

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



EKİM/KASIM/ARALIK
YIL: 12 / 2024 SAYI: 65

TEK PİLOTLU, AZALTILMIŞ KOKPİTLİ UÇUŞ OPERASYONLARI (TPU, AKU)

Uçak üretimi yapan firmaların çoğu, tek pilotlu yolcu uçaklarının tanıtımını desteklemek için teknoloji geliştirmektedir.

İNSAN FAKTÖRÜ: "KOKPİTTE AKIŞ HALİ"

Psikoloji dünyasında kendisine hatırı sayılır uygulama alanı bulan bir teoriden ve bu teorinin uçuş operasyonunda pilotlar için nasıl gerçekleştiğine dair bir yazı...

GÜNEŞİN IŞIĞI: GÜNÜMÜZÜN ENERJİSİ, GELECEĞİN YATIRIMI

Geleceğin enerji politikalarında yenilenebilir enerji kaynaklarının önemli bir yer tutacağı tartışmasız olarak karşımıza çıkıyor..

GİZEMLİ DOĞASI, RENKLİ KÜLTÜRÜ VE BENZERSİZ TARİHİ İLE GÜNEYDOĞU ASYA'NIN PARLAYAN YILDIZI: VIETNAM

Vietnam'ın egzotik ve tarihi dokusu içinde bu ülkenin güzelliklerini tanıyacaksınız...

YAPAY ZEKÂ KAYGISI

TALPA YENİ YÖNETİM KURULU VE BAŞKANINI SEÇTİ

TABLOLARDAKİ TIP: ALICI GÖZLE BAKMAK

SEFER CANBAZ





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

FIT TO FLY

Gelir Kaybınız, Hayatınız, Primleriniz,
Hem de Aileniz Güvende!



FIT TO FLY Hayat Sigortası, sevdiklerinizle birlikte bugünüze ve yarınlarınıza finansal koruma sağlar. Kalıcı Gelir kaybı (Sağlık Sertifika Kaybı), geçici gelir kaybı, vefat teminatı ile süre boyunca risklerinizi güvence altına alırken, risk gerçekleşmezse süre boyunca ödediğiniz primlerin tamamını size iade eder.

Kalıcı ve Geçici Gelir Kaybı Teminatları

FIT TO FLY ile Gelir kaybınızı güvence altına alacağız. Sigorta süresince, olası kaza veya hastalık durumlarında siz ve sevdikleriniz hayatına kaldığı yerden devam ederken, Geçici Gelir kaybında ki aylık maddi kaybınızı, poliçeden alacağınız geçici tazminat ödemeleri dengede tutmanızı sağlar.

Yaşam Kaybı Teminatı

Yaşam Kaybı Teminatı ile pilot olarak sizi tüm uçuşlarınızda teminat altına alırken, olası risklere karşı sevdiklerinizin geleceğini finansal güvence altına alırsınız.

Süre Sonu Hayatta Kalma Teminatı

Sigorta süresi sonunda risk gerçekleşmediği takdirde Yaşam Kaybı Teminatı ile Gelir Kaybı Teminatı için ABD Doları cinsinden ödediğiniz primlerin %80'i tüm primlerin eksiksiz ödenmesi haline ise ödenen primlerin %100'ünü iade eder.

Vergi Avantajı

Ödediğiniz primleri yasal limitler çerçevesinde, her sene vergiye tabi olan gelirinizden indirerek %15 ile %40 arasında değişen avantajlara sahip olabilirsiniz. Söz konusu avantajların yasal çerçevesi 193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu'nun 63. maddesi ve 89. Maddelerinde açıklanmaktadır. Yaşam Kaybı Teminatı VİV kurallarına tabidir.



Başkandan...



YENİ DÖNEM İÇİN OLUŞTURDUĞUMUZ EKİBİMİZ, GEÇMİŞ DÖNEM TECRÜBELERİMİZİN AKTARIMIYLA TALPA'NIN KESİNTİSİZ VE SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR ŞEKİLDE İLERLEMESİNİ SAĞLAYACAKTIR.

**DEĞERLİ OKURLARIMIZ, 2025 YILININ İLK SAYISINA HOŞ GELDİNİZ.
YİNE MESLEKİ KONULardan SAĞLIĞA, TARİHTEN KÜLTÜRE ÇEŞİTLİ
KONULARDA DEĞERLİ YAZARLARIMIZIN KALEME ALDIĞI YAZILARI
KEYİFLE VE İLGİYLE OKUYACAĞINIZI UMUYORUM.**

BU yılın ilk sayısında bu satırları 06 Ocak 2025 tarihinde icra edilen Olağan Genel Kurulumuzda TALPA'nın 13'üncü Dönem için Yönetim Kurulu Başkanlığı görevine yeniden seçilmiş olarak kaleme alıyorum. Yeni dönem için oluşturduğumuz ekibimiz, genç ve dinamik meslektaşlarımızın enerjisiyle zenginleşmiş olup, geçmiş dönem tecrübelerimizin aktarımıyla TALPA'nın kesintisiz ve sürdürülebilir bir şekilde ilerlemesini sağlayacaktır. Bu yapı sayesinde, TALPA gelecekte de meslektaşlarımıza daha iyi hizmet sunabilecek bir vizyonla yoluna devam edecektir. Bu vesileyle yeni yönetim kurulumuz adına bizleri bu göreve layık gören üyelerimize şükranlarımı sunuyorum.

Önümüzdeki üç yıllık dönemde TALPA ve meslektaşlarımız için gündemde olan konuların üzerinde daha artan bir tempo ile çalışacağımızı paylaşmak isterim.

Sivil Havacılığımız bulunduğumuz coğrafyanın da sağladığı avantajla

büyük bir gelişme ve büyüme kaydetmiş ve bu trend devam etmektedir. Havacılık işletmelerimiz, havalimanlarımız dünya sıralamalarında üst sıralarda yer almaktadır. Bu hepimiz için gurur kaynağıdır. Bu trendin sağlıklı bir şekilde devam ettirilebilmesi son derece önemlidir. Hızlı büyümeler her sektör için içerisinde tehlikeler barındırırken, bu konu havacılık sektörü için daha dikkatle takip edilmelidir.

Geçtiğimiz yılın sonunda ve bu yılın başında dünyanın farklı yerlerinde meydana gelen uçak kazaları gündemimize oturdu. Söz konusu kazaların sebepleri mutlaka inceleme sonucunda belirlenecek ve bu incelemelerde ifade edilecek çıkarılan dersler ile bundan sonra benzer kazaların olmaması için bazı tedbirler hayata geçirilecektir. Üst üste olan bu kazalar uçuş emniyetinin azaldığı düşüncesine sebep olmamalıdır. Raslantısal olarak peş peşe gelen kazalar da resmi istatistiklere girerek emniyet trendi ile ilgili bir değerlendirme yapma şansı verecektir.



Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy / TALPA Başkanı



Ancak son yıllarda bu trendin olumlu yönde olduğunu, yani her geçen yıl ticari havayolu taşımacılığı sektöründe kaza oranının azalma eğiliminde olduğunu burada ifade etmekte fayda görüyorum. ICAO'nun resmi rakamlarına göre 2019 yılında her bir milyon kalkışta 2,94 olan kaza oranı, 2023 yılında bir milyon kalkışta 1,87 olarak gerçekleşmiştir. Belli yıllarda bu oran küçük artış ve azalışlar gösterse de genel trend azalma yönündedir. Söz konusu kaza miktarlarına ICAO Annex 13 kaza tanımı kapsamında giren yaralanmalı türbülans olayları da dahil edildiği göz önüne alındığında kırım söz konusu olan kazaların sayısının daha da az olduğu görülmektedir.

Uçuş emniyet zincirinin en uç halkası, son bariyeri olan pilotların meslek örgütü TALPA olarak sivil havacılığımızın emniyetle ve güvenle yoluna devam etmesine her zaman olduğu gibi yeni dönemde de katkı sağlamaya devam edeceğiz. Bu maksatla, 2025 yılından başlamak üzere her yıl bir Uçuş Emniyet Forumu düzenleneceğiz. Bu forumun sivil havacılığımızın tüm paydaşlarının katılımıyla öncelikle uçuş emniyetiyle ilgili gündemde olan konuların ele alınarak tartışılacağı ve çözüm önerilerinin sunulacağı bir platform olmasını planlanmaktadır. Söz konusu forumun, üyelerimizin ve havacılık sektörümüzün tüm paydaşlarının girdileri ile

belirleyeceğimiz havacılık gündemimizde olan konuların her yönüyle ele alınıp, uzmanlarıyla tartışılıp tespit ve önerilerin ilgili otoritelere iletileceği bir platform olmasını hedeflemekteyiz. İlk Uçuş Emniyet Forumunun bu yıl sonbaharda icra edilmesini planladığımızı paylaşmaktan heyecan duyuyorum.

Diyaloğu hep koruyan, yapıcı ve birleştirici bir yaklaşımla sektörün tüm oyuncuları ile iletişim halinde olan, tecrübe ve bilgi birikimini her kesimle paylaşmaya açık prensibimizle, TALPA olarak alanının uzmanı ve danışma noktası olmaktır.

Kokpit'ten Bakış dergimizin bir sonraki sayısında buluşmak dileğiyle.

İçindekiler



6



12



18



22



28



30



34



40

6 TALPA 13. GENEL KURULU GERÇEKLEŞTİRİLDİ
Talpa Olağan Genel Kurulu 6 Ocak 2025 tarihinde Titanic Port Hotel'de gerçekleştirildi. Genel Kurul'da Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy yeniden başkanlığa seçildi.

28 HELİKOPTER EBEVEYNLİK
Helikopter ebeveynlik, aşırı derecede korumacı ve müdahaleci bir ebeveynlik modelidir.

12 TEK PİLOTLU, AZALTILMIŞ KOKPİTLİ UÇUŞ OPERASYONLARI (TPU, AKU)
Uçak üretimi yapan firmaların çoğu, tek pilotlu yolcu uçaklarının tanıtımını desteklemek için teknoloji geliştirmektedir.

30 TABLOLARDAKİ TIP: ALICI GÖZLE BAKMAK
Gözler elbette sanatçıların en çok ilgi duyduğu alanların başında geliyor.

18 İNSAN FAKTÖRÜ: "KOKPİTTE AKIŞ HALİ"
Bu yazımızda psikoloji dünyasında kendisine hatırı sayılır uygulama alanı bulan bir teoriden ve bu teorinin uçuş operasyonunda pilotlar için nasıl gerçekleştiğinden bahsedeceğiz.

34 7519 SAYILI KANUN İLE 2920 SAYILI TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU'NDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

22 YAPAY ZEKÂ KAYGISI
Yapay zekâ teknolojileri tüm sektörleri önemli ölçüde dönüştürmüş, yenilikler ve gelişmeler sağlamıştır.

40 YILBAŞI KUTLAMA TARİHİNE BİR BAKIŞ
Bu sayıda, yılbaşı kutlama tarihini, kaynaklarından özetlemek istedim.



TALPA adına

SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR

TALPA Yönetim Kurulu Başkanı

Kaptan Pilot R. Okan ÜREKSOY

YAYIN KURULU

Kaptan Pilot R. Okan ÜREKSOY

Kaptan Pilot İpek AYDIN

Kaptan Pilot Mert YARDIMCI

EDİTÖR

Tuncer TAŞDÖĞEN

DERGİ & REKLAM KOORDİNATÖRÜ

Ebru A. KARATAŞ

TALPA Basın ve Halkla İlişkiler Koordinatörü

YÖNETİM YERİ

Türkiye Hava Yolu Pilotları Derneği

Şenlikköy Mahallesi, Avcılar Sokak No: 43

34253 Florya / İstanbul

Tel: 0212 662 12 01

Fax: 0212 662 12 03

e-mail: talpa@talpa.org

web: www.talpa.org

BASKI

Pelikan Basım Matbaa LTD. ŞTİ.

Kayabaşı Mahallesi Ulubatlı Hasan Caddesi

No: 2H İç Kapı No: 19

Başakşehir - İstanbul

Tel: 0212 613 79 55

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

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

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

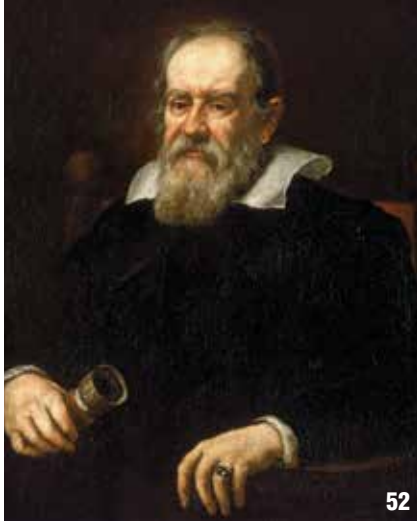
TALPA Yayın Kurulu, yazarların gönderdiği yazıların tamamını veya bir kısmını yayımlayıp yayımlanmamakta serbesttir. Yayımlanan eserlerle ilgili yazara telif hakkı ödenmez.



44



48



52



54

44 GÜNEŞİN IŞIĞI: GÜNÜMÜZÜN ENERJİSİ, GELECEĞİN YATIRIMI

Geleceğin enerji politikalarında yenilenebilir enerji kaynaklarının önemli bir yer tutacağı tartışmasız olarak karşınıza çıkıyor.

48 SEFER CANBAZ

52 BİLİNMEZİN BELİRGİNLENİŞİ

Felsefede bilgi genel olarak bilen özne ile bilinen nesne arasındaki durumu incelerken, insan bildiği ölçüde kendisi kabul edilmektedir.

54 GİZEMLİ DOĞASI, RENKLİ KÜLTÜRÜ VE BENZERSİZ TARİHİ İLE GÜNEYDOĞU ASYA'NIN PARLAYAN YILDIZI: VIETNAM



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



TALPA YENİ BAŞKAN VE YENİ YÖNETİM KURULU'NU SEÇTİ

**TALPA OLAĞAN GENEL KURULU 6 OCAK 2025
PAZARTESİ GÜNÜ TITANIC PORT HOTEL
İSTANBUL'DA GERÇEKLEŞTİRİLDİ. TEK LİSTENİN
KATILDIĞI SEÇİMİ, KPT. PLT. OKAN ÜREKSOY
LİDERLİĞİNDEKİ BEYAZ LİSTE KAZANDI.**



Toplantı Kpt. Plt. Okan Üreksoy'un, TALPA 13.

Olağan Genel Kurulu'nun gündem konularını açıklamasıyla başladı. Ulu Önder Atatürk ve şehitlerimiz için bir dakikalık saygı duruşunun ardından İstiklal marşımız okundu. Genel kurul için yeterli çoğunluk tespiti yapıldıktan sonra divan heyeti seçimine geçildi. Oybirliğiyle

Kpt. Plt. Behçet Kömürcü Divan Heyeti Başkanı olarak seçildi.

Divan Heyeti Başkanı em.Kpt. Plt. Behçet Kömürcü, açılış konuşmasının ardından kürsüye Kpt. Plt. Okan Üreksoy'u davet etti.

Üreksoy konuşmasında, "Sayın Divan Başkanım, Değerli Üyelerimiz, Kıymetli Meslektaşlarım, Değerli Konuklarımız.



Derneğimizin 13'üncü dönemini başlatacak olan genel kurulumuza hoşgeldiniz, sizleri Yönetim Kurulumuz adına saygıyla selamlıyorum. TALPA'mızın bugünlere gelmesinde emeği geçmiş tüm üyelerimize şükranlarımı sunuyor, sonsuz yolculuklarına uğurladıklarımızı da rahmetle anıyorum.

Konuşmamın başında Olağan Genel Kurula hazırlık

sürecini kısaca sizlerle paylaşmak istiyorum. Takip ettiğiniz üzere 13'üncü Dönem Genel Kuruluna yönetim için başka aday çıkmadığından tek liste olarak sizlerin huzurundayız. Tüzükte açıkça yazdığı üzere Olağan Genel Kurul her üç yılda bir Aralık ayında icra edilmektedir. Dolayısıyla 2024 yılının Aralık ayında seçimli Genel Kurul olacağı daha 2021 yılındaki genel kuruldan

beri bellidir. Ayrıca asıl genel kurul toplantısının her zaman olduğu gibi ikinci tarihte fiilen yapılacağından yola çıkılarak ikinci toplantı tarihi 6 Ocak 2025 olarak belirlenmiştir. 2 Aralık 2024 tarihinde duyuru yapılmak suretiyle de Genel Kurul'da yönetime aday olarak ya da oy kullanarak irade koymak isteyen üyelerimizin aralık ayı başından ocak ayı için uçuş programlarını



ayarlayabilmelerine imkân sağlanmıştır. Tüzüğe göre duyuru şekli web sitesi veya yerel gazeteye ilan veya mail olmasına rağmen, web sitesinde yayınlamanın haricinde üyelerimizin bilgisi olması bakımından ayrıca SMS de atılmıştır. Web sitemizdeki duyuruya ayrıca basılı çıktısını alabilecekleri şekilde adaylık dilekçe örneği de konulmuş olup sadece boşlukları doldurup getirmeleri yeterli olacak imkân sağlanmıştır.

Duyurular tüzüğe harfiyen uyularak yapılmıştır. Yönetim Kurulunun görevi tüzüğü uygulamaktır ve Genel Kurul'un kabul etmiş olduğu tüzük maddelerinin hilafında bir karar verme yetkisi yoktur.

3 yıllık görev süremiz boyunca yönetim olarak Genel Kurulumuzun kabul ettiği tüzüğümüz çerçevesinde TALPA'nın ve mesleğimizin saygınlığını koruyacak bir strateji ile çalışmalarımızı sürdürdük. Birazdan faaliyet raporumuzda arz edeceğim üzere üye sayımızın her geçen gün artması TALPA'ya olan ilginin en güzel kanıtıdır.

Mevcut dönemdeki çalışmalarımız:

• Pilotlara Hususi

Pasaport: 2020 yılında hazırlattığımız kanun teklifi sürecinin yakından takipçisiyiz.

• Lisans Kaybı Tazminatı ve Personel Hakları:

Daha uygun koşullar için çalışmalarımız sürüyor.

• SHGM İle İletişim:



SHT-FTL yönerge değişiklik taleplerimiz ve diğer konular aktif olarak gündemde.

• **Sağlık Muayeneleri:** Sağladığımız bazı kazanımlarla sağlık muayenelerindeki sorunlar önemli ölçüde azaldı. Ayrıca açık rıza beyan formundaki KHK, GBT, Adli Sicil Kaydı

ifadeleri çıkarılması sağlandı.

• **TALPA-MDA (Peer Support Sistemi):** 14 işletmede aktif şekilde hizmet vermeye devam ediyor.

• **Uluslararası Etkinlikler:** 2026 IFALPA Konferansı ev sahipliğini kazanarak önemli bir

uluslararası başarıya imza attık.

• **Sosyal Organizasyonlar:** Üyelerimiz için konser, tiyatro ve diğer etkinlikler düzenleyerek sosyal bağlarımızı güçlendirdik.

• **Medline Anlaşması:** Üyelerimize ücretsiz ambulans ve tıbbi danışmanlık sağlanıyor.

• **Yasal Girişimler:** Fiili

hizmet süresi (yıpranma payı) ve diğer haklar için mücadelemiz devam ediyor.

13'üncü dönem için oluşturduğumuz yeni ekibimiz, genç ve dinamik meslektaşlarımızın enerjisiyle zenginleşmiş olup, geçmiş dönem tecrübelerimizin aktarımıyla TALPA'nın kesintisiz ve sürdürülebilir bir şekilde ilerlemesini sağlayacaktır. Bu yapı sayesinde, TALPA gelecekte de meslektaşlarımıza daha iyi hizmet sunabilecek bir vizyonla yoluna devam edecektir. Bu vesileyle bir dönem Genel Sekreter, bir dönem de Yönetim Kurulu Başkanı olarak birlikte çalıştığımız, 7/24 derneğimiz ve meslektaşlarımız için gönülden emek veren Yönetim, Denetim ve Disiplin kurulu üyelerimize huzurlarınızda şükranlarımı sunuyorum.

Yeni Dönem İçin Hedeflerimiz:

1. Havacılık Meslek

Kanunu: Havacılık çalışanlarının haklarını güvence altına alacak bir yasa için çalışmalarımızı artıracacağız.

2. FTL ve yorgunluk: Sürekli artan uçuş saatlerinin yarattığı yorgunluğun önüne geçecek şekilde SHT-FTL'de yapılmasını talep ettiğimiz düzenlemelerin takipçisi olacağız.

3. IFALPA 2026

Konferansı: Bu prestijli etkinliği, ülkemiz ve mesleğimiz adına örnek bir organizasyonla icra edeceğiz.



4. Uçuş Emniyet

Sempozyumu: Her yıl düzenlenecek bu sempozyumla uçuş emniyeti ve güvenliği konularını sektörün gündemine taşıyacağız.

5. Dijitalleşme ve Yapay

Zeka: Üyelerimizin FTL ve diğer konulardaki sorularına 7/24 cevap alabileceği bir platform sunacağız.

6. Sağlık Muayenelerinde

Gelişim: EASA standartlarında sağlık lisansı süreçlerini ülkemize entegre etmek için çalışacağız.

7. Üyeler İçin

Ayrıcalıklar: Şimdiden başladığımız çalışmalarla, önde gelen markalarda indirimler ve prestijli kartlar ile özel avantajlar sağlayacağız.

8. Genç

Pilotlara

Destek: Uçuş okullarındaki meslektaşlarımızı mesleğe hazırlamak için rehberlik edeceğiz.

9. Kadın Pilotlar:

Kurulan çalışma gurubu ile kadın meslektaşlarımızın sorunlarına çözümler üreteceğiz.

10. Uluslararası

Görevler: IFALPA ve ECA'da aktif roller alacak üyeler yetiştireceğiz.

TALPA, siz değerli üyelerimizin desteği sayesinde Türk sivil havacılığının en güçlü meslek örgütü olarak varlığını sürdürüyor. 13. Dönemde, birlikte çalışarak mesleğimizi daha ileri taşıyacağımıza



inanıyoruz.

Yüce Genel kurulumuzu saygıyla selamlıyorum.” dedi.

Oy kullanımının ardından Divan Heyeti Başkanı Kpt. Plt. Behçet Kömürcü oy pusulalarının sayımı ile bilgi verdi.

130 oy kullanılan seçimde, 2 oy geçersiz sayıldı. 128 geçerli oyun tamamını alan BEYAZ

Listenin başkan adayı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy 2025-

2027 yılları arasında Yönetim Kurulu Başkanı olarak kurullarıyla birlikte görev yapacak.

Genel Kurulda ayrıca, İstanbul Valiliği / İl Sivil Toplumla İlişkiler Müdürlüğü'nün talebi doğrultusunda Dernek Tüzüğü'nün bazı maddelerinde de değişikliğe gidildi.

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

YENİ YÖNETİM İŞBAŞI YAPTI

6 Ocak 2025 Pazartesi günü gerçekleştirilen TALPA 13'üncü Genel Kurulu'nda 3 yıllık süre için seçilen Yeni Yönetim Kurulu Kpt. Plt. Okan Üreksoy Başkanlığı'nda ilk toplantısını TALPA Genel

Merkezi'nde gerçekleştirdi. Toplantıda görev dağılımı şu şekilde oluştu: Başkan: R. Okan Üreksoy
Başkan Yardımcısı: Teoman Ceylan, Tefik Zehni
Genel Sekreter: Serkan

Zalaltuntaş
Muhasip Üye: Serhat Furkan Menteş
Yönetim Kurulu Üyeleri: Çağatay Düzen, Hazal Naz Mutlu, Selçuk Yolal, Ufuk Çakan



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

Bireysel mesleki sorunların çözümü

DEMEK

Dernek, üyelerinin işverenleri ile yaşadığı sorunlarda, talep halinde savunma hazırlanması, süreçler hakkında bilgi verilmesi, gerektiğinde ihtarname-ihbarname gönderilmesinin tavsiye edilmesi, iş akdinin feshi durumunda fesih işlemlerinin değerlendirilmesi, dava açılabilir koşulların varlığının belirlenmesi, leh ya da aleyhe davalarda dile getirilmesi gereken önemli unsurlar konusunda bilgilendirme yapılması ve bunlarla sınırlı olmamak üzere sair hukuki ve/veya idari işlemlerde, bünyesindeki uzmanlar aracılığıyla karşılıksız danışmanlık hizmeti vererek üyelerine destek olmakta; diğer taraftan da, müzakere ile uzlaşılabilir uyuşmazlıklarda, muhatap kişi ve kurumlar nezdinde sorunun sulhen çözülebilmesini sağlamak üzere aktif rol üstlenmektedir.

+90 (212) 662 12 01



talpa.tr



[talpa_org](https://twitter.com/talpa_org)



[talpa_org](https://www.instagram.com/talpa_org)



[talpaorg](https://www.youtube.com/talpaorg)

TEK PİLOTLU, AZALTILMIS KOKPİTLİ UÇUŞ OPERASYONLARI (TPU, AKU)



Dr. Kpt. Plt. M. Melih BAŞDEMİR
Ekip Kaynak Yönetimi

Uçak üretimi yapan firmaların çoğu, tek pilotlu yolcu uçaklarının tanıtımını desteklemek için teknoloji geliştirmektedir. Örneğin, Embraer Havayolu Pazarı İstihbaratı Başkan Yardımcısı Luiz Sergio Chiessi, bir özel mülakat sırasında 2025 yılı sonuna kadar tek pilot kabiliyeti sağlamayı amaçladıklarını belirtmiştir. Ayrıca benzer düşüncelerle kısa mesafeli uçuşların tamamında ve uzun mesafeli uçaklarda kokpitte “cruise” safhasında sadece tek bir pilotun kullanılmasının uygulanabilirliğini araştırmıştır (örneğin, Avrupa ACROSS projesi: Stres ve İş Yükünün Azaltılması için Gelişmiş Kokpit).



Airbus'ın eski Teknoloji Sorumlusu Paul Eremenko, üreticinin tek bir pilotun bir yolcu uçağını uçurmasına izin verecek teknolojiler geliştirdiğini açıkça belirtmiştir. Benzer bir şekilde, İngiltere'de, ATI tarafından finanse edilen

Geleceğin Uçuş Güvertesi ve Açık Uçuş Güvertesi programlarının bir parçası olarak, tek mürettebatlı bir yolcu uçağı için teknoloji gereksinimlerini ve mürettebat stratejilerini belirlemek için çalışmalar yürütülmektedir.

Ancak, NASA Ames Araştırma Merkezi'nde Havacılık Direktörü olan Thomas Edwards, tek mürettebatlı uçakların yalnızca bir başlangıç olduğu görüşünü dile getirmiştir. Sorunun tek pilot operasyonlarının

**UÇUŞ EKİPLERİ ARASINDA
ÖZELLİKLE STERİL KOKPİT
KURALLARINA UYUM
GÖSTERİLMEYEN UÇUŞ
İLETİŞİMLERDE UÇUŞ
EMNİYETİNDE SORUN YAŞANDIĞI
GÖRÜLMEKTEDİR. BUNDAN
DOLAYI UÇUŞ SİRASINDA
KURULAN İLETİŞİM OPTİMUM
DÜZEYDE OLMALIDIR.**



De Havilland Comet
Entered into service: 1952

Four crew
(2 pilots, flight engineer
and radio operator/navigator)



Boeing 747-300
Entered into service: 1983

Three crew
(2 pilots and a flight engineer)



Airbus A350
Entered into service: 2015

Two crew
(2 pilots)

Şekil 1: Uçaklardaki Kokpit Sayısındaki Evrim

benimsenip benimsenmemesiyle ilgili olmadığını, ancak 'tek pilotun sıfır pilota giden yolda mantıksal bir basamak taşı olup olmadığını' öne sürmektedir. Diğer bir ifadeyle uçuş operasyonlarında gelecekte İHA konseptinin uygulanabilirliği bir çok hava yolu firması tarafından araştırılmaktadır.

Tek pilotlu bir yolcu uçağında, yüksek iş yükü zamanlarında pilot üzerindeki talepleri azaltmak veya kendisinin görev yapamaz hale gelmesi durumunda, uçağın idaresini sağlayabilmek için artan düzeyde gelişmiş otomasyon ve durumsal farkındalık gerekecektir. Bunu yapmak için, emniyetli ve verimli uçuşu sağlamak için pilot ve uçak arasında uygun iş dağılımının olması gereklidir.

Tek pilotlu kokpitte, yeni havayolu operasyonel konseptlerini destekleyen

yeni bir dizi insan merkezli teknolojinin geliştirilmesi için bir katalizör sağlayacaktır. İnsan faktörünü etkileyen unsurlar esas olarak dikkate alınması gereken noktalar olacaktır.

Kokpit tasarımında son yarım yüzyıldaki eğilim, kademeli olarak 'mürettebattan arındırma' olmuştur. Kokpit ortamı günümüzde operasyonel olarak iki pilotludur, ancak yalnızca 50 yıl önce, bir kokpitte aynı zamanda beş mürettebat olması yaygındı. Şimdi, aynı görevi uçaktan çok daha fazla yardım alan yalnızca iki pilot gerçekleştirmektedir. Ancak, mevcut Sivil Havacılık, yönetmelik ve yasaları gereği, iki pilotlu kokpit anlayışı ticari uçaklar için mevcut asgari uçuş mürettebatı olarak bir zorunluluk haline getirilmiştir. (Şekil 1)

İki kokpitli uçuş operasyonlarının değişmesi

hakkında geçmişten günümüze bir takım gelişmeler olmuştur. 2018 yılında ABD Kongresi'ne sunulan '2018 FAA Yeniden Yetkilendirme Yasası'nın bir parçası olarak, 'Yönetici, Temsilciler Meclisi Bilim, Uzay ve Teknoloji Komitesi ile Senato Ticaret, Bilim ve Ulaştırma Komitesi'ne, uzaktan pilotaj ve bilgisayar pilotajı ile desteklenen tek pilotlu kargo uçaklarını destekleyen FAA araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin bir incelemesini açıklayan bir rapor iletmelidir' önerilmiştir. ABD Kongresindeki bu inisiyatifte rağmen sivil ulaşımda tek pilotlu bir uçağın geliştirilmesinin önündeki en büyük engel, teknoloji değil, teknolojiyi uygun şekilde uygulamak ve gerekli otomasyon ve kullanıcı arayüzlerini geliştirmektir. Her şeyin tek bir pilot etrafında tasarlanması gerektiğinden,

insan faktörü gereksinimleri ana endişe kaynağı olmaktadır.

