

KOKPİT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



OCAK/HAZİRAN

YIL: 13 / 2025 SAYI: 66

TEK PİLOTLU VE AZALTILMIŞ KOKPİTLE UÇUŞ OPERASYONLARI

Günümüz havacılık kurallarına göre, hava yolları operasyonlarında yolcuların taşınmasına ilişkin uluslararası düzenlemeler.

"UÇUŞ EKİBİ VE KABİN EKİBİ ETKİLEŞİMİ"

Bu yazımızda uçuş operasyonunda, onlarla birlikte operasyona katkı sağlayan bir diğer değerli insan faktörünü ve aralarındaki etkileşimi ele alacağız.

ÇALIŞMAYA TUTKUNLUK

Günümüz çalışma yaşamında bireylerin yalnızca görev tanımlarını yerine getirmeleri yeterli görülmemekte, aynı zamanda işlerine içten bir bağlılık göstermeleri beklenmektedir.

BİLİŞSEL ESNEKLİK VE YARATICILIK: PİLOTLARIN SANATSAL UĞRAŞLARLA GELİŞEN YETİLERİ

Pilotluk, yüksek düzeyde dikkat, hızlı karar verme ve değişen koşullara uyum sağlama gerektiren bir meslek dalıdır.

26 NİSAN DÜNYA
PİLOTLAR
GÜNÜNDE TALPA
ATATÜRK'ÜN
HUZURUNDAYDI

HAVA
ŞEHİTLERİMİZİ
ANDIK

DÜNYA PİLOTLAR
GÜNÜ MUHTEŞEM
BİR BALOYLA
KUTLANDI

RECEP DEMİRAY

MODERANS JET VILLAS

YENİ NESİL HAVACILAR SİTESİ



Moderans Göktürk - Yalın Evler No: 56/C

444 2 432

0539 927 11 08

www.moderans.com

Neden Jet Villas? Çünkü yalnızca havacılık sektöründe çalışan profesyonellere özel Saros'taki ilk ve tek villa projesidir.

Moderans Jet Villas, yalnızca havacılık sektöründe çalışan profesyoneller ve prestijli aileler için geliştirilen, Saros'taki ilk ve tek villa projesidir. Saros Körfezi'nin huzurlu doğasında konumlanan bu proje, yoğun tempoda çalışan pilotlar, kabin memurları ve havacılık personelinin ihtiyaçlarına özel olarak tasarlandı.

Ve evet... Doğanın tüm zenginliğine sadece birkaç adım uzaklıkta, şehre ise yalnızca 2 saat mesafede yer alan **Moderans Jet Villas**, uçuş sonrası nefes alacağınız o yerdir. Huzurla inmekse, bu yaşamın en özel ve güzel ayrıcalığıdır.

Yalnızca havacılar için değil, ayrıcalıklı yaşamı tercih edip, prestijli yaşam standardı haline getirmiş herkes için tasarlanmış bir dünya.

Sadece havacılar için değil, ayrıcalıklı yaşamı tercih eden herkes için...

Modern mimarinin zarafeti ile doğanın eşsiz dengesi buluştu. İstanbul Havalimanı'na sadece 1 saat 50 dakika mesafede, Saros Körfezi'nin tertemiz havası ve dinginliğinde, yepyeni bir yaşam biçimi yükseliyor: **Moderans Jet Villas**.

64 özel villadan oluşan bu proje, başta havacılık sektöründe görev yapan pilotlar, kabin ekipleri ve havacılık profesyonelleri olmak üzere, konfor, huzur ve prestiji öncelik haline getiren siz seçkin ailelere özel olarak tasarlandı.

4+1, 4+2 ve 5+1 plan seçenekleriyle, havuzlu/havuzsuz alternatifleri ile her ihtiyaca ve yaşam tarzına uygun çözümler sunuyoruz.

Her villada:

- ⊗ Geniş Bahçe Alanı,
- ⊗ Özel Yüzme Havuzu (Seçenekli),
- ⊗ 7/24 Güvenlik Hizmeti,
- ⊗ Geniş Peyzaj Alanları,
- ⊗ Sosyal Tesis Donatıları,

İstanbul Havalimanı'na sadece 1 saat 50 dakika uzaklıkta bulunan bu eşsiz proje, Malkara - Kınalı otoyolunun açılmasıyla birlikte 1 saat 20 dakikaya kadar düşecek ulaşım süresiyle, hem yaşam hem yatırım değeri açısından büyük avantaj sunuyor.

Ve en önemlisi;
fiyatlar 9.000.000 TL'den başlıyor!



MODERANS®

AZ SAYIDA, ÇOK DEĞERLİ: KAÇIRILMAYACAĞ VİLLA FIRSATI *Sadece havacılara özel!*

Bu Villalar Uçar Gider!
Şimdi 9.000.000 TL'den Başlayan Fiyatlarla!

Moderans Göktürk - Yalın Evler No: 56/C

444 2 432

0539 927 11 08

www.moderans.com

Havacılar ve seçkin aileler için özel olarak tasarlandı.

Hayatınız boyunca gökyüzündeki özgürlüğün tadına vardınız. Yüksek irtifalarda karar verdiniz, zamanla yarıştınız, rotaları yönettiniz. Şimdi aynı özgürlüğü, doğayla bütünleşen modern ve huzurlu bir yaşamda hissetmeye hazır olun.

Moderans Jet Villas, yalnızca havacılık sektöründe görev yapan profesyoneller için değil, konforuna önem veren, prestijli aileler için de özenle tasarlanmış, benzersiz bir yaşam konsepti sunuyor.

Uçuş sonrası gerçekten dinlenebileceğiniz, yalnızca size ait olan bir alanda konforla buluşmanız için her detayı ince ince ve özenle tasarlanan bu mekana davetlisiniz.

Hem Ulaşılabilir, Hem Ayrıcalıklı: 9 Milyondan Başlayan Fiyatlarla...

Saros Körfezi'nin doğal zenginlikleriyle çevrili **Moderans Jet Villas**, hem havacılık profesyonelleri hem de prestijli yaşamı tercih eden seçkin aileler için özel olarak geliştirildi. Bu fırsat; hem geleceğini garanti altına almak isteyenler hem de hemen taşınıp ayrıcalıklı bir yaşam başlatmak isteyenler için tasarlandı.

- Peşin ödemelerde indirim,
- Kişiyel özel ödeme planları,
- Rahat, esnek ve ulaşılabilir koşullar sizleri bekliyor.

Bu özel yaşam projesini yakından tanımak için sizi ofisimize bekliyoruz.

www.moderans.com

Saros'u Sadece Denize Girmek Sanıyorsan, Bir Kez Daha Düşün.

Saros Körfezi, dünyada kendi kendini temizleyebilen nadir denizlerden biridir. Burada denize girmek, doğanın filtresinden geçmiş tertemiz sularla buluşmak demektir.

144 çeşit balık, 78 tür deniz bitkisi ve 34 farklı süngere ev sahipliği yapan Saros, aynı zamanda dalış ve su altı sporları için Türkiye'nin en zengin bölgelerindedir.

Erikli Plajı, Gökçetepe Tabiat Parkı ve Cennet Koyu gibi doğa harikalarına komşu olan bu bölge, deniz, orman ve oksijenin buluştuğu eşsiz bir yaşam sunar. Trakya'daki Kuru Ormanları sayesinde, burası Kaz Dağları'ndan sonra en yüksek oksijen oranına sahip bölgelerden biridir.

Başkandan...



TÜRK SİVİL HAVACILIĞI ADINA TARİHİ BİR DÖNEME DOĞRU KARARLILIKLA İLERLİYORUZ.

DEĞERLİ OKURLARIMIZ, 1948 YILINDAN BU YANA DÜNYA GENELİNDE HAVAYOLU PİLOTLARININ SESİ OLAN IFALPA (ULUSLARARASI HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEKLERİ FEDERASYONU), 80'İNCİ YILLIK KONFERANSI'NI 2026 YILI NİSAN AYINDA İSTANBUL'DA, TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN (TALPA) EV SAHİPLİĞİNDE GERÇEKLEŞTİRECEK.

Bu konferansın rotasının İstanbul olarak belirlenmesi, yalnızca stratejik bir coğrafi tercih değil; aynı zamanda ülkemizin sivil havacılıkta ulaştığı seviyenin, kurumsal itibarı yüksek bir meslek örgütü olarak TALPA'nın uluslararası alandaki güvenilirliğinin ve Türk pilotlarının küresel havacılığa sunduğu katkıların da güçlü bir tescilidir. Bu büyük zirve, bizim için yalnızca bir organizasyon değil; aynı zamanda bir sorumluluktur.

TALPA olarak bu konferansa hazırlanırken kendimizi yalnızca bir ev sahibi olarak değil; aynı zamanda küresel havacılık politikalarını yakından takip ederek, ortak akli önceleyen ve mesleğin geleceğine katkı sunan bir paydaş olarak konumlandırıyoruz. Uluslararası pilot topluluğunun bir parçası olarak, sorunları doğru teşhis etmek, çözüme yönelik yapıcı öneriler sunmak ve mesleki hakları ortak zeminde savunmanın temel görevlerimizden olduğunu değerlendiriyoruz.

Bugün dünya havacılığı çok katmanlı bir dönüşüm sürecinin

içindedir. Bu süreç, teknolojik gelişmelerin yanı sıra ekonomik baskılar, çevresel sorumluluklar, yapay zekâ destekli otomasyon girişimleri, iş gücü planlamasındaki yeni dinamikler ve eğitimdeki dönüşüm gibi birbirinden farklı alanlarda etkisini hissettirmektedir.

Bu derin değişimin merkezinde yer alan biz pilotlar, yalnızca uçuşun teknik yürütücüsü değil; aynı zamanda havacılık sisteminin etik, insani ve operasyonel dengesini temsil eden temel unsurlardan biriyiz. Uçuş emniyetini korumak, kriz anlarında sağduyu ve liderlikle hareket edebilmek, her zaman öngörülemezliği yönetebilmek bizden beklenen doğal bir yetkinliktir. Teknoloji gelişebilir; ancak insan muhakemesi, deneyimi ve sezgisi hâlâ vazgeçilmezdir.

Bu nedenle, **Azaltılmış Mürettebatla Operasyon (Reduced Crew Operations)** gibi yaklaşımlar, yalnızca meslekî bir konu değil; uçuş güvenliğini, yolcu haklarını ve havacılığın temel emniyet kültürünü doğrudan etkileyen küresel bir sorundur. Ticari baskılarla



Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy / TALPA Başkanı

öne sürülen bu model, havacılığın çok aktörlü uçuş emniyeti mimarisini zedeleme riski taşımaktadır. Çünkü uçuş, yalnızca butonlara basılan bir süreç değil; aynı zamanda anlık kararlarla, ikili koordinasyonla ve ortak sorumlulukla yönetilen bir insan sanatıdır.

Uçuş emniyeti, rakamlarla değil reflekslerle sağlanır. Risk yönetimi, kriz simülasyonlarında değil, gerçek zamanlı işbirliğiyle, mesleki sezgiyle ve karşılıklı güvenle başarıya ulaşır. Bu bağlamda, TALPA olarak konferans süresince bu tür modellerin potansiyel risklerini teknik verilerle ve saha tecrübesiyle destekleyerek masaya taşıyacak; insan merkezli havacılık anlayışının neden vazgeçilmez olduğunu bir kez daha güçlü biçimde vurgulayacağız.

Öte yandan, pandemi sonrasında toparlanma sürecini büyük ölçüde tamamlayan küresel havacılık sektörü, artık büyümeyle birlikte yeni bir sorun ile karşı karşıyadır; **nitelikli pilot ihtiyacı**. 2024 yılında yolcu sayılarında pandemi öncesi seviyelerin aşılması, bu ihtiyacın görünürlüğünü daha da artırmıştır. Ancak bu eksikliği yalnızca sayısal olarak



değerlendirmek yanıltıcı olur. Eğitimde kalite standardını hep yüksek tutmak için; uçuş okullarında müfredatların teorik bilgi ile pratik tecrübenin sağlıklı dengesini kuracak şekilde sürekli yapılandırılmasına önem verilmelidir. Niteliksel gelişim olmadan, niceliksel büyümenin uçuş emniyeti açısından sürdürülebilirliği mümkün değildir. TALPA olarak bu alanda da üzerimize düşen sorumluluğu; gerek uçuş okullarımızla daha yakın temas ederek, gerekse eğitim sisteminin geliştirilmesine yönelik önerilerimizi gündeme getirerek yerine getirmeye çalışıyoruz.

Bu sayımızda da, mesleki konulardan sağlığa, tarihten kültürel mirasa uzanan geniş bir içerik yelpazesıyla siz değerli okurlarımızın karşısındayız. Havacılığın çok yönlü dünyasına dair pek çok başlıkta kaleme alınmış değerli yazıları ilgiyle okuyacağınızı umuyorum.

Kıymetli Meslektaşlarım,
Her kalkış ve her iniş, gökyüzüyle yapılan bir sözleşmenin parçasıdır.

Bizler bu sözleşmeyi sadece teknik donanımızla değil; vicdanımız, sorumluluğumuz ve meslek onurumuzla yerine getiriyoruz. Bu yüzden, yalnızca uçuşu gerçekleştirenler değil; aynı zamanda bu mesleğin ruhunu taşıyan, geçmişten geleceğe bir köprü kuran mirasçılar olduğumuzu biliyoruz.

IFALPA 2026 Konferansı, yalnızca takvimsel bir buluşma değil; aynı zamanda geleceğin havacılığına yön verecek fikirlerin, ilkelerin ve dayanışmaların filizleneceği bir zemin olacaktır. 20 yıl aradan sonra İstanbul'da tekrar dünya pilotlarını buluşturmak, yalnızca bir başarı değil; aynı zamanda insan merkezli havacılık anlayışının tarihsel sürekliliğini yeniden ilan etmek olacaktır.

Gökyüzü bize emanet. Ve biz, bu emaneti hakkıyla taşıyanlar olarak, geleceğe umutla bakıyoruz.

Saygı ve meslektaşlık duygularıyla...

İçindekiler



8



14



18



20



26



32



36



46

8 TALPA'DAN ZİYARETLER
Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) Yönetim Kurulu, Başkan Kaptan Pilot Okan Üreksoy liderliğinde bir heyetle havacılık dünyasının aktörleriyle buluştu.

26 AZALTILMIŞ KOKPİT OPERASYONLARI (REDUCED COCKPIT OPERATIONS) TEK PILOTLU UÇUŞ (TPU)

14 26 NİSAN DÜNYA PILOTLAR GÜNÜNDE TALPA ATATÜRK'ÜN HUZURUNDAYDI
26 Nisan Dünya Pilotlar Günü kutlama etkinlikleri kapsamında İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi'nde bir tören düzenledi.

32 İNSAN FAKTÖRÜ: "UÇUŞ EKİBİ VE KABİN EKİBİ ETKİLEŞİMİ"

18 HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK
Hava şehitlerimiz, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) öncülüğünde Edirnekapı Şehitliğinde düzenlenen törenle anıldı.

36 ÇALIŞMAYA TUTKUNLUK
Günümüz çalışma yaşamında bireylerin görev tanımları

20 DÜNYA PILOTLAR GÜNÜ MUHTEŞEM BİR BALOYLA KUTLANDI
TALPA, sektördeki tüm birimleri bir araya getirerek muhteşem bir geceye imza attı.

46 YAPAY ZEKA VE İNSANLIĞIN KAYIP YÜZÜ: AŞK, VİCDAN VE İNSANLIK



TALPA adına
SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı
Kaptan Pilot R. Okan ÜREKSOY

YAYIN KURULU
Kaptan Pilot R. Okan ÜREKSOY
Kaptan Pilot Tefvik ZEHNİ
Kaptan Pilot Selçuk YOLAL

EDİTÖR
Tuncer TAŞDÖĞEN

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

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

BASKI
Pelikan Basım Matbaa LTD. ŞTİ.
Kayabaşı Mahallesi Ulubatlı Hasan Caddesi
No: 2H İç Kapı No: 19
Başakşehir - İstanbul
Tel: 0212 613 79 55

TÜRK PİLOTLARI BULUŞMA NOKTASI

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

Her türlü isim, marka ve konsept hakları TALPA'ya aittir. Herhangi bir metin ya da bölüm TALPA'nın izni olmaksızın alınmaz. KOKPİT dergisinin isim ve logosuna ait tüm ticari marka hakları TALPA'ya aittir. TALPA bu dergide yer alan reklam ve ilanların, reklamveren, reklama konu mal ya da hizmeti, reklamın içeriği vs. gibi konuların hiçbirisi üzerinde doğrudan kontrol hakkına sahip değildir. Bir başka ifade ile TALPA'nın bu dergide yer alan reklamların yayınlanması dışında 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.



50



52



54



58

50 UÇUŞ ÖNCESİ YER HAREKETLERİNDE HUKUKİ SORUMLULUK (APRONDA MEYDANA GELEN MADDİ ZARARLAR VE PİLOTUN YÜKÜMLÜLÜĞÜ)

52 DUYGULARINLA OTURABİLİR MİSİN?

Duygularınla oturabilir misiniz, ama bir şartım var, onları yargılamadan, eleştirmeden veya iyi-kötü olarak ayırmadan? Ne kadar zor değil mi? Yaşadığımız duyguları önce kendimiz eleştirmeden kabul edebilmek...

54 RECEP DEMİRAY



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



67

Yel



Kuruluşumuzun 67. Yelini Kutlu Olsun.



TALPA 67 YAŞINDA...

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA), 1958 yılından bu yana Türk havacılığının gelişiminde önemli bir rol üstlenmiş; pilotların mesleki haklarını savunan ve sektördeki birlikteliği güçlendiren bir sivil toplum kuruluşu olarak 67. kuruluş yıldönümünü kutluyor. Kuruluşundan bu yana geçen süreçte TALPA, yalnızca

bir meslek örgütü olmanın ötesine geçerek; havacılık kültürünün yaygınlaştırılması, uçuş emniyetinin geliştirilmesi ve meslektaş dayanışmasının artırılması yönünde sayısız projeye imza atmıştır. Aynı zamanda Türkiye'nin en köklü ve etkin sivil toplum kuruluşlarından biri olmanın hakkı gururunu taşımaktadır. "1958'de pilotların öncülüğünde kurulan

derneğimiz, bugün binlerce üyeye ulaşmış güçlü bir yapıya kavuşmuştur. Bu gurur, TALPA'ya emeği geçen, katkı sunan ve üyelikleriyle güç veren tüm meslektaşlarımızın ortak başarısıdır. Başta kurucularımız olmak üzere bugüne kadar görev alan tüm üyelerimize şükranlarımızı sunar, ebediyete intikal edenleri rahmetle anıyoruz. Havacılığımızı daha güçlü

yarınlara taşımak için aynı azim ve kararlılıkla çalışmaya devam edeceğiz." TALPA, 67. yaşını kutlarken, gelecekte de meslektaşlarının sesi olmaya ve Türk havacılığının gelişimine katkı sunmaya kararlılıkla devam edecektir.

Saygılarımızla,
TALPA - Türkiye Havayolu Pilotları Derneği

TALPA'DAN ZİYARETLER



TALPA Yönetimi Tailwind Havayolları'nı Ziyaret Etti

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA) Yönetim Kurulu, Başkan Kaptan Pilot Okan Üreksoy liderliğinde bir heyetle Tailwind Havayolları Uçuş İşletme Direktörü E. Kaptan Pilot Mete Batur'a bir ziyaret gerçekleştirdi. Ziyarete, TALPA Başkan Yardımcısı Kaptan Pilot Tefvik Zehni, Yönetim Kurulu Üyeleri Kaptan Pilot Selçuk Yolal ve İkinci Pilot Hazal Naz Mutlu katılım sağladı. Tailwind Havayolları Eğitim Direktörü Ali Karaoğlan da toplantıda hazır bulundu. Toplantıda, Tailwind Havayolları'nın mevcut operasyonel durumu, kısa ve uzun vadeli planları üzerinde bilgi alışverişinde bulunuldu. Pilotların çalışma koşulları ve mesleki memnuniyeti konularında güncel bilgiler paylaşıldı.



TALPA, Hususi Pasaport Talebi ve Mesleki Yasa İçin Çalışmalarını Sürdürüyor

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği (TALPA), pilotların uzun süredir gündemde olan hususi pasaport talebi ve mesleki yasa ihtiyaçlarını iletme için temaslarına devam ediyor. Bu kapsamda, TALPA Yönetimi, Trabzon Milletvekili, Bayındırlık ve İmar Komisyon Başkanı Adil Karaismailoğlu'nu ziyaret etti. Ziyaret sırasında TALPA'nın girişimleri ile 2020 yılında hazırlanarak 5 yıldır mecliste komisyonda bekleyen pilotların hususi pasaport ihtiyacına yönelik kanun teklifi gündeme getirildi. TALPA Yönetimi, uluslararası mesleki seyahatler ve iş ziyaretleri açısından hususi pasaportun pilotlar için büyük bir gereklilik olduğunu vurguladı. Ayrıca, mesleki yasal düzenlemeler hakkında bilgi alışverişinde bulunuldu ve pilotların ihtiyaçlarını karşılayacak çözüm önerileri değerlendirildi.



TALPA & Boeing-Türkiye Toplantısı

TALPA Yönetim Kurulu Boeing (Türkiye) temsilcileri ile bir toplantı gerçekleştirdi. Havaçılığın geleceğini şekillendiren kritik konular üzerine fikir alışverişinin yapıldığı toplantıda Uçuş Emniyet Semineri, Havaçılıkta Kadın, Havaçılık Teknolojileri ve Sürdürülebilirlik (yakıt ve insan kaynağı) Çözümleri, Sektörel İş Birlikleri ve Projeler gibi konular ele alındı.



TALPA Yönetim Kurulu'ndan ACT Havayolları Ziyareti

TALPA Yönetim Kurulu, sektörel ilişkilerini güçlendirmek ve karşılıklı görüş alışverişinde bulunmak amacıyla ACT Hava Yolları'na bir ziyaret gerçekleştirdi. Ziyarete TALPA'yı temsilen Yönetim Kurulu Başkanı Okan Üreksoy ile birlikte, Tefvik Zehni, Ufuk Çakan, Serkan Zalaltuntaş, Serhat Menteş Kaptanlar katıldı. ACT Hava Yolları'nı temsilen Genel Müdür Sayın Güneş Nomaler, Uçuş İşletme Başkanı Kpt. Plt. M. Naci Akbaş ve İnsan Kaynakları Müdürü Yavuz Pehlivan'ın hazır bulundu.



TALPA Yönetim Kurulu'ndan Pegasus Hava Yolları Ziyareti

TALPA Yönetim Kurulu, sektörel ilişkilerini güçlendirmek ve karşılıklı görüş alışverişinde bulunmak amacıyla Pegasus Hava Yolları'na bir ziyaret gerçekleştirmiştir. Ziyarete TALPA'yı temsilen Yönetim Kurulu Başkanı Okan Üreksoy ile birlikte, Tevfik Zehni, Ufuk Çakan, Çağatay Düzen, Serhat Zalaltuntaş, Serhat Meteş, Hazal Naz Mutlu Kaptanlar katılmıştır.

Pegasus Hava Yolları'nı temsilen Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Mehmet Tevfik Nane, Genel Müdür (CEO) Sayın Güliz Öztürk, Uçuş İşletme Genel Müdür Yardımcısı Kpt. Plt. Gençer Karatepe'nin hazır bulunduğu görüşmede, havacılık sektöründeki güncel gelişmeler, pilotların mesleki konuları ve sektörün geleceğine dair fikir alışverişinde bulunmuştur. Her iki taraf da iş birliğinin ve iletişimin önemini vurgulayarak, sektörün daha da ileriye taşınması için ortak çalışmaların devam edeceğini belirtmiştir.



TALPA Yönetim Kurulu'ndan Mavigök Hava Yolları Ziyareti

TALPA Yönetim Kurulumuz Havayolu şirket ziyaretleri kapsamında Antalya'da faaliyet gösteren havayolu şirketlerimizi ziyaret etti. TALPA Yönetim Kurulu Mavigök havayolları ile bu kapsamda verimli bir görüşme gerçekleştirdi. TALPA Yönetim Kurulu başkanı Kpt. Plt. Okan Üreksoy başkanlığındaki Talpa heyeti ile Mavigök Uçuş İşletme Başkanı Kpt. Plt. Doğa Ağbayrak, Uçuş Eğitim Müdürü Kpt. Plt. Gökhan Tunca'nın hazır bulunduğu görüşmede pilotların çalışma koşulları, uçuş emniyeti, yasal düzenlemeler, sektörel iş birlikleri, Mavigök havayollarının gelecek planları ve Antalya özelindeki konular ele alındı.



SUNEX'e Ziyaret

TALPA Yönetim kurulumuz Havayolu şirket ziyaretleri kapsamında Antalya'da faaliyet gösteren havayolu şirketlerimizi ziyaret etti. TALPA Yönetim Kurulu Sunexpress havayolları ile bu kapsamda verimli bir görüşme gerçekleştirdi. TALPA Yönetim Kurulu başkanı Kpt. Plt. Okan Üreksoy başkanlığındaki Talpa heyeti ile Sunexpress Uçuş İşletme Direktörleri Kpt. Plt. Boğaç Yoldaş ve Kpt. Plt. Christopher M. Wedenig ile birlikte Emniyet ve Güvenlik, Eğitim müdürlerinin de hazır bulunduğu görüşmede pilotların çalışma koşulları, uçuş emniyeti, yasal düzenlemeler, sektörel iş birlikleri, Sunex'in gelecek planları ve Antalya özelindeki konular ele alındı.



Corendon Hava Yolları Ziyareti

TALPA Yönetim kurulumuz Havayolu şirket ziyaretleri kapsamında Antalya'da faaliyet gösteren havayolu şirketlerimizi ziyaret etti. TALPA Yönetim Kurulu Corendon havayolları ile bu kapsamda verimli bir görüşme gerçekleştirdi. TALPA Yönetim Kurulu başkanı Kpt. Plt. Okan Üreksoy başkanlığındaki Talpa heyeti ile Corendon Uçuş İşletme Direktörü Kpt. Plt. Afşin Yelok'un bulunduğu görüşmede pilotların çalışma koşulları, uçuş emniyeti, yasal düzenlemeler, sektörel iş birlikleri, Corendon'un gelecek planları ve Antalya özelindeki konular ele alındı.



Southwind Ziyareti

TALPA Yönetim kurulumuz Havayolu şirket ziyaretleri kapsamında Antalya'da faaliyet gösteren havayolu şirketlerimizi ziyaret etti. TALPA Yönetim Kurulu Southwind havayolları ile bu kapsamda verimli bir görüşme gerçekleştirdi. TALPA Yönetim Kurulu başkanı Kpt. Plt. Okan Üreksoy başkanlığındaki Talpa heyeti ile Southwind Genel Müdürü Şükrü Can, Uçuş İşletme Başkanı Kpt. Plt. Necdet Turgut, Genel Müdür Danışmanı E. Kpt. Plt. Kemal Şahsuvar'ın hazır bulunduğu görüşmede pilotların çalışma koşulları, uçuş emniyeti, yasal düzenlemeler, sektörel iş birlikleri, Southwind havayollarının gelecek planları ve Antalya özelindeki konular ele alındı.



