "Hayat" ve "Sarı" albümlerinin ardından dördüncü solo albümü "Sizler Hiç Yokken" ile devam ettirdiği müzikal yolculuğunun önemli duraklarından birinde hayranlarıyla buluşacak.



Sergi

THERE WAS A WORLD, ONCE, YOU PUNK

Tarih: 06 Ocak 2017 Cuma

Mekan: BLOK art space, Faik Paşa Caddesi No:22 D:2 Beyoğlu İstanbul

Küratör kolektifi Point Project, "there was a world, once, you punk!" sergisiyle doğanın kentsel alanda yetersizliğine ışık tutmayı amaçlıyor. BLOK art space'de gerçekleşecek olan sergi, İstanbul'da geçtiğimiz yıllarda şehrin az sayıda yeşil alanlarından bir parkın alışveriş merkezi ve lüks apartmanlara dönüştürülme projesine verilen tepki ve parkın bu amaçla işgali üzerinden bir güncellik katmanı da içeriyor. Sergide, Andreas Greiner, Dunja Herzog, Florian Meisenberg, Lars Bjerre, Lydia Ourahmane, Markus Hoffmann, Serkan Taycan Kürasyon – Point Project / Anneli Botz, Lars Bjerre, Anna-Lena Werner'in eserleri yer alıyor. Sergi 6 Ocak'a kadar gezilebilir.



Konser

BİFO YENİ YIL KONSERİ

Tarih: 5 Ocak 2017

Saat: 20.00

Mekan: İstanbul Lütfi Kırdar ICEC

BİFO'nun gelenekselleşen yeni yıl konseri bu sezon birbirinden ünlü iki solistle başlıyor. Opera sahnelerindeki üstün performansı, resital ve konserlerinde ise asamimi ve akıcı tarzıyla dinleyicilerini büyüleyen bariton Thomas Hampson, bir kez daha BİFO'nun konğu olacak. Konserin diğer solisti ise, efsane orkestra şefi Nikolaus Harnoncourt yönetiminde Salzburg'da ilk konserini verdiği bu yana dikkatleri üzerine çeken bas Luca Pisaroni.



Konser

YENİ YIL KONSERİ: VİYANA GECESİ - JOHANN STRAUSS ORKESTRASI

Tarih: 05 Ocak 2017

Saat: 20:30

Mekan: İş Sanat Kültür Merkezi,
İstanbul

İş Sanat'ın artık gelenekselleşen Yeni Yıl Konseri'nde, yine müzik, eğlence ve dans dolu şovlarıyla Johann Strauss Orkestrası sahne alacak. Yıllardır, neşeli şovlarıyla İstanbullu müzikseverlere unutulmaz anlar yaşatan Johann Strauss Orkestrası, 2017 için hazırladıkları özel gösterileriyle bir kez daha İş Sanat sahneseine çıkıyor. 40 yılı aşkın süredir, en sevilen şarkılar ve nefes kesici danslarla izleyicilerine coşku dolu anlar yaşatan topluluğun şefliğini John Rigby; geceye renk katacak dansların koreografisini ise Alexandra Worrall üstlenecek. Avustralyalı soprano Corinne Cowling ve İskoç tenor Nicky Spence ise en sevilen romantik valsler ve neşeli polkalar eşliğinde gecenin konuklarını keyifli bir yolculuğa çıkaracak.

Opera

**İSTANBUL DEVLET OPERA
VE BALESİ
LA CENERENTOLA
(KÜLKEDİSİ)
GIOACCHINO ROSSINI**

Tarih/Mekan/Saat

05.01.2017 Perşembe
20:00

Kadıköy Süreyya Operası
07.01.2017 Cumartesi

16:00

Kadıköy Süreyya Operası
10.01.2017 Salı 20:00

Kadıköy Süreyya Operası

Don Magnifico iki kızı ve evde zorla hizmetçilik yaptırdığı üvey kızı 'Külkedisi' lakaplı Angelina ile yaşamaktadır. Aile fakir olduğu için Don Magnifico kızlarını zengin adamlarla evlendirmenin hayalini kurmaktadır. O sırada Prens Ramiro da kendisine uygun bir eş aramaktadır. Kendi özel eğitmeni Alidoro'yu uygun gelin adaylarına bakması için görevlendirir. Alidoro, Don Magnifico'nun kızlarının insanlığını sınamak için dilenci kılığına girer. Don Magnifico'nun kızları Clorinda ve Tisbe dilencinin kapıdan kovulmasını isterler; ancak 'Külkedisi' Angelina dilenciye ekmek ve kahve ikram eder. Daha sonra Prens Ramiro, uşağının kılığına girerek Don Magnifico'nun evine gelir. Böylelikle fazla ilgi çekmeden evin kızlarını gözlemleyebilecektir. Burada Külkedisine aşık olur...



Konser

BİFO ROMANTİK DÖNEMDE

Tarih: 12 Ocak 2017

Saat: 20:00

Mekan: İstanbul Lütfi Kırdar ICEC
Günümüzün önde gelen keman virtüözlerinden biri olan Valeriy Sokolov bir kez daha BİFO'yla buluşuyor. Philharmonia, Cleveland, City of Birmingham senfoni orkestraları, Fransa Ulusal Orkestrası ve Deutsche Kammerphilharmonie Bremen gibi büyük topluluklarla verdiği konserlerle Ashkenazy, Zinman, Petrenko ve Nelsons gibi büyük şeflerle çalışmış olan Sokolov, Yehudi Menuhin Okulu'nun en ünlü mezunlarından biri. BİFO ve Sokolov, klasik müzikte romantik dönemin iki devi, Brahms ve Bruckner'in yapıtlarından oluşan bir programla izleyicisiyle buluşacak.



Konser

CAPPELLA GABETTA

Tarih: 12 Ocak 2017 b

Saat: 20:30

Mekan: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul
Barok ve erken klasik dönem eserlerine getirdikleri yorumlarla dikkatleri üzerine çeken Cappella Gabetta bir kez daha İş Sanat sahnesine konuk oluyor. Birçok uluslararası festivalde boy gösteren topluluğun şefi, uzun yıllar Basel Oda Orkestrası'nın daimi şefliğini de üstlenen ve aynı zamanda son derece parlak bir barok kemancı olan Andres Gabetta. Bu özel gecede Cappella Gabetta iki başarılı sopranoya eşlik edecek: Alaska doğumlu mezzo-soprano Vivica Genaux ve Alman koloratur soprano Simone Kermes. Hem barok hem de bel canto repertuarlarının önde gelen isimlerinden Vivica Genaux, yalnız sesi ve mükemmel tekniğiyle değil, kahramanları müthiş bir canlılıkla yorumlamasıyla da müzik dünyasında özel bir yere sahip.