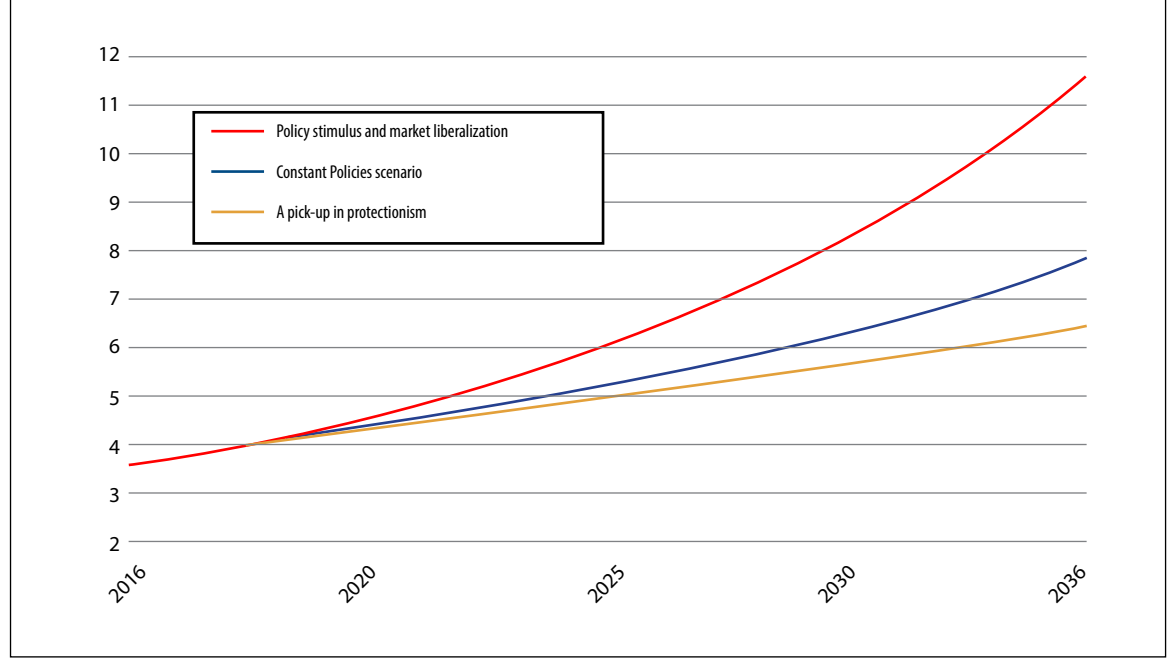
Kokpitten ikinci pilotu çıkarmak, uçuş operasyonlarının ana işlevini değiştirmek anlamına gelmemektedir. Bu tuzaktan kaçınmak için, işlerin şu anda nasıl yapıldığına dair temel bir yeniden analiz gerekmektedir. Çünkü tek pilotlu bir uçak üretmek havacılık endüstrisindeki zorluğun yalnızca yarısıdır: Diğer yarısı ise onu bir havayolu bağlamında çalıştırılması olacaktır.

Başlangıçta tek pilotlu operasyonların ana itici gücü finansal olarak düşünülmüştür, ancak daha sonraları havacılık endüstrisinin artan pilot ihtiyacı da büyük bir rol oynuyor başlamıştır. Öte yandan, hava taşımacılığı endüstrisi, maliyetlerde sürekli aşağı yönlü talepler ve öngörülemeyen,

dalgalandan yakıt masrafları ile karlılıkla mücadele etmeye çalışmaktadır. IATA'nın (Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği) 2016'nın ikinci yarısına ilişkin raporu, 2017'de ortalama gidiş-dönüş ücretinin (ek ücretler ve vergiler hariç) 2015'teki 407 dolardan 351 dolara düştüğünü ve aslında 1995'tekinden %68 daha düşük olduğunu göstermiştir. (Şekil 2) Dünya çapında vergi sonrası karlar 2015'teki 9,89 dolardan (yolcu başına) 7,546 dolara düşmüştür. Havayolu personeli maliyetleri, uçak türüne, sektör uzunluğuna ve ne kadar faaliyetin dış kaynaklı olduğuna bağlı olarak işletme maliyetlerinin yaklaşık %11'den neredeyse %25'ine kadar değişmektedir.

Pilot maliyetleri işletme maliyetlerinin %13'üne kadarını temsil etmektedir. Pilot sayısını yarıya indirmek, özellikle daha kısa, rotalarda işletilen uçuş operasyonlarında daha maliyet etkin olabileceğini göstermektedir. Uçak boyutu azaldıkça kokpit ekibine atfedilen doğrudan işletme maliyetleri artmaktadır. İki pilot ve üç kabin ekibi olan bir yolcu uçağı için uçuş ekibi maliyetlerinin %67'sini temsil ettiği tahmin edilmektedir; bu, yalnızca iki kabin ekibi gerektiren 100'den az koltuklu bir uçakta yaklaşık %76'ya çıkmaktadır. Diğer bir ifadeyle pilot maliyetleri kısa mesafeli uçuşlarda her zaman fazla olmaktadır.

Airbus, Küresel Pazar Tahmini (GMF) 2018-



Şekil 2: IATA Verilerine Yıl Bazında Küresel Yolcu Miktarı

2037' arasında, dünya yolcu filosunun 20 yıl içinde iki katından fazla artarak 48.000'e çıkacağını, trafiğin yılda %4,4 oranında büyüyeceğini ve 37.390 yeni yolcu ve kargo uçağı gerekeceğini öngörmektedir (Şekil 2). Bu yeni uçakların %76'sı, Airbus'ın 230 koltuğa kadar kapasite ve 3.000 nm menzile sahip "küçük" pazar segmenti olarak tanımladığı segmenti olacağı öngörülmektedir. Buna bağlı olarak, da Dünya hava yolu filosunu 48.000 uçağa çıkarmanın sonrasında 540.000 yeni pilota ihtiyaç duyulmasına neden olacaktır. Mevcut pilot eğitimi imkanları değerlendirildiğinde uçuş okullarının istenilen kalite düzeyinde "çil" pilot yetiştiremeyeceği açıktır.

TEK PİLOTLU BİR UÇAK İÇİN ZORLUKLAR

Bu tür uçaklar için zorluklar, yolcu taşıyan herhangi bir uçak için olanlarla aslında aynıdır. En azından eşdeğer mevcut çok mürettebatlı uçak kadar güvenli olmalı, ancak bir pilot perspektifinden daha fazla hata toleranslı olmalıdır. Tek pilotuna eşdeğer çok pilotlu uçaktakinden daha yüksek iş yükü yüklememeli, ancak hava sahası resmi, taktik ve stratejik uçuş planlaması, uçak sistemi farkındalığı ve uçuş zarfı gibi konularda aynı düzeyde pilot anlayışı ve farkındalığını teşvik etmelidir.

Hava Trafik Kontrolü'nden (ATC) özel yardım gerektirmeden tüm hava sahası kategorilerinde ve tüm

havaalanlarında çalışabilmelidir. Mevcut ATC-Hava-pilot operasyonel ilişkisinin birçok yönü iki kişilik bir kokpite dayanmaktadır: Tek pilotlu operasyonlarda ise pilotun sürekli olarak hem uçup hem de radyo konuşması yapmasının pilot üzerine ek bir sorumluluk ve yoğunluğu getireceği bilinmelidir. Bu yoğunluğu azaltmak için, ATC ile artan bağlantıyı destekleyecek CPDLC, SESAR, NEXTGEN ve benzeri girişimlerin geliştirilmesi ve sonunda, sessiz ATC iletişiminin kullanımının sağlanması gereklidir.

Bir hava yolu şirketinin perspektifinden bakıldığında, genel işletme maliyetleri nihayetinde çok pilotlu bir uçağkinden daha düşük olmalıdır. Buna tedarik, eğitim,

bakım ve operasyonel destek maliyetleri de dahil olmalıdır. Teknolojinin tanıtımı sırasında başlangıç maliyetleri artabilir ancak uygulanabilir bir teklif olması için bunların nihayetinde azaltılması gerekir. Maliyetlerin, sadece uçağı üretmek için gereken teknolojiyle ilgili değil, aynı zamanda onu işletmekle de ilgili olduğu unutulmamalıdır. Uçağın tek pilotlu olarak uçuşulması da ana sorun olmayabilir. Buradaki ana sorun; Massachusetts Teknoloji Enstitüsü'nde Havacılık ve Uzay Bilimleri Profesörü olan John Hansman'ın dediğı gibi "sorun hiçbir zaman 'Bir uçağı otomatikleştirebilir ve otonom olarak uçuşabilir misiniz?' olmadı. Sorun, "Ödeme yapan müşterileri o uçağın arkasına koyabilir misiniz?" sorusu olmalıdır. Bu soruya ilişkin ABD'den çıkan yolcu görüşlerine ilişkin olarak orta yaşlı yolcuların bu tür uçuşlara şüpheyle yaklaştıkları ancak, genç yolcuların ise bu yeni durumu maliyeti de düşündüklerinde yeni teknolojiyle donatılmış tek pilotlu uçaklarda uçuşma eğiliminde oldukları görülmektedir.

İŞLETİMSEL VE ÖRGÜTSEL HUSUSLAR

Tek pilot konseptinin teknolojik, ekonomik, düzenleyici ve toplumsal kabulüne ek olarak ele alınması gereken bir başka önemli konu daha bulunmaktadır: Havayolu hizmetinde böyle bir uçağın işletilmesinin örgütsel yönleri.



Kokpitte pilotlardan birini çıkarmak, çok çeşitli örgütsel alanlarda sonuçlar doğuracaktır. İnsan-sistem bütünleştirme yaklaşımını benimseyerek, görevlerin bu şekilde yeniden dağıtılması, insan gücü, personel seçimi ve eğitim gibi alanlarda önemli sorunlar ortaya çıkacaktır. Bu pilotların seçimi, eğitimi, motivasyonu, tek kişilik uçaklardaki pilotları havada desteklemek için yerde kaç kişiye ihtiyaç duyulacağıdır ana sorun noktaları olacaktır.

Mevcut sistemde, çok pilotlu uçaklarda, pilotlar başlangıçta yardımcı pilot olarak eğitim alarak tecrübe edinmekte ve yoğun bir değerlendirme ile eğitim sürecinden geçtikten sonra Sorumlu Kaptan Pilot olmaktadır. Yardımcı pilot

rolü tek pilot konseptinde ortadan kalktıktan sonra, tek pilotların Kaptan olarak güvenli bir şekilde çalışmak için gerekli deneyimi nasıl kazanacakları ve nasıl eğitilecekleri sorusu ortaya çıkacaktır. Tüm pilotlar etkili bir şekilde Kaptan olmak zorunda kalacaktır. Bir uçak komutanı sadece uçağı uçurmaktan değil, aynı zamanda operasyonlar, mürettebat yönetimi ve yolcu durumlarıyla ilgili emniyetli kararları almaktan da sorumludur. Bunun yanında OML Pilot anlayışı olmayacaktır, sağlık yetenekleri yeniden tanımlanmak zorunda olacaktır. Ayrıca, yerde tek kokpitli uçaklardaki pilota destek verecek personel için hangi deneyim ve yeterliliklerin

gerekli olacağı ve mevcut havayolu kaynak havuzunun dışından işe alınmaları gerekip gerekmediğı sorusu da ortaya çıkabilecektir. Yeni kokpit sistemlerinin ve operasyon konseptlerinin etkisi, hem bireysel hem de bir ekip olarak eğitime farklı bir yaklaşım gerektirecektir. Dağıtılmış bir çözüm, yer tabanlı personel ve pilotlar için eğitim tesisleri (simulatörler, bilgisayar tabanlı eğitim, destek istasyonları dahil olmak üzere operasyon odalarının simülasyonu vb.) gerektirecek ve eğitim sağlamanın karmaşıklığını artıracaktır. Sosyal ve örgütsel bir bakış açısından, bu yeni operasyon türünün mevcut havayolu örgütsel kültürü (örneğin terfi

ve kıdem) üzerinde nasıl bir etkisi olacağı sorusu ortaya çıkacaktır? Hatta geleneksel beceri setinden (örneğin manuel uçuş) uzaklaşarak yetki devrini vurgulayan (örneğin denetleme ve izleme sistemleri) bir bilgi, beceri ve yeteneklerde değişiklik yapılması bile gerekebilecektir. Bu ise simülatorlerde alınmış eğitimlerden elde edilmiş becerilerden çok, bilgiye dayalı akıl yürütmeye doğru önemli bir rol değişimini temsil etmektedir.

SONUÇ

Tek kokpitli yolcu uçağı

muhtemelen hala 20 yıl uzakta, ancak ABD'deki ve EASA'daki yasal gelişmelerle tek pilotlu "kargo" uçağının gerçeğe dönüşmesine daha yakın olması mümkün olarak görülmektedir. Bu, kaçınılmaz olarak tek kokpitli havayolu operasyonları için yolu açacak ve gerekli teknolojiyi geliştirme fırsatı sağlayacaktır.

Tek pilotlu operasyonlar ticari hizmete girsın veya girmesın, bir tasarım egzersizi olarak tek pilotlu uçak, gerçek anlamda insan merkezli bir yaklaşım benimseyerek

uçuş güvertesindeki pilotun görevlerinin yeniden değerlendirilmesi için fırsat sağlayacaktır. Tek ve çok mürettebatlı uçaklar için geçerli olacak aviyonik şirketleri tarafından geliştirilmesi için neredeyse kaçınılmaz olarak yeni pilot destek gereksinimleri türetecektir. Güvenlik, sertifikasyon ve tasarım süreçlerine yönelik yeni yaklaşımlar için bir test ortamı sağlayacak ve pilotun görev yapamaz hale gelmesi durumunda uçağın güvenli bir şekilde kurtarılması için

seçeneklerin ele alınmasına yardımcı olacaktır. Tek mürettebatlı operasyonlar uygulanabilirse yolcu başına, mil başına maliyetin azalacağı ve bunun sonucunda bilet fiyatlarının da eş zamanlı olarak düşeceği ve bunun da talebin artmasına yol açacağı, potansiyel olarak daha fazla pilot ve daha fazla uçak gerektireceğini öne sürülmektedir. Bu durum ise uzak gelecekte insansız kokpitli uçurulan yolcu uçaklarının tasarlanmasına yol açacaktır. 

KAYNAKLAR:

- Keinrath, C., Vašek, J. & Dorneich, M. (2010). A cognitive adaptive man-machine Interface for future Flight Decks, in, A. Droog & M. Heese (Eds) Performance, Safety and Well-being in Aviation Proceedings of the 29th Conference of the European Association for Aviation Psychology (20-24 September 2010, Budapest, Hungary). European Association of Aviation Psychology.
- <https://www.flightglobal.com/news/articles/embraer-reveals-vision-for-single-pilot-ailiners-343348/>
- <https://www.independent.co.uk/news/business/news/airbus-pilotless-planes-self-flying-aircraft-passenger-flights-cto-paul-eremenko-a8068956.html>
- Comerford, D., Brandt, S.L., Lachter, J., Wu, S-C., Mogford, R., Battiste, V. & Johnson, W.W. (2013). NASA's Single-Pilot Operations Technical Interchange Meeting: Proceedings and Findings (NASA/CP—2013—216513). Moffett Field, CA: National Aeronautics and Space Administration, Ames Research Center.
- FAA Reauthorization Act of 2018. <https://www.congress.gov/bill/115th-congress/house-bill/4/text#toc-H9FCD49FAC889471BBCC9541CA1CBD2A3>
- International Air Transport Association (2016). Briefing Note: Economic Performance

of the Airline Industry (2017 mid-year report). Available at: <http://www.iata.org/whatwedo/Documents/economics/IATA-Economic-Performance-of-the-Industry-mid-year-2017-report.pdf>.

- <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>
- <https://www.airbus.com/aircraft/market/global-market-forecast.html>
- <https://www.boeing.com/commercial/market/commercial-market-outlook/>
- easyJet PLC (2013). Annual report and accounts 2013. Available from <http://corporate.easyjet.com/~media/Files/E/Easyjet-Plc-V2/pdf/investors/result-center-investor/annual-report-2013.pdf>.
- Ryanair (2009). Full Year Results, 2009. Available from: http://www.ryanair.com/doc/investor/2009/q4_2009_doc.pdf.
- Higgins, J., Lovelace, K., Bjerke, E., Lounsbury, N., Lutte, R., Friedenzohn, D., & Craig, P. (2014). An investigation of the Unites States airline pilot labor supply. Journal of Air Transport Studies, 5 (2), pp. 53–83.
- Duggar, J.W., Smith, B.J. & Harrison, J. (2011). International supply and demand for U. S. trained commercial airline pilots. Journal of Aviation Management and Education, 1, pp. 1-16.
- [today/02_aug2017-airplanes-without-pilots-180963931/](https://www.airspacemag.com/flight-

</div>
<div data-bbox=)

- https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/432646/20150427-DCDC_JDN_3_10_Archived.pdf
- Bilimoria, K.D., Johnson, W.W & Schutte, P.C. (2014). Conceptual Framework for Single Pilot Operations. In, Proceedings of International Conference on Human-Computer Interaction in Aerospace (HCI-Aero 2014), July 30 – August 1, 2014. Santa Clara, California, USA.
- Winter, S.R., Rice, S., Mehta, R., Cremer, I., Reid, K.M., Rosser, T.G., & Moore, J.C. (2015). Indian and American consumer perceptions of cockpit configuration policy. Journal of Air Transport Management, 42, (2015) 226- 231
- Harris, D. (2007). A Human-Centred Design Agenda for the Development of a Single Crew Operated Commercial Aircraft. Aircraft Engineering and Aerospace Technology, 79, 518-526.
- eCivil Aviation Authority (2013). Global Fatal Accident Review 2002-2011 (CAP 1036). London: Civil Aviation Authority. Available from <https://publicapps.caa.co.uk/docs/33/CAP%201036%20Global%20Fatal%20Accident%20Review%202002%20to%202011.pdf>



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA

demek

Sosyal hizmetler

DEMEK

Dernek üyelerinin operasyon yaptığı havaalanı ve havalimanlarında, ekonomik koşullarla ve ticari kaygılardan uzak şekilde otopark hizmeti almasına yardımcı olmakta ayrıca yaptığı anlaşmalarla üyelerinin çeşitli mal ve hizmet satan kuruluşlardan indirimli yararlanmasını sağlamaktadır. Üyelerin bireysel olarak sözkonusu hizmeti alması halinde ödeyeceği rakamların çok altında ve bu amaçla yapılan giderleri karşılayacak şekilde ücret belirlenmektedir. Esasen otopark hizmeti 2003 yılına kadar Türk Hava Yolları tarafından uçuş personeline sağlanan bir imkan niteliğinde iken bu tarihte TALPA'ya devredilmiş ve o tarihten itibaren TALPA tarafından koordine ve organize edilmeye başlanmıştır. Bu nedenle, bir otopark alanının ticari gaye ile talep eden kişilere pazarlanması veya satılması sözkonusu olmayıp Türk Hava Yollarının uçuş personeline verdiği otopark hizmetinin TALPA tarafından devam ettirilmesinden ibarettir.

Bunun dışında her yıl düzenlenen 26 Nisan Pilotlar Günü etkinliklerinden de üyeler ücretsiz olarak istifade edebilmektedir.

+90 (212) 662 12 01



[talpa.tr](https://www.facebook.com/talpa.tr)



[talpa_org](https://twitter.com/talpa_org)



[talpa_org](https://www.instagram.com/talpa_org)



[talpaorg](https://www.youtube.com/talpaorg)

İNSAN FAKTÖRÜ

"KOKPİTTE AKIŞ HALİ"



N. Temuçin GÜREL

AFA Uçuş Okulu
Yönetici/Eğitmen



BAŞLARKEN...

Bu yazımızda psikoloji dünyasında kendisine hatırı sayılır uygulama alanı bulan bir teoriden ve bu teorinin uçuş operasyonunda pilotlar için nasıl gerçekleştiğinden bahsedeceğiz. Söz konusu teori yakın tarihte oldukça popüler olan pozitif psikoloji akımı tarafından ortaya atıldı. Akış Teorisi olarak isimlendirilen bu teori, önce psikoloji dünyasında dikkat çekerek bir etki yarattı. Daha sonra iş, spor, sanat, eğitim, üretim ve benzeri alanlarda artan bir ilgi görmeye başladı. Geniş çapta bir uygulama alanı buldu.

Akış teorisinin sahibi ve isim babası, Amerika Birleşik Devletleri, Chicago Üniversitesi'nde bir



psikoloji profesörü olan Mihaly Csikszentmihalyi. Teoriyle ilgili en zor şey sahibi ve isim babasının adı 😊. Csikszentmihalyi pozitif psikoloji akımının kurucularından biri olup, tüm çalışmalarını bu alanda gerçekleştirmiştir. Kendisinin çocukluk yılları ne yazık ki II. Dünya Savaşı'na rastlamıştır. Ailesiyle birlikte savaş yıllarının

tüm olumsuzluklarını ve zorluklarını yaşamıştır. Bu da onu psikoloji bilimi içinde mutluluk kavramını merak etmeye ve araştırmaya yöneltmiştir.

Teoriye "akış" isminin verilme nedenini de kısaca açıklayalım. Csikszentmihalyi, 1970'li yılların ikinci yarısından itibaren teoriyi geliştirip, olgunlaştırırken çok insanla

görüşüyor. Görüştüğü bu insanlar kendisine teori kapsamındaki yaşantı ve deneyimlerini anlatırken sıklıkla "bir akarsunun kendilerini alıp götürdüğü", "bir sele kapılıp gittikleri" şeklinde benzetmeler kullanıyorlar. Akışla ilgili kişisel deneyimlerini bu tür metaforlarla ifade ediyorlar. Bu yaşantılar doğrultusunda teori "akış" ismini alıyor.

**CSIKSZENTMIHALYI
POZİTİF PSİKOLOJİ
AKIMININ KURUCULARINDAN
BİRİ OLUP, TÜM
ÇALIŞMALARINI BU ALANDA
GERÇEKLEŞTİRMİŞTİR.
KENDİSİNİN ÇOCUKLUK
YILLARI NE YAZIK Kİ
II. DÜNYA SAVAŞI'NA
RASTLAMIŞTIR.**

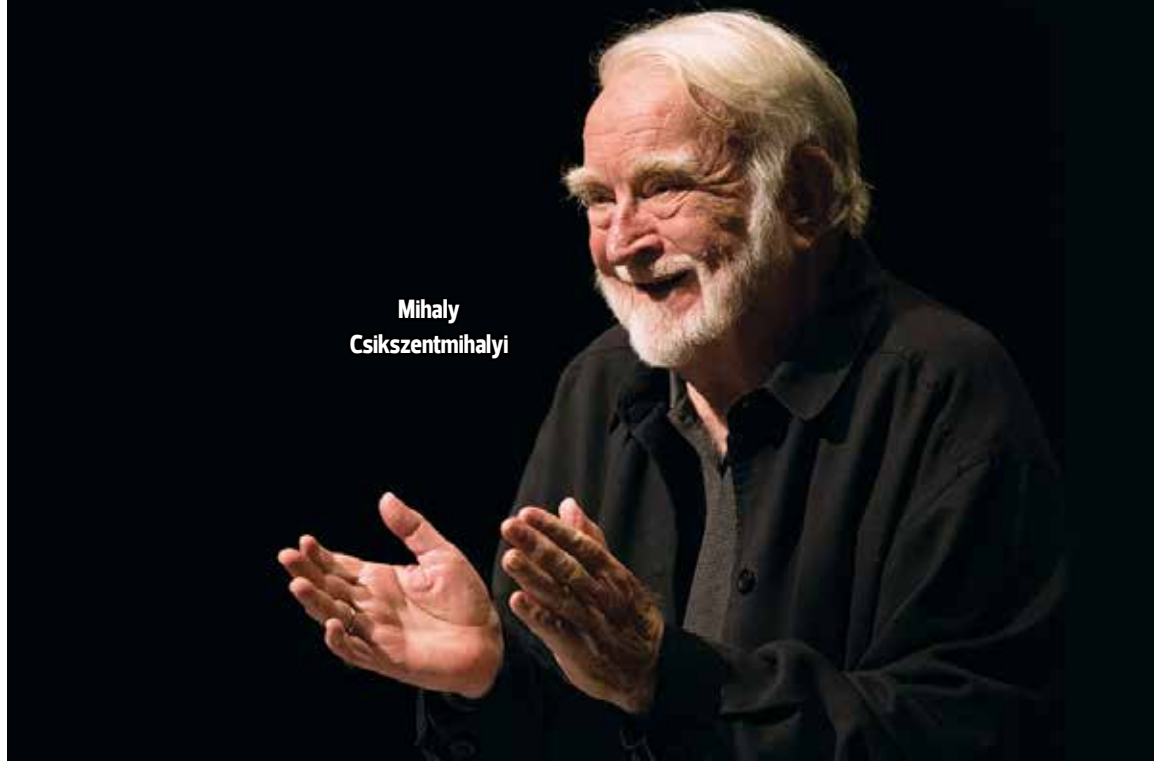
Şimdi Akış Teorisini, akışın ne olduğundan başlayarak, birlikte inceleyim. Akış, insanın bir etkinliğe tamamen dahil olduğu, enerjik olarak odaklandığı ve etkinlik boyunca keyif aldığı zihinsel bir durum olarak tanımlanıyor. Csikszentmihályi akışı daha basit ve anlaşılır olarak “Tamamen bir noktada toplanmış motivasyondur.” şeklinde tanımlıyor. Akış teorisi, insanların belirli etkinlikler sırasında yaşadıkları en yüksek mutluluk ve tatmin düzeylerini açıklamak için kullanılıyor. Akış teorisi, insanların ne zaman en iyi performanslarını sergilediklerini ve en çok tatmin olduklarını anlamaya yardımcı oluyor. Böylelikle bir etkinlik, bir iş, bir görevi yüksek seviyede bir performans ve muhtemel doğru sonuçlarla yerine getirmeyi sağlıyor.

Csikszentmihályi ve ekibi, çalışmaları sırasında özellikle

sanatçılar ve sporcuların işlerini icra ederken kendilerini tamamen kaptırdıklarını ve açlık, susuzluk, uyku, dinlenmek gibi temel ihtiyaçlarını unutabildiklerini gözlemliyor. Çeşitli alanlarda yaptıkları gözlem ve değerlendirmelerle sağladıkları veri onları daha ileri bir noktaya taşıyor. Yaptıkları şeye odaklanmışken kendini kaybeden sanatçı, sporcu ve diğer alanlardaki insanlardan etkilenerek teoriyi derinleştirmeye başlıyorlar.

Peki bir işi, bir görevi yaparken, bir etkinliğin içindeyken akış halinde olup olmadığınızı nasıl anlıyorsunuz? Bir deneyimin akış olabilmesi için gereklilikler nedir? Bir işte bir görevde kişinin “ben akış halindeyim” diyebilmesinin

Mihaly
Csikszentmihalyi



koşulları nelerdir? Birlikte inceleyelim.

Bir deneyimin akış olabilmesi için...

1. Hedef belirginliği:

Etkinliğin net ve anlaşılır hedeflere sahip olması.

2. Geri bildirim:

Etkinliğin gidişatı ve/veya sonuçları hakkında hızlı ve net geri bildirim sağlanması.

3. Beceri ve zorluk dengesi:

Etkinliğin, bireyin beceri düzeyine uygun zorluk seviyesine sahip olması.

4. Kontrol hissi:

Kişinin, etkinliği yönlendirebildiğine ve üzerinde kontrol sahibi olduğuna inanması.

5. Eylem ve bilincin birleşmesi:

Kişinin, düşüncelerinin ve eylemlerinin uyumlu bir şekilde birleştiği ve etkinliğe odaklandığını hissetmesi.

6. Zamanın algısında değişiklikler:

Kişinin etkinlik süresince zamanı hızlı geçiyor veya duruyor gibi hissetmesi.

7. Otonom (Ototelik) motivasyon:

Kişinin içsel motivasyon taşıması ve kişisel tatmin duyması.

8. Kendi bilincinden uzaklaşma:

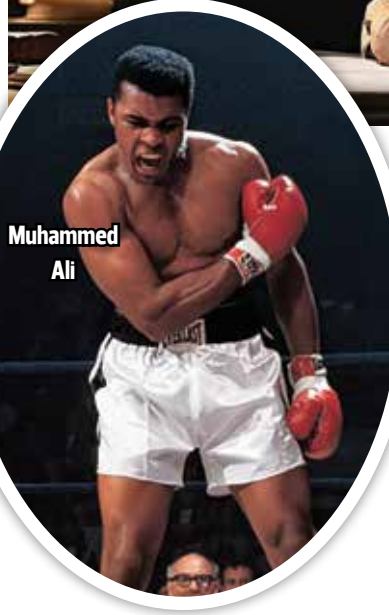
Kişinin, etkinlik süresince kendisi ve çevresi hakkındaki başka düşüncelerini unutmaması, askıya alması.

Oynadığı maçta takımı

CSIKSZENTMIHÁLYI VE EKİBİ, ÇALIŞMALARI SİRASINDA ÖZELLİKLE SANATÇILAR VE SPORCULARIN İŞLERİNİ İCRA EDERKEN KENDİLERİNİ TAMAMEN KAPTIRDIKLARINI VE AÇLIK, SUSUZLUK, UYKU, DİNLENMEK GİBİ TEMEL İHTİYAÇLARINI UNUTABİLDİKLERİNİ GÖZLEMLİYOR.

