

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



NİSAN / MAYIS / HAZİRAN
YIL: 10 / 2018 SAYI: 45

HAVACILIK EĞİTİMİNE YÖN VERENLERİN ARASINDAYDIK

11-12 Mayıs tarihlerinde WOW Convention Center'da organize edilen Türkiye'nin ilk havacılık eğitim fuarı IFTE, gerçekleştirildi.

EMNİYET YÖNETİMİNDE GERÇEK DÜNYA İKİLEMİ

Emniyet yönetiminin iki temel boyutundan ilki emniyet kurallarına uyum ve ikincisi de emniyetin kültür olarak benimsenmesidir.

MULTICREW PILOT LICENSE: MPL

YTE'yi daha iyi anlamak, hem de henüz ülkemizde uygulama alanı bulmayan ÇPL kavramını tanımak için ÇPL'ye giriş olarak tanımlayabileceğimiz bu yazıyı kaleme aldık

LİDERLİK İÇİN GEREKLİLİKLER

Liderlik kavramını incelemeye devam edeceğimiz bu yazımızda, liderlik için gerekliliklerden bahsedecek ve pilotaj süreçlerinde teknik olmayan bir beceri olarak anlamını ele almaya çalışacağız.

TALPA EURASIA AIRSHOW'DA YERİNİ ALDI

GELENEKSEL 23 NİSAN ÇOŞKUSUNU HEP BİRLİKTE YAŞADIK

HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK

GELECEK GELDİ Mİ?

TALPA 60. YILINI KUTLADI



Talpa Üyelerine özel
BAŞAKŞEHİR'İN
EN BÜYÜK
PROJESİNDE
%20 İNDİRİM!





%1
peşinat

3. Havalimanı'na
sadece
10 dk.

3. Havalimanı'nın yanı başındaki Başakşehir'in en büyük projesi 3. İstanbul'dan, sadece Talpa Üyelerine özel **bu büyük fırsatlarla ev sahibi olma şansını kaçırmayın!**

(0850) 285 79 00 | ucuncuistanbul.com



BAŞAKŞEHİR
BELEDİYESİ



AlZamil



SEHAYAPI

adese



fuzul

3.
İSTANBUL
Başakşehir



Başkandan...



SİVİL HAVACILIĞIN GELECEĞİ ÜZERİNE: ÖNERİLERİMİZ...

DÜNYANIN VE ÜLKEMİZİN GELİŞMEYE EN AÇIK VE ÖNEMLİ SEKTÖRLERİNDEN BİRİ SİVİL HAVACILIK OLACAK. SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNÜN İŞE, AŞMASI GEREKEN SORUNLARI VAR.

Sivil havacılıkta Türkiye ve Dünya

2018 yılında, sadece ülkemizde değil tüm dünyada sivil havacılık sektöründe büyümenin devam ettiğini gözlemliyoruz. Bir önemli farkla: Ülkemiz sivil havacılığı her yıl yüzde 10-15 oranında büyümesine rağmen, dünyadaki büyüme oranı yüzde 5 düzeyinde kalmaktadır.

Büyüme rakamlarının bir sonucu ise, pilot gereksiniminin hem ülkemizde hem de dünyada artacak olmasıdır. Sektöre yeni pilot arzının talebin altında kalması sebebiyle şirketler arası geçişler de hızlanıyor.

Türkiye, sivil havacılık sektöründe başa oynayan bir ülke olmak istiyorsa, pilot rezervlerini korumak ve büyütme zorundadır. Bu sorun önümüzdeki yıllarda artarak devam edecektir.

Ülkemizin pilot rezervi

Pilotlarımız hem nitelik hem de nicelik olarak güçlüdür. Bunun bir sonucu, sivil havacılığın büyümesi sebebiyle pilot istihdamında yatay

ve dikey hareketliliğin artmasıdır. Ülkemizdeki şirketler arasında yatay geçişler daha sınırlı kalırken, dikey geçişler daha yoğun olmaktadır. Dünyanın önde gelen havayollarının, ülkemizin pilot rezervinden yararlanmak için çok çaba gösterdiklerini gözlemliyoruz.

Meslektaşlarımızın gerek ülkemizdeki şirketlere, gerekse yurtdışına gitmelerinin sebepleri üzerinde durmalıyız. Bunun birçok sebebi var. Bunlardan en önemlisi çalışma koşulları olduğunu söyleyebiliriz.

'Az pilotla çok uçuş' doğru değil

Çok yoğun uçuş programlarının yol açtığı sıkıntılar var. Sosyal hayata zaman ayrılmaması bir tarafa yeterli dinlenme olanağı sağlamayan bir çalışma ortamını kimse istemeyeceği gibi, uçuş güvenliği açısından da risklere davetiye çıkaracak zeminleri yaratacaktır. Yoğun çalışma



Kpt. Plt. Mehmet Ayban Günel / TALPA Başkanı

temposu pilotların sağlığını ve sosyal yaşamını tehdit ediyor.

'Az pilotla çok uçuş' diye adlandırabileceğimiz uçuş programlarında ısrar etmek, pilotlar arasında yatay ve dikey geçiş hızını artıran en büyük etkidir. Havayolu işletmeleri bu yolu tercih ettiklerinde pilotları yıllarca çalıştıkları şirketlerden ayrılmaya teşvik etmiş, zorlamış oluyorlar.

Ekonomik özendiriciler zayıflıyor

Diğer bir etken ise ekonomik koşullardaki aşırı farklılıklardır. Özellikle döviz kurlarında son birkaç ayda başlayan yükseliş trendinin TL'yi dolayısıyla ücretleri erittiğini kabul etmemiz gerekiyor. Bu ekonomik olumsuzluk, ölkemize yabancı pilotların artık eskisi kadar rağbet etmemesi sonucunu doğurduğu gibi, ölkemizde alışan Türk ve yabancı pilotların yabancı şirketlere yönelmesinde etkin rol oynuyor.

Bazı mütevazı öneriler...

Sivil havacılığımızda pilot yetiştiren kaynaklarının sayısının artırılması gerekli. Kapasite artışlarına gidilememesi pilot açığına kapatılmasına engel. Eğitimin kalitesinden ödün verilmemeli ve kurumlar denetlenmeli.

Yaşamsal önemi olan bir iş ve görevi yerine getiren pilotların, kaptanlığa geçiş sürecinde hizmet içi eğitimlerle desteklenmesi lazım. Deneyim kazanmak ise, zaman isteyecektir.

Bu nedenlerle sadece eğitim kuruluşlarının ve onların kapasitelerinin artırılmasının yetmeyeceğini, eğitimin belli bir kalite ve standardın altına düşürülmeden yerine getirilmesi gerektiğini önemsiyoruz.

Pilot ve yetişmiş eleman gereksiniminin karşılanması artık havayolu işletmelerinin kendi olanakları ile çözebileceği bir sorun olmaktan çıktığını da eklemeliyiz.

Çözüm için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, havayolu işletmeleri, eğitim kuruluşları, uçuş okulları, TALPA başta olmak üzere sivil havacılık alanında çalışan sivil toplum kuruluşlarının, akademi dünyasının bir araya gelerek sürdürülebilir ve çözüm odaklı projeler geliştirmesinin zorunluluk haline geldiğini de görmemiz gerekiyor.

Vadelere göre, planlama gerekli

Tek başına devletin veya havacılık işletmelerinin altından kalkabileceği bir yük olmaktan çıkan bu sorunun, kısa zamanda ele alınmazsa daha da büyüyebileceğini düşünüyoruz.

Başta pilotlar olmak üzere, yetişmiş teknik eleman temini konularında Kısa, Orta ve Uzun Vadeli planlamalarla bir projeksiyon ortaya konulmazsa

sivil havacılığımızın her yıl dünya ortalamasının en az 2 katı kadar olan büyümesinin de yavaşlayacağından kaygı duyuyoruz.

Sadece mesleki değil ulusal geleceğimiz için...

Her yıl ölkemize en fazla döviz geliri sağlayan havayolu şirketlerimiz ve havacılık sektörümüzün ülke ekonomisinde önemli bir pay tuttuğunu biliyoruz. Sektörde pilot eksikliğinden kaynaklanacak bir duraksamanın veya büyümedeki yavaşlamanın turizm ve ihracatımız başta olmak üzere ölkemiz ekonomisini de olumsuz yönde etkileyeceğini düşünüyoruz.

Bu nedenle, sivil havacılık konusunun ve pilot gereksiniminin, siyaset üstü bir anlayışla, sivil toplumun, üniversitelerin ve medyanın da katkıları ile ele alınıp değerlendirilmesinin önemine ve aciliyetine inanıyoruz.

Uçuş emniyeti öncelikli vazgeçilmezimiz

TALPA olarak sivil havacılık alanında ama özellikle pilotluk mesleği ve uçuş emniyeti konularında söyleyecek çok sözümüz olduğunu, sorunların çözümünü için paydaşlarla işbirliğine hazır ve açık olduğumuzu hatırlatmayı görev biliyoruz. Emniyetli uçuşlar dileği ile...

Bu davet bizim...

İçindekiler



6



10



12



14



18



22



26



32

06 GELENEKSEL 23 NİSAN ÇOŞKUSUNU HEP BİRLİKTE YAŞADIK

Hezarfen Havalimanı'nda organize edilen geleneksel pikniğimiz büyük bir coşku içinde gerçekleştirildi.

18 HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK

Hava Şehitlerimiz, TALPA'nın öncülüğünde düzenlenen törenle Edirnekapı Şehitliği'nde anıldı.

10 TALPA EURASIA AIRSHOW'DA YERİNİ ALDI

TALPA, 506 A nolu standta yer alarak sektörün önemli bir aktörü olduğunu bir kez daha gösterme fırsatı buldu.

22 MULTICREW PILOT LICENSE

Çoklu Ekip Pilot Lisansı- ÇPL kavramını tanımak için ÇPL'ye giriş...

12 HAVACILIK EĞİTİMİNE YÖN VERENLERİN ARASINDAYDIK

11-12 Mayıs tarihlerinde WOW Convention Center'da organize edilen Türkiye'nin ilk havacılık eğitim fuarı IFTE, gerçekleştirildi.

26 GELECEK GELDİ Mİ?

Jetgiller'den İnsansız Hava Taksilerine: Havacılıkta Drone Çağı

14 TALPA 60. KURULUŞ YILINI KUTLADI

Kuruluş yıldönümü, merkez binamızda bir kokteyllerle kutlandı. Kokteyle, Yönetim Kurulu'nun yanı sıra, dernek üyeleri, emekli üyeler, ve Basın Mensupları katıldı.

32 LİDERLİK İÇİN GEREKLİLİKLER

Liderlik için gereklilikler ve pilotaj süreçlerinde teknik olmayan bir beceri olarak anılamı...



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 Melih BAŞDEMİR

EDİTÖR
Tuncer TAŞDÖĞEN

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

YÖNETİM YERİ

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

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

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

52



52



36



44



36 EMNİYET YÖNETİMİNDE GERÇEK DÜNYA İKİLEMİ

Havacılık işletmelerinde yasal sorumluluk gereği olarak emniyet yönetimi...

42 OYUNCU KİŞİLİK BOZUKLUĞU

Okumakla adam olunur mu sizce? Nezaketin, merhametin, kültürün ve insanı insan yapan değerlerin eğitimi ilgisi var mıdır?

44 DENİZLER ÇAĞIRINCA

Artık gökyüzünde Çelik yığınları istemiyoruz diyen Sözde bu vatanın çocukları Sözüm size...

50 İLERİ YAŞLARDA AĞIZ DIŞ SAĞLIĞININ ÖNEMİ

Eksik dişlerin protezler kullanılmadığı takdirde hastaların ağız, dil ve diş eti dokularında besin travmalarına bağlı yaralar oluşmaktadır.

52 YAŞASIN HAYAT: GİZEM ÖZDİLLİ

Podyumlara damga vurmuş bir manken, markalara hayat vermiş bir fotomodel ve günümüzde manken olmanın yaşam biçimi ve yemek kültürü olan bir aileden gelmenin avantajlarıyla akıllı seçimler sunan bir 'mutfak' yazarı... Tüm yalınlığı, dürüstlüğü ve cana yakınlığıyla Gizem Özdilli'yle keyifli bir röportaj gerçekleştirdik

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

GELENEKSEL 23 NİSAN ÇOŞKUSUNU HEP BİRLİKTE YAŞADIK

23 NİSAN ULUSAL EGEMENLİK VE ÇOCUK BAYRAMI ETKİNLİKLERİ KAPSAMINDA HEZARFEN HAVALİMANI'NDA ORGANİZE EDİLEN GELENEKSEL PİKNIĞIMIZ BÜYÜK BİR ÇOŞKU İÇİNDE GERÇEKLEŞTİRİLDİ. KATILIMIN YÜKSEK OLDUĞU PİKNIĞIMIZA KATILAN DAVETLİLERİ PİKNIK ALANINDA TALPA YÖNETİM KURULU ADINA BAŞKAN KPT. PLT. AYHAN GÜNAL KARŞILADI.

Büyük ve küçük davetlilerimiz için çeşitli aktivitelerin oluşturulduğu gelenekselleşen 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı pikniği neşeli bir ortam içerisinde gerçekleştirildi. Etkinlikte 10-18 yaş arası 10 çocuğumuza Ayjet Uçuş Okulu'ndan deneme uçuşu olanağı sağlandı. Bu yılki pikniğimize katılan, Diş ve Diş Ağzı ve Diş Polikliniği, Seba Solemar, Hedef İnşaat, İstanbul Cerrahi, Arfaa, Aegon Sigorta, Ayjet ve Hezarfen Havalimanı'na verdikleri hizmetlerden dolayı teşekkür ederiz.





Pikniğin ilerleyen saatlerinde, büyüklerimiz tarafından test edilmiş, güvenli ve çocuklarımız için oluşturulan aktivite alanlarında, minik konuklarımız aileleriyle birlikte renkli saatler geçirdiler. Palyaçolarımızla güldüler, yüzlerini boyattılar ve langırt alanında heyecanlı anlar yaşadılar. Piknik alanında bugünde önceki yıllarda olduğu gibi konuklarımız için Ramiz Köfte bir stand açtı. Ayrıca mısır ve dondurma standlarımız küçük katılımcılarımıza ve





ailelerine soğuk-sıcak lezzetler sundu. Konuklarımıza otantik tadlarımızdan gözleme takdim edildi.

İlerleyen saatlerde etkinlikte gerçekleştirdikleri hizmetler ve sponsorluklarından dolayı Diş ve Diş Ağız ve Diş Polikliniği'nden Dr. Bilge Duymaz'a, Gelecek Otomotiv Genel Müdürü Bekir Koman'a, Seba Solemar'dan Fatoş Altındağ'a, İstanbul Cerrahi'den Banu Başaran'a, Hezarfen Meydan Müdürü Ahmet Tezman'a ve Ayjet Uçuş Okulu Müdürü Celal Cingöz'e birer şilt takdim edildi.

Aktivitelerin ardından sahne alan Pamela konuklarımıza unutulmayacak bir konser verdi.





TALPA EURASIA AIRSHOW'DA YERİNİ ALDI



25-29 NİSAN 2018 TARİHLERİ ARASINDA THY ANA SPONSORLUĞUNDA ANTALYA'DA DÜZENLENEN EURASIA AIRSHOW, HAVACILIK VE UZAY SEKTÖRÜNÜN LİDER MARKA VE SANAYİLERİNİ BİR ARAYA GETİRDİ. TALPA, 506 A NOLU STANDTA YER ALARAK SEKTÖRÜN ÖNEMLİ BİR AKTÖRÜ OLDUĞUNU BİR KEZ DAHA GÖSTERME FIRSATI BULDU.

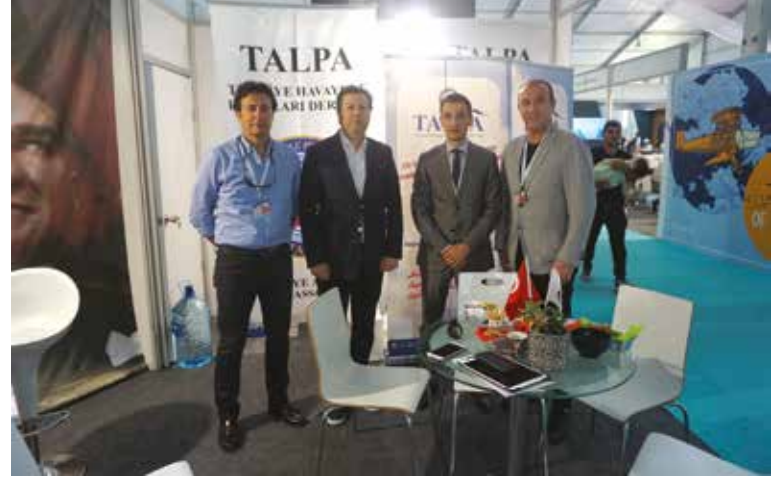
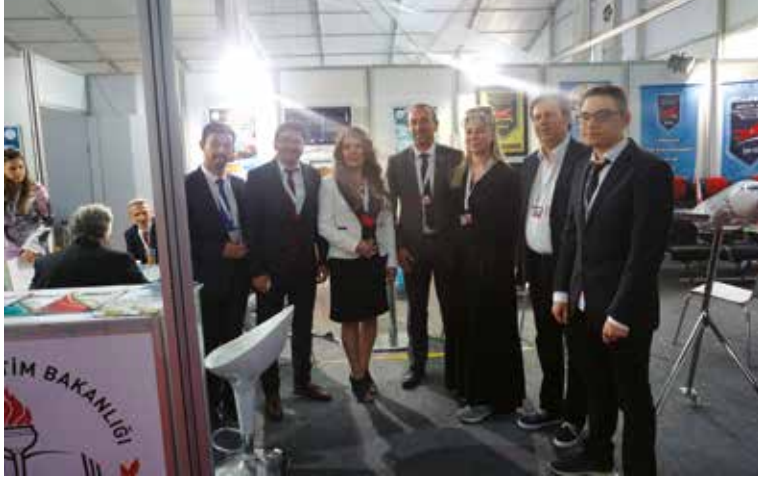
Katılımcıların yaklaşık % 70'inin yurt dışından olduğu Eurasia Airshow'da, sivil, ticari ve askeri havacılık markaları, üreticileri ve yan sanayi firmaları ile geniş bir yelpazeden kurum ve kuruluşlar yer aldı.

Eurasia Airshow, uçuş kabiliyetlerini sergileyebilmeleri açısından yeterli altyapıya ve büyüklüğe sahip Türkiye'nin en işlek ilk üç havalimanından biri olan Antalya Uluslararası Havalimanı'nda organize edildi.


Bu ölçekte uluslararası havacılık organizasyonlarının gerçekleştirilmesinde performans kriterleri arasında yer alan teknik ve operasyonel altyapı elverişliliği, askeri uçak teknik gereksinimlerinin karşılanması, yer hizmetleri kapasitesi, eğlence ve alışveriş olanakları, konaklama kapasitesi, ulaşım kolaylığı ve uygun hava şartları gibi koşulların tümünü sağlaması nedeniyle Antalya seçildi.

Bu tercihin önemli sebeplerinden bir diğeri de ev sahipliğini yaptığı G20 zirvesindeki uluslararası başarısıdır. Antalya'nın, Türkiye ve dünyanın önemli turizm merkezlerinden biri olması fuara olan ilgiyi ayrıca arttıracak faktörlerden biri oldu.





Antalya Uluslararası Havalimanı içinde toplam 300 bin metrekarelik bir bölümde, 50 bin metrekare kapalı alan, 65 chalet, 100'ü aşkın uçak için statik sergileme alanı oluşturuldu. Eurasia Airshow'da, 500' ün üzerinde uluslararası katılımcının yanı sıra 150'nin üzerinde askeri ve sivil delegasyon katılımı ile 100'ün üzerinde ülkeden 100 binden fazla profesyonel ziyaretçi Eurasia Airshow'da bulundu.

Eurasia Airshow'un organize edilmesinde, Cumhurbaşkanlığı, Genel Kurmay Başkanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı, Milli Savunma Bakanlığı, Savunma Sanayii Müsteşarlığı, Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ve Türk Havayolları gibi önemli kurumlar destek verdi. 





HAVACILIK EĞİTİMİNE YÖN VERENLERİN ARASINDAYDIK

11-12 MAYIS TARİHLERİNDE WOW CONVENTION CENTER'DA ORGANİZE EDİLEN VE ONBİNLERCE ZİYARETÇİYİ AĞIRLAYAN TÜRKİYE'NİN İLK HAVACILIK EĞİTİM FUARI IFTE, GERÇEKLEŞTİRİLDİ. TALPA, HAVACILIK SEKTÖRÜNDEKİ DEĞİŞİM VE GELİŞİMLERİ AKTARMAK, ZİYARETÇİLERİ BİLGİLENDİRMEK AMACIYLA B8 NOLU STANDTA YERİNİ ALDI...

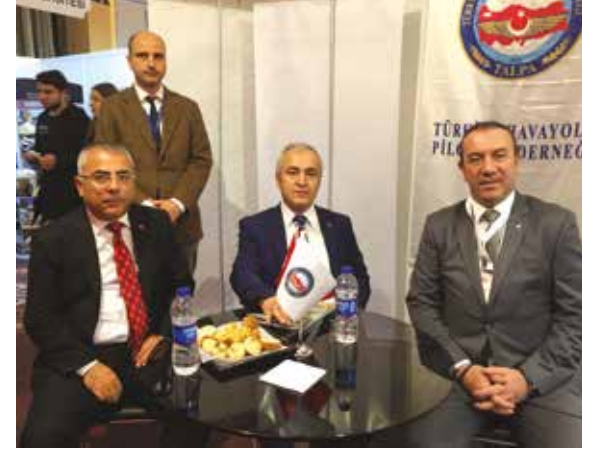


Türkiye'nin gelişen havacılık sektörüne eğitim perspektifinden katkı sağlamak amacı ile düzenlenen, yüze yakın havacılık şirketinin katıldığı ve onbinlerce havacılık tutkununu ağırlayan IFTE 2018 Fuarı havacılık sektörüne katkı sağladı.

11 Mayıs Cuma günü resmi açılışın gerçekleştirildiği fuarda, Türk Hava Yolları Genel Müdürü Bilal Ekşi, DHMİ Genel Müdür ve Yönetim Kurulu Başkanı Funda Ocak, Sivil Havacılık Genel Müdür Vekili Bahri Kesici birer konuşma yaptı.

12 Mayıs Cumartesi günü çeşitli etkinliklerin ardından yapılan konferansa TALPA adına Başkan Kpt. Plt M. Ayhan Günel katılarak, gelişen havacılığımız hakkında dinleyicileri bilgilendirdi.

2 gün süren fuarda, havacılık sektörünü bilgilendirmek ve geliştirmek amacıyla verilen konferanslarda 5 konuşmacı bilgilerini aktardı. Fuarda toplam 80 stand hizmet verdi ve fuarı 25.000 kişi ziyaret etti.



TALPA



TALPA'NIN 60'INCI KURULUŞ YILDÖNÜMÜ, MERKEZ BİNAMIZDA GERÇEKLEŞTİRİLEN BİR KOKTEYLE KUTLANDI. KOKTEYLE TALPA YÖNETİM KURULU'NUN YANI SIRA, DERNEK ÜYELERİ, EMEKLİ ÜYELER, VE BASIN MENSUPLARI KATILDI.

Kokteylde bir konuşma yapan Dernek başkanımız

Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günal, "Derneğimizin önceki sayın başkanları, saygıdeğer üyelerimiz ve kıymetli misafirler, Hepinizi TALPA Yönetim Kurulu adına selamlıyorum. 60. Yıl kutlamamıza hoş geldiniz, şeref verdiniz.

60 yıl, bir sivil toplum kuruluşu için uzun bir süre. İstikrarın, dayanışmanın, sahiplenme duygusunun en açık göstergesi. Bugün ülkemizde faal olarak kayıtlı tam 113.000 dernek var. Bugüne kadar kapanan dernek sayısı ise 177.000. Dernekleri kurmanın çok da zor olmadığını biliyoruz. Asıl zor olan dernekleri yaşatmaktır, ayakta tutmaktır. Türk pilotları olarak bunu 60 yıldır başarabildiğimiz için ne kadar özünsek azdır.

TALPA ülkemizin en eski derneklerinden biridir. 60.



Yılımızı gururla ve onurla kutlarken başta Derneğimizi kuran meslek büyüklerimize olmak üzere, bugünlere ulaşmasında emek ve mesai harcayan tüm Başkanlarımıza, yönetim kurullarımıza ve üyelerimize şükranlarımızı sunuyoruz. Ebediyete intikal edenlere rahmet, yaşamını sürdürenlere sağlık ve mutluluklar diliyoruz.

TALPA yönetimi olarak bizler de; 2.5 yıl önce aldığımız TALPA bayrağını daha da yükseltmek, onurlu ve saygın TALPA'ya katkı vermek için çalışmaya devam ediyor, nice yıldönümlerinde bir arada olmak dileği ile saygılar sunuyoruz.

Teşrifleriniz için tekrar teşekkür ediyorum." şeklinde konuştu.

Daha sonra emekli üyelerimize birer şilt takdim edildi.

YILINI KUTLADI



Kpt. Plt. Ertan ÖZDİLEK



Kpt. Plt. Eyüp TURŞUCU



Kpt. Plt. Hayri KIRITOĞLU



TALPA TEST CENTER'A KATKILARINDAN DOLAYI KPT. PLT. AYKUT IŞIKOĞLU'NA PLAKET VERİLDİ

TALPA Yönetim Kurulu Başkanı Kpt. Plt. M. Ayhan Günal, Talpa Test Center'a (TTC) verdiği önemli katkılarından dolayı TALPA Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kpt. Plt. Aykut Işıkoğlu'na bir teşekkür plaketi takdim etti. Kpt. Plt. M. Ayhan Günal plaketi

töreni konuşmasında "Öncelikle, 2,5 yıldır TALPA ve daha sonrası TTC'ye göstermiş olduğun hizmetler, çabalar ve fedakarlıklardan dolayı çok teşekkür ederim. Bu çalışmaların sadece TALPA'ya değil bütün üyelerimize fayda sağladı. Büyük bir miras bıraktın." şeklinde konuştu.



TOTAL HAVACILIK YAĞLARI

Havacılık İçin Geliştirilmiş Yeni Nesil
Külsüz Dispersan Mineral Yağlar



total.com.tr



TOTAL

Committed to Better Energy

HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK

HAVA ŞEHİTLERİMİZ, TALPA'NIN ÖNCÜLÜĞÜNDE DÜZENLENEN TÖRENLE EDİRNEKAPI ŞEHİTLİĞİ'NDE ANILDI. ASKERİ VE SİVİL, HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANMAK İÇİN DÜZENLENEN TÖRENE, THY TEMSİLCİLERİ, TALPA (TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ) YÖNETİM VE DENETİM KURULU, UÇUŞ OKULU ÖĞRENCİLERİ, ŞEHİT YAKINLARI VE MUHARİP GAZİLER İLE EMEKLİ PİLOTLAR KATILDI.



Hava şehitlerimiz, TALPA ve Hava Harp Okulunun öncülüğünde Edirnekapi Şehitliği'nde düzenlenen törenle anıldı.

Tören için Şehitlikte bir araya gelen TALPA üyeleri ve eski başkanları, Hava Harp Okulu Komutanı, görevli subay ve astsubaylar, uçuş okulu öğrencileri, havacılık dernekleri ve muharip gaziler ile emekli pilotlar Ulu Önder Atatürk'ün 'İstikbal Göklerdedir.' hedefini daha

da ileriye taşımak için görev yaparken yaşamını yitiren meslektaşlarına şükranlarını sundular.

Saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başlayan törende bir konuşma yapan TALPA Başkanı Kpt. Plt. Ayhan Günal "Saygıdeğer konuklar, öncelikle, son derece anlamlı bu törene teşekkür ederek vefa duygusunu gösteren sizlere şükranlarımı sunuyorum.

Ülkemiz havacılığının 100 yılı aşan geçmişinde, gelişme de vardır, ilerleme de, sevinç

de vardır, hüznün de...