Sergi

EDA SOYLU SERGİSİ

Tarih: 13 Ocak 2017

Mekan: Galeri KHAS

Kadir Has Üniversitesi bünyesinde faaliyet gösteren Galeri KHAS, yeni döneme küratörlüğünü Prof. Dr. Hasan Bülent Kahraman'ın yaptığı Eda Soylu'nun 'Evi Yeniden Kurmak' isimli sergisiyle giriyor. Eda Soylu'nun mekan düşüncesinin ve özel olarak da ev kavramının sökülmesine ve yeniden kurulmasına dayanan çalışması galeri mekanında kurulmuş bir yerleşime. Soylu'nun sergisi 13 Ocak 2017 gününe kadar açık kalacak.



Ajanda



Konser

CYMINOLOGY MEETS MARTİN STEGNER & KORHAN EREL

Tarih: 25 Ocak 2017

Saat: 20:30

Mekan: Borusan Müzik Evi, İstanbul

Edebiyatı ve çağdaş müziği başarılı bir şekilde harmanlayan Cyminology, Rumî, Hafız ve Hayyam'ın üslubundan ilham alan ince ve aynı zamanda dinamik yorumlarında, Fars ritimleriyle cazı birleştiriyor.

Bugüne kadar pek çok ödülün sahibi olan Cyminology, farklı diller ve kültür birikimlerinin müziğe kattığı renklerle birlikte Alman cazını zenginleştirmeye devam ediyor. Almanya göçmeni İranlı müzisyen Cymin Samawatie'nin kurulmasına öncülük ettiği Cyminology'nin albümleri 2008 yılından bu yana prestijli yapım şirketi ECM tarafından yayımlanıyor. Doğu ile Batı'nın, yeni ile eskinin olağanüstü bir sentezini oluşturan Berlinli Cyminology, İstanbul'da Borusan Müzik Evi'nde göç sonrası Avrupa kültürünü müzik ve şiirle sizlere sunacak.

Opera

İSTANBUL DEVLET OPERA VE BALESİ THE RAKE'S PROGRESS/ HOVARDANIN SONU İGOR STRAVİNSKY

Tarih/Mekan/Saat

21.01.2017, Cumartesi, 20:00

Kadıköy Süreyya Operası

24.01.2017, Salı, 20:00

Kadıköy Süreyya Operası

25.01.2017 Çarşamba, 20:00

Kadıköy Süreyya Operası

Hovarda kalplere, ellere ve zihinlere, Şeytan her zaman yaptıracağı bir iş bulur. Eser, hovardalığı iş edinmiş Tom Rakewell'in çöküşü üzerine kuruludur. Sonradan Şeytan olduğu ortaya çıkan Nick Shadow'a uyararak, evlenmeyi düşündüğü Anne Trulove'ı terk edip Londra'ya gönül eğlendirmeye gider. Üç kağıtçı Shadow yüzünden başına gelmedik olay kalmayan Tom'un hikayesi, Londra'daki bir Timarhane'de son bulur.



Konser

ROCK ANTOLOJİSİ II

Tarih: 17 Ocak 2017

Saat: 20:30

Mekan: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

İş Sanat, dinleyicileri geçmişten günümüze Türkçe rock müzik tarihinde nostaljik bir yolculuğa çıkaracak özel bir projenin ikinci ayağına ev sahipliği yapıyor. Müzik direktörlüğünü Sabri Tuluğ Tırpan'ın yaptığı gecede, REDD grubunun solisti, besteci Doğan Duru, şarkıcı Pamela Spence, tiyatro oyuncular Mert Firat ve Serhat Kılıç ile Türk pop-rock'ının efsane ismi Seyyal Taner sahne alacak. Usta müzisyen Özkan Uğur'un konuk olarak katılacağı gecenin açılış konuşmasını müzik yazarı, gazeteci Murat Beşer gerçekleştirecek.

Konser

OSCAR AND THE WOLF

Tarih: 21 Ocak 2017

Saat: 20:00

Mekan: Volkswagen Arena

Belçikalı indie pop grubu Oscar and the Wolf, 21 Ocak Cumartesi akşamı Volkswagen Arena'nada izleyenleriyle buluşacak. 2013 yılında çıkardığı "Orange Sky" single'ı ile dünya çapında ünlünen Oscar and the Wolf; 2 yıllık turnenin ardından, 2014'te ilk albümleri "Entity"yi yayınladı. Grup; Brian Eno, Florence and the Machine gibi önemli isimlerle çalışan Leo Abrahams'ın da katkıda bulunduğu "Entity" albümüyle Belçika listelerinde zirveye yerleşti.



Konser

BORUSAN QUARTET

Tarih: 30 Ocak 2017

Saat: 20.00

Mekan: Süreyya Operası-Kadıköy

Borusan Quartet, romantik dönemin temel taşlarından biri olan bestecisi Brahms'ın yapıtlarından oluşan bir programla izleyicisiyle buluşacak. Bestecinin La minör 2. Yaylı Çalgılar Dörtlüsü ile açılacak konserde ünlü Fa minör Beşli de seslendirilecek. Bu ikinci yapıtta Borusan Quartet'e ülkemizin değerli piyanistlerinden Muhiddin Dürrüoğlu eşlik edecek. Avrupa, Uzakdoğu ve Amerika'da verdiği pek çok konserin, kaydettiği albümlerin ve beste çalışmalarının yanı sıra, halen Brüksel Kraliyet Konservatuarı'nda profesör olarak görevini sürdüren Dürrüoğlu, özellikle oda müziği konusunda sayısız başarıya imza atmış bir müzisyen.



Tiyatro

FUL YAPRAKLARI

Tarih: 27 Ocak 2017

Saat: 20:30

Mekan: Müjdat Gezen Tiyatrosu, İstanbul

Civan Canova'nın yazdığı Ömer Köse'nin yönettiği Ful Yaprakları oyunu Müjdat Gezen Tiyatrosu'nda tiyatroseverlerle buluşuyor. "Ful yaprakları, hiçliğin kıyısında dolananların var olma ve hayatlarını yeniden yazma çabalarıdır... Sesleri çıkmadığı halde hayata haykırmaya çalışanların oyunudur. Yaşam, hiç bir evresinde kucak açmamıştır; koca şehrin ortasında, tek kişilik hücrelerinde yaşamak zorunda bırakılanlara... Tek yol kendilerine benzer birilerini bulmaktır. Ama 'kendilerine benzer birileri de yoktur aslında. Çünkü o ortamda kendileri bile kendilerine benzememektedir. O halde gerçeği sanalın içinde eritmek ve de yeniden şekillendirmek gerekmektedir.