TALPA Yönetimi AYJET Uçuş Okulu'nu Ziyaret Etti

TALPA Yönetimi olarak, AYJET Uçuş Okulu'na gerçekleştirdiğimiz ziyaret sırasında, uçuş ve yer eğitimlerine devam eden genç meslektaşlarımızla bir araya gelme fırsatı bulduk. Bu anlamlı buluşmada, gelecekte kokpiti paylaşacağımız genç meslektaşlarımıza TALPA'nın misyonu, vizyonu ve faaliyetleri hakkında bilgi verirken, mesleğimizle ilgili merak edilen konulara da değinerek görüşlerimizi paylaştık.

Ziyaretin bir diğer önemli kısmında, AYJET Uçuş Okulu'nun kurucusu ve Genel Müdürü E. Kaptan Pilot Celal Cingöz'ü makamında ziyaret ettik. Bu görüşmede uçuş okulu ve eğitim süreçleri, pilot ihtiyacı, sektörün geleceği, hedefler ve karşılaşılan zorluklar hakkında detaylı ve verimli bir sohbet gerçekleştirdik. Ayrıca, sektördeki işbirliği olanaklarını değerlendirme fırsatı da bulduk.



TALPA'dan AFA – Atlantic Flight Academy'ye Ziyaret

TALPA - Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak, havacılığın geleceği olan genç pilot adaylarıyla bir araya gelmek ve sektördeki güncel gelişmeleri paylaşmak amacıyla AFA – Atlantic Flight Academy'yi ziyaret ettik. Ziyaretimiz kapsamında bizleri misafir eden AFA Genel Müdürü Kaptan Pilot Erkan Akçay ve Genel Müdür Yardımcısı Osman Kıvanç Göç'e misafirperverlikleri için teşekkür ederiz. Öğrencilerle de bir araya gelerek derneğimizin faaliyetlerini aktardık, mesleki gelişimlerine katkı sağlayacak konularda bilgi alışverişinde bulunduk ve merak ettikleri soruları yanıtladık.



TALPA'dan Türk Hava Yolları Uçuş Akademisi'ne Ziyaret

TALPA olarak, Türk Hava Yolları Uçuş Akademisi'ni ziyaret ettik. Geleceğin pilotlarıyla bir araya gelerek, mesleki tecrübelerimizi paylaştık, pilotluğun sunduğu fırsatlar ve sorumluluklar üzerine keyifli bir sohbet gerçekleştirdik.



TALPA, Lise Öğrencilerini Gökyüzüne Bir Adım Daha Yaklaştırdı!

Bilim Kahramanları Derneği tarafından, Boeing desteği, FIRST Scandinavia iş birliği ve İGA İstanbul Havalimanı ev sahipliğinde gerçekleştirilen etkinlikte, TALPA, lise öğrencilerini gökyüzüne bir adım daha yaklaştırdı.

Newton Uçuş Akademisi İstanbul, havacılık sektörüne ilgi duyan lise öğrencilerini, TALPA üyesi pilotlarla bir araya getirdi. Etkinlik kapsamında öğrenciler, pilotluk mesleği ve havacılık kariyerine dair deneyimlerin paylaşıldığı kapsamlı bir kariyer söyleşisine katıldı. Söyleşinin ardından, öğrenciler modern uçuş simülatörlerini deneyimleyerek gerçek bir uçuşun heyecanını yaşadı. Gençlerin havacılığa olan ilgisini artırmayı, kariyer planlamalarında yol göstermeyi ve sektörün geleceğine katkı sunmayı amaçlayan bu değerli etkinlik, katılımcılardan büyük ilgi gördü.

TALPA ÜYELİK FORMU

TALPA OTOPARK FORMU

TÜRKCELL ÜYELİK FORMU



62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA

demek

Bilgilendirmek

DEMEK



www.talpa.org

Derneğin 3 ayda bir yayınlanan kurumsal yayını Kokpitten Bakış'ın yanısıra web sitesinde de mesleğimizle ilgili gelişmelere yer verilmekte, değişen kurallar ve uygulamalar konusunda düzenli bilgi akışı sağlanmakta, derneğin faaliyetleri konusunda üyelerimiz bilgilendirilmektedir. Ayrıca, mesleği ilgilendiren konularda üyelerle toplantılar yapılarak karşılıklı görüş alışverişinde bulunmaktadır.

+90 (212) 662 12 01



talpa.tr



talpa_org



talpa_org



talpaorg



talpaorg

TALPA, IFTE Uluslararası Havacılık Eğitim Fuarı'nda Yerini Aldı

Türkiye'nin havacılık alanındaki köklü kuruluşlarından biri olan TALPA (Türkiye Havayolu Pilotları Derneği), 9-11 Mayıs 2025 tarihleri arasında İstanbul Atatürk Havalimanı C Terminali'nde düzenlenen IFTE Uluslararası Havacılık Eğitim Fuarına katılarak havacılık tutkunları ve genç pilot adaylarıyla buluştu.

Havacılık eğitimine ve sektörel gelişime katkı sağlamayı amaçlayan IFTE, bu yıl da ulusal ve uluslararası birçok eğitim kurumu, pilotaj okulu, akademi ve sektör temsilcisini bir araya getirdi. TALPA, fuar süresince hem havacılık meslekleri hakkında bilgilendirmede bulundu hem de gençlere rehberlik ederek sektöre dair soruları yanıtladı.

TALPA standında, deneyimli pilotlar ve uzman ekipler eşliğinde; pilotluk mesleği, eğitim süreçleri, kariyer yolları ve havacılıkla ilgili merak edilen birçok konu katılımcılarla paylaşıldı. Ayrıca, geleceğin pilot adaylarına yönelik bilgilendirici açıklamalar büyük ilgi gördü.

Her yıl artan katılım ve ilgiyle Türkiye'nin en kapsamlı havacılık eğitim etkinliklerinden biri haline gelen IFTE, sektörel iş birlikleri ve kariyer planlaması açısından da önemli bir platform olma özelliğini sürdürüyor.





26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜNDE TALPA ATATÜRK'ÜN HUZURUNDAYDI





Türkiye Havayolu Pilotları Derneği 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü kutlama etkinlikleri kapsamında İstanbul Hava Kuvvetleri Müzesi'nde birtören düzenledi. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasının ardından Başkanımız Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy bir konuşma

gerçekleştirdi. Üreksoy, "Saygıdeğer konuklar, değerli meslektaşlarım, kıymetli basın mensupları, Bugün burada, gökyüzünü evi bilen, sorumluluğunu omuzlarında taşıyan, emniyeti ilke edinmiş pilotlarımızın gününü kutlamak ve onları onurlandırmak için bir aradayız. 26 Nisan Dünya

Pilotlar Günü vesilesiyle hepinizi Türkiye Havayolu Pilotları Derneği adına sevgiyle, saygıyla selamlıyorum. Bu özel günün bizler için tarihi bir anlamı var. 26 Nisan 1912, bir numaralı bröve sahibi Türk pilotu Fesa Evrensev'in İstanbul semalarında ilk uçuşunu yaptığı kabul edilen gündür. Bu tarih, önceleri

Türkiye Pilotları Günü olarak kutlanmaktayken, TALPA'nın girişimleriyle 2014 yılından itibaren Dünya Pilotlar Günü olarak kutlanmaya başlanmış, böylece dünyaya mal etmiş olduğumuz bu gün bizler için ayrı bir anlam kazanmıştır. Artık bu özel gün sadece Türkiye'nin değil, dünya pilotlarının ortak günü olarak kabul edilmekte

ve tüm dünyada gururla kutlanmaktadır. Ne mutlu ki bu anlamlı gün, TALPA'nın öncülüğünde uluslararası bir niteliğe kavuşmuştur.

Pilotluk mesleği, yüksek disiplin, bilgi birikimi, kararlılık ve sorumluluk isteyen bir yaşam tarzıdır. Kokpit sadece teknik bir alan değil; aynı zamanda insan hayatının, güvenliğinin ve stratejik kararların kesişim noktasıdır. Her bir kalkış, her bir iniş; dakikalarla değil saniyelerle ölçülen dikkat, yıllarla kazanılan deneyim ve ekip ruhunun ürünüdür. Bu meslek, disiplinin, eğitimin, takım çalışmasının, psikolojik sağlamlığın ve teknik bilginin en yüksek düzeyde harmanlandığı bir yaşam biçimidir. Bu mesleğin kahramanları işte tüm bu özellikleriyle havacılık sisteminin EMNİYET BİLİNCİ'dir, olmazsa olmazdır.

Değerli konuklar, Değerli meslektaşlarım,

Bugün dünya sivil havacılığı birçok zorlukla karşı karşıyadır. Pandemi sonrası hızlı gerçekleşen toparlanma süreci devam ederken; operasyonel baskılar, artan maliyetler, iklim değişikliği kaynaklı hava koşullarının etkisi, problemleri hava sahalarındaki GPS sinyal kayıpları ile Spoofing olarak tanımladığımız yanlış konum bilgileri ve küresel personel yetersizliği gibi ciddi sorunlarla mücadele ediyoruz. Bu zorluklar, mesleğimizin niteliğini korumanın ve uçuş emniyetinden asla taviz vermemenin ne kadar hayati olduğunu bir kez daha ortaya



koyuyor.

Tam da bu noktada üzerinde özellikle durmamız gereken bir konu da Azaltılmış Mürettebatla Operasyon Konsepti.

Bu konsept, uzun menzilli uçuşlarda düz uçuş safhasında iki kaptan pilot yerine tek kaptan pilotla operasyon yapılmasını öngören bir yaklaşımı temsil ediyor. Peki İkinci Pilotlarımız nerede? Mevcut sistemde uçuş ekibinde First Officer olarak görev yapan pilotlarımızı nereye konumlandırıyor bu sistem? Tam da bunun önemini

vurgulamak için bu yıl 26 Nisan dünya pilotlar günümüzün mesajı tüm dünyada İkinci Pilotlarımızın kokpitteki rollerini öne çıkarmak üzere belirlendi. Onlar kokpitimizin yarısı, emniyet sistemimizin elzem parçası ve her biri bilgisiyile, eğitimiyle uçuşun her safhasını yönetecek birer ehil pilottur.

Her ne kadar teknolojik ilerlemeler bu tür önerileri mümkün kılıyor gibi görünse de, bizler biliyoruz ki kokpit, yalnızca makinelerle değil, karar veren, risk yöneten ve insan hayatını önceleyen

profesyonellerle işler.

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak bu yaklaşımı son derece sakıncalı bulduğumuzu açıkça ifade etmek istiyorum. Uçuş emniyeti, hiçbir zaman bir "tasarruf kalemi" olamaz. İnsan faktörünü devre dışı bırakarak yapılan her girişim, potansiyel bir emniyet zafıdır. Bir uçağın kokpitinde, karşılıklı teyit mekanizmaları, anlık karar destekleri ve acil durum yönetimi gibi süreçler, ancak iki yetkin pilotun varlığıyla sağlıklı yürütülebilir. Kokpitte iki pilotun varlığı sayesinde




ve disipliniyle örnek olmaya devam etmektedir. Bu başarı yalnızca bireylerin değil; onları yetiştiren eğitim kurumlarının, destekleyen ailelerinin ve yanlarında olan sivil havacılık camiasının başarısıdır.

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak biz, pilotlarımızın mesleki haklarını korumanın yanında, onları geleceğe hazırlamak, dayanışmayı büyütmek ve mesleki standartlarımızı yükseltmek için çalışıyoruz. Çünkü güçlü bir meslek birliği, yalnızca bugünü değil yarını da inşa eder.

Bu vesileyle, başta aramızda olmayan tüm meslektaşlarımızı rahmet ve minnetle anıyor, görev başındaki ve emeklilik hayatını sürdüren tüm pilotlarımıza saygılarımı sunuyorum. Yeni nesil pilotlarımızın da mesleğimizi aynı kararlılıkla, aynı ilkelerle sürdüreceğine olan inancımız tamdır.

26 Nisan Dünya Pilotlar Günü'müz kutlu olsun.

Güvenli, emniyetli ve gökyüzü kadar özgür günlerde buluşmak dileğiyle...

Teşekkür ederim." şeklinde konuştu. 

katastrofik sonuçlara varmayan durumlar, gerçekleşen kaza veya olaylardan daha fazladır.

Bu nedenle, bizler bu tür girişimlere karşı bilimsel verilerle, sektör paydaşlarıyla ve uluslararası dayanışmayla

mücadele etmeye devam edeceğiz. Mesleğimizin geleceğini, yolcularımızın emniyetini ve havacılığın etik değerlerini korumak en temel görevimizdir.

Değerli katılımcılar,

Her bir pilot, yalnızca bir havayolu çalışanı değil; aynı zamanda gökyüzünde bayrağımızı taşıyan birer temsilcidir. Dünyanın dört bir yanında görev yapan Türk pilotları; bilgisi, tecrübesi

HAVA ŞEHİTLERİMİZİ ANDIK

Hava şehitlerimiz, Edirnekapı Şehitliğinde düzenlenen törenle anıldı. Edirnekapı Hava Şehitliğinde icra edilen törende, TALPA Yönetim Kurulu üyeleri, şehit aileleri, Türk Hava Yolları temsilcileri, Pilotlar Vakfı, Hava-Sen, Hava-İş Sendikası, Emniyet Genel Müdürlüğü Havacılık Daire Başkanlığı, Ajjet Uçuş Okulu, Muharip Gaziler Derneği, Tayyareci Vecihi Hürkuş Derneği ve emekli pilotlar Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün "İstikbal Göklere'dir" hedefiyle görev yaparken yaşamını yitiren meslektaşlarına şükranlarını sundular.

Saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başlayan törende bir konuşma yapan TALPA Başkanı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy konuşmasında,

"Saygıdeğer Konuklar, Kıymetli Meslektaşlarım, Sevgili Genç Pilotlar... Bugün burada, 15 Mayıs Hava Şehitlerini Anma Günü vesilesiyle bir araya

gelmiş bulunuyoruz. Türkiye Havayolu Pilotları Derneği adına, aziz şehitlerimizi saygı, rahmet ve minnetle anıyor; bu anlamlı törene teşrif ederek ortak hafızamıza sahip çıkan tüm katılımcılara şükranlarımı sunuyorum.

Bugün, gökyüzünü yurt bilenlerin; havacılığı sadece bir meslek değil, bir ideal, bir inanç ve bir adanmışlık olarak yaşayanların günüdür. Ve bizler, bu idealin taşıyıcıları olarak burada bulunuyoruz.

Değerli misafirler, Türk havacılığı ilk şehitlerini 1914 yılında verdi. Henüz Cumhuriyetimizin ilk yıllarında, genç ve bağımsız bir ülke olarak kendi göklerini tanımaya başladığımız o günlerde, üç kahraman evladımız Yüzbaşı Fethi, Yüzbaşı Sadık ve Teğmen Nuri sonsuzluğa uçarak adlarını Türk havacılık tarihine kazıdılar.

O günden bugüne, nice isim geldi geçti bu kutsal meslekten. Kimileri kitaplara konu oldu, kimileri sessizce görevini yaparken aramızdan ayrıldı. Ancak hepsi, gökyüzüne

adanmış bir ömrün onurunu taşıdı.

Biz pilotlar biliriz ki, her kalkış bir karardır; her iniş, bir sorumluluktur. İşte bu sorumluluk bilinci, sadece teknik kurallardan değil; mesleğin taşıdığı etik değerlerden, şehitlerimizin bıraktığı mirastan ve uçuş emniyetine olan sarsılmaz inançtan beslenir.

Çünkü bizler, emniyetin sadece bir prosedür değil, bir yaşam felsefesi olduğunu çok iyi biliyoruz. Bugün aramızda olmayan nice meslek büyüğümüz, bu felsefeyi canıyla ödedi. Bizlere düşen, onların emanetini sadece yaşatmak değil; her uçuşta yeniden onurlandırmaktır.

Genç meslektaşlarım

buradan özel olarak seslenmek isterim:

Gökyüzüne baktığımızda yalnızca teknik bir güzergâh değil, bir tarih, bir mücadele, bir vakar görmelisiniz. Kokpitinize adım attığımızda, her göstergede sadece rakam değil; bu mesleğe baş koymuş şehitlerimizin mirasını taşıdığımızı unutmayın. Her düğmeye dokunduğunuzda, binlerce saatlik birikimin, sayısız fedakârlığın, nice isimsiz kahramanın emeğini hissedin.

Çünkü sizler sadece pilot değil, aynı zamanda bir geçmişin temsilcisi, bir mirasın taşıyıcısıdır.

Kıymetli konuklar, Bugün Türkiye havacılığı, sadece teknolojiyle değil; aynı zamanda yüreğiyle, ilkeleriyle





ve hafızasıyla güçlüdür. Bu gücün temelinde, canlarını feda eden asker ve sivil tüm havacılık şehitlerimiz vardır. Onlar, toprağa değil; mesleğimizin vicdanına, kalbimize gömülmüşlerdir.

Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak bizler; onların anısını yalnızca anmakla kalmıyor, her gün, her uçuşta yaşatıyoruz. Çünkü biz biliyoruz ki; havacılık bir kariyer değil, bir davadır.

Bu duygu ve düşüncelerle; başta 1926'da göğe uğurladığımız ilk şehitlerimiz olmak üzere, gökyüzüne sevdalı tüm kahramanlarımızı rahmetle anıyor, aziz hatıraları önünde saygıyla eğiliyoruz.

Ruhları şad, izleri sonsuz olsun." diyerek tamamladı.

Anıta çelenklerin

konulmasından sonra Şehitlikteki Şeref Defterini imzalayan TALPA Başkanı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy tarafından imzalandı.

Şeref Defterine şu ifadeler yazıldı.

"Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 'İstikbal göklerdeydi' sözüyle çizdiği yolda, havacılığımızın gelişimi uğruna hayatlarını feda eden tüm hava şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyoruz.

Zorlu şartlarda, büyük bir inanç ve fedakarlıkla gökyüzüne yönelen öncülerimizin mirası, bugün her kalkışta omuzlarımızda taşıdığımız bir sorumluluktur. Uçuş emniyetine olan bağlılığımız, aynı zamanda bu mirasa duyduğumuz saygının ifadesidir.

Genç pilotlarımıza düşen



görev, bu emaneti en yüksek standartlarda yaşatmak ve geçmişin kahramanlarını unutmamaktır.

Aziz hatıralarımız önünde saygıyla eğiliyoruz.

Ruhunuz şad, gökyüzünüz açık olsun."

TALPA Başkanı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy ve Yönetim

Kurulu, şehit aileleri ile sohbet ederek acılarını paylaştı. Tören, katılımcıların THY şehitliğine çelenk koyması, şehitlerin kabirlerini ve görev başında yaşamını yitiren THY personelinin kabirlerini ziyaret ederek kırmızı ve beyaz karanfiller bırakmaları ile son buldu. ▽

DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ MUHTEŞEM BİR BALOYLA KUTLANDI

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ (TALPA), 26 NİSAN DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ KAPSAMINDA DÜZENLEDİĞİ ETKİNLİKLER DİZİSİNİ 27 NİSAN 2025'TE DİVAN KURUÇEŞME'DE GERÇEKLEŞTİRİLEN GALA GECESİYLE TAMAMLADI.

Ana sponsorluğunu Havacılar Yatırımın üstlendiği Dünya Pilotlar Günü'nün kutlandığı baloya Divan Kuruçeşme ev sahipliği yaptı. Balo salonunda gerçekleştirilen kutlama öncesi pilotlar, yerli ve yabancı konuklar kokteyl salonunda bir araya geldi. Yoğun bir katılımın olduğu geceye gelen konukları karşılama alanında TALPA Başkanı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy, Başkan Yardımcısı Kpt. Plt. Tevfik Zehni ve Genel Sekreter Kpt. Plt. Serkan Zalaltuntaş ve yönetim kurulundan bir çok kaptanımız karşılarken kendilerine eşleri de refakat etti.

Saat 20:00'de başlayan baloda ilk olarak "Biz hep birlikte daha güçlüyüz" temalı TALPA'nın misyonunun ekrana yansıtıldığı barkovizyon gösterisi gerçekleştirildi. Ardından gecenin sunuculuğunu üstlenen Çağıl Özge sahneye TALPA Başkanı Kpt. Plt. R. Okan Üreksoy'u

davet etti. TALPA Başkanı Kaptan Pilot Okan Üreksoy, Dünya Pilotlar Günü sebebiyle düzenlenen balo konuşmasında "Saygıdeğer meslektaşlarım, çok kıymetli konuklarımız, değerli basın mensuplarımız, gecemize destek veren sponsorlarımız ve en önemlisi bizlerin en büyük desteği görünmez kahramanlarımız ailelerimiz;

26 Nisan Dünya Pilotlar Günü'nü onurlandırmak üzere düzenlediğimiz bu özel gecede, aramızda bulunan herkese "hoş geldiniz" diyor, TALPA ailesi adına en içten duygularıyla, sevgiyle, saygıyla selamlıyor, bu anlamlı birlikteliği bizimle paylaştığımız için şükranlarımı sunuyorum.

Bu gece, sadece bir kutlama değil, aynı zamanda bir meslek kültürünün, bir dayanışma ruhunun ve bizleri bir arada tutan o görünmeyen bağın vurgulandığı bir anlam gecesidir.



Pilotluk mesleği, tarih boyunca hem teknolojik ilerlemenin hem de insan cesaretinin en parlak sembollerinden biri olmuştur.

Ancak bu meslek sadece bireysel başarılarla değil, güçlü bir meslek örgütüyle, ortak akıl

ve ortak değerlerle bugünlere ulaşabilmiştir.

İşte bu noktada, Türkiye Havayolu Pilotları Derneği olarak bizlere düşen sorumluluğun bilincinde olarak, bir vefa borcunu da ifa etmek istiyorum:



TALPA'nın bugün geldiği noktada emeği olan, vizyonu, mücadelesiyle, emeğiyle katkı sunmuş önceki tüm başkanlarımıza ve yönetim kurulu üyelerimize gönülden teşekkür ediyorum. Başta aramızda olup bu gecemizi onurlandıran önceki başkanlarımız Muzaffer Özacar ve Hüseyin Murat Ersoy kaptanlarımız olmak üzere TALPA'mıza emek vermiş tüm başkanlarımız ve meslektaşlarımıza kuvvetli bir alkış rica ediyorum.

Biz sizlerden aldığımız bayrağı daha yukarılara taşımak için üzerimize düşeni en iyi şekilde yapma çabasında olarak çalışmalarımıza devam etmekteyiz.

Bu vesileyle; Pilotlar Gününü milli olmaktan çıkarıp Küresel bir meslek günü haline gelmesinde büyük emeği olan Merhum başkanımız Gürcan Mantı kaptanımızı, yakın zamanda sonsuz yolculuğuna uğurladığımız başkanımız Tuna Gürel Kaptanımızı rahmet ve minnetle anıyorum.

Değerli misafirler,



TALPA, yalnızca bir meslek örgütü değildir. TALPA; bilgiye, birikime ve sorumluluğa dayanan bir mesleki duruşun adıdır. Biz, gökyüzüne emanet edilen hayatların bilinciyle hareket eden bir topluluğuz. Bu bilinçle, gündemimizde olan birçok hayati konuyu cesaretle ve kararlılıkla savunuyoruz:

Uçuş emniyeti, bizim için her zaman birinci önceliklidir. Bu sebeple azaltılmış mürettebatla operasyon gibi uçuş emniyetini riske atacak her türlü yaklaşımın karşındayız. İnsanın yerini hiçbir yapay



zeka bütünüyle alamaz; biz bu mesleği yalnızca bilgiyle değil, sezgiyle, tecrübeyle, vicdanla ve insan aklıyla icra ediyoruz. Bu meslek, disiplinin, eğitimin, takım çalışmasının, psikolojik

sağlamlığın ve teknik bilginin en yüksek düzeyde harmanlandığı bir yaşam biçimidir. Bu mesleğin kahramanları işte tüm bu özellikleriyle havacılık sisteminin 'emniyet bilinci'dir, ➤

olmazsa olmazdır.

Mesleki itibarın korunması, bizler için stratejik bir mesele haline gelmiştir. Sosyal medyada yayılan bilgi kirliliği, yanlış algılar ve kimi zaman saygısız yaklaşımlar karşısında, pilotluk mesleğinin değerini anlatmaya ve savunmaya devam ediyoruz ve edeceğiz.

Ayrıca, meslektaşlarımızın özlük hakları, çalışma koşulları ve sosyal güvenceleri konularında daha adil, daha sürdürülebilir politikaların hayata geçirilmesi için ilgili tüm kurumlarla yapıcı ve çözüm odaklı bir diyalog sürdürüyoruz. Meslek yasamızın gerekliliğini her platformda dile getiriyoruz.

TALPA olarak amacımız; sadece sorunları dile getiren değil, çözüm üreten, fikir geliştiren, ortak aklı harekete geçiren bir yapı olmaktır.

Kıymetli meslektaşlarım,

Bugün burada aynı masayı paylaşan her birimiz, aslında aynı gökyüzünü paylaşıyoruz. Hepimiz belki ayrı hikâyelerden geliyoruz ama ortak bir tutkuda buluşuyoruz: Uçmak. Bu balo, sadece bir eğlence gecesi değil; aynı zamanda bu ortak tutkunun, bu mesleki dayanışmanın ve bu büyük ailenin parçası olmanın bir simgesidir.

Bu gecede, tüm emeği geçen çalışma arkadaşlarıma, sponsorlarımıza, destek veren kurumlara ve organizasyon komitemize teşekkür ediyorum.

Ayrıca, hayatlarımızın görünmeyen kahramanları olan ailelerimiz için de kuvvetli bir alkış rica ediyorum.








Onların desteği olmadan bu meslek sürdürülemezdi.

Gelin bu gece, birliğimizin ve dostluğumuzun ışığında birlikte eğlenelim. Uçuşta olduğumuz anlarda nasıl gökyüzünü paylaşıyorsak, bugün de aynı masada aynı duyguları paylaşalım. Tüm pilotlarımıza, gökyüzüne adanmış hayatlara ve onları ayakta tutan değerlere

saygılarımı sunuyorum, gökyüzü kadar özgür günlerde buluşmak dileğiyle keyifli bir gece, iyi eğlenceler diliyorum.

Gece başlasın" diyerek gecenin açılışını gerçekleştirdi.

Sanatçılar Emre Altuğ ve Seda Mete'nin sahne aldığı geceye çok sayıda kaptan pilot, genç pilot adayı ve havacılık sektörü temsilcisi katıldı. 





AZALTILMIŞ KOKPİT OPERASYONLARI (REDUCED COCKPIT OPERATIONS) TEK PİLOTLU UÇUŞ (TPU)



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

Günümüz havacılık kurallarına göre, hava yolları operasyonlarında yolcuların taşınmasına ilişkin uluslararası düzenlemeler gereği kokpitte minimum 2 kaptanın olmasını gerektirmektedir. Diğer bir ifadeyle, dünya sivil havacılığına önderlik eden EASA ve FAA kuralları gereği kokpitte asgari iki kişi olması bulunmaktadır. Ancak bu durum son yıllarda özellikle maliyet gerekçeleri sebebiyle tek pilota düşürülmek istenmektedir.