Bugün dünya havacılığında ilk sıralarda yer alan havacılığımız, gökyüzüne aşkla bağlı meslek büyüklerimizin akıttığı, kan, ter, gözyaşı ve deneyimlerine çok şey borçludur.

1914 yılında yaşamlarını yitiren Yüzbaşı Fethi bey, Yüzbaşı Sadık bey ve Teğmen Nuri bey uçaklarının düşmesi sonucu havacılık tarihimize ilk şehitlerimiz olarak geçmişlerdir.

Bir medeniyet projesi

olarak 29 Ekim 1923'te ilan edilen Cumhuriyet ile birlikte havacılığımız ivme kazanmış, havacılığın önemini diğer ülkelerden çok önce farkedenden Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk konuyu veciz biçimde ifade etmiştir:

"Geleceğin en etkili silahı da, aracı da hiç kuşkunuz olmasın tayyaredir. Bir gün insanoğlu tayyaresiz de göklerde yürüyecek, gezegenlere gidecek, belki de aydan bize haber yollayacaktır. Bu mucizenin gerçekleşmesi



için 2000 yılını beklemeye gerek kalmayacaktır. Gelişen teknoloji daha şimdiden bunu müjdeliyor. Bize düşen görev ise, batıdan bu konuda fazla geri kalmamayı temindir.”

Atatürk'ün “İstikbal Göklerdedir.” sözü Türk gençlerine gösterilen bir hedef, bir talimattır. Büyük önder sadece hedefi göstermekle kalmamış, devletin gerekli altyapıyı sağlaması için de girişimlerde bulunmuştur. 1925 senesinde kurulan Türk Tayyare Cemiyeti ile başlayan süreç, aynı yıl Kayseri’de Tayyare ve Motor Türk Anonim Şirketi TOMTAŞ’ın faaliyete geçmesi ile devam etmiştir. Türk ulusu da, sadece Feza Evrensey, Vecihi Hürkuş ve Nuri Demirağ gibi efsane havacıları değil çok sayıda isimsiz kahramanı da yetiştirmiştir.

Bugün havacılığımız onların ve çok güç şartlarda mesleğini yaparken yaşamlarını yitiren başta Fethi, Sadık ve Nuri beyler olmak üzere havacılık




şehitlerinin aziz hatıraları üzerinde yükselmektedir. 1926 yılında ilk kez anılan hava şehitlerimizi, yaklaşık 90 yıldır her 15 Mayıs’ta anmanın kutsal bir görev, minnet duygularımızı ifade etme olanağı bulduğumuz asla unutulmayacak bir tarih olduğunun bilinci ile bugün de kabirleri başında rahmetle anıyoruz.

Şehadetleri ile biz Türk pilotlarına ışık ve yol gösteren, ülkemiz ve havacılığımız için canlarını veren asker ve sivil tüm şehitlerimizin toprağa değil bu milletin kalplerine ve gönüllerine gömülmüş olduklarını biliyor, Türkiye

Havayolu Pilotları Derneği olarak aziz hatıraları önünde saygı ile eğiliyoruz.” diyerek tamamladı.

Anıta çelenklerin konulmasından sonra Şehitlikteki Şeref Defterini imzalayan Ayhan Günel ve diğer katılımcılar kabirleri ziyaret ederek kırmızı ve beyaz karanfiller bıraktılar.

Daha sonra THY şehitliğine geçen TALPA ve Harp Okulu heyetleri anıta çelenk koydu. Tören, görev başında yaşamını yitiren THY personelinin kabirlerine çiçek bırakılması ile son buldu. 





Törenin ardından TALPA adına Kpt. Plt. M. Ayhan Günal Edirnekapı Şehitliği Şeref Defterine şunları yazdı. "Ulu Önder Atatürk'ün gösterdiği hedefe ulaşmak için 100 yıldır sürdürülen mücadelede ülkemiz ve havacılığımız için canını veren aziz şehitlerimiz; bize bıraktığınız kutsal emaneti daha da yüceltmek ve rengini sizlerin asil kanından alan şanlı bayrağımızı daha da yükseltmek için yılmadan çalışacağımıza söz veriyoruz.

Aziz haturalarınız önünde saygı ile eğiliyoruz. Ruhunuz şad olsun."





THY YÖNETİM KURULU BAŞKANI İLKER AYCI'YA ZİYARET

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği Başkan Kpt. Plt. Ayhan Günal, Kpt Plt. Deniz Akıncı ve Kpt Plt. Dilek Karabağlı ile birlikte TALPA Yönetim Kurulu adına Türk Havayolları Yönetim Kurulu Başkanı İlker Aycı'ya makamında bir ziyarette bulundular. Ziyarete gelişen havacılığımız ve beraberinde yaşanan sorunlar ile ilgili detaylı fikir alışverişinde bulunuldu.



MULTICREW PILOT LICENSE MPL

DAHA ÖNCEKİ YAZILARIMIZDA CBT-YTE (YETKİNLİK TEMELLİ EĞİTİM)'DEN BAHSETMİŞ, YTE'NİN OLUŞUMU, EĞİTİM GEREKLİKLERİ VE HAVA YOLLARI ENDÜSTRİSİNDE ÖZELLİKLE EĞİTİM KONUSUNA OLAN KATKILARINI ANLATMIŞ, YTE'NİN MPL (ÇOKLU EKİP PİLOT LİSANSI-ÇPL) İLE GÜNDEME GELDİĞİNİ VURGULAMIŞTIK. BU YAZIMIZDA İSE HEM YTE'Yİ DAHA İYİ ANLAMAK, HEM DE HENÜZ ÜLKEMİZDE UYGULAMA ALANI BULMAYAN ÇPL KAVRAMINI TANIMAK İÇİN ÇPL'YE GİRİŞ OLARAK TANIMLAYABİLECEĞİMİZ BU YAZIYI KALEME ALDIK.

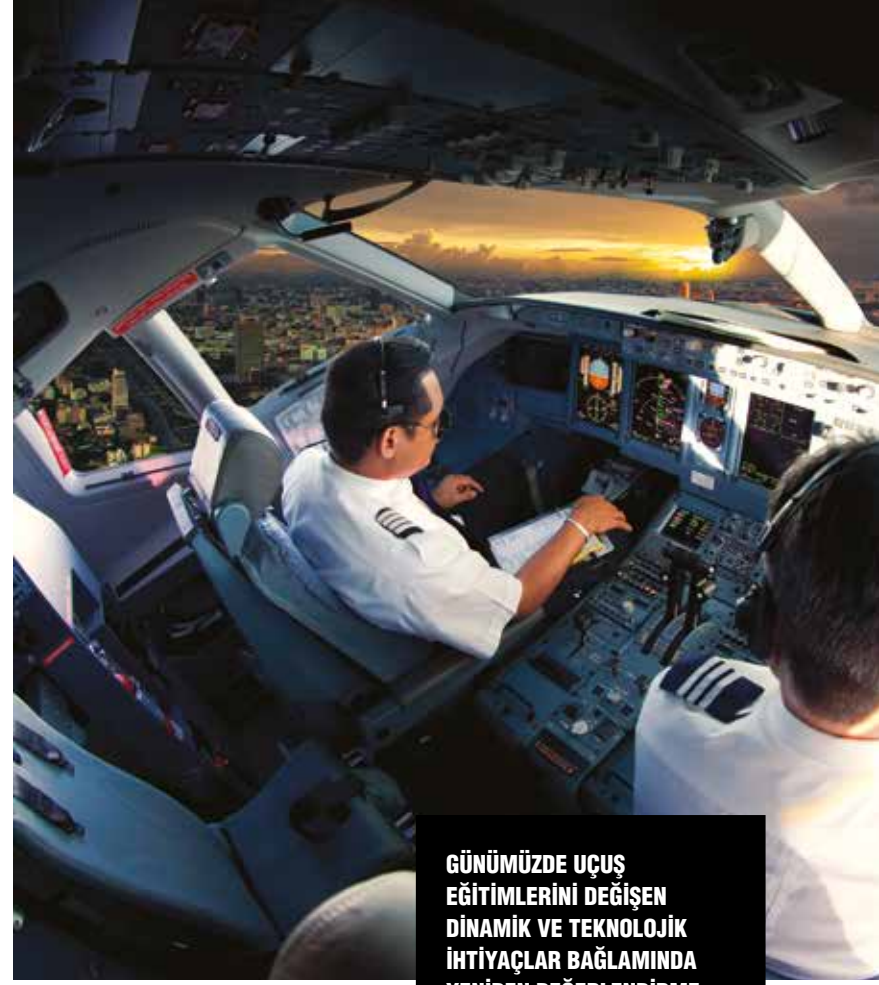


Dr. Kpt. Plt. M. Melih BAŞDEMİR
Talpa Yönetim Kurulu Üyesi

II. Dünya Savaşından sonra havacılığın gelişmesi, havayolu taşımacılığının artması sonucu, havacılık endüstrisindeki eğitim ihtiyaçları da aynı oranda artmış, ancak 1947'den neredeyse günümüze kadar havacılıktaki eğitim süreci

safhalandırılmış tanımlama, diğer bir ifadeyle “kutu işaretleme” ile hazırlanmış eğitim formlarının belirli bir ölçekte değerlendirilmesi (1-2-3-4, zayıf, orta, iyi, çok iyi, vb.) şeklinde oluşturulmuştur.

Bu şekilde oluşturulan geleneksel eğitim yöntemleri teknolojik ve ekonomik gelişmeler sonucunda



GÜNÜMÜZDE UÇUŞ EĞİTİMLERİNİ DEĞİŞEN DİNAMİK VE TEKNOLOJİK İHTİYAÇLAR BAĞLAMINDA YENİDEN DEĞERLENDİRME İHTİYACI ORTAYA ÇIKMIŞTIR.

aşağıda belirtilen bir takım faktörlerden dolayı yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu faktörlerden bazıları:

İnsan faktörü: Havacılık endüstrisinde meydana gelen teknolojik gelişmeler ve uçakların yönetiminde artan otomasyona rağmen, insan faktörü uçuş emniyetinin ve güvenliğinin en önemli halkası

olmuş, bundan dolayı insan faktörü, eğitim yöntemlerinin de ana konusu olmaya devam etmektedir.

Uçuşa uygunluk-Adaptasyon süreci: Pilot adayları seçimi kalitesi ve uçuşa uygunluğunu artırmak, pilotaj eğitimlerini daha verimli hale getirmek için, uçuculuk niteliği yüksek, uçuşa uygun



olan ve kolay adaptasyon sağlayan adayları bulmak için DLR, ve yetkinlik bazı mülakatların geliştirilmesi, havayolu endüstrisinin emniyet ve güvenlik ihtiyaçlarının karşılanması için YTE'nin ve eğitim politikalarına dahil ettirilmesi çalışmaları sürmektedir.

Uçak dizaynı: Uçak donanımları ve platform özelliklerindeki gelişmeler devam etmekle birlikte 5. Nesil uçakların tasarımı hakkındaki çalışmalar yavaş ilerlemektedir.

Havayollarındaki büyüme ve uçuş emniyeti: Hava taşımacılığındaki büyüme maalesef hava

yollarındaki kaza ve olay oranlarıyla aynı oranda artmaktadır, emniyeti sağlamak ve havacılık endüstrisinin sağlıklı bir şekilde büyümesi için emniyet kültürünün çok daha etkin bir şekilde yaygınlaştırılması gerekmektedir.

Holistik- Bütünleşik yaklaşım: Uçuş emniyetinin artırılması için endüstride bütünleşik ve sistemin tamamını kapsayan bir yaklaşım benimsenmektedir.

Geleneksel eğitim şekilleri: ICAO'nun önermiş olduğu kutu işaretleme, geçti/kaldı tarzı olan ve eğitimdeki sorunların kök nedenlerini sorgulamayan eğitim şeklinin değişmesi ve yetkinlik kazandırıcı, bu yetkinliği sürekli kılıcı bir eğitim şekli günümüzde modern uçuş eğitim merkezlerinde uygulama alanı bulmaktadır.

Geliştirilmiş eğitim yardımcıları: Uçuş eğitiminde hareketli ve

sabit simülator uçuşalarına verilen önem her geçen gün artmaktadır.

Yeni Eğitim İhtiyaçlarını Anlamak

Günümüzde uçuş eğitimlerini değişen dinamik ve teknolojik ihtiyaçlar bağlamında yeniden değerlendirme ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda aşağıda yer alan ihtiyaçlar doğrultusunda eğitim programlarının yenilenmesi gerekmektedir:

- Teknik becerilerin yanında teknik olmayan, kavramaya dayalı görev analizi yapabilen, uzmanlaşmış davranış gösterebilen pilot profili oluşturacak şekilde bir eğitim modeli tasarlamak,
- Uçuş eğitiminde bulunan öğrencileri, çok daha hızlı ve kalıcı bir şekilde ana yetkinlikler olan bilgi, yetenek ve davranış yetkinlikleri ile donatmak,
- Eğitim sürecinin

başlangıcında çoklu ekip uçuş konseptine uyum göstermek

- Teknik bilgi ve becerilerin yanında stratejik düşünme ve karar verme yeteneklerini geliştirmek
- Eğitim süresince ve meslek hayatı boyunca sentetik eğitim yardımcılarını (simülator) kullanmada tecrübe kazanmak
- Anormal durumdan ve kumanda kaybından kaynaklanan kazaları şiddetle önleme ihtiyacını karşılamada deneyim kazanmak

ÇPL'de İlk Denemeler ve ÇPL'nin Gelişimi

ÇPL konusunda ilk denemeler 1980'li yıllarda başlamış ve sonu başarısızlıkla sonuçlanan 1982-1986 yılları arasında ICAO'nun yürüttüğü Pilot Lisanslandırma ve Eğitimi Paneli ile geleneksel eğitim programlarının yenilenmesi konusu ortaya atılmıştır. Ancak bu girişim ilgili organlar tarafından yeterli ilgiyi görmemiştir. Takip eden yıllarda havacılıkta teknoloji ve otomasyonun gelişmesi ve endüstrinin büyümesi sonucunda ortaya çıkan pilot ihtiyacı eğitim ve pilot yetiştirme konularında yeni gelişmelere imkân tanımıştır. ICAO'nun Ekim 2000'de Madrid'de başlattığı Ekip Lisanslandırma ve Eğitim Paneli- ELEP (Crew Licensing and Training Panel-FCLTP) 2002-2005 yılları arasında 18 ülke ve 5 uluslararası kuruluşun 64 üyenin katılımıyla faaliyet göstermiştir. Bu panelin çalışmaları sonrasında ICAO'nun Air ➤

Navigation Council, Hava Seyrüsefer Konseyi, panelin tavsiyelerini kabul etmiş ve Annex 1'in yeni versiyonunu ve Kasım 2006'da ICAO Doc. 9868'I yayınlamaya MPL-ÇPL'in uygulamasına olanak tanımıştır. Daha sonra ise JAA ve devamı olan EASA tarafından ÇPL uygulaması adapte edilerek Mayıs 2014'te 52 ülkede uygulamaya alınmıştır.

Günümüzdeki ÇPL Uygulamaları

ÇPL'nin özellikle pilot ihtiyacı çeken ve ÇPL'ye uygun yeterli eğitim altyapısına sahip olan bölgelerde yeni bir anlayış ve pilot açığını kapatmada önemli bir katkı yaptığı görülmektedir. Tip eğitimlerinde "sonunu görenek eğitime başla" anlayışını getiren ÇPL eğitimi ile II. Pilot adayları nihai hedeflerinin "sonlarının" kaptan pilot olduğu anlayışıyla yetişmektedirler. Bu eğitim uygulamasında uçuş saatlerinin önemi, tecrübe ile dolu olduğu takdirde, bilinmekle birlikte daha çok pilotun alınan eğitim ile uçuculuk niteliğindeki kalite ve nitelikte ilgilenebilmektedir. Dinamik bir eğitim süreciyle, adayın gerekli olan yetkinliklere ulaşması için yerde her türlü teknik ve eğitimsel altyapı hazırlanarak uçuş görevini emniyet ve etkinlikle yapabileceği yetkinliklerle donatılması hedeflenmektedir.

ÇPL geleneksel eğitimlere göre daha esnek ve performansa dayalı



bir tasarım içermektedir, endüstrinin ihtiyacına ve öğrencilerin performanslarının değerlendirilmesine bağlı olarak eğitim programları revize edilmektedir. Geleneksel eğitimin adam/saat yaklaşımını bir kenara bırakıp sonuç odaklı esnek bir program sunmaktadır. Böylelikle öğrencilere imkân tanınarak istenen yetkinlikleri elde etmede onlara inisiyatif tanınmaktadır. Bu bağlamda, özellikle uçuş öncesi safhada bazı ÇPL programları geleneksel eğitimlerden daha kısa, bazıları da daha uzun olabilmekte, ÇPL'nin esnekliği buradan kaynaklanmakta, yani pilot adayın ihtiyaçlarına göre eğitim süresi değişebilmekte, ancak eğitim sonucunda elde edilmesi gereken

standartlardan asla ödün verilmemektedir.

ÇPL'nin Potansiyel Faydaları

ÇPL II. Pilotların, gerekli standartlara ve yetkinliklere ulaştıkları takdirde daha kısa bir zamanda kaptan olmalarına imkân vermektedir.

ÇPL ile eğitimler daha kısa ve daha az maliyetli bir şekilde gerçekleştirilerek pilotların havacılık endüstrisinde daha etkin ve daha emniyetli uçuş yapmalarına imkân sağlanmaktadır.

Uçuş emniyetinde çok önemli bir yer tutan insan faktörünü en ön planda bulandıran ÇPL uygulamaları CRM ve TEM ile teknik olmayan yetkinliklerin daha

fazla dikkate alınmasını sağlamaktadır.

ÇPL, yer ve simülasyon eğitimlerine daha çok yer verdiğinden dolayı LIFUS eğitimlerinin daha kolay geçmesine ve süresinin daha kısa olmasına imkan vermektedir.

YTE'yi ön plana çıkardığından dolayı, öğrencilerin istenen yetkinlikleri kalıcı bir şekilde edinmelerini ve bu yetkinliklerin meslek hayatı boyunca takibinin yapılmasını sağlamaktadır.

Anormal durumdan çıkış ve kumanda kaybı eğitimlerine klasik eğitimlerden daha çok önem vererek öğrencilerin uçuşta anormal durumlara olan duyarlılıklarını arttırmaktadır.

KAYNAK

Guidance Material and
Best Practices for MPL
Implementation
4 2nd Edition 2015


States which have adopted MPL regulations

Armenia	Malaysia
Australia	Maldives
Austria	Malta
Belgium	Netherlands
Brazil	Norway
Bulgaria	Pakistan
Canada	Philippines
Chile	Poland
China/China Hong Kong	Romania
Czech Republic	Portugal
Croatia	Qatar
Cyprus	Russian Federation
Czech Republic	Singapore
Denmark	Slovakia
Egypt	South Africa
Estonia	Spain
Ethiopia	Sri Lanka
Finland	Slovenia
France	Sweden
Germany	Switzerland
Ghana	Syrian Arab Republic
Greece	Thailand
Hungary	Yugoslav Republic of Macedonia
Iceland	Togo
Ireland	Ukraine
Italy	United Arab Emirates
Japan	United Kingdom
Jordan	
Latvia	
Lithuania	
Luxembourg	

ÇPL'İN ÖZELLİKLE PİLOT İHTİYACI ÇEKEN VE ÇPL'YE UYGUN YETERLİ EĞİTİM ALTYAPISINA SAHİP OLAN BÖLGELERDE YENİ BİR ANLAYIŞ VE PİLOT AÇIĞINI KAPATMADA ÖNEMLİ BİR KATKI YAPTIĞI GÖRÜLMEKTEDİR.



bu bağlamda, etkin bir yer ve simülör eğitimini, CRM ve TEM konularını, kumanda kaybı ve anormal durumdan çıkış eğitimlerini, gerçeğe yakın ATC'yi de içine alan simülörde yapılan LOFT uçuşlarını içeren bir eğitim biçimidir.

Havacılık endüstrisindeki pilot ihtiyacı kısa zamanda ve etkin bir şekilde gidermek için tasarlanmış ve 50'den fazla ülkede uygulamaya alınmış olan ÇPL eğitimlerinin SHGM tarafından gerekli mevzuat değişikliklerinin yapılmasından sonra ülkemizde de uygulanmaya başlansının Türkiye'deki pilot ihtiyacının da giderilmesinde faydalar oluşturacağı düşünülmektedir. 

SONUÇ

ÇPL uçuş emniyetinde zafiyet yaratmaksızın uçuş eğitimlerine olan ilgiyi ve kaliteyi arttırmaya yönelik dizayn edilmiş bir lisanslandırma şeklidir.

YTE'yi her zaman ön plana çıkarır.

Son teknoloji eğitim yardımcılara önem verir,

MPL Training Scheme			
Minimum 240 hours of training including PF and PNF*			
Phase of training	Training items	Flight and simulated flight training media - Minimum level requirement	Ground training media
Advanced Type rating training within an airline-oriented environment	<ul style="list-style-type: none">• CRM• Landing training• All weather scenarios• LOFT• Abnormal procedures• Normal procedures	Aeroplane: Turbine Multi-engine Multi-crew certified FSTD: Type IV	12 take-offs and landings as PF** PF/PNF
Intermediate Application of multi-crew operations in a high-performance, multi-engine turbine aeroplane	<ul style="list-style-type: none">• CRM• LOFT• Abnormal procedures• Normal procedures• Multi-crew• Instrument flight		PF/PNF
Basic Introduction of multi-crew operations and instrument flight	<ul style="list-style-type: none">• CRM• PF/PNF complement• IFR cross-country• Upset recovery• Night flight• Instrument flight	Aeroplane: Single or multi-engine FSTD: Type II	PF/PNF
Core Flying Skills Specific basic single pilot training	<ul style="list-style-type: none">• CRM• VFR cross-country• Solo flight• Basic instrument flight• Principles of flight• Cockpit procedures	Aeroplane: Single or multi-engine FSTD: Type I	PF/PNF

GELECEK GELDİ Mİ?

Jetgiller'den İnsansız Hava Taksilerine: Havacılıkta Drone Çağı



Kpt. Pilot Celal BEK



1960'li yıllarda yapılan ve daha sonra Türkiye'de de gösterilen Jetgiller çizgi filminde uzayda yaşayan ve günlük faaliyetlerini uçarak gerçekleştiren bir ailenin ve toplumun yaşayışı anlatılmaktaydı. Çizgi film o dönem için insanlık hayal dünyasının ortaya koyduğu ve uçuşa dair uzak bir geleceği anlatan hayalci bir kurgu olarak hafızalarda yer etmişti. Bugün ise günlük hayatımız "Drone" olarak tanımlanan insansız hava araçları vasıtasıyla Jetgiller döneminde uzak bir gelecek olarak öngörülen yaşam tarzını gerçekleştirebilmenin eşiğine ulaşmış durumda.

İlerleyen havacılık teknolojisi sayesinde insanlık geçmişte öngördüğü geleceğin kapılarını açmak üzere. Açılan yeni kapıyla birlikte havacılık tarihinde tam anlamıyla yeni bir çağ açılacak. "Drone Çağı" olarak isimlendirilebilecek bu çağda yaşam döngüsü havacılık odaklı olarak gelişecek ve havacılık hayatı kolaylaştıran bir unsur olmaktan ziyade hayatın tam merkezinde yer alacak.

Ancak, teknolojik gelişmeler getirdiği

kolaylıkların yanında yeni sorunları da beraberinde getirmekteler. Drone çağıyla birlikte havacılık odaklı geleceğin eşiğine adım atarken gökyüzünü de çok daha karmaşık hale getirmekteyiz. Gökyüzündeki bu karmaşıklığa ayak uydurabilmek ve yeni çağda da uçuş emniyetini etkinlikle sağlayabilmek için ise insanlığın yeni anlayışlar geliştirmesi ve yeni çözüm yollarına yönelmesi zorunlu bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır.

Drone terimi İnsansız Hava Aracı (İHA-UAV-Unmanned Aerial Vehicle) ya da Uzaktan Kumandalı Uçak Sistemleri (RPAS-Remotely Piloted Aircraft System) olarak da isimlendirilmekte ve aerodinamik kuvvetler aracılığıyla uçuş yapma yeteneğine sahip olan ve üzerinde pilot bulunmaksızın uzaktan kontrol edilerek veya otonom operasyon vasıtasıyla uçurulan ya da havada kalabilen hava aracı olarak tanımlanmaktadır. 1950'li yıllardan itibaren geliştirilmeye başlanan, sayıları ve kullanım alanları geçmişte kısıtlı olan İHA'lar ilk zamanlarda genellikle askeri alanda ve gözetleme amaçlı kullanılırken, son 20-30 yılda kullanım alanları ve kullanıcı sayıları





giderek artarak sayıları inanılmaz boyutlara ulaşmıştır. Bugün birkaç milyon olan dünyadaki drone sayısının 2020 yılında 7 milyona ulaşması beklenmektedir.¹ Sadece Amerika Birleşik Devletlerindeki (ABD) drone sayısı bugün 1,1 milyon, kullanıcı sayısı ise 770.000'dir.² 2021 yılına kadar ise ABD'deki toplam kullanıcı sayının 4,55 milyona ulaşması beklenmektedir. Türkiye'de ise 2018 verilerine göre 23 bin kayıtlı drone ve 34 bine yakın kullanıcı mevcuttur.³

Günümüzde bu kadar çok sayıya ulaşmış drone'ların kullanım alanları da askeri alanın yanında posta taşımacılığında hava taksilerine kadar günlük hayatın her alanına yayılmış durumda. Tüm dünyada hayatın her alanında aktif olarak yer alan drone'ların kullanıldığı başlıca alanlar şunlardır:

**İLERLEYEN HAVACILIK
TEKNOLOJİSİ SAYESİNDE
İNSANLIK GEÇMİŞTE
ÖNGÖRDÜĞÜ GELECEĞİN
KAPILARINI AÇMAK ÜZERE.
AÇILAN YENİ KAPIYLA
BİRLİKTE HAVACILIK
TARİHİNDE TAM ANLAMIYLA
YENİ BİR ÇAĞ AÇILACAK.**

1. Taşımacılık-Dağıtım Sektörü: Dünya genelinde dağıtım sektörünün önderlerinden Amazon 2016 yılında drone vasıtasıyla havadan bir adet paket dağıtımını başarıyla gerçekleştirmiştir. Şirket Primary Air Delivery adını verdiği ve 5 pounda kadar olan paketleri 30 dakika içerisinde

drone'lar vasıtasıyla dağıtmayı hedeflediğini açıklamıştır. Benzer şekilde Dominos Pizza'nın da pizza dağıtımında drone'ların kullanılmasına yönelik düşüncesi olduğu güncel haberlerde yer almaktadır. İki örnekte olduğu gibi kargo ve dağıtım sektörü drone'ları kullanan asli sektörlerden biri olacak ve görüldüğü kadarıyla gelecekte de o şekilde kalmaya devam edecektir.

2. Tarım Sektörü:

Drone'lar vasıtasıyla tarlalara tohum atılmasının ve gübrelemenin tarım alanlarında traktöre nazaran daha doğru ve etkin sonuçlar verdiği bilgileri tarım platformlarında en güncel yöntemler olarak yer almaktadır.

3. Çevre ve Doğal Hayatın Korunması: Gerek denizde gerekse karada nesli tehlikede olan bitki ve hayvanların takibi drone'lar vasıtasıyla çok dakik ve etkin olarak yapılabilmektedir.

4. Emniyet-Güvenlik: Başta polis ve diğer güvenlik güçleri olmak üzere toplum güvenliğinin sağlanması, trafik kazalarının tespiti ve takibi, özellikle rehine operasyonları gibi faaliyetlerde drone'lar hemen her ülkede faal olarak kullanılmaktadırlar.

5. Acil Durumlar: Doğal afetler başta olmak üzere, orman yangınları, sel baskınları gibi durumlarda drone'lar kurtarma personeli yetişene kadar acil malzeme atılmasından canlıların tespitine kadar her alanda kullanılmaktadırlar.