Tiyatro

MUCİZE

Tarih: 27 Ocak 2017

Saat: 20:30

Mekan: Müjdat Gezen Tiyatrosu, İstanbul

Cumhuriyet bir mucizedir. Bu mucizeyi gerçekleştiren de Mustafa Kemal Atatürk'tür.

İlker Başbuğ'un "21. Yüzyılın En Büyük Lideri Atatürk" isimli kitabından yola çıkarak Melike İlgün ve İlker Başbuğ'un beraber yazdığı Mucize; Ali Berktaş'ın dramaturjisi, Turgut Onur Avdan'ın müzikleri, Ayşe Emel Mesci'nin yönetmenliği ve Müjdat Gezen Tiyatrosu'nun dev kadrosuyla izleyicisiyle buluşuyor.

Tiyatro

FOSFORLU'NUN HİKAYESİ

Tarih: 05 Şubat 2017

Saat: 15:30

Mekan: Kenter Tiyatrosu, İstanbul

Tiyatrokare'nin müzikal oyunu "Fosforlu", Kenter Tiyatrosu'nda sizler ile buluşuyor. "Siz hiç ummadığınız bir anda, hiç ummadığınız bir kişiye aşık oldunuz mu? Üstelik karşılıksız. Aşkınınız yaşayabilesini; dünyadaki bütün iyi ve güzel şeyler için kendi hayatınızı seve seve feda edebilecek kadar önemsediniz mi?.." Bütün bu sorular "Fosforlu'nun yaşamında cevap buluyor...



Ajanda



Konser

MOVIES IN CONCERT: AMADEUS LIVE

Tarih: 24-25 Şubat 2017

Saat: 21:00

Mekan: Zorlu PSM, İstanbul

Sinema tarihine damgasını vuran 1984 yapımı klasik Miloš Forman filmi Amadeus, 24-25 Şubat 2017 tarihlerinde hafızalara kazınan müzikleriyle Zorlu PSM sahnesinde olacak. Dev bir orkestra ve koro tarafından icra edilecek Amadeus'un müzikleri, filmden sahneler eşliğinde hem işitsel hem de görsel bir şölen yaşatacak.

Tiyatro

PIŞMAN OLMAZSIN

Tarih: 26 Şubat 2017

Saat: 18:00

Mekan: Bo Sahne, İstanbul

Özdemir Çiftçioğlu'nun yönettiği "Pişman Olmazsın" tiyatro oyunu, Bo Sahne'de izleyicisiyle buluşuyor. Ata Cengiz Seçkin'in hikayesinden Özdemir Çiftçioğlu tarafından oyunlaştırılan eserde Gülen Karaman ve Özdemir Çiftçioğlu rol alıyor.



Konser

MISCHA MAISKY - LILY MAISKY

Tarih: 09 Şubat 2017

Saat: 20:30

Mekan: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Efsanevi çellist Mischa Maisky, kızı piyanist Lily Maisky ile İş Sanat sahnesinde buluşuyor. Hem Mstislav Rostropovich hem de Gregor Piatigorsky ile çalışan tek çellist olma ayrıcalığına sahip Mischa Maisky, Rostropovich tarafından "genç çellistlerin en yeteneklisi" olarak tanımlanmıştı. Deutsche Grammophon'un en özel sanatçılarından biri olan Mischa Maisky, Viyana Filarmoni, Berlin Filarmoni, Londra Senfoni gibi birçok prestijli orkestra ile 35'ten fazla kayıt yaptı. Çellonun yaşayan efsanesi Mischa Maisky'yi kızı Lily Maisky ile aynı sahnede buluşturan bu görkemli konseri kaçırmayın!

Gösteri

LARRY KEIGWIN AND COMPANY

Tarih: 14 Şubat 2017

Saat: 20:30

Mekan: İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Çağdaş dansın en heyecan verici topluluklarından Larry Keigwin and Company, nefes kesici bir gösteri için İş Sanat sahnesine çıkıyor. New Yorklu dansçı ve koreograf Larry Keigwin tarafından 2003 yılında kurulan topluluk sahnede, çağdaş dansı teatral hassasiyetle buluşturmasıyla dikkat çekiyor. Bale ve çağdaş dansı, gündelik jestler ve popüler kültür referanslarıyla harmanlayan koreograf Larry Keigwin'in liderliğindeki topluluğun repertuvarının yıldızı Bolero başlıklı gösteri.





Konser

PORT MONE

Tarih: 04 Mart 2017
Saat: 20:30
Mekan: Borusan Müzik Evi, İstanbul

Akordeonun eşsiz, iç içe geçmiş ve zorlu melodilerini muhteşem bir biçimde yorumlayan Port Mone, Borusan Müzik Evi'nde mart ayının ikinci konuğu olacak. Port Mone hayli tanınmış bir üçlü. Bugüne kadar yaptıkları müzikler sayısız belgeselde, animasyonlarda, filmlerde ve tiyatro oyunlarında kullanıldı. Topluluk, özellikle uluslararası projelerin vazgeçilmez konumunda. İlk albümleri Dipve ikincisi Thou ile Avrupa'da ilgi gören Port Mone, neoklasik, caz ve avangard müzik üzerine yoğunlaşıyor. Kayıtlarında insan ruhundaki doğal, saf ve bozulmamış bulmayı amaçlayan topluluk, mevcut müzik kodlarını aşmayı hedeflerken, yeni bir yol arayışının imkânsız olmadığını da gösteriyor.



Konser

FREIBURG BAROK ORKESTRASI

Tarih: 17 Şubat 2017
Saat: 20:30
İş Sanat Kültür Merkezi,
İstanbul

Bariton sesi ve derinlikli yorumuyla, Royal Opera House, Paris National Opera, Vienna State Opera, Metropolitan Opera gibi konser salonlarının sık ağırladığı isimlerden Matthias Goerne, İş Sanat'a konuk oluyor. Aynı zamanda başarılı bir lied şarkıcısı da olan Matthias Goerne'ye; 30 yıla yaklaşan tarihinde, her zaman prestijli sahnelerin aranan topluluklarından olan Freiburg Barok Orkestrası eşlik ediyor.



