

KOKPİT



ÜÇ AYDA BİR YAYIMLANIR
ŞUBAT / MART / NİSAN / MAYIS
YIL: 7 / 2015 SAYI: 33

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ

s:24

IFALPA 2015 MADRID'DE TOPLANDI

Toplantıya TALPA Başkanı Kpt. Plt. Gürcan Manti ve Başkan Yardımcısı Kpt. Plt. Gökden Gürel de katıldı.

s:64

GÜNEY'İN İNCİSİ PHUKET ADASI

Hepimizin hayali değil midir bembeyaz kumlar, palmyeler, turkuaz renginde bir deniz...

s:06

4. PİLOTLAR ÇALIŞTAYI YAPILDI

Çalıştayın ana konusu; sivil havacılık ve sivil havacılıkta öğrencilere uygulanan testler oldu.

s:60

NURİ SELİM ETGER İLE BİR SÖYLEŞİ GERÇEKLEŞTİRDİK

Havacılık tutkum 9 yaşındayken gördüğüm bir model uçaklarla başladı.

s:18

26 NİSAN

DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ UNUTULMAZ BİR GECEYE İMZA ATTI

BU YIL İKİNCİSİ KUTLANAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ, FLORYA KAŞIBEYAZ'DA DÜZENLENEN GELENEKSEL BALO İLE DEVAM ETTİ. BALOVA YERLİ VE YABANCI KONUKLARDAN OLUŞAN SEÇKİN BİR DAVETLİ GRUBU KATILDI.



LeventLIFE Office
LEED Gold Sertifikası
adaydır.



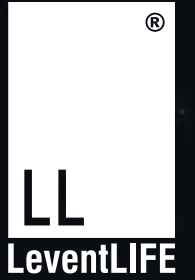
TALPA Üyesi
Pilotlara Özel
İndirim
Uygulanacaktır

★ LeventLIFE ★

İş ve Yaşamın Kalbi LeventLIFE'ta Atıyor!

Hızlı Prim Getirisi ile Yatırımda Yüksek Bir Değer

LeventLIFE, ulaşım kolaylığı, hızla değer kazandıran lokasyonu ve insana katacağı ayrıcalıklarla şehrin merkezi Levent'te iki kule olarak yükseliyor. Zengin sosyal donatılara sahip, A+ konseptte, 144 konuttan oluşan LeventLIFE Residence II'de, 58 m²'den 232 m²'ye kadar farklı tercihlere hitap eden 1+1, 2+1, 3+1, 4+1 ve Penthouse konut seçenekleri bulunmaktadır. A+ ofis ayrıcalığına sahip, 64 ofisten oluşan LeventLIFE Office'te 107 m² ile 1000 m² arasında değişen ofis alternatifleri sizleri bekliyor.



ORTAK GİRİŞİMİ

www.leventlife.com

444 59 58

Satış Ofisi: Ortabayır Mah. Dereboyu Cad.
No: 6 D: 1 34413 Levent - İstanbul / TÜRKİYE





Başkandan...

“OLAĞAN ŞÜPHELİ” PİLOTLAR....

TALPA'nın öneri ve girişimleri ile Dünya Pilotlar Günü olarak kabul edilen 26 Nisan'ı bu yıl yine birlik ve beraberliğimizi, dayanışmamızı gösteren güzel görüntülerle kutladık. Yoğun uçuş programlarından dolayı göremediğimiz ya da uçuşa giderken ancak selamlaşabildiğimiz arkadaşlarımızla, emekli büyüklerimizle hasret giderdik. Geleceğin pilotları olan uçuş okulu öğrencileri de bu mutlu günümüzde bizleri yalnız bırakmadı.

Artık geleneksel hale gelen ve bu yıl dördüncü kez gerçekleştirdiğimiz Pilotlar Çalıştayı'nda, uçuş okullarının sorunlarını ve ağırlıklı olarak pilot adaylarına uygulanan psikolojik testleri değerlendirdik. Çalıştay'ın öğleden sonra yapılan oturumunda ise, Ekip Kaynak Yönetimi konusuna farklı açılardan bakan sunumlardan yeni bilgiler öğrendik. Her zaman olduğu gibi, Çalıştay'a katılımın düşük seviyede olması bizleri hem üzdü hem de düşündürdü. Meslektaşlarımızın kendilerini doğrudan ilgilendiren konularda bilgilerini artırmak ve yenilemek anlamında bu tarz toplantılara katılmasını, sordukları sorularla veya bilgi, birikim ve deneyimlerini aktarmak yoluyla konunun daha derinlemesine tartışılmasına ve anlaşılmasına katkı vermelerini beklerdik. Çünkü ne kadar bilgili olursak olalım, kendi mesleğimizle ilgili herşeyi bilmemiz mümkün değildir. Bilgi sonsuz olduğu gerçeği bir yana havacılık gibi hızla gelişen, kendini yenileyen dinamik bir

sektörde bizlerin de bu hıza ayak uydurmaya çalışması gerektiğini düşünüyoruz.

26 Nisan etkinlikleri kapsamında planladığımız Solotürk gösterisini maalesef operasyonel nedenlerle iptal etmek zorunda kaldık. Ancak Taksim Atatürk Anıtı'nda yaptığımız geleneksel törene bu yıl katılımın fazla olması bizleri sevindirdi.

15 Mayıs'ta da ellerimizde karanfiller, kalbimizde minnet ve şükran duyguları ile Edirnekapı Şehitliği'nde hazır bulunduk. Ülkemiz, Cumhuriyetimiz ve Havacılığımız için can veren hava şehitlerimizi ve THY şehitliğini ziyaret ettik. Hepiniz takdir edersiniz ki, balo, gala yemeği gibi organizasyonların kalabalık olmasından daha ziyade vefa duygusu ile yapılan bu ziyaret ve anmalar çok daha önemlidir. Gerek Taksim törenine, gerekse Edirnekapı Şehitliği'ne katılımın her geçen yıl artması bizleri hem duygulandırdı hem de sevindirdi.

Görev süremizin sonuna yaklaşırken, uçuş okullarının değerlendirilmesi ve derecelendirilmesi ile ilgili Sivil Havacılık Genel Müdürlüğümüzün öneri ve bilgisi dahilinde başlattığımız proje üzerindeki çalışmalarımız devam ediyor. Sadece kabul eden uçuş okullarına yönelik gerçekleştireceğimiz proje kapsamında çıkacak sonuçların pilotluğu meslek olarak seçmek

isteyen gençlerimize ışık tutacağını ümit ediyoruz.

2012 yılında deprem riski nedeniyle yıkılarak yeniden yapılan Yeşilköy Saadetli Sokak'taki eski dernek merkezimizin çok daha değerli bir mülk haline geldiğini ifade ederken söz konusu taşınmazın derneğimize yakışan bir lokal haline getirilmesi için de çalışmaların sonuna geldiği müjdesini sizlerle paylaşmaktan büyük mutluluk duyuyoruz. Lokalimizin açılışı için düzenlenecek töreni tüm üyelerimize duyuracağız. Bu vesile ile gerek meslektaşlarımız ve gerekse derneğimize büyük emek ve katkı veren emekli büyüklerimizle bir kez daha birlikte olma




Kpt. Plt. Gürcan MANTI / TALPA Başkanı

imkanını bulacağımızı düşünüyoruz.

Uluslararası çalışmalarımız geçtiğimiz aylarda da devam etti. Madrid’te yapılan IFALPA kongresinde TALPA olarak hazır bulunduk. Kongrenin ana gündem maddesini hiç kuşkusuz, Germanwings kazası oluşturdu. Kazadan hemen birkaç gün sonra Fransız savcının First Officer Lubitz’i suçlu ilan etmesi ve uçağın kasten düşürüldüğü iddiasını ortaya atmasının, kongreye katılan tüm pilotlarda ciddi bir rahatsızlık yarattığını gözlemledik. Kesin delillerle desteklenmeden, her türlü ayrıntı dikkatle incelenmeden alelacele yapılmış olan savcılık açıklamasının gerek zamanlama gerekse içerik bakımından doğru olmadığına birleşildi. Sadece mesleğimize değil havacılığa olan güven duygusunu da zedeleyecek, sektöre zarar verebilecek bu tür açıklamaların sorumluluk duygusu ile yapılmasının gerektiği noktasında değerlendirmeler yapıldı. Bizler de, evrensel hukukun temel ilkesi olan “aksi ispatlanana kadar kişinin suçsuz olduğu” ilkesinin dikkate alınmasında zorunluluk olduğuna inanıyoruz. Bu tür kaza ve kırıklarda, araştırma ve soruşturmayı yapan kurullarda mutlaka pilot meslek örgütlerinin de yer almasının yararlı olacağına inanıyoruz.

Geçtiğimiz aylarda iki talihsiz olay da ülkemiz sivil havacılığında yaşandı. Şubat ayında İstanbul-Katmandu seferi yapan THY uçağı pistten çıktı. Nisan ayında ise Milano-

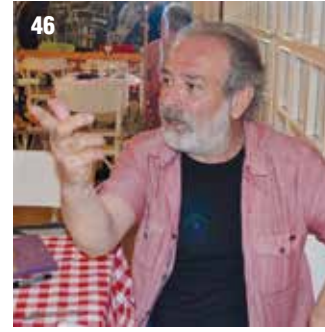
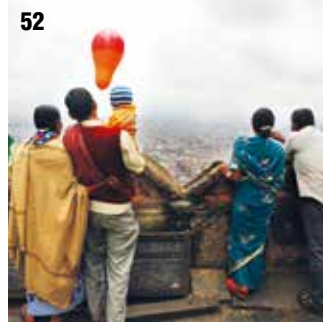
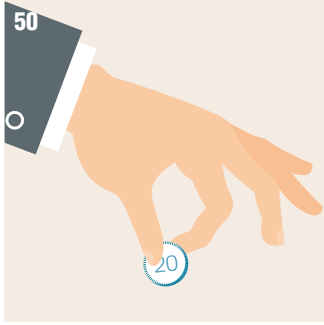
İstanbul seferini yapan bir başka uçak benzer talihsizliği yaşadı. Bu tür olaylarda beklentimiz, kazanın tüm sorumluluğunun “olağan şüpheli” gösterilmesine alıştığımız meslektaşlarımıza yüklenmemesi, sağlıklı, detaylı bir araştırma yapılarak vicdanları tatmin edecek sonuçlara ulaşılmıştır. Bu çalışmalar yapılırken dış etkenlerin de ciddi biçimde incelenmesi, uçakta bir sıkıntı olup olmadığı hususlarının teknik yönden değerlendirilmesi ve gerekirse profesyonel yardım alınmasıdır. Hiçbir pilot meslek örgütünün, meslektaşını her koşulda destekleme gibi bir davranışı yoktur. Kusur veya hata varsa gereğinin yapılmasına itiraz etmek ise, mesleğe yapılacak en büyük kötülüktür. Ancak pilot örgütlerinin, bu tarz olaylarla karşılaşan meslektaşlarını sahipsiz bırakması, destek olmaması, hukuk, kurallar ve vicdan açısından haklarını korumaması kabul edilemez. Bu gibi olaylarda, meslek örgütlerinin meslektaşına sahip çıkmasını “mesleki dayanışma ve koruma” refleksi ile açıklamak da büyük bir haksızlıktır. TALPA da, başına hangi olay gelirse gelsin tüm üyelerinin hak ve menfaatlerini korumakta, haklı olduğu noktaları güçlü bir şekilde savunmakta kararlıdır.

Yoğun yaz sezonunda tüm meslektaşlarımıza kolaylıklar ve başta kabin ekiplerimiz ve yolcularımız olmak üzere sivil havacılığın tüm paydaşlarına emniyetli uçuşlar dilerim... 





İçindekiler



30 LAZERDE SON TEKNOLOJİLER
Günümüzde teknolojinin ilerlemesi her alanda olduğu gibi göz rahatsızlıklarının tedavisinde de yeni olanaklar tanıyor.

36 İKİ ÖNEMLİ SEMPOZYUM
Her alanda havacılık ve uzayda çalışacak genç neslin geliştirilmesi açısından iki yeni toplantı gerçekleştirdi.

40 KAPTANLIK BEKLEYEN VEYA YENİ KAPTANLARA ÖĞÜTLER-1
İyi bir kaptan pilot olabilmek için, olması gereken nitelikler nelerdir?

42 STRESLİ PİLOT TEHLİKELİ PİLOTTUR
Havacılık kaynaklı stresin doğurduğu sonuçları ve başa çıkma yöntemleri.

44 “GÖKTEN DÜŞEN FISILTILAR”
Birden suya bir karartının yansıdığını başını kaldırdı ve tam üzerine doğru gelen uçağı fark etti...
Yazar Em. Kpt. Plt. Adnan

46 40 YILLIK BİR ÖYKÜ: SELAHATTİN TAŞDÖĞEN
Tiyatro ve sinemaya adanmış bir ömür.

50 BİREYSEL EMEKLİLİK SÖZLEŞMELERİNDE ÖNEMLİ AYRINTILAR...
Bireysel emeklilik sözleşmesi konusunda ışık tutmayı amaçladık.

52 İKİ KOKPİT İKİ ŞEHİR
Himalaya'ların gölgesinde fl 240'ta seyrediyoruz. Kokpit'te sessizlik... Dağın büyüüne kapıldık...

57 HAVACILIK VE DIŞ HEKİMLİĞİ
Uçuş şartlarının insan vücuduna, diş, çene ve yüz sistemine olan etkileri hâlâ önemini korumakta.

06 4. PİLOTLAR ÇALIŞTAYI YAPILDI “BİZE ÖZGÜ TESTLER YAPILMALI”

16 26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ'NDE ATA'MIZIN HUZURUNDAYDIK

Talpa Yönetiminin önderliğinde düzenlenen törene Hava Harp Okulu Komutanı Hv. Plt. Tümğ. Fethi Alpay ve okulda görev yapan subay ve astsubaylar da katıldı.

18 DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ UNUTULMAZ BİR GECEYE İMZA ATTI

Bu yıl ikincisi kutlanan Dünya Pilotlar Günü, Florya Kaşibeyaz'da düzenlenen geleneksel baloya yerli ve yabancı konuklardan oluşan seçkin bir davetli grubu katıldı.

22 HAVA ŞEHİTLERİMİZİN HUZURUNDAYDIK

22 İFALPA 2015 MADRİD' DE TOPLANDI

KOKPİT

TEN BAKIŞ

ÜÇ AYDA BİR YAYIMLANIR.
YIL: 7.YIL / 2015 SAYI 33



TALPA adına
SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı
Kaptan Pilot Gürcan MANTI

YAYIN KURULU
Kaptan Pilot Gürcan MANTI
Kaptan Pilot Ahmet USTA
Kaptan Pilot Gökden GÜREL
Kaptan Pilot Mehmet ARIK
Kaptan Pilot Erol MURATHAN

EDİTÖR
Tuncer TAŞDÖĞEN

GRAFİK TASARIM
Svot Yapı Tasarım Departmanı
Gülcan ÇALIŞKAN
Melike ERDEMİR

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

YÖNETİM YERİ
Türkiye Havayolu Pilotları Derneği
Şenlikköy Mahallesi, Çatal Sokak
No: 5C B1 Blok 34253 Florya / İstanbul
Tel: 0212 662 12 01
Fax: 0212 662 12 03
e-mail: talpa@talpa.org
web: www.talpa.org

BASKI
Vatan Ofset Yayıncılık ve Matbaacılık A.Ş.
Doğan Medya Tesisleri
Sanayi Mahallesi 1650. Sokak No: 2
34517 Esenyurt - İstanbul / Türkiye
Tel: +90 212 622 19 00
Fax: +90 212 662 19 56

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar, yazarın şahsi görüşünü temsil eder. TALPA'nın resmi görüşü olarak kabul edilmez. Yazılar ve yazıda kullanılan görsellerle ilgili her türlü hukuki sorumluluk yazara aittir.
TALPA Yayın Kurulu, yazarların gönderdiği yazıların tamamını veya bir kısmını yayımlayıp yayımlamamakta serbesttir. Yayımlanan eserlerle ilgili yazara telif hakkı ödenmez.



60



72



62



74



64



78

60 NURİ SELİM ETGER:
Havacılık macerası daha henüz 9 yaşındayken bir arkadaşının elinde gördüğü model uçakla başladı.

62 GÜLÜMSEYİN, GÜLÜMSETİN...
Bu yıl dördüncüsü düzenlenecek olan Gülümse Gülümset Fotoğraf Yarışması ile bir sosyal sorumluluk projesine davet ediyor hepimizi...

64 GÜNEY'İN İNCİSİ PHUKET ADASI
Bembeyaz kumlar, palmiyeler, turkuaz renginde bir deniz ve iliklerinize kadar ısıtan bir güneş...

72 AİLE İÇİ GÜVENLİK KÜLTÜRÜ NASIL OLUŞTURULABİLİR?
İş kazalarının %88'i tehlikeli hareketlerden oluşuyor.

74 BİR SPOTTER'İN GÖZÜNDEN HAVACILIK
En genç "Spotter" yani uçak/ hava fotoğrafçısı ünvanına sahip bir havacılık tutkunu.

78 KİTAP, AJANDA, SİNEMA
Her sayıda yeni çıkan kitaplar, vizyona giren sinemalar, tiyatrolar, sergiler ve konserleri takip edebileceksiniz.

4. PİLOTLAR ÇALIŞTAYI YAPILDI “BİZE ÖZGÜ TESTLER YAPILMALI,”

BU YIL 4'ÜNCÜSÜ DÜZENLENEN ÇALIŞTAYIN ANA KONUSU; SİVİL HAVACILIK VE SİVİL HAVACILIKTA ÖĞRENCİLERE UYGULANAN TESTLER OLDU. ÇOK DETAYLI YAPILAN BU TESTLERİN YAPILARI, HEM EĞİTMENLER HEM DE AKADEMİSYENLER TARAFINDAN ANLATILARAK EKSİKLER ORTAYA ÇIKARILDI. ORTAK NOKTA TÜRK PİLOTUNUN KARAKTERİSTİK YAPISINA GÖRE TESTLERİN HAZIRLANMASIYDI. AYRICA KAPTAN PİLOTUN NORMAL ŞARTLARDA VE EMERGENCY DURUMLARDA PROSEDÜR DIŞINDA TANIMLANMAMIŞ OLAN LİDERLİK POZİSYONUNUN NE OLACAĞI DA TARTIŞILDI.

4. Pilotlar Çalıştayı TALPA Genel Sekreteri Kpt. Plt. Ahmet Usta'nın kısa açılış konuşmasıyla başladı. Ardından Çanakkale Savaşları'nın 100. Yıl münasebetiyle şehitlerimiz için bir dakikalık saygı duruşunda bulunuldu ve İstiklal Marşımızın okunmasından sonra çalıştayın programı açıklandı.

Bu yılki çalıştayın programı hakkında kısa bir bilgi veren TALPA Genel sekreteri Ahmet Usta, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Feridun Bilgin'in Çalıştay'a gönderdiği telgrafı okudu.

Kpt. Plt. Ahmet Usta, Pilot adayı seminerinde psikolojik değerlendirme konusu ile ilgili olarak AY JET Uçuş Okulu'ndan Psikiyatrist Afife Solak Uzel'i kürsüye davet etti. Uzel konuşmasına, Sivil uçuş okullarına öğrenci seçilirken hangi psikolojik değerlendirmelerin yapıldığı hakkında bilgi vererek başladı.

UÇUŞ PSİKOLOJİSİNİ BİLMEK YOLU YARILAMAKTIR

Uzel “Öncelikle sizlerle kısa bir anekdot paylaşmak istiyorum. Kabin amiri olduğum yıllarda Ankara'ya yatılı bir sefer gerçekleştiriyorduk. Uçuşun sonunda istirahate çekilmek üzere otelimize geldik. Otelin girişinde bir resim sergisi vardı. Ben de sergiyi gezmek istedim. Sergi salonunun girişinde ressam ile ilgili detaylı bir bilgi ve bir fotoğrafı bulunuyordu. Merak edip okudum, ardından sergiyi gezmeye başladım. Üzerimde uçuş yorgunluğu ve biraz da dalgınlık var. Bir resmi çok



Afife Solak UZEL



beğendim. Bu resmin önünde çok uzun süre kalmışım. Bir süre sonra yanıma birinin geldiğini farkettim. Bir an irkildim. Baktığımda biraz önce kapıda fotoğrafını gördüğüm ressam. Aniden bir soru sormam gerektiğini düşündüm ve “Bu resmi yapmak çok uzun sürdü mü?” gibi saçma bir soru sordum. O gün aldığım cevabı hala cebimde taşıyorum. Ressamın bana verdiği cevap “Bu resmi yapmak bütün bir hayatımı aldı” oldu. Ve ben de uçuş psikolojisi ile ilgili bir şeyler yapmaya kalktığımda bütün hayatımla orada olduğumu hissediyorum.

PİLOTLUK EN STRESLİ MESLEK GRUPLARI ARASINDA YER ALIYOR

2010 yılından itibaren AY JET uçuş okuluyla çalışıyorum. AY JET ile ilk çalışmaya başladığımız

yıllarda amacımız, öğrencilerin hem uçuş başarılarını arttırmak, hem de mesleki durumlarını görmek amacıyla kişilik testi uygulamaktı. Öncelikle 16 faktör kişilik testi uygulamaya karar verdik. Havacılıkta geçirdiğim 10 yıllık deneyim bana uçuş psikolojisine yaklaşıırken farklı bir bakış açısıyla bakmak konusunda oldukça yarar sağladı. Pilotların hem istirahat zamanlarında, hem uçuş zamanlarında, uçuşun başından sonuna kadar yaşadıkları herşeyi deneyimleme fırsatı buldum. Aileleriyle yakın ilişkiler kurdum, geçmiş hikayelerini, korkularını, problemlerini dinledim. Arkadaşlıklar kurdum. Değerlendirme yaparken pilotların oldukça stresli bir meslek sahibi olduklarını düşünüyoruz. Fakat birşeyi unutuyoruz. Pilotlar da bizler gibi gündelik problemleri olan insanlar aynı zamanda.

Aileleri olan insanlar. Onlardan beklentiler çok yüksek ve bu beklentilerin baskısını her zaman üzerlerinde taşıyorlar. Dolayısıyla değerlendirme yaparken, sadece uçuş esnasında yaşadıkları sıkıntıları değil, normal, gündelik sıkıntılarıyla birlikte değerlendirmeliyiz onları. Biz de öğrencilerimize bu yapıyla yaklaşarak kişilik testleri uyguladık. Uyguladığımız bu test 5 global faktör, 16 alt faktörden oluşan bir kişilik testiydi. Böylelikle öğrencilerimizin baskı ve zayıf kişilik özelliklerini görmüş olduk. Nelerdi bunlar? Örneğin birey içe mi yoksa dışa mı dönük bir yapıdaydı. Kabullenen bir yapıya mı sahip yoksa bağımsız mı? Rahat mı, endişeli mi? Ne gibi bir desteğe ihtiyacı var. Bu yaptığımız testler sonucunda bu bilgilere ulaşabiliyoruz.

Alt faktörlerden gördüğümüz, kişi ➤

STRES PERFORMANSI DÜŞÜRÜYOR VE HATAYA ZORLUYOR

Yapılan araştırmalar, algılanan düşük stress altında kayıtsızlık artarken performans düşüyor, yüksek stress altında ise beceri azalıyor beraberinde performans düşüyor ve hata yapma olasılığının arttığını ortaya koyuyor. Peki stresle başa çıkma örüntü ve davranışları nelerdir?

- 1- İnkâr etmek.** Bu benim başıma gelmiş olamaz.
- 2- Bastırma.** İyiyim, iyi olacağım.
- 3- Mizah.**
- 4- Yansıtma.** Ben iyiyim, stresli olan sensin.
- 5- Mantığa bürünme.** Seçeneklerimiz neler?
- 6- Düşünselleştirme.** Haydi veriyi inceleyelim.
- 7- Dekompansasyon.** Burada hata yaptım. Telafi edeyim şeklinde çıkıyor karşımıza.

Doç. Dr. Emre Şenol Durak'ın "Stres ve stres altında performans nasıl sağlanır" konulu konuşmasından.



ilgisiz ya da istekli bir yapıda mı? Somuta mı, soyuta mı odaklı. Olumsuzluklardan etkileniyormu veya toleransı yüksek mi? Altın alan biri mi, baskın bir kişiliğe mi sahip? Kuralları sorgulayan, kurallara bağlı bir yapıda mı? gibi birçok bilgilere sahip oluyor ve bu doğrultularda raporlar oluşturuyoruz.

Raporlar 2 çeşit olarak hazırlanıyor. Biri gizlilik esasını korumak amacıyla raporu hazırlayan kurumda kalıyor, diğeri uçuş öğretmeniyle paylaşılıyor. Bu raporlar doğrultusunda uçuş öğretmeni öğrencisinin durumuna göre bir eğitim programı hazırlıyor.

RAPORLAMAYI GİDEREK GELİŞTİRDİK

Görüldüğü gibi bu raporlarda bireyin sadece kişilik özelliklerini görebiliyorduk. Bu durumda

öğrencinin psikolojik yapısının tanımlanmasına yeterli olmuyordu. Biz de MMPI'ın ikinci versiyonunu kullanmaya karar verdik. Bu test sayesinde bireyin kişilik özelliklerinin yanısıra; bir psikolojik bozukluk söz konusu mu, depresyonu var mı, şizofrenik bir belirti var mı, aile problemleri var mı? gibi bir çok özellikleri öğrenme fırsatı bulduk. Bu testlerin sonucunda bireyi gerektiği takdirde uzman kişilere yönlendirebiliyoruz. Yine bireysel görüşmeler yapıyor ve uçuş öğretmeniyle birlikte koordineli olarak eğitimini planlıyoruz.

Diyelimki herşey yolunda, hiç bir sıkıntı yok. Öğrencimizin kişilik yapısını öğrendik, yapısına göre bir eğitim programı hazırladık. Uçuşa hazırladık. Fakat yine bir eksikliği farkettilik. Herşeyin

yolunda olduğu bir zamanda ani bir baskı altında öğrencinin tepkisi ne oluyordu? Bunun cevabını alabilmek için öğrencilerimize “stresle başa çıkabilme” envanteri uygulamaya başladık. Buradan da çok önemli dönüşler aldık. Yani pilot adaylarının kişilik ve patolojik alt yapılarını gördük. Stresle başa çıkma tutumlarını geliştirdik. Uçuş öğretmenlerimizden öğrencileriyle yakın ilişki kurmalarını talep ettik. Bunun sonucunda da risk grubuna giren arkadaşlarımızı bize yönlendirdiler. Biz kendileriyle 45 dakikalık seanslar yaptık ve desteğe ihtiyaçları varsa yardım almalarını sağladık. Elde ettiğimiz psikolog ve uçuş eğitimcileri arasında koordineli bir çalışma oldu. Böylece kişiye özel yaklaşımlarla eğitim başarısını arttırmaya yönelik çalışmalarımız gerçekleşti.

PSİKOLOJİ DİNAMİKTİR, DEĞİŞEBİLİR

Uçuş okulları öğrenci yetiştiriyor, mezun ediyor ve çeşitli havayollarında işe başlıyorlar. İşe alım esnasında havayolu şirketleri de ölçümler, testler yapıyor. Peki 2 yıl sonra, 3 yıl sonra bireyin durumu ne ve nasıl destek verilebilir? Bunun için küçük öneriler geliştirdik. Öncelikle rutin sağlık kontrollerine ve MMPI, COPE testlerinin yinelenmesi, havacılık psikolojisi konusunda uzman kişilerden destek alınması veya bu birimlerin mutlaka oluşturulması gibi. Ne yazık ki Türkiye’de havacılık psikolojisi konusunda bir uzmanlık alanı yok. Yetişmiş uzmanların sayısı ise oldukça az. Mutlaka bu destek üniteleri kurulmalı ve geliştirilmeli. Bu destek üniteleri şirketlerle koordineli olarak



TALPA Genel Sekreteri
Kpt. Plt. Ahmet Usta

çalışmalı. Ulaşılabilirliği ve ücret politikalarında uygun olmalı. “ şeklinde konuştu.

Daha sonra söz alan Naci Uçar, “Ülkemizde sivil havacılık son yıllarda hızlı bir büyüme gösteriyor. Bu büyüme beraberinde bazı zorlukları da getiriyor. Örneğin bundan 10 yıl öncesine kadar, sivil kaynaklardan fazla pilot yetişmiyordu. Silahlı Kuvvetler sivil havacılığın ihtiyacı olan pilotları karşılamaya yeterliydi. Silahlı Kuvvetler’de görev alan pilotlar, daha harp okullarına giriş öncesinde çok ciddi seçim süreçlerinden geçiyor ve gerek harp okulu eğitimlerinde gerek uçuş eğitimlerinde çok yönlü değerlendirilerek bir çok aday arasından seçiliyorlardı. Dolayısıyla bunca zorlu sürecin ardından bir risk teşkil etmiyorlardı. Ama günümüze geldiğimizde, Gürcan Mantı kaptanın açılış konuşmasında da dediği gibi artık ülkemizde 500-600 pilot ihtiyacı söz konusu. Ve bu ihtiyacın karşılanmasında Türk Silahlı Kuvvetleri’nin yeterli olması mümkün değil. Çünkü Silahlı Kuvvetler’in sektörün sivil pilot ihtiyacını karşılamak gibi bir misyonu, sorumluluğu söz konusu değil. Dolayısıyla yine TSK’dan sektöre pilot desteği devam edecek ama bu sektörün sınırlı bir kısmını karşılayabilecek.

KAYNAKLAR ÇOĞALDI AMA...

Bu 500-600 pilotun yetiştirilmesinde çok değişik kaynaklardan insanlar sektöre kazandırılmaya çalışılıyor. Ve herkes iyi niyetle birşeyler yapma gayreti içinde. Görünür ölçülebilir değerler açısından fazla bir sıkıntı yok. Birçok psikoteknik testler geliştirilmiş,

bu testlerin ölçülmesinde, değerlendirilmesinde hatalar yapılsa bile uçuş eğitiminde kişinin gelişimi, becerisi uçuş görevlerini yerine getirmesindeki performansı uçuş öğretmenleri tarafından kolaylıkla takip ve değerlendirilebildiği için buradaki eksikliğin giderilmesi mümkün. Ancak kişilik özellikleri, psikolojik özellikleri yönünden daha başlangıçta doğru değerlendirmeler yapmazsak ve sadece başlangıçta yapılan kişilik özellikleriyle ilgili değerlendirmeleri esas alır ondan sonraki süreçte kişide psikolojik

olarak yaşanabilecek sorunları gözardı eder, bunları takip etmez ve gerektiğinde destek sağlamazsak veya gerektiğinde o kişinin sektörün dışına çıkarılmasını yapamazsak, belki sayısal anlamda çok büyük rakamlar olmasa bile ama “Germanwings” olayında olduğu gibi çok hayati bir sonuç yaşayabiliriz.” şeklinde konuştu.

TÜRK İNSANI PROFİLİNE UYGUN TESTLER YAPILMIYOR

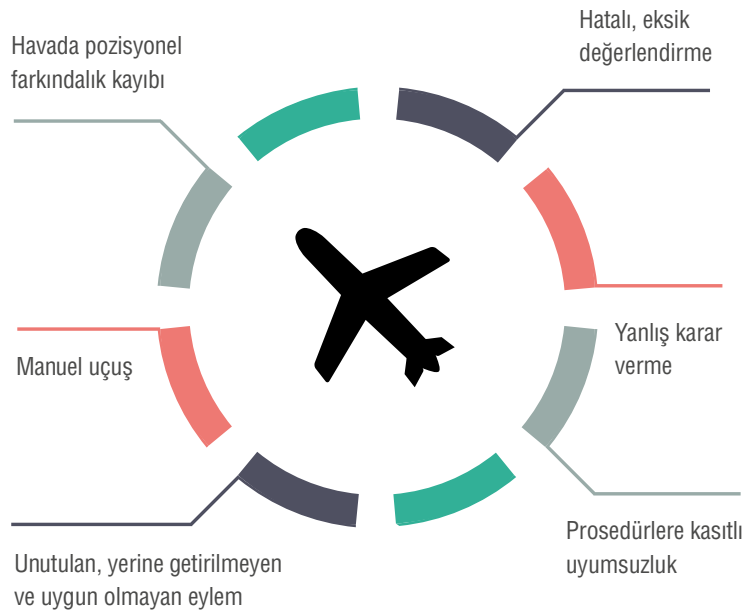
Daha sonra Sivil havacılıkta Helikopter kontrol pilotluğu görevini

sürdüren Ramazan Düzgün söz aldı. Düzgün konuşmasında; “Bende sektördeki birçok arkadaşım gibi Silahlı Kuvvetler kökenliyim. 3000 saatten fazla helikopterde uçuş öğretmenliğim var.

