

# KOKPIT

TÜRKİYE HAVAYOLU PİLOTLARI DERNEĞİ'NİN ÜCRETSİZ YAYINIDIR

'TEN BAKIŞ



OCAK / ŞUBAT / MART  
YIL: 9 / 2017 SAYI: 40

## LOSS OF SEPARATION AYIRMA KAYBI

Ayırma kaybı için, hava trafik kontrolörü ve pilot arasındaki iletişimden kaynaklanan, yaşanması muhtemel en tehlikeli durum olduğu söylenebilir...

## HAVACILIKTA İKİNCİ YENİ -2

Yrd.Doç.Dr.Cengiz Mesut Bükçe, havacılık emniyetinde ezber bozan en yeni anlayışı "İkinci yeni" tanımıyla masaya yatırıyor ve havacılık emniyetine farklı bir açıdan bakıyor...

## HAVACILIKTA E- LEARNING

Bilginin kolay, hızlı ve düşük maliyetle akışına olanak sağlayan iletişim teknolojilerindeki gelişmeler, havacılık sektöründe de eğitim faaliyetlerinde yeni ufukların açılmasına olanak tanımıştır...

## KURTULAN BİR HAYAT MIYDI? YOKSA BİR ULUSUN KADERİ Mİ?

Bazen öyle bir an vardır ki, insan hayatını derinden etkiler. Sayılı bir kaç saniye, var, ya da yok oluşunu tayin eder. Bazen de o kişinin hayatı, tüm bir ulusun geleceğini etkiler...

**26 NİSAN DÜNYA  
PİLOTLAR GÜNÜ VE  
23 NİSAN ULUSAL  
EGEMENLİK VE ÇOCUK  
BAYRAMINIZ  
KUTLU OLSUN**

**ÖLÇEKLİ DÜNYALAR  
4. MODEL YARIŞMASI  
BAŞLIYOR**



# BİREYSEL LEVENTLİLİK SİSTEMİ

Yarınlarınızın standardını yükseltmek için bugünden LeventLIFE'a gelin. Levent'te sıfır peşinatla 4.000 TL kira garantili 58 m<sup>2</sup> 1+1 rezidans sahibi olun, **“tapu gibi emekliliğin”** keyfini çıkarın.

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

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



LeventLIFE

LeventLIFE

KANYON

ÖZDİLEK PARK

METROCITY

SADECE  
50  
REZİDANS



## Başkandan...

# DİNAMİK, ŞEFFAF YÖNETİMİN BİR YILI: ETKİ ALANI KENDİSİNİ AŞAN TALPA

**“DİNAMİK YÖNETİM” ANLAYIŞI VE VAADİYLE YÖNETİME GELDİĞİMİZ BİR YIL İÇİNDE, ANLAYIŞ VE VAADİMİZİ YIL BAZINDA YERİNE GETİRDİĞİMİZİ GURURLA İFADE EDEBİLİRİM. BUNUN EN SOMUT İFADESİ İSE, SİZ DEĞERLİ ÜYELERİMİZİN TALPA’YA GÖSTERMİŞ OLDUĞU İLGİ VE SAHİP ÇIKMA TUTUMU OLMUŞTUR.**

### Üye sayımızı yüzde 58 arttı!

Geçen yıl 2 bine yakın asil üyeye devraldığımız TALPA, yönetim faaliyetimizin sonucunda 3 bin 400 asil, 4 bin 300 genel üye seviyesine çıkmış bulunuyor. Emegi geçen tüm çalışma arkadaşlarıma, camiamıza teşekkür ederim. Göstermiş olduğunuz desteğe layık olmaya devam edeceğimizden emin olunuz.

Geçtiğimiz bir yıl, eğer gelecek yılın teminatı olacaksa genel bir bilanço yapmaya değer. Şeffaf, dinamik bir yönetim anlayışının ivmelendirdiği TALPA, artık kendine daha güvenli, daha kurumsal, daha açık ve güçlü bir sivil toplum kuruluşudur. Üye sayısının artışıyla çok daha hissedilir biçimde gençleşmiş, güçlenmiştir.

Hedefimiz, gelecek yıllarda da büyüme eğilimini sürdürmektir.

### Ekonomik gücümüz yüzde 100 arttı

Bilindiği gibi, TALPA iktisadi işletmesi de olan, vergiye tabi bir kuruluştur. Geçtiğimiz yönetim dönemini her iki başlıkta da eksi bakiyeyle devraldık. Büyük bir çaba ve girişimlerimizle tüm borçlarımızı ödediği gibi, eksi bakiyemizi artıya geçti. Daha da

önemlisi vergi borcu ödeyen değil, gelir getiren ve vergi veren bir seviyeye ulaştık.