Konser

TANIA GIANNOULI ENSEMBLE

Tarih: 03 Mart 2017 03
Saat: 20:30
Mekan: Borusan Müzik Evi, İstanbul

Yunan piyanist ve besteci Tania Giannouli, etnik müzik ve çağdaş cazı sentezlediği zengin dokulu kompozisyonlarıyla Borusan Müzik Evi'nde izleyicilerini ağırlayacak. Çağdaş klasik, Yunan halk müziği, modern caz, dünya müziği ve Avrupa avangardından etkiler taşıyan Transcendence, lirizm ve tutkuyu bir arada barındıran özel çalışmalarından örnekler sunacak.

Müzikal

WEST SIDE STORY

Tarih: 01 Mart 2017 /18 Mart 2017
Saat: 20:30/20:00
Mekan: Zorlu PSM, İstanbul

Broadway tarihinin en önemli müzikallerinden biri olan West Side Story, 1-18 Mart 2017 tarihleri arasında, toplam 21 performans boyunca Zorlu PSM Ana Tiyatro'da izleyicilerinin karşısına çıkacak. İlk olarak sahnelendiği 1957'den bu yana William Shakespeare eseri Romeo ve Juliet'in modern bir uyarlaması olarak tanımlanan West Side Story, bugüne kadar birçok kez, farklı dönemlerde Broadway sahnesinde izleyicilerle buluştu. İzlenme rekorları kıran müzikal, Arthur Laurents'in kitabından uyarlandı. Jerome Robbins'in Tony Ödülü kazanan usta koreografisi ve özellikle Leonard Bernstein'in bestelediği, Stephen Sondheim'in sözlerini yazdığı müzikleri ile bir fenomene dönüşen West Side Story, başarısını dünya çapında turneler, gösteriler ve uyarlamalarla daha da pekiştirdi.



Sinema

ANTHROPOİD

Vizyon tarihi: 6 Ocak 2017

Yönetmen: Sean Ellis

Senaryo: Sean Ellis, Anthony Frewin

Oyuncular: Cillian Murphy, Charlotte Le Bon, Jamie Dornan, Jan Kubis, Marie Kovárníková

Tür: Biyografik, Tarihi, Gerilim

Filmin konusu

SS generali Reinhard Heydrich'e düzenlenen suikast operasyonunu konu alan film tarihi gerçeklere dayanıyor. Filmde Hitler'in 3. adamı olan Heydrich, Nihai Çözüm projesinin mimarı olarak tarihin en büyük utançlarından birine ön ayak olurken bir yandan da sürgündeki Çekoslovakyalı askerlerin hedefi haline geliyor.



PATRIOTS DAY

Vizyon tarihi: 6 Ocak 2017

Yönetmen: Peter Berg

Senaryo: Peter Berg, Matt Cook

Oyuncular: Melissa Benoist, Mark Wahlberg, Michelle Monaghan, Kevin Bacon, John Goodman, J.K. Simmons, Rachel Brosnahan

Tür: Dram, Gerilim

Filmin konusu

Film, 15 Nisan 2013 tarihinde Boston Maratonu'nda gerçekleştirilen, 3 kişinin ölümü ve 200'den fazla kişinin yaralanması ile sonuçlanan bombalı saldırının öncesinden başlayarak saldırı anına kadar geçen süreci anlatıyor. Bombalama olayının hemen ardından bütün şehri kapsayan terörist avı Boston polis komiseri Ed Davis'e odaklanarak beyazperdeye aktarılıyor.



THE SEA OF TREES

Vizyon tarihi: 6 Ocak 2017

Yönetmen: Gus Van Sant

Senaryo: Chris Sparling

Oyuncular: Matthew McConaughey, Ken Watanabe, Naomi Watts, Jordan Gavari, Katie Aselton

Filmin konusu

Psikolojik sorunları olan ve bunalım dolu bir yaşam süren Arthur (Matthew McConaughey) çözümü intihar etmekte bulur. Japonya'daki Fuji Dağı'nın eteklerinden sonsuza dek uzanıyormuş gibi görünen olağanüstü ormanın hayatını sonlandırmak için eşsiz bir yer olduğuna karar veren Arthur Japonya'ya doğru yolculuğa çıkar. Hedefine ulaşan Arthur'u burada bir sürpriz



beklemektedir. Aynı amaç için bu ormana gelen ve intihar denemelerinde başarısız olan Takumi Nakamura... Bu tuhaf tesadüfün biraraya getirdiği iki adam bu vahşi ormanda hayatta kalmanın özünü kavramaya başlarlar ve hayata daha sıkı bir şekilde bağlanmanın yolculuğuna başlarlar. Bu yolculuk Arthur'un yaşamına ve eşi Joan'la ilişkisine yeni bir gözle bakmasını sağlayacaktır.





BU DA NEREDEN ÇIKTI

Vizyon tarihi: 13 Ocak 2017

Yönetmen: John Hamburg

Senaryo: John Hamburg

Oyuncular: Zoey Deutch, Bryan Cranston, James Franco

Tür: Komedi

Filmin konusu

Ned ailesine son derece bağlı, sevecen ve oldukça korumacı bir babadır. Her yaz tatillerini Stanford'ta okuyan kızının yanında geçirmektedirler. Bu yaz da diğer yazlar gibi tatillerini kızlarının yanında geçirmek üzere kızlarının Stanford'a doğru yola koyulurlar. Yolculuğun sonunda hedeflerine ulaşan aileyi bir sürpriz beklemektedir. Ned ve ailesi kızıyla buluştuğunda Ned'in en büyük kabusunun gerçek olduğunu görürler. Stephanie'nin bir erkek arkadaşı vardır. Hem de bu erkek arkadaş Silikon Vadisi'nde başarılı olmuş genç bir milyarderdir. Ned kızını bu adamdan kıskanarak farkında olmadan tuhaf ama iyi kalpli olan Laird ile rekabete girer. Ancak Silikon Vadisi'nde dünya çok farklıdır ve Laird'in kızına evlenme teklif etmeyi düşünüyor olması da Ned'in panik seviyesini arttırmaktadır...



UZAY YOLCULARI

Vizyon tarihi: 13 Ocak 2017

Yönetmen: Morten Tyldum

Senaryo: Jon Spaihts

Oyuncular: Jennifer Lawrence, Chris Pratt, Michael Sheen, Laurence Fishburne

Tür: Bilimkurgu, Romantik, Aksiyon

Filmin konusu

Bir uzay mekiği çok uzakta bir koloni gezegene, dünyadan binlerce insanı taşımaktadır. Kapsüllerde uzun bir uykuya yatmış olan insanlardan biri uyanması gerekenden yanlışlıkla 60 sene önce uyanır! Tek başına yaşlanacağını ve yapayalnız öleceğini fark eden bu adam bir yolcuyu daha uyandırmaya karar verir...