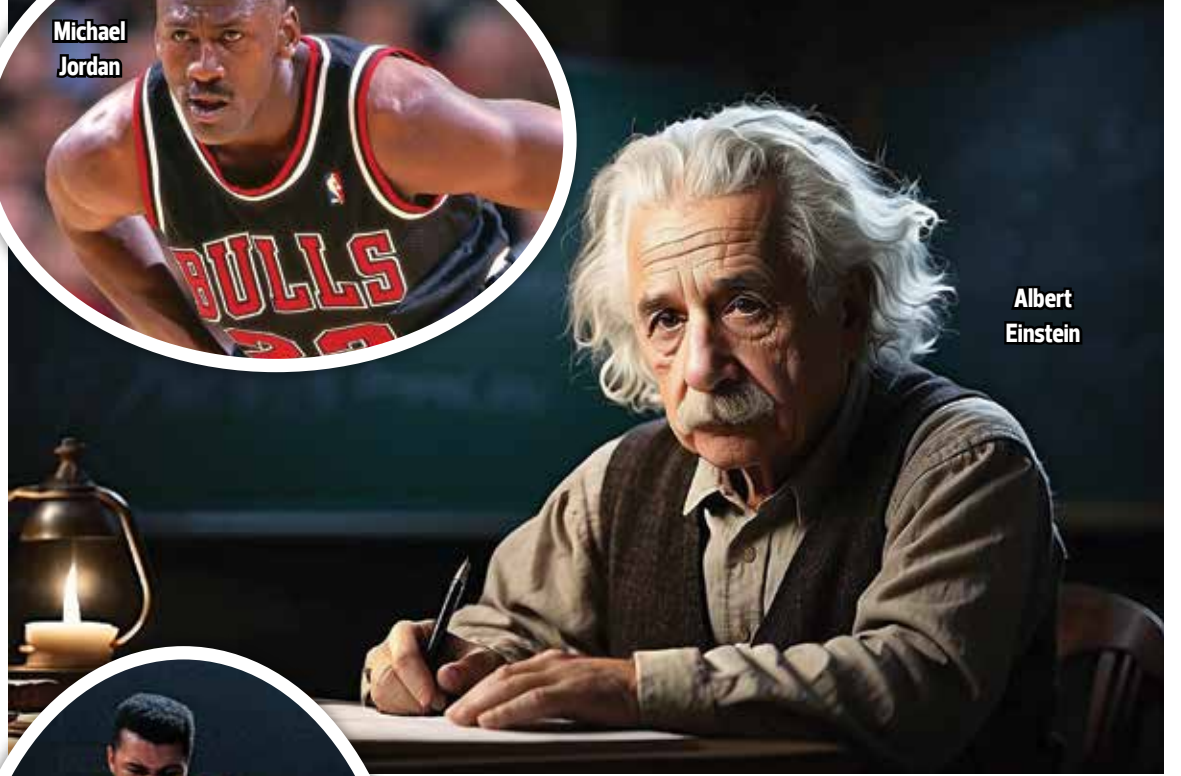


Michael
Jordan



Muhammed
Ali

teorisi nasıl çalışır? Birlikte bakalım. Öncelikle akış halinin bir görev ya da bir işin tamamlanmasında beklemek doğru değildir. Akış bir işin, bir görevin belli parçalarında da yaşanabilir. Uçuş operasyonunda pilotlar için akış halini böyle



Albert
Einstein

değerlendirmek doğru bir yaklaşım olacaktır. Takdir edersiniz ki uzun bir uçuşun tamamlanmasında akış halinde olunmasını beklemek zordur. O zaman uçuşun bir parçasını seçelim. Yaklaşma ve iniş kısmı olsun. Zor bir meydana zor bir yaklaşma ve iniş yapan bir uçuş ekibi hayal edelim. Uçuşun bu kritik fazında biraz önce saydığımız akış için gereklilikler bir pilot için nasıl gerçekleşiyor?

1. Hedef :

Hedef bu zorlu yaklaşmayı ve inişi gerçekleştirmek.

2. Geri bildirim:

Bu hedefe giden yolda geribildirim sürecinin etkin çalışması. Burada uçuşu yapan pilota geribildirim uçağın gelişmiş otomasyon sistemi ve

diğer pilot verecektir.

3. Beceri ve zorluk dengesi:

Uçuşu yapan pilotun yetkinliğinin ve becerilerinin bu zor süreci yönetecek seviyede olması şarttır. Beceri yetersiz, zayıf; görev zorsa geri çekilecektir. Becerisi yüksek, görev çok kolaysa; hafife alabilecektir. Her ikisinde de akış hali yaşamaması mümkün değildir.

4. Kontrol hissi:

Pilotun uçağa kumanda edebildiğini hissetmesi gerekir. Eğer uçağı kumanda edemediğine ait işaretler alıyorsa akış hali yaşamaması güçleşir.

5. Eylem ve bilincin birleşmesi:

Pilotun aklından geçenlerle yaptıklarının uyumlu olması gerekir.

için 40 sayı yapan Michael Jordan'a soruyorlar, nasıl yaptın? Sadece çıktım ve oynadım diyor. Muhammed Ali'ye soruyorlar kaç şınav çekebiliyorsun? Toplam olarak hiç saymadım ama acı vermeye başladığından itibaren 100 civarında diyor. Albert Einstein'a soruyorlar, günde kaç saat çalışıyorsun? Üzerinde çalıştığım şey bitene kadar diyor. Bu örnekleri çoğaltabiliriz. İşlerinde başarılı, bulunduğu döneme veya yaptığı işe damga vuran insanların bu sorulara verilen cevapları bize önemli bir şeyi gösteriyor. Yaptıkları şeye, işlerine öyle odaklanıyorlar ki zaman ve o zaman dilimi içinde yaşananlar kayboluyor. Adeta zaman onlar farkında olmadan akıyor. Yukarıda sayılanların hepsi yaptıkları işte bir araya geliyor.

KOKPİTTE AKIŞ

Peki diğer işlerden farklı olarak uçuşta bir pilot için akış

6. Zamanın algısında değişiklikler:

Pilot zamanın hızlı geçtiğini veya durduğunu hissedebilir. Burada kastedilenin yanlış anlaşılmalıdır. Bu zaman algısının kaybolması demek değildir. Zaman uçuşta bir pilot için en önemli kriterlerden biridir. Burada ifade edilen göreve tam odaklanma haliyle zamanın akış hızını farklı hissetmesidir.

7. Otonom (Ototelik) motivasyon:

Pilot görevi yerine getirirken tamamen içsel bir motivasyon sağlıyor olmalıdır. Başarmanın hazzı, zorlu bir durumun üstesinden gelmenin mutluluğu gibi.

8. Kendi bilincinden uzaklaşma:

Pilotun bu görev boyunca başka konulara ait düşüncelerinden tamamen kendini yalıtması önemlidir. Bir yakınının hastalığı, önemli bir iş gibi.

Yukarıda sayılan gereklilikler bu yaklaşma ve inişte pilotta bir araya gelir ve yönetilirse akış halini yakalama olasılığı yükselecektir. Akış hali yakalanırsa, yüksek bir odaklanma, artırılmış bir dikkat ve pozitif bir zihinle bu zorlu süreç emniyetle yönetilebilecektir. Uçuş operasyonunda zorlu durum ve koşulları yönetmek için o durum ve koşul süresince yakalanabilecek bir akış halinin, uçuş emniyetine önemli etkisi ve katkısı olacağını söyleyebiliriz.

İnsanın belli bir zamanda



ancak belli bir bilgi miktarına dikkatini yönlendirebileceğini biliyoruz. Ortalama bir insan beyni saniyede 110 bit bilgi işliyor. Bir konuşmayı dinleyip, anlamak için saniyede 60 bit bilgi işliyor zihnimiz. Her ne kadar insan dikkatini vereceği şeyi seçebilse de, bir şey yaparken başka bir şeye dikkatini vermekte zorlanır. Kişi akış halindeyse bilinçli seçim yapmasa dahi tüm odağını ve dikkatini yaptığı şeye verir. Dikkat dağıtıcılar, gereksiz düşünceler hatta temel ihtiyaçlar bile sıralamada aşağı sıralara iner. Bu bakımdan odaklanmış dikkatin çok kıymetli olduğu uçuş operasyonunda, kokpitte gereken durumlarda sağlanacak akış hali çok değerlidir.

SONUÇ...

Yıllar önce yapılan ve bugün yenileriyle teyid edilen çalışmalar ve gözlemler gösteriyor ki uçuş operasyonunun her fazı önemli ve kritik. Böylesine önemli

ve kritik işlerin ya da işlerin önemli ve kritik bölümlerinin etkin yönetilmesi gerekiyor. Uçuş gibi hatanın bedelinin ağır olduğu işlerde bu daha da önemli hale geliyor. Bu bakımdan pilotların hep belli bir uyarılmışlık seviyesini koruması gerekiyor. Ancak belli durumlar ve koşullar vardır ki onları emniyetle yönetebilmek için yüksek seviyede odaklanmış motivasyona ve kendilerini psikolojik olarak iyi hissetmeleri gerekiyor. Kısacası pilotların özellikle zorlu anları yönetebilmek için güçlü bir akış haline ihtiyaçları var.

Diğer taraftan zorlu durum ve koşulların doğru yönetilebilmesi için olumlu, pozitif bir ruh hali gerekiyor. Unutmamak gerekiyor ki bir insanın bir konuya, bir etkinliğe kendini tam anlamıyla verdiği, mental kapasitesinin en yüksek seviyeye ulaştığı anlar kendini iyi hissettiği anlardır. Yani kokpitteki

DİKKAT DAĞITICILAR, GEREKSİZ DÜŞÜNCELER HATTA TEMEL İHTİYAÇLAR BİLE SIRALAMADA AŞAĞI SIRALARA İNER. BU BAKIMDAN ODAKLANMIŞ DİKKATİN ÇOK KIYMETLİ OLDUĞU UÇUŞ OPERASYONUNDA, KOKPİTTE GEREKEN DURUMLARDA SAĞLANACAK AKIŞ HALİ ÇOK DEĞERLİDİR.

pilotun genel anlamda mutlu olması önemli. Odaklanma ve kendini iyi hissetme ikilisi bir araya geldiğinde yapılan işteki performans en üst seviyeye çıkıyor. Pilot bu anda sahip olduğu yetkinlikleri en iyi seviyede uygulayabiliyor. Doğal olarak alacağı sonuçların da istedik yönde olma ihtimali artıyor.

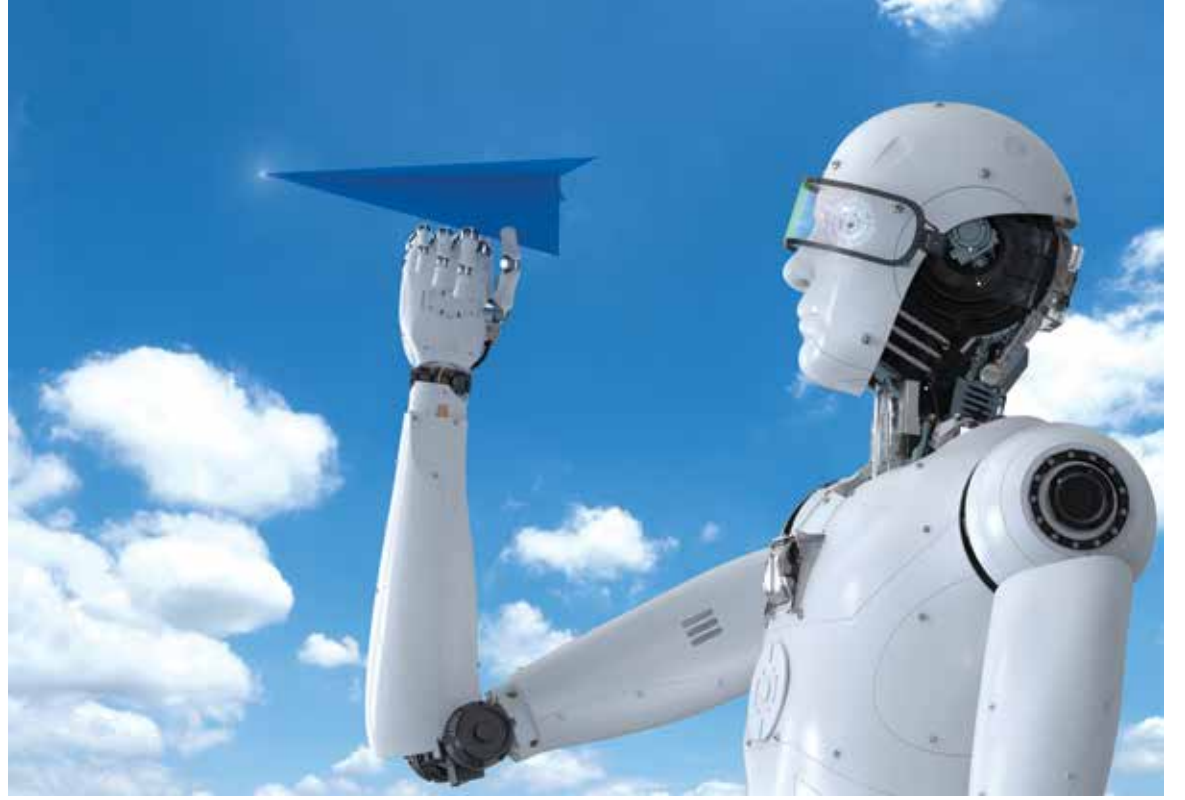
Emniyetli ve keyifli uçuşlar dilerim. 

YAPAY ZEKÂ KAYGISI



Dr. Arif TUNCAL

Türkiye Hava Trafik
Kontrolörleri Derneği
Hava Trafik Kontrolörü &
Teorik Bilgi Eğitmeni



Yapay zekâ teknolojileri son yıllarda tüm sektörleri önemli ölçüde dönüştürmüş, yenilikler ve gelişmeler sağlamıştır. Yapay zekâ iş dünyası, sağlık, eğitim ve ulaşırma gibi birçok sektörde yaygın olarak kullanılmakta olup havacılık sektörü de bu uygulamalardan faydalanmaktadır. Yapay zekâ mevcut süreçleri optimize ederek, otomasyon ve bilgi akışını artırarak hem örgütsel hem de süreç seviyesinde

performansı iyileştirmektedir. Ancak bu hızlı değişimler ve yenilikler bazı endişeleri de beraberinde getirmektedir.

Yapay zekâ kaygısı bireylerin yapay zekâ teknolojilerine yönelik endişe ve korkularını ifade eder. Bu kaygı genellikle yapay zekânın iş yerindeki görevlerdeki rolü, iş güvenliği, gizlilik ve etik konularla ilişkilidir. Yapay zekânın olumsuz sonuçlarına dair toplumda yerleşmiş olan gerçek ve popüler algılar yapay zekâ kaygısını artıran temel faktörler

arasındadır. Bu kaygılar yapay zekânın kontrol edilemez hale gelmesi veya istenmeyen sonuçlar doğurması gibi endişelerden kaynaklanmaktadır. Ayrıca bu kaygıları azaltmak amacıyla yapılan teknolojiye uyum sağlama çabaları, örneğin, yapay zekânın nasıl çalıştığını anlamaya yönelik eğitim ve farkındalık artırıcı girişimler her zaman etkili olmamaktadır. Bunun nedeni kişilerin yapay zekâ hakkındaki olumsuz algılarının ve korkularının, bu tür uyum

sağlama girişimlerinden daha derin ve kalıcı olmasıdır. Bu nedenle yalnızca teknolojiye yönelik beceri ve bilgi geliştirmek yapay zekâya dair endişelerin giderilmesi için yeterli olmamakta ve bireylerin kaygılarını hafifletmede sınırlı bir rol oynamaktadır.

Yapay zekâ kaygısı çalışanların iş performansını, motivasyonunu ve genel psikolojik iyi oluşunu etkileyebileceği için önemli bir araştırma konusudur. Yüksek kaygı düzeyleri, stres eğilimine

**YAPAY ZEKÂ KAYGISI
BİREYLERİN YAPAY ZEKÂ
TEKNOLOJİLERİNE YÖNELİK
ENDİŞE VE KORKULARINI İFADE
EDER. BU KAYGI GENELLİKLE
YAPAY ZEKÂNIN İŞ YERİNDEKİ
GÖREVLERDEKİ ROLÜ, İŞ
GÜVENLİĞİ, GİZLİLİK VE ETİK
KONULARLA İLİŞKİLİDİR.**



yol açar ve bu durum bireylerin davranışsal, bilişsel ve fizyolojik değişiklikler göstermesine neden olabilir.

Yapay zekâ kaygısı çok yönlü bir olgu olup robot teknolojilerinin ilk ortaya çıktığı dönemlerden itibaren gözlemlenen bir durumdur. Bu kaygı genellikle yapay zekânın yetenekleri ve özerkliği konusundaki yanlış anlamalar ve teknolojik gelişimin yanlış algılanmasından kaynaklanır. Yapay zekâyâ yönelik toplumsal kaygılar etik ve hukuki sorunları da kapsamakta olup bu durum, yapay zekâ algoritmalarının toplum yararına olacak şekilde tasarlanması ve yönetilmesi gerekliliğine dikkat çekmektedir. Bu kaygılar, yapay zekânın insanlara zarar verme potansiyeli, ayrımcılık yapma riski ve kişisel mahremiyetin ihlal edilmesi gibi etik sorunların yanı sıra yasal düzenlemelerin yetersiz kalabileceği endişelerini

de içermektedir. Bu nedenle, yapay zekâ teknolojilerinin geliştirilmesi sürecinde şeffaflık, hesap verebilirlik ve toplumsal faydayı koruma ilkelerinin algoritmalara dahil edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

Ayrıca, yapay zekâ kaygısı iş kaybı korkusu ve yapay zekânın hakim olduğu bir iş piyasasında sürekli beceri geliştirme gerekliliği ile de artmaktadır. Yapay zekânın karmaşıklığı,

özerkliği ve insan kullanıcıları manipüle edebilme potansiyeli, bu endişeleri daha da derinleştirmektedir. Bunun yanı sıra yapay zekânın işlevselliği, şeffaflığı, kötüye kullanım olasılığı, önyargı, işsizlik, sosyo-ekonomik eşitsizlik, ahlaki sorunlar, robot bilinci, bağımlılık ile psikolojik ve manevi etkileri de kaygı yaratan unsurlar arasında yer almaktadır.

Yapay zekânın büyük verilere

bağımlılığı ve öz-farkındalığının eksikliği gibi sınırlılıkları da kaygıyı artırmaktadır. Genel olarak yapay zekâ kaygısı yapay zekânın gelecekteki iş yaşamı ve insan refahı üzerindeki etkilerinin toplumda yol açtığı geniş kapsamlı endişeleri yansıtır.

Yapay zekâ kaygısının bileşenleri arasında öğrenme süreci, iş değiştirme, sosyo-teknik körlük ve yapay zekâ yapılandırması yer alır.

Yapay zekâ modern yaşamın ayrılmaz bir parçası haline gelmiş olup kişisel ve profesyonel alanların çeşitli yönlerini etkilemekte ve bireylerin bu değişimlere uyum sağlayabilmek için yeni beceriler öğrenmelerini gerektirmektedir. Teknolojik çağda yapay zekâ teknolojileri hakkında bilgi sahibi olmak kariyer sürdürülebilirliği için önemlidir ve genellikle

çalışanların sürekli olarak becerilerini geliştirmelerini gerektirir. Teknolojinin ilerlemesiyle bazı işler tamamen otomatikleşebilir. Bu durum insan iş gücüne duyulan ihtiyacı azaltarak veya ortadan kaldırarak işlerin niteliğinde değişim gerektirir ve bu da yapay zekâ ile ilgili kaygıyı artırabilir. Ayrıca, yapay zekânın yaygınlaşması bireyleri iş değiştirmeye zorlayarak kaygıyı tetikleyebilir. Sosyo-teknik körlük kavramı, yapay zekâ sistemlerinin her zaman insan ve toplumsal kurumlarla birlikte çalıştığının farkında olmayan bireylerde artan kaygı düzeylerini tanımlar. Yapay zekânın kontrol edilemezliği, kötüye kullanım olasılığı veya yol açabileceği sorunlarla ilgili endişeler, yapay zekânın insan müdahalesi olmaksızın çalışmasına dair korkuları yansıtır. Son olarak yapay zekâ yapılandırmasına ilişkin kaygı robot kaygısına benzer şekilde, bazı bireylerin insan benzeri yapay zekâ teknikleri ve ürünlerine karşı hissettikleri korku ve çekingenliği ifade eder.

Havacılık sektörü, dünya genelindeki teknolojik ilerlemeleri şekillendiren ve yönlendiren bir alan olarak öne çıkmaktadır. Bu sektördeki faaliyetler sadece mevcut teknolojilerin etkin bir şekilde kullanılmasını değil, aynı zamanda bu teknolojilerin başarılı bir şekilde entegrasyonunu ve birbirleriyle uyum içinde çalışmasını da gerektirir. Bu nedenle havacılık alanında



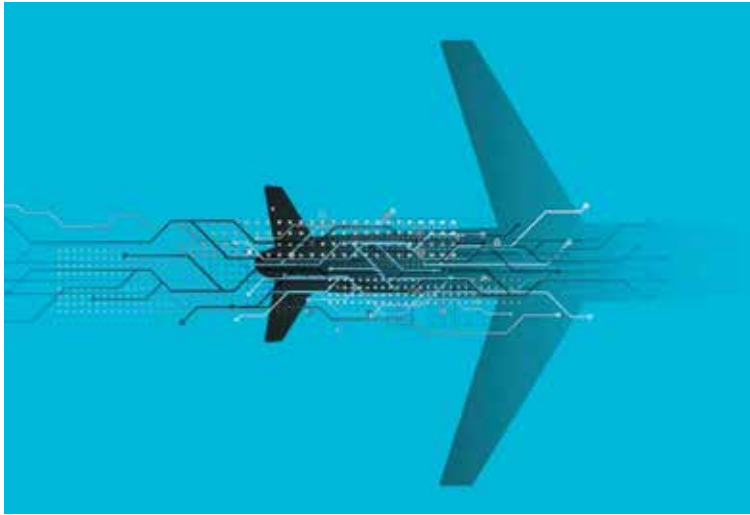
YAPAY ZEKÂ MODERN YAŞAMIN AYRILMAZ BİR PARÇASI HALİNE GELMİŞ OLUP KİŞİSEL VE PROFESYONEL ALANLARIN ÇEŞİTLİ YÖNLERİNİ ETKİLEMEKTE VE BİREYLERİN BU DEĞİŞİMLERE UYUM SAĞLAYABİLMEK İÇİN YENİ BECERİLER ÖĞRENMELEİNİ GEREKTİRMEKTEDİR.



çalışan kurum ve kuruluşlar yeni teknolojileri benimseyebilmek ve operasyonlarına entegre edebilmek için sürekli olarak iş birliği yapmak durumundadır. Örneğin, insansız hava aracı (İHA) teknolojisi son yıllarda havacılık endüstrisinin büyümesine ve gelişmesine önemli katkılar

sağlamıştır. İHA'lar çeşitli hava operasyonlarında esneklik sağlarken aynı zamanda endüstrideki yenilikçi çözümlerin geliştirilmesine de olanak tanımaktadır. Bu gelişmeler havacılık sektörünün teknolojiyi kullanma biçimini değiştirmiş ve sektörün gelecekteki yönelimlerini önemli ölçüde

etkilemiştir. Bu nedenle yapay zekânın havacılık sektöründeki çalışanlar üzerindeki etkisinin değerlendirilmesi önemlidir. Yapay zekâ teknolojilerinin artan kullanımı havacılık sektöründeki iş tanımlarını ve sorumlulukları değiştirebilir. Yapay zekânın hizmetle ilgili görevlerdeki etkisi rutin



işlevlerin otomasyonu yoluyla verimliliği artırmakta ve insan hatalarını azaltmaktadır. Mühendislik alanında yapay zekâ uçak tasarımı ve üretiminde kullanılmakta, bu sayede uçak performansının iyileştirilmesi ve gelecekteki görev ihtiyaçlarının karşılanması hedeflenmektedir. Yapay zekâ teknikleri hava trafik yönetiminde, özellikle

bilişsel insan-makine arayüzlerinin makine öğrenimi ile yapılandırılmasıyla hava trafik kontrol operasyonlarının optimize edilmesi ve kontrolörlerin iş yükünün azaltılmasında önemli bir rol oynayabilir. Ayrıca, pilot operasyonlarında bilişsel hesaplama, insan karar verme süreçlerini geliştirmek

ve artırılmış gerçeklik gibi teknolojiler aracılığıyla etkileşimi kolaylaştırmak için kullanılabilir. Yapay zekâ müşteri hizmetlerinde de kişiselleştirilmiş deneyimler sunarak önemli katkılar sağlayabilir. Siber güvenlik ve emniyet risk yönetimi yapay zekânın tehdit tespiti ve risk değerlendirme yetenekleri sayesinde güçlenebilir. Bu değişimler, bazı geleneksel işlerde belirsizlik ve güvensizlik yaratabilir. Yapay zekânın insan hatalarını azaltma ve havacılık sektöründe performans ve verimliliği artırma potansiyeli olumlu bir şekilde değerlendirilse de iş kaybı ve mesleki rollerin değişimi ile ilgili kaygılar göz ardı edilmemelidir.

Havacılık sektöründe insan faktörü emniyetli ve etkili operasyonlar için kritik bir öneme sahiptir. Yapay zekânın potansiyel faydaları

verimlilik artışı ve hata oranlarının düşürülmesi ile öne çıkarken bu teknolojinin insan unsurunun tamamen ortadan kaldırılması yerine, insan odaklı bir yaklaşımla uygulanması daha etkili olabilir. Yapay zekâ insansız ya da insan sayısının azaltıldığı operasyonlar yerine, mevcut süreçlerde karar destek sistemi olarak kullanıldığında insan-makine iş birliğini güçlendirebilir. Özellikle artan hava sahası karmaşıklığı, operasyon sayıları ve uçuş sıklıkları göz önüne alındığında pilotlar ve hava trafik kontrolörleri gibi profesyonellerin karar verme süreçlerini destekleyerek onların iş yükünü hafifletmek, daha doğru ve hızlı kararlar alınmasını sağlamak amacıyla kullanılmalıdır. Bu yaklaşım, hem teknolojinin getirdiği yeniliklerden faydalanmayı hem de insan tecrübesi ve uzmanlığını koruyarak operasyonların emniyetini artırmayı mümkün kılar. Ancak, bu süreçte yapay zekâ kaygılarını azaltmak da önemlidir. Sektördeki yetişmiş insan iş gücüne ve profesyonelliğe dayanan operasyonlar göz önüne alındığında, kaygıyı hafifletmek için çalışanlara yönelik yenilikçi politikalar benimsenmeli ve yapay zekânın yaratabileceği yeni iş olanakları ön plana çıkarılmalıdır. Bu şekilde, mevcut personelin kariyer gelişimi desteklenerek yapay zekânın sektördeki değişimlere uyum sağlama süreci daha sorunsuz bir şekilde yönetilebilir. 

HAVACILIKTA BAROTRAVMA

TİCARİ UÇAKLARDAKİ YOLCU UÇUŞLARININ SAYISI ÖNEMLİ ÖLÇÜDE ARTMAKTADIR, BU DA HERHANGİ BİR ZAMANDA YAKLAŞIK BİR MİLYON İNSANI HAVAYA UÇURAN TAHMİNLERLE "GÖKYÜZÜNDEKİ ŞEHİR" İFADESİNİN ORTAYA ÇIKMASINA NEDEN OLMUŞTUR. 1970 YILINDA YALNIZCA 310 MİLYON YOLCU TAŞINIRKEN, 2016 YILINDA DÜNYA ÇAPINDA 3,7 MİLYAR YOLCU TAŞINIYORDU. UÇUŞ GÖREVLİLERİ VE PİLOTLAR ARASINDA EN YAYGIN FİZİKSEL SAĞLIK RİSK FAKTÖRLERİ İYONLAŞTIRICI RADYASYON VE ANORMAL HAVA BASINCI OLARAK BELİRTİLMEKTEDİR. BU RİSK FAKTÖRLERİNE İKİNCİL OLARAK, ANALİZ EDİLEN MAKALELERDE İYONLAŞTIRICI RADYASYONLA İLİŞKİLİ EN YAYGIN SAĞLIK SORUNLARI KANSERLE İLGİLİ SORUNLAR, ÜREME SİSTEMİNDEKİ RİSKLER VE KARDİOVASKÜLER İŞLEVLERDİR.



Doç. Dr. Raşit CEVİZCİ
KBB



Uzm. Dr. Ayberk Aydın TUNÇ
Odyolog

Barotravma ise havacılıkta en sık görülen tıbbi sorundur ve otolojide giderek yaygınlaşan bir durumdur. Konu ile ilgili araştırmalar 1. Ve 2. Dünya Savaşlarında havacıların barotravma nedeniyle görevlerine normal zamanlarına kıyasla %30 oranda daha geç dönmeleri ile hız kazanmıştır.

Barotravmanın KBB açısından kulak (otik) ve sinüs barotravma olmak üzere iki çeşidi vardır;

Otik barotravma, orta kulak ile dış ortam arasındaki giderilmeyen basınç farkından kaynaklanan travmatik bir süreçtir. Son araştırmalar, belirli bir uçuşta subjektif otalji (kulak ağrısı) insidansının çocuklarda %55'e ve yetişkinlerde %20'ye kadar çıktığını belirlemiştir.

Komplikasyonlar, hafif otaljiden, kulak zarı ve yuvarlak pencere yırtılması gibi daha ciddi otolojik hastalıklara kadar değişen ciddiyettedir. Uçak yolcuları

arasında bu duruma ilişkin farkındalık bir ölçüde eksiktir; Mitchell-Innes ve ark. havayolu yolcularının %30'unun otik barotravmayı önlemeye yönelik herhangi bir önlemden habersiz olduğunu ortaya koymuştur.