Yine bildiğiniz gibi 2016 yılı, ekonomi dünyası için zorlu geçti, toplu sözleşmelerimizde tadilata yol açan gelişmelerle yüz yüze kaldık; ama TALPA artıya geçti. Bunun iki nedeni var: Camiamızın hızla üye olarak destek vermiş bulunması ve dinamik yönetim anlayışımız.

Hedefimiz, TALPA'nın geleceğini güvence altına alacak bir ekonomik büyümenin takipçisi olmaktır.

### Uluslararası sahada sözü olan bir TALPA'yız

TALPA'nın ülke dışında da etkili hale geldiğini söylemekten gurur duyuyorum. Öncelikle neredeyse katılmadığımız uluslararası toplantı



*Kpt. Plt. Mehmet Ayhan Günel / TALPA Başkanı*

olmadı. Sadece bir izleyici, oylamalarda el kaldıran pasif bir temsiliyetle toplantılara katılan TALPA dönemine son verdik. Fikir ve önerilerimizin güçlü karşılık bulduğuna tanıdık.

Nitekim Mayıs ayında Montreal'de gerçekleştirilecek büyük IFALPA toplantısına ECA adına EASA FTL'sinin tanıtımını, onun güçlü ve zayıf yönlerini değerlendiren, önerileri açıklayan sunumu TALPA olarak biz yapacağız.

Hedefimiz, uluslararası camiada güçlü bir TALPA.

#### **Yönetim Kurulumuz hedeflerinde kararlı...**

Yönetim Kurulu'nu oluşturduğumuzda neredeyse hiçbirimizin sivil toplum örgütü deneyimi yoktu. Ancak yapacağımıza inancımız tamdı. Israrlı ve gayretli, programlı ve dinamik çalışma isteğimiz vardı. Bu yüzden Yönetim Kurulu çalışmalarımız hızla amatörlük devresini tamamladı. Bugün uyumlu bir yönetim çalışmasının keyfiyle hizmet sahamızı genişletme kararı aldık. Hizmetin niteliğini artırma gayretine girmiş bulunuyoruz.

Önümüzdeki dönemde, TALPA'nın faaliyet ve etkinliğini artırmak üzere,

sivil havacılık alanında faaliyet yürüten şirketlerin ilgili makamları ve pilotlarıyla diyalog geliştireceğiz. TALPA'nın sivil havacılığın tüm bileşenlerine ulaşmasının gereği ve gayreti içindeyiz.

Yabancı Dil Seviye Belirleme Sınav Merkezimiz'in (TTC) bürokratik hazırlık aşamasını tamamladık. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün onay aşamasındayız. TTC'nin TALPA merkez binamızda faaliyete geçmesi için geriye sayım başladı.

Hedefimiz, üyelerimize ve camiamıza daha fazla hizmet vermektir.

#### **Etkin bir 23-26 Nisan kutlama haftası**

26 Nisan Dünya Pilotlar Günü'nün 4'üncüsünü hep birlikte kutlayacağız. TALPA'nın bütün dünya pilotlarına bir hediyesi olan Dünya Pilotlar Günü için bu yıl düzenleyeceğimiz etkinliklerin önceki yıllarda yapılanlarla yarışacağına eminiz.

Bu yılki 23-26 Nisan arasındaki etkinliklerimizin daha görkemli ve nitelikli olması için yoğun bir çaba içindeyiz. Umarız TALPA'ya ve camiamıza yakışır bir etkinlik haftası olacak.

Hedefimiz, 26 Nisan Dünya Pilotlar Günü'nü, 23 Nisan'ı da kapsayacak biçimde bir "Hafta" etkinliği düzeyine çıkartmaktır.

#### **Pilotların güveneceği bir kurum: TALPA**

Pilotların kendilerine sahip çıkacağını bildiği güçlü bir kurumları var. TALPA olarak önemli bir özelliğimiz bu: Güven. Bugüne kadar camiamızın yaşadığı sorunlar karşısında ilk baktığımız üyelik olmadı. Bir kişinin pilot olması bizim harekete geçmemiz için yeterli oldu. Bundan sonra da faaliyetlerimizin kaynağı, hedefi ve etkinlik alanı pilot camiası; Cumhuriyet'in geliştirdiği değerler, demokrasi ve havacılık olacaktır.