THE BYE BYE MAN

Vizyon tarihi: 13 Ocak 2017

Yönetmen: Stacy Title

Senaryo: Robert Damon Schneck, Jonathan Penner

Oyuncular: Douglas Smith, Lucien Laviscount, Cressida Bonas, Doug Jones, Faye Dunaway

Tür: Korku, Gerilim

Filmin konusu

Wisconsin'de üniversitede okuyan 3 yakın arkadaş birlikte bir ev tutmaya karar verirler, Ancak maddi durumları istedikleri evi tutmaya yetmez ve doğal olarak daha ucuz evlere yönelmeye başlarlar. Sonunda bütçelerine uygun hatta daha ucuz bir ev bulurlar. Tek sorun evin eski olmasıdır. Evi kiralarlar ve eve yerleşirler. Herşey normal giderken evde tuhaf olaylar olmaya başlar. Bunlara bir anlam veremeyen 3 arkadaşlar bu gizemi

ve olayları araştırmaya başlarlar. Okuldan bir arkadaşları evdeki lanetten bahseder. Bu lanetin adı The Bye Bye Man isimli biridir. The Bye Bye Man'in varlığından bir kere haberdar olmak, onun lanetiyle baş başa kalmak için yeterlidir. Varlığına inanan herkese sahip olan The Bye Bye Man'den az da olsa korunabilmenin tek yolu, ondan bahsetmemek, onu düşünmemek ve ondan korkmamaktır. Ancak The Bye Bye Man'in asıl laneti kendisini kabullenenlere karşıdır...

Sinema



BABAN KİM?

Vizyon tarihi: 27 Ocak 2017

Yönetmen: Lawrence Sher

Senaryo: Justun Malen

Oyuncular: Owen Wilson, Ed Helms, J.K. Simmons, Glenn Close, Ryan Cartwright

Tür: Komedi

Filmin konusu

Peter ve Kyle Reynolds iki kardeşdir. Sıradışı anneleri Peter ve Kyle'i babalarının onlar henüz küçükken öldüğüne inandırarak yetiştirir. İkili bunun bir yalan olduğunu keşsettiklerinde, gerçek babalarını bulmak için yola çıkarlar. Bu yolculukta babalarından çok anneleri hakkında muhtemelen öğrenmek istemeyecekleri şeyleri de öğrenirler.



İÇERİDE

Vizyon tarihi: 20 Ocak 2017

Yönetmen: Farren Blackburn

Senaryo: Christina Hodson

Oyuncular: Naomi Watts, Oliver Platt, Charlie Heaton, Jacob Tremblay, David Cubitt, Crystal Balint, Ellen David

Tür: Gerilim, Fantastik

Filmin konusu

Dul bir çocuk psikoloğu olan Mary Portman (Naomi Watts) Amerika'nın kuzeydoğu kırsalında sakin bir yaşam sürmektedir. Kendini hayattan izole etmiş olan Mary bir araba kazası sonucu beyin hasarı alan ve katatonik bir duruma giren oğlu ile ilgilenmektedir. Ergenlik çağındaki oğlunun hayati bütün ihtiyaçları annesi tarafından karşılanmaktadır. Bir gün Mary'nin çocuk hastalarından biri kaybolur. Çocuğun öldüğü düşünülmektedir. Ancak sert bir kar fırtınasının ortasındaki küçük çocuğun tek kurtuluş umudu psikoloğunun onu bulabilmesine bağlıdır...



Filmin konusu

Emma, mankenlik kariyerine yeni başlayan genç ve güzel bir kızdır. Uluslararası ünlü bir model olmanın hayaline yaklaşmak için Danimarka'daki gündelik hayatını geride bırakıp Paris'e taşınır. Bir fotoğraf çekimi sırasında



THE MODEL

Vizyon tarihi: 27 Ocak 2017

Yönetmen: Mads Matthiesen

Senaryo: Anders Frithiof

Oyuncular: Yvonnick Muller, Ed Skrein, Claire Tran, Maria Palm

Tür: Dram

tanıştığı fotoğrafçı Shane White'a aşık olur. Shane de Emma'ya karşılık verir ve çift beraber yaşamaya başlarlar. Ancak bir müddet sonra bu ilişki Emma için tehlikeli bir takıntıya dönüşmeye başlar ve kariyerini tehdit edecek hale gelir.



GECEİNİN KANUNU

Vizyon tarihi: 3 Şubat 2017

Yönetmen: Ben Affleck

Senaryo: Ben Affleck

Oyuncular: Ben Affleck, Zoe Saldana, Elle Fanning

Tür: Gerilim, Aksiyon

Filmin konusu:

Dennis Lehane aynı adlı romanından Ben Affleck tarafından senaryolaştırılıp beyazperdeye uyarlanan filmde 1920'li yılların Boston'u anlatılıyor. Tam bir suç şehri halindeki Boston'da Joe Coughlin adında bir adam ün salmıştır. İçki yasağı halen devam etmekte ama illegal yollardan kırılmaktadır. Dürüst ve namuslu bir hayatı geride bırakan Joe, kendisine kötü şöhreti ve gangster yaşamını seçer. Küçük yaştaki hırsızlık kariyerini geride bırakan Joe artık şehrin en korkutucu gangsterlerine hizmet etmektedir. Joe gangster olmanın ününü ve ganimetlerini sevmektedir ancak 'karanlık taraftaki' hayatın da ödenmesi gereken bir bedeli vardır. Üstelik Joe'nun babası şehir polisidir...



YENİ NESİL AJAN: XANDER CAGE'İN DÖNÜŞÜ

Vizyon tarihi: 27 Ocak 2017

Yönetmen: D.J. Caruso

Senaryo: John D. Brancato, Michael Ferris'

Oyuncular: Vin Diesel, Samuel L. Jackson, Ruby Rose, Toni Collette, Donnie Yen

Tür: Aksiyon

Filmin konusu

Casus gerilim konularını yeni bir anlayışla işleyen ve gişe rekortmeni film, üçüncü bölümünde ekstrem sporcuken devlet ajanı olan Xander Cage'in (Vin Diesel) kendi kendini gönderdiği sürgünden dönüşünü, ölümcül alfa savaşçı Xiang ve ekibiyle Pandora'nın Kutusu olarak bilinen tehlikeli bir silahı

ele geçirme yarışındaki çarpışmalarını konu alıyor. Heyecan arayan karakterlerden yepyeni bir ekip oluşturan Xander, kendisini ölümcül bir komplo ağının içine düşmüş bulur. Üstelik bu komplo dünya hükümetlerinin en üst düzeylerini işaret eden bir tuzak olarak karşısına çıkar.