Günümüzde birçok uçak üreticisi ve aviyonik sistem tedarikçisi, tek pilotlu uçakların geliştirilmesi üzerinde çalışmaktadır. Embraer Firması, 2025 yılına



kadar tek pilot kapasitesi sağlayacağını belirtmiştir. Airbus, tek bir pilotun bir yolcu uçağını uçurmasına izin verecek teknolojiler geliştirdiklerini açıklamış ve EASA'nın gizli onayıyla TPU Operasyonlarında A350 Kargo

Uçağının kullanılmasıyla ilgili çalışmalarını hızlandırmıştır. Buna karşılık, Boeing ise, otonom sistemlerin pilotun kararlarından bazılarını verdiği ilk deneysel uçuşları gerçekleştirmiştir. Havacılık dünyasında ise üretimi

planlanan Boeing 797'nin tek pilot operasyonları yapabilecek kapasitede olabileceği yönünde spekülasyonlar olduğu bilinmektedir. Hatta, Boeing Araştırma ve Teknoloji Başkan Yardımcısı Charles Touns TPU operasyonlarının

AIRBUS, TEK BİR PİLOTUN BİR YOLCU UÇAĞINI UÇURMASINA İZİN VERECEK TEKNOLOJİLER GELİŞTİRDİKLERİNİ AÇIKLAMIS VE EASA'NIN GİZLİ ONAYIYLA TPU OPERASYONLARINDA A350 KARGO UÇAĞININ KULLANILMASIYLA İLGİLİ ÇALIŞMALARINI HIZLANDIRMIŞTIR.



büyük olasılıkla kargo uçuşlarıyla başlayacağını ve yolcuların uçmaya hazır hale gelmesinin 'birkaç on yıl' süreceğini ifade etmiştir. TPU operasyonlarıyla ilgili olarak, NASA, İngiliz ATI (Aeroneautical Technology Institute- Havacılık Teknolojisi Enstitüsü) çalışmalarına devam etmektedirler ve 2035 yılına kadar bu sürecin tamamlanmasını hedeflemektedirler.

EASA, TPU operasyonlarına ilişkin olarak, tek pilot kullanan iki ticari uçuş kategorisi tanımlamaktadır. Genişletilmiş Minimum Mürettebat Operasyonları (Expanded Minimum Crew Operations- eMCO), tek pilot operasyonlarının uçuşun cruise safhasında sınırlandırıldığı mevcut tasarımların

geliştirilmesine dayanacaktır (örneğin, Avrupa ACROSS projesi: Stres ve İş Yükünün Azaltılması için Gelişmiş Kokpit: (bkz. <https://cordis.europa.eu/project/id/314501>). Bunlar muhtemelen uzun mesafeli, kıtalararası uçuşlarda uygulanacaktır. eMCO kapsamında, cruise safhasının önemli bir bölümünde yalnızca bir pilotun kokpitte kalması gerekirken, diğer pilot (hala komuta eden belirlenmiş pilot olabilir) crew rest alanında dinlenecektir. SPO- TPU (Single Pilot Operation) kapsamında ise, kalkıştan inişe kadar herhangi bir anda uçakta yalnızca bir pilot olacaktır.

eMCO ve TPU uçakları, hem rutin normal operasyonlar (örneğin kalkış ve yaklaşma ve iniş sırasında) hem de normal olmayan/acil operasyonlar sırasında yerdeki destek ünitesinden (Ground Support Station) destek alacaktır. Ancak, bu desteğin miktarı ve niteliği, özellikle uçak ve sistemleri üzerinde uygulanan kontrol derecesi açısından oldukça farklı olacaktır. eMCO uçaklarının AOCC'lere (Havayolu Operasyon Kontrol Merkezleri) yerleştirilmiş personelden operasyonel destek alması muhtemeldir. Bu, uçak sistemlerinin izlenmesinden veya navigasyon/yönlendirme/ yolcu taşıma desteğinden (mevcut uygulamaya göre) türetilen teknik destek olabilir. Ancak, uçak sistemleri üzerinde doğrudan kontrol

olası değildir. TPU uçaklarında ise, daha yüksek düzeyde yerleşik otomasyon/özerklik uygulanacak ancak doğrudan kontrol, yer tabanlı destek personelinin de sağlanacaktır. Ancak, bu, bireysel tasarımın operasyonel konseptinin altında yatan sistem mimarisine bağlı olacaktır. Bu tartışma, teknolojik ve operasyonel olarak daha zorlu olan TPU konseptiyle sınırlıdır.

TPU ile ilgili gerekli teknolojinin geliştirilmesinin zorlu olacağı, ancak devam etmek için kapsamlı bir mühendislik temeli olduğu ileri sürülmektedir. Tek pilotlu bir uçağın tanımının önündeki engeller, insan faktörü gereksinimleri, operasyonel ve organizasyonel zorluklar ve böyle bir uçağı havayolu hizmetinde güvenli ve kullanılabilir hale getirmek için gereken yeni operasyon

konseptleridir. Ticari bir bakış açısı benimseyen Boeing Airplane Company, yeni bir havacılık ürününün kullanıma kabul edilmesinden önce karşılanması gereken dört alanı belirlemiştir:

- Ekonomik Konular
- Teknoloji
- Güvenlik
- Yolcuların Alıştırılması

Ancak, tek pilotlu yolcu uçağı için beşinci bir özelliğın de ele alınması gerekir: Böyle bir uçağın havayolu hizmetinde çalıştırılmasının organizasyonel yönleri. Bu organizasyonel alanlar arasında büyük bir bağlantı bulunmaktadır: Eğitim güvenlikten ayrılamaz, teknoloji veya düzenleme de ayrılamaz. Dahası, ticari bir bağlamda çalıştırılmıyorsa, teknolojik olarak gelişmiş bir uçak tasarlamının bir anlamı yoktur, ki asıl amaç TPU operasyonu yapabilecek bir yolcu uçağı üretmektir.

Aslında TPU operasyonların orijinal gerekçesi, işletme ve pilot maliyetlerini azaltmaktır. Ancak, endüstri tarafından görmezden gelinen İnsan Faktörleri bir maliyet değildir: İnsan Faktörleri operasyonel verimlilikteki iyileştirmelere önemli ölçüde katkıda bulunabilir. Kokpit maliyetleri, uçak türüne, sektör genişliğine ve ne kadar faaliyetin dış kaynaklı olduğuna bağlı olarak işletme maliyetlerinin %15,3'üne kadarını temsil edebilir. **Pilotlar kendileri işletme maliyetlerinin neredeyse %7'sini temsil eder.** Endüstrinin esas



kurtulmak istediğı kalem de budur. Havayolu endüstrisi özellikle karlı bir endüstri değildir: Fiyatlandırmada sürekli aşağı yönlü talepler ve düşük işletme marjıyla birlikte öngörülemeyen, dalgalanan yakıt maliyetleri vardır. On yıldan fazla bir süre önce, küresel bazda, 2000-2010 yılları arasında havacılık endüstrisinin 47 milyar dolar kaybettiğı tahmin ediliyordu. COVID öncesinde, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA), vergi sonrası kârların 2016'daki 9,13 dolardan (yolcu başına) sonraki yıl 7,69 dolara düştüğünü bildirmişti. COVID-19 salgınının zirvesinde, 2020'de Kuzey Amerika'da vergi sonrası kayıplar (koltuk başına)

35,1 dolar ve Avrupa'da 34,5 dolar idi. Sonuç olarak, IATA dünya çapında havayollarının 2020'de 126 milyar dolar net zarar kaydettiğini ve bunu takip eden yılda 48 milyar dolar daha izlediğini tahmin etmişti. Benzer durumlarla bir daha karşılaşmamak ve kokpit maliyetlerini düşürmek için havacılık endüstrisi TPU operasyonlarına hız vermiş bulunmaktadır.

Tek pilotlu operasyonlara geçiş, gelirden, yolcu sayısında ve uygulanabilir rotalarda bir artışa yol açabilirken aynı zamanda pilot sayısındaki talepte artışın göreceli olarak azalmasına sebep olabilir. Kokpitte iki kişi varken tek pilotun olması artış hızının %50 azalmasına

sebeplere sebep olacaktır; ancak pilot ihtiyacındaki artış devam edecektir.

Airbus, önümüzdeki 18 yıl içinde yaklaşık 39.000 yeni uçağı ihtiyaç duyulacağını ve mevcut filo boyutunun neredeyse iki katına çıkacağını öngörmektedir. Boeing'in buna karşılık gelen tahmini daha da yüksektir ve 2041 yılına kadar 47.000'den fazla uçağı ihtiyaç duyulacağını öne sürmektedir. Bu ihtiyaçlara bağlı olarak; ABD'de 2035 yılına kadar çoğunluğu bölgesel uçaklar olmak üzere, 35.000 - 40.000 pilot açığı olacağı tahmin edilmektedir. Bu tahminlerdeki pilot açığının kapatılması için önerilen çözümlerden en önemlisi ise TPU anlayışıdır.



TPU operasyonlarının uygulama durumlarıyla ilgili olarak; NASA'nın Tek Pilotlu Operasyonlar Teknik Değişim Toplantısında katılımcılar tarafından beş temel konfigürasyon tartışılmıştır. Tek bir pilotun mevcut teknoloji uçağını uçuran ikinci pilotun görevlerini üstlendiği seçenек temel konfigürasyon olarak dahil edilmiştir, ancak bu seçenек artık EASA eMCO operasyon konseptinde uçuşun seyir fazları için aktif olarak değerlendirilmektedir.

Diğer dört sistem konfigürasyon seçeneği tartışılmıştır:

• **İkinci pilotu**

otomasyonun değiştirdiği tek pilot:

Çoğunlukla 'akıllı yardımcı pilotlar' veya 'kokpit asistanları' biçimindeki AI teknolojiyi kullanan tek pilotlu bir uçağın geliştirilmesine yönelik bir konsepttir. Burada tek pilotlu bir

uçağın bir Ground Station ile uzaktan desteğe ihtiyaç duyacağı bir mimari oluşturulacaktır.

• **İkinci pilotun yerini alan yer tabanlı bir ekip üyesine sahip tek pilot:**

Bu yaklaşıma göre dört geniş alt kategori konfigürasyonu bulunmaktadır:

o **Uzaktan Pilot:** Bu en basit kavramdır. Bu durumda yer tabanlı pilot, uçağın kontrolünü sağlama, gerektiğinde yerleşik pilotu destekleme veya değiştirme yeteneğine sahiptir. Uçuş sırasında herhangi bir noktada pilotun kullanımına açıktırlar ve uçakla bire bir tüm operasyonlarda (gerektiğinde)

GÜNÜMÜZDE BİRÇOK UÇAK ÜRETİCİSİ VE AVİYONİK SİSTEM TEDARİKÇİSİ, TEK PİLOTLU UÇAKLARIN GELİŞTİRİLMESİ ÜZERİNDE ÇALIŞMAKTADIR. EMBRAER FİRMA S I, 2025 YILINA KADAR TEK PİLOT KAPASİTESİ SAĞLAYACAĞINI BELİRTMİŞTİR.

çalışırlar, ancak normalde uçak yalnızca kokpitte bulunan pilotun kontrolü altında çalışır. Bu konfigürasyonda yine de yüksek düzeyde yerleşik otomasyon gerekecektir.

o **Yer Kontrol Pilotu:**

Bu, konsept olarak denizdeki eşdeğerine benzerdir. Yer Kontrol Pilotu, iyi tanımlanmış bir terminal alanı hava sahası, prosedürleri ve operasyonları hakkında bilgiye sahiptir ve kalkışlar ve varışlar sırasında tek pilota gerçek zamanlı destek sağlar. Gerektiğinde uçağın kontrolünü ele geçirebilirler.

o **Hibrit Yer Operatörü:**

Bu yer tabanlı operatör, birden fazla nominal uçağa sevk ve destek sağlar ancak normal olmayan veya acil bir durumda herhangi bir uçağa özel bire bir destek sağlar. Bu durumda, desteklenen diğer uçaklar başka bir operatöre aktarılır. Bu TPU konsepti, NASA tarafından gerçekleştirilen bir

dizi simülasyon çalışmasında tanıtılmıştır ve TPU içindeki en güçlü halkadır. NASA tarafından yapılan analizler, uzaktan pilot kullanılarak gerçekleştirilen tüm senaryoların başarıyla yönetilmesinin mümkün olduğunu göstermiştir.

o **Uzman Yer Operatörü:**

Bunlar iki alt kategoriye ayrılır – Normal sevk ve pilot destek faaliyetlerini üstlenen Yer Ortakları ‘Süper Sevk Görevlileri’ ve normal olmayan veya acil bir durumda desteği devralmak üzere beklemede kalan Yer Pilotları. Bu, Yer pilotunun AOCC'deki dağıtılmış ekibin diğer üyelerinin kolektif uzmanlığından yararlandığı (gerçek zamanlı mühendislik desteği, uçuş sırasında yeniden rota belirleme desteği, yolcu taşıma ve lojistik vb.) daha da genişletilebilir (‘Apollo 13 senaryosu’).

• **Yedek pilot olarak görev yapan uçaktaki personele sahip tek pilot:**

Bu seçenek, uçaktaki diğer personelin, örneğin kabin ekibinin, acil ikinci pilot olarak görev yapmasını sağlamıştır ancak daha sonra uygulanabilir bir geliştirme yolu olarak görülmemiştir. Pilotun otomasyon/görev yöneticisi olma eğiliminin TPU olarak ortaya çıkmasıyla daha da kötüleşmesi muhtemeldir. TPU’da pilotun rolünün hem stratejik hem de taktik düzeyde bir uçuş yöneticisi olacağı, hava trafik yönetimi, havayolu ve diğer yetkililerle bir iletişimcisi ve bir gözetleme görevlisi görevlerini yerine

getireceği belirtilmiştir. Anormal durumlarda ise pilotlar, uçağı gerektiği gibi yeniden yapılandırarak ve uçuş için etkilerini değerlendireceklerdir.

Sonuç

TPU’nun arkasındaki ivme finansal, operasyonel ve giderek artan çevresel nedenlerle artmaktadır. ATI, kargo operasyonlarının 2030’ların başında, yolcu uçuşlarının ise 2035 yılında başlayabileceğini öne sürmektedir. Ancak, konseptin güvenliği ve toplumsal kabul edilebilirliği konusunda ele alınması gereken temel sorunlar vardır.

Sonuç olarak, TPU ile ilgili sorunlar çözülebilir. Ancak, konseptin bir havayolu perspektifinden nihayetinde uygulanabilir olup olmadığını belirleyebilecek operasyonel zorluklar hala vardır. Operasyonel perspektiften, tehlikeleri belirlemek ve güvenliği sağlamak için bunlardan kaçınmak veya bunları azaltmak için yöntemler geliştirmek amacıyla ileriye dönük analizler yapılması gerekmektedir. Çok Hafif Jetlerin operasyonuna dayalı tehlike analizleri, bu konuda yararlı bir veri kaynağı üretebilir. Bu tür tehlike analizlerinden elde edilen sonuçlar, TPU tasarımını, operasyonel ve eğitim kavramlarını ilerletmeye daha fazla hizmet edecektir. TPU için yüksek düzeyde otomasyon/otonomi gerekecektir.

Kokpitte otomasyonun yönetimiyle ilişkili sorunlar,

glass kokpitli uçakların uygulanmasından bu yana araştırılmaktadır. Ancak, kokpitte otonom sistemlerin yönetimiyle ilgili sorunlar daha az anlaşılmıştır. Bu sistemler kesin değildir, bu nedenle aynı şekilde yönetilemez ve izlenemez. Kokpitte otonom sistemleri için tasarım, yönetim ve eğitim stratejilerini belirlemek için araştırma yapılması gerekmektedir. Ancak, kullanılan sistem yapılandırmasından bağımsız olarak, TPU’daki en büyük değişiklik, hava ve yer bileşenleri arasında gereken artan koordinasyon olacaktır. Bu, güvenli ve verimli operasyonlar için mecburi olacaktır. Hava/yer iletişiminin ve koordinasyonunun doğası ve yöntemleri kapsamlı araştırma ve geliştirme gerektirecektir.

Otonom sistemlerin kapsamlı kullanımını etrafında şekillenen TPU’ya yönelik daha karmaşık yaklaşımın geliştirilmesi daha uzun sürebilir ve güvenliğini göstermek için önemli sertifika zorlukları ortaya çıkarabilir. Ancak, nihayetinde yer tabanlı personelden daha az destek gerektirmesi ve havayolları için yeni yer tabanlı roller, eğitim talepleri ve operasyon yapıları açısından daha az organizasyonel zorluk çıkarması muhtemeldir.

Sonuç olarak, TPU operasyonel düzeyde daha esnek olacak ve özellikle daha uzak, daha az donanımlı havaalanlarına yönelik rota seçeneklerini sınırlayabilecek yeni roller gerektirmeyecektir.

Ayrıca, yüksek bütünlüklü hava/yer veri bağlantılarına olan gereksinim daha az olacaktır (daha güvenli - azaltılmış siber tehdit). TPU’nun tanıtımıyla ilişkili güvenlik sorunları potansiyel olarak aşılabilir. Yerdeki ve uçuş güvertesindeki teknoloji iyi anlaşılmıştır veya şu anda geliştirilmektedir, ancak büyük ölçüde bilinen uygulamalardan türetilmiştir. Özellikle TPU için tasarlanmış yeni uçaklar, pilotu desteklemek için özel olarak geliştirilmiş teknolojiyi içerecektir. Ancak, TPU’nun tanıtımıyla ilişkili operasyonel ve organizasyonel uygulamalarda sorunlar yaşanabilir. İlk kurulum maliyetleri, özellikle dağıtılmış mürettebat yaklaşımı durumunda önemli olabilir. Uçağı tasarlamak ve inşa etmek kolay kısım olarak görülmektedir, sonrasında ise zorluk işletmek olacaktır. ▽

KAYNAKLAR:

Single Pilot Airline Operations: Designing the Aircraft May Be the Easy Part Harris, D. Author post-print (accepted) deposited by Coventry University’s Repository Original citation & hyperlink: Harris, D 2023, ‘Single Pilot Airline Operations: Designing the Aircraft May Be the Easy Part’, The Aeronautical Journal, vol. 127, no. 1313, pp. 1171-1191. <https://doi.org/10.1017/aer.2022.110> DOI 10.1017/aer.2022.110 ISSN 0001-9240 EISSN 2059-6464 Publisher: Elsevier

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

Sosyal hizmetler

DEMEK



www.talpa.org

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

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

+90 (212) 662 12 01



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



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



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



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

İNSAN FAKTÖRÜ

"UÇUŞ EKİBİ VE KABİN EKİBİ ETKİLEŞİMİ"



N. Temuçin GÜREL
Uyumluluk İzleme Müdürü
CRM Eğitmeni



BAŞLARKEN...

Uçuş hayatının ilk ve önemli insan unsuru olan pilotlar havacılıkta ve uçakta en başından beri var. Dünya'da Wright Kardeşlerle başlayan varlıkları her ülkede var olan ilklerle devam ediyor. Bugün son kuşak pilotlar sistem yöneticisi olarak kategorize ediliyorlar. Uçuş operasyonunda savunmanın ve emniyetin son katmanları. Onlardan kaçan, onların atladığı şeyler olumsuz durumlar yaşıyor. Buna ilişkin geçmiş yaşantı örneklerini hepimiz biliyoruz. Dergimizde bu konuda yıllardır çok yazıda paylaşım yaptık. Biz bu yazımızda uçuş operasyonunda, uçakta onlarla birlikte operasyona katkı sağlayan bir diğer değerli insan faktörünü

ve aralarındaki etkileşimi ele alacağız. Evet bu yazımızda pilot ile kabin ekibi etkileşimini uçuş emniyetine etkisi bakımından değerlendireceğiz.

İfade ettiğim gibi pilotlara ilişkin insan faktörü konularına bolca değindik. Kabin ekibinin uçuş ekibiyle iletişimi ve birlikte iş yükü yönetiminin önemine geçmeden önce kabin

ekiplerinin uçuş hayatında nasıl var olduklarına bir bakalım.

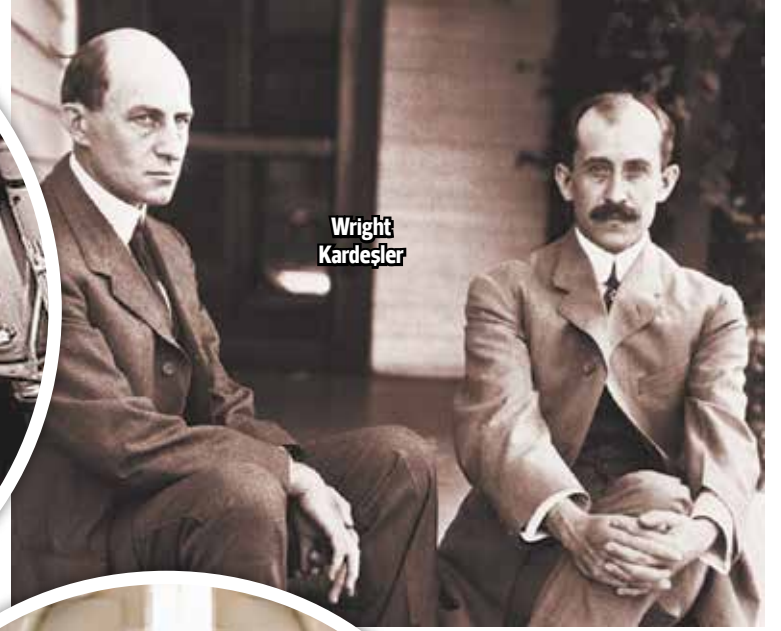
KABİN EKİPLERİNİN DOĞUŞU VE GELİŞİMİ

1930'lu yıllarda pilot olmayı arzu eden Ellen Church isimli Amerikalı bir hemşire vardı. O yıllarda pilotluk tamamen erkeklere ait bir meslek olarak görüldüğü için Church maalesef

böyle bir şansını olmadığını biliyordu. Uçma hayalinden vazgeçmeyecek kadar istekli olan bu hanımefendi cesur bir hamleyle Boeing firmasına ilginç bir öneriyle gitti. Church, Boeing yöneticilerine yolcuların uçuş korkusu veya ufak tefek tıbbi sorunları için destek sağlamak, yardım etmek adına yolcu kabininde bir personel



1930'LU YILLARDA PİLOT OLMAYI ARZU EDEN ELLEN CHURCH İSİMLİ AMERİKALI BİR HEMŞİRE VARDI. O YILLARDA PİLOTLUK TAMAMEN ERKEKLERE AIT BİR MESLEK OLARAK GÖRÜLDÜĞÜ İÇİN CHURCH MAALESEF BÖYLE BİR ŞANSI OLMADIĞINI BİLİYORDU.



bulundurulmasının çok iyi olacağını örneklerle anlattı. Hatta Church'a göre bu personel sağlık konusunda eğitilmiş olursa pilotların yaşayabilecekleri basit sağlık problemlerinde onlara da yardım edebilirdi. Bu fikir Boeing yöneticilerinin aklına yattı. Uygulama yürürlüğe koyuldu. Böylelikle kabin ekibinin artık uçuş operasyonunun ve uçağın önemli bir parçası olma yolunda ilk ve en önemli adım atılmıştı.

Ticari uçuşların artmaya başladığı yıllarda kabin ekiplerine bakış daha çok hizmet odaklı olmaya evrildi. Uçakta bulunmalarının sebebi ikram, temel ihtiyaçların karşılanması, destek fonksiyonların yürütülmesi kısaca müşteri memnuniyetinin sağlanması olduğu görüşü yaygınlaştı. O yıllarda "Kabin ekipleri şirketin parmak uçlarıdır. Onlar dokunur şirket hissedir.

Gerçek veri onlardan gelir." şeklinde değerlendirme ve yaklaşımlar daha çok kabul gördü. Bu yaklaşımlar belirttiğimiz gibi kabin ekiplerinin uçaktaki varlığının yolcu memnuniyeti dolayısıyla ticari faktörler kaynaklı görüldüğünün yansımalarıydı.

Kaza ve olaylar dönemi olarak adlandırılan 1970'li yıllara gelindiğinde kabin ekiplerinin uçaktaki ana varlık sebebi maalesef biraz üzücü şekilde anlaşılmaya başlandı. Olaylar ve vakalar göstermeye başladı ki yaşanan bazı durumlarda kabin ekibinden gelen ya da gelmeyen bir bilgi, zamanında yapılan ya da yapılmayan bir uyarı veya reaktif kalman ya da proaktif olunan bir durum uçuş operasyonunun



seyrini değiştirebiliyordu. Yaşanan deneyimlerle daha iyi anlaşılın bu gerçekle kabin ekiplerinin uçaktaki yeri ve konumu farklılaştı. Artık kabin ekiplerinin ana eksen ve hizmet öncelikleri uçuş emniyeti idi.

Bu yıllardan itibaren uçuş ekipleriyle kabin ekipleri arasındaki etkileşim de farklılaşmaya başladı. Artık pilotlar kabin ekiplerini sadece yolcuyla ve yolcuya ilişkin hizmetleri yerine getiren değil, uçuş emniyeti için

görev alanında tehditleri proaktif yaklaşımla yöneten ve hataların oluşmasını engelleyen bir figür olarak görmeye başladılar. Artık kabin ekiplerine bakış, yolcuya hizmet eder, kalan zamanda emniyet için tanımlı prosedürleri uygular değil; uçuş emniyetine hizmet eder, kalan zamanda yolcu hizmeti verir şekline evrildi.

Bu yıllardan itibaren artık kabin ekiplerinin uçuş emniyetine etkisi net olarak ortaya koyuldu. Uçuş operasyonunda kabin ekibi yanlış veya eksik yaptığı, zamanında ve etkin yapmadığı şeylerle uçuş emniyetine etki ediyor, bazı konularda uçuş ekibinin kararını etkileyebiliyordu. Bu tespit ve farkındalıkla kabin ekipleri için de Ekip Kaynak Yönetimi (Crew Resources Management) ➤

TİCARİ UÇUŞLARIN ARTMAYA BAŞLADIĞI YILLARDA KABİN EKİPLERİNE BAKIŞ DAHA ÇOK HİZMET ODAKLI OLMAYA EVRİLDİ. UÇAKTA BULUNMALARININ SEBEBİ İKRAM, TEMEL İHTİYAÇLARIN KARŞILANMASI, DESTEK FONKSİYONLARIN YÜRÜTÜLMESİ KISACA MÜŞTERİ MEMNUNİYETİNİN SAĞLANMASI OLDUĞU GÖRÜŞÜ YAYGINLAŞTI.

eğitimleri planlanmaya başlandı. Daha önemlisi ilerleyen zamanda zorunlu kokpit kabin ortak Ekip Kaynak Yönetimi eğitimleri devreye girdi. Bu gelişmelerle uçuş ekibi ve kabin ekibi iletişimi ve iş yükü yönetimi birlikteliği de başlamış oldu.

KABİN EKİPLERİNİN UÇUŞ EMNİYETİNDE ETKİNLİĞİ

Şimdi kabin ekibinin istenmeyen olaylar bakımından uçaktaki varlıklarının önemine ve kokpit ekibiyle iş birliğine etkili örnek teşkil eden yakın tarihli bir vakaya birlikte bakalım. 17 Şubat 2025 tarihinde Delta Connect için uçan Endeavor Air'a ait bir uçak karlı ve buzlu piste inmeye çalışırken bir kaza yaşadı. Bu kazada kabin ekibi uçakta baş aşağı asılı kalan yolcuları tek tek kurtarıp, tahliye etti. Kaza son dönemde yaşanan çarpıcı

vakalardan biri olarak tarihe geçti. Henüz kaza raporu yayınlanmadı. Ancak görünen tablodan yola çıkarak bazı değerlendirmeler yapılabilir. Vakanın gelişimini şöyle özetleyelim.