6. Madencilik, Üretim ve Sanayi: Madencilik, petrol üretim sahaları, inşaat sektörü gibi alanlarda özellikle insan sağlığına tehlikeli maddelerin olduğu alanlarda drone'lar emniyetle ve etkin olarak görev yapabilmektedirler.

7. Arama-Kurtarma: Denizde ve karada kazazedeler personelin yerinin tespiti ve

acil yardım malzemesi atılması konusunda drone'lar bugün etkin olarak kullanılmaktadır. Örneğin yakın zamanda Avustralya'da denizde boğulma tehlikesi geçiren personele drone vasıtasıyla atılan hayatta kalma malzemeleri kazazedelerin hayatta kalmaları ve kurtarılmasına doğrudan katkı sağlamıştır.

8. Eğlence Sektörü:

Kalabalık grupların olduğu yerlerde ses, ışık ve görüntü efektleri sağlamaktan, havada projektör perdelerini tutarak açık havada sinema imkânı vermeye kadar eğlence sektörünün hemen her alanında drone'lar aktif olarak kullanılmaktadır.

9. Film Çekimi: Film çekimlerinde drone'lar olağanüstü imkanlar sunmakta ve yıllardır hemen hemen bütün film çekimlerinde tüm dünyada etkin olarak kullanılmaktadır.

10. Kişisel Kullanım: Kişisel anlamda görüntü elde etmeden malzeme dağıtmaya kadar birçok alanda bugün milyonlarca insan drone'ları aktif kullanılmaktadırlar.

Yukarıdaki alanlara ilave olarak yakın zamanda drone'ların kullanılmaya başlandığı en önemli alanlardan birisi ise ulaştırma ve insan taşımacılığıdır. Geçmişte gözetleme ve takip ile başlayan drone teknolojisi zamanla malzeme taşıma boyutuna erişmiştir. Bugün ise insan taşıma boyutuna erişerek havacılıkta yeni bir çağın kapısı aralanmaktadır.

Alman Volocopter firması tarafından üretilen ve Dubai Ulaştırma ve Yol Otoritesi tarafından kullanılan insansız hava taksi drone 2017 yılında Dubai'de test uçuşundan başarıyla geçmiştir.⁴ 18 pervaneli, 9 batarya ile çalışabilen ve 30 dakika havada kalabilen insansız hava taksi drone trafik yoğunluğunun fazla olduğu bölgeler için ucuz ve etkin bir çözüm olarak ortaya çıkmaktadır. Benzer şekilde yurt dışında ulaşım hizmeti veren UBER'in de 2020 yılında bir drone ►

1: <https://tr-tr.facebook.com/droneturk.com.tr/posts/1549148975199588>. 5 June 2018
2: <https://www.newsledge.com/consumer-drones-2017-numbers/>. 04 June 2018.
3: <http://www.milliyet.com.tr/d-8-ulkeleri-ih-safa-calistayi--yerelhaber-2788797/>. 04 June 2018.
4: <https://www.rt.com/news/404677-dubai-air-taxi-drone/>. 4 June 2018



“DRONE ÇAĞI” OLARAK İSİMLENDİRİLEBİLECEK BU ÇAĞDA YAŞAM DÖNGÜSÜ HAVACILIK ODAKLI OLARAK GELİŞECEK VE HAVACILIK HAYATI KOLAYLAŞTIRAN BİR UNSUR OLMAKTAN ZİYADE HAYATIN TAM MERKEZİNDE YER ALACAK.

taksi filosu kurmayı planladığı ve drone’larla insansız hava taksi taşımacılığına başlayacağı yakın zamanda güncel haberlerde de yer almıştır.⁵ Yakıt yerine elektrikle çalışan bu drone’lar geleneksel bir helikopterden daha sessiz, daha verimli ve daha ucuz olacaktır. Görünen o ki, çok kısa zamanda drone hava taksi çağırmak için insanlar cep telefonlarını kullanacaklar ve tıpkı Jetgiller çizgi filminde olduğu gibi kapı önünden veya üst çatıdan drone taksilere binerek günlük hayatlarına gökyüzünden başlayabileceklerdir.

Dronle’ların yurt dışındaki bu kullanım uygulamalarına benzer şekilde ülkemizde de benzer kullanımların ortaya çıkması uzun zaman almayacaktır. Drone konusunda ülkemiz fark edilir teknolojilere sahip bir ülke durumundadır. Bu kapsamda, D 8 ülkeleri İHA (RPAS) Çalıştayı da bu yıl mart ayında ülkemizde Nevşehir’de yapılmıştır. Ülkemizde var olan bu teknolojinin dünyadaki gelişmelere paralel şekilde sivil hayata aktararak günlük hayatımıza girmesi ise çok kısa zamanda gerçekleşecektir. Yakında, milli kargo şirketlerinin drone’lar vasıtasıyla kargo dağıtmaya

başlamasından, mahallede ki marketin drone vasıtasıyla evlerin penceresinden hizmet vermeye başlamasına hazırlanmamız gerekiyor.

Geçmişte hayal olarak çizgi filmlere konu olan ve havacılığın hayatın merkezinde olduğu bir yaşam tarzı artık tüm dünyada vazgeçilmez bir gerçek haline almış durumdadır. Kısa süre öncesine kadar askeri alanın dışında çoğu zaman oyuncak olarak görülen insansız drone’lar bugün oyuncak boyutunun çok çok ötesine ulaşmış ve sağladıkları kolaylıklarla hayatın her alanının vazgeçilmez bir unsuru haline gelmiş durumdadır. Yaşanan bu gelişmelerle birlikte havacılık,

tarihi süreçte, yeni bir dönüm noktasının ve yeni bir çağın eşğine gelmiştir. Bu çağ “Drone Çağı”dır.

İnsanlığın ilk uçuş hayaliyle başlayan ve 1700’lü yılların sonlarındaki balonla ilk uçuşa sahne olan havacılık tarihi, 1903 yılında Wright Kardeşler sayesinde motorlu uçuş çağını yaşamış, ilerleyen zamanda ise 1950’li yıllarda Jet Çağı ve onu takip eden zamanda Uzay Çağına şahitlik etmiştir. Havacılık tarihinde yeni bir dönemin başlangıcı sayılabilecek “Drone Çağı”nın özelliği ise insansız uçuşun ön planda olması ve uçuşun hayatın merkezinde yer almasıdır.

Bu çağ, geçmişten farklı olarak, havacılığın hayatı kolaylaştıracak bir unsur olmaktan çıkarak günlük hayatın tam merkezinde yer aldığı, maddi olarak herkesin ulaşabildiği

ve imkanlarından istifade edebildiği gerçek havacılık çağı olacaktır.

Bu çağda hayatın döngüsü Jetgillerde

olduğu gibi havacılıkla dönecek ve yaşam havacılık merkezli sürecektir. İnsanlar, evlerinden arabaları yerine kendi hava araçlarına ya da hava taksilerine binerek işlerine gidecek, malzemeler kapıya havadan gelecek, herhangi bir yere ait canlı görüntüler havadaki drone’lar vasıtasıyla cep telefonlarına aktarılacak, suçlular havadan drone’larla takip edilecek, hava durumu bilgileri havadaki drone’larla günlük yerine dakikalık olarak takip edilecek, kısacası güvenlik ve refaha dair her şey havadan ve havacılıkla gerçekleşecektir.

Hayatın döngüsüne bu kadar geniş imkân sağlayan drone’ların hayatımıza girmesi karşılığında ise insanlığın çözmesi gereken önemli bir sorun var: Bu sorun da tüm drone’ların ve hava araçlarının aynı gökyüzünü kullanacak olması.

Drone’ların sayısının giderek artmasının yanında insanlı uçaklarla seyahatin de son yıllarda artması nedeniyle bu dönemde gökyüzü her zamankinden daha

5: <http://www.milliyet.com.tr/uber-in-ucan-taksi-prototipi-ilk-teknoloji-haber-2664829/>. 4 June 2018.

kalabalık ve daha karmaşık hale gelmektedir. Bu da havadaki uçuş emniyet risklerini giderek artırmaktadır.

Bugün dünyanın her tarafındaki hava sahası 20-30 yıl öncesine göre çok daha yoğun, çok daha karmaşık ve çok daha risklidir. Bu risklere en çok maruz kalanlar ise insanlı uçakların pilotları, bu uçaklarda seyahat edenler veya bu uçaklarda görev yapanlardır. Ortaya çıkan riskleri azaltmak ve sorunları aşmak için ise yasal süreçlerden teknoloji üreticilerine, drone kullanıcılarından insanlı pilotlara kadar ilgili herkesi kapsayacak geniş çaplı çözümler bulunması ertelenemeyecek bir zorunluluk haline almıştır.

Günümüzde drone'lar konusunda ortaya çıkan başlıca sorunlar şu şekilde sıralanabilir:

1. Kayıt Altına Alma (Registration): Birçok ülkede yasal ilerleme kaydedilmesine rağmen henüz tüm drone'ların kayıt altına alındığı dünyada hiçbir ülke mevcut değildir. Piyasada açık bir şekilde satılan ve ağırlıkları birkaç yüz gramdan birkaç yüz kilograma kadar değişen drone'lar için kayıt altına alma adına maalesef en ileri ülkelerde bile tam bir başarı sağlanamamıştır. Özellikle küçük boyutlarda olan ve alınırken hiçbir yasal kaydettirme gerektirmeyen drone'ların sayısı dünyada milyonlar seviyesine ulaşmıştır. Tamamı kayıt altına alınmadığı için bu drone'ların kim tarafından nasıl kullanılacakları, kullanıcıların eğitim seviyesi, hava sahasında oluşturdukları risklerin bilincinde olup olmadıkları veya gerektiğinde havada uçan bir drone'un sahibinin tespit edilebilmesi konusunda çok büyük sorunlar mevcuttur. İlgili otoritelerin bilgisi dışında ve izinsiz olarak havada uçan ve hava sahasını kullanan küçük veya büyük her drone havadaki herkes için büyük riskler taşımaktadır. Özellikle uçakların iniş ve kalkış



istikametlerinde, hava alanı civarlarında veya uçuş açısından hassasiyet taşıyan bölgelerde izinsiz ve kimliği belirsiz uçan küçük, büyük her drone havadaki her uçak ve içerisindeki insanlar için çok büyük tehlike arz etmektedir.

2. Sertifikasyon (Certification)/Lisans: İnsanlı uçaklarda uçan her pilot pilotaj eğitimi esnasında hava sahasının kullanımı, meteoroloji, emercensi durumlar, uçuş performansı gibi bir dizi eğitim ve sınavı başarıyla tamamlayarak belirlenmiş sağlık standartları çerçevesinde geçerli bir lisans ile kokpite oturmaktadır. Ancak, aynı hava sahasını kullanan ve aynı derecede risk oluşturan drone kullanıcıları için benzer derecede sağlık standartları, sertifikasyon ve lisanslandırma süreci henüz tüm dünyada mevcut değildir. Bazı ülkelerde özellikle ticari drone kullanacaklar ve belirli ağırlığın üzerindeki drone'lar için eğitim süreci, kapsamı ve lisans süreci tespit edilmiş durumdadır. Ancak, sağlık standartları, eğitimlerin kapsamı, süreci ve kimler tarafından verileceği, lisansların onayı ve detayı, belirli bir süre sonra eğitimden düşme ve yeniden lisanslandırma gibi birçok konu hala birçok ülkede net değildir. İnsanlı uçaklar için son derece hassas ve detaylı olarak belirlenmiş bu kriterlerin drone'lar için tam anlamıyla tespit edilmemiş

olması hava sahasında uçan milyonlarca drone'u milyonlarca kamikaze durumuna getirmektedir. Havada uçan her insanlı uçak radarlar kontrol edilerek birbirleri arasında ayırım sağlanmakta ve çarpışmalar önlenmektedir. Ancak, drone'lar söz konusu olduğunda, gökyüzü, kullanıcısının gerekli eğitimi alıp almadığı bilinmeyen, yeterli sağlık, bilgi, donanım ve lisansa sahip olup olmadığı tam anlamıyla denetlenemeyen, yeri ve kimliği tespit edilemeyen milyonlarca kamikaze ile dolu durumdadır.

3. Acil Durum Performansı: Drone'lar kullanıcısının belirli bir mesafede olduğu ve sinyaller vasıtasıyla havada yönlendirilebilen nesnelere bağımlıdır. Arıza durumlarında veya acil durumlarda sinyalin kesilmesi halinde drone'un kontrolden çıkarak havadaki diğer insanlı uçaklara veya yerdeki kritik unsurlara yaklaşması ve çarpması ihtimal dahilinde olan ve tedbir alınması gereken bir durumdur. Teknolojik olarak bazı ülkeler sinyalin kesilmesi halinde drone'un içerisine programlanmış şekilde en kısa sürede en uygun yere inmesini sağlayacak düzenlemeler üzerinde çalışmaktalar. Ancak, tüm dünyada endüstriyel üreticiler düzeyinde aynı bilinç sağlanmış durumda değildir. Bu nedenle, arıza veya acil

durumda herhangi bir drone'un kontrol dışına çıkarak havadaki ve yerdeki herkesi tehlike altına atacak şekilde kontrolsüz uçuş yapabilmesi bugün oldukça yüksek bir olasılıktır ve havacılığa tehdit etmektedir.

4. İrtifa Kontrolü: İnsanlı tüm uçaklar genel olarak iniş, kalkış ve düşük irtifalarda lokal basınca göre belirlenmiş altimetre değerleri ile uçarlar (QNH altimetre). Belirli bir seviyeden sonra ise standart altimetre değerine göre seviyeler belirlenerek ayırım sağlanır. Bazı durumlarda ise bulunulan yerden yüksekliğe göre uçuş yapılır (QFE Altimetre). Bazı ülkelerde drone'ların uçabilecekleri azami seviyeler kategorilerine göre belirlenmiş olmalarına rağmen, dünyanın hemen her coğrafyasında kullanılan drone'ların hangi altimetre değerini kullanacakları hala netleştirilmiş durumda değildir. Yerden belirli bir yükseklikte uçmalarına izin verilen drone'ların zor arazi şartlarında ve ücra köşelerde lokal altimetre değerini nereden ve nasıl alacakları ya da tasarımlarında yerden yüksekliği hesaplayacak radyo altimetresinin bulunup bulunmadığı hala dünyada kesin standartlara ulaştırılmış durumda değildir. Bu durum drone'lar için sadece bir irtifa sınırı koymanın yeterli olmadığını ve daha detaylı standartlara ihtiyaç olduğunu göstermektedir. Geofencing olarak ➤

DRONE'LARIN SAYISI ARTTIKÇA DRONE'LARDAN KAYNAKLANAN UÇAK OLAYLARI DA GÜN GEÇTİKÇE DÜNYANIN HER BÖLGESİNDE ARTIŞ GÖSTERMEKTE VE TEHLİKE GÜN GEÇTİKÇE ARTMAKTADIR.

tanımlanan belirli bölgelerin drone için ayrılmış olması halinde bile irtifanın net olarak ölçülemediği nedeniyle havadaki uçaklar için risk aynı şekilde devam etmektedir.

5. Tespit / Teşhis /

Kaçınma: Bugün dünyada mevcut drone'ların büyük kısmı ağırlıklı ve şekilleri itibarıyla insanlı uçaklara nazaran oldukça küçük yapıdadırlar. Bu durum onların normal radar ekranlarında görülmesini veya gözle görülmesini imkânsız hale getirmektedir. Drone'ların kullandıkları radyo frekanslarını takip ederek tespit edebilecek bir radar sistemi ise dünyada henüz mevcut değildir. Bu nedenle, herhangi bir bölgede drone uçuşunun yer radarlarıyla tespit edilerek havadaki diğer uçakların kaçınmasının sağlanması veya havada uçan insanlı yolcu uçaklarının veya alçak irtifada uçan görev yapan helikopter, ambulans, yangın söndürme...vb. gibi düşük süratli hava araçlarının drone'ları gözle görebilmesi ve kaçınma yapması mümkün değildir. Hava araçları drone'u görebilseler dahi küçük boyutlarından dolayı görebildikleri mesafe çok yakındır ve bu mesafede kaçınma yapılabilmesi için yeterli zaman

yoktur. Bu şartlarda havadaki uçakların drone'lar karşısında çarpışmayı önleyebilmek için yapabilecekleri herhangi çözüm mevcut değildir. Uçaklar drone karşısında tam anlamıyla aciz ve çaresiz durumda kalmaktadırlar.

Drone'ların uçaklar da olduğu gibi çift yönlü telsiz teması da olmadığı düşünülürse her gün gökyüzünde varlıklarından dahi haberdar olmadığımız milyonlarca tehditle karşı karşıya olduğumuz daha net açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Böyle bir resimde drone uçak çarpışmasını önlemenin asli sorumluluğu drone'da olmalıdır. Drone içerisine entegre edilecek algıla-kaçın sistemi vasıtasıyla drone'lar kaçınma işlemini kendileri otomatik olarak başlatmalıdır. Bu teknoloji ise endüstriyel drone üreticileri tarafından ilk üretimde birlikte drone içerisine entegre edilmeli ve bu durum üretim standardı haline getirilmelidir. Ancak, şu anda bu tür standartlar ne tam anlamıyla belirlenmiş ne tamamen kabul edilmiş ne de üreticilere bu konuda yasal olarak zorunluluk getirilebilmiştir.

6. İletişim: Hava araçlarının uçuşlarına kısıtlama getiren NOTAM ve benzeri faaliyetler özel durumlarda zaman ve mekân yönünden uçuş için belirli bölgeleri belirli uçuşlar için tahsis edebilmektedir. Ancak, drone'lar

için benzer bir yöntem kullanılsa dahi sayılarının çokluğu ve uçuş zamanlarının belirsizliği nedeniyle drone uçuşları için neredeyse tüm hava sahasını NOTAM'lamak gerekecektir. Ayrıca, uçaklarda olduğu gibi drone'ların ATC ile doğrudan iletişim içerisinde olmamaları drone faaliyetlerinin gerçek anlamda ne zaman başlayıp ne zaman biteceğini tespit etmeyi de imkânsız hale getirmektedir. Drone kullanıcılarının böyle bir iletişim kurulması için gayret göstermesi durumunda bile yer seviyesinde olduklarından dolayı başarı ihtimalleri oldukça azdır.

Alçak irtifada görev yapan çoğu uçak ve helikopter dahi aynı sorunla karşı karşıya kalmakta ve kontrol unsuruyla telsiz teması sağlayamamaktadır. Bu durum telsiz temasından farklı olarak drone'lar için farklı bir iletişim yöntemi geliştirmeyi de zorunlu kılmaktadır.

7. Farkındalık: Bugün dünyada satılan drone'ların büyük kısmı küçük boyutta ve herkesin elde edebileceği maliyetlerde. Bu durum, kişisel kullanım için drone sahibi olan insanların sayısını giderek artırmış ve inanılmaz boyutlara çıkarmıştır. Kullanıcıların çoğu ise sahip oldukları drone'un oluşturduğu risklerin veya tabi oldukları kuralların farkında bile değildir.

Alım esnasında cep telefonlarında olduğu gibi drone'lar için zorunlu bir kayıt sistemi olmaması veya drone'u belirlenmiş kurallar haricinde kullandıkları anda kullananların tespit edilebilecekleri bir sistem olmayışı hava sahası kontrolünü daha da zorlaştırmaktadır. Drone kullanıcıları, havaalanındaki uçakların iniş ve kalkışını filme almaktan, kişisel fotoğraflar çekmeye, eğlence faaliyetlerini kayıt altına almaktan malzeme ulaştırmak için hava alanı dahil özel bölgelerin üzerinden geçmeye kadar birçok faaliyette kendilerini özgür hissedebilirler. Bu faaliyetlerin yasal olarak cezası vardır. Ancak, kullanıcıların birçoğu bunlardan haberdar dahi değildir. Üstelik bunların tespit edilmeleri de oldukça zordur. Bu durum uçuş emniyeti açısından riskleri daha da artırmaktadır. Farkındalığı yeterli kadar gelişmemiş, kuralların bilincinde olmayan binlerce drone kullanıcısı her gün havadaki binlerce insanı gerçek anlamda riske atabilmektedir.

Drone'ların sayısı arttıkça drone'lardan kaynaklanan uçak olayları da gün geçtikçe dünyanın her bölgesinde artış göstermekte ve tehlike gün geçtikçe artmaktadır.

2017 yılında drone uçak olaylarının yaşandığı bölgeler aşağıdaki şekilde görüldüğü gibidir.⁶



6: <https://www.dedrone.com/resources/incidents/all>. 5 June 2018

Sadece 2018 yılında dünyada 100'ün üzerinde drone uçak olayı yaşanmıştır.

ABD'de 2014 yılında drone'ların uçaklara çok yaklaştığı ve tehlike arz ettiği 238 olay yaşanırken, bu sayı 2015 yılında 650 çıkmıştır. ABD'de sadece 2015 yılında 50'den fazla yolcu taşıyan 116 uçağın drone uçak olayıyla karşı karşıya kaldığı tespit edilmiştir.⁷ Yine ABD'de Mayıs 2016-Mayıs 2017 arasında geçen bir yıllık sürede ise 2092 drone uçak olayı yaşanmıştır.⁸

Almanya'da ise 2016 yılında 64 drone uçak olayı pilotlar tarafından rapor edilirken, 2017 yılında bu sayı 88'e çıkmıştır. Drone olaylarının rapor edildiği meydanlar arasında Frankfurt, Berlin-Tegel, Düsseldorf, Münih, Köln, Hamburg meydanları başta gelmektedir. 2016 yılında Münih'e inişte bir Lufthansa uçağının minik bir drone ile çarpışmadan son anda kurtulduğu, 2015 yılında ise Hamburg'da bir drone'un bir yolcu uçağına nerdeyse çarpmak üzere olduğu basında yer almıştır.⁹

Benzer şekilde 2016 yılında 132 yolcu taşıyan bir British Airways uçağına Heathrow havalimanına yaklaşması esnasında drone çarptığı ve uçağın emniyetle iniş yaptığı İngiliz basınında yer almıştır.¹⁰

İstanbul Atatürk Hava Limanı çevresinde ise drone olaylarına dair bilgiler basında zaman zaman yer almaktadır.¹¹

Yukarıdaki örneklerde ve haritada görüldüğü gibi drone olayları dünyanın her tarafında görülmektedir. Hiçbir bölge, ülke ya da coğrafya, gece ya da gündüz hiçbir hava sahası drone'lardan arınmış durumda değildir.

Havadaki her uçak bugün her zamankinden daha fazla riskle karşı karşıyadır. Drone'ların dünya çapında oluşturdukları riskler ve yaşanan olayların potansiyeli göz önüne alındığında bir drone uçak çarpışmasının tehlikesi açıkça ortaya çıkmaktadır. Her ne kadar bazıları çok küçük de olsalar drone'lar ölümcül sonuçlara yol



açabilir. Boyutları itibarıyla kuş uçak çarpışmalarına benzetilse de drone uçak çarpışmaları kuş uçak çarpışmalarından çok daha ölümcüldür. Drone uçak çarpışmalarına dair yapılan bilimsel testlerde drone çarpışmasının kuş çarpışmasından daha şiddetli olduğu ve ölümcül sonuçlar doğurabileceği testlerle doğrulanmıştır. Kuş gövdesinin nispeten daha elastik olması nedeniyle aynı hızlarda ve ağırlıkta kuş ve drone çarpışması karşılaştırıldığında kokpit camının belirli bir noktaya kadar kuş çarpmalarında koruma sağlamasına karşın drone'un özellikle batarya kısmının kokpit camını delerek içeri girebileceği testlerle ortaya konulmuştur. Motor bölgesi ve civarına çarpan bir drone'un ise kuşlardan daha büyük ve ölümcül tehlikeler oluşturacağı yine aynı testlerde ortaya konmuştur.

Drone'ların insan hayatına getirdiği kolaylıkların yanında getirdikleri sorunların da çözülebilmesi ve hava sahasının emniyetli hale getirilerek tüm kullanıcılar için etkin kullanımın sağlanması konusunda havacılık unsurları uzun süreden beri çalışma içerisindedir. Avrupa'da 2014 yılından beri Avrupa Komisyonu, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği nezdinde çalışmalar devam etmektedir. Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı (EASA-European Aviation Safety Agency) 2015 yılında drone'lar için Harekât Konseptini yayımlayarak ilgili kuralların oluşturulması yönünde resmi faaliyetleri başlatmıştır. Uzmanların ve ilgililerin katılımıyla

geliştirilen konsept 2018 Ocak ayında yeniden gözden geçirilmiş ve drone konusunda nihai kuralların oluşturulması yönünde bir adım daha ileri gidilmiştir. EASA dokümanın 2018 yılı içerisinde komisyon tarafından kabul edilmesi ve 2019 içerisinde onaylanarak drone kuralları olarak uygulamaya girmesi beklenmektedir.

Benzer şekilde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından İnsansız Hava Aracı Sistemleri Talimatı (SHT-IHA) 2016 yılında yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. SHGM tarafından drone'ların sınıflandırılması, kayıt altına alma, sertifikasyon, eğitim ve lisans konularındaki gereklilikler ortaya konularak drone'ların hava sahasına entegre edilmesi konusundaki ilk adımlar ülkemizde de atılmıştır.

Drone'ların hava sahasına girmesi ve hava sahasının hem uçaklar hem de drone'lar için etkin ve emniyetli kullanılabilmesinin sağlanması konusunda dünyada ve ülkemizde çalışmalar devam etmesine rağmen kalıcı çözümlere henüz ulaşılabilmemiş değildir. Süreç uzun bir süreçtir ve henüz yolun başındayız.

Drone sayısının devamlı olarak artması nedeniyle drone kullanıcılarının ve üreticilerinin bilgilerinin artırılmasına, daha fazla yasal düzenlemenin yapılmasına ve daha fazla farkındalık oluşturulmasına ihtiyaç vardır. Bu kapsamda TALPA'nın önderlik edebileceği, devlet destekli, televizyon yayınlarından üretici

firmalara, satıcı firmalardan kullanıcı personele kadar drone konusundaki tüm ilgililerin yer aldığı, tehlikelerin ve kuralların ifade edildiği, milli bir bilinçlendirme kampanyasının uçuş emniyetine olumlu katkılar sağlayacağını değerlendirmekteyim. Ayrıca, bu süreçte hava sahası kullanım yöntemlerimizin drone'ları da kapsayacak şekilde, vizyoner yöntemlerle ve yeni çağın ihtiyaç duyduğu dönüşümü gerçekleştirecek şekilde geliştirilmesine ihtiyaç vardır.

İçerisinde bulunduğumuz dönem havacılığın yeni çağı için bir geçiş dönemidir. Bu geçiş döneminde ancak yeni anlayışların geliştirilmesi ve yeni ufukların açılmasıyla bir sonraki döneme tamamen adım atılabilir. Üçüncü hava limanının açılmasıyla havacılıkta dünya liderliğine oynayacak Türkiye, havacılıktaki yeni çağ olan 'Drone Çağı'na da öngörü ve hazırlığıyla liderlik yapabilecek durumdadır. Bu durum, "Drone Çağı" ve yeni havacılık vizyonları ile uçuş emniyeti kapsamında daha fazla gayret göstermemizi zorunlu kılmaktadır.

Hayatımızın her alanına girmeye başlayan drone'lar aslında havacılıkta yeni bir çağın geldiğini bize müjdelemektedir. Bu çağ havacılığın yaşamın merkezinde olduğu 'Drone Çağı'dır. 30-40 yıl önce çizgi filmlerde uzak bir gelecek ve hayal olarak duran kabiliyetler bugün gerçekleşmek üzere kapımızı çalmaktadır. Bir anlamda gelecek kapımıza dayanmıştır.

Havacılık 20'nci Yüzyıl'a katkı sağlamıştır. Ancak, 21'nci yüzyıl tam anlamıyla havacılık yüzyılı olacaktır.

Gelecek geldi mi sorusuna dönersek...

Gelecek kapımızı tıklatıyor. Ancak bazı sorunları da beraberinde getiriyor.

Geleceği karşılamak ve kapıyı açmak için bizim de hazır olmamız lazım...