Hedefimiz, TALPA'nın pilot camiası ve Cumhuriyet'in değerleriyle birlikte hatırlanmasıdır.

#### **Değerli TALPA ailesi ve TALPA dostları,**

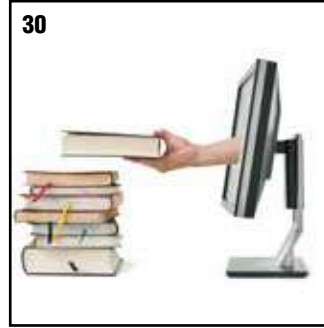
Ailelerimizle, çocuklarımızla, dostlarımızla bir arada olacağımız, eğleneceğimiz ve kutlamasını yapacağımız hafta boyu etkinliklerimiz birlikteliğimizin güçlenmesine katkısı olsun.

23-26 Nisan etkinliklerimize güçlü desteğinizi ve katılımızı bekliyor, hedeflerimize birlikte ulaşacağımıza inanıyoruz.

Bu davet bizim...

Saygılarımla

# İçindekiler



**7 EPPSI  
AVRUPA ARKADAŞ PİLOT DESTEK  
GİRİŞİMİ TOPLANTISI.**

**14 AIRPLANE UPSET  
& LOSS OF CONTROL (LOC)  
(UÇUŞTA KONTROL KAYBI VE  
ANORMAL DURUM )**

**26 HAVACILIKTA İKİNCİ YENİ -2**  
Bir önceki yazımızda, havacılıkta birinci yeniyi anlatmıştık. Sonrasında, okurlarımızın ikinci yeniinin nasıl tartışılacağını merak ettiklerini gördüm, duydum.

**34 HAVAYOLU PİLOTLARININ  
KORKULU RÜYASI:  
LİSANS KAYBININ  
HUKUKİ ÇERÇEVESİ**

**10 LOSS OF SEPARATION  
AYIRMA KAYBI**  
Ayırma Kaybı, kontrollü hava sahası için belirlenmiş olan ayırma minimumlarının altına inilmesi durumunda meydana gelmektedir.

**18 PİLOTLAR WAKE VORTEKS İLE  
KARŞILAŞTIKLARINDA UÇUŞ  
EMNİYETİNİ SAĞLAMAK İÇİN NE  
YAPMALIDIR ?**

**30 HAVACILIKTA E-LEARNING-  
UZAKTAN BİLGİSAYAR YOLU İLE  
EĞİTİM**

**40 ÇOCUKLARDA ÖĞRENME GÜÇLÜĞÜ**  
Özel öğrenme güçlüğü özellikle okuma, yazma ve matematik alanlarında karşılaşılan zorluğu ifade eden bir terimdir.

42



**ÖLÇEKLİ DÜNYALAR  
MODEL YARIŞMASI**



44



48



50

**42 ÖLÇEKLİ DÜNYALAR 4. MODEL  
YARIŞMASI**

**44 VEFA ARIYORUM...**

“ İyi bir adamın yaşamının en iyi bölümü, göstermiş olduğu küçük adı konmamış unutulmuş sevgi ve nezaket davranışlarıdır.” [William Wordsworth]

**48 DİŞ TEDAVİSİNDE YENİ TREND:  
DENTAL SPA**

Hasta işleme başlamadan önce yeşillikler içinde su seslerinin olduğu Dental Spa katına alınıyor..

52



62



68



**50 ŞAŞILIK SADECE ESTETİK BİR  
PROBLEM DEĞİLDİR.  
ÇOCUĞUNUZDA GÖRÜLEN  
ŞAŞILIKI İHMAL ETMEYİN!**

**52 KURTULAN BİR HAYAT MIYDI?  
YOKSA BİR ULUSUN KADERİ Mİ?**

Çanakkale Cephesi'nde müttefiklerin hava faaliyetleri.

**62 SİMGE FISTIKOĞLU**

Hiç hesaplanmamış bir gelecek ve iyi hesaplanmış bir geçmiş..