Tarih 17 Şubat 2025. Delta Connection çatısı altında uçuş yapan Endeavor Air'a ait Flight 4819 numaralı uçuş için Bombardier CRJ900 bölgesel jet uçağı havalanıyor. Uçuş Amerika Birleşik Devletleri'ndeki Minneapolis-Saint Paul Uluslararası Havalimanı'ndan, Kanada'daki Toronto Pearson Uluslararası Havalimanı'na gerçekleşmek üzere planlanmış. Uçak sert bir iniş yapıyor ve iniş takımı kırılıyor. Devamında uçak çöküş yaşayarak zaten kar ve buzun olduğu pistte ters dönüp sürükleniyor. Uçakta 76 yolcu ve 4 ekip var. Büyük bir şansla tüm yolcular hayatta kalıyor. 21 yolcu yaralanıyor.

Yaşanan olayda uçuş ekibinin, istenmeyen uçak durumuna girildikten itibaren son aşamaya kadar elbette durumu yönetmek için çabaladığını düşünüyoruz. Fakat son aşamada yönetilmesi gereken bir kısım daha var. Uçak tahliye edilecek. Ancak aşağıdaki resimde de görüldüğü üzere bu oldukça sıra dışı bir tahliye. Uçakta bulunan yolculardan ve Amerika Minnesota'da yaşayan bir sağlık görevlisi olan Pete Carlson, yerel bir haber kanalına verdiği röportajda yaşadıklarını anlatırken şöyle diyor: "Kısa bir an için bu uçaktan çıkamayacağımı düşündüm. Bir an sonra kendimi ters dönmüş



halde buldum ve emniyet kemerim hala takılıydı." Evet bu değerlendirme tahliyenin farklı ve zor olduğunu yeterince ifade ediyor.

Kabin ekibi kokpitte iletişim içinde, öncelik sıralamasını bozmadan, büyük bir dayanıklılık örneği sergileyip emniyet kemerlerini açıyor. Bir olumsuz durum yaşatmadan yolcuları buldukları durumdan tek tek kurtararak uçaktan tahliye ediyor. Uçağı kontrol ederek kimsenin kalmadığından emin olup uçaktan ayrılıyorlar. Ayrıca sert hava koşulları olan dış ortamda yolcuları etkin şekilde emniyetli alanda tutup doğru yönlendirmeyle yardım ekipleriyle buluşturuyorlar. Bir vakayı yönetmek demek en başından en sonuna kadar her aşamasında etkin yönetmek

demektir. Bu uçakta kabin ekibi olmasa, bu kabin ekibi özellikle teknik olmayan beceriler konusunda yetkin olmasa, bu yetkinliklerini psikolojik bir dayanıklılıkla sergilemese, sergilerken böylesine zor durumda bile kural ve prosedürlere uygun hareket etmese biz bu yazıda çok farklı bir sonucu paylaşıyor olabilirdik. Veya elbette olmasın ama şöyle bir senaryo düşünelim: Bu uçağın kabin ekibi olay sonunda iş yapamayacak bir durumda. Bu tahliye nasıl gerçekleşecek? Kaza sonunda sağlam olan yolcular içinde buldukları durumdan kendilerini kurtarmak veya kabin ekibi gibi profesyonel olmayan kişilerce kurtarılacak durumunda kalsa sonuç nasıl olacak? Uçaktan ayrılmayı başarsalar dış ortamda kalabalığın yönetimi etkin



yapılabilecek mi? Daha çok soru sorabiliriz. Bu soruların cevaplarını elbette net olarak veremeyiz. Ancak sanırım şunu net olarak söyleyebiliriz ki kabin ekibini olayın içinden çekersek durumun yönetimine ilişkin olumlu şeyler söylemek çok zorlaşır.

Lütfen hatırlayalım. US Airways'in 1549 sefer sayılı uçuşu, 15 Ocak 2009 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nin New York şehrindeki LaGuardia Havalimanı'ndan Kuzey Karolina eyaletindeki Charlotte Douglas Uluslararası Havalimanı'na gitmek üzere havalanmıştı. Uçakta 5 mürettebat ve 150 yolcu vardı. Airbus A320 uçağının motorları kalkıştan bir iki dakika sonra her iki motora giren kuşlar sebebiyle neredeyse durmuştu. Uçak, New York'taki Hudson Nehri'ne

iniş yapmıştı. Bu çarpıcı vakada kokpitte tecrübeli bir Kaptan olan Chesley Burnett Sullenberger ve yine tecrübeli bir pilot olan Jeffrey Skiles vardı. Yaşanan vakada verdiği kararlar epey tartışılan ve bir anlamda meşhur olan Kaptan Sullenberger'in daha sonra bir gazeteye verdiği röportajda söylediklerine bakalım. “Bu uçağı nehre olabildiğince emniyetli biçimde indiren ben ve II. Pilot arkadaşım yani uçuş ekibidir. Ama nehre inmiş uçağı bizimle tam iletişimde, komutlarımıza uygun ve kimsenin burnu kanamadan başarıyla tahliye eden kabin ekibidir.” Bu vakada da yukarıdaki gibi durumu etkin olarak yöneten ve son derece tecrübeli bir kabin ekibi var. Şunu da ilave edelim. Vakada nehre iniş gerçekleşikten sonra

tahliye sırasında bir yolcunun başına talihsiz bir olay gelseydi, acaba vaka film çekilecek kadar iyi yönetilmiş olarak anılır mıydı?

Yaşanan iki vakanın son aşamasında (tahliye aşaması) kabin ekiplerinin etkin rolünden bahsettik. Yerimiz sınırlı olduğundan 😊 bu yazımızda yapamıyorum ancak kabin ekiplerinin fark ettiği, yönettiği ve uçuş ekipleriyle kurdukları iletişimle daha tehdit aşamasında sonuçlandırıldığı pek çok engellenmiş istenmeyen olay sayabilirim.

KABİN EKİBİ ETKİNLİĞİNDE UÇUŞ EKİPLERİNİN ROLÜ

Şunu biliyoruz ki bir uçakta uçağın lideri olan başta Kaptan ve sonra II. Pilot izin verdiği ölçüde diğer

ekip üyeleri aktif olabiliyor. Bu bakımdan kabin ekiplerini harekete geçirecek ilk unsur uçuş ekibidir. Etkin briefing, ilgili konularda bilgi paylaşımı, etkin iş yükü yönetimi, mümkün olan her uygun fazda iletişim için kabin ekipleri, uçuş ekibi tarafından teşvik edilmelidir. Diğer taraftan eğitim, düzenli toplantı, etkileşimli mesleki dijital platformlar ve benzeri ortamlar oluşturarak, uçuş ve kabin ekiplerini bu ortamlarda buluşturmak faydalı olacaktır. Böylelikle her iki uzmanlık alanının birbirinin yaşadıklarına ait fikri oluşacak ve bir o kadar önemlisi destek ihtiyacı konusunda empati kurabileceklerdir.

SONUÇ...

Uçak kapısını kapatıp hareket etmeye başladığı andan itibaren uçakta uçuş operasyonuna hizmet eden hiçbir insan kalmıyor. Kalan sadece uçuş ve kabin ekibi. Bundan itibaren yaşanacak her şeyin yönetilmesi sorumluluğu uçuş ve kabin ekiplerinde. Bunun için etkin ekip iş birliğine, sağlıklı iletişime, gelişmiş ekip olma becerilerine ihtiyaç var. Bunun yolu da en başta iyi yapılandırılmış seçim süreçleri ve doğru tasarlanmış eğitim süreçlerinden geçiyor. Uçuş ekiplerimizin cesaretlendirmesi ve kabin ekiplerimizin kararlılığıyla etkin iş birliği içinde emniyetin maksimum sağlandığı uçuşlar en büyük dileğimiz.

Emniyetli ve keyifli uçuşlar dilerim.

Saygılarımla. 🇹🇷

ÇALIŞMAYA TUTKUNLUK



Dr. Arif TUNCAL

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

Günümüz çalışma yaşamında bireylerin yalnızca görev tanımlarını yerine getirmeleri yeterli görülmemekte, aynı zamanda işlerine içten bir bağlılık göstermeleri ve yaptıkları işe anlam yüklemeleri beklenmektedir. Bu bağlamda, bireyin işine yüksek düzeyde enerji ve odaklanma ile yaklaşmasını ifade eden çalışmaya tutkunluk kavramı dikkat çekmektedir.

Literatürde bu kavram, İngilizce "work engagement" terimiyle ifade edilmekte olup, Türkçeye farklı şekillerde çevrilmiştir. Akademik ve uygulamalı çalışmalarda kavram genellikle "işe bağlılık", "işe adanmışlık", "işle meşgulliyet" veya "çalışmaya tutkunluk" gibi ifadelerle karşılanmaktadır. Son yıllarda, kavramın orijinal anlamını koruyarak daha kapsayıcı bir ifade sunan "çalışmaya tutkunluk" ifadesi öne çıkmakta ve tercih edilmektedir.

Çalışmaya tutkunluk, bireyin işine yalnızca zorunluluk gereği değil, içsel bir motivasyonla yönelmesini ifade eder. Bu durum, bireyin geçici bir ruh halinden ziyade, daha kalıcı ve süreklilik arz eden bir psikolojik durum içinde olduğunu gösterir. İşine tutkuyla bağlı bireyler, yaptıkları işe yalnızca fiziksel olarak değil, aynı zamanda bilişsel ve duygusal olarak da katılım sağlarlar. Böyle bireyler, işleriyle güçlü bir bağ kurar, karşılaştıkları zorluklara rağmen büyük bir gayretle çalışmaya devam eder ve işlerinde yüksek performans sergilerler. Bu nedenle çalışmaya tutkunluk, sadece işin yapılması değil, aynı zamanda işin bir anlam ve tatmin kaynağı haline gelmesi anlamına gelir.

Akademik literatürde çalışmaya tutkunluk kavramı, çeşitli bireysel ve örgütsel değişkenlerle ilişkilendirilmiştir. Bu değişkenler arasında tükenmişlik, çalışma şartları ve



çevresi, psikolojik iyi oluş, yönetici desteği, işkoliklik, öz-yeterlilik, örgütsel bağlılık, proaktif kişilik, dönüşümcü liderlik, yorgunluk, yetkinlik ve stres gibi unsurlar yer almaktadır.

Çalışmaya tutkunluk, bireyin işine yüksek düzeyde enerji, özveri ve yoğun bir odaklanma ile katılım göstermesini ifade eder. Bu kavramla ilişkili olarak tükenmişlik düzeyinin düşük olduğu ve özellikle duygusal

tükenmişlik yaşama riskinin azaldığı görülmektedir. Destekleyici çalışma koşulları ve pozitif iş çevresi, bireyin işe olan ilgisini ve içsel motivasyonunu artırmaktadır. Psikolojik olarak iyi oluş hâli güçlü olan bireylerde, işe yönelik bağlılık ve anlam duygusu da artmakta, bu da çalışmaya tutkunluğu beslemektedir. Yönetici desteği, bireylerin kendilerini değerli hissetmelerini sağlayarak işe daha yoğun bir

İŞİNE TUTKUYLA BAĞLI BİREYLER, YAPTIKLARI İŞE YALNIZCA FİZİKSEL OLARAK DEĞİL, AYNI ZAMANDA BİLİŞSEL VE DUYGUSAL OLARAK DA KATILIM SAĞLARLAR. BÖYLE BİREYLER, İŞLERİYLE GÜÇLÜ BİR BAĞ KURAR, ZORLUKLARA RAĞMEN BÜYÜK BİR GAYRETLE ÇALIŞMAYA DEVAM EDERLER.



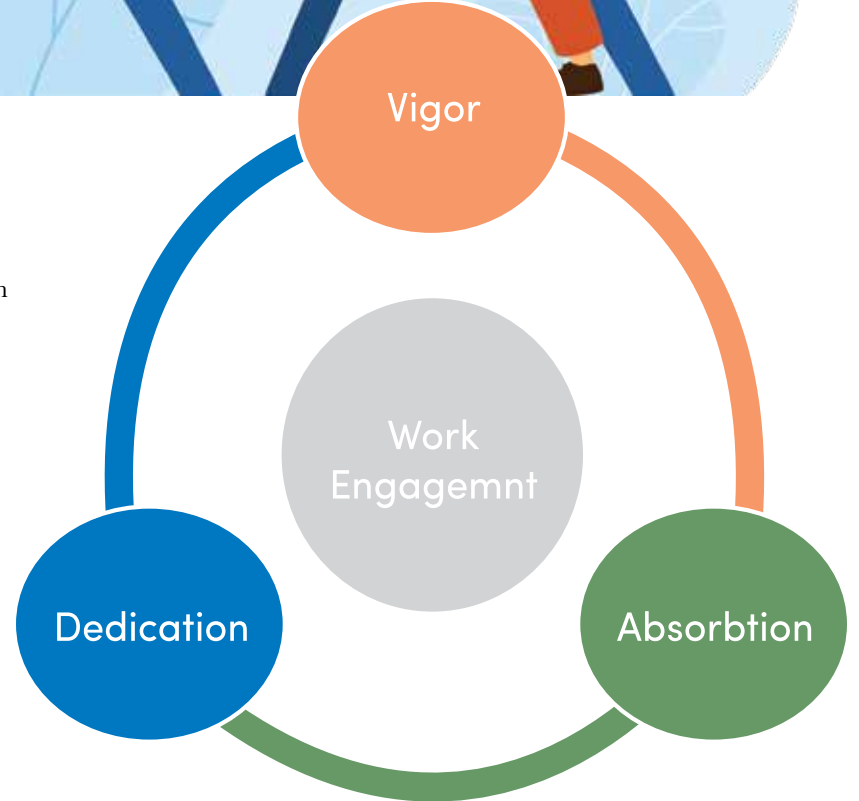
katılım göstermelerine yardımcı olmaktadır. İşkoliklikle yüzeysel benzerlik gösterse de çalışmaya tutkunluk, gönüllülük esasına dayanan, olumlu duygularla desteklenen bir süreçtir. Öz-yeterlilik duygusu yüksek olan bireyler, yetkinliklerine güvenerek işlerinde daha aktif rol almakta, bu da işe olan tutkularını artırmaktadır. Benzer şekilde, örgütsel bağlılık seviyesi yüksek bireyler işlerine ve kurumlarına duygusal bir bağ kurdukları için daha tutkulu bir şekilde çalışmaktadır. Proaktif kişilik özelliklerine sahip bireyler, çevrelerini şekillendirme ve anlamlı hale getirme eğiliminde oldukları için işe olan bağlılıkları artmaktadır. Dönüşümcü liderlik tarzı ise ilham verici ve destekleyici bir atmosfer oluşturarak çalışanların işe duyduğu tutkuyu derinleştirmektedir. Ayrıca, işle ilgili yorgunluk düzeyinin düşük, yetkinlik algısının

yüksek ve stresin yönetilebilir düzeyde olması da çalışmaya tutkunlukla pozitif yönde ilişkilendirilmektedir. Tüm bu faktörler, çalışmaya tutkunluğun çok boyutlu bir yapı olduğunu ve bireyin psikolojik durumu, kişilik özellikleri, iş ortamı ve yönetsel destek gibi unsurlarla dinamik bir etkileşim içinde geliştiğini ortaya koymaktadır.

Çalışmaya Tutkunluğun Boyutları

Çalışmaya tutkunluk dinçlik, adanma ve yoğunlaşma olmak üzere üç temel boyut üzerinden açıklanmaktadır. Bu boyutlar, kavramın birey üzerindeki etkilerini somutlaştırmak açısından oldukça işlevseldir.

Dinçlik (Vigor):
Çalışmaya tutkunluğun temel



boyutlarından biri olan dinçlik, bireyin iş ortamında gösterdiği yüksek enerji, zihinsel dayanıklılık ve kararlılığı ifade

etmektedir. Dinçlik, sadece fiziksel olarak enerjik olma hâli değil, aynı zamanda psikolojik bir direnç ve süreklilik arz

eden bir motivasyon hâlidir. Bu bağlamda, dinç bireyler, işlerine karşı genel bir coşku ve istekle yaklaşmakta, zorluklar karşısında kolayca yılmamakta ve görevlerini yerine getirirken içsel bir güç kaynağına sahip olduklarını hissetmektedirler. Dinçlik düzeyi yüksek olan çalışanlar, iş yükü ne kadar ağır olursa olsun, yorgunluk hissine karşı direnç geliştirebilir ve bu sayede uzun süreli odaklanma ile verimli performans sergileyebilirler. Ayrıca, dinçlik kavramı iş yerinde pozitif duyguların ve psikolojik sağlamlığın bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. Bu durum, stresli çalışma koşullarında dahi çalışanların tükenmişlik yaşamadan işlerine devam etmelerine olanak tanır. Aynı zamanda dinçlik, bireyin kişisel kaynaklarıyla da ilişkilidir. Öz-yeterlilik, psikolojik sermaye ve dayanıklılık gibi kişisel faktörler, dinçlik düzeyini artıran önemli etmenlerdendir. Bu yönüyle dinçlik, çalışmaya tutkunluğun hem duygusal hem de davranışsal bir bileşeni olarak, iş yaşamında sürdürülebilir bir motivasyonun temel taşlarından biri olarak kabul edilmektedir.

Adanma (Dedication):

Adanma, çalışmaya tutkun bireyin yaptığı işi anlamlı, değerli ve ilgi çekici bulmasıyla ilişkili olan bir boyuttur. Birey işine yalnızca bir görev olarak değil, aynı zamanda kişisel bir amaç ve yaşamda anlam arayışının bir parçası olarak yaklaşmaktadır. Bu yaklaşım, işin yalnızca maddi bir kazanç



aracı olmanın ötesine geçerek, bireyin benliğiyle bütünleşen bir yapı hâline gelmesini sağlar. Adanma düzeyi yüksek çalışanlar, görevlerine karşı güçlü bir sorumluluk hissi geliştirirler ve işlerinden gurur duyarlar. Bu gurur, bireyin iş ortamında yaşadığı zorluklara rağmen motivasyonunu sürdürmesini, engelleri aşmasını ve işine yönelik pozitif tutum

geliştirmesini destekler. Ayrıca, adanma bireyin stresle başa çıkma becerileriyle de yakından ilişkilidir. Çünkü birey, işini içselleştirdiğinde, yaşanan problemleri kişisel bir tehdit olarak değil, gelişim fırsatı olarak görme eğilimindedir. Bu durum psikolojik dayanıklılığı da artırır. Adanma, dönüşümcü liderlik, örgütsel destek, anlamlı iş deneyimi ve olumlu iş

ilişkileri gibi dışsal kaynaklarla da beslenebilmektedir. Bu bağlamda, adanma yalnızca bireysel bir duygu durumu değil, aynı zamanda iş ortamındaki sosyal ve yapısal koşullarla da şekillenen bir boyuttur. Sonuç olarak, adanma çalışana içsel bir bağlılık kazandırmakta ve bu bağlılık işyerinde uzun vadeli tatmin, sadakat ve yüksek performans gibi olumlu çıktılar

ÇALIŞMAYA TUTKUNLUK, BİREYİN İŞİNE YÜKSEK DÜZEYDE ENERJİ, ÖZVERİ VE YOĞUN BİR ODAKLANMA İLE KATILIM GÖSTERMESİNİ İFADE EDER. BU KAVRAMLA İLİŞKİLİ OLARAK TÜKENMİŞLİK DÜZEYİNİN DÜŞÜK OLDUĞU VE ÖZELLİKLE DUYGUSAL TÜKENMİŞLİK YAŞAMA RİSKİNİN AZALDIĞI GÖRÜLMEKTEDİR.



doğurmaktadır.

Yoğunlaşma

(Absorption): Yoğunlaşma, çalışanın işine tam anlamıyla dalması, dış faktörlerden etkilenmeden dikkatini tamamen yaptığı işe yönlendirmesi ve bu süreçte zamanın nasıl geçtiğini fark etmemesi şeklinde tanımlanır. Bu boyut, çalışanın iş sürecinde yaşadığı yüksek düzeyde bilişsel odaklanmayı ve psikolojik mevcudiyeti ifade eder. Yoğunlaşma düzeyi yüksek bireyler, yaptıkları işe tüm benlikleriyle katılırlar ve bu katılım genellikle otomatik bir şekilde, dışsal bir zorlama olmaksızın gerçekleşir. Bu durum, bireyin yaptığı işten içsel bir tatmin almasını, işte geçen zamanın kaliteli ve verimli bir biçimde değerlendirilmesini sağlar. Akademik literatürde yoğunlaşma kavramı, genellikle “akış (flow)” deneyimiyle benzerlik göstermektedir. Her iki durumda da birey, dış dünyayla

bağlantısını geçici olarak koparır, sadece o anda yaptığı işe odaklanır ve bu durum hem psikolojik iyi oluşu artırır hem de performansı güçlendirir. Yoğunlaşma, özellikle dikkat gerektiren, yaratıcılık veya problem çözme becerisi isteyen işlerde ön plana çıkmaktadır. Bireyin stres, yorgunluk ve dikkat dağınıklığı gibi durumlarla başa çıkabilmesi, yoğunlaşma kapasitesinin gelişmiş olmasıyla doğrudan ilişkilidir. Yoğunlaşmanın yüksek olması, aynı zamanda işten kaynaklanan zihinsel tükenmeyi de azaltmaktadır. Çünkü kişi, işe dair pozitif duygular geliştirdiğinde, zihinsel kaynaklarını daha etkin kullanmakta ve dikkatini sürdürebilmektedir. Sonuç olarak, yoğunlaşma bireyin işte kalıcılığını ve etkinliğini artıran, uzun vadede iş performansını güçlendiren temel bir boyut olarak değerlendirilmektedir.

Havacılıkta Çalışmaya Tutkunluk Kavramı

Havacılık sektörü, yüksek düzeyde dikkat, sorumluluk ve sürekli performans gerektiren, hataya yer vermeyen dinamik bir çalışma ortamına sahiptir. Bu bağlamda, çalışanların yalnızca görev tanımlarını yerine getirmeleri değil, aynı zamanda işlerine içten bir bağlılıkla yaklaşmaları ve yaptıkları işe anlam yüklemeleri beklenmektedir. Bu noktada çalışmaya tutkunluk kavramı, havacılık alanındaki çalışanların performanslarını, iyi oluşlarını, öz-yeterliliklerini anlamada önemli bir teorik çerçeve sunmaktadır. Çalışmaya tutkunluk, bireyin işine yüksek düzeyde enerjiyle (dinçlik), anlam ve amaç duygusuyla (adanma) ve derin bir odaklanmayla (yoğunlaşma) katılım göstermesi şeklinde tanımlanmakta olup, özellikle havacılık sektörü gibi stresli ve riskli iş ortamlarında çalışan bireylerin psikolojik sağlamlıklarını destekleyen bir unsur olarak değerlendirilmektedir.

Sektörün önemli unsurlarından olan pilotlar, yoğun dikkat gerektiren, zaman baskısı altında hızlı ve doğru kararlar vermek zorunda oldukları ortamlarda çalışmaktadırlar. Bu nedenle, çalışmaya tutkuyla yaklaşan bir pilot, görevini yalnızca zorunlu bir iş olarak değil, kişisel değerleriyle örtüşen, anlamlı bir mesleki faaliyet olarak görmektedir. Dinçlik düzeyi yüksek olan bir pilot, uzun uçuş saatlerine ve jet lag gibi fizyolojik zorluklara rağmen görevini yüksek enerjiyle yerine getirebilirken, adanma boyutu sayesinde uçuş emniyetini birincil öncelik olarak benimseyip mesleki etik ilkelere sıkı sıkıya bağlı kalır. Yoğunlaşma ise, uçuş sırasında kokpit içinde dikkatini dağılmadan sürdürmesini ve kritik durumlara karşı zihinsel olarak hazır bulunmasını sağlar. Yapılan akademik bir çalışmada, pilotlar arasında çalışmaya tutkunluğun, öz-yeterlilik ile insan hatası arasındaki negatif ilişkide (r-kare: .223, Beta: -.472) %39.4 oranında güçlendirici bir şekilde aracılık yaptığı bulunmuştur.

Benzer şekilde, hava trafik kontrolörleri de sürekli dikkat gerektiren, yüksek zihinsel yük altında çalışılan ve hata toleransının son derece düşük olduğu ortamlarda görev yapmaktadır. Bu meslek grubunda çalışmaya tutkunluk, performans ve psikolojik iyi oluş açısından önemli bir rol oynamaktadır. Dinçlik boyutu, kontrolörün uzun

vardiyalar boyunca zihinsel enerjisini koruyarak uyanıklığını sürdürmesini; adanma boyutu, görevini yalnızca teknik bir işlem olarak değil, uçuş emniyetine katkı sağlayan önemli bir hizmet olarak görmesini destekler. Yoğunlaşma boyutu ise, hava trafiğini koordine ederken çevresel uyarılara rağmen tam odaklanmayı sürdürmesini sağlar. Yapılan bir akademik çalışmada, hava trafik kontrolörlerinin çalışmaya tutkunluk düzeyinin yüksek olduğu, özellikle adanma boyutunda güçlü bir duygusal bağlılık yaşadıkları bulunmuştur.

Uçak teknisyenleri, uçakların bakım, onarım ve kontrollerinden sorumlu olup, doğrudan yolcu güvenliğini etkileyen teknik görevleri yerine getirirler. Bu nedenle yaptıkları işe duydukları tutku, hata oranlarını düşürme, kalite standartlarını yükseltme ve mesleki sorumluluklarını içselleştirme açısından oldukça önemlidir. Çalışmaya tutkun bir uçak teknisyeni, zorlu çevresel koşullarda (sıcak/soğuk hava, gece vardiyaları, fiziksel zorluklar vb.) dahi görevini titizlikle yerine getirmekte, adanma düzeyi sayesinde uçuş emniyetine katkıda bulunmanın verdiği manevi tatmini yaşamaktadır. Yoğunlaşma boyutu ise, karmaşık teknik işlemler sırasında dikkatini sürdürebilmesini ve hata yapma riskini minimize etmesini sağlamaktadır. Uçak teknisyenlerine yönelik yapılan bir çalışmada iyi oluş ile çalışmaya tutkunluk


arasında pozitif bir ilişki olduğu ve teknisyenler arasında çalışmaya tutkunluğun diğer meslek gruplarına göre daha yüksek düzeyde gerçekleştiği bulunmuştur.

Kabin ekipleri, yolcu memnuniyetinin sağlanması, uçuş emniyetinin korunması ve acil durumlara müdahale gibi çok boyutlu görevleri aynı anda yürüten, hem fiziksel hem de duygusal emek gerektiren bir iş kolunda çalışmaktadır. Çalışmaya tutkunluk, bu meslek grubunda görev yapan bireylerin yolcularla etkili iletişim kurma, stresli durumlarda soğukkanlılığını koruma ve müşteri odaklı hizmet sunma kapasitelerini artırmaktadır. Dinçlik, uzun uçuş saatlerine rağmen pozitif tutumlarını sürdürebilmelerini sağlarken; adanma, kurumsal imajı temsil ettikleri bilinciyle hareket etmelerine katkı sunar. Yoğunlaşma ise, kabin içerisinde güvenlik protokollerini eksiksiz uygulamalarını ve yolcu taleplerine hızlı yanıt verebilmelerini desteklemektedir. Yapılan akademik bir çalışmada kabin ekiplerinin çalışmaya tutkunluk düzeyleri orta-yüksek düzeyde tespit edilmiştir. Aynı çalışmada çalışmaya tutkunluğun meslektaş desteği ve öz-yeterlilik arasındaki ilişkideki önemli bir aracı rolünü oynadığı tespit edilmiştir.