Seyir irtifasında, bir uçağın kabini yaklaşık 0,75 mutlak atmosfer (ATA), yani yaklaşık 570 mmHg'ye kadar basınçlandırılır, bu da deniz seviyesiyle (1 ATA, 760 mmHg) karşılaştırıldığında -190 mmHg basınç farkına neden olur. Sağlam bir kulak zarı ile orta kulak, dış ortamdaki basınçları eşitlemek için havanın içeri veya dışarı akışına izin vermek için yalnızca östaki borusuna güvenir. Faringeal ve palatal kaslar, doğrudan veya dolaylı olarak açılmasını kolaylaştırmak için tubal kıkırdak ve delik üzerinde birleşir; en önemlisi, distal lifleri aktif olarak östaki tüpünü genişleten tensör veli palatinidir. Bu nedenle hava yolculuğu sırasında östaki borusunu açmak

iç genellelikle çiğneme, esneme ve yutma gibi eylemler kullanılır. Yükselme sırasında orta kulaktaki basınç, kabin basıncına göre giderek daha pozitif hale gelir. Yaklaşık 15 mmHg'lik bir basınç farkı havanın normal bir östaki borusundan dışarı atılması için yeterlidir. Tersine, iniş sırasında orta kulaktaki basınç kabin basıncına göre giderek negatif hale gelir ve kulak zarının geri çekilmesine neden olur. Basınç farkı 30 mmHg'yi aştığında otalgia yaşanır. -90 mmHg'lik bir basınç farkı, tubal dilatasyonda görev alan kasların östaki tüpünü açma kapasitesini aşar ve mukoza, negatif orta kulak basıncı tarafından içeri çekilen bir valf gibi davrandığından tüpü etkili bir şekilde kilitler.

Bir diğer çarpıcı çalışmada ise; tekrarlayan uçuşlarda atmosferik basınç değişimine maruz bırakılan deney hayvanlarında işitme kaybı bulunmaksızın yapılan iç kulak mikroskobik incelemesinde

iç kulakta hasar gözlenmiştir. Bu durum sık sık uçuş görevi sürdüren personel ve pilotlar için de risk faktörü oluşturmaktadır. Bu yüzden barotravma şüphemiz olduğunda işitmenizi de kontrol ettirmeyi unutmayın!

Barotravmadan korunma konusu görece tartışmalı olsa da basınç düzenleyici kulak tıkaçları ve burun balonunun kullanımıyla subjektif ağrı skorunda istatistiksel olarak anlamlı azalma olduğunu gösterilmiştir. Fakat bu çalışmalar kontrol grubu eksikliğinden dolayı otik barotravmanın önlenmesi için bu yöntemleri önermek için yeterli kanıt olmadığı anlamına gelir.

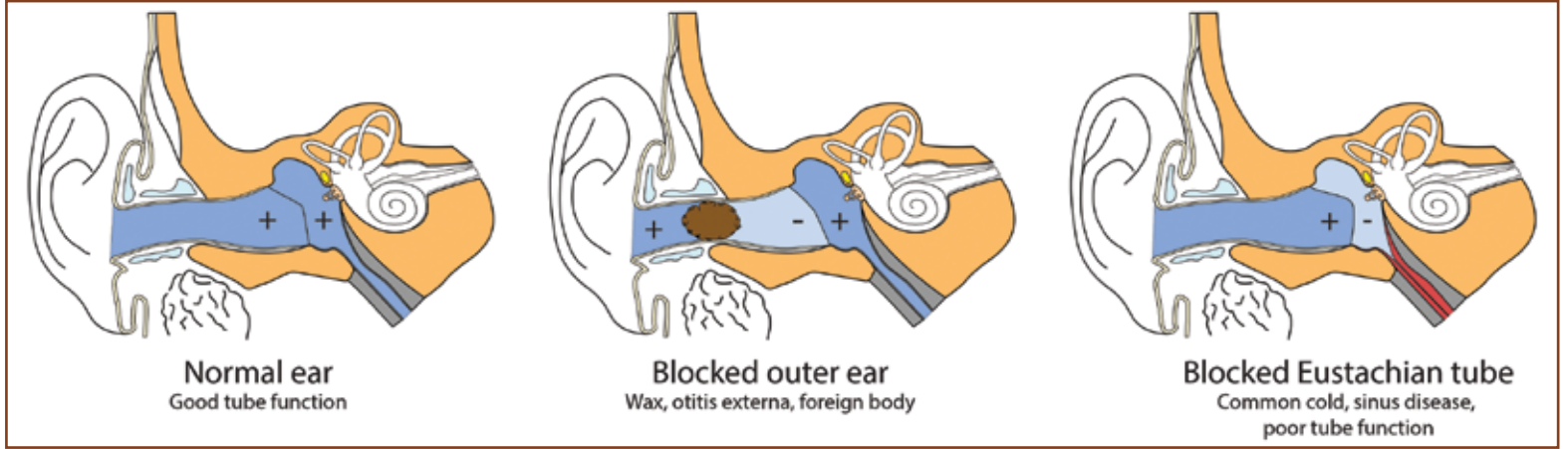
Tedavide ise;

Oral ve Topikal Nazal

Dekonjestanlar kullanılmaktadır.

Sinüs Barotravma

Pilotlar ve aircrew arasında (1088 kişi) yapılan bir ankete göre barotravma deneyimleyenlerin %61'i sinüs hasarı almıştır.



Sinüs barotravması Boyle yasasıyla kolaylıkla açıklanabilir: Gazın hacmi basınçla ters orantılı olarak değişir. Hava basıncındaki telafi edilemeyen değişiklikler, özellikle sinüs anatomik olarak veya altta yatan bir hastalığa sekonder olarak tıkandığında, sinüsün burun boşluğu ile iletişimini ve çevredeki basınç değişikliklerine eşitlenmesini engeller. Sonuç olarak, gaz ya sinüs içinde genişleyerek mukozal hasara ve submukozal kanamaya neden olabilir ya da bir vakum sızdırmazlığı veya "sıkışma" oluşturarak mukozal avulsiyona neden olan merkezci çekme kuvvetlerine neden olabilir. Somut örnek: ağzı tıkalı bir pilot göz önüne alındığında, alçalma sırasında karşılaşılan ortam basıncındaki bir artış, göreceli olarak negatif bir sinüs içi basınca neden olur. Basınç farklılığına bağlı olarak sinüs mukozası ödemli hale gelebilir, transuda sersanguinöz sıvı gelişebilir veya submukozal kanama gelişebilir. Sinüs içi sıvı birikmesi negatif basıncı kısmen hafifletebilir ancak kişiyi enfeksiyona hazır hale getirir. Sinüs barotravması

yaşayan bir pilot, irtifayı artırarak, topikal olarak oksimetazolin hidroklorür uygulayarak ve daha sonra daha yavaş bir şekilde alçalarak semptomları geçici olarak hafifletebilir

Klinik derecelendirme sistemi semptomları 3 dereceye ayırır. Derece 1, yalnızca birkaç saat süren geçici hafif rahatsızlığı içerir. Derece 2, hastalar 24 saate kadar süren daha şiddetli ağrıyla başvururlar. Objektif olarak radyografilerde bir miktar mukozal kalınlaşma görülebilir. Derece 3 hastalar günlerce, haftalarca devam eden şiddetli ağrıyla başvurur ve ayrıca mukozal kalınlaşma, hava-sıvı seviyeleri, sinüs bulanıklığı veya submukozal kanamaya ilişkin radyografik görüntülemelerde objektif bulgulara sahiptir. Kronik barozinüzitin havacılık ve dalış mesleğinde olanları etkileme olasılığı daha yüksektir. Tüm tüplü dalgıçların %34'üne kadar ve Pilotların %25'i aktiviteyle birlikte sinonazal yaralanma bildirmektedir. Literatürde çeşitli tedavi seçenekleri önerilmiş olmasına rağmen tam bir fikir birliğine varılamamıştır. 

KAYNAKLAR:

- Russo, A.C.; Marqueze, E.C.; Furst, M.S.G.; Benevides, E.A.d.S.e.; Roscani, R.C.; Salim, C.A.; Guimarães, P.C.V. Aircrew Health: A Systematic Review of Physical Agents as Occupational Risk Factors. *Int. J. Environ. Res. Public Health* 2023, 20, 5849. <https://doi.org/10.3390/ijerph20105849>
- Reichardt T. The first solo flight: Jean-Francois Pilatre de Rozier and the Marquis d'Arlandes. *Air & Space*; 2009. Available at: <https://www.airspacemag.com/history-of-flight/>. Accessed 29th November 2017.
- Rodrigue JP, Comtois C, Slack B. The Geography of Transport Systems, 4 ed. New York, NY: Department of Global Studies & Geography, Hofstra University; 2017.
- The World Bank. Air transport, passengers carried. World Bank Group. Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR>. Accessed November 26, 2017.
- Stangerup SE, Tjernstrom O, Harcourt J, Klokke M, Stokholm J. Barotitis in children after aviation; prevalence and treatment with Otovent. *J Laryngol Otol* 1996;110:625-8.
- Tonkin JP, Fagan P. Rupture of the round window membrane. *J Laryngol Otol* 1975;89:733-56.
- Klokke M, Vesterhauge S. Perilymphatic fistula in cabin attendants: an incapacitating consequence of flying with common cold. *Aviat Space Environ Med* 2005;76:66-8.
- Mitchell-Innes A, Young E, Vasiljevic A, Rashid M. Air travellers' awareness of the preventability of otic barotrauma. *J Laryngol Otol* 2014;128:494-8.
- Leucutia T. Aerotitis and its prevention by the use of radium. *Am J Roentgenol Radium Ther* 1946;55:483-7
- Eroglu S, Dizdar HT, Cevizci R, Cengiz AB, Ogreden S, Bulut E, Ilgezdi S, Dilci A, Ustun S, Sirvanci S, Cilingir-Kaya OT, Bayazit D, Caki BO, Oktay MF, Bayazit Y. Repeated atmospheric pressure alteration effect on the cochlea in rats: experimental animal study. *Aerosp Med Hum Perform*. 2021; 92(7):550555.
- Weitzel EK, McMains KC, Rajapaksa S, Wormald PJ. Aerotitis: pathophysiology, prophylaxis, and management in passengers and aircrew. *Aviat Space Environ Med* 2008; 79: 50 - 3
- Lindfors OH, Ketola KS, Klockars TK, Leino TK, Sinkkonen ST. Sinus barotraumas in commercial aircrew. *Aerosp Med Hum Perform*. 2021; 92(11):857-863.
- Vaezeafshar R, Psaltis AJ, Rao VK, Zarabanda D, Patel ZM, Nayak JV. Barosinusitis: comprehensive review and proposed new classification system. *Allergy Rhinol (Providence)*. 2017;8(3):109-117. doi:10.2500/ar.2017.8.0221
- Rosenkvist L, Klokke M, Katholm M. Upper respiratory infections and barotraumas in commercial pilots: a retrospective survey. *Aviat Space Environ Med*. 2008;79(10):960-963. doi:10.3357/asm.2287.2008
- Ulanovski D, Barenboim E, Ravah E, Grossman A, Azaria B, Shpitzer T. Sinusitis in pilots of different aircraft types: is allergic rhinitis a predisposing factor? *Am J Rhinol*. 2008;22(2):122-124. doi:10.2500/ajr.2008.22.3158

HELİKOPTER EBEVEYNLİK



Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ

Hayatın Pusulası Eğitim
ve Psikolojik Danışmanlık Merkezi

Helikopter ebeveynlik, aşırı derecede korumacı ve müdahaleci bir ebeveynlik modeli. Bu terim, ebeveynlerin çocuklarının yaşamlarının her detayına “helikopter gibi tepede dolaşarak” sürekli müdahil olmalarını ifade eder. Helikopter ebeveynler, çocuklarını hem fiziksel hem de duygusal olarak koruma çabasıyla onların her kararına, eylemine ve sorununa aktif bir şekilde dahil olur.

Ne mi yaparlar?

• Aşırı

Koruma: Çocuğun karşılaşılabileceği en küçük sorunları bile çözmeye çalışmak. Örneğin, çocuğun okulda bir arkadaşıyla sorun yaşaması durumunda hemen öğretmene müdahale etmek.





• Karar Almaya

Müdahale: Çocuğun ne giyeceğinden hangi aktiviteleri yapacağına kadar her konuda yönlendirme yapmak.

• Bağımsızlığa İzin

Vermeme: Çocuğun kendi başına bir şey yapmasına izin vermemek, sorumluluk almalarına fırsat tanımamak.

• **Aşırı Kontrol:** Çocuğun her hareketini izlemek, kiminle arkadaşlık ettiğini sürekli sorgulamak veya sosyal medyayı sıkı bir şekilde kontrol etmek.

Helikopter

Ebeveynliğin Sonuçları:

Bu ebeveynlik tarzı genellikle iyi niyetle yapılırsa da, uzun vadede çocuk üzerinde olumsuz etkiler yaratır:

• **Bağımsızlık Eksikliği:** Çocuk kendi kararlarını almayı öğrenemez ve sürekli ebeveynine bağımlı kalır.

• Özgüven Sorunları:

Çocuk, ebeveynin sürekli müdahalesi nedeniyle kendi yeteneklerine güvenmekte zorlanabilir.

• Kaygı Bozuklukları:



Aşırı kontrol, çocukta kaygıya ve hata yapma korkusuna yol açabilir.

• Problem Çözme Becerilerinde Eksiklik:

Çocuk, sorunlarla kendi başına

başta çıkmayı öğrenemez.

Peki "Helikopter"likten nasıl kaçınılır?

• Çocuğun bağımsızlık kazanmasına ve hata yapmasına izin verin.

• Çocuğun kendi sorunlarını çözmesine rehberlik edin, ama çözümü onun yerine yapmayın.

• Çocuğun kararlarına saygı duyun ve ona güven verdiğiniz hissettirin.

• Aşırı korumacı davranmadan çocuğunuzun güvenli bir şekilde keşif yapmasını destekleyin.

Bu kavram, özellikle modern ebeveynlik tartışmalarında sıkça gündeme gelmiştir. Helikopter ebeveynlik yerine, "rehber ebeveynlik" gibi daha dengeli yaklaşımlar önerilmektedir. 

TABLOLARDAKİ TIP ALICI GÖZLE BAKMAK



Prof. Dr. Oğuz DİCLE
Dokuz Eylül Üniversitesi
Tıp Fakültesi
Radyoloji Ana Bilim Dalı



**BU YAZIMIZDA, TABLOLARDAKİ
TIBBIN KONUSU GÖZÜMÜZ.
BEYNİMİZİN BİR UZANTISI
OLARAK DIŞ DÜNYAYI İÇE
AKTARAN, BUNU YAPARKEN,
ÖNCE HER ŞEYİ TEPETAKLAK
ETTİKTEN SONRA, BİR DE
SAĞI SOLLA ÇAPRAZLAYIP
BEYNİMİZİN EN ARKA
ODALARINA GÖNDEREN
GÖZLERİMİZ. ŞAİRLERİN HER
FIRSATTA ATIFTA BULUNDUĞU,
DUYGULARI EN İYİ ELE
VEREN ORGANLARIMIZ.**

Görme ve bunu gerçekleştiren gözler elbette sanatçıların en çok ilgi duyduğu alanların başında geliyor. Biz de alıcı gözle tablolarına bakmaya çalışıyoruz. Ya Ressam yeterince göremez ise? Görememe ressamlar için en büyük sorun kaynaklarından biri. Özellikle yaşla birlikte gelişen katarakt bir çok sanatçının yaptığı tabloları belirgin olarak etkilemiş(1). Buna en iyi örneklerden biri

Monet'in başına gelenler. Fransız izlenimci ressam Claude Monet (1840–1926), yaşamının önemli bölümünü geçirdiği Fransa Giverny'deki evinin bahçesi ve nilüfer gölünü konu alan efsane eserleriyle tanınır. Altmış yaşına geldiğinde yaşa bağlı gelişen ve her iki gözünü de etkileyen katarakt hastalığı çalışmalarını dramatik bir şekilde engelliyordu. Normalde saydam olan göz merceğinin giderek saydamlığını kaybetmesi

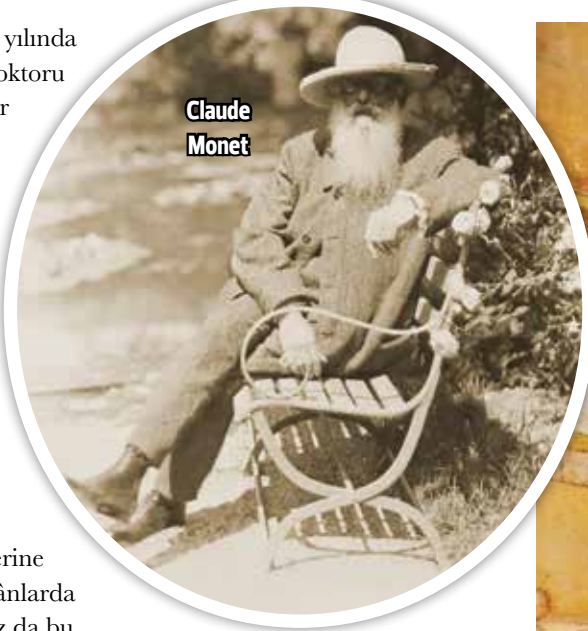
ve bulanıklaşmasıyla opak hale gelen göz merceği, gözün içine giren ışığı engellediği için, zaman içinde hastanın görmesi bozulur ve buna katarakt denir. Kökeni, eski Yunanca “şelale, dikey kapanan kapı veya perde” anlamına gelen katarraktēs sözcüğü Mısır'da “baraj” “sözcüğü yerine de kullanılıyor. Kataraktın ilk belirtisi renklerin matlaşması ve bulanık görmedir. Tedavi edilmediğinde körlüğe kadar ilerleyebilen hastalığının

tedavisi için Monet 1913 yılında Londra'ya, Alman göz doktoru Richard Liebreich'e gider (2). Doktoru ona gözlük önerisi yanısıra ameliyat olmasını gerektiğini söylese de Monet bunu reddeder. Bu durum tablolarında renklerin uyumsuz ve farklı yoğunlukta olmasına, kırmızların çamurlu görünmesine yol açar ve gittikçe daha karanlık resimler ortaya çıkar.

Ressamın loş ortamlar yerine aydınlık, güneşli dış mekânlarda resim yapma tercihi biraz da bu nedenledir. Bir çok fotoğrafında gözlenen büyük hasır şapkasıyla güneşten korunmaya çalışır.

Monet'nin görmesi zaman içinde iyice bozuldu. Ameliyat olması kaçınılmazdı. Ancak bazı meslektaşlarının kötü deneyimleri onu korkutuyordu. Sonunda 1923 yılında göz doktoru Charles Coutela'nın sağ gözünü opere etmesine izin verdi. Ameliyat sonrası, Monet'nin sağ gözü mavi tonlarına kavuşmuştu. Sol gözü ise neredeyse kördü. Monet tek gözünü kullanarak resim yapmaya devam etti. Bu tarihten sonraki resimlerinde nilüferlerinin mavi-beyaz tonlarda çizilmesi bu nedenle şaşırtıcı değildir. Monet açılan sağ gözüyle ameliyattan önce yaptığı tabloların bir kısmını elden geçirmiş beğenmediklerini de tümüyle çöpe atmıştır.

Gözden söz açılınca gözlükten söz etmemek olmaz. Sanat tarihçilerinin bir merakı



Claude Monet

da bu konuda olmuş. Şimdiye kadar bir tabloda gözlenen en eski gözlüğün 1352'de Tommaso Da Modena'nın yaptığı Provence'li Hugues'ün portresinde çizilmiş olduğu kabul edilir (3). Hugues ünlü bir İncil yorumcusu, piskopos ve kardinal, 1263 yılında, gözlüğün bulunuşundan yaklaşık yirmi yıl önce hayatını kaybetmiş. Ancak ressamın kardinali gözlüklü resmetmesi o dönem ressamlarının öğrenmeye ve okumaya olan merakı yayma isteğinden kaynaklandığı şeklinde yorumlanmaktadır.

Miyopluk için kullanılan iç bükey camlara ise ilk kez Raphael'in 1517'de yaptığı Papa X. Leo'nun portresinde rastlanmaktadır.

Işığın bir nesneden yansıdığı,



Tommaso da Modena, Dominiklilerin portreleri (Ugo di Provenza) 1352, 150cm, Treviso, eski San manastırı



İbn Sina (Avicenna)

sonra gözlere geldiğini ve böylece görüntünün gerçekleştiğini ilk açıklayan kişi

965-1040 yılları arasında yaşamış olan İbni Heysem olmuştur. Görüntülemenin, gözler yerine beyinde meydana geldiğini ispatlarıyla birlikte ilk gösteren de o oldu. Doğunun ışığını dünyaya saçan ünlü hekimlerden biri de 13. yüzyılda yaşamış olan İbn Sina (Avicenna)'dır. "Kitab al-Qanun fi al-Tibb" adlı eserinde yapılmış minyatürlerde göz hastalıklarına



Pieter Brugel, "The Blind Leading the Blind", 1568, 86x154 cm

yönelik tedaviler resmedilmiştir. Bir örneğini gördüğünüz bu minyatürde, bir doktorun hastanın gözüne bir çubukla müdahalesi betimlenmektedir.

Resim sanatı tarihinde görme ile ilgili en çarpıcı tablolardan biri elbette Hollandalı ressam Pieter Brugel usta'nın Körlerin Kıssası isimli çalışması. Körlerin yürüyüşü olarak da bilinen bu tablo 1568 yılında yapılmış. Resimde birbirine tutanarak ilerlemeye çalışan altı erkek kör yer almaktadır. İncilde yer alan ve "körün köre kılavuzluğu çukurda biter" şeklindeki bir öğütten yola çıkılarak yapıldığı

söylenen bu tabloda sıranın en başındaki körün bir çukura düştüğü görülmektedir. Ona tutunan diğerleri de peşpeşe düşmektedirler.

Tabloda körler, arka planda köy evleri ve bir kilisenin yer aldığı kırsal bir alanda yürümektedir. Bir elleriyle diğerinin omzuna tutunmakta ve diğer ellerinde birer sopa tutmaktadırlar. Körlerden önden ikinci olan diğerinin üzerine düşmektedir ve resmin izleyicisine doğru bakarken çizilmiştir. Dikkatli bakıldığında her köylünün farklı bir körlük sebebi olduğu anlaşılır (4,5). O dönemde,



doğuştan kör olanların yanı sıra, yetersiz hijyenik koşullar ve çeşitli hastalıklar sebebiyle çok sayıda kör kalanlar da vardı. Sıranın en arkasındaki kişinin körlük nedeninin bülloz pemfigoid olduğu belirlenmiş.

Bu otoimmün bir hastalık ve gözde oluşan yaraların kötü iyileşmesi ile körlüğe neden oluyor. İkinci sıradaki adamın şapkası gözlerini örttüğünden körlük nedenini öngörmek olanaksız. Ancak fotofobiden (ışığa duyarlılık) rahatsız olduğu için siperliği gözlerini kapatacak şekilde aşağıya çekmiş olabilir. Resimde soldan üçüncü körün fitizis bulbi olduğu düşünülmüş. Fitizis bulbi, son dönem göz hastalığı olarak da bilinir ve çeşitli göz yaralanmaları sonucu ortaya çıkabilen nedbeleşmiş ve sönmüş bir göz küresidir. Dördüncünün körlük nedeni olan kornea lökomi yine

kornea hasarına bağlı geliyor. Yaranın dışında, kornea şeffaf kalabiliyor. Resimde yer alan beşinci köylünün gözleri ise oyulmuştur. Ressamın körlerle ilgili tek resmi bu değil. 1585 tarihli bir tablosunda, çoğu iyileştirilemez olan 113 farklı göz hastalığını betimlediği de bilinmektedir. Tüm hayatı boyunca, Bruegel, insanların yüzlerindeki yeni detayları keşfetmeye ve bunları aktarmaya yöneldi ve belki de kör adamlar ona gerçekçi tarzını uygulaması için çok istenen bir fırsat sundu. Sanatçı bu eserini yaptıktan kısa bir süre yaşama veda etti.

Yazıyı bir başka ünlü ressamdan bahisle bitirelim. Tam adı ile Rembrandt Harmenszoon van Rijn tarihinin en büyük sanatçılarından biri olarak kabul edilir. Rembrandt hepsi birbirinden ünlü tabloları yanı sıra kendi portresini de yapmayı seviyordu. Bu otoportreler yıllar sonra onun gözleri ile ilgili bir durumunu ortaya çıkarmaya yardımcı oldu. 2004 yılında, iki Harvard nörolog, Rembrandt'ın otoportrelerinde gözlerinin aynı hizada olmadığını farkkettiler (6). Sanatçının bir gözü



Raphael

doğrudan ileriye bakarken, diğeri yana doğru bakıyordu. Onlarca portresi incelendikten sonra Rembrandtın şaşığı olduğuna karar verildi. Çoğunlukla bebeklik ya da çocukluk döneminde başlayan şaşılık, gözün

önlenemeyen kayması olarak tanımlanabilir. Şaşılık gözlerin yanlış pozisyonda bulunup farklı noktalara doğru baktığı bir durumdur. Gözlerden bir tanesi tam karşıya bakarken diğeri dışa yukarıya içe ya da aşağıya bakmaktadır. Bu durumda, kişiler üç boyutlu objeleri görmekte zorluk çeker, çünkü farklı görüntüleri birleştirme güçlükleri yaşarlar. Normalde, iki gözümüzden aldığımız farklı görselleri birleştirerek üç boyutlu bir görüntü oluştururuz. Stereo görememe durumunda, kişi bu iki farklı görüntüyü birleştiremez, dolayısıyla derinlik algısında zorluk çeker. Ancak sanatçıda bu durum bir sorun değil avantaja dönüşmüş olabilir. Zira sanatçılar aslında üç boyutlu baktığı dünyayı iki boyutta resmetmektedir. Bu durum ressamın dehasına bir katkı sundu mu bilinmez ama tablolarda saklı tıp açısından harika bir örnek değil mi? 



Rembrandt



Raphael, "Portrait of Pope Leo X", 1517, 154 cm x 119 cm.

KAYNAKLAR:

1. Marmor MF. Vision, eye disease, and art: 2015 Keeler Lecture. Eye (Lond). 2016;30(2):287-303.
2. Hajar R. Monet and cataracts. Heart Views. 2016;17(1):40-41.
3. Hockney D, Falco C. Optical instruments and imaging: The use of optics by 15th-century master painters. Proceedings of SPIE - The International Society for Optical Engineering. 2005.
4. Karcioğlu ZA. Ocular

- pathology in The Parable of the Blind Leading the Blind and other paintings by Pieter Bruegel. Surv Ophthalmol. 2002;47(1):55-62.
5. McCouat P. Bruegel's The Blind Leading the Blind: Perception and blindness in the 16th century. Journal of Art in Society. 2018.
6. Livingstone MS, Conway BR. Was Rembrandt stereoblind? N Engl J Med. 2004;351(12):1264-1265.

04.07.2024 TARİHLİ RESMÎ GAZETE'DE YAYINLANAN VE 7519 SAYILI KANUN İLE 2920 SAYILI TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU'NDA YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER



Av. Sencer SEREN
Seren&Seren Avukatlık ve Danışmanlık



14. 10.1983 tarihinde kabul edilen Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun "Amaç" başlıklı 1. Maddesinde ifade edildiği üzere; ilgili kanunla devamlı ve hızlı bir gelişme gösteren, ileri teknolojinin uygulandığı, sürat ve emniyet faktörlerinin büyük önem taşıdığı sivil havacılık sahasındaki faaliyetlerin ulusal çıkarlar ve uluslararası ilişkilere uygun bir şekilde düzenlenmesi amacıyla hazırlanmıştır.

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun "kapsam" başlıklı 2. Maddesinde ifade edildiği üzere; yapılan düzenlemeler kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek



ve özel hukuk tüzelkişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsamaktadır.

1983'te kabul edilen kanunda daha sonraki yıllarda muhtelif değişiklikler yapılmakla birlikte makalemizin konusunu 04.07.2024 tarihinde kabul edilen ve Resmî Gazete'de yayınlanan 7519 Sayılı

Kanun'un havacılık alanını ilgilendiren değişiklikleriyle sınırlandırılmıştır.

04.07.2024 tarihinde getirilen değişiklikler ile birlikte 7519 Sayılı Kanun'da şu değişiklikler yapılmıştır.

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun "Denetleme ve Erişim"

başlıklı 27. Maddesinde değişiklik yapılmıştır.

Yapılan değişiklikle, kanunda sayılan kişi ve kurumların sivil havacılık faaliyetleri kapsamında hizmet veren veya hizmet vermek üzere başvuruda bulunanların Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yapacağı veya yaptıracağı denetim ve

incelemeye tabi oldukları, denetimin esaslarının, yetki ve sorumluluklarının Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce hazırlanacak yönetmelikle belirleneceği, kanunda belirtilen kişi ve kurumların Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün düzenlemelerini takip etmek, verdiği talimatlara uymak, denetim ve inceleme kapsamında talep edilen bilgi ve bilgileri verme zorunluluğunun bulunduğu, görevlendirilen denetçilerin yaptığı inceleme sonucunda eksiklerin meydana geldiğinin anlaşılması halinde uygunsuzlukların ivedilikle düzeltilmesini istemeye, mevzuatta belirtilen gerekliliklerin uygulanmasını istemeye, havacılık işletmesinin ya da yeterlik belgesi gerektiren personelin ve/veya havacılık hizmet sağlayıcılarının faaliyetini durdurmaya yetkili oldukları hüküm altına alınmıştır. İlgili düzenleme şu şekildedir:

“Ülkemizde ve/veya yurtdışında sivil havacılık faaliyeti gerçekleştiren ve/veya yurtdışında yerleşik olup ülkemize sivil havacılık faaliyetleri kapsamında hizmet veren veya hizmet vermek üzere başvuruda bulunan tüm yerli ve yabancı gerçek kişiler; özel hukuk tüzel kişileri, kamu kurum ve kuruluşları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yapacağı veya yaptıracağı denetim ve incelemeye tabidirler.

Yapılacak denetimin esasları, denetim ekibinin seçimi ile görev, yetki ve sorumlulukları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce hazırlanacak



yönetmelikle belirlenir.

Bu maddenin birinci fıkrasında belirtilen tüm gerçek kişiler; özel hukuk tüzel kişileri, kamu kurum ve kuruluşları, gerçekleştirdiği sivil havacılık faaliyeti ile ilgili; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün düzenlemelerini takip etmek, verdiği talimatlara uymak, taraf olunan uluslararası anlaşmalar doğrultusunda yapılan denetim ve inceleme kapsamında talep edilen bilgi ve belgeyi vermek ve her türlü tesis, ürün ve ekipmana erişimi sağlamakla yükümlüdür.