**68 ANTİKÇAĞ'DAN GÜNÜMÜZE SÜRE  
GELEN ŞİFALI SU KAPLARI**

# KOKPİT

TEN BAKIŞ

YIL: 9.YIL / 2017 SAYI 40



TALPA adına

**SAHİBİ VE SORUMLU MÜDÜR**  
TALPA Yönetim Kurulu Başkanı  
Kaptan Pilot Mehmet Ayhan Günel

**YAYIN KURULU**

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

**EDİTÖR**

Tuncer TAŞDÖĞEN

**DERGİ & REKLAM KOORDİNATÖRÜ**

Ebru A. KARATAŞ  
TALPA Basın ve Halkla İlişkiler Koordinatörü

**YÖNETİM YERİ**

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

**SPONSOR**

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

**TASARIM**

**Svot Yapı Tasarım Departmanı**  
Gökhan Şahin

**BASKI**

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

**TÜRK PILOTLARI BULUŞMA NOKTASI**

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

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



# PİLOTLARLA BULUŞMA TOPLANTILARI DEVAM EDİYOR...


**T**ALPA'nın, istek şikâyet ve önerilerini birinci ağızdan alabilmek, mesajlarını yüzü yüze iletebilmek, kısa ve uzun vadeli planlamalarında önceliklendirmesini doğru yapabilmek amacıyla başlattığı 'Pilotlarla buluşma' toplantıları, Antalya, İzmir, Ankara ve Sabiha Gökçen buluşmalarının ardından 13-14-15 Şubat 2017 TAV ATATÜRK Havalimanı (Dış hatlar Gidiş Terminali) Fatih Ergökmen Toplantı salonunda devam etti.

TALPA'nın varoluş nedeni ve en büyük motivasyon kaynağı pilotlardır. Pilotlarımızın görüşleri ve katkıları Türk Sivil Havacılığının doğru temeller üzerinde gelişebilmesi için önemlidir.

Atatürk Havalimanı buluşmasına katılan pilotlarımız, güncel konularla ilgili beklentilerini TALPA'ya paylaşmış ve TALPA için önem arz eden, sağlık muayeneleri, FTL (Flight Time Limitations),

Yabancı dil seviye belirleme sınavları, uluslararası etkinlikler, havacılık güvenliği gibi konularda değerli önerilerini, şikâyetlerini birinci ağızdan dile getirme fırsatı bulmuşlardır.

TALPA yetkilileri, pilotlarıyla güncel sorunlar ve planlamalar ile ilgili hangi konunun hangi platformda ele alındığı, hangi aşamaya getirildiği ve ne tür beklentiler içinde bulunduğu bağlamında bilgilerini paylaşmıştır.

Pilotlarıyla yakın iletişim içinde olabilmek TALPA'nın önemli sorumluluklarında biridir. TALPA, sivil havacılık dünyasında yapmakta olduğu mücadeleyi ancak pilotlarında aldığı motivasyon ve karşılıklı etkileşimle etkin olarak yürütebilir. Bu bağlamda derneğimiz pilotlarıyla yakın iletişimini sürdürme konusunda kararlılığını sürdürmeye devam edecektir. 





# EPPSI

## AVRUPA ARKADAŞ PİLOT DESTEK GİRİŞİMİ GENİŞ KATILIMCILI BİR TOPLANTI İLE TANITILDI

**EPPSI (EUROPEAN PEER SUPPORT INITIATIVE) / AVRUPA PİLOT PEER (ARKADAŞ PİLOT) DESTEK GİRİŞİMİ TOPLANTISI, 02 ŞUBAT 2017 TARİHİNDE 140 KİŞİNİN KATILDIĞI BİR ÇALIŞMA, YÖNLENDİRME, TARTIŞMA TOPLANTISI ŞEKLİNDE FRANKFURT'DA YAPILDI. TALPA'YI KPT.PLT. AYKUT İŞİKOĞLU VE KPT.PLT. DİLEK KARABAĞLI'NIN TEMSİL ETTİĞİ TOPLANTIDA, KATILIMCILAR ARASINDA FARKLI PSP (PİLOT PEER PROGRAMME – ARKADAŞ PİLOT DESTEK PROGRAMI) UYGULAYAN KURULUŞLARDA VE GRUPLARDA ÇALIŞAN PROFESYONELLER, PSİKOLOG, PSİKİYATRİST, PİLOT VE YÖNETİCİLER DIŞINDA HAVAYOLU ŞİRKET GÖZLEMCİLERİ, BAZI ÜLKE HAVACILIK OTORİTELERİNDEN HAVACILIK TIBBİ YETKİLİLERİ, ALPA GÖREVLİLERİ DE HAZIR BULUNDU.**