Geçen sene mart ayında bir talimat yayınladık. Bu konunun önemini bildiğimiz için DLR benzeri bir sınavdan geçme şartı koyduk. Uçuş okullarından geri dönüşleri aldık. Öğrencinin eğitim alma özgürlüğünü engelleyecek ekonomik kaygıların olamayacağını tekrar değerlendirdik. ➤

KAZALARDA İNSAN FAKTÖRÜ ÖN PLANA ÇIKIYOR

1980-1996 yılları arasında Dünya’ya baktığımızda her yıl yaklaşık ortalama olarak 35 ölümlü kaza oluyor. Bu süreçte kazaların sebeplerine bakıldığında aşağıdaki gibi nedenler rapor edilmiş kaza sebebi olarak ortaya çıkıyor.



1997-2006 SÜRECİNE BAKTIĞIMIZDA

Yılda Ortalama

30

Ölümlü Kaza Gerçekleşmiş.

Nedensel Olarak Sadece Teknik Nedenler

%7

'sini Kaplıyor.

İnsan Kaynaklı Hatalar ise

%60

Olarak Ortaya Çıkıyor.

VERİLER GELMEYE BAŞLAYACAK

Yaz bitiminden sonra bazı öğrencilerimiz mezun olacak. Böylece veriler de gelmeye başlayacak. Başarı oranları nasıldı, eğitim süreci ne şekilde gerçekleşti, pilot lisansı aldıktan sonra iş bulma, işe girme durumu nasıl oldu ya da başarısız öğrencilerin eğitim süreçleri nasıl geçmiş gibi konuların değerlendirmelerini yapacağız ve bir veri tabanı oluşturacağız. Bizde hazır psikolojik testler, yurtdışında uygulanan psikolojik testler uygulanıyor. Bizim önerimiz Türk insanına uygun testlerin uygulanması. Bu noktada bizim uçuş okullarından talebimiz şuydu: Bir farkındalık oluşsun. Yani x kişi öğrenci olarak geldi, sınavı girdi. Uçuş okulu açıkça söylemeli, "Sizin psikolojik hakimiyetiniz çok zayıf. Pilot olabilirsiniz ama istenilen şartlara uyum sağlayamazsınız. Ya da pilot olduktan sonra iş bulmakta zorlanırsınız." Biz asgari gereklilikleri isteyerek lisans veriyoruz. Ama havayolu şirketlerinin istekleri daha fazla oluyor. Biz İngilizce şartı koymuyoruz ama havayolu şirketleri mutlaka İngilizce istiyor. Bu farkındalık oluşsun, uçuş okullarımız, yöneticilerimiz, öğretmenlerimiz öğrenciye mutlaka eksik olan yönlerini söylemeli ve tedbirler mutlaka alınmalı" olarak görüşlerini bildirdi.

Ardından tekrar sözalın Kpt. Plt. Gürcan Mantı; "Biz TALPA olarak bu konuda uçuş okullarıyla defalarca toplandık. Hayata geçirmek için çalıştık. Hatta gerçekleştirmeyi düşündüğümüz bir projemizde başlangıç aşamasında, psikolojik testler ve diğer testler, sağlık muayenesi, lisans durumu, yabancı

dil durumu gibi konularda ilk uçuşa başlayacak olan pilotlar TALPA'ya başvursun, biz uçuş okullarıyla koordineli olarak öğrenciye yardımcı olalım. Bütün uçuş okullarını ayrıntılı bir şekilde tanıtalım, öğrencinin istediği okulu seçmesini sağlayalım. Yapılacak bütün testleri TALPA bünyesinde koordine edelim. Bütün öğrencilere eşit şans tanıyalım." Şeklinde konuşarak konunun önemini altını bir kez daha çizdi.

Çalıştayın ikinci bölümü, "Ekip kaynak yönetimine özgün bir bakış ve ekibi etkileyen psikososyal faktörlere dayalı bir eğitim modelinin geliştirilmesi" konusuyla ilgili olarak İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi'nden Yrd. Doç.w Dr. Hakkı Aktaş'ın konuşmasıyla başladı.



Abant İzzet Baysal Ün.v.
Doç.Dr. Emre Şenol Durak

KOKPİTTEKİ İNSAN DAVRANIŞI FARKLI DEĞİL

"Kokpitteki insan davranışı aslında bizim yönetsel olarak insan davranışından hiçte farklı değil. İşletmede sahada neler yaşıyorsa kokpitte de onlar yaşıyor ve başarıya kokpitteki davranışlar getiriyor. Dolayısıyla biz bugün aslında bilgilendirmenin ötesinde bir proje lansmanı olarakta görüyorum bu çalışmayı. Çünkü bu konuyu Gürcan Mantı kaptanımızla görüştüğümde dernek ve bir sivil toplum örgütü olarak farkettiler ki büyük bir boşluğu doldurabiliriz. Özellikle kazaların arkasındaki veya başarılı bir uçuş operasyonunun ardındaki değişkenler tamamiyle psikososyal, insana özgü, yönetime özgü konular. Dolayısıyla bu bir proje lansmanı.



TÜRK İNSANINA ÖZGÜ ÇALIŞMALAR YAPILMALI

Biz TALPA ile birlikte ve TÜBİTAK işbirliğiyle ilk girişimimizi yaptık. İlk çıkış noktamız Türk pilotuna özgü, Türk kültürüne özgü CRM çalışmaları, ölçek geliştirme çalışmaları ve özel görüşmelerle bireyi desteklemek çalışmaları oldu. Lansmanımız şu şekilde olacak, ben kazalar ve CRM konularını, Doç. Dr. Emre Durak, stress ve kokpitteki stresin etkilerini daha sonra Doç. Dr. Ümit Durak'ta psikolojik dayanıklılık ve kokpiti yansımalarını anlatacak.

KAZALAR VE İNSAN FAKTÖRLERİ

Kazaların %70 ve üzeri insan faktörlerinden kaynaklanıyor. Burada şu anlaşılmasın. Bu biraz mesleki olarak rahatsız edici bir algı da yaratabilir. Sanki %70

insan faktörleri diyince olayın kokpitte, pilot kaynaklı olduğu düşünülürse. Oysa ki bu faktörler sadece pilottan kaynaklanmıyor. Belki hava trafik kontrolörlüğü, belki meteoroloji, belki bakım ekibi, belki havaalanından kaynaklanan insan faktörleri olarak düşünmek gerekiyor.

TÜRKİYE'NİN ORANLARI YÜKSEK PEKİ BİZ BURADA NEREDEYİZ?

Aslında bizim sicilimiz iş kazalarında çok iyi olmadığı gibi havacılıkta da oranlarımız çok iyi değil. Dünya'da yaklaşık milyon kalkışta 1 ölümlü kaza olurken, ABD'de milyon kalkışta 0.5, Türkiye'de ise milyon kalkışta kaza oranı 7.3 olarak görünüyor. Türkiye'deki kazaların çoğunluğu CRM nedeni ve 5 yılda bir ölümlü kaza gerçekleşiyor. İnsan faktörleri kazalarda her geçen gün belirleyici bir özellik olarak karşımıza çıkıyor.

CRM YENİ BİR OLAY MI?

Olayın içine derinlemesine girildiğinde çokta yeni bir durum olmadığı ortaya çıkıyor. CRM işyerindeki basit bir ergonomik yaklaşımının havacılığa uyarlanması olarak düşünülebilir. Ergonomi ile ilgili yapılan tüm tanımlar, iş ortamındaki insan davranışlarını ve mühendislik tarafını da işin içine alıyor. CRM biraz daha insan-insan, insan-makina etkileşimi konularına odaklanıyor. Yani olay 80'li yıllarda havacılık camiasına girmiş. Çokta eski değil aslında, ilk motorlu uçağın 1903'te uçtuğu düşünülürse neredeyse 1 asırlık sürecin son çeyreğinde insan faktörlerinin farkına varılıyor ve ilk toplantı 1975 yılında İstanbul'da yapılıyor.

80'li yıllarda NASA'da ilk defa CRM kokpit "Resorge management" ➤

ÇALIŞTAY, KONUŞMALARIN ARDINDAN SUNUMLA İLGİLİ SORU-CEVAP ŞEKLİNDE DEVAM ETTİ.



Metin Kamber: Eskiden uçuş ekibi birbirini tanırdı. En az 1 ay süreyle kiminle uçacağını bilirdi. Şimdi filo sayılarının artması, personelin artması gibi faktörler nedeniyle tanıma olayı azaldı. Bunun kokpit güvenliği açısından etkileri nelerdir?



Kap. Plt. Gürcan Mantı: Projenizde raporlaşma olacak mı? Pilotlarla nasıl temas kurulacak, pilotlar size, siz pilotlara nasıl ulaşacaksınız?



Yrd. Doç. Dr. Hakkı Aktaş: Araştırmanın ilk safhasında yapacağımız anketlerle öncelikle kişilik yapıları, psikolojik dayanıklılıklar ve stresle başedebilme pozisyonlarını tesbit edeceğiz. Daha sonra belli örneklemelerle bunları destekleyeceğiz. Stres mülakatları yapacağız. Bu mülakatlar değişik şirketlerde çalışan 30 kaptan pilot ile yapılacak. Akabinde bize özgü bir stres ölçeği geliştireceğiz. Ve daha sonra bu yaptığımız psikososyal özelliklerle uçuş performansını ilişkilendirip tamamiyle bize özgü bir model geliştireceğiz. Türk pilotlarının kokpitteki başarısının faktörleri bunlardır diyebileceğimiz verilere ulaşabilmemiz gerek önce. Anketler, görüşmeler, mülakatlar ve daha sonra ortaya koyduğumuz bu bilimsel verilerle sürekliliğini sağlayacağımız eğitim modelleri ortaya koyacak ve bunları pilot uygulamalarıyla destekleyeceğiz.



Yrd. Doç. Dr. Hakkı Aktaş: Elbette birbirlerini tanımak önemli. Ancak aşırı tanışıklık ta bazı problemler yaratabilir. Örneğin simülörde yapılan bir araştırmada kaptanların liderlik tarzlarına göre ekipler oluşturuluyor. Otoriter bir kaptanın mı yoksa demokratik bir kaptanın mı ekibi daha başarılı? Bu araştırılıyor. Sonuç olarak fazla tanıdık olan ekipte bazı hiyerarşik sorunlar gözlemleniyor.

İstanbul
Üniversitesi
İşletme Fakültesi
Yrd. Doç. Dr.
Hakkı Aktaş

olarak doğuyor. İnsan faktörleri araştırma merkezi yerde ve uçuşta emniyetli maliyet etkin ve güvenli uçuş operasyonları olarak tanımlıyor.

Dolayısıyla sanıldığı aksine bu sadece bir kaptan sorumluluğu değil, tüm ekip elemanlarının sorumluluğu. Başarılı bir pilot aynı zamanda iyi bir sistem yöneticisi olmalıdır. Teknik becerilerinin yanısıra CRM açısından da yeterli olmalıdır. Pilot uçuş performansı

a- Teknik uçuş becerileri
b- Yetkinlik
c- Tutumlar
d- Kişilik özellikleri olarak ölçülmelidir” diyerek konuşmasını sonlandırdı.

Daha sonra kürsüde “stres ve stress altında performans nasıl sağlanır” konulu konuşmasını yapmak üzere Doç. Dr. Emre Şenol Durak yerini aldı. Durak, konuşmasa

grafikler eşliğinde devam ederek şöyle dedi;

“Pilotların stres altında teknik becerileri ne derece etkileniyor. Ya da bu stress nasıl kontrol altına alınabilir. Yaklaşık 2 yıl önce başladığımız çalışmalarımızda gördük ki, pilotlara özgü değerlendirme araçlarına olan ihtiyaç çok belirgin. Bu nedenle bundan sonraki ilk hedefimiz bu alanda daha verimli katkılar sağlamak olacaktır.

PSİKOLOJİK OLARAK GÜÇLÜ OLMALIYIZ

Abant İzzet Baysal Üniversitesi'nden Doç. Dr. Mithat Durak konuşmasına “Psikolojik dayanıklılık” başlığından yola çıkarak başladı. Durak, “Fiziksel dayanıklılığın ötesinde psikolojik olarakta kendimizi güçlü kılsak

**DEĞERLENDİRME YAPARKEN
PILOTLARIN OLDUKÇA
STRESLİ BİR MESLEK SAHİBİ
OLDUKLARINI DÜŞÜNÜYORUZ.
FAKAT BİRŞEYİ UNUTUYORUZ.
PILOTLAR DA BİZLER GİBİ
GÜNDELİK PROBLEMLERİ
OLAN İNSANLAR.**

her ortamda güçleniriz. Dolayısıyla psikolojik açıdan güçlenirsek fizyolojik direncin ötesinde herhangi bir ortamda, herhangi bir zamanda, herhangi bir yerde ne yapacağımızla ilgili düşüncelerimiz net olur ve gerçekleştirmemiz de daha kolay sağlanır.

Psikolojik Dayanıklılık kuramını Kobasa ve Maddi 1979 yılında Amerika'da bir varoluşçuluk olarak ortaya attılar. Bu kuram 3 boyuttan oluşuyor.

1- İşe ya da yaşama bağlılık
2- Dışarıdaki olayları kontrol etme ve kontrol algısının güçlülüğü
3- Olumsuzluklardan olumlu özellikler çıkarma ve kendini güçlendirme.

En önemlisi ne kadar olumsuz olay yaşıyorsak yaşayalım, tüm bu olumsuzluklardaki olumlu yönleri bulabilme, ders alma ve oradaki ➤





Doğru kararlar, doğru mekanlarda alınır!

Elite World Otelleri konforu, Őıklığı ve modern teknolojik alt yapıyla donatılmış toplantı salonları ile sizleri ayrıcalıklı bir dünyaya davet ediyor.



elite world
HOTELS

E-5 karayolu üzeri, Florya kavşığı - İstanbul
+90.212.411.4646 infobusiness@eliteworldhotels.com.tr eliteworldhotels.com.tr

FORUMSAYI AĞILIMIZ
Miles & Smiles

LE
MEMBER



tehditin ileride bir tehdit olmaması için kendimizi güçlendirmeye.

PSİKOLOJİK DAYANIKLILIĞIN GELİŞTİRİLMESİ İÇİN NE YAPMALI

Öncelikle değişime uygun bir şekilde cevap verilmeli. Değişikliklerin hepsinin olumsuz olmadığını farkına varılmalı. Değişimin sonuçlarının keşfi ve nasıl tepki verdiğimizizin değerlendirilmesi. Kendimizle konuşma şeklinin değiştirilmesi. Kendimiz için olumsuz anlam ifade eden nesnelere azaltma. İç sesimizi "Yapmam" yerine "Bununla ben başedebilirim" şeklinde değiştirme. Düşüncelerimizi kağıda dökme ve kendimize dediklerimizi takip etme" şeklinde konuştu.

ÇOK KABİLİYETLİ LİDER KARAKTERLİ BİR KAPTANA İHTİYACIMIZ YOK

Kpt. Plt. Serdar Cebeci: Otoriter pilot tarzının emergency çözümünde faydalı olduğunu belirttiniz. Anlattığınız gibi CRM kokpit kaynak yönetimi Dünya'da gündeme ilk kez KLM kazasıyla geldi. Avrupa'nın gündemine ise 1987 yılında İzmir'de

olan Kondor kazasıyla geldi. Oradan çıkan sonuç, çok otoriter bir kaptanın, yardımcı pilotunu dinlememesi sebebiyle kazanın olduğunu ortaya koydu. Bu kazanın ardından Almanlarda ekip kaynak yönetimine değer verdiler ve eğitimlerinin bir parçası haline getirdiler. Sizler değerli akademisyenler olarak bizlere farklı farklı konularda açıklamalar yaptınız. Öncelikle şunu belirtmek lazım. Bir işin başında bireysel olarak pilotlarda olması gereken psikolojik veya kişilik yapısı özellikleri nedir, her iki pilotunda ayrı ayrı yapıları belirlenmeli ve bu iki pilot arasındaki ilişkilerin felsefesi ortaya çıkarılmalı. Bu de ekip kaynak yönetimi. İşte o felsefeyi bağdaştırırken, biz hep lider kökenli bir kaptandan bahsediyoruz. Evet dediğiniz gibi bir örnek olabilir. Veya son derece otoriter bir kaptan yetenekleri sayesinde ace düşmeyebilir. Ama bizim günlük uygulamalarımızda karizmatik, herşeyi bilen, her sürecin altından kalkabilen, çok kabiliyetli lider karakterli bir kaptana ihtiyacımız yok. Aradığımız da bu değil. Bizim aradığımız tam liderlikte değil. Çünkü bir kaptanın

görev ve sorumluluklarında, herşey tanımlanmıştır. Sadece bir madde eksik. O da bunların tanımlanmaması o tanımlanan hususların dışında. Birşey olursa kaptana emergency otorite verilir ve kaptan bildiğini okuyabilir. Bunun dışında herşey tanımlanmış. Liderlik yapacağı bir konu yok yani.


BİR TEK ŞURADA LİDERLİK YAPACAK KAPTAN

Sürece liderlik yapacak, hangi şartlarda, yazılı otoritenin koyduğu kurallar, uluslararası regülatör kurulların koyduğu kurallar ve şirket politikaları. Bunun dışında tek başına "Bu böyle olacak, bunu böyle yap" şeklinde bizim aradığımız bir kokpit yönetimi yok. Model anlamda da herkesin herkesle uçmasını sağlayacak bir kurallar manzumesinin olduğu bir kokpit yönetimi gerekiyor. Burada liderliğin payı vardır ama abartıldığı gibi bir liderlik aranmıyor.

BİZLER HİYERARŞİK BİR KÜLTÜRDEN GELİYORUZ

Yrd. Doç. Dr. Hakkı Aktaş: Evet herşey o kadar tanımlı normal

koşullarda bir liderliğe gerek yok. Ama emergency koşullarda kaptan pilot uçağın kontrolünü eline almalı mı? Kaptan pilotlarımıza soruyoruz. Bizler hiyerarşik bir kültürden geliyoruz. Ve üstelik güç mesafemiz de oldukça yüksek. Öğretmen ile öğrenci, abi ile abla, baba ile çocuk, yaşa hürmet. Bunların hepsi işin içine girdiğinde, kokpit hiyerarşisi, evet diyor kaptan pilotlar. Acil durumlarda kaptan pilot kontrolü eline almalı. Ancak prosedür öyle demiyor. Herkesin yapması gereken görev belli.

Konuşmaların ardından sunum yapan akademisyenlere şilt takdiminde bulunuldu ve Kpt. Plt. Gürcan Mantı kısa bir kapanış konuşması yaptı. Mantı konuşmasında "Tüm katılımcılara, tüm konuşmacılara TALPA Başkanı olarak hem derneğimiz, hem de camiamız adına çok teşekkür ediyorum. Daha da ileriye gideceğimize inancım sonsuz. Bu projeyi de hayata geçirerek camiamıza büyük katkılar sağlayacağına inanıyorum. Katılımlarınızdan dolayı bir kez daha teşekkür ediyorum" dedi. 



*Tüm hava yolu
personelinin rotası
Kaşibeyaz'dan geçiyor!*

Kaşibeyaz
Lezzet Grubu'nun
tüm şubelerinde
hava yolu personeline
%10 indirim.

İndirimden yararlanmak için
personel kimlik kartının
ibraz edilmesi rica olunur.



444 10 40 LEZZET
HATTI
www.kasibeyaz.com.tr

26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ'NDE ATA'MIZIN HUZURUNDAYDIK

BU YIL İKİNCİSİ KUTLANAN 26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ NEDENİYLE TALPA YÖNETİM KURULU ÜYELERİ TAKSİM ATATÜRK ANITI'NA ÇELENK KOYARAK SAYGI DURUŞUNDA BULUNDULAR. TALPA ADINA KPT. PLT. GÜRCAN MANTI GÜNÜN ÖNEM VE MAHİYETİNİ ANLATAN BİR KONUŞMA YAPTI.

Dünya Pilotlar Günü etkinlikleri nedeniyle, sivil havacılık alanında görevlerini sürdüren yerli ve yabancı pilotlarımız, uçuş okulu öğrencilerimiz ve Muharip Gaziler Derneği üyeleri Taksim Atatürk Anıtı'nda bir araya geldiler. Törene Hava Harp Okulu Komutanı Hv. Plt. Tümğ. Fethi Alpay ve Hava Harp Okulu da bir heyetle hazır bulundular. Saygı duruşu ile başlayan İstiklal Marşı'mızla devam eden törene yurttaşlarımızda eşlik ettiler. Törende bir konuşma yapan Kpt. Plt. Gürcan Manti "Bugün 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü'nde Türk pilotları olarak bir kez daha Ata'mızın huzuruna geldik.

Her yıl Türkiye Pilotlar Günü olarak kutlanan 26 Nisan, derneğimizin öneri ve girişimleri ile 2013 yılındaki IFALPA Kongresi'nde Dünya Pilotlar Günü olarak kabul edilmiştir. Geçen yıl ilk kez kutladığımız Dünya Pilotlar Günü'nü bugün ikinci kez idrak ediyoruz.

Ülkemizin yedi düvele karşı verdiği Kurtuluş savaşına önderlik ederek tarih sahnesinde değişmez ve sarsılmaz yerini alan Cumhuriyetimizin kurucusu Ulu Önder Atatürk'ün Türk gençlerine gösterdiği "İstikbal göklerde" hedefine ulaşmanın gurur ve onurunu yaşıyoruz.

Ülkemiz bugün dünya havacılığında en önlere yer alıyorsa hiç kuşku yok ki, Atatürk'ün öğüdünü yerine getiren ve izinden giden Türk pilotlarının büyük payı ve katkısı vardır.


Bugün dünyanın dört bir tarafına uçan biz Türk pilotları, şanlı bayrağımızı her gün gökyüzüne yükseltmekten kıvanç ve sevinç duyuyoruz.

Ancak havacılık gibi her gün gelişen ve teknolojik olarak yenilenen bir sektörün hızına yetişmek için daha çok çalışmamız gerektiğini biliyoruz. Asıl sevindirici olan, iyi yetişmiş, nitelikli, eğitilmiş birçok genç meslektaşımızın bayrağı bizden devralacak ve

daha yükseklerde dalgalandıracak olmalarıdır.

TALPA olarak havacılığı gençlerimize tanıtmamızın ve sevdirmemizin bu açıdan büyük önem taşıdığını biliyoruz. Üstlenecekleri ağır sorumluluğu anlatıyor, bilgi, birikim ve deneyimlerimizi aktarıyoruz. Ama en önemlisi Ata'mızın yıllar önce gösterdiği hedefi hatırlatıyoruz.

Türk pilotları olarak Ata'mızın işaret ettiği hedefi esas kabul ederek artan bir azimle gayret sarfederken, bize her karışına kanlarını akıttıkları bu eşsiz vatani bırakan aziz şehitlerimizin ve onlara önderlik ederek ülkemizi çağdaş dünyanın itibarlı bir üyesi yapan, Cumhuriyetimizin kurucusu Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün aziz hatıraları önünde saygı, minnet ve şükranla eğiliyoruz." dedi.

Tören, TALPA ve Muharip Gaziler Derneği'nin Anıt'a çelenklerinin konulmasıyla sona erdi. 







DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ UNUTULMAZ BİR GECEYE İMZA ATTI

BU YIL İKİNCİSİ KUTLANAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ, FLORYA KAŞIBEYAZ'DA DÜZENLENEN GELENEKSEL BALO İLE DEVAM ETTİ. BALOYA YERLİ VE YABANCI KONUKLARDAN OLUŞAN SEÇKİN BİR DAVETLİ GRUBU KATILDI.



Dünya Pilotlar Günü'nün ikinci gün etkinliği TALPA'nın evsahipliğinde Florya Kaşibeyaz'da düzenlenen muhteşem bir balo ile son buldu. Yerli ve yabancı konuklardan oluşan seçkin davetli grubu kapıda Kpt. Plt. Gürcan Manti, TALPA Genel Sekreteri Kpt. Plt. Ahmet Usta karşılarken eşleri de kendilerine refakat etti.

Gecenin açılışını kısa bir konuşmayla gerçekleştiren Kpt. Plt. Ahmet Usta, mikrofonu geçen yıl olduğu gibi bu yıl da gecenin sunuculuğunu üstlenen Korhan Abay'a devretti. Abay, 1912 yılında Yeşilköy'de gerçekleşen Mehmet Fesa Bey'in ilk uçuş macerasını anlattı önce davetlilere, ardından günün önem ve mahiyetini anlatmak üzere kürsüye Kpt. Plt. Gürcan Manti'yi davet etti. Manti konuşmasında, "Bugün Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak mesleğimiz adına son derece mutlu bir günü idrak ederken, mutluluğumuzu paylaşan siz değerli konuklarımıza ve tüm meslektaşlarımıza şükranlarımız sunuyor ve "hoşgeldiniz" diyorum.

Bildiğiniz gibi, son 15 yıldır, her 26 Nisan Türkiye'de Pilotlar Günü olarak kutlanmakta idi. IFALPA'nın 2013 yılında Dublin'de yapılan Kongresine TALPA olarak, 26 Nisan'ın Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanması teklifini götürdük. Kongrede önerimiz kabul gördü ve 26 Nisan, 2014 yılından itibaren



HAVACILIĞIN GELİŞMESİNDE DÜNYANIN HER KÖŞESİNDE EMEK VEREN, TER AKITAN VE CAN VEREN TÜM İNSANLARI SAYGI İLE ANIYORUM. ŞEHİTLERİMİZE RAHMET DİLİYOR, DERNEĞİMİZİN KURULUŞUNDA VE FAALİYETLERİNİ BUGÜNE KADAR SÜRDÜRMEİNDE KATKI SUNAN TÜM MESLEKTAŞLARIMIZA TEŞEKKÜR EDİYORUM.



Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanmaya başladı.

Bildiğiniz gibi 26 Nisan, ülkemizin 1 numaralı pilot lisansı sahibi olan Fesa Evrensev'in, ülkemiz semalarında ilk uçuşunu gerçekleştirdiği gündür.

Bu yıl Dünya Pilotlar Günü'nü ikinci kez kutluyoruz. Bu vesile ile, sizlere teşekkürler için tekrar teşekkür ediyorum.

TALPA olarak gündemi yakından takip ediyor, kamuoyunun mesleğimiz konusunda doğru bilgilendirilmesini sağlamaya çalışıyoruz. Olayları, kafi miktarda bilgiye ulaştıktan sonra serinkanlı biçimde değerlendiriyor, bilgi, birikim ve deneyimlerimiz ışığında yorumlayarak kamuoyu ile paylaşıyoruz. Son 3 yıldır bu konuda ciddi bir mesafe katettiğimizi

söyleyebiliriz. Artık yazılı, görsel basın ve internet medyasının, bir sivil havacılık olayı gerçekleştiğinde doğrudan derneğimizi arayarak bilgi talep etmelerini son derece sevindirici bir gelişme olarak görüyoruz. Böylece medya aracılığı ile kamuoyunun doğru bilgi alma hakkına katkı sağladığımızı düşünüyoruz. Ancak hiç şüphe yok ki, bu tür bilgilendirmeleri yaparken derneğimiz kurumsal kimliğini ve mesleğimizi temsil ettiğimizi biliyor, olaylara olabildiği kadar ihtiyatlı yaklaşmayı tercih ediyoruz. Her havacılık olayında adeta "olağan şüpheli" olarak kamuoyunun önüne atılması girişimlerine karşı meslektaşlarımızın hakkını ama daha önemlisi onurunu korumak zorunda olduğumuz farkındayız. Sonuç olarak son derece riskli bir

görev icra ediyoruz. Geçmişte yerli ve yabancı bazı meslektaşlarımızın başına gelen olumsuzluklarla bizlerin de, bizim dışımızdaki nedenlerle bizlerin de karşılaşabileceğini biliyoruz. Sağlığına dikkat etmeyen, kendisini geliştirmeyen, yaptığı işe saygısı olmayan böylece hem kendisinin hem de yolcuların can emniyetini hiçe sayan birkaç meslek mensubu olursa onlara sahip çıkmayacağımızı açık açık söylüyoruz.

ÇALIŞMA DÜZENLERİ İLE İLGİLİ GELİŞME KAYDETTİK

Bugüne kadar, mesleğimizin en temel sorunu olan çalışma düzenimizin iyileştirilmesi için her fırsatı ve platformu etkin olarak kullanmaya çalıştık. Memnuniyetle görüyoruz ki, bugün bu sıkıntımız ➤



sivil havacılığımızın en öncelikli sorunlarından biri olarak ele alınıyor. 2016 yılında uygulanmaya başlayacak EASA düzenlemeleri çerçevesinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün planladığı toplantılara etkin ve aktif bir katkı sağladık. Bu toplantılarda, mesleğin önemini, uçuş emniyetini bir kez daha sektörün paydaşlarına güçlü bir şekilde ilettik. Yeni mesai talimatlarının, TALPA'nın kaygıları ve beklentilerini giderecek tarzda çıkacağına inanıyoruz. Konuyu gerek otorite, gerekse şirketler düzeyinde takip etmeyi sürdüreceğiz.

FEDAKARLIK SIRASI İŞLETMELERDE

Sosyal ilişkilerimize de zaman ayırabildiğimiz, ailelerimizi ihmal etmek zorunda kalmadığımız, görevimizi yerine getirme baskısı ile sağlığımızdan olmadığımız bir çalışma düzeninin, hem sektör, hem havayolu işletmeleri hem de yolcularımızın menfaatine olduğunu

burada bir kez daha tekrar etmek istiyorum. Fedakarlık sırasının artık işletmelere geldiğini düşünüyorum, hasmane bir duruş sergilemeden sorunları konuşarak diyalog ile çözümlenmeye daha doğru ve sonuç odaklı olduğuna inanıyoruz. Burada atılacak ilk adım şüphesiz ki, sorunları teşhis ve tespit etmektir. Bunu da en doğru yapacak olan, pilotların yegane meslek örgütü olan TALPA'dır. Biz bu noktada sadece teşhis ile yetinmiyor, çözüm yollarını da masaya koyuyoruz. Bu değerli ve anlamlı katkının, muhataplarımız nezdinde karşılık bulacağına inanıyoruz.



TALPA OLARAK GÜNDEMİ YAKINDAN TAKİP EDİYOR, KAMUOYUNUN MESLEĞİMİZ KONUSUNDA DOĞRU BİLGİLENDİRİLMESİNİ SAĞLAMAYA ÇALIŞIYORUZ.

gecede, emekli olmak suretiyle gökyüzüne veda etmiş olan değerli büyüklerimiz ve ileride kokpiti devredeceğimiz genç meslektaşlarımızla bir arada olmaktan büyük memnuniyet duyduğumuzu ifade etmek istiyorum.


Havacılığın gelişmesinde dünyanın her köşesinde emek veren, ter akıtan ve can veren tüm insanları saygı ile anıyorum. Şehitlerimize rahmet diliyor, derneğimizin kuruluşunda ve faaliyetlerini bugüne kadar sürdürmesinde katkı sunan tüm meslektaşlarımıza teşekkür ediyorum.

İkinci Dünya Pilotlar Günü kutlamasına teşrif ederek bu mutluluğu bizimle paylaşan siz değerli konuklarımıza ve meslektaşlarımıza da Türkiye Havayolu Pilotları Derneği adına tekrar şükranlarımı sunuyor, iyi eğlenceler diliyorum.” dedi.

Konuşmanın ardından Kpt. Plt. Ahmet Usta, bu gecenin gerçekleşmesinde katkıları olan kişi ve kuruluşları plaketlerini almak üzere sahneye davet etti.

Svot Yapı adına Pazarlama Müdürü ve grubun sözcüsü Ali Şener'e ve ilerideki yıllarda uygulamaya geçecek TALPA sosyal tesislerinin mimarları Gonca ve Ali Çalışkan'a plaketlerini Kpt. Plt. Gürcan Mantı takdim etti.

“İstikbal göklerde” diyerek başlayan ve Ulu Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk ile başlayan havacılık maceramızın anlatıldığı barkovizyon konukların alkışları altında izlendi.