GOLD

Vizyon tarihi: 3 Şubat 2017

Yönetmen: Stephen Gaghan

Senaryo: Patrick Massett , John Zinman

Oyuncular: Matthew McConaughey, Edgar Ramirez, Bryce Dallas Howard, Toby Kebbell

Tür: Gerilim, Macera

Filmin konusu

Gerçek bir hikâyeden esinlenen film, umutsuz bir adamın zorlu hayatını konu alıyor. Oldukça şanssız bir adam olan Kenny Wells umudunu define bulmaya bağlamıştır. Bir jeolog olan Michael Acosta'yı ikna eder ve bir ekip kurup Endonezya'nın keşfedilmemiş ormanlarında altın aramaya koyulurlar. Bu uçsuz bucaksız ormanlarda altın bulmak oldukça zordur, fakat altını Wall Street'in en güçlü kurumları arasında elinde tutmak daha da zor olacaktır...



Sinema



AMATÖRLER GECESİ

Vizyon tarihi: 10 Şubat 2017 (1s 29dk)

Yönetmen: Joe Syracuse, Lisa Addario

Senaryo: Joe Syracuse, Lisa Addario

Oyuncular: Jason Biggs, Ashley Tisdale, Janet Montgomery, Bria L. Murphy, Jenny Mollen

Tür: Komedi

Filmin konusu

Guy Carter ödüllü bir mimarlık öğrencisidir. Hamile eşiyle birlikte mutlu bir hayat sürmekte ve bab olacağı günü beklemektedir. Tek sıkıntısı bir türlü iş bulamamasıdır. 1 yıllık iş arayışının sonunda bir neticeye ulaşamayınca eşi ona bir internet sitesi üzerinden şoförlük işi bulur. Pizza dağıtımına çıkacağını zanneden Guy kısa süre içinde işinin bundan çok daha karmaşık olduğunu fark eder. Konsomatrisleri gidecekleri lokasyonlara götürmekle görevli olan Guy kısa süre içinde özgüveni yüksek konsomatris Nikki ve arkadaşları Jaxi ile Fallon'la tanışır. İyi bir baba olup olamayacağı konusunda şüpheleri olan Guy yaşanan çılgın bir gecenin ardından kendini keşfederken yeni edindiği arkadaş grubuna da kendini ispatlamaya çalışacaktır.

KARANLIĞIN ELLİ TONU

Vizyon tarihi: 10 Şubat 2017

Yönetmen: James Foley

Senaryo: Niall Leonard

Oyuncular: Dakota Johnson, Jamie Dornan, Kim Basinger, Marcia Gay Harden, Bella Heathcote

Filmin konusu

Anastasia tutkulu milyoner Christian Grey ile yaşadığı ilişkisini geride bırakmaya çalışmaktadır. Ancak bu sandığı kadar kolay olmaz. Yeniden bir araya gelen çiftin yaşadıkları zorluklar barışmalarıyla birlikte bitmeyecektir. Christian geçmişinden gelen şeytanları ile yüzleşmek zorunda kalırken, Anastasia da Grey'in geçmişinde kalan ancak onu unutmamış kadınların öfkeleriyle ve kıskançlıklarıyla yüzleşecektir...



YAŞAMIN KIYISINDA

Vizyon tarihi: 3 Şubat 2017 (2s 18dk)

Yönetmen: Kenneth Lonergan

Senaryo: Kenneth Lonergan

Oyuncular: Casey Affleck, Michelle Williams, Kyle Chandler, Richard Donnelly

Tür: Dram

Filmin konusu

Lee Chandler, sıhhi tesisat, elektrik, kapıcılık gibi sıradan işler yaparak, tek göz bir evde yalnız başına yaşayan bir adamdır. Doğup büyüdüğü ama uzun zamandır uğramadığı kentten bir gün acil bir telefon alır. Kalp hastası abisi hastaneye kaldırılmıştır ve durumu ciddidir. Lee kafasında endişeler ve soru işaretleri ile yola koyulur ama hastanede onu bekleyen olaylar hiç de iç açıcı değildir...





A UNITED KINGDOM

Vizyon tarihi: 17 Şubat 2017

Yönetmen: Amma Asante

Senaryo: Guy Hibbert

Oyuncular: Rosamund Pike, David Oyelowo, Tom Felton, Laura Carmichael, Jack Davenport

Tür: Biyografik, Dram

Filmin konusu

1947 yılında Botsvana kralı Seretse Khama Londra'daki bir ofis çalışanı olan Ruth Williams ile tanışır. Farklı kültürlerden gelen ikili arasındaki elektrikleşmenin ardından bir aşk başlar. Ruth, Seretse'nin yeni dünya vizyonundan ve barış isteğinden çok etkilenirken, Seretse de onun bu dünyanın parçası olmayı istemesini çok önemli bulur. Savaş sonrası başlayan sosyal ayaklanma sırasında Ruth ve Seretse sistemi değiştirebilecek bir fırsat görürler. İkili birbirlerine ne kadar aşık olsalar da önlerindeki tek engel ailelerinin tepkileri olmayacaktır. İngiliz ve Güney Afrika devletleri de bu evliliğin karşısındadır. Zira çift ırkçılık konusuna dikkat çekerek barış yaymaya çalışmaktadır. Güney Afrika'dan İngiltere'ye ultimatom gelir; ya çift ayrılacaktır ya da Güney Afrika, İngiliz nükleer programı için hayati olan uranyum ve savaşın ardından rezervleri doldurmak için gereken altını İngiltere'ye vermeyecektir...



PARÇALANMIŞ

Vizyon tarihi: 17 Şubat 2017

Yönetmen: M. Night Shyamalan

Senaryo: M. Night Shyamalan

Oyuncular: James McAvoy, Anya Taylor-Joy, Haley Lu Richardson

Tür: Gerilim, Fantastik



Filmin konusu

Çoklu kişilik bozukluğu yaşayan genç adam Kevin'in 23 ayrı alter egosu vardır. Bu alter egoları arasında en baskın olanı da suça meyilli olan bir karakterdir. Market çıkışında 3 kız kardeşi kaçıran Kevin onları bodrumuna hapsedir. Farklı alter egoları aracılığıyla kızlarla farklı ilişkiler kuran adam kızların varlığı ile yavaş yavaş dağılmaya başlar. Bu farklılıklar karşısında kafası karışmaya başlayan Kevin tehlikeli bir hal alır. Kızlar kurtulmanın yolunu ararken hem Kevin'in tehlikeli egolarını tetiklemekten kaçınmaya hem de onun iyi niyetli yönleri aracılığıyla kaçış yolunu bulmaya çalışırlar.