Sonuç olarak, çalışmaya tutkunluk kavramı, havacılık sektöründeki pilotlar, hava trafik kontrolörleri, uçak teknisyenleri ve kabin ekipleri gibi kritik rol üstlenen meslek gruplarının

işle kurdukları psikolojik bağları anlamlandırmak için güçlü bir kuramsal temel sunmaktadır. Disiplinli çalışma ortamı, uluslararası standartlara dayalı yapısı ve teknolojik gelişmelere açık dinamik doğası sayesinde havacılık, birçok profesyonel için yalnızca bir meslek değil, aynı zamanda anlamlı bir yaşam alanı hâline gelmektedir. Bu bağlamda, bireylerin işlerine duyduğu içsel bağlılık, hem kişisel doyum ve mesleki başarıyı artırmakta hem de havacılık sisteminin genel verimliliğine doğrudan katkı sağlamaktadır.

Havacılıkta mesleğe duyulan tutku, yalnızca bir motivasyon kaynağı değil, aynı zamanda bireyin hayallerini

ve ideallerini besleyen güçlü bir itici güç olarak öne çıkmaktadır. **“Ey Ana! Eğer oğlun bir aşkına tutulmuşsa bırak uçuşun!”** ifadesiyle sembolleşen sektördeki bu tutkusal bağlılık, havacılık profesyonellerinin mesleklerini bir yaşam biçimi olarak benimsemelerine ve zorluklar karşısında direnç geliştirmelerine olanak tanımaktadır. Bu nedenle, çalışmaya tutkunluğu destekleyen örgütsel politikaların hayata geçirilmesi, hem çalışanların psikolojik iyi oluşlarını güçlendirecek hem de sektörde nitelikli ve sürdürülebilir bir iş gücünün devamlılığına katkı sunacaktır. 

KAYNAKLAR:

- Bakker, A. B., & Albrecht, S. (2018). Work engagement: current trends. *Career development international*, 23(1), 4-11.
- Bakker, A. B., Demerouti, E., & Sanz-Vergel, A. I. (2014). Burnout and work engagement: The JD-R approach. *Annual review of organizational psychology and organizational behavior*, 1(2014), 389-411.
- Kahn, W. A. (1990). Psychological conditions of personal engagement and disengagement at work. *Academy of management journal*, 33(4), 692-724.
- Leiter, M. P., & Bakker, A. B. (2010). Work engagement: introduction. *Work engagement: A handbook of essential theory and research*, 1(9).
- Li, Y., Liu, Z., Lan, J., Ji, M., Li, Y., Yang, S., & You, X. (2021). The influence of self-efficacy on human error in airline pilots: The mediating effect of work engagement and the moderating effect of flight experience. *Current Psychology*, 40, 81-92.
- Csikszentmihalyi, M., Csikszentmihalyi, M., Abuhamdeh, S., & Nakamura, J. (2014). Flow. *Flow and the foundations of positive psychology: The collected works of Mihaly Csikszentmihalyi*, 227-238.
- Öge, E., Çetin, M., & Top, S. (2018). The effects of paternalistic leadership on workplace loneliness, work family conflict and work engagement among air traffic controllers in Turkey. *Journal of air transport management*, 66, 25-35.
- Schaufeli, W. (2012). Work engagement: what do we know and where do we go?. *Romanian journal of applied psychology*, 14(1), 3-10.
- Schaufeli, W. B., Bakker, A. B., & Salanova, M. (2003). Utrecht work engagement scale-9. *Educational and Psychological Measurement*.
- Turgut, T. (2011). Çalışmaya tutkunluk: iş yükü, esnek çalışma saatleri, yönetici desteği ve iş-aile çatışması ile ilişkileri. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 25(3-4), 155-179.
- Xanthopoulou, D., Baker, A. B., Heuven, E., Demerouti, E., & Schaufeli, W. B. (2008). Working in the sky: a diary study on work engagement among flight attendants. *Journal of occupational health psychology*, 13(4), 345.
- Yang, C., Liu, P., Xu, S., Xie, X., Li, X., Bai, H., ... & You, X. (2024). Exploring positive psychological factor on safety behavior of Chinese aircraft maintenance technicians: The interplay of workplace well-being, work engagement, and leadership. *Safety science*, 175, 106523.



62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

www.talpa.org

Bireysel mesleki sorunların çözümü

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



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



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



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



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

BİLİŞSEL ESNEKLİK VE YARATICILIK: PİLOTLARIN SANATSAL UĞRAŞLARLA GELİŞEN YETİLERİ



Dr. Seda ÇEKEN
İstanbul Üniversitesi
Havacılık Psikolojisi
Araştırmaları Enstitüsü



Zeynep ÖZDAL
Pilot, Resim Sanatçısı

PİLOTLUK, YÜKSEK DÜZEYDE DİKKAT, HIZLI KARAR VERME VE DEĞİŞEN KOŞULLARA UYUM SAĞLAMA GEREKTİREN, BİLİŞSEL VE PSİKOLOJİK AÇIDAN OLDUKÇA TALEPKÂR BİR MESLEK DALIDIR. HAVA TRAFİĞİNİN ARTAN YOĞUNLUĞU, TEKNOLOJİK GELİŞMELER VE UÇUŞ OPERASYONLARININ GİDEREK DAHA KARMAŞIK HALE GELMESİ, PİLOTLARIN SADECE TEKNİK BİLGİYE DEĞİL, AYNI ZAMANDA GÜÇLÜ BİLİŞSEL VE DUYGUSAL YETİLERE SAHİP OLMASINI GEREKTİRMEKTEDİR. BU BAĞLAMDA, BİLİŞSEL ESNEKLİK, PİLOTLARIN ANI VE BEKLENMEDİK DURUMLARA KARŞI ETKİLİ KARARLAR ALMASINI SAĞLAYAN KRİTİK BİR YETKİNLİKTİR.



Bilişsel esneklik, kavramsal çerçevede bireylerin yeni bilgiye uyum sağlama, farklı bakış açılarını değerlendirme ve alternatif çözümler üretebilme yeteneği olarak tanımlanmaktadır. Uçuş operasyonları sırasında pilotların ani hava değişimleri, teknik arızalar ve insan hatalarına karşı hızlı yanıt verebilmesi büyük ölçüde bilişsel esnekliklerine bağlıdır. Havacılık sektöründe yapılan bilimsel araştırmalar,

bilişsel esnekliği yüksek bireylerin hata oranlarının daha düşük olduğunu ve stresle daha etkili başa çıkabildiğini göstermektedir.

Bilişsel esneklik, pilotların dinamik ve belirsiz durumlar karşısında etkili kararlar verebilmeleri için hayati bir unsurdur. Havacılık operasyonları, hava trafik kontrolörleriyle sürekli iletişim halinde olmayı, hava durumu değişimlerine hızla uyum sağlamayı ve acil durum

senaryolarını anında yönetme gibi becerileri gerektirir. Bu bağlamda, pilotların farklı durumlara hızla adapte olabilmesi, uçuş emniyeti açısından büyük önem taşımaktadır. Ticari havacılıkta insan hatasının rolü, çeşitli araştırmalarla ortaya konmuştur. Boeing'in 2023 Küresel Havacılık Emniyeti Raporu'na göre, ticari havacılıkta meydana gelen kazaların yaklaşık %75'i insan hatalarından kaynaklanmaktadır. Benzer

şekilde, Ulusal Ulaşım Emniyeti Kurulu (NTSB) 2023 raporunda da insan faktörünün ticari havacılık kazalarındaki en önemli etken olduğu belirtilmektedir. Bu durum havacılık eğitimlerinde bilişsel esneklik ve yaratıcı problem çözme tekniklerine daha fazla yer verilmesi gerektiğinin önemini göstermektedir.

Sanat, bireylerin bilişsel esnekliğini, yaratıcılığını ve problem çözme becerilerini geliştiren önemli bir araçtır. Nörofizyolojik ve psikolojik perspektiften bakıldığında, sanatla uğraşmanın beyin plastisitesini artırdığı ve bireylerin değişen durumlara daha hızlı adapte olmasına yardımcı olduğu görülmektedir. Beynin farklı bölgelerinin etkileşimini artırarak yeni nöral bağlantılar kurulmasını sağlayan sanatsal faaliyetler, aynı zamanda stres yönetimi ve duygusal düzenleme açısından da olumlu katkılar sunmaktadır. Sanatsal faaliyetler, bireylerin alternatif düşünme becerilerini geliştirerek problem çözme süreçlerini güçlendirebilir. Yaratıcı aktivitelerle ilgilenen bireylerin, yeni durumlara daha kolay adapte olduğu ve yenilikçi çözümler üretebildiği gözlemlenmiştir. Havacılık sektöründe bilişsel esnekliği artırmaya yönelik programlar geliştirirken, sanat temelli yaklaşımların bu sürece nasıl katkıda bulunabileceği ele alınmalıdır.

Sanat ve havacılık, ilk bakışta birbirinden oldukça farklı iki alan gibi görünse de görsel

algı, bütüncül düşünme ve hızlı karar alma süreçleri açısından ortak noktalar barındırmaktadır. Örneğin, resim yaparken, değişken şartlara ayak uydurmak gerekmektedir. Çizmeye başladığınız bir uçağın uçuşa çıkması, ışık koşullarının aniden değişmesi ya da bir kompozisyonun beklenmedik bir faktörle dönüşmesi gibi. Sanatçılar, bu değişikliklere hızlıca adapte olmayı ve alternatif çözüm yolları geliştirmeyi öğrenmektedir.

Benzer şekilde, pilotlar da kokpitte enstrümanları hızlıca taramak, kritik bilgileri ayırt etmek ve büyük resmi görmek zorundadır. Resim yaparken kullanılan altın oran ve kompozisyon analizi, kokpitte sistemlerin genel uyumu ve dengenin korunması ile benzer bir yaklaşım sergilemektedir. Bu duruma örnek bir yaşamışlık Pilot ve Resim Sanatçısı Zeynep Özdal tarafından şu şekilde anlatılmaktadır:

“Bunun somut birçok örneğini eğitim sürecimde yaşadım. Bunlardan bir tanesini de paylaşmak isterim. Pilotaj eğitiminin büyük bölümünü Bursa Yenişehir Havalimanı'nda almıştım, ancak çift motor kontrol uçuşumu o anki şartlar gereği Kütahya Zafer Havalimanı'nda gerçekleştirmem gerekti. Daha önce sadece bir kez iniş yapmış ve birkaç kez üzerinden geçtiğim bir meydanda kontrol uçuşuna girmek başlangıçta beni tedirgin etti. Teorik olarak meydanın yapısını, pist konumlarını ve referans noktalarını bilsem de,

bunları pratikte deneyimlememiş olmak bir belirsizlik hissi yaratıyordu. Ancak uçuş öncesinde incelediğim harita ve diyagramları zihnimde hızlıca canlandırabildiğimi fark ettim. Resim yaparken bir tablonun kompozisyonunu analiz ettiğim gibi, meydanın genel yapısını zihnimde bir bütün olarak değerlendirebiliyordum. Bu da oryantasyon sürecimi hızlandırdı ve uçuşu çok daha verimli bir şekilde tamamlamama yardımcı oldu. Bu deneyim, görsel hafızanın ve sanatın, pilotlukta nasıl kritik bir rol oynayabileceğini bana bir kez daha gösterdi. Sanatın sadece bir hobi olmanın ötesinde, durumsal farkındalığı artıran, bütüncül bakış açısını geliştiren ve hızlı bilgi işleme becerilerini destekleyen bir araç olduğuna inanıyorum. Aynı zamanda yoğun tempolu bir meslekte stres yönetimine katkı sağlayarak pilotluk kariyerimde bana önemli bir avantaj sunacağını düşünüyorum.”

Bu bağlantı, pilotların uçuş eğitimlerinde sanatın kazandırdığı görsel hafıza ve dikkat süreçlerini kullanmalarına olanak tanıyabilir. Örneğin, bir uçuş okulunda eğitim alan bir pilot adayı, daha önce yalnızca teorik olarak çalıştığı bir meydanda ilk defa kontrol uçuşu yaparken, zihninde o alanın haritasını ve referans noktalarını canlandırarak daha hızlı adapte olabilir.

Sanatsal faaliyetler, aynı zamanda pilotların belirsizlik ve stresle başa çıkmasını kolaylaştırabilir. Uzun

SANAT, BİREYLERİN BİLİŞSEL ESNEKLİĞİNİ, YARATICILIĞINI VE PROBLEM ÇÖZME BECERİLERİNİ GELİŞTİREN ÖNEMLİ BİR ARAÇTIR. NÖROFİZYOLOJİK VE PSİKOLOJİK PERSPEKTİFTEN BAKILDIĞINDA, SANATLA UĞRAŞMANIN BEYİN PLASTİSİTESİNİ ARTIRDIĞI GÖZLEMLENMİŞTİR.

saatler boyunca yoğun baskı altında çalışan pilotların stres seviyelerini yönetmesi, bilişsel kapasitelerini koruması ve hızlı karar gerektiren durumlarda hata oranlarını azaltması açısından sanatsal uğraşlar bir destekleyici unsur olarak değerlendirilebilir.

Havacılık alanında çalışan bireyler için bu durum, yüksek stresli ortamlar, ani karar alma gerekliliği ve değişken operasyonel koşullar karşısında daha esnek düşünme ve hızlı çözüm üretme yeteneği anlamına gelir. Havacılık psikolojisi üzerine yapılan araştırmalar, pilotların zorlu görevlerde başarısını belirleyen faktörlerden birinin bilişsel esneklik olduğunu göstermektedir. Bilişsel esneklik, bilginin dinamik olarak işlenmesi, belirsizliklere uyum sağlama ve alternatif çözüm yolları geliştirme becerisiyle doğrudan bağlantılıdır. ▶

UZUN SAATLER BOYUNCA YOĞUN BASKI ALTINDA ÇALIŞAN PİLOTLARIN STRES SEVİYELERİNİ YÖNETMESİ, BİLİŞSEL KAPASİTELERİNİ KORUMASI VE HIZLI KARAR GEREKTİREN DURUMLARDA HATA ORANLARINI AZALTMASI AÇISINDAN SANATSAL UĞRAŞLAR BİR DESTEKLEYİCİ UNSUR OLARAK DEĞERLENDİRİLEBİLİR.

Sanatsal aktiviteler, yeni nörolojik bağlantılar oluşturarak bireylerin farklı perspektiflerden düşünmesini, değişken olaylara karşı adaptasyon sağlamasını ve daha yaratıcı çözümler üretmesini teşvik etmektedir. Bu bağlamda, pilotların sanatsal faaliyetlerle ilgilenmesi, simülasyon eğitimleri ve operasyonel süreçlerde karşılaştıkları belirsizlikleri daha etkili yönetmelerine yardımcı olabilir. Örneğin, resim ve müzikle uğraşan bireylerin yaratıcı problem çözme becerilerinde gelişim gösterdiği ve bu becerilerin havacılık operasyonlarında karar verme süreçlerini iyileştirdiği gözlemlenmiştir.

Ayrıca, sanatın stres yönetimi ve duygusal regülasyon üzerindeki etkileri, havacılıkta karar verme ve operasyonel performans açısından kritik bir avantaj sunmaktadır.



Fotoğraf: Zeynep Özdal
Yer: Saha Expo İstanbul Fuar Alanı

Uzun saatler boyunca yüksek baskı altında çalışan pilotların stres seviyelerinin yönetilmesi, bilişsel kapasitelerinin korunması ve ani karar gerektiren durumlarda hataları minimize edebilmesi açısından sanatsal uğraşların bir destekleyici unsur olarak değerlendirilebileceği düşünülmektedir.

Bu çerçevede, havacılık eğitim programlarında sanat temelli yaklaşımlar ve yaratıcı düşünme tekniklerinin entegre edilmesi, pilotların kriz anlarında daha esnek düşünme ve karar verme süreçlerini güçlendirebilir. Yapılan çalışmalar, havayolu pilotları ve

öğrenci pilotlar üzerinde yaratıcı problem çözme eğitimlerinin uygulanmasının karar verme sürecine doğrudan olumlu katkılar sunduğunu ortaya koymaktadır.



Fotoğraf: Zeynep Özdal
Yer: Atatürk Havalimanı

Somut Çıktılar ve Uygulanabilir Öneriler

Bilişsel esnekliği geliştirmek ve pilotların yaratıcı problem çözme becerilerini artırmak amacıyla aşağıdaki öneriler değerlendirilebilir:

1 Simülasyon Eğitimlerine

Yaratıcı Problem Çözme Egzersizleri Eklenmesi:

- Bilişsel esnekliği

artırmak amacıyla, sanat tabanlı görevlerin pilot eğitimlerinde kullanılması önerilmektedir. Örneğin, yaratıcı senaryolar oluşturularak simülasyon eğitimlerinde pilotların problem çözme becerilerinin desteklenmesi mümkündür. Havacılık eğitimi programlarında simülasyon

tabanlı eğitimlerin, adaptif öğrenme süreçlerinin ve kriz yönetimi senaryolarının deneyim eksikliğini telafi edici bir faktör olarak kullanılabilirliği önerilmektedir. Özellikle bilişsel esnekliği düşük olan yeni pilotların yaratıcı düşünme, problem çözme ve belirsizlik yönetimi becerilerini geliştirmek için sanat temelli eğitimlerle desteklenmesi, onların operasyonel performanslarını artırabilecek potansiyel yaklaşımlar arasında gösterilmektedir.

2 Havayolu Şirketlerinde Sanat Atölyeleri veya Yaratıcı Aktivitelerin Desteklenmesi:

• Pilotların iş dışında sanatsal faaliyetlerle ilgilenmesini teşvik eden havayolu şirketlerinde stres yönetimi ve iş memnuniyeti oranlarının daha yüksek olduğu gözlemlenmiştir. All Nippon Airways (ANA), Japonya merkezli bir havayolu şirketi, çalışanlarının zihinsel sağlığını ve stres yönetimini desteklemek amacıyla sanat temelli programlara yer veren havayollarından biridir. ANA, pilotlar ve kabin ekibi dahil olmak üzere tüm personeli için “Well-being Program” kapsamında müzik terapisi, kaligrafi atölyeleri ve geleneksel Japon sanatıyla ilgili etkinlikler düzenlemektedir. Bu uygulamalar sayesinde:

- Zihinsel rahatlama,
- Duygusal regülasyon,
- Ekip içi iletişimi güçlendirme gibi etkiler gözlemlenmiş ve çalışan


memnuniyetinde artış tespit edilmiştir.

Benzer şekilde, bazı Avrupa havayolları (örneğin, Lufthansa) çalışanlarına yönelik resim, seramik ve meditasyon temelli atölyeler sunmakta ve bu uygulamaların psikolojik esneklik üzerinde olumlu etkiler yarattığını bildirmektedir.

3 Sanatsal Etkinliklerin Bilişsel Esneklik ve Performans Üzerindeki Etkisini Ölçen Deneysel Çalışmaların Artırılması:

• Pilotların sanatsal uğraşlarla ilgilenmesinin bilişsel esneklik gibi bilişsel süreçlere ve doğrudan uçuş performansına etkisini ölçen daha fazla akademik çalışma yapılması gerekmektedir.

Bu bulgular, pilotların sanatsal uğraşlarının bilişsel esneklik ve yaratıcılık üzerindeki etkisini destekleyen güçlü akademik temellere dayanmaktadır. Pilotların eğitim süreçlerinde sanatsal ve yaratıcı etkinliklere yer verilmesi, uzun vadede havacılık emniyetine katkı sağlayabilecek potansiyel bir yaklaşımdır. Gelecekte yapılacak araştırmaların, sanatsal faaliyetlerin pilotların stres yönetimi, bilişsel esneklik ve karar verme süreçleri üzerindeki etkilerini daha detaylı analiz etmesi beklenmektedir.

Yazar Notu: Pilotluk kariyerinin yanı sıra resim sanatı ile ilgilenen ve havacılığı görsel şölene dönüştüren Pilot ve Resim Sanatçısı Zeynep Özdal'ın sosyal medya hesabına ve çalışmalarına @urbansketchs isimli Instagram hesabından ulaşılabilir. 



KAYNAKLAR:

- Bazargan, M., & Guzhva, V. S. (2011). Impact of gender, age and experience of pilots on general aviation accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 43(3), 962–970. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2010.11.023>
- Boeing. (2023). Commercial Aviation Safety Report. Boeing Safety & Technical Reports.
- Casner, S. M., Geven, R. W., & Williams, K. T. (2013). The effectiveness of airline pilot training for abnormal events. *Human factors*, 55(3), 477–485. <https://doi.org/10.1177/0018720812466893>
- Diamond, A. (2013). Executive functions. *Annual review of psychology*, 64(1), 135–168. <https://doi.org/10.1146/annurev-psych-113011-143750>
- Dolan, E. W. (2024, February 20). Cognitive reflection linked to better decisions in aviation emergencies. *PsyPost*. <https://www.psypost.org/cognitive-reflection-linked-to-better-decisions-in-aviation-emergencies/>
- ICAO. (2022). Human Factors Training Manual. International Civil Aviation Organization (ICAO) Publications.
- Kaufman, J. C., & Beghetto, R. A. (2009). Beyond big and little: The four c model of creativity. *Review of General Psychology*, 13(1), 1–12. <https://doi.org/10.1037/a0013688>
- Folkman, S. (2013). Stress: Appraisal and Coping. In: Gellman, M.D., Turner, J.R. (eds) *Encyclopedia of Behavioral Medicine*. Springer, New York, NY. https://doi.org/10.1007/978-1-4419-1005-9_215
- Li, G., Baker, S. P., Grabowski, J. G., Qiang, Y., McCarthy, M. L., & Rebok, G. W. (2003). Age, flight experience, and risk of crash involvement in a cohort of professional pilots. *American journal of epidemiology*, 157(10), 874–880.
- NTSB. (2023). Aviation Accident Statistics Report. National Transportation Safety Board. <https://www.ntsb.gov/safety/StatisticalReviews/Pages/CivilAviationDashboard.aspx>
- Runco, M. A., & Jaeger, G. J. (2012). The standard definition of creativity. *Creativity Research Journal*, 24(1), 92–96. <https://doi.org/10.1080/10400419.2012.650092>
- Sawyer, R. K. (2012). *Explaining creativity: The science of human innovation* (2nd ed.). Oxford University Press.
- Sung, E., Chang, J. H., Lee, S., & Park, S. H. (2019). The moderating effect of cognitive flexibility in the relationship between work stress and psychological symptoms in Korean air force pilots. *Military Psychology*, 31(2), 100–106. <https://doi.org/10.1080/08995605.2018.1556083>
- Taylor, J. L., Kennedy, Q., Noda, A., & Yesavage, J. A. (2007). Pilot age and flight experience: Factors influencing aviation safety. *American Academy of Neurology*. DOI: 10.1212/01.wnl.0000255943.10045.c0
- Zaidel, D. W. (2010). Art and brain: insights from neuropsychology, biology and evolution. *Journal of anatomy*, 216(2), 177–183. <https://doi.org/10.1111/j.1469-7580.2009.01099.x>

YAPAY ZEKA VE İNSANLIĞIN KAYIP YÜZÜ: AŞK, VİCDAN VE İNSANLIK



Uzm. Psk. E.Esra TANRIVERDİ
Hayatın Pusulası Eğitim
ve Psikolojik Danışmanlık Merkezi

Teknolojinin gelişimi, yapay zekânın hayatımıza giderek daha fazla entegre olmasıyla birlikte birçok soruyu da beraberinde getiriyor. Assos'ta düzenlenen "Yapay Zekâ Felsefesi" sempozyumu, yapay zekâyı felsefi ve hukuki açılardan ele aldı. Ancak insanın bu süreçte nasıl dönüşüme uğradığı ve psikolojik olarak nasıl etkilendiği üzerine pek az şey söylendi.

Oysa asıl mesele, yapay zekânın insan gibi olup olamayacağı değil, insanın kendi özünden ne kadar uzaklaştığıdır. Artık aşk, vicdan, empati, merhamet gibi insani değerler gittikçe donuklaşıyor. İnsanlar daha hızlı düşünüyor, daha çok veri işliyor, daha çabuk tüketiyor ama daha az hissediyor.

Peki, humanite (insanlık) burada kayboluyor mu? İnsan, kendi duygusal dünyasını terk



edip, ruhsuz bir varlığa mı dönüşüyor?

İnsan Aşktan Vaz mı Geçiyor?

Aşk, insan varoluşunun en güçlü duygularından biri

olarak yüzyıllardır sanatın, edebiyatın ve felsefenin merkezinde yer aldı. Ancak günümüzde aşk artık tüketilen, hızlı yaşanan, anlamdan kopuk bir deneyime dönüşüyor. İnsanlar, bağlanmaktan kaçıyor,



duygularını risk olarak görüyor, ilişkileri kısa süreli deneyimler haline getiriyor.

Modern çağın insanı, aşkı bir duygu olarak değil, bir süreç olarak yönetmeye çalışıyor. Algoritmalar bize kimle eşleşeceğimizi söylüyor, yapay zekâ destekli sohbetler sahte bir yakınlık hissi yaratıyor, ilişkiler bir tık uzağımıza düşüyor. Peki ya derinlik? Peki ya tutku? Peki ya aşkın dönüştürücü gücü?

Bugün insanlar, gerçekten sevmekten ve derin bağlar kurmaktan korkuyor. Çünkü aşk, tahmin edilemezdir. Bir algoritmaya sığmaz, bir sistemle kontrol edilemez. Belki de bu yüzden, insan kendini yapay zekânın belirlediği sınırların içine hapsedmeye başladı. Risk almadan sevmek, kaybetmeden kazanmak istiyoruz. Ama aşk dediğimiz şey zaten riskin ta kendisi değil mi?

İlişkiler giderek daha



mekanik, daha yüzeysel ve daha hesaplı hale geliyor. İnsanlar artık aşkı tutkulu bir duygu olarak değil, “mantıklı” bir tercih olarak ele alıyor. Çoğu kişi için aşk uyum, konfor ve pratiklik meselesine dönüşmüş durumda. Ama gerçek aşk, mantıklı olmak zorunda değil ki!

Böylece insanlar kendilerini korumak adına, duygularını bastırarak birer algoritmaya dönüşmeye başlıyor. Aşkta bile artık sezgiler değil, veriler belirleyici oluyor.

Vicdan ve Merhamet: İnsanlığın Kaybolan Yüzü

Sadece aşkta değil, insanın vicdanı ve merhameti de giderek donuklaşıyor. Duyarsızlaşma ve empati eksikliği çağımızın en büyük problemlerinden biri. Teknoloji geliştikçe, bilgi akışı hızlandıkça, insanlar birbirine daha fazla yabancılaşıyor.

Eskiden bir trajedi yaşandığında insanlar bunu hisseder, üzülür, paylaşırdı. Şimdi ise ekranlarda sonsuz akışın içinde her şey bir “haber”

olarak geçiyor. İnsanların acıları bile “içerik” haline geldi. Görüyoruz ama hissetmiyoruz. İzliyoruz ama üzülmiyoruz. Her şey saniyeler içinde geçip gidiyor.

Bunun en büyük nedeni, insanın yapay zekâya benzeme çabası. Duygular yorucu geliyor, merhamet zaman kaybı gibi görülüyor, vicdan “fazla duygusal” olmakla eş tutuluyor. Ama vicdan, insanın en temel pusulasıdır. İnsan, vicdanını kaybettiğinde sadece bir biyolojik mekanizmaya dönüşür.