Genel Müdürlük tarafından görevlendirilen teknik denetçiler; denetimlerde;

a) Hava aracının uçuşa

elverişli olmaması,

b) Mürettebatın o hava aracı tipi için gerekli nitelikleri taşımaması veya uçuşu yürütecek fiziksel ya da zihinsel kapasiteye sahip olmaması,

c) Operasyonun can ve mal emniyeti için tehlike oluşturması,

ç) Tespit edilen eksiklik veya bulguların can ve mal emniyeti ile uçuş emniyetini doğrudan ilgilendirmesi, durumlarında uygunsuzlukların ivedilikle düzeltilmesini istemeye, mevzuatta belirtilen gerekliliklerin uygulanmasını istemeye, havacılık işletmesinin ya da yeterlik belgesi gerektiren personelin ve/veya havacılık

hizmet sağlayıcılarının faaliyetini durdurmaya yetkilidir.”

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun “Uluslararası hava trafiğine açık havaalanı” başlıklı 35. Maddesi şu şekilde düzenleme yapılmıştır:

35. madde uluslararası hava trafiğine açık havalanının şartlarını ihtiva etmektedir. Bu maddeye göre, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen standartlara uygun teknik özelliklere sahip; gümrük, pasaport, sağlık ve bunlara benzer işlemlerin yapılması için kolaylıkları bulunan ve Sivil

Havacılık Genel Müdürlüğünce sertifikalandırılan havaalanları, uluslararası hava trafiğine açılacağı ifade edilmektedir. İlgili maddede şu şekilde değişiklik yapılmıştır:

“Bu maddede yer alan 'Uygun' ibaresi 'Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen standartlara uygun' şeklinde değiştirilmiş ve 'bulunan' ibaresinden sonra gelmek üzere 've Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce sertifikalandırılan' ibaresi eklenmiştir.”

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun “Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu ve havacılık güvenliği” başlıklı 40 ıncı maddesine fıkralar eklenmiştir.

İlgili maddede yapılan düzenlenme ile havacılık güvenliğinin sağlanması amacıyla, havaalanlarına girenlerin aranma usulleri, teknik cihazlarla yapılan arama ile bir sonucun elde edilmemesi halinde elle arama da yapılabileceği, yolcunun bu aramayı kabul etmemesi halinde havaalanı ve aracına kabul edilmeyeceği ifade edilmiştir. Havacılık güvenliğinin sağlanması için genel kanunda sayılan şartları yerine getirmek amacıyla genel kolluğun gözetiminde özel güvenlik görevlileri tarafından da gerekli müdahalenin yapılabileceği, özel güvenlik görevlilerinin kanunda belirlenen şartlarda havacılık tesislerine girişte



kişilerin üstünü, eşya, bagaj, kargo ve diğer mallarını teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile kontrol edebilir ve arayabileceği, bu aramanın şekillerine ilişkin şartlar ve kurallar düzenlenmiştir.

Bununla birlikte Güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılabilecek durumlar ilgili maddede düzenlenmiştir.

Yapılan düzenleme ile ilgili madde Sivil Havacılık Kanunu’nda şu şekilde düzenlenmiş ve aşağıdaki fıkralar eklenmiştir:

“Tüm yolcular, havacılık güvenliğinin ihlal edilmemesiyle sınırlı olmak üzere, havaalanlarına ve hava araçlarına geçerken yanlarındaki eşyaları ile birlikte teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile kontrol

edilir ve aranır. Ancak teknik cihazlarla yapılan kontrollerin sonuçlandırılmaması durumunda bahse konu yolcu kendisinin ve eşyasının elle aranmasını kabul etmediği takdirde havaalanı ve hava aracına kabul edilmez. Ülkemizin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümleri saklıdır.

Havacılık güvenlik tedbirleri; can ve mal güvenliğini sağlamak, hava araçlarına, havacılık tesislerine ve kişilere yönelik yasa dışı eylemleri önlemek amacıyla genel kolluğun gözetiminde özel güvenlik görevlileri tarafından da yerine getirilebilir.

Özel güvenlik görevlileri, havaalanı mülki idare amirinin yazılı emrine istinaden genel kolluk gözetiminde havacılık tesislerine girişte; kişilerin

üstünü, eşya, bagaj, kargo ve diğer mallarını teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile kontrol edebilir ve arayabilir.

Güvenlik sistemi veya cihazlarla yapılan kontrol sırasında bagaj, kargo ve diğer mallar, havacılık güvenliğinin ihlal edileceği şüphesinin ortaya çıkması durumunda, havaalanı mülki idare amirinin yazılı emrine istinaden yolcusu veya sahibi olmaksızın genel ve özel kolluk gözetiminde özel güvenlik görevlileri tarafından teknik cihazlarla ve gerektiğinde el ile aranabilir, açılabilir ve taşınması yasaklı nesneler emanete alınabilir.

4/12/2004 tarihli ve 5271 sayılı Ceza Muhakemesi Kanununun adli aramaya ilişkin hükümleri saklıdır.

Havaalanı mülki idare amiri

tarafından havacılık alanında çalışacak ve gizlilik dereceli bilgilere erişim sağlayacak kişiler; 4749 sayılı Kanunla onaylanan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının 17 numaralı eki ile uluslararası uygulamalara ve önlemlere uygun olarak belirlenen, havaalanlarının güvenlik tahditli alanlarına refakat edilmeden erişim sağlayacak kişiler; bu alanlarda güvenlik kontrolü uygulamak ya da uygulanmasını sağlamaktan sorumlu kişiler ile yolcu dışındaki diğer kişiler hakkında 7/4/2021 tarihli ve 7315 sayılı Güvenlik Soruşturması ve Arşiv Araştırması Kanununa göre güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılır. Güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü veya havaalanı mülki idare amirliği tarafından yolcu dışındaki kişiler için düzenlenen giriş izni veya yetki belgesi veya sertifikalarının yenilenmesi halinde yenilenir. Güvenlik soruşturması ve arşiv araştırması yapılmadan güvenlik tahditli alana girecek yolcu dışındaki kişilere refakat edilmesi zorunludur. Ülkemizin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümleri saklı olup uçak mürettebatına;

- a) Yolcuların mevcut olabileceği alanlarda,
- b) Geldikleri veya gidecekleri hava aracının hemen yakınındaki alanlarda,
- c) Mürettebata tahsis edilen alanlarda,
- ç) Mürettebat üyelerinin geldiği veya gideceği hava aracı ile giriş noktası veya terminal

arasında kalan alanlar dışında kalan güvenlik tahditli alanlarda, refakat zorunludur.”

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun 47 nci maddesinin başlığı “Havaalanları ve çevresinde yapılaşma sınırlamaları” şeklinde, birinci ve ikinci fıkraları aşağıdaki şekilde, altıncı fıkrasında yer alan “valilik” ibareleri “Mahallin en büyük mülki idare amiri” şeklinde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

İlgili madde düzenlemesi ile hava trafiğini Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce belirlenen esaslar ve yayımlanan plan sınırları çerçevesinde hava trafiğini etkileyecek ve güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte yapılaşmanın ve tesis kurmanın yasaklandığı emredici olarak düzenlenmiştir. Bu şekilde bir yapılaşmanın tespit edilmesi halinde ise hava trafiğini tehlikeye düşürebilecek unsurların mahallin en büyük mülki idare amiri aracılığıyla kaldırılabilir. Bununla birlikte hava trafiğini tehlikeye düşürebilecek unsurların tespit edilmesi halinde, havaalanı işletmecisi tarafından yapılacak tehlike değerlendirme çalışmaları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce değerlendirileceği, uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek unsurların bulunması halinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı söz

konusu tesislerin kaldırılması veya tehlikenin bertaraf edilmesini sağlamak amacıyla faaliyetin tamamen veya kısmen durdurulması da dâhil olmak üzere gerekli işlemleri yapabileceği veya yapılmasını sağlayacağı hususları da ilgili maddede düzenlenmiştir.

İlgili düzenlenme şu şekildedir:

“Havaalanlarının ve ilgili tesis ve teçhizatın dâhilinde ve çevresinde, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce belirlenen esaslar ve yayımlanan plan sınırları çerçevesinde hava trafiğini ve seyrüsefer yardımcı cihazlarını engelleyecek ve havacılık emniyetini ve güvenliğini tehlikeye düşürecek nitelikte ve yükseklikte bina, yapı, inşaat yapılması, ağaç ve direk dikilmesi, tesis kurulması ve yaban hayatının oluşmasına veya gelişmesine sebebiyet vererek havacılık emniyetini tehlikeye sokacağı değerlendirilen tesislerin kurulması yasaktır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, havaalanları ve seyrüsefer yardımcı cihazlarının etrafında havacılık emniyetini tehlikeye düşürebilecek yapı, bina, ağaç, direk gibi tesisleri ilgili mahallin en büyük mülki idare amiri aracılığıyla kaldırabilir.”

“Havaalanı ve çevresinde havacılık emniyetini tehlikeye düşürebilecek yapılar ile yaban hayatının oluşmasına veya gelişmesine sebebiyet verecek durumların tespit edilmesi halinde, havaalanı işletmecisi

tarafından yapılacak tehlike değerlendirme çalışmaları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce değerlendirilir. Değerlendirme neticesinde uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek hususların bulunduğu karar verilmesi halinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı söz konusu tesislerin kaldırılması veya tehlikenin bertaraf edilmesini sağlamak amacıyla faaliyetin tamamen veya kısmen durdurulması da dâhil olmak üzere gerekli işlemleri yapar veya yapılmasını sağlar. Bu fıkranın uygulanmasına ilişkin usul ve esaslar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca belirlenir.”

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun “Kabahat oluşturan davranışlar” başlıklı 143. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde yer alan “bin” ibaresi “yirmibin” şeklinde, “onbin” ibaresi “beşyüzbin” şeklinde, (b) bendinde yer alan “beşyüz” ibaresi “onbin” şeklinde, “onbin” ibaresi “beşyüzbin” şeklinde, ikinci fıkrada yer alan “beşyüz” ibaresi “onbin” şeklinde, “onbin” ibaresi “beşyüzbin” şeklinde değiştirilmiştir.

Kabahat oluşturan davranışlara ilişkin olarak verilecek idari para cezalarında güncelleme yapılmış ve işbu maddede yer alan ceza miktarları değiştirilmiştir.

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun “İnsansız hava araçları” başlıklı 144. Maddesinde birinci fıkradan önce gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiş, maddenin mevcut birinci fıkrasında yer alan “beşbin” ibaresi “ellibin” şeklinde, mevcut ikinci fıkrasında yer alan “onbin” ibaresi “yüzbin” şeklinde değiştirilmiş, mevcut üçüncü, dördüncü, beşinci ve altıncı fıkraları yürürlükten kaldırılmış aşağıdaki değişiklikler yapılmıştır:

Bu madde ile Türk Hava sahasında işletilecek veya kullanılacak İnsansız Hava Aracı sistemlerinin ithali, satışı, kayıt ve tescili uçuş izinlerinin verilmesine ve hava trafik hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirleneceği ifade edilmektedir. İnsansız hava aracı satan şirketlerin sorumlu işleticileri ve yöneticileri işbu madde kapsamındaki yükümlülükleri belirlenmiştir. Bu madde ile İnsansız Hava Aracı satışı yapılan kişilerin kimlik bilgilerinin usulüne uygun şekilde tutma ve bildirme yükümlülüğü getirilmiştir. Uçuş izni almadan veya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne/mülki idare amirlerince belirlenen alanlar dışında insansız hava aracı kullanılması halinde idari para cezası kesileceği İHA sistemlerinin ithaline, satışına,



tesciline, ruhsatlandırılmasına, uçuşa elverişliliğin sağlanmasına, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken niteliklere ilişkin düzenlemelere aykırılıkları tespit edilenlere de idari para cezası uygulanacağı ifade edilmiştir. Kanunda yapılan değişiklik şu şekildedir:

“Türk Hava Sahasında işletilecek veya kullanılacak sivil İnsansız Hava Aracı (İHA) sistemlerinin ithali, satışı, ruhsatlandırılması, kayıt ve tescili, uçuşa elverişliliğin sertifikalandırılması, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken nitelikleri, uçuş izinlerinin verilmesine ve hava trafik hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından belirlenir.”

“Uçuş izni almadan veya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne/mülki idare amirlerince belirlenen alanlar dışında insansız hava aracı uçuranlardan genel kolluk kuvvetleri tarafından tespit

edilen kişiler hakkında mahallin en büyük mülki idare amiri tarafından altmışbin Türk Lirası idari para cezası uygulanır.

İHA sistemlerinin ithaline, satışına, tesciline, ruhsatlandırılmasına, uçuşa elverişliliğin sağlanmasına, sistemleri kullanacak kişilerin sahip olması gereken niteliklere ilişkin düzenlemelere aykırılıkları tespit edilenlere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından beşbin Türk Lirasından yüzbin Türk Lirasına kadar idari para cezası uygulanır.”

2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’na aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

Eklenen ek madde ile; devlet ormanı kapsamındaki alanlarda yapılacak olan tesislerle ilgili olarak verilen izinlerden herhangi bir bedel alınmayacağı ifade edilmektedir. Yapılan düzenleme şu şekildedir:

“EK MADDE 3 Devlet

ormanları kapsamındaki alanlarda havaalanı/havalimanı projeleri kapsamında, havaalanı/havalimanı sınırları içerisinde hava ve kara tarafı için gerekli tesis alanları ile yolcuların zaruri ihtiyaçlarını karşılayacak sağlık, otel, motel, lokanta, dinî tesis, alışveriş üniteleri gibi tesislerle akaryakıt istasyonu, lojistik, kargo tesisleri, yönetim ve idari binalar, geçici konaklama tesisleri ve terminal binaları için verilen izinlerden herhangi bir bedel alınmaz.”

Sonuç olarak; 7519 Sayılı Kanun ile yapılan değişikliklerle birlikte sivil havacılık faaliyetleri kapsamında hizmet veren kuruluşların denetimlerinin yapılmasına dair usuller, havayollarının güvenliğinin sağlanmasına dair usul ve şartlar, havaalanı ve çevresindeki yapılaşmanın şartları, İHA’nın satışı, ruhsatlandırılması, kayıt ve tescili gibi şartlar ile birlikte idari para cezalarında yapılan güncellemeler ve devlet ormanlarında yapılacak havaalanı ve havalimanı projeleri kapsamında kanunda belirtilen unsurlarla ilgili olarak alınacak izinlerden bedel alınmayacağına dair düzenlemeler yapılmış; 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’na yeni maddeler eklenmiş ve bazı kanun maddelerinde de değişiklikler yapılmıştır.



www.talpa.org

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

Mesleki sorunların çözümü

DEMEK

Dernek herhangi bir şikayete ve talebe bağılı olmaksızın, mesleğın kuralları ile bağıdaşmayan, uçuş emniyetini olumsuz yönde etkileyen veya kazanılmış hakları gerileyen düzenleme veya uygulamalar konusunda doğrudan harekete geçebilmekte ve muhataplarına mesleğın tek sivil toplum kuruluşu olarak çekince ve itirazlarını ileterek gerekli düzeltici işlemlerin yapılmasını istemektedir. Bunun dışında operasyon sırasında tespit edilen eksiklik ve aksaklıkların giderilmesi konularında da resmi kurumlara bilgi akışını sağlayarak hava trafiğının en emniyetli biçimde icra edilmesi için katkı sunmaktadır.

+90 (212) 662 12 01



talpa.tr



talpa_org



talpa_org



talpaorg

YILBAŞI KUTLAMA TARİHİNE BİR BAKIŞ



Kamer AKŞAHİN

Rhapsody Teknoloji / Kurucu



Evet, yine bir yılı hep birlikte tamamlıyoruz. İyisiyle kötüsüyle, sevinciyle hüznüyle 365 günü dolu dolu yaşadık. Yılın son günlerine biraz da keyif katmak için yılbaşı heyecanını yaşamaya başladık. 2024'ün bu son sayısında, Yılbaşı kutlama tarihini, bu konuyu araştıranların kaynaklarından özetlemek istedim.

İLK ÇAĞLARDAN BUGÜNE

İlk Çağ medeniyetleri döneminde yaşayan insanlar yaşamlarını doğrudan etkileyen iklim değişiklikleri ve gece-gündüz farklarına yaşamsal derecede değer veriyorlardı. Bu nedenle takvimler ve astronomi bilimi İlk Çağ'da



oldukça hızlı gelişmişti. Güneşin hareketlerine bağlı olarak günlerin kısalıp uzadığını gören

insanlar mevsimlerin değiştiğini fark etmiş ve buna göre kendi takvimlerini oluşturmuşlardı.

BABİLLİLERDEN GÜNÜMÜZE GELEN TAKVİM

Babilliler günümüzden 4 bin yıl önce, kendilerinden önce gelen Sümerlerden spesifik olarak Üçüncü Ur Hanedanından kalma Umma Takvimini referans alarak geliştirmişlerdi.

Günümüzdeki Mart ve Nisan aylarının bir kısmını kapsayan Arah Nisanu adını verdikleri ayı, yılın başlangıcı kabul etmişlerdi. Arah Nisanu, Babillilerin



konuştuğu Akadca dilinde başlangıç ayı demekti. Buradan da anlaşılacağı üzere yılbaşı veya Babillerin tabiriyle Res Satti yani başlangıç mevsimi, Hz. İsa'dan veya herhangi bir modern kültürden binlerce yıl önce zaten var olmuştu ve uygulanıyordu. Bu arada Babilliler, bugün kullandığımız Temmuz ayına Arah Dumuzu, Eylül ayına ise Arah Ulûlu diyorlardı. 4 bin yıldan uzun zamandır süre gelen bu dil değişmezliği ise oldukça ilginç, değil mi?

ASIL YILBAŞI OCAK MI, MART MI YOKSA NİSAN MI?

Babilliler ve Sümerlerin yeni yılı karşılama törenleri M.Ö. 1800'lü yıllarda başlamıştı ve Nisan aylarında yapılırdı. 11 gün süren bu törenlerde arpalar ekilir, şarkılar söylenir ve ayinler yapılırdı. Bu ritüellerde eksik olmayan bir tema vardı: Yaratılış Yaratılış mitleri ve inançları

arasında doğrudan bir bağ vardı ve sonraları bu festival, Asurlardan Roma İmparatorluğu'na aktararak kutlanmaya devam etmiştir.

Asurlular 1 Nisan'da kutladıkları bahar festivallerine Kha B-Nisan adını verdiler. Benzer şekilde 3. Yüzyılda Roma İmparatoru olan Elagabalus aslen Suriye kökenli idi ve aynı festivali İtalya'ya taşıdı böylece Avrupa'da bile bu kutlamalar yapıldı.

Ortadoğu'dan Avrupa'ya ve Orta Asya'ya kadar geniş bir coğrafyada görülen Nevruz kutlamalarının kökenlerini de en azından kısmen bu antik geleneğe kadar takip edebiliyoruz, ki Nevruz da zaten Pers yeni yılına karşılık geliyor.

Bizim Celâli takvim olarak bildiğimiz İran Güneş takviminin ilk günü, Mart ekinoksunda yani 21 Mart civarında kutlanıyor. Aynı kutlamayı İslam öncesi şamanist Türk toplumlarında da görüyoruz. Yılğayakh adı



verilen bu kutlama 21 Mart'ı 22 Mart'a bağlayan gece, yılın ilk gününü ve baharı kutlamak için yapılıyordu. Başlangıcı 2200 yıl öncesine kadar giden 12 hayvanlı Türk takvimine göre ise yılbaşı aynı zamanda baharın da ilk günü olan 21 Mart'tı.

İLK YILBAŞI KUTLAMALARI

Mart-Nisan arası yapılan bu yeni yıl kutlamalarında modern Noel ve modern yılbaşının da ilk izlerini görüyoruz. Mesela

Asurluların kutlamalarında özellikle köylü kız çocukları bahçelerden çiçekler ve otlar toplayıp Nisan'ın Sakalı adı verilen bir şekilde evlerinin tavanlarından aşağıya bu çiçekleri ve ağaç dallarını bir sakal gibi asarlardı. Sonradan Roma İmparatorluğu'na yayılan ve 17/23 Aralık tarihlerinde kutlanan Saturnalia Festivali'nde ise köknar ağaçları aynı şekilde tavandan aşağı doğru adeta bir avize gibi asılırdı. Bugünkü çam ağaçları tavandan sarkıtılmasa

da Noel'in ve yılbaşının ana sembolü haline geldi.

FARKLI COĞRAFYALARDA NOEL BABA BENZERLERİ

Afganistan'daki Bamyan ve Daykundi kentlerinde düzenlenen Nevruz kutlamalarında Kampirak adında bir karakter görüyoruz. Bu sakallı, yaşlı adam renkli kıyafetler giyiyor, uzun bir şapka takıyor ve bir tesbih taşıyor. Mutlak iyiliği ve kışın yıkımına üstün gelmeyi başaran doğanın gücünü temsil ediyor ve köy köy gezerek insanlara hediyeler dağıtıyor.

Biraz daha kuzeye gildildiğinde Özbekistan, Kırgızistan ve Türkmenistan'da Ayaz Ata veya Ayaz Baba gibi isimlerle anılan kış tanrısını görüyorsunuz. Ayaz Ata, ceket, botları ve uzun beyaz sakalıyla biliniyor. İnanişâ göre, uzun, gümüş mavisi cübbesi, tüylü şapkası ve kardan yapılmış bir taçla bilinen Kar Kız isimli torunuyla birlikte kışı getiriyor.

Biraz daha kuzeye çıkıp Kazakistan'a geldiğinizde bu karakterin aynı zamanda Noel Baba veya Kampirak gibi halka hediyeler dağıttığına inanıldığını da görüyoruz.

Daha kuzeyde Rusya'da ise Ded Moroz'u yani Donmuş Dede'yi görüyoruz. Onun da tıpkı Kar Kız gibi Sinigurochka diye bir kızı veya torunu var. Donmuş Dede yıl boyu iyi davranan çocuklara hediyeler dağıtan bir karakter olarak biliniyor.

İşte bunlar Noel Baba'nın



kültürel varyasyonları ve belki de bir kısmı direkt ataları olan hikayeler. Bazı Hristiyanlar Noel Baba'nın kökenlerini 3. Yüzyılda günümüzün Antalya'sının Demre ilçesi olarak bildiğimiz coğrafyada

yaşamış bonkör bir rahip olan Aziz Nikola'ya dayandırıyorlar ama Hristiyanlık içinde bambaşka Noel Baba kökenleri bulmak da mümkün.

Mesela Nors (İskandinav) mitolojisindeki Odinn de, yaşlı,

beyaz sakallı, mavi başlıklı ve cübbeli bir figür olarak anlatılır. Kış aylarında sekiz bacaklı atıyla insanlara hediyeler dağıttığına inanılır.

Belki de Noel Babanın ilham kaynağı Odinn'dir. Mesela



Finlandiya'da Noel babaya Noel geyiği deniyor. Bir hipoteze göre, Noel Baba'nın uçan geyikleri aslında 4000 yıldan beri Nordik topraklarda yaşayan Sami şamanların da kültüründe mevcut.

Bu birçok folklorik Noel Baba figüründen popüler bir Noel Baba yaratma fikri ise dünyanın en çok tüketilen içecek markası olan Coca Cola'nın bir reklamcısından kaynaklanıyor. Bu başlı başına başka bir yazının konusu.

25 ARALIK'IN GERÇEK SAHİPLERİ

Hristiyanların, 25 Aralık'ı Hz. İsa'nın doğduğu tarih olarak kabul etmeleri ise tamamen sonradan alınmış bir karardır.

Geriye dönük olarak yapılan bir hesaplama ile Saturnalia Festivali'nin son günleri, Roma İmparatorluğu Hristiyanlığa geçtiğinde pagan geleneklerini Hristiyan gelenekleriyle değiştirmeye çalışmıştı. Hatta Hz. İsa'nın doğumundan 300 yıl sonra Papa 1. Julius tarafından alınan bir kararla 25 Aralık Hz. İsa'nın resmi doğum günü ilan edilmişti.

Bu tip kararlar aslında yüzlerce yıldır süregelen folklorik ve kültürel kutlamaları teolojik alanlara taşıyarak anlam yüklemesi yapıyordu.

Türk kültüründe de Aralık'ta

kutlanan önemli bir gün vardı. Denizli ve çevresinde halen kutlanan Nar Doğan (Narduga) yani Yeni Güneş Doğumu 21 Aralık'ı 22 Aralık'a

bağlayan gece kutlanır. Bu özel gün, uzun gecelere sebep olan eski güneşin ölümü ve yenisinin doğumunu temsil ediyor. Hatta bu günü kutlamak için antik Türk toplumlarında Strobos cinsi çam ağaçları altına hediyelerin bırakıldığına da rastlanılmış.

Aslında derin okumalar yaparak araştırıldığında, yeni yılın ne zaman başladığını ve nasıl kutlanması gerektiğini objektif olarak belirlemenin bir yolunun olmadığını

fark ediyoruz. Farklı dönemlerde yaşayan toplumların, kendi kültürleri ve inançları doğrultusunda bu astronomik ve takvimsel olaya farklı anlamlar yüklediğini görüyoruz. Geçmişten bugüne kadar gelen bu âdetin kaynağı ne olursa olsun yeni yılın her dönemde insanlara yeni başlangıçlar ve yeni umutlar getirdiğini biliyoruz.

Geçen senenin yükünü omzumuzdan indirerek ve yeni yıl için yepyeni umutlar taşıyarak 2025 yılına başlamak üzere hepimizin yeni yılı kutlu olsun. 

KAYNAKLAR:

- 1- Dr. Çağrı Mert Bakırcı
- 2- Wikipedia

GÜNEŞİN IŞIĞI: GÜNÜMÜZÜN ENERJİSİ, GELECEĞİN YATIRIMI

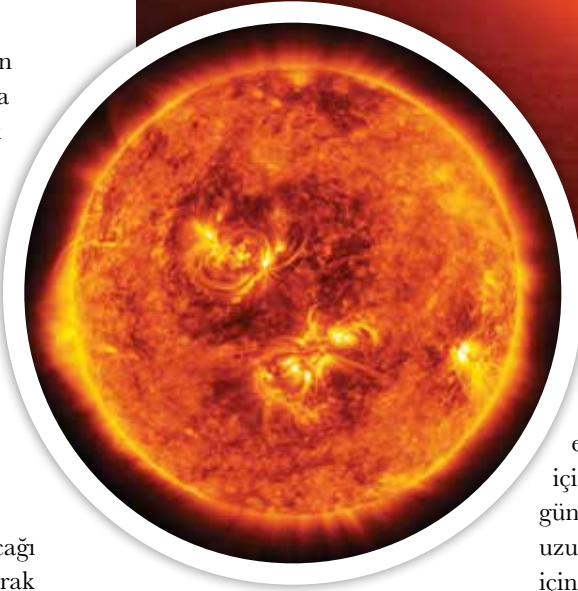


Hale TOK SAVAŞER

Finansal Pusula,
Yönetici Ortak



Her geçen gün artan nüfusa bağlı olarak dünyadaki enerji talebi hızla yükseliyor ve fosil yakıtların çevresel etkileri, yenilenebilir enerji kaynaklarının önemini günden güne artırıyor. Geleceğin enerji politikalarında yenilenebilir enerji kaynaklarının giderek daha önemli bir yer tutacağı tartışmasız bir gerçek olarak karşımıza çıkıyor. Özellikle güneş enerjisi diğer yenilenebilir enerji kaynaklarına göre hem küresel ölçekte hem de



Türkiye'de sürdürülebilir enerji çözümleri arasında ön sırada yer alıyor. Küresel ölçekte fosil

yakıtlara olan bağımlılığı azaltmak, karbon ayak izini minimize etmek ve enerji maliyetlerini düşürmek için büyük bir fırsat sunan güneş enerjisi, aynı zamanda uzun vadede yatırımcılar için de avantajlar yaratıyor. Türkiye'nin coğrafi yapısı ile yüksek güneşlenme süresi güneş enerjisine yönelik yatırımları cazip hale getiriyor. Ancak

yatırım süreçlerinin finansal olarak değerlendirilmesi, özellikle yatırımın maliyeti, devlet destek ve teşvikleri ile yatırımın uzun vadeli getirilerinin değerlendirilmesi kritik bir önem arz ediyor.

Dünya genelinde 2000 yılında nüfusun yalnızca yüzde 72,7'si elektriğe erişebilirken, bu oran 2022 itibarıyla yüzde 90,5'e yükselmiştir. Türkiye'de

**GELECEĞİN ENERJİ
POLİTİKALARINDA
YENİLENEBİLİR ENERJİ
KAYNAKLARININ GİDEREK DAHA
ÖNEMLİ BİR YER TUTACAĞI
TARTIŞMASIZ BİR GERÇEK
OLARAK KARŞIMIZA ÇIKIYOR.
ÖZELLİKLE GÜNEŞ ENERJİSİ
SÜRDÜRÜLEBİLİR ENERJİ
ÇÖZÜMLERİ ARASINDA ÖN
SIRADA YER ALIYOR.**



ise 2000 yılında nüfusun yüzde 99,9'u elektriğe ulaşabilir durumdayken, 2010 yılından bu yana nüfusun tamamı bu temel hizmetten faydalanmaktadır. Türkiye'de elektrik talebinin 2000-2023 yılları arasında yıllık bileşik büyüme oranı yüzde 4,2 artış göstermiş olup, 2024'ün ilk yarısında, bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 5,9 oranında daha fazla elektrik tüketilmiştir. Haziran 2024 sonu itibarıyla Türkiye'nin toplam kurulu gücü 110.539 MW olarak kaydedilmiş; bunun yüzde 57,3'ü yenilenebilir enerji kaynaklarından, yüzde 22,4'ü doğal gazdan, yüzde 10,4'ü yerli kömürden, yüzde 9,4'ü ithal kömürden ve yüzde 0,5'i diğer termik santrallerden sağlanmıştır.