7: <https://expandedramblings.com/index.php/drone-statistics/>. 5 June 2018 8: <https://mydroneservices.com/what-really-happened-with-drones-in-2017>. 5 June 2018

9: <https://www.thelocal.de/20180110/88-drone-sightings-near-aircraft-in-german-skies-in-2017> 10: <http://www.bbc.com/news/uk-36069002>. 5 June 2018.

11: <http://www.milliyet.com.tr/aturk-havalimani-uzerinde-drone-teknoloji-haber-2460434/?Page=415>

12: <https://www.eurocockpit.be/sites/default/files/2017-08/Mid-air%20collision%20study%20RPA%2C%202017.pdf>. 5 June 2018.

İNSAN FAKTÖRÜ "LİDERLİK 2" LİDERLİK İÇİN GEREKLİLİKLER

GEÇEN SAYIDAKİ YAZIMIZDA LİDERLİK KAVRAMINI TANIMLAMAYA, ÖNEMİNİ VURGULAMAYA VE TARİHSEL OLARAK GELİŞİMİNİ PAYLAŞMAYA GAYRET ETMİŞTİK. LİDERLİK KAVRAMINI İNCELEMeye DEVAM EDECEĞİMİZ BU SAYIDAKİ YAZIMIZDA, LİDERLİK İÇİN GEREKLİLİKLERDEN BAHSEDECEK VE PİLOTAJ SÜREÇLERİNDE TEKNİK OLMAYAN BİR BECERİ OLARAK ANLAMINI ELE ALMAYA ÇALIŞACAĞIZ.



Timuçin GÜREL
THY INSTRUCTOR
Uçuş Eğitim Başkanlığı



LİDERLİK İÇİN GEREKLİLİKLER...

Genel olarak bakıldığında etkin bir liderlik için aşağıda sayılan üç temel başlık altında yer alacak gerekliliklerden söz edilebilir. Bunlar,

- Etkin Kişisel Profil Gelişimi
- Yöneltilen Beceriler
- Ekip ve İnsan Odaklılık

Liderlik için bu ana başlıkların ne ifade ettiğini kısaca açıklamaya çalışmak faydalı olacaktır. İlk ana başlıktan başlayarak ilerleyelim.

Etkin Kişisel Profil Gelişimi

Liderlik kavramının hakkını

verebilmek için ilk gereken, açıklamaya gayret edeceğimiz kişisel profil gelişimi konusuna herhangi bir insandan daha fazla özen göstermektir. Liderlik için öngörülen ilk profil özelliği "Kendini Açmak"tır. Liderlik yapmasını beklediğimiz kişi kendini üç şeye sürekli açık tutuyor olmalıdır. İletişim, değişim ve gelişim. Bilindiği üzere havacılığın alfabesi olarak nitelenen ve pilotajda ilk öğretilen konseptlerden biri "Aviate - Navigate - Communicate" üçlemesidir. Bu konsept bize uçağı emniyetle uçuşurma konusunda dikkat edilecek hayati unsurları sıralı

bir biçimde sunmaktadır. İletişim uçağın emniyetle uçabilmesi için en temel gerekliliklerden biridir. Ayrıca belirtmemiz gerekir ki iletişim kokpitte insan ilişkisinin iyi olmasından ziyade emniyetin sağlanması için istenen bir unsurdur. Bu çerçevede bir pilotun iletişime, veriye, farklı düşünceye açık olması büyük önem taşımaktadır. İkinci alan ise değişime ve gelişime kendini açmak olarak karşımıza çıkmaktadır. Bugün biliyor ve görüyoruz ki etrafımızdaki her şey değişiyor ve gelişiyor. Havacılıkta kurallar, uygulamalar, teknoloji,

otomasyon gün geçmiyor ki değişim göstermesin. Bu doğrultuda bunlara gösterilecek uyum ve adaptasyon büyük önem taşıyor. Tony KERN, "Redefining Airmanship" isimli kitabında bir pilotun kendini sürekli güncel tutacağı alanlar olarak şunları sıralıyor.

- Pilotun kendisi
- Ekibi
- Uçağı
- Çevre
- Riskler
- Görev

Anlaşılabileceği üzere pilotun gelişimi, takibi ve değişimi izleyeceği ilk alan olarak kendisi belirtiliyor. Ayrıca sürece etki



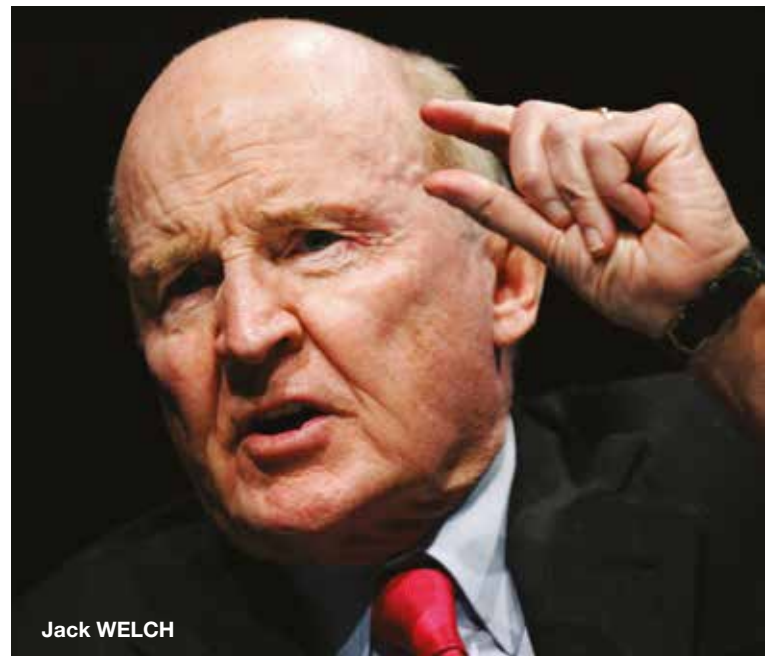


**LİDERLİK İÇİN ÖNGÖRÜLEN
İLK PROFİL ÖZELLİĞİ “KENDİNİ
AÇMAK”TIR. LİDERLİK
YAPMASINI BEKLEDİĞİMİZ
KİŞİ KENDİNİ ÜÇ ŞEYE
SÜREKLİ AÇIK TUTUYOR
OLMALIDIR. İLETİŞİM,
DEĞİŞİM VE GELİŞİM.**

eden insanlar, uçtuğu tipe ilişkin başta otomasyon olmak üzere tüm parametreler, meydan, meteoroloji ve benzeri çevresel unsurlar, görevin getirdiği riskler ve bunların yönetimi ve işin öngördüğü kurallar ve

dokümantasyon pilotun değişimi ve gelişimi hiç bırakmaması gereken diğer alanlar olarak tanımlanıyor. Bunların gerisinde kalmaya başladığında hata yapma olasılığı maalesef artıyor. General Electric şirketinin uzun yıllar başında olan ve efsane CEO olarak adlandırılan Jack WELCH'in bir sözü bize değişim ve gelişimin önemini güzel anlatıyor. “Kişinin kafasının içindeki değişim ve gelişim, kafasının dışındaki değişim ve gelişimin gerisinde kalmaya başlamışsa, o kişinin dinazorlaşma süreci başlamıştır.”

Etkin kişisel gelişim profili için diğer önemli alt ➤



Jack WELCH

TONY KERN, "REDEFINING AIRMANSHIP" İSİMLİ KİTAPINDA BİR PİLOTUN KENDİNİ SÜREKLİ GÜNCEL TUTACAĞI ALANLAR OLARAK ŞUNLARI SIRALİYOR.

- PİLOTUN KENDİSİ
- EKİBİ • UÇAĞI • ÇEVRE
- RİSKLER • GÖREV



Tony KERN

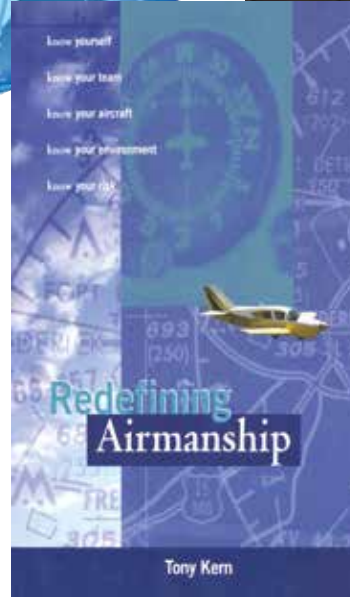
başlık, "Zorluklar Karşısında Gösterilen Dayanıklılık"tır. Zorluğa dayanıklılık, bugün pilot alımı için kullanılan pek çok envantere ölçülmeye gayret edilen bir alandır. Bilindiği gibi uçuş operasyonu pilot için pek çok zorluk içermektedir. Ayrıca yaşanan sıra dışı ve acil durumların yönetimi de belli bir sınırın üstünde dayanıklılık gerektirmektedir. Bu nedenle bir pilotun belirli bir ortalamanın üstünde dayanıklılık ve mücadele azmine sahip olması beklenmektedir. Zorlu durumları ve yaşantıları yönetirken, akılcılıktan sapma gösterme eğilimi, strese dayanıklılık toleransı yüksek olanlarda daha az görülmektedir.

Bu alandaki son başlık, "Güven Duygusu"dur. Karşılıklı güven bir işin layıkıyla yürütülebilmesi bakımından son derece gereklidir. Ancak kokpitte insan unsurundan bahsedildiğinde güven konusuna

bir ilave yapmak gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Eskilerin söylediği bir söz bu durumu güzel özetler. "İtimat kontrole mani değildir." Güven hissi çok önemlidir ancak pilotaj gibi hassas ve hata tolerans eşiğinin son derece düşük olduğu bir işte kontrollü bir güven gerekmektedir. Uçuş parametrelerini iyi izleyen, çevresel unsurları takip eden, zaman limitlerini gözetten ve bu konulardaki değişimleri rolüne uygun ve tanımlanmış biçimde paylaşarak diğerinin durum farkındalığını yükselten pilot, otomatik olarak kokpitte güven unsurunu da sağlayacaktır.

Yönetsel Beceriler

Bu başlık altında birkaç değerli yönetsel beceri yer almaktadır. Bu beceriler liderlik



kavramının sürecin uygun biçimde yönetilmesiyle ilgili kısmını oluşturmaktadır. Bu alandaki değerli becerilerden ilki "Planlama ve Koordinasyon Sağlamak" becerisidir. Pilot, gerek her şey yolunda ve rutin şekilde gelişirken gerekse

sıra dışı gelişen olaylarda bu beceriye yeterli oranda sahip olmalıdır. Planlama yapabilmek için kokpitteki tüm pilotların yüksek seviyede durum farkındalığı sahibi olmaları elbette ilk koşuldur. Durumun farkında olabilmek için uçuş parametrelerinin layıkıyla izleniyor olması gerekir. Etkin profil gelişimi başlığı altında son paragraf olarak değindiğimiz kendini bilen ve geliştiren pilot elbetteki bu yönetsel konuda daha başarılı olacaktır. Yani açıkça görmekteyiz ki ana başlıklar altında yer alan tüm beceriler bir bütünlük içermekte ve birbirlerini beslemektedir.

Diğer bir alt başlığımız "İş Yükü Yönetimi"dir. İş yükünü doğru dağılımı ve yönetimi ciddi önem taşımaktadır. Bilindiği üzere kokpitte iş yükünün



Chesley Burnett SULLENBERGER

normal bir sınırnın üzerine çıkması sürece yetişememe, uçağın gerisinde kalmaya sebep olabilmektedir. Kokpitte iş yükünün belli bir uygun sınırın altına inmesi ise rehavete ve dikkat seviyesinin düşmesine dolayısıyla monitoring zafiyetine sebep olabilmektedir. Uygun seviyede iş yükü, yeterli miktarda dikkat seviyesinde ve zaman limitlerine uygun hareket edilerek uçağın önünde uçabilmeye, yani yüksek durum farkındalığıyla öngörüde bulunarak emniyetli uçuşa imkan sağlamaktadır.

Bu konudaki son alt başlık

“Kural ve Prosedürlere Sadık Kalmak”tır. Bugün net olarak bilmekteyiz ki, kaza kırım ve istenmeyen uçak durumlarının bir kısmının kök nedeninde kural ve prosedürlere uzaklaşmak yatmaktadır. Kurallar insan gibi sezgileriyle hareket etme eğilimi yüksek bir varlığı akılcı, rasyonel alanda tutmak için tasarlanmış unsurlardır. Liderlik vasfı akılcı alanda hareket etmeyi gerektirir.

Ekip ve İnsan Odaklılık

Takdir edileceği üzere ekip olmak birtakım niteliklere sahip olmayı gerektirmektedir. Ekip,

en yalın şekilde, ortak bir amaca hizmet eden insan topluluğu şeklinde tanımlanmaktadır. Ortak amaca hizmet eden insan topluluğunun sahip olması gereken unsurlardan biri de, karar alınması ve uygulanmasında koordinasyonu sağlayacak bir liderdir. Lider, ekibi belirlenmiş kurallar çerçevesinde yönetecek, rollerin yerine getirilmesini sağlayacak, fikir ayrılıklarını çözümlenecek, motivasyonu sağlayacak böylelikle de ortak amaca ulaşmayı kolaylaştıracak kişidir. Uçuş operasyonunda bilindiği üzere amacımız uçuş emniyetinin sağlanmasıdır. Pilot, ekibini normal ve anormal durumlarda en uygun biçimde yönetip, yönlendirerek bu amaca ulaşmada kilit noktadaki insandır. Bu çerçevede pilotun insan odağının yani sosyal uyum becerisinin yüksek olması aranan bir özelliktir. Sosyal uyum becerisi aynı zamanda bir liderlik gerekliliğidir. Lider özelliği taşıyan kişilerin, bulunduğu topluluğa adaptasyonu yüksek, empati becerisi gelişmiş, motivasyon etkisi güçlü olmaları beklenir. Uçuş operasyonunda özellikle de sıra dışı durumlarda bu

niteliklere sahip insanlar büyük önem taşımaktadır. Örneğin 15.01.2009 yılında US Airways şirketinin yaşadığı Hudson Nehri'ne iniş vakasında, olayda uçağın Kaptanı olan Chesley Burnett Sullenberger'in şu değerlendirmesi önemlidir. “Uçağı nehre indirmek bir teknik ve teknik olmayan unsurlarıyla bir beceriyse, sonrasında kimseye herhangi bir şey olmadan tüm süreci yönetebilmek de bir liderlik ve ekip becerisidir. Tüm ekip arkadaşlarım görev alanı içinde rolünü etkin bir biçimde yerine getirmiştir.”

LİDERLİK OLMAZSA OLMAZ...

Yukarıda belirtilenlerden anlıyoruz ki liderlik değerli bir vasf ve pilota yüksek seviyede varlığı uçuş emniyeti bakımından önemli bir özellik. Liderlik bugünkü kabuller içinde kazanılabilir, geliştirilebilir ve zaman içinde artan bir nitelik olarak kabul ediliyor. Yeter ki kişi kendini değerlendirsün ve iyileştirmeye açık noktaları için çaba harcassın.

Emniyetli uçuşlar dilerim.



EMNİYET YÖNETİMİNDE GERÇEK DÜNYA İKİLEMİ



Dr. Cengiz Mesut BÜKEÇ



Küresel hava taşımacılığında ICAO'nun gelecek öngörülerini incelediğimizde, 2030 yılında 15 yıl öncesine göre iki kat artış yaşanmış olacağını görmekteyiz. Mevcut coğrafi alan genişleyemeyeceğine göre, bu giderek çok daha yoğun hava trafiği anlamına gelecektir. Geleceğin dünyasında elbette

havacılık emniyetinin önemini kat be kat artacak, yeni usullerin ve yeni koşullara uygun emniyet anlayışı zorunlu hale gelecektir.

Yenilenen havacılık emniyeti anlayışında mevzuatın, yazılı havacılık emniyeti kurallarının konumu ve işlevi ne olacaktır?

Aşağıda bu sorunun yanıtını bulacaksınız.

Emniyet Yönetiminde Mevzuatın Gelişimi

Havacılık işletmelerinde emniyeti yönetirken, tüm emniyet yöneticilerinin eliyle kolayca işaret ettiği ICAO Doc.9859'un (Safety Management Manual-SMM) öyküsünü hep önemsemişimdir. Doküman her ne kadar Annex-19'a göre oluşturulmuş denip kısa yollu göndermeyle anlatılsa

HAVACILIK İŞLETMELERİNDE YASAL SORUMLULUKLARIMIZIN GEREĞİ OLARAK EMNİYET YÖNETMEK VE BUNU GÖRÜNÜR HALE GETİRMEK ZORUNLULUĞUMUZ VARDIR. EMNİYET YÖNETİMİNİN İKİ TEMEL BOYUTUNDAN BİRİNCİSİ EMNİYET KURALLARINA UYUM VE İKİNCİSİ DE EMNİYETİN KÜLTÜR OLARAK BENİMSENMESİDİR. BUNLARDAN BİRİNCİSİ TEK BAŞINA ASLA YETERLİ DEĞİLDİR. BUNUNLA BİRLİKTE, BİRİNCİSİ OLMADAN İKİNCİSİNİN PEŞİNE DÜŞMEK DE MÜMKÜN DEĞİLDİR. BU YAZIMIZDA MEVZUAT TEMELLİ YAKLAŞIMIN ÇEKİRDEĞİNDE YER ALAN EMNİYET KURALLARINA UYMA BECERİSİNİ ELEŞTİRECEĞİZ.

da öyküsünün başlangıcı çok uzak bir geçmişe, ta 1997 yılına uzanmaktadır.

1997 yılında ICAO, Küresel Havacılık Emniyeti Planı (Global Aviation Safety Plan-GASP) adıyla bir plan hazırladı ve küresel hava taşımacılığının tüm aktörlerinin dikkatine sundu. Böyle bir plana gerek duyulmasının sebebi de Hava Seyrüsefer Komisyonu (Air



**EMNİYET KURALLARINA
UYUMU İZLEMEK VE
YÖNETMEK ZANNEDİLDİĞİNDEN
ÇOK DAHA KARMAŞIK
VE ZOR BİR İŞTİR.**

Navigation Commission-ANC) ile küresel taşımacılığın temsilcilerinin arasındaki görüşmelerde ortaya çıkan gereksinimlerdir.

Söz konusu plan, bir inisiyatif olarak görülmelidir ve emniyette kaza sayıları haricinde ölçülebilir kriterlerin ilk kez dile getirilmesini sağladığı için de çok önemlidir. Küresel hava taşımacılığında emniyet hedeflerinin tanımlanmasını ve yol haritasının ortaya konulmasını sağlamıştır.

GASP 2007'ye kadar geliştirilerek yenilenmiştir. Anlamını bu tarihe kadar hiç yitirmemiştir, aksine daha kapsamlı çalışmaların şart olduğunu göstermiştir. Çünkü

küresel emniyet hedeflerini tanımlamıştır ve bu hedeflere küresel bir işbirliği ile yürümekte hangi emniyet dokümanlarının geliştirilmesine gereksinim duyulduğunu da ortaya çıkarmıştır.

GASP'ın emniyet yönetiminde bu ölçüde vurgulamamın sebebi;

Emniyete bağlı tüm kuralların öncelikle küresel hava taşımacılığının ortaya çıkardığı sosyal ve ekonomik gereksinimden kaynaklandığını,

Hukuk zemininde uluslararası havacılık kurallarının anılan gereksinimlere bağlı olarak oluşturulup geliştiğini hatırlatmaktadır.

Yedi yıl sonra yayınlanan ve daha önemli olan baskıda (2014-2016, İkinci baskı) belirlenen yol haritasını izleyerek aşağıdaki aşamalarda ilerleme kaydedilmiştir:

Annex 19; 25 Şubat 2013'te ICAO Konsül tarafından kabul edildi, aynı yılın 15 Temmuz'unda yürürlüğe girdi, 14 Ekim'inde de uygulanması zorunlu hale geldi,

Devlet Emniyet Programı (State Safety Program – SSP) çerçevesi ICAO tarafından belirlendi ve üye ülkeler 2017'ye



kadar kendi programlarını tamamlamak üzere harekete geçtiler,

SSP'lerle eşzamanlı ve eşgüdümlü olarak tüm havacılık kurum ve kuruluşlarının Emniyet Yönetim Sistemleri'ni (Safety Management Systems-SMS) oluşturmaları sağlandı.

Yukarıda anlatılan aşamaları izleyerek bugüne gelip havacılık emniyetinde doküman hiyerarşisini incelediğimizde;

En üst seviyede, Annex-19'u görmekteyiz çünkü havacılık emniyetinde tüm standartlar ve ilkeler burada belirlenmektedir,

Bunun ardından, küresel

başlamda sorumlulukların ve hedeflerin ortaya konulduğu GASP'ı görmekteyiz,

GASP'a koşut gereklilikleri, yapılacakları açıklayan doküman Doc.9859 SMM'dir,

GASP'a bağlı olarak bir alt seviyede (şimdilik) ulusal seviyede standartların, ilkelerin ve sorumlulukların tanımlandığı SSP'leri görmekteyiz,

Bunun altında, havacılık emniyeti konulu yönetmelik, talimat ve direktifleri görebiliriz,

En altta da Ulusal yayınlara uygun yayınladıkları ve havacılık otoritesi tarafından onaylanması zorunlu olan havacılık kurum ➤

KÜRESEL HAVA TAŞIMACILIĞININ GEREKTİRDİĞİ TÜM EMNİYET KURALLARI, HUKUK TEMELİNDE GELİŞTİRİLMİŞTİR. HAVACILIKTA SADECE KURALLARA UYARAK EMNİYETİ SAĞLAYAMAYIZ



ve kuruluşlarının kendi Emniyet Yönetimi Elkitaplarını ve buna bağlı prosedürler ile talimatları görebiliriz.

Önümüzdeki dönemde, havacılık emniyetinde sürdürülen standardizasyon çabalarını Bölgesel Havacılık Emniyeti Grupları'nın (Regional Aviation Safety Groups-RASGs) işbirlikleri izleyecek ve Bölgesel Havacılık Emniyeti İzleme ve Yönetim Programları (Regional Monitoring and Safety Management Programmes) için önce anlaşma ve protokoller imza edilecek ve ardından destekleyen dokümanlar yayınlanacak ve SSP'lerin güncellenmesinde yol gösterecektir. Bu dokümanların hedefi orta vadede etkin emniyet yönetiminde uluslararası işbirliğini artırmak ve uzun vadede de özellikle gelişmiş hava seyriyeferi teknolojilerinden

yararlanarak emniyet yönetimi maliyetlerini düşürmek olacaktır.

Hatırlayalım: uluslararası havacılık hukuku, ülkeler (havacılık hukukunda "states") arası uzlaşmalardan ve bir o kadar da menfaat çatışmalarından veya uzlaşmazlıklardan kaynaklanmaktadır ve bunlara koşut gelişmektedir. Söz konusu hukuk temelinde de mevzuat oluşturulmaktadır.

Havacılık emniyeti özelinde bunu şöyle yorumlayabiliriz: Ülkelerin ortak menfaati, hava taşımacılığının sağladığı sosyal,

ekonomik, kültürel katkının artırılmasıdır. Bunun için hava taşımacılığının emniyetle ve aksamadan başarılmasına gerek duyulmaktadır;

Diğer yanda çatışmalar veya uzlaşmazlıklar ise yaşanan egemenlik sorunlarına bağlı olarak yine hukuk temelinde mücadelelere neden olmaktadır (bkz, Ege'de FIR sorunu, KKTC'nin tanınmamasına bağlı sorunlar, Cebelitarık sorunu, Kuzey Denizi, vs).

Sonuçta, hava taşımacılığının yarattığı ortak menfaatten ülkeler için iki taraflı (çatışma/uzlaşma) pay alma mücadelesinde hukuk belirleyici olmakta, mevzuat da buna uygun oluşmaktadır.

Emniyet Yönetiminde Mevzuat Temelli Yaklaşımda Sorunlar

Yukarıda kısaca çerçevesi ortaya konulan hiyerarşiye

göre oluşan ve geliştirilen mevzuat, emniyetin etkin şekilde yönetilmesinde yeterli midir? Yani, tüm oyuncular mevzuata harfiyen uyarırsa, emniyet sağlanır ve güvence altına alınabilir mi?

Bu sorunun yanıtı maalesef "hayır" değerli okurlar. Çünkü mevzuat temelli yaklaşımda aşağıdaki sorunlarla kaçınılmaz olarak karşılaşmaktayız:

Kuralların daima bir eksiği veya açığı bulunur

Yukarıdaki zincir kurallar yapısının gereği olarak sivil havacılık otoriteleri kendi yönetmeliklerini ve direktiflerini yayımlar. Sonra da emniyet denetlemeleri gerçekleştirilir.

Denetlemeler ister iç denetleme olsun isterse dış denetleme, denetlenenler tarafından pek çok şey ört-bas edilebilir. SMS eğitimini almamış bir havacı kâğıt üzerinde bunu almış gibi gösterilebilir, uygulanmamış



**EMNİYET DENETLEMELERİ,
SADECE EMNİYET
FAALİYETLERİNİN MEVZUATA
UYUM DERECESİNİ GÖSTERİR.
EMNİYETİ ÖLÇMEZ.
EMNİYET PERFORMANSINI
BİLİMSEL ARAŞTIRMA
YÖNTEMİ KULLANMADAN
ÖLÇMEK YETERLİ SONUÇLARI
ÜRETEMEZ.**

bir Acil Durum Eylem Planı uygulanmış gibi kayıt tutulabilir, vs. Bu yüzden her şeyden önce dürüstlüğe gerek duyulur.

Mevzuat temelli yaklaşımda, bir yanda insanlardan dürüst olmalarını istenirken, diğer yanda hataları veya eksiklikleri cezalandırılır. Bu çelişkili duruma bağlı olarak, emniyet yönetiminde “mış gibi” serisinden örneklerle karşılaşırız. Örneğin Emniyet Yöneticisi denetlemede bulgu kaydedilmemesi için raporlamaların sayıca artmasını sağlamak üzere, arkadaşlarının adına bildirimlerde bulunur ya da rica eder, birileri hatır için bildirimde bulunur ki toplamda raporlamalar artmış görünsün! Bu tür kayıtlar gerçek durumu yansıtamazlar oysa emniyet sorunları gerçek dünyada yaşanır.

Mevzuat temelli yaklaşımda, emniyet yönetimi kalite yönetimi (yeni adı uyumluluk izleme yönetimi) ile karıştırılmaktadır.

Kalite yönetiminin de bilimsel temelden uzak işleyişini ayrı bir yazımızda eleştireceğiz. Burada vurgulamak istediğim ve açmaz olarak tespit ettiğim konu, yönetim bilgisi sığ yöneticilerin kalite ve emniyet yönetiminde risk matrislerini aynı mantıkla oluşturup tedbir geliştirmeye çabalarıdır. Oysa ikisi çok farklıdır. Kalite yönetiminde oluşan risklere karşılık alınan tedbirler süreçlere ve normların güncellenmesine odaklanırken, emniyet yönetiminde tedbirler risklere neden olan ya da onlarla yüzleşen havacıların uyum davranışına, tutumlarına ve bunların yönlendirilmesine odaklanılarak geliştirilir.

Kurallar her faaliyet alanını kapsayamaz

Ne çalışanlar ne de emniyet yöneticileri günlük faaliyetlerini yürütürken karşılaştıkları emniyet sorunlarını çözmekte mevzuata başvurarak başarılı olamazlar. Örneğin harici

kontroller (walk-around check) sırasında bir havayolu pilotu teknik bir hata tespit edip uçuşu iptal ettiğinde, emniyet yönetimi kapsamında ne yapılacağını bire bir anlatan bir doküman yoktur. Böyle bir durumda mevzuata başvuran emniyet yöneticisi, kök-neden analizi Emniyeti Eylem Grubu (EEG) toplantısı ile yapılmasının gerektiğini keşfedebilir ancak eğer grup çalışması yönetme, örgütsel karar verme yöntemleri gibi teknik konularda birikimi yoksa istenen sonuçlara ulaşamayacaktır. Emniyet yöneticisinin birikimi olsa dahi gruptakileri bu tür çalışmalara yönlendirmek kolay olmayacaktır. İşletmelerde zaten EEG toplantısı ve/veya Emniyeti Gözden Geçirme (EGG) toplantısı genellikle rutin bütünün içinde düşünülür.