Belki de çağımızın insanı, yapay zekânın duyguları olup olmadığını sorgulamaktan çok, kendi duygularının hala yaşayıp yaşamadığını sorgulamalı.

Humanite Kayboluyor mu?

Bu dönüşüm, bizi humanitenin (insanlığın) sınırlarını sorgulamaya itiyor. İnsan, gerçekten insan olmaktan çıkıyor mu?

Bir zamanlar duygularıyla, sanatıyla, aşkıyla, vicdanıyla var

olan insan, şimdi daha verimli, daha hızlı, daha mekanik bir varlık olmaya mı zorlanıyor?

Eğer insan, sadece verimlilik ve hız odaklı yaşamaya devam ederse, humanite gerçekten de yok olabilir. Çünkü insanı insan yapan şey duygularıdır, empatisidir, sezgisidir. Bir makine asla bir insan gibi aşık olamaz, merhamet edemez, fedakarlık yapamaz. Ama bir insan, makine gibi yaşamaya başlarsa, işte o zaman gerçekten bir şeyleri kaybederiz.

Assos'ta Felsefe: Düşüncenin ve İnsanlığın Buluşma Noktası

Assos, tarihin en önemli felsefi merkezlerinden biri. Bu sempozyum da, felsefenin, hukukun ve yapay zekânın kesiştiği noktada çok kıymetli tartışmalara ev sahipliği yaptı.

Ancak bu tartışmaların içine psikoloji ve humanite kavramının daha fazla dahil edilmesi gerekiyor. Çünkü yapay zekânın gelişmesi kadar, insanın dönüşümünü anlamak


da önemli. Eğer insan kendini kaybederse, yapay zekâ ne kadar gelişirse gelişsin, aslında her şeyin anlamı yitmiş olur.

Bu organizasyona destek veren Troy Otel, Nazlıhan Otel ve Kervansaray Otel, yalnızca bir etkinliği değil, düşüncenin özgürleşmesini, felsefenin gelişmesini ve insanlığın kendini sorgulamasını destekledi. Bu tür buluşmalar, sadece akademik değil, insanlık için de bir nefes alanı yaratıyor.

Yani demem o ki, eğer gerçekten bir şeyden korkmamız gerekiyorsa, bu yapay zekânın insan gibi olması değil, insanın giderek ruhsuzlaşmasıdır.

Aşkın anlamını kaybettiğimizde, vicdanımızı susturduğumuzda, empatiyi gereksiz gördüğümüzde, yapay zekâya ihtiyacımız bile kalmaz. Çünkü o zaman biz zaten birer makineye dönüşmüş oluruz.

Humanite (insanlık) burada kayboluyor mu?

Bunu belirleyecek olan yapay zekâ değil, insanın kendisi! 



Gökyüzünün Sessiz Kahramanları İçin

Düzenli Sağlık Kontrolleri
Hayati Önem Taşıyor!

Teknik bilgi, yüksek dikkat, disiplin ve soğukkanlılık gerektiren; hem zihinsel hem de fiziksel yeterlilik isteyen havacılık mesleği olan pilotluk, aynı zamanda son derece disiplinli bir yaşam tarzını da beraberinde getiriyor.

Kokpite adım attıkları andan itibaren zamanın, mekânın ve kişisel hayatın dışına çıkan; güneş doğmadan havalanan, zaman dilimlerini ardında bırakan, yüzlerce yolcunun güvenliğini emanet alan pilotlar kutsal bir mesleği icra ediyor.

Bu mesleği icra edenlerin yaşam biçimi, yüksek sorumluluk duygusuyla birlikte fiziksel ve zihinsel açıdan da ciddi yükler taşıyor. Bir pilotun fiziksel kondisyonu ve zihinsel berraklığı ne yazık ki çoğu zaman uçak sistemleri kadar dikkatle izlenmiyor. Ancak istatistikler ve uzun yıllara dayanan klinik gözlemler, pilotlarda bazı sağlık sorunlarının meslek şartlarından dolayı daha sık geliştiğini gösteriyor.

Medline Sağlık Grubu uzmanları, pilotlarda en sık görülen sağlık sorunları hakkında detaylı bilgi veriyor.

Pilotlarda En Sık Görülen Sağlık Sorunları

Kas-İskelet Sistemi Rahatsızlıkları

Düzenli egzersiz yapmaya fırsat bulamamak, uzun süre sabit pozisyonda kalmak ve kabin ergonomisinin sınırlılıkları; bel ve boyun fıtıkları, kas spazmları ve postür bozukluklarını beraberinde getiriyor. Bu rahatsızlıklar zamanla hem uçuş konforunu hem de dikkat süresini olumsuz etkileyebiliyor.

Kardiyovasküler Riskler

Düzensiz yemek saatleri, uçuş öncesi gerginlik, yüksek irtifa maruziyeti ve yetersiz uyku... Bunların tümü hipertansiyon, ritim bozuklukları ve kalp krizi gibi ciddi hastalıkların zeminini hazırlayabiliyor. Ne yazık ki çoğu zaman sessiz ilerleyen bu sorunlar, ancak ani bir olayla fark edilebiliyor.

Görme ve İşitme Problemleri

Basınç değişimleri ve düşük kabin nemi; göz kuruluğu, bulanık görme ve işitme kaybı gibi sorunlara yol açabiliyor. Bu tip hassasiyetler, refleksleri ve karar verme hızını etkileyebiliyor.

Psikolojik Sağlık ve Uyku Bozuklukları

Yorgunluk artık normal bir hâl aldığı anda, alarm zilleri çalıyor. Jet lag, gece uçuşları, sosyal izolasyon, aileden uzak kalma ve sürekli yüksek dikkat gerektiren görevler; zamanla tükenmişlik, dikkat dağınıklığı, depresyon ve anksiyete gibi durumlara dönüşebiliyor.

Gastrointestinal Sorunlar

Stres ve düzensizlik, sindirim sistemini etkileyerek reflü, gastrit, kabızlık veya karın ağrıları gibi rahatsızlıklara neden olabiliyor. Uçuş sırasında yaşanan bu problemler hem performansı hem de konforu olumsuz etkileyebiliyor.

Deri ve Solunum Problemleri

Kabin havasının kuru yapısı, uzun uçuşlarda cilt kuruluğu, alerji ve solunum zorluklarına neden olabiliyor. Özellikle sinüzit ve alerjik rinit gibi sorunlar, kulak ve denge üzerinde olumsuz etki yaratabiliyor.

İyi Pilot Olmak

Kendine de Uçuş İzni Vermektir

Pilotlar genellikle başkalarını önceliklendirir: yolcuları, ekibi, operasyonu... Ama unutmamak gerekir ki uçuş öncesi yapılan walk-around kadar, kendi sağlıklarına yapılacak iç gözlem de bir zorunluluktur.

Medline Sağlık Grubu uzmanları, en kutsal mesleklerden bir tanesini icra eden pilotların sadece gökyüzü için değil; sevdikleri, ekip arkadaşları ve kendi gelecekleri için düzenli sağlık kontrollerine önem vermeleri gerektiğini vurguluyor.

Mesleğin Gereği:

Sağlıklı Yaşam Koşullarının Sağlanması Beraberinde Getiriyor

- Uygun dinlenme süreleri ve vardiya planlaması,
- Kabin konforunu iyileştirecek ergonomik önlemler,
- Kurumsal psikolojik destek mekanizmaları,
- Sağlıklı ve düzenli beslenme seçeneklerinin artırılması,
- Fitness ve fizik tedavi programlarının erişilebilir kılınması gibi önlemler hayati önem taşıyor.

444 12 12



UÇUŞ ÖNCESİ YER HAREKETLERİNDE HUKUKİ SORUMLULUK (APRONDA MEYDANA GELEN MADDİ ZARARLAR VE PİLOTUN YÜKÜMLÜLÜĞÜ)



Av. Sencer SEREN
Seren&Seren Avukatlık ve Danışmanlık



Giriş

Havacılık sektörü, gelişen teknoloji ve artan hava trafiği ile birlikte çok aktörlü, karmaşık bir yapı kazanmıştır. Uçuş güvenliği yalnızca havadayken değil, yerde yapılan operasyonel faaliyetlerde de son derece hassas kurallara tabidir. Bu kapsamda apron, yani uçağın park edildiği, ikmal, yükleme-boşaltma ve teknik kontrollerin yapıldığı alan, hukuki risklerin de somutlaştığı noktalardan biridir. Özellikle park pozisyonundan çıkış esnasında meydana gelen maddi hasarlı kazalar, işletme, pilot, yer hizmetleri firması ve sigorta şirketi gibi birçok tarafı doğrudan etkilemektedir.



Bu çalışmada, Türk hukuku bağlamında pilotun ve diğer aktörlerin hukuki sorumluluğu, ilgili kanun maddeleri, yargı kararları ve idari düzenlemeler ışığında detaylı olarak incelenecektir.

Türk Hukukunda Uygulanabilir Mevzuat

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 3.

maddesine göre: **“Hava aracının mülkiyeti ve sicili dışında kalan hak ve borçları ile, kullanılması ve işletilmesinden doğan sorumluluk, işletene aittir.”** Ayrıca aynı Kanun'un 9. maddesi: **“Hava aracının verdiği zarardan dolayı doğrudan doğruya işleten sorumludur.”**

Bu düzenlemeler uyarınca,

meydana gelen zararlardan öncelikle hava aracı işletmecisi sorumlu tutulur.

6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 49. maddesi, haksız fiil sorumluluğunu şu şekilde düzenler: **‘Kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren kişi, bu zararı gidermekle yükümlüdür.’ TBK m.66 ise, zarar**

görenin uğradığı maddi zararların yanında manevi zararların da tazminini talep edebileceğini düzenler.

Bu düzenlemeler çerçevesinde pilotun şahsi sorumluluğu, kusur derecesine göre değerlendirilmektedir.

Pilotun Hukuki Statüsü ve Sorumluluğu

Pilotlar, hava aracı üzerinde operasyonel kontrolü bulunan ve uçuş emniyetinden sorumlu kişilerdir. Ancak hukuki anlamda doğrudan sorumlulukları, genellikle kusur esasına dayandırılmaktadır. Pilotlar Türk Medeni Kanunu ve İş Hukuku çerçevesinde işçi statüsünde olduklarından, görevlerini yerine getirirken meydana gelen zararlar öncelikle işveren yani hava yolu işletmesi sorumludur.

Ancak, ağır kusur veya talimatlara aykırı hareket gibi durumlarda, pilotun şahsi sorumluluğu doğabilir. Örneğin ATC talimatlarına uymamak, yer yönlendirme işaretlerine dikkat etmeden hareket etmek ya da apronun doluluğunu göz ardı ederek manevra yapmak gibi eylemler, pilotun doğrudan sorumluluğuna neden olabilir.

Zararın Sigorta Kapsamında Değerlendirilmesi

Hava aracı işletenler, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından belirlenen çerçevede üçüncü kişiler karşı mali sorumluluk sigortası yaptırmak zorundadır. Bu sigorta kapsamı, uçuş sırasında



olduğu kadar yerde meydana gelen olayları da içerir. Ancak sigorta şirketi, zararın oluşumunda kasıt veya ağır ihmal tespit ederse, poliçe kapsamı dışında bırakabilir veya ödediği tazminatı ilgili kişilere rücu edebilir. SHGM'nin Havayolu İşletmeleri Sorumluluk Sigortaları Tebliği, bu kapsamdaki yükümlülükleri detaylı şekilde açıklamaktadır.

Yer Hizmetleri Kuruluşlarının Sorumluluğu

Apron sahası içinde hareket eden yakıt tankerleri, bagaj araçları, temizlik araçları gibi unsurlar çoğunlukla yer hizmetleri şirketlerinin kontrolindedir. SHY-22 Yer Hizmetleri Yönetmeliği ve havalimanı işletmecisi tarafından belirlenen talimatlara göre bu şirketlerin, apron güvenliğini sağlamak ve hava aracı trafiğini engellemeyecek şekilde pozisyon almak gibi yükümlülükleri vardır. Bu nedenle, apron sahasındaki kazalarda yalnızca pilot ve işleten değil, ilgili yer hizmetleri şirketi de kusuru oranında sorumlu tutulabilir.

Yargı Kararları Işığında Sorumluluk Değerlendirmesi

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 2019/7896 K. sayılı kararında, push-back sırasında uçağın apron üzerindeki bir bagaj aracına çarpması sonucu oluşan zarardan, hava yolu şirketi ile birlikte yer hizmetleri şirketinin de müştereken sorumlu olduğuna karar vermiştir. Kararda, apron alanındaki güvenlik tedbirlerinin yeterince alınmaması, yönlendirme görevlisinin ihmali gibi unsurlar dikkatle değerlendirilmiştir.

Benzer şekilde İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 14. Hukuk Dairesi'nin 2021/1123 E. sayılı kararında, 'pilotun apron haritasını yanlış okuması sonucu meydana gelen maddi zararda, pilotun ağır kusurlu olmadığı, sistemsel eksikliğin etkili olduğu' gerekçesiyle doğrudan sorumluluk yüklenmemiştir.

Pilotlar İçin Hukuki Öneriler

Pilotlar, apron trafiğinde her zaman güncel apron planlarını ve NOTAM'ları dikkate almalı, yer

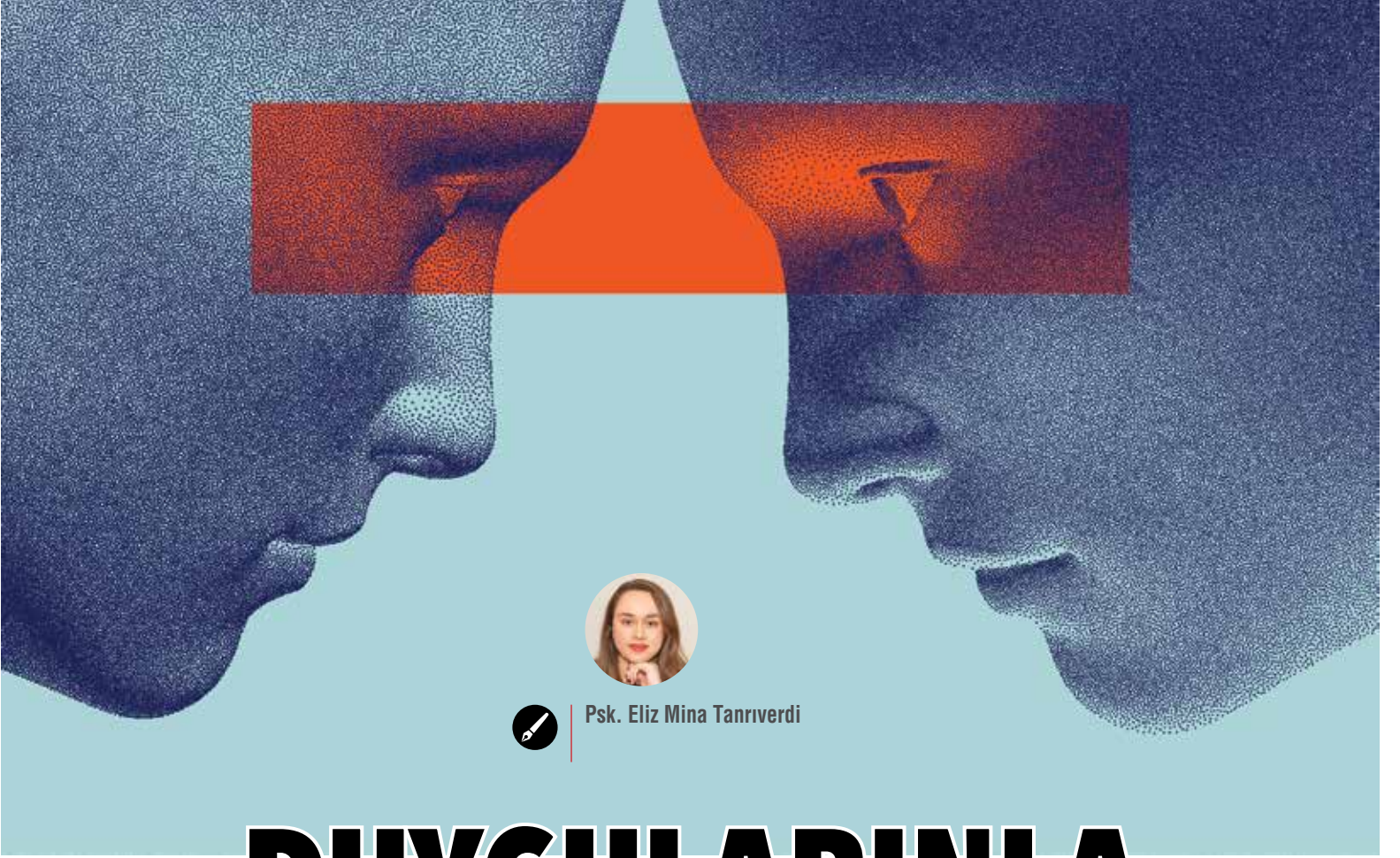
hizmetleri görevlileriyle görsel ve sesli iletişim kurmalıdır. Görüş açısının kısıtlı olduğu durumlarda manevraya başlamadan önce destek istemek, hukuki sorumluluğu azaltıcı önlemler arasında yer alır. Ayrıca, uçuş öncesi yapılan günlük briefinglerde apron kullanımıyla ilgili bilgiler mutlaka paylaşılmalıdır.

Sonuç ve Değerlendirme

Apronda meydana gelen kazalar, çok aktörlü sistemsel olaylardır. Pilotlar bu süreçte operasyonel kontrol sahibi kişiler olarak öne çıksa da, hukuki sorumlulukları her zaman doğrudan değildir. İşletenin objektif sorumluluğu, yer hizmetleri şirketlerinin özen borcu ve sigorta sisteminin dengeleri gözetildiğinde, doğru mevzuat uygulaması ve adil kusur tespiti büyük önem taşır. Bu nedenle hem SHGM hem havalimanı işletmecileri hem de havayolu şirketleri, apron kullanımına ilişkin eğitim, denetim ve koordinasyon süreçlerine daha fazla yatırım yapmalıdır. ▽

KAYNAKLAR:

1. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
2. Türk Borçlar Kanunu (TBK)
3. SHGM Talimatları ve SHY-22 Yer Hizmetleri Yönetmeliği
4. Yargıtay 11. HD, 2019/7896 K.
5. İstanbul BAM 14. HD, 2021/1123 E.
6. ICAO Doc 4444 – Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management
7. SHGM Havayolu İşletmeleri Sorumluluk Sigortaları Tebliği



Psk. Eliz Mina Tanrıverdi

DUYGULARINLA OTURABİLİR MİSİN?

Duyularınla oturabilir misiniz, ama bir şartım var, onları yargılamadan, eleştirmeden veya iyi-kötü olarak ayırmadan?

Ne kadar zor değil mi? Yaşadığımız duyguları önce kendimiz eleştirmeden kabul edebilmek...

Son zamanlarda en sık duyduğum ifadelerden biri, “**duyguları bastırmak**” ya da olumsuz hisleri yok saymaya çalışmak. Ancak duygular, bastırıldıkça kaybolmaz; tam aksine, bir süre sonra daha büyük bir yoğunlukla geri döner.

Oysa duygularımızı birer misafir gibi görsük? Onları önce

kabul etsek, sonra bize getirdiği mesajları anlamaya çalışsak...

Çünkü her duygu bir şey anlatır. Kimi zaman bir ihtiyacımızı, kimi zaman bir sınırlarımızın ihlal edildiğini, bazen de geçmişten gelen bir yaraya dokunulduğunu...

Eğer bu mesajı anlamadan, yalnızca duyguyu reddeder ya

da bastırırsak, sence de o duygu bir süre sonra daha güçlü bir şekilde yüzeye çıkmaz mı?

Bu yüzden gel, duygularımızı reddetmek yerine onları anlamayı seçelim. Önce fark edelim, sonra kabul edelim ve ardından adım adım bu sürecin içinde, onların bize ne anlatmak istediğini keşfedelim.

Elbette, bu kabul süreci kolay değil. Ancak farkındalık geliştirmek bile duygularla daha sağlıklı bir ilişki kurabilmek için önemli bir adım olabilir.

Unutma, her duygu sana kendinle ilgili bir şey söylemeye çalışıyor, yeter ki onu duymaya istekli ol!

Peki duygular nasıl kabul edilir?

Öncelikle, ne hissettiğini anlamaya çalış. **“Şu an tam olarak ne hissediyorum?”** sorusunu kendine sor.

Örneğin, üzgün müyüm öfkeli miyim? Duygunu kelimelere dökmek onu daha somut hale getirir.

İkinci olarak duygunun neden ortaya çıktığını anla. Bu duygu ne zaman ortaya çıktı, beni en çok etkileyen şey neydi, bu duygu bana ne anlatmak istiyor? Bu sayede hangi olayın seni tetiklediğini ve tetiklendiğin durumda ne hissettiğini daha rahat görebilirsin. Daha sonrasında ise tetiklendiğin bu olay üzerine bir uzmanla çalışabilirsin.

Her duygu gelir ve gider. Şu an çok yoğun hissetsen de, bir süre sonra değişeceğini bilmek, onunla başa çıkmanı kolaylaştırır.

Duygularını bastırmak yerine anlamaya ve kabul etmeye başladığında, onların senin için birer rehber olduğunu görebilirsin. Çünkü her duygu,



iç dünyandan gelen bir mesaj taşır bazen bir ihtiyaç, bazen bir sınır, bazen de geçmişten gelen


bir iz. Bu mesajları görmezden gelmek yerine merakla dinlemek, kendini tanımının ve iyileştirmenin kapılarını aralar.

Unutma, hiçbir duygu ‘yanlış’ değildir; hepsi bir yerden gelir ve görülmeyi bekler. En önemlisi, bu süreçte kendine nazik olmayı, sabırlı davranmayı ve iç sesini şefkatle karşılamayı unutma.

Gerçek iyileşme; duyguları bastırmakla değil, onları anlamakla başlar. Her duygu ister öfke olsun, ister üzüntü, ister kıskançlık ya da korku bize bir şey anlatmak için var. Bir

sınırın aşıldığını, bir ihtiyacın karşılanmadığını, bir yarının hala kapanmadığını ya da bir değerlin tehdit altında olduğunu fısıldarlar.

Eğer bu duyguları düşman gibi görmek yerine onlarla dost olmaya çalışırsak, iç dünyamızın derinliklerine açılan bir kapı buluruz. Duygularını bastırmak yerine merakla dinlemeye başladığında, aslında neye ihtiyaç duyduğunu daha net görmeye başlarsın. Belki bir dinlenmeye, belki anlaşılmaya, belki de sadece içten bir **“her şey yolunda”**ya...

İşte duygularınla oturmanın mantığında budur. Kendi iyiliğin için, kendi hayat kaliten için. Kendi akıl ve ruh sağlığını için duygularınla oturmayı hatırla. 



Röportaj:

Dilay SEÇKİN

dilayseckin9@gmail.com

@dilaysjoker

RECEP DEMİRAY

**Seni tanıyabilir miyiz?
Modaya ilgin ne zaman
başladı?**

Modaya ilgin aslında vardı ama lisede kendimi daha iyi keşfederek doğru karar verip bölüm tercihi yaptım. Liseyi Diyarbakır'da, üniversiteyi de Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi'nde Moda Tasarım bölümü okuyarak bitirdim.

**Recep Demiray
markasının çıkış sürecinden
bahseder misin?**

Üniversite bittikten hemen sonra Diyarbakır'ın özel dokuma puşilerinden hazırladığım mini bir koleksiyonla ilk mini defilemi gerçekleştirdim. 29 Ağustos 2015'de ise İstanbul Beylerbeyi Bosphorus Palace Hotel'de defilem oldu ve sektöre girmemde en büyük etkiyi yaratan bu defilemin bana vermiş olduğu büyük bir heyecan vardı. İlk Showroom'umu memleketim olan Diyarbakır'da açtım ve sonra tecrübe kazanmak ve kendimi daha iyi geliştirmek adına İstanbul'da olmam gerektiğini düşündüm. Birçok moda okulunda eğitim alarak kendimi sektörde geliştirdim, sonra Nişantaşı'nda kendi Showroom'umu açtım ve emin adımlarla ilerlemeye devam ediyorum.

**Tasarımlarını yaratırken
nelere dikkat eder, neleri göz
önünde bulundursun?**

Tasarımlarıma başlamadan önce ilk hedefim özgün tasarımlar yapmak ve sıradışı tasarımlar yaparak ön plana çıkmak...

**Sence tasarımcı olabilmek
için sadece teknik beceriye**

**sahip olmak yetiyor mu,
yoksa yaratıcılık ve duygular
da önemli mi?**

Öncelikle teknik becerilerin yanı sıra bir tasarımcının kesinlikle yaratıcılık gücünün yüksek olması gerekli ve sadece teknik olarak bazı şeylerin yeterli olmadığı gibi, duygular da çok önemli...

**Moda dünyasının önemli
buluşma noktalarından olan
Londra Moda Haftası'nda
ve Milano Moda Haftası'nda
ünlü markaların arasında
senin defilelerin özel
tasarımlarınla çok ses
getirdi. Biraz bahseder
misin?**

Leonardo Royal Hotel London Tower Bridge'de düzenlenen defilede ülkemiz adına yer aldım. 2024 Sonbahar-Kış kreasyonumla 20 özel tasarımım görücüye çıktı. Ünlü Türk model Tuğçe Aral, podyumda baş manken olarak yürüdü. Giorgina Ferri sponsorluğunda yapılan defilem, seçkin davetlilerden büyük alkış aldı. Londra'da ülkemi temsil etmekten dolayı çok mutlu oldum. Giorgina Ferri sponsorluğunda yaptığım bu defileden elde edilen gelir ile memleketim olan Diyarbakır'da Selman Köyü Ortaokulu öğrencilerine bir kütüphane kurduk. Bu benim için çok önemliydi. Çünkü çocukların eğitimlerine çok önem veriyorum. Çocuklar bizim geleceğimiz ve iyi eğitilmeliler.

**Kişisel yolculuğun
ve yaşadığın değişim
koleksiyonuna nasıl
yansıyor?**

Tabii ki şöyle özetlemek gerekirse, yaşadığımız herhangi



bir değişim kesinlikle koleksiyonlarımıza farklı yansıyor, örneğin geçen yıllarda yaşadığımız Covid ve orman yangınları... Bunlar tamamıyla markaların ve tasarımcıların ilgi odağı haline geldi ve ona göre tasarımlar yapıldı. Covid döneminde insanlar çok alışveriş yapmadı, vitrinler çok sade kaldı ve firmalar çok üretim yapmadı...

MTB FASHION WEEK İSTANBUL'da 'EXISTENCE (Varoluş) COLLECTION'ın çok beğenildi. Bize hikayesinden bahsedermisin?

'Varoluş' herşeyin başlangıcı, hep ilgimi çekmiştir. Yüzyıllar boyunca insanlar varoluşu yaşamları ve kültürleriyle tasvir etmeye çalışmış ve bu konuda kafa yormuşlardır ; 'Nereden geldik, nereye gidiyoruz? , Varoluşumuzun sebebi nedir? , Neden varız? , Bu varoluşun evrene katkısı nedir?' Bu soruları cevapladığımızda evrende ne kadar yere sahip olduğumuzu idrak edeceğiz. İnsan varoluşuyla doğadan üstün değil, doğanın bir parçası olduğunu anlamalı ve ona göre yaşamalı, bu sayede hep iyi ve doğruları koruyabiliriz... Koleksiyonumun çıkış noktası buradan geliyor.