2023 yılında dünya genelinde elektrik ihtiyacı 29,5 teravatsaate ulaşmış ve özellikle gelişmiş ülkelerin talebindeki

yavaşlama ile bir önceki yıla göre sadece yüzde 2,2 artış göstermiştir. Günden güne artan yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımı ise 2023 yılında ilk kez yüzde 30 seviyesinin üzerine çıkmıştır. Elektrik talebinin karşılanmasında en hızlı büyüyen kaynaklar güneş ve rüzgar enerjisi olmuştur. 2023 yılında küresel elektrik üretiminin yüzde 5,5'i güneş enerjisinden, yüzde 7,8'i ise rüzgar enerjisinden sağlanmıştır. Güneş enerjisi, yıllık bazda yüzde 23,2 oranında büyüyerek elektrik üretiminde en yüksek artışı kaydeden enerji kaynağı olmuştur ve 19 yıldır kesintisiz şekilde dünyanın en hızlı büyüyen elektrik kaynağı olma özelliğini korumaktadır. Aynı



dönemde, rüzgar enerjisiyle elektrik üretimi yüzde 9,8 artış göstermiştir. Hidroelektrik kaynakların küresel elektrik üretimindeki payı ise yüzde 14,3'e gerileyerek bir önceki yıla göre yüzde 2 düşüş göstermiştir. 2023 yılında, dünya genelinde

2022'ye kıyasla yüzde 50'den fazla oranda artışla toplam 510 GW'lık yenilenebilir enerji kapasitesi devreye alınmış; bu kapasite artışının yüzde 75'i güneş enerjisinden kaynaklanmıştır. Yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlanan enerji gücündeki büyümeye Çin liderlik ederken, Avrupa, ABD ve Brezilya'da da rekor düzeyde kapasite artışı yaşanmıştır. Türkiye'de de güneş ve rüzgar enerjisinden elektrik üretiminde küresel büyüme trendi yakalanmış ve yenilenebilir enerji kullanımında önemli bir aşama kaydedilmiştir. Elektriğinin yüzde 42'si yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlanarak dünya ortalamasının üzerinde bir performans sergilenmiştir. Türkiye'nin elektrik üretiminde, ➤



güneş enerjisinin payı yüzde 6, rüzgar enerjisinin payı yüzde 10 olurken, yüzde 20'lik oranıyla hidroelektrik santraller en büyük yenilenebilir enerji kaynağı olmayı sürdürmüştür. Ancak, geçen yıl elektrik üretiminin yüzde 58'i hâlâ fosil yakıtlardan sağlanmıştır. Türkiye'nin yenilenebilir enerjiden elektrik üretim potansiyeli oldukça yüksektir ve 2030 yılına kadar elektrik ihtiyacının büyük kısmının yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanması hedeflemektedir.

İklim değişikliğiyle mücadelede ve enerji arz güvenliğinin sağlanmasında

kritik bir role sahip olan yenilenebilir enerji sektöründe büyümenin hız kazanacağı tahmin edilmektedir. 2028 yılına kadar dünya genelindeki yenilenebilir enerji kapasitesinin 7.300 Gigawatt'a ulaşması beklenirken, bu artış hızının devam etmesi durumunda 2030 yılı itibarıyla mevcut seviyenin 2,5 katına çıkacağı öngörülmektedir. Büyümenin yüzde 95'inin güneş ve rüzgar enerjisinden sağlanması muhtemel olmakla birlikte; yenilenebilir enerji kaynaklarının 2025 yılı itibarıyla elektrik üretiminde kömürün önüne geçerek en büyük

enerji üretim kaynağı olması beklenmektedir.

Bu hızlı büyüme, yalnızca çevresel etkileri değil, aynı zamanda enerji üretiminde maliyet avantajlarını ve yatırım fırsatlarını da beraberinde getirmektedir. Güneş enerjisi projelerinde başlangıç yatırım maliyetleri genellikle yüksek kabul edilir. Bir megawatt kapasiteye sahip bir güneş enerjisi santrali, bir megawatt gücünde fotovoltaik (PV) güneş panelleri dizisinden oluşur ve bu santralin maliyeti, birçok değişkene bağlıdır. Bu değişkenler arasında, santralin kurulacağı bölgenin güneş ışığını

alma süresi, santralin toplam boyutu, kullanılan ekipmanların kalitesi ve tedarik maliyetleri, ayrıca kurulum için gereken iş gücü ve altyapı harcamaları gibi unsurlar yer alır. Örneğin, 2024 itibarıyla 1 megawatt gücünde bir güneş enerjisi santralinin kurulumu ortalama 600-700 bin dolar arasında değişmekte iken teknolojiye gelişmelerle birlikte güneş paneli ve diğer ekipmanların maliyetlerinde yaşanan düşüş, bu alandaki yatırımların geri dönüş sürelerini önemli ölçüde kısaltıyor. Buna ek olarak, güneş enerjisi sistemlerinin işletme maliyetleri, fosil yakıtlara dayalı

enerji üretim yöntemlerine göre çok daha düşük olduğundan, bu yatırımlar uzun vadede ciddi tasarruflar sağlıyor.

Finansal açıdan bakıldığında, güneş enerjisi sistemleri, yüksek sermaye yatırımı gerektiren projeler olmasına rağmen, düşük işletme maliyetleri sayesinde sürdürülebilir ve karlı yatırımlar arasında yer alıyor. Ortalama olarak, 1 megawatt kapasiteli bir güneş enerjisi santrali yılda yaklaşık 1.500 megawatt saat elektrik üretebilir ve bu üretim, elektrik fiyatları ve devlet teşviklerine bağlı olarak ciddi bir gelir sağlayabilir.

Türkiye’de Yenilenebilir Enerji Kaynaklarını Destekleme Mekanizması (YEKDEM), yatırımcıların güneş enerjisi projelerinde finansal güvenceye sahip olmasını sağlıyor. YEKDEM kapsamında, güneş enerjisinden üretilen elektriğin kilowatt saat başına belirlenen sabit fiyatlarla devlet tarafından satın alınması, yatırımcıların gelirlerinin öngörülebilir olmasını sağlıyor. Ayrıca, lisanssız elektrik üretimi alanında sağlanan kolaylıklar da bu yatırımların hız kazanmasına olanak tanıyor. Bu teşviklerle birlikte güneş enerjisi projeleri hem bireysel tüketiciler hem de büyük enerji şirketleri için sürdürülebilir bir yatırım alternatifini önüne çıkarıyor. Özellikle sanayi tesislerinde güneş enerjisinin kullanımı, enerji maliyetlerini düşürerek rekabet avantajı sağlıyor.

Güneş enerjisi projelerinde finansman çözümleri, yatırımın başarısını doğrudan etkileyen



önemli unsurlardan biri olarak karşımıza çıkıyor. Türkiye’de bankalar, yenilenebilir enerji projeleri için uygun kredi koşulları sunarak bu alandaki yatırımları özellikle destekliyor. Uzun vadeli, düşük faizli krediler ve leasing modelleri, güneş enerjisi yatırımlarında sermaye maliyetini düşürmekte önemli bir rol oynuyor. Bunların yanı sıra, uluslararası yatırım fonları ve finansal kuruluşlar da yeşil enerji projeleri yatırımlarına artan bir ilgi göstermeye devam ediyor. Yeşil tahviller, bu projelerin finansmanında kullanılan yeni bir enstrüman olarak dikkati çekiyor. Güneş enerjisi gibi çevre dostu projelere yatırım yapan fonlar, yatırımcıların karbon ayak izini azaltmasına ve sürdürülebilir projelere katkı

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİYLE MÜCADELEDE VE ENERJİ ARZ GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASINDA YENİLENEBİLİR ENERJİ SEKTÖRÜNDE BÜYÜMENİN HIZ KAZANACAĞI TAHMİN EDİLİYOR. 2028 YILINA KADAR DÜNYA GENELİNDEKİ YENİLENEBİLİR ENERJİ KAPASİTESİNİN 7.300 GİGAWATT'A ULAŞMASI BEKLENİYOR.

sunmasına olanak sağlıyor.

Güneş enerjisi projelerinde yatırım getirisi, projenin ölçeği, yerel güneşlenme süresi ve kullanılan teknolojinin verimliliği gibi faktörlere bağlı

olarak değişiyor. Türkiye’de güneş enerjisi kurulu gücünün genişlemeye devam etmesi, bu alandaki yatırım fırsatlarının artacağını işaret ediyor. Ortalama bir güneş enerjisi santrali yatırımının geri dönüş süresi 7-10 yıl arasında değişirken, yatırımcıların 25-30 yıl boyunca düzenli gelir elde etme potansiyeli bulunuyor. Bununla birlikte, düzenleyici çerçevede yapılabilecek değişiklikler, enerji fiyatlarındaki beklenmedik dalgalanmalar ve enerji depolama teknolojilerinin yeterince gelişmemiş olması gibi risklerin de göz önünde bulundurulması gerekiyor. Öte yandan, güneş enerjisi sektörü, teknolojik gelişmelerle birlikte hızlı bir evrim geçirerek projelerin verimliliğini artırıyor ve riskleri azaltıyor. 



Dilay SEÇKİN

dilayseckin9@gmail.com

@dilaysjoker

Girişkenliği, azmi ve yeteneğiyle beraber sevecen karakteri ve doğallığından dolayı da beni kendisine epey yakın hissettiren Sefer Canbaz, mücadeleci ve istikrarlı yapısıyla güven oluşturdu. Keyifli çekim günümüzün yansıdığı kareler eşliğinde, Sefer'le sohbetimize katılabilirsiniz...

SEFER CANBAZ



**En başlara gitsek...
Nasıl bir çocuktun ve
oyunculuk hayatına nasıl
girdi?**

Okuldan başlayalım aslında... Kravatı sıkı bağlı, çalışkan, bir o kadar da hareketli, meraklı, yaramaz sayılsa da saygılı davranan ve öğretmenleri tarafından sevilen bir öğrenciydim. Eve gelir gelmez topu alıp, oyun oynamak için sokağa çıkardım. Güzel bir çocukluk geçirdim. Oyunculuğa gelirsek; biraz çevre baskısı, biraz sinemaya olan ilgim ve sevgim olmasıyla beraber,

üniversiteye başladıktan sonra Tümay Özokur'la tanıştığım an benim için dönüm noktası oldu. Akademi'de eğitimimi tamamladıktan sonra yer aldığım her set bana tecrübe kattığından dolayı bu mesleğe olan tutkum daha da arttı.

**BTÜ İşletme bölümünde
okuyorsun. Kariyerine
bu alanda yön vermeyi
planlıyor musun?**

Bu bölümü okumamdaki sebep; Ben küçük yaşlarımdayken okul tatile girdiğinde Bursa Kapalı Çarşı'daki kuyumcu



dükkanında çıraklık yaptım. Aile fertlerimde esnaflar olduğu için ben de ticaret hayatına erken atıldım diyebilirim. Şu an aktif olarak bu sektörde çalışsam da, 15 yıl boyunca kuyumculuk ve mücevherlerle ilgili çok şey öğrendim. Belki de işletme eğitimim sayesinde bunu ileride daha profesyonel hâle getirip, ticarî bir harekete dönüştürebilirim.

**Seni 'Kırmızı Oda',
'Toprak ile Fidan' ve
'Ömer' gibi dizilerde
canlandırдың başarılı
karakterlerle tanıyoruz.**

**Bir proje sana teklif
edildiğinde kabul etmende
neler etkili olur?**

Bu zamana kadar senaryosuna, yapım firmasına ve oynadığım karaktere inandığım işlerde yer aldım. Rol aldığım tüm projelerin bana oldukça katkısı oldu ve bu durumdan dolayı hem çok mutluyum hem de kendimi çok şanslı hissediyorum. Sonraki projelerimde de beni geliştirecek, belki zorlayacak ama kariyerimi her daim bir adım daha öne çıkartacak işlerde rol almayı hedefliyorum.



Rol aldığın projelerde deneyimli oyuncularla çalışmak sana neler kattı? Setteki iletişim seni hangi anlamlarda değiştirdi ve geliştirdi?

Söylediğim gibi bu konuda şanslıyım çünkü donanımlı, iyi niyetli ve ekip ruhuna inanan insanlarla çalıştım. Bence sektörde kişinin isteyeceği en önemli şeylerden birisi de bu olmalı, en nihayetinde oyunculuk ekip işi. Menajerim ve hocam Tümay Özokur'un da bize eğitim esnasındaki ilk öğütlerinden biri; oyuncunun set adabını da iyi bilmesi gerektiği idi. Bütün öğrettikleri için kendisine buradan da çok teşekkür ediyorum.

Tümay Özokur sektörün duayeni... Bu ayrıcalıklı eğitimle nasıl bir hedef belirledin kendine?

Senin de söylediğin gibi, sektörün usta ismi olan Tümay Hanım'la beraber bu meslek alanında yol almak benim için büyük şans... Onun tecrübelerinden faydalanarak, kendimi geliştirmek ve doğru seçimler yapabilmek en büyük hedefim.

En çok nasıl bir karaktere hayat vermek istersin?

Bu soruyu ben de kendime zaman zaman soruyorum, hâla spesifik bir cevap veremedim. Leonardo DiCaprio hayranıyım ve canlandırdığı bütün karakterleri dikkatle seyrederim. Bu yüzden mutlaka onun oynamış olduklarıyla benzer karakterler canlandırmak isterim. Genel

olarak dönem işlerini sevdiğim için; lider, savaşçı bir rol olabilir.

Bursa'da yaşıyorsun; kendine ayırdığın rahat bir gün nasıl geçer?

Aslında 5 yıldır İstanbul'dayım ama yakın da olması sebebiyle bu aralar daha sık Bursa'ya gidiyorum ve ailemle vakit geçiriyorum. Bursa'da en sevdiğim aktivite ailemle ve dostarımla vakit geçirmek... Özellikle kış aylarındaki en sevdiğim ise, Uludağ'a çıkıp kayak yapmak.

Seni en çok neler heyecanlandırır? Hangi durumda hayata karşı daha motive hissedersin?

Doğru bir iş ve sette olmak beni heyecanlandırır. Yeni sayfalar, yeni başlangıçlar biz oyuncuların sektöre bakış açısına dair en büyük motivasyon kaynağıdır bence.

Düzenli olarak spor yapıyor musun?

Yazın yüzmeyi ve kışın kayak yapmayı sevsem de, spor salonundaki rutinim dönemsel olarak değişiyor. Ama uzak kalmış olsam bile, yeniden başladığımda tekrar yoğun bir tempoya kolaylıkla girebiliyorum.

Sosyal medya ile aran nasıl; en çok nasıl hesapları takip etmeyi seviyorsun?

Sosyal medyanın zehirli yanından çok yararlı kısmıyla ilgilenmeye çalışıyorum. Bana faydası olacak sektörle ilgili; sinema bilgileri içeren, yabancı

dil öğretici, tarihi ve özellikle futbol içerikli spor sayfalarını takip ediyorum.

Günlük hayatında nasıl giyinmekten hoşlanırsın ; Kıyafet seçiminde tercihini en çok hangi renkten yana kullanırsın?

Giyim tarzımı casual olarak tanımlayabilirim ama yerine göre klasik giyindiğim de oluyor. Günlük hayatımda kendime yakıştırdığım ve içinde rahat hissettiğim kıyafetleri giyiyorum... Özellikle tercih ettiğim bir renk yok, daha çok koyu renkleri seviyorum ama illâ tek bir renk söylemem gerekirse de mavi diyebilirim...

Herkes aşkı kendine göre tanımlar, senin için aşkın tanımını sorsam...

Aşk... Daha tam olarak tanımlayamasam da :) bildiğim ve emin olduğum aşk, ailemdir benim için.

Hayat felsefeni nasıl başlıklar oluşturur?

Bunu daha detaylı açıklamam gerekebilir ama kısacası; 'İyi insan olmak'...

İleride bu röportajı okuduğunda kendin için bir not bırakmanı istesem...

İlk röportajım, illâki bunu ileride okuduğumda; 'Ya böyle mi söylemişim' deyip, büyük ihtimalle kendimi eleştiririm ama şu an çok mutluyum. İlerideki ben, umarım hedeflerini gerçekleştirmiştir ve istediği yerde mutlu olmaya devam ediyordur... :) 



Röportaj ve Prodüksiyon:

Dilay Seçkin

Fotoğraf:

Ogan Uğur

Retouch:

Ataberk Konucu

Menajer:

Tümay Özokur

PR:

Hande Karamanoğulları

Lokasyon:

Vast Stu

BİLİNMEZİN BELİRGİNLENİŞİ



Burcu TENEKECI

burcutenekeci1983@hotmail.com

Her şeyi bilebilir miyiz veya neyi ne kadar bilebiliriz? Bilginin kaynağı, kapsamı ve doğası üzerine çeşitli konularla şekillenen ve de felsefenin, metafizik, etik, mantıkla birlikte dört ana bilim dalından biri olan epistemoloji (bilgi felsefesi), algı, inanç, gerçekleendirme, bellek, kendilik bilinci, içebakış gibi birçok yöntemle ve de akımlarla bilginin gerçekliğine ulaşılabilirliğini sorgulamaktadır.

Öncelikle, bilginin felsefe tarafından nasıl bir sorun olduğu ve de ne olduğu üzerine yapılan tartışmalarda, gündelik, felsefi ve bilimsel bilgi türlerine ayrılmaktadır. Felsefede bilgi genel olarak bilen özne ile bilinen nesne arasındaki durumu incelerken, insan bildiği ölçüde kendisi kabul edilmektedir. Algı, duyum, tasarım ve kavram gerçeğin bilincine ulaşma formlarından biriyken, duygu bu alanda yer almamaktadır.

Sokrates öncesinde gerek

doğa filozofları, 'arkhe'den; bir başlangıç ve de ilk maddeden hareket ederken; Herakleitos oluş ve çelişkiyi temel almaktadır. Parmenides ise saf varlığı temel almıştır.

Antikçağ'da, sofistlerin başlıca temsilcileri olan Protagoras ve Gorgias, septiklerin başlıca temsilcileri Pyrrhon ve Timon doğru bilginin mümkün olmadığını savunmuşlardır.

Bilgi problemi, Hristiyan dünyasında, Orta Çağ'da da etkisini sürdürmüştür. Yeni-Platonculuk'un en önemli temsilcisi Plotinos, insanın akılsallığı ve bilme yetisini, aşkın bir Tanrı ve 'bir' düşüncesinden ele almıştır. Ve mistik bir panteizm düşüncesine sahip olmuştur.

Patristik felsefede ise Augustinus en önemli temsilcisi olarak kabul edilmektedir.

Thomas Aquinas, Skolastik felsefenin temsilcisi iken, felsefesi Katolik Kilisesi'nin resmi öğretisinin ana çerçevesini oluşturmaktadır.

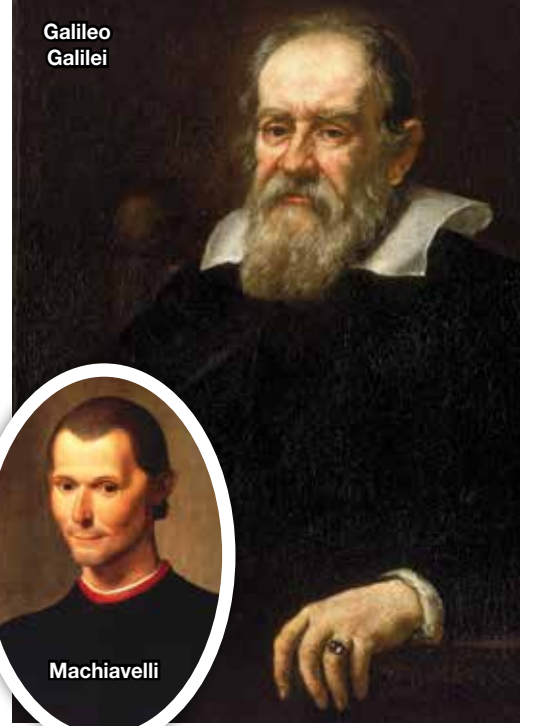


Leonardo Da Vinci



Machiavelli

Galileo Galilei



İslam felsefesinin bilim ve de bilgi anlayışlarını oluşturan, iki önemli temsilcisi Farabi ve de İbn-Sina'dır. Felsefeleri, akıl ve vahiy, felsefe ve dini uzlaştırma yönünde şekillenirken, Aristotelesçi rasyonalizmi dikkate almışlardır. Farabi, doğru bilginin duyum ve deneyimde değil, düşüncede ve zihinde temellendirilebileceğini savunan, bir rasyonalist anlayış geliştirirken, bir diğer İslam filozofu Gazali ise onları eleştiren bir tutum içinde olmuştur.

Bilgi felsefesi ya da epistemoloji, Descartes ile başlayan modern felsefenin, modern bir disiplini haline gelmiştir. Rönesans Felsefesi ile modern ruhun oluşumuna katkı olan bilim adamları, sanatçıları ve de düşünürleri arasında, Leonardo Da Vinci, Machiavelli, Kopernikus, Galileo Galilei,

Francis Bacon, Thomas Hobbes ve Newton sayılabilir.

Descartes sonrası dönemin de modern olarak nitelendirilmesinin sebebi de öznenin baz olarak alınmasıdır. Ve de Descartes, anlamak için inanmaktan çok; anlamak için kuşku duymayı önermektedir.

Modern felsefenin Descartes sonrası iki rasyonalisti, Spinoza ve Leibniz'dir.

Descartes sonrası bir diğer filozoflar, Arnold Geulincx ve Nicolas Malebranche ise, Descartes'in düalizmi (ruh ve beden ikiciliği) üzerinde çalışmışlardır. Bir diğer temsilcisi Blaise Pascal ise, Tanrı'ya inanıp inanmak, bir bilgi sorunundan çok, tercih ve inanç durumu ve de sorunudur.

Diğer bir akım olan empirizmde ise John Locke, 'İnsan Anlığı Üzerine Bir



George Berkeley

Charles Sanders Peirce

Kopernikus

Deneme’de zihnin doğuştan boş bir levha olduğunu savunmuş, deney ve de gözlemle çalışmalarını geliştirerek farklı kavramlar ortaya koymuştur. İngiliz empirizminde George Berkeley idealizmi belirginleşirken, David Hume Kant’ın çalışmalarında etkili olmuş ve bir taraftan Hume, Kant’ı dogmatik uykusundan uyandıran, empirist diğer bir filozoftur.

Kant ile birlikte, epistemoloji gerçek anlamda ilk felsefe olmuştur. Kantçı anlamıyla bir Kopernik Devrimi söz konusudur. Kant ta zihnimizin dış dünyaya göre değil, dış dünyanın zihnimize göre şekillendiğini söyleyerek, çalışmalarıyla bilgi felsefesinde bir devrime yol açmıştır. Kant’sız bir Alman İdealizmi düşünölemeyeceği gibi, Fichte’nin öznel idealizmi ile Schelling’in özdeşlik felsefesi ve nesnel idealizmi ve de Hegel’in Fenomenolojisi olmadan da düşünölemez.

Hegel sonrası eleştirel ve diğer akımlardan, Marx ve Engels marksizimin kurucuları

iken, August Comte’un klasik pozitivizmi devamı niteleğindeki mantıkçı pozitivizmcilere Jules Ayer, Otto Neurath, Rudolf Carnap yer almaktadır.

En önemli temsilcileri Charles Sanders Peirce ve John Dewey olan pragmatizm filozoflarındandır.

Modernizmin cevapsız kaldığı noktada gelişen postmodernist filozoflar arasında, Michel Foucault, Jacques Derrida, Jean François Lyotard sayılabilir.

Postmodernistler, Modern ve Aydınlanmacı felsefeye ironik bir yaklaşımda bulunarak, özne, nesne, birlik, bütünlük, akıl, sistem ve doğruluk, gerçeklik gibi kavramlarını eleştirmektedirler.

Bilgi Felsefesi, önce bilmekle başlayan her akım ve düşüncenin başlıca unsurudur.

Felsefenin birincil sorunu ve dalı olarak, çalışmalarını sürdürürken; gündelik hayatlarımızda anlam, mantık, bilimsel bilgi, gerçeklik ve de doğruluk gibi birçok anda, düşüncede karşımıza çıkmaktadır. 

Sadece hayat, hepsi bu

Günler vardı, ne kadar güzeldiler. Ve o günlerden, anlardan geriye günler kaldı, sonsuza dek özlenecek! Kimi an öylesine hissettik ki, o an başka yerde olmak dahi istemedik. Ama bitti ve de geçti. Peki şimdi neredeyiz, en büyük ümitsizliğimiz bir daha yaşanamayacak zannettiğimiz mutluluklar ve o büyük huzur ve iyi olan her şey mi acaba?

Dünya her an kulaç açmaya hazır, tıpkı geçmişte olduğu zamanlar ve elanlar gibi.

Her şeyin yaşanabilirliğini kabullendiğince, seni şaşırtacak hiçbir şey kalmıyor geriye. Ya da nefes alamadığın; zorlandığın her nefes oluşturuyor, değiştiriyor tüm yaşamını an ben an. Ya kuvvetleniyorsun ya da düşüyorsun boşluklar içerisine.

Git gide azalıyoruz, bir daha yaşamamızın mümkün olmadığını kopuşlarla çevriliyiz ve tekrar iyi olmaya çalışıyoruz, çabalıyoruz hatta zorluyoruz.

İnsan olmanın gerekliliğini devamı; devri aleme kendimizi uyumlandırarak, yaşama odaklanarak yaşıyoruz kendimizi. Kaybolmamak üzere bu yerkürede ilerleyerek ve bazen duraksayarak oluşuyor dengeler, geriye asla dönülemeyecek bir şekilde.

Nasıl ölümden sonra yoksa dünya, şu an da geçtikten sonra olmayan tekrarlarla, bize sunulmuş bir yaşam ve sonucu bilmediğimiz ve de bilinmeyen dakikalar.

Kendin olmadığında, sahipsiz; kimsesiz bıraktığın kimliğin ve bir sen alacakaranlıklarda.



Baktığın yön müdür asıl olan yoksa her şeyin arkasındaki giz midir seni sen yapan?

Bıkkınlık yok; sıkınlık, bezginlik yok. Her adımında kendine döneceğin ve dönmek zorunda olduğun bir dünya burası yaşamak için. Sadece bazen inziva belirir bir süre. Tekrar tekrar yaşamak ve yaşayabilmek adına, kendinle, kalanlarınla ve gidenler ardında ve de arasında.

Derin nefeslerle dahi olsa, elbet bir gün, bir yerlerde hayatla el sıkışabilmek için.

Sessiz çıgıllıklarınla yankılanan karanlıkta dahi olsa. Son nefese dek tükenmeyen tüm olasılıklarla inadına dik durup; sahip çıktığında gülümseyerek ışığınla.

Kimse sen değil ve de hiç kimse sen. Yorulabilirsin hatta fazlasıyla yorgun ve bitip. Gücün yokmuş gibi gelse de sana, aslında daima parlayan ve de parlayacak afaki yaşayışlarınla.

Yeklik, heplik bir arada olduğunda bütünleşen varlıklarınla...

Ve böylece hükmedersin, kaderine; kederine, benliğine ve de yoluna.

Zamanla her şey belirirse, biz de beliririz hayatlarımızda.

Zıtların inanılmaz birlikteliğidir çoğu an, kanmamalı hiçliklere de, boşluklara da.

Yanılsamalar yaşansa da, umutlar savrulsa da kaybettiğimizi sandığımız yanlış inanışlarımızla, yokluklarda baş gösterir, ilerler ve de filizlenir her düş ve güç.

Sadece hayat, hepsi bu ve böylece oluşur, yaşanır günler yeri gelir hüznle, acıyla; yeri gelir huzurla ve de coşkuyla.

GİZEMLİ DOĞASI, RENKLİ KÜLTÜRÜ VE BENZERSİZ TARİHİ İLE GÜNEYDOĞU ASYA'NIN PARLAYAN YILDIZI

VIETNAM



İlgihan Ünal
Gazella Rehberi



Güneydoğu Asya'nın kalbinde yer alan Vietnam, ziyaretçilerine benzersiz manzaralar, köklü bir tarih ve dinamik bir kültür sunan eşsiz bir destinasyon. Vietnam'ı keşfetmek; yemyeşil pirinç tarlaları, karstik dağlar, akıllara durgunluk veren köyler ve modern şehirlerin oluşturduğu bir mozaikte

kaybolmak demektir. Ülkenin doğal güzellikleri, tarih boyunca yaşadığı olaylarla şekillenen zengin kültürel mirası ve sıcakkanlı insanları Vietnam'ı yalnızca bir seyahat değil, unutulmaz bir deneyim haline getirir. Hadi sizi bu gizemli coğrafyaya götürelim.

331,690 kilometre kare yüzölçümü ile Türkiye'nin yarısından küçük olduğunu

söyleyerek başlayalım. Nüfusu yaklaşık 95 milyon kişidir.

Vietnam'ın Büyüleyici Doğası sizleri bekliyor.

Harita üzerinde ince, uzun bir S harfi şeklinde uzanıyor. Güney Çin Denizi'nden Laos ve Kamboçya sınırına kadar uzanıyor. Ülkenin kuzeyinde yer alan Ha Long Körfezi, dünyanın en ünlü doğal harikalarından biridir. UNESCO Dünya



Mirası Listesi'nde yer alan bu körfez, kalker kayalıkları ve minik adalarıyla nefes kesici bir manzara sunar. Ha Long Körfezi'nde gün doğumunu izlemek, gezginlerin hafızasında uzun süre yer edecek bir deneyim.

Hanoi, Kızıl Nehir ve Sonsuzluk!

Kuzey Vietnam'ın kalbi

Hanoi, ülkenin hem tarihi hem de kültürel merkezidir. Hanoi sokakları, eski Fransız binaları, tarihi tapınaklar ve renkli pazarlarla doludur. Özellikle Eski Şehir bölgesinde dolaşırken kendinizi geçmişe doğru bir yolculuk yaparken bulabilirsiniz. Şehirde yer alan Hoan Kiem Gölü, çevresinde yürüyüş yapmak ve huzurlu atmosferinin tadını çıkarmak isteyenler için





mükemmel bir kaçış noktasıdır.