Pop müziğinden Türk Sanat Müziği'ne, Caz'dan türkülerimize kadar geniş bir yelpazeden konuklara müzik ziyafeti veren Behzat Gerçeker idaresindeki ENBE Orkestrası'nın çaldığı şarkılara gecenin konukları danslarıyla eşlik ettiler. 

Diğer ülkelerin ALPA'ları ile temasımızı sürdürüyor ve canlı tutuyoruz. Özellikle bazı ülkelerle kurduğumuz yakın ilişki ve dayanışmada TALPA olarak önderlik etmekten ve IFALPA toplantılarına ağırlığımızı koymaktan mutluluk duyuyoruz. İnanıyoruz ki, yakın bir gelecekte TALPA, diğer ülke ALPA'larının lokomotifleri olarak etkinliğini artıracak ve söz sahibi, belirleyici düşüncesi merak edilen ve dikkatle izlenen bir konuma gelecektir.

Sözlerimi bitirirken, birlik ve beraberliğimize vesile olan bu



HAVA ŞEHİTLERİMİZİN HUZURUNDAYDIK

TALPA YÖNETİMİNİN ÖNDERLİĞİNDE DÜZENLENEN TÖRENE HAVA HARP OKULU KOMUTANI HV. PLT. TÜMG. FETHİ ALPAY VE OKULDA GÖREV YAPAN SUBAY VE ASTSUBAYLAR DA KATILDI.



Hava Şehitlerimiz, TALPA ve Hava Harp Okulunun öncülüğünde Edirnekapi Şehitliği'nde düzenlenen törenle anıldı. Şehit aileleri ile birlikte TALPA üyeleri, Uçuş Okulu öğrencileri ve Muharip Gazilerin de yer aldığı törene Hava Harp Okulu Komutanı Hv. Plt. Tümğ. Fethi Alpay ve okulda görev yapan subay ve astsubaylar da katıldı. Hava Harp Akademisi'ni temsilen de bir heyet törende hazır bulundu. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başlayan törende, anıta çelenklerin konulmasının ardından TALPA Başkanı Kpt. Plt. Gürcan Mantı bir konuşma yaptı. Mantı konuşmasında;

“Şehitlerimizin değerli aileleri, komutanlarım ve sevgili meslektaşlarım.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Vatanımızın güvenliğini sağlamak uğruna her zaman gözünü kırpmadan hayatını feda eden vatan evlatları ile Türk sivil havacılığının bu günlerde Dünya’da bir armada olmasını sağlayan havayolu şehitleri, bugün aziz hatıranızı ve bize bıraktığınız emaneti daha ileriye götürmek azim ve kararlılığımızı göstermek amacıyla huzurunuzdayız.

Canınızı feda ederek biz emanet ettiğiniz değerlerin korunmasını ve daha da ileriye götürülmesi için tertemiz kanlarınızla renk verdiğiniz şanlı bayrağımızın dünya semalarında dalgalanmasını sağlamak amacıyla yılmadan, usanmadan çalışma gayreti içinde olacağımıza huzurunuzda bir kere daha söz veriyoruz.

Bize emanet ettiğiniz Türk



havacılığının bizden sonra gelecek nesillere teslim edilebilmesi için bize kazandırdığınız öğretileri temel alarak gece/gündüz demeden çalışıyor ve hergün gökyüzüne sizler kadar temiz, çalışkan, azimli Türk pilotları kazandırıyoruz. Bu nedenle şehadet makamınızda rahat uyuyunuz.” dedi. Daha sonra şehit ailelerine seslenen Mantı konuşmasını şöyle sürdürdü.

“Şehitlerin değerli aileleri;




Bedenen kaybettiğimiz, ancak yüreğimizde daima yaşayacak olan şehitlerimizle ne kadar gurur duysanız azdır.

Bu vatan size minnettardır. Asla ödenmeyecek olan haklarınızı helal edin.

Şehadet mertebesine ulaşmış Türk havacıları;

Ruhunuz şad olsun." dedi.

Konuşmanın ardından şehitlikteki Şeref Defteri'ni imzalayan Manti ve törene katılanlar, şehitlerin kabirlerini ziyaret ederek kırmızı ve beyaz karanfiller bıraktılar. Daha sonra THY Şehitliğine geçen TALPA ve Hava Harp Okulu Komutanlığı heyetleri adına anıta çelenk konuldu. THY şehitliğindeki tören şehitlerin kabirlerine çiçek bırakılması ile son buldu. Tören sırasında TALPA Başkanı ve pilotlar, şehit aileleri ile sohbet ederek acılarını paylaştı. 



IFALPA 2015 MADRİD' DE TOPLANDI

09.04.2015 TARİHİNDE İSPANYA'NIN MADRİD KENTİNDE IFALPA'NIN 70. TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ. BU ÖNEMLİ TOPLANTIYA TALPA BAŞKANI KPT. PLT. GÜRCAN MANTI VE BAŞKAN YARDIMCISI KPT. PLT. GÖKDEN GÜREL DE KATILDI.



Kpt. Plt. Gökten Gürel
TALPA Başkan Yardımcısı



Toplantının ilk gününde düzenlenen panele ABD hükümet yetkilisi ve Delta Havayolları Başkan Yardımcısı Perry Cantarutti konuk oldu. Panelde, mevcut havayolları şirketlerinin aralarındaki rekabet/kâr marjı, körfez ülkelerinin kendi şirketlerine sağladığı farklı olanaklar tartışıldı. Ayrıca havayolu şirketlerinin ilgili hükümet organlarına talepleri hakkında lobi faaliyetleri ve isteklerini nasıl kabul ettirdikleri görüşüldü. Bu konular, mali hususlardan şirket-pilot ilişkilerine kadar örnekleriyle anlatıldı. Problem

sahalarına değinildi, devlet desteğinin (Subsidy) ne şekilde dağıtıldığına ilişkin örnekler verildi.

A-380 gibi büyük gövde uçakların gelecekte hangi ölçüde dünya havayollarında görev alabileceği senaryoları tartışıldı. Havacılık sektöründeki problemlerin ülkeler bazında benzer oldukları ve çözüm konusunda fikir alışverişinin yararlı olacağı vurgulandı. Daha sonra konular; özellikle; Kuzey Amerika ve Avrupa havayolu şirketlerinin, Emirates, Ettihad, Katar gibi Asya/körfez kökenli şirketler arasındaki rekabet üzerinde yoğunlaştı. Ortak hareket edilebilecek hususlar tartışıldı. Sendikaların genel olarak ve çalışanları ile ilişkileri gözden geçirildi. Aynı zamanda IFALPA Başkanının moderatörlüğünde dinleyicilerin de katılımı sağlanarak yukarıda belirtilen konular hakkında fikir alışverişi yapıldı. Stratejik plan olarak

adlandırabileceğimiz yol haritaları ile ilgili interaktif bir araştırma yapıldı. Soru/cevap şeklinde ideal bir havacılık yönetimi tanımlanmaya çalışıldı.

10.04.2015 TARİHLİ OTURUM:

SEPLA (İspanyol Pilotlar Derneği) Başkanı bir açılış konuşması yaparak, IFALPA ile birlikte çalışmanın önemini vurguladı. Gelişen teknolojinin yanısıra; özellikle pilotlarımıza gereken önemin verilmesinin altını çizdi. Germanwings kazasından bahsederek üzüntülerini ileten Başkan, bu olaydan ders alınması gerektiğinin üzerinde önemle durdu. Daha sonra söz alan IBERIA yöneticisi barkovizyonlu bir sunum gerçekleştirdi. Özetle; IBERIA'nın tecrübeli/ şirketine bağlı profesyonel pilotları ve personeli ile uçuş emniyeti çerçevesinde; az yakıt tüketerek, çevreye en az zarar

veren, kar marjı yüksek bir şirkete dönüştüğü ve 30 yeni uçuş destinasyonu açtıklarını belirtti.

Daha sonra söz alan ICAO yetkilisi ise geçen Şubat ayında yapılan toplantıdan bahsetti. MH-370 kazasının incelenmesinin ve uzaktan kumandalı uçaklar için sertifikasyon çalışmalarının devam ettiğini ifade etti.

Ardından tanıtıma geçilerek, IFALPA karargâh kadro personeli takdim edildi ve toplantıya katılan ülkeler ve vekâlet verilen ülkeler okundu.

2014 yılında gerçekleştirilen IFALPA konferans soru ve raporları katılımcılara sunularak kabul edildi. Başkan Kaptan Don Wykoff, Germanwings olayı ile ilgili söz aldı. Wykoff Konuşmasında, IFALPA'nın bu konuda atması gereken adımları anlattı ve tüm ülkelerin bu konuda tedbir almak ve fikir üretmek zorunda olduklarını belirtti. Takiben IFALPA Bölgesel yönetim ➤



kurulu üyeleri kısa birer konuşma yaptılar. Özellikle; IFALPA Finans bölüm Başkan Yardımcısı, Montreal'deki (Kanada) yerleşimlerinin, hükümet ve çevre organları ile olan ilişkilerinin çok iyi sağlandığını, maddi durumun yeterli olduğunu ve IFALPA'nın göreve hazır olduğunu belirtti. IFALPA Teknik Başkan Yardımcısı ise; yeni bir teşkilatlanmaya gittiklerini, komite toplantılarına katıldıklarını anlattı. IFALPA olarak, birçok konu ile ilgili "Position" adı altında bilgi ve belgeleri yayınladıklarını söyledi.

Daha sonra bir konuşma yapan Asya/Pasifik Bölgesi Başkan Yardımcısı uçak kazaları yönünde en tehlikeli bölgenin "Asya Pasifik" olduğunu belirtti. IFALPA Başkan Yardımcısı ise düzensiz istihdam (Atypical employment) konusunun problem olduğunu ifade etti. Birçok pilotun iş güvencelerinin tehlikede olduğunu, mali/hukuki konularda yeni önlemler alınması gerektiğini; IFALPA'nın öncülüğüne ihtiyaç duyulduğunu belirtti.

IFALPA Kuzey Amerika Başkan Yardımcısı ise pilot yorgunluğu ile müdahale konularındaki çalışmalarına yoğun bir şekilde katıldıklarını /desteklediklerini aktardı. Takiben "Avrupa ekonomisine bakış" konulu sunum, IATA'dan Banca de Santaender tarafından katılımcılara aktarıldı.

Petrol fiyatlarının düşüş nedenlerinin; petrol



üretimindeki artış, petrole talebin azalması, OPEC ülkelerinin yetersiz müdahalesi olduğu açıklandı. Avrupa ülkelerinin ekonomik durumlarına ilişkin yorumlar yapıldı.

"IATA Safety Activities" başlığı altında Kaptan S. Prola (İtalya) tarafından Dünya havacılığında 31 Aralık 2014 itibari ile oluşan kazalardan özetle söz edildi. 2014 yılında toplam 73 uçak kazasında toplam 641 kişinin hayatını kaybettiği belirtildi. IATA'nın uçuş emniyetine yönelik politikası ve çalışmaları özet olarak sunuldu.





IFALPA Yeni Başkanı
Martin CHALK

Ardından ECA (Avrupa Kokpit Birliği) toplantısına geçildi. Bilindiği gibi ECA; içinde Türkiye'nin de bulunduğu 37 ülkeden 38.000 pilotun temsil edildiği ve temel amacının "Uçuş emniyeti" olduğu bir kuruluş. 1991 yılında kurulan ECA, üye pilotlarını Avrupa Birliği nezdinde temsil ediyor. Buradaki toplantıda da yine Germanwings kazası gündemin ana maddesiydi. Daha etkin bir uçuş faaliyeti sağlamak için SES (Single European Sky) adı altında önemli ve büyük bir sistemin aşamasında bulunduğu ifade edildi. Bu sistemin Kuzey Amerika ayağı/bağlantısı ise NEW NETWORK (USA) olarak yoğun bir şekilde uygulama hazırlıkları içinde bulunduğu belirtildi. Özellikle 2020 yılı itibarı ile Avrupa hava trafiğinin iki misline çıkma olasılığından dolayı bu tür yeni konseptlerin uygulanmasının

DAHA ETKİN BİR UÇUŞ FAALİYETİ İÇİN ALINACAK TEDBİRLERİN EN ÖNEMLİSİ, NAVİGASYON, ARAMA KURTARMA VE UÇAK ROTA TAKİBİ OLARAK SIRLANDI.

gerekliliği üzerinde duruldu. ECA, yayınladığı bir kitapçık ile (The Future of flying in a single European Sky) katılımcılara bu konu ile ilgili ayrıntılı bir bilgi sundu. Özellikle SES sisteminin hava sahasında önemli gelişmeler göstereceği beş konu açıklandı. Bu konular;

Uçuş emniyeti (birinci öncelik),

Uçak kaptanının, mümkün olan her konuda söz/yetki sahibi olduğu/aşağıda verilen talimatlarla uçağın idaresinin özellikle kritik/özel durumlarda yapılamayacağı,

İnsan faktörü (yönetim, eğitim vb.)

Teknoloji ve sistemlerin uygun bir şekilde beraber kullanılmaları,

Kompleks ve birbiri içine girmiş sistemlerin arıza vb. durumlarda birbiri yerine kullanılabilmesi veya yeni duruma adapte olabilmeleri, şeklinde belirtildi.

Bu konuyla ilgili daha detaylı bilgi ECA'nın web sayfasında da yayımlandı. Özetle; daha etkin bir uçuş faaliyeti için alınacak tedbirlerin en önemlisi, navigasyon, arama-kurtarma ve uçak rota takibi vb. konularda daha çok/etkin uydu (satellite) kullanımına yöneleneceği ifade edildi. Bu çerçevede toplam 20 başlık altında faaliyetlerin geliştirilmesinin planlandığı belirtildi. Germanwings konusunda IFALPA'nın yayınlanacağı "Statement" ➤

ifade için (açıklama) tartışma başlatıldı.

ECA Çalışma gurubu aynı zamanda bu konuda geçici tavsiye kararı alarak durumu IFALPA'ya bildirdi.

Bu arada; düzensiz istihdam (Atypical employment) konusu da tekrar gündeme getirilerek görüşüldü. Her 6 pilottan birinin bu tür direkt uçuşlarda işveren ile iş kontratı yapmadan çalıştırıldığı ifade edildi.

Bu durumda "İş güvenliği/garantisi -bir ölçüde- olmayan pilotların ve havacılık çalışanlarının, ileriye dönük kariyer planlamalarında ve hatta uçuş emniyetine yönelik doğru kararlar vermekte zorlanabilecekleri belirtildi. Özellikle pilotları bu durumdan kurtarmak için alınması gereken bazı tedbirlerden bahsedildi. FAIR COMPETITION / Eşit şartlarda iş/çalışma koşullarında rekabet konusu tartışıldı. Avrupa birliği (EU) dışındaki özellikle üç şirketin (Ettihad / Emirates / Katar) durumunun etkileri ve EU içinde yapılması gereken hususlara değinildi. Körfez ülkelerinin havayolu şirketlerinin, zengin mali kaynakları dolayısı ile çalışanlarına daha cazip çalışma koşulları verebildikleri ve bu mali güvence sayesinde daha atılcı rekabet kararları alabildikleri anlatıldı.

Bu çerçevede, Körfez havayolu şirketlerine; kendi hükümetleri veya çok varlıklı sahiplerince 42 milyar dolar



Delta Havayolları
Başkan Yardımcısı
Perry CANTARUTTI

civarında yapılan maddi desteğin, bu olumsuz duruma neden olduğu ifade edildi. 2020 yılına kadar yapılabileceği tahmin edilen geniş gövde uçak siparişlerinin; EU havayolu şirketleri için sadece %35; Körfez ülkeleri için %180 civarında olabileceği değerlendirildi.

11 NİSAN 2015 TARİHLİ OTURUM:

Büyük toplantı salonunda; açılış konuşmasını takiben AIRBUS yetkilisinin yaptığı sunum izlendi. Yeni dizayn edilen A-350 uçağı için 760 sorti/31000 saat test uçuşu yapıldığını anlatan yetkili, testlerin ETOPS çok soğuk/çok sıcak ortamlarda, maximum yan rüzgâr inişleri vb. koşullarda muhtemel arızalar simule edilerek gerçekleştirildiğini aktardı. Uçağın 370 dakika ETOPS'a sertifikeli edildiğini belirterek, aynı şekilde A-320 NEO. test uçuşlarının da benzer şekilde sürdürüldüğünü söyledi.

Ayrıca konuşmasında, Türk Hava Kuvvetleri'nde de servise giren A-400 M Askeri nakliye uçağından başarılı bir hizmet süreci beklendiğini de belirtti.

Dinlenme arasından sonra havacılıkta öğrenme süreci ile ilgili bir briefing, misafir katılımcı tarafından takdim edildi. Öğrenme piramidinden söz edilerek diz üstü bilgisayar ve hareketsiz basit simülatorle; normal simülator eğitiminin desteklenmesi gerektiği anlatıldı. Daha sonra Boeing firmasının temsilcisi



özellikle yeni versiyon Boeing 737 MAX uçağının fly-by-wire sistemi ile teçhiz edilerek üretileceğini ifade etti. Uçak; Boeing 737 NG uçağının benzer özelliklerine ilaveten, daha sessiz olacağı ve birçok konuda avantajlar sağlayabileceği belirtildi.

Rüzgâr tüneli ile gerçek uçuş arasındaki uçuş karakteristikleri farklılıklarının hala devam ettiği, bilinmeyen bu “gri” bölgedeki durumlar için “extra margin” uygulamaların yapıldığı belirtildi. Bu durumun da maliyeti arttırdığı, uçağın maximum kullanma zarfını kısmen sınırladığı ifade edildi. Uçak üreticisi (Brezilya) Embraer; temsilcisi de faaliyetleri ve uçaklarının tanıtımı konusunda kısa bir sunum yaptı. Şirketin başarılı bir şekilde üretim faaliyetlerine devam ettiğini belirtti.

Daha sonra katılımcılara Safety briefing (uçuş Emniyeti

briefingi) hakkında bilgi verildi. Her hangi bir uçak kazası halinde alınması gereken tedbirler konusunda bilgi aktarıldı. IFALPA'nın emergency telefon numarası (+44 120 265 3110) olarak belirtildi. Tüm üye uçak kazalarına ve ilgili faaliyetlere hazırlıklı olmaları konusu hatırlatıldı. Kaza kırım inceleme usulleri konularında özet bilgiler verildi.

13 NİSAN 2015 TARİHLİ OTURUM:


Genel toplantı Başkanın açılış konuşması ile başladı. Bazı idari bilgiler aktarıldı. Bölgesel komitelerin çalışmalarından önemli hususlar belirtildi. Komitelerin teklifleri oylanarak kabul edildi.

Önümüzdeki yıllarda yapılacak olan toplantıların yeri ve tartışma konuları görüşüldü. 2016 yılı toplantısının New Orleans,

AIRBUS YETKİLİSİ, TÜRK HAVA KUVVETLERİ'NDE DE SERVİSE GİREN A-400 M ASKERİ NAKLİYE UÇAĞINDAN BAŞARILI BİR HİZMET SÜRECİ BEKLENDİĞİNİ BELİRTTİ.

ABD'de yapılacağı açıklanmasının ardından, 2015-2017 yılları arasında görev yapacak kurul üyelerinin seçimi yapıldı. Germanwings 9525, kazası ile ilgili IFALPA görüş bildirisi açıklandı.

Toplantının son oturumunda IFALPA Başkanı Kaptan Don Wykoff, (ABD) görevini yeni başkan Kaptan Martin Chalk'a (İngiltere) devretti. Yeni ve eski IFALPA başkanları birer konuşma yaparak IFALPA'nın bünyesinde birleşen ülkelerin sivil havacılığa çok önemli ve olumlu katkılarını vurguladılar. Özellikle “uçuş emniyeti” konusunda çok önemli adımların atıldığını ifade ettiler. Üye ülkelerin başarılı katılımlarından duydukları memnuniyetini dile getirip, teşekkürlerini iletiler. Toplantı ev sahibi SEPLA'ya (İspanyol Havayolları Pilotları Derneği) çeşitli ülkeler tarafından teşekkür ve hatıra plaket/ hediye verilmesi ile son buldu. TALPA Başkanı Kaptan Gürcan Mantı günün anısına SEPLA'ya bir hediye takdim ederek başarılarının devamını diledi.

Sonuç olarak, tüm katılımcılar tarafından çok önemli bir etkinlik olarak tanımlanan IFALPA toplantısında TALPA, ülkemiz sivil havacılığını ve pilotlarımızı bir kez daha başarıyla temsil etti. Kongre hakkında detaylı bilgi edinmek isteyenler için IFALPA 70. Kongre ile ilgili tüm bilgileri resmi web sitesi <http://www.ifalpa.org/> sitesinde yayımlanacaktır. 

LAZERDE SON TEKNOLOJİLERLE, UZAK, YAKIN VE ASTİGMAT TEDAVİSİ



Op.Dr. Haluk TALU
Dünyagöz Hastaneler Grubu

Miyop, hipermetrop ve astigmat gibi görme sorunu nedeniyle gözlük takan ve artık yaşamından bunu çıkarmak isteyen birçok kişinin aklından hep lazer tedavisi olma fikri geçer. Ancak çevreden duyulan şehir efsaneleri, sonu gelmez türlü türlü soru işaretleri hep bir “Dur!” der... Peki, bunun bir yol haritası yok mu? Bu görme problemlerini ileri teknoloji ile çözmek mümkün mü?

Lazer ile göz tedavisi nedir ve hangi göz kusurları için kullanılır?

Lazer ile göz tedavisi gözümüzün saydam kornea tabakasının lazerle tıraşlanarak eğiminin değiştirilmesi yoluyla gözün miyop, hipermetrop ve astigmat gibi kırma kusurlarının düzeltilmesi yöntemidir.

Kimlere lazerle göz ameliyatı yapılabilir?

Gözlük veya lens kullanmak istemeyen, numaraları artık ilerlemeyen, 18 yaşını aşmış, diyabet, romatizma gibi sistematik hastalığı bulunmayan, gözlerinde başka herhangi bir hastalık bulunmayan, göz ve kornea yapısı ameliyata uygun kişiler lazerle tedavi edilebilmektedir.

Gözün lazere uyumlu olduğu nasıl anlaşılır?

Lazerle kornea tabakası tedavi edilecek numaraya uygun gelecek şekilde inceltip eğimi değiştirilmekte

**GÜNÜMÜZDE
TEKNOLOJİNİN
İLERLEMESİ
HER ALANDA
OLDUĞU GİBİ GÖZ
RAHATSIZLIKLARININ
TEDAVİSİNDE DE
YENİ OLANAKLAR
TANIYOR. ÖZELLİKLE
LAZER SİSTEMLERİNİN
TEKNOLOJİK ATAKLARI,
ÖNCEDE “TEDAVİ
EDİLEMEZ” OLARAK
ALGILANAN BAZI GÖZ
RAHATSIZLIKLARININ
ORTADAN
KALDIRILMASINA
YARDIMCI OLUYOR.**

ve bundan sonra da korneanın bu incelmeye karşı sağlam ve aynı eğimde kalması istenmektedir. Lazerin 25 yıllık geçmişiyle oluşan bilgi birikimiyle, korneanın ne kadar inceltebileceği, hangi eğimdeki ya da yapıdaki korneaların lazerle incelmeye dayanabileceği bugün daha iyi değerlendirilmektedir. Rutin bir göz muayenesi ile herhangi bir hastalık tespit edilmeyen gözlerde, özel tetkiklerle korneanın lazere uygunluğunu araştırılmaktadır. Lazere uyumluluğu belirlemek için yapılan, kornea eğimi ve kalınlığı hakkında bilgi veren yüksek teknoloji tetkik cihazları sayesinde riskli gözleri ayırt edilebilmektedir.

Başarılı bir operasyon için nelere dikkat edilmeli?

Hastanın lazere uygunluğundan emin olunması, göz bozukluğunun en iyi şekilde belirlenmesi, göz yapısına ve bozukluğuna göre en uygun tedavi yönteminin seçimi, lazer cihazının teknolojik alt yapısı ve kalibrasyonu, steril bir ameliyathane ortamı ve iyi bir cerrahi teknik başarılı bir operasyon için gerekli kriterlerdir. Ayrıca takip kontrollerinin de düzenli yapılmasında fayda vardır.

KİŞİYE ÖZEL LAZER TEDAVİSİ

Lazer kişiye özel planlanabilir mi?

Lazeri ya hastanın düzeltmek istenilen

numaralarını gözlük numaraları formatında (standart), kornea haritaları rehberliğinde (topolazer) ya da kırma durumunu miyop, hipermetrop ve astigmatın yanında daha detaylı, yüksek sıralı sapmaları ifade eden wavefront bilgileriyle kişiye özel olarak yapılmaktadır. Yüksek sıralı sapmaları tedavi etmek özellikle gece görme kalitesinin artışı anlamına gelir. Bu kusurlar nedeniyle gece ışıklarda dağılma problemi olanlar, gözbebeği büyük olan, pilot, şoför gibi gece görme kalitesi önemli olan hastalarda i-Lasik yöntemi çok memnun edici sonuçlar vermektedir. Kişiyeye özel tedavinin başarılı olabilmesi için tedavinin gözün doğru düzlemine yapılması gerekir, ki burada iris tanıma teknolojisi devreye girer. İrisin wavefront ölçümü sırasındaki pozisyonunun fotoğrafı çekilir, hasta lazer için yattığında, iris tanınması yapılır, hafızadaki iris pozisyonundan sapma hesaplanarak lazer birebir doğru düzleme yapılır. Bu, özellikle astigmat tedavisinin doğru düzleme yapılmasını ve en güvenilir düzeltmeyi ifade eder.

-Pilotlar için yapılacak uygulamalar için SHGM Sağlık Yönetmeliği incelenmeli bundan sonra uygulama için karar verilmelidir.-

Göz tedavilerinde uygulanan farklı lazer yöntemleri nelerdir?

Lazer kornea yüzeyinin altına yapıldığı için önce

dokunun lazere hazırlığı, sonrada lazerle traşlanması işlemleri vardır. Dokunun lazere hazırlığı lazerin ilk yıllarında göz epitelinin soyulması şeklinde başladı ve PRK olarak adlandırıldı. Soyulan cildin tekrar yerine oturtulmasına ise LASEK dendi. 3-4 gün çile çekilen bu yöntemlerden sonra korneada bıçaklı bir keratom cihazı ile kapak (flep) oluşturularak hızla iyileşme sağlayan LASİK yöntemi çıktı. Son 11 yıldır ise bu kapak oluşturmayı Femtosaniye lazerle yapılmaktadır. (Intralase Lasik veya Femtoflap LASİK). Tedavi excimer lazerle standart gözlük numaralarını düzeltmeye yönelik yapılıyor ise LASEK, LASİK, İNTRALASE vs; kornea haritalarına uygun yapılıyor ise +Topolazer; wavefront ölçümlerine göre yapılıyor ise +wavefront denilmektedir. Intralase ile flep yaratıp, wavefronta göre düzeltme yapılan lazer yöntemine i-Lasik denmektedir. Son yıllarda geliştirilen ReLEx SMILE yönteminde ise sadece bir Femtosaniye lazer kullanılarak, kornea içinde bir disk yaratılır ve bu disk küçük bir kesiden dışarı çıkartılır. Bu lentikülün bir flep açılarak çıkartılmasına ise ReLEx FLEX denir. Hastanın ihtiyacına göre en uygun yöntem belirlenip uygulanması, tedavinin başarısı için gereklidir.

Bugün göz tedavisinde lazer teknolojisi ile gelenen son nokta nedir?

Flep açmada gelenen son nokta Femtosaniye ➤

KORNEA ÜST DOKUSUNUN KORUNMASININ KORNEYI DAHA SAĞLAM TUTTUĞU VE BU YÜZDEN BU DOKUNUN SAĞLAM GÖZLERİN LAZERDEN SONRA YAPISAL OLARAK DAHA KUVVETLİ KALDIĞI SAVUNULMAKTADIR.





lazer teknolojisi ile bıçaksız flep oluşturmaktır (INTRALASE). Bugün dünya genelinde 8 milyondan fazla göze uygulanmış olan INTRALASE, bıçaklı mikrokeratoma göre çok daha hassas ve güvenli bir şekilde flep yaratılmasını sağlar. Numara düzeltmede kullanılan Excimer lazerde gelinen son nokta ise kişiye özel olarak wavefront rehberliğinde gözün kırma kusurlarını en detaylı şekilde ve irise odaklanarak en doğru planda düzeltilmesini sağlayan i-LASIK yöntemidir.

SMILE yöntemi ise flepsiz fakat konforlu bir lazer tedavisinde gelinen son aşamadır. Göze darbe alıp flep kırışmasıyla karşılaşma ihtimali olan sporcularda mükemmel bir alternatiftir. Yüksek numaralarda güvenlik ve daha az göz kuruluğu vaat eder. Flep oluşturulması ve kırışıklığı gibi sıkıntıları yoktur.

Bu tedavinin en belirgin özelliği nedir?

Bu tedavileri olması kolay ve rahattır. Birkaç saatlik bir sınıttan sonra iyi bir görüş ile günlük yaşama hemen dönülür, hasta memnuniyeti çok yüksektir.

INTRALASE LASIK'in avantajları nelerdir?

Lasik ameliyatında cerrahi olarak, en önemli aşama flebin oluşturulmasıdır. Flebin eski yöntem olan mikrokeratom ile oluşturulduğu bıçaklı mekanik yöntemlerde, kesi sırasında kontrol yoktur, kesilen de kesilmiştir. Nadir de olsa, flepte kontrol dışı bir kesiyle istenmeyen yırtılma, kopma, delinmeler gelişebilir. Bu durumda ameliyatın ertelenmesi veya iptali söz konusu olabilir. Görme de bu hasardan etkilenebilir. Ayrıca flebin istenilenden ince, kalın veya küçük çıkması ihtimali vardır. Bu da güvenlik ve etkinlik sorunları demektir. Oysa Femtosaniye lazerin kullanıldığı INTRALASE teknolojisinde bu riskler çok

düşüktür. Çünkü flep lazerle oluşturulurken korneada açık bir kesi yoktur. Vakum kaybı, hasta paniği gibi sebeplerle flep oluşumu tamamlanamamışsa, korneada bir hasar oluşmamış olduğundan, hemen yeniden bir flep oluşturulabilir. Doktor, arzu ettiği ölçülerde bir flebin oluştuğundan emin olunca, flebi kaldırıp lazer tedavisine devam edebilir. Sonuç olarak Femtosaniye lazer teknolojili INTRALASE yöntemi, güvenli ve mükemmel bir flep üretimi vadeder.

Bu tedavi pahalı mıdır?

Yöntemin fiyatı kullanılan teknolojiye göre değişiklik gösterir. LASEK, PRK, LASIK gibi ileri teknoloji kullanılmayan yöntemlerle standart bir lazer nispeten daha ekonomikken, daha yüksek teknolojilerin kullanıldığı, Intralase, i-Lasik, Smile gibi yöntemler nispeten daha maliyetlidir.

Lazer tedavileri ile ilgili hala bir çekince var mı?

25 yılı aşkın süredir uygulanmakta olan lazerle gözlükten kurtulma tedavilerinin dünyada yaklaşık 30 milyon kişiye uygulandığı hesap edilmektedir. Özellikle bu yöntemin ilk yıllarında hem hekimler, hem de hastalar arasında bu tedaviye sıcak bakmayanlar olmuştur. Bunca yıllık geçmişte elde edilen son derece memnun edici sonuçlar ve çok düşük risk oranı nedeniyle, lazer günümüzün en yaygın yapılan ameliyatlarından. Yılların getirdiği bilgi birikimiyle artık hangi durumlarda lazer yapılmaması gerektiği çok daha iyi bilinmektedir. Teknolojik gelişimi hızla artan tetkik cihazları, gözlerdeki en küçük riskin rahatlıkla yakalanmasına yardımcı olmaktadır. Lazer teknolojisi ise son derece ilerlemiş ve hızlanmıştır. Böylelikle 25 yıldır güvenli olarak yapılmakta olan tedavi çok daha bilinçli ve hassas olarak yapılabilir duruma gelmiştir. Lazer, sadece korneada yani gözün en dış tabakasında etki yapmaktadır. Gözün içine girmemektedir ve göz içine zarar vermemektedir. Saatin camının törpülenmesi saati nasıl bozmayacaksa, korneanın da lazerle traşlanması körlüğe sebep olmaz. Ama tabii ki lazer sonrası sıkıntılar yaşanması da mümkün olmaktadır. Göz kuruluğu ve gece ışık dağılımları lazerden sonra en sık rastlanılan şikâyetlerdir. Genellikle düzgün tedaviyle çok rahatsız edici olmazlar. Eğer uygun lazer yöntemi seçilmişse, yüzde 95'lerin üzerinde başarı

LAZERİN 25 YILLIK GEÇMİŞİYLE OLUŞAN BİLGİ BİRİKİMİYLE, KORNEANIN NE KADAR İNCELTEBİLECEĞİ, HANGİ EĞİMDKİ YA DA YAPIDAKİ KORNEALARIN LAZERLE İNCELMEMEYE DAYANABİLECEĞİ BUGÜN DAHA İYİ DEĞERLENDİRİLİYOR.