Emniyet denetlemeleri korku kültürünü besler
Emniyet denetlemeleri

sonucunda görülen aksaklıklar, personeli veya birim yöneticisini ya da emniyet yöneticisini terazinin zor durum kefesinde bırakıyorsa, karşı kefedeki korkudan başka bir şey birikmeyecektir.

Özellikle de savunma isteme, ceza verme, sözlü ya da yazılı biçimde uyarıda bulunma, yalnızken ya da ekip içerisinde tenkit etme gibi emniyet yönetiminden bihaber yöneticiler tarafından seksenlerden kalma yönetim araçlarının kullanıldığı kurumlarda emniyet korku üretmeden yönetilemez.

Daha kötü olarak, en basit emniyet sorunları çözülemez. Tartışmamızı az önce verdiğimiz örneğin devamında genişletiyorum: Harici kontroller (walk-around check) sırasında pilot teknik bir hata tespit edip uçuşu iptal ettiğinde ona ödül vermek de teknik personele ceza vermek de beklenen sonuçlarının



yanında beklenmedik sonuçlar doğurabilir. Ceza (yaptırım) zaten tüm personel için korkuyu yayılarak besler. Ödül ise iyi kullanılmazsa adaletsizlik duygusu veya küskünlük yaratabilir. Zaten mevzuatın öngördüğü ve emniyet denetlemelerinde aranan husus, kök-neden analizlerinin sonucunda hangi tedbirlerin alındığı olduğundan, ödüle neredeyse hiç başvurulmamaktadır.

Mevzuata başvurarak emniyet hedefleri konulamamaktadır

Mevzuat işletme özelinde emniyet hedefi önerememektedir. Bu yüzden, yöneticilerin mevzuatı



yorumlaması gerekmektedir. Bunu danışmanlık hizmeti almadan ya da uzman personel istihdam etmeden başarılılabilmek kolay değildir. Biz burada temel aksaklıkları

konumuz olan “mevzuat temelli yaklaşım sorunları” çerçevesinde değerlendirmekle yetineceğiz.

Farklı havacılık kurumlarının emniyet hedeflerini incelediğimde üzülerək

gördüğüm konu, yöneticilerin basit hedefler ya da imkânsız hedefler koymuş olmalarıdır.

İmkânsız hedef dediğimde ilk aklıma “sıfır kaza hedefi” geliyor. Verilen bunca eğitime, konferansa, yayına ve yapılan bunca toplantıya rağmen hala “sıfır kaza hedefi” saçmalığında sona ulaşamadık.

Bir başka sıkıntı da kurumsal emniyet hedeflerinde görülen belirsizliktir. Örneğin “emniyet olaylarını/kayıpları ya da kazaları mümkün olan en düşük seviyeye getirmek” emniyet yönetiminin amacıdır. Bu kurumsal hedef olamaz, üst sınır burada çizilmeli diyebilirim.

Sayısal hedeflerin konulması üst yönetimin alışkanlıkları arasındadır ve



emniyet yöneticileri de buna zorlanmaktadır. Bu durumda, sayısal veriler üretimin miktarı ya da süresiyle ilişkilendirilmeli, oranlanmalıdır.

Emniyet Performansını ölçmekte başarılı olunamamaktadır

“Emniyet ölçümü” ile “emniyet performansı ölçümü” arasında temel ayrım ölçüme konu olan gözlemlerin hangi seviyede gerçekleştiğine bakılarak yapılır. Operasyonel seviyede karşılaşılan aksaklık, hata veya ihlaller ile küçük ölçekte maddi kayıplar emniyet performansı ölçülürken kullanılır.

Stratejik seviyede, emniyetin ölçülmesinde kaza ve kayıplar birer gösterge olabilir ancak yeterli değildir; emniyet yönetiminde ikinci temel boyut olan emniyet kültürünün geliştirilmesine yönelik çabaların da değerlendirilmiş olması gereklidir. Oysa mevzuat, emniyeti ölçerken “yüksek seviyeli ve yüksek sonuçlu olayların sonuçlarının nicelleştirilmesini” talep

SONUÇTA, HAVA TAŞIMACILIĞININ YARATTIĞI ORTAK MENFAATTEN ÜLKELER İÇİN İKİ TARAFLI (ÇATIŞMA/ UZLAŞMA) PAY ALMA MÜCADELESİNDE HUKUK BELİRLEYİCİ OLMAKTA, MEVZUAT DA BUNA UYGUN OLUŞMAKTADIR.

etmektedir. Burada ölümcül kaza ve ciddi olay oranları gibi seçilen yüksek seviyeli ve yüksek sonuçlu olayların sonuçlarının nicelleştirilmesinden söz edilmektedir. Bu yüzden mevzuatta eğitimlerde sıkça sözünü ettiğimiz emniyet kültürü tam yerini bulamamaktadır. Bunun yanında, emniyetin gerektirdiği hem bireysel hem örgütsel farkındalığı ölçmek ya da geliştirmek konusu da

mevzuat temelli yaklaşımda ihmale uğramaktadır.

Kişisel önerim, performans ölçümündeki hedefleri emniyet ölçümündeki hedeflerden tamamen ayrı düşünmeyi başarmaktır. Performans ölçülürken faaliyetler sırasında kaçınılmaz şekilde karşılaşılan ve emniyeti tehlikeye düşüren aksaklık, hata veya ihlaller faaliyetlerin sorumlularının da katılımıyla sınıflandırılmalı sonra da her biri zamana ya da faaliyet miktarına oranlanarak emniyet performans göstergeleri elde edilmelidir. Her bir gösterge için hedef değerler belirlenirken kurumun geçmişe yönelik kayıtları kadar benzer kurumların elde ettikleri değerler de dikkate alınmalıdır.

Emniyet ölçülürken aşağıdaki üç husus sağlanmalıdır:

Emniyet performans ölçümünün genel bir değerlendirmesini içermelidir,

Emniyet hedeflerine ulaşıp ulaşılmadığını anlamaya yaramalıdır,

Ölçüm sonucunda söylenen ifade yönetime karar almak şansı tanımalıdır.

NE YAPMALI?

Yukarıda sıraladığım ve mevzuat temelli yaklaşımın kendi özelliklerinden kaynaklanan sorunları ortadan kaldırmanın tek yolu, mevzuat temelli emniyet yaklaşımının gerekli ama yetersiz olduğunu hem birey hem de kurum olarak anlamaktır.

Mevzuatın gerekliliklerini yerine getirmekte yaşanan sorunlar eksiklik olarak değil, gelişim ve iyileştirme olanağı olarak görülmelidir. Korku kültürünü besleyen tüm örgüt içi kaynaklardan arınmanın yolu örgütün kendisi tarafından bulunmalıdır.

Emniyet yönetiminde artık paradigma değişmiştir. Emniyet kültürüne odaklanılmalıdır. Emniyet kültürünü ve koşullarını eksiksiz değerlendirmek ve olumlu emniyet kültürünü geliştirmek için mevzuatın sadece tarif edebildiği fakat kapsamlı çalışmalarını zorunlu kılan ilave çabalara gerek duyulmaktadır. Bunu başarmak için de henüz sektörde başaramadığımız ama zorunlu istikametimiz olan üniversite-sektör işbirlikleri hızla geliştirilmelidir ve doğru isimlerle doğru mekanizmalar kurularak sürekli geliştirilmelidir.

OYUNCU KİŞİLİK BOZUKLUĞU

İLİM, İLİM BİLMEKTİR. İLİM KENDİN BİLMEKTİR. SEN KENDİNİ BİLMEZ İSEN BU NİCE OKUMAKTIR, DER YUNUS EMRE. OKULLAR BİTİRMEKLE, OKUMAKLA ADAM OLUNUR MU SİZCE? ADAM OLUNUYOR MU? NEZAKETİN, MERHAMETİN, KÜLTÜRÜN VE İNSANI İNSAN YAPAN DEĞERLERİN EĞİTİMLE İLGİSİ VAR MIDIR?



Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ
İstanbul Ruh Sağlığı Enstitüsü

İnsan doktor olabilir, avukat olabilir, mühendis, profesör, vali olabilir ama adam olamıyor malesef. Okumak insanı meslek sahibi yapıyor cehaleti almıyor. İnsanın karakteri, görgüsü neyse odur. Dünyanın en iyi okullarından mezun olun, büyük projelere imza atın, başarıdan başarıya koşun bütün bunlar hep sizin mesleki uzmanlığınızla sınırlıdır. Hayat okulunda nasıl bir öğrencisiniz bu önemli. Aslında hepimiz aynı okulda okuyoruz. Bu hayat okulu ayakta

kalabilmeyi, ilişkileri öğretiyor bize. Akıl sağlığınız yerindeyse okulda da başarılı olabilirsiniz. Yok eğer değilse hayat sizi yolunuza çıkanlarla birlikte önüne kata kata sürükler.

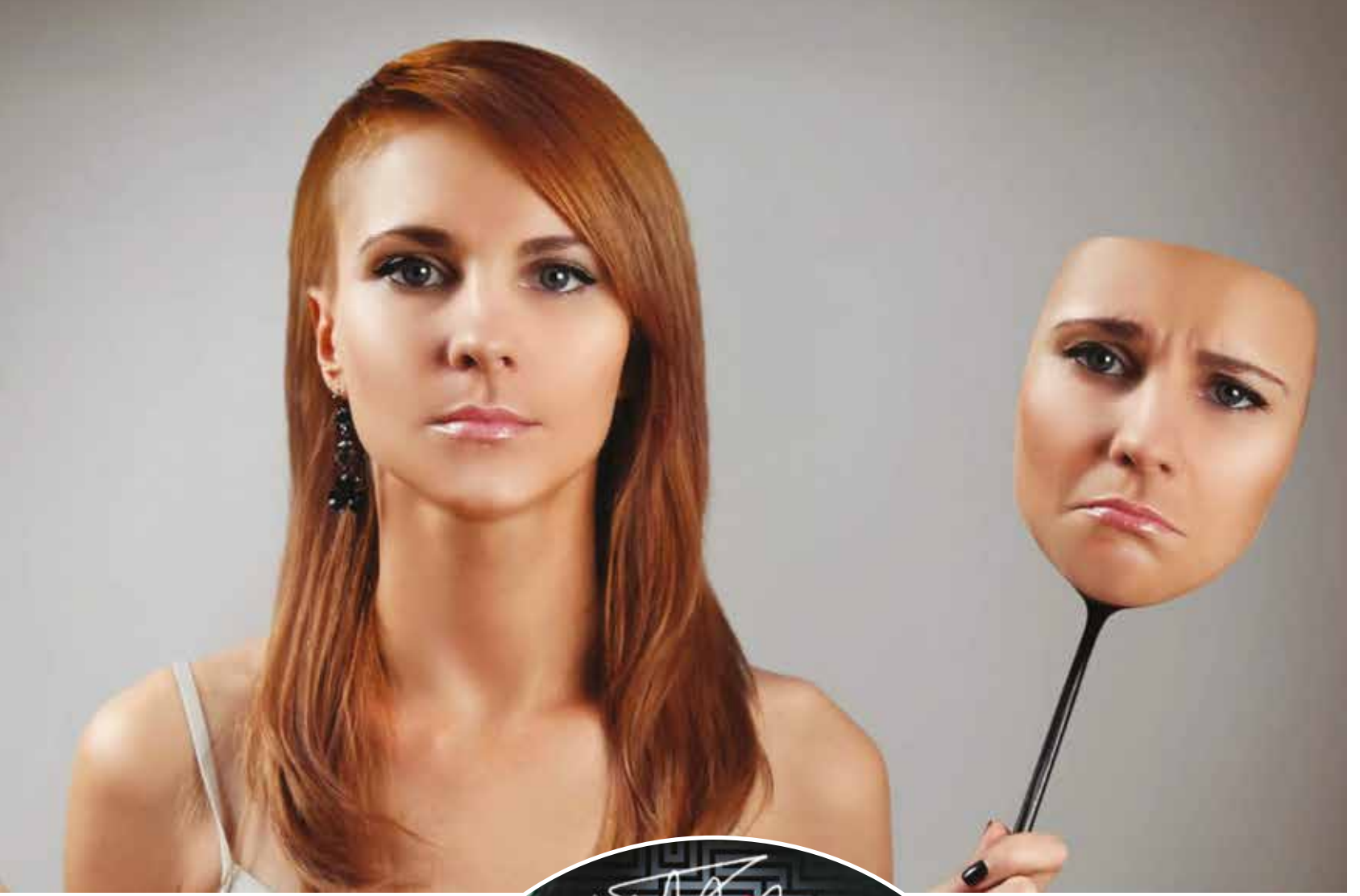
Şimdi bütün bunları ne için yazdım? Mesleğim icabı pek çok okumuş, üniversiteler bitirmiş, mastır doktora yapmış hatta profesör olmuş insanlar tanıyor ve görüyorum. İlişkilerinde öyle bir davranış tutumu içinde oluyorlar ki siz sadece şaşırıyorsunuz. O davranışı bir türlü kendisine

yakıştıramıyorsunuz. İşte tam da burada psikoloji devreye giriyor yani ruh bilimi. Öyle düşündüğünüzde o kişiye bir tanı koymaya, onu anlamaya çalışıyorsunuz. Eh ne de olsa serde psikologluk var. Koyduğunuz tanı şu: Histrionik Kişilik Bozukluğu.

Histrionik Latince’de aktör, oyuncu anlamına geliyor. Diğer bir deyimle Oyuncu Kişilik Bozukluğu bunun adı. Peki bir kişinin oyuncu kişilik bozukluğuna sahip olması ne demek?. Genç erişkinlik

döneminde başlayan değişik şartlar altında ortaya çıkan, aşırı duygusallık ve ilgilenilme arayışı gösteren durumdur. Daha çok kadınlarda görülen bu kişiler bir nevi aktrist gibidirler. Kişi sürekli herkesi kendisini övmesini, güzel/ yakışıklı bulmasını, beğenmesini ve yaptıklarını onaylamasını isterler. Bunu sağlamak için her şeyi abartılı yaparlar. Az tanıdıklarına, insanlara aşırı samimiyet gösterirler. Duyguları çok hızlı değişim gösterir. En küçük zorlanmada kriz





geçirebilirler. Her istediklerinin hemen olmasını isterler. Bencildirler. İlk yetiştirildikleri dönemde ihtiyaçları olan bakım, ilgi ve desteği görmediklerinden sevgi açlıkları oldukça dikkat çeker. Kadın erkek ilişkilerinde ise ayartıcı bir tavır sergilerler. İş ciddiyete bindi mi yan çizip karşısındakilerden uzaklaşırlar. Bu kişilerin cinsel soğukluğu olabilir. Gösteri sanatları, avukatlık, siyaset ve iletişim alanlarında başarılı olurlar. Onlarla mesafe ayarları iyi korunmalıdır. Birini beğeniyorsa onu takıntı yapar ve sürekli dikkat çekmeye çalışır.

Sosyal medyada artık bu tür insanlara sık rastlamak mümkün. Belki sizin de dikkatinizi çeken hatta dikkatinizi çekmek için adeta



çarpınan; tüm fotoğraflarınıza muhteşem beğeniler yapan, size olağanüstü yorumlar yazan o da yetmeyip sağınıza solunuza uzanan, yakınlarınıza kadar giren abartılı çok eğitilmiş hayranınız olmuştur belki. Bu

kişiler hırslı kişilerdir aynı zamanda. Hedefine ulaşmak için tüm şartları zorlar. Üzerinizde çok iyi stratejik planlar kurabilir. Sağınıza solunuza “ Bu kadın/adam benim, ilişkimiz çok iyi. O da

benimle ilgileniyor” mesajları verebilir. Küçük hesaplar peşinde koşup aldıkları eğitimi bir anda sıfıra düşürürler. Yukarıda yazdığım gibi onlar siyasette ve iletişimde çok başarılıdır. Çünkü adından da anladığımız gibi onlar çok iyi oyuncudurlar. İşte size bu tür insanların tanımını veriyorum ki gözünüzü açın, kurda kuşa yem olmayın...

Histrionik Kişilik Bozukluğu'nun tedavisi psikoterapidir. Ancak kendileri tedaviyi kabul etmedikleri için tedavi etmek zordur.

Fuzuli'ye bir kez daha kulak verelim: “Mey biter saki kalır, her renk solar haki kalır; Diploma insanın cehlını alsa da, hamurunda varsa eşeklik, baki kalır.”

DENİZİZLER ÇAĞIRINCA

**ARTIK GÖKYÜZÜNDE
ÇELİK YIĞINLARI İSTEMİYORUZ DİYEN
SÖZDE BU VATANIN ÇOCUKLARI
SÖZÜM SİZE;
BİZ SABAHLARI TANLA GÜNEŞİ
GECELERİ YILDIZLARLA AYI TAŞIDIK KANATLARIMIZDA
BAŞKA ÜLKELERİN ÇELİK KUŞLARI
KANATLARINA TAKIP KARA BULUTLARI
ÜLKEMİN AYDINLIĞINI KARARTMASIN DİYE...**



Kpt. Plt. Halil AÇIKGÖZ
Pegasus Havayolları

Arkadaşlarının hayatlarından çekip gitmesini hiç istemedikleri iki civandan Koray CÖMERT gitti önce. Maltepe Askeri lisesine Menemen'den aynı gün katılan Altuğ KARABURUN'la asla ayrılmayacaklarına birbirlerine söz vermelerine rağmen. İkisinin de gönlünde yatan Hava Harp Okulunun hayaliyle dört yıl boyunca, ağzı kulaklarında bir gülüşle devre arkadaşlarının gönüllerinde kurdukları tahttan baktılar dünyaya. Kader önce

okullarını ayırarak gösterdi çirkin yüzünü, Koray'ı Kara Harp okuluna göndererek. Ama uzaklıklar değildir dostlukları yıpratın deyip asla vazgeçmediler her fırsatta tekrar bir araya gelmekten.

Altuğ Hava Harp okulundan mezun olurken yıllığının sayfasında güneş batan bir deniz fotoğrafıyla adeta "DENİZLER ÇAĞIRIYOR BENİ" der gibi. Sayfası kendi gibi yalın, duygusal, derin. Hakkında yazılanlar hayatla dalga geçen, gülen, umutlu yönünden dem vuruyor.

Tek dileği vardı, gökyüzüne kanat açmak, engin denizlerde ykanmak. Tam hayaline kavuştuğunda Koray kardeşinin şehadet haberi kor olup düştü yüreğine. Yıklmak, yırtınmak, kahrolmak, ağıtlar yakmak bana yakışmaz dercesine dimdik durdu arkadaşını sonsuzluğa uğurlarken. Sonsuz ayrılığın bile dostluğuna ket vuramayacağını "Ölüm bizi ayıramaz kardeşim, biz yine hep beraber olacağız" sözleriyle vurguluyordu, dudağında kalan yarım tebessümle.

Ben Altuğ'u Eskişehir 112.



Şeytan Filo'ya geldiğinde tanıdım, daha önceden tanıdığımı sanmama rağmen. Dağ gibi bir yiğit. Devre arkadaşlarıyla tuttuğu bekar evi neredeyse ikinci evim oldu. Ozan'ın yaptığı değme ustaların yapamayacağı akşam yemeklerinde, Kubilay'ın zeka dolu ironik espirilerine gülen küçük bir çocuk gibi kısılan gözleri gitmiyor aklımdan, bir de bir Pazar akşamı, Menemen'deki anasını ziyaretten döndüğünde çizmelerini fırlatıp koşarak masaya oturmuş, bu kadar yemeği kim yiyecek sorumuzu cevapsız bırakışı.



Hani Attila İlhan'ın hayatlarında bir kez uçanlar, bir daha dönmesinler yeryüzüne mısıraları var ya, onun için yazılmıştı sanki. Uçuşa giderken kendi düğününe gider gibi çıkışı kapıdan, dönüşü de dünyaları fetheden İskender edası, Ege'de suların ısındığı 1995 Aralık ayında Akhisar'a intikale gideceğini öğrendiğinde de yeni yerler keşfetme arzusu ağızını açık bırakıyordu. Arka arkaya indik Akhisar meydanına. Techizatlarını çıkarırken Efe kıyafetlerinden soyunmuş zeybek

gibi hüzünlü bakıyordu. İçi kıpır kıpır. Yarın ilk defa Ege'ye çıkacağım deyip duruyordu, biz heyecanının nedenini merak etmişiz de soruyor muşuz gibi. Ekte cin peri hikayelerinin gerçekliğine inanan, inandıkça korkan bir Üsteğmen de vardı. Günlerdir Akhisar'da alarm reaksiyon nöbeti bekleyenler onları evlerine kavuşturacak nöbet değişimimizden çok onun korkularına korku katmakla ilgileniyorlar ve başlıyorlardı anlatmaya. Geceleri beyaz tüller içindeki kadın kılığında

ama ayakları ters cinler odaları ziyaret ediyormuş. En çok camdan ve tuvaletten çıkıp geliyorlarmış. Üsteğmen abi, hem suratını buruşturuyor bunu bana yapmayın dercesine, hem de dolanıp dolanıp geri geliyordu daha ayrıntılı öğrenmek için. Devre arkadaşları, onunla aynı oda da kalıp, yangına körükle gitme derdine düştüler. Eşyaların misafirhaneye taşınma görevini de bana verdiler ısrarla. Ben er miyim neden ben yapıyorum diyecek oldum, sonra anladım tezgahın içinde olduğumu ve

sustum. Misafirhanenin koğu katına çıkınca sağdan ilk odayı üç kafadar devre arkadaşına ayırdım. Ortak tuvalet banyosu olan iki odanın her birinde karşılıklı iki ranza vardı. Yatak başlarında bir metal komidini fark edince korku filmi senaryosuna bir senaryo da ben ekledim. Miknatıslı kapağa bir ip bağlayıp yatağın altından geçirecek, ipi asıldığımda da kapağın kendiliğinden açıldığı hissini yaratacak muziplik peşine düştüm. Misafirhaneden sorumlu askerden ip bulmasını istediğimde bildiğin incecik bir dikiş ipi makarası getirdi. Kopmasından korkarak üçe katladım ipi ama yine de sağlam durmuyordu. Şoför ve misafirhane sorumlusu tepemde dikkatlice beni izliyordu. Yavaşça gerdirilen ip miknatıstan kurtarınca kapağı, yay gibi yandaki ranzaya vuruyor, uzun süre de vınılıyordu. İki üç denemeden sonra ipin kopmayacağından emin olunca ucunu koridordaki halının altına sakladım. Bundan iyisi Şam'da kayısı deyip hızla minibüse koştum. Nöbet binasına gelince sıkı sıkıya tembihledim ▶

**TAM HAYALİNE
KAVUŞTUĞUNDA KORAY
KARDEŞİNİN ŞEHADET HABERİ
KOR OLUP DÜŞTÜ YÜREĞİNE.
YIKILMAK, YIRTINMAK,
KAHROLMAK, AĞITLAR
YAKMAK BANA YAKIŞMAZ
DERCESİNE DİMDİK DURDU...**



kurbanımızın devre arkadaşlarını. İlla dedim kapının dibindeki alt ranzaya yatırın. Başladılar ikna etmeye ve durmadan anlattular camın dibinin ve üst ranzanın daha tehlikeli olduğunu. Zor bela ikna oldu bizzat. Nöbet, güneş Akhisar ovasının batısındaki dağların tepesinde sönünce bitti. Çekilen her cefadan olabildiğince keyif almak gibi gelenegimiz vardı. Üzerlerimizi hızlıca değiştirip otobüsle Akhisar'ın yolunu tuttuk. Askeri gazinoda uzunca bir masa ayrılmış, Köfteler gelmeden ekmele salatalara yumulduk. Hızlı yemek yeme konusunda Türk havacılarını kimse geçemez. Hava Harp okulunda zaman tutulan yemekhaneden kalma alışkanlığımızla arkamızdan biri kovalıyormuş gibi hiç konuşmadan yiyorduk yemeğimizi. Ben, Altuğ, genç üsteğmen abilerim yan yanaydık. Altuğ bozuk plak gibi başladı yine, ben yarın ilk kez Egeye çıkacağım deyip duruyordu. Ertesi gün ki programda ilk kalkacak kolun lideri abim

hem onu rahatlatmak, hem de Şeytan filonun Ege'den başka hiçbir yerde tam dürüst görev yapmadığını, kaç kez Ege'ye çıktığını hatırlamadığını üzerine basa basa yineliyordu.

O güne kadar çocuk sevinciyle yaşayan onca insan gördüm ki kendim de buna dahil, Altuğ'un ki bambaşka idi. Masada bir oturduğu yerde bir daha oturmadan dolaştı. Uçacağı görevin tüm detaylarını herkese sordu. Bıraksalar gözlerini kırpmadan sabaha kadar uçağın içinde oturur, siyah telefonun çalmasını bekler "SCRAMBLE" diye bağırdığında piste bile girmeden oracıktan kalkardı. Yemeğin bitmesini, otobüsle geri dönüşü sabırsızca bekledi. Ona bir türlü geçmiyormuş gibi gelen zaman ellerimizden akıp gittikçe mutlu oldu.

Yol boyunca iki kafadar devre, kurbanımızı doldurdukça doldurdu. Tezgahtan haberdar olan üç kişiydik. Zaten korkutulacağını tahmin eden üsteğmen abimin daha fazla kılınmaması için birbirimize kaş

göz ediyorduk. Misafirhaneye gelince bir an önce yatmamız gerektiği söylenmesine rağmen ben koridordan ayrılmadım. Kaç dakika turaladım o koridorda hatırlamıyorum. Her turun sonunda durup dinliyordum kapılarını. Sesler kesilince halının ucunu kaldırdım, ipi yavaşça gerdirip asıldım. Yerinden kurtulan kapak çat diye ranzaya vurdu önce, sonra kış gecelerinde kapıda uluyan rüzgar gibi uzun uzun vınladı. Geldiler, lan geldiler, kapaklar kendiliğinden açılıyor sözlerini yüksek sesle okunan dualar takip etti. Ben kendimi tutamadım kapıdan uzaklaşırken bastım kahkahayı. Odalarından çıkanlar oldu bu kahkahaya. Altuğ fırladı önce, yüzünde neden güldüğünü bilmeden oluşan tebessümle. Gel gel dedim, ama sessiz ol.

Ben her çekişimden önce karşı ranzanın altında yatan üsteğmen o kapağı kapattı, oyunu uzatmak için. İkinci üçüncü çekişlerimde kutsal kitaptaki tüm sureler okunup bitmişti nerdeyse. İşin aslımı anlatan

Altuğ neye güldüğünün bilinci de gülüyordu, sesi çıkmasını diye de ağzını kapatıyordu şimdi. Bu kadar da anlamaması mümkün değil derken, kıdemli bir hocamız tepemizde dikildi. Kısık sesle anlattım yaptığımızı. Tutturdu ben yapacağım diye. Hocam olmaz ip zayıf kopar desem de beni kenara itti ve asıldı ipe. Tabi ip koptu, koptuğu yerden yatağın altına fırladı gitti. Yüzbaşı kapıyı açtı, içeri sızan ışığın ortasında yatağında doğrulmuş, yüzü kirece kesmiş üsteğmen abinin faltaşı gibi açılmış gözleriyle gözleri buluştu. O nerede lan bu ipin ucu diye soruyor, yataktaki ise hocam hocam valla gerçekmiş geliyorlar diyor, ikisi de birbirini dinlemiyordu. O ana kadar kahkahalarını karnında saklayan herkes patladı, ağzını kapatan Altuğ dahil. İşte o gülüş saklı kaldı bende.

En çok küfürü ben yedim, tehditlerin haddi hesabı yok. En azından peri masallarının o akşamlık gerçek olmadığına inandırdık abimizi. Odalarımıza geçtiğimizde yarın akşama nasıl



bir hinlik yapacağımızı konuştuk. Çam kozalaklarından kuru kafa yapıp yatağına koyma fikrinde karar kıldık. Güneş tepelerden doğarken, şiş gözlerle minübüslere doluştuk. Ben mümkün olduğunca uzak durdum abimden, siniri geçmemiştir korkusuyla.