World Fashion Week'i takip ediyor musun?

Milano, Paris ve New York Moda Haftalarını takip ediyorum.

Kısa bir süre önce

Giorgina Ferri markasının Kreatif Direktörlüğünü üstlendin. O süreç nasıl gelişti? Bu iş birliğiyle şimdiye kadar hazırladığın koleksiyonlardan farklı bir konseptte imza attın. Tasarımları yaparken nelerden ilham aldın?

Giorgina Ferri yumuşak dokulu, esnek, destekli, yoga, koşu, spor ve günlük ip askılı sporcu sütyeni gibi birçok ürünü bünyesinde barındıran geniş bir ürün yelpazesine sahip bir marka. Kısa bir zaman içerisinde hem yurtdışında hem de yurtiçinde çok yoğun ilgi gören bir marka haline geldi. Spor giyimlere talep aslında pandemiden sonra hayatımızda daha çok önem kazandı. Şöyle söyleyeyim Covid ile beraber insanlar günlük hayatlarında daha rahat olan spor ürünlerine yöneldi.

Bugüne kadar toplam kaç koleksiyon hazırladın?
7 koleksiyon hazırladım.

Tasarım mottun nedir?
Azim, çok çalışmak ve pes etmemek...

Başarıların sürdürülebilirliğini sağlamak konusu da bir tasarımcı olarak hayli stresli ve başa çıkılması zor bir duygu olsa gerek. Bu konuda endişe duyduğun oluyor mu?

Başarı, sevdiğin işi yapmaktan gelir. Sevdiğin işi yapıyorsan mutlusun demektir. Mutlu olduğun işi yapıyorsan başarı da kaçınılmaz olur. Ben başarılarımın gölgelemesine

asla izin vermiyorum çünkü moda dünyası öyle bir dünya ki sürekli kendini yenilemen gerekiyor. Sen yenilenmeyi başardıkça da devamlılık gelir. Ben de sürekli olarak kendimi yenilediğim için asla endişe duymuyorum.

Modanın geçiciliği hakkında ne düşünüyorsunuz?

Aslında moda sürekli kendini yenileyen ve değişen bir durum. Moda girerken insanların kendisi için oluşturduğu bir stil vardır, bana göre moda geçici ama stil kalıcıdır. Her 10 yılda bir moda kendini tekrar eder.

Türk kadınının giyim tarzını nasıl buluyorsun?

Sorduğın bu soru çok güzel ve keyifli bir soru benim için... Bazı gerçekler vardır, Türk kadınları (bazıları) ne yazık ki vücut tiplerine göre giyinmiyorlar, bunun için birilerinden ya da çevresindeki insanlardan destek alabilirler diye düşünüyorum.

Vücut yapıları nasıl olursa olsun kadınlar mükemmel görünmeyi başarabilirler mi?

Tabii ki başarabilirler... Doğru ürün, doğru kombin, doğru renk, bunlar tam olduğunda gerçekten harika görünebilirler.

Sence kadınların giyinirken yaptığı en büyük hata nedir?

En büyük hataları vücut tiplerine uygun giyinmemeleri, doğru ürünleri tercih etmemeleri...



'Tasarımlarımı mutlaka üstünde görmek isterim' dediğin birileri var mı?

Tabii ki yurtdışında yaşayan ünlülerin üstünde görmek beni mutlu eder. Örneğin Rihanna'yı giydirmeyi çok isterim.

Birçok event'ta ve TV programlarında Recep Demiray elbiseleri görüyoruz. Kimler giyiniyor markandan?

Birçok sanatçı, oyuncu, sunucu ve influencer giydirdim. Tuğba Yurt, Yıldız Tilbe, İrem Derici, Ebru Polat, Ebru Akel, Nur Tuğba, Esra Erol, Bircan Bali gibi birçok isim...

En son hangi tasarımcının defilesinde bulundun?

Birçok tasarımcının defilesinde buldum ama artık dijital platformda olduğu için hepsini görme şansım oluyor.

Türkiye'de tarzını en beğendiğin ünlüler kimler?

Nebahat Çehre

Pek çok genç, Moda Tasarımcısı olma hayali kuruyor. Onlara neler tavsiye edersin?

Özveri ve çok çalışmak kesinlikle... İşin mutfağında kalmak...

Yakın gelecekte kariyerinle ilgili neler var planlarında?

Spor giyimlerde çok daha rahat ve şık pamuksu ürünler yaptık. Gri, açık kahve, siyah-beyaz, bej gibi kurtarıcı parçalar yaptık. Ürün yelpazemiz oldukça geniş ve spor giyim en tarz ve en iddialı ürünlerini yapmaya devam edeceğiz. ▽



Ajanda



Hazırlayan
Şule Onur
suleonur34@gmail.com



Konser

TONIC WALTER

Tarih: 12 Haziran 2025

Saat: 21:00

Mekân: Blind İstanbul,
İstanbul.

Elektronik müzik sahnesinde hızla yükselen Alman ikili Tonic Walter, dinleyicileri derin melodiler ve organik ritimlerle büyülemeye devam ediyor. Maximilian Nestmann ve Marcel Vckov'dan oluşan bu yetenekli prodüksiyon ekibi, The Blaze, Bicep ve Moderat gibi isimlerden ilham alarak melodik house, deep house ve techno türlerini harmanlıyor. Bugüne kadar 40 milyondan fazla dinlenme ve 100 binden fazla sosyal medya içeriğinde kullanılmış seslerle küresel elektronik müzik sahnesinde ses getiren Tonic Walter, şimdi hayranlarıyla buluşmaya hazırlanıyor. Bu sonbaharda başlayacak Avrupa turnesi kapsamında elektronik müzik tutkunlarını unutulmaz bir deneyime davet ediyorlar.



Konser

GUNS N' ROSES

Tarih: 2 Haziran 2025

Saat: 20:00

Mekân: Beşiktaş Tüpraş Stadyumu,
İstanbul.

1993'te Türkiye'de Stadyum konseri veren Guns N' Roses, 2 Haziran 2025'te vereceği Stadyum konserinde tam kadro sahnede olacak! Grup; Axl Rose (vokal, piyano), Duff McKagan (bas) ve Slash'ten (lead gitar), (klavye) oluşuyor. Grup, 2025'te ikonik hitler ve unutulmaz canlı performansları ile Avrupa turnesi kapsamında İstanbul'da konser verecek. Guns N' Roses'in hemen öncesinde Rival Sons grubu sahnede olacak. Çeyrek asırdan fazladır Türkiye'de pek çok ilke imza atan, kültür, sanat ve eğlence endüstrisine yön veren BKM, 2025'te de dünya starlarını Türkiye'de sevenleriyle buluşturmaya devam ediyor!

Konser

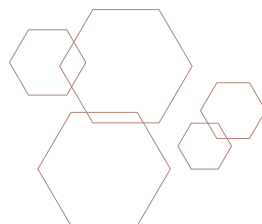
BAGJAN OKTYABR – RUH TERAPİSİ

Tarih: 2 Eylül 2025

Saat: 20:30

Mekân: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Tiyatrosu, İstanbul.

Bu yaz, dünyaca ünlü çellist Bagjan Oktyabr, ünlü programı "Ruh Terapisi" ile dünya turnesi kapsamında Türkiye'yi ziyaret edecek. Bir oda orkestrası eşliğinde, maestro en sevilen Türk dizilerinin müzikleri, dünya hitleri, romantik baladlar ve halk ezgilerini seslendirecek. Ve elbette, sanatçının inanılmaz karizması ve ustalığı olmadan düşünilemeyecek "Kara Sevda" melodilerine eşsiz yorumunu da dinleme fırsatı bulacaksınız.



Konser

AVENGED SEVENFOLD

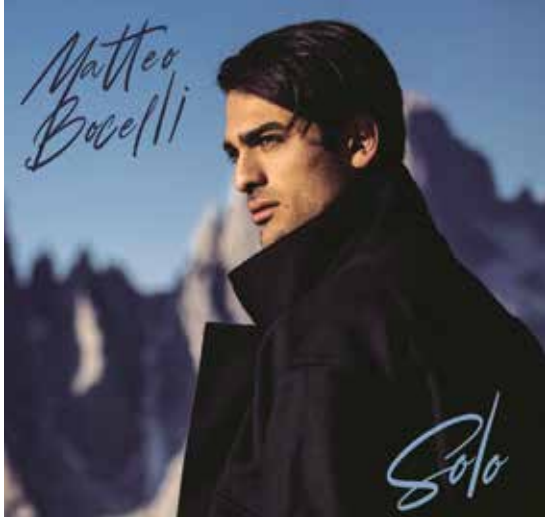
Tarih: 4 Haziran 2025

Saat: Kapı açılış: 16:00, Avenged Sevenfold: 21:00

Mekân: Life Park, İstanbul.

Hayranları tarafından yıllardır heyecanla beklenen Avenged Sevenfold, 4 Haziran 2025'te İstanbul Lifepark'ta gerçekleşecek konserde izleyenleriyle buluşacak. Avenged Sevenfold, 2025 Avrupa turnesi kapsamında 12 büyük konser verecek. Turne kapsamında grup, Yunanistan'ın Atina şehrindeki Release Athens Festivali'nden, Norveç'in Oslo şehrindeki Tons Of Rock Festivali'ne kadar birçok prestijli etkinlikte sahne alacak. Avrupa'daki birçok konserin biletleri kısa sürede tükenirken, grubun Türkiye'deki ilk konserinin de yoğun ilgi görmesi bekleniyor

Konser



Konser

MATTEO BOCELLI

Tarih: 17 Haziran 2025

Saat: : 21:00

Mekân: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Tiyatrosu, İstanbul.

Efsanevi tenor ve zaman zaman sahne ortağı olan Andrea Bocelli'nin büyüleyici sesiyle tanınan oğlu Matteo Bocelli, 17 Haziran 2025'te Harbiye Cemil Topuzlu Açıkhava Tiyatrosu'nda benzersiz sesi ve duygusal performanslarıyla İstanbul'a ilk kez sahne alacak. Babasından aldığı güçlü müzik eğitimini kendi özgün tarzıyla birleştiren, klasik ve modern pop müziği bir araya getirerek eşsiz bir kimlik yaratan Bocelli, ilk solo albümü Matteo ile sadece vokal yeteneğini değil, aynı zamanda şarkı yazarlığı konusundaki ustalığını da sergiliyor. Ed Sheeran'ın ona özel olarak yazdığı "Chasing Stars" gibi eserlerle, aile bağlarının ve kimlik arayışının derin temalarını etkileyici bir şekilde işliyor.

Konser

HEALTH

Tarih: 17 Haziran 2025

Saat: : 21:30

Mekân: IF Performance Hall Beşiktaş, İstanbul.

Los Angeles'lı endüstriyel / noise rock grubu HEALTH 17 Haziran 2025'te IF Beşiktaş'ta hayranlarıyla buluşacak. 2005 yılında Los Angeles'ta temelleri atılan grup bugüne kadar 4 albüm yayımladı. İlk albümleri "Get Color" ile dikkatleri üzerine çeken grup, "DISCO 4" albümünde Nine Inch Nails, Lamb of God, 100 Gecs, Poppy ve Pertubator gibi ünlü isimlerle birlikte parçalar yaptı. Oyun endüstrisinde adını Max Payne 3 için besteledikleri soundtrack'lerle duyurmaya başlayan grup, ardından yaptıkları şarkılarla Grand Theft Auto V, GTA Online, Cyberpunk 2077 gibi oyunların soundtrackleri arasında yerini alarak bilinirliğini üst seviyeye çıkardı.

Konser

HUGO KANT

Tarih: 21 Haziran 2025

Saat: : 23:45

Mekân: Blind İstanbul, İstanbul.

Elektronik müzik ve trip-hop dünyasının yenilikçi ismi Hugo Kant, İstanbul'daki hayranlarıyla buluşmaya hazırlanıyor! Kendine özgü tarzı ve enstrümantal ustalığıyla tanınan sanatçı, 21 Haziran tarihinde Blind sahnesi'nde unutulmaz bir performans sergileyecek. Fransız prodüktör, multi-enstrümantalist ve besteci Hugo Kant, canlı performanslarında caz, hip-hop, down-tempo ve elektronik müziği benzersiz bir şekilde harmanlayarak dinleyicilerine eşsiz bir müzikal deneyim sunuyor. Büyüleyici flüt melodileri, etkileyici piyano geçişleri, hipnotik davul ritimleri ve güçlü bas hatlarıyla tanınan sanatçı, Blind Sahnesi'ni atmosferik seslerle doldurmaya hazırlanıyor.

LARA FABIAN

Tarih: 13 Haziran 2025

Saat: 21:00

Mekân: Volkswagen Arena, İstanbul.

Lara Fabian, 13 Haziran 2025'te Volkswagen Arena'da sahne alacak. Tüm dünya çapında milyonlarca kopya satan albümlerinin yanında birçok uluslararası ödül de kazanan Fabian; 'Adagio', 'Je t'aime', 'I Will Love Again' ve 'Love by Grace' gibi hit şarkılarıyla hatırı sayılır bir hayran kitlesine sahip. Güçlü vokali, geniş repertuarı ve etkileyici sahne performansı ile Lara Fabian'ı canlı dinlemek, bambaşka bir deneyim. Yirmiden fazla dilde şarkı söyleyen sanatçının repertuarı, pop, rock, ve klasik müziği birleştiren benzersiz bir müzikal zenginlik sunuyor.



Ajanda



Tiyatro

KADIN KAFASI

Tarih: 30 Haziran 2025

Saat: 20:30

Mekân: Kartal Sanat Tiyatrosu Salonu, İstanbul.

İrfan Kangı'nın yazdığı ve yönettiği iki perdelik komedi kadın ve erkek arasında yüz yıllardır bitmeyen bir savaş diye başlarlar klasik cümleye karşı 2 cinsi anlatıyor. Peki bu bir savaş değil de gereklilikse. Yani kadının erkeğe, erkeğin kadına ihtiyaç duydukları bir dünyada beklentiler karşılanmadığı için ters düşülseler. Hangi toplumsal sınıf, sosyo ekonomik ve kültürel farklılıkları temsil etseler de kadın ve erkek aynı şeylere başta farklı tepkiler verip sonunda aynı noktada buluşuyorlarsa... Çocukluk arkadaşı olan Aylın, Betül, Beyza ve Sevil'in bir akşam evde kız kıza oturup sohbet etmeye ve hayatlarındaki erkekleri çekiştirmeye başlamalarıyla eğlence başlıyor. İşin garip tarafı anlatılan, hayal edilen adamlarla hayallerini yıkan adamlar ne kadar da birbirine benziyor...

Konser

BOY HARSHER

Tarih: 25 Haziran 2025

Saat: 21:30

Mekân: IF Performance Hall Beşiktaş, İstanbul.

Dark wave ve minimal synth sahnesinin en etkileyici ikililerinden Boy Harsher, 25 Haziran'da IF Performance Hall Beşiktaş sahnesinde!

Northampton, ABD merkezli ikili vokalist/gitarist Jae Matthews ve yapımcı Augustus Muller'den oluşan Boy Harsher, hipnotik synth melodileri ve karanlık atmosferleriyle son yılların en dikkat çeken gruplarından biri haline geldi. 2014'ten bu yana yayınladıkları EP ve albümlerle büyük bir hayran kitlesi kazanan ikili, 2019 tarihli Careful ile uluslararası çapta ses getirdi. 2022'de yayınladıkları ve aynı adı taşıyan kısa filmleriyle birleşen The Runner albümü, sinematik yaklaşımlarını müziklerine taşıyarak grubun vizyonunu daha da genişletti.

Konser

7PF2P - PINK FLOYD TRIBUTE

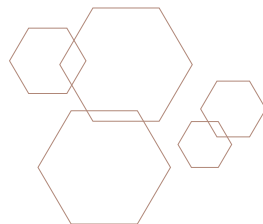
Tarih: 27 Haziran 2025

Saat: 21:30

Mekân: Blind İstanbul, İstanbul.

2007'den bugüne sahne alan 7PF2P, Pink Floyd'un büyüleyici müziğini orijinaline en yakın şekilde icra ederken, izleyicilere unutulmaz bir deneyim sunuyor. Müziği görsel öğelerle zenginleştiren 7PF2P, eşsiz bir atmosfer yaşıyor.

Performanslarında; Meddle, The Dark Side Of The Moon, Wish You Were Here, The Wall, A Momentary Lapse of Reason ve The Division Bell albümlerinden birçok parçayı listesine alan 7PF2P, Pink Floyd'un erken döneminden yakın döneme kadar hemen her evresine dokunarak Pink Floyd sevenlere adeta bir zaman yolculuğu yaşıyor.



Konser

FONTAINES D.C.

Tarih: 29 Haziran 2025

Saat: 22:00

Mekân: KüçükÇiftlik Park, İstanbul.

Yeni nesil post-punk rüzgârının önemli gruplarından biri olan İrlandalı Fontaines D.C., 2025 yazının en önemli konserlerinden birini vermek üzere, 29 Haziran gecesi Epifoni ve URU organizasyonuyla KüçükÇiftlik Park'a geliyor.

2014 yılında Dublin'in sokaklarında doğan Fontaines D.C., köklerine olan derin bağlılıkları ve kendine özgü sesleri ile dikkat çekmekte. Fontaines D.C. ismindeki "D.C." ifadesi "Dublin City" yani "Dublin Şehri"nin kısaltması. Grup, kökenlerine ve müziklerinde sıkça yer verdiği Dublin kültürüne olan bağlılıklarını bu şekilde ifade etmekte. Post-punk, goth ve alternatif rock gibi çeşitli müzik türlerinden etkilenecek kendi müzikal kimliklerini oluşturan grup, tüm bu müzikal etkileşimleri, İrlanda kültürü ve tarihi ile birleştirerek özgün bir ses ortaya koyuyorlar.



Tiyatro

VEDA

Tarih: 18 Haziran 2025

Saat: 20:00

Mekân: Türkan Saylan Kültür Merkezi, İstanbul.

Milli mücadele yıllarında İstanbul'daki bir konakta yaşanan acı, tatlı olayları anlatan oyun gerçek hayatta yaşanmış olaylar üzerine kurulu! Tiyatrokare'nin uzun süredir üzerinde çalıştığı Veda'da Nevra Serezli, renkli bir deli saraylı kompozisyonu ile öne çıkıyor! Aziz Sarvan'ın, Kulin'in Osmanlı'nın son maliye nazırı olan dedesini, Leyla Feray'in bir yasak aşkın kahramanını, Fatih Gülnar'ın Cumhuriyet aydınına canlandırdığı oyunda diğer rollerde Meral Asiltürk, Alişan Özkan, Zeynep Sevi Yılmaz, Gizemnur Topaloğlu, Gizem Çayhanoğlu var!
"Her veda bir başlangıçtır" diyerek yola çıkan Veda, sancılı bir tarihsel döngü hikayesi, umut dolu bir insanlık öyküsü!



Dans

İME GEORGIAN EAGLES

Tarih: 25 Haziran 2025

Saat: 20:00

Mekân: Leyla Gencer Opera ve Sanat Merkezi, İstanbul.

İme Georgian Eagles Dans Gösterisi ilk defa Türkiye'de izleyenleriyle buluşacak. Gürcistanın en iyi dansçılarından oluşan topluluk Romanya ve Fransa Yetenek Siziniz programlarında direk finale kalarak büyük başarı elde etmiştir. 50 dansçı ve 12 müzisyenden oluşan grubun Türkiye gösterisini kaçırmayın.



Tiyatro

BÜYÜK GÖZALTI - 1984

Tarih: 23 Haziran 2025

Saat: 20:30

Mekân: Türkan Saylan Kültür Merkezi, İstanbul.

İngiliz yazar George Orwell'in 1949 yılında yayınlanan ve kısa sürede kültür mertebesine erişmiş eserinde romanın dünyası üç ayrı rejimle yönetilmektedir: Okyanusya, Avrasya ve Doğu Asya... Sovyetler Birliği'ni andıran Okyanusya, düşünmeden itaat eden ve Büyük Birader adında birine bağlılıkları olan halkın yaşadığı devlettir. Toplumdaki tüm insanların hareketleri, düşünceleri ve davranışları izlenmektedir. Bir yeraltı örgütü olan muhalif özellikteki kardeşlik ve bu örgütün lideri Goldstein, bu toplumun düşmanı olarak görülür. Romanın baş karakteri Winston'ın çeşitli olaylara dahil olmasıyla roman, okuyucuların akıllarında birtakım soru işaretleri bırakacaktır: Büyük Birader ve Goldstein gerçekten yaşıyorlar mıdır?

Tiyatro

HAYALPEREST

Tarih: 30 Haziran 2025

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi, İstanbul.

Bir hayalin gerçek olması için ne kadar yanıp kül olması, küllerinden kaç defa doğması gerekir? Hayalperest, hayallerine sığınarak yaşamın ve sektörün zorluklarına göğüs germeye çalışan genç bir oyuncunun trajikomik hikayesi... 90'lı yılların İstanbul'unda başlayan bu serüven, onu kutsal topraklardan konservatuvar sahnelerine, nezarethanelerden dizi setlerine kadar savuruyor... Gizemli bir kuş, mor bir battaniye ve umulmadık bir hayalet ile hedeflerini kovalayan hayalperestimiz, seyirciyi unutulmaz bir yolculuğa davet ediyor. Gerçek bir hayat hikayesinden esinlenerek yazılan bu oyun, büyüleyici bir hayal dünyasını tüm ihtişamıyla sahneye taşıyor.



Ajanda



Bale

THE IMPERIAL RUSSIAN BALLET COMPANY - SWAN LAKE

Tarih: 19 Haziran 2025

Saat: 21:00

Mekân: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Harbiye Cemil Topuzlu Açık hava Tiyatrosu, İstanbul.

Bolşoy Tiyatrosu solisti Gediminas Taranda tarafından 1994 yılında kurulan dünya çapında ünlü dansçılarla işbirliği yaparak büyük başarılar elde eden ve pek çok uluslararası festivalde yer alan "The Imperial Russian Ballet Company", Çaykovski'nin unutulmaz başyapıtı "Swan Lake-Kuşu Gölü Balesi" ile Ment Event-Armoni organizasyonunda Türkiye Turnesi kapsamında ilk kez izleyicisiyle buluşuyor.

Rus klasik balesinin doğuşu sayılan, Çaykovski'nin unutulmaz başyapıtı "Swan Lake-Kuşu Gölü Balesi" nde , kötü bir güç tarafından kuşa dönüştürülen Odette'in, masalsi bir atmosferde, aşk, ihanet ve dönüşüm temalarını işleyen hikayesi anlatılır.



Gösteri

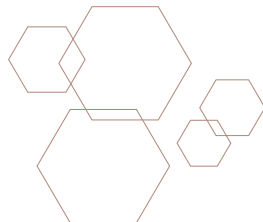
GÖTEBORGSOPERANS DANSKOMPANI HAMMER

Tarih: 24 Haziran 2025

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi, İstanbul.

Çok ödüllü koreograf Alexander Ekman'ın üçüncü çalışması olan GöteborgsOperans Danskompani cesur, yenilikçi ve öngörülemez öğeleriyle öne çıkıyor. Görsel olarak da son derece etkileyici bir yapıya sahne olana gösteri, çağdaş toplumun kendilik imajına odaklanıyor. Çoğu zaman mizahi anlatımlarıyla bize kendimize gülmeyi, ama belki de daha çok başkalarına gülmeyi öğretiyor...



Tiyatro

AYDINLIKEVLER

Tarih: 11 Haziran 2025

Saat: 20:30

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi, İstanbul.

Yılmaz Erdoğan'ın yazdığı, Serdar Biliş'in yönettiği oyun dar gelirli insanların hayatlarına dokunuyor. Yaşamak, zemheriye ve yokluğa direnmek ve Amerika'yla baş etmek üzerine dar gelirli ama zengin bir öykü. Burası Aydınlikevler ve babaannem Amerika'ya karşı..



Konser

KING DIAMOND

Tarih: 13 Temmuz 2025

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi, İstanbul.

Heavy metal dünyasının en üretken isimlerinden biri olan King Diamond, Metallica ve Pantera gibi dev isimlerden Goatwhore gibi yükselen yıldızlara kadar pek çoklarını etkiledi. Heavy metalin geçmişine hiç silinmeyecek izler bırakan King Diamond aynı zamanda bu müzik türünün geleceğini de etkileme yolunda büyük adımlar atıyor. 45 yılı aşkın müzik kariyeriyle heavy metal tarihine adını yazdıran King Diamond'ın sahnelemek istediği daha çok beste var. Grammy'ye aday gösterilen Give Me Your Soul... Please albümü en çok övgü alan yapımlardan biriydi. Gelecek albümleri ise tamamen yeni, korku dolu hikâyeler, konseptler ve tekinsiz aranjmanlardan oluşacak.

Tiyatro

SAATLERİ AYARLAMA
ENSTİTÜSÜ

Tarih: 22 Haziran 2025

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell
Sahnesi, İstanbul.

Ahmet Hamdi Tanpınar'ın ölümsüz eseri Saatleri Ayarlama Enstitüsü, Serkan Keskin'in onlarca surete büründüğü bir oyunculuk şöleniyle sinema ve tiyatronun iç içe geçtiği çağdaş bir uyarlama olarak izleyici ile buluşuyor. Hayri İrdal, çocukluğunu İstanbul'un yoksul sokaklarında, aile yadigarı olan bir ayaklı saatin etkisi altında geçirir. Bu saat, zamanın ve yaşamın anlamını sorgulamasına neden olur. Hayri, zamanla Nuri Efendi'nin çırağını yapmaya başlar. Nuri Efendi, saat yapımının ötesinde zamanın felsefesine ilgilenen bir kişidir. Hayri, Nuri Efendi'nin yanında çalışırken zaman ve hayat üzerine derin düşüncelere dalar. Zaman geçtikçe Hayri, geleneksel düşünce yapısını sorgulamaya başlar ve modern dünyanın gereklilikleriyle yüzleşir.



Opera

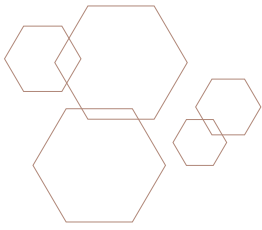
JONAS KAUFMANN

Tarih: 15 Eylül 2025

Saat: 21:00

Mekân: Zorlu PSM - Turkcell Sahnesi,
İstanbul.

Dünyanın en önemli tenorlarından Jonas Kaufmann, 15 Eylül 2025'te unutulmaz bir performansla Zorlu PSM'de sahne alacak. Operanın güçlü sesi, hayranlarına özel bir gece yaşatmak için sizlerle buluşuyor. Bu olağanüstü konsere biletlerinizi hemen alın ve müziğin büyüsüne kapılın!



Tiyatro

İÇİMİZDEKİ ŞEYTAN

Tarih: 21 Haziran 2025

Saat: 20:00

Mekân: Hilltown Seyirlik Sahne,
İstanbul.

Sabahattin Ali'nin ölümsüz romanı İçimizdeki Şeytan ilk defa tiyatro sahnesinde. Ömer ve Macide'nin aşkları tıpkı İstanbul gibi karmakarışık. Şahane ama kusurlu, görkemli fakat derme çatma, tutkulu lakin kırılğan... Ömer bir yandan hayatının en güzel şiirini anlatırken, bir yandan da içindeki şeytanla yüzleşir... "Onu gördüğüm an müthiş bir şey oldu ve ömrümün en ehemmiyetli dakikalarını yaşamaya başladım... Uzun kirpiklerinin gözlerinin altına düşen gölgesi zihnime ok gibi saplandı... Aklıma gelen tüm düşünceleri bir kenara itiyor zihnimi sadece Macide'yi düşünmekle meşgul ediyordum... Yaşamak ve âşık olmak ne güzel şey!"