FARKINIZ OLSUN

Eğitim insanı hayata hazırlar. Hayat ise sadece meslek sahibi olmak için çalışmak ve sonrasında mesleğimizi icra etmekten ibaret değildir. Günümüz insanı bir yarı, bir koşuşturma ve paniğin içerisinde yaşamaya mahkum edildiğinden, eğitim kurumları da eğitim sistemlerini bu kaosun içerisinde kuruyor.

Yıllardır eğitim kurumları içerisinde yaşanarak öğrenilen bu tecrübelerin çözümleri ile dünyanın değişik yerlerinde de denenmiş uygulamaları bir araya getirerek; sadece eğitimcilerle değil farklı meslek dallarındaki uzmanların da katkı sağlaması ile oluşturduğumuz farklı bir eğitim modeli ile; sağlıklı, huzurlu, analitik düşünebilen, üretken, sorgulayan, çözüm odaklı, kendisiyle barışık, özgüveni yüksek, değerlerine sahip çıkacak bireyler yetiştirmek istiyoruz.

İnsanların farklılıklarını avantaj kabul ederek, kişiye özgü öğrenme modelleri üretebilen bir model hazırlandıkça, öğrencilerimizin yaşayacağı dönemin şartlarını düşünerek planlama yaptık. Eğitim kurumlarımızı bu modelin uygulandığı dev bir atölye olarak tasarladık. Yapısı ile yılların deneyimlerinin uygulama ortamı bulunduğu FARK KOLEJİ EĞİTİM KURUMLARI farklı bir model farklı bir okulu Türkiye ile tanıştıyor...

ÖZEL FARK KOLEJİ YÖNETİM KURULU

F Sanat okulu kapsamında öğrencilerimiz, görsel sanatlar ve müzik branşlarının alt dallarına ayırdığı gibi tiyatro, senaryo yazımı ve film çekim teknikleri gibi sahne sanatlarının alt dallarında da eğitim alma fırsatını yakalarlar.

A Dil okulu kapsamında Fark Koleji olarak multilingual (çok dillilik) bir eğitim-öğretim programı benimsenmiş olup, İngilizce'nin yanı sıra İspanyolca dilinin bireye edindirilmesi hedeflenmiştir. Bu dersler öğrencimizin içinde bulunduğu modele göre 8 ile 16 ders saati arasında yer alır.

R Spor okulunda öğrencilerimiz, salon sporları, uzakdoğu sporları, futbol, tenis ve yüzme dallarında yeteneklerini geliştirme ve eğitim alma imkânını yakalamış olurlar.

K Bilim okulunda yaparak yaşayarak öğrenme modeli çerçevesinde, bilgisayarlı tasarım laboratuvarı, fen bilimleri laboratuvarı, zenginleştirilmiş atölyeler ve bilim atölyelerinin donanımlı yapısında yeni bilgilere ulaşma, kendilerini gerçekleştirme fırsatını bulurlar.

SİS Sınav okulu dâhilinde öğrencilerimiz, lise- lere giriş sınavına hazırlanmak üzere, zengin içeriği ve deneyimli kadrosuyla dershaneleri aratmayacak bir programa katılma fırsatını yakalarlar.

yakalandığını memnuniyetle görülmektedir. Tekrar gözlük ihtiyacı oluşanlarda ise, göz hala lazere uygunsa, bir kez daha müdahale ile düzeltme sağlanabilmektedir.

NASA ve Amerikan Ordusu gece görüş kalitesini en az etkileyen ve en net görüşü sağlayan i-LASIK yöntemini savaş pilotları ve astronotlar için onaylamıştır.

i-LASIK yönteminin üstünlükleri nelerdir?

i-Lasik yöntemi iki en iyinin birlikte kullanılmasına verilen tabirdir. Birinci aşamada oluşturacak flep INTRALASE lazerle bilgisayar kontrolü altında, arzu edilen çapta ve derinlikte lazerle hatasız üretilir. Böyle kaliteli üretilmiş flep yerine tam oturacağı için ameliyat sonrası görüş kalitesinde azalmaya sebep olmayacaktır. Hastanın göz bozukluğu Wavefront ile en detaylı şekilde (miyop, hipermetrop ve astigmattan da daha yüksek basamaklı sapmalar) tespit edilirken o sıradaki irisin pozisyonunun fotoğrafı da çekilir ve kaydedilir. Bu wavefront bilgilerinin rehberliğinde yapılan tedavinin bu küçük sapmaları da, olduğu yerde birebir düzeltilmesi için doğru planda yapılması gerekir. i-Lasik'te lazere başlamadan cihaza iris tanınması yaptırılır, irisin bu yatar pozisyonuna uygun olarak gözün ne kadar dönmüş olduğu saptanır ve hafızadaki iris bilgileri ile yatar pozisyonundaki iris adaptasyonu sağlanır ve hastanın tedavisi tam doğru düzlemde yapılır, ki bu gözün kırma kusurunun en mükemmel şekilde tedavisi demektir. Gözün bu pozisyon

**NASA VE AMERİKAN
ORDUSU GECE GÖRÜŞ
KALİTESİNİ EN AZ
ETKİLEYEN VE EN NET
GÖRÜŞÜ SAĞLAYAN
i-LASİK YÖNTEMİNİ
SAVAŞ PİLOTLARI VE
ASTRONOTLAR İÇİN
ONAYLAMISHTIR.**

adaptasyonu ile düzeltilmesi astigmatın en doğru aksında tedavisi ve en yüksek başarı demektir. Ayrıca yüksek sıralı sapmaların doğru yerde tedavisi, özellikle gece görüş sıkıntılarının en aza indirilmesi olur. Bu da NASA'nın pilotlarına bu ameliyatı müsaade etmesinin temel nedenidir.


Astigmat düzeltilmesinde i-LASIK yönteminin önemi nedir?

Astigmat gözün kırıcılığının silindirik olma durumudur ve bu silindirin bir düzlemi (aksı) vardır. Astigmat ancak doğru düzleminde tedavi edilirse mükemmel düzelir. i-Lasik'te iris tanınması yapılarak ölçüm alındığındaki iris (göz) pozisyonu hafızaya alınır. Hasta lazer için yattığında gözde biraz bükülme olabilir. Bu bükülme ihmal edilirse astigmat tam düzleminde düzeltilmez. Hâlbuki iris tanınmalı i-Lasik yönteminde hafızaya alınmış gözle, yatarken pozisyon değiştirmiş göz arasındaki fark tespit edilir ve lazer gözün o anki pozisyonuna uygun yani tam doğru astigmatik aksa yapılır.

SMILE tekniği nasıl bir yöntemdir?

SMILE sadece bir Femtosaniye lazerin kullanıldığı yeni bir yöntemdir. Lasikten farkı, hem ilk aşamadaki flep üretimi hem de ikinci aşamadaki doku tıraşlama işlemleri yoktur. Bunun yerine, tıraşlanacak miktardaki doku lazer ile bir disk şeklinde yaratılır ve bu doku küçük bir tünelden çıkarılır. Bu teknikte flep olmadığından flep buruşması riski yoktur. Bu yüzden, özellikle sporcular, itfaiye çalışanları, polis ve asker gibi göze darbe alma olasılığı yüksek hastalarda daha avantajlı olmaktadır. Flep (kesi) olmadığından göz kuruluğunda daha avantajlıdır. Kornea üst dokusunun korunmasının korneayı daha sağlam tuttuğu ve bu yüzden bu dokunun sağlam gözlerin lazerden sonra yapısal olarak daha kuvvetli kaldığı savunulmaktadır. Bu da kornea kalınlığı itibarıyla sınırlarda olan gözlere de lazer olma imkânı verebilmektedir.

Numaralar geri gelir mi?




Yapılan işlemler bulunan numaraların düzeltilmesini hedefler. Numara ilerlemesi durmuşsa, uygun tedavi görmüş hastaların çok büyük bir bölümü gözlüklerinden kurtulur. Eğer ilerleme devam ediyorken lazer yapılmışsa, ilerleyen miktar kadar tekrar numaralanma mümkün olmaktadır. 





Tutku ne anlama gelir, her pilot bilir. Mercedes-Benz Gülsoy Otomotiv'de...

Hayallerin peşinden koşunca neler olabileceğini çok iyi biliyoruz. Tıpkı pilotlar gibi.
Şimdi Mercedes-Benz otomobillerde tüm pilotları özel indirimler ve avantajlar bekliyor.
31 Aralık 2015'e kadar bir Mercedes-Benz sahibi olun, ideallerinizden birini daha gerçekleştirin.

   /gulsoyotomotiv



Mercedes-Benz

Her alanda havacılık ve uzayda çalışacak genç neslin geliştirilmesi açısından

İKİ ÖNEMLİ SEMPOZYUM:

AeroSPACE Symposium ve Remotely Piloted Aircraft Systems Symposium

MART AYINDA MONTREAL ŞEHRİNDE ICAO (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION) İKİ YENİ TOPLANTI GERÇEKLEŞTİRDİ. BUNLAR HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN BU DALLARDA YAPILAN İLK TOPLANTISI OLMASI VE PİLOTLARIN FARKINDALIĞININ ARTTIRILMASI AÇISINDAN BÜYÜK ÖNEM TAŞIMAKTAYDI: 1) ICAO/ UNOOSA AEROSPACE SYMPOSIUM, 2) RPAS REMOTELY PILOTED AIRCRAFT SYSTEMS SYMPOSIUM. İKİ KONUDA HAVACILIK SEKTÖRÜNDE İLK DEFA HAVACILIK VE UZAY SEKTÖRÜ VE DE HAVACILIK VE PİLOTU DIŞARIDA OLAN UÇAK SİSTEMLERİYLE (İNSANSIZ UÇAKLAR) İLGİLİ BİRİMLERİ BİR ARAYA GETİRDİ.



Nazif Can KAREL

Havayolu Nakliye Pilotu
nazifcankarel@gmail.com

İki konuda da sivil havacılık kurallarının oluşturulması, uçuş emniyet yönetimi ve sistem mühendisliği metodları; Sivil Havacılığın geliştirilmesi / Yörünge Altı Uçuşlar/Uzay Taşımacılığı için Sivil Havacılık yetkilileri, hava trafik yöneticileri, pilotlar, üretici firma yetkilileri, askeri ve milli temsilcilerin katılımıyla başarılı bir şekilde konuşmacılar tarafından aktarıldı. Ülkeler, endüstri ve

diğer temsilciler arası işbirliği ve koordinasyonun sağlanması ve ağırlık oluşturulması açısından da büyük önem taşımaktaydı.

Türkiye ilk defa ICAO Sivil Havacılık Büyükelçisi Çağatay Erciyes'in çabaları ile 1944'ten beri ilk defa yüksek bir katılımla yerini aldı. Ticari sivil havacılığın 100. Yılı'nın ve Türk Hava Yollarının 82. Yılı'nı kutladığı bu yılda taşımacılığın atmosferin üst seviyelerine ve uzaya yayılacağı'nın ilk işaretleri

geldi. Önümüzdeki yıllarda uzaya seyahatlerin gerçekleşmesi mümkün olacaktır. Gerek özel sektörde gerekse devletler bazında bu çalışmalar devam etmekte ve rağbet görmektedir.

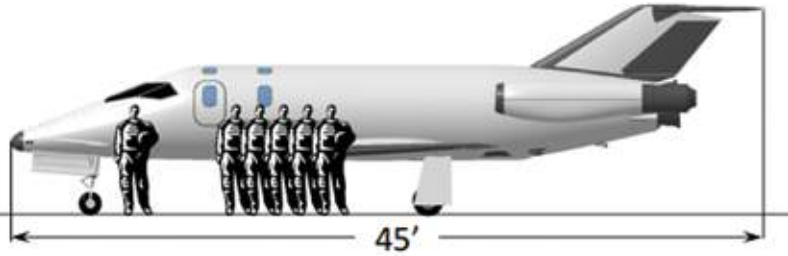
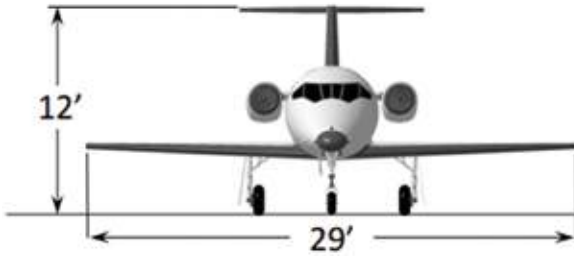
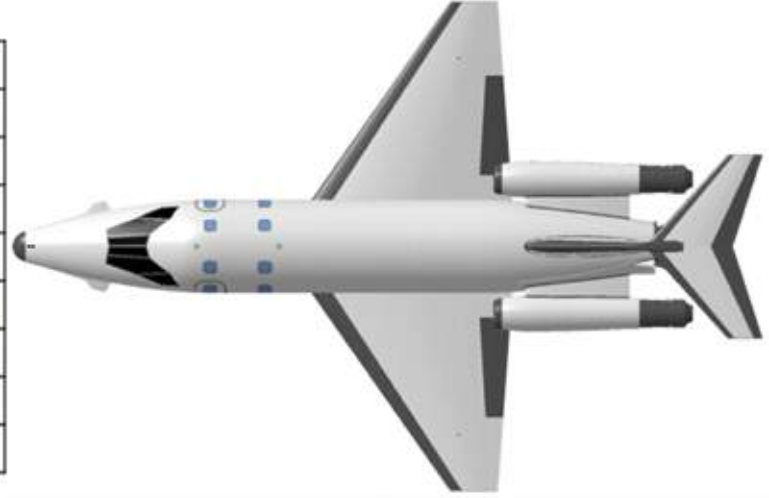
Milletlerarası sivil havacılık örgütü (ICAO) ve Birleşmiş Milletler Uzay Bölümünün (UNOOSA United Nations Office of Outer Space Affairs) beraber gerçekleştirdiği (Aerospace) Hava ve Uzay sempozyumu farklı teknolojileri

ve ülkeleri, tecrübelerini birbirleriyle paylaşmaları ve işbirliği yapmaları ve bununla ilgili kanun ve ayarlamaları yapmaları için büyük bir fırsat oldu. Aşağıdaki sayfadan bildirilere ulaşabilirsiniz:

<http://www.icao.int/Meetings/SPACE2015/Pages/Presentations.aspx>

<http://www.icao.int/Meetings/RPAS/Pages/RPAS-Symposium-Presentation.aspx>

Cockpit Crew	1
Seating Capacity	5
Seat Pitch	36 in (0.91 m)
Takeoff Field Length	9200 ft (2800 m)
Landing Field Length	4300 ft (1300 m)
Max. Altitude	340,000 ft (104 km)
Mission Time (μG Time)	45 min (3+ min)
Jet Engine Type	GE J-85 w/ AB
Rocket Engine Type	Polaris AR-36



Özellikle İstanbul Teknik Üniversitesi'nden Prof. Gökhan İnalan'ın sunumu da ülkemizde yapılan RPAS çalışmalarının gururunu yaşattı.

(<http://www.icao.int/Meeting/RPAS/RPASSymposiumPresentation/Day%202%20Workshop%205%20Technology%20Gokhan%20Inalan.pdf>)

Pilot olarak havalandığımız andan itibaren etrafımızda artan hava trafiği ve gökyüzünde tanımlanamayan hava cisimlerine ilave olacak cisimlerde artış olacaktır. Bir anda etrafımızda uzayda yörüngeye oturacak bir uydu, uzaya gidip dönecek bir uzay gemisi, yüksek irtifalarda uçan bir helyum balonu, askeri veya bilim amacıyla fırlatılan bir roket,

Rpas uzaktan kumandalı uçak veya hava aracı, bilimsel amaçla kullanılan uzaktan kumandalı bir gözlem istasyonu ve de düşen çöp uydular ve göktaşları yanımızda yer alabilir.

Önümüzdeki günlerde bunlarla beraber havacılıkta artan trafiği düşündüğümüzde bu trafiklerle beraber hava ve uzay sahasında yer almalarının düzenlenmesi gereği aşıkardır.

Ayrıca kullanıcıların sertifikalandırılması, lisanslanması, eğitilmesi, kontrol edilmesi gerekliliği vardır. Şu andaki konumuyla Türk Sivil Havacılık mevzuatı bu konuda yeterli değildir. Ayrıca Devlet Hava Meydanlarının bu amaçlarla ilgili kullanılması için de mevzuat yetersizdir.

Uzay/Sivil Havacılık



Kanunlarının güncelleştirilmesi gereği vardır. Bu konuda hava trafik uzmanları, pilotlar ve üniversiteler birlikte çalışmalıdır. (Airworthiness) Uçuşa elverişlilik teknik yeterlilikleri ve uçabilme izin şartları da mühendislerce belirlenmelidir. Sivil havacılığın büyüyen yapısında teşkilatının yetersizliği giderilmeli ve

gençler havacılığa ve uzaya özendirilmelidir.

AEROSPACE TOPLANTISINA GELİNCE:

Kimin kim olduğunu www.icao.int/aeroSPACE den görebilirsiniz.

1957'de Sputnik'in uzaya gidişyle onun yasal konumuyla ➤

İlgili çalışmalar başladı. Özgürlük ilkesi ile hükümdarlık ve egemenlik sahaları tartışılmaya başladı. 1967'de (Outer space treaty) uzay anlaşması, 1968'de (Rescue agreement) arama kurtarma anlaşması, 1972 (liability convention) tazminat anlaşması, 1979 (Moon agreement) ay anlaşması, 1980 (UN) Birleşmiş Milletler çalışmaları ile süre gelen yılların birikimi ilk imzaları; sorumluluklar, sigorta ve yükümlülükler ve kayıtlandırma konularındı.

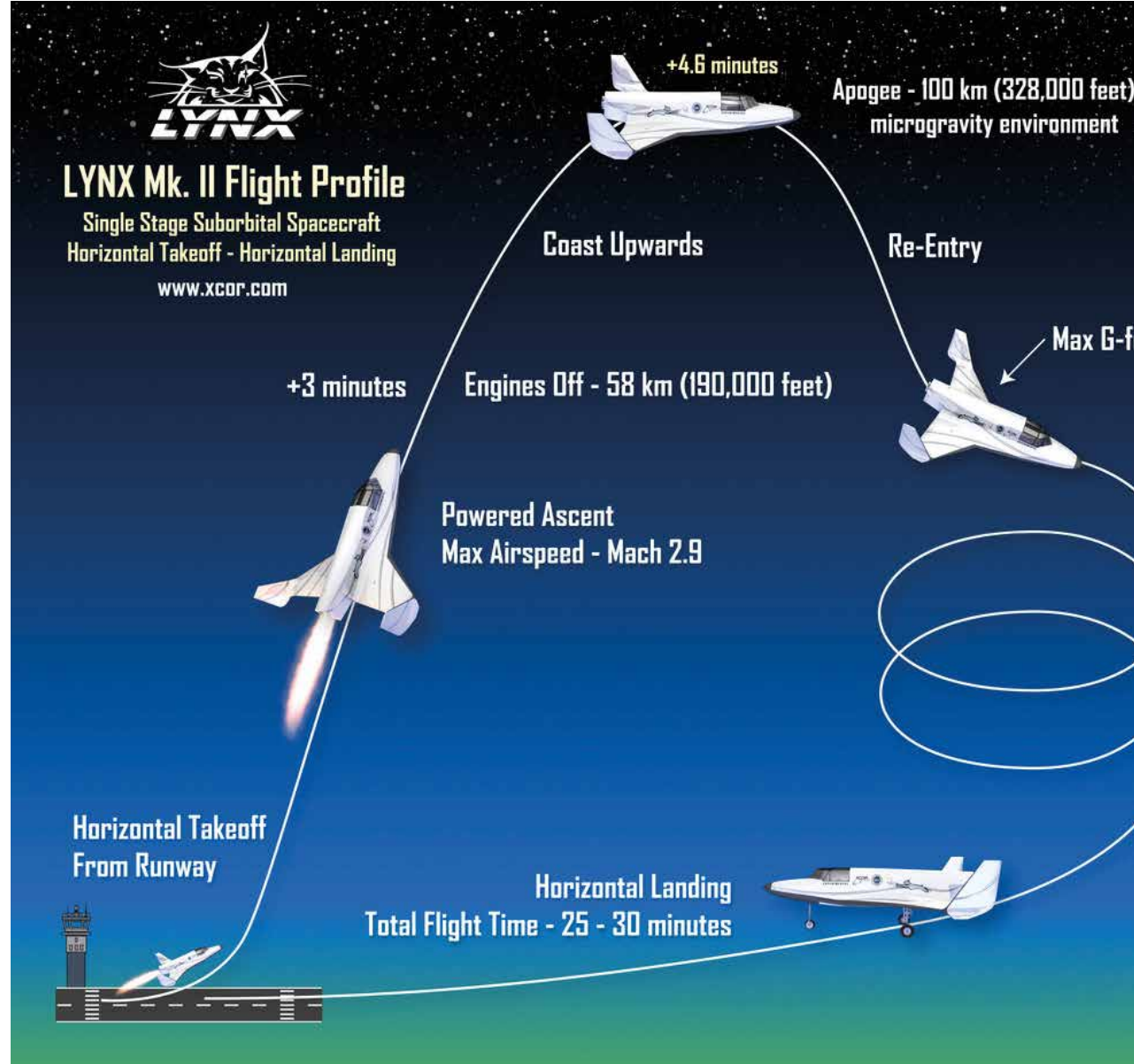
CSA eski astronotu Julie Payette, Pluto'nun güneş sisteminin bir gezegeni olmadığı söylerken, eski başarıların gelecek başarıların teminatının olmadığı bilgisini verirken, güneş sisteminin dışında da içinde bulunduğumuz gökada (galaxy) ve evrene dikkat çekip; biz insanız hatırlatması ile zeki, etkili dikkatli ve emniyetli çalışmalarla bu hedefe ulaşabileceğimize dikkat çekti.

<http://www.icao.int/Meetings/SPACE2015/Presentations/3%20-%20Keynote%20-%20J.%20Payette%20-%20Former%20Astronaut%20CSA.pdf>

Yeni filizlenen ticari uzay endüstrisinin yörüngesel uçuşlar, yörünge altı uçuşlar ve yüksek irtifa uçuşlarının 26 devletin yer aldığı, 8 uzay kalkış yeri olması dikkat çekiciydi.

Genelde 65000 feet ve 100 km'lik yükseklikler yörünge altı uçuşlar limiti olarak kabul gördü.

Hideyuki Taguchi JAXA (Japan Aerospace Exploration Agency) adına yaptığı sunumda yaklaşık 25 km irtifada 4 saatte



dünyanın en uzak mesafesine uçabilecek Hidrojen yakıtlı, sıfır karbondioksit emisyonu olan bir motorun çalışmasını anlattı.

Amerika Birleşik Devletleri'nden Virgin Atlantic, Sierra Nevada Corp, Boeing, XCOR AEROSPACE, Masten Spaca System, Blue Origin, Orbital Sciences Space X,

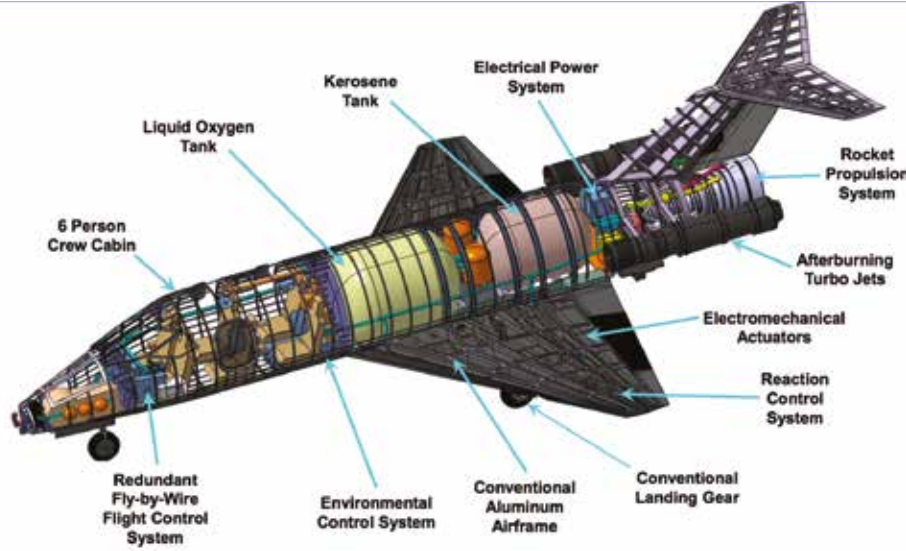
Bigelow Aerospace'in çalışmaları anlatıldı. Dream cheaser 4 ve 5. gelişmeleri internetten görülebilir.

RPAS SEMPOZYUMUNDA

Drone'ların yeni bir tip uçak olduğu vurgulandı. Google'ın Project Wing Drone (Youtube'dan videosu izlenebilir.) bu tarz uçaklara ilgisi görüldü.

Fransa'da 3000 kişinin, Hindistan'da 16000 mühendisin projelerde çalıştığı vurgulandı. İşe verilen önemi anlatmış olurum.

Genelde (VLOS Visual Line of Sight) görüş hattı ve (BVLOS Beyond Visual line of Sight) görüş hattı ötesinde çalışan RPAS üretici firmaların ağırlık



toplantı yerleri) uçurulmaması,
 - 55 lb'den fazla ağırlık taşınmaması,
 - Ticari kullanımlarda havacılık otoritesinden izin alınması gerekliliği,
 - Herhangi bir kişi veya uçağı tehlikeye atanların cezalandırılacağı bildirimini vardı.
 - Ancak teknolojik gelişmelerin yaratacağı yeni bir çok problem ortaya çıkmaktadır.
 Pressure altitude ve GNS altitude arasındaki farklar gibi yeni konular otoritelerce standartlanmalı ve yayımlanmalıdır.

RPAS'lar IFR, VFR ve VLL olarak uçabilmektedir,

RPAS kullanıcıları lisanslanmalı ve şimdilik 3.sınıf sağlık kontrolü yeterli görülmekte ise de gelişen teknolojiyle bu seviyenin artacağı kesindir.

Lisanslandırma da Airplane/Rotor/Balloon/Glider bunların yönettirmesinde de Console/hand hold devices/mobil station/ Non Mobil station ana özellik olarak ele alınmaktadır.

ICAO'nun şubat ayı gelişme raporunda 'Top 15' havaalanı listesinde İstanbul'un 18134 kalkışla %8.1 artışla 15. sıraya yükseldiği; Türk Hava Yolları'nın kilometre başına yolcu cirosu %12.7 yıllık artışla 8.6 milyarla yine 15. sırada yer aldığını gururla gördük.

Her alanda havacılık ve uzayda çalışacak genç neslin oluşturulması gerekliliği her iki konunun da anahtarıydı.

Bize bu yönlendirme yıllar önce yapıldı:

İSTİKBAL GÖKLERDEDİR 

ICAO'NUN ŞUBAT AYI GELİŞME RAPORUNDA 'TOP 15' HAVAALANI LİSTESİNDE İSTANBUL'UN 18134 KALKIŞLA %8.1 ARTIŞLA 15. SIRAYA YÜKSELDİĞİ; TÜRK HAVA YOLLARI'NIN KİLOMETRE BAŞINA YOLCU CİROSU %12.7 YILLIK ARTIŞLA 8.6 MİLYARLA YİNE 15. SIRADA YER ALDİĞINI GÖRÜYORUZ.

Kuzey kutbunda araştırmalarda kullanılması, Japonya'da nükleer santralın radyasyon seviyesinin ölçülmesi, Easyjetin uçak teknik kontrollerinde kullanılması, Schipcoll Havalimanı'nda kuşları önlemek için uçurulması ne kadar farklı alanlarda uygulamaların olduğunu gösteriyor.

Amazon'un satışa çıkardığı Drone'ların FAA tarafından kullanılma şartlarında:

- 400 feet'in altında uçurulması,
- Yerel Kulüplerde uçurulması,
- Uçuş öncesi mutlak teknik kontrolünün yapılması,
- Uçuş dersi alınması,
- Görüş hattı dışında uçurulmaması,
- Havaalanlarında ve uçak uçuş bölgelerinde uçurulmaması,
- İnsan nüfusunun yoğun olduğu yerlerde (stadyum,

farklılıkları 1kg, 2kg, 22kg, 25kg ve mesafe olarakta 50 m ve 150 m farklı menzillerine göre farklı ülkelerde airworthiness alması bir standartın dünya geneline getirilmesi anlamındaki kısıtları oluşturdu. Ülkeler kendi üretimlerini korumaya kendi standartlarını oluşturmaya çalışmaktalar.

Kaptanlık Bekleyen veya Yeni Kaptanlara Öğütler - 1

İYİ BİR KAPTAN PİLOT OLABİLMEK İÇİN, OLMASI GEREKEN TEMEL NİTELİKLER NELERDİR? BU KRİTİK SORUYU SORARAK GELECEĞİN PİLOT ADAYLARINA, GEÇMİŞTEKİ TECRÜBELERİNİ DE AKTARARAK YOL GÖSTERİYOR KAPTAN PİLOT ATILLA DUYAR.



KPT. PLT. ATILLA DUYAR

THY/B-777
Phd-HRM



Çok değerli dostlarım, Havacılıkta hepimizin gerçek anlamda büyük tecrübe ve birikimleri vardır. Bu birikim ve tecrübeler aktarılmadıkça, yani sadece sizde kaldıkça anlam taşımazlar. Havacılığın başladığı Avrupa'daki ilk ülkelerden biri olmamıza rağmen hâlâ bazı prensipleri dünyadan alıp taklit ediyorsak en azından mensubu olduğumuz ülkemize hakaret değil midir?

CRM gibi yüzlerce yıldır yönetim, sevk ve idare konularında uygulanan ana prensipleri dahi ilk kez duymuş gibi alıp kendi kültür ve izanımızdan geçirememek de bana göre bir zafiyettir.

O halde tüm uçuculara düşen görev, karnca kararınca üretmek ve bilgi çağına ait tartışılacak yayınlar ile katkıda bulunmaktır.

Buradan hareketle TALPA veya çeşitli sektör dergilerine yollayacağınız makaleler bu zenginliği sağlayacaktır.

Bu ay eksikliğini hissettiğim önemli bir konuyu işleyeceğim.

Kaptanların pek çoğu, gerçekte daha

önceki görevlerinde başarı gösterdikleri için terfi ediyorlar. Ama; önceki görevlerindeki bilgi, tecrübe ve donanımları yeni görev için bazen yeterli olamıyor.

Çünkü kaptan pilotluk da farklı yetkinlik ve özelliklere sahip olmak gerekiyor. Bundan dolayı da bu farkı kapatacak şekilde kendilerini yenileyip eğitemeyen ve yeni özellikler kazanamayan kaptanlar terfi sonrasında bazen önemli başarısızlıkla karşı karşıya kalıyorlar.

Bunları tek tek açıklamak yerine bir mantık silsilesi şeklinde sınıflandıralım.

1. YÖNETME SANATI;

Çalıştıkları yerde mutsuz olan insanlar işlerini kötü yaparlar. Ekibinize onların başlıca ihtiyacı olan işten tatmin olma duygusunu yaşatmazsanız kaptanlığınız sürekli irtifa kaybedecektir.

Ekibinizle aranızdaki ilişkilere daima dikkat edin. Laçka olmayın ama, eldeki kuşu da öldürmeyin.

Kararları mümkün olduğunca görev paylaşımına göre verin ve iyi yapıldığı takdirde otorite alanını genişleterek kurallar çerçevesinde ekibinize daha fazla sorumluluk verin.

Uçakta iyi ve rahat çalışma ortamını sağlayın.

Ekibinizin işe katkısı daima ölçün ve

kendilerine açıklayın.