RUN OZZY RUN

Vizyon tarihi: 17 Şubat 2017

Yönetmen: Alberto Rodríguez, Nacho la Casa

Senaryo: Juan Ramón Ruiz de Somavía

Oyuncular: Benjamin Nathan-Serio, Michelle Jenner, Dani Rovira, Carlos Areces

Tür: Animasyon, Aile



Filmin konusu

Ozzy isimle çok sevimli bir ev köpeğinin maceralarını konu alan filmde, aile Japonya tatiline çıkınca geride kalan Ozzy'nin başına hiç beklenmedik olaylar gelecektir. Zira Ozzy'yi emanet ettikleri oldukça lüks gibi görünen barınak aslında hayvanları sahipleri yokken acımasızca satan bir çeteye aittir!

Kitap



KANADI KIRIK KUŞLAR

Yazar: Ayşe Kulin

Yayınevi: Everest Yayınları

1930'ların Almanyası... Nazilerin baskısından bunalan Yahudi asıllı tıp doktoru Gerhard Schlimann, çemberin yeterince daraldığını, kendisi ve ailesi için tek çarenin kaldığını hisseder: Kaçmak...

Ancak işsizliğin, savaşın habercisi toplumsal karmaşaların ve her yere yayılan ayrımcılığın cenderesindeki bir dünyada insanca yaşanacak bir yer bulmak hiç de kolay değildir. Zira Gerhard Schlimann ve diğer Yahudilere sözümona gelişmiş ülkeler bir bir sırt çevirirken, bir tek Avrupanın kıyısındaki genç bir Müslüman ülke kucak açar: Türkiye Cumhuriyeti...

Ayşe Kulin, Kanadı Kırık Kuşlar'da 1930'ların Almanyası'ndan 2000'lerin Türkiye'sine uzanan bir ailenin dört kuşaklık hikâyesini anlatıyor.



HARRY POTTER VE LANETLİ ÇOCUK

Yazar: Jack Thorne,

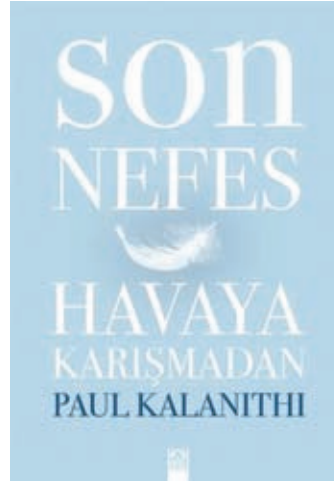
J. K. Rowling, John Tiffany

Çevirmen: Sevin Okyay,

Kutlukhan Kutlu

Yayınevi: Yapı Kredi Yayınları

Harry ait olduğu yerde durmayı reddeden bir geçmişle boğuşurken, en küçük oğlu Albus da istemediği bir aile mirasının yükünü omuzlarında taşımakta zorlanır. Geçmişle gelecek uğursuzca iç içe geçerken hem baba hem oğul tedirgin edici bir gerçeği, bazen karanlığın beklenmedik yerlerden geldiğini öğrenir. "Harry Potter ve Lanetli Çocuk", J.K. Rowling, John Tiffany ve Jack Thorne'a ait yeni bir özgün hikâyeden yola çıkarak Jack Thorne'un yazdığı yeni bir oyun. Bu oyun sadece sekizinci Harry Potter hikâyesi değil, aynı zamanda tescilli olarak sahneye koyulan ilk Harry Potter hikâyesi. 30 Temmuz 2016'da Londra West End'deki prömiyerin ardından Sahne Metni Özel Baskısı, dünyanın dört bir yanındaki okuyucuları Harry Potter, arkadaşları ve ailesinin devam eden yolculuğuyla buluşturuyor.

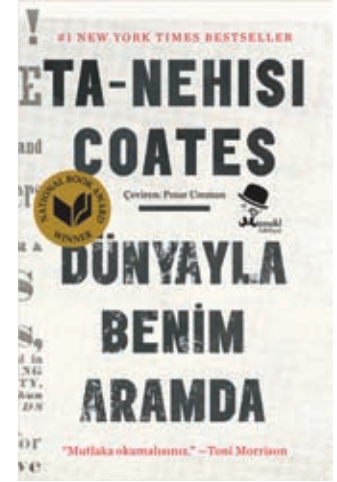


SON NEFES HAVAYA KARIŞMADAN

Yazar: Paul Kalanithi

Yayınevi: Altın Kitaplar Ciltli

Otuz altı yaşında başarılı bir beyin cerrahisi olarak yıllarını verdiği yüksek tıp ihtisasını tamamlayıp tam emeklerinin karşılığını almak üzereyken, dördüncü evre akciğer kanseri olduğunu öğrenen Paul Kalanithi, kendini bir anda ölümlü yüz yüze bulur. Düne kadar ölümcül hastalıkları tedavi eden bir hekimken, bugün hasta yatağında yaşam mücadelesi veren kendisidir artık. Eşiyle hayalini kurdukları ve ulaşmaya çok yaklaştıkları gelecek bir anda buharlaşmıştır. Paul, herkesin bir başına yüzleştiği ve hiç kimsenin muaf olmadığı o en büyük eşitleyiciye birinci elden tanıklık etmek üzeredir. "Yaşayan her şey ölmeye mahkûmken, hayatı anlamlı kılan nedir?" Hayatı boyunca bu soruya kafa yoran Paul Kalanithi, yazdığı ilk ve son kitapta, insan hayatını ölüm ve yok oluş karşısında bile anlamlı kılan şeyin ne olduğunu sorgularken, her ikisini de bizzat tecrübe etmiş yetenekli bir yazarın gözünden doktor-hasta ilişkisine ışık tutuyor.



DÜNYAYLA BENİM ARAMDA

Yazar: Ta-Nehisi Coates

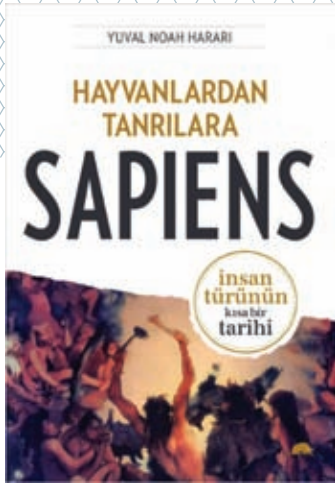
Çevirmen: Pınar Umman

Yayınevi: Monokl

Bir babadan oğula bilgelik dolu, sevgi dolu, gözyaşı dolu bir mektup.