Güney Vietnam: Ho Chi Minh Şehri ve Mekong Deltası'nın Büyüsü

Vietnam'ın güneyinde yer alan Ho Chi Minh Şehri (eski adıyla Saigon), ülkenin en büyük şehri ve ekonomik merkezidir. Modern gökdelenler ile dolu bu şehir, Vietnam'ın enerjik ve hızlı tempolu yüzünü yansıtır. Ho Chi Minh Şehri, aynı zamanda Savaş Kalıntıları Müzesi ile Vietnam Savaşı'nın izlerini görmek isteyenler için anlamlı bir duraktır.

Güney Vietnam'ın en büyük doğal hazinelerinden biri olan Mekong Deltası ise bambaşka bir dünyaya açılan kapıdır. Mekong Nehri'nin kol oluşturduğu geniş delta, su yolları, yeşil bitki örtüsü ve küçük köylerle doludur. Burada bir tekne turu yapmak, Vietnam'ın kırsal yaşamını ve egzotik doğasını keşfetmek için



eşsiz bir fırsattır.

Vietnam'ın Mücadelelerle Dolu Geçmişi.

Vietnam'ın tarihi, özgürlük mücadelesi ve direnişle doludur. Yaklaşık 2000 yıl boyunca Çin'in

etkisinde kalan ülke, bağımsızlık mücadelesiyle bu baskıdan kurtulmuştur. Çin etkisi özellikle sanat, edebiyat ve bürokraside kendini gösterse de Vietnam, kendi kültürünü ve kimliğini koruyarak bağımsız bir kimlik oluşturmuştur.

19. yüzyılda ise Fransız sömürgeciliği Vietnam'a gelmiştir. Fransızlar, burada kendilerine ait bir yaşam tarzı yaratmış, mimari ve mutfakta etkilerini bırakmışlardır. Ancak, Fransız yönetimi altında yerel halkın direnişi de giderek

büyümüştür. 1945 yılında Ho Chi Minh liderliğinde başlatılan bağımsızlık hareketi, Fransızlara karşı büyük bir zaferle sonuçlanmıştır.

Vietnam'ın yakın tarihindeki en büyük çatışma ise kuşkusuz Vietnam Savaşı'dır. 1955-1975 yılları arasında süren bu savaş, Vietnam halkının dayanıklılığını bir kez daha kanıtlamıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nin de dâhil olduğu bu savaşta milyonlarca insan yaşamını kaybetmiş ve ülke büyük bir yıkıma uğramıştır. Ancak 1975 yılında Güney Vietnam'ın başkenti Saigon'un düşmesiyle savaş sona ermiş ve ülke yeniden birleşmiştir. Bugün, bu dönemle ilgili birçok eser ve anıt, ziyaretçilere barışın önemini hatırlatır.

Vietnam, köklü bir kültüre sahip bir ülke. Müziğinden dansına, mutfağından festivallerine kadar Vietnam kültürü çeşitlilik ve renklilik dolu. Bunların en başında hiç kuşkusuz mutfağı gelmekte.

Tat, Koku ve Tazelik

Vietnam mutfağı, dünyanın en özgün ve lezzetli mutfaklarından birisi. Her yemekte taze sebzeler, aromatik otlar ve deniz ürünleri başrolde. Vietnam'ın en bilinen yemeklerinden biri olan pho çorbası, pirinç noodle'ı, et ve çeşitli otlarla hazırlanır. Özellikle Hanoi'de sabah kahvaltısında bile pho tüketildiğini görmek mümkündür. Diğer bir ünlü yiyecek ise banh mi sandviçidir. Bu lezzetli sandviç, Fransız baget ekmeği içerisinde Vietnam



usulü malzemelerle hazırlanır ve sokak satıcılarında bolca bulunur.

Bun cha, goi cuon (taze yaz ruloları) ve bun bo Hue gibi yemekler de Vietnam mutfağının diğer lezzetli örnekleridir. Sokak yemeklerini Vietnam'ı keşfederken kesinlikle deneyimlemelisiniz. Küçük plastik taburelerde oturup, sokakta pişirilen taze yiyeceklerden tatmanız gerekir. Vietnam ziyaretinin en unutulmaz anılarından biri olacaktır.

Bu güzel ülkeyi, en kısa zamanda keşfedin. 



GAZELLA
TURİZM

**Katkılarından dolayı
Gazella Turizm'e
teşekkür ederiz**

Ajanda



Hazırlayan
Şule Onur
suleonur34@gmail.com



Konser

MAURICIO DIAZ ÁLVAREZ SOLO GİTAR KONSERİ

Tarih: 1 Şubat 2025

Saat: 20:30

Mekân: Deniz Müzesi, İstanbul

“İspanya’nın Gönül Telleri” isimli etkinlikte sanatçı geniş repertuarını Rönesans döneminden klasik çağa uzanan engin bir yelpazede dinleyicilerle paylaşacak. Konserde Albeniz, de Falla, Tarrega ve Sor gibi hem klasik müzikseverlerin hem de gitar tutkunlarının vazgeçilmez sayılan İspanyol bestecilerin eserlerinin yanı sıra Mauricio Díaz Álvarez efsanevi yazar Gabriel Garcia Márquez’e saygı duruşunda bulunduğu “Yüzyıllık Yalnızlık” ve “Homenaje a Joaquim Malats” gibi merakla beklenen kendi parçalarını da seslendiriyor. Deniz Müzesi’nin atmosferinde gerçekleşecek olan “İspanya’nın Gönül Telleri” konseri Akdeniz’in ve İberya’nın sihirli atmosferini bizlere muhteşem bir gitar virtüözünün birbirinden güzel yorumlarıyla taşıyacak.



Konser

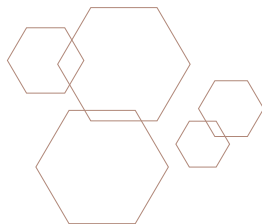
I SOLISTI DI PAVIA GIUSEPPE GIBBONI

Tarih: 26 Şubat 2025

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu, İstanbul

İş Sanat, I Solisti di Pavia ile 2021 yılı Paganini Ödülü’nün sahibi keman virtüözü Giuseppe Gibboni’yi İtalyan bestecilerinin eserlerinden oluşan bir repertuarla sahnesinde ağırlıyor. Gibboni, konserde Ottorino Respighi Antik Danslar ve Lut için Arya, Suite No. 3, Niccolò Paganini I Palpiti, Op. 13, Rossini’nin “Tancredi” eserinden bir tema üzerine introduksiyon ve varyasyonlar, Rossini’nin “Mısırlı Musa” eserinden ‘Dal tuo stellato soglio’ ve “La Campanella”, Konçerto No. 2, Op. 7’den “Rondo” eserlerini seslendirecek



Konser

PARLAYAN YILDIZLAR

Tarih: 3 Şubat 2025

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu, İstanbul

İş Sanat’ın kariyerlerinin başındaki müzisyenlere sahne deneyimi sunarak destek olmak amacıyla sürdürdüğü Parlayan Yıldızlar, konserleri devam ediyor. İş Kuleleri Salonu’nda gerçekleşecek konserde Zeynep Eker (piyano) ve Ayben Sever (flüt) yer alacak. İkili konserde Franz Liszt, Sergei Rachmaninoff, Frédéric Chopin, Sergei Prokofiev, George Enescu, Ekrem Zeki Ün, Gabriel Fauré, Benjamin Godard ve Georges Bizet’nin eserlerinden oluşan bir repertuar sunacaklar



Konser

MIREILLE MATHIEU

Tarih: 20 Şubat 2025

Saat: 21:00

Mekân: Volkswagen Arena, İstanbul

Müzik tarihine damga vuran, klasik Fransız chanson tarzının en önemli temsilcilerinden Mireille Mathieu, Türk hayranlarıyla buluşacak.

“La Paloma Adieu”, “Mon Crédo” ve “Une Histoire d’Amour” gibi unutulmaz eserleriyle tanınan Mathieu, 20 Şubat’ta İstanbul Volkswagen Arena’da, 22 Şubat’ta Ankara Congressium’da “60. Anniversary” turnesi kapsamında sahne alacak. 1200’den fazla şarkıyı 11 dilde seslendiren sanatçı, dünyanın dört bir yanında verdiği konserlerde güçlü vokali ve büyüleyici sahne performansı ile milyonlarca insanı etkiledi. “Edith Piaf’ın halefi” olarak anılan Fransız efsanesi, Eiffel Kulesi’nin 100. yıl kutlamasında La Marseillaise’i seslendirme onuruna da sahip olmuştu.

Konser

ZIMMER'IN MÜZİĞİ LORDS OF THE SOUND

Tarih: 18 Şubat 2025

Saat: 20:00

Mekân: Bostancı Gösteri
Merkezi, İstanbul

Ünlü senfoni orkestrası "Lord of the Sound", zamanımızın müzik dehası Hans Zimmer'in en ünlü bestelerini kapsayan "Hans Zimmer'in Müziği" adlı konserle izleyenleriyle buluşacak.

Hans Zimmer, çağdaş film müziklerinin en etkili ve önde gelen yaratıcılarından biridir. Kendisini epik bir müzik ustası olarak kurdu ve sayısız küresel gişe rekorları kıran film için unutulmaz müzik eşlikleri hazırladı.

"Hans Zimmer'in Müziği" programında "Dune", "Spider-Man 2", "The Dark Knight", "Interstellar", "Gravity", "Sherlock Holmes", "Angels & Demons", "The Da Vinci Code", "Pearl Harbor", "Gladiator", "Mission: Impossible", "Inception", "Pirates of the Caribbean", "Spirit", "Wonder Woman", "Madagascar", "The Lion King" ve "007: No Time to Die" gibi baş yapıt filmlerin müzikleri seslendirilecek.



Konser

CHAARTS CHAMBER ARTISTS - AMERICAN BEAUTY

Tarih: 17 Nisan 2025

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu,
İstanbul

Dünyanın en iyi yaylı dörtlülerinin bir araya gelerek kurduğu CHAARTS Chamber Artists David Castro Balbi (keman), Vanessa Looss (soprano) ve Axel Herrig (bariton) ile yeni projeleri "American Beauty" ile İş Kuleleri Salonu'nda seyircisiyle buluşacak. Kuzey ve Güney Amerika bestecilerinin eserlerini seslendirecek topluluk, konserde caz müziğinin bilinen eserlerini de kendi tarzlarında yorumlayacaklar.

Konser

CUBAN CLASSIC BY EMİR ERSOY

Tarih: 29 Ocak 2025

Saat: 21:30

Mekân: Asa Khai Jazz Club, İstanbul

Bir çok uluslararası projede yer alan ve Türkiye'de latin müzik üzerine yaptığı Karnaval, Rockuba, 1977 gibi albümler, özel projeler ve sahne performansları ile adından söz ettiren piyanist Emir Ersoy'un liderliğindeki Cuban Classics projesi, Latin müziğinin önde gelen melodilerini kendi yorumlarıyla sahneye taşıyan bir performans serisidir. Emir Ersoy, bu projede Volkan Öktem (davul), Eylem Pelit (bas gitar), Aleiksi Riveracontreras (vokal/perküsyon), ve Sercan Kerpiççiler (trompet) gibi alanında yetenekli müzisyenlerle bir araya gelerek Küba ve Latin Amerika müziğinin enerjisini dinleyicilere sunuyor.

Konser

ANNELER GÜNÜ RESİTALİ

Tarih: 8 Mayıs 2025

Saat: 20:30

Mekân: İş Sanat İş Kuleleri Salonu,
İstanbul

Michael Barenboim annesi Elena Bashkirova ile Anneler günü için hazırladıkları özel bir repertuarla Mayıs ayında İş Sanat'ta resital verecek. İkili konserlerinde, Franz Schubert, Pyotr Ilyich Tchaikovsky ve Robert Schumann'ın eserlerini seslendirecek.



Ajanda



Konser

THE AMY WINEHOUSE BAND

Tarih: 18 Nisan 2025

Saat: 21:00

Mekân: İstanbul Kongre Merkezi
Harbiye Oditoryumu, İstanbul

Amy Winehouse'un orijinal müzik grubu, Dale Davis liderliğinde, 18 Nisan 2025 tarihinde İstanbul'da sahneye çıkıyor. Konser, Amy'nin dönemine damga vuran müziklerini ve eşsiz canlı performanslarını kutlayarak Amy Winehouse'un ruhunu, mirasını ve tarzını yaşatmayı amaçlıyor. Vokalist Bronte Shandé'nin güçlü sesi her yaştan izleyiciye eşsiz anlar yaşıyor. Grup, Paris, Münih, Sofya, Atina, Londra ve Jakarta gibi şehirlerde düzenlenen uluslararası turnelerde kapalı gişe performanslara imza atarak büyük beğeni topluyor. Amy Winehouse, müziğiyle hala dünya çapında milyonlara dokunmaya devam ediyor. İngiltere'den çıkan en büyük kadın seslerden biri, ulusal bir hazine ve kendi neslinin en büyük sanatçılarından biri olarak anılıyor.

Tiyatro

SENİNLE EVLENİR MİYİM?

Tarih: 16 Şubat 2025

Saat: 20:00

Mekân: Caddebostan Kültür Merkezi
A Salonu, İstanbul

Melda Gür ve Barbaros Uzunöner'in rol aldığı, Haldun Dormen süpervizörlüğünde uzun yıllardır sahnelenen ödüllü komedi "Seninle evlenir miyim" Caddebostan Kültür Merkezi'nde sahne alacak. Barbaros Uzunöner'in yazıp yönettiği oyun, tanışma, sevgili olma, evlenme kararı alma, düğün hazırlıkları, düğün, evlilik hayatı gibi konuları işliyor.



Konser

SİBEL KÖSE

Tarih: 31 Ocak 2025

Saat: 21:30

Mekân: Asa Khai Jazz Club, İstanbul

Yakın zamanda ilk single kaydı "Renkler" i yayınlayan Pınar Ünal, lise döneminde İstanbul Üniversitesi Devlet Konservatuvarı yarı zamanlı Opera Bölümünde müzik eğitimine başladı. Lisans eğitimini İstanbul Teknik Üniversitesi Devlet Konservatuvarı Müzikoloji Bölümü'nde devam etti.

Nail Yavuzoğlu ile armoni ve yan flüt, Faris Akarsu ile piyano eğitimleri alırken, Alaaddin Yavaşca ve Yavuz Özüstün ile Türk müziği nazariyatı üzerine çalışmalar yaptı. Bülent Evcil ile yan flüt eğitimi alırken Miyazawa ve Sankyo flüt markalarının düzenlemiş olduğu workshoplarda Yan Flüt performansları sergiledi. Haliç Üniversitesi'nde Etno Müzikoloji yüksek lisansını Çerkez müziği üzerine yapmış olduğu alan araştırması ile tamamladı. Repertuarında jazz standartları, bossa nova, funk ve rnb müziklerinden oluşan renkli bir seçki dinleyenleri bekliyor.

Tiyatro

ÇİFTLER, ÇİFTLER

Tarih: 1 Şubat 2025

Saat: 20:30

Mekân: Altı Üstü Kabare,
İstanbul

Konut kredisiyle aldıkları evin taksitlerini ödeyebilmek için gece gündüz çalışmaktan görüşemeyen taze çift Tanju ve Hülya'dan... Kız isteme törenine sarhoş gelme gaffletinde bulunduğu için kavuşamayıp, İstanbul'a kaçmak zorunda kalan Mehmet ile Zeynep'e... Yanlış bir telefon görüşmesi sonucu sanal aşk yaşamaya başlayan, işsiz ama güçlü aşıklar Cemil ve Vesile'den... Çocukluk aşkı için futbol kursunu bırakıp baleye yazılan platonik Bülent ile biricik aşkı Sude'ye... Dört farklı dünya, dört ayrı çift, dört benzemez hikâye. Hepsi, bu müzikli kabarede.





Konser

BABYLON PICKS MOSES YOOFEE TRIO

Tarih: 13 Mart 2025
Saat: 21:30
Mekân: Babylon, İstanbul

2020'de kurulduktan sonra Berlin caz sahnesinde bir şehir efsanesine evrilen Moses Yoofee Trio, 2024'te German Jazz Prize'in prestijli Yılın En İyi Canlı Performansı ödülünü kazandı. Henüz 14 yaşındayken, hakkında "genç caz dehası" yorumları yapılmaya başlanan Moses Yoofee'nin dostu Roman Klobe ile kurduğu müzikal ortaklığa davulda Noah Fürbringer'in eklenmesiyle hayat bulan üçlü, şimdiden Avrupa'daki caz festivallerinin favorileri arasında yerini aldı. 2023'te Ocean adlı mini albümü paylaşan Moses Yoofee Trio, ilk uzunçalarını 7 Şubat 2025'te Nils Frahm'ın kurucusu olduğu plak şirketi LEITER aracılığıyla yayımlayacak. MYT adını taşıyacak albümün kayıtları Stuttgart kırsalındaki Glaswald Studios'da 10 günde yapılmış.

Tiyatro

ŞAHLARI DA VURURLAR

Tarih: 2 Şubat 2025
Saat: 20:00
Mekân: Ses 1885 - Ortaoyuncular Tiyatrosu, İstanbul

Ferhan Şensoy'un 1980 yılında yazıp sahneye koyduğu müzikli güldürü Şahları Da Vururlar, 42 yıl sonra yeniden seyirciyle buluşuyor. İsim benzerliğinden mütevellit Savak'la başı belaya giren vatandaş Ömer Hayyam'ın yanlışlıkla hapse atılmasıyla 1940'ların İran'ında bir yolculuğa başlarız. Şah Rıza Pehlevi yönetimindeki İran'da işler rayından çıkmak üzeredir. Şah'ın pek de parlak olmayan özel hayatı, saray içi dedikodular, güç çekişmeleriyle yoğunlaşan gündem, huzursuz günlerin ayak sesleridir. Bir tarafta geçim sıkıntısı içinde bunalan halk, isyanın yavaştan yükselen sesleri... Diğer tarafta halktan kopuk yönetim, iktidar çekişmeleri...

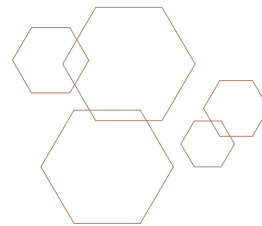


Tiyatro

YAŞAR NE YAŞAR NE YAŞAMAZ

Tarih: 28 Şubat 2025
Saat: 15:00
Mekân: Cafe Theatre İstMarina, İstanbul

Aziz Nesin'in muhteşem eseri Yaşar Ne Yaşar Ne Yaşamaz Ünlü oyuncu Metin Zakoğlu tarafından yepyeni ve interaktif yorumu karşınızda. Metin Zakoğlu'nun akılcı bir metotla sahneye koyduğu Yaşar Ne Yaşar Ne Yaşamaz adlı oyunu bugüne kadar hiç kimse sadece tek kişiyle ve böyle bir yorumla sahneye taşımadı. Seyirciler seyirci mi, oyuncu mu, oyuncular oyuncu mu, mahkum mu yoksa kendileri mi gelin bunu hep beraber izleyerek öğrenelim.



Tiyatro

CİHAT TAMER VE ZİHNİ GÖKTAY İLE BİR VARMİŞ BİR YOKMUŞ

Tarih: 5 Şubat 2025
Saat: 20:30
Mekân: Sahne Dragos, İstanbul

Sahnede, Beyaz Perdede ve Televizyonda geçen 60 yıl... Halkın kalbinde taht kurmuş iki ustanın acı-tatlı 60 yıllık hikayesine bir yolculuk... Tiyatro oyunları, Kabareler, Müzikaller, Sinema Filmleri, Diziler, Bir Varmış Bir Yokmuş Misali, Masal Tadında, Müzik ve Şarkılar Eşliğinde, Seyircilerle Buluşuyor... Sanat Yönetmenliğini Serkan Budak'ın, Yapımcılığını Emre Özkan'ın yaptığı, "Cihat Tamer Ve Zihni Göktay ile Bir Varmış Bir Yokmuş" adlı müzikli gösteri Sahne Dragos'ta seyircilerle buluşuyor.



Ajanda



Tiyatro

AŞK HİKAYEN DÜŞMÜŞ

Tarih: 14 Şubat 2025

Saat: 20:30

Mekân: Sahne Dragos, İstanbul

Ödüllü yazar Ahmet Sami Özbudak'ın yazdığı ve ödüllü yönetmen Emrah Eren'in yönettiği Tiyatro Hayali'nin ilk hayali "Aşk Hikayen Düşmüş" oyunu, hiç kavuşmamış iki aşığın uzaktan uzağa oynadığı oyunlara tanıklık etmemizi sağlıyor. Parmak boyunda insanlar, kanatlı müzisyenler, hayaletler ve ışıklı yollar onları bir araya getirir mi? Bu aşk hikayesi aşıkların birlikte çocuk olduğu, zaman zaman birlikte delirdiği bir bahçeyi gösteriyor bize. Bu anlattığımız iki kişilik bir aşk hikayesi, aslında pek çok kahramanın yer aldığı ve büyükler iyi uyusun diye yazılmış bir masal. Kahramanlarımız "kadın" ve "erkek" birbirlerine aşıktır ama henüz karşılaşmamışlardır. Bir anlamda birbirlerinin büyük aşkıdır, hatta onlar birbirlerinin ruh eşidir.



Tiyatro

ÖLÜ'N BİZİ AYIRANA DEK

Tarih: 27 Şubat 2025

Saat: 20:00

Mekân: Duru Tiyatro - Watergarden Performans Merkezi, İstanbul

Cansu ve Serdar; evlilik hayatı canlarına tak etmiş ve boşanmaya karar vermiş bir çifttir. Boşanmadan bir gece önce, kendilerine düzenlenen bir "kutlama" partisi ardından, sabah uyanıklarında ise birbirlerini sızmış olarak aynı yatakta bulurlar. Bir gece öncesine dair çok az şey hatırlayan Cansu ve Serdar'ı bekleyen asıl sürpriz salondaki kanepede uzanmakta olan cesettir. Ne yapacağını bilemeyen çiftimiz bir yandan "Hangimiz katil?" sorusuna yanıt ararken bir yandan da ilişkilerini, evliliklerini, geçmişlerini, kendilerini bulundukları noktaya taşıyan olayları yeniden değerlendirecek ve karşılına çıkacak bambaşka sürprizlerle mücadele etmeye çalışacaktır.



Tiyatro

AŞK BİTER Mİ?

Tarih: 15 Şubat 2025

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM, Turkcell Platinum Sahnesi, İstanbul

Bir geçmişleri, bir hiç geçmemişleri ve bir de tartıştıkları gelecekleri var. Erkek ve kadın karşılaşiyor ve yolculuk başlıyor. İmkansız şiirler ve şarkılar işte bu iki kişinin ortasına düşüyor... Kadın ve erkek oyunda sadece kendi hikayelerini yaşamakla kalmıyor, aynı zamanda edebiyatımızın yapıtaşı olmuş pek çok şairimizin gerçek aşk hikayelerini anlatan, şiirlerini okuyan, şarkılarını seslendiren kahramanlara dönüşüyor. Kimi zaman Attilâ İlhan, Orhan Veli, Cemal Süreya, kimi zaman Didem Madak, Maria Missakian, Sıdika Su gibi hepimizin içine işlemiş, duygularımızın tercümanı olmuş büyük aşkların, büyük şairlerin karakterlerini sahneye taşıyor. Yıllar sonra karşılaşan iki eski sevgili birbirleriyle yüzleşerek Aşk biter mi? soruna yanıt arıyor...

Tiyatro

AŞIK SHAKESPEARE

Tarih: 16 Şubat 2025

Saat: 20:30

Mekân: Bostancı Gösteri Merkezi, İstanbul

Başrollerini Uraz Kaygılaroğlu (William Shakespeare) ve Nezaket Erden'in (Viola) üstlendiği; Çolpan İlhan & Sadri Alışık Tiyatrosu, Piu Entertainment ve Zorlu PSM ortak yapımı Aşk Shakespeare sezon boyunca sahnede! Tiyatroya yazılan cesur bir aşk mektubu olarak yorumlanabilecek Aşk Shakespeare'de göz alıcı prodüksiyon, sıra dışı kostümler, etkileyici danslar ve özgün müzikler bir araya gelerek tiyatronun birleştiriciliğini ortaya koyuyor. Özel olarak bestelenen şarkılar, müzisyen Gülinler ve oyun için bir araya gelen özel orkestra tarafından sahnede canlı olarak seslendiriliyor.



Tiyatro

KÜRK MANTOLU
MADONNA

Tarih: 20 Şubat 2025

Saat: 20:30

Mekân: Trump Sahne,
İstanbul

Sabahattin Ali'nin, aslında kendisinin yaşadığı bir aşk hikayesi olarak da söylenen, romanı Kürk Mantolu Madonna, 1943 yılında, yazarın ilk ve son aşk romanı olarak yerini almıştır. Taner Barlas'ın, Ağustos 2023 yılında uyarladığı ve yönetmenliğini yaptığı bu eser, edebiyatın dışında, artık tiyatro seyircisiyle de buluşuyor ve sahnelerdeki yerini alıyor. Raif Efendi'nin resim merakının yol açtığı sergilere gitme tutkusu ve Kürk Mantolu Madonna'nın portresiyle karşılaşması büyüğü bir yolcuğun başlangıcı olmuştur. Bu çok özel aşk hikâyesi, aynı zamanda yaşadıkları hayatta belki de ilk defa kendilerini var edebilmenin adını adeta.



Tiyatro

KORKUYU BEKLERKEN

Tarih: 8 Şubat 2025

Saat: 19:30

Mekân: Hilltown Seyirlik Sahne,
İstanbul

Korkularından başka silahı olmayan bir adamın, silahları parçalanana kadar mücadeleye ettiği bir kavga. Bu kavgada anlatılanlar için, aslında bir başka Tutunamayan'ın hikayesidir diyebiliriz. Zaman zaman bir rehber olarak kullanmaya çalıştığımız Tutunamayanlar'da, Oğuz Atay bu türün tanımı için şöyle demiş; "Erkekleri, yalnız bırakıldıkları zaman acıklı sesler çıkarırlar. Dişlerini de aynı sesle çağırırlar. Genellikle terk edilmiş yuvalarda yaşarlar. Belirli bir aile düzenleri yoktur. Doğumdan sonra ana, baba ve yavrular ayrı yerlere giderler. Toplu olarak yaşamayı bilmezler ve dış tehlikelere karşı birleştikleri görülmemiştir. Belirli bir beslenme düzenleri yoktur. Başka hayvanlarla birlikte yaşarken onların getirdikleri yiyeceklerle geçinirler..."



Tiyatro

MEÇHUL PAŞA

Tarih: 2 Mart 2025

Saat: 20:30

Mekân: Leyla Gencer Opera ve Sanat
Merkezi, İstanbul

"Meçhul Paşa", efsanevi mizah gazetesi Marko Paşa'nın masalsi günlüğünü tutan şenlikli bir ortaoyunu...
Dönemin büyük yazarları Sabahattin Ali, Aziz Nesin, Rıfat Ilgaz ile karikatürist Mustafa Mim Uykusuz'un birlikte çıkardıkları Türkiye'nin ilk siyasi mizah gazetesi Markopaşa'nın 1946'da başlayıp meçhule giden serüveni...
Bir cılız kaleminden dile gelen hakikatin öyküsü...
Toplam 7 isim, 8 sahip, 10 yazi işleri müdürü, 9 matbaa, 10 adres değiştirerek dönemin çetin koşullarında 'devleri bile korkutan' ve 'fırsat bulabildiği zamanlarda' her şeye rağmen çıkan 77 sayı...
Bu sayılar aleyhine açılan 16 dava sonucu yatılan toplam 8 yıl, 2,5 aylık mahpusluk da cabası...



Tiyatro

AŞK LİSTESİ

Tarih: 5 Mart 2025

Saat: 20:30

Mekân: Trump Sahne, İstanbul

Kahkaha garantili komedi oyunu "Aşk Listesi" oyunu Serkan Üstüner rejisi ile Sevinç Erbulak, Hakan Bilgin ve Yosi Mizrahi'yi aynı sahnede buluşturuyor. Oktay ve Kenan çok yakın iki arkadaşlardır. Kenan'ın 50. yaş günü için Oktay'dan aldığı hediye ikisinin de hayatını sonsuza dek değiştirir. Kenan bir kağıda hayallerindeki kadının on özelliğini yazdığı an, Melis gelip onu bulacaktır. Peki siz sevgilinizi nasıl alırdınız?



Sinema



Hazırlayan
Şule Onur
suleonur34@gmail.com

KIRPI SONIC 3

Vizyon tarihi: 17 Ocak 2025

Yönetmen: Jeff Fowler

Senaryo: Pat Casey, Josh Miller

Oyuncular: Jim Carrey, Ben Schwartz,

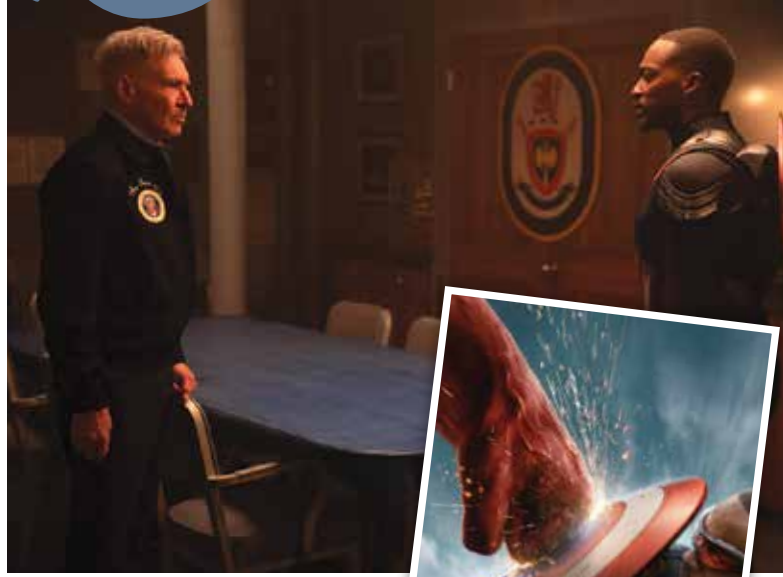
Keanu Reeves, Idris Elba, Colleen

O'Shaughnessey, James Marsden

Tür: Bilim Kurgu, Aile, Aksiyon, Komedi

Film Konusu

Sonic, Knuckles ve Tails, daha önce hiç karşılaşmadıkları türden güçlere sahip gizemli bir düşman olan Shadow'a karşı yeniden bir araya geliyor. Yetenekleri yetersiz kalan Team Sonic, beklenmedik bir müttefik arayışına girmek zorunda kalıyor...