Tutamayacağınız sözü asla vermeyin. Ekibinizin size güvensizlik hissetmesine sebep olmayın.

Ekipleinizin ispiyon ve dedikodu yapmasına asla müsaade etmeyin. Bu kişileri etrafınızdan uzak tutun.

Ekibiniz ile doğrudan ve açık olarak konuşun. Ekibinizin birbirleri hakkında sizinle konuşmasını asla teşvik etmeyin.

Saldırgan olmayın. Siz saldırgan olursanız ekibiniz de saldırgan olur. Bu çok zararlıdır. Daima kibar olun. Ekibiniz size saygı duymalı ve sizin yanınızda rahat etmelidir.

**SORUMLULUK
HIÇBİR ZAMAN
DEVREDİLMEZ.**

Sizinle birlikte çalışanlara onların sahibiymişsiniz gibi davranmayın. Her insanı ayrı değerlendirin, tutarlı olun ve ekibiniz arasında gözdeniz olmasın.

2. PLANLAMA

Ekibinize sadece “elinizden gelenin en iyisini yapın!” demenizin hiçbir faydası yoktur. Onlara yapmaları gerekeni açık ve net olarak söyleyin, açık seçik ulaşılabilir hedefler verin. Bu hedefleri belirlerken ve problemleri çözerken onların görüşlerini de ciddiye alırsanız daha olumlu tavır sergileyebileceklerdir.

Planlamalarda kitaplardaki standartları kendi standartlarınız olarak anlatın. O standartlar aleyhine ekibinize farklı şeyler söylemeyin. Ve devamlı FCOM’da böyle, CCM’de böyle, FCTM’de böyle gibi referanslar, sizi yönetici olmaktan makine olmaya geriletir. Sizle olan iletişimin etkisini düşürür.

Halbuki amaç; işin en iyi standartlarda yapılmasını sağlamak, o standartları bir uzvunuz olarak benimsemeyin ve bir makineden farklı hareket etmeniz gerekir.

3. ORGANİZE OLMAK;

Planlamadan sonraki aşamada belirlenen hedeflere ulaşmak için şirketin en önemli kaynakları olan ekip, para, malzeme ve zamanı iyi kullanmaktır.

Zamanınızın bir saatinin şirketinize maliyetini hesaplayın ve bunun karşılığını vermeye azimli olun. Bir kaptan olarak; planlamak, organize etmek, denetlemek ve liderlik yapmak için ücret aldığınızı unutmayın.

Şirketin parasını kendi paranız gibi harcayın. Yani, uçuşla ilgili tüm tasarruf tedbirlerine uyun.

4. KONTROLÜ ELDE TUTMAK;

Ekibinizle sadece aksaklıklar olduğunda konuşmayın, işler iyi gittiğinde de onlara teşekkür edin. Bir şeyden hoşlanmadığınızda dürüst olun, her türlü israfı aza indirin. Zaman konusunda da hassas olun.

İYİ BİR KAPTAN OLMAK İÇİN OLMASI GEREKEN GENEL NİTELİKLER



Elemanların performansı: Yüksek standartlarda ısrar edin. Uçuculara ara sıra düşme izni verilemeyeceğini unutmayın, unutturmayın.

Elemanların performansının değerlendirilmesi: Performans değerlendirmeleri ile maaş arasında bir bağ asla direkt olarak kurulmamalıdır. Ekibinizi kendi performanslarını izlemeye yönlendirin. Her ekibin zaman zaman hata yapabileceğini kabul edin. Suçlar hariç hataların söylenmesinde daha insancıl yaklaşın ve olumlu olun. Ve en önemlisi asla tetikçilik yapmayın. Yerde başka, havada başka insan olmayın.

5. KARAR VERMEK;

Karar verme yetkinizi bilin. Sizin vermeniz gereken kararları acil de olsa başkasına verdimmeye çalışmayın. Bir karar vermeden önce mümkün olan bütün bilgileri toplayın. Yazılı dokümanlardan asla taviz vermeyin. Aldığınız kararların er zaman arkasında durun.

6. YETKİ DEVRETMEK;

Kaptanlığın en önemli becerilerinden birisi yetki devretmektir. Usta bir iş aktarıcı ve yetki verici, işinde ancak böyle başarılı olabilir. Ekibinizin işlerini sizin yapacağınızdan daha iyi yaptıkları zaman da memnun olun.

Devredilmeyecek yetkililerinizi ise asla devretmeye kalkmayın.

7. LİDERLİK TEKNİĞİ VE MOTİVASYON;

Karizma, kesin şekilde belirlenmiş hedefe varmak için güçlü bir istek, kararlılık ve

gruplarla iletişim kurabilme ustalığıdır. İyi bir örnek oluşturun, sağlıklı ve formda olun, nazik olun, güzel giyinin. Şirket ve ürünleriyle gurur duymayı astlarınıza öğretin.

Gururlu görünerek, sıkı adımlarla yürüyerek ekibinizi cesaretlendirin.


Ekibinizin karşılıklı saygı ve sevgilerini öne çıkarın. Kişilerin motive edilmesi, sizin için herkes tarafından seilmekten çok daha önemli olmalıdır. Sorundan kaçmak için meslektaşlarınıza gereksiz yere evet demeyin .

8. GELECEĞİNİZİN ANAHTARI,

İlk olarak eski alışkanlıklarınızı bırakın. Eski görevinizde belki de iyi yaptığınız davranışları bırakmazsanız ve başkalarının aynı işleri en az sizin kadar yapacağına güvenmezseniz sizin için işler iyi gitmez.

Her ekip elemanı ile problemleri baş başa görüşün. Kendinizi iletişime ve eleştirilere kapatmayın.

Astlara iyi örnek olun, sizi taklit edeceklerdir. Herkesin sevdiği bir kişi olmaya çalışmayın. Siyaset yapmayın, gizli entrika çevirmek zayıflık ve önemli bir karakter zayıftır.

Daha uzun ömürlü ve emniyetli uçuşlara... 

STRESLİ PİLOT TEHLİKELİ PİLOTTUR



Dr. Ayşe Selbes

Medicana Çamlıca Hastanesi Psikiyatri Uzmanı

İyi veya kötü, yaşamımızdaki zihinsel değişiklikler, günlük rutin yaşamımızda değişikliğe neden olan herhangi birşey veya vücut sağlığımızda meydana gelecek bir değişiklik strese yol açar. Ayrıca günlük hayatımızda şahit olduğumuz yorumlar, anlaşmazlıklar ve çatışmalar da stres yaşamamıza neden olurlar.

Stres en genel anlamıyla bireyin yaşadığı çevreden kendisine yönelen istemlerle, kendi değerleri, tutumları, gereksinimleri, yetenekleri ve becerileri arasında uyumsuzluktan kaynaklanan bedensel ve sosyo-psişik bir gerilim durumudur. Stres oluşturan faktörler genel olarak çevre şartları, örgütsel faktörler ve bireysel faktörler olarak gruplanabilir. Bu faktörler arasındaki ayrım kesin olmayıp, birbirini tamamlar ve etkilerler. Örgütsel strese iş stresi de denilmektedir. Her işin belli bir sorumluluk ve risk getirmesi onu doğal olarak bir stres etmeni yapar. Bu etkenler hem bireyden hem işin özelliklerinden kaynaklanabilir.

ÖRGÜTLERDE OLUŞAN STRES KAYNAKLARI:

İşin gereğinden kaynaklanan stres yapıcılar iş yükünün fazlalığı veya azlığı, zamanın sınırlılığı, vardiyalı çalışma, bıkkınlık, fiziksel koşullar, yorgunluk ve ekonomik koşullardır. Örgütsel rolden kaynaklanan stres yapıcılar rol çatışması, rol belirsizliği, insanlardan sorumlu olma ve örgüt alanıdır. Mesleki gelişimden kaynaklanan stres yapıcılar yeterince ilerleyememe veya aşırı ilerleme, iş güvencesinin olmaması ve engellenmiş hırslardır. İşteki ilişkilerden kaynaklanan stres yapıcılar ast ve üstteki kişilerle ilişkiler ve meslektaşlarla olan

“STRES, GÜNÜMÜZDE ÇOĞU İNSANIN FARKINA VARMASA BİLE, GÜNLÜK YAŞAMININ BİR PARÇASIDIR VE MODERN TOPLUMUN HASTALIĞI OLARAK İFADE EDİLMEKTEDİR. STRESİN EN ÇOK KARŞILAŞILDIĞI MESLEKLERDEN BİRİ DE PİLOTLUKTUR. MEDICANA ÇAMLICA HASTANESİ PSİKİYATRİ UZMANI DR. AYŞE SELBES HAVACILIK KAYNAKLI STRESİN DOĞURDUĞU SONUÇLARI VE BAŞA ÇIKMA YÖNTEMLERİNİ ANLATIYOR.”

ilişkilerdir. Örgüt yapısı ve ikliminden kaynaklanan stres yapıcılar ise işle ilgili kararlara katılmanın olmayışı, bürokratik sorunlar ve uyum baskısıdır.

Örgütsel stresin oluşturduğu sonuçlar; dolaylı ve dolaysız sonuçlar olarak iki başlık altında incelenebilir. Dolaysız sonuçlar bireyin verimliliğini etkiler. Dolaylı sonuçlar ise işe devamsızlık, işe geç gelme, saldırganlık, dikkatsizlik, kaza yapma eğiliminin artması, hastalık nedeniyle kaybedilen işgününün artışı biçiminde ortaya çıkar.

Pilotluk mesleğinin özelliğinden kaynaklanan stresler, havacılık kaynaklı stresler olarak adlandırılabilir ve psikososyal ve çevresel olarak ikiye ayrılır.

PSİKOSOSYAL STRESLER

İş Stresi: Kendisine verilen görevleri gerçekleştirme konusunda yeteneklerine güvenemeyen veya birlik personeli ile ilişki kurmakta zorlanan, takım çalışmasından kaçınan uçucular strese maruz kalırlar.

Hastalık: Her ne kadar pilotlar sıklıkla ve titizlikle sağlık muayenesinden geçirilse de, organik hastalıklar her zaman stres kaynağı olarak düşünülmelidir. Zaman içerisinde pilotların sağlıklarında yavaş yavaş oluşan bozulmalar (kolesterol yükselmesi, göz kusurları, işitme kaybı vb.) strese neden olmaktadır. Ayrıca, strese bağlı olarak ortaya çıkan yorgunluk ise pek çok hastalığın ortak nedenidir.

Aile Bağlantıları:

Uçuş mürettebatı için aile, duygusal bir dayanım ve güven kaynağı olabileceği gibi aynı zamanda bir stres



kaynağı da olabilir. Aileye bağlılık performansı bazen olumsuz olarak etkiler ve bu durum özellikle pilotların görev için ailelerinden uzun süre ayrı kalmak zorunda olduğu zamanlarda görülür.

Çalışma ve Dinlenme Programları:

Vücudun alışık olmadığı bir zaman programına göre çalışmanın yarattığı stres, reaksiyon zamanında, öğrenme ve karar verme yeteneğinde ölçülebilir oranda azalmalara neden olur. Özellikle, uzun süre devam eden gece uçuşlarından sonra pilotun dinlenmesi gün ışığı olduğu zamanlarda ve sosyal hayatın devam ettiği saatlere rastladığı dönemlerde pilotların çalışma ve dinlenme programları aksamaktadır.

Hava Aracı Kazası ve Kaza Oranı:

Yüksek kaza kırım oranları, uçuş mürettebatı üzerinde ek stresler yaratır. Özellikle, hava aracı kaza ve kırılmalarında teknik nedenlerin yüksek oranda yer alması durumunda uçucularda hava aracına güvensizlik duygusu oluşabilir. Bu güvensizlik duygusu da ek strese neden olacaktır.

Çevresel Stresler:

İrtifa, hız, ısı, hava aracı dizaynı ve karakteristikleri, kötü hava ve gece uçuşu şeklinde örneklenebilir.

STRESLE MÜCADELE YÖNTEMLERİ:

Bireylerin stresle başa çıkması için stres nedenleri, etkileri ve stresten uzak durma yolları ile uzak duramadıkları durumlarda stresle nasıl başa çıkacakları konusunda bazı temel yöntemler önerilmektedir.

Gevşeme:

Stresin yol açtığı gerginlik gevşeme teknikleriyle önemli ölçüde giderilebilir. Bu teknikler nefes alma egzersizlerini, meditasyonu ve zihinsel gevşemeyi kapsar.

Egzersiz:

Stresi azaltmada en etkili yol olarak görülen egzersizin, mücadelenin ya da kaçmanın yerini doldurduğu düşünülür. Oksijen kullanımı artırılmalıdır. Egzersizde en yüksek verimi almak için kalp ve solunum hızı haftada en az üç kez, 20-30 dakika süreyle artırılmalıdır.


Diyet:

Stres metabolizma hızını artırır ve yemek yeme alışkanlıklarını değiştirir. Bazı kimseler yemeyi bir kaçış olarak seçerken, diğerleri yaşamını sürdürmek için yemeyi ya da bir şey yememeyi seçebilir. Amaç, enerji rezervini ve vücut ağırlığını korumaktır.

Davranış Değişiklikleri:

Bireyin stres ile içgüdüsel davranışlarla (kızarak, sigara içerek, yemek yiyerek veya alkol tüketerek) başa çıkması kısa süreli olarak rahatlama sağlasa bile uzun sürede sorunu artırır. Kişilerin stres kaynağını algılama biçimlerini değiştirmeye yönelik bilişsel davranışçı teknikler yardımcı olabilir.

Pilotların bir insan olarak ailevi, sosyal, ekonomik veya kişilerarası ilişki problemlerinden kaynaklanan psikiyatrik hastalıkları olabilir. Uçuşta veya yerde depresyon, anksiyete, panik, uçuş korkusu, psikoz ve intihar dürtüleri içine girebilir. Bunların çoğu uçuştan kaynaklanan meslek hastalığı kategorisinde olmamakla birlikte, uçuş stresleri tarafından tetiklenmiş olabilir. Bu tür durumlarda vakit kaybetmeden profesyonel destek almak gerekmektedir.

Türkiye’de ve Avrupa’da görevli pilotların ilk ve periyodik sağlık muayenelerini, havacılık sektörünü tanıyan deneyimli sağlık kadrosu ve eğitilmiş uçuş hekimleri tarafından Medicana Çamlıca Hastanesi “Havacılık Sağlık Ünitesi”nde” yapılmaktadır. 

ÖRGÜTSEL STRESİN OLUŞTURDUĞU SONUÇLAR; DOLAYLI VE DOLAYSIZ SONUÇLAR OLARAK İKİ BAŞLIK ALTINDA İNCELENEBİLİR. DOLAYSIZ SONUÇLAR BİREYİN VERİMLİLİĞİNİ ETKİLER. DOLAYLI SONUÇLAR İŞE İŞE DEVAMSIZLIK, İŞE GEÇ GELME, SALDIRGANLIK, DİKKATSİZLİK, KAZA YAPMA EĞİLİMİNİN ARTMASI, HASTALIK NEDENİYLE KAYBEDİLEN İŞGÜNÜNÜN ARTIŞI BİÇİMİNDE ORTAYA ÇIKAR.

“Gökten Düşen Fısıltılar”



Em. Kpt. Plt. ADNAN KOŞCAĞIZ
akoscağiz@gmail.com

“Gökten Düşen Fısıltılar” gerçek olayların hikayeleştirilerek anlatıldığı anı-roman olarak adlandırabileceğimiz bir kitap. Son derece akıcı bir yazımla kaleme alınmış olup aynı zamanda okuyucuyu sıkmadan hikâyenin sonuna kadar sürükleyici özelliğini devam ettiriyor. Okumak için zaman ayıramayanların bile elinden bırakamayacağı heyecanlı, zaman zaman hüznü ve zaman zaman da korkulu anlatımlarla devam eden genelde keyifli bir kitap. Yüz altmış sayfadan oluşan kitabı bir solukta okumak işten bile değil.

“O gün yorgunluk ve uykusuzluğun tavan yapmasıyla yarı uyur, yarı uyanık şekilde geçti. Ertesi gün yataktan oldukça geç kalktı, eşi ondan erken kalmış ve günlük alış verişini yapmak üzere çoktan yola koyulmuştu, onun içinse standart uçuş sonrası günlerden biriydi. Salona geçti. Eşinin masanın üzerine bıraktığı gazeteyi eline aldı, birden gazetenin sağ alt köşesindeki üniformalı bir hostesin fotoğrafı ve başlık yazısı dikkatini çekti, hemen yazıyı soluksuz okudu. İlk cümle her şeyi detaylarıyla anlatıyordu, başka söze gerek yoktu; “Hostes..... dün sabah erken saatte görev dönüşü kendi arabasıyla evine giderken aracın kontrolünü kaybederek üst geçit köprüsünün beton direğine çarptı, hostesin sağlık durumu ciddiyetini koruyor.” Yukarıda sonsuza uzanan mavi gökyüzüne bakıyordu. Küçük bulutçuklar kalabalıkta ilerliyormuş gibi birbirine çarpıyordu.

Işıktan kamaşan gözlerini aşağıya denize doğru indirdi. Biraz uzakta küçük bir balık sürüsünün oynayışlarını ve suyun üzerine doğru bir şeyden kaçarcasına fırladıklarını gördü. Bir süre öylece durdu ve onları izledi. Hâlbuki balık tutmak için sabah erkenden kalkmış, küçük koyda kendi motorlu kayığının çıkardığı dalgalardan başka kıpırtının olmadığı denizde huzuru takip ediyordu. Birden suya bir karartının yansıdığını gördü aynı zamanda bir pervaneli uçağın sesini duydu. Başını kaldırdı ve tam üzerine doğru gelen uçağı fark etti... 



Yazar Em. Kpt. Plt. Adnan Koşcağiz kimdir: Adnan Koşcağiz, Hava Pilot Kurmay Albay rütbesiyle hava kuvvetlerinden emekli olduktan sonra, sivil hava yollarında Sorumlu Kaptan Pilot olarak uçtu. Toplam kırk üç senesi göklerde geçti ve bu arada yirmi bin saate yakın uçuş yaptı. Bu uçuşlarda akılda kalan çok güzel anılar olduğu kadar çok acı, yürekleri burkan birçok olayla da karşılaştı veya olayı yaşayan birinci şahıslardan dinledi. İşte bu olayların bir kısmını bu kitapta okuyucuyu hiç sıkmadan anlatmayı başardı. Havacılık ve uçuş konularında yazılan eserlerin içinde, tarzıyla ve seçilen konular itibarıyla, belki de en başta gelenlerinden birini oluşturdu.

KİTAPLAR; D&R, İDEFIX, KİTAPYURDU VE DİĞER ONLINE KİTAP MAĞAZALARINDA İNTERNET ÜZERİNDEN SATIŞTA.

HAVACILIK
SAĞLIK
ÜNİTESİ



Özel Mediana Çamlıca Hastanesi
Havacılık Sağlık Ünitesi ile hizmetinizde.

0850 460 6334
0850 460 MEDI
www.medicana.com.tr

ÖZEL MEDICANA HOSPITALS
ÇAMLICA HASTANESİ
0216 522 60 00

MEDICANA

40 yıllık bir öykü: SELAHATTİN TAŞDÖĞEN

YAŞAMININ 45 YILI TİYATRO SAHNELERİNDE, SİNEMA VE DİZİ SETLERİNDE GEÇMİŞ BİR KİŞİLİK SELAHATTİN TAŞDÖĞEN. CANLANDIRDIĞI YÜZLERCE KARAKTERİN IŞIĞINDA, GERÇEK KİŞİLİĞİYLE BİR SÖYLEŞİ GERÇEKLEŞTİRDİK.



Röportaj:

Ebru Avcı KARATAŞ

45

Yıl... Ne eksik ne fazla. Tiyatroya, sinemaya

adanmış bir ömür. Diğerleri gibi o da beyaz camın ardından “Ünlü” olmuş. 26 yıllık tiyatro, sinema sanatçısı olmasına karşın “Tık tık eyi günler” dediği bir banka reklamında tanınmış Türkiye. “Saliselik” bir ünlü olmamış hiçbir zaman, bir ömürlük emek vermiş tiyatroya, sinemanın tozunu yutmuş adeta... Oynamış, dekorunu hazırlamış, kendi elleriyle oyuncularını giydirmiş... Kendisi ile demli bir bardak çayın huzurunda röportajımızı gerçekleştirdik.

Selahattin Taşdöğen bugüne kadar birçok sinema filmi, televizyon dizisi ve tiyatro oyunlarında yer aldı. Oynadığınız karakterler arasında bir pilotu canlandırdınız mı hiç?

Evet Sabiha Gökçen’in hayatının anlatıldığı filmde Fethi Bey isimli bir pilotu canlandırdım. Dönem filmi olduğu için titiz bir çalışma yapmak gerekiyordu. Sağolsunlar Türk Silahlı Kuvvetleri ve Hava Harp Okulu Komutanlığı Hava Kuvvetleri Müzesi Komutanlığı çok yardımcı oldular. O dönemin uçakları hakkında çok değerli bilgiler verdiler. Sizin





aracılığımızla kendilerine bir kez daha teşekkür ediyorum. Önce Fethi Bey hakkında bilgi sahibi oldum. Bir aktörün canlandıracağı karakterle öncelikle bütünleşmesi gerekiyor. Ancak o zaman rolün hakkını verirsiniz. İşte elde edebildiğimiz kadarıyla Fethi Bey'i sahneye aktarabildim.

Heyecanlı bir deneyim olmuştur. Havacılık sizde ayrı bir yer edindi mi?

Gerçekten heyecan vericiydi. Türk havacılığının gelişiminde kilometre taşı olmuş bu insanlar. Başta büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk. "İstikbal göklerde" diyerek geleceği göstermiş. Sonra onun izinden Sabiha Gökçen'ler, Vecihi Hürkuş'lar, Sait, Tefik, Muammer, Abdurrahman, Salih, Osman, Rıza, Hikmet, Hüseyin, Kenan, Eribe ve Türkiye'nin ilk kadın pilotu olan Bedriye'ler bayrağı dalgalandırmış. Ben de bu filmin çekiminde geçmişten günümüze tüm pilotlarımızın heyecanı ile geçtim uçağın kokpitine. Gerçi benim uçak uçmuyordu ama olsun. Pilotluk pilotluktur...

Peki kostümler, setler, araçlar, uçaklar dönemi yansıtıyor muydu?

Elbette. Hatta birebir diyebilirim. Çünkü doğru yerden yönlendirildik. Yani gerçek bilginin nerede olduğunu doğru tesbit yaptık. Neresi burası Hava Harp Okulu Komutanlığı Hava Kuvvetleri Müzesi Komutanlığı. Havacılık tarihi ile ilgili gerçek ve doğru bilgilere buradan

ulaşabiliyorsunuz. Uzman kişilerden alınan bilgiyle de doğru işler yapılıyor doğal olarak.

Peki yeri gelmişken, özellikle son yıllarda dönem filmlerinde bir artış oldu. Ancak beraberinde tarihsel yanlışlıkları, kostüm ve aksesuar seçimindeki hataları da getirdi. Basında da yer buldu bu hatalar. Bu yanlışlıkları neye bağlıyorsunuz?

EN FAZLA GİŞE YAPAN FİLMLERİ KOMEDİ FİLMLERİ DOĞAL OLARAK. MİLLETİN GÜLMEME İHTİYACI VAR. GÜLDÜRELİM, GÜLDÜRELİM DE AĞIZA ALINMAYACAK KÜFÜRLERLE GÜLDÜRMEYELİM.

Sinema ciddiyet ister herşeyden önce. Uzun süreçler alan ön çalışmalar ister. Hele dönemsel film çekiyorsanız dersinizi iyi çalışmalısınız. Mutlaka uzman kişilerden destek almalısınız. Yoksa ortaya tamamen fantastik ve gerçeği yansıtmayan filmler çıkar. Bir sinema emekçisi olarak isim vermek istemiyorum ama bu kategoriye giren, biyografi olsun, Osmanlı filmleri olsun birçok yapım izledik. Doğal olarak çok tepki aldılar.

İkincisi ne yazık ki ülkemizde bazı kurumlar dışında düzgün bir arşivcilik bulunmuyor. Örneğin Erzurum'da Nene Hatun filmini çekeceğiz. Filmde hem oyuncuyum, aynı zamanda sanat yönetmeniyim. Sanat yönetmeninin görevi, o dönemi perdeye aktaracak tüm araç gereçleri, kostümleri, mekanların doğruluğunu, devamlılığı sağlamak. 1876 yılına ait Osmanlı elbiseleri, askeri kıyafetleri, halk giysilerini, evleri artık ne varsa araştırmam gerekiyor. Uzatmayayım, yine ne varsa askerde var. Oradan askeri kıyafetlerle ilgili birşeyler buldum ama, işte aması var. Aradım, taradım. Kütüphaneler, kurumlar, internet, yazışmalar... Sonunda doğru bilgiye nereden ulaştım biliyor musunuz? Bir Rus filminden. O dönemi anlatan bir Rus filminden. Korkunç bir arşivcilik var geleneklerinde, Her şey ama herşey kayıt altında.

Üçüncüsü zaman ve para. Yapımcı zaten kısıtlı olan bütçesini tüketmeden hemen filmin ortaya çıkmasını istiyor. ➤

Bu da en kısa zaman demek. Doğal olarak hatalar zinciri başlıyor...

Herşeye rağmen komedi filmleri yine tavan yapmış durumda. Ama bu filmlerde de ciddi sıkıntılar var.

Evet ne yazık ki öyle. Yapımcılar Türk insanının psikolojisini çok iyi biliyor. Duygusal, affeden, sahiplenen. Yıllarca Yeşilçam filmleriyle ağlamadık mı? Hatta senaryolarımızın o kadar sonucu belli ediyor olmasına rağmen hem de. Ama bu filmler masumdu. Bu filmlerde en vahşi sahne, kötü adam Önder Somer'in Ayhan Işık'tan dayak yemesiydi. Komedi filmlerimiz de öyleydi. En ağır sahnemiz Kemal Sunal'ın "Eşşek...." demesiydi. Ama o kadar sevimliydi ki, bize merhaba gibi geliyordu. Peki günümüzde ne oldu. Yapımcılar doğal olarak gişe gelirlerine odaklı filmleri tercih etmeye başladılar. En fazla gişe yapan filmlerde komedi filmleri doğal olarak. Kısaca milletin gülmeye ihtiyacı var. Güldürelim, güldürelim de ağza alınmayacak küfürlerle güldürmeyelim.

Burada oyuncu tercihlerimi etkili oluyor? Örneğin sürekli komedi oynayan bir oyuncuyu başka bir tür yapımda göremiyoruz. Ya da çok az gördüklerimiz "Dram"ı bile komedi gibi oynuyor. Aynı mimikleri kullanıyor. Doğal olarak inandırıcı olmuyor.



Düriyenin Güğümleri

Elbette. Bir kere oyunculuk kolay bir meslek değildir. Direkt insana odaklı olduğu için, psikolojiyi, anatomiye, vücuttaki tüm kasları, kemikleri, dansı vücut dilini, empatiyi, herşeyden önemlisi Türkçe'yi, diksiyonu çok iyi bileceksiniz. Ben oldum yok. Devamlı çalışacaksınız. Ben çok büyük ustalarla çalıştım. Muammer Karaca, Gazanfer Özcan, Üstün Asutay, Levent Karca ve diğerleri. Hiç birinin ağzından yeter ben artık starım, sahneye gölgem çıksa iş yapar lafını duymadım. Feridun Karakaya 70 yaşında Şehir Tiyatroları'nda sahnede genç oyunculara adeta performans dersi veriyordu. Her zaman verdiğim bir örnek var. Ralph Fiennes, Schindler'in Listesi'nde berbat bir Alman subayını oynuyor. Toplama kampına hakim bir evde oturuyor. Bir sabah balkona çıkıyor. Aşağıya kampa bakıyor. Yüzü ifadesiz. Tüfeği alıp bir yahudiyi vuruyor. Yüzünde sinsi bir ifade... Aynı Fieness Büyük Budapeşte Otelinde komedi oynuyor. Sanki başka biri. Şunu demek istiyorum komedi ciddi bir işti, Zeka gerektirir... Söyleyecek çok fazla birşey bulamıyorsan belden aşağı küfürlü espirilere sığınırın. Olan bu. Eee bu adam dramda da aynı olur



Ustura Kemal



Nene Hatun Filmi

doğal olarak. Bakın Dümbüllü İsmail ve dedem Komik Nedim sahnede bir tülaat oynuyorlar. İzleyenlerden biri sahneye bir salatalık atıyor. Dümbüllü salatalığı eline aldıktan sonra "Bize kartvizitini gönderme nezaketinde bulunan beyefendiye teşekkürlerimizi sunarım" diyor. Anlayana çok ders var bu cümlede.

Peki Türk oyuncusu yeteneksiz mi.

Hayır asla öyle bir şey söyleyemem. Dünya çapında oyuncularımız var bizim. Bakın Türk insanı her alanda yeteneklidir. Yeterki doğru zamanda, doğru yerde buluşturun. Yapamayacağı şey yoktur. Yeterki fırsat verin.



Peki Selahattin bey, mesleğiniz gereği çok seyahat ediyorsunuz. Genelde de uçak tercihiniz oluyor. Pilotlarımız ve hava personelimiz ile ilgili neler söyleyebilirsiniz.

Bir kere kendimi kime emanet ettiğimi çok iyi biliyorum. Son derece kültürlü, eğitilmiş ve donanımlı bir Türk Pilotu'na. Uçuş sonrası bazen uçuş ekibiyle aynı otelde konaklıyoruz. Eksik olmasınlar beni masalarına davet ediyorlar. Böyle havadan sudan, oradan buradan sohbetler yapıyoruz. Bakmayın böyle söylediğime, son derece kişilikli ve entellektüel sohbetler yapıyoruz. Pilotlar dışındaki hava ekibine ayrı bir parantez açmak istiyorum. Kim olursa olsun, unvan, kişilik hiç bir ayırım yapmadan aynı nezaketle karşılıyorlar insanları. Allah yardımcıları olsun diyorum. Gerçekten çok zor bir meslekleri var.

Selahattin Taşdoğan bir gün yönetmen koltuğuna oturursa hangi filmi çekmek ister?

Tabiki Atatürk... Çanakkale savaşlarından başlayarak cumhuriyetin kuruluşuna kadar süregelen, dünyanın en masum ve en haklı davasının filmini çekmek isterim. Tabi bu bir tek filmle olmaz. Bir üçleme çok uygun olur.


Bugüne kadar bu konuyla ilgili bazı filmler çekildi. Yeterli değil miydi?

Elbette değildi. Hiç biri, yabancı olanları saymıyorum bile, tam olarak Atatürk'ü ve Kurtuluş Savaşı destanını anlatamadı tam olarak. Hep bir yönü aktarıldı. Ama şöyle tam manasıyla "İşte bu" dediğim bir filme rastlamadım. Müthiş bir öyküdür Çanakkale Savaşları. Bakın geçen yaz "Eyvah eyvah" filminin çekimleri için Gelibolu'daydık. Bütün o bölgeyi gezdim, şehitlerimizi ziyaret ettim. Çok etkilendim. Ama Atatürk'ün Anzaklar için söylediği o cümle beni çok derinden etkiledi. Zaten herşeyimizi borçluyuz ona ve arkadaşlarına. Müzeyi gezdim. Anlatamam. İşte orada o kadar

**ŞUNU DEMEK İSTİYORUM
KOMEDİ CİDDİ BİR İŞTİR,
ZEKA GEREKTİRİR...
SÖYLEYECEK ÇOK
FAZLA BİRŞEY
BULAMIYORSAN BELDEN
AŞAĞI KÜFÜRLÜ
ESPİRİLERE SİĞİNİRSİN.**

gerçek öykü duruyorki şimdiki nesillere aktarılması gereken. Ama böyle yaptım oldu tarzında değil. Tarihçilerle, Silahlı Kuvvetlerimizle koordineli olarak 2-3yıl sürecek dev bir prodüksiyon gerçekleştirilebilir. İnanın bütün dünyaya satarsınız bu filmi. Harcadığının 10 katını kazanırsınız. Amerikan sineması bunun örnekleriyle dolu. İşte Yüzüklerin Efendisi. Toplam maliyet 350 milyon dolar civarında, getirisi 5 milyar dolar. Hem kazanıyorsunuz, hem tarihe geçiyorsunuz. Üstelik 100 yılda bir gelebilecek bir şahsiyeti gururla çalışıyorsunuz. Bundan daha büyük film olur mu?

Son olarak Selahattin Taşdoğan şu an neler yapıyor?

Televizyon dizisi "Kertenkele" devam ediyor. 2 sinema filmi başlayacak. Önümüzdeki hafta ilkinin çekimleri için yine yollara düşeceğiz. Aynı zamanda asla vazgeçemeyeceğim tiyatro oyunları da devam ediyor. 

BİREYSEL EMEKLİLİK SÖZLEŞMELERİNDE ÖNEMLİ AYRINTILAR...

Her insan geleceğini düşünür. Kendini garanti altına almak ister. Maddi anlamda refaha ulaşmak için birikim yapmayı hedefler. Birikim yapmanın çok değişik yönleri olmasına karşın günümüzde bir çok ülkede bireysel emeklilik fonları ciddi anlamda bir büyüklük gösteriyor.



Haluk ÇONGAR

Bireysel Emeklilik Aracısı Akademik Sigorta
haluk@congar.net

Dünyada emeklilik sistemlerini ikiye ayırabiliriz, Birincisi, SGK gibi tüm paranın ortak bir havuzda toplandığı sistemler, ikincisi ise bireysel emeklilik gibi herkesin parasının kendi hesabında biriktiği sistemler. Özellikle Amerika, Avrupa, Japonya ve İsrail'de bireysel emeklilik sisteminde ciddi fon büyüklükleri bulunuyor. Öyle ki, pek çok ülkenin gayri safi milli hasıllarını geçmiş durumda. Ülkemizde ise 2003 yılında başlayan sistem 2013 yılında devletin verdiği %25 katkı ile birlikte canlandı ancak henüz birikimler gayri safi milli hasıla ile kıyaslanacak düzeyde değil. Şu an itibari ile toplam katılımcı sayısı beş milyon kişiyi geçmiş durumda.

Pek çoğumuzda bir, hatta birden fazla emeklilik sözleşmesi var. Kimilerimiz ise hala sistemden uzak durmayı tercih ediyor. Aslında emeklilik sözleşmesi başlatmak ve devam ettirmek son derece profesyonel bir iş. Halbuki yaşanan süreç genelde böyle olmuyor. Çok kısıtlı zamanda, yeteri kadar inceleme fırsatı bulamadan bir şeyler başlatmış oluyoruz. Dolayısıyla memnun olan kadar memnun olmayan katılımcıya da rastlamak mümkün.

İşte bu yazımızda bireysel emeklilik sözleşmesi başlatma ve devam ettirme süreçlerinde tüketiciye örnekler ile kilit bilgiler vermeyi, en azından birkaç temel konuda ışık tutmayı amaçladık. Konuyu madde madde sıraladık.

1

En önemli konu devletin verdiği **%25** katkı. Bir kişi, bir veya birden fazla emeklilik şirketinden ve yine birden fazla sözleşme yapabiliyor. Ancak her yıl için alabileceği devlet katkısının üst limiti var: **yatırdığı yıllık asgari brüt ücret toplamının %25'i**

Örnek durum: Ahmet beyin üç ayrı emeklilik şirketinden beş ayrı emeklilik sözleşmesi var ve 2015 yılında toplam **20.000 TL** ödedi. Bu yıl için 12 aylık brüt asgari ücret toplamı **14.856 TL**. Dolayısı ile ancak **14.856 TL'nin %25'i 3.714 TL'yi** devlet katkısı olarak alabiliyor.

2

18 yaş ve üzeri herkese emeklilik sözleşmesi yapılabilir. Üst yaş limiti yok. Dolayısıyla 2015 yılı için **14.856 TL'den fazla** ödemek isteyen bir katılımcı, yakınları üzerinden, örneğin eşi gibi, emeklilik sözleşmesi yaptırabilir.

3

%25 devlet katkısı bir iki ay içinde hesabınıza geçiyor ancak sizin bu parayı hak edebilmeniz üç şarta bağlı. Bu şartlar;
(a) On yıl sistemde kalmak ve süre süre sonunda 56 yaşınıza gelmeniz.
(b) Vefat etmeniz .
(c) Tam maluliyet. Şeklinde sıralanıyor.

Dolayısıyla diyelim iki yıl sonra ayrıldığınızda devlet katkısını alamıyorsunuz. Bu durumda tablo aşağıda ki gibi şekilleniyor,
(a) Sistemde üç yıl kalırsanız devlet katkısının **%15'ini**
(b) Sistemde altı yıl kalırsanız devlet katkısının **%35'ini**
(c) Sistemde on yıl kalırsanız devlet katkısının **%60'ını**
(d) Sistemde on yıl kalır ve 56 yaşına gelirsiniz devlet katkısının **%100'ünü** alıyorsunuz.

Örnek durum: Ahmet bey 30 yaşında ve ayda **1.200 TL** bireysel emeklilik ödüyor. 40 yaşına geldiğinde ayrılmak isterse yatan devlet katkısının **%40'ını** devlete bırakıyor, sadece **% 60'ını** alabiliyor.

4

Sözleşmelerde kısmi çekim yapmak yasak. Yani diyelim bir sözleşmede **100.000 TL** biriktirdiniz ve acil bir ihtiyaç oldu, **1.000 TL** çekmek istiyorsunuz. Bu durumda, ya **100.000 TL'nin tamamını** çekip devlet katkısının bir kısmından vaz geçeceksiniz, ya da hiç para çekmeyeceksiniz. Halbuki zamanında bir değil iki bireysel emeklilik sözleşmesi yaptırdığınız ve iki ayrı sözleşmede **50.000'er TL** biriktirmiş olsaydınız, en azından birini çeker, diğerine devam edebilirsiniz.

5

Fon yönetimi belki de en önemli konu. Emeklilik şirketlerinin farklı içeriklerde fonları var. Parayı hangi fona hangi oranda yatıracağınıza kendiniz karar veriyorsunuz.

Örnek durum: Paranın %30'u ile devlet tahvili, %50'si ile hisse senedi, %20'si ile dolar ağırlıklı fonlarda değerlendirebilirsiniz. Ayrıca bu fon dağılımını bir yılda altı defa değiştirebiliyorsunuz.

Ancak sorun şu ki, son yıllarda düşük riskli yatırım araçlarının getirileri enflasyonun bile altında kalabiliyor. Halbuki vatandaş risk almadan enflasyonun üzerinde getiri elde etmek istiyor. Bunun imkanı maalesef kalmadı. Tek çare, işi gücü fon yönetmek olan çok iyi bir bireysel emeklilik aracı bulup yılda altı defa fon kombinasyonunu bu kişinin eşliğinde değiştirmek.

6

Yönetim gider kesintisi: Şirketler her yatırdığınız paradan %2'ye kadar yönetim gider kesintisi alabiliyor. Bazı grup sözleşmelerinde veya yüksek tutarlı bireysel sözleşmelerde bu tutar düşebiliyor. Ancak kafayı %2'ye takmanızı önermem, fon yönetimi getiriyi çok daha fazla etkiliyor:

Örnek durum: Ahmet bey %2 kesintili bir emeklilik sözleşmesine sahip, Mehmet beyin sözleşmesinde hiç kesinti yok. Her ikisi de sistemde 20 yıl kalmış olsun ve ilk 19 yıl getiriler aynı olsun. Ahmet beyin sadece 20'inci yılda ki getirisi Mehmet Beyden 3 puan fazla ise, toplam birikimi daha fazla olur.

7

7. Giriş aidatı: Emeklilik şirketleri asgari ücretin brütü kadar giriş aidatı kesebiliyorlar. Yani **1.238 TL**. Yine bazı özel durumlar hariç yaygın uygulama bunun **124 TL**'sini ilk yıl kesmek kalanını ötelemek. Eğer sistemde 10 yıl kalırsanız başka bir kesinti olmadan paranızı alabiliyorsunuz ancak erken ayrılma veya fonunuzu başka şirkete transfer söz konusu olursa, ilk sözleşmeyi yapan şirket kalan giriş aidatının bir kısmını isteyebiliyor.

Örnek durum: Ahmet bey iki yıl sonunda emeklilik sözleşmesinden parasını çekmek istedi. Şirket **1.238 TL**'nin %75'i olan **928 TL**'den ilk yıl ödenen **124 TL**'yi çıkartıyor ve Ahmet beye ödeme yaparken **804 TL** kesiyor. Dolayısıyla sistemde en azından 3-6 yıl kalmakta fayda var. Daha önce bir ekonomik sıkıntı yaşasanız bile parayı çekmek yerine ödemeyi durdurabilirsiniz. Çünkü ödemeyi durdurduğunuzda ayda sadece **2 TL**'lik bir cezası var.

8

Stopaj: Devlet her şeyden olduğu gibi emeklilik sisteminden de vergi alıyor. Eğer ilk on yıl ayrılırsanız getiriden %15, on yılı aşarsanız %10, hem on yılı aşar hem de 56 yaşına gelirsiniz %5 vergi alıyor. Ama sadece getiriden vergi alıyor, ana paranıza dokunmuyor. Bankacılık sisteminde stopajın %15 olduğu düşünülürse, aslında bu stopaj oranları emeklilik sistemi için bir avantaj.

9

Fon işletim gideri kesintisi: Fonu işleten şirketler fonlardan yıllık %1 ile %2 gibi bir kesinti yapabiliyorlar.



İKİ KOKPİT ŞEHİR

HİMALAYA'LARIN GÖLGESİNDE FL 240'TA SEYREDİYORUZ. KAPTANLA KOYU SOHBETE DALDIK. NEPALLİLERİN SAGARMATHA (GÖKLERİN ANASI) ADINI VERDİĞİ EVEREST'İN GÜNEYİNDEN GEÇERKEN KOKPİTTE SESSİZLİK... DAĞIN BÜYÜSÜNE KAPILDIK...



Swayambunath tapınağından
puslu katmandu vadisini
seyreden Nepalliler.



Yiğit Tahtaloğlu

Amatör Pilot-Turist Rehberi
yigitguide@gmail.com

MAYMUNLARIN CİRİT ATTIĞI 'SWAYAMBHUNATH' TAPINAĞINDAN PUSLU KATMANDU VADİSİNE NAZAR ETTİK, NEPAL'İN EN ÖNEMLİ HİNDU MABEDİNİN (ŞİVA TAPINAĞI) YER ALDIĞI PAŞUPATINAT MANZUMESİNDE YAKILAN CENAZE ATEŞLERİNİ BAGMATI NEHRİ KIYISINDA SESSİZCE SEYREYLEDİK.

15 pistinden teker kesip keskin dönüşlere başlayan ATR'nin kabininde ön sıralarda lumbozlara yapışmış Himalayaların resmini çeken yolcuları izliyorum. Paro'da 2235 metre irtifada bulunan havaalanına yalnızca VFR (görevle uçuş koşulları) koşullarında inip kalkan Butanlı pilotlar, Tibet (Çin) ve Hindistan arasında yer alan İsviçre büyüklüğündeki bu 'asude bahar' ülkesine yılda yüz bini aşkın ziyaretçi getiriyor. 'Seyir irtifasına' çıktıktan sonra TALPA kimlik kartımı kaptana iletmesi için kabin amirine veriyorum. Az sonra kokpitten davet geliyor. Kaptan Katmandu ile irtibata geçmiş bile, Himalaya'ların gölgesinde FL 240'ta seyrediyoruz. Kaptanla koyu sohbeta daldık. Nepallilerin Sagarmatha

(göklerin anası) adını verdiği Everest'in güneyinden geçerken kokpitte sessizlik...

Dağın büyümesine kapıldık. 'Katmandu Yaklaşma'nın anonsu ile sessizlik bozuldu. Her bahar kutlanan Paro festivali (Paro Tsechu), 8. Yüzyılda Himalayalar'ı Budizm ile tanıştıran Guru Rinpoçe'nin anısına düzenleniyor. İkinci Buda telakki edilen Butan'ın koruyucu azizi Guru Rinpoçe'nin 'ikonları' her Dzong'da (Kale Saray) karşımıza çıkıyor. 3000 metreyi aşkın irtifada bulunan Taktsang (Kaplan Yuvası) manastırını ziyaret edenleri karşılayan budist rahipler, sessizce tapınakların kapısını aralayıp mantra terennüm ediyor; gururla Guru Rinpoçe'yi anlatıyor...

Katmandu için 'approach briefing'i yapıldıktan hemen sonra alçalmaya başlıyoruz.

1



Dağların 'bakır zirvesinden' puslu Katmandu vâdisine derin bir varyo ile daldık. 02 pistine inmiş müsadese verildi...

Malla hanedanın 12. asırda inşa ettiği Katmandu, UNESCO dünya mirası listesinde yer alan Brahman ve Budist tapınaklara sahip. Göçmen Tibetli Budistler'in en önemli merkezi 'Bodnath Stupası' (Tapınağı) ve ➤



1 Paro'da festival meydanında 'bayramlık kıyafetleriyle' genc kızlar.

2 Katmandu yaklasma.

3 Bodunath Stupası çevresinde ibadet edenler.

2

3

çevresindeki manastırlarda ziller, tantrik davulların sesi, yak tereyağı kandilleri ve ardıç tütsüleri Himalaya Budizm'inden yadigar.

Maymunların cirit attığı 'Swayambhunath' tapınağından puslu Katmandu vadisine nazar ettik, Nepal'in en önemli Hindu mabedinin (Şiva tapınağı) yer aldığı Paşupatinat manzumesinde yakılan cenaze ateşlerini Bagmati nehri kıyısında sessizce seyredtik. Katmandu Durbar (Saray) meydanında arz-ı endam ettik, çocuk tanrıça Kumari Devi'nin hüznünü gördük. Thamel meydanında 'hippi'ler gibi dolandık. 'Rüyaların Bahçesi'nde Ömer Hayyam rubaileri okuduk...

Dönüş vakti Katmandu terminalde tanıştığımız mürettebat ile uçağı teslim almadan sohbet ediyoruz. Eve dönüş yolculuğunda 'seyir irtifası'nda yine kokpite misafirliğe gittim. 38 bin feet'te Afganistan pek bir asude görünüyor. Kaptanla kahvemizi yudumlarken Paro festivalinde hülyalı köylülerin söylediğı yanık türkünün ezgisini hatırladım... ▽



1 Paro Tsechu (festivali)

2 Katmandu Durbar meydanında Şiva ve Parvati.



2

NOT: Nepal binlerce kişinin yaşamını yitirdiğı, onbinlerin yaralandığı korkunç depremin yaralarını sarmaya çalışıyor. Yardıma muhtaç çocuklar için UNICEF (Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu) vasıtasıyla bağışta bulunabilirsiniz.

Havacılık ve Diş Hekimliği

BİR UÇUŞUN BAŞARIYLA SONLANDIRILMASI İÇİN MÜRETTEBATININ VE YOLCULARININ HAYATLARINDAN SORUMLU OLAN UÇUŞ EKİBİNİN PSİKOLOJİK VE ORGANİK OLARAK TAM BİR SAĞLIK HALİNDE OLMASI ŞARTTIR. UÇUŞ GÜVENLİĞİNİ ARTTIRAN PEK ÇOK TEKNOLOJİK GELİŞMEYE RAĞMEN UÇUŞ ŞARTLARININ İNSAN VÜCUDUNA, DOLAYISIYLA DIŞ, ÇENE VE YÜZ SİSTEMİNE OLAN ETKİLERİ HÂLÂ ÖNEMİNİ KORUMAKTADIR.



Prof. Dr. Tamer Lütfi ERDEM

Okan Üniversitesi Diş Hekimliği Fakültesi
Ağız, Diş ve Çene Radyoloji Anabilim Dalı Başkanı



Pilotların uçuş sırasında yaşadıkları dişsel problemlerin en önemlisi diş ağrısı olup; buna bağlı baş dönmesi, kapasite kaybı ve uçuşun hedefine varmadan önce sonlandırılması gibi sonuçlar ortaya çıkmıştır (2, 8). Bu nedenle, pilotların diş sorunlarının henüz belirti vermeden önce giderilmesi ve periodik ağız ve diş muayenelerinin yapılması uçuş güvenliğinin önemli bir parçası olmuştur.

Uçuş sırasında ortaya çıkabilecek başlıca dişsel problemler şunlardır:

1. Barotravma

Boyle Kanunu'na göre sabit sıcaklıkta, basınç ve gaz hacmi arasında ters bir orantı mevcuttur. Buna göre basınç arttıkça gazların hacmi azalır, basınç azaldıkça gazların hacmi artar. Uçuş sırasındaki basınç değişiklikleri, vücut boşlukları içindeki gazların hacimsel değişikliklerine, dolayısıyla da istenmeyen etkilere yol açar ki; buna barotravma adı verilir (6). Barotravma nedeniyle iç kulak iltihabı ağrısı, sinüzit ağrısı, dental barotravma sonucu diş ağrıları ortaya çıkabilir. Bazı durumlarda iç kulak ve sinüs ağrıları dişlere yansiyabilir ve diş ağrısı ile



DIŞ ÇÜRÜKLERİ UÇUŞ ŞARTLARINDA DIŞLERİ KIRILMAYA DAHA UYGUN BİR DURUMA GETİRMEKTEDİR. YİNE HASARLI DOLGU VE SABİT RESTORASYONLARIN, UÇUŞ PERSONELİNDE DAHA FAZLA KIRILDIKLARI GÖZLEMLENMEKTEDİR.

karıştırılabilir. Yine bazı kapanış bozuklukları, kulak ve boğazı birleştiren östaki borusunun görevini engelleyerek kulağın havalanmasını bozabilir. Oluşan basınç farkı kulak zarının titreşim yeteneğini azaltır ve duyma gücüne neden olabilir.

2. Aerodontalji (Barodontalji)

Pilotları etkileyen en önemli ve en sık karşılaşılan diş sorunu yüksek irtifada ortaya çıkan ve ani basınç azalmasına bağlı olarak ortaya çıkan şiddetli diş ağrılarıdır. Sipahi ve arkadaşları (5), Türk Hava Kuvvetlerinde görevli pilotlar arasında aerodontalji sıklığının %0,3 olduğunu bildirmişlerdir. Nedeni tam olarak açıklanamasa da; aerodontaljinin, dişin pulpa adı verilen canlı dokusu içinde kanlanmanın azalması, kök ucunda bulunan bakterilerin canlı doku içine girmesi, canlı dokuda hava kabarcıklarının oluşması ve genleşmesi, hasarlı diş restorasyonlarının içindeki havanın genleşmesi sonucu oluştuğu düşünülmektedir (1, 2). Yine de, her türlü diş sorununun ve çene kemiği içindeki dişlerin ve patolojik oluşumların aerodontalji nedeni olabileceği kabul edilmelidir (1). Aerodontaljinin uçuş öncesi hiçbir belirti ➤

vermemesi, aniden başlaması ve şiddeti; pilotun görevi için harcaması gereken efor ve konsantrasyonu olumsuz yönde etkiler ve uçuş güvenliğini tehdit eder. Ani basınç düşmelerine rağmen, kabin basıncının kademeli olarak artırılması, ağrının ortadan kalkmasına neden olabilir. Yine de, pulpanın mikroorganizmalarla enfekte olması sonucu, iniş sonrasında da devam eden ağrılar söz konusu olabilir (1, 8).

3. Dişeti problemleri

Uçuş personelinin ağız ve diş bakımı kusursuz olmalıdır. Diş fırçalamaya veya yetersiz fırçalamaya bağlı olarak gelişen dişeti iltihapları ve buna bağlı olarak ortaya çıkan dişeti cepleri, barındırdıkları pek çok mikroorganizma ile gerçek bir aerodontalji tehditidir. Özellikle fırçalama sırasında ortaya çıkan dişeti kanamaları, bireyler için dişeti iltihabının ilk belirtisidir. Dişeti kanamaları, uçuş personelinin de diş hekimine başvurması için önemli bir nedendir. Şu da belirtilmelidir ki; sigara kullanımı, damar daraltıcı etkisiyle, dişeti kanamalarının ortaya çıkmasını engellemekte ve dişeti problemlerinin sinsice ilerlemesine neden olmaktadır. Sigara kullanımının hiç olmaması arzu edilse de; tütün ürünlerini tüketen uçuş personelinin beklenmedik diş ağrılarıyla karşılaşmaması için diş hekimleriyle sürekli iletişim halinde olmaları çok önemlidir.

Dişeti kanamalarının ve uyumsuz restorasyonların çevresinde biriken yiyecek artıklarının neden olduğu kötü ağız kokusu da, diş hekimine muayene olmak için yeterli bir sebeptir. Ağız kokusunun bazı tiplerinin bir takım kimyasallarla ortadan kaldırılması mümkünse de; mevcut olan sorunu maskeleyen açısından önemli bir handikaptır.

4. Diş ve restorasyon kırıkları

Diş çürükleri uçuş şartlarında dişleri kırılmaya daha uygun bir duruma getirmektedir. Yine hasarlı dolgu ve sabit restorasyonların, uçuş personelinde daha fazla kırıldıkları gözlemlenmektedir (7).

5. Protezlerin stabilizasyonu

Uçuş personelinin çiğneme fonksiyonunun rehabilitasyonu için yapılan sabit ve hareketli protezlerin ağız dokuları ile tam bir uyum içinde



DIŞ SORUNUNUN UÇUŞ ÖNCESİ HİÇBİR BELİRTİ VERMEMESİ, ANİDEN BAŞLAMASI VE ŞİDDETİ; PİLOTUN GÖREVİ İÇİN HARCAMASI GEREKEN EFOR VE KONSANTRASYONU OLUMSUZ YÖNDE ETKİLER VE UÇUŞ GÜVENLİĞİNİ TEHDİT EDER.

olması gerekir. Özellikle sabit restorasyonların dişlere yapışmasını sağlayan materyalin içinde basınç değişiklikleri nedeniyle hava kabarcıkları oluşabildiği görülmüştür (4). Bu nedenle kaplama ve köprüler uçuş sırasında pilotu rahatsız eden gevşeme ve sallanmalar gösterebilir, hatta tamamen çıkabilir. Altta dişlerin ve çevre dişetinin sağlıklı olması durumunda aerodontalji ortaya çıkmasa da; bu durum pilotun dikkatinin ve konsantrasyonunun azalmasına neden olabilir. Hareketli protezler ise zaman geçtikçe ve uyumunu kaybettiğinde ağız içinde aşırı hareketlenme, konuşma sırasında çıkma gibi sorunlara neden olabilir ki; bu da pilot için rahatsız edici bir durumdur.

6. Diş Sıkma ve gıcırdatma

Uçuş personeli, taşıdıkları büyük sorumluluk nedeniyle, yüksek seviyede stres altındadırlar. Bu stresin en belirgin sonuçlarından biri de diş sıkma ve gıcırdatmadır. Kaushik ve arkadaşlarının (3)

DİŞ HEKİMLİĞİ AÇISINDAN ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

1. Uçuş personeline dişsel hiçbir şikayet olmasa da, yılda iki kere periodik diş muayenesi ve yılda bir kez kontrol amaçlı radyolojik tetkik yapılmalıdır.
2. Dişlerin çürümesini asgariye indirmek için fluor uygulaması da dahil olmak üzere gerekli koruyucu tedaviler uygulanmalıdır.
3. Diş çürükleri derhal tedavi edilmelidir. Dişin canlı dokusuna çok yaklaşmış olan derin çürüklerde kanal tedavileri tercih edilmelidir.
4. Ağız hijyeni tam olarak sağlanmalı ve etkin fırçalama teknikleri kullanılmalıdır.
5. Eski, uyumsuz ve hasarlı restorasyonlar yenilenmelidir.
6. Nedeni belli olmayan gerçek aerodontalijiler, restorasyonların altında bulunan sekonder çürükler nedeniyle oluşabileceğinden; restorasyonlar sökülerek dişlerin tedavisi sağlanmalıdır.
7. Çene kemiği içinde yer alan gömük dişler ve patolojik oluşumlar süratle çıkartılmalıdır.
8. Genel anestezi altında yapılan tedavilerde en az 48 saat, lokal anestezi ile yapılan tedavilerde ise, en az 24 saat uçuşa izin verilmemelidir. Tedavi şekline göre uçuş, tam bir iyileşme sağlanana kadar ertelenebilir.
9. Diş sıkma ve gıcırdatma sorunu da tedavi edilmeli, gerekirse dişler ve eklemler splint adı verilen özel protezler ile korunmalıdır.
10. Bütün protezlerin stabilizasyonu sürekli kontrol edilmeli ve gerekirse değiştirilmelidir.

yaptığı çalışmada pilotların %51'inde diş sıkma ve gıcırdatma sorunu saptanmıştır. Uçuş saati arttıkça, bu sorunun ortaya çıkma sıklığı da artmaktadır. Bunun sonucunda dişlerde aşınma, alt çene eklemlerinde ağrı, ağız açmada kısıtlılık ve çiğneme kaslarında spazm görülmektedir.

7. Radyasyon ve radyolojik muayene

İrtifa arttıkça, uçuş personelinin kozmik radyasyona daha fazla maruz kaldığı bilinen bir durumdur. Ancak diş hekimliğinde hemen hiçbir hastada radyolojik tetkik yapılmadan tam ve tedavi sağlıklı olarak gerçekleştirilemez. Günümüze kadar tıbbi radyolojik uygulamalardan zarar gördüğü kanıtlanan hiçbir uçuş personeli mevcut değildir. Yine de son bir yıl içerisinde tüm vücut için yapılan radyolojik tetkiklerin cinsi ve sayısının diş hekimi tarafından bilinmesi faydalı olacaktır. ▽

KAYNAKLAR

1. Aydıntuğ YS, Bayar GR, Gülses A, Şençimen M. Uçuş fizyolojisi ve diş hekimliği. Türkiye Klinikleri J Dental Sci 2011; 17(3): 286-90.
2. Eidelman D. Vertigo of dental origin: Case reports. Aviat Space Environ Med 1981; 52: 122-4.
3. Kaushik SK, Madan R, Gambhir A, Prasanth T. Aviation stress and dental attrition. Ind J Aerospace Med 2009, 53(1): 6-10.
4. Rossi DG. Health policy directive no. 411: Aviation and diving – dental considerations. Surgeon General, Australian Defence Force. 1995.
5. Sipahi C, Kar MS, Durmaz C, Dikicier E, Bengi U. [Prevalence of barodontalgia in Turkish Air Force flight crew]. Gulhane Med J 2007; 49(1): 1-4.
6. Stewart T W Jr. Common otolaryngologic problems of flying. Am Fam Physician 1979; 19: 113-9.
7. Zadik Y, Einy S, Pokroy R, Bar Dayan Y, Goldstein L. Dental fractures on acute exposure to high altitude. Aviat Space Environ Med 2006; 77: 654-7.
8. Zadik Y. Aviation dentistry: Current concepts and practice, British Dental Journal 2009; 206: 11-6.



NURİ SELİM ETGER: Havacılık tutkum model uçaklarla başladı.

KAPTAN PİLOTLARIMIZDAN NURİ SELİM ETGER'İN HAVACILIK MACERASI DAHA HENÜZ 9 YAŞINDAYKEN BİR ARKADAŞININ ELİNDE GÖRDÜĞÜ MODEL UÇAKLA BAŞLAMIŞ. HAYALLERİNİN PEŞİNDEN GİDEN ETGER, BUGÜN AIRBUS A-320 FİLOSUNDA KAPTAN PİLOTLUK GÖREVİNİ SÜRDÜRÜYOR. AYNI ZAMANDA HOBİSİNDEN DE VAZGEÇMEYEN ETGER, KENDİ FİRMASINDA MODEL UÇAK ÜRETİMİ YAPIYOR. BİR ÇOK ÖDÜL SAHİBİ VE DEFALARCA MİLLİ TAKIMIMIZIN FORMASINI SIRTINA GEÇİRMİŞ KPT. PLT. NURİ SELİM ETGER İLE BİR SÖYLEŞİ GERÇEKLEŞTİRDİK.



Röportaj:

Ebru Avcı KARATAŞ

Öncelikle sizi tanıyabilir miyiz?

1953 yılında İstanbul Kanlıca'da dünyaya geldim. Her çocuk gibi o tarihlerdeki İstanbul'un güzelliğinin tadını çıkardım. İlk ve ortaokulu Beylerbeyi'nde tamamladım. O yıllar benim havacılık tutkumun başladığı yıllardır. Hayallerimin peşinden giderek Kuleli Askeri Lisesi'ne girdim. 1976 yılında Kara Harp Okulu, ardından 1981'de Kara Havacılık Okulu'ndan Topçu Pilot olarak mezun oldum. Evliyim ve bir de kızım var.

Havacılık sevdanız nasıl başladı?

Birgün aynı sokakta oturduğumuz benden büyük bir ortaokul öğrencisinin elinde gördüğüm THK Tip-3 Modeli içimdeki havacılık sevgisini tetikledi ve beni 32 madalya, 24 kupa ile THY'de Kaptan Piloluğa kadar getirdi. O model uçağı gördüğümde 9 yaşındaydım. Çok etkilenmişim. Peş peşe

KENDİMİ SÜREKLİ GELİŞTİRİYORDUM. BİR GÜN KENDİMİ TÜRKİYE ŞAMPİYONASI'NDA BULDUM.

bir sürü soru sorduğumu hatırlıyorum. Bu uçağı nereden aldın, nasıl yaptın... Ama bir türlü yeterli cevabı alamamıştım. Tek öğrendiğim Beylerbeyi Ortaokulu'nda bir Havacılık Kolu olduğuydu. Ve buraya Türk Hava Kurumu model uçak gönderiyordu. O zaman ben de Beylerbeyi Ortaokulu'na gitmeliydim. Nitekim öyle de oldu. Ortaokula başladığım ilk yıl Kadıköy'de bir firmanın İzci

Keşif Uçağı isimli modeli ile bu güzel uğraşıya adım attım. İşte bugüne kadar süregelen modelcilik serüvenim böyle başladı.

Model uçakta 32 madalya ve 35 kupa sahibisiniz. Bunun öyküsünü anlatır mısınız?

Beyleybeyi Ortaokulu'ndaki Havacılık Kolu'nda model uçaklar yapmaya başlamıştım. 1 yıl sonra küçük öğrencilere rehberlik yapacak noktaya gelmiştim. Kendimi sürekli geliştireyordum. Bir gün kendimi Türkiye Şampiyonası'nda buldum. Yarışmada rekorlar kırarak birinci oldum. İlk defa 1995 yılında düzenlenen Balkan Şampiyonası'nda ve 1997 Dünya Hava Oyunları'nda "Model uçak F3B" dalında Milli Takım sporcusu olarak yarıştım. 2004 yılında Romanya'da düzenlenen "F3J Planör" dalında Milli Takım üyesi olarak ülkemizi temsil ettim. Tüm bu yarışmalarda ikisi uluslararası olmak üzere 32 madalya ve 35 kupa kazandım.

Model uçakla ilgilenmek isteyenlere neler önerirsiniz?

Ülkemizde model uçak üretimi yapan 3 firma bulunuyor. Bunlar THK (Türk Hava Kurumu), Atalar Model ve PM Model. PM Model alanında ülkemizin çok tanınmış bir firmasıdır. 41 yıllık arkadaşımın beklenmedik bir anda vefatı üzerine oğullarının



isteği üzerine 2 yıl önce bayrağı ben devraldım. "Serbest Uçuş" diye adlandırılan model uçakları üretmeye başladım. Her geçen süre zarfında model çeşitliliğimiz artış gösteriyor. Avrupa ve Dünya model uçak üreticilerin dikkatini çekebilecek duruma geldik. Ayrıca daha fazla bilgi almak isteyenler <https://www.facebook.com/nuriselim>.

etger?fref=ts facebook sayfasını ziyaret edebilirler.

Son olarak projeleriniz arasında yapmayı düşündüğünüz bir model var mı?

Evet Airbus A320 modelini üretmek istiyorum. Çok ucuz bir maliyetle küçük yaş grubunun alabileceği bir model olacak. "Al, aç, tak,

at, uçur" sloganıyla özellikle 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nda Türk Hava Yollarını ziyarete gelen çocuklara bu modeli hediye ediyor, hemen orada çocuklarımız modelin montajını gerçekleştiriyor ve onları yarıştıyoruz. Bence harika olur. İşte benim hayalim bu... 🚀



GÜLÜMSEYİN, GÜLÜMSETİN...

NEKSAV bu yıl dördüncüsü düzenlenecek olan Gülümse Gülümset Fotoğraf Yarışması ile bir sosyal sorumluluk projesine davet ediyor hepimizi...



Nurten Birgül ARİK

NEKSAV Özel Eğitim ve Rehabilitasyon Merkez Müdürü

Kişi ve ailelerin kendi bünye ve çevre şartlarından doğan veya kontrolleri dışında oluşan, başta zihinsel engelliler olmak üzere diğer engel gruplarındaki bireylerin eğitimleri, tedavileri, rehabilitasyonları, bakımları ve korunmaları, sosyal hayata uyumları, yasal hakları ve benzeri konularda etkin hizmetler verebilme çabalarını sürdürmeye çalışan bir vakıf NEKSAV.

İçten bir gülümseme, huzurun ilk işaretidir. Bir insanın dudağının kenarındaki o küçük kıvrım, ne kadar da büyük güzelliklerin hazırlayıcısı olabilir..

- Gülümseme eylemi, bu dünyada ne kadar olumlu duygu varsa içinde barındırır aslında.

- Gülümseyen, bağışlayandır...

- Gülümseyen, hoşgörüdür...

- Gülümseyen, hasetten uzak,

içten paylaşandır...

- Gülümseyen, yol gösteren, motive edendir...

- Gülümseyen; bu küçük eylemin, çok büyük eylemlere

büyük kapılar açacağını bilendir aynı zamanda...

- Gülümseyen, bu dünyadaki en büyük hazzın gülümsetmek olduğunu bilendir..

- Ve gülümseyip, gülümsetmek bu dünyadaki en büyük en güzel paylaşımdır anlayana...

Çalıştığım yer, zihinsel engellilere destek eğitim hizmeti veren bir eğitim kurumu.

Biz eğitimciler, bir yanımıza Milli Eğitim'i diğer yanımıza da Vakfımız Neksav'ı alarak zengin içerikli etkinlikler yapıyoruz. Yıllar önce bir etkinlik planlamıştık. Üstünde çeşitli sloganlar ve sevimli figürlerle bezenmiş tişörtler tasarlayıp öğrencilerimizle mini bir defile yapalım dedik. Her öğretmen, biri kendine biri de öğrencisine olmak üzere iki tişört tasarlayacak, podyuma da öğrencisiyle birlikte, el ele çıkacaktı. Bu defiledeki amacımız "Özel eğitim"e dikkat çekmekti.

Ve başladık tişörtlerimizi boyamaya...

Çok ilginç sloganlar ilginç figürlerle buluşuyor, ortaya rengarenk tişörtler çıkıyordu. Hepsi birbirinden güzeldi. Ama bir tanesi vardı ki, sadece slogandan ibaretti. Tek süsü slogandaki "Ü" harflerinin kırmızı renkte ve gülen bir surat ifadesiyle boyanmasıydı.

GÜLÜMSE GÜLÜMSET...

Bu keskin ve özgün mesaj, psikoloğumuz Müge Çevik İslamoğlu'ndan çıkmıştı. Bu tişört o kadar beğenildi ki, bir tekstil firması sponsor olarak "Gülümse Gülümset" baskılı yüzlerce tişört yapıp bağışladı. Zamanla bu slogan, çalışma prensibimiz olarak, kurumun kartviziti gibi oldu. Bundan böyle tüm çalışmalarımızda bu slogandan yola çıkıyorduk...

Ve nihayetinde Türk Patent Enstitüsü tüm kullanım haklarını NEKSAV'a verdi.

Küçük bir anektodla başladığım bu yazı, bir sosyal sorumluluk çalışması için yeni yol

arkadaşları bulmayı amaçlıyor aslında...

Sizlere bu yıl dördüncüsü yapılacak olan Gülümse Gülümset Fotoğraf Yarışması'ndan bahsetmek istiyorum.

Bu ulusal yarışma, aslında çok önemli hedefleri olan bir proje. Her yıl biraz daha gelişerek amacına doğru emin adımlarla yürüyor.

Proje iki aşamalı olarak sürdürülüyor.

1. Aşama; Fotoğraf yarışması

2. Aşama; Sergiler

Birinci aşamada amaçlar;

a- Türk fotoğraf sanatına katkıda bulunmak, sanat ortamına canlılık getirmek, buna bağlı olarak da fotoğraf sanatının yaygınlaşmasını sağlamak.

b- Zihinsel, bedensel, işitme, görme engeli olan veya yaygın gelişimsel bozukluğu bulunan özel eğitime muhtaç bireyleri fotoğraf sanatıyla tanıştırmak estetik duygularını geliştirmek.

c- Engelli ve özel eğitime

1

1. Gülümse Gülümset Fotoğraf Yarışması birincisi H. İbrahim ÜNAL

1 1. Gülümse Gülümset Fotoğraf yarışması birincisi H. İbrahim ÜNAL

2 3. Gülümse Gülümset Fotoğraf Yarışması ikincisi Emre NESİL

2

3. Gülümse Gülümset Fotoğraf Yarışması ikincisi Emre NESİL

muhtaç bireyler ile fotoğraf sanatçıları arasında sosyal kaynaşım ortamları yaratmak.

d- Yarışmaya katılacak kişiler üzerinden, özel eğitim merkezlerindeki eğitim ortamlarını gözlemlene ve engelli bireyleri tanıma fırsatı yaratarak bu alana duyarlılığı arttırmak.

2. Aşama ise; “yarışma sonrası için planlanan sergilerle özel eğitime dair toplumsal farkındalığın artması yönünde katkıda bulunmak” gibi önemli bir amacı kapsamaktadır. Bir sonraki yarışmanın fotoğrafları belirleninceye kadar, yıl içinde üniversiteler, sanat galerileri ve alışveriş merkezlerinde sergilenen fotoğraflar yüzbinlerce kişinin farkındalığına sunulmaktadır.

Fotoğraf dünyasının çok kıymetli isimleri tarafından değerlendirilmesi yapılan fotoğraflar, küçük ödüllerle de taçlandırılmaktadır. Ödüller;

1. Ödül 2000 TL.

2. Ödül 1500 TL.

3. Ödül 1000 TL.

Mansiyon 750 TL

Sergileme 35 adet şeklindedir.

Seçici kurul (soyadı alfabetik sırasına göre):

Merih Akoğul: Fotoğraf sanatçısı, Akademisyen

İbrahim Sinan Beşe: Fotoğraf sanatçısı, tasarımcı

Kutup Dalgakıran: Fotoğraf sanatçısı, Sabah gazetesi fotoğraf editörü

Prof. Dr. Güler Ertan: Fotoğraf sanatçısı, Akademisyen

Kayhan Güven: Fotoğraf sanatçısı, Gazeteci, Akademisyen

Hilmi Nakipoğlu: Fotoğraf sanatçısı, Camera Museum kurucusu, Nakipoğlu Eğitim Kültür Sanat Vakfı Başkanı

Selahattin Sevi: Fotoğraf sanatçısı, Zaman gazetesi fotoğraf editörü

İbrahim Zaman: Fotoğraf sanatçısı, Yazar, İFSAK, GEFSAK onur üyesi

Sosyal sorumluluk projeleri; özünde, haksızlığa, adaletsizliğe, duyarsızlığa bir karşı

duruştur aslında. Dolayısıyla “ne” uğruna savaş veriliyorsa, toplumu “o” mağduriyeti görmeye ve birlikte çare aramaya davet eder.


Çevreden duyarlı bir yaklaşım ve destek görmezseniz kendiniz çalar kendiniz oynarsınız. Oysa ki bir yerde sorun varsa, tüm insanlıktır. Çünkü tüm canlılar “yaşama hakkı”yla dünyaya gelir ve bu hak evrenselidir. Bugün sizi ilgilendirmeyen bir sorunun yarın en önemli mağduru olabilirsiniz... İnsan olana yakışan da, eli erip, gücü yetiyorken birşeylerin ucundan tutması olacaktır. Bu bağlamda eli fotoğraf makinesi tutan herkesi bu önemli projeye destek vermeye davet ediyoruz.

4. Gülümse Gülümset Fotoğraf Yarışması, türlü

sıkıntılarla dar alanlarda tutunmaya çalışan ve çeşitli imkansızlıklar içinde hayat mücadelesi veren engelli bireylerin yaşamlarını göz önüne sererek çözüm arayışlarına katkıda bulunmak ve engelli yaşamların varoluş savaşı hakkında tüm insanlığa yönelik farkındalık yaratmak istiyor.

“Gülümse Gülümset, Dünyalar Benim Olsun” sloganıyla yola çıktığımız bu projede rol almak isterseniz, alın makinelerinizi çıkın sokaklara...

Hayatı bir şekilde kolaylaştırılmış engelli insanların mutlu huzurlu anlarını ya da toplum içinde yaşadıkları sıkıntılardan dolayı yardım bekleyen duygu durumlarını yansıtan fotoğraflarını bize yollayın. Çorbada tuzunuz olsun...

Yarışmaya yollayacakları her kare ile toplumsal farkındalığa katkı sağlayacak olan fotoğrafçı arkadaşlarımıza şimdiden teşekkür ediyoruz. 

**DAHA FAZLA BİLGİ İÇİN;
Nakipoğlu Eğitim Kültür
Sanat Vakfı**

**YARIŞMA SEKRETERİ;
Yasemin Bayraktar
Tel: 0212 543 09 20**

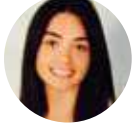
MAİL; info@neksav.com

GÜNEY'İN İNCİSİ:

PHUKET

ADASI

HEPİMİZİN HAYALİ DEĞİL MİDİR BEMBİYAZ KUMLAR, PALMİYELER, TURKUAZ RENGİNDE BİR DENİZ VE İLİKLERİNİZE KADAR ISITAN BİR GÜNEŞ... İŞTE BU TATİL HAYALLER GERÇEK OLSUN DEDİK VE ROTAMIZI PHUKET OLARAK BELİRLedik.



Zeynep USTA

ustazeynep89@gmail.com
İnşaat-Çevre Mühendisi

P huket Adası Güneydoğu Asya, Andaman Denizi Ve Tayland

Körfezi kıyısında, Burma'nın güneydoğusunda yer alıyor. Tayland'ın en büyük ve en meşhur turizm adasıdır. Ada iki büyük köprü ile Tayland'a bağlanıyor. Aynı zaman da 'Güney'in incisi' olarak da anılan bu ada, Tayland'daki en geniş adadır. Adanın hepsi birbirinden farklı özelliklere ve atmosfere sahip 25'den fazla plajı bulunuyor.

Tropikal iklim hakim olduğundan Adada her mevsim sıcak ve yağış görülme ihtimali bulunuyor. Phuket'e her dönemde gidilebilir ancak yağışın fazla olduğu dönemlerde dalgalar tehlikeli bulunduğu için denize girmek yasaklanıyor . Biz Ocak ayında gittik. İstanbul'da lapa lapa kar yağarken sıcak kumlara kendinizi bırakmanın mutluluğu size tarif edemem.

1



Phuket tam bir turizm cenneti. Gidilip görülmesi gereken her yer için düzenlenmiş turlar var. Zira çevre adaları turlar olmadan gezmeniz biraz zor. Biz kaldığımız 4 günü olabildiğince verimli geçirmek için her gün bir tur satın aldık ve hepsini bir diğerinden daha çok sevdim.

PATONG BEACH

Otelimiz Patong plajında olduğu için ilk gün aktivite bulmak bizim için hiç de zor olmadı. Sabahın erken saatlerinde havlularımızı

sıcak kumun üzerine bırakıp kendimizi mavinin şevkatli ve serin kollarına bıraktık. Phuket aslında kilometrelerce beyaz kumlardan oluşan plajlarla çevrili bir ada. Patong da bunlardan en ünlülerinden bir tanesi.

Buradaki her plaj bizdeki tabir ile halk plajı. Bir dönem plajlarda şezlong ve şemsiye varken daha sonra bunlar yönetim tarafından doğallığı bozduğu gerekçesi ile kaldırılmış. Dolayısı ile her yere havlunuzu serip oturabiliyorsunuz.

2





3



- 1 Mavinin her tonunun altın sarısı kumlarla birleştiği eşsiz plaj: Patong Beach
- 2 Deniz kum ve güneşin en güzel hali.
- 3 Görmeden dönerseniz çok üzüleceğiniz Fanta Sea Show
- 4 Tropical lezzetleri bulabileceğiniz açık pazarlar.



4

FANTA SEA SHOW

İlk gecemizi bu çok meşhur şova ayırdık. Fanta Sea Show'un gerçekleştiği yere, büyük bir panayır alanı kurulmuş. İlk girişten itibaren size Disney Land'i anımsatıyor. İçeride bölüm bölüm ayrılmış hediyelik eşya mağazaları, eğlence merkezleri ve yemek alanları bulunuyor. Her yer o kadar ışıklı ve renkli ki bu pazarlama harikası yerde gördüğümüz her şeyi satın almak istiyorsunuz.

Gösterinin yapılacağı yer çok büyük ve oldukça görkemli. Girişinde yörenin sembolü

olan iki adet büyük altın sarısı fil heykeli sizi karşılıyor. İçeri girdikten sonra şovun başlayacağı salona giden yolda yine ilginizi çekebilecek pek çok şey sizi bekliyor. Başınızı nereye çevirseniz ilginç bir hayvanla fotoğraf çektirme fırsatınız oluyor. Yavru kaplanlar, filler, büyük ve rengarenk papağanlar bunlardan sadece birkaçı.

NEREDE NE YENİR?

Eğer Phuket de iseniz bu sorunun cevabı çok basit. Her yerde her şeyi yiyebilirsiniz. Birbirinden güzel restoranlar

bulabileceğiniz gibi, her yana kurulmuş olan yiyecek pazarları da cezbedici kokularıyla seçenekler dahilinde yer alıyor. Ben neredeyse her gün bu seçeneği çok bol olan pazarları tercih ettim.

Burada muhtemelen daha önce hiç görmediğiniz tropikal meyveleri bulabilirsiniz. Hepsini kilo ile satın alabileceğiniz gibi orada dilimletip yiyebilir veya karıştırıp doğal meyve sularının tadına bakabilirsiniz. Meyvelerin yanı sıra bahsetmeden geçemeyeceğim ➤

bir diğerk husus ise tabi ki deniz mahsulleri. Burada pek çok okyanus balığı ve deniz canlısını bulabilirsiniz. Benim favorim mangalda şişe dizilmiş yengeç bacağı idi.

PHİ PHİ ISLAND

Yaklaşık 16-17 kişilik sürat tekneleri ile yapılan ada turuna Phi Phi Island ile başlıyoruz. Burayı görür görmez cenneti bulduğuna inamıyor insan. Leonardo Di Caprio'nun The Beach filmi ile ünlenmiş bembeyaz kumları ve turkuaz renkli deniziyle yeşillikler içerisinde tropik küçük bir ada. Tekne hayli hızlı olmasına rağmen Phuket'ten buraya yolculuğumuz tam 1,5 saat sürüyor. Buranın tek dezavantajı pek çok tur firması olduğu için kumsalın bir hayli kalabalık olması. Ama yine de deniz ve kum o kadar cezbedici

ki kendinizi o atmosfere kolayca kaptırıyorsunuz.

MONKEY ISLAND

Tur başlamadan önce limanda satılan yer fıstıklarına bir türlü anlam verememiştim. Meğerse yer fıstıkları, adada sizi karşılayan maymunlar içinmiş. Tekneden iner inmez her taraftan minik, gri maymunlar size doğru yaklaşıyor. Avucunuzda uzattığımız yer fıstıklarını kibarca alıp bir güzel kabuklarını soyup yiyorlar. Teknedekeyken maymunlara dokunmamanız konusunda yapılan uyarıları dikkate alsanız iyi olur. Zira birlikte tura çıktığımız iki turisti ısırıldılar.

MAYA ISLAND

Adaya ayak basar basmaz buranın hayallerimdeki ada olduğuna inandım. Küçük



2

- 1 Adalara yapacağınız büyüü seyahatler buradan başlıyor.
- 2 Yeryüzündeki cennet: Phi Phi Island.
- 3 Huzurun tam olarak karşılığı Maya Island.
- 4 Maymunlarla hiç bu kadar samimi olmamıştınız.



3

ahşaptan yapılmış barlar, rengarenk şemsiyeler, minik şezlonglar, her yerden kulağınıza gelen ve kesinlikle adanın ruhunu anlatan Bob Marley tınısı size sanki dünyanın en huzurlu yerindeymişsiniz hissini veriyor. Bu tatilde bir adayı tekrardan ziyaret etme fırsatım olsaydı hiç düşünmeden burayı seçerdim.

ADALAR TURU

Bu defa başka bir limandan kalkan, bir başka sürat teknesi ile kendimizi farklı bir yolculuğun kollarına bırakıyoruz. Sırası ile ziyaret edeceğimiz adalar Panak Island, Honk Island, Khien ve Müslüman Adası olan Pan Ye Island, ve son olarak dünyaca ünlü James Bond

Adası. Bu tur tatil boyunca en keyif aldığım tur oldu. İlk olarak içerisinde dondurma şeklinde bir heykelin ve bolca yarasanın olduğu bir mağarayı ziyaret ediyorsunuz. Buradan çıktıktan sonra açıkta beklerken birçok kanonun tekneye doğru yaklaştığını görüyoruz ve ikişerli olarak bu kanolara yerleşip eşsiz bir geziye başlıyoruz. Kano ile tüm mağaralara girebiliyorsunuz ve inanın her girdiğiniz mağara bir öncekinden daha çok etkiliyor sizi.

Muhteşem kano turundan sonra rotamız James Bond Adası oluyor. İsminden de anlaşıldığı üzere daha önce James Bond filminin burada çekilmesinden esinlenerek adına James Bond Island ➤



4

1

denilmiş. Adada bolca hediyelik eşya, magnet, takı satan küçük kulübeler var. Burada çalışanların hepsi Müslüman ve bir sonraki rotamız olan Pan Yee Adası'ndan geliyorlar.

Sıradaki yer suyun üzerine kurulmuş teneke evlerden oluşan Pan Yee Adası. Adada yaklaşık 200 yıl kadar önce yerleşmiş, 2500 civarında, geçimini balıkçılık ve hediyelik eşya satışlarından sağlayan Müslüman Taylandlılar yaşıyor. Bu adada aynı zamanda yemek

molası veriyoruz. Burada tüm tropik lezzetleri tadabileceğiniz bir menü sizleri bekliyor.

Turu kendimizi serin sulara bırakarak tamamlıyoruz. Suyun ve kumun eşsiz rengi diğer adalarda olduğu gibi burada çok etkileyici. Ayrıca büyük palmye ağaçlarına kurulmuş olan salıncaklar da keyfinize keyif katıyor.

Soğuk kış günlerime adeta güneş gibi doğan bu ada ile umarım yollarımız bir daha kesişir. Hepinizi seyahat dolu günler... 🌴

2





3



4



1 Okyanusun üzerine kurulmuş tenekelerden rengarenk hayatlar.

2 Gizemli mağaraları seyahate hazır mısınız?

3 Okyanustan gelen eşsiz lezzetler.

4 Palmiyelerin gölgesinde keyifli saatler.

AİLE İÇİ GÜVENLİK KÜLTÜRÜ NASIL OLUŞTURULABİLİR?

Ülkemiz, ölümcül iş kazaları sıralamasında Avrupa ve dünyada ön sıralarda yer alıyor. İş kazalarının **%88**'i tehlikeli hareketlerden, yani insan hatalarından oluşuyor. Dikkatsizlik, bilgi eksikliği, umursamazlık bunların başında geliyor. Bu ölümcül kazaları engellemenin en etkin yolu, bireylere tehlike ve risk eğitimlerini aile içinde anlatarak başlamaktır.



Leyla KURT

Kamu Hastaneler Birliği
İş Sağlığı Güvenliği Eğitmeni

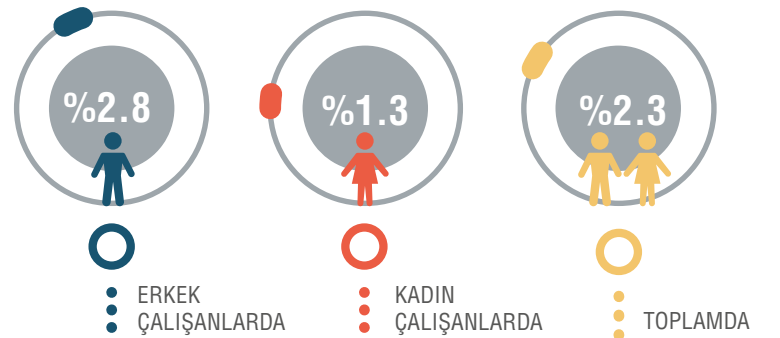
Gazetelerde, dergilerde, haber kanallarında hemen her gün bir iş kazası haberi duymaktayız. Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) iş kazaları ve işe bağlı sağlık problemleri araştırma sonuçları, 2013 yılı verilerine göre 12 aylık dönemde iş kazası geçirme oranı erkek çalışanlarda %2.8, kadın çalışanlarda %1.3 ve toplamda %2.3 olarak gerçekleşmiştir.

Ülkemiz ölümcül iş kazaları sıralamasında Avrupa ve dünyada maalesef ön sıralarda yer almaktadır. Bu oranlar eğitim düzeyine göre ters orantılı olarak değişmektedir. Eğitim düzeylerine baktığımızda

lise altı eğitimlilerde %2.8, genel lise mezunlarında %1.7 yüksek eğitim mezunlarında ise bu oran %1 olarak görülmektedir. Son olarak iş kazası geçirenlerin %63.7'si geçirmiş olduğu iş kazası nedeni ile bir süre işinden uzak kalmaktadır. Kabul edilmelidir ki işgücü kaybı sadece işveren ve işçiyi etkilemekle kalmayıp hane halkını da etkilemektedir. TÜİK'in araştırmaları bize göstermiştir ki, iş sağlığı ve güvenliği kültürü algısının oluşturulması sağlıklı güvenli davranışın, alışkanlık haline getirilmesi ve geliştirilmesi nihai hedefimiz olmalıdır. İş kazalarının %88'i tehlikeli hareketlerden, yani insan hatalarından oluşmaktadır. Dikkatsizlik, bilgi eksikliği,

Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) iş kazaları ve işe bağlı sağlık problemleri araştırma sonuçları

2013 yılı verilerine göre 12 aylık dönemde iş kazası geçirme oranı





umursamazlık bunların başında gelmektedir.

Çağdaş iş sağlığı ve güvenliği kültürü, çalışma ortamında ve çevrede proaktif yaklaşımla tehlike kaynaklarının önceden belirleyip risk oluşumunu engellemektir. Tehlikenin olmadığı yerde riskten söz edilemez. Başlangıç noktamız tehlike ve risk kavramlarını öğrenip tüm hayatımıza entegre etmek olmalıdır.

Tehlike ve riskin tanımını yapacak olursak; insanların yaralanmasına hastalanmasına sebep olabilecek kaynak veya durumlara tehlike denir. Risk ise, tehlikeli bir olayın meydana gelme olasılığıdır. Bu tanımları öğrenerek ve öğreterek yola çıkarsak, toplum bilincini geliştirmiş oluruz.

Temel alışkanlıkların 02-10 yaş aralığında kazanıldığı bilinmektedir. Tehlike ve riskleri belirleyerek, evde çocuklarımızı ve kendimizi korumayla başlamamız en doğru hareket olacaktır. Çocuklar ve aile bireyleri ile, evdeki apartmandaki sokaktaki tehlikeleri ve riskleri bulma oyunları oynayarak işe başlanabilir. Eğlenerek öğretebilecek olumlu davranışları, çocuklarımız benimseyip alışkanlık haline

döndürdüğünde, güvenlik kültürünü ailede yerleştirmiş oluruz. Tehlike ve risk algısını ailede öğrenmeye başlayan çocuk, güvenlik kültürü ile büyüyecek, dolayısı ile okulda, çevresinde kısaca tüm yaşamı boyunca hata yapma oranı azalacaktır. Unutulmamalıdır ki kurallara uyan bir ebeveyn her zaman iyi bir örnek olacak ve emniyet bilincinin

gelişimine en büyük katkıyı sağlayacaktır. Araçlarda emniyet kemeri kullanımı, çocukların yaşlarına göre araç koltuğunda veya arka koltukta oturmalarının sağlanması hatta trafik kurallarına uyulmasının çocuklar tarafından gözlemlenmesi sonucu bu kültür kendiliğinden zaman içerisinde kalıplaşarak temel davranış şekli haline gelecektir.

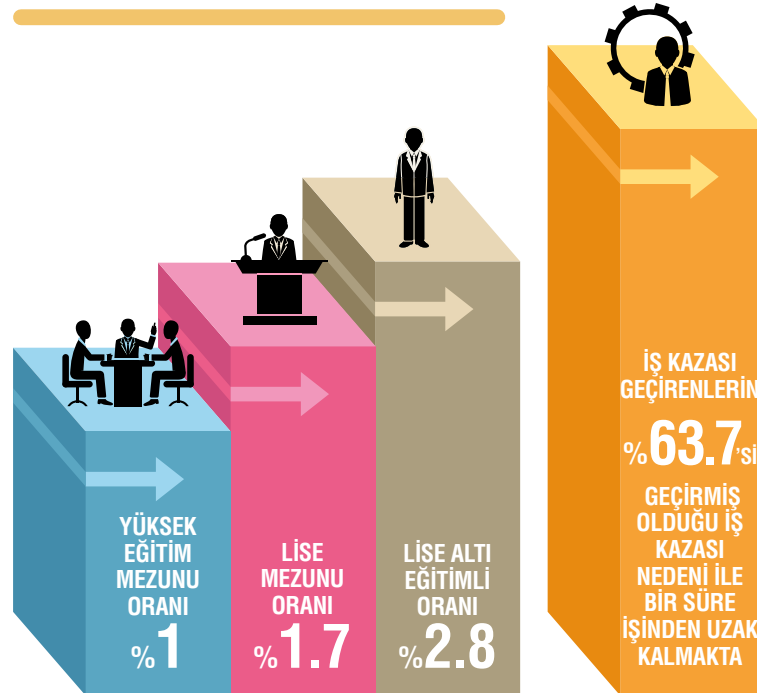
NASIL BAŞLANMALI, NASIL YAPILMALI?

Evde bulunabilecek, çocuklar için tehlike oluşturabilecek öğeleri kaynağında yok ederek işe başlanabilir. Yok edilemiyor ise az tehlikeli ile değiştirmelidir. Örneğin pencerelere, kapılara, dolaplara, çocuk korumalı kilitleme sistemi uygulamak, elektrik prizlerine çocuk koruma priz kilidi takmak, kayan halılara kaydırmaz ped veya bant kullanmak, mobilya köşelerine plastik köşe koruyucular ile desteklemekle işe başlanabilir.

Deterjanların kimyasal içerikli olduğunu bilinmektedir. Deterjanları gıda maddeleri ile aynı alanda bulundurmamalı ve çocuklarımıza bunların zararları ile ilgili eğitim vererek oyun malzemesi olarak kullanılmasının önüne geçilmelidir. Elektrik tesisatları ehliyetli kişilere kontrol ettirmeli, açıkta kablo bulundurulmamalı, topraklama ve kaçak akım rölesi taktırılmalıdır. Evimizde yangın söndürücü mutlaka bulundurulmalıdır. Cinsine göre 2 veya dört yılda bir yenilenmelidir. Yukarıdaki örnekler aile fertlerinin korunmasına yöneliktir. Bu tür koruyucu davranışların sebepleri net olarak açıklanarak aile bireylerinde öz güvenlik kültürü yerleştirilmesine önem verilmelidir.

Sonuç olarak ailenin bütün bireyleri ile bu ve benzeri tehlikeleri bulmaca çözer gibi tespit edip önlemleri alarak güvenlik kültürünü alışkanlık haline dönüştürülmelidir. ▽

Ülkemiz ölümcül iş kazaları sıralamasında ön sıralarda yer almaktadır. Bu oranlar eğitim düzeyine göre ters orantılı olarak değişmektedir.



“SPOTTER”IN GÖZÜNDEN HAVACILIK...



MUSTAFA ÇALIŞKAN. HENÜZ 16 YAŞINDA VE EN GENÇ "SPOTTER" YANI UÇAK/HAVA FOTOĞRAFÇISI ÜNVANINA SAHİP. TAM BİR HAVACILIK TUTKUNU. GENÇ YAŞINA RAĞMEN HAVA FOTOĞRAFÇILIĞI KONUSUNDA EDİNDİĞİ TECRÜBELERİNİ TEMEL FOTOĞRAFÇILIK BİLGİLERİYLE HARMANLAYIP BİR HİKÂYE TADINDA AKTARIYOR.



Mustafa Çalışkan

En Genç Spotter Fotoğrafçısı



Bu benim hobim. Kalkış veya iniş sırasında, taksi ya da park halindeki uçakları fotoğraflayıp çekip bunları arşiv yapıyorum. Kulağımıza basit gelebilir. Ben de telefonla uçak resmi çekiyorum veya ben de bir uçak fotoğrafçısıym diyebilirsiniz. Fakat dışarıdan görüldüğü gibi basit bir hobi değil uçak fotoğrafçılığı.

Ne yazık ki Türkiye’de uçak fotoğrafçılığı yaygın değil ve boş bir hobi olarak görülüyor. En büyük problem ise çekim yerlerinin kısıtlı olması. İstanbul Avrupa Yakası için en ideal yerler Florya sahili ve Fly-inn Avm terası. Bu hobiyi edinebilmek için en önemli olan şey istekli olmak ve kendinizi zamanla geliştirmek. Aynı zamanda bazı havacılık terimlerini Metar (havacılık meteorolojisi) vb. okuyabilmelisiniz. Çünkü bu size çekim yapacağınız gün uçakların hangi yönden kalkış ve iniş yaptıkları bilgisini verecektir. Tabii her an metar değişebilir. Uçakları tek bakışta marka model ve boyama biçimlerine göre hangi ülkeden geldiği ya da gideceğini bilmelisiniz. Bu sizin o uçak ile tanışmanızı sağlar. Çekim yaptığınız meydanın chart (harita) bilgilerine sahip olmak size çok büyük bir avantaj kazandıracaktır. Örneğin uçak indikten sonra hangi taksi yoluna sapacağını bilmek size güzel bir fotoğraf karesi olarak geri dönecektir. Uçağın ne yapacağını önceden



bilmek, onun poz vermesini beklemek ve tam istediğiniz anı yakalamanızı sağlayacaktır.

PEKİ NASIL BİR FOTOĞRAF MAKİNESİ TERCİH ETMELİYİZ?

İlk başlangıç olarak yarı profesyonel bir makine alıp

el becerimi geliştirip tam profesyonel makineye geçirim düşüncesi asla olmamalı. Tam profesyonel bir makine ve zoom lens kullanmanızı tavsiye ederim. Bunun boyutu da (Atatürk Hava Limanı için) minimum 55-200 mm lens olmalıdır. Makineyi



otomatik modda ve canlı ekran görüntüsünde kullanmayın. Yaratıcı çekim modlarını kullanın ve vizörden bakarak fotoğraflarınızı çekin. Bu sizin daha hızlı çekim yapmanızı sağlayacaktır. Mesela Solotürk'ü makine ekranından, yani canlı görüntüden çekmek 1200 km/saat hızla selamlama geçişinde imkansız denecek kadar zordur. Siz ekranda görüp zoom vb. işlemleri yapana kadar çoktan geçip gitmiş olacaktır. Her şeyden önce makinenizi tanıyın ve onu en üst seviyede sizi memnun edecek ayarlamaları yapın. Çekim yapacağınız alanı tanıyın, güneş her zaman başımızın üstünde ya da sırtımızda olsun ki ters ışıktan turuncu bir fotoğraf karesinde siyah boyanmış bir uçak ile karşılaşmış olmayın. Işık başımın üstünde ve bu lenste

ışığın kırılmasına sebep olur düşüncesi oluşmuş olabilir. Evet doğru, fotoğrafta yeşil çizgiler çıkabilir. Bunu önlemek için zoom lensin yanında verilen lensin önüne takılan 5 cm uzunluğundaki lens güneşliğini takmanız, problemi tamamen çözecektir.

ENSTANTENE, DİYAFRAM VE ISO GİBİ TERİMLERDEN DE BİRAZ BAHSEDEYİM;

Diyafram: Gözünüzdeki iris yani renkli kısma benzetebiliriz. Uzun pozlamalarda makineye fazla ışığın girmesini önler ve fotoğrafın doğal renklerde olmasını sağlar.

Enstantene: Zaman ararıdır. İstedığınız uzunlukta pozlama yapmaya ya da 1

saniyenin bölünmüş zaman dilimlerinde çekim yapmanızı sağlar.

Iso (Işık hassasiyeti): Düşük ışık olan ortamlarda sensörün çevredeki ışıkları ayarlanan değerde almasını sağlar. (Fazla Iso değeri kalite düşürür.)

Şu an bu dergiyi okuyorsanız havacılık ile ilgiliniyorsunuz demektir. Sizde bir uçak fotoğrafçısı (spotter) olabilir ve spotting arşivi yapabilirsiniz. Ben uçakları nasıl sevdim, havacılığa nasıl merak duymaya başladım, nasıl sanal pilot oldum, nasıl bir spotter oldum bilmiyorum ama tek bildiğim şey gerçekten sevmiş olmamdır. Yaptığım şeyler her ne kadar dışarıdan boş görülse de benim için bunların hepsi çok eğlenceli, çok güzel ve çok değerli olmasıdır. ▽

Kitap

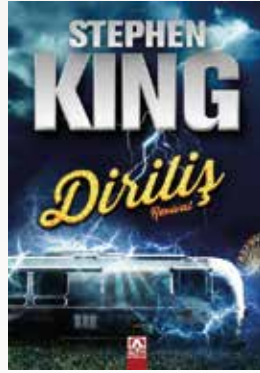
TİBET'İN GENÇLİK PINARI

Bu kitap, "Gençlik Pınarı"nın kadim sırlarını bulmak için uzak ve gizemli Himalaya dağlarına giden bir adamın gerçek öyküsüdür! Binlerce yıl yasak Tibet bölgelerinin derinliklerinde gizlenen kayıp manastır, büyük bir özenle korunan gençlik sırlarına sahiptir. Bu sır, uygulaması son derece kolay ama insanın yaşamını sonsuza dek değiştirme gücüne sahip olan beş kadim ayındır. Bu kitap, bu özel manastırda yaşayan Lamalar'dan öğrenilen olağanüstü sır hakkında yazılmış tek kaynaktır. Kitapta açıklanan beş ayın, herkesin kendini çok daha genç hissetmesini ve görünmesini aynı zamanda da daha büyük bir canlılık kazanmasını sağlayacak güce sahiptir. Bu beş ayını her gün uyguladığınızda, yalnızca bir aylık çalışma sonucunda etkilerini görmeye başlayacak, on haftalık çalışma sonucunda ise insanların daha genç ve sağlıklı görüldüğünüz konusundaki iltifatlarını duyacaksınız.

Yazar: Peter Kelder

Çevirmen: Eda Tevrici

Yayınevi: Nemesis Kitap



Çevirmen: Canan Kim
Yayınevi: Altın Kitaplar

STEPHEN KING

DİRİLİŞ

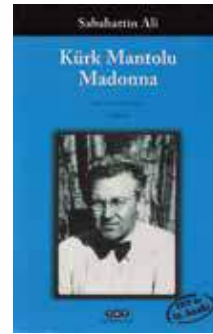
New England'ın ufak bir kasabasında küçük bir çocuk ile kasabanın yeni rahibi arasında gizli bir takıntıyı temel alan derin bir bağ oluşur. Ancak, ailesinin başına korkunç bir felaket gelen genç rahip Tanrı'yı lanetleyerek kasabayı terk eder.

Aradan yıllar geçer. Artık bir yetişkin olan küçük çocuk, parçası olduğu rock gruplarıyla bütün ülkeyi dolaşırken eski dostu ile tekrar karşılaşır ve bu karşılaşma şeytanın bile aklına gelmeyecek bir anlaşmayla perçinlenir...

KÜRK MANTOLU MADONNA

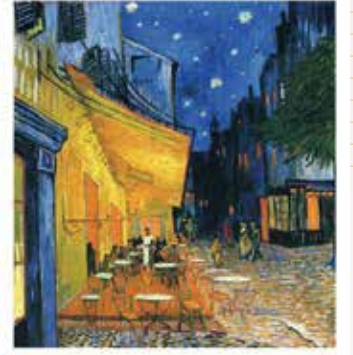
"Her gün, daima öğleden sonra oraya gidiyor, koridorlardaki resimlere bakıyormuş gibi ağır ağır, fakat büyük bir sabırsızlıkla asıl hedefine varmak isteyen adımlarımı zorla zapt ederek geziniyor, rastgele gözüme çarpmış gibi önünde durduğum "Kürk Mantolu Madonna"yı seyre dalıyor, ta kapılar kapanıncaya kadar orada bekliyordum."

Kimi tutkular rehberimiz olur yaşam boyunca. Kollarıyla bizi sarar. Sorgulamadan peşlerinden gideriz ve hiç pişman olmayacağımızı biliriz. Yapıtlarında insanların görünmeyen yüzlerini ortaya çıkaran Sabahattin Ali, bu kitabında güçlü bir tutkunun resmini çiziyor. Düzenin sildiği kişiliklere, yaşamın uçuculuğuna ve aşkın olanaksızlığına dair, yanıtlanması zor sorular soruyor.



Yazar: Sabahattin Ali

Yayınevi: Yapı Kredi Yayınları



RENKLER ve YILLAR

Margit Kaffka

çevirmen: vural yıldırım

Yazar: Margit Kaffka

Çevirmen: Vural Yıldırım

Yayınevi: Aylak Adam

RENKLER VE YILLAR

1900'lerin başında Macaristan'ın taşrasında bir kasaba. Güzel ve genç bir kadın olan Magda, aşkıdan vazgeçerek kendisine rahat bir hayat vaat eden bir avukatla evlenir. Kocasının yerel seçimlerde başarısızlığa uğrayıp intihar etmesiyle Magda'nın yaşamı bütünüyle değişir. Yapacağı ikinci evlilik çok kısa zamanda ona bir cehennem hayatı yaşatacaktır. Modern Macar edebiyatının en önemli yazarlarından Margit Kaffka, 20. yüzyılın başında yaşayan kadınların çelişkelerini, mutsuzluklarını ve özlemlerini derin bir psikolojik çözümlemeyle ele alıyor.



PARİS'E SON TREN

Amerikalı bir kadın gazetecinin, II. Dünya Savaşına uzanan yıllarda Paris ve Berlin arasında geçen sürükleyici yaşam öyküsü...

Parise Son Tren, Nazilerin giderek güç kazandığı ve ufukta savaş tehlikesinin belirdiği bir dönemde, Avrupada dış haberler muhabiri olarak görev yapan Rose Manonun öyküsünü anlatıyor.

Amerikanın küçük bir kasabasında doğan Rose, New Yorkta bir gazetede iş bulup düşlerini kovalamaya başlar. Gazetenin erkek ağırlıklı haber merkezinde kısa bir süre sonra kendini kanıtlar. Bu arada, ailesinin kendisinden gizli tutmaya çalıştığı bir gerçeği, yarı Yahudi asıllı olduğunu öğrenir.

Ünlü bir savaş muhabirinin önermesiyle gazeteciliği Avrupada sürdürmeye karar veren Rose, görevi dolayısıyla bir süre Pariste, sonra Berlinde yaşar. Colette ve Janet Flanner (Genêt) gibi dönemin ünlü aydınlarıyla dostluk kurar; bu arada gönlünü bir direnişçi sanatçıya kaptırır. Üçüncü Reich gücünü ve baskısını artırdıkça, olaylar akıllara durgunluk verici bir hızla gelişir. Kendini kısıvrak yakalandığı bir terör dehşeti içinde bulan Rose, aynı zamanda yüreğini parçalayan bir seçim yapmak zorundadır.

Yazar: Michele Zackheim

Çevirmen: Leyla İsmier Özcengiz

Yayınevi: Remzi Kitabevi

TÜRKLERİN TARİHİ

"Koca bir kavmin binlerce kilometreyi üç asır içinde geçtiğini düşünün... Bu, dünyayı değiştirmez de ne yapar? İşte Türkler dünyayı böyle değiştirdi. Bu sebeple, bizim hayalî bir tarih ve kahramanlar üretmeye değil, yalnızca doğruyu öğrenmeye ihtiyacımız var..."

-İlber Ortaylı-

Türklerin Tarihi, göçebe bir kavimken Ortadoğu'nun güçlü uygarlıklarından birini tesis eden Türklerin günümüzde de çok konuşulan menşei tartışmalarıyla başlıyor. Akabinde Orta Asya'dan Anadolu'ya göç edip bölgeyi Türkleştirmeleri ve orada inşa

ettikleri kültürün esasları... Büyük bir mirasa, güçlü bir yapılanmaya ve tarihf bir zenginliğe sahip bir milletin, Türklerin adının nereden geldiği ve bu coğrafyaya ne zamandan beri "Türkiye" dendiği tartışmalarının tüm detayları... Kazanılan önemli savaşlar ve geri çekilmelerle, dahası ızdırabl toprak kayıplarıyla bugünkü halini alan Anadolu'nun hikâyesi...

Türkiye'nin Malazgirt Savaşı'yla Bosna'nın fethi arasındaki 400 yıl boyunca Avrupa açısından önemli bir ülke ve baş edilmesi gereken bir sorun olmasının gerekçeleri... Dahası Oğuzlardan Kıpçaklara, Peçeneklerden Selçuklulara ve büyük bir imparatorluk olan Osmanlılara kadar uzanan ve sadece Türklerin değil; Rusların, Memlûkluların, Karakoyunluların, Gaznelilerin, Safevilerin, Çinlilerin, Hintlerin ve Arapların tarihi... Yani

aynı coğrafyayı yüzyıllar boyunca paylaştan uygarlıklara hep etki etmiş ve Doğu ve Batı kültürlerini birbirine taşımakta önemli bir rol oynamış Türklerin dünya tarihindeki yeri mercek altına alınıyor.



Yazar: İlber Ortaylı

Yayınevi: Timaş Yayınları

Ajanda

Sergi

21.04.15 Salı
03.06.15 Çarşamba

**ALİ TEOMAN GERMANER
(ALOŞ) - DESENLER, RESİMLER,
HEYKELLER**

Bozlu Art Project, 21 Nisan - 3 Haziran tarihleri arasında modern heykel sanatının önde gelen isimlerinden Ali Teoman Germaner'in (Aloş) kişisel sergisine ev sahipliği yapıyor. Küratörlüğünü Özlem İnay Erten'in yaptığı, düzenlemesini ise Nevzat Say'ın üstlendiği sergide Ali Teoman Germaner'in 1950'li yıllardan bu yana ürettiği desenleri, resimleri ve heykellerinin bir arada görülebileceği kapsamlı bir seçkiye yer veriliyor.

Yer: Bozlu Art Project
Nişantaşı, Teşvikiye Cad.
No:45/131 İsmet Apt. D:1
Şişli / İstanbul



Sergi



25.11.14 - 07.06.15
Pazar

**BURHAN DOĞANÇAY'IN
OBJEKİFİNDEN DÜNYA**

Ressam Burhan Doğançay'ın çektiği fotoğraflar; TEB Özel'in desteğiyle Doğançay Müzesi'nde sergileniyor. İnsanın izini, kentin duvarlarından başlayarak süren sanatçının fotoğraflarının yer aldığı "Picture The World" başlıklı sergi 7 Haziran tarihine kadar gezilebilir.

Yer: Doğançay Müzesi, Balo Sokak No:42, Beyoğlu /İstanbul

Tiyatro



MAVİ

Aykut Göker'in yazıp yönettiği, Olağan Masallar Tiyatrosu tarafından sergilenen "Mavi", Living Room sahnesinde izleyicilerle buluşacak. Doktorunun hayatını fazlasıyla yakından takip eden bir hasta, sınırları ne kadar aşabilir? Peki ya doktor, hayatının üzerindeki bu gizemli bakışlara ne kadar katlanabilecektir? Olağan Masallar Tiyatrosu tarafından sergilenen "Mavi", karanlığı insan ilişkileri odağında tanımlamaya çalışan, kırmızının, bolca siyahın ve birazcık da beyazın bulaştığı, sürprizlerle dolu gerilim türünde bir tiyatro oyunu. Oyunda Can Yaman ve Şahin Sancak rol alıyor.

Yer: Living Room, Caferağa Mah.
Arayıcıbaşı Sokak No:9
Kadıköy / İstanbul

Tarih: 22.05.15 - 26.06.15
Saat: 11.05

Tiyatro

Yer: Ali Paşa Hanı, Kibleçeşme Caddesi No:3 Ticaret Üniversitesi Karşısı Eminönü / İstanbul

Tarih: 05 Haziran 15

Saat: 21:00

YAŞAMAYA DAİR

Genco Erkal'ın Nazım Hikmet tutkusunun yeni ürünü olan "Yaşamaya Dair" adlı müzikli gösterisi, 5 Haziran'da Ali Paşa Han'da sahneleniyor. Nazım Hikmet'in ölümünün 50. yıldönümünde Genco Erkal'ın uyarlayıp yönettiği oyunda ayrıca Tülay Günel da rol alıyor. Piyano ve viyolonsel eşliğinde oynanacak oyunda, başta Fazıl Say ve Zülfü Livaneli olmak üzere değişik bestecilerin Nazım şarkıları da seslendirilecek. Ağırıklı olarak ozanın Bursa Cezaevi'ndeki yaşamını, eşi Piraye Hanım'a olan tutkusunu anlatan oyun, daha sonra sürgün yılları ve vatan hasretine odaklanarak, destansı yaşamından izlenimlerle noktalanıyor.



Konser



FAZIL SAY İLE MOZART MARATONU

Çağımızın önde gelen piyanistlerinden Fazıl Say, İstanbul'un tam dört ayrı mekânında, soluksuz bir Mozart maratonuyla büyük besteciye piyano sonatlarının penceresinden bakacak bu konserlerde. Mozart'ın konçertolarını seslendirdiği albümü büyük yankı uyandıran ve bu yıl içerisinde bestecinin sonatlarını içeren albümü piyasaya çıkacak olan Fazıl Say, "Mozart'ın müziği paralel bir evren gibidir. Gülüp dans ettiğimiz bu mutluluk anlarında çalgı çaldığımızı unuturuz. Mozart'ın müziği yüzyıllardır bize hep insanların özgün ve olumlu yanlarını hatırlatır." diyor. Fazıl Say, 43. İstanbul Müzik Festivali'ndeki "Mozart Maratonu" ile yine çok konuşulacak.

Yer: Living Room, Caferağa Mah. Arayıcıbaşı Sokak No:9
Kadıköy / İstanbul

Tarih: 13 Haziran 2015

Saat: 20:30

Tiyatro

BAHAR NOKTASI

İş Oyuncuları Tiyatro Topluluğu, ilk kez sahneye koydukları Bahar Noktası ile İş Sanat Kültür Merkezi'nde perdelerini açıyor. Geçtiğimiz sezon İş Sanat'ta sahneledikleri On İkinci Gece ile büyük beğeni kazanan İş Oyuncuları, yine bir Shakespeare komedisiyle seyircisinin karşısına çıkıyor. William Shakespeare'in Bir Yaz Gecesi Rüyası adlı komedisinin uyarlaması olan Bahar Noktası, Can Yücel'in kendine özgü diliyle yeniden kaleme alarak tiyatroya kazandırdığı dinamik ve coşkulu bir oyun. Oyunun yönetmenliğini yine Abdullah Cabaluz üstlenirken, sahnede İş Bankası ve İştirak çalışanlarından oluşan İş Oyuncuları'na profesyonel oyuncular da destek veriyor.

Yer: İş Sanat Kültür Merkezi, Eski Büyükdere Caddesi, İş Kuleleri Beşiktaş / İstanbul

Tarih: 13 Haziran 15

Saat: 20:00



Konser



KIZIL ORDU KOROSU: RUSSIAN ARMY

Dünyanın en büyük ordu korusu Rus Kızıl Ordu Korusu, 13 Haziran'da İstanbul'da bir kez daha izleyicileriyle buluşacak. İstanbul'da! Dillere destan sahne performansları ve hemen herkes tarafından sevilen "Katyuşa", "Kalinka", "Kernina" ve "Ave Maria" gibi şarkılarıyla tanınan topluluk müzikseverlerin gönüllerini fethedecek. Koro, Rus halk şarkılarından, opera arylarından, pop ve rock müzik şarkılarına kadar uzanan geniş bir yelpazede şarkılar söyleyecek, ayrıca sürpriz Türkçe parçalara da yer verecek.

Yer: Zorlu Performans Sanatları Merkezi-Turkcell Sahnesi, Zorlu Center Beşiktaş / İstanbul

Tarih: 13 Haziran 15

Saat: 15:30 - 21:00

Ajanda

Tiyatro

Yer: ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu, ENKA Sadi Gülçelik Spor Tesisleri İstinye / İstanbul

Tarih: 06 Temmuz 15

Saat: 21:15

İKİ KİŞİLİK YAZ

David Greig ve Gordon McIntyre'in yazdığı "İki Kişilik Yaz" adlı oyunu 27. Yıl ENKA Kültür Sanat Açık hava Buluşmaları kapsamında seyirciyle buluşturuyor. Oyun, iki yaralı karakterin bir tesadüfler zinciri sonunda karşılaşmasını anlatıyor. Oyunda Gizem Erdem, Tuğrul Tülek ve Özgehan Özturan rol alıyor.



Konser



Yer: Harbiye Cemil Topuzlu Açık hava Sahnesi / İstanbul

Tarih: 25 Haziran 15

Saat: 21:30

BÜLENT ORTAÇGİL BİRSEN TEZER

Bülent Ortaçgil-Birsen Tezer Vodafone Smart 6 Harbiye Açık hava Konserleri kapsamında 25 Haziran'da Cemil Topuzlu Harbiye Açık hava Sahnesi'nde izleyicileriyle buluşacak.

Konser



JOAN BAEZ

30'dan fazla albümle müzikte yarım asrı geride bırakan ABD'li efsanevi folk müzisyeni Joan Baez, olağanüstü vokali ve unutulmaz baladlarıyla yeniden İstanbul'da izleyenleriyle buluşacak...

Yer: Harbiye Cemil Topuzlu Açık hava Sahnesi, İstanbul

Tarih: 01 Temmuz 15

Saat: 21:30

Konser

MFÖ

Türkiye'nin efsane müzik grubu MFÖ, ENKA sahnelerine hepimizin ezberlediği şarkılarını beraber söylemeye geliyor.



Yer: ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu, ENKA Sadi Gülçelik Spor Tesisleri İstinye / İstanbul

Tarih: 03 Temmuz 15

Saat: 21:15

Sergi

13.05.15 - 26.07.15

"KÜÇÜK FARKLILIKLAR, GRAYSON PERRY" SERGİSİ

Pera Müzesi ve British Council işbirliğiyle British Council Görsel Sanatlar Bölümü'nden Linsey Young küratörlüğünde gerçekleşen sergide, çağımızın en kendine özgü ve cesur sanatçılarından Perry'nin, seramik, halı ve baskı işlerinin yanı sıra, British Council Koleksiyonu'ndaki 6 halıdan oluşan büyük eser grubu Küçük Farklılıkların Kibri de yer alıyor. Gündelik olanı, insanların hayatlarını yaşama biçimini, modern dertleri, din, sınıf ve kimlik meselelerini işleyen sanatçı, kadın alter egosu "Claire" ile de ünlü.

Yer: Pera Müzesi, Meşrutiyet Cad. No:65 Tepebaşı / İstanbul



Sergi

Yer: Pera Müzesi, Meşrutiyet
Cad. No:65 Tepebaşı / İstanbul
13.05.15 - 26.07.15

“PORTRELER, CECİL BEATON” FOTOĞRAF SERGİSİ

20. yüzyılın önemli ve çok-
yönlü fotoğrafçılarından Cecil
Beaton (1904-1980) büyüleyici
portreleriyle ilk kez Türkiye’de,
Pera Müzesi’nde.

Aynı zamanda Oscar ödüllü bir
kostüm tasarımcısı olan Cecil
Beaton’ın, Londra, National
Portrait Gallery Fotoğraf
Danışmanı Terence Pepper
küratörlüğünde, “Sotheby’s
Cecil Beaton Studio Archive”
koleksiyonundan derlenen
sergisi, sanatçının 1920’lerden
70’lere kadar fotoğrafladığı
sanatçılar, film yıldızları, yazarlar,
entelektüeller ve kraliyet
portrelerinden oluşuyor.



Konser

Yer: Alman Sefarethanesi,
Yeniköy Caddesi, No: 88
Tarabya / İstanbul

Tarih: 14 Temmuz 15

Saat: 21:30

SINATRA AND LADY DAY FEAT. OLETA ADAMS - ALOE BLACC

Günümüzün en yetenekli soul
ve R&B vokalistlerinden Oleta
Adams ve Aloe Blacc, özel
bir projeyele 22. İstanbul Caz
Festivali’nde buluşuyor.
Oleta Adams ve Aloe Blacc
ikilisi, Sinatra ve Holliday’in
doğumlarının 100. yılının
kutlanacağı bu konserde
Sinatra ve Holiday’in unutulmaz
şarkılarını seslendirecekler.



Konser

ENRIQUE IGLESIAS

İstanbul bir dünya starını ağırlamaya hazırlanıyor. Pop müziğin asi
romantiği Enrique Iglesias, Sex&Love turnesi kapsamında 19 Ağustos’ta
Küçük Çiftlik Park’ta!

Muhteşem sahne şovları ve olağanüstü performansı ile Unilife ve
VolumeUp organizasyonu ile 19 Ağustos akşamı KüçükÇiftlik Park’ta
2015 yazının unutulmaz gecelerinden biri gerçekleşecek. Eşsiz bir vokal
olmasının yanı sıra, sahnede yarattığı atmosfer ile her performansında
hayranlarını şaşırtacak bir sürpriz yapan Iglesias’ın en sevilen şarkılarını
paylaşacağı gece, şüphesiz bu yaza damgasını vuracak.

Yer: KüçükÇiftlik Park, Kadırgalar Cad. No:4 Maçka / İstanbul

Tarih: 19 Ağustos 15

Saat: 19:00





TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TÜRKİYE AIRLINE PILOTS' ASSOCIATION



sizlerle birlikte
DAHA GÜÇLÜ
bir TALPA...

Türkiye kanatlarımızın altında...

TÜRK PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

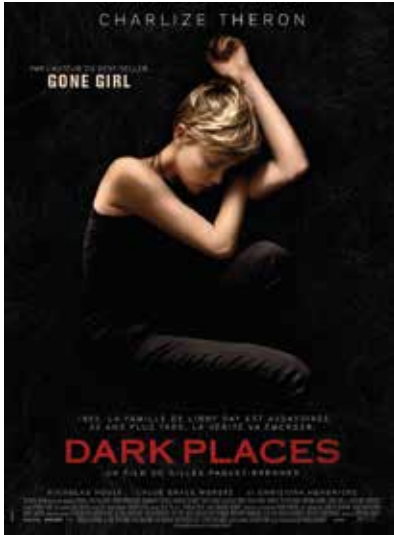
www.talpa.org

KATILIM VE BİLGİ İÇİN:
212 662 12 01

Sinema

DARK PLACES

Küçüklüğünde ailesinin vahşi bir şekilde öldürülmesine tanık olan bir kadın, bu tür cinayetleri çözmeye yeminli gizli bir örgüt tarafından o günü yeniden yaşamaya zorlanacaktır.



Yönetmen: Gilles Paquet-Brenner
Oyuncular: Charlize Theron, Chloë Grace Moretz, Nicholas Hoult, Christina Hendricks, Andrea Roth
Tür: Dram, Gerilim, Gizem



HANNAS: KARANLIKTA SAKLANAN

Tıp eğitimini ve uzmanlığını tamamlayan genç psikiyatrist Mert Türker, Anadolu'da bir hastaneye tayin olur. Mert konum açısından ilginç bir noktada bulunduğu bu hastanede, hastaların ve içinde çalışan insanların da çeşitli tuhafliklarını fark eder...

Yönetmen: Kamil Aydın
Oyuncular: Furkan Kızılay, Hazal Şenel, Fatma Karanfil, Emin Gümüşkaya, Bükre Atala
Tür: Korku



TERMINATOR: GENISYS

Yönetmen: Alan Taylor
Oyuncular: Arnold Schwarzenegger, Emilia Clarke, J.K. Simmons, Lee Byung-hun, Matt Smith
Tür: Bilim Kurgu, Aksiyon, Gerilim, Macera

İnsan direnişinin lideri John Connor (Jason Clarke), Çavuş Kyle Reese'i (Jai Courtney) Sarah Connor'ı (Emilia Clarke) koruması ve geleceği güvence altına alması için 1984'e geri gönderdiğinde olayların beklenmedik bir şekilde yön değiştirmesi zaman çizgisinde kırılma yaratır. Şimdi kendisini geçmişin yeni ve yabancı bir versiyonunda bulan Çavuş Reese, Gardiyan'ın da (Arnold Schwarzenegger) dahil olduğu olasılık dışı müttefiklerle, tehlikeli yeni düşmanlarla ve beklenmedik "geleceği yeniden başlatmak" göreviyle karşı karşıya kalır.

Sinema

VICE

Julian Michaels (Bruce Willis), VICE ismini verdiği yapay bir dünya tasarlamıştır. Buraya gelen müşteriler en çılgın fantezilerini tıpkı insan gibi görünen, düşünen ve hisseden robotlarla yaşayabilmektedir. Bir gün Kelly (Ambyr Childers) adlı bir robot, kendi gerçekliğinin farkına vararak kaçır. Kaçtıktan sonra Michaels'ın fedailerini Vice'i kapatmayı aklına koymuş Roy adında bir polis memurunun şiddetli çatışmasının ortasında kalır.



Yönetmen: Leigh Whannell
Oyuncular: Dermot Mulroney, Leigh Whannell, Hayley Kiyoko
Tür: Korku, Gerilim



RUHLAR BÖLGESİ 3

Yönetmen: Leigh Whannell
Oyuncular: Dermot Mulroney, Leigh Whannell, Hayley Kiyoko
Tür: Aksiyon

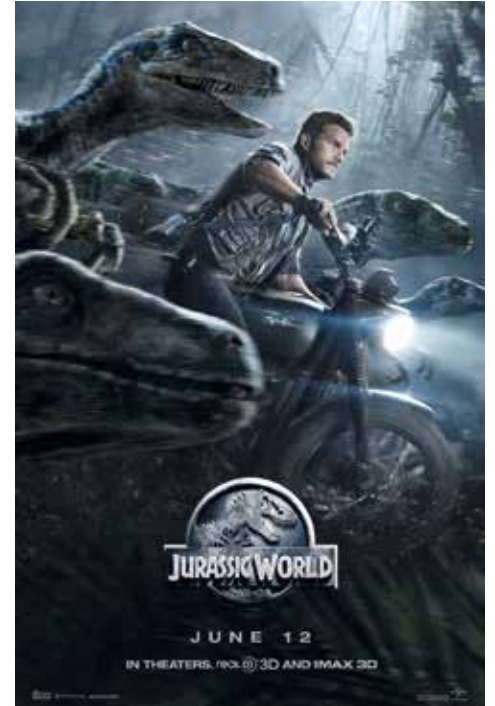
Yeni jenerasyon yönetmenler arasında yer alan James Wan'ın yarattığı serinin üçüncü halkasında bu kez başrolde Leigh Whannell'i görüyoruz. Ruhlar Bölgesi 3, yine Elsie Reinier adındaki paranormal vakalar uzmanının katkılarıyla bir başka astral seyahat konusunun çözümünü arayacak.



JURASSIC WORLD

John Hammond'ın başarısızlıkla sonuçlanan Jurassic Park denemesinin üzerinden tam 22 yıl geçmiştir. Nublar Adası'nda bu kez tam kapasiteyle çalışan, Hammond'ın hayal ettiği gibi bir dinazor tema parkı Jurassic World adıyla kurulmuştur. Ancak kuruluşunun üzerinden 10 yıl geçen parkta müşteri sayısı günden güne azalmaktadır. Parkı işleten şirketin hedeflerini tutturabilmesi için parkta yenilikler yapılır, yeni bir dinazor türü yaratılır. Ne var ki bu yeni tür, adayı ve adakileri felakete sürükleyebilecek sonuçlar doğuracaktır.

Yönetmen: Colin Trevorrow
Oyuncular: Bryce Dallas Howard, Chris Pratt, Ty Simpkins
Tür: Bilim-kurgu, Aksiyon, Macera



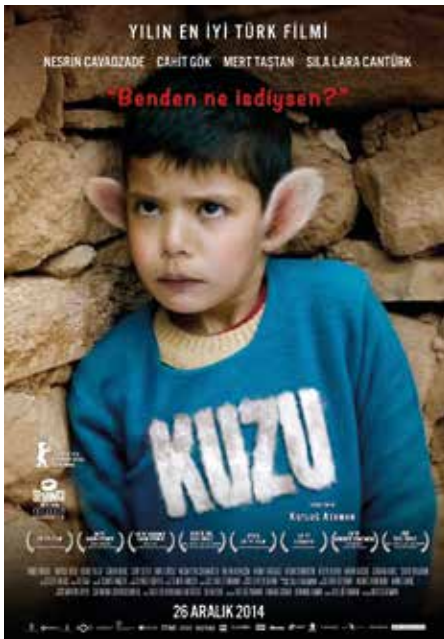
KÜÇÜK KARMAŞA



Yönetmen: Alan Rickman
Oyuncular: Kate Winslet, Alan Rickman, Stanley Tucci, Helen McCrory, Jennifer Ehle
Tür: Dram, Komedi, Romantik

17. yy Fransa'sında geçen öyküde yetenekli bir peyzaj mimarı olan Sabine (Kate Winslet) yeteneğine rağmen kırsal kesimde çalışan bir tasarımcıdır. Fransa Kralı 14. Louis'in saray mimarı olan Andre (Matthias Schoenaerts) Sabine'i

Versailles Sarayı'nın en gözde bahçelerinden birini tasarlaması için işe alır. Sabine bu görkemli sarayda bir yandan sınıfsal ve cinsiyetçi bir savaş verirken, diğer yandan Andre ile tutkulu bir ilişkiye başlar.



KUZU

Köyün en fakir ailesinin hanımı olan Medine, oğlu Mert'in sünneti için köyde ufak da olsa bir şölen yaparak toplum içerisinde varlık gösterebilmeyi çok arzular. Şölen için tandırda pişirmek üzere bir kuzuya ihtiyacı vardır. Kocası İsmail'in tek derdiyse şehre gelen şarkıcıdır. Mert'in ablası Vicdan, kardeşini eğer düğün için kesecek kuzu bulamazlarsa onu keseceklerine inandırır. Kesilmekten korkan Mert, düğün için kuzu aramaya başlar. Şölen günü yaklaştıkça, fakirlik ve toplum baskısı ile baş etmeye çalışan Medine, misafirlerine unutamayacakları bir ziyafet verecektir.

Yönetmen: Kutluğ Ataman
Oyuncular: Güven Kıraç, Şerif Sezer, Taner Birsell, Nesrin Cevadzade, Cahit Gök
Tür: Dram





ŞUBAT-MART-NİSAN-MAYIS

VEFAT EDEN ÜYELERİMİZ

KPT. PLT. HASAN YÜREKLİ

KPT. PLT. METE AKIN

KPT. PLT. ORHAN DURGUT

KPT. PLT. NECATİ ARTAN

EMEKLİ OLAN ÜYELERİMİZ

KPT. PLT. ALAETTİN KIRDI

KPT. PLT. G. METİN İDİL

KPT. PLT. HÜSEYİN EMİN ÖZMEN

KPT. PLT. İBRAHİM TOYKOÇ

KPT. PLT. ZİYA BASMACI

KPT. PLT. HÜSEYİN BİLİK

KPT. PLT. BAHRİ GÜRELLİER

KPT. PLT. HÜSEYİN ABADAÇ

KPT. PLT. VECEHAT GEBEŞOĞLU

KPT. PLT. HÜSEYİN TURAN UYSALER

KPT. PLT. İBRAHİM İLHAN TANEL

KPT. PLT. M.ÖZDEN TÜRKÖN

KPT. PLT. MEHMET GÜÇLÜ

İBRAHİM BATU HANAĞASIOĞLU

KPT. PLT. OSMAN BAKLAN



Uçuş Eğitiminde Doğru Adres AYJET



Mehmet Akif Caddesi Mehmet Çıbıkcı İş Merkezi No : 2 Kat : 7 Daire : 15 - 16 Şirinevler-Bahçelievler, İSTANBUL, 34188
T: +90 212 639 63 00 | F : +90 212 639 65 01

www.ayjet.aero | info@ayjet.aero