Öğleye kadar alarm reaksiyon binasında kirli beyaz renkli dahili telefon dışında telefon çalmadı. Kıdemliler yuvarlak masada kağıt oynarken biz çömez yancılar sigaralarından turtklayıp ısmarladıkları meşrubatlardan içtik durduk. Odanın içi göz gözü görmez sis. O sisi dağıtmak, içilen sigara dumanını arada bir dışarı salmak için açtık pencereleri. Üşüdükçe de örttük hemen. İlk kolun iki numarasydım, arkamda da perilerden korkan abim vardı. Bana kırgınlığı hiç uzatmadı, aynı uçakta aynı kadere uçacağımızın bilincinde şakalaşp durduk. Altuğ bir sigara istedi benden. Kol cebimde ki pakete baktım bir tek sigara kalmış. Uçuş çıkarsa dönüşte içeceğim

onu dedim. Yüzü buruştu. Bırak utanmayı masada onlarca paket var al birinden deyip onu cesaretlendirmeye çalıştım. Baktım hala utanıyor gittim ben aldım ve ona verdim. Sigara daha el değiştirmemişken o siyah telefon odayı çınlatırcasına çaldı.

Koşup teçhizatları giyindim, uçak merdivenlerini uçarcasına tırmandım. Soğuk Ege ayazına rağmen vücudumu sıcaklık bastı ve birden ter boşaldı. Liderin arkasından yerden kesildim, bulutların arasında bir numara uçağı kaybetmemek için gözlerimi dört açmaya çalıştıkça gözlerim terden yandı, yandıkça hızlı hızlı kırıştırdım. Radarın talimatı, arka kokpitin sesi ve liderin ikazları birbirine girdikçe heyecandan kalbim boğazımda attı. İki bulut tabakası arasında gri gökyüzünün tam da orta yerinde sarsıla sarsıla tam gaz İzmir'in üzerini kat ettik. Seferihisar ile İkarya adasının arasında bulduğumuz delikten bulut altı yaptık. Bize verilen emir bölgede dolaşan komşunun helikopterini uzaklaştırmaktı.

BEN, ALTUĞ, GENÇ ÜSTEĞMEN ABİLERİM YAN YANAYDIK. ALTUĞ BOZUK PLAK GİBİ BAŞLADI YİNE, BEN YARIN İLK KEZ EGE'YE ÇIKACAĞIM DEYİP DURUYORDU.

Neredeyse olduğu yerde duran helikopterin yanından sırayla kaç kez geçtiğimizi hatırlamıyorum. Bulutların altında dalıp çıktık uzun süre.

Komşumuzu bir hayli kızdırmış olmalıydık ki Batı'dan kopup gelen iki komşu çocuğı belirdi tepemizde. Mirage-2000 'ler güziin sonunda gelen zemherinin habercisi dalını terk eden son çınar yaprağı edasıyla nereye uçağı belirsiz dans etmeye başladı etrafımızda. Sanki uçağı yapan fabrikanın

test pilotuydu hergele. Bizdeki şans dedim kendi kendime. Hamile kaz gibi tam yüklü Fantom uçağındayız ve gele gele Mirage'ler geldi. Kuyruğunu kovalayan kedi gibi dört uçak dönüp duruyorduk. Çakallar ha bire denize doğru dalış yapıp peşlerinden gelmemizi bekliyorlardı. Arka kokpitim bağınıyordu her seferinde sakın bu irtifada aşağı çekme diye. Uzak yoldan gelmiş olmalıydı komşu çocukları, ve daha dönüş yolları uzun. Birden uzaklaşmaya başladılar. Kızma sırası şimdi bizimkilerde. Meğer Seferihisar'ın üzerinde dalaşp durmuşuz biz.

Kovalama sırası bize geçince arkalarından koşmaya başladık. Radar silahlarımızı hazırlayın dediğinde ikinci kez yüreğim ağızımda atmaya başladı. Bulutun içinde önümüzdeki uçaklara radar kilidi atmış sarsıla sarsıla ses hızını zorluyorduk, bir gözüüm yakıt saatinde esir. Kronometrenin saniyesi gibi azalıyordu mübarek. Birden takibi bırakıp gelen 2 F-16 ya yönelin dedi radar kontrolörünün metalik sesi. İyi de yakıt gidiyordu durmadan. Çok fazla da gidemiyorduk zaten yakıt bırakın Akhisar'a inmeye Çiğli'ye bile zor yetiyordu. Mecbur döndük, av olma sırası bizde. İki komşu çocuğı tam arkamızdaydı bu sefer. Radar kilit alıcılarımız yeni doğmuş kırlangıç yavruları gibi cıvıldıyordu. Allahım çok kızdırdık onları inşallah bir delilik yapıp sallamazlar arkamızdan füzeyi. Liderin yakın koluna abisinin koltuk altına sokulan küçük çocuk gibi girdim. Kene gibi yapıştım, çünkü ne nereye gittiğimi biliyor, ne de buluttan yer parçası görebiliyordum aramızda kalan hava boşluğundan.

DENİZLER ÇAĞIRIYORMUŞ ONU SONUNDA KAVUŞTUN MU SABIRSIZ OĞLAN? NE OLURDU YAŞLANDIĞIMIZDA BİR DENİZ KENARINDA AKŞAM ÜSTÜ OZAN'IN HAZIRLADIĞI ÇİLİNGİR SOFRASINDAN SONRA GÜNEŞİ BATIRIRKEN ÖLSEYDİK...



Çiğli'ye inip Kulenin önüne park edince ilk işim yeri öpmek olacak dedim kendi kendime. Piste saman balyaları gibi attık kendimizi ve Meydan Harekata gittik üzerimizdekileri çıkarmadan. Yolda bütün uçuşun adrenali ağızlarımızdan boşalıyor, hepimiz birden konuşuyorduk ama duymuyorduk kendi konuştuklarımızı bile. Öyle derin alçalmışız ki kulaklarımızın açılması için burunlarımızı sıkıp tüm havayı kulak zarlarımıza göndermemiz gerekiyordu. Hiç birimizin aklına gelmiyordu bunu yapmak, sadece bağırıyorduk. Daha binadan girer girmez Komutan karşıladı bizi. Çocuklar sizin bir uçak Midilli açıklarında denize vurmuş, oldu ilk sözleri. Atlamışlar mı? Diye sorduk ilk iş. Hayatta kalmış olmalarına dair tek umudumuzdu ve tüm tayyarecilerin atlamışlar cevabını aldıklarında mecali kalmamış bacaklarına kanı tekrar hücum ettirecek, sevinç çılgınlıkları aturacak tek kelimeyi ağızında değil gözlerinde aradık, hatta hadi işimize bakalım deyip

hayata kaldığımız yerden devam ettiğimiz o büyük mutluluğu . Belli değil, iki numarası buraya geliyor dedi komutan kırılğan bir sesle. Kuleye çıktık uçar adımlarla, uçağı takip etmek için. Bir yandan da bu soğukta ve hırçın denizde ne kadar dayanabilirler diye sesli düşünüyorduk hep bir ağızdan. Dün akşam cinleri kovmak için dualar okuyan dudaklar kurtulmaları için mırıldanmaya başladı. Uçak son yaklaşımda ufku yara yara koca göğsünü gere gere burnu havada yaklaşırken apronda aldık soluğu. Vizörü inik kask umutsuzca sallandı bizi görünce. Uçağın merdivenlerinin başına üşüşmüş 4 üsteğmen meraklı bakışlarla o vizörün kalkmasını,

maskenin çıkartılmasını bekledi heyecanla. Ben bir tek son anda şişmiş paraşüt gördüm, dingiyi göremedim diyordu. Muhtemel uçuş öğretmenini komşunun helikopteri almış denizden. Aklımıza gelmesi gereken ilk soruyu sıraladığımız soruların en sonunda sorduk. Altuğ çıkmadı mı? Görmedim dedi hüzünlü gözlerini ıslak kirpiklerinin üzerine devirerek. Yanımızdan uzaklaşan cinci abim dizlerinin üzerine kapandı, iki eli yanaklarında yüzünü göğşe dönmüş, hiçkırarak Allahım diye bağırdı. Sesi kulede, yüksek binalarda, Yamanlarda, Spil dağında yankı bulmadı da denizde boğuldu sanki.

O akşam İzmir'de kaldık. Hatta tüm Akhisar'daki

ekip uçakları buraya taşıdı. Lojmanların gazinosunda yemek yememek için toplanmışçasına boğazımızdan bir şey geçmeden önümüze gelen her şeyi soğuttuk. Gecenin o soğuşuna rağmen diğer dinginin dalgaları ve rüzgarla adada kıyıya vurmasını ve Altuğ'un sağ salim kurtulmasını umut ettik. Altuğ'un devresi Bahadır anlatmaya başladı, nemli gözleri hepimizin gözlerinde gezinirken. Biz kalktıktan sonra Altuğ tuvalete girmiş. Çok geçmeden ikinci kolun kalkış emri gelince onu ortalıkta bulamamışlar, Bahadır'a sen hazırlan demişler. Bahadır teçhizatı kuşanırken Altuğ çıkıp gelmiş, hayır bu benim görevim diye. Sonra sonrası muhtemel benim yaşadıklarımın aynı ta ki denizin buz gibi sularıyla yılanana kadar.

Ertesi gün uçakla dönerken Eskişehir'e tüm umutlarımı yitirmiş, ağızımı bıçak açmadan oturdum ön kokpitte. Arkadaki öğretmeninim enseme hissettiğim kulaklarımın derinliğinde duyduğum nefesi hariç tüm seslere kulaklarımı tıkadım. Bir ara ah sesi geldi, ne olurdu şu yandaki uçakta Altuğ uçuyor olsaydı diye devam etti. İşte o ana kadar tuttuğum gözyaşlarımı bıraktım, inlemelerim duyulmasın diye interfonu kapattım.

Denizler çağırıyormuş onu sonunda kavuştun mu sabırsız oğlan? Ne olurdu yaşlandığımızda bir deniz kenarında akşam üstü Ozan'ın hazırladığı çilingir sofrasından sonra güneşi batırırken ölseydik. Ne bu acele. Yattığın yerde deniz yıldızları, ruhunun yükseldiği yerde evrenin tüm yıldızları yoldaşın olsun kardeşim...

Size ve 1. derece
yakınlarınıza

**çok özel
indirimler**

Muayene ve
Panoramik Röntgen
ücretsiz

- Bünyesindeki kendi Dental Laboratuvarı,
3 Boyutlu Tomografi hizmetleri
- İğnesiz anestezi ile diş hekimi korkusuna son!
- Uzman hekim kadrosu ve
7 gün 09:00-23:00 arası çalışma saatleri
- Merkezi lokasyon ile ulaşım kolaylığı;
- E-5 otoyolu Florya kavşağı ve Beşyol metrobüs
durağına 100 metre

Gültepe Mah. Reyhan Cad. No: 30 A/1 Küçükçekmece / İstanbul
Tel : 0 212 624 24 73 pbx Fax : 0 212 540 41 90
info@disvedis.com www.disvedis.com

   | disvedis



Atatürk
Havalimanı'ndan
**ücretsiz
servis**



ÖZEL
Diş ve Diş
AĞIZ VE DiŞ SAĞLIĞI
POLİKLİNİĞİ

İLERİ YAŞLARDA AĞIZ DİŞ SAĞLIĞININ ÖNEMİ

YAŞLANMAYLA BİRLİKTE HASTALARDA DİŞ KAYIPLARI ARTMAKTADIR. EKSİK DİŞLERİN YERİNE SABİT VEYA HAREKETLİ PROTEZLER KULLANILMADIĞI TAKDİRDE HASTALARIN AĞIZ, DİL VE DİŞ ETİ DOKULARINDA BESİN TRAVMALARINA BAĞLI YARALAR OLUŞMAKTADIR.



Dr. Bilge DUYMAZ

Diş ve Diş

Ağız ve Diş Sağlığı Polikliniği

Yaşlanma doğal ve geriye dönüşü olmayan bir süreçtir. İnsan ömrünün uzadığı günümüzde ağız diş sağlığı ile ilgili sorunların görülme sıklığı artmaktadır. Beslenme, konuşma, yutkunma, estetik görünüm gibi önemli fonksiyonları üstlenmiş olan ağızın, yaşlanma ile birlikte bu fonksiyonlarında gerileme gözlenir. Diş çürükleri, periodontal doku yıkımı, diş kaybı, çene kemiklerinin erimesi yaşlılarda artan

sorunlardır. Bunama, Alzheimer gibi hastalıklar ağız bakımını güçleştirerek sağlıklı yaşamın sürdürülebilirliğini zorlaştırmakta, aspirasyon pnömonisi sıklığını artırmaktadır. Ancak bazen ilerleyen yaş ile sıklığı artan genel sağlık sorunlarının tedavisinde kullanılan ilaçların yan etkileri de ağız diş sağlığında önemli sorunlara sebep olmaktadır. Kanser, otoimmün, enfeksiyöz, romatolojik hastalıkların tedavisinde kullanılmak üzere

geliştirilen ilaçların pek çoğu ağızda birtakım reaksiyonlara neden olabilmektedir. Ağız dokusunda sıklıkla gelişen ilaç kullanımına bağlı reaksiyonları ağız kuruluğu, likenoid reaksiyonlar (beyaz ağsı yapıda), aftöz ülserler, büllöz gelişmeler, dil ve dişetlerinde renklenmeler, damarsal büyümeler, beyaz lezyonlar, tat kaybı, his kaybı, çene kemiği nekrozları, enfeksiyon, angioödem ve tümöral oluşumlar olarak sıralayabiliriz. Son yıllarda sadece onkolojik

amaçlı değil, osteoporöz tedavisi amacıyla da kullanılan ağız veya enjeksiyon yoluyla verilen Zometa, Fosamax gibi bifosfonat grubu ilaçlar, çene kemiklerinde tedavisi güç kemik nekrozları ve çene kemiği kırıklarına sebep olabilmektedir. Bu ilaçların kortikosteroidler ile birlikte kullanılması tedaviyi daha da güçleştirmektedir. Bifosfonat kullanımına bağlı gelişen kemik nekrozlarından korunmaya gereken önem verilmeli, hastalar ve/veya hastaya bakmakla

DİŞ ÇÜRÜKLERİ, PERİODONTAL DOKU YIKIMI, DİŞ KAYBI, ÇENE KEMİKLERİNİN ERİMESİ YAŞLILARDA ARTAN SORUNLARDIR.

yükümlü olanlar bu konuda bilgilendirilmelidir.

Yaşlanmayla birlikte hastalarda diş kayıpları artmaktadır. Eksik dişlerin yerine sabit veya hareketli protezler kullanılmadığı takdirde hastaların ağız, dil ve diş eti dokularında besin travmalarına bağlı yaralar oluşmaktadır. Bu yaralar ihmal edildiğinde ağız dokusu kanserlerine sebep olabilmektedir. Ayrıca eksik dişler, çiğneme işleminin yeterince yapılamamasına sebep olmakta ve bu hastalarda sıklıkla sindirim problemleri görülmektedir.

Yaşlanma dişlerin çevresindeki diş eti ve destek kemik dokusunda da kayıplara neden olur. Hastaların protezlerindeki diş- diş eti uyumu bozulur. Protezler altında besin birikimi sonucu ağız hijyeni bozulur, çürük oluşumu ve ağız kokusu başlar.



Kemik dokusunun kaybına bağlı olarak hareketli protezlerde konuşma ve yemek yeme gibi fonksiyonlarda protez stabil durmaz. Bu durum ileri yaşlardaki hastaların sosyal hayatını olumsuz etkilemektedir. Diş eksikliklerinin tedavisinde günümüzde sıklıkla tercih edilen implant destekli protezler, hastalara daha konforlu ve estetik çözümler sunmakta, ileri

yaştaki bireylerin hayat kalitesini arturmaktadır.

Sağlıklı bir bedene ve ruha sahip olarak hayatın keyfini uzun yıllar doyasıya çıkarmak için diş hekimi kontrollerinizi aksatmamanızı, kullandığınız ilaçların ağız dokusuna olan etkileri hakkında bilinçli olmanızı ve ağız hijyeninize önem vermenizi tavsiye eder, sağlıklı gülüşler dileriz.

YAŞASIN HAYAT: GİZEM ÖZDİLLİ



Zişan SEÇKİN



PODYUMLARA DAMGA VURMUŞ BİR MANKEN, FOTOĞRAFLARA HAYAT VERMİŞ BİR FOTOMODEL VE GÜNÜMÜZDE MANKEN OLMANIN YAŞAM BİÇİMİ VE YEMEK KÜLTÜRÜ OLAN BİR AİLEDEN GELMENİN AVANTAJLARIYLA AKILLI SEÇİMLER SUNAN BİR 'MUTFAK' YAZARI... TÜM YALINLIĞI, DÜRÜSTLÜĞÜ VE CANA YAKINLIĞIYLA GİZEM ÖZDİLLİ'YLE KEYİFLİ BİR RÖPORTAJ GERÇEKLEŞTİRDİK.



Modelliğe başlamanız nasıl oldu, aileniz sizi destekledi mi?

Aslında ben sporcuydum, hem hentbol hem de voleybol oynuyordum. Hatta hentbolda genç milli takıma seçildim. Fakat ciddi bir sakatlık geçirince spor hayatım da bitmiş oldu. Sporla kabalaşan hareketlerimi yumuşatmak için bir zerafet okuluna devam

ettim. Ankara'da tanıtımlara defilelere katılıyor, katalog çekimleri yapıyordum. Ailem de beni destekliyordu ama, ben bir işin içine girince iyisi olmak için peşini bırakmam. Bir gün aileme kariyerime İstanbul'da devam etmek istediğimi söyledim. Üniversite sınavlarımın birincisini kazandığım halde ikincisine girmedim. Bir de iyi bir model olmak en büyük hayalimdi. Babam bir süre benimle görüşmedi.

Anneannem, teyzelerim buradaydı onlar benimle ilgileniyorlardı. İlk olarak Neşe Erberk ajansa gittim, Neşe hanım 'kilolusun sen model olamazsın' dedi. Haklıydı... Sporu bırakınca kilo almıştım. Rejim ile birlikte spor yaparak formumu kazandım ve zorlu geçen bir dönemden sonra jean firmalarıyla çalışmaya başladım. Ardından Ay-Yıldız'la bir yıllık anlaşma yapınca adım duyulmaya başladı.





Şöhretli olmak hayatınızda neleri değiştirdi?

Ben aynıyım, ama sanırım bana olan bakış açısı değişti.

Şöhretin sizin için anlamı nedir?

Benim için ünlü olmak yalnızca bir kelime, bazen bunun getirisi kadar götürüsü de olabiliyor. Nedensiz yere çok sevenler olduğu gibi, tanımadan ön yargılı yaklaşanlar da olabiliyor. Uzun yıllardır bu camiadayım, sevdiğim ve beni seven insanlarla çalışma imkanı bulduğum için de çok şanslıyım.

Mankenlikten yemek kitabı yazarlığında... Mutfağa ilginiz nasıl başladı?

Aileden geliyor. Dedemin restoranı ve firması vardı. Çocukluğumdan itibaren 'soğan böyle doğranmaz, patlıcan öyle kesilmez jülyen kesilir, bu yemek şu sürede pişer' cümleleriyle büyüdüm. Bu bir avantaj, böyle bir ortamda büyüyünce yemek yapmak da önce hobi sonra meslek olabiliyor.

Mutfakta yalnız mı çalışmayı seversiniz?

Kesinlikle yalnız olmalıyım. Mutfak benim Cumhuriyetim, ayrıca hafif bir müzik de olmalı... Zevkle, saatlerce vakit geçirebilirim orada.

Yemek kitabı yazma fikri nasıl gelişti?

Modelliği bıraktıktan sonra ciddi bir ilişkim oldu. Ankara'ya döndüm bu arada yemeğe sardım iyice. Tariflerimi sosyal medyada paylaşıyordum.

İnanılmaz bir ilgi gördü, yemek yazarları tariflerimi sitelerinde yayınlıyordu. Hatta birkaç tarifim televizyona da yansınca Alp Tuncer isimli editör bana ulaştı ve kitap çıkarma teklifinde bulundu.

İlk kitabınız "Gizem'in Mutfak Aşkı" ile çok ciddi bir ödül aldınız. Anlatır mısınız o dönemi?

Gerçekten bırak uluslararası ödül almayı, tamamen amatörce evimin mutfağını paylaşmaktı amacım. Sorumluluğumu bilerek işin uzmanlarından fikir ve onaylar aldım. Tüm dünyada mutfak Oscarları olarak bilinen Cookbook'ta Celebrity dalında dünya beşincisi oldum. Paris Louvre Müzesi'nde düzenlenen ödül töreninde ülkemizi temsil etme onurunu yaşadım, başarıyla ayrılmakta ayrı bir mutluluktu.

Bu kadar yemek kitabı arasında sizin kitabınızın ulaştığı başarının sırrı nedir?

Ben kariyer yapayım ya da para kazanayım diye yola çıkmadım, evde ne yapıyorsam onları paylaştım. Kadercisi bir insanım. Yoluma hep doğru ve iyi insanlar çıktı ve beni desteklediler. Kitabımı, bana bu meziyeti görenek, duyarak kazandıran dedem Mehmet Özdilli'ye adadım. Dedem mutfak tezgahında çalışırken öldü, kendisini bu işe adanmış bir insandı. Belki de onun uğurudur bana ve kitabıma yansıyan.

İkinci kitabınız Aşkın Lezzeti... Kitabınıza bu ismi vermenizin nedeni neydi?

Her şey aşkla tutkuyla güzelleşir. Yaradana aşk, doğaya aşk, sevgiliye aşk, anneye aşk... Aşk insanın hayatında inanılmaz izler bırakır. Aşık olduğun insanı unutabilirsin. Sesini, davranışlarını ama sana yaşattığı duyguyu unutamazsın. Acısıyla, tatlısıyla... Aşk bana tatları hatırlattığı için kitaplarım adını hep aşktan aldı.

İçeriğinden bahsedebilir misiniz, kaç tariften oluşuyor, kimlere hitap ediyor?

Aşkla, sevgiyle, özgür bir

ruhla yapılan yemeklerin çok daha farklı bir tadı olduğunu anlatmaya çalışıyorum. 95 tarifim var. A plus olarak plazalarda yaşayan, çalışan kadınlara hitap ediyorum diyebilirim. Yani zamanla yarışan insanlara. Ama herkesin de uygulayabileceği tarifler. Fast-food'tan uzaklaşarak tencere yemeğine dönün demek istiyorum. Kitapta herbalist desteği de var. Evde yapılabilecek bakım kremleri tarifleri de yer alıyor. Hem ekonomisiye katkı oluyor, hem de doğala dönüş.

**BEN KARIYER YAPAYIM
YA DA PARA KAZANAYIM
DIYE YOLA ÇIKMADIM,
EVDE NE YAPIYORSAM
ONLARI PAYLAŞTIM.
KADERCİ BİR İNSANIM.**

**Kitap sadece kadınlara
mı hitap ediyor?**

Dünyanın en iyi aşçıları erkekler, erkeklerin de değerlendirebilecekleri güzel bilgiler ve çok kolaylıkla uygulayabilecekleri yemek tarifleri var.

**Yemekle bu kadar iç
içeyken formunuzu nasıl
koruyorsunuz?**

Spor yapıyorum bir de doğal yollardan fayda sağlamaya çalışıyorum. Kilo verdiren, metabolizmayı hızlandıran, bağırsıklık sistemini güçlendiren baharatları yiyecekleri tüketiyorum. Sumak mucizevi bir baharat. Müthiş bir yağ yakıcı özelliği var, yoğurdun bekledikçe çıkan suyu da inanılmaz kilo verdiriyor. Dengeli beslenmeye özen gösteriyorum.

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

Acı, çok acı... Mutlu zamanlarım da oldu şüphesiz ama, genelde hüsrarla bitti aşklarım.





Aşk size kendiniz hakkında neler öğretti?

Ne kadar fedakar olduğumu öğretti, duygularım ve aklım arasında bir denge kurmaya çalışırken kendi sınırlarımı öğrendim.

Pişmanlıklarınız var mı?

Hayır yok. Yanlışlarımı kabul ediyorum bedeli neyse ödedim. Hayatta her şey mükemmel olamaz, mutlaka hatalarım oldu ama pişman olmadım.

Gizem Hanım, neden yürümüyor ilişkileriniz, aşkın lezzeti nerede kaçıyor?

Gerçekten bilmiyorum. Sanırım çok fazla özen gösteriyorum ve sakınan göze çöp batıyor. Karşı tarafın her istediğini yapınca kendini borçlu

hissediyor ve bir süre sonra borçlu olduğunu hissedince nefret başlıyor, böylelikle ilişki bozuluyor. Benim kişisel yanılsım bu, yoksa çok uyumlu bir hayat arkadaşayım.

Güzel, akıllı, başarılı ve ünlü bir kadınsınız, hayatınızda eksikliğini duyduğunuz bir şey var mı?

Çocuk... Anne olmak en büyük hayalim. Sanırım bu duyguyu bugüne kadar tadamamış olmam yaradann bana verdiği bir sınav. Allah'ın verdiği de sınav, vermediği de... Ben de bu şekilde sırandığımı düşünüyorum.

Hayat felsefenizi bir cümleyle özetleyin desem...

Yaşasın hayat derim.

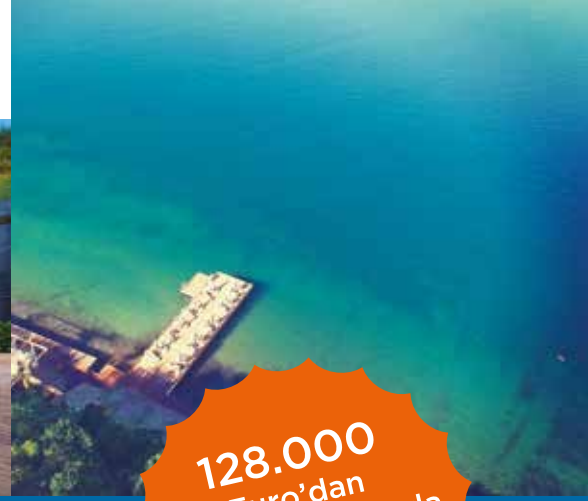
Geleceğe yönelik neler var hayallerinizde?

Yeme-içme denilince akla gelmek isterim, kitaplarım okunsun isterim. Bir sahil kasabasında bahçeyle, toprakla uğraştığım küçük bir evim olsun ve bir can yoldaşım, güzel bir ailem olsun isterim.

SPOR YAPIYORUM BİR DE DOĞAL YOLLARDAN FAYDA SAĞLAMAYA ÇALIŞIYORUM. KİLO VERDİREN, METABOLİZMAYI HIZLANDIRAN, BAĞIŞIKLIK SİSTEMİNİ GÜÇLENDİREN BAHARATLARI YIYECEKLERİ TÜKETİYORUM.



SEBA
SOLEMAR
VİLLALARI



128.000
Euro'dan
başlayan fiyatlarla

TALPA'ya
özel kampanyalar

*Deniz yanı başında,
Stres çok uzağında.*

Denize sıfır konumu ve özel mimarisiyle Solemar,
Bodrum'un tüm maviliğini kucaklıyor.

Satış ofisi: 0530 115 90 40
www.solemar.com.tr



TEMBEL HAYVAN



TÜM MEMELİLER ARASINDA EN YAVAŞ HAREKET EDEN HAYVANLAR OLARAK BİLİNİR BU TEMBEL HAYVANLAR.(FOLİVORA) İNSANOĞLU HIÇ ÜŞENMEDEN DAKİKADA EN FAZLA YARIM METRE KADAR HAREKET ETTİĞİNİ HESAPLAMIŞTIR. "MİSKİNLER TEKKESİ" MENSUBU GİBİ ADETA, GÜNDE 15 İLA 18 SAAT UYUYARAK EN ÇOK UYUYAN HAYVANLARIN BAŞINDA GELİRLER.