CAPTAIN AMERICA: BRAVE NEW WORLD

Vizyon tarihi: 14 Şubat 2025

Yönetmen: Julius Onah

Senaryo: Julius Onah, Malcolm Spellman, Dalan Musson

Oyuncular: Harrison Ford, Rosa Salazar, Liv Tyler, Giancarlo Esposito, Anthony Mackie, Tim Blake Nelson, Danny Ramirez

Tür: Bilim Kurgu, Aksiyon

Film Konusu

Marvel Stüdyoları'nın "The Falcon and the Winter Soldier" adlı yapımının devamı niteliğinde olan bu film, Sam Wilson'ı (Anthony Mackie) yeni Kaptan Amerika olarak takip ediyor. Filmde, yeni Kaptan Amerika Sam Wilson, kendini uluslararası bir olayın ortasında bulur ve kötü niyetli küresel bir planın ardındaki nedeni keşfetmelidir...

MY FAULT: LONDON

Vizyon tarihi: 13 Şubat 2025

Yönetmen: Charlotte Fassler, Dani Girdwood

Senaryo: Julius Onah, Malcolm Spellman, Dalan Musson

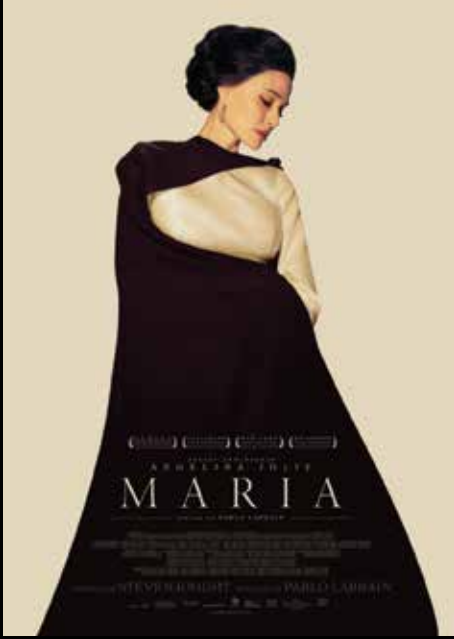
Oyuncular: Jason Flemyng, George Robinson, Ray Fearon, Amelia Kenworthy, Asha Banks, Tallulah Evans, Harry Gilby

Tür: Romantik

Film Konusu

Noah'ın annesi Ella, gönlünü zengin William'a kaptırır. Annesinin aşık olmasıyla birlikte ikili, William ve oğlu Nick ile yaşamak için Amerika'dan ayrılarak Londra'ya yerleşir. Noah ile Nick tanıştıklarında hemen aralarında bir çekim oluşur. Noah, yeni hayatına alışmaya çalışırken, babası hapisten çıkar ve onları takip etmeye başlar...





MARIA

Vizyon tarihi: 21 Şubat 2025

Yönetmen: Pablo Larraín

Senaryo: Steven Knight

Oyuncular: Angelina Jolie, Pierfrancesco Favino, Alba Rohrwacher, Haluk Bilginer, Kodi Smit-McPhee, Stephen Ashfield

Tür: Biyografi

Filmin konusu:

Efsanevi opera sanatçısı Maria Callas'ın hayat hikayesinin konu edildiği filmde, sopranonun Paris'te izole bir şekilde geçirdiği hayatının son yıllarına odaklanılıyor. Amerika doğumlu Yunan soprano Maria Callas, 20. yüzyılın en tanınmış ve en etkili opera sanatçılarından biriydi. Pek çok eleştirmen onun bel canto tekniğini, geniş sesini ve dramatik performanslarını över ve müzikal ve dramatik yeteneği ona La Divina lakabını kazandırır.



DISNEY'S SNOW

Vizyon tarihi: 21 Mart 2025

Yönetmen: Marc Webb

Senaryo: Erin Cressida Wilson

Oyuncular: Rachel Zegler, Gal Gadot, Patrick Page, Andrew Burnap, Ansu Kabia

Tür: Fantastik

Film Konusu

1937'de vizyona girip klasikleşen "Pamuk Prenses ve Yedi Cüceler" filminin canlı çekim ve müzikal hâli olan bu film, kötü kalpli üvey annesinden kaçarken yedi tane cüceyle yaşamaya başlayan güzel bir prensesi konu alıyor.

Grimm Kardeşler'in hikayesini güncelleyerek anlatacak olan filmde yönetmen koltuğunda Marc Webb otururken oyuncu kadrosunda Gal Gadot ve Rachel Zegler gibi isimler yer alıyor.



BABYGIRL

Vizyon tarihi: 24 Ocak 2025

Yönetmen: Halina Reijn

Senaryo: Halina Reijn

Oyuncular: Nicole Kidman, Harris Dickinson, Antonio Banderas, Sophie Wilde, Esther McGregor, Vaughan Reilly

Tür: Gerilim

Film Konusu

Güçlü bir CEO olan Romy (Nicole Kidman), kendisinden çok daha genç stajyeri ile ateşli bir ilişki yaşamaya başlar. Ancak bu ilişki beraberinde getirdiği zorluklarla Romy'nin hem kariyerini hem de ailesini tehlikeye atar...



Sinema



SMALL THINGS LIKE THESE

Vizyon tarihi: 25 Ocak 2025
Yönetmen: Tim Mielants
Senaryo: Enda Walsh
Oyuncular: Cillian Murphy, Patrick Ryan, Peter Claffey, Ian O'Reilly
Tür: Dram

Film Konusu

İrlanda'nın Wexford Kontluğu'ndaki küçük bir kasabada Noel'e yaklaşan 1985 yılı... Bill Furlong, kendisi, karısı ve beş kızı için kömür tüccarı olarak çalışmaktadır. Bir sabah erken saatlerde yerel manastırda kömür dağıtırken, onu geçmişiyile ve Katolik Kilisesi tarafından kontrol edilen bir kasabanın suç ortaklığı sessizliğiyle yüzleşmeye zorlayan bir keşif yapar.

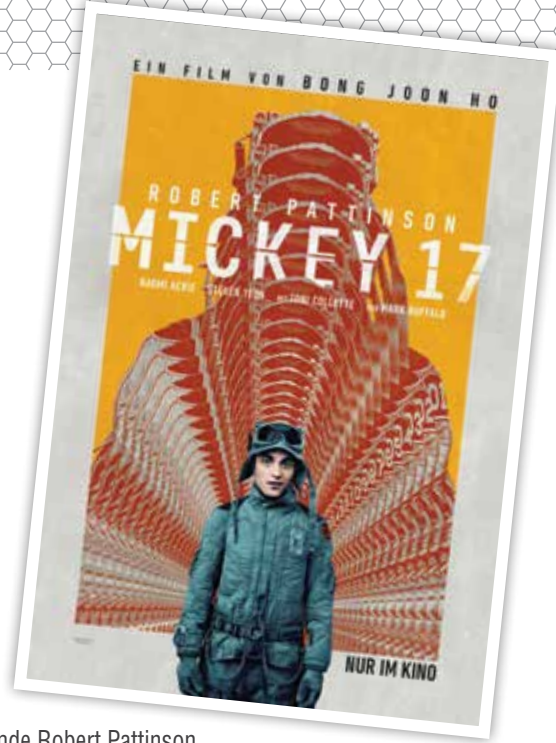


MICKEY 17

Vizyon tarihi: 18 Nisan 2025
Yönetmen: Bong Joon Ho
Senaryo: Bong Joon Ho
Oyuncular: Robert Pattinson, Mickey Barnes, Toni Collette, Mark Ruffalo, Steven Yeun, Naomi, Anamaria Vartolomei
Tür: Bilim Kurgu, Fantastik, Komedi

Film Konusu

Oscar ödüllü psikolojik hiciv filmi Parazit ile stratosfere çıkan Bong Joon-ho için spekülasyon bilimkurgu fantezisine dönüş. Edward Ashton'ın Mickey17 romanından uyarlanan bu filmde Robert Pattinson, "harcanabilir" - bir uzay görevinde tehlikeli görevler için seçilen, bedeni ölürse yenilenebilen, hafızası büyük ölçüde bozulmamış bir mürettebat üyesi - rolünde. Ancak bir rejenerasyonla işler ters gitmeye başlar...



THE AMATEUR

Vizyon tarihi: 11 Nisan 2025
Yönetmen: James Hawes
Senaryo: Robert Littell, Ken Nolan, Gary Spinelli
Oyuncular: Rachel Brosnahan, Caitriona Balfe, Jon Bernthal, Rami Malek, Julianne Nicholson, Laurence Fishburne, Holt McCallany
Tür: Aksiyon, Gerilim

Film Konusu

CIA'in bir kriptografi, karısını öldüren bir terörist grubunun peşine düşmesine izin vermesi için teşkilatını eğitmeye zorlar.





THUNDERBOLTS

Vizyon tarihi: 2 Mayıs 2025

Yönetmen: Jake Schreier

Senaryo: Eric Pearson

Oyuncular: AFlorence Pugh, David Harbour, Sebastian Stan, Rachel Weisz, Olga Kurylenko, Julia Louis-Dreyfus, Geraldine Viswanathan

Tür: Aksiyon, Macera

Filmin konusu:

Bu kez kötülerin karşısında iyiler yok! Daha kötüler var... Hükümet adına görev yapmak üzere bir grup süper kötü adam görevlendirilir...



FANTASTIC FOUR: FIRST STEPS

Vizyon tarihi: 2 Mayıs 2025

Yönetmen: Matt Shakman

Senaryo: Peter Cameron, Josh Friedman, Jack Kirby

Oyuncular: Pedro Pasca, Vanessa Kirby, Joseph Quinn, Ebon Moss-Bachrach, Paul Walter Hauser, Julia Garner

Tür: Bilim Kurgu, Macera

Film Konusu

Marvel'ın en ikonik ailelerinden biri olan Fantastik Dörtlü, büyük ekrana geri dönüyor.

1960'lardan esinlenen, retro-fütüristik bir dünyanın canlı fonunda. [Film] Reed Richards, Sue Storm, Johnny Storm ve Ben Grimm'i şimdiye kadarki en zorlu meydan okumalarıyla karşı karşıya getirirken takip ediyor. Kahraman rollerini aile bağlarının gücüyle dengelemek zorunda kalan ikili, Dünya'yı Galactus (Ralph Ineson) adlı ağgözlü bir uzay tanrısından ve onun gizemli Habercisi Gümüş Sörfçü'den (Julia Garner) korumak zorunda. Ve Galactus'un tüm gezegeni ve üzerindeki herkesi yutma planı yeterince kötü değilmiş gibi, aniden çok kişisel bir hal alıyor.



DEN OF THIEVES 2: PANTERA

Vizyon tarihi: 21 Şubat 2025

Yönetmen: Christian Gudegast

Senaryo: Christian Gudegast

Oyuncular: Gerard Butler, O'Shea Jackson Jr., Evin Ahmad, Salvatore Esposito, Orli Shuka, Stéphane Coulon, Cristian Solimeno, Nazmiye Oral

Tür: Aksiyon, Gerilim

Film Konusu

Butler, bu sefer Avrupa'da elmas hırsızlarının ve kötü şöhretli Panther mafyasının tehlikeli dünyasına karışmış olan Donnie'yi (Jackson Jr.) avlamak için Big Nick (Butler) olarak geri dönüyor. Bu kişiler dünyanın en büyük elmas borsasına büyük bir soygun planlıyorlar...



Sinema



A MINECRAFT MOVIE

Vizyon tarihi: 4 Nisan 2025
Yönetmen: James Mangold
Senaryo: James Mangold
Oyuncular: Jack Black, Jennifer Coolidge, Jason Momoa, Emma Myers, Kate McKinnon,
Tür: Macera, Animasyon, Fantastik

Film Konusu

Dört uyumsuz, aniden hayal gücüyle beslenen tuhaf, kübik bir harikalar diyarına gizemli bir portaldan çekilir. Eve geri dönmek için, beklenmedik, uzman bir zanaatkarla bir göreve çıkarken bu dünyada ustalaşmaları gerekecektir.



A COMPLETE UNKNOWN

Vizyon tarihi: 7 Şubat 2025
Yönetmen: Jared Hess, Jay Cocks
Senaryo: Chris Bowman, Hubbel Palmer
Oyuncular: Timothée Chalamet, Joe Tippett, Edward Norton, Eriko Hatsune, Peter Gray Lewis,
Tür: Biyografik, Dram, Müzikal

Film Konusu

1961'de, 19 yaşındaki kimliği belirsiz Bob Dylan gitarıyla New York'a gelir. Yükselişi sırasında Greenwich Village'in müzik ikonlarıyla ilişkiler kurar ve bu yükseliş dünya çapında yankı uyandıran çığır açıcı bir performansla sonuçlanır.



ARMAND

Vizyon tarihi: 28 Şubat 2025
Yönetmen: Halfdan Ullmann Tøndel
Senaryo: Halfdan Ullmann Tøndel
Oyuncular: Renate Reinsve, Ellen Dorrit Petersen, Øystein Røger, Endre Hellestveit, Thea Vaulen,
Tür: Dram, Gerilim

Film Konusu

Okul tatiline kısa bir süre kala okulda meydana gelen bir olayın ardından, genç Armand ve Jon'un ebeveynleri yönetim tarafından çağırılır. İki çocuk hakkında ortaya atılan suçlama ortalığı karıştırır. Ebeveynler ve okul personeli ne olabileceğine dair tartışmalara girer ve çok geçmeden kaos oluşur.





CONCLAVE

Vizyon tarihi: 7 Şubat 2025

Yönetmen: Edward Berger

Senaryo: Peter Straughan

Oyuncular: Ralph Fiennes, Jacek Koman, Lucian Msamati, Stanley Tucci, John Lithgow, Isabella Rossellini

Tür: Gerilim

Filmin konusu:

Papa'nın ölümünün ardından isteksiz Kardinal Lomeli, dünyanın dört bir yanından gelen ve Kilise için yeni bir lider seçmekle görevlendirilen kardinaller grubunu denetlemekle görevlendirilir. Ancak Vatikan'daki siyasi entrikalar yoğunlaştıkça, merhumun onlardan bir sır sakladığını ve yeni bir Papa seçilmeden önce ortaya çıkarması gerektiğini fark eder.



PADDINGTON IN PERU

Vizyon tarihi: 21 Mart 2025

Yönetmen: Dougal Wilson

Senaryo: Mark Burton, Paul King

Oyuncular: Ben Whishaw, Imelda Staunton, Oliver Maltman, Joel Fry, Robbie Gee, Sanjeev Bhaskar

Tür: Komedi, Aile

Film Konusu

Paddington, şu anda Emekli Ayılar Evi'nde ikamet eden sevgili teyzesi Lucy'yi ziyaret etmek için Peru'ya döner. Brown ailesi de yanlarındayken, bir gizem onları beklenmedik bir yolculuğa sürüklediğinde heyecan verici bir macera başlar.



WOLF MAN

Vizyon tarihi: 24 Ocak 2025

Yönetmen: Leigh Whannell

Senaryo: Leigh Whannell, Corbett Tuck

Oyuncular: Julia Garner, Christopher Abbott, Sam Jaeger, Matilda Firth, Benedict Hardie

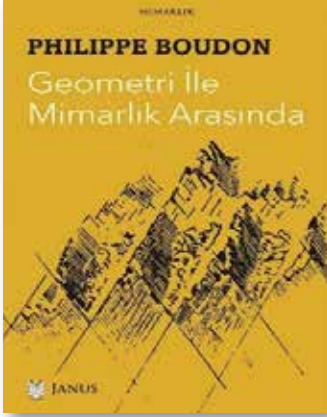
Tür: Korku, Gerilim

Film Konusu

Blake, kendi babası ortadan kaybolduktan ve öldüğü varsayıldıktan sonra kırsal Oregon'daki ücra çocukluk evini miras alır. Blake, Charlotte'u şehirden bir mola vermeye ve küçük kızları Ginger ile birlikte mülkü ziyaret etmeye ikna eder. Ancak aile gece yarısı çiftlik evine yaklaşırken görünmeyen bir hayvan tarafından saldırıya uğrar ve çaresizce kaçarak, yaratık çevrede dolaşırken kendilerini evin içine barikat kurarlar. Ancak gece ilerledikçe Blake garip davranmaya başlar...



Kıtap



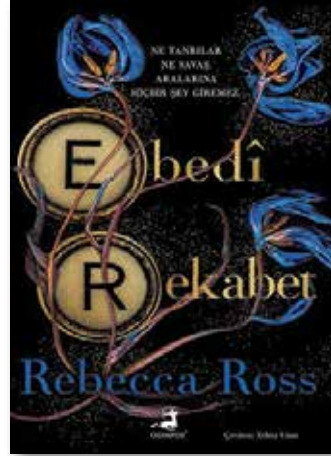
GEOMETRİ İLE MİMARLIK ARASINDA

Yazar: Philippe Boudon

Çeviri: Yusuf Alp Tümertekin

Yayınevi: Janus Yayıncılık

Paris'te La Défense'teki Tak'ın bir "küp", Louvre'daki Piramit'in bir "piramit", La Villette'teki La Géode'un da bir "küre" olduğunu kim inkâr edebilir? Bu geometrik biçimler birer mimari biçim mi? Frank Gehry'nin tasarladığı mimari biçimlerden ya da Benoît Mandelbrot'un tasarladığı fraktal şekillerden ne açıdan daha "geometrik"tirler? Mimarın "geometri"si ile matematikçinin geometrisi arasında benzeyen ve benzemeyen yanlar nedir? Descartes, Pascal, Desargues, Gauss, Bolzano, Poincaré, Mandelbrot, Serfati ve diğer matematikçi filozoflar, Jean-Jacques Gardies, Gilles-Gaston Granger, Jules Vuillemin, Ludwig Wittgenstein ve diğer matematik filozofları Aalto, Brunelleschi, Durand, Gehry, Kahn, Bernini, Le Corbusier, Palladio, Philibert de l'Orme, Rietveld, Serlio, Utzon, Villard de Honnecourt, Viollet-le-Duc, Wright gibi mimarların çizimlerinden kalkarak mimarlığa "uygun" bir geometri arayışına giren bu kitabı beslediler.



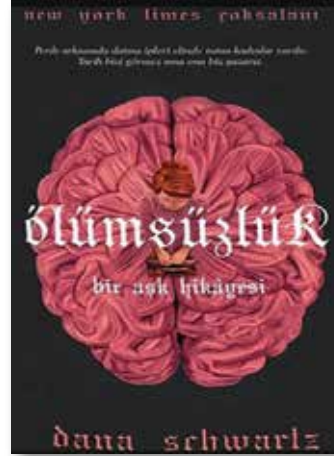
EBEDİ REKABET

Yazar: Rebecca Ross

Çeviri: Zehra Uzun

Yayınevi: Olimpos Yayınları

İki rakip gazeteci büyülmüş bir yolla birbirlerine aşık olduklarında, kaderlerinde korkunç bir savaşa göğüs germek vardı... Birlikte. Yüzyıllardır uykuda olan tanrılar yeniden savaşılmaya başlamıştı... On sekiz yaşındaki Iris Winnow'un tek amacı ailesini bir arada tutmaktır. Tanrılar uğruna savaşmak zorunda kalan abisi cephede kayıpken ve annesi üzüntüden kendini kaybetmişken Iris'in en büyük hayali Oath Gazette'te köşe yazarlığına terfi etmektir... Ne var ki Iris'in abisine yazdığı mektuplar gazetedeki rakibi, yakışıklı Kitt'in eline geçince aralarında beklenmedik, büyülmüş bir bağ oluşacaktır. Daktilolarıyla birlikte mistik bir savaşın ortasına sürüklenen ikili, insanlığın kaderi ve daha da önemlisi aşk için verilen mücadeleye dayanabilecek miydi? Umut, kalp kırıklığı ve aşkın benzersiz gücüyle harmanlanmış, düşmandan aşığa destansı bir roman.



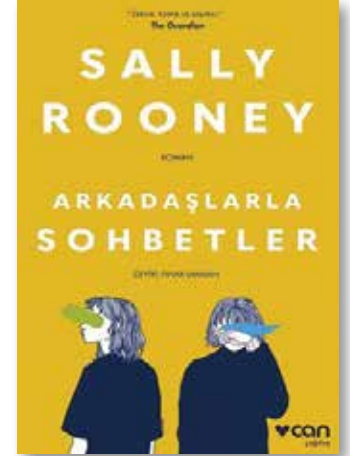
ÖLÜMSÜZLÜK - BİR AŞK HİKÂYESİ

Yazar: Dana Schwartz

Çeviri: Nazlınur Karaağaçlı

Yayınevi: Indigo Kitap

Hazel Sinnett geçen yıl yaşananların hayal gücünün bir ürünü olduğuna ikna olmuştu. Üstelik Jack'in yaşayıp yaşamadığını bile bilmiyordu. Artık bütün hayatı kendi tıp incelemesini yazmak ve onu gizlice çağıran hastaların yardımına koşmaktan ibaretti. Bir hastasının hayatını kurtarmak hapse tıklamasıyla sonuçlanınca Hazel pis bir hücrede idamını beklemeye başlamıştı. Ta ki kraliyet tarafından Prenses Charlotte'in özel doktoru olması için İngiltere'ye çağırılana kadar. Prenses'in ülkenin önde gelen erkek doktorlarının çözemediği gizemli bir rahatsızlığı vardı ve müstakbel Kraliçe'nin kurtarılması büyük önem taşıyordu. Üstelik şimdi bütün sorumluluk Hazel'daydı. Çok geçmeden Hazel, sanatçılar ve biliminsanlarından oluşan Ölüm Yoldaşları'nın yastığına bir not bırakmasıyla sarayın şaşaasına ve romantizmine çekilmişti. Ancak bir süre sonra tehlikede olan tek şeyin cerrahlık kariyeri olmadığını keşfedecekti.



ARKADAŞLARLA SOHBETLER

Yazar: Sally Rooney

Yayınevi: Can Yayınları

Frances ve Bobbi, Dublin'deki bir edebiyat gecesinde Melissa'yla tanışır ve yavaş yavaş onun dünyasına çekilirler. Geçmişte bir çift olan bu iki üniversite öğrencisi, bir yazar olan Melissa ve onun otuzlu yaşlarındaki kocası Nick'ten etkilenecek ve dördünün karmaşık bir ilişki ağına dönüşen yakınlıkları, sonunda acı veren bir hal alacaktır. Arkadaşlarla Sohbetler, kimlik ve iletişimin derinliklerine inerek aslında kim olduğumuz ile kendimizi kim olarak sunduğumuz arasındaki uçurumu irdeliyor. Masumiyetin işleyişi, sadakatsizliğin etkisi ve özgür iradenin aslında bir yanılsamaya dönüşebileceğiyle ilgili bağımlılık yaratan etkisiyle Arkadaşlarla Sohbetler, Rooney'yi kendi kuşağının en umut verici ve güçlü seslerinden biri haline getirdi.



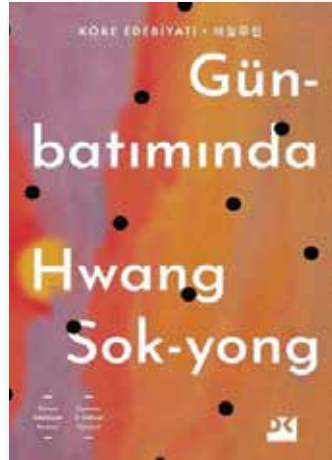
NE PARA NE SAAT NE KASKET

Yazar: Wilhelm Genazino

Çeviri: Tevfik Turan

Yayınevi: Jaguar Kitap

Çocuklu bir anne gördüm, durdum. Ani bir şekilde uyanan bir duyguyla çocuğa annesinden, anneye ise çocuğundan dolayı gıpta ettim. Bundan başka, gençliği, güzelliği, kolyesi ve saç şeklinden dolayı da anneye gıpta ediyordum. Beni şaşırtan yorgunluğum oldu; Tipik bir Genazino karakteri olarak tanımlayabileceğimiz anlatıcımız, bir sokak festivali sırasında eski karısıyla karşılaşır. Kendisi, her ne kadar yeni ilişkiler yaşamaya başlasa da eski karısına, evliliğine, dahası evliliğe dair düşüncelerden bir türlü kurtulamamıştır. Her 'eş'in gelecekteki 'eski'liğini içinde barındırdığını fark eden kahramanımız sadece evliliğin değil, yaşam, anne-baba, çocukluk, yaşlılık, ölüm gibi konuların da gittikçe çetrefilleştiğini görür. Halbuki bir zamanlar, yaşlandıkça tüm bunların biraz daha açıklanabilir olacağını düşünmüştür. Yine keskin gözlemler, derin düşünceler ve kendine has bir yalnızlık öyküsü.



GÜNBATIMINDA

Yazar: Hwang Sok-Yong

Yayınevi: Doğan Kitap

Hwang Sok-yong, 1943'te Çin'de doğdu. Ailesi 1945'te Kore'ye geri döndü. Dongguk Üniversitesi'nde felsefe öğrenimi gören yazar, Vietnam Savaşı'na katıldı. Yazarlığının yanında, ülkesinde insan hakları ve demokrasi savaşı verdi. Gönüllü sürgünle New York'ta ve Berlin'de yaşadı. 1993'te Seul'e döndüğünde hüküm giydi ve 1998'de özel afla salıverilinceye dek cezaevinde kaldı. Aralarında PEN ve Amnesty International'ın da olduğu pek çok kuruluş, serbest kalması için kampanyalar düzenledi. Eserlerinde sıklıkla yurtsuzluk temasını işleyen Hwang Sok-yong hem güneyde hem de kuzeyde çok sevilmektedir. Seul'de yaşayan yazarın kitapları pek çok ulusal edebiyat ödülüne değer görülmüştür.

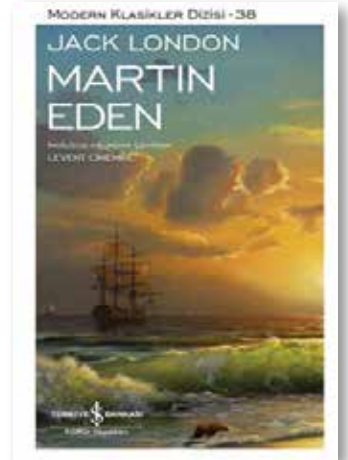


İYİ HİSSETMEK

Yazar: David Burns

Yayınevi: Psikonet

Psikiyatri ve davranış bilimleri alanında dünya genelinde adından en çok söz ettiren bilim insanlarından Dr. David D. Burns, İyi Hissetmek adlı kitabıyla okurlarına daha mutlu bir yaşamın kapılarını aralıyor. Kaygı, suçluluk ve özgüvensizlik gibi duyguların bireyin psikolojisi üzerindeki olumsuz tesirini aşmayı amaçlayan kitap, bilimsel olarak test edilmiş tekniklerle okurlarına eşsiz bir terapi sunuyor. Daha Aydınlık Bir Bakış Açısı Kazanmak için İlk Adınızı Atın Psikoloji alanında Türkiye'nin öne çıkan yayınevlerinden Psikonet tarafından yayımlanan Bilişsel ve Davranışçı Terapiler serisinin üçüncü kitabı İyi Hissetmek, okurlarına daha olumlu bir bakış açısı ve huzurlu bir yaşam vad ediyor. Eğer siz de kendinize kişisel yaşamınız üzerinde ne kadar etken veya edilgen olduğunuzu soruyorsanız; daha da önemlisi, yaşam yolculuğunuza artık daha güçlü bir yön vermek istiyorsanız, bu kitap size tam da ihtiyacınız olan rehberliği sunuyor.



MARTIN EDEN

Yazar: Jack London

Çeviri: Levent Cinemre

Yayınevi: İş Bankası Kültür Yayınları

Jack London'ın yarı otobiyografik romanı Martin Eden, 20. yüzyıl başında sosyal ve ideolojik meseleler ağırlıklı içeriğiyle Amerikan edebiyatında büyük ölçüde kabul görmüştür. London farklı sınıflar arasındaki zihniyet ve değer farklarını gözlerimizin önüne sererken, statü ve servetin Amerikan toplumundaki hayatı önemine işaret eder. Romanın ana temalarından biri, başarı ve refah yolunun sosyal sınıf farkı gözetilmeksizin herkese açık olduğu şeklinde özetlenebilecek Amerikan Rüyası'dır. Ya da bu idealin yarattığı muazzam hayal kırıklığı... London, romanı bir sanatçının çıraklıktan olgunluğa geçiş sürecini işleyen Küstlerroman geleneğinde yazmıştır. Martin'in aşkı uğruna eğitimsiz genç bir işçiden başarılı ve rafine bir yazara dönüşüm mücadelesini anlatır. Kahramanı hedefine ulaştığında ise motivasyonunu ve heyecanını çoktan yitirmiş, trajik bir sona doğru sürüklenmektedir artık...

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

Ekim - Kasım - Aralık 2024



Kpt. Plt. Gökhan MERCAN
Kpt. Plt. Sabahattin HASTÜRK
Kpt. Plt. Mehmet Bekir KIYAN
Kpt. Plt. Ali Osman DİKGÖZ

Ekim - Kasım - Aralık 2024



EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ



Kpt. Plt. Mustafa ALTUNOK
Kpt. Plt. Bülent GÖRGEÇ
Kpt. Plt. Behçet ÖZKARAKAYA
Kpt. Plt. Cengiz ERGİN
Kpt. Plt. Seyhun YAMANEL
Kpt. Plt. Cihan KARAHAN



TALPA
TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TURKEY AIRLINE PILOT'S ASSOCIATION

TALPA'NIN YENİLENEN WEB SİTESİ ve MOBİL UYGULAMALARI ŞİMDİ YAYINDA!



DİNAMİK
ve GENÇ
TASARIM



KULLANICI DOSTU
ve MOBİL UYUMLU
ARAYÜZ



TALPA
ÜYELERİNE
ÖZEL İÇERİKLER



İÇERİK ARAMA
ÖZELLİĞİ



DİJİTAL
ÜYELİK KARTI