"Bilmeni istediğim şey şu:

Amerika'da siyahi bedeni imha etmek gelenekseldir -mirastır. İnsanın ülkesinin özündeki 'aşağı' olduğunu anlaması gerçekten korkunç bir şey. Sen ve ben, oğlum, o 'aşağı'yız. Bu 1776'da doğrudu. Bugün de doğru. Sen olmazsan onlar olamaz ve seni kırma hakkı olmazsa dağdan düşmek, tanrısallıklarını kaybetmek ve Amerikan Rüyası'ndan çıkmak zorundadırlar. Ve bu durumda şehir dışındaki yerleşim yerlerini insan kemikleri dışında bir şeyin üzerine nasıl inşa edeceklerini, hapishanelerini insan ağılları yerine başka bir şeye nasıl çevireceklerini, yamyamlıktan bağımsız bir demokrasiyi nasıl kuracaklarını bulmak zorundadırlar...



HAYVANLARDAN TANRILARA SAPIENS

Yazar: Yuval Noah Harari
Çevirmen: Ertuğrul Genç
Yayınevi: Kolektif Kitap
İnsan türünün kısa bir tarihi...
- Homo sapiens neden ekolojik bir seri katile dönüştü?
- Para neden herkesin güvendiği tek şey?
- Kadınlar üstün sosyal becerilere sahipken, neden çoğu toplum erkek egemen?
- Güç elde etmekte böylesine yetenekli olan insanlar neden bu gücü mutluluğa dönüştürmekte başarısızlar?
- Geleceğin dini bilim mi?
- İnsanların miadı çoktan doldu mu? 100 bin yıl önce Yeryüzü'nde en az altı farklı insan türü vardı. Günümüzdeyse sadece Homo Sapiens var. Diğerlerinin başına ne geldi ve bize ne olacak?
Çoğu çalışma insanlığın serüvenini ya tarihi ya da biyolojik bir yaklaşımla ele alır, ancak Harari 70 bin yıl önce gerçekleşen Bilişsel Devrim'le başladığı bu kitabında gelenekleri yerle bir ediyor. İnsanların küresel ekosistemde oynadıkları rolden imparatorlukların yükselişine ve modern dünyaya kadar pek çok konuyu irdeleyen Sapiens, tarihle bilimi bir araya getirerek kabul görmüş anlatıları yeniden ele alıyor.



LABİRENT - VİRÜS KODU

Yazar: James Dashner
Çevirmen: Gizem Yeşildal
Yayınevi: Pegasus
Yalanlar açığa çıkacak. Gizemler çözülecek. Taraflar belirlenecek. Gerçeklere siz bile hazır olmayabilirsiniz...
Dünyanın sonu geldi. Yeryüzü kavruldu ve insanlık salgın hastalığın pençesinde. Kaosun ortadaysa her şeyi değiştirme gücüne sahip biri var: Thomas. Bu, Thomas'ın ve sadece kendisinin yıkabileceği labirenti inşa etmesinin öyküsü.



OZ

Yazar: Adam Fawer
Çevirmen: Algan Sezgintüredi
Yayınevi: April Yayıncılık
Dorothy ilk defa öldüğünde on iki yaşındaydı. En azından bana söylediği buydu. Delirdiğini düşünmüştüm ama şimdi ona inandığım için esas deli ben miyim diye merak ediyorum. Eğer deliysem bunların hiçbirinin önemi yok demektir. Ama değilsem... Eh, o zaman dünya benim düşündüğüm gibi bir şey değil demektir. Üstelik tek bir dünya yok.
Kafanız karıştıysa canınız sıkılmasın. Benimki de karışmıştı. Okuyun, anlayacaksınız. Sonra karar verirsiniz:
Ben mi delirdim yoksa siz mi?.. Hortum seni sürükledi. Şimdi hikâyeye baştan başlayacaksınız. Aklını, kalbini, duygularını karıştıracak bir dünyayla karşı karşıyasın. Bu diyarda gündüzler karanlık turuncu, güneş siyah, geceler bembeyaz. Büyünün yerini bilim aldı. Hatırladığın herkes, her şey artık çok daha güzel, korkunç, acımasız. Yeniden keşfetmeye hazırlan: OZ'u ya da kendini!..



RUHLAR KÜTÜPHANESİ TUHAF ÇOCUKLAR 3

Yazar: Ransom Riggs
Çevirmen: Aslı Dağlı
Yayınevi: İthaki Yayınları
Tuhaf çocukların hikayesi, serinin üçüncü kitabı Ruhlar Kütüphanesi'yle son buluyor. Olağanüstü güçlere sahip bir çocuk. Ölümcül canavarlardan oluşan bir ordu. Tuhafaların geleceği için verilen destansı bir savaş...
Bayan Peregrine'in Tuhaf Çocukları ile başlayan ve Gölge Şehir ile devam eden macera, Ruhlar Kütüphanesi'nde nefes kesici bir son buluyor. Öykümüz on altı yaşındaki Jacob'ın yeni bir özel güç keşfedip, tuhaf yoldaşlarını sıkı korunan bir kaleden kurtarmak için tarihin içine dalmasıyla başlıyor. Bu yolda Jacob'a, ateşi kontrol edebilen Emma Bloom ve kayıp çocukları bulmakta üstüne olmayan Addison MacHenry adlı bir köpek eşlik ediyor.
Günümüz Londra'sından, Viktorya İngilteresi'nin en korkunç mahallesi olan Şeytanın Arka Bahçesi'nin labirentvari arka sokaklarına seyahat edecekler. Burada, bütün tuhaf çocukların kaderleri belirlenecek. Serinin önceki kitaplarında olduğu gibi, Ruhlar Kütüphanesi heyecan verici fantazi ile daha önce hiç basılmamış eski fotoğrafları ve eşi benzeri olmayan bir okuma deneyimini kusursuz biçimde bir araya getiriyor.

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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

Çözümler: www.talpa.org adresinde



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Ekim Kasım Aralık 2016)

Em. Kpt. Plt. Erol DEMİRÖZ

Em. Kpt. Plt. Murat YÜKSEL

(Ekim Kasım Aralık 2016)



EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ



Kpt. Plt. Sinem ULUSOY

Kpt. Plt. Mustafa FIRAT

Kpt. Plt. Ali Türker TÖRAL

TALPA
Wings of Türkiye



TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TÜRKİYE AIRLINE PILOTS' ASSOCIATION

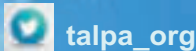


sizlerle birlikte
DAHA GÜÇLÜ
bir TALPA...

Türkiye kanatlarımızın altında...

PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

www.talpa.org



KATILIM VE BİLGİ İÇİN:
212 662 12 01