**T**oplantı ECA Yönetim Kurulu Direktörü Paul Reuter'ın konuşmasıyla başladı. Reuter konuşmasında toplantının amacının, PSP uygulayan ve uygulamaya başlamak isteyen kurum ve görevlilerle, şirket paydaşları arasındaki iletişimi kolaylaştırmak, havacılıkta PSP'nin yapılanması ve devamı için en verimli uygulamaları görmek, etkin uygulama, tavsiye ve bilgileri destekleyerek EPPSI'nın uçucuların fiziksel ve ruhsal sağlıklarını yaşam boyu kariyerleri içinde optimize etmeye gayret eden ve kar amacı gütmeyen bir oluşum olmasını sağlamak olduğunu belirtti. Direktör, 2016' da EAAP (European Association for Aviation Psychology), ESAM (European Society of Aerospace Medicine), ECA (European Cockpit Association) ve Stiftung Mayday (Mayday Foudation)

tarafından kurulan girişime PSP uygulaması ile çalışan tüm kurum ve girişimlerin üyelik başvurusu yapabileceğini söyleyerek EPPSI'nı yapısını anlattı.

EASA'nın PSP ile ilgili çalışmalarını, kurumun uçuş ekibi ve medikal bölüm sorumlusu Chaouki Chabbi bir sunumla anlattı. Chabbi, 24 Mart 2015' de Germanwings Kazası ile başlayan süreçte PS Pilot Support'un (PS) uygulanması ve havayolları içinde raporlama sistemlerinin güçlendirilmesini içeren tavsiyeler yayınlandığını ve bu tavsiyeler doğrultusunda çalışma ve uygulamaların devam ettiğini belirtti. Şu an için hazırlanan düzenleyici öneriler (taslak IR ve AMC) şu şekildedir:

**Yeni Uygulama Kuralı ( IR, Implementing Rule) CAT.**

### **GEN. MPA. 215:**

Operatör, kokpit ekiplerinin, görevlerini yapmalarını negatif yönde etkileyebilecek her türlü problemin farkına varmalarına, problemlerle baş etmelerine ve atlatmalarına yardımcı olan bir destek programına erişimlerini sağlamakla yükümlüdür. Bu erişim tüm uçuş ekibine açık olmalıdır.

### **Destek programının düzgün işleyişi için kabul edilebilir uygunluk mevzuatında (AMC, Acceptable Means of Compliance) dikkat edilen noktalar:**

- Kişisel bildirim ve işten uzaklaşabilmenin etkinleştirilmesi
- Gizlilik ve datanın korunması
- SMS ile bağlantılı olması

- Eğitim ve Öğretim
- Lisans kaybı korkusu ile ilgili riskler
- Yönlendirici materyallerde (GM, Guidance Material) dikkat edilecek konular ise;
- Yönetim, Peer (Destek Arkadaşı) ve temsilci organizasyonlar
- arasında işbirliği,
- Güvenin nasıl sağlanacağı
- Akıl sağlığı uzmanlarının katılımı
- Eğitimin içeriği
- Programı alt-sözleşme ile üçüncü şahıslara yaptırma olasılığı
- Sağlıklı yaşam kaybında havacılık tıbbi tavsiyesine ulaşabilmek.

Bu taslak önerilerin, PSP programları için bir başlangıç ➤



noktası olarak sağlanması gereken esaslar olduğunu belirten Chabbi'nin konuşmasından sonra Stiftung Mayday (Mayday Vakfı) Almanya klinik direktörü Gerhard Fahrenbruck vakıfları ile ilgili bir sunum yaptı. Pilot ve uçuş ekipleri ve aileleri için destek ve yardım sağlayan Vakfa ulaşmak isteyen kişiler 7/24 acil hattını arayabiliyor. Destek, özel eğitimi Peer ve psikoloji tıp uzmanları tarafından sunuluyor. VC Support-line tüm VC (Alman Pilot Sendikası) üyeleri için aynı vakıf tarafından işletiliyor ve pilotlara uçuş eğitim sorunları, eksiklikleri, aile meseleleri hakkında destek veriyor. 1982'de alkol sonucu ölümler nedeni ile oluşturulan grup, yıllar içinde düzensiz alkol veya ilaç bağımlılığı, mental bozukluk konularını da kapsamına almış. Günümüzde ise vakıf, organik bozukluk, madde kullanımı, moral bozukluğu, nevroitik bozukluk, psikolojik faktörlerin etkilediği davranış bozuklukları ve kişilik bozukluğu gibi ruhsal ve davranış bozukluklarına yönelik dört değişik tedavi

programı uyguluyor. 2017 yılına gelindiğinde vakıf, yirmi Pilot Peer (Pilotu destekleyen arkadaