

KOKPIT



NİSAN / MAYIS / HAZİRAN
YIL: 9 / 2017 SAYI: 41

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ

HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK

Hava Şehitlerimiz, TALPA ve Hava Harp Okulu'nun öncülüğünde Edirnekapı Şehitliği'nde düzenlenen törenle anıldı.

72 'İNCİ İFALPA KONFERANSI SONUÇ RAPORU AÇIKLANDI

Bu yıl 72'ncisi düzenlenen İFALPA Konferans Toplantısı 5-8 Mayıs 2017 tarihinde Montreal'de gerçekleştirildi.

BİR SOSYAL BECERİ: LİDERLİK

Liderlik bilindiği üzere pilotluk mesleğiyle direkt ilişkili ve bu alanda görev alan bireylerden beklenen bir nitelik olarak karşımıza çıkmaktadır.

TATİLDE KİLO ALMAMANIN YOLLARI

Tatile çıkarken 'Eyvah kilo alacağım' diye düşünmeyin. Aksine, bu dönemi kilo vermek için ideal bir zaman dilimi olarak görün ve önerilerimize bir göz atın.



SID-STAR FREYZYOLOJİSİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

TALPA TEST CENTER
ICOA İNGİLİZCE
SEVİYE BELİRLEME
SINAVLARINA BAŞLADI

26 NİSAN
DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ
GÖRKEMLİ BİR
GECEYLE KUTLANDI

BİREYSEL LEVENTLİLİK SİSTEMİ

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

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

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



LeventLIFE

LeventLIFE

KANYON

ÖZDILEKPARK

METROCITY

SADEGE
50
REZİDANS

Başkandan...



ACI KAYIPLARIMIZ: UÇUŞ SİSTEMİ İÇİN 'ACİL DURUM'

DERGİMİZİN BU SAYISINI HAZIRLARKEN İKİ ACI KAYBIMIZ SEBEBİYLE KENDİMİZİ DERİN BİR ÜZÜNTÜ İÇİNDE BULDUK. TALPA'MIZIN BİR ÖNCEKİ BAŞKANI KAPTAN PİLOT GÜRCAN MANTI İLE KAPTAN PİLOT ÜMİT ERDİZER'İN BEKLENMEYEN ANİ VEFATLARI BÜTÜN CAMIAMIZI ETKİLEMİŞTİR. BAŞTA AİLELERİNE, YAKINLARINA VE MESLEKTAŞLARIMIZA BİRKEZ DAHA BAŞSAĞLIĞI DİLİYORUZ. SEKTÖRÜN BÜTÜN AKTÖRLERİNE ÇAĞRIMIZI YİNELİYOR, SORUMLULUK ALMAYA DAVET EDİYORUZ.

TALPA: Yapacağı işi söyler!

Dergimizin geçen sayısında "Yabancı Dil Seviye Belirleme Sınav Merkezimiz'in (TTC) Temmuz ayında ilk sınavlarını açacağını müjdelemiştik. İlk sınavlar bu ay yapılacak. Yabancı dil sınavında ciddi tek alternatif olan TTC camiamıza hayırlı olsun. Meslektaşlarımız için güzel bir haber ise SHT-MED ile ilgili. Sağlık kriterlerimizi ilgilendiren SHT-MED artık EASA prosedürleri ile aynı. Hatta bürokrasiyi azaltacak şekilde ilave önlemlerinde eklediğimizde dahada ihtiyaca cevap vereceği ortadadır. Bu iki büyük problemimizi çözümünde ciddi emek ve zaman harcayan TALPA yönetimine ve SHGM çalışanlarına ayrıca teşekkür ederim.

Sorunlarımız var

Yeni EASA-FTL 1 Ocak 2017

tarihinden itibaren kademeli olarak uygulanmaya başlandı. Konuyla ilgili çok sayıda itirazımız, çekincemiz var. Nitekim büyük bir belirsizlik hakim. Şirketlerin FTSS ve FRMS sistemlerinin işleyişiyle ilgili bilgi eksikliği, yeni FTL'ı tamamen kaosa çeviriyor. FTL konusu biran önce kalıcı ve uygulanabilir hale getirilmelidir.

Düşürülen ücretlerin yanı sıra, eksik ödenen uçuş ücretleri, çalışanların işyeri değiştirme haklarının kısıtlanması, kaptanlığa terfide limitlerin düşürülmesi, pilot eğitiminin lise seviyesine indirilmesi gibi, birbiriyle bağlantılı problemler meslektaşlarımızı yakından ilgilendirmektedir. Uçuş Emniyetini etkilemesine müsaade etmeden acilen çözüm bulunmalıdır.



Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günel / TALPA Başkanı

Nitekim bu problemler ile direk ilişkilendirebileceğimiz gerçeklik ise, yetişmiş deneyimli kaptan ve pilotların yurtdışına çıkışlarının devam etmesidir. Bu oran sektörde neredeyse yüzde 8'i bulmaktadır. Bu çok ciddi bir orandır, kesinlikle gözardı edilemez, edilmemelidir.

Bu sorunlar sadece biz pilotları değil, tüm sivil havacılık sektörünü ilgilendirmektedir. Bu sorunlarla ilgili acil olarak akılcı, ekonomik, uygulanabilir ve anlaşılabilir önlemler alınmalıdır.

İFALPA-MONTREAL Toplantısı

Yönetime geldiğimiz ilk günden itibaren en önem verdiğimiz konulardan biri yurtdışı temsilimizdir. Geçen birbuçuk yıl içerisinde bütün yurtdışı toplantılarına katılmaya dikkat ve özen gösterdik.

Geldiğimiz noktada İFALPA-Montreal toplantısında ülkemiz havacılığını direkt ilgilendiren kamuoyunda 'elektronik ban' olarak bilinen kısıtlamanın yaşattığı sorunları ortaya koyduk. Gerçek amacın

güvenlikten çok ticari sebeplere ve büyüyen Türkiye havacılık sektörünün önüne kasıtlı olarak konulmuş, yapay bir problem olduğunu ifade ettik ve bu görüşlerimiz destek buldu. Elektronik ban ile ilgili yasağın kalkmasında TALPA'nında katkısı oldu ise ne mutlu bizlere

Bir diğer sunumumuz ise, Somali'ye yapılan insani yardımla ilgiliydi. Bu yardım kampanyasının tüm aşamaları görsel olarak sunulmuş, tüm katılımcılar tarafından büyük takdir ile karşılanmıştır. Havacılık sektöründeki yerimiz birkez daha perçinlenmiştir.

TALPA başta meslektaşlarımızı ve havacılığımızı ilgilendiren konulardaki aktif ve dinamik tutumunu devam ettirecektir. Meslektaşlarımızdan aldığımız destek ve üyelerimiz sayesinde bunu başarabiliriz.

Havacılıkta 2016, 2017, 2018...

2016 yılı ülke olarak 'hiç yaşamasaydık' dediğimiz bir yıl olarak tarihteki yerini aldı. Havacılıkta ciddi oranda küçülmeler yaşandı.

2017 yılı havacılık sektöre ait ekonomik verileri umut içerse de, bir önceki yıl ile birlikte düşünüldüğünde

varılması gereken yer değildir.

Havacılık için asıl hedef 2018 yılı olmalıdır. TALPA olarak özetle bazı fırsatları değerlendirmenin zamanıdır diyoruz:

- 2018 yılında 3'üncü havalimanının birinci fazı devreye girecek.

- Nisan 2018'te Antalya'da ilki gerçekleştirilecek Euro-Asia Uluslararası Havacılık Fuarı düzenlenecek.

- Nisan 2018 Dünya Pilotlar gününde ev sahipliğini yapacağımız uluslararası bir kutlamanın imkanları var.

- Mayıs başında Luksemburg'da gerçekleşecek İFALPA toplantısı var.

2018 yılı için bütün bunları alt alta sıraladığımızda ülkemizi ve TALPA'yı dünya seviyesinde ifade edebileceğimiz, ulaştığımız noktaları gösterebileceğimiz özlediğimiz ve ihtiyacımız olan ekonomik verilere ulaşmanın yollarını açacak bir yıl olacaktır.

Türk havacılığı için çok önemli gördüğümüz 2018 yılı için sektörün dinamikleri yanyana gelmeli, çalışmalara şimdiden başlanmalı ve bütün bir yıl programlanmalıdır.

Bu davet bizim...

Emniyetli uçuşlar.

İçindekiler



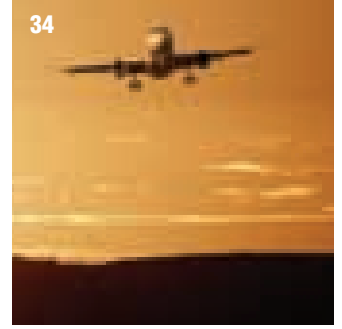
8



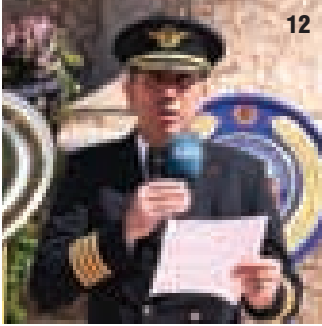
14



22



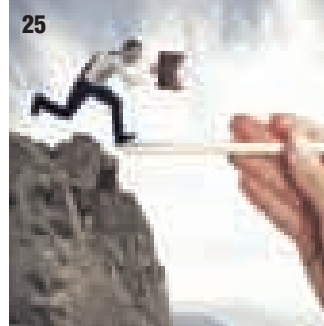
34



12



20



25



40

7 23 NİSAN ÇOŞKUSUNU
HEP BİRLİKTE YAŞADIK

14 DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ
MUHTEŞEM BİR BALOYLA
KUTLANDI

22 HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK
Hava şehitlerimiz TALPA ve Hava Harp Okulu'nun öncülüğünde Edirnekapı Şehitliği'nde düzenlenen bir törenle anıldı.

34 SID-STAR FREZYOLOJİSİNDE
YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER

12 26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR
GÜNÜNDE TALPA ATATÜRK'ÜN
HUZURUNDAYDI

20 TALPA 59. YILINI KUTLADI
Türk pilotlarının yegane meslek örgütü olan Türkiye Hava yolu Pilotları Derneği (TALPA) kuruluşunun 59. yılını bir kokteyle kutladı

25 ASSERTIVENESS:
ISRARCİ KARARLILIK
Dr. Kpt. Plt. M.Melih BAŞDEMİR kaleme aldığı makalesinde, kişinin kendinden emin bir şekilde ısrar ederek fikrini ifade edebilme kabiliyetinden bahsediyor.

40 EKİP KAYNAK YÖNETİMİNDE
BİLGİ İŞLEME SÜREÇLERİ: CRM
EĞİTİMLERİNDE EVRENSEL SİR



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

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

EDİTÖR
Tuncer TAŞDÖĞEN

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

YÖNETİM YERİ
Şenlikköy Mah. Avcılar Sok. No:43 34153
Florya / İstanbul
Tel: 0212 662 12 01
Fax: 0212 662 12 03
e-mail: talpa@talpa.org
web: www.talpa.org

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

TASARIM
Svot Yapı Tasarım Departmanı
Gökhan Şahin

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

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

Bu dergide yayımlanan makale ve yazılar, yazarın şahsi görüşünü temsil eder. TALPA'nın resmi görüşü olarak kabul edilmez. Yazılar ve yazıda kullanılan görsellerin sorumluluğu yazara aittir. İlan veren kurumların reklam ve kampanyalarıyla ilgili her türlü hukuki sorumluluk ilan veren kuruma aittir. TALPA sorumlu tutulamaz.

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



44



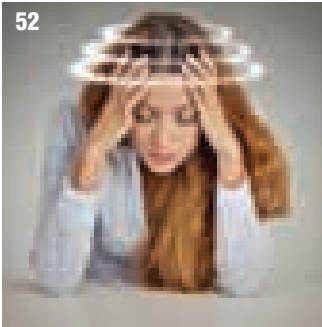
56



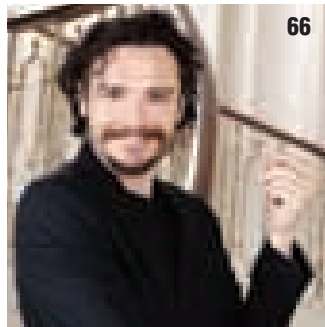
46



58



52



66



54



54 BANA ÖZLEMİN RESMİNİ ÇİZEBİLİR MİSİN ABİDİN?
Psikolog Esra Tanrıverdi
'özlem'i anlatıyor...

56 TATİLDE KİLO ALMAMANIN YOLLARI
Tatile çıkarken "Eyvah, kilo alacağım" diye düşünmeyin. Aksine, bu dönemi kilo vermek için ideal bir zaman dilimi olarak görün ve önerilerimize bir göz atın.

58 SATRANÇ ÇOCUKLARIMIZLA UÇUŞA GEÇECEK
"Günümüzde çok boyutlu zeka kuramı uygulamaları içerisinde oynayarak ve eğlenerek öğrenmek önemli bir yer tutmaktadır. Çocuklar için değerli ve doğal bir öğrenme yöntemi olan "oyun" artık sık kullanılan bir eğitim aracı haline geldi."

66 NEREDE DURMAK DEĞİL DOĞRU DURMAK: HAKAN ERATİK

44 BİR SOSYAL BECERİ: LİDERLİK
Timuçin Gürel yazdı...

46 SHT FTL'DE YER ALAN DİNLENME SÜRELERİNE DAİR DÜZENLEMİNİN HAFTA TATİLİ HAKKINA İLİŞKİN NORMATİF YAPI İLE UYUMLULUĞU VE UÇUŞ EMNİYETİ AÇISINDAN YERİNDELİĞİ SORUNU

52 VERTİGO: BAŞ DÖNMESİ
Sanılanın aksine bir hastalık değil, hastalık belirtisi olan Vertigo kişinin yaşam kalitesini alt-üst ediyor...

GÜRCAN KAPTANI KAYBETTİK...

TALPA'nın önceki Başkanı Kpt. Plt. Gürcan Manti geçirdiği kalp krizi sonucu aramızdan ayrıldı. 14 Haziran 2017 günü uçuş görevi için Atatürk Havalimanına gelen Manti kaptan uçuş hazırlıklarını tamamladıktan sonra uçağa geçmek üzere iken aniden yere yığıldı. Manti'ya ilk müdahaleyi Ekip Tahsis personeli ve kabin memurları yaptı. Uzun süre kalp masajı yapılarak hayata döndürülmeye çalışılan Gürcan Manti, gelen ambulansla Bakırköy Dr. Sadi Konuk Devlet Hastanesi'ne kaldırıldı. Olayı duyar duymaz hastaneye akın eden Manti'nın yakınları ve meslektaşları gelen acı haberle yıkıldı. TALPA Başkanı Kpt. Plt. Ayhan Günel ve bazı TALPA yöneticilerinin yanısıra THY Genel Müdürü Bilal Ekşi, Uçuş İşletme Genel Müdür Yardımcısı Kpt. Plt. Levent Yılmaz, Uçuş İşletme Başkanı Kpt. Plt. Mehmet Kadaifçiler, Uçuş Eğitim Başkanı Kpt. Plt. Sedat Şekerci bir yandan Manti Kaptan'ın acılı ailesi ile ilgilenirken diğer yandan da resmi işlemleri takip ettiler.

Gürcan Manti için ilk tören, 16 Haziran Cuma günü THY Uçuş Eğitim Başkanlığında yapıldı. Törene ailesi, yakınları ve meslektaşlarının yanısıra çok sayıda THY personeli de katıldı. Manti kaptanın özgeçmişinin okunmasından sonra kürsüye gelen THY Genel Müdürü Bilal Ekşi Gürcan Manti'nın sevgili ve heyecan dolu kişiliğine vurgu yaparak "Bu hayat yolculuğunda bir hoş seda bırakmaktır asıl olan. Benim tanıdığım Gürcan Manti Kaptan, benim zihnimde bir hoş seda bırakmıştır. SHGM Genel Müdürlüğüm zamanında kendisinin TALPA Başkanlığı görevi sebebiyle çok sık görüşürdük. O kendine özgün tontonluğu ve sevecenliği ile heyecanlı heyecanlı projelerini anlatır, sıkıntıları dile getirirdi. TALPA'yı SHGM gündemine aslında o getirmişti. Çabaları ile Türkiye Pilotlar Günü'nü Dünya Pilotlar Günü'ne çevirmişti." diye konuştu.

1974 Hava Harp Okulu mezunu olan Gürcan Manti için devre arkadaşları adına Kpt. Plt. İskender Çarkçı bir konuşma yaptı.

Gürcan Manti'nın 46 yıllık yol arkadaşı ve dostu olduğunu söyleyen Çarkçı şöyle dedi: "Başlangıçta aldığımız eğitim inanç ve kişilik ilkelerinden asla taviz vermemiş iyi bir subay, iyi bir pilot, iyi bir kaptan, iyi bir öğretmen, iyi bir insan. yüzlerce pilotun yetişmesinde emeği olan, TALPA Başkanlığı yapmış, hayatı boyunca üniformasını gururla taşımış, başı her zaman dik bir insandı. Her zaman güler yüzlü, 'şerefli bir yaşam, adam gibi adam olmak'. Bunlar kendi ifadeleriydi. Gerçekten de saydığım bu sıfatların hepsini takdire şayan şekilde üzerinde taşıdı. Adam gibi adamdı.

Kendi ifadeleri 'Amacım huzur içinde, sağlıklı bir şekilde tüm sevdiğimle, kimsenin önünde eğilmeden her daim başımı dik tutmak. İleride torunlarıma örnek olabilecek bir yaşam sürmek.' Gerçek şu ki, her fani ölümü

tadacaktır. Ama çok erken oldu be Gürcan. Sonuna yaklaşmıştık. Emekli olup hayata şans tanıyacaktık. Yaşamın boyunca yaptığın iyilikler şimdi seninle birlikte Allah'ın sevdiği bir kulu olarak cennetten ailene ve sevdiğine bakıyorsun.

Gürcan Manti havacılığın ender bulunan yıldızlarından biriydi. Göklerde ve gönüllerde yerini aldı."

Törenin sonunda Ataköy 5. Kısım Camiine götürülen Manti Kaptan için burada da askeri tören düzenlendi. Arkadaşları, meslektaşları, öğrencilerinin oluşturduğu büyük bir kalabalık Gürcan Manti'yi ebedi istirahatgahına uğurladı. Manti Kaptan, daha sonra uzun bir araç konvoyu ile getirildiği Çatalca'nın Örcünlü köyündeki kabristanda toprağa verildi.

28.07.1954





GÜRCAN MANTI KİMDİR?

1954 yılında Eskişehir'de doğan Gürcan Manti,

ilk ve orta öğrenimini Eskişehir'de tamamladıktan sonra Hava Lisesini bitirmiş ve Hava Harp Okuluna girmiştir.

Hava Kuvvetlerinde 19 yıl savaş pilotu olarak görev yapmıştır.

1993 yılında Silahlı Kuvvetlerden ayrılarak özel sektöre geçen Gürcan Manti Türk Hava Yollarında RJ 70 ve RJ 100, Boeing 737 -300-400-800 tipi uçaklarda uçmuştur.

A 330-340 Tıp Müdürlüğü de yapan Manti son 10 yıldır Airbus 330 /340 uçaklarında mesul kaptan pilot ve öğretmen olarak görev yapmaktadır.

Toplam 24.800 uçuş saati bulunmakta olup bunun 11.500 saati öğretmen olarak icra edilmiştir.

2012 yılında Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) Yönetim Kurulu Başkanlığına seçilen Gürcan Manti, 2014 Ocak ayındaki Genel Kurulda ikinci kez bu göreve getirilmiştir. Evli ve iki çocuk babasıdır.

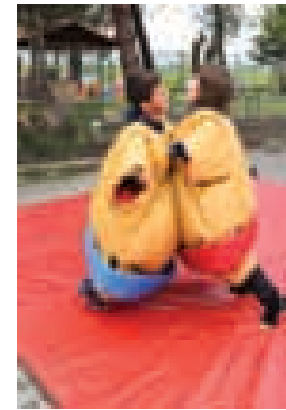
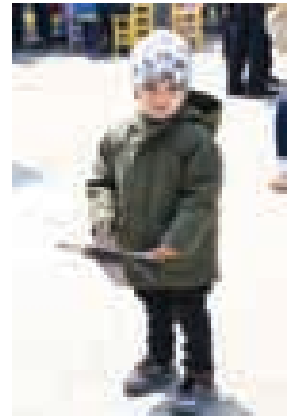
23 NİSAN ÇOŞKUSUNU HEP BİRLİKTE YAŞADIK

GELENEKSEL 23 NİSAN ULUSAL EGEMENLİK VE ÇOCUK BAYRAMI PİKNIĞI "ÇOCUKLAR KANATLARIMIZIN ALTINDA" SLOGANIYLA HEZARFEN HAVALİMANI'NDA GERÇEKLEŞTİRİLDİ. SAAT 12.00'DA BAŞLAYAN, KATILIMIN YÜKSEK OLDUĞU VE RENKLİ SAHNELERİN ORTAYA ÇIKTIĞI PİKNIĞIMIZA GELEN DAVETLİLERİ PİKNIK ALANINDA TALPA YÖNETİM KURULU BAŞKANI KPT. PLT. AYHAN GÜNAL KARŞILADI.

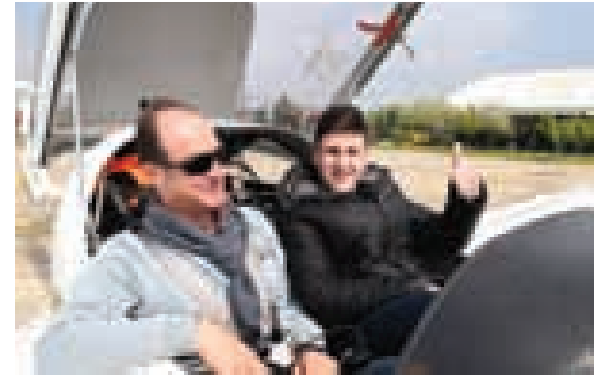
Büyük ve küçük davetlilerimiz için çeşitli aktivitelerin yanında Grup Manga bir konser verdi. Ayrıca 15 çocuğumuza AYJET Uçuş Okulu'ndan deneme uçuşu olanağı sağlandı. Babacan Holding, İş Yatırım sponsor olarak katılırken, Akgün TEM Hospital olabilecek acil durumlar için bir ambulans ile görev aldı.

Pikniğin ilerleyen saatlerinde canlı 'langırt' oyunu büyük bir ilgiyle izlendi. Kpt. Plt. Ayhan Günal ve Yönetim Kurulu üyelerinden oluşan kadro ile rakip takım arasında geçen mücadele oldukça ilgi çekti. Özellikle Dilek Kaptanın kurtarışları izleyicilerden büyük alkış aldı. Sonuçta dayanışma ve dostluğun kazandığı mücadele renkli görüntülere sahne oldu.





Ardından sahneye çıkaran Taner Ayyıldız davetlileri piknik programı ile ilgili bilgilendirdi. Ayyıldız “Büyüklerimiz tarafından test edilmiş küçük davetlilerimiz için canlı langırt, basketbol, dart gibi çeşitli ve güvenli aktivitelerimiz bulunuyor. Tüm çocuklarımızın faydalanmasını bekliyoruz. Ayrıca AYJET uçuş okulunun katkılarıyla 10-18 yaş arası 15 çocuğumuz uçuş deneyimi yaşayacaklar. Bu şanslı çocuklarımız bir çekiliş neticesyle belirlenecekler. Daha sonra Babacan Yapı'nın siz davetlilerimize bazı hediyeleri olacak ve bunun çekilişi yapılacak. Saat 16.00 itibarıyla Manga konseriyle etkinliğimiz devam edecek” şeklinde konuştu.



Konuşmanın ardından Palyaçolar ve Spider Man eşliğinde küçük davetlilerimiz ayna oyunu aktivitesine katıldılar. Oyun esnasında son derece keyifli ve eğlenceli görüntüler ortaya çıktı. Daha sonra çocuklarımız diğer aktivitelerden faydalanmak üzere piknik alanına hareket etti.

Aktiviteler devam ederken Kpt. Plt. Bülent Boralı sahneye Yönetim Kurulu'nun davet ederek AYJET Uçuş Okulu'nun organize edeceği uçuş deneyimi için çekilişi gerçekleştirdi.



Kahraman pilot Sullenberger'in hayat hikayesi

TALPA TARAFINDAN, 23 NİSAN ULUSAL EGEMENLİK VE ÇOCUK BAYRAMI ETKİNLİKLERİ KAPSAMINDA FLYINN ALIŞVERİŞ MERKEZİNDE OLDUKÇA ANLAMLI BİR FİLM SEANSI GERÇEKLEŞTİRİLDİ. KAZ SÜRÜSÜNÜN İÇİNE GİRİNCE MOTORLARI DURAN 1549 SEFER SAYILI A320 UÇAĞINI NEW YORK'TA HUDSON NEHRİ'NE İNDİREK 155 KİŞİNİN HAYATINI KURTARAN KAHRAMAN PİLOT SULLENBERGER'İN GERÇEK KAHRAMANLIK ÖYKÜSÜNÜN ANLATILDIĞI FİLM SULLY, BÜYÜK BİR İLGİYLE İZLENDİ.

Tarihler 15 Ocak 2009'u gösterirken New York Hudson Nehri'nde büyük bir mucize yaşandı. UsAirways'e ait Airbus A320 tipi uçak, LaGuardia Havalimanı'ndan kalkışından kısa bir sonra kaz sürüsüne maruz kaldı. Ortalama 15-20 kilogram ağırlığındaki Kanada kazları, A320'nin iki motorunun içine çekilerek yanmasına ve ardından durmasına neden oldu.

İçinde 155 yolcu ve mürettebat bulunan, 78 ton ağırlığındaki uçak motorsuz kalmıştı. Tek kurtuluş çaresi olarak 1549 sefer sayılı A320'nin Hudson Nehri'ni yapacağı mecburi inişten başka çare yoktu.

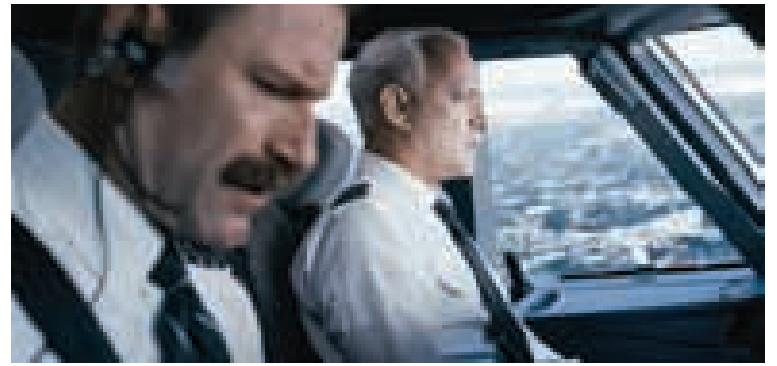
Kaptan Chesley Burnet Sullenberger, zor bir karar verdi. Hudson Nehri'ne mükemmel planlamayla başarılı bir iniş yaptı. Tıpkı gençliğinde küçücük bir planörle yaptığı inişlerdeki gibi kusursuzdu. Yolcuların ve ekibinin hayatını kurtardı. Sullenberger, ulusal kahraman

haline geldi.

Sullenbergero günü anlatarak kaleme aldığı 'Highest Duty-En Yüce Görev' kitabında şöyle anlatıyor: "İkinci pilotum Jeff Skiles USAirways'de sekiz yıl kaptan pilotluk yapmıştı. Ancak şirketi küçüldüğü için ikinci pilot olarak uçuyordu. 20 bin uçuş saati tecrübeye sahipti. 1549 sefer sayılı uçuşta her şey çok normal başlamıştı. 155 yolcu ve mürettebatla kalkıştan 95 saniye sonra uçağımız Kanada kazı sürüsünün içine girdi. Önce büyük bir gürültü duydum. Çocukluğumda Teksas'ta fırtına böyle başlardı. Ardından burnuma yanmış barbekü kokusu geldi. İki motor da durmuştu..."

Hemen karar vermek zorundaydım. Kumandaları kalkışı yapan ikinci pilottan aldım. Kalktığımız piste geri dönmeye irtifamız yetmeyecekti. Şehir üzeri tehlikelerle doluydu. Hudson Nehri'ne inerek yolcularımın hayatını kurtarabilirdim.

Yıllar önce sahildeki Intrepid



Uçak Gemisi Müzesi'ni gezerken uzun uzun Hudson Nehri'ne bakmışım. Turistleri gezdiren teknelerin rotaları aklıma kazınmıştı. İniş teknelerine çarpmadan yapabilirsem başarılı olabilirdim.

Aklıma hemen 1942'deki B-24 bombardıman uçağının suya iniş testleriyle, 1956'da PanAm Havayolları'na ait Boeing 337 pervaneli uçağın iki motorunu kaybedip Pasifik Okyanusu'na inmesi geldi. İki iniş de başarılı olmuştu.

İkinci pilot Skiles acil durumda yapılacakları anlatan check-list'i okumaya başladı. Yolculara anonsta suya inceklerini, çarpmaya hazır olmalarını söyledim. Son kez LaGuardia

kulesiyle ineceğimiz yer hakkında bağlantıya geçtim. Suyu yaklaşıp burnu topladım. Düşen süratle birlikte daha yumuşak bir iniş yapacaktık. A320 suya çarpmasıyla birlikte birkaç yüz metre ilerledi ve durdu. Tahliyeyi başlattım. Bu sırada uçağın su almasını önlemek için kapakları kapattık. Kabin memurlarının büyük çabası ve tecrübesiyle paniksiz bir tahliye yapıldı. Kabini iki defa kontrol ettim. Uçak tamamen boşaltılmıştı..."

Ulusal bir kahraman haline gelen Sullenberger (Sully), UsAirways'den 60 yaşında emekli oldu. Halen uçuş emniyeti konusunda konuşmalar yapıyor, havayollarına eğitim veriyor.

26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜNDE TALPA ATATÜRK'ÜN HUZURUNDAYDI



26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ NEDENİYLE TALPA YÖNETİM KURULU ÜYELERİ TAKSİM CUMHURİYET ANITI'NA ÇELENK KOYARAK SAYGI DURUŞUNDA BULUNDULAR. TÖRENE, TÜRK HAVA YOLLARI (THY) TEMSİLCİLERİ, TÜRKİYE MUHARİP GAZİLER DERNEĞİ ÜYELERİ VE GAZİLERİMİZ İŞTİRAK ETTİ.


Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) tarafından Taksim Meydanı'nda Dünya Pilotlar Günü kutlama töreni düzenlendi. Törene derneğe bağlı genel kurul üyeleri, kaptan pilotlar ve çok sayıda yardımcı pilot ile Türkiye Muharip Gaziler Derneği üyeleri katıldı. İstiklal Marşı'nın okunmasının ardından başlayan törende konuşan TALPA Dernek Başkanı Kaptan Pilot Ayhan Günal, "Dünya Pilotlar gününüz kutlu olsun. Buraya kadar gelen ve destek veren herkese çok teşekkür ediyorum. Her yıl 26 Nisan'da Türkiye

Pilotlar Günü olarak kutlanan bu önemli gün, derneğimizin öneri ve çabalarıyla IFALPA tarafından Dünya Pilotlar Günü olarak kabul edilmiştir. Bugün bütün dünyada Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanmaktadır. Ülkemizin yedi düvele vermiş olduğu Kurtuluş Savaşı'na önderlik ederek Cumhuriyetimizi kuran Mustafa Kemal Atatürk'ün Türk gençliğine gösterdiği "İstikbal Göklerdedir" hedefine biraz daha yaklaşmanın gurur ve onurunu yaşıyoruz. Ülkemiz bugün dünya havacılığının ilk sıralarında yer alıyorsa, bu başarıda hiç kuşku yok ki sarsılmaz bir inançla Atatürk'ün izinden giden Türk



pilotlarının büyük payı, emeği 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 hergün gelişen ve büyüyen bir sektörün hızına yetişmek için daha çok çalışmamız ve kendimizi geliştirmemiz gerektirdiğini

biliyoruz. Sevindirici olan iyi yetişmiş, nitelikli, eğitilmiş birçok genç meslektaşlarımızın bayrağı bizden devralacak ve daha yükseklerde dalgalandıracak olmalarıdır” dedi.

Açıklamanın ardından Türkiye Havayolu Pilotları Derneği üye ve yöneticilerinin, Cumhuriyet Anıtı önünde hatıra fotoğrafı çektiğiyle tören sona erdi. 





DÜNYA WORLD PILOTLAR PILOTS' GÜNÜ DAY

GÖRKEMLİ BİR GECEYLE KUTLANDI

TALPAĞNIN ÖNCÜLÜĞÜNDE THY, TAV, BABACAN HOLDİNG VE ODEA BANK SPONSORLUĞUNDA DÜZENLENEN VE BU YIL 4' ÜNCÜSÜ KUTLANAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ, POLAT RENAISSANCE HOTEL'DE GERÇEKLEŞTİRİLDİ. TALPA BU YIL DA SEKTÖRDEKİ AKTÖRLERİ BİR ARAYA GETİREK GÖRKEMLİ BİR GECEYE İMZA ATTİ.





Dünya Pilotlar Günü'nün kutlandığı baloya Polat Renaissance Hotel ev sahipliği yaptı. Hotelin balo salonunda gerçekleştirilen kutlama öncesi pilotlar ve konuklar bir trionun hafif müziği eşliğinde kokteyl salonunda bir araya geldi. Yoğun bir katılımın olduğu geceye gelen konukları karşılama alanında TALPA Başkanı Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günel, Başkan Yardımcısı Kpt. Plt. Dilek Karabağlı ve Genel Sekreter Kpt. Plt. Bülent Boralı ve yönetim ve denetim kurulundan bir çok kaptanımız karşılıken kendilerine eşleri de refakat etti

Gecenin sunuculuğunu üstlenen Taner Ayyıldız'ın hoş geldin konuşmasıyla başladı. Ayyıldız, "Sayın misafirler hepiniz hoş geldiniz. 1912 yılında havacılık tarihimizde 1 numaralı pilot brövesini alan Fesa Evrensev'in Türkiye semalarında ilk uçuşunu gerçekleştirdiği 26 Nisan 2013 yılından bu yana Türkiye Havayolu Pilotları Derneği TALPA'nın girişimleri neticesinde Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanmaktadır. Bu vesileyle Mustafa Kemal Atatürk'ün 'İstikbal göklerde'dir' sözü ile önemini vurguladığı havacılığın, en önemli aktörleri, göklerdeki istikbalimizin temsilcileri saygıdeğer pilotlarımızın

kıymetli ailelerinin, havacılığa gönül vermiş herkesin Dünya Pilotlar Günü kutlu olsun.

Bendeniz Taner Ayyıldız, 11 yılı aşkın bir süredir siz değerli kaptanlarımızla görev yapan bir kardeşiniz olarak böylesi bir gecenin sunuculuğunu üstlenmiş olmanın şahsım adına bir gurur vesilesi olduğunu belirtmek isterim.

Geceye katılmadıkları halde telgraflarıyla bizleri şereflendiren Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdür Yardımcısı sayın Celal Özüğür beyefendiye, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanımız Kadir Topbaş beyefendiye, ve saygıdeğer İstanbul Valisi Vasip Şahin beyefendiye şükranlarımızı sunarız. Sözü fazla uzatmadan sizleri TALPA'nın açılış filmi gösterimiyle başbaşa bırakmak istiyorum. Hepiniz tekrar hoşgeldiniz" şeklindeki konuşmasının ardından barkovizyon gösterisine geçildi. Uçuculuğun önem, zorluk ve hassasiyetine değinen film gösterisi Ulu Önder Atatürk'ün geleceği işaret etmesiyle son buldu.

Gece, sunucu Taner Ayyıldız'ın, kürsüye TALPA Başkan'ı Kpt. Plt. Ayhan Günel'i davet etmesiyle devam etti. Kürsüye gelen Günel konuşmasında " Herkese iyi akşamlar diliyorum. Saygıdeğer konuklar, değerli meslektaşlarım ve sevgili eşleri. Gecemizi ➤





onurlandıran camiamızın sayın temsilcileri, hepinizi Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Yönetim Kurulu adına sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Hoş geldiniz. İyi bir gece geçirmenizi diliyorum.

Bu gecemizin organize edilmesinde emeği geçen bütün dostlarım, arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.

Sayın davetliler, dördüncüsünü kutladığımız Dünya Pilotlar Günü vesilesiyle bir aradayız. Ancak etkinliklerimiz 23 Nisan ile başladı. Hezarfen Havaalanı'nda düzenlediğimiz ve çocuklarımızla Cumhuriyet ve havacılık değerlerimizi buluşturduğumuz büyük etkinliğimizi gerçekleştirdik. Katılımı ve sosyal kabiliyeti yüksek, çocuklarımız için eğlenceli, en önemlisi de Cumhuriyet değerleriyle bütünleşmiş bir etkinlik oldu. Hava şartlarına rağmen güzel hatıralarla ayrıldık. 26 Nisan ise Pilotlar Günü özel bir gün. Bugün de sadece mesleğimizin sorunlarını ve onu icra etmekteki güçlükleri

ifade etmiyoruz. Aynı zamanda derneğimiz TALPA'nın çabalarıyla bütün dünyaya armağan ettiğimiz bir gün olmasının da mutluluğunu yaşıyoruz. 26 Nisan tarihi önemli bir anlama sahiptir. 1912 yılının 26 Nisan günü Plt. Yzb. Fesa Evrensev 1 numaralı bröveyi almıştır. Derneğimiz TALPA 18 yıldır Pilotlar Günü'nü 26 Nisan'da kutluyor. Son 4 yıldır ise 26 Nisan uluslararası platforma taşınmıştır. Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanmaktadır.

Sayın davetliler, derneğimiz TALPA geçen yılki genel kurulun ardından daha dinamik, şeffaf ve atılım yapmaktan sakınmayan bir yönetim anlayışıyla büyük bir gelişme göstermiştir. Bunun en somut ifadesi derneğimize üye olan pilot sayısındaki artıştır. 2000'e yakın asil üye ile devraldığımız derneğimiz bugün itibarıyla 3450 asil üyeye ulaşmıştır. Genel üye sayımız ise 4300 olmuştur.

Derneğimizin ekonomik gücü iki kat artmış, maddi açıdan güçlenmiştir. TALPA uluslararası alanda daha fazla görünür ve dinlenir olmuştur. Daha da önemlisi derneğimiz pilotlarının güveneceği bir kurumsal kimliğe kavuşmuştur. Meslektaşlarımız ve aileleri kendilerine sahip çıkacak güçlü bir TALPA'ya sahiptir. Bugüne kadar tek tek meslektaşlarımızın ya da camiamızın karşılaştığı sorunlara yaklaşırken derneğimize üye olup olmadıklarına bakmadık. Bir kişinin pilot olması, bizim harekete geçmemiz



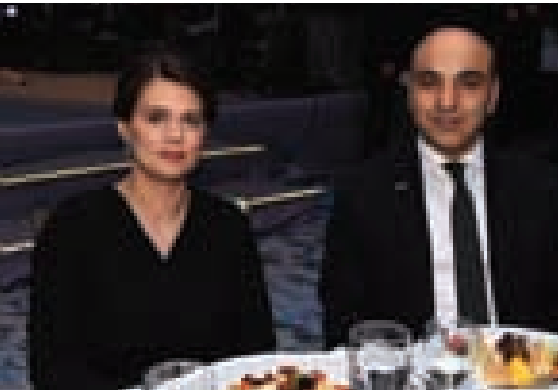
için yeterli oldu. Bundan sonrada faaliyetlerimizin kaynağı, hedefi ve etkinlik alanı pilot camiası ve geliştirdiği değerler, demokrasi ve havacılık olacaktır.

Sayın konuklar, 23-26 Nisan etkinlikleri süresince ve derneğimizin bütün yıl boyunca sürdürülen faaliyetlerinde yol gösteren, Cumhuriyetin temel değerleri havacılık mesleğimize bağlılığımız olmaya devam edecektir. İstikbali göklerde gören Mustafa Kemal Atatürk'ün değerlerini geleceğimiz olan çocuklarla buluşturmaya devam edeceğiz. TALPA, bugün, yarın ve gelecekte nice güzel etkinlikleriyle sizlerle birlikte olacaktır. Sözlerime bir davetle son vermek istiyorum. Gelin derneğimiz için çitayı bir basamak daha yükseltelim. Gelin, daha güçlü, etkili, dinamik bir TALPA için el ele verelim. Gelin tek bir meslektaşımızı bile TALPA dışında bırakmayalım. Üye yapalım. TALPA'nın üye sayısı ne kadar çok olursa, tüm sektörün gücü, değeri ve camiamıza olan yararı o kadar büyük olacaktır. Bu davet bizim. Hepinizi sevgiyle selamlıyor, güzel bir gece geçirmenizi diliyorum” şeklinde konuştu.

Gecenin sunucusu Taner Ayyıldız, “Milli gururumuz, dünya semalarının lideri, bir personeli olmaktan gurur duyduğum, bayrak taşıyıcımız Türk Hava Yolları filmiyle sizleri baş başa bırakıyorum.” şeklindeki konuşmasının ardından ünlü oyuncu Morgan Freeman'ın THY tamtım filmi büyük bir beğeniyle

izlendi. Filmin ardından Ayyıldız, Türk Hava Yolları Genel Müdürü Bilal Ekşi'yi kürsüye davet etti. Bilal Ekşi konuşmasında “TALPA'nın çok değerli başkanı, çok değerli üyeleri, hanımefendiler, beyefendiler sevgili pilot arkadaşlarım. Bu anlamlı ve güzel gecemizde sizlerle birlikte olmaktan büyük bir mutluluk duyuyorum. 26 Nisan eskiden sadece Türkiye'de Pilotlar Günü olarak kutlanırken, 4 yıl önce TALPA'nın çok kıymetli girişimleriyle Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanmaya başladı. Bu dönemde ben de Sivil Havacılık Genel Müdürü olarak sürece şahitlik etmiş ve kısmen de katkıda bulunmuş olarak böyle bir günün globalleşmesinden büyük mutluluk duyuyorum. Hepinize hayırlı olsun. Emniyetli uçuşlar diliyorum.

Türk Havayolları olarak sivil toplum kuruluşlarının gelişmesine, büyümesine ve üyelerinin menfaatlerini korumasın anlamlı buluyor ve destekliyoruz. TALPA ile ➤





bugüne kadar güzel ve seviyeli ilişkilerimiz oldu. Bundan sonrada TALPA'nın yapacağı çalışmalara, üyelerinin hem özlük haklarına hem de etik değerler açısından mesleki açıklarını geliştirme yönünde yapacakları tüm faaliyetlere katkıda bulunacağız. Türk Hava Yolları Türk sivil havacılığının öncüsü olduğu gibi bu gibi konularda da öncülük yapmaya devam edecektir. Ben böyle güzel bir gecede sözlerimi fazla uzatmadan bir kaç güzel gelişmeyi sizlerle paylaşmak istiyorum. Biliyorsunuz 2003 yılından beri Türk sivil havacılığı özellikle global anlamda muazzam bir büyüme gösterdi. Herkesin gıpta ettiği bir serüveni hep birlikte yaşadık. Buna hep beraber şahitlikte bulunduk. Fakat 2016 yılında özellikle bölgemizdeki güvenlik sıkıntılarından dolayı Türkiye'de bir yavaşlama dönemine girdik. Ama bugün bu vesileyle bir müjdeyi de sizlerle paylaşmak istiyorum. Buraya gelmeden önce Nisan ayı dahil olmak üzere önümüzdeki kalan aylara baktığımızda, acaba mevcut durum nasıl gidiyor diye baktığımızda şunu büyük bir memnuniyetle gördüm. Şu anda bütün aylardaki rezervasyon sayılarımızda doluluk oranlarımız 2016'nın üzerine çıkmış durumdadır. Diğer havayolu şirketleriyle de görüştüğümüzde onlardada büyük bir düzelleme, gelişme ve büyüme



olduğunu gördük. Özellikle TALPA'dan kendisini daha fazla geliştirmesini, başkanın ifadesiyle üye sayısını artırmasını ayrıca pilot eğitimine, üyelerinin her türlü gelişimine katkıda bulunmalarını bekliyoruz. Bu vesileyle tekrar 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü'nü kutluyor, hayırlı ve emniyetli uçuşlar diliyor, saygılar sunuyorum” şeklinde konuştu.

Konuşmalarının ardından paket takdim törenine geçildi. Taner Ayyıldız, TALPA Genel Sekreteri Kpt. Plt. Bülent Boralı'yı plaket takdimi için kürsüye davet etti. Boralı, “Değerli misafirler, hanımefendiler, beyefendiler ve değerli meslektaşlarım. Tekrar hoş geldiniz. Bundan tam 105 sene önce bu semalarda ilk Türk uçağı, ilk Türk pilotu Yüzbaşı Fesa Evrensev tarafından uçuruldu. Biz Türk pilotları 2000 yılından beri Hava Kuvvetleri Komutanlığı ile yapmış olduğumuz mutabakat gereği bu günü Türkiye Havayolu Pilotları günü olarak kutluyoruz. 2000'li yılların başında IFALPA nezdinde 26 Nisan'ı Dünya Pilotlar Günü olarak kutlama girişimleri 2013 yılında sonuçlandırılarak tüm dünyada 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanmıştır. Emegi geçen tüm meslektaşlarımıza teşekkür etmeyi bir borç biliriz. Gelenekselleştiği üzere bu sene dördüncüsünü kutlayacağımız 26 Nisan balosu meslektaşlarımızın



birlik ve beraberliğinin simgesi haline gelmiş olup, her sene artan bir heyecanla kutlanmaktadır. Heyecanlıyız, hepimize kutlu olsun. Değerli misafirler, değerli meslektaşlarım. Dünden bugüne havacılık hızla gelişmektedir. Buna bağlı olarak sorunları da artarak devam etmektedir. Mesleğimizin hak ve menfaatlerini koruyabilmek, pilotluk ve pilotluk mesleğini her ortamda temsil edebilmek ve sorunlarımıza çözüm bulabilmek için gerekli girişimleri yapan öncü kuruluş Türkiye Havayolu Pilotları Derneği'dir. Ve bütün bu işleri yapabilmek için üyelerimizin vereceği destek ise tek motivasyon kaynağımızdır. Sizlerin katılımı mesleğimizi ve derneğimizi daha da yüceltecektir. TALPA olarak yıl içinde yaptığımız faaliyetlere katılarak bizlere destek veren meslektaşlarımıza teşekkür etmeyi bir borç biliyoruz." şeklinde konuştu. Daha sonra Borah, Kaptan Pilot Hacı Ali Karşlı'yı sahneye davet etti. Bugüne kadar yapılan faaliyetlerin tamamında yer alan Karşlı'ya plaketini TALPA Dernek Başkanı Kpt. Plt. Ayhan Gunal takdim etti.

Ardından Kaptan Pilot Borah Türk Sivil Havacılık sektörünün ilk kadın kaptan pilotu Kaptan Pilot Dilek Karabağlı'yı sahneye davet etti. Karabağlı plaketini alkışlar arasında Kaptan Pilot Enis

Ulusel'den aldı. Kaptan Pilot Yavuz Gözeler, Kaptan Pilot Göksel Çökmez, First officer Alper Akyürek'e plaketlerini Kaptan Pilot Kartal Mersinoğulları takdim etti. Türk Hava Yolları Genel Müdürü Bilal Ekşi ise plaketini Kaptan Pilot Ayhan Gunal'dan aldı. Gecenin sunuculuğunu üstlenen Taner Ayyıldız sahneye, Ay Jet Uçuş Okulu'ndan Kaptan Pilot Celal Cingöz'ü davet etti. Cingöz'e plaketini Kaptan Bülent Borah takdim etti. Ardından Kaptan Borah, Babacan Yapı'dan İbrahim Babacan'a plaketini sundu. Kokpit'ten Bakış Dergisi'nin ana sponsoru Svot Yapı'dan Ali şener plaketini Kaptan Pilot Osman şirin'den aldı. Kaptan Pilot Kartal Mersinoğulları, Odebank'tan Temel Yahya'ya plaketini verdi. Dünya Pilotlar Günü nedeniyle gerçekleştirilen fotoğraf yarışması birincisi Bahadır Kapucu plaketini Kaptan Pilot Ayhan Gunal'dan aldı.

Plaket töreninin ardından sahnede Brenda Berin ve orkestrası yer aldı. Berin opera esintileriyle bezeli caz ve soul müzikten örnekler vererek izleyenlere keyifli anlar yaşattı. Brenda Berin konserinin ardından sahneyi bir başka usta soliste emanet etti. Sahnede Sertap Erener ve orkestrası baloya katılan konuklara sundukları müzik ziyafetiyle unutulmaz bir geceye imza attılar. ▽





TALPA



TÜRK PİLOTLARININ YEGANE MESLEK ÖRGÜTÜ OLAN TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ (TALPA) KURULUŞUNUN 59. YILINI BİR KOKTEYLLE KUTLADI.

59.

YILINI KUTLADI

Merkez binada yapılan kutlamada TALPA Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Pilot Ayhan Günel bir konuşma yaptı. Günel konuşmasında “59. Yıldönümü kutlamamıza hoş geldiniz, şeref verdiniz. Kuruluş günü vesilesiyle gerek derneğimizi kuran gerekse bugünlere ulaşmasını sağlayan tüm önceki başkan ve yönetim kurullarımıza teşekkür etmeyi bir borç olarak biliyoruz. Bir Teşekkürü de dernek faaliyetlerimize bıkmaksızın özveriyle çalışarak destek veren personelimize etmek istiyorum. 59. Kuruluş yıldönümü kutlu olsun. Hayırlı, uğurlu olsun. Tekrar hoş geldiniz, şeref verdiniz. Bugün iki önemli olayı bir arada kutlamanın sevincini yaşıyoruz. Birincisi bugünün

anneler günü olması. En değerlimiz, en kıymetlimiz olan annelerimizin günü. Başta Mustafa Kemal Atatürk’ün annesi Zübeyde Hanım olmak üzere tüm annelerimizin anneler gününü kutluyorum. İkincisi bugünü özel yapan ve bizim burada toplanmamızın asıl amacı olan TALPA’nın 59. kuruluş yıldönümü olması. Bu günlere gelmemizde çok çabalar ve özveriler gösteren, geçmiş dönem başkanlarımıza, yönetim kurullarına, geçmişte ve bugün emekleri ve fedakarlıkları ile desteklerini esirgemeyen TALPA çalışanlarına ve TALPA’nın gerçek sahibi olan üyelerimize, onların ailelerine ve siz sevgili dostlarımıza tekrar teker, teker teşekkür ediyorum.” dedi.

Yönetim Kurulu Başkanı



Kaptan Pilot Ayhan Günel konuşmasının ardından, bugüne kadar TALPA'nın gerçekleştirdiği faaliyetlerin tümünde yer alan ve katkı sağlayan Kaptan Pilot İskender Çarkçı ve Kaptan Pilot Serdar Ali Peker'e hizmetlerinden dolayı birer plaket takdim etti.

Ayrıca TALPA günün önemine değinen bir bildiri yayımladı. Bildiride şu konulara dikkat çekildi. Bugün sivil havacılık sektörümüzün küresel ölçekte elde ettiği büyük başarıda hiç kuşkusuz, iyi eğitilmiş, başarılı Türk pilotlarının ve onların arkasındaki Yarım yüzyılı aşan birikim ve tecrübesi ile

TALPA'nın büyük katkısı var. TALPA, sektörün daha da gelişmesi, büyümesi, pilotluğu kariyer hedefine koyan Türk gençlerinin yeni istihdam olanakları yaratılarak çağın gereklerine uygun şekilde yetiştirilmesi için her türlü desteği dün olduğu gibi bugün de vermeye devam ediyor. Ancak TALPA olarak öncelikli hedefimiz ve kırmızı çizgimiz uçuş emniyetidir. 59 yıldan bu yana yapıcı eleştirileri ve önerileri ile sektöre katkı sunan TALPA, bundan sonra da artan üye sayısı ile daha güçlü bir şekilde mesleğimize ve sivil havacılığımıza hizmet etmeyi aynı kararlılıkla, aynı ilkelerle sürdürecektir,


gökyüzünde yazılan yeni başarılarına ülkemizin adını gururla, onurla yazdıracaktır.

Uluslararası platformlarda ülkemiz havacılığını başarı ile temsil etmek, haklarımızı savunmak, IFALPA ve ECA gibi çatı örgütlerinin çalışmalarında aktif katılım sağlamak TALPA'nın ve Türk Sivil Havacılığının tüm dünya üzerinde bilinirliğini artırmaya yardımcı olmakta, dikkatle izlenen, görüşü merak edilen bir sivil toplum örgütü olarak dünya sivil havacılığındaki konumunu pekiştirmektedir.

Önümüzdeki yıllarda kuruluş yıldönümlerimizi üye sayısını daha artırmış çok daha güçlü, çok daha etkin

bir dernek olarak kutlamak, havacılığımızın en önemli aktörlerinden biri olan TALPA'nın ana hedefidir.

Derneğimizin kuruluşunda yer alan, bugüne kadar yönetim ve denetim kurullarında, komitelerinde görev yapan tüm meslektaşlarımızı saygıyla ve minnetle anıyor; derneğimize dün olduğu gibi bugün de katkı ve destek veren tüm üyelerimize şükranlarımızı sunuyor, aramızdan ayrılan yöneticilerimize ve üyelerimize Allah'tan rahmet diliyoruz.

Kaza-kırım olaylarının yaşanmadığı, uçuş emniyetinin en üst seviyede sağlandığı nice 59 yıllara... 

HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK



HAVA ŞEHİTLERİMİZ, TALPA VE HAVA HARP OKULUNUN ÖNCÜLÜĞÜNDE EDİRNEKAPİ ŞEHİTLİĞİNDE DÜZENLENEN TÖRENLE ANILDI. ŞEHİT AİLELERİ İLE BİRLİKTE TALPA ÜYELERİ, UÇUŞ OKULU ÖĞRENCİLERİ VE MUHARİP GAZİLERİN DE YER ALDIĞI TÖRENE HAVA HARP OKULU KOMUTANI HV. PLT. TÜMG. ALİ ÇETİNKAYA VE OKULDA GÖREV YAPAN SUBAY VE ASTSUBAYLAR DA KATILDI. HAVA HARP AKADEMİSİNİ TEMSİLEN DE BİR HEYET TÖRENDE HAZIR BULUNDU.

Saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başlayan törende anıta çelenklerin konulmasından sonra TALPA Başkanı Kıpt. Plt. Ayhan Günel bir konuşma yaptı. Günel konuşmasında, “ Değerli konuklar,

Öncelikle son derece anlamlı bu törene teşrif ederek vefa duygusunu gösteren sizlere şükranlarımı sunmayı bir görev biliyorum.

Ülkemizde 100 yıldan fazla bir geçmişe sahip olan havacılığımız ilk şehitlerini 1914 yılında vermiş, İstanbul-Kahire seferini yapan Yüzbaşı Fethi bey ve Yüzbaşı Sadık bey yaşamlarını yitirmişlerdir. Bu kazadan yaklaşık 15 gün sonra da Teğmen Nuri bey kullandığı uçağın düşmesi sonucu şehit

olmuştur. Hava Şehitlerimiz ilk kez 1916 yılında anılmış, 1926 yılından itibaren de her yıl geniş katılımlı törenlerle anma günleri düzenli hale getirilmiştir.

Unutmamalıyız ki; gelişim, fedakarlık, emek ve zaman isteyen bir süreçtir. Bugün ülkemiz sivil havacılığı dünyada ilk sıralarda yer alıyorsa bu başarıda bugüne kadar havacılık aşkımdan ve gökyüzünden yaşamları pahasına vazgeçmeyen, can veren, kan veren şehitlerimizin büyük payı vardır.

Ulu Önder Atatürk'ün “İstikbal Göklerde” hedefine uygun şekilde 1926 yılında ilk uçak fabrikasının kuran Cumhuriyetimizin yetiştirdiği havacılığa aşık nesiller, bugün





yakaladığımız başarının isimsiz kahramanlarıdır. Her pilot; Yüzbaşı Fethi beyi, Yüzbaşı Sadık beyi, Teğmen Nuri beyi, Feza Evrensev'i, Vecihi Hürkuş'u, Nuri Demirağ'ı tanıdığımda, anladığımda, ülkemiz havacılığını daha da ileriye götürmek için kendisinde

kuvvet bulacak, üstlendiği ağır sorumluluğun farkına varacaktır. 100 yıl öncesinin ilkel olanakları ile ülkemiz havacılığını başlatan kahramanlarımızı düşündükçe bugünün ileri teknolojik koşullarında havacılığın daha kolay olduğu düşünülebilir. Ancak hergün yüzlerce yolcuyu arkasına alarak salimen taşımının sorumluluğu değişmemiştir. Ülkemiz savunmasında görev alan pilotlarımızın sorumluluğu ise daha da artmıştır.

Bu nedenle, Biz Türk pilotları daha yüksekleri hedefleyerek kendimizi daha da geliştirmenin, bizden sonra kokpiti devralacak müstakbel meslektaşlarımıza bilgi, birikim ve deneyimlerimizi aktarmanın önemli olduğuna

düşünüyoruz. Göklerine sahip olamayan ulusların bağımlı olamayacağına inanıyoruz.

Şehadetleriyle de bizlere ışık olan, ülkemiz için bu uğurda yaşamlarını yitiren asker veya sivil tüm hava şehitlerimizin toprağa değil yüreklerimize gömülü olduğunu biliyoruz. Ulu Önder Atatürk'ün ifade ettiği gibi:

“Her yılın 15 Mayıs'ında her şehir ve kasabalarımızda, aziz Türk hava şehitlerimizin hatıralarını anmak için toplanır, kabirlerine gider, mersiyeler okur, onlara layık törenler tertip ederiz. Cesetleri toprakta, ruhları kalplerimizde olan bu kahramanları yılda bir defa değil, her gün her saat her dakika hatırdan

çıkarmamak gerekir.”

Bu düşüncelerle Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak hava şehitlerimizi bir kez daha anıyor, aziz hatıraları önünde saygı ve minnetle eğiliyoruz.” dedi.

Şehitlikteki Şeref defterini imzalayan Günal 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.

TALPA TEST CENTER Yetki Belgesini Aldı!

TALPA'nın test merkezi olarak alt şirketi konumunda faaliyet gösteren TTC, ICAO İngilizce Seviye Belirleme Sınavı yapma yetkisini SHGM'den aldı. Sekiz ay önce TALPA ve İspanya merkezli The English Center firması arasında başlayan yoğun görüşmeler sonucu Ekim 2016'da taraflar arasında imzalanan anlaşma uyarınca TALPA TEST CENTER kuruldu. O zamandan bu yana TTC kendi iş süreçlerini geliştirip organizasyonel ve finansal alt yapısını kurarak SHGM onaylı Dil Yeterliliği Sınavları Hizmet Sağlayıcı Yetki Belgesini almaya hak kazandı.

Yapılan çalışmaların ilk etabında TTC web sitesi kuruldu. Buna paralel SHGM tarafından da talep edilen ve iş akışlarının temel alındığı merkezin operasyonel el kitabını (manual) oluşturma çalışmaları gerçekleştirildi. İş akışlarında kullanılacak olan formlar ve diğer dokümantasyon hazırlandı, ilgili personel bilgilendirildi. TALPA Binası içinde TTC'nin sınavları gerçekleştireceği sınıf ve fiziksel ortam hazırlandı.

Bu sertifika gereğince

TALPA TEST CENTER'İN (TTC) SEKİZ AYLIK YOLCULUĞU HAZİRAN AYI İÇERİSİNDE SONUCA ULAŞTI.

TTC, The English Center'ın Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO 'nun Dil Yeterlilik Testi kriterlerine uygun, EASA/EU regülasyonları ile uyumlu TEC testini Türkiye'de uygulama yetkisini almış bulunmaktadır. TEC testi Temmuz ayından itibaren TTC'nin Florya'daki TALPA Binası içinde bulunan merkezinde uygulanmaya başlanacaktır. İlki 10 -11 Temmuz'da yapılacak olan TEC testine ilgi beklenenden yoğun olmuş ve testin uygulanacağı ilanının çıkmasını takip eden üç gün içerisinde her iki gün kontenjanı dolmuştur. TTC ilerleyen günler içerisinde TEC testini uygulamaya devam edecek ve gerçekleşecek test tarihleri TTC web sitesinde yayınlanacaktır. TALPA



üyelerine bilgilendirme mail/SMS yoluyla da yapılacaktır.

Şu an sektörde yapılan İngiliz merkezli Havacılık İngilizcesi Sınavı'na alternatif olacak olan TEC testi ile TTC, profesyonel, tarafsız ve insan faktörünü dikkate alan tavrı ile lider olmayı hedeflemektedir. TTC Temmuz ayı başında verilecek 10 kişilik eğitim ile kendi interlocutorlarını (testi gerçekleştiren eğitmen) yetiştirmeyi ve bir sonraki adımda da yeterli interlocutorluk deneyiminden sonra kendi assessorları (sınav değerlendiricisi) ile sınav değerlendirmesi yapmayı

hedeflemektedir.

Bütün sorularımıza sabırla ve zamanında verdikleri cevaplardan dolayı SHGM çalışanlarına, projede emeği geçen herkese ve bu süreçte en başından beri gösterdiği özverili çalışmaları için TALPA Yönetim Kurulu Üyemiz Kaptan Pilot Aykut Işıkoğlu'na teşekkür ederiz.

TTC iletişim bilgileri aşağıdaki gibidir;

TALPA TEST CENTER

Şenlikköy Mah. Avcılar Sok. No:43 34153 Florya, İstanbul

Tel:+90 212 662 12 01

<http://www.talpatestcenter.com/>



Dr. Kpt. Plt. M. Melih BAŞDEMİR
Talpa Yönetim Kurulu Üyesi
Talpa Dış İlişkiler Komiteler Başkanı

ASSERTIVENESS: ISRARCI KARARLILIK

UÇUŞ OPERASYONLARININ VAZGEÇİLMEZİ OLAN BİLGİ VE MUHAKEME YETENEĞİNİ DURUMSAL FARKINDALIKLA BİRLEŞTİREN ASSERTIVENESS, KİŞİNİN KENDİNDEN EMİN BİR ŞEKİLDE ISRAR EDEREK FİKRİNİ İFADE EDEBİLME VE AYNI ZAMANDA BU DÜŞÜNCESİNİ SAVUNMA KABİLİYETİDİR. DİĞER BİR İFADEYLE, ASSERTIVENESS AMACA ULAŞMA VE FİKİRLERİ KANITLARLA İFADE ETME FAALİYETİ OLARAK, İNSANIN DÜŞÜNCELERİNİ KARŞI TARAFI KIRMANDAN, KAVGA ETMEDEN VE BOYUN EĞMEDEN BİLİNÇLİ BİR BİÇİMDE İFADE ETME BİÇİMİDİR.

Assertiveness, iletişim becerilerini kullanarak öğrenilebilir bir kabiliyettir. Bu yeteneğin içinde, kişinin kendine olan özgüveni, bilgisi, ikna yeteneği, karşı tarafa saygı duyması ve işbirliği sağlama özelliği bulunmaktadır.

Sadece havacılık sektöründe değil aynı zamanda diğer sektörlerdeki iletişim becerilerinin kullanılmasında önemli bir yer tutan assertiveness konusu, 20. yy'nın ikinci yarısından itibaren kişisel gelişim uzmanları tarafından ele alınmaya başlanmış ve öğrenilebilir bir insan özelliği olarak lanse edilmiştir.

Assertiveness eğitimi ise, öncelikle ticari hava yolları çalışanlarına yönelik olarak 1960'lı yıllarda, uçuşun her safhasında uçuş ekipleri içindeki iletişim becerilerinin ve etkileşimin

iyileştirilmesi amacıyla yönelik olarak başlatılmıştır. Bu eğitimler içinde ortaya konulan temel konu ise assertiveness'in stres ve kaygı yönetimi ile olan ilişkisi olmuştur. Çünkü, bir kişinin hem assertive hem de stresli ve kaygılı olması beklenmeyen bir durumdur, bundan dolayı da assertive olmak kaygıyı azaltarak stresi önler ve devamında durumsal farkındalığı (SA) artırır.

Assertiveness özellikle pilotlarda olması gereken vazgeçilmez bir yetenektir. Kaptan pilot eğitimlerinde yeterince assertive olamayan kaptan adaylarının Sorumlu Kaptan Pilot (SKP) olmaları mümkün değildir. II. Pilotlar için de önemli bir yetenek olmasına rağmen belli bir seviyede assertive olan II. Pilotlar, diğer CRM yeteneklerinde olduğu gibi, assertiveness seviyelerini istenen seviyeye çıkarmak için gerekli süreye ve eğitim imkanlarına sahip olacaklardır.

Assertiveness eğitimlerinde kaptanlara;

- Ekibi hakkında yeterli bir duyarlılığa sahip olmaları,
- Assertive olmakla olmamak arasındaki farkı bilmeleri,
- Assertiveness ile saldırgan olma arasındaki çizgiyi belirlemeleri amaçlanır.

Bir iletişim biçimi ve yöntemi olarak ele alınan , assertiveness içinde saldırganlık ya da teslimiyetçilik gibi iki sivri ucu barındırmaktadır.



Bundan dolayı Türkçe'ye ısrarcı kararlılık (IK) olarak çevrilebilen assertiveness, bilgiyi (knowledge) yetenekli olmayı (proficiency) ve doğru bildiğini uygulamayı (determination) barındırır. Bu üç unsurdan biri kişide eksikse kişinin IK olması beklenemez. Bu özelliklere sahip olmayan kişiler genelde teslimiyetçi bir yol benimserler, bildiklerini tam olarak ifade edemedikleri ya da kendinden emin bir tavır sergileyemedikleri için iletişimde yer yer karşı taraftan saldırgan tutumlarına boyun eğmek zorunda kalırlar. Teslimiyetçi kişilikte olanlar, karşı tarafla bir anlaşmazlık olmaması uğruna

BİR İLETİŞİM BİÇİMİ VE YÖNTEMİ OLARAK ELE ALINAN ASSERTIVENESS İÇİNDE SALDIRGANLIK YA DA TESLİMİYETÇİLİK GİBİ İKİ SIVRI UCU BARINDIRMAKTADIR.

kesin bir şekilde bildiklerinden emin olsa bile bilgisini savunmaz ve uçuş emniyetini tehlikeye atar, bu durum aynı zamanda airmanship, (uçuculuk niteliği) ne de uymayan bir durumdur.

Burada yapılması gereken, iletişimde karşıdaki insan nasıl davranırsa davranсын kişinin kendine güvenmesi ve emin olarak bildiğini ifade etmesidir. Assertive olan kişiler, kendi fikirlerini CRM'i bozmadan karşı tarafa ikna edici bir şekilde aktarabilenlerdir.

Assertive iletişim, aynı zamanda, uçuş ekibi içinde gerekli olan saygı sınırlarını koruyabilme yeteneğidir. Burada esas olan, uçuş



ASSERTIVE İLETİŞİM, AYNI ZAMANDA, UÇUŞ EKİBİ İÇİNDE GEREKLİ OLAN SAYGI SINIRLARINI KORUYABİLME YETENEĞİDİR. BURADA ESAS OLAN, UÇUŞ EMNİYETİ İÇİN GEREKENLERİ YERİNE GETİRMEK VE EKİP İÇİNDE İŞBİRLİĞİNİ ARTTIRICI BİR TAKIM ÇALIŞMASI YARATABİLMEKTİR.

emniyeti için gerekenleri yerine getirmek ve ekip içinde işbirliğini arttırıcı bir takım çalışması yaratabilmektir. Assertive iletişim, diğer bir ifadeyle, kişiler arasındaki üstünlük mücadelesine değil, işin doğru bir şekilde yapılmasına odaklanır.

Assertive kişilerin özellikleri ise;

- Duygu ve düşüncelerini serbest bir şekilde ifade edebilirler,
- Diğer kişilerle rahat bir şekilde iletişim başlatıp bunu devam ettirebilirler.
- Haklarını bilirler,
- Öfke kontrolünde başarılıdır, ancak bu

duygularını bastırırlar anlamına gelmemelidir, burada anlaşılması gereken; öfkelerini kontrol ederek mantıklı bir şekilde fikirlerini ifade ederler şeklinde olmalıdır.

- Assertive kişiler, iletişimde diğerleriyle orta yol bulma amacıyla olurlar, her zaman kendi istekleri olması konusunda ısrar etmezler, doğru olanın yapılmasına uğraşırlar, genellikle kendileriyle barışıktırlar.

Özellikle kokpit ortamında assertiveness önemli bir yer tutar, doğası gereği uygulama bakımından içinde tehlikeler barındıran, bu yeteneğin nasıl uygulanacağı önemli bir yer tutmaktadır, örnek olarak

normal bir uçuş operasyonunda görevini SOP'ye göre uçuş emniyeti içinde uygulayan bir PF'e karşı sabırsızlık ya da öne çıkma isteğinden dolayı gereksiz yapılan müdahaleler assertiveness içinde düşünülemez, öte yandan benzer bir operasyonda görevini yapmayan bir PF'e karşı saygı, boşvermişlik ya da yılmaktan dolayı hiç müdahale etmeme ise assertiveness eksikliğini göstermektedir. Bunu şirket içinde olması gerektiği gibi uygulamak için şirket manüellerinde ve eğitimlerinde mutlaka assertiveness bilincini yerleştirecek şekilde düzenlemek gerekmektedir.

Özet olarak, assertiveness

hem havacılık sektöründe bir zorunluluk, hem de uçuş ekiplerinin iletişim becerilerinin gelişmesinde bulunması gereken önemli bir yetenektir. Ancak burada, uçucuların görev ve sorumluluklarına gereksiz müdahalelere imkan vermeme ve gerektiğinde ekip içinde fikirlerini ifade edecek şekilde bir davranış şekli geliştirmek ihtiyacı bulunmaktadır. Bu tür davranışları geliştirmek için rastgele yöntemler değil, SOP'lerde açık bir şekilde belirlenmiş yöntemler kullanılmalıdır. Çünkü assertiveness uçuşun emniyetli bir şekilde yürütülmesi için gerekli ve vazgeçilmez bir iletişim becerisidir.



ASAP YÖNETİM KURULU TOPLANTISI SONUÇ RAPORU

ASAP YÖNETİM KURULU TOPLANTISI 2-3 MAYIS 2017 TARİHİNDE MONTREAL'DE GERÇEKLEŞTİRİLDİ. TOPLANTIYA BONAVENTURE OTEL EV SAHİPLİĞİ YAPTI. KONFERANSA TÜRKİYE'Yİ TEMSİLEN TALPA'DAN KPT. PLT DİLEK KARABAĞLI, KPT PLT. AYHAN GÜNAL VE KPT. PLT KARTAL MERSİNOĞULLARI KATILDI.

ASAP, Star Alliance Pilots Association, Yönetim Kurulu Toplantısı 2-3 Mayıs 2017 tarihinde Montreal, Bonaventure Otel'de 19 ülkeden üye olan şirket havayollarından 57 kişinin katılımı ile yapıldı. Hoş geldiniz konuşması sonrası Kaptan Al Gaspari, ASAP sözcüsü olarak globalleşme, uluslararası ticaret, yeni iş imkânları ve sosyal güvenlik hakkında konuştu. Muhasip görevli Kaptan Gary Russell, harcama raporu ve 2017 tahmini bütçenin 28.000 dolar olarak öngörüldüğünü anlattı. Maddi durumu kısıtlı olan üyelerin katılımı hakkında bu yıl içinde kompanse etmek üzere ileri toplantılarda karar alınabileceğini belirtti. Kaptan Gary devamında, SPG, stratejik planlama grubu adına 'Pay to fly' uygulamaları, stratejik planlama bütçesi, yardım enformasyon, eğitim ve markalaşma üzerine konuştu. (Derneğin web sayfası star-pilot.squarespace.com dan News & Press bölümünün altındaki ilgili 'Pay to fly' video görselini

seyredip, seyrettirmenizi tavsiye ediyoruz. Youtube' da engellenmiş olduğundan, başka sitelerden izlenim ve paylaşımı yapılamamaktadır.)

Uçuş Emniyeti hakkında Kaptan Benjamin London ise yaptığı sunumda ABD'deki tüm şirketlerin 9 Mart 2018 itibari ile onaylanmış bir SMS programını uygulamaya koymasının gerektiğini söyledi. 'Just culture' anlayışının hiçbir sır olmadan sürekli şeffaf olarak uygulanmasının önemini ve kazaların birçoğunun nedeninin pilotlar olmadığını belirtti.

Kaptan Gaspari, GPS'in (Global Pilot Sempozyum) 2011'den bu yana her sene gerçekleştiğini, diğer havayolu ittifakları ve IFALPA arasında resmi olmayan bir anlaşma çerçevesinde 270-350 kişilik bir organizasyon olarak düzenlendiğini söyledi. GPS için bütçe detayı açıklandı ve 2020'de bütçenin her bir ittifak için 3000 dolar olacağını, gerekli olan bütçenin kalan kısmının IFALPA ve ev sahibi üye tarafından sağlanabileceğini belirtildi.



**KAPTAN BENJAMIN LONDON
'JUST CULTURE' ANLAYIŞININ
HİÇBİR SIR OLMADAN
SÜREKLİ ŞEFFAF OLARAK
UYGULANMASININ ÖNEMİNİ
VE KAZALARIN BİRÇOĞUNUN
NEDENİNİN PİLOTLAR
OLMADIĞINI BELİRTTİ.**

United Airlines ALPA'dan, Kaptan KC Mueller şirketi ile ilgili bilgilendirme yaptı. Şirket, işi koruma kapsamında %7 kar marjı ve bunu devam ettirme hedefinde 2017 maaş oranları % 16 DC (defined component), kar payı (2016'da %10 verilmiş) ve sağlık, izin hakları hariç saat ücreti 1 yıllık için F/O 82 dolar, GG kaptanı için 320 dolar, toplam 12.500 pilot için 3 milyon dolar. U-ALPA ile şirketlerinin uyumlu ve çok iyi bir dönemde olduklarını belirtti ki -bu uzun bir zamandır devam ediyor ve etmesi isteniyor. Ayrıca U-ALPA diğer ASAP üyesi şirketlerle karşılıklı 'jump seat' anlaşması da gerçekleştirdi.

Ekonomist Ana McAhrone Schulz sunumunda global endüstri hakkında şu bilgileri verdi: Global ekonomi hareketliliğinin % 1,7-2'ye ilerlemesi beklenmektedir. Hava taşımacılığındaki artış 2016'da % 6.3'e çıkarken, on yıllık büyüme ortalaması % 5,5 olmuştur. Bunun yanında uluslararası trafik artış oranı ise 2016'da % 6,7

dir. Ham petrolün varili 55-57 dolar, artma eğilimindedir. Havayolu kargo taşımacılığı 2016'da % 3,8 büyümüşken aynı yıl yakıt fiyatları % 18 azalmıştır. Bu 2015-16'daki yüksek kar oranlarının nedenlerinin başındadır. Kapasite artışı sadece uçakta değil, koltuk sayısından da kaynaklanmaktadır. LCC şirketleri (low cost carriers - düşük maliyetli taşıyıcılar) dünyadaki koltukların % 25'ine sahiptir. Uzun mesafe uçmaya başlayan LCC taşıyıcılarının bu yüzdeyi nasıl etkileyeceği henüz

bilinmemektedir.

SAS' dan Kaptan Christian SAS'ın yüksek finans giderleri olduğunu ve devlet hisselerinin % 50'den az olduğunu belirtti. Şu an satılık olan SAS'ın yıllık karı 4,5 milya dolar. İrlanda'nın yeni AOC'si yüzünden 'İskandinavya Modeli' zarar gördü; ekipler sosyal giderleri kendileri ödüyor. Şu an SAS Pilot grubu (SPG) oluşturuluyor, devam eden görüşmeler bitene kadar beklemede kalacak, avukatlar ise farklı kapsam maddeleri üzerinde çalışıyor.

Yeni Zelanda ALPA'dan Kaptan Dean şirketin esneklik ve rekabeti arttırmaya çalıştığını, sabit maaş artışının olduğunu söyledi. FRMS çalışmalarını yapıyor.

İkinci gün, şirketlerin son durumları ile ilgili bilgilendirme sunumları devam etti.

Kanada ACPA'dan Kaptan Chris Cox, Air Canada ve Rouge Havayolları ile ortak kıdem listesi yapıldığını, 2017 Haziran'ında yeni FTL'in yayınlanmasını beklediklerini belirtti. Gece uçuş saatlerinin azaltılması

ile ilgili çalışma, kampanyalar devam ediyor. Daha sonra TAP'tan Kaptan Sergio, SAA'dan Kaptan Glenn ve Almanya VC'den Kaptan Tobbies ve Kaptan Christian kendi şirketleri ve sonuçlanan TİS çalışmaları, büyüme rakamları, FRMS uygulamaları ile ilgili konulardan bahsettiler ve sektörde geçen toplantıya göre değişiklik olmadığını anlattılar. Daha sonra TALPA kısaca şirket ile ilgili son durum ve gelişmelerle, özellikle 'Elektronik Ban' ile ilgili sunum yaptı. ASAP üyelerinden bu konu ile ilgili destek mektubu yazmaları ve ortak çalışma istendi. ASAP üyelerinden SAA ve UA hariç diğer şirket temsilcileri bu konuyla ilgili destek vereceklerini, avukat Benjamin'in hazırlayacağı TALPA'nın istediği kapsamda olan mektup taslağı gelecek toplantıda hazırlanıp gönderileceğini belirttiler. TALPA'nın sunumunu resmi sitesinde okuyabilirsiniz.

SAMAK, Joint Nordic Aviation Policy tarafından hazırlanan raporu Kaptan Al ►



TALPA SUNUMUNDA HAVAYOLU İLE UÇAN HERKEŞİN VE ÜLKELERİN EMNİYET VE GÜVENLİĞİNİN ÖN PLANDA TUTULURAK MAKUL VE EŞİT ÖLÇÜDE YAPTIRIM VEYA TEDBİRLERİN GELİŞTİRİLMESİ İÇİN ÇALIŞMANIN, HAVAYOLU ÇALIŞANLARI, TÜRKİYE VE İLGİLİ ÜLKELER İÇİN ÖNEMLİ OLDUĞUNU BELİRTTİ.

kısaca tanıttı, TALPA sitesinden ulaşabileceğiniz 'Future Aviation on Fair Terms' üzerine olan rapor oldukça kapsamlı olarak ele alınmıştır.

Osaka'da düzenlenecek 24-27 Ekim, 2017 toplantısı için tanıtım yapıldı. Asya-Pasifik Bölgesi'nin dünya havacılığındaki payı ve gelişmesinin son durumu vurgulandı. ASAP üyesi 27 şirketin 9'u bu bölgeden olup 4 tanesi ASAP'a aktif olarak katılmaktadır. Ayrıca bu bölgedeki ülkelerin 'Open Skies' anlaşmaları imzalanan ülkeler arasında olması ve Çin'deki LCC taşıyıcıların hızla büyümesi bölgeyi öne çıkarırken düşündürülen konuların başında geliyor.

Şirketlerin ve ALPA'ların güncelleme sunuları Portekiz ACDAC' dan Kaptan Dione, ACA'dan Kaptan İri, İsviçre Aeropers'den bir kaptan ile devam etti.

Kapanış öncesi dört önerge kabul edildi, bunlar;

- Her bir deklare edilen üye için 1 dolar aidat,
- ASAP stratejik plan geliştirilmesi için 5000 dolar,
- Kaptan Ben London'ın ASAP emniyet sorumlusu olarak atanması,
- ASAP SPG grubunun IFALFA Credo WG'a üye olması,
- Ayrıca TALPA adına e-ban mektubu yazılması, kararlaştırıldı.

GPS VII -2017 Raporu,
GPS- Global Pilot

Sempozyumu, Montreal IFALPA 72. Konferansı'nın ilk toplantısı olarak 4 Mayıs 2017'de başladı. Yaklaşık 300' den fazla pilot temsilcisinin katıldığı bir günlük sempozyum işçi-iş hakları, atipik işe alım ve sosyal medya konularında gerçekleşti. Ayrıca 10 pilotun katıldığı, 3 konuşma-münazara panelini de kapsamı içine aldı. Panellerdeki çeşitlilik IFALPA'nın her bölgesinden ondan fazla ülkeyi kapsamıştır. Bu çeşitliliğe ek olarak sempozyumun havacılık merkezi Montreal şehrinde yapılması da, uluslararası bir organizasyon olan GPS'i daha etkin yapmıştır. Bu yılki GPS, IFALPA, ASAP, OCCC ve SPA'nin destek ve de katılımları ile gerçekleşmiştir. Yapıldığı günden bu yana GPS, dünyada etkin komumda bulunan pilotlar, endüstri uzmanları, havayolu üst düzey yöneticileri ve hükümet görevlileri tarafından en büyük ve etkin global havacılık endüstri forumu olarak anılmaktadır.

GPS VII, IFALPA başkanı Kaptan Ron Abel'in açılış konuşması ile başlamış, endüstri durum raporunun sunumu için ATW editörü Karen Walker ile devam etmiştir. Kendisi basın ve havayolunda olan yolcu, ekip, olaylar arasında bilgi aktarımı, iletişim ve etkileri üzerine bir konuşma yapmıştır. Sonrasında endüstri psikoloğu, akademisyen, danışman Mark Hamlin, 'Değişimin insan üzerinde etkisi, liderlerin bilmesi gerekenler' başlıklı uzun bir anlatım yapmıştır. İlgili sunuma ve diğer detaylara 'globalpilotssymposium.com' sitesinden erişebilirsiniz.

CLC (Canadian Labour Congress), 3.3 milyon üyesi olan Kanada İşçi Sendikası ve 23 ülkeden 60 milyon üyesi olan TUC-Amerika İşçi Sendikası Konfederasyonu Başkanı Hassan Yussuff, sendikal hakların kazanımı, işçilerin motive edilmesi, sosyal medya ve iletişimin hak kazanımında etkin ve uzun vadeli kullanımı ile ilgili verimli bir konuşma yapmıştır. Devamında atipik işe alım uygulamalarını emekli Kurmay Albay, eski ICAO - ABD elçisi ve eski ALPA başkanı Duane Woerth anlattı. Bu konu ile ilgili çeşitli çözüm arayışları, sendika çalışmaları ve ülkelere göre uygulanabilecek politik ve medya faaliyetleri, Delta Air, Yeni Zelanda, Güney Afrika Cumhuriyeti, Almanya ve Avusturya sendikalarının temsilcisi olan kaptanlar tarafından

değerlendirildi, tartışıldı.

Sempozyuma soru ve cevaplarla devam edildi.

Sempozyumun ikinci bölümde ise havayollarında sosyal medyanın hem ticari hem de operasyonlarda çalışanların karar vermesi üzerinde oluşan önemi ve etkisi, pilotları, ekipleri, şirketleri bundan olumlu-olumsuz yönde nasıl etkilediği ve hatta yönlendirdiği üzerine konuşuldu. Bu bölümde U-ALPA'dan iki kaptan, İspanya SEPLA'dan ve ECA adına YK sözcüsü ve TALPA'dan bir kaptan tarafından toplamda dört adet, sosyal medya konusunun farklı kullanım ve beklentilere etkisi içerikli sunum yapıldı. TALPA 'Somali için THY' sunumu öncesi konuyla bağlantılı içeriği olduğunu belirterek, tüm katılımcıların e-ban (electronic ban) elektronik cihaz yasağı hakkında özellikle düşünmelerini ve bu konu ile ilgili yapılabilecek her türlü katkı istediğini dile getirmiştir. Ayrıca TALPA sunumunda havayolu ile uçan herkesin ve ülkelerin emniyet ve güvenliğinin ön planda tutularak makul ve eşit ölçüde yaptırım veya tedbirlerin geliştirilmesi için çalışmanın, havayolu çalışanları, Türkiye ve ilgili ülkeler için önemli olduğu belirtildi. İlgili çeken ve çok beğenilen TALPA sunumunu ve giriş konuşmasını TALPA sitesinden okuyabilirsiniz. GPS, TALPA sunumu sonrası sempozyum koordinatörü kaptanların kapanış konuşması ile sona ermiştir.

SABIHA GÖKÇEN'e komşu proje
AC YAPI MOMENT İSTANBUL'dan size iyi gelecek kampanya...

SABIHA GÖKÇEN
HAVALİMANI'NA 15 DK MESAFEDE

%25+2 TALPA ÜVELERİNE
İNDİRİM FIRSATI

AC
YAPI | **MOMENT**
İSTANBUL

C
AC YAPI bir **COŞKUN**GROUP
kuruluşudur.

www.momentistanbul.com 0216 377 82 82

Ayrıca anlaşmalı bankalarla kişiye özel ödeme seçenekleri...

 **YapıKredi**  **ING BANK**  **Garanti**  **TÜRKİYE İŞ BANKASI**  **alBaraka**

72 'İNCİ İFALPA KONFERANSI SONUÇ RAPORU AÇIKLANDI



BU YIL 72'NCİSİ DÜZENLENEN İFALPA KONFERANS TOPLANTISI 5-8 MAYIS 2017 TARİHİNDE MONTREAL'DE GERÇEKLEŞTİRİLDİ. TOPLANTIYA BONAVENTURE OTEL'İ EV SAHİPLİĞİ YAPTI. KONFERANSA TÜRKİYE'Yİ TEMSİLEN TALPA'DAN KPT. PLT. DİLEK KARABAĞLI, KPT. PLT. AYHAN GÜNAL VE KPT. PLT. KARTAL MERSİNOĞULLARI KATILDI.



IFALPA Konferansı, genel ve grup toplantıları bölümü, GPS'in ertesi günü 5 Mayıs 2017'de aynı otelde devam edecek şekilde Başkan Ron Abel'in açılış konuşması ile başladı. Kimlik doğrulama komitesi raporu, konferans prosedürleri uygulama komitesinin atanması ve 2016 konferans raporu sunumu yapıldı. İFALPA çalışma komitelerinin sözcülerinin ve gözlemcilerinin tanıtımının yapılmasının ardından diğer gündem maddeleri okundu. Daha sonra başkan, başkan

vekili ve başkan yardımcılarını kendi sorumlu oldukları bölge ve bölümlerin yıllık raporlarını sundu. Bu bölge ve bölümler sırasıyla; üye ülkeler ve finans bölümü, teknik ve emniyet standartları bölümü, mesleki ve hükümet işleri bölümü, Afrika-Ortadoğu Bölgesi, Asya-Pasifik Bölgesi, Karayip-Güney Amerika Bölgesi, Avrupa ve Kuzey Amerika Bölgesidir.

İlgili tüm raporlara ifalpa.org sitesinden ulaşabilirsiniz.

Bu yıl seçilecek başkan vekili ve başkan yardımcılığı aday

başvuruları gün sonuna kadar devam etti.

2. GÜN

Konferans'ın ikinci günü bölgesel grupların toplantıları her bölgenin kendine bağlı üye ülkeleri ile farklı salonlarda yapıldı. TALPA Avrupa bölgesel grubu toplantısında yer aldı. Toplantı aynı zamanda, aynı ülkeleri kapsadığından ECA Yönetim Kurulu Toplantısı içeriği ile eş zamanlı olarak gerçekleşti. Avrupa bölgesindeki son gelişmeler, SAS'ın, İrlanda'dan aldığı yeni AOC

ile İngiltere ve İspanya'da ana üsler (base) açmasının olumsuz etkisi ve olası çözümler, AB Parlamentosu'na etki edebilme imkânlarını kullanabilme konuları tartışıldı. Ek olarak IAG, Air Lingus'un gölgede kalan görüşmeleri, Lufthansa'nın yeni sonlanmış sayılan grevi, Alitalia'nın Etihad'a satılması konuları görüşüldü ve toplantı TALPA'nın elektronik yasak, e-ban hakkında kısa bir konuşması ile devam etti. Ayrıca bu seansta CHALPA, (Çin Havayolu Pilotları Derneği) Çin şirketleri adına pilot ihtiyacı

üzerine genele açık bir sunum, iş daveti ve çağrısı yaptı. Davet, diğer gruplardan da yoğun ilgi gören bir sunum oldu.

Aynı gece gala yemeği ve ödül töreni gerçekleştirildi. Bangladeş ALPA'sından emekli kaptan Sayeed Mahb Helal, uzun yıllar sendikal hakları için verdiği özverili ve yıpratıcı sürece rağmen ısrarlı çalışmaları ve kazanılmasına büyük katkıda bulunduğu haklar ve IFALPA ile etkin işbirliği için bir teşekkür plaketi ve ödül aldı. Ayrıca eski hava trafik kontrolörü ve uzun yıllardır IFALPA kıdemli teknik asistanı olarak yapılan bütün organizasyon ve raporlardaki katkısı için Carole Councman'a da teşekkür plaketi verildi.

3. GÜN

İlk olarak sabah komite başkanları bir toplantı gerçekleştirdi. Bu toplantıya YK üyeleri de davet edildi. Ardından öğlenleyn Konferans toplantılarına devam edildi. İlk konu olarak 'Loss of Seperation' (Hava trafik ayrımının kaybolması) ile ilgili, özellikle Afrika hava sahasında bu nedenle meydana gelen olaylar ve önleyici çalışmalar gündeme geldi. İkinci sunum ise IFALPA'nın özellikle önem verdiği 'Pilot Assistance Program' (Pilot destek programı) hakkındaydı. Pilot destek programı, havayolu pilotlarının sağlığı ve profesyonel performansının iyileştirilmesi ve sürekliliğinin sağlanmasını hedefleyen bir çalışma. Çalışmanın amaçlarından biri de bu tür programların dünya genelinde uygulanabilmesi için politika geliştirmek.

KONFERANS'IN İKİNCİ GÜNÜ BÖLGESEL GRUPLARIN TOPLANTILARI HER BÖLGENİN KENDİNE BAĞLI ÜYE ÜLKELERİ İLE FARKLI SALONLARDA YAPILDI. TALPA AVRUPA BÖLGESEL GRUBU TOPLANTISINDA YER ALDI.

Son olarak FOC (Flags of Convenience - uygun bayrak) anlaşmalarının şirketleri, uçuş ekiplerini ve ülkeleri aslında uygun olmayacak şekilde haksız rekabeti körükleyici bir yöne doğru itmesi ve buna karşı alınabilecek önlem paketleri konuşuldu, tartışıldı.

Öğleden sonraki genel toplantıda altın, platinyum ve diğer sponsorlar konuşma yaptı. Airbus ve Boeing test pilotları gelecek uçak modelleri ve uzun dönem sonrası standart hareket ve eğitim ile ilgili farklı tanıtımları içeren sunumlar yaptılar. Diğer sponsor ve misafirler Bombardier, Embraer, ATR, CAe, Nav Canada ve Runway Safe firmalarını temsilen şirket çalışanları, test pilotları ve yöneticileri kürsü aldı.

4. GÜN

Montreal'de gerçekleşen 72. IFALPA Konferansı'nın

son günü, bölgesel toplantı sunumları ve D-komitesinde Annex-29'a göre yetersiz, yüksek risk faktörü olan meydan, hava sahaları ile ilgili yapılan raporlamaların sunumları yapıldı. Başkan vekili olarak Kaptan Amornvaj Mansumitchai (Tayland), idari yönetim ve finans bölümü (EVP AMF) başkan yardımcısı olarak Kaptan Rod Lypchuk aday oldukları pozisyonlar için yapılan seçimi kazandılar. Konferans sonucunda iki adet durum bildirisi ve iki adet açıklama yapılması ve yaklaşık iki yıldır iletişime geçmeyen ülkeleri, üyeliğinin dondurulması kararları oy çokluğu ile alındı. İlgili ülkeler Ermenistan, Letonya, Litvanya, Karadağ, Romanya, Kazakistan, Bosna-Hersek, Makedonya Cumhuriyeti ve Tanzanya'dır. TALPA delegeleri, ilişki kesilmesine hayır oyu verdiği yakın ilişkiye geçebileceği son beş ülke için iletişime geçmeye çalışacaklarını ve gelecek yıla kadar konuyla ilgileneceklerini belirttiler. Sonuç raporunda yayınlanması için sunulan iki açıklama ve iki bildiri kararı oy çokluğu ile alındı.


Açıklamalardan biri, tüm uçuş operasyonunda, tüm profesyonel havacılar, hava trafik kontrolörleri ve özellikle pilotların standart ICAO terminolojisini ciddi şekilde uygulamalarının komünikasyonu ve net anlaşılmasını arttıracak şekilde olacaktır.

Durum bildirisinde ise şöyle denildi; 'CVR'in (kokpit ses kayıt cihazı) Annex 13 ve 19'da kaza-kırım harici kullanımının

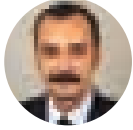
kesinlikle yasak olmasına rağmen, teknik bakım amacı ile alınmış olan konuşmaların dışarı, hatta sosyal medyaya sızmış olmasından dolayı Annex 13'ün kapsamının arttırılıp genişletilmesi şarttır. IFALPA tabii ki CVR'ın fonksiyonel olmasının çok önemli olduğuna inanmakta ve bakım amaçlı kullanımlara karşı olmamakla beraber bununla ilgili araştırma ve yöntemlerin geliştirilmesini desteklemektedir.'

İkinci açıklamada ise şu konu belirtildi; 'Pilotların, kendi temsilcileri yoluyla, uçtukları şirketle doğru ve adil olduğuna inandıkları iş ilişkisine sahip olmalarını sorgulama özgünlüğü olmalı ve temsilcilerin onlar için sürekli müzakere içinde olabileme şartları yasal yollarla sağlanmış olmalıdır.'

TALPA ve TUNUS ALPA olarak elektronik yasak ile ilgili bir açıklamanın yayınlanması için verilen önergemiz yine gündeme geldi ve güvenlik komitesinde henüz araştırma ve görüşmeler yapılmadığından onaylamaya alınmamıştır. Yine de AFI-MID bölgesi Y.K. Başkan Yardımcısı Kaptan Souhaïel Dallel kendi bölge raporunda, 'bu elektronik yasağının şu an havacılıkta uygulanan haliyle sadece uçuş güvenliği ve uçuş emniyeti anlayışından uzak bir yaklaşım sergiliyor şeklinde algılanmaktadır' ifadeleri bulunmaktadır.

Toplantı bildiri ve açıklamaların kabul edilmesi, kapanış konuşması ve bir sonraki yıl 2018 Lüksemburg'da buluşma dileğiyle sona erdi. 

SID-STAR FREYZYOLOJİSİNDE YAPILAN DEĞİŞİKLİKLER



N. Berkay ERGÜNT

Hava Trafik Kontrolörü

berkay_atc@hotmail.com

HATIRLAYACAĞINIZ GİBİ; ÖNCE İSTANBUL ATATÜRK VE SABIHA GÖKÇEN HAVALİMANLARI, SONRASINDA İSE ANTALYA VE DALAMAN HAVALİMANLARI'NDA GNSS RNAV STAR VE SID'LERİN KULLANILMAYA BAŞLANMASIYLA BİRLİKTE HAYATIMIZA "OPEN DESCEND/CLIMB" VE İRTİFA TAHDİTLERİ İÇİN KULLANILAN "OPERATIONAL" TERİMLERİ GİRMİŞ VE BİRÇÖĞÜMÜZÜN KAFASINDA SORU İŞARETLERİ OLUŞMUŞTU.

Bu konuda yalnız olmasak gerek ki, ICAO ATMOPS (Air Traffic Management Operations) Paneli geçtiğimiz yıl bu konuya el attı ve nihayetinde Ekim 2016 tarihinde, SID ve STAR'larda kullanılan frezyolojide değişikliğe giderek, ICAO Doc. 4444'ün (PANS-ATM) güncel versiyonunda, diğer güncellemelerle birlikte yayınladı.

Yeni usullerin, mürettebatın belli bir geliş veya kalkış usulüne ilişkin kısıtlamaları uymak zorunda olup

olmadığını açıkça belirtecek şekilde olmasına uğraşmıştı. Bundan hareketle, "Climb via" ve "Descend via" gibi iki yeni frey ve varyasyonlarının kullanılmasına karar verildi.

SID ve STAR'lar için kullanılan freylerin birbirinin aynısı olmasından ve ülkemizde özellikle STAR uygulamalarının daha kritik olmasından ötürü, yazımızda sadece STAR uygulamalarına değineceğiz. Bu frezyolojilerin detaylarına yazının ilerleyen kısımlarında ulaşabilirsiniz. Ancak öncelikle SID ve STAR usullerinin uygulanması esnasında unutulmaması

gereken bazı noktalara kısaca değinmek istiyorum.

► Pilotlar, ATC tarafından bir noktaya direkt verilmediği veya çeşitli nedenlerle vektörlenmediği sürece, SID/STAR'ın yatay profiline her daim uymak zorundadır.

► Planlardaki irtifalar ne olursa olsun, ATC sizi bir irtifaya izinli kıldığında, mutlaka bu irtifaya alçalmanız/tırmanmanız gerekmektedir.

► SID veya STAR isminin, yanında bir irtifa müsaadesi olmadan kullanılması, sizin SID veya STAR'ın dikey profili üzerinde tırmanmanıza/

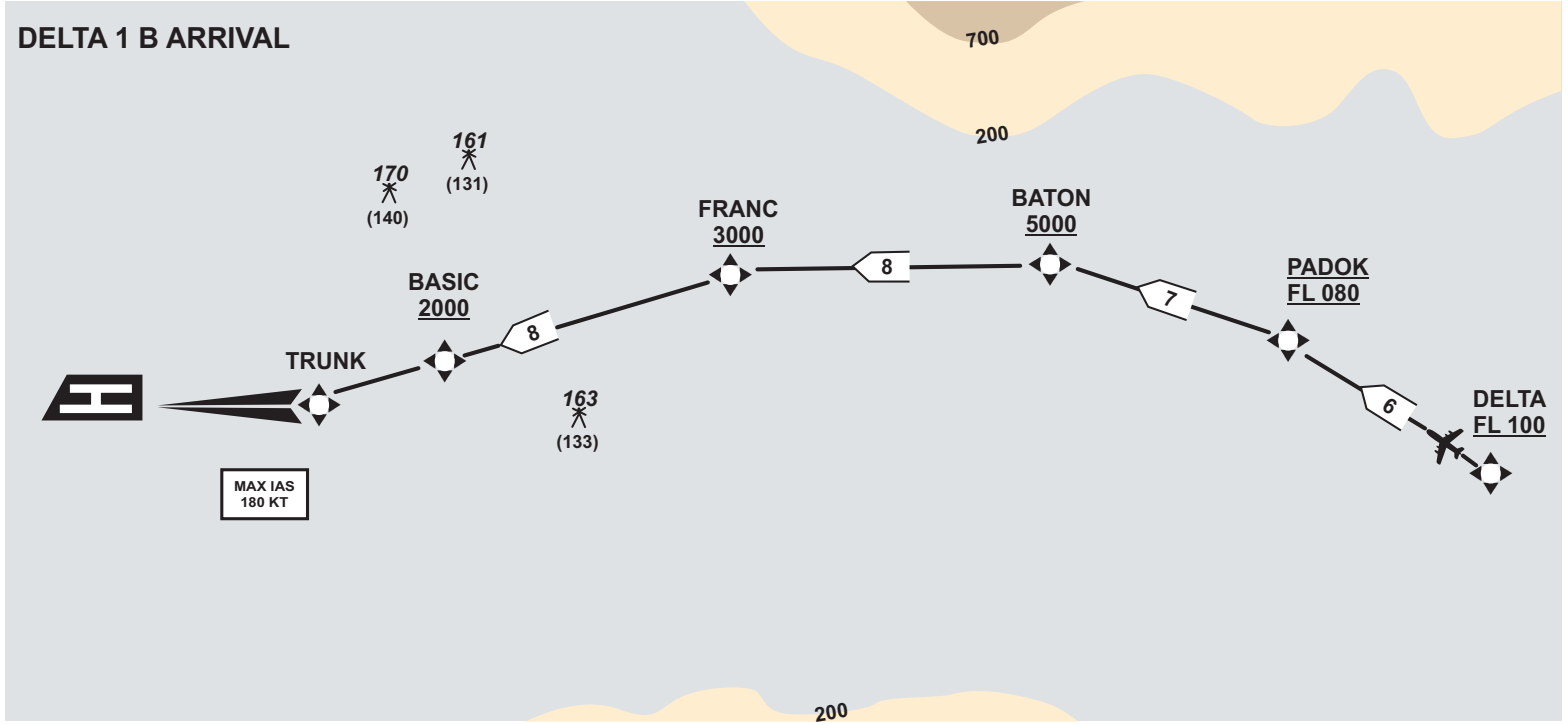
alçalmanıza yetki vermemektedir (PANS-ATM Doc. 4444 - 6.3.2.3 Not 2 ve 6.5.2.3 Not 2).

► Yayınlanmış belli bir tahdide uyamayacağınızı mümkün olan en kısa sürede ATC'ye bildirmeniz gerekmektedir.

► Aşağıdaki örnek senaryolar, tahditlere sahip SID ve STAR planları için hazırlanmıştır. Yayınlanmış bir tahdit yoksa veya planın geri kalanında artık irtifa veya hız tahdidine sahip bir nokta kalmamışsa, ATC tarafından "Climb to" ve "Descend to" ifadeleri kullanılacaktır.

SENARYO 1 – SENARYO 2 – SENARYO 3 – SENARYO 4

DELTA 1 B ARRIVAL



Senaryo 1 – Bir STAR üzerinde, bütün kısıtlamalara uyarak alçalma:

Durum: OHY852 daha önceden DELTA 1B STAR'ı ile FL 080'e izinli kılınmıştır ve yayınlanmış tahditlere uymaktadır.

ATC	OHY852, Descend via STAR to 3000 ft.
Pilot	Descend via STAR to 3000 ft, OHY 852.

Pilotan beklenen: OHY852, 3000 ft'e alçalacak ve bu irtifanın üzerindeki bütün hız ve irtifa tahditlerine uyacaktır.

Doc 4444 PANS-ATM Referansı:

6.5.2.4.1 Cleanances to aircraft on a STAR with remaining published, level and/or speed restrictions shall indicate if such restrictions are to be followed or are cancelled. The following phraseologies shall be used with the following meaning:

- a) DESCEND VIA STAR TO (level):
 - i) descend to the cleared level and comply with published level restrictions;
 - ii) follow the lateral profile of the STAR; and
 - iii) comply with published speed restrictions or ATC-issued speed control instructions applicable.

(...)

Senaryo 2 – Bir STAR üzerinde, taktiksel maksatlı olarak iptal edilen hız tahdidi ile alçalma:

Durum: THY4JB, daha önceden DELTA 1B STAR'ı ile FL 080'e izinli kılınmıştır ve yayınlanmış tahditlere uymaktadır.

ATC	THY4JB, Descend via STAR to 2000 ft, cancel speed restriction at TRUNK.
Pilot	Descend via STAR to 2000 ft, cancel speed restriction at TRUNK, THY4JB.

Pilotan beklenen: THY4JB, TRUNK noktasındaki HIZ tahdidi hariç, STAR'daki tüm tahditlere uyarak 2000 ft'e alçalacaktır.

Senaryo 3 – Bir STAR üzerinde, taktiksel maksatlı olarak iptal edilen irtifa tahdidi ile alçalma:

Durum: KKK662, daha önceden DELTA 1B STAR'ı ile FL 080'e izinli kılınmıştır ve yayınlanmış tahditlere uymaktadır.

ATC	KKK662, Descend via STAR to 2000 ft, cancel level restriction at BATON.
Pilot	Descend via STAR to 2000 ft, cancel level restriction at BATON, KKK662.

Pilotan beklenen: KKK662, BATON'daki İRTİFA tahdidi hariç, STAR'daki tüm tahditlere uyarak alçalacaktır.

Senaryo 4 – İzinli kılınan irtifanın üzerindeki tüm tahditlerin iptali.

Durum: PGT4PP, daha önceden DELTA 1B STAR'ı ile FL 080'e izinli kılınmıştır ve yayınlanmış tahditlere uymaktadır.

ATC	PGT4PP, Descend unrestricted to 4000 ft. ya da PGT4PP, Descend to 4000 ft, cancel level and speed restrictions.
Pilot	Descend unrestricted to 4000 ft, PGT4PP ya da Descend to 4000 ft, cancel level and speed restrictions, PGT4PP

akabinde

ATC	PGT4PP, Descend via STAR to 3000 ft.
Pilot	Descend via STAR to 3000 ft, PGT4PP.

Pilottan beklenen: PGT4PP, 4000 ft'e tahditsiz alçalacaktır ve 4000 ft üzerindeki irtifa veya hız tahditlerine uyması gerekmemektedir. Bunun ardından PGT4PP, 3000 ft'e alçalacak ve FRANC'taki ve sonrasındaki tüm STAR tahditlerine uyacaktır.

Doc 4444 PANS-ATM Referansı:

6.5.2.4.1 Clearances to aircraft on a STAR with remaining published, level and/or speed restrictions shall indicate if such restrictions are to be followed or are cancelled. The following phraseologies shall be used with the following meaning:

(...)

f) DESCEND UNRESTRICTED TO (level) or DESCEND TO (level), CANCEL LEVEL AND SPEED RESTRICTION(S)

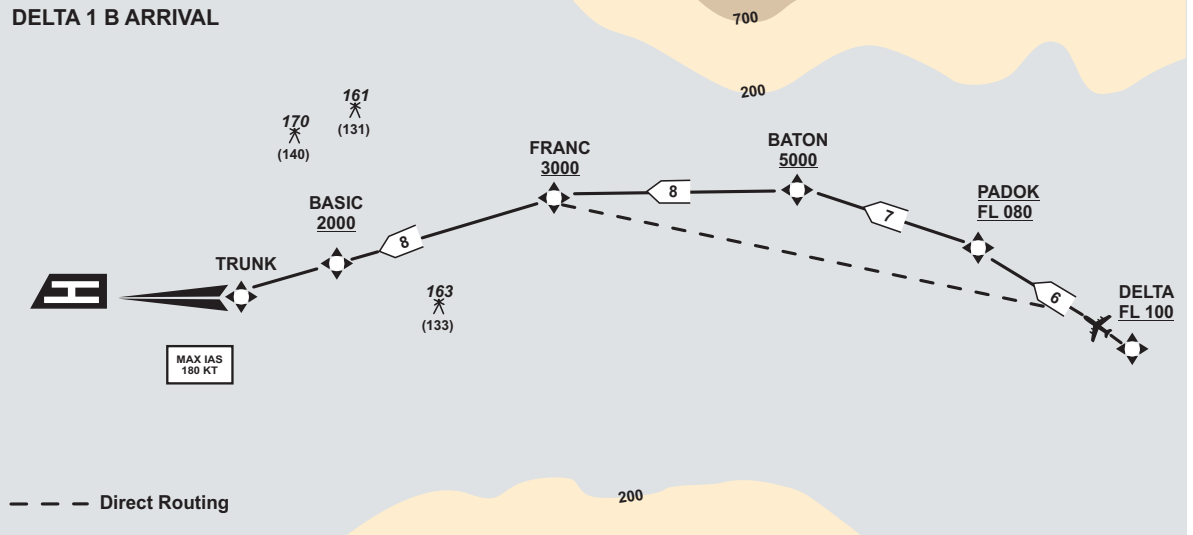
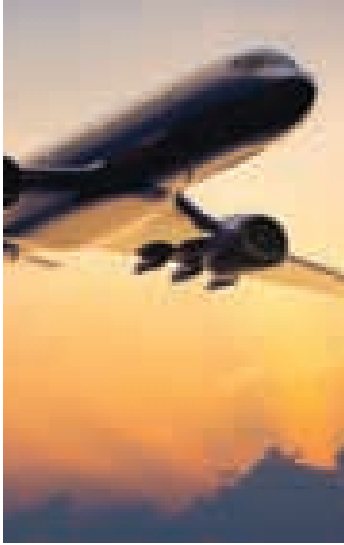
i) descend to the cleared level published level restrictions are cancelled;

ii) follow the lateral profile of the STAR;

iii) published speed restrictions and ATC-issued speed control instructions are cancelled.

(...)

Senaryo 5 – STAR üzerindeki bir noktaya DİREKT uçmak.



Durum: CAI440, daha önceden DELTA 1B STAR'ı ile FL 080'e izinli kılınmıştır ve yayınlanmış tahditlere uymaktadır.

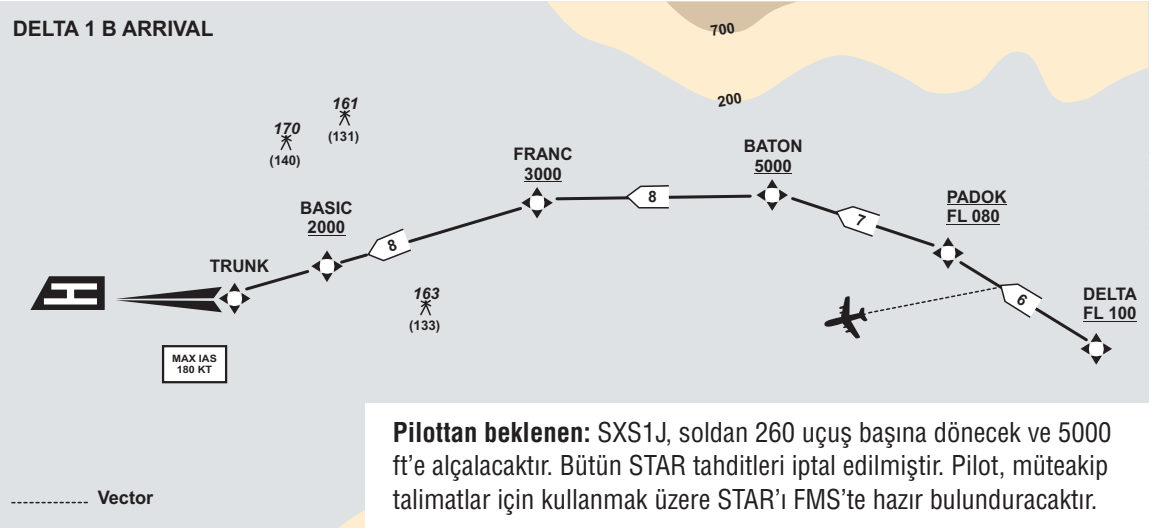
ATC	CAI440, proceed direct to FRANC, descend via STAR to 3000 ft.
Pilot	Proceed direct to FRANC, descend via STAR to 3000 ft, CAI440.

Pilottan beklenen: CAI440, direkt FRANC noktasına uçacak ve 3000 ft'e alçalacaktır. By-pass edilen noktalarındaki irtifa veya hız tahditlerine uyma zorunluluğu yoktur. Ancak, FRANC noktası da dahil geri kalan tüm tahditlere uymak zorundadır.

Doc 4444 PANS-ATM Referansı:

6.5.2.4.4 When an arriving aircraft is cleared to proceed direct to a published waypoint on the STAR, the speed and level restrictions associated with the bypassed waypoints are canceled. All remaining published speed and level restrictions shall remain applicable.

Senaryo 6 – STAR dışına vektörlenmek.



Pilottan beklenen: SXS1J, soldan 260 uçuş başına dönecek ve 5000 ft'e alçacaktır. Bütün STAR tahditleri iptal edilmiştir. Pilot, müteakip talimatlar için kullanmak üzere STAR'ı FMS'te hazır bulunduracaktır.

Doc 4444 PANS-ATM Referansı:

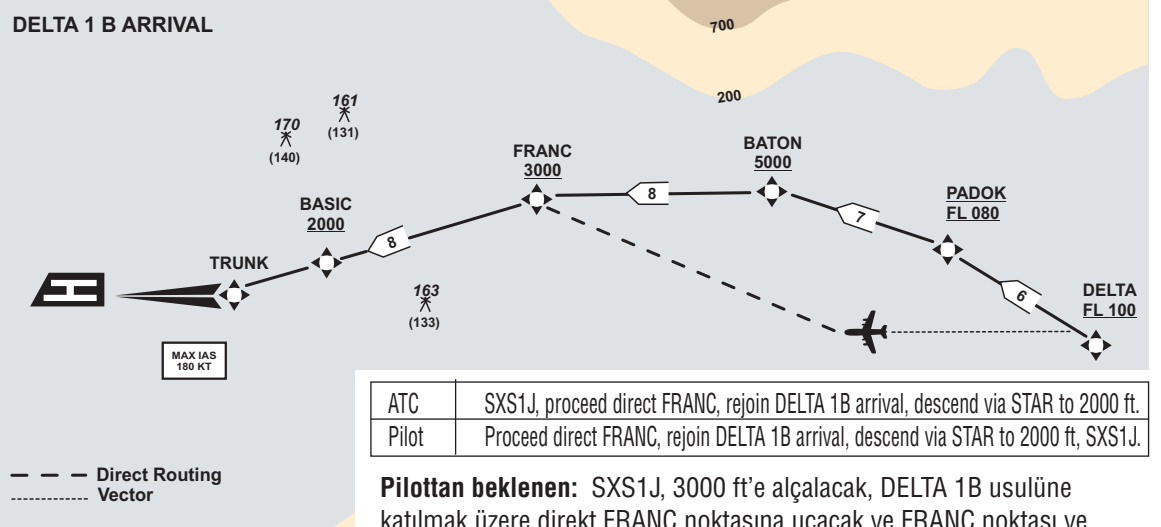
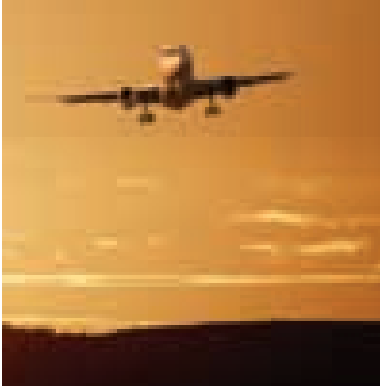
6.5.2.4.5 When an arriving ircraft is vectored or cleared to proceed to a point that is not on the STAR, all the published speed and level restrictions of the STAR are canceled and the controller shall:

- reiterate the cleared level;
- provide speed and level restrictions as necessary and;
- notify the pilot if it is expected that the aircraft will be instructed to subsequently rejoin the STAR.

Durum: SXS1J, daha önceden DELTA 1B STAR'ı ile FL 080'e izinli kılınmış ve sonrasında ATC SXS1J'i STAR dışına vektörlenmiştir, şimdi ise yeniden STAR'a dönmesini amaçlamaktadır.

ATC	SXS1J, turn left heading 2-6-0 due traffic, descend to 5000 ft, expect to rejoin STAR at FRANC.
Pilot	Turn left heading 2-6-0, descend to 5000 ft, SXS1J.

Senaryo 7 – STAR'a geri dönmek (Ön bilgilendirme yapılmamışsa)



ATC	SXS1J, proceed direct FRANC, rejoin DELTA 1B arrival, descend via STAR to 2000 ft.
Pilot	Proceed direct FRANC, rejoin DELTA 1B arrival, descend via STAR to 2000 ft, SXS1J.

Pilottan beklenen: SXS1J, 3000 ft'e alçacaktır, DELTA 1B usulüne katılmak üzere direkt FRANC noktasına uçacaktır ve FRANC noktası ve sonrasındaki tüm noktadaki irtifa ve hız tahditlerine uyacaktır. FRANC noktasından sonra, tahditlere uyararak 2000 ft'e alçacaktır.

Doc 4444 PANS-ATM Referansı:

6.5.2.4.6 ATC instructions to an aircraft to rejoin a STAR shall include:

- the designator of the STAR to be rejoined, unless advance notification of rejoin has been provided in accordance with 6.5.2.4.5;
- the cleared level on rejoining the STAR in accordance with 6.5.2.4.1; and
- the position at which it is expected to rejoin the STAR.

Durum: SXS1J, daha önceden DELTA 1B STAR'ı ile FL 080'e izinli kılınmış ve yayınlanmış tüm tahditlere uymaktadır.

ATC	SXS1J, turn left heading 2-7-0 due traffic, descend to 5000 ft.
Pilot	Turn left heading 2-7-0, descend to 5000 ft, SXS1J.

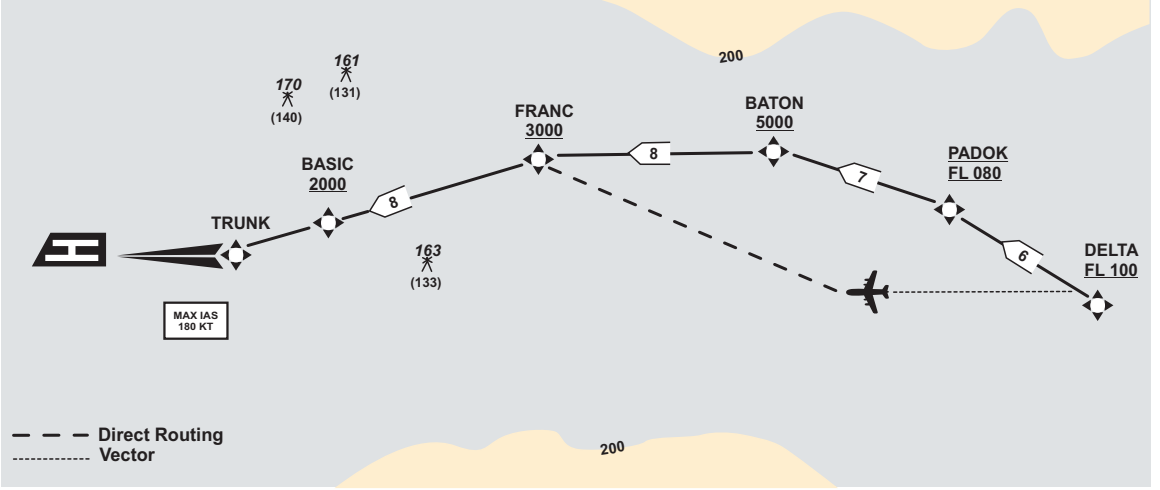
Pilottan beklenen: SXS1J, soldan 270 uçuş başına dönecek ve 5000 ft'e alçacaktır. Bütün STAR tahditleri iptal edilmiştir. Ardından...

Durum: SXS1J, STAR dışına vektörlenmiştir ve yeniden DELTA 1B STAR'ına döneceği bilgisi verilmemiştir. Uçak 270 başta 5000 ft'e alçmaktadır ve ATC'den DELTA 1B usulüne geri dönmesi talimatı gelir.

Senaryo 8 – STAR'a geri dönmek (Ön bilgilendirme yapılmışsa)



DELTA 1 B ARRIVAL



Durum: SXS1J, daha önceden DELTA 1B STAR'ı ile FL 080'e izinli kılınmış ve yayınlanmış tüm tahditlere uymaktadır.

ATC	SXS1J, turn left heading 2-7-0 due traffic, descend to 5000 ft, expect rejoin STAR
Pilot	Turn left heading 2-7-0, descend to 5000 ft, SXS1J.

Pilottan beklenen: SXS1J, soldan 270 uçuş başına dönecek ve 5000 ft'e alçacaktır. Bütün STAR tahditleri iptal edilmiştir. Ardından...

Durum: SXS1J, STAR dışına vektörlenmiştir ve yeniden DELTA 1B STAR'ına döneceği bilgisi verilmiştir. Uçak 270 başta 5000 ft'e alçalmaktadır ve ATC'den STAR'a FRANC noktasında geri dönme talimatı gelir.

ATC	SXS1J, proceed direct FRANC, rejoin STAR, descend via STAR to 2000 ft.
Pilot	Proceed direct FRANC, rejoin STAR, descend via STAR to 2000 ft, SXS1J.

Pilottan beklenen: SXS1J, 3000 ft'e alçalacak, STAR'a katılmak üzere direkt FRANC noktasına uçacak ve FRANC noktası ve sonrasındaki tüm noktalardaki irtifa ve hız tahditlerine uyacaktır. FRANC noktasından sonra, tahditlere uyarak 2000 ft'e alçalacaktır.

Doc 4444 PANS-ATM Referansı:

6.5.2.4.6 ATC instructions to an aircraft to rejoin a STAR shall include:

- the designator of the STAR to be rejoined, unless advance notification of rejoin has been provided in accordance with 6.5.2.4.5;
- the cleared level on rejoining the STAR in accordance with 6.5.2.4.1; and
- the position at which it is expected to rejoin the STAR.

**KAYNAKÇA**

ICAO ATMOPS Panel
ICAO Doc. 4444
Procedures for Air
Navigation Services
Air Traffic Management

KURUMSAL FİNANSMAN
YATIRIM DANIŞMANLIĞI
ARAŞTIRMA
ELEKTRONİK İŞLEM PLATFORMU İÇİN
VARIŞ NOKTASI



İŞ YATIRIM
YEŞİLYURT ŞUBESİ
SİPAHIOĞLU CADDESİ NO: 8
YEŞİLYURT MAHALLESİ
34149 BAKIRKÖY, İSTANBUL
T: + 90 (212) 463 20 00
F: 90 (212) 463 20 01

İŞ YATIRIM'IN



Y I L I

İŞ YATIRIM



www.isyatirim.com.tr

EKİP KAYNAK YÖNETİMİNDE BİLGİ İŞLEME SÜREÇLERİ CRM EĞİTİMLERİNDE EVRENSEL SIR



Yrd. Doç. Dr. Cengiz Mesut BÜKEÇ
Girne Üni. Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi
Havacılık Yönetimi Bölüm Başkanı

DÜNYAMIZ, GÜNEŞ ETRAFINDAKİ YÖRÜNGESİNDE SANİYEDE SEKİZ KİLOMETRE HIZLA YOL ALIRKEN, İNSANOĞLUNUN PEK ÇOK ÇEŞİT ÖYKÜSÜNE TANIK OLUYOR. ÂDEM'İN KIZLARI VE OĞULLARI, DOĞAYI DA HÜKMEDEBİLDİĞİ TÜM EŞYAYI DA KENDİ EMELLERİNE GÖRE YENİDEN ŞEKİLLENDİRMEYE ÇABALARKEN EVRENSEL BİR SIRRİ KOVALIYOR: UYUM!

Ayrıcalıklı oyuncaklarımız

Havacılar olarak atalarımızın belki de yüz bin yıllık hayallerinin ürünü ayrıcalıklı gemilerimizle üç boyutta yol kat ederken gururluyuz. Bu gemiler kocamış dünyamızın hızına ulaşmaktan henüz çok uzaklar ama, yine de süratleriyle göz kamaştırıyorlar. Hava araçlarını ayrıcalıklı kılan iki temel özelliğten biri sürati, diğeri de o araca hükmeden biz havacıların kullandığı teknoloji.

Havacılıkta süreçleri yönetirken de anlatırken de sürekli yüksek teknolojinin öneminden söz ederiz. Kullandığımız ileri teknoloji

ürünü uçan oyuncaklarımızın üzerine dizilmiş olan çoğu dijital bu olanaklar, bizi en uzaklara taşıyan fakat en küçük ebada indirilmiş çalışma mekânlarımızda özel bir habitat oluşturur. Uçucular tehlikelerle yüz yüze ve kol kola süren yaşamlarında bu habitatta nefes alırlar. Bir başka deyişle kokpit “dışarıda ve içeride çeşitli tehlikelere dokuna dokuna ilerleyen gemilerinde” hayatta kalmak ile tehlikelere yenik düşmek arasında tercihleri yapan insanların birlikte nefes aldıkları yerdir.

Pilotları rüzgardan ve savrulmalardan korumak için yarı kapalı bir özel odacık

tasarlayıp adına da “kokpit” diyen kişi efsane Fansız havacı Louis Bleriot’dur. Çok büyük olasılıkla bu adı, tasarladığı odacığı ilk bakışta horoz dövüş alanlarına benzettiği için kullanmıştır. İlginçtir ki günümüzde kokpit içinde konu ettiğimiz tercihleri yapan uçuş ekibi, tehlikeli çevrenin getirdiği koşullarla horoz dövüşündeki kadar çetin bir mücadele

içindedir.

İşte havacılığın eğitim tarafında söz söyleyen bizler, horoz dövüşünün daima çevre ve uçuş ekibi arasında olmasını öğütlemekteyiz. Kokpit içinde birlikte çalışanların bir diğeri ile çatışmasını aklımızdan bile geçirmek istemeyiz. Rüzgâr gelince bir uyumla yana yatıp aynı uyumla ve kırılmadan tekrar doğrulan buğday dalları



gibi hareket etmelerini isteriz. Dahası, onlara tehlikelere birlikte meydan okurlarken evrensel sırrı unutmamalarını tembihleriz: Ekibinizle uyumlu olun!

Böyle bir uyum için bir insan olarak kendi sınırlarınızı iyi bilmeniz gerekir.

Bilgi saçıtır, uyum da örgüdür

Peki, tehlikelere dokuna dokuna ilerleyen gemide, kokpitte yaşamak ile yenilmek arasında kararlar veren uçuş ekibi evrensel sır dediğim uyumu nasıl başarıyor? Bu sorunun yanıtı nettir ve tektir: doğru bilgiyi zamanında işleyerek!

Ademin kızları ve oğulları bilgiyi iki türlü işlemektedir: birinci olarak çevresindeki uyarıları algılayıp yorumlayan bilişsel süreçlerde, ikinci olarak da aktarıp, paylaşım güncelleyen bilgi yönetim süreçlerinde. Birincisine dair süreçlerde eğitim verirken, psikoloji biliminden ve biyolojiden çokça yararlanmakta ve zihnin bilgi işleme süreçlerini yorumlayıp havacılık için çıkarsamalarda bulunmaktayız. İkincisine dair süreçlerde eğitim verirken, paylaşılan bilginin koşullarını ve içeriğini tartışırken iletişim biliminden çokça yararlanmakta, hangi bilginin hangi koşulda doğru sayılacağını sorgulayıp bunun nasıl işlenmesi gerektiğine dair çıkarsamalarda bulunmaktayız.

Görülüyor ki bilgi her yönden kokpite yağın ışık gibidir. Ve kokpitte yoğunluğu değişen “taf”a gelişigüzel bakan değil, çevredeki görüntülere belli bir seçicilikle odaklanan gözler ve gözlerin sahipleri bulunmaktadır. Duyu organlarına bağlı duyarlılıklar bilgi işleme modellerinin ilk basamağında

yer alırlar. Havacıların kokpit içindeki ve dışındaki uyarıcıları nasıl algıladıklarını ve hangi bilişsel süreçlerde ve hangi biyolojik sınırlarda tepki verdiklerini gözlemleyip yorumladığımız için onlarca yıl süren deneylerin sonuçlarından yararlandık. Kokpit ergonomisini de uçucuların bireysel bilgi işleme etkinliğini en iyi seviyeye getirecek şekilde tasarlayabildik. Bunun yanında emniyeti tehlikeye düşürebilecek hatalara neden olan görsel, işitsel, dokunsal ve zihinsel yanılsamaları uçucuların bilmesini, öngörmesini ve tedbir almasını sağladık. Algılarının (yaşa bağlı azalan) sınırlarını da iyi tanıtıp daha sağlıklı yaşamaya yönlendirdik. Modern yaşamın ilave yüklemeler yaptığı hafızaya bağlı sorunları tanıtıp uzun süreli hafızayı etkin kullanma tekniklerine onları yönlendirdik.

Bununla birlikte, birey seviyesinde bilginin doğru algılanıp yorumlanması ve işlenmesi, gemilerimizin emniyetli seyrinde yeterli değildir. CRM eğitimlerinde sıkça vurguladığımız gibi bilginin rafine edilerek doğru usullerle paylaşımı da üzerine çalışılması gereken süreçleri içerir. Bilgi öncelikle kokpitteki uçucular arasında ve sonra da temas halindeki diğer oyuncularla (istasyonlarla) rafine edilerek paylaşılmalıdır. Bunu başarmakta anahtar kavram bilgi yönetimidir, anahtar kişi de PIC'dir. Kokpit içine gereksiz bilgi yığılıyorsa, seyir ile ilgisiz konuşmalar seyir için gerekli bilgi alışverişini aksatacak seviyeye ulaşmışsa, bunun sorumlusu PIC olarak görülmelidir. PIC'nin sadeliği sağlayıp tehlikelere dokuna dokuna ilerleyen

gemisini iyi kumanda edebilmesi için bilgi önceliklerini doğru belirleyebilmesi ve kokpitteki bilginin iyi yönetilmesini sağlaması şarttır.

Bu noktada iki konu öne çıkıyor. Yukarıda rafine edilmesinin gereğini vurguladığımız kokpit içi bilgiye parça parça kimin hangi aşamalarda ve ne kadar odaklanması gerektiğine o sortide özel karar vermek de gerekiyor. Çünkü eğitimlerde o güne özel gelişmeleri öngörmek olanaksızdır. Bu yüzden uçuculara uçuş öncesi hazırlıkları sırasında, o uçuşun hangi aşamasında hangi özel bilgiye gerek duyacaklarını değerlendirmelerini de önermekteyim. Hatta bunu kabin ekibiyle de paylaşmalarını! Çünkü böyle bir hazırlık kokpit içi bilgi yönetiminin iskeleti olacaktır. Geminin beklenmedik tehlikelere dokunması halinde bile bilgi eksizi yaşamadan karar vermeye ve kumanda etmeye olanak sağlayacaktır.

Bu da bir başka tür gerekliliği işaret etmektedir: Çevrenizle uyumlu olun!

Bunun için doğru ve eksiksiz bilgiyi sürekli elinizde tutmaya gerek duyarsınız.

Çeşitli nedenlerle yanlış işlenen bilgi tehlikeleri büyütür

CRM eğitimlerinde, bilgi işleme süreçleri konusunda vurgulamak gereken bir diğer konu da bilginin yanlış işlenmesi olasılığının bulunduğuudur. Yanlış bilginin akmasını engelleyecek mekanizmalar kolay işler. Dahası, bilginin yanlış ya da eksik olduğunu uçuş ekibi kolay ayırt eder. Fakat bilginin yanlış işlenmesi sürecinde bin tane

faktör hep birlikte devreye girecektir.

Örneğin PIC'nin yanlış bir karar aldığı gören FO'nun bunu hemen söylemesine engeller vardır. Kaptan Türk ise yaşına ve rütbesine saygı devreye girer. FO ikazı yanlış olursa sonradan kendisiyle alay edileceğini düşünebilir. Söylerken kabalaşırsa ayıp olacağını düşünebilir. PIC farklı bir ülkeden ise dil engeli devreye girer, ulusal kültürün kaç zamanlı iletişimi beslediği devreye girer, çünkü bir normu imalı ya da doğrudan bildirilmesinde geçecek zaman bazen bir havacı için yeterli olmayabilir. Emniyet kültürünün algılanma ve benimsenme düzeyi de böyle bir anda devreye girer. Sözcükler kadar jestlerin farklı yorumlanması da devreye girer. Ekibin kültürel kökeni ne olursa olsun, havayolu işletmesinde hâkim korku kültürü de devreye girer. Örgütsel sessizlik de devreye girer. Hatalarının açığa çıkması halinde başlarına ne geleceği düşüncesi de devreye girer, vs.

İşte tam bu yüzden üniversitenin bahçesinde, diğer fakültelerin şaşkın bakışları arasında birer havacı olarak yetiştirdiğim onlarca farklı ülkeden öğrencilerime körebe, kovalambaç veya saklambaça benzeyen “ekip-uyumunu artıran özel oyunları” oynatmaya büyük önem veriyorum. Oyunlar sırasında çocukların civıltısı, bir taraftan bahçedeki tüm diğer sesleri bastırıyor, diğer tarafta da bir havacının doğruyu yaparken hiçbir korkuya ya da çekinmeye teslim olmayacağını şarkısı oluyor.

Tüm uçucular bilir ki bilginin birey ya da ekip olarak

yanlış işlenmesi geminin seyir halindeyken dokunduğu tehlikelerden daha büyük bir tehlikedir. Her şeyin yolunda olduğu ya da yaşanan durumdan kolayca kurtulma olanağının bulunduğu koşullardan felakete bir anda bu yüzden geçilebilir. CRM eğitimlerini verirken, eğitimcilerimiz standart kitabi bilgilerin üzerine bir havacı olarak kendi bilgi, görgü ve deneyimlerini de koyabilmelidir.

Bu da bir başka gerekliliği işaret etmektedir: Bilginizi uyumlu işleyin!

Bunun için özel ekip çalışması eğitimlerine gerek duyarsınız.

Zor kararlar

Yukarıda birey ve ekip olarak iletişimin gerçekleştiği koşulları ve bunların sınırlılıklarını tartıştık. Anılan koşullarda gerçekleşen bilgi işleme süreçlerinin en sonunda bulunan ve doğaldır ki en önemli olan işlem “bilginin karar vermede kullanılması”dır. Kokpitte uçuş ekibi iki grup kararlar verir. İlk olarak seyirin olağan akışında verilen ve tanıdık koşullarda gerçekleşen kararlar bir gruptur. Bu tür kararlarla ilgili usuller yerinde ve eksiksiz karşılık verdiği için bilinenlerin uygulanması geminin emniyetle seyirini sağlayacaktır. İkinci grup kararlar seyir engel olabilecek ve emniyeti (ve bazen güvenliği de) tehlikeye düşüren koşullara karşılık veren kararlardır. Bu tür kararların sağlıklı ve daralan zaman çizgisi üzerinde verilebilmesi için emercensi usuller ve “hazır kararlara başvurma” seçeneği geliştirilmiştir. Bu kararları bilimde yaklaşık yirmi beş yıldır tartışmaktayız. Özel bir konuda uzmanlaşmış bir kişinin



olağanüstü veya fiziksel, biyolojik yönden zor koşullarda verdiği kararları inceleyen Naturalistic Decision Making – NDM (Doğal Karar Verme) modeli tartışmalarda önerilen öncü çözümlerden biri sayılabilir. Model, kokpitte verilecek karar için analitik süreçlerin işleyemeyeceği kabulünden hareket etmektedir. Bu çözümü destekleyen Kleind’in Recognition Primed Decision Making (Tanımlama Temelli Karar Verme), Hammond’un Cognitive Continuum Theory (Bilişsel Süreçler Teorisi), Cohend’in Recognition/ Metacognition Model (Biliş/Üstbiliş Modeli) gibi uygulanabilir modellerin yanında yeteneklere dayalı, kurallara bağlı ve bilgi temelli davranışları ayırt eden Rasmussen’in Cognitive Control (Bilişsel Kontrol) modeli kokpitte karar

verme mekanizmalarının daha iyi işlenmesini sağlamayı hedeflemektedirler. İki bin yıldan sonra, akademik kaynaklar karar süreçlerine risklerin etkisini ortaya çıkarmış, durumsal farkındalığın karar süreçleriyle ilişkisini önem sırasında en yukarıya çıkarmıştır. CRM eğitimlerinde bu tür modelleri tanıtmakta ve ekip olarak karar vermekte koşulların nasıl yönlendirilip süreçlerin nasıl daha iyi yönetilebileceğini örnek senaryolar üzerinde tartışmaktayız.

Şüphesiz ki kokpitte verilen kararlar zordur. Zorluğun sebebi, bilginin doğruluğundan, eksik olup olmadığından, gerçek durumu yansıtmadığından duyulan şüphelerdir. Bilginin kalitesi yukarıda vurguladığımız konular dikkate alınarak artırılabilir.

Ayrıca, örgütsel baskıların en aza indirilmesi için özellikle üst yönetimin özellikle de emniyet konusunda farkındalığını artıracak ve güncel çalışmalar hakkında bilgilendirecek eğitim veya seminer gibi akademik desteklerin artırılarak sürdürülmesinde yarar bulunmaktadır.

Tüm bunlar zincirin son halkasında tanımladığımız bir gerekliliği işaret etmektedir: Karar süreçlerini uyumlu işletin!

Bunun için birlikte karar vermeye ve verdiğiniz kararı birlikte uygulamaya gerek duyarsınız.

Âdemoğlu’nun seyir defteri

Âdem’in bundan altı bin yıl önce Mezopotamya’da tekerleği ilk kez kullanması ile açılan seyir defteri, bugün hava araçlarında tutulmaya devam ediyor. Binlerce yıl önce Kadeş Savaşı’nda Muvatalli ve Ramses karşı karşıya geldiğinde karşılıklı kullandıkları savaş arabalarında bulunan askerler arasında CRM konuları aynen geçerliydi. Dün Christopher Columbus yenedünyaya yelken açarken de geçerliydi. Bugün en gelişmiş uzay araçlarında da aynı konular geçerli.

Gemilerimiz daha da gelişecek. Daha uzak mesafelere daha büyük hızla ulaşmaya devam edeceğiz. Seyir defterimiz hep açık olacak. Seyir defterimiz, yeni bilgilerle ve deneyimlerimizle zenginleşecek. Kaptanlarımızın seyir defterinde el yazıları değişirken değişmeyen başlık “uyum” olacak. Çünkü havacılar Âdem’in kızlarının ve oğullarının evrene uyum sağlayabilmeleri için öncülük edecekler.



TIVOLI YAZA HAZIR

CAZİP FİYATLARLA SSANGYONG SHOWROMLARINDA!



SSANGYONG
ŞAHSUVAROĞLU
GRUP



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

f f sssangyongtr
www.ssangyong.com.tr

BİR SOSYAL BECERİ: LİDERLİK



Timuçin GÜREL

THY INSTRUCTOR

Uçuş Eğitim Başkanlığı



LİDERLİK KAVRAMININ KRONOLOJİK GELİŞİMİ...

Liderlik kavramı ilk olarak birkaç yüzyılda bir Dünya'ya gelen ve "Büyük Adamlar" olarak tanımlanan insanlarla ilgili olarak ortaya çıkmıştır. Liderlik kavramının ilk olarak anlaşılmaya çalışıldığı bu dönemde "Büyük Adam" olarak tanımlanan insanlar incelenmiş ve tanınmaya çalışılmıştır.

Hemen takip eden dönemde ise her meslek grubunda hatta sosyal ortamlarda bazı nitelikleriyle öne çıkan, kendisini belli eden, farklılık ortaya koyan insan profillerinin farkına varılmıştır. Bu dönemde farkına varılan bu insanları özel kılan ve fark yaratan bu niteliklerin neler olduğu üzerine yoğunlaşmıştır. Örneğin iyi öğretmen, iyi doktor, iyi pilot dedirten özelliklerin ne olduğu bu dönem tespit edilmeye çalışılmıştır. Amaç, bu özellikleri belirleyip, o alanda görev alan ve alacak diğer insanlara da kazandırmak olmuştur. Bu dönemde

LİDERLİK BİLİNDİĞİ ÜZERE PİLOTLUK MESLEĞİYLE DİREKT İLİŞKİLİ VE BU ALANDA GÖREV ALAN BİREYLERDEN BEKLENEN BİR NİTELİK OLARAK KARŞIMIZA ÇIKMAKTADIR. LİDERLİK, BİR PİLOTUN SAHİP OLMASI BEKLENEN SOSYAL BECERİLER BAŞLIĞI ALTINDA YER ALMAKTADIR. TAKDİR EDİLECEĞİ ÜZERE LİDERLİK KAVRAMININ DA İÇİNDE YER ALDIĞI SOSYAL BECERİLER, UÇUŞ EMNİYETİ İÇİN SON DERECE GEREKLİ OLUP, YOKLUĞU VEYA EKSİKLİĞİ PROBLEMLERE YOL AÇABİLMEKTEDİR.

Ralph STOGDILL, tarafından 1974 yılında yapılan bir çalışmada liderlik vasfı olan, takip edilen, öne çıkan insanı diğerlerinden ayıran özellikler ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Bu çalışma alanında en ciddi çalışmalardan biri olma niteliği taşımaktadır. Bu çalışmada ortaya koyulan bazı ayırt edici liderlik özelliklerini şöyle sıralayabiliriz. Sorumluluk ve başarıya ihtiyacı, kalıcı ve güçlü hedefler peşinde olmak, risk alma ve problem çözmede orijinallik, sosyal ortamlarda girişimcilik, kendine güvenli ve kişisel kimlik duygusuna sahip.

Daha sonraları davranışların da liderlik konusunda belirleyici bir faktör olduğu düşünülmüş ve bu alana yoğunlaşmıştır. Bu dönemde kişideki görev odaklı davranışlar ve ilişki odaklı davranışların liderlik konusunda belirleyici bir faktör olduğu üzerine yaklaşımlar geliştirilmiştir. Bu yaklaşımların temel dayanağı kişinin sahip olduğu ve onu farklı kılan niteliklerin

dışarı vurumu konusundaki tarz ve yöntemlerin son derece önem arz ettiği olmuştur.

Bugün geldiğimiz noktada liderlik kavramı özünde, rol model olmak, doğru örnek teşkil etmek olarak ifade edilmektedir. İfade edilen bu konsepti doğru yerine getirebilmek için gerekli olan niteliklerle donanmak ve bu nitelikleri iyi sergileyebilmek bakımından ihtiyaç duyulan davranışsal unsurlara yeterince sahip olmak gerekliliğine ilişkin temel yaklaşım kabul görmektedir.

LİDERLER YETİŞTİRMEK...

İçinde bulunduğumuz son dönemde liderlik özelliklerine sahip bireyler yetiştirmek için aşağıda yer alan tabloda özetlenen türden bir strateji geliştirilmesi üzerinde durulmaktadır.

Bu tabloda bireye zamanla oluşan yetkinliklerine uygun şekilde liderlik becerileri yapılandırma yolunda izlenecek yol ifade edilmektedir. Bireye uzmanlık alanında yetkinliklerinin az olduğu dönemde görev verip, kontrol etmek ve gerekli düzeltmeleri yapmak suretiyle yaklaşılması öngörülmüştür. İlerleyen yani yetkinliklerin artmaya başladığı dönemde sadece yönlendirme ve yol gösterme şeklinde bir rehberlik yapılmasının uygun olacağı vurgulanmaktadır. Sonrasında bireyin yetkinliklerinin önemli ölçüde arttuğunun tespiti ile birlikte artık fikir alışverişinde bulunmak, karar mekanizmasının içine katmak gibi unsurların devreye girebileceği belirtilmektedir. Son aşama ise bireyin artık belli bir olgunluğa eriştiği, konusunda uzmanlaşmanın gerçekleşmeye başladığı dönemi ifade etmektedir. Bu dönem yapılması gereken artık bireyi serbest bırakmak, iş delege etmek ve sonuçları birlikte değerlendirmek şeklinde vurgulanmaktadır. Bu süreç akışı aslında lider niteliklerinde insan yetiştirmeyi hedef alan yaklaşımı ifade etmektedir.

LİDERLİK İÇİN...

Son olarak şunu ifade etmek gerekir ki liderlik denilen kavram kişide var olan bir potansiyel, bu yönde bir eğilim varsa elbette daha iyi vücut bulacaktır. Ancak unutulmamalıdır ki kişinin bu konudaki potansiyeli tek başına yeterli değildir. Güzel bir söz derki “Gül olmak için gül fidanı olmak yetmez.” Yani güneş ışığı, su, uygun toprak,



**DEĞERLİ BİR
SOSYAL BECERİ
DİYEBİLECEĞİMİZ
LİDERLİK KAVRAMINDAN
BAHSETMEK İÇİN
ÖNCELİKLE BU
KAVRAMIN TARİHSEL
GELİŞİMİNE KISACA
DEĞİNEREK BİR ÖZET
YAPMAK YERİNDE
OLACAKTIR. ELBETTE
LİDERLİK KAVRAMI
BUGÜN YAYGIN OLARAK
ANLAŞILAN HALİNE
GELENE KADAR BİRKAÇ
EVREDEDEN GEÇMİŞTİR.**

yeterli nem ve benzeri koşulları da sağlamak gerekir. Buradan yola çıkarak diyebiliriz ki iyi bir lider olmak için var olan potansiyel yetmiyor. O potansiyeli uygun strateji ve yöntemlerle işlemek ve cevher haline getirmek gerekir. Pilotlar için uçuş okulundan başlamak üzere uygun koşulları sağlayarak, liderlik altyapısı oluşturmak gerekliliği açıktır. Gereken zamanda doğru karar alabilen, uçuş süreçlerini doğru yönetebilen, standartlara uygun davranışı etrafına yayan ve dolayısıyla uçuş emniyetine hizmet eden pilot profili bu konuya yatırım yapmayı gerekli kılmaktadır.

İnsan faktörüyle ilgili bir başka yazıda buluşmak dileğiyle, emniyetli uçuşlar dilerim.

Saygılarımla. 

SHT FTL'DE YER ALAN DİNLENME SÜRELERİNE DAİR DÜZENLEMENİN HAFTA TATİLİ HAKKINA İLİŞKİN NORMATİF YAPI İLE UYUMLULUĞU VE UÇUŞ EMNİYETİ AÇISINDAN YERİNDELİĞİ SORUNU

'PİLOTLAR GERÇEKTEN HOMO ECONOMICUS MUDUR?'



AV. M. Tarık Güleriyüz
TALPA Hukuk Danışmanı



Kpt. Plt. Erkan NOYAN
TALPA Yönetim Kurulu Üyesi



1750 VE 1850'Lİ YILLARDA ORTAYA ÇIKAN SANAYİ DEVRİMİ, KAPİTALİST ANLAYIŞIN ORTAYA ÇIKMASINA PARALEL OLARAK, LIBERALİST DOKTRİN AÇISINDAN MİHENK TAŞI OLMUŞ VE EKONOMİK LIBERALİZMİN SLOGANI HALİNE GELEN VE "LAISSEZ FAIRE LAISSEZ PASSER" OLARAK İFADE EDİLEN "BIRAKINIZ YAPINLAR BIRAKINIZ GEÇSİNLER" ŞEKLİNDEKİ DÜŞÜNCENİN YERLEŞMESİNE SEBEBİYET VERMİŞTİR.

Bireyselliğin ön plana çıktığı Sanayi Devrimi'nden sonraki süreçte işçi işveren ilişkisi açısından da ekonomik çıkarlarına değer veren insan prototipi olan "homo economicus" kavramı ön plana çıkmıştır. Zira bu dönemde "laissez faire laissez passer" anlayışına paralel olarak işçi ve işverenin "homo economicus" olarak sözleşme serbestisi içerisinde ve devlet baskısından uzak olarak ücret ve diğer çalışma koşullarını belirlemelerinin tüm tarafların menfaatine olacağına inanılmıştır. Ancak çok geçmeden liberalist doktrin tarafından "homo economicus" olarak ifade edilen işçilerin ücret ve çalışma ve dinlenme süreleri ile diğer çalışma koşulları açısından son derece kötü ve insan onuruna aykırı şartlarda

çalıştığı ve işverenlerin dikte ettiği şartlarda çalışmak dışında başkaca seçeneklerinin bulunmadığı anlaşılmıştır [Çelik/Canıklıoğlu/Canbolat, İş Hukuku Dersleri, s. 3 vd.; Süzek, İş Hukuku, s. 7 vd.] Zira bu dönemde, hafta tatili olmaksızın işçiler günlük 12-15 saat ortalaması ile çalışmış ve özellikle doküman sanayinde altı-on yaş aralığındaki çocukların sağlığa aykırı koşullarda çalıştırılmaları yaygın bir uygulama haline gelmiştir [Süzek, İş Hukuku, s.8, Arıcı, s. 16 vd.]

İşte iş [çalışma] hukukunun bağımsız bir hukuk disiplini olarak ortaya çıkmasına ve evrilmesine yön veren başat gerekçe, "sözleşme özgürlüğünün" "laissez faire laissez passer" anlayışı ile uygulanmasının iş sözleşmesinin doğasıyla bağdaşmayacağına ilişkin genel kabuldür. İş ilişkisinde zayıf

olan işçinin korunması gerektiği yönündeki sosyal yamı ağır basan kaygı, bu bağlamda iş hukukunun doğuşunun ve gelişmesinin temel nedeni olarak kabul edilmektedir [Güleriyüz, s. 314].

Bahse konu kaygı işçi sınıfının tarihsel mücadelesi, çalışma koşullarının işçinin işverene karşı korunması anlayışı ile birlikte normatif olarak düzenlenmesi sonucunu doğurmuştur. Bu şekilde, başta ücret, çalışma süreleri ve hafta tatili hakkı olmak üzere çalışma koşulları kanuni sınırlar içerisine çekilmiştir. Bu evrimsel süreç çalışma koşullarının çalışanlar açısından insancillaştırılması olarak özetlenebilir.

Çalışma koşulları açısından bu makalenin konusunu oluşturan husus ise "Uçuş ve Görev Süresi Sınırlamaları İle Dinlenme

Gereklikleri Talimatı" [SHT-FTL] ORO.FTL.235'te yer tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme sürelerine ilişkin düzenlemenin hafta tatiline ilişkin normatif hükümler karşısındaki uyumluluğu ve bunun uçuş emniyeti açısından yerindeliği sorununun irdelenmesidir.

Nitekim yukarıda çalışma hayatının kısa tarihçesine değinmemizin başat gerekçesi de çağdaş çalışma hukuku açısından işçinin insan onuruna yakışır şartlarda çalışmasının önemini ifade etmek ve bu konuda evrim sürecine ışık tutmaktır. Oysa SHT-FTL ORO.FTL.23'te yer alan düzenleme ile normlar hiyerarşisine ve çalışma hukukunun evrimine aykırı bir düzenleme öngörülmüştür.

Zira SHT-FTL ORO.FTL.235/d'de yer alan "bir tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme süresinin sona



ermesi ile bir sonraki tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme süresinin başlangıcı arasındaki süre hiçbir durumda 168 saatin üzerinde olmayacaktır” şeklindeki hükmün mefhumu muhalifi pilotların [ve diğer uçucu personelin] ardışık yedi gün boyunca hafta tatili kullanmaksızın çalıştırılmalarına olanak vermektedir. Oysa söz konusu hüküm kanunda yer alan ardışık 6 günlük çalışmayı takiben [kural olarak Pazar] bir tam gün [kesintisiz 24 saat] hafta tatili yapma hakkının özünü zedelemekte ve çalışma hukukunun evrimine aykırı bir durum yaratmaktadır.

I. SHT-FTL'DE DÜZENLENEN DİNLENME SÜRELERİ

Pilotluk mesleğinin nitelikleri gereği çalışma şartlarının [ücret

ve çalışma ve dinlenme süreleri ile diğer çalışma koşulları] özel bir kanunla düzenlenmiş olması gerekse de ülkemizde hava iş hukukunu düzenleyen özel bir kanun bulunmadığı için 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda yer alan ve diğer genel hükümler uygulama alanı bulmaktadır.

Bu eksikliğin doğal sonucu olarak genel hükümler sivil havacılık alanı için yetersiz kalmaktadır. Bahse konu yetersiz normatif düzenlemeden kaynaklanan boşluk ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yürürlüğe konulan ikincil düzenlemeler ile doldurulmaya çalışılmaktadır.

Bu bağlamda, pilotlar açısından çalışma ve dinlenme süreleri ile diğer çalışma koşulları ikincil düzenleme niteliğinde olan “Uçuş ve Görev Süresi Sınırlamaları İle Dinlenme

Gereklikleri Talimatı'nda” [SHT-FTL] düzenlenmektedir.

SHT FTL'nin amacı madde 1 hükmü uyarınca; uçuş emniyetinin sağlanması için ekip üyeleri ve işletcinin uyması zorunlu ekip üyelerine yönelik uçuş ve görev süresi sınırlamaları ile dinlenme gerekliliklerine ilişkin esas ve usulleri belirlemek ve bu konudaki faaliyetleri düzenlemektir. Yine 2. madde uyarınca SHT FTL; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından ruhsatlandırılmış havayolu işletmelerinin, havayolu işletmelerinin ilgili yönetici personelinin, havayolu işletmeleri bünyesinde görev yapan geçerli lisans ve/veya sertifika sahibi olan ekip üyelerinin uymak zorunda oldukları usul ve esasları kapsar.

Anılı hükümlere göre, pilotlar açısından çalışma ve dinlenme

süreleri ile diğer çalışma koşullarının düzenlenmesi SHT-FTL'nin temel amacı olarak öngörülmüştür. Ayrıca, SHT-FTL'de yer alan çalışma ve dinlenme süreleri ile diğer çalışma koşullarına ilişkin hükümler pilotlar [ve diğer uçucu personel] ile havayolu şirketleri açısından bağlayıcıdır. Zira madde 2'de açıkça belirtildiği üzere, SHT-FTL'de yer alan hükümler emredicidir.

SHT-FTL'de yer alan çalışma ve dinlenme süreleri ile dinlenme koşullarına ilişkin düzenlemeler havacılık sektörünün gereksinimleri doğrultusunda diğer yasal düzenlemelerden ayrılmaktadır. Ancak buradaki temel sorun SHT-FTL'nin hukuk düzeni içerisindeki yeri itibari ile bu ayrışmanın üst normlar ile çizilen sınırların dışında çıkıp çıkmadığıdır. Bu anlamda, SHT-FTL'de yer alan çalışma ve dinlenme süreleri ile dinlenme koşullarının, kanunda yer alan çalışma ve dinlenme koşullarına aykırı olmaması gerekir.

Pilotlar ve uçucu personelin çalışma ve dinlenme süreleri, belirli durum ve koşullara göre özel olarak SHT-FTL'de ayrıntılı olarak düzenlenmektedir. Çalışma sürelerinin [uçuş süresi (block time), uçuş görev süresi (UGS) ve görev süresi] ücret ve fazla çalışma açısından kanuni düzenlemelere uygunluğu ve buna ilişkin pilotların talep ve hakları bir başka çalışmanın konusunu oluşturmaktadır. Bu çalışmanın konusunu oluşturan husus; genelde dinlenme süreleri, özelde ise tazeleme amaçlı uzatılmış asgari dinlenme sürelerine ilişkin hükümlerin hafta tatili hakkına ilişkin kanuni düzenlemeler ile uyumluluğunun incelenmesidir.

SHT-FTL Ek.1 altında yer alan ORO.FTL.235/d'de tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme sürelerine ilişkin olarak “Tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme süreleri FTSS [Uçuş ve uçuş görev süresi sınırlamaları ile dinlenme gereklilikleri prosedürü], kümülatif aşırı yorgunluğu telafi etmek üzere

tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme sürelerini belirtecektir. Tazeleme amaçlı uzatılmış asgari dinlenme süresi, 2 yerel gece dâhil olmak üzere 36 saat olacak ve bir tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme süresinin sona ermesi ile bir sonraki tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme süresinin başlangıcı arasındaki süre hiçbir durumda 168 saatin üzerinde olmayacaktır. Tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme süresi her ay iki kez 2 yerel güne çıkarılacaktır.”””” hükmüne yer verilmiştir.

Söz konusu hükümde uçucu personel açısından kümülatif aşırı yorgunluğun telafisi amacıyla dinlenme hakkına ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Bu düzenleme 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nda, 4857 sayılı İş Kanunu’nda ve 394 Sayılı Hafta Tatili Hakkında Kanunu’nda yer alan hafta tatili hakkını karşılayan bir düzenlemedir. Ancak söz konusu hüküm, hükmün lafzi itibarıyla anılı yasal düzenlemelerde yer alan hakkın özünü zedeler mahiyettedir. Zira “bir tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme süresinin sona ermesi ile bir sonraki tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme süresinin başlangıcı arasındaki süre hiçbir durumda 168 saatin üzerinde olmayacaktır” şeklindeki lafzından çıkan sonuç; bir diğer ifadeyle hükmün mefhumu muhalifi, pilotların [ve diğer uçucu personelin] ardışık yedi gün boyunca hafta tatili kullanmaksızın çalıştırılabilecekleri anlamına gelmektedir.

Bunun gibi SHT-FTL Ek.1 altında yer alan ORO.FTL.235/a’da ana üsteki dinlenme sürelerine ilişkin olarak “”””Ana üs’te başlayan herhangi bir Uçuş Görev Süresinin (UGS) öncesinde sağlanan asgari dinlenme süresi en azından, hangisi daha uzun ise, bir önceki görev süresi kadar veya 12 saat olacaktır”””” hükmü ile 12 saatten az olan uçuş görev süreleri bakımından uçuş öncesi 12 saatlik bir dinlenme süresi hakkı verilebileceği öngörülmüştür.

Benzeri şekilde ORO.FTL.235/



b’de yer alan ana üs dışındaki veya geçici üsteki dinlenme sürelerine ilişkin olarak “”””Ana üs dışında veya geçici üs’te başlayan herhangi bir Uçuş Görev Süresi (UGS) öncesinde sağlanan asgari dinlenme süresi en azından, hangisi daha uzun ise, bir önceki görev süresi kadar veya 10 saat olacaktır. Bu süre, seyahat ve fizyolojik ihtiyaçlar için olan süreyle ilaveten 8 saatlik uyku imkânını kapsayacaktır.”””” hükmü ile 10 saatten az olan uçuş görev süreleri bakımından uçuş öncesi 10 saat dinlenme süresi hakkı verilebileceği öngörülmüştür.

Hafta tatili hakkına ilişkin hiçbir hüküm bulundurmayan SHT-FTL, tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme sürelerine ilişkin hükmün yanı sıra anılı hükümlerle de hafta tatili hakkının özünü zedelemektedir.

I.KANUNUNDA DÜZENLENEN HAFTA TATİLİ HAKKI

Hukukumuzda hafta tatiline ve dinlenme hakkına ilişkin hükümler anayasal düzeyde düzenlenmiştir.

Sosyal devlet anlayışı içinde tüm çalışanların ve bu arada işçilerin sağlığının korunması ve işgücünün yenilenmesi düşüncesiyle dinlenme hakkı, Anayasa’nın “Çalışma Şartları ve Dinlenme Hakkı” kenar başlıklı 50. maddesinde “””” Dinlenmek, çalışanların hakkıdır. Ücretli hafta ve bayram tatili ile ücretli yıllık izin hakları ve şartları kanunla düzenlenir.”””” hükmüne yer verilmiştir. Anayasada dinlenme hakkı genel ve soyut bir kuralla güvence altına alınmış, ayrıntılı düzenlemelerin yapılması ise yasa koyucuya bırakılmıştır [Süzek, İş Hukuku, s. 838]. Hafta tatiline ilişkin kanuni düzenlemeler ise, 02.01.1924 tarihli 394 Sayılı Hafta Tatili Hakkında Kanununda, 2429 sayılı Ulusal Bayram ve Genel Tatiller Hakkında Kanununda, Türk Borçlar Kanunu’nda ve İş Kanunu’nda yer almaktadır.

Hafta tatili konusunda TBK’nın “Tatil ve İzinler” yan başlıklı 421. maddesinde “””” İşveren, işçiye her hafta, kural olarak pazar günü veya durum ve koşullar buna imkân

vermezse, bir tam çalışma günü tatil vermekle yükümlüdür.”””” hükmüne yer verilmiştir. Anılı hüküm uyarınca işverenler, havayolu pilotlarına haftanın bir tam gününü tatil olarak vermek zorundadır. Her ne kadar Türk Borçlar Kanunu’nda işçinin hangi koşullarla hafta tatiline hak kazanacağına ilişkin düzenlemeler yer almamakta ise de bu konuda kıyasen İş Kanunu hükümlerinin uygulanmasının isabetli olacağı ifade edilmektedir [Çelik/Caniklioğlu/Canbolat, İş Hukuku Dersleri, s. 515].

4857 sayılı İş Kanunu md. 46 hükmü uyarınca ise yedi günlük bir zaman dilimi içinde en az yirmi dört saat dinlenme [hafta tatili] verilmesi zorunludur [Süzek, İş Hukuku, s. 8].

Buna göre, hafta tatilinin işçi için vazgeçilmez bir hak olduğu açıktır. Hafta tatiline ilişkin tüm yasal düzenlemelerin temel gerekçesi çalışanların dinlenme haklarının anayasal ve yasal düzeyde güvence altına alınmasıdır. Kuşkusuz emredici yapıda kabul edilen tüm bu düzenlemeler taraf

iradelerine açık değildir. Sözleşme ile aksinin kararlaştırılması yani hafta tatili ve dinlenme hakkının ortadan kaldırılması mümkün değildir.

Oysa, SHT-FTL Ek.1 altında yer alan ORO.FTL.235 altındaki dinlenme sürelerine ilişkin hükümler yukarıda anılan yasa hükümlerini açıkça ihlal etmekte hafta tatili ve dinlenme hakkının varlık amacına aykırı olarak işveren şirketler tarafından kötüye kullanıma adeta davetiye çıkarmaktadır. İki tazeleme amaçlı uzatılmış dinlenme süresi arasındaki sürenin 168 saati aşamayacak olması, diğer açıdan 168 saate kadar [kesintisiz 24 saat] ara vermeden çalışma yapılabileceği anlamına gelmektedir. Yani salt bu maddeden yola çıkılarak hafta tatiline eşdeğer olabilecek tazeleme amaçlı dinlenme sürelerinin 7 gün boyunca hiç kullanılmaması mümkün gözükmemektedir.

Diğer yandan, SHT-FTL ORO.FTL.235/a ve 235/b bentlerinde düzenlenen ana üs, ana üs dışı ve geçici üslerdeki uçuşlara ilişkin asgari 10 ve 12 saatlik dinlenme süreleri de anılı düzenlemelere aykırıdır. Zira bahse konu hükümler temelde uçucu personelin dinlenme hakkını teminat altına alma amacı taşımakla beraber, anılı hükümlerin lafızlarından yola çıkarak dinlenme sürelerinin “asgari ölçüde” uygulanması da bölünemez mahiyetteki hafta tatili ve dinlenme hakkını ihlal eder niteliktedir. Nitekim, asgari 10 ve 12 saatlik dinlenme sürelerinin uygulanması halinde, uçucu personelin 168 saat boyunca yani ardışık 7 gün süresince hafta tatili hakkını kullanmaksızın çalıştırılması mümkün hale gelmektedir.

Oysa bu durum hem yasal düzenlemelere hem de Yargıtay’ın yerleşik içtihatlarına aykırıdır. Nitekim yasada hafta tatili hakkının açıkça ardışık 6 günlük çalışmayı takiben 24 saat kesintisiz süre ile kullanılması gerektiği düzenlenmiştir. Bunun gibi, Yargıtay’a göre hafta tatilinin bölünerek kullanılması mümkün



değildir. Kesintisiz 24 saatin altında haftalık izin verilmesi durumunda usulüne uygun şekilde hafta tatili izni kullanıldığından söz edilemez. Buna göre hafta tatilinin 24 saatten az olarak kullanılması halinde hafta tatili hiç kullanılmamış sayılır [Yargıtay 9. H.D. 27.05.2010 t. 2009/37352 E., 2010/14874 K. sayılı karar; Yargıtay 9. H.D. 04.02.2014 t., 2011/52703 E., 2014/3124 K. sayılı karar].

Tüm bu açıklamalar ışığında şu sorunun akla gelmemesi olanaksızdır: Pilotların hafta tatili dinlenme haklarına ilişkin hangi normlar uygulanacaktır; SHT-FTL’de yer alan hükümler mi yoksa kanun hükümleri mi? Kuşkusuz bu sorunun yanıtı tartışmadan uzaktır. Burada uygulanacak norm kanunda yer alan düzenlemedir. Zira SHT -FTL isminden müsemma hukuki nitelik olarak talimattır. Talimat idare hukukunda isimsiz düzenleyici işlem olarak kabul edilmektedir. Bu anlamda SHT-FTL ikincil düzenleme olarak kabul edilmektedir. İkincil düzenlemelerin ise hukukun en temel kavramlarından olan “normlar hiyerarşisi” “ne aykırı olması mümkün değildir.

Normlar hiyerarşisi, bir hukuk düzeninde bulunan düzenlemelerin belirli bir üst-üst ilişkisine göre sıralanmasıdır. Normlar hiyerarşisini bir piramide benzetirsek ikincil düzenleme sayılan yönetmelik ve talimatlar, piramitte daha üst

ANAYASADA DİNLENME HAKKI GENEL VE SOYUT BİR KURALLA GÜVENCE ALTINA ALINMIŞ, AYRINTILI DÜZENLEMELERİN YAPILMASI İSE YASA KOYUCUYA BIRAKILMIŞTIR

norm olan kanunun altında yer alır. Bu hiyerarşinin temel özelliği alt sırada bulunan normun, üst sırada bulunan norma aykırı olarak düzenlenememesidir. Yani pilotlar ve diğer uçucu personelin hafta tatili ve dinlenme sürelerine ilişkin ikincil düzenlemelerin kanunun hükümlerine aykırı olması mümkün değildir. Dolayısıyla, SHT-FTL’de yer alan inceleme konusu dinlenme süreleri kanuna aykırı biçimde yorumlanarak uygulanamaz.

I. SHT-FTL’DE YER ALAN DİNLENME SÜRELERİNİN UÇUŞ EMNİYETİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRMESİ

Tam sağlıklı olmak, eğitimlerde başarılı olmak, bu eğitimleri yılda 1 defa akademik olarak tekrarlayıp sınavlarında başarılı olmak, yılda

iki defa simülasyon eğitimlerinde başarılı olmak, yılda bir defa da uçuş kontrolünden geçmek zorunda olan pilotların icra ettikleri mesleğin hususiyetle özel olduğunu ve kamu güvenliğini doğrudan ilgilendirdiğini ifade etmek yerinde olacaktır.

Pilotlar bu anlamda, binlerce sayfa doküman ve yüzlerce sayfa kural ve talimatı mükemmel derece iyi bilmek ve en stresli anda bile kanunda kendine tanınan yetki ile yazılı bütün prosedürler yetersiz kaldığında tüm yazılı kuralların dışına çıkarak uçağını, ekibini, yolcularını ve uçağın o anda uçtuğu alanda uçuş ile hiç alakası olmayan çevre sakinlerinin hayatını kurtaracak ya da sonlandıracak kararı almakla mükelleftir. Görevlerini layiki ile yerine getirebilmek için de anayasal düzeyde teminat altına alınan dinlenme haklarına riayet edilmesi gerekmektedir.

Oysa SHT-FTL’de yer alan çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin hükümler pilotların sadece uçmak ve temel yaşamsal fonksiyonlarını sürdürebilmek için zorunlu oldukları beslenme ve uyuma sürelerini garanti etmektedir.

Bir diğer ifade ile anayasal dinlenme hakkına aykırı düzenlemeler barındıran SHT-FTL’ye göre, pilotluk mesleğini ifa edenler sadece uçar, yemek yer, uyur ve tekrar eder. Bu anlamda, uçucu personele bir makinenin dişlileri/ çarkları muamelesi yapıldığını ifade etmek yerinde olacaktır. Oysa ki tüm uçucular [kadın ya da erkek] bir evlat, bir eş, bir anne veya baba olarak da sorumlulukları olan yaşayan bireylerdir. Kimseleri olmadığını varsaysak dahi insan olarak sosyal bir yaşam sürmek zorunluluğuna sahiptirler. Şöyle ki sadece uçup/ uyuyan bir uçucudaki davranış değişikliği bir süre sonra hapisanede yaşayan bireylerde görülen davranış değişiklikleri ile benzerlik göstermeye başlamaktadır.

Bunun en temel nedeni ise sosyal izolasyondur. Zira dinleneme

sürelerine riayet edilmeden çalışan pilotlar tutuklu ya da hükümlülerden bir anlamda farklı olsa da sosyal izolasyona maruz kalmakta ve evlat/eş/anne/baba/arkadaş vb. sosyal ve ailevi sıfatlarından kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirememekte ve netice olarak sosyal yükümlülüklerin yerine getirilmemesi kaçınılmaz moral bozukluğu ve vicdani yüke dönüşmektedir. Böylesi bir durumun ise psikolojik olarak pilotların davranışlarını olumsuz yönde etkilemesi kaçınılmaz hale gelmektedir.

Oysaki pilotların özellikle stres altındayken doğru muhakeme yapabilmeleri ve birçok değişken içerisinde çok kısa zamanda en doğru hareket tarzını bulabilmesi gerekmektedir.

Mevcut limitlerde insanın sosyal bir varlık olduğu kavramı göz önüne alınmadığından, uzun vadede karşılaşılabilecek olan davranış bozuklukları ve bunların etkisi altında bir yandan bunun kötü iletişime sebep olmasından kaynaklı CRM problemleri ortaya çıkacak, diğer yandan da duru bir zihne ve mental stabiliteye ihtiyaç duyulan acil durum prosedürlerinin uygulanacağı durumlarda doğru karar vermesi pek mümkün olmayacaktır.

Bu problemin kaynağı da limitlerin yanlış kullanılmasından kaynaklanmaktadır.

Şöyle örnekleme daha doğru olacaktır: Bir araba satın alıyorsunuz. Arabanızın gösterge panelinde bir motor devir saati var. Bu motor devir saati üzerinde kırmızı ile taranmış bir alan var. Bu alan motoru zorlayacağınız devri gösteren alandır. Uçuş görev süreleri ile ilgili limitleri de aynı kırmızı ile gösterilen alan gibi değerlendirmeli ve tıpkı arabamızda yaptığımız gibi bu taralı alana girmekten kaçınmalı, sadece çok ama çok gerekli gördüğümüz zamanlarda bu alana



çok kısa süre gitmeli ve mümkün olduğunca süratli bir şekilde bu alandan çıkmalıyız.

Uçuş görev sürelerinde de şirketler bu limitlerin maksimum limitler olduğunu ve bu limitlere yaklaşımdan emniyetli bir seviyede tutarak hem ekiplerini sosyal izolasyondan ve kronik yorgunluktan uzak tutmak, hem de ekiplerinin uzun süre zinde sağlıklı kullanabilecekleri zor yetiştirilen ve yerine zor konan kaynaklar olduğunu unutmadan -kısacası bir insan, bir eş, bir anne/baba olduğunu unutmadan- bir an önce, maksimum limitlerden uzak durabilmek için tedbirler geliştirmek durumundadırlar. Zira bu önerme yalnızca yasal bir gereklilik olmayıp aynı zamanda uçuş emniyeti açısından ve insanlı çalıştırma şartları açısından da bir zorunluluktur.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

İşçi sınıfının tarihsel mücadelesi çalışma koşullarının çalışanlar açısından insanlaştırılması olarak özetlenmektedir. Kuşkusuz bu durum ise "laissez faire laissez passer" anlayışının ve çerçevede pilotların homo economicus olduğu önermesinin kabulünün yerinde olmadığı anlamına gelmektedir.

Bu çerçevede, uçucu personel ile işveren şirketler arasındaki çalışma ilişkisinin salt sözleşme

serbestisi ya da ikincil düzenlemeler ile düzenlenmesi mümkün değildir.

SHT-FTL ORO.FTL.235'te yer alan pilotların [ve diğer uçucu personelin] ardışık yedi gün boyunca hafta tatili kullanmaksızın çalıştırılmalarına olanak veren hüküm hüküm kanunda yer alan ardışık 6 günlük çalışmayı takiben [kural olarak Pazar] bir tam gün [kesintisiz 24 saat] hafta tatili yapma hakkının özünü zedelemekte ve çalışma hukukunun evrimine aykırı bir durum yaratmaktadır.

Bu aykırılığın temel gerekçesi ise talimat ile yapılan düzenlemenin kanun aykırılığının mümkün olamayacak olmasıdır. Eş deyişle pilotlar ve diğer uçucu personelin hafta tatili ve dinlenme sürelerine ilişkin ikincil düzenlemelerin kanunun hükümlerine aykırı olması mümkün değildir. Dolayısıyla, SHT-FTL'de yer alan inceleme konusu dinlenme süreleri kanuna aykırı biçimde yorumlanarak uygulanamaz.

Bu nedenle, özetlenecek olursa, SHT-FTL'de yer alan inceleme konusu dinlenme sürelerinin üst norm olan kanunda düzenlendiği şekilde değiştirilmesi ve uçucu personele ilişkin çalışma ve dinlenme koşullarını düzenleyen özel bir hava iş kanununun ivedi olarak yasalaştırılması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Arıcı, K.; Çalışma Sürelerinin Hukuki Gelişim Ve Yeterliliği Açısından 1475 Sayılı İş Kanunu'nda Çalışma Süreleri; İstanbul 1992
- Çelik, N./ Caniklioğlu, N./Canbolat, T.; İş Hukuku Dersleri, İstanbul 2015
- Süzek, S.; İş Hukuku (Genel Esaslar -Bireysel İş Hukuk) İstanbul 2015
- Gülyüz, M.T.; İş Hukukunun Emredici Yapısı Işığında Rekabet Yasağı Sözleşmesi, TBB Dergisi, Mayıs 2016

¹ Çalışma ilişkisini düzenleyen temel kanun Türk Borçlar Kanunu [TBK] olmasına karşın, TBK'da yer alan düzenlemelerin işçilerin korunması açısından yeterli olmaması nedeni ile ayrıca bir de İş Kanunu yasalaştırılmış ve yürürlüğe konulmuştur. Ancak 4857 sayılı İş Kanunu deniz ve hava taşıma işleri ilgili iş sözleşmeleri uygulama alanı bulmamaktadır. Dolayısıyla, havayolu şirketleri ile pilotlar arasında akdedilen taşıma [yolcu ya da yük] işlerine ilişkin iş akitleri açısından 6098 sayılı TBK hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

² SHT FTL, 14/10/1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 10/11/2005 tarih ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun ve Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğine (SHY 6A) dayanılarak SHGM tarafından hazırlanarak yürürlüğe konulmuştur. SHT-FTL'nin 01.01.2017 tarihi itibarı ile kademeli olarak yürürlüğe girmiştir.

avec

Car Rentals

“Günlük araç kiralamada
keyifli sürüşler”



444 0 556

www.aveccarrentals.com

İstanbul Atatürk Havalimanı / İzmir Adnan Menderes Havalimanı / Bodrum Havalimanı (Yakında) /
Edremit Koca Seyit Havalimanı (Yakında) / İstanbul Tekstilkent -Avek Otomotiv /
İstanbul Ümraniye -Avek Otomotiv / Çanakkale – Avek Otomotiv / Bandırma IDO İskelesi (Yakında)

'TALPA üyelerine %35 indirim uygulanmaktadır'

VERTİGO BAŞ DÖNMESİ



Yrd. Doç. Dr. Ayşegül ELLİALTIÖĞLU

Fizik Tedavi ve Rehabilitasyon

Özel Akgün TEM Hastanesi

İstanbul Bilgi Üniversitesi Öğretim Görevlisi

www.draysegulellialtioglu.com

**BAŞINIZIN VEYA ÇEVRENİZDEKİ
TÜM NESNELERİN DÖNDÜĞÜNÜ MÜ
HİSSEİYORSUNUZ? HATTA KİMİ ZAMAN
BUNUN ÇOK ŞİDDETLİ OLDUĞUNU
DÜŞÜNÜP PANİĞE KAPILARAK
BİR HASTANEYE Mİ MÜRACAAT
EDİYORSUNUZ? SANILANIN AKSİNE BİR
HASTALIK DEĞİL, HASTALIK BELİRTİSİ
OLAN VERTİGO, KİŞİNİN YAŞAM
KALİTESİNİ ALT-ÜST EDEREK BAZI
BİREYLERE “ACABA BEYİN
KANAMASI MI GEÇİRİYORUM?”
SORUSUNU SORDURUYOR.**

Vertigo nedir ?

Baş dönmesi denildiğinde hastanın dengesini sağlamadaki her türlü problem anlaşılır. Bu durum hastayı yatağa düşürüp gözlerini dahi açamayacağı şiddetten, sadece zaman zaman bir kayma hissine kadar değişebilir. Hatta sadece bir göz kararması şeklinde de ortaya çıkabilmektedir.



Vertigo hastalığının 2 türü vardır:

1- Periferik vertigo:
Vertigonun nedeni iç kulak veya vestibüler organlardır. Bu tür vertigo periferik, otojenik veya vestibüler vertigo olarak isimlendirilir. Periferik vertigonun en sık nedeni benign paroksizmal pozisyonel vertigodur. (BPPV)

Bunu Meniere hastalığı, superior semisirküler kanal zedelenmesi, labirintis izler. İç kulağı etkileyen influenza, soğuğa maruziyet, travma gibi etkenler geçici vertigo ataklarına yol açabilirler. Aynı zamanda bazı antibiyotiklerde (aminoglikozidler, streptomisin, Asetil salisilik asit vb.) kanal sisteminde hasara yol açarak

vertigo ataklarına neden olabilirler.

2- Santral vertigo: Eğer vertigonun nedeni beyinde bulunan denge merkezleri ise bu tür vertigo santral vertigo olarak adlandırılır. Santral vertigoya, konuşma ve artikülasyon bozuklukları, çift görme, yutma bozukluğu gibi bazı ek nörolojik bulgular eşlik eder. Şiddetli denge bozukluğu çoklukla vardır. Santral vertigonun sık nedenleri: Migrene bağlı vertigo, multiple skleroz (MS), lateral medüller sendrom gibi, akustik nörinom, otoimmün iç kulak hastalığı ve beyin damar hastalıklarıdır. Beyin damar hastalıkları beyin sapı ve serebellum denilen yapıları etkiler, diğer türlere göre daha uzun sürme eğilimindedir.

İç kulak kaynaklı benign paroksizmal pozisyonel vertigo (BPPV)

İç kulak kanalındaki kalsiyum karbonat kristalleri, dengemizi sağlamamıza yardım eder. BPPV'li hastalarda bu kristallerin dengesi bozulmuş ve dağılmıştır. Vertigo atağı genellikle baş hareketleri ile ortaya çıkar. Özellikle hastalar yatağa sağa sola dönerken, öne eğilirken sağa sola bakarken baş dönmesi yaşadıklarını ifade ederler. BPPV, genelde bir dakikadan az sürer fakat gün içerisinde, başın her hareketinde ortaya çıkmasından dolayı son derece rahatsız edici bir durumdur. Rahatsızlığın etkisi, hafif de olabilir, mide rahatsızlığı ve kusma yaratacak kadar şiddetli de seyredebilir. Hatta bazı durumlarda dengeyi kaybetmeden ayakta durmakta ve yürümekte zorlanabilirsiniz.



BPPV nasıl teşhis edilir?

Vertigo tanısı, doktorunuzun yapacağı Dix-Hallpike testi ile konulur. Bu test, doktor başınızı bir yöne doğru 45 derece çevirdikten sonra, sizi sırt üstü yatırıp, başınızı 30 derece aşağıya indirirken ortaya çıkan istemsiz göz hareketinin (nistagmus) gözlenmesidir.

BPPV nasıl tedavi edilir?

BPPV genellikle birkaç hafta içinde kendiliğinden geçer. zaman geçtikçe, beyniniz iç kulaktan aldığı bu değişik sinyallere alışacaktır, ama yine de daha hızlı geçmesi için bazı basit egzersizler yapabilirsiniz. Doktor tarafından iç kulağınızda dağılmış olan kalsiyum kristallerini 7-8 dakikalık Apley manevrası ile toparlamak ve iyileştirmek mümkündür. Manevra yapıldıktan sonra hastanın 2-3 gün süre ani baş hareketlerini yapmasını engellemek için yumuşak sünger bir boyunluk verilir ve hastanın 2 gün 45 derecelik açı ile hafif oturur pozisyonda ve kulaklarının üzerine yatmayacak şekilde yatması tavsiye edilir. Yapılan manevradan 1 hafta sonra tekrar Dix-Hallpike testi ile gözlerde nistagmus kontrol edilir. Gerek duyulursa manevra 2-3 hafta tekrar edilir.

Fizik tedavi ve rehabilitasyonda vertigolu hastalar için neler yapılabilir?

- BPPV tedavisi yapılabilir
- Tek yönlü baş dönmeleri için akut dönemde vestibüler elektriksel stimülasyon (VES), terapist gözetiminde yapılan egzersizler ve belirtiler kontrol altına alınca uygulanan ev egzersiz programı

- İki taraflı baş dönmeli hastalar için tedrici yürüme programı
- Belirgin denge bozukluğu durumlarında verilen denge egzersizleri
- Boyun kaslarından kaynaklı vertigolarda (özellikle Sternokleidomastoid kasın kuluçla tutulumunda) kasların tedavisi
- Boyundaki kireçlenmelerden kaynaklanan vertigolarda kireçlenmenin fizik tedavisi yapılabilir
- Manipulasyon teknikleri ve enjeksiyon teknikleri de vertigo tedavisi için fizik tedavi ve rehabilitasyon hekimlerince yapılabilir.

Vertigo'nun etkisini azaltabilmek için neler yapılabilir?

1- Aniden ayağa kalkmak veya başınızı bir taraftan diğer tarafa çevirmek gibi ani

pozisyon değişikliklerinden kaçının.

2- Hızlı baş hareketlerinden kaçının.

3- Tuz, nikotin ve kafein gibi ürünlerin kullanımını azaltın.

4- Sinirlilik hali, stres ve alerjiniz olan maddelerden uzak durun.

5- Başınız döndüğü zaman dikkatli olun. Kesici aletler, araç kullanmak, yüksekte bulunmak gibi durumlardan kaçının.

Baş Dönmesini tetikleyen faktörler nelerdir?

Bazen rejim yapmanın tersine, hastalarda aşırı karbonhidrat ya da protein yüklenmesi de atakları başlatabilir. Mayalanmış gıda veya içeceklere, bazı çiğ meyvelere veya tahıllara karşı hassasiyet olabilir. Kahve, çikolata aynı şekilde vertigoyu tetikleyebilir.

Bahar ayları ve lodos havalardaki barometrik değişimler, seyahatler özellikle uçak yolculukları hastalığı artıran nedenler arasındadır. Düşük tansiyon, düzensiz uyku, kabızlık, âdet sırasında vücutlarında ödem gelişenlerde de vertigo eğilimi söz konusu olabilir. Akşamları ileri düzeyde yorgunluk hissedilmesi ve unutkanlıklar başlaması uzun süren baş dönmesi sorunu yaşayanların ileride karşılaştıkları bazı sorunlar olacaktır.

Araba, gemi ya da uçak yolculuğunda baş dönmesi için alınacak önlemler:

1. Her zaman vücudunuzun hareketinin iç kulağınızı ve gözlerinizin tarafından aynı şekilde algılanabileceği bir yerde oturun. Örnek olarak arabanın ön tarafında oturup uzak manzaralara bakabilirsiniz veya geminin güvertesi ne çıkıp ufku izleyebilirsiniz ya da uçakta cam kenarında oturup dışarıyı seyredebilirsiniz. Uçak yolculukların da hareketin en az olduğu kanat üstüne denk gelen koltukları tercih edin.

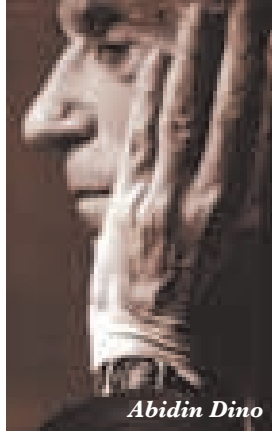
2. Eğer araba sizi tutuyorsa kitap okumayın ya da zıt yöndeki koltuklara oturmayın.

3. Araç tutması olan bir başka yolcuyla konuşmayın veya onu izlemeyin.

4. Yolculuktan hemen önce ya da yolculuk sırasında keskin kokulardan, baharatlı ve yağlı yiyeceklerden uzak durun. Araştırmalar halk arasında yaygın olarak kullanılan formüllerin etkinliğini bilimsel olarak kanıtlayamamıştır.

5. Doktorunuz tarafından tavsiye edilen ilaçlardan birini yolculuğunuzdan önce alın.

BANA ÖZLEMİN RESMİNİ ÇİZEBİLİR MİSİN ABİDİN?



Abidin Dino



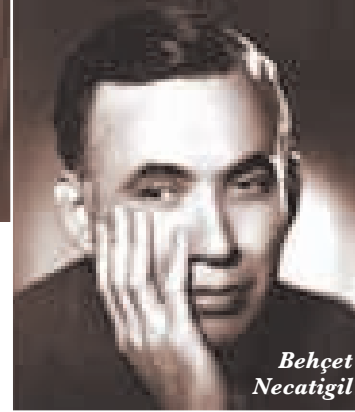
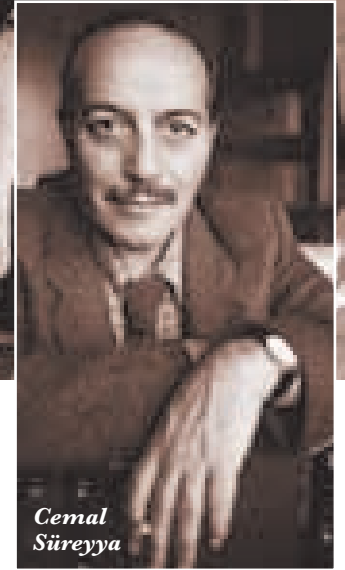
Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ
İstanbul Ruh Sağlığı Enstitüsü



BU SAYIDAKİ YAZIMIN ESİN KAYNAĞI SOSYAL MEDYADA BİR ARKADAŞIMIN ANNESİNE OLAN ÖZLEMİNİ DİLE GETİRİŞİ İDİ: "CANIM ANNEM, ARAMIZDAN AYRILALI BUGÜN 6 YIL OLDU. SEN GİDELİ SOL YANIMDAKİ SIZI HİÇ GEÇMEDİ. BU SÜREDE AÇMAZLARIM OLDU, MUTLULUKLARIM OLDU SEN YOKTUN! BAYRAMLAR SENİNLE GİTTİ, AMA ÖZLEMİN VE SEVGİN DAHA DA ARTTI..." NE KADAR İÇLİ ANLATMIŞ DUYGULARINI NE KADAR BÜYÜK BİR ÖZLEMLE DİLE GETİRMİŞ HÜZÜNÜ. ÖYLE Kİ BU HÜZÜN BANA 'ÖZLEM'İ YAZDIRDI.

Bu sayıdaki yazımın esin kaynağı sosyal medyada bir arkadaşımın annesine olan özlemini dile getirişi idi: "Canım annem, aramızdan ayrılalı bugün 6 yıl oldu. Sen gideli sol yanımdaki sızı hiç geçmedi. Bu sürede açmazlarım oldu, mutluluklarım oldu SEN yoktun! Bayramlar seninle gitti, ama özlemin ve sevgin daha da arttı..." Ne kadar içli anlatmış duygularını ne kadar büyük bir özlemle dile getirmiş hüznünü. Öyle ki bu hüznü bana 'Özlem'i yazdırdı.

Özlemi kelimelerle anlatmak ne kadar doğru? Onu yaşamakla onu yazmak aynı şey mi

Behçet
NecatigilCemal
Süreyya

acaba? İşte zorluğuda burada. Düşünceleri mümkün mertebe kâğıda, yazıya dökebilirsiniz ama özlemi anlatamazsınız. Anlattığınız belki sadece sizde bıraktıklarıdır özlemin.

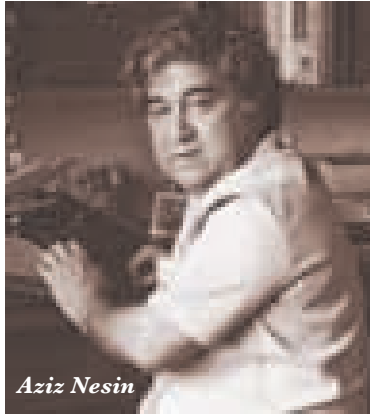
Türkçe sözlüğe baktığımızda özlem, kimseyi ya da şeyi bir daha görme, ona kavuşma isteği ve duygusu olarak tanımlanıyor. Bana soracak olursanız Özlem öncelikle insani bir duygu. Ve sonra özlem uzak olan, yanında olmayandır. Bazen insanın başına vurur. Deli eder insanı, ne yapacağını bilemezsin. Uyumaz adamı, gece 3-5 nöbeti tutturur yani anlayacağımız özlem ağır bir vakadır... Özlem çaresizliktir, elin

kolon bağlı kalmaktır.

Ayrılığın ve özlemin en kıdemli şairi Nazım Hikmet der ki "Özlemin azı çoğu olmaz, ağırdır işte " Özlem denilen şey bazen insanın ulaşamayacağını bilip de, artık vazgeçtiği şeyler ile ulaşabildiklerinin arasındaki farktır.

Her ne olursa olsun duyulan özlemin sonunda kavuşmak varsa o acının yerini sıcak gülümsemeler alır. Özlem duyulan kişiye sıkıca sarılmak en büyük mutluluktur belki de.

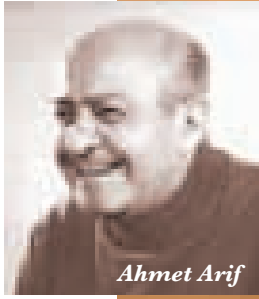
Özlemin güzel yanları da bu elbette. Özlediğin kişi ile biriktirdiğin anlar var mesela. Hepsini ilk günkü gibi durur yastığın altında ve hepsi



Aziz Nesin



Cahit Külebi



Ahmet Arif



rüyalarını kaplar. İleriye değildir artık, özlem. Geçmişe duyarsın hasreti. Çekilen fotoğrafların her karesi ezberlenir. Sadece tek bir fotoğrafa saatlerce bakarsın. Gözünün önünde canlanıverir. Gelmese de özlenen, daima özleyenin yanındadır. Anılarıyla birlikte huzur doldurur içine. Belki hiç gelmeyecek bir daha özlenen ama özleyen sonsuza kadar özlemeye devam edecektir. Bazen hiç te hoşlanmayacağımız bir şarkı duyarız, şarkının adını duymuşuzdur ama o küçümseyerek gözümüzün ucu ile aşağıladığımız şarkı bizi bam telimizden öyle bir vurur ki bizi alıp geçmişe, kurduğumuz düşlere, o mükemmel eşe götürür... İşin kötü tarafı artık öyle birinin olmayacağını, hayatın kendi adımıza masumiyetini kaybettiğini biliriz ama gene de

özleriz o anı, o insanı...

Özlem çekmesi zordur, çok zor. Sızlatır insanın kalbini ama, siz her zaman sonundaki sarılmayı hayal edip dayanırsınız bütün acılara ve sonunda yakalarsınız mutluluğu. İçiniz huzurla dolar. Ne kadar sancılı da olsa özlem iyidir aslında, güçlendirir sevgiyi. Hem ne de olsa her şeyin olduğu gibi mutluluğunda vardır bir bedeli. Özlem çekerek öderiz biz bu bedeli.

Güzel bir yaşamda yapmayı isteyebileceğimiz ne varsa tümü birden "Özlem"dir işte.

Güzel bir yaşamda yapmayı isteyebileceğimiz ne varsa tümü birden "Özlem"dir işte.

Bazen bir Cahit Külebi şiiridir:

"Saçlarımı kesip rüzgâra atacağım!
Ta ki haber götürsün bir gün sana!
İçimde bir şeytan var, diyor ki:
Aklına ne gelirse yapsana."

Bazen bir Behçet Necatigil şiiridir özlem:

"Söner yangın birazdan
Yatıştır özlem.
Bir gün karşılaşırız
Bir gün, bir yarım akşam."

Bir Aziz Nesin Şiiri:

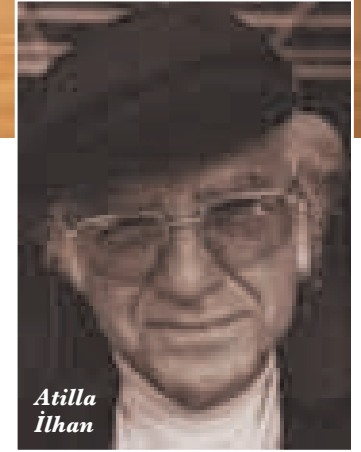
"Yine yalnız değilim her zamanki gibi
Bu Uzakdoğu gecesinde
yokluğunlayım "

Bir Ataol Behramoğlu şiiridir özlem:

"Gizlice sevgilim, yaşam kadar acı
Canımı tutuşturan özlem gibi
Özleyorum derin yok oluşta
Gizlice sevgilimi."

Bir Cemal Süreya şiiri

"Dışarıya yağmur,
yüreğime hasret,
fikrime sen..."



Atilla İlhan

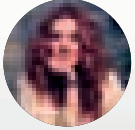
Bir Ahmet Arif şiiri

"Dışarda gürül- gürül akan
bir dünya...
Bir ben uyumadım, kaç leydim
bahar,
Hasretinden prangalar
eskittim.

Bir Atilla İlhan deyişidir özlem:

"Bitsin dedik bitmedi
beklemek..."

Beklemelerin bitmesi
dileği ile... ▽



Taylan KÜMELİ

Sağlıklı Beslenme ve Diyet Uzmanı

TATİLDE KİLO ALMAMANIN YOLLARI

TATİLE ÇIKARKEN “EYVAH, KİLO ALACAĞIM” DİYE DÜŞÜNMEYİN. AKSİNE, BU DÖNEMİ KİLO VERMEK İÇİN İDEAL BİR ZAMAN DİLİMİ OLARAK GÖRÜN VE ÖNERİLERİMİZE BİR GÖZ ATIN.

Yaz aylarında pek çok kişi diğer sezonlara oranla daha formda olmak ister ancak uzayan akşam saatleri, artan grup eğlenceleri ve yemekli sohbetler kişileri daha çok yemek yemeye iter. Bunun sonucu tabii ki kilo almaktır. Bu durumla karşılaşmamak için bazı önlemler almanız gerekiyor. Öncelikle tatile, kilo alacağım korkusuyla değil, daha çok hareket ve dengeli beslenmeyle form tutacağım mantığıyla çıkın. Normal beslenme alışkanlıklarınızı yanlış yönde değiştirmedığınız, ara öğünleri atlamadığınız, alkole saldırmadığınız, açık büfedeki her yemeğin veya tatlının tadını merak etmediğiniz müddetçe tatiller kişilerin günlük fiziksel aktivitelerini

artırmalarından ötürü form tutulacak dönemler olarak değerlendirilebilir.

Taze yemekler yiyein

Mümkün olduğunca doğala yakın, kendi natürel yapısını ve tazeliğini koruyan besinleri tercih edin. Yaz ayları çok bereketlidir; çok çeşitli sebze ve meyveler manavlarda yerini almıştır. Bunları mümkün olduğunca taze ve çok çeşitli tüketmeye, günlük yemek pişirmeye gayret edin.

Akdeniz tarzı beslenin

Yemeklerinizde zeytinyağı kullanmaktan şaşmayın. Zeytinyağlı yemekler açık büfelerin de vazgeçilmezlerindedir. Vitamin, mineral ve posa açısından

zengindirler. Fakat dışarıda tüketilen zeytinyağlılar iyi bir seçim gibi gözükse de, içerik olarak ideal ölçüden daha fazla yağla hazırlananlar, aşırı yağ tüketimine neden olabilecekleri için kilo artışına yol açabilirler. Bu yüzden yağ içeriğinden emin olmadığımız durumlarda sebzelerin suyunu ve yağını süzerek tüketmeniz daha doğru olur.

Sebzelere odaklanın

Taze, haşlanmış, zeytinyağlı ya da söğüş olarak tüketilebilecek tüm sebzelere yaz aylarında ağırlık verin. Öğle ve akşam için sebze yemeklerini, ızgaraların yanında sebze garnitürlerini ve salataları tercih etmek sebze alımını artırmanın kolay yollarıdır.

Yemeği aceleye getirmeyin

Daha uzun yemek saatleri, beyne doyma iletilerini gönderilmesiyle ilişkili olarak kişilerin daha az yemelerine, dolayısıyla kalori kısıtlamalarına neden olur. Fast food restoranlarda hızlıca yenilen yüksek kalorili gıdaların ekstra bir hızla yağ depolanmasına neden olmasına bu yüzden şaşmamalı.

Tatlı bir kaçamak

Yaz aylarında serinletici yemek veya içecekler, hatta tatlılar pek çok kişinin yaz beslenmesi anlayışı çerçevesindedir. Bu keyiften mahrum kalmadan, kilo grafiğimizi koruyarak tatlı kaçamaklar yapmak için yaz meyvelerini buz, light dondurma veya yağsız yoğurt eşliğinde tüketebilirsiniz.

Yağ alımını azaltın

Tereyağında kızartılmış veya yağlı soslarla sote edilmiş yemek ve garnitürlerden, patates kızartması ile servis edilen yemeklerden, kremalı, koyu soslu, et soslu, tavada kızartılmış, mayonezli, sote



yapılmış, derin yağda kızartılmış yemeklerden uzak durun. Mümkün olduğunca basit pişen yemekleri tercih edin. Fırınlanmış, kendi suyunda pişmiş, ızgara edilmiş, buharda pişmiş, sıcak su veya süt içinde pişmiş, fırında kızartılmış olan yemekler arasından tercihinizi yapın.

Ara öğünlerde kontrollü olun


Yüzmek, bol oksijen almak, bol hareket etmek kişileri çok sık acıktrabilir. İlk önünüze gelen dondurmacı, gözlemci, simitçi, mısırcı veya buzda badem sizi kıskırtabilir. Bunun için her zaman yanınızda sağlıklı atıştırma bulundurun.

Daha çok sıvı alın

Yaz sıcaklarında artan su

kayıplarını karşılamak için vücuda yeterli sıvı temin edilmelidir. Bunun için bol su için, vücudunuza soğuk-sıcak bitki çayları, light limonatalar ve soda alımıyla destek verin. Mevsim sebze ve meyveleri oldukça yüksek su içeriği ile sıvı alımına katkı sağlayabilir. Özellikle salatalık yüksek su içeriği ile iyi bir alternatiftir. Alkolden ise uzak durmaya çalışın.

Fiziksel aktivitenizi artırın

Spor ve fazla fiziksel aktivite kilo kontrolünün en önemli parçalarındandır. Bunun için özellikle sabahın erken saatlerinde veya akşamüstü geç saatlerde kendi performansınızla uyumlu bir spor dalını seçmeli, düzenli olarak ve zaman planlamasına dikkat ederek spor yapmalısınız. 

HAFTANIN TARİFİ

Peynirli sebze şiş

Malzemeler: 1 orta boy kabak, yarım patlıcan, yarım kırmızı biber, yarım yeşil biber, üzeri için 60 gram light dilpeyniri. **Hazırlanışı:** Sebzeleri yıkayıp temizledikten sonra ince ince dilimleyin. Fırın ızgarasına dizin ve orta sıcaklıkta pişirin. En son light dilpeyniri rendeleyip eritin, pul biber serpip servis edin.



HAFTANIN ÖĞÜDÜ

Her gün beş porsiyon meyve ve sebze yiyin

Günde beş porsiyon meyve ve sebze (özellikle yeşil yapraklılar, sarı sebzeler) yemeye çalışın. Sebzelerde bulunan antioksidanlar (A, C, E vitaminleri ve selenyum gibi mineraller, oligosakkaritler, alkol ve fenoller gibi bazı maddeler) hastalıklara karşı vücudun savunma mekanizmasını güçlendiriyor. Ayrıca sebzeler, içerdikleri posayla bağırsak faaliyetlerine yardımcı olurken kabızlığı engelliyor ve uzun süre tok kalmamızı sağlıyor. Bağırsıklık sistemimizde önemli bir rolü olan C vitamini vücutta depolanmadığı için her öğün alınması, özellikle sigara içenlerin daha fazla C vitamini almaya özen göstermesi gerekiyor. Çünkü vücutta C vitamini eksikliğinde halsizlik, çabuk yorulma ve hastalıklara yakalanma riski artıyor.

“GÜNÜMÜZDE ÇOK BOYUTLU ZEKA KURAMI UYGULAMALARI İÇERİSİNDE OYNAYARAK VE EĞLENEREK ÖĞRENMEK ÖNEMLİ BİR YER TUTMAKTADIR. ÇOCUKLAR İÇİN DEĞERLİ VE DOĞAL BİR ÖĞRENME YÖNTEMİ OLAN “OYUN” ARTIK SIK KULLANILAN BİR EĞİTİM ARACI HALİNE GELDİ.”

SATRANÇ ÇOCUKLARIMIZLA UÇUŞA GEÇECEK

Satrancın, zamanımızdan en az 4000 yıl önce Mısır’da oynandığına dair bulgular piramitlerdeki kabartmalarda bulunmaktadır. Yine Çin’de, Mezopotamya’da ve Anadolu’da oynanmaktaydı. Oyunun bugünkü adını alması, M.S. 3. Ve 4. yüzyıllarda Hindistan’da, oyuna çaturanga denmesi ile başlar. Satranç ile ilgili ilk yazılı belgeler Hindistan’dan kalmadır. Daha sonra satranç İran’a, onlardan Araplara, Endüslülüler sayesinde de İspanya üzerinden Avrupa’ya yayılmıştır. Arap ve Avrupa el yazması kitaplarından sonra, İspanyol Luceña’nın ilk basılı satranç kitabın-

da (1497) satrancın o zamanki yeni kuralları açıklandı.

O zamandan bugüne kadar, satranç oyununun kuralları değişmeden gelmiştir. İspanya’dan sonra, İtalya, Fransa, Almanya, Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya’da satranç hızla yaygınlaştı. 15. yüzyılda İspanyol Lucena, 17. yüzyılda İspanyol El Greco, 18. yüzyılda Fransız Philidor’un satranç kitapları vardır. 19. yüzyıl sonlarında satrancın büyük yıldızları belirdi: Anderssen, Morphy, Rubinstein ve Steinitz. 1850’lerden başlayarak, güçlü oyuncuların katıldığı turnuvalar yapıldı. Sonunda, 1886’da o zamanın en kuvvetli



iki satranç oyuncusu arasında, ilk dünya satranç şampiyonluk karşılaşması oynandı: Steinitz ve Zukertort. Steinitz bu maçı, 10 galibiyet, 5 beraberlik ve 5 yenilgi (+10 -5 =5) alarak kazandı.

İlk resmi dünya satranç şampiyonu Wilhelm Steinitz'dir. Steinitz aynı zamanda, satranç sistematik oynama kavramının da babasıdır. Steinitz'in teorisinin başlangıç noktası "Satrançta konumun özelliklerine uygun bir plan yaparak oynamak" tır. "Konumun özellikleri" konusundaki görüş ve çalışmaları, modern satranç oyununun temelleri olmuştur.

1998'den sonra iki ayrı dünya şampiyonluğu kabul edilmeye başlanmıştır. Biri FIDE'nin (Dünya Satranç Federasyonu) düzenlediği dünya birinciliği turnuvasını kazanan dünya şampiyonu, diğeri de Profesyonel Satranççılar Birliği'nin dünya şampiyonu. 2001 yılında FIDE'nin dünya şampi-

yonu V. Anand'dır, Profesyonel Satranççılar Birliği'nin dünya şampiyonuda V. Kramnik'tir. Bu durum 2006 yılında FIDE Dünya Şampiyonu V.Topalov ve Klasik Dünya Şampiyonu V.Kramnik arasında oynanan maçtan sonra sona ermiş ve iki dünya şampiyonluğu ünvanı birleştirilmiştir. Vladimir Kramnik, halen "Mutlak Dünya Şampiyonu" ünvanını taşımaktadır.

Dünya satranç şampiyonlarının hepsinin deha düzeyinde zekaları olduğu bilinmektedir. Bu dünya şampiyonlarından bazıları bilim ve matematik alanında da dünyanın önde gelen bilim adamlarındandırlar. Emanuel Lasker matematikçi ve filozoftu. Dr. Max Euwe matematik doktorası sahibiydi ve matematik hocalığı yaptı. Mikhail Botvinnik mühendis ve daha sonra profesör olmuş, bilgisayar alanında çok değerli bilimsel çalışmalar yapmıştır.

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

4000 yıllık bir tarihi olan satranç çocukların eğlenirken zekasını geliştirmesi, zihnini açması, yeni bir şeyler öğrenmesi ve bir düşünme disiplini sağlaması açısından, "oyunlaştırma metodunun" en önemli destekçisidir.

TÜRKİYE'DE SATRANÇ

Bugün ülkemizde 600.000'in üzerinde lisanslı sporcu sayısına ulaşan satranç, futboldan sonra en geniş sporcu sayısına sahip branş konumundadır. Üstelik bu sayının çok büyük bir bölümü de çocuklar ve gençlerden oluşmakta. Gün geçtikçe popülerleşen satranç, sporcu sayısının artışıyla birlikte özellikle alt yaş gruplarında önemli başarıları da beraberinde getirmektedir.

İş Bankası'nın 2005 yılında Türkiye Satranç Federasyonu'na ana sponsor olmasından bugüne kadar geçen sürede birçok Dünya ve Avrupa şampiyonluğu ve elde edilen derecelerle turnuvalarda kazanılan madalya sayısı ise 300'e yaklaştı. En son 2016 yılında Bakü'de gerçekleştirilen 42. Satranç Olimpiyatları'nda ilk kez üst yapıda A Milli Takımımız 6'ncı olarak tarihi bir başarıya imza atarken, altyapıda da geçtiğimiz ay Dünya ➤



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

Okullar Şampiyonası'nda elde edilen 2 altın ve 2 bronz madalya da satranç camiasını sevince boğan haberler oldular.

Satrancın bu denli popüler hale gelmesi özellikle alt yaş gruplarında genişleyen bir penetrasýona ulaşması beraberinde birçok sorunu da gündeme getirmekte. Bugün birçok aile çocuklarının satranç sporuyla uğraşması konusunda destekliyor ancak satranca başlayan küçük sporcular için başarı geldikçe maddi ve manevi yük de artıyor.

Sadece İstanbul'da her hafta sonu düzenlenen 3-4 turnuva mevcut. Ancak turnuva yapılan alanlar fiziki anlamda yetersiz. Başarılı sporcuların sadece satranç tahtası olarak bu sporda iddialarını sürdürmeleri de mümkün değil. İddialarını devam ettirebilmeleri için mutlaka satranç antrenörleri ile çalışmaları, oyun bilgisi ve güçlerini geliştirmeleri gerekiyor. Üstelik farklı illerde düzenlenen turnuvalara da katılarak deneyimlerini artırmaları çok önemli. Tüm bu çalışmaların ve

hazırlıkların esas yapılma nedeni ise il birinciliği turnuvalarından sonra her yıl kendi yaş gruplarında Ocak ayında gerçekleştirilen Türkiye Şampiyonası'nda başarılı olmak ve Milli Takım Havuzu'na girebilmek. Bu yıl gerçekleştirilen Türkiye Küçükler ve Yıldızlar Şampiyonası'na 2.400'ün üzerinde sporcu katıldı. Kendilerine refakat eden aileleri ile birlikte 5000'e yakın sporcu ve veli 1 hafta boyunca turnuva heyecanını beraber yaşadılar.

Havuzla girebilen ya da daha önce başarılarını kanıtlamış sporculardan seçilen oyuncuların bir sonraki hedefleri ise uluslararası

düzye ülkemizi temsil ederek tıpkı Dünya Okullar Şampiyonası'nda olduğu gibi derece getirmek oluyor.

Bir satranç takımı olarak çıkan bu yolda başarı geldikçe sporcunun aileye olan maddi yükü de ders, turnuva, seyahat masrafları derken yıllık 100.000 TL'nin üzerine çıkabiliyor. Zira federasyon da belli sayıda sporcunun turnuva masraflarını karşılıyor ve diğer sporcular kendi imkanları ile turnuvalara katılmak durumunda kalıyorlar. Üstelik küçük yaş gruplarında velilerin de sporcuları yalnız bırakamamaları masrafları artırıyor. Birçok aile ve sporcu artan masraf yükü nedeniyle zaten çok zor bir spor olan satrançtan zamanla kopuyor ve altyapıda elde edilen başarılar üst yapıya kısıtlı oranda taşınabiliyor.

2017'nin Mart ayında tam da bu sıkıntıları ortadan kaldırmak adına sporcu aileleri bir araya gelerek Satranç Gönüllüleri Derneği'ni kurdular. Derneğin üyeleri arasında Dünya ve Avrupa Şampiyonaları'nda derece almış,

Türkiye Satranç Şampiyonası'nda yaş gruplarında Milli Takım Havuzu'na girmiş pek çok sporcunun aileleri mevcut. Gençlerimizin ve çocuklarımızın satranç başarılarını maddi ve manevi kazanımlara dönüştürmek suretiyle harcanan emeklerin karşılığını fazlasıyla alabilmek ve satranç sporunu yapanlar ve yapacaklar için bu sporu cazibe merkezi haline getirebilmek vizyonuyla hareket eden Satranç Gönüllüleri Derneği, TALPA ile de çeşitli projelerini gerçekleştirebilmek adına iletişim içerisinde. İleri de gerçekleştirilmesi düşünülen pek çok proje bu iki derneğin işbirliği ile bugünden planlanmaya çalışılıyor.

Çünkü ülkemizin geleceği olan çocuklarımızın, satranç tahtasının başında, sadece bir maç boyunca sergiledikleri 3-4 saatlik mücadelesinin çok ötesinde güçlüklerle karşılaştıkları bu yolda desteğe her zamankinden çok daha fazla ihtiyaçları var.

'Her şey çocuklarımız için' sloganı ile yola çıktık, bu yolda emin adımlar ile yürüyoruz.

Audi Teknoloji ile bir adım önde



Tutkunun 1.4 yolu.

Dikkat çekici tasarımı, 12,3 inçlik dijital gösterge paneli, Bang & Olufsen 3 boyutlu ses sistemi ve Matrix LED farlarıyla Audi A4. Şimdi 1.4 motor seçeneğiyle çok daha verimli, çok daha avantajlı. Siz de Avek'e gelin, bu ayrıcalığı hissedin.



Avek

TEM Otoyolu Tekstil Kent Girişi Giyimkent Cad. No: 2
Esenler / İstanbul Tel: (212) 440 25 50
Avek bir Doğu Otomotiv Servis ve Tic. A.Ş. yetkili satıcısıdır.

Audi A4 1.4 motor seçeneğinin ortalama CO₂ emisyonu 119 g/km, ortalama yakıt tüketimi 5,2 lt/100 km'dir.

“KÜPEM VAR,
AŞILARIM TAM!”

Kısırlaştır,
aşılat,
yaşat !

*Onlar için Bir Kap Yemek
Bir Kalp Sevgi*

Destekleriniz için
www.haytap.org



HAYTAP®
HAYVAN HAKLARI
FEDERASYONU
Yaşam ellerimizde

Tarabya'nın kalbinde doğan huzur



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

%20
TALPA
Üyelerine özel
peşin alımlarda indirim.

www.tarabyalife.net

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

UZMAN

SKET YAPI

SIRADIŞI SPORLARIN BULUŞMA NOKTASI:



KITEBOARDING



Kpt. Plt. Murat GÜZEL

MEKANİK OLARAK UÇAK UÇURMAYA ÇOK BENZEYEN, HASSAS KUMANDA TEKNİĞİ İLE MÜTHİŞ KEYİF ALABİLECEĞİNİZ KITESURF/ KITEBOARD, ÖZELLİKLE KIŞIN SNOWBOARD KULLANICILARININ YAZ MEVSİMİNİN GELMESİYLE TERCİH ETTİKLERİ BİR SPOR DALI

Mekanik olarak uçak uçurmaya çok benzeyen; hassas kumanda tekniği ile müthiş keyif alabileceğiniz kitesurf/ kiteboard , özellikle kışın snowboard kullanıcılarının yaz mevsiminin gelmesiyle tercih ettikleri bir spor dalı.

Kış sporlarına ve diğer tüm board sporlarına göre çok daha emniyetli, uçurma sörfü

“kiteboarding” wikipedia tanımıyla: “Su yüzeyinde, karada ve hava yapılan birçok sporun, değişik yönlerinin bir extrem sporda birleştirilmesiyle ortaya çıkmış bir faaliyet olarak adlandırılıyor. Kite’cı, kontrol edilebilir power kite’ın ürettiği rüzgar gücünü harness vasıtasıyla, belden vücuduna ilştirir; küçük bir board vasıtasıyla su üzerinde çekilerek seyahat eder.”

Klasik uçurma strutları (kenar tüpleri) vasıtasıyla pompa ile şişirilerek kanat şekli alır. Taşımada ve kullanımdan sonra söndürülerek bir sırt çantası büyüklüğündedir. Rüzgarın şiddetine ve kullanıcının ağırlığına göre metrelerce büyüklüğü değişmektedir.

Kiteboard, wakeboarda benzemekle beraber, güç vücuda harnessla

aktarıldığından çok daha kolaydır. Spor yaygın olarak boyu geçmeyen sığ sularda (lagoon) ve karaya esen sabit rüzgârların (on shore) olduğu spotlarda yapıldığından oldukça emniyetlidir. Uçurma basit bir kanat profili olduğundan uçak kumandasına benzer bir kumandası vardır. Temel olarak uçak gibi yatış ve çekiş kumandası ile sabit rüzgarla



motor bulmaktadır. Belki de bu nedenle dünyanın her yerinde pilotların favori sporlarından biridir. Wakeboard (telle çekim yapılan), windsurf (büyük board ve yelken) surfing (dalga ile yapılan) paragliding (paraşüte benzer süzülme kanadı ile yapılan) gibi sporların değişik yönlerinin bu sporda birleştirilmesiyle oluşmuştur. Çok daha pratik, öğrenilmesi

kolay ve malzemesinin kolay taşınabilir olması da bu sporu daha ulaşılabilir hale getirebilmektedir.

Uygun bir yetkili eğitmen aracılığıyla ve uygun rüzgarda (14-23 knot) temel free ride (düz kayma) günde 4'er saatten toplamda 8-12 saat arasında (3-4 günde) öğrenilebilmektedir.

Dünya üzerinde giderek popüler olan bu spor;



emniyetli, gösterişli, 60-65 yaşa kadar yapılabilmektedir. Atlama-hoplama hareketleri tercihe göre (Freestyle) tamamıyla kullanıcının kontrolünde kolaylıkla yapılmaktadır. Son dönemde VirginAir Grup CEO'su Richard Branson ve Eski ABD Devlet Başkanı Brack Obama'nın da bu sporu yapması sebebiyle daha da popüler olmuştur.

Ülkemiz üç tarafı denizlerle kaplı olduğundan hemen her tarafında kite spotları vardır. İstanbul da Kilyos Burç Beach'de yaygın olarak poyraz (kuzey doğu) olduğunda yapılmaktadır. Bu bölge orta-zor derecededir.

Bu sporun en yaygın olarak yapıldığı bölgemiz Gökova (Akyaka) Muğladır. Yazın sıcak ve açık havalarda "Memur rüzgarı gibi" diye adlandırılan termik rüzgarları, öğlen 11 ile 18 arasında standart esen (12-26 knot) rüzgarı ve sığ (lagoon) suyu nedeniyle başlangıç

ve ileri seviye kite'cılarının en çok tercih ettiği spottur. Plaj boydan boya sekiz kite okulu ile kaplanmıştır.

Gökova da pırl pırl bir deniz, yemyeşil bir doğa rengârenk kite'ları gün boyu görebilirsiniz. Gökova Kite Spotu Dalaman'dan otobüsle ya da arabayla bir saat, Bodrum'dan yaklaşık bir buçuk saat mesafede Marmaris yolu üzerindedir.

Urla Kite Surf Spotu Alaçatı surf okullarının yanı sıra çok iyi kite öğretimi vermektedir. Kolay/orta zorlukta bir spottur. Alaçatı'da da yapılan spor, genel olarak surfçülere göre daha azınlıkta kalmaktadır. Windsurf'e göre daha yeni olan bu spor öğrenim Kolaylığı nedeniyle hızlı mesafe kat etmektedir.

Kite surf yavaş yavaş kış sporlarında snowboard ile birleştirilerek te yapılmaktadır. Ragnarok (Norveç), Kayseri Erciyes giderek popülerleşmektedir.



Zişan SEÇKİN



NEREDE DURMAK DEĞİL DOĞRU DURMAK: HAKAN ERATİK

HAYAT VERDİĞİ HER KAREKTERİ SEYİRCİYE YANSITAN, YETENEKLİ VE BAŞARILI BİR OYUNCU HAKAN ERATİK... RÖPORTAJDA "HER ŞEYİN BİR ANDA DEĞİŞTİĞİ BİR ŞÖHRETİ YAŞAMADIM, SADECE TESADÜF VE ŞANLA DEĞİL, HEP HİSSEDEREK, HEP YOKLAYARAK, HEP DOKUNARAK GİTTİĞİM BİR YOLUM VAR" DİYOR. TARABYA OTELİNDE BULUŞTUĞUM YAKIŞIKLI OYUNCUYLA, YEŞİM SALKIM'LA BİTEN EVLİLİĞİNİ, KIZI ADA İLE OLAN İLİŞKİSİNİ, PROJELERİNİ VE HAYALLERİNİ KONUŞTUK.





En baştan başlarsak, Hakan Eratik nasıl bir çocuktuktu?

Saygının, sevginin, anlayışın olduğu güzel bir ailede büyüdüm, Hayata böyle bir ailede başlamak harika bir avantaj. Çocukluk dönemi eğlenceli ve keyifliydi. Küçük yaşlarda uslu bir çocuktum, ergenlik döneminde hayat benim için hızlanmaya başladı. Hem hayat hem de ben hızlanmışım. O günlerimi hep çok güzel hatırlıyorum.

Mahallenin, okulun popüler delikanlılarından mıydınız?

Genelde popüler olarak adlandırılan bir gençlik dönemim oldu. Bazen popüler olduğumu zannettiğim zamanlar oldu. İnsan bazen zanneder ya... Bu tarz şeyler yaşadım itiraf edeyim. İlkokuldayken iki kızın benden çok hoşlandığını sanıyordum, benim için kavga ettiklerini düşünüyordum ama değilmiş. Onu öğrenince çok üzülmişim, egomon İlk yıkılışı o olaydır, gerçi bu yaşlarda da böyle zannetmeler oluyor ya... Asıl sıkıntı orada..

Oyunculuk nasıl girdi hayatınıza?

Ben hep oyuncu olmayı, hikaye anlatmayı çok istedim. Kişisel tecrübelerimi edinirken, bildiklerimi, duyduklarımı, yaşadıklarımı, hissettiklerimi aktarmak, içimdeki projeksiyonu dışarıya açmak istedim. Eski çağlarda yaşasaydım da bir

kayaya bir şeyler çizerek aktarma hissiyatım olurdu herhalde. Babam masal anlatmayı çok sever. "Masalcı baba"dır. Belki onun etkisi olmuştur. Hikaye anlatıcılığımın neresinde duracağıma karar verirken hiç acele etmedim. Kamera arkası, yazarlık, oyunculuk hepsini seviyorum, hepsi olabilir ama şu anda oyunculuk ön planda gidiyor. Neresinde durduğum çok önemli değil. Sinemayı çok seviyorum ve çok şanslıyım. Türk sinemasının en iyi yönetmenleriyle Ali Özgentürk, Yusuf Kurçenli gibi mihenk taşı sayılacak isimlerle çalıştım.

Tiyatroda oynamayı düşünüyor musunuz?

Tiyatro ile ilgili çalışmalar yapıyorum. Oyun metni olmayan eski bir hikayenin üzerinde çalışıyorum. Bu da zaman alan bir iş. Sahne seçimlerinin yapılması, işin drama kısmının detaylı bir şekilde planlanması gerekiyor. İçinde dansın müziğin ve anlatıcılığın olduğu güzel bir iş olması için çalışıyoruz. Arkadaşım Sedat Bilenler'le oyunu önümüzdeki sezon izleyiciyle buluşturmayı planlıyoruz. Kendimizi bir okyanusun içine attık, umarım üstesinden gelebiliriz.

İlk tiyatro oyununuz mu olacak?

Daha önce çocuk tiyatrolarında oynamıştım. Geçen sezon 40



oyun süren bir tiyatro deneyimim oldu.

Hangi projeyi kariyerinizde bir dönüm noktası olarak görüyorsunuz?

Şu anda dönüm noktası henüz gelmemiş olabilir, ya da tüm yaptıklarım benim için dönüm noktasıdır. Bir role çok bağlamak istemiyorum, bu bir yol. Her şeyin bir anda değiştiği bir şöhreti yaşamadım. Hep yoklayarak, hep dokunarak, hep hissederek gittiğim bir yolum var. Sadece tesadüfle ve şansla devam eden bir yolum yok. Çok çalışmak,

şans, azim hepsinin balansı çok önemli. Profesyonel yaşamak çok bileşenli bir iş. Akıntıya karşı direnmek yerine onunla birlikte nehri geçme derdindeyim.

Bu sezon Kalbimdeki deniz dizisinde "Alihan" karakteriyle izleyiciyle buluştunuz. Alihan'dan biraz bahseder misiniz?

Alihan sıradan bir insan. Hepimiz gibi başına gelenlerle yoğrulan, herkes gibi yaptıkları bazen iyi, bazen kötü hissedilen kimine göre iyi, kimine göre kötü, kimine göre kader mağduru, kimine göre

namuslu, kimine göre rezil bir adam. Ailesini terk edip giden bir adam olduğu için kötü adam. Hiç şansı yok. Ama detaylarıyla nedenlerine baktığınızda neden ve nasıl yaptığı durumu çıkıyor. Sinemada ne söylediğinden çok nasıl söylediğin önemlidir, Bu açıdan Alihan'ın yaptığı kötü... Ama izlendikçe herkesin başına gelebilecek gibi. Empati kurduğumuzda iyi ya da kötü değil, insan olduğunu görüyoruz. Hayatı yaşarken, yaptığı tercihlerde bazen iyi bazen kötü olduğunu görüyoruz. Ben Alihan'ı seviyorum, karakter olarak bence izleyici de seviyor. İyilik ve kötülük

o kadar girift, o kadar iç içe ki... Hiçbirimiz çok kötü veya çok iyi değiliz. İnsanız günahlarımız ve sevaplarımızla...

En çok nasıl bir karaktere hayat vermek istersiniz?

Çok farklı tipler canlandırdım, bazıları çok geniş kitlelere ulaşmasa da. Ama bazen showreel halinde izlediğimde "Vay be neler yapmışım, iyi yoldayım" diyorum kendi kendime ve hep daha iyisi olmak adına çalışıyorum.

Dizilerin sürelerinin uzunluğu ve reytinglerle



projelerin iptal edilmesi ile ilgili ne düşünüyorsunuz?

Bu durum gerçekten kötü sonuçlar doğurdu, ama artık internet televizyonculuğu anlayışı oturmaya başladı. Artık tıklanma, reklam bunlar çok kolay manipüle edilecek şeyler olmayacak. İyi ve kötü daha kolay ayrışarak kalite artacak. Televizyonun ağırlığı daha uzun bir süre daha devam edecek gibi görünüyor, Ama yeni bir mecranın açılması sektör için olumlu bir adım.

Gelenekçi misiniz, kurallarınız var mıdır?

Genel anlamda kendime ait kurallarım vardır. Elalemin tercihleri ya da benimle ilgili ne düşündüklerini düşünerek yaşamam. Çevremdeki insanların akıllarından ne geçtiği umurumda değil. Kimse hakkında kötü düşünmediğim ve kimsenin özel alanına girip rahatsız etmediğim için rahatım. Mahalle baskısı ve ayıplama mekanizması ile ilgili konuşuyorum. "Ben kendimi ayıplamıyorsam sen beni her gün ayıpla, umurumda değil"

Romantik misiniz?

Aslında duygusal bir adamım, romantizmi seviyorum, fakat ikili ilişkilerde çok romantik olamıyorum. Belki de romantik yanıımı ortaya çıkartacak biriyle karşılaşmadım henüz. Çünkü insanların enerjilerini, gizli kalmış yönlerini ortaya çıkarmaları için bir nedene

ihtiyaç var. Aşk çok güzel bir duygu ve ben de artık hayatımda bu duygunun olmasını istiyorum.

Herkes aşkı kendine göre tanımlar, sizin için aşkın tanımı nedir?

Aşkın tanımı çok zor. Sanırım sadece aşkın yolunda olanlar aşkı buluyor. Asıl mesele, asıl haz o yolda olmak. Aşkı kimse tarif edemez, ama herkes bir şekilde yaşar.

Yeşim Salkım'la çok güzel ve mutlu bir evliliğiniz vardı. Süreç mi, sorumluluklar mı nerede bozuluyor büyü?

Zişan hanım hiç kimse ayrılmak için evlenmiyor, biz de sonuna kadar birlikte olmak için birbirimizin elini tuttuk. Nikah memurunun önünde söz vermişiz o kadar da önemli değil, biz Allah'ın huzurunda evlendik. Mahkeme bizi boşamış bu da önemli değil. Bir noktadan sonra olay iki kişiyle ilgili olmaktan çıkıyor. Düşünmek zorunda olduğunuz bir çocuğunuz da varsa yanlış kararlar alıp hatalı davranmaktan imtina ediyorsunuz, daha dikkatli davranıyorsunuz. Ben uzun uzun düşünerek aldım bu kararı. Hatalı bir şey yaptığımı düşünmüyorum. Yeşim'le birlikte yaşadığım bütün mutlu günlerim benim için kıymetli. Sizle röportajımdan sonra Yeşim ve Ada ile beraber yemek





yiyeceğiz, film izleyeceğiz. Biz birlikte olmayı hiç bırakmadık, herkes bunu başaramıyor, çünkü kolay bir şey değil.

Bütün ayrılıklar sancılıdır ama siz o dönemi çok doğru yönettiniz. Dostluğu sevgiyi ve saygıyı kaybetmeden o süreci nasıl aştınız?

Çok kolay olmuyor, bazı şeylerden vazgeçmek gerekiyor. Anne- baba olmak açısından ayrılmakla ayrılmamak arasında bir fark yok. Evli iken de bir çok şeyi kendinize zorlaştırabilirsiniz bekarken de. Bu sizin hayatı nasıl yaşamak istediğinizle alakalı. Hayatı karşınızdakine zorlaştırdığınızı zannederken aslında kendinize de zorlaştırırsınız. Fevri olmadan, sağlıklı davranarak o süreci aşmaya çalıştık.

Çapkın mısınız?

Çapkın değilim, kendimi iyi hissettiğim zamanlarda flörtöz davranmayı seviyorum. Ben bekarsam bekar bir kadınla konuşurken heyecan duymaktan bahsediyorum, bir şeye çok severek bakmaktan, bir filmi, bir kitabı birlikte konuşup tartışmaktan bahsediyorum. Amaç sadece cinsellikle alakalı değil, heyecan duymakla alakalı.


Babalar ve kızları arasında ayrı bir sıcaklık ve disiplin vardır. Ada'yla neler yapmaktan hoşlanırsınız?

Samimiyetimle söylüyorum onunla yaptığım her şeyden hoşlanıyorum. Onun var olduğu her şey benim için tamamdır. Ada çok uyumlu bir çocuk, çevresiyle, arkadaşlarıyla, büyükleriyle doğru ilişkiler kurabiliyor. Biz özel bir şey yapmadık o zaten biliyor. Bütün çocuklar gibi. Biz sadece hatırlatıyoruz. Çocuk yetiştirmek çok meziyet isteyen bir iş.

Müzik çalışmalarınız da var biraz bahseder misiniz?

Şu anda iki şarkılık bir albüm hazırlama sürecindeyim. Balkan müziğinin etnik kökenini elektronik öğelerle birleştirerek değişik bir çalışma yapıyorum. Özellikle yurtdışında konser projelerimiz var.

On yıl sonra kendinizi nerede ve nasıl hayal ediyorsunuz?

On yıl sonra kendimi bir sahil kasabasında toprağa ve yeşile bastığım, kendi ekip biçtiğim bahçemin olduğu güzel bir taş evde hayal ediyorum. Kendi yazdığım bir sinema filmimi elini tutabileceğim biriyle izlerken hayal ediyorum. Kızımın mutlu ve başarılı olduğunu görmek istiyorum. Doğal hayata kaçacağımdan, İstanbul'un kalabalığından, keşmekeşinden, trafiğinden kaçacağımdan eminim. Fırsat bulan herkese de naçizane tavsiye ediyorum. 

BİR HAVACILIK HOBİSİ:

SPOTTING

HAVACILIK FOTOĞRAFÇILIĞI, ÇOK EĞLENCİLİ BİR HOBİ OLUP, HER TÜRLÜ HAVACILIK OLAYLARINI BİR FOTOĞRAF KARESİNDE ÖLÜMSÜZLEŞTİRME SANATIDIR. HAVACILIK FOTOĞRAFÇILARINA SPOTTER DİYORUZ. FOTOĞRAF MAKİNESİNİN VİZÖRÜNDEN UÇAKLARI İZLEMENİN BÜYÜK KEYİFTİR. BİR SPOTTER OLARAK BENİM İÇİN ÖNCELİK HAVACILIKLA İÇ İÇE OLMAK, DAHA SONRA GÜZEL FOTOĞRAFLAR ÜRETMEKTİR.





Çok yakın geçmişe kadar ülkemizden havacılık konulu fotoğraflar bulmak çok zor iken, dijital fotoğrafçılığın yaygınlaşması, sosyal medyanın fotoğraf paylaşımında etkin rol oynaması ile havacılık konulu fotoğraf çeken ve kendini bu alanda geliştiren spotter sayısı artmıştır. Bu duruma paralel olarak üretilen havacılık fotoğrafları ve ulaştığı kitlelerde havacılık sevgisi, merakı artmıştır. Eğer bu hobiye merak

duyup spotter olmaya karar verdiyseniz birkaç uyarıda bulunmalıyım; Havacılık fotoğrafçılığı, ülkemizde güvenlik endişelerinden dolayı yapılması çok zor bir hobidir. Terörden çok çekmiş bir ülke olarak havaalanları civarındaki güvenlik şartları, yaklaşmanızı bile mümkün kılmaz. Bu kurallara dikkat edilmesi gerektiği gibi, askeri ve yasak bölgelerde de fotoğraf çekilemez. Hava alanlarında uçakların yaklaşma ve kalkış anlarını çekebilirsiniz.

Hava kuvvetlerinin düzenlediği havacılık fotoğrafçılığı günlerine “spotting day” önceden kayıt yaptırıp, muhteşem fotoğraflar çekebilirsiniz. Ayrıca havacılık festivalleri ve gösteriler fotoğraf çekimi için çok uygun ortamlardır.

Havacılık fotoğrafçılığında ihtiyacınız sadece bir dijital SLR fotoğraf makinesi ve çekeceğiniz obje uzakta olacağı için telezoom objektif olarak adlandırılan objektiftir.

Keyifli spottingler. 

BİLAL SARI KİMDİR?

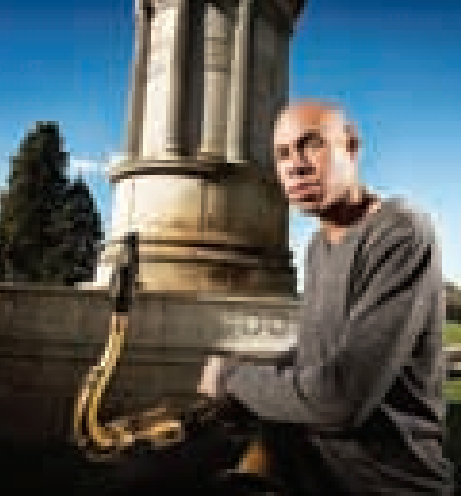
Klinisyen veteriner hekim, havacılık meraklısı ve fotoğrafçısı, Gölyaka Hava Sporları Derneği başkanı. Gıdaların halk sağlığı üzerine etkileri ve sağlıklı gıda araştırmaları yapıyor.

Hayvansal gıdanın ülkemiz yarınlarda stratejik önemi gereği hayvancılığının sürdürülebilir kalması için karlı hayvancılık konusunda danışmanlık yapmaktadır. Kişisel web sitesi bilalsari.com üzerinden paylaşım yapıyor



Ajanda

Konser



NİK BÄRTSCH'S RONİN

Tarih: 13 Temmuz 2017

Saat: 21:30

Mekân: Zorlu PSM- Drama Sahnesi, İstanbul

İsviçreli piyanist, besteci ve prodüktör Nik Bärtsch, minimalist ve mistik tınıların öne çıktığı zen funk dörtlüsü Ronin ile festival izleyicilerin karşısına çıkacak. Bärtsch, yıllar içinde geliştirdiği müzikal dil ile klasik caz çizgilerini aşarak çağdaş müzik, blues, etnik müzik gibi farklı türlerden örnekler veriyor.

Konser

JOSHUA REDMAN, CHRISTIAN MCBRIDE, KANDACE SPRINGS VE TRT HAFIF MÜZİK VE CAZ ORKESTRASI

Tarih: 11 Temmuz 2017

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu PSM - Ana Tiyatro, İstanbul

Christian McBride ve Joshua Redman, 24. İstanbul Caz Festivali kapsamında aynı sahneyi paylaşacaklar.

Ülkemizin en köklü caz topluluklarından TRT Hafif Müzik ve Caz Orkestrası ve festivalin bu yılki Yaşam Boyu Başarı Ödülü'nün de sahibi, topluluğun şefi Kamil Özler, usta bas gitarist Christian McBride ve kendi gruplarıyla olduğu kadar yaratıcı işbirlikleriyle de tanınan ABD'li caz saksafoncusu Joshua Redman ile buluşuyor. Meraklılarının her birini ayrı ayrı takip ettiği solistler İstanbul Caz Festivali kapsamında aynı sahnede buluşuyor.



Konser

"HAVANA GECESİ" ROBERTO FONSECA ABUC / DAYME AROCENA

Tarih: 12 Temmuz 2017

Saat: 20:30

Mekân: UNIQ Açık hava Sahnesi, İstanbul

Son albümü ABUC ile dünya çapında başarı edinen Kübalı caz piyanisti Fonseca ile henüz 23 yaşındaki Kübalı neo-soul vokalisti, Gilles Peterson'un keşfi Arocena, yerinizde duramayacağınız ritimleriyle sıcak bir Afro, Latin ve Küba müziği akşamı için bir arada.

Konser



ANTONIO SANCHEZ & MIGRATION

Tarih: 14 Temmuz 2017

Saat: 19:00

Mekân: Zorlu PSM- Drama Sahnesi, İstanbul

Antonio Sanchez & Migration konseri 24. İstanbul Caz Festivali kapsamında gerçekleşecek. Oscar ödüllü Birdman filminin

orijinal müziklerine imza atan Meksika asıllı caz davulcusu Antonio Sanchez, Chick Corea ve Pat Metheny gibi devlerle sahne aldıktan sonra, grup lideri olarak kaydettiği son albümü The Meridian Suite'i takiben ilk defa İstanbul'da. Beş yaşında davulla tanışan, dört adet Grammy ödülü sahibi Sanchez, çağının en önemli grup liderleri arasında görülüyor.



Konser

FATOUMATA DİAWARA & HİNDİ ZAHRA

Tarih: 17 Temmuz 2017

Saat: 21:00

Mekân: The Grand Tarabya
Panorama Terrace, İstanbul

Damon Albarn'dan Herbie Hancock'a kadar sayısız isme eşlik eden Afrika müziğinin önemli temsilcilerinden Diawara ile caz ve dünya müziğini harmanlayan Zahra, ritmik bir caz ve dünya müziği akşamı için "Olympic Cafe Tour" projeleri kapsamında bir arada.

Konser

DEE DEE BRIDGEWATER "MEMPHİS"

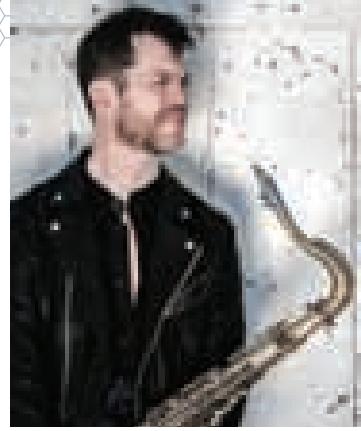
Tarih: 18 Temmuz 2017

Saat: 21:00

Mekân: The Marmara Esmâ
Sultan Yalısı, İstanbul

Üç Grammy ödülü, Motown Records efsanesinin başrol oyuncularından Dee Dee Bridgewater, doğduğu şehir Memphis'in müzikal mirasına saygı duruşu niteliğindeki özel projesi ile festivalde.

Daha önce de birçok kez festivalin konuğu olan ve ülkemizde geniş bir hayran kitlesi bulunan sanatçı, BB King, Al Green gibi blues ve soul ustalarının şarkılarını yorumlayacak.



Konser

**DONNY MCCASLIN
"BEYOND NOW"**

Tarih: 18 Temmuz 2017

Saat: 22:30

Mekân: Salon İKSV, İstanbul

ABD'li caz saksafoncusu, Donny McCaslin David Bowie'nin yıldızlar arasına karışmadan hemen önce yayımladığı Blackstar albümüne katkıda bulunanlar arasında önemli bir yerde duruyor. Yine Blackstar için birlikte çalıştığı Tim Lefebvre, Mark Guiliana, Jason Lindner, Nate Wood ve David Binney'nin işbirlikleriyle yayımladığı 2016 tarihli son albümü Beyond Now'u Bowie'ye adanmış McCaslin, bu albümde MUTEMATH, Deadmau5, The Chainsmokers ve tabii ki Bowie şarkılarına yer verdi. Albüm, 2016'nın en iyi caz albümleri arasında gösterildi. Bu yılın başında Grammy Ödül Töreni'nde Blackstar'ın kazandığı ödülleri David Bowie adına almak üzere ekibi Ben Monder, Jason Lindner, Tim Lefebvre ve Mark Guiliana ile sahneye çıkan McCaslin'in kendi adına da ayrıca üç Grammy adaylığı bulunuyor.

Konser

BOKANTÉ, BILL LAURANCE

Tarih: 19 Temmuz 2017

Saat: 21:00

Mekân: Beykoz Kundura,
İstanbul

Snarky Puppy'nin klavyecisi Bill Laurance'ın performansıyla başlayacak gece, grubun kurucusu ve bas gitaristi Michael League'in yepyeni projesi Bokanté ile devam edecek. League'in tanımıyla "Batı Afrika müziği, delta blues ve Led Zeppelin'in ilginç bir birleşimi" olan Bokanté, müzikte yeni ufuklar açacak.



Ajanda



Konser

FAZIL SAY RESİTALİ

Tarih: 24 Temmuz 2017

Saat: 21:15

Mekân: ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu, İstanbul

Fazıl Say, ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu'nda sevenleriyle buluşuyor.

Dünyanın en önemli salonlarında verdiği unutulmaz konserleri, besteleri ve aldığı sayısız ödülleriyle tanınan Say, kendi ekolünü oluşturmuş bir sanatçıdır. Temmuz ayındaki Seoul turnesine özel bir repertuarla hazırlanan Fazıl Say, aynı programı Açık Hava Tiyatrosu'nda dinleyicileriyle buluşturacak. Chopin, Beethoven, Satie gibi büyük ustaların eserlerini kapsayan repertuvarda Art of Piano adı altında kendi eserlerinden oluşan bir seçki de yer alacak.



Tiyatro

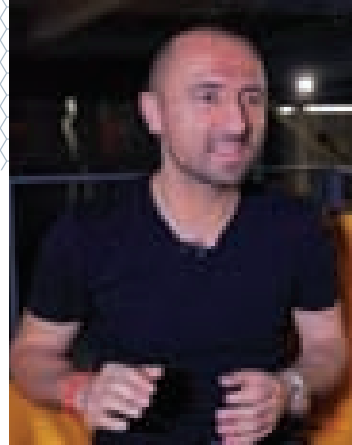
MAM'ART-NEREYE GİTTİ BÜTÜN ÇİÇEKLER

Tarih: 03 Temmuz 2017

Saat: 21:15

Mekân: ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu, İstanbul

Eve Ensler'in yazdığı Tuğrul Tülek'in yönettiği oyunda Şenay Gürler, Hale Akınlı, Goncagül Sunar, Feri Baycu Güler, Gözde Kansu, Melisa Doğu, Ece Yüksel rol alıyor. Duman, ateş ve çeliğin hükmettiği bir coğrafyada solgun çiçekler ümitsizce açmayı bekler ve gün gelir yok olup giderler... Nereye Gitti Bütün Çiçekler, ruhlarındaki ışığın yok olmaması için mücadele veren, birbirinden apayrı yazgıları ve hayalleri olan 7 kadının hikayesi. Onları birleştiren tek şey, aynı yerde yaşamak zorunda olmaları. Savaş mağduru olan ve bir arada yaşamaya mecbur bırakılmış 7 kadının hikayesi, kendilerine yardımcı olması için devlet tarafından görevlendirilen Amerikalı bir psikiyatrist ve travma danışmanının gelişimiyle farklı bir akışa kavuşur...



Eğitim

ERHAN ALI YILMAZ'DAN MINDFULNESS

Tarih: 08 Temmuz 2017

Saat: 09:30

Mekân: Mekan: Habita Coworking, İstanbul

Uluslararası konuşmacı ve yaratıcı yönetmen Erhan Ali Yılmaz'ın hazırlayıp sunduğu, açıldığı günden itibaren farklı şehirlerde binlerce kişiye ulaşan, bilimsel araştırmalarla kanıtlanmış verilere dayanan, beynimizi yeniden yapılandırmayı öğrendiğimiz zihinsel fitness programı "Mindfulness 101", Habita'da sizlerle buluşuyor. Harvard'lı psikolog Matthew A. Killingsworth 2010 yılında 2250 kişiden toplanan 250.000 data üzerinde bir araştırma yapıyor. Ve uyanık olduğumuz zamanın %47'sinde dikkatimizin yaptığımız iş dışında başka yerlere dağıldığı ve bu durumun kronik mutsuzluğun başlıca sebeplerinden biri olduğunu keşfediyor. Odaklanamama ve düşüncelerde kaybolma maalesef hayat kalitemizi önemli ölçüde düşürüyor. Yine de karamsarlığa kapılmamıza gerek yok, çünkü bazı iyi haberler de var. Mindfulness, çoğumuzun hayatında olan bu probleme basit ve etkili bir çözüm sağlıyor.



Tiyatro

OYUNBAZLAR

Tarih: 08 Temmuz 2017

Saat: 13:00

Mekân: Akasya Kültür Sanat, İstanbul

Can Bora ve Nuh Kerem Pilavcı'nın yazıp yönettiği "Oyunbazlar İstanbul'da" çocuk oyunu, izleyicisiyle buluşmaya hazırlanıyor. Sonu Gelmeyen Hayaller Alemi'ne gitmek için oynadıkları oyunun son aşamasında İstanbul'a gelen Oyunbazlar'ı, keşif ve merak dolu bir serüven beklemektedir. Artık uçmaktan korkan yaşlı sihirbaz Baloncu; deliksiz bir uyku çekememekten yakınan Pufpuf ve ağrılarıyla denizleri kat eden Mavi, seyirciden de yardım alarak gerekli nesnelere bulabilecekler midir? Oyunu, çocuklara hayallerine inanmalarını ve onların peşinden gitmelerini amaçlarken, sihirlerle süslenmiş bu serüvende hayal dünyasının kapılarını, eşsiz İstanbul'u bir oyun içinde tanıtarak



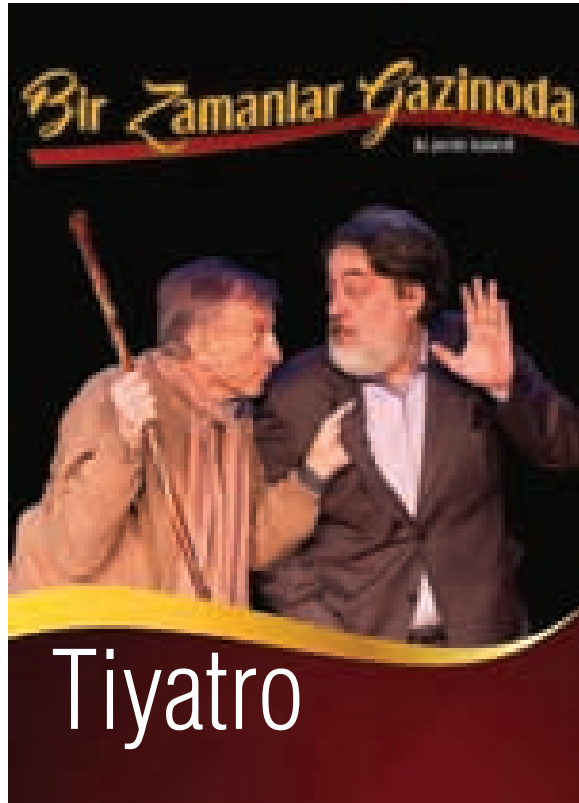
SAHNE TOZU TIYATROSU
BİR ZAMANLAR GAZİNO'DA

Tarib: 17 Temmuz 2017

Saat: 21:15

Mekân: ENKA Eşref Denizhan
Açık Hava Tiyatrosu, İstanbul

Haldun Dormen'in hem yazıp hem de başrolünde olduğu oyun, vaktiyle herkesin gönlünde taht kuran fakat bir olay neticesinde yolları ayrılan iki eski komedyenin yeniden buluşmasını konu alıyor... İki, yıllar önce herkesin gönlünde taht kurmuş olsa da şöhret artık geçmişin tozlu sayfaları arasında kalmıştır. Geçmişte yaşadıkları tatsız bir olaydan dolayı bir gece yollarını ayırmışlar ve yıllarca görüşmemişlerdir. Fakat beklenmedik anda gelen yeni bir teklifle yolları tekrar kesişir. İki eski dostun aralarındaki husumeti çözüp çözemeyeceği eğlenceli bir muammadır... Bu haldeyken özledikleri şöhrete tekrar kavuşabilecekler mi, onu da hep birlikte göreceğiz. Ali Altuğ'un yönettiği oyunda Haldun Dormen, Kerem Atabeyoğlu, Ruhsar Öcal, Almila Uluer, Caner Tör, Murat Terzi, Murat Buyruk, Cansel Şanlı, Ece Arlı, Başak Burcu Ceylan, Fatih Aslan rol alıyor.



Tiyatro

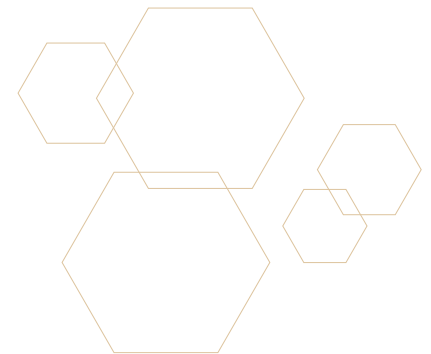
NİLÜFER BELEDİYESİ TIYATROSU
ŞARK DIŞÇISI

Tarib: 10 Temmuz 2017

Saat: 21:15

Mekân: NKA Eşref Denizhan Açık
Hava Tiyatrosu, İstanbul

İstanbul'da hatırı sayılır bir üne sahip olan dışçı Taparnigos, çapkın ve bir o kadar pişkin bir adamdır. Kendinden yaşça büyük karısıyla parası için evlendiği aşikardır. Üstelik bu şark kurnazı, karısını her fırsatta aldatır. Çapkınlık ve hovardalık için kendisini Pera sokaklarına attığı bir gece, öfkeli karısı Marta kılık değiştirerek peşine düşer. Günü gün etmeyi çok iyi bilen, olayları lehine çevirme konusunda usta olan Taparnigos, o gece hayatının en büyük sınavını verecektir... Hagop Baronyan'ın yazdığı, Engin Alkan'ın yönettiği komedide, Engin Alkan, Bedia Ener, Çağdaş Tekin, Deniz Gürsucu, Mert Tiryaki, Cansu Ecem Erkek gibi oyuncular rol alıyor.



Sinema



THE BYE BYE MAN

Vizyon Tarihi: 7 Temmuz 2017

Yönetmen: Stacy Title

Senaryo: Jonathan Penner

Oyuncular: Douglas Smith, Lucien Laviscount, Cressida Bonas, Doug Jones, Carrie-Anne Moss

Tür: Gerilim, Korku

Filmin konusu:

Üç üniversite arkadaşı, kampus dışında eski bir eve taşınırlar. Ancak burada "The Bye Bye Man" adında güçlü bir varlığı istemeden açığa çıkarırlar. Bu adamın adını öğrenen herkes, gücünün etkisi altına girerek akılalmaz vahşilikte cinayetler gerçekleştirmektedir. Gençler "The Bye Bye Man"ın lanetinden korunabilmek için onu olabildiğince az akıllarına getirip bu sırrı herkesten saklamak ve birbirlerini kollamak zorunda kalacaklardır.

ABOUT RAY THREE GENERATIONS

Vizyon Tarihi: 7 Temmuz 2017

Yönetmen: Gaby Dellal

Senaryo: Nikole Beckwith

Oyuncular: Naomi Watts, Elle Fanning, Susan Sarandon, Sam Trammell, Tate Donovan

Tür: Dram, Komedi

Filmin konusu:

Başrollerinde Elle Fanning, Naomi Watts ve Susan Sarandon'ın yer aldığı 3 Generations erkek olmak isteyen bir genç kızın mücadelesini anlatıyor. Bir büyükanne, kızı ve torunu Ray... Birlikte, aynı evde oturan üç nesil, Ray'in cinsiyet geçiş sürecine girmesi ile zor günler geçirmeye başlar. Hitap şekillerinden okul değiştirmeye, umumi tuvaletlerden ailenin kurulu anaerkil düzenine, birçok sorun baş gösterecektir...



ÖRÜMÇEK-ADAM: EVE DÖNÜŞ

Vizyon Tarihi: 7 Temmuz 2017

Yönetmen: Jon Watts

Senaryo: Stan Lee, John Francis Daley, Jonathan Goldstein, Steve Ditko

Oyuncular: Tom Holland, Robert Downey Jr. Michael Keaton, Marisa Tomei

Tür: Aksiyon, Fantastik, Macera

Filmin konusu:

Yenilmezler ile yaşadığı maceranın büyümesine kapılan Peter kendini kanıtlama isteğiyle dolup taşan bir gençtir. Ancak yaşı gereği birçok farklı sorumluluğu vardır. May halası ile yaşayan Peter bir yandan da ona göz kulak olan Demir Adam ile arkadaşlığını ilerletmiştir. Okul hayatına alışmaya ve sıradan bir genç gibi yaşamaya çalışan Peter'in aklında ise suçla savaşmak ve dünyayı daha güvenli bir hale getirmek vardır. Vulture yepyeni bir düşmanı yaşadığı şehre gönderdiğinde ise Peter'in kendini gösterme fırsatı çıkacak, ancak en değerli gördüğü herkes tehdit altında olacaktır...



SPARK: A SPACE TAIL

Vizyon Tarihi: 7 Temmuz 2017

Yönetmen: Aaron Woodley

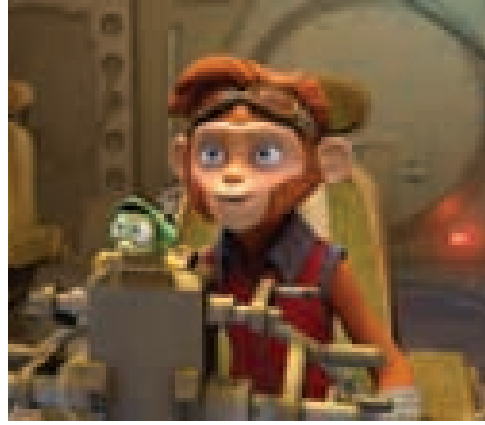
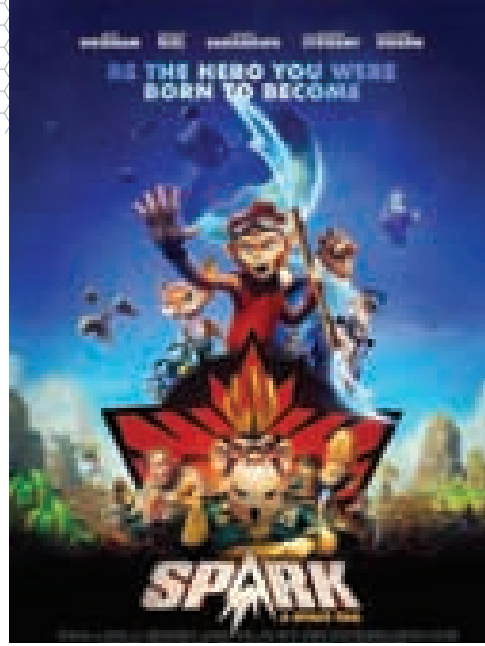
Senaryo: Aaron Woodley

Seslendirenler: Jessica Biel, Hilary Swank, Susan Sarandon, Patrick Stewart, Jason Deline

Tür: Animasyon

Filmin konusu:

Güç delisi general Zhong 13 yıl önce Bana gezegeninin kontrolünü ele geçirmiştir. O günden beri gezegenin yönetimini elinde tutan kötü kalpli general bütün gezegeni parçalamakta ve gezegenin sakinlerini ağır bir boyunduruk altında yaşatmaktadır. Gezegende 3 arkadaşı olan hareketli maymun Spark, hevesli tilki Vix ve teknoloji meraklısı domuz Chunk da yaşamaktadır. Üçlü, bir şekilde generalin planının dünyayı ele geçirmek olduğunu öğrenir. General, kara delikler yaratma gücüne sahip olan Kraken'in peşindedir ve eğer onu ele geçirirse sonsuz güç onun olacaktır. Onu durdurmak için harekete geçen ekip bu yolculukları sırasında uzayın pek çok gizli noktasını keşfedecek ve kendi köklerinin nereden geldiğini de bulacaktır...



MAYMUNLAR CEHENNEMİ 3: SAVAŞ

Vizyon Tarihi: 14 Temmuz 2017

Yönetmen: Matt Reeves

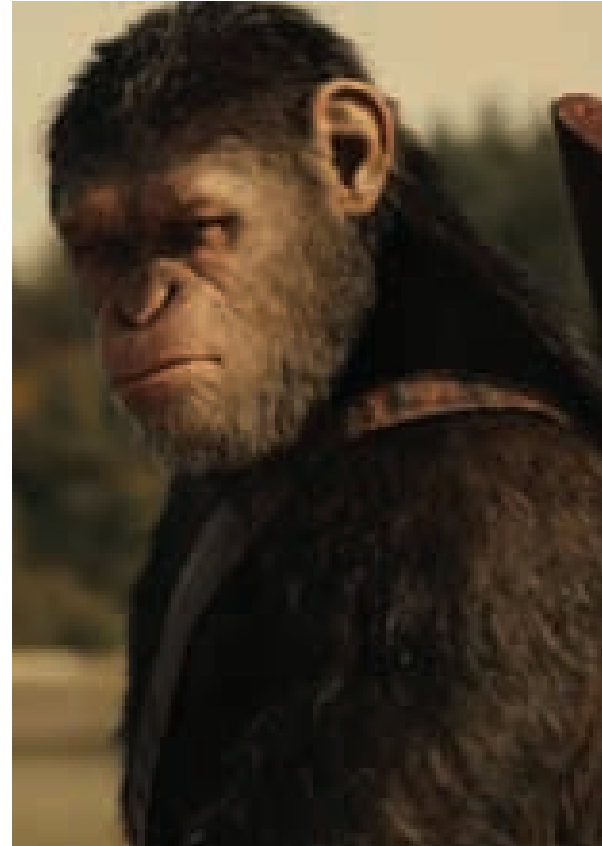
Senaryo: Matt Reeves, Mark Bombback, Pierre Boule

Oyuncular: Woody Harrelson, Andy Serkis, Steve Zahn, Sara Canning, Judy Greer

Tür: Bilim Kurgu, Aksiyon, Dram

Filmin konusu:

Serinin üçüncüsü olan War for the Planet of the Apes filminde Sezar ve onun takipçileri insanlarla acımasız bir savaşta karşı karşıya gelirler. Fakat tüm inancına ve hırsına rağmen Sezar'ın ordusu büyük kayıplar verir. Kendisini ordusuna ve halkına karşı sorumlu hisseden Sezar, Colonel ile birebire yüzleşmek için yola koyulur. Şimdi iki ırkın da geleceğinin kaderi bu yüzleşmeye bağlıdır...



Sinema



ZOMBİ EKSPRESİ/ TRAIN TO BUSAN

Vizyon Tarihi: 21 Temmuz 2017

Yönetmen: Yeon Sang-ho

Senaryo: Yeon Sang-ho, Park Joo-Suk

Oyuncular: Gong Yoo, Jeong Yoo-mi, Ma Dong-seok, Choi Woo-sik, Ahn So-Hee

Tür: Aksiyon, Dram, Gerilim

Filmin konusu:

Yıkıcı ve durdurulamayan bir virüs Güney Kore'yi vurur. O esnada Seul'den Busan'a gitmekte olan bir hızlı trenin yolcuları hayatta kalma mücadelesi verir.



DUNKİRK

Vizyon Tarihi: 21 Temmuz 2017

Yönetmen: Christopher Nolan

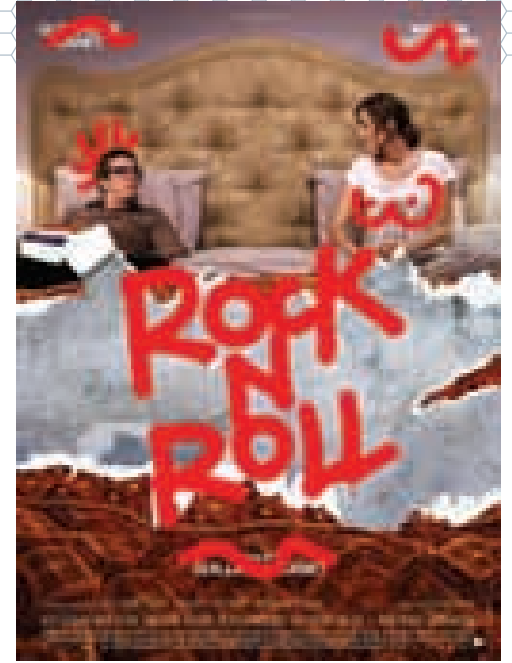
Senaryo: Christopher Nolan

Oyuncular: Tom Hardy, Cillian Murphy, Mark Rylance, Aneurin Barnard, Kenneth Branagh

Tür: Savaş

Filmin konusu:

2. Dünya Savaşı'nın ilk yılları Nazi Almanyası'nın ezici bir üstünlüğüyle geçmektedir. Mayıs 1940'ta İngiltere, Kanada, Fransa ve Belçika'ya ait müttefik ordularından 400 bin asker, Fransa'nın İngiltere'ye çok yakın Dunkerque (Dunkirk) bölgesinde Alman Ordusu tarafından karadan tamamen kuşatılmıştır. Almanlar bu askerleri hava bombardımanlarıyla yok etmeyi planlarken, İngiliz Başbakanı Churchill'in yönlendirmesiyle askerleri kurtarabilmek için çok tehlikeli ve savaşın gelişimi açısından hayati önemde bir tahliye operasyonu başlatılır. Dunkirk, filmi, 2. Dünya Savaşı'nın seyrini etkileyen olaylardan Dunkirk Tahliyesi'ni karadan, havadan ve denizden farklı bakış açılarıyla izleyiciye aktarıyor.



ROCK'N ROLL

Vizyon Tarihi: 21 Temmuz 2017

Yönetmen: Guillaume Canet

Senaryo: Guillaume Canet, Rodolphe Lauga, Philippe Lefebvre

Oyuncular: Marion Cotillard, Guillaume Canet, Gilles Lellouche, Fanny Ardant, Yvan Attal

Tür: Komedi

Filmin konusu:

Genç bir yardımcı yıldız Guillaume Canet'e artık havalı olmadığını ve filmlerinin satmayacağını söyler. Bunun sonucu olarak Canet hırslanır ve ona haksız olduğunu kanıtlama yoluna baş koyar. Bu noktada da kız arkadaşı Marion Cotillard'ın yardımına başvuracaktır.





ATOMIC BLONDE

Vizyon Tarihi: 28 Temmuz 2017

Yönetmen: David Leitch

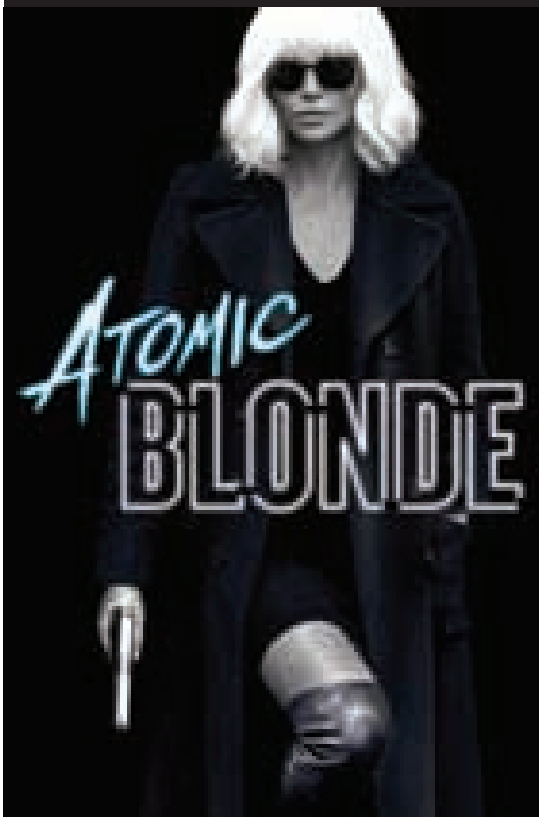
Senaryo: Kurt Johnstad

Oyuncular: Charlize Theron, James McAvoy, John Goodman, Toby Jones, Eddie Marsan

Tür: Gerilim

Filmin konusu:

Lorraine Broughton MI6'in en ölümcül suikastçısıdır. Kaçış ustalığı ve yakın dövüşteki yeteneğiyle bilinmektedir. Soğuk savaş sırasında bir ajanın öldürülmesini araştırmak ve eksik ajanlar listesini bulmak için Berlin'e gönderilir. Yeni görevi için Berlin istasyon şefi David Percival ile işbirliği yapar ve ikisi gerilim dolu büyük bir aksiyona atılırlar. Ancak Lorraine'in gelişi gizli kalmayacaktır. Kısa sürede kendisine tuzak kurulduğunu anlar. Bunu yapan teşkilatın içinden biridir. Lorraine artık kendi hayatı ve değer verdiği herkes için bu tuzağın içinden kurtulmalı ve gizemi çözmelidir...



GHOST HOUSE

Vizyon Tarihi: 21 Temmuz 2017

Yönetmen: Rich Ragsdale

Senaryo: Rich Ragsdale

Oyuncular: Scout Taylor-Compton, Mark Boone Junior, James Hébert, Elana Krausz

Tür: Korku

Filmin konusu:

Genç bir çift Tayland'a bir seyahat planlarlar. Fakat tatilleri hiç beklenmedik biçimde alt üst olacaktır. Zira kendilerini bir konuk evinde bir ruh tarafından hapsedilmiş olarak bulurlar. Yönetmenliğin Rich Ragsdale'in üstlendiği filmde senaryo Kevin O'Sullivan ve Jason Chase Tyrrell ikilisine ait. Filmin oyuncu kadrosunda Scout Taylor-Compton, James Landry Hébert, Mark Boone Junior, Michael S. New ve Iana Krausz yer alıyor.

KARA KULE THE DARK TOWER

Vizyon Tarihi: 4 Ağustos 2017

Yönetmen: Nikolaj Arcel

Senaryo: Akiva Goldsman, Jeff Pinkner, Nikolaj Arcel

Oyuncular: Idris Elba, Matthew McConaughey, Katheryn Winnick, Abbey Lee, Jackie Earle Haley

Tür: Bilim Kurgu, Fantastik, Korku

Filmin konusu:

Stephen King'in kült romanları arasında yerini alan seri Roland Deschain'in gizemli Kara Kule'yi arayışını işliyor. Western türü bir dünyada, kendi ölmekte olan evrenini kurtarmak için adı geçen kuleden medet uman silahşörün karşısında onu durdurmaya çalışan düşmanlar da olacak... Stephen King'in "The Dark Tower" isimli eserinin sinema uyarlaması olan filmin yapımcılığını Brian Grazer üstlenmiş senarist Akiva Goldsman'a ait yönetmenliğini ise Ron Howard yapıyor.



Sinema



OVERDRIVE

Vizyon Tarihi: 4 Ağustos 2017

Yönetmen: Antonio Negret

Senaryo: Michael Brandt, Derek Haas

Oyuncular: Scott Eastwood, Ana De Armas, Gaia Weiss, Simon Abkarian, Clemens Schick

Tür: Aksiyon, Gerilim

Filmin konusu:

Film, iki soyguncu kardeşin Fransa'nın güneyine yeni fırsatlar için arabayla yolculuk yapmasına ve orada bir suç şebekesinin patronuyla tanışmasına odaklanıyor. Andrew ve Garrett Foster üvey kardeş olan iki araba hırsızdır. İşlerinde o kadar iyilerdir ki artık uluslararası ün yapmışlardır. Ancak günün birinde yanlış kişiden bir klasik araba çalarlar. Bunun sonucu olarak bedel ödemeleri gerekecektir. Yaptıkları hırsızlığa karşılık istenen şey ise çok özel bir arabadır. İkili kendilerine bir ekip kurmalı ve öldürülmemek için istenen arabayı çalmalıdır...



BALLERİNA

Vizyon Tarihi: 4 Ağustos 2017

Yönetmen: Eric Summer, Éric Warin

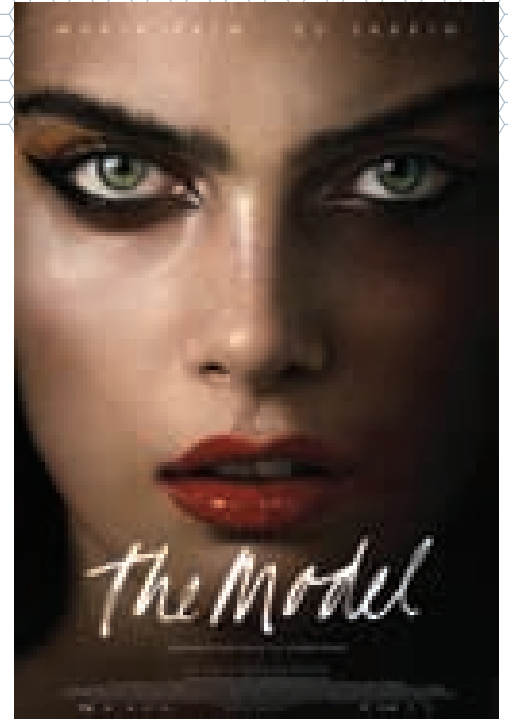
Senaryo: Laurent Zeitoun, Carol Noble

Seslendirenler: Elle Fanning, Dane DeHaan, Maddie Ziegler

Tür: Animasyon

Filmin konusu:

Yetim olan Félicie Milliner sakin bir köyde yaşamakta olan küçük bir kızdır. Ancak Félicie'nin büyük bir hayali vardır, o da bir balerin olabilmek. Bunun yolunun köyde kalmaktan geçmediğini bilen küçük kız Brittany'i terk ederek Paris'e kaçır. Burada bir yanlışlık sonucu farklı biriyle karıştırılır. Ancak bu yanlışlık ona hayallerinin yolunu açar. Félicie bu karışıklık sayesinde Büyük Opera binasının öğrenci kontenjanına girmeyi başarır...



THE MODEL

Vizyon Tarihi: 11 Ağustos 2017

Yönetmen: Mads Matthiesen

Senaryo: Martin Zandvliet, Anders Frithiof August

Oyuncular: Ed Skrein, Maria Palm, Claire Tran, Marco Ilsø, Dominic Allburn

Tür: Dram

Filmin konusu:

Emma moda dünyasında giderek yıldızı parlayan genç bir modeldir. Ancak Danimarka'yı terkederek hayallerinin peşinden Paris'e gitmesiyle işler tersine döner. Nitekim Paris'te başarılı olmak çok daha zordur. Burada tanıştığı karizmatik fotoğrafçı Shane ile ilişkisi ise zamanla onun için adeta bir saplantıya dönüşecektir.



TERMINATÖR 2: MAHŞER GÜNÜ TERMINATOR 2: JUDGMENT DAY

Vizyon Tarihi: 25 Ağustos 2017

Yönetmen: James Cameron

Senaryo: James Cameron, William Wisher Jr.

Oyuncular: Arnold Schwarzenegger, Robert Patrick, Linda Hamilton, Edward Furlong

Tür: Bilim Kurgu, Aksiyon, Gerilim

Filmin konusu:

İlk olarak 1 Temmuz 1991'de gösterime giren Terminatör 2 filmi, 25 Ağustos 2017'de 3 boyutlu olarak tekrar gösterime giriyor.1997 Ağustos'unda yaşanan ve 3 milyarı aşkın insanın ölümüne neden olan olayın üstünden yıllar geçmiş ve 2029 yılına gelinmiştir. John Connor makinelere karşı insan direnişinin lideri konumundadır. Onu 2029 yılında yok edemeyen makineler şimdi yok edemedikleri düşmanlarını geçmişte yok etmeyi denemeye karar verirler ve John'un 10 yaşında olduğu döneme bir yok edici makina yollarlar. Buna karşılık John'da o dönemde kendisini korumak için daha önce annesini öldürmek göreviyle geçmişe yollanan yok edici makinenin daha üst bir modelini geçmişe yollar. İki yok edici makine arasında John Connor için büyük bir mücadele başlar. Bu arada henüz yaşanmamış olan 1997 Ağustos'unda yaşanacak olan felaketin mimarı olan Skynet adlı sistem de yavaş yavaş faaliyetlerini artırmaya başlamıştır. John ve onun koruyucu makinesi, John'un annesini akıl hastanesinden kaçırap Skynet'i durdurmak için işbirliğine girişirken diğer yok edici makina da John'u yoketmek için onların peşinden gitmektedir.



CENNETTE SORUN VAR

Vizyon Tarihi: 11 Ağustos 2017

Yönetmen: Jonathan Levine

Senaryo: Amy Schumer, Kim Caramela,

Oyuncular: Amy Schumer, Goldie Hawn, Ike Barinholtz, Christopher Meloni, Randall Park

Tür: Komedi

Filmin konusu:

Uzakdoğulu sevgilisi onu aniden terk edince, 30'lu yaşlarındaki bir kadın olarak Emily, çareyi Ekvator'a gideceği tatilde kendisine eşlik etmesi için annesini ikna etmekte bulur. Emily'nin ısrarları sonucu kendilerini bir maceranın ortasında bulan anne-kızın başına ummadıkları kadar çılgın bir olay gelir. İkili tatilin ortasında kaçırlırlar... Bu beklenmedik durumdan bir şekilde kaçarak sağ kurtulmayı umarlarken, anne-kızın aralarındaki bağ da hiç olmadığı kadar gelişecektir...



EVERYTHING EVERYTHING

Vizyon Tarihi: 11 Ağustos 2017

Yönetmen: Stella Meghie

Senaryo: J. Mills Goodloe

Oyuncular: Amandla Stenberg, Nick Robinson, Anika Noni Rose,

Tür: Dram, Romantik

Filmin konusu:

Her şeye alerjisi olduğu için korunaklı bir evde yaşam süren bir genç kız, yan kapının ardında yaşayan çocuğa aşık olur. Ama bu aşk hiç te görüldüğü gibi kolay olmayacaktır. Stella Meghie'nin yönettiği filmin senaryosunu J. Mills Goodloe, Nicola Yoon'un romanından uyarladı. Filmin başrollerinde ise Amandla Stenberg, Nick Robinson ve Anika Noni Rose yer alıyor.

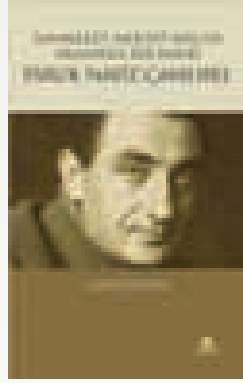
Kitap



ÖZGÜRLÜĞÜN GÖRKEMLİ SAVAŞI

Yazar: Marcus Sakey
Çevirmen: Iğın Yıldız
Yayınevi: Martı Yayınları

Kendimize çocuklarımız için savaştığımızı söyleriz. Gelin görün ki, aslında en büyük zararı çocuklarımız görür. Otuz yıl boyunca “Görkemliler”le, yani halkın olağanüstü yeteneklerle doğan yüzde birlik kısmıyla başa çıkmaya çabaladılar. Tahripkâr bir içsavaştan kaçındılar. Başaramadılar. Şimdiyse Wyoming’de binlerce kişiden oluşan silahlı Milis Kuvvetleri yok edici, son bir savaşa doğru ilerliyor. Nick Cooper ömrünü çocukları ve ülkesi için mücadele ederek geçirdi. Şimdi, dünya uçurumun kenarında dengede durmaya çalışırken o, kadim düşmanı Görkemli bir teröristle yüzleşmek için herkesi ve her şeyi tehlikeye atmak zorunda...



FARUK NAFİZ ÇAMLİBEL - MEMLEKET MEKTEP MECLİS ARASINDA BİR HAYAT

Yazar: Yakup Öztürk
Yayınevi: Ebabel

19. asrın sonunda doğan, geçtiğimiz asrın son çeyreğini göremeden vefat eden Faruk Nafiz Çamlıbel, idrakine kavuştuğunda altı asırlık bir dağın, yok olurken bıraktığı son gülemeye tanıklık ediyordu. Osmanlı’nın çöküşü, Osmanlı’dan bağımsız olmayan Cumhuriyet’in doğuşu, büyük toprak kayıpları, Cumhuriyet politikalarının bir ideoloji hâline gelip tabulaştırılması, çok partili hayat ve darbelerin başlangıcı hep o yaşarken oldu. Faruk Nafiz Çamlıbel de 75 yıllık ömründe edebiyat ve siyaset arasında...



ÇAYA KAÇ ŞEKER

Yazar: Elif Şebnem Akal
Yayınevi: Ceres Yayınları

“...Ben büyürken ‘şairler ölmez’ dediler bana. Okudum şiirlerini Nazım’ın, Orhan’ın, Attila’nın ve daha nicesinin... Baktım gerçekten de ölmemişler. İstanbul’da bir parkta gördüğüm büstlerinden çok daha canlı sözleri hepsinin, nasıl da söylemişler. Anladım ki şairler hep yara almış hayattan, hiçbirinin tuzu kuru değil, hepsi bir mücadele vermiş aşka, hayata, haksızlıklara karşı. Bulutu, ağacı, çiçeği olmayan memleket yok yeryüzünde, şairi olmayan da, unutma... Bütün şairler gazidir madalyası olmayan. O güzelim dizelerin ödülü sadece ve sadece senin gönülündür. O gönülüne birkaç dize sığdırabilsem, daha ne isterim?..”



ZORRO KARLAR ALTINDA

Yazar: Paola Zannoner
Çevirmen: Nükhet Amanoel
Yayınevi: Yapı Kredi Yayınları

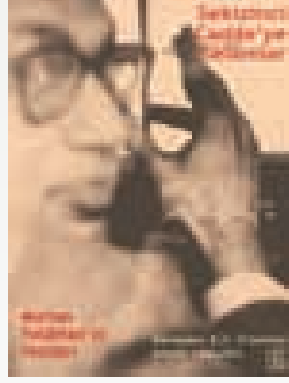
Kendini ararken aşkı bulmak... Zorro bir kurtarma köpeğidir. Çiğ altında kalan Luca’yı donmak üzereyken karların altından kurtarır. İkinci hayatına bir köpek sayesinde başlayan ve yaşlılarından farklı ilgileri, merakları olan delikanlı için bu tanışıklık ona yeni kapılar aralar. Mary de yaşlılarından farklı, hayvanlara ve doğaya büyük bir sevgiyle bağlı bir genç kızdır. Veterinerlik Fakültesi’nden arta kalan zamanlarda gönüllü olarak bir hayvan barınağında çalışmaktadır. Bu iki gencin kendilerini arama, bulma hikâyeleri köpekler sayesinde çakışır. Zorro Karlar Altında, bol ödüllü İtalyan yazar Paola Zannoner’den etkileyici bir gençlik romanı...



İHTİYAR FARENİN KEDİLER KILAVUZU

Yazar: T. S. Eliot
Çevirmen: Ayberk ErKay
Yayınevi: Yapı Kredi Yayınları

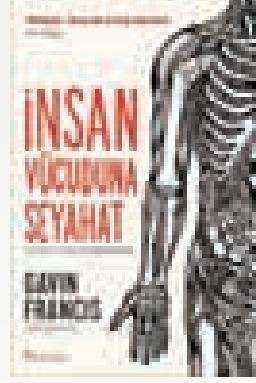
Modern zamanların en çok izleyici çeken, en uzun süre sahnelenen, dünyaca ünlü müzikali Cats'in esin kaynağı, ilk baskısı 1939'da yapılan İhtiyar Farenin Kediler Kılavuzu kitabının 2009'da Faber & Faber tarafından yayımlanan bu 70. Yıl özel baskısında, Modern Şiir'in öncülerinden T. S. Eliot'un nükteli kedi şiirleri Axel Scheffler'in resimleriyle buluşuyor. Bir kedi görürseniz derin derin düşünen, Tek bir sebebi vardır, benden size söylemesi, Dalmıştır hayallere, gülüyordur içinden, Düşün düşün düşün düşün düşünüyordur ismini: Çok yaşasın şairler, anlatmışlar hepsini! Zamanın ötesinde başka bir âlem Sihirbaz Bay Mistofeles, Gizemli Kedi Macavity, Korkunçpençe başrolde... Huzurlarınızda binbir surat Kediler! Dilerseniz yüksek sesle okuyun, sahneleyin, dilerseniz şarkısını mırıldanın!



SEKİZİNCİ CADDE'YE SELAMLAR

Yazar: Morton Feldman
Derleyen: B. H. Friedman
Yayınevi: Lemis Yayınları

20. yüzyılın ikinci yarısının en önemli bestecilerinden biri olarak kabul edilen Morton Feldman'ın bu derlemede bir araya getirilen yazılarıyla, hem bestecinin sıradışı müzik ve sanat anlayışının seyrini takip ediyoruz, hem de New York sanat camiasının bir dönemine tanık oluyoruz. Morton Feldman'ın John Cage, Earle Brown, Christian Wolff gibi bestecilerin yanı sıra Philip Guston, Robert Rauschenberg, Mark Rothko, Jackson Pollock, Franz Kline, Willem de Kooning gibi bir dönemin başta gelen New Yorklu ressamlarıyla, şair Frank O'Hara'yla ve daha pek çok isimle kurduğu dostlukların ayrıntılarını ve müziğine katkılarını ilk ağızdan dinliyoruz. Sekizinci Cadde'ye Selamlar, Morton Feldman'ın "kategoriler arasında, zaman ve mekân, resim ve müzik, müziğin inşası ile yüzeyi arasında" duran bestelerinin inceliğine varmak için kılavuz niteliğinde.



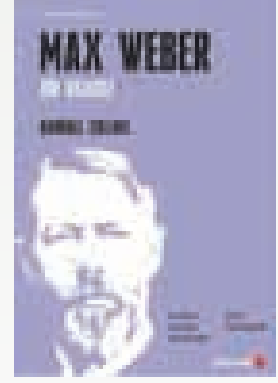
İNSAN VÜCUDUNA SEYAHAT

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

"...sinir kasa, kas kirişe, kiriş ise sağduyuya uyar. Ve sağduyu, ruhun makamıdır."
-Leonardo da Vinci-

Vücudumuzu yakından tanıdığımızı zannederiz ama insan bedeni aslında çoğumuz için keşfedilmemiş topraklardır. Kaçımız kalbin insan refahıyla nasıl bir bağlantısı olduğunu biliyor? Ya da epilepsi nöbetlerinin beyni nasıl etkilediğini? Veya ayağın insanlık açısından neden belirleyici rol üstlendiğini? Ödüllü yazar Gavin Francis İnsan Vücuduna Seyahat'te okurları bedenin saklı kalmış patikalarında gizemli bir yolculuğa çıkarırken organlarımızın mucizevi işleyişini anlamamızda bize rehberlik ediyor.

Cerrah, acil tıp uzmanı ve aile hekimi olarak edindiği tecrübelerden yola çıkan Francis hastalarının öykülerini, tıp tarihi, felsefe ve edebiyatla harmanlayarak insan vücudunu hastalıkta ve sağlıkta, yaşarken ve ölüren anlatıyor.



MAX WEBER BİR KILAVUZ

Yazar: Randall Collins
Çevirmen: Taylan Banguoğlu
Yayınevi: Phoenix

Bu kitaptaki tüm bölümler, Weber'in en önemli fikirlerinin kısa bir betimlemesini ve bilimsel bir analizini sunmaktadır. "Kılavuz" kelimesinin en temel anlamı, yol gösterme kapasitesidir ve bu kitap, Collins'in kılavuzluğunu kullanarak, Weberci sosyolojideki tarihsel detay yığınının altında saklı "gizli hazineler"e ulaşma yolunu açmaktadır.

Bu kitabın, Weber'in çalışmasını çok boyutlu ve çoğu zaman çelişkili olarak ele alması büyük bir katkıdır. Weber'in sosyolojisi uzlaşmaz boyutlarla doludur. Bunların en önemlisi, ideallara yapılan vurgu ve maddi koşullara olan ilgidir. Collins'in analizi, diğer Weber analizlerin hepsinden daha çok, Weber'in sosyolojisindeki çok boyutluluğu vurgulamakta ve tarihsel süreçlerin idealist ve materyalist yorumları üzerine Weber'in yaşadığı entelektüel ve kişisel çatışmayı gözler önüne sermektedir...

Bulmaca

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

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

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

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

Çözümler: www.talpa.org adresinde



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Nisan – Mayıs – Haziran 2017)

Kpt. Plt. Zeki KILIÇ
Kpt. Plt. Mümtaz TOLLUOĞLU
Kpt. Plt. Gürcan MANTI
Kpt. Plt. Ümit ERDİZER

(Nisan – Mayıs – Haziran 2017)

EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ

Kpt. Plt. Erdiñç ELMAS
Kpt. Plt. Feridun AKKURT
Kpt. Plt. Nuri Selim ETGER
Kpt. Plt. Yunus Emre SEVER
Kpt. Plt. Aydın TÜZÜN

İSTANBUL'UN MERKEZİNDE TATİL KÖYÜ KONFORUNDA YAŞAM

ÜSTELİK BAHÇELİ VE TERASLI DAİRELER

Talpa
üyelerine özel
%15 + %5
İNDİRİM

HAZİRAN 2018 TESLİM

SINIRLI
SAYIDA

2.150 TL
TAKSİTLE

0
PEŞİNAT

Beylikdüzü E-5 üzerinde

BABACAN HOLDİNG

  babacanyapi

444 2 420

BABACAN | PREMIUM