Kabare

90'LAR KABARE

Tarih: 7 Haziran 2025

Saat: 20:30

Mekân: Hilltown Seyirlik Sahne,
İstanbul.

"Tiyatronun eğlenceli türü kabare ile 90'lar temasını birleştirerek o yıllara özlem duyan, anımsadığında tebessüm eden herkesi zamanda yolculuğa çıkaran Tam Tiyatro'nun Emrah Uslu'nun yazıp yönettiği yeni oyunu 90'lar kabare günümüze, o yıllardan, toplumun her kesimi için değerli bilgiler eşliğinde bir ışık tutuyor... Doksanlar neydi? Ne demek doksanlar? Doksanlarda çocuk olmak ne demek? sorularını soran yeni nesil z kuşağına tam bir cevap 90'lar kabare... Salçalı ekmeğin arasına misket oynamaya devam ettiğimiz 90'lar..."



SAATLERİ AYARLAMA ENSTİTÜSÜ

Sinema



Hazırlayan
Sule Onur
suleonur34@gmail.com



KAYIP DÜNYA

Vizyon tarihi: 15 Mayıs 2025
Yönetmen: Paul W.S. Anderson
Senaryo: Constantin Werner, George R.R. Martin
Oyuncular: Milla Jovovich, Dave Bautista, Arly Jover, Amara Okereke, Fraser James, Simon Löf
Tür: Aksiyon, Macera, Fantastik



Film Konusu

Aşkta mutluluğu bulmak için çaresizce çabalayan bir kraliçe, cüretkar bir adım atar: Güçlü ve korkulan cadı Gray Alys'i kendisine bir kurt adama dönüşme büyülü armağanını vermesi için "Kayıp Topraklar"a gönderir. Karanlık yaratıklara ve acımasız düşmanlara karşı mücadelesinde ona destek olan gizemli avcı Boyce ile Gray Alys ürkütücü ve tehlikeli bir dünyada dolaşır.



SON DURAK: KAN BAĞI

Vizyon tarihi: 16 Mayıs 2025
Yönetmen: Zach Lipovsky, Adam B. Stein
Senaryo: Guy Busick, Lori Evans Taylor
Oyuncular: Tony Todd, Breckin Meyer, Richard Harmon, Gabrielle Rose, Rya Kihlstedt, Max Lloyd-Jones
Tür: Korku, Gizem

Film Konusu

Tekrarlayan şiddet dolu bir kabusun pençesinde olan bir üniversite öğrencisi, bu döngüyü kırabilecek ve ailesini kaçınılmaz olarak bekleyen korkunç kaderden kurtarabilecek tek kişiyi bulmak için evine döner.



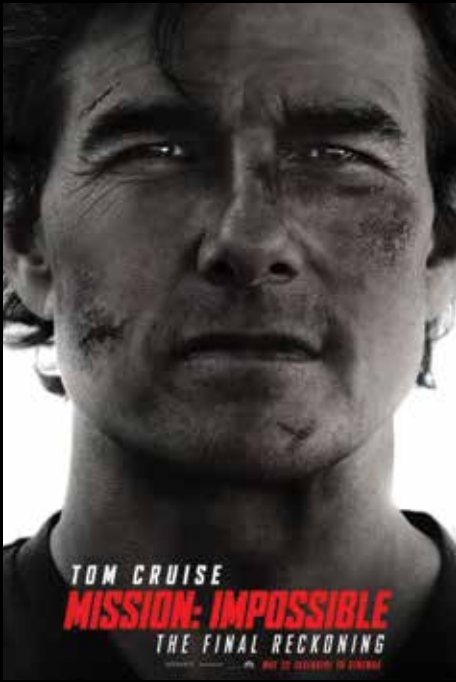
BALLERINA

Vizyon tarihi: 6 Haziran 2025
Yönetmen: Len Wiseman
Senaryo: Shay Hatten, Derek Kolstad
Oyuncular: Keanu Reeves, Ana de Armas, Lance Reddick, Ian McShane, Norman Reedus, Anjelica Huston, Gabriel Byrne
Tür: Aksiyon, Gerilim

Film Konusu

John Wick evreninde geçen Ballerina, ailesinin ölümünden sorumlu katilleri birer birer öldürmeye ant içmiş genç bir suikastçinin intikam arayışını anlatıyor.





MISSION IMPOSSIBLE SON HESAPLAŞMA

Vizyon tarihi: 23 Mayıs 2025

Yönetmen: Christopher McQuarrie

Senaryo: Bruce Geller, Erik Jendresen, Christopher McQuarrie

Oyuncular: Tom Cruise, Hayley Atwell, Vanessa Kirby, Hannah Waddingham, Tramell Tillman, Katy O'Brian, Shea Whigham, Pom Klementieff

Tür: Aksiyon, Macera, Gerilim

Filmin konusu:

Ethan Hunt, Mission Impossible 7'nin ardından yeni maceralarla beyaz perdeye geri dönüyor. Ajan Hunt, onu ve takımını tehdit eden yeni tehlikelerle yüzleşmek zorunda. Christopher McQuarrie tarafından yönetilen filmin kadrosunda Tom Cruise, Simon Pegg, Angela Bassett ve Vanessa Kirby yer alıyor.



EJDERHANI NASIL EĞİTİRSİN

Vizyon tarihi: 13 Haziran 2025

Yönetmen: Dean DeBlois

Senaryo: Dean DeBlois

Oyuncular: Mason Thames, Nico Parker, Gerard Butler, Julian Dennison, Gabriel Howell, Bronwyn James, Harry Trevaldwy

Tür: Fantastik, Macera

LILLO & STITCH

Vizyon tarihi: 23 Mayıs 2025

Yönetmen: Dean Fleischer Camp

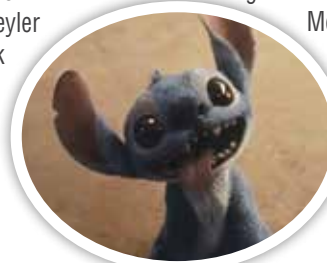
Senaryo: Dean DeBlois, Chris Sanders

Oyuncular: Hannah Waddingham, Billy Magnussen, Tia Carrere, Zach Galifianakis, Sydney Agudong, Chris Sanders, Maia Kealoha

Tür: Animasyon, Komedi, Macera

Film Konusu

Turo gezegeninde, Dr. Jumba Jookiba, gelişmiş zekaya ve yıkıcı eğilimlere sahip neredeyse yok edilemez bir yaratık olan Deney 626'yı yarattıktan sonra Birleşik Galaktik Federasyon tarafından yasadışı genetik deneyler yapmaktan suçlu bulunur. Çorak bir asteroitte sürgüne mahkûm edilen 626, gözaltından kaçır, bir uzay gemisini kaçıır ve Dünya'ya, özellikle de



Film Konusu

Berk adasında hem Vikingleri hem de ejderhaları tehdit eden eski bir düşmanın varlığı, yaratıcı bir Viking olan Hıçkık ile Gece Öfkesi ejderhası Diğsiz arasındaki dostluğun pekişmesine ve her iki türün birlikte yeni bir gelecek kurmasının anahtarı haline gelir...



Hawaii, Kauai adasına acil iniş yapar. Kazadan sonra yönünü kaybeden 626, geçen kamyonlar tarafından vurulur ve yerel bir hayvan barınağına götürülür. Bu arada, Federasyon'un Büyük Meclis Üyesi, Jumba'ya 626'yı geri yakalaması durumunda erken tahliye teklifinde bulunur ve ona yardım etmesi için Dünya uzmanı Ajan Pleakley'i görevlendirir.

Sinema



M3GAN 2.0

Vizyon tarihi: 27 Haziran 2025
Yönetmen: Gerard Johnstone
Senaryo: Akela Cooper, James Wan, Gerard Johnstone
Oyuncular: Jemaine Clement, Allison Williams, Ivanna Sakhno, Amie Donald, Jenna Davis, Violet McGraw, Brian Jordan Alvarez
Tür: Aksiyon, Bilim Kurgu

Film Konusu

İki yıl önce kontrolden çıkıp ölümcül bir çılgınlığa sürüklenen ve ardından yok edilen yapay zeka harikası M3GAN'ın ardından, yaratıcısı Gemma artık saygın bir yazar ve yapay zeka denetimi konusunda güçlü bir savunucudur. 14 yaşına gelen yeğeni Cady ise, Gemma'nın baskıcı kurallarına karşı başkaldırmaya başlamıştır. Ancak ikisinin de bilmediği şey, M3GAN'ın temel teknolojisinin güçlü bir savunma şirketi tarafından çalındığı ve yanlış ellere geçerek Amelia adında, askeri sınıf bir suikast makinesine dönüştürüldüğüdür.

RIFF RAFF

Vizyon tarihi: 30 Mayıs 2025
Yönetmen: Dito Montiel
Senaryo: John Pollono
Oyuncular: Jennifer Coolidge, Ed Harris, Gabrielle Union, Miles J. Harvey, Emanuela Postacchini, Bill Murray
Tür: Komedi, Gerilim

Film Konusu

Bir zamanların suçlusu Vince, Sandy'ye aşık olduğunda hayatını değiştirdi. Yaklaşık 20 yıl sonra, hala mutlu olan çift, iyi huylu oğulları DJ ile kır evlerinde sakin bir yılbaşı gecesi geçirmeyi dört gözle beklemektedir. Vince'in diğer oğlu Rocco, hamile kız arkadaşı Marina ve Vince'in ilk karısı Ruth'la habersizce ortaya çıkar. Bu mutlu bir birleşme değildir. Ruth kaba, ahlaksız ve şehvet düşkündür; aile işinden asla vazgeçmeyen Rocco ise açıkça uğursuz bir şeyler saklamaktadır. Rocco'nun peşinde olan Lefty, kendi oğluyla ilgili hesaplaşması gereken yaşlı bir mafya babasıdır...



POPEYE THE SLAYER MAN

Vizyon tarihi: 19 Mayıs 2025
Yönetmen: Robert Michael Ryan
Senaryo: Cyule Carvin, John Doolan, Jeff Miller
Oyuncular: Jason Robert Stephens, Angela Relucio, Elena Juliano, Sarah Nicklin, Marie-Louise Boisnier, Mabel Thomas, Scott Swope, Sean Michael Conway
Tür: Korku

Film Konusu

Meraklı bir arkadaş grubu, fabrikayı ve yerel limanları rahatsız ettiği söylenen "Denizci Adam" efsanesini araştırmak için terk edilmiş bir ispanak konserve fabrikasına gizlice girer.





THUNDERBOLTS

Vizyon tarihi: 2 Mayıs 2025

Yönetmen: Jake Schreier

Senaryo: Eric Pearson

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

Tür: Aksiyon, Macera

Filmin konusu:

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



FENİKE PLANI

Vizyon tarihi: 30 Mayıs 2025

Yönetmen: Wes Anderson

Senaryo: Wes Anderson, Roman Coppola

Oyuncular: Scarlett Johansson, Tom Hanks, Rupert Friend, Benedict Cumberbatch, Bryan Cranston, Benicio Del Toro, Richard Ayoade, Jeffrey Wright

Tür: Komedi, Suç

Film Konusu

Zengin iş adamı Zsa-za Korda, tek kızını, bir rahibeyi, mirasının tek varisi olarak atar. Korda yeni bir girişime giriştiğinde, kısa sürede entrikacı zenginlerin, yabancı teröristlerin ve kararlı suikastçıların hedefi haline gelirler.



THE LIFE OF CHUCK

Vizyon tarihi: 19 Eylül 2025

Yönetmen: Mike Flanagan

Senaryo: Mike Flanagan, Stephen King

Oyuncular: Karen Gillan, Mike Flanagan, Nick Offerman, Carla Gugino, Mia Sara, Samantha Sloyan, Tom Hiddleston

Tür: Dram

Film Konusu

Stephen King'in Charles Krantz isimli sıradan bir adamın hayatından üç bölümü anlatan kısa romanından uyarlanan, hayatı onaylayan, türleri aşan bir hikaye... Film, Chuck'ın yaşamının sonuyla başlıyor, daha önceki deneyimlerini ve yolculuğunu şekillendiren olayları yavaş yavaş ortaya çıkarıp ve onun hayatına dair benzersiz bir bakış açısı sunuyor.



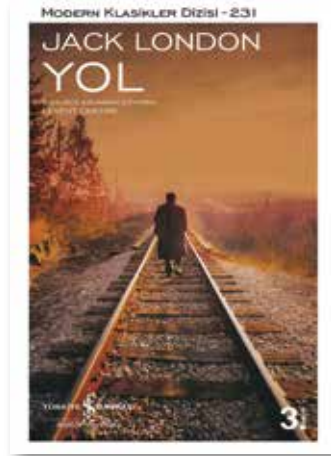
Kitap



KÂTİP BARTLEBY

Yazar: Herman Melville
Çeviri: Özlem Yüksel
Yayınevi: Kolektif Kitap

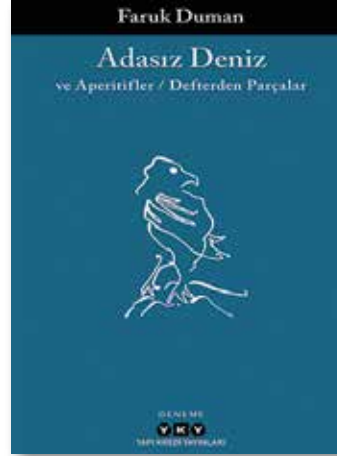
“Kalabalığını gördüğü, bildiği bir mekânın yalnızlığının tek seyircisiydi o...”
Dünya edebiyatının kült eserlerinden Kâtip Bartleby, bir avukatın Wall Street'teki hukuk bürosuna bir kâtipi işe almasıyla başlar. Bir süre sonra çalışmayı ve hatta yaşamayı reddederek hâkim düzeni ve en sarsılmaz inançları tersyüz eden Bartleby, dünyaya karşı takındığı alışılmadık tavrıyla avukatın elini kolunu bağlar.
Bartleby, bireyin sessiz bırakıldığı ve itaate koşulduğu modern dünyada “yapmamayı tercih ederek” yaşayan sıradan bir kâtipin varoluş nüshasıdır. Sorgusuz sualsiz kabullerin karşısına dikilmiş sessiz bir isyan bayrağıdır. Özgürlüğü yeniden tanımlayan, tuğla duvara bakan bir masanın ardında tarihin başka türlü yazıldığı bir başkaldırı hikâyesidir.



YOL

Yazar: Jack London
Çeviri: Levent Cinemre
Yayınevi: İş Bankası Kültür Yayınları

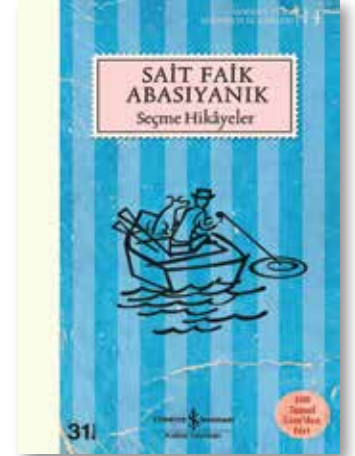
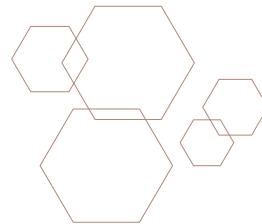
Yol, Jack London'ın henüz on sekiz yaşındayken giriştiği çılgınca serüvenin anlatısıdır. Dünyayı keşfetme fikrinin büyüüne kapılan genç London, işini bırakıp trenlerle binlerce kilometre kat ederek Kuzey Amerika coğrafyasını dolaşır. Yolculuğu sırasında tuttuğu notlarını 1907 yılında Yol adıyla kitaplaştırdığında, ortaya çıkan toplum panoraması okurları derinden etkiler. Serüveni sırasında yazar kimi zaman trenlerde kaçak yolculuk ederek, kimi zaman yürüyerek amaçsızca bu engin coğrafyada mekik dokuyan başıboş gezginlerin, yani “hoboların” arasına karışır. 1890'ların ağır ekonomik krizi sonrası işsiz ve evsiz kalıp yollara düşen hobolar kanunla, açlıkla, soğukla mücadele ederken özgürlüğün nice felsefelerde es geçilmiş biçimlerini de yaşarlar. Yol'da aktardığı dokuz çarpıcı öyküde Jack London özgürlüğün gizli kaynakları ile özgürlüğü arayan insan arasında bir köprü rolü üstlenmiştir.



ADASIZ DENİZ VE APERATİFLER / DEFTERDEN PARÇALAR

Yazar: Faruk Duman
Yayınevi: Yapı Kredi Yayınları

Edebiyatımıza yepyeni bakış açıları getiren Faruk Duman, Adasız Deniz'de, kendine özgü diliyle yarattığı anlatı dünyasına denemenin penceresinden bakmamızı sağlıyor. Okurluğunun ufuklarını gösteriyor, yazarlığının derinliklerini ortaya koyuyor. Faruk Duman'ın içtenlikle kaleme alınmış konuşma, paylaşma, dertleşme kitabı Adasız Deniz.
Ben, okudukça daha az konuşur oldum, farkındayım bunun. Bir yerde yazar şöyle bir şey söylüyordu: Şairler, ilkel dile yaklaşmaya çalışırlar. Böyledir, sözü azaltmaya çalışır şair, ama başka türlü bir sessizlik değil midir onunki? Sanki uzaklara gitmiş de geri dönmektedir.

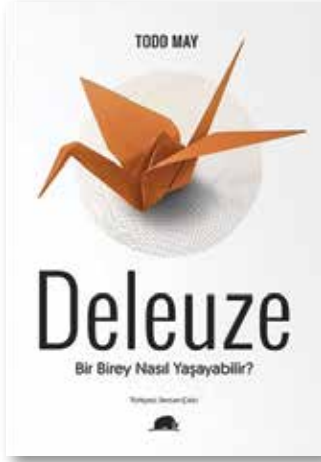


SEÇME HİKÂYELER

Yazar: Sait Faik Abasıyanık
Yayınevi: İş Bankası Kültür Yayınları

Bu kitapta Sait Faik'in deniz kokusuyla, çocuk sesleriyle, balıkçı sohbetleriyle, martıların, türlü türlü balıklarla donattığı sıcak hikâyeleri bir araya getirildi.
Seçme Hikâyeler, Milli Eğitim Bakanlığı'nın ilköğretim öğrencileri için belirlediği 100 Temel Eser'de yer almaktadır.

* Stelyanos Hrisopoulos Gemisi
* Zemberek * Çamaşır İpleri ve Don Gömlek Hayaletleri * Ben Ne Yapayım ? * Havuz Başı * Uzun Ömer * Kraliçenin Evinde * Açık Hava Oteli * Diş ve Diş Ağrısı Nedir Bilmeyen Adam * Bir İlkbahar Hikâyesi * Fındık * Eftalikus'un Kahvesi * Sinağrit Baba * Son Kuşlar * Sivriada Geceleri * Sivriada Sabahı * Haritada Bir Nokta * Bir Kaya Parçası Gibi * Hişt, Hişt !..
* Dülger Balığının Ölümü



DELEUZE: BİR BİREY NASIL YAŞAYABİLİR

Yazar: Todd May
Çeviri: Sercan Çalıcı
Yayınevi: Kolektif Kitap

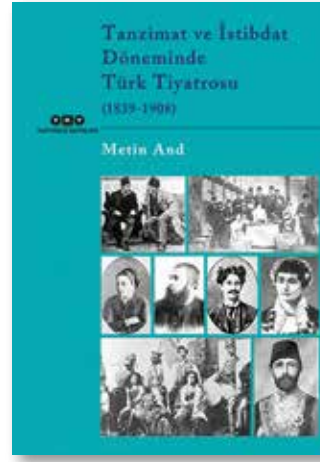
Derin bir gerçeklik krizi içindeyiz. Bildiklerimiz, yargılarımız ve kavramlarımız bu krizi aşmamıza yetmediği gibi onun giderek şiddetlenmesine neden oluyor. Peki her şeyi bilgiye dönüştürmek yerine dünyayı tecrübe etmenin farklı yollarını bulamaz mıyız? Yaşamı yargılamaktansa onu geliştirecek yeni imkânların peşine düşemez miyiz? Yaşamı nasıl kavradığımızla nasıl bir yaşam sürdürdüğümüz arasındaki ilişkinin açığa çıkarılması, bu gerçeklik krizini aşmanın yollarından biri olabilir mi? Todd May'in Deleuze incelemesi, gerçekliğin yeni ifade biçimlerini etik, politik ve ontolojik düzeylerde araştıran çarpıcı hamleler yapıyor. Bu hamlelerin merkezindeyse ontolojimizle gündelik hayatımız arasında kenetlenmiş bir ilişki olduğu savı yer alıyor.



BEYAZ ZAMBAKLAR ÜLKESİNDE

Yazar: Grigori Petrov
Çeviri: Ayser Ali
Yayınevi: İş Bankası Kültür Yayınları

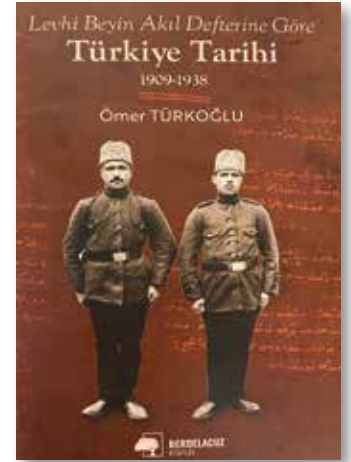
Grigori Petrov, yayımlandığı dönemde Balkanlarda olduğu kadar genç Türkiye'de de büyük bir ilgiyle karşılanan Beyaz Zambaklar Ülkesinde eserinde, uzun yıllar ulus kimliğine sahip olamamış, işgaller, toplumsal eşitsizlikler, yoksulluk ve türlü güçlüklerle boğuşmuş küçücük bir ülkenin her yönden kalkınmasının hikâyesi büyük bir hayranlık ve sevgiyle anlatır. Bir avuç aydının kılavuzluğunda halkın her kesiminden insan, aydınlar, işçiler, köylüler, sanatçılar, zanaatkarlar, eğitimciler örneğine az rastlanan bir çabayla küçük ülkelere, uluslarına sahip çıkarlar. Grigori Petrov da sonuçlarını bizzat gördüğü bu çabayı, birlik ve beraberliğin, ulus bilincine sahip olmanın değerini, masalsı üslubuyla eserinin hemen her sayfasında vurgular.



TANZİMAT VE İSTİBDAT DÖNEMİNDE TÜRK TİYATROSU (1839-1908)

Yazar: Metin And
Yayınevi: Yapı Kredi Yayınları

Tanzimat ve İstibdat Döneminde Türk Tiyatrosu (1839-1908), Metin And'ın dört cilt halinde hazırladığı Türk tiyatrosu tarihinin dönem olarak iki, basım sırası olarak üçüncü kitabıdır. Yazarın ele aldığı bu dönem, Geleneksel Türk tiyatrosu ve Batı tiyatrosu arasındaki etkileşimin ilk ürünlerini verdiği bir geçiş dönemi niteliğindedir. Yazar, dört bölümden oluşan kitapta ilk olarak Batı'yla etkileşimin getirdiği kültürel değişimden ve bu değişimin tiyatro üzerindeki etkisinden bahsediyor. İkinci bölümde ise oyuncular ve tiyatro toplulukları, seyirci kitlesi, tiyatro binaları gibi etkenlerle dönemin tiyatro anlayışı ve yönetimini okuyucuya sunuyor. Üçüncü bölüme tiyatro yazarlarını ele alarak başlayan Metin And, yazarlar ve eserler üzerindeki gelenek ve Avrupa etkisini inceliyor. Son bölümde ise türlerine göre kategorilere ayırdığı oyunlardan örneklerle dönemin tiyatrosunu yansıtıyor.



LEVHİ BEYİN AKIL DEFTERİNE GÖRE TÜRKİYE TARİHİ (1909-1938)

Yazar: Ömer Türkoğlu
Yayınevi: Berdelacuz

"Bu kitap, Osmanlı'nın son dönemi ile Cumhuriyet'in 1938 yılı arasındaki süreçte İstanbul ve Anadolu'daki sosyal, toplumsal ve siyasi olaylara ışık tutan değerli bir belge koleksiyonudur. Levhi Bey'in defterlerindeki yazışmalar, II. Meşrutiyet'te İstanbul'daki suçlarla mücadeleyi, Milli Mücadele'de ise Zonguldak çevresindeki casusluk faaliyetleri, işgal güçleri ve azınlıklarla ilgili az bilinen olayları belgeler. Cumhuriyet'in erken döneminde Osmaniye ve Maraş'taki yazışmalar, devletin resmi politikaları doğrultusunda şekillenmiştir. Ermeniler, Gayrimüslimler, Çerkesler, Arap aşiretleri, saltanat yanlıları, Kürt örgütleri, komünistler, Yüzellilikler ve rejim muhalifleri hakkındaki incelemeler, fişleme işlemleri, casusluk olayları, Hatay'daki siyasi faaliyetler, eşkıyalık, kaçakçılık, Arap harfli eğitim verenler ve dini ayinleri gibi konular ele alınmaktadır."



VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

Ocak - Şubat - Mart 2025

Kpt. Plt. Seyfi ATEŞLER

Kpt. Plt. Ahmet Tayyar ÜLKER

Kpt. Plt. Tuğacar ATILLA

Kpt. Plt. Tuna GÜREL

Ocak- Şubat- Mart 2025



EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ



Kpt. Plt. Tarkan ÖZDEMİR - Kpt. Plt. Ahmet AKÖZ

Kpt. Plt. Menderes ÇAKICI - Kpt. Plt. Şakir KÜLAHLI

Kpt. Plt. Mete BATUR - Kpt. Plt. Halil SADAK

Kpt. Plt. Şakir KÜLAHLI - Kpt. Plt. Ramazan ULUCAN

Kpt. Plt. Serkan DALYAN - Kpt. Plt. Erdal DİLAVER

Kpt. Plt. Cemil TOSUN - Kpt. Plt. Mensur BURUL

Kpt. Plt. Ömer KÖKSÜZ

62 yıllık birikim ve deneyim...

TALPA demek

Mesleki sorunların çözümü

DEMEK

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

+90 (212) 662 12 01



talpa.tr



talpa_org



talpa_org



talpaorg



www.talpa.org

Bulmaca

SUDOKU

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

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

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

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



TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ
TÜRKİYE AIRLINE PILOTS' ASSOCIATION

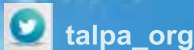


sizlerle birlikte
DAHA GÜÇLÜ
bir TALPA...

Türkiye kanatlarımızın altında...

PİLOTLARININ BULUŞMA NOKTASI

www.talpa.org



KATILIM VE BİLGİ İÇİN:
212 662 12 01



MODERANS[®]

www.moderans.com

**YALNIZCA HAVACILARA ÖZEL
VE SADECE BİR DEFA
YAKALANACAK BU FIRSATI
*kaçırmak istemeyeceksiniz!***

Şimdi 9.000.000 TL'den
Başlayan Fiyatlarla!

444 2 432 | 0539 927 11 08 | Moderans Göktürk - Yalın Evler No: 56/C