Tuncer TAŞDÖĞEN

**Âheste çek kürekleri mehtâb uyanmasın
Bir âlem-i hayale dalan âb uyanmasın
Âğuş-i nev-baharda hâbidedir cihan
Sürsün sabah-ı haşre kadar hâb uyanmasın
Dursun bu musiki-i semâvi içinde sâz
Ley'li tarabda bir dahi mızrap uyanmasın
Ey gül sükûta varmayı emreyle bülbüle
Gülşende mest-i zevk olan ahbap uyanmasın
Değmez Kemal uyanmaya ikmal-i ömr için
Varsın bu uykudan dil-i bitâp uyanmasın.**

Nereden esti bu şarkı şimdi demeyin. Güftesi Yahya Kemal Beyatlı, bestesi Münir Nuretin Selçuk, makamı uşşak... Hep sevmişimdir uşşak makamını. Kalbimde her zaman buruk bir tad bırakmıştır. Bizim gibi eskiler yukarıdaki şekliyle dinlerken daha da dalar enginlere. Ama

neyi anlatır üstad Beyatlı, ve gazelin namelerinde notaları dans ettiren Münir Nuretin Selçuk ...

**Kürekleri ağır ağır çek mehtap uyanmasın.
Bir hayal alemine dalan su uyanmasın.
Dünyanın ilkbaharın kucağında
daldığı uyku,
Mahşer sabahına kadar sürsün,
uyku bile uyanmasın.
Saz, bu göklere ait musikinin içinde dursun,
sevinç gecesinde coşan mızrap dahi uyanmasın.
Ey gül, bülbüle emret ki sessizliğe bürünsün.
Gül bahçesinde zevkten sarhoş olan dostlar uyanmasın.
Kemal, ömrün kalanını tamamlamak üzere,
uyanmaya değmez, dermansız kalan gönül,
Varsın bu uykudan uyanmasın.**



Kabahat bu soruyu soranda

Söze uşşak başladık bir kez. Kim sevmez “Bir gönül hikayesi anlatırdı gözlerin”i. Hele birde Zeki Müren söylerse... Bu uşşak makamı koma notalarıyla meşhurdur. Seyiri, çıkıcıdır. Dizisi, yerinde uşşak dörtlüsüne, neva perdesi üzerinde buselik beşlisinin eklenmesiyle meydana gelir. Sıradışıdır, insana anlamadığı, sebepsiz bir hüznün verir. İnsanoğlu da hep sıradışını merak etmiş, hep sıradışı olmak istemiştir. “Konunun tembel hayvanla alakası ne” dediğinizi duyar gibiyim. İlğisi şu, 8 Mart Dünya Kadınlar Günü nedeniyle 8 başarılı iş kadınıma “Hangi hayvan

olmak isterdiniz” diye bir soru yönlendirmiş bir meslektaşımız. Dikkatimi çekti, okudum. Gerçekten enteresan cevaplar var. Sonra çenemi elimle kavrayıp düşündüm. Acaba ben hangi hayvan olmak isterdim? Kadınlarımızın seçtikleri hayvanları tekrar okudum. Herhalde kendilerine benzer özellikler taşıdığı için seçimlerini bu şekilde yapmışlardır diye düşündüm. O halde seçeceğim hayvan da beni yansıtan, benim kriterlerime uygun olmalıydı. Kuş mu, kelebek mi? Yoksa bir tapir mi? Belki de bir yunus. Ya da bir tilki. Yarasa neden olmasın. Batman bile var. Ya kurda ne demeli. Deniz aslanı niye olmayayım. Bir fil. Uğur

böceği? Biraz ufak ama rengi pek güzel. E, yılan da olabilir. Düşündüm, durdum. Liste uzadı da uzadı... İşte uşşak makamı burada devreye giriyor. Dönün yazının başına. Aheste çek kürekleri... Yani ağır ağır çek. Yani sıradışı...

Ben de olsam olsam tembel hayvan olurum o zaman. Çünkü doğayla bu kadar uyumlu olmasına rağmen, diğer canlılarla bu kadar zıt bir hayvan daha yoktur sanırım dünya üzerinde.

Vallahi de bana benziyor

Tüm memeliler arasında en yavaş hareket eden hayvanlar olarak bilinir bu tembel hayvanlar. (Benim de çok hızlı

olduğum söylenemez) İnsanoğlu hiç üşenmeden dakikada en fazla yarım metre kadar hareket ettiğini hesaplamıştır.

“Miskinler Tekkesi” mensubu gibi adeta, günde 15 ila 18 saat uyuyarak en çok uyuyan hayvanların başında gelirler. (Aha bu özelliğiyle de tıpatıp ben) Kalan zamanda ise yemek yerler ve tutundukları ağaç dalını değiştirirler. Hoş pek fazla yemek yemeyip su içmedikleri de bilinmektedir. (Yemin ediyorum aynıyız) Öyle demeyin; bu nedenle doğaya en az zararı olan hayvanlar olarak tanınırlar.

Tembel hayvanlar, keskin pençeleri sayesinde dalların üzerinde tersine doğru asılı, baş aşağı bir şekilde yaşarlar. ➤

(Burası bana uymadı) Terslik olsun diye değil, yaratılışları böyle. Yere ise yalnızca ağaç değiştirmek veya boşaltım yapabilmek için inerler. Ha, bir de unutmadan söyleyeyim, ne zaman vakit buluyorlarsa acayip yüzücülerdir. Benim diyen yüzücüyü su yuttururlar.

Sürekli ters asılı oldukları için iç organlarının yerleri bile diğer memelilerden farklıdır. Hatta tüyleri bile ters yönde uzar.

Tembel hayvanlar kısa, düz başlı, büyük gözlü, kısa burunlu, uzun bacaklı ve ufak kulaklı hayvanlardır. Ayrıca genellikle 6-7 cm uzunluğunda küt bir kuyruk taşırlar. Bütünüyle, tembel hayvanların vücutları genellikle 50 ila 60 cm arasındadır. Grimsi kahverengi tüyleri vardır. Bütün bu tembelliğe rağmen ömürleri 30-40 senedir.

Sıradışı işte

Tembel hayvanlar hepçil (Hem hayvansal hem bitkisel besinlerle beslenen) olarak beslenirler, yani Allah ne verdiyse onu yerler. Pençeleri ağaçlara asılmaya ve nadir de olsa onları düşmanlarından korumaya yarar.

Kürkü bile özelleşmiş değişik işlevlere sahip olmuş bir memeli bu tembel hayvan. Deriden çıkan kıllar diğer memelilere muhalefet zit yönde çıkar. Çoğu memelide kıllar ekstremitelere (Omurgasız hayvanlarda bölütlere bağlı olan ve belirli görevleri bulunan hareket edebilen uzantılar, kollar, bacaklar, kanatlar vs.) doğru çıkarlar, fakat tembel



hayvanlar bacaklarıyla vücutlarının yukarısında çok zaman geçirdiklerinden, kılları tembel hayvan aşağı doğru konumdayken kötü hava şartlarında koruma sağlamak için ekstremitelerin tersi yönünde çıkar. Kıllarının ters çıkmasıyla, ters asılı oldukları sırada yağmur sularından en az etkilenecek yerlerinden akıtmalarını da sağlar.

Boşu boşuna ters değil yani.

Nemli şartlarda kürk, onlara kamuflaj da sağlayan simbiyotik siyanobakterilerin (Bildığınız bakteri işte) iki türünü barındırır. Kürkleri genellikle koyu kahverengidir, fakat ara sıra yabancı tembel hayvanların kürkünde bu bakterilerden dolayı yeşil bir renklilik de görülür. Bakteriler, tembel hayvanların kendini yalaması sırasında onlara besin de sağlar.

Sırf hareket etmemek için kendi besinini üstünde taşır bir nevi. Kalın uzun tüyelerinin altında çok daha yumuşak başka bir kürk tabakası bulunmaktadır ki, bu da karınca veya et yiyen küçük canlılardan ve sudayken de aç balıklardan korunmalarını sağlar.

Tembel hayvanların pençeleri tek doğal korunması olarak iş görür. Pençeleri, insan avcıları uzaktan caydırır, ağaçlardan aşağı sallanırken pençeleriyle bir yere tutunduklarında, aşağıdan vurulsalar bile yere düşmeyebilirler. Köşeye sıkışmış bir tembel hayvan saldırganlarına bütün gücüyle vurabilir, onları korkutarak kaçırabilir. Tembel hayvanların belirgin savunmasızlığına rağmen avcılar bu özel şeylerle başedemezler. Ağaçlardaki tembel hayvanlar iyi kamufler olurlar ve çok yavaş hareket ederek dikkati çekmezler. Sadece

nadir bulunan ziyaretçileriyle yerde karşılaştıklarında yaralanmaya açık kalabilirler. Tembel hayvanların ana avcıları; jaguarlar, harpy kartalı ve her zamanki gibi insanlardır.

Ooo! Ölme eşeğim ölme...

Dedik ya; tembel hayvanlar ağaçlarda asılı olarak, genellikle hareket etmeden dururlar. Sadece gerekli olduğu zaman, onda da çok yavaşça hareket ederler. (İyi de niye bu kadar yavaş bu hayvanlar? Niye olacak; onlarla aynı ağırlıkta bulunan diğer hayvanların yarısı kadar kas dokusuna sahip oldukları için.) Avcılarından gelen ani bir tehlikeyle çok nadir olsa da daha hızlı hareket edebilirler (dakikada 4,5 metre) fakat bunu yaptıklarında enerjilerinin büyük bir kısmını harcarlar.

Yerdeki en fazla hızları



dakikada 1,5 metrededir. Çoğunlukla dakikada 15-30 cm ilerlerler.

Neredeyse komple mide

Yaşayan tembel hayvanların hepsi hepçildir demiştik. Bazı böcekleri, küçük sürüngenleri ve leşleri yiyebilirler, fakat asıl besinleri çoğunlukla tomurcuklar, ince filizler, yapraklar ve temel olarak Cecropia ağaçlarıdır. Hayat biçimleri olağanüstü şekilde ağaçlarda yaşamaya uyum sağlamıştır. Enerji ve besin değeri açısından oldukça fakir olan ve kolayca sindirilemeyen yapraklar ana besin kaynaklarını oluşturur; tembel hayvanlar yaprakları bile sindiren simbiyotik bakterilerin bulunduğu kısımlara ayrılmış, özelleşmiş, yavaş-sindiren oldukça büyük bir mideye sahiplerdir. İyi beslenen bir tembel hayvanın vücut

ağırlığının üçte ikisini midesi ve içindekilerinin ağırlığı oluşturur ve sindirim sürecinin tamamlanması 1 ay kadar ya da daha uzun sürebilir.

Niye zahmet ettin.

Altına yap daha iyi
Yere idrarlarını ve dışıklarını yapmaya haftada bir kez gibi inerler. Sindirim sistemleri çok yavaş olduğu için boşaltımı ayda bir de yapabilirler. Yani neredeyse sıfır foseptik.

Bu konuda fena sayılmazlar

Gebelik süreleri altı aydır. Yavrular hemen hemen beş haftalık olana kadar annelerine sarılarak yaşarlar.

Özellikle hindistan cevizleriyle kamufle olabilecekleri palmye ağaçlarının taçlarına kısmen



yuva yaparlar. Yeni doğmuş tembel hayvanlar genellikle annelerinin kürklerine tırmanır ve düşmelerinden dolayı nadir olarak ölürlük. Dişiler normalde her yıl bir yavru doğurur, fakat bazı zamanlar tembel hayvanların düşük düzeydeki hareketliliği, dişilerin erkekleri bulmasını bir

yıldan fazla uzatabilir. (Çiçe bile bir ayda giden hayvan, eşini ne kadar sürede bulur artık varın siz tahmin edin. Aynı ağaçta iseler amenna. Değilse yandı gülüm keten helva)

Herşeye inat yine de başarılılar

Güney ve Orta Amerika'daki yağmur ormanlarının dışında yaşayamamalarına rağmen, bu tembel hayvanlar çevreyle oldukça başarılı yaratıklardır; toplam enerji tüketiminin ve bazı alanlardaki karasal memelilerin toplam biyomasının neredeyse yarısından sorumludurlar. Hadi bakalım buna ne buyrulur.

Yaşayan altı türün sadece biri, Bradypus torquatus, günümüzde nesli tehlike altında olarak sınıflandırılır. Bu kadar tembelliğe rağmen nesil çoğalıyorsa çoğalıyor...

Kıssadan hisse

Ne kadar tembel olursak olalım, her canlıda birçok cevher gizlidir. Yeter ki ne olduğumuzu bilelim. Ben derim ki ömür boyu yaşamak bir ağaç üstünde...

Sözlerimize "Uşşak"la başladık, Ömer Hayyam'ın bir rubaisiyle noktayı koyalım.

"Öldük, dünyayı şaşkın bırakıp gittik,

Yüzlerce incimiz vardı delinmedik.

Sersemliği yüzünden bilgisizlerin,

Renk renk düşünceler kaldı söylenmedik."

Ajanda



Konser

BARIŞ İÇİN MÜZİK ORKESTRASI

Tarih: 11 Temmuz 2018

Saat: 17:00

Mekân: ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu, İstanbul

Sosyal ve ekonomik olanakları kısıtlı çocuklara ve gençlere ücretsiz müzik eğitimi sağlamak amacıyla kurulan Barış İçin Müzik Vakfı, erken yaşta yeteneklerin keşfedilmesine ve müzik duyarlılığının kazanılmasına olanak sağlıyor. Benzer amaçlarla 43 yıl önce Venezuela'da hayata geçirilen El Sistema ile 2014 yılında "Dostluk Anlaşması" imzalayan ve Sistema Europe oluşumunun kurucu üyelerinden olan Barış İçin Müzik Vakfı çatısı altında eğitim alan genç müzisyenler her yıl farklı ülkelerde katıldıkları konserler ile dünya çocuklarına klasik müzikle sesleniyor. Minik ellerin ve umut dolu kalplerin yıldız olduğu bu konsere çocuklarınızla birlikte katılıp onların geleceğine ve hayallerine ışık tutabilirsiniz.

Konser

MARC - ANDRE HAMELIN

Tarih: 08 Eylül 2018

Saat: 21:00

Mekân: Aya İrini Müzesi, İstanbul

Dünyada yaşayan en önemli piyano virtüözlerinden biri olarak gösterilen piyanist Marc-Andre Hamelin, gerek konserlerinde gerekse albümlerinde, dünyanın en seçkin piyanistleri arasında müzisyenliği ve virtüözlüğünü harmanlaması yanı sıra, 19. - 20. ve 21.yy'ın seçkin eserlerine getirdiği yorum ile tüm dünyada benzersiz olarak tanımlanıyor. Dünyanın dört bir yanındaki en seçkin mekanlarında dinleyicisiyle buluşan Hamelin, kusursuz tekniği ve eşsiz yorumu ile dinleyicisinin karşısına bu kez Aya İrini'nin büyüü atmosferiyle çıkıyor.



Konser

VALENTINA LISITSA

Tarih: 15 Eylül 2018

Saat: 21:00

Mekân: Aya İrini Müzesi, İstanbul

İnternet üzerinde 100 milyona yakın izlenme ve yüzbinlerce takipçiye ulaşan ve Youtube'un en çok dinlenen müzisyenlerinden biri olan Ukrayna'nın önde gelen müzisyenlerinden olan Valentina Lisitsa, Avrupa, ABD, Japonya, Güney Kore, Meksika, Hong Kong, Tayvan gibi ülkelerde yüzlerce gösteri yapmış ve dinleyicilerine Royal Albert Hall gibi mekanlarda Londra Senfoni Orkestrası gibi dünyanın en prestijli orkestralarıyla çalmıştır. Liszt, Rachmaninoff, Schubert gibi isimlerin eserlerine repertuarında yer veren Lisitsa, uç noktadaki yeteneği, tekniği ve yumuşak yorumuyla dünyanın en önde piyanistlerinden biri olarak kabul ediliyor.

Konser

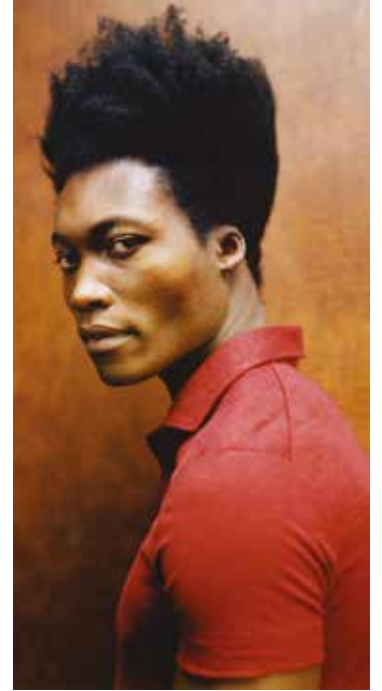
BENJAMIN CLEMENTINE

Tarih: 05 Temmuz 2018

Saat: 21:00

Mekân: Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Sahnesi, İstanbul

Aşk, melankoli ve başkaldırının ezgilerini taşıyan baladlarıyla Benjamin Clementine, hem tutkulu bir vokal hem de şarkı sözü yazarı ve hatta şair olarak, ilk kez 2013'te Jools Holland'ın sahnesinde müzikseverlerle tanıştı. Müziğinin çarpıcılığı konusunda otoriteler tarafından deha olarak kabul edilen sanatçı, 2015 yılında ilk albümü At Least For Now ile Mercury Ödülü'nü kazandı. Nick Cave ve Tom Waits ile üç kahramanından biri olan Nina Simone'un izinden gitmeye devam ederken, geçtiğimiz yıl yayınladığı ikinci albümü I Tell A Fly ile müziğinin o sarsıcı tesirini bir kez daha kanıtladı.



Konser

ANAT COHEN & MARCELLO GONÇALVES

Tarih: 9 Temmuz 2018

Saat: 19:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Platinum Sahnesi, İstanbul

Klarneti ve saksofonuyla Anat Cohen, Zorlu PSM'de sahne alacak. Anat Cohen'e bu gecede, Outra Coisa albümü ile Grammy'ye birlikte aday olduğu Brezilyalı gitarist Marcello Gonçalves eşlik edecek. İkili, besteci Moacir Santos'un bestelerine kendi duygularıyla yorumlayacak.



Konser

**ROBERT PLANT
THE SENSATIONAL
SPACE SHIFTERS**

Tarih: 17 Temmuz 2018

Saat: 21:00

Mekân: Mekân: Harbiye Cemil Topuzlu Açık hava Sahnesi, İstanbul

Led Zeppelin'in efsanevi sesi Robert Plant, rock tarihinin tartışmasız en önemli vokal ve topluluk liderlerinden biri. Daha önce İstanbul Caz Festivali'nde ağırladığımız Robert Plant ile bir kez daha buluşacağız. Eşsiz sesi, 70'lerdeki parıltılı Led Zeppelin günlerinden solo kariyerindeki unutulmaz yapıtlarına kadar kuşaklar boyu koruduğu yenilikçi müzikal tavrı ve izleyiciyi adeta büyüleyen sahne duruşuyla Robert Plant, grubu The Sensational Space Shifters eşliğinde, 25. İstanbul Caz Festivali programında yer alacak. Robert Plant'in Grup son albümü Carry Fire'dan da şarkılar dinleyeceğimiz ve müzik atlasınıza gururla ekleyeceğimiz bu randevuyu kaçırmayın.



Konser

JULIAN LAGE TRİO

Tarih: 11 Temmuz 2018

Saat: 19:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Platinum Sahnesi, İstanbul

1998 yılında dokuz yaşındayken Carlos Santana'nın sahnesine konuk olan Julian Lage, 13 yaşında ise Grammy Ödülleri gecesinde sahne aldı. Başarısı çocukluk dönemiyle sınırlı kalmayıp artarak devam eden cazın önemli sanatçılarından Julian Lage bugün 30 yaşında ve şimdiden kariyerine, Gary Burton, Jim Hall, David Grisman, Béla Fleck ve Charles Lloyd gibi star isimlerle yaptığı işbirliklerini ve grup liderliğini yaptığı üç albümü kaydetmiş durumda. Lage, kusursuz tekniğini 11 Temmuz gecesi izleyicileriyle paylaşacak...

Konser

CARO EMERALD

Tarih: 12 Temmuz 2018

Saat: 21:45

Mekân: Zorlu PSM
Turkcell Sahnesi, İstanbul

"Back It Up" ve "A Night Like This" gibi hit'leriyle 2009'dan günümüze kadar gelen unutulmaz performanslarıyla sahne alacak olan Caro Emerald, caz müziğinin önemli sanatçıları arasında yer alıyor. Kısa sürede günümüz cazının fenomenlerinden birine dönüşen, 2017'de yayımladığı Emerald Islands ve hemen ardından gelen Metropole Orchestra işbirliği MO x Caro Emerald EP'leri ile gönülleri bir kez daha fetheden, electro swing'in kraliçesi soluksuz bir geceyle festival sahnesine adını yazdıracak.



Ajanda



Tiyatro

MUTLUYDUK BELKİ BUGÜNE KADAR

Tarih: 09 Temmuz 2018

Saat: 21:15

Mekân: ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu, İstanbul

Yakın arkadaşını ne kadar iyi tanıyorsun? Birbirinizden sakladığınız kaç sırrınız olabilir? İyi günde ve kötü günde yanlarında olman yeterli mi? Modern dünyanın arka odaya tıktığı hislerini birileri göz göre göre süpürmeye gelse ne yaparsın? Yedi yakın arkadaş, bir akşam yemeği sırasında günümüzde herhangi bir Stephen King romanı kadar gerilim ve korku uyandırabilecek bir oyun oynamaya karar verir. Birbirlerinden sakladıkları hiçbir şeyleri olmadığını ispatlamak için odadaki herkes, tüm gece boyunca cep telefonlarını masaya koyarak gelen tüm aramaları, mesajları ve e-postaları birbirleriyle paylaşmayı kabul eder. Oyunda Canan Atalay, Başak Kıvılcım Ertanoğlu, Gökçe Eyüboğlu, Giray Altınok, Faruk Barman, Fehmi Karaarslan ve Deniz Karaoğlu rol alıyor

Konser

OMAR SOSA & YILIAN CAÑİZARES "AGUAS"

Tarih: 09 Temmuz 2018

Saat: 21:00

Mekân: The Marmara Esma Sultan Yalısı, İstanbul

Omar Sosa, melodileriyle Afrika ve Küba kökenlerine teşekkürü her daim borç bilirken, bestelerinde caz, dünya müziği ve Latin müziği unsurlarını özgürce bir araya getiriyor. Amerikan cazını gizli gizli dinleyebildiği Küba'daki ilk gençlik yıllarından sonra, bu yasak aşkı müziğinde yaşatacak birbirinden başarılı albümlere imza attı. Çokkültürlülüğe saygıyı kendine düstur edinerek yaptığı bestelerle Latin cazına müthiş bir renk ve coşku kattı. Bugüne dek 7 kez Grammy'ye aday gösterilen, her yıl dünya genelinde 100'ün üzerinde konser veren piyano üstadı Omar Sosa, coşkusunu nihayet İstanbul Caz Festivali'ne de taşıyor. Omar Sosa'ya, tutkulu vokali ve kemanyıyla eşlik edecek Kübalı caz sanatçısı Yilian Cañizares ise klasik müzik sevgisini caz, salsa ve Afrika ritimleriyle süsleyen nadir bir yetenek. Bu ikiliyi tekrar tekrar izlemek isteyeceksiniz.

Konser

PARISIEN-PEIRANI-SCHAERER- WOLLNY 'OUT OF LAND'

Tarih: 12 Temmuz 2018

Saat: 20:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Platinum Sahnesi, İstanbul

Avrupa cazının dörtlülerinden Parisien-Peirani-Schaerer-Wollny, sadece kendi sınırlarını değil enstrümanlarının da sınırlarını zorlamayı seven bir topluluk. Parlak kariyerlerini bu ortak projeye pekiştiren İsviçreli vokal Andreas Schaerer, Alman piyanist Michael Wollny, Fransız akordiyoncu Vincent Peirani ve Fransız saksofoncu Emilie Parisien, bu birlikteliği geçtiğimiz yıl Out of Land albümüyle taçlandırdı. Topluluk Zorlu PSM Drama Sahnesi'nde önemli bir geceye imza atacak...

Konser

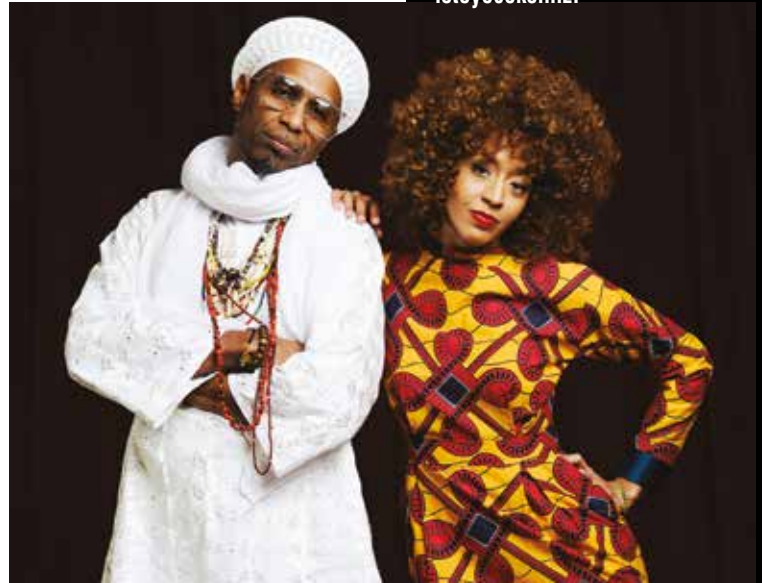
KNOWER // BCUC

Tarih: 13 Temmuz 2018

Saat: 21:00

Mekân: Beykoz Kundura, İstanbul

Beykoz Kundura'da yine son yılların en heyecan verici isimleri art arda sahne alacak. Etkinliğin ön grubu, enerjik ve eşsiz funk, afro punk titreşimleri ve saykedelik tınılarıyla örülü müziğiyle BCUC. Güney Afrikalı grup, Nisan ayında çıkardıkları yeni albümleri Emakoshini'den şarkılarla epik bir ambiyans yaratacak. Gecenin kapanışında ise elektronik müzik ikilisi Knower sahnede olacak. YouTube'a yükledikleri videolarla ilk kez 2010'da keşfedilen Louis Cole ve Genevieve Artadi, izleyicilerine elektro-pop, funk ve cazı kendilerine özgü yorumlarıyla seslendirecek ve fantastik bir gece yaşatacaklar.



Dans

DANSIN RİTİMİ

Tarih: 14 Temmuz 2018

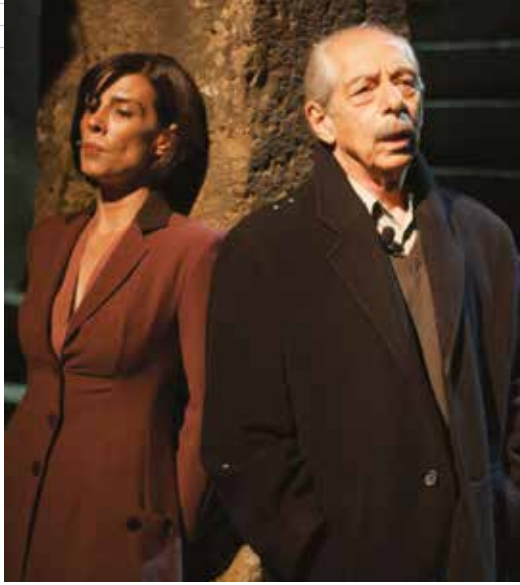
Saat: 20:30

Mekân: Hodjapasha Gösteri ve Etkinlik Merkezi, İstanbul

Dans gösterisi "Dansın Ritmi", Hodjapasha'da sahneleniyor.

Programda Osmanlı Saray dansları ve Anadolu'nun farklı bölgelerinin dansları, oryantal danslar ve ritm show ile harmanlanarak çağdaş bir koreografi ile sunuluyor. Hodjapasha, bulunduğu coğrafyanın kültürel mirasını esas alan gösteri ve sergilerden oluşan etkinlikleri sunan bir cazibe merkezi. Bu dinamik dans gösterisi 360 derece görsel efektler

altında ve muhteşem kostümler ile birlikte tarihi atmosferde izleyenleri büyüylüyor. Ayrıca fuaye alanında bulunan "Dervish Experience" sergisi program öncesinde gezilebilir.



Gösteri

YAŞAMAYA DAİR

Tarih: 17 Temmuz 2018

Saat: 21:15

Mekân: ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu, İstanbul

Genco Erkal'ın Nazım Hikmet'in aydınlatığı yoldan yürüdüğü ve ona duyduğu sevgi ile ortaya çıkan "Yaşamaya Dair - Bursa Cezaevi'nden Mektuplar" müzikli gösterisi, Açık Hava'nın kıymetlilerinden biri olacak. İlk kez 2012 yılında tarihi Ali Paşa Hanı'nın avlusunda canlandırılan gösteri, yine gökyüzünü fon olarak kullanıp geleceğe özgürce bakan seyircilerle buluşacak. Nazım Hikmet'in ölümünün 50. yıldönümü için Genco Erkal'ın uyarlayıp yönettiği ve sahneyi Tülay Günel ile paylaştığı oyun, aynı zamanda bir anı defteri özelliği taşıyor. Piyano, viyolonsel ve klarnet eşliğinde oynanan oyunda, başta Fazıl Say ve Zülfü Livaneli olmak üzere pek çok kıymetli bestecilerin Nazım Hikmet'e ithaf ettikleri şarkıları da seslendiriliyor.

Tiyatro

SENİ SEVIYORUM TÜRKİYE

Tarih: 24 Temmuz 2018

Saat: 21:10

Mekân: ENKA Eşref Denizhan Açık Hava Tiyatrosu, İstanbul

Hadi hep birlikte bir hayal kuralım. Bastığımız her topraktan mutluluk filizlenen bir ülke düşünün. Sınırlarını siz çizin ve içeri istediğiniz şeyle doldurun. Bakırköy Belediye Tiyatrosu'nun sahneye taşıdığı "Seni Seviyorum Türkiye", tam bu noktada bizi bir hikayenin içine sürüklüyor ve cevapları birlikte bulmamıza yardımcı oluyor. Gözlerimizi beş kişinin yollarını kesiştiren İstanbul'daki bir çamaşırhanede açıyoruz. Ülkenin günün gününü tutmayan koşulları içinde kendine bir yer ve var olma nedeni arayan bu beş kişi, çamaşırhanede geçirdikleri süreçte tahammülün ve baş etmenin sınırları içinde gezinerek önümüze bir boy aynası koyuyor. "Seni Seviyorum Türkiye", bugüne ait sıfır noktadan hikayeler anlatarak bizlere yeni sorular sordurmanın peşinden gidiyor.



Sinema

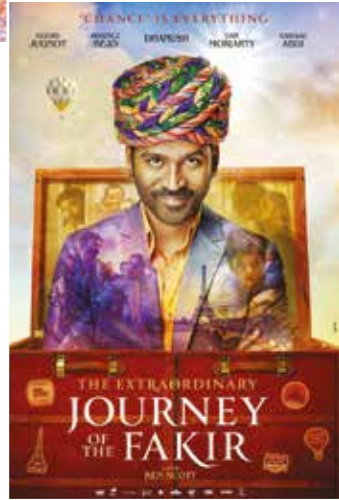


FAKİR: BİR HİNT FAKİRİNİN OLAĞANÜSTÜ YOLCULUĞU

Vizyon tarihi: 29 Haziran 2018
Yönetmen: Ken Scott
Senaryo:
Oyuncular: Bérénice Bejo, Erin Moriarty, Barkhad Abdi

Filmin konusu:

Hint Fakiri Aja, annesinin ölümünün ardından yapayalnız kalmıştır. Babasını tanımayan Aja, onu bulmaya karar verir ve bunun için Fransa'ya gider. Babasını bulmak için çıktığı bu yolculuk Aja'nın hiç de düşlediği gibi gitmez. Paris'te taksiye binen Aja gitmek istediği adres yerine kendisini şehir dışındaki IKEA'da bulur. Bu sırada da Marie isimli bir kıza aşık olmuştur. Aja, IKEA'da yanlışlıkla bir dolabin içinde kalıp kargolanınca bu sefer de kendisini Avrupa'da başka bir şehirde bulur. Yol boyunca birçok yere savrulan Aja, Paris'e geri dönüp sevdiği kız Marie'ye kavuşup babasını bulabilecek midir?



Vizyon tarihi: 13 Temmuz 2018
Yönetmen: Genndy Tartakovsky
Senaryo:
Oyuncular: Adam Sandler, Kathryn Hahn, Selena Gomez
Tür: Animasyon, Komedi



ANT-MAN VE WASP

Vizyon tarihi: 6 Temmuz 2018
Yönetmen: Peyton Reed
Senaryo:
Oyuncular: Paul Rudd, Evangeline Lilly, Michael Douglas
Tür: Aksiyon, Macera, Bilimkurgu

Filmin konusu

Captain America, Civil War'dan sonra, Scott Lang hem bir süper kahraman hem de bir baba olarak yaptığı seçimlerin sonuçlarıyla boğuşmaktadır. Hayatının iki yanını da dengede tutmaya çalışan Scott hem iyi bir baba, hem de sorumluluk sahibi kahraman Ant-Man olmak için çabalarlarken, Hope van Dyne ve Dr. Hank Pym acil bir görevle kapısını çalarlar. Scott bir kez daha kostümünü giymeli ve The Wasp ile işbirliği yaparak geçmişindeki sırları çözmek için işe koyulmalıdır.

OTEL TRANSİLVANYA 3: YAZ TATİLİ



Filmin konusu

Mavis, lüks bir canavar gemisinde bir aile yolculuğu ayarlayarak Dracula'ya sürpriz yapar. Tatil sayesinde Dracula otelden başını kaldırdı biraz nefes alabilecektir. Dracula'nın arkadaşları da bu geziye katılmaya karşı koyamaz. Canavarlar, canavar voleybolundan devasa büyüklükteki büfelere ve egzotik gezilere kadar gemi gezisinde sunulan tüm eğlencelerle günlerini gün ederler. Fakat işler Dracula'nın geminin ilgi çekici ancak tehlikeli kaptanına aşık olmasıyla birlikte değişir. Aile, arkadaşlar ve tomurcuklanan bir romantizmi dengede tutmak, en güçlü vampir için bile çok fazla olabilir...



HAYALET HİKÂYELERİ

Vizyon tarihi: 6 Temmuz 2018

Yönetmen: Jeremy Dyson, Andy Nyman

Senaryo:

Oyuncular: Andy Nyman, Martin Freeman, Paul Whitehouse devamı

Tür: Gerilim, Korku

Filmin konusu:

Profesör Goodman doğüstü olaylara, hayaletlere ve ölümden sonraki yaşama inanmayan bir akademisyendir. Şüpheli bir psikolog olan Goodman, bu düşüncesini sarsacak türden olaylar yaşadığında ise her şey bir anda değişir. İçinde üç farklı ürpertici hikayenin bulunduğu, uzun süredir kayıp olan bir dosyaya rastlar ve hikayeler profesörün mantığını sınamaya başlar. Mezarın ötesinden gelen bu dosya, kuşkucu profesörü ürpertici hikayelerin peşine düşmeye zorlayacaktır. Psikolog, bu ruhani olaylara mantıklı bir açıklama bulabilmek için işe koyulur ancak mantıklı açıklamalar bulmak zorlaştıkça Goodman'ın mantığı da sınanacaktır...
Orijinal adı Ghost Stories



Vizyon tarihi:
13 Temmuz 2018
Yönetmen: Rawson Marshall Thurber
Senaryo:
Oyuncular: Dwayne Johnson, Neve Campbell, Pablo Schreiber
Tür: Aksiyon, Gerilim

GÖKDELEN



Filmin konusu:

Eskiden FBI'nin rehine kurtarma biriminde çalışmış ve savaşlarda yer almış Will Ford (Dwayne Johnson), bir operasyon sırasında sol bacağını kaybettikten sonra emekliye ayrılmış ve gökdelenler için güvenlik danışmanlığı yapmaya başlamıştır. Çin'de bulunan dünyanın en yüksek binası 'The Pearl' için bir güvenlik araştırması yapması gerektiğinde kendisi de ailesiyle birlikte

buraya yerleşerek bizzat gözlem yapma şansı bulur. Ancak binada bariz güvenlik açıkları vardır ve bu olumsuzluklar sonucunda binanın 96. katında bir yangın çıkar. Yangının bütün haksız bir şekilde sorumluluğu Ford'a yüklenir. Will Ford'un hem adını temize çıkarmak, hem de binada mahsur kalan ailesini kurtarabilmek tüm bilgi ve cesaretini son damlasına kadar kullanması gerekecektir.



Vizyon tarihi: 6 Temmuz 2018

Yönetmen: Lucrecia Martel

Senaryo:

Oyuncular: Daniel Giménez Cacho, Lola Dueñas, Juan Minujin

Tür: Dram, Tarihi

Filmin konusu

Güney Amerika'da doğan ve İspanyol Kraliyeti'nin bir görevlisi olan Zama, kraldan bir terfi mektubu beklemektedir. Fakat mektup hiçbir zaman gelmez. Mektubu beklerken her şeyini kaybettiğini fark eden Zama, tehlikeli bir haydut avına girmeye karar verir. Evinden uzak topraklarda giriştiği macera sonucu tutuklanan Zama idama mahkum edilir. Onun artık tek amacı hayatta kalmaktır.

Sinema



MISSION: IMPOSSIBLE YANSIMALAR

Vizyon tarihi: 27 Temmuz 2018
Yönetmen: Christopher McQuarrie
Senaryo:
Oyuncular: Tom Cruise, Rebecca Ferguson, Henry Cavill, Sean Harris, Michelle Monaghan, Angela Bassett
Tür: Aksiyon, Casusluk



Filmin konusu

Görevimiz Tehlike serisinin 6. devam filminde başrolü Tom Cruise üstlenirken, kadroda Luther Stickell rolünde Ving Rhames, Benji Dunn rolünde Simon Pegg ve Ilsa Faust rolünde Rebecca Ferguson yer alıyor. Alan Hunley'i ise usta oyuncu Alec Baldwin canlandırıyor. İmkansız Görevler Gücü Temsilcisi William Brandt (Jeremy Renner), ekibinin iki üyesi Benji Dunn (Simon Pegg) ve Luther Stickell'i (Ving Rhames) Minsk'e götürmek üzere olan bir kargo uçağından bir paket almaları için görevlendirir. Bu arada Luther, Benji'yi hapsederek Rusya'nın uydularına saldırı başlatmıştır. Kargo uçağı Uçak pistee doğru ilerlerken, Benji uçağın yönetimini eline geçirmiştir. Pilotlar yakıt pompasını, elektrik sistemini veya hidroliği kontrol edemez hale gelmişlerdir. Ve sonunda IMF Ajan Ethan Hunt (Tom Cruise), Benji'den uçağın kapısını açmasını talep ederek uçağına atlar. Luther sağ kapıyı açtığı zaman, uçak çoktan havalanmıştır ve Ethan, zehirli sinir gazı tenekeleriyle kaçmayı başarmıştır...



SİBİRYA

Vizyon tarihi: 20 Temmuz 2018
Yönetmen: Matthew M. Ross
Senaryo:
Oyuncular: Keanu Reeves, Molly Ringwald, Ana Ularu
Tür: Gerilim, Macera



Filmin konusu

Lucas elmas ticaret yapan Amerikalı bir işadamdır. Kaynağı belirsiz olan nadir mavi elmasları satmak için Rusya'ya gider. Yaptığı anlaşma kötüye doğru giderken, Sibirya'da küçük bir kasabada kafe sahibi Katya ile yakınlaşır. İkilinin ilişkisi kısa sürede saplantılı bir hal alır. Lucas'la Katya'nın ilişkisi derinleşirken, Lucas kendisini kurtarmayı başaramadığı elmas ticaretinin tehlikeli dünyasını da keşfedecektir. Amerikalı adam umutsuzca çıkışı olmayan bir dünyadan çıkmaya çalışırken iki bölge kesişmeye başlayacaktır...

KISMET, SEVGİLİM: İLK ŞARKI

Vizyon tarihi: 20 Temmuz 2018
Yönetmen: Abdellatif Kechiche
Senaryo:
Oyuncular: Shaïn Boumedine, Ophélie Bau, Salim Kechiouche
Tür: Dram, Macera

Filmin konusu

Amin, Paris'e taşınan genç bir senaristtir. Yaz tatilini geçirmek için kendi memleketine gider. Zamanını plajlarda ve çocukluk arkadaşları ile barda geçirmektedir. Bir akşam ve şarkı söyleyişini büyüleyici bulduğu Jasmine ile tanışır. Onunla "filmlerdeki gibi" tutkuları deneyimlemek ister. Amin, en yakın arkadaşı sayesinde o sırada arkadaşının villasında yaz tatilini geçiren büyük bir yapımcı ile tanışır. Bu yapımcı Amir'e ilk filminin masraflarını üstlenme teklifinde bulunur. Bu film projesi ile birlikte Amin, kendini birçok seçimle karşı karşıya bulacaktır.





DEV AVCISI

Vizyon tarihi: 27 Temmuz 2018

Yönetmen: Anders Walter

Senaryo:

Oyuncular: Madison Wolfe, Zoe Saldana, Imogen Poots

Tür: Fantastik, Macera Romantik

Filmin konusu:

Barbara Thorson için hayat hiç de kolay değildir. O, kendi dünyasından çok canavarların dünyasına ilgili duyar. Herkese karşı meydan okuyan, dobra ve yalnız bir genç kız olan Barbara, evde ablası Karen'a hayatı zindan eder. Onun giderek artan endişe verici tavırları okulun psikoloğu Molle'nin de dikkatinden kaçmaz. Norveç Warhammer oyununu yanından ayırmayan Barbara'nın tek amacı hem gerçek dünyadaki hem de hayal dünyasındaki canavarları öldürmektir. Hiçbir şeyden korkmayan genç kızın bu arzusu bir süre sonra takıntı haline gelir. Joe Kelly'nin çok satan çizgi romanından uyarlanan filmin yönetmen koltuğunda Ander Walter's oturuyor.



EVA

Vizyon tarihi: 3 Ağustos 2018

Yönetmen: Benoît Jacquot

Senaryo:

Oyuncular: Isabelle Huppert, Gaspard Ulliel, Julia Roy, Richard Berry

Tür: Dram/ Gerilim

Filmin konusu

Clive Thorston, John Caulson adlı arkadaşı öldüğünde onun yazdığı bir oyunu kendisi yazmış gibi göstererek meşhur olur ve sonrasında da kitaplar yazar. Ancak tıkanma dönemine girer ve bu süreçte Eva adında bir fahişe ile tanışır. Eva, Clive'in aklını başından alır. Sevdiği kadın olan Carol Rae, oyun yazarları Peter ve Ingham, işvereni Mr. Gold'un tüm uyarılarına rağmen bu bağımlılıktan kurtulamaz. Kadın onunla kedinin fareyle oynadığı gibi oynamaktadır. Carol ile evlenip Coulson'un oyununu senaryo olarak yazmaya başlar ancak Eva yine karşısına çıkar. Carol ölür ve Clive büyük bir boşluğa düşer. Acaba hayatını mahveden Eva'yı öldürecek midir? Yoksa başka bir yöntem mi izleyecektir?



KOD ADI HOT DOG

Vizyon tarihi: 3 Ağustos 2018

Yönetmen: Torsten Küstler

Senaryo:

Oyuncular: Til Schweiger, Matthias Schweighöfer, Heino Ferch, Anne Schäfer, Lisa Tomaschewsky

Tür: Aksiyon, Komedi

Filmin konusu

Theo ve Luke birbirinden tamamen farklı yapıda insanlardır. Birisi işleri kaba kuvvetle çözerken diğeri ise olayları aklı ile çözmeye çalışır. Büyükelçinin kızının kaçırılması ikisinin bir araya gelmesine neden olur. Kaçırılan kıza kurtarmak için birlikte çalışmak zorunda olan Theo ve Luke zorlu bir maceraya atılır. Çünkü kızın kaçırılması basit bir fidye isteme olayından çok daha fazlasıdır. Torsten Küstler'in yönetmen koltuğunda oturduğu filmin oyuncu kadrosunda Til Schweiger, Matthias Schweighöfer, Anne Schäfer, Lisa Tomaschewsky gibi isimler yer alıyor.

Kıtap



EVREN AVUÇLARININ ARASINDA

Yazar: Sonia Fernández-Vidal

Yayınevi: Kolektif

Çeviri: Cansu Akkoyun

Eva'nın büyükbabası başarılı bir mucittir. Yıldızları izlemeye ya da yorulmadan çim biçmeye yarayan bir dolu eğlenceli alet icat etmiştir. Son icadı ise uzay mekiğine benzeyen gizemli bir araçtır. Büyükbaba bir gün Eva'ya bir mektup bırakarak ortadan kaybolur. Eva mektubu okur ve gizemli araca binip büyükbabasını bulmaya karar verir. Böylece hayatının en büyük macerası başlar. Galileo, Einstein, Newton, Sagan gibi biliminsanlarıyla karşılaşacağınız bu heyecan dolu hikâyede, hem evren hakkında bilgi edinecek hem de Eva'nın macerasına ortak olacaksınız.



GÖLGELER

Yazar: Zülfü Livaneli

Yayınevi : Doğan Kitap

Zülfü Livaneli'den İstanbul'a ve onun yazarlarına, şairlerine saygı duruşu: Gölgeler. Karanlığın bütün gölgeleri yuttuğu bir İstanbul akşamı. Bütün sesler susmuş. Yalnızca gelip geçenlerin görmediği, duymadığı Gölgeler'in sesleri yankılanıyor sokaklarda. Son bir kez söylenen şarkı gibi, son bir kez yazılan şiir gibi, "son bakışta aşk"ta dile gelen sevdâ sözleri gibi... Gölgeler konuşuyorlar karanlıkta... Fatih Sultan Mehmed, Mustafa Kemal Atatürk, Halide Edip Adıvar, Reşat Nuri Güntekin, Nâzım Hikmet, Yahya Kemal, Sabahattin Ali, Orhan Kemal, Yaşar Kemal, Kemal Tahir, Orhan Veli, Ülkü Tamer, Ece Ayhan, Cemal Süreya ve Attilâ İlhan'ın gölgeleri... Şiirin tapınağı önünde vecd halinde bekliyor İstanbul, ona yeniden hayat verecek son kelimeyi...



JOJO'NUN TATLI HAYAT REHBERİ

Yazar: Jojo Siwa

Yayınevi : Libros Kitap

Jojo Siwa'yı liste başı şarkısı "Boomerang"dan tanıyor olabilirsiniz veya belki Musical.Ly'de, Youtube'da, Nickelodeon'da görmüşsünüzdür. O, müthiş bir dansçı ve milyonlarca takipçisi olan bir fenomen. Tüm dünyada hayranları onun tavsiyelerini ve yarattığı Siwanatör modasını takip ediyor. Ancak Siwanatör olmanın kuralları pek de kolay değil. Kendinden emin, iyimser, yardımsever ve kararlı olmak gerekiyor, bir de zorbalara karşı gelmek! JoJo'nun Tatlı Hayat Rehberi pek çok şey anlatıyor. İki yaşından itibaren katıldığı yarışmalar, kurduğu arkadaşlıklar ve aile ilişkilerine kadar yaşamına ilişkin birçok şey var bu kitapta! Tabii bir de gerçek bir Siwanatör olabilmenin sırları! Bunlar neler mi? Hemen söyleyelim: Arkadaş edinmek, hayata pozitif bakabilmek, kendi süper güçlerini keşfetmek, kendini sevmek ve dünyayı tanımak... Jojo daha pek çok şey anlatıyor.



NOSTALJİ: İNSAN NE ZAMAN EVİNDEDİR?

ODYSSEUS, AENEAS, ARENDT

Yazar: Barbara Cassin

Yayınevi: Kolektif

Çeviri: Seçil Kıvrak

"Odysseus'un sonunda 'evinde' olduğuna dair o son derece sembolik işaret, sadece karısıyla paylaştığı bir sırdır, etrafına evini inşa ettiği zeytin ağacından kendi elleriyle oyduğu kökleşmiş yatağıdır. Kök salmak ve kökünden sökülme: İşte nostalji budur."

Fransız Akademisi üyesi, felsefeci ve dilbilimci Barbara Cassin incelikli ve ustalıklı bir felsefi akıl yürütmeyle kök salmanın ve köksüzlüğün, ait olmanın ve yersiz olmanın, küresel dilde kaybolmanın ve kendi dilinde yaşamının mitik ve politik veçheleri üzerine düşünüyor. Homeros'un kahramanı Odysseus'dan, Vergilius'un kahramanı Aeneas'tan, modern çağın trajik yıllarında Almanya'dan kaçan Hannah Arendt'ten dem vurarak yolcunun, sürgünün, mültecinin kısacası insanın kendini nerede evinde hissedeceğini, nerede nostaljiye kapılacağını sorguluyor. "Kök beslemek yerine başka yeri, kendini kapatmayan, farklı 'benzerler' içeren bir dünya beslemeyi tercih ederim. Öyleyse insan ne zaman evindedir? Yakınları, dili ve dilleriyle birlikte kabul edildiği zaman."



MUCİZE VE BEN

Yazar: R. J. Palacio

Yayınevi: Pegasus

Çeviri: Berna Sirman

Mucize ve Ben üç farklı bakış açısıyla Auggie'nin dünyasına yepyeni bir pencere açarak okuldan önceki hayatı ile beşinci sınıfta yaşadıklarının bilinmeyen yönlerine ışık tutuyor. Okurlar bu kez zorba Julian, Auggie'nin en eski dostu Christopher ve okuldaki yeni arkadaşı Charlotte'in gözünden tek ortak noktaları olan Auggie'yi görecek. Bu üç mucizevi hikâye, sıradışı yüze sahip sıradan çocuktan ayrılmak istemeyenler için hazine niteliğinde.

Mucize'nin sayfalarında tanıştıkları andan itibaren ona bulaşıcı hastalık taşıyormuş gibi davranan Julian ile Auggie'nin arkadaş olmayacakları ortadaydı. Ancak Julian'ın hikâyesine hiç değinilmedi, okurlar o ve düşünceleri hakkında yalnızca tahmin yürüttü. Şu ana dek Julian'ın hikâyesi yaşananların öbür yüzünü anlatıyor. Julian, Auggie'ye neden bu kadar kaba davranıyor? Ve yaptıklarını telafi etme fırsatını bulabilecek mi?



ÖRÜMCEK AĞI

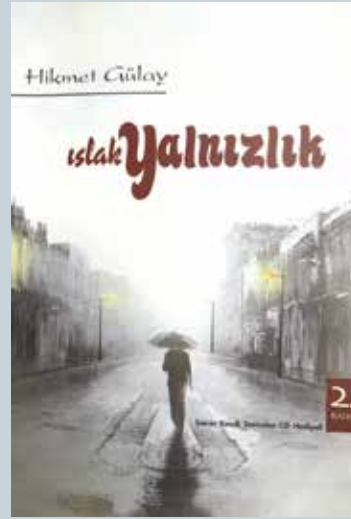
Yazar: Agatha Christie

Yayınevi: Altın Kitaplar

Çeviri: Çiğdem Öztekin

Dışişlerinde gelecek vaat eden saygın bir diplomatın karısı olan Clarissa sürekli düş kurmakta, varsayımlar üretmektedir. Yine bir gün, "Aşağıya indiğimde kütüphanede bir ceset bulursam ne yaparım?" diye düşünür.

Ve sonunda ne yapacağını görme şansını yakalar, bir ceset bulur... hem de evinin salonunda. Onu ortadan kaldırma çabası içinde, evindeki konuklardan kendisine destek vermelerini ve suç ortağı olmalarını ister. Ancak tam da cesedi yok edip, katili araştırma çabalarına giriştikleri sırada bir polis müfettişi çıkagelir ve bu gizem dolu olayların başlangıcı olur.



Yazar: Hikmet Gülay

Yayınevi: Chiviyazıları Yayınevi

"Gürültü, sözden daha çok dikkat çeker günümüzde. Herkes telaşla o yöne bakıyor. Ama Gülay, gürlemeden yaşıyor. Saf ve şeffaf mısraları insanın gönül köklerine kadar sızıyor. O yüzden telaşla bakmayı değil, kanarak içmeyi hak ediyor onun şiiri."

Mehmet Taştan / Şair

"Son 10 yılda, yüz civarında Türk dünyası yazarlarının kitaplarını Azerbaycan türkçesine uygunlaştırarak yayınladım. Onların içerisinde gönlüme ve ruhuma en yakın olanı aziz dostum Hikmet Gülay'ın kitabı oldu. Onun şiirlerinde insan kalbinin duygu ve yaşantı haritası o kadar gerçek çizilmiştir ki, onları okuyan her bir insan, bu şiirlerde kendi dünyalarını çok kolaylıkla bulmuş olurlar."

Prof. Dr. Elçin İsgenderzade
2010 yılı Dünya Büyük Şiir
Ödülü sahibi

"Şiir yazabilmek, yüreğindeki duyguları dostlarıyla ve dünyayla paylaşabilen insanların işidir. Yüreğindeki duyguları dostlarıyla paylaşanların dostlukları hiçbir zaman bitmez. Güzel şiirlerinden ötürü Hikmet Gülay'ı tebrik ediyor daha nice şiir kitaplarını okuyabilmeyi diliyorum."

Ahmet San / Organizatör



HİKMET GÜLAY

Rize'li bir ailenin 1958 yılında İstanbul Zeytinburnu'nda doğan bir çocuğu olan Gülay, Zeytinburnu



İhsan Mermerci Lisesi'ni bitirdikten sonra girdiği İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden 1981 yılında mezun oldu, hâkimlik stajını ise İstanbul Adliyesi'nde yaptı. Tuzluca, Reşadiye Tavas ilçelerinde Cumhuriyet savcılığı görevi yaptıktan sonra Muş Cumhuriyet Başsavcılığı, Giresun Cumhuriyet Başsavcılığı, Beyoğlu Cumhuriyet Savcılığı, Eyüp Cumhuriyet Başsavcı Vekilliği, Kartal Cumhuriyet Başsavcı Vekilliği, İstanbul Cumhuriyet Başsavcı Vekilliği, Büyükçekmece Cumhuriyet Başsavcı Vekili görevlerinde bulundu.

58 yaşındaki Gülay, şiir ve edebiyat ile de yakından ilgileniyor. Azerbaycan ve Kırgızistan'da yayınlanan "Bir Deli Ok" isimli şiir kitabının Azerbaycan'da yayınlanmasından sonra 2012 yılında Azerbaycan Uluslararası Vektör Bilimler Akademisi'nden Fahri Doktora alan Gülay'ın edebiyat dergilerinden aldığı ödüller de bulunuyor.

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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

Çözümler: www.talpa.org adresinde



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

(Nisan - Mayıs - Haziran 2018)

Emekli Kpt. Plt. Recep AKYILDIZ

(Nisan - Mayıs - Haziran 2018)

EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ

Kpt. Plt. Ahmet ALTUNOK
Kpt. Plt. Mehmet Emin DEMİRAĞ
Kpt. Plt. Naci KARAGÖZ
Kpt. Plt. Hakan SEÇKİN
Kpt. Plt. Ertan ÖZDİLEK
Kpt. Plt. Halit KUDAY
Kpt. Plt. Kemal İNCE

TALPA
Wings of Türkiye



TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TÜRKİYE AIRLINE PILOTS' ASSOCIATION

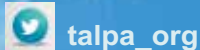


sizlerle birlikte
DAHA GÜÇLÜ
bir TALPA...

Türkiye kanatlarımızın altında...

PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

www.talpa.org



KATILIM VE BİLGİ İÇİN:
212 662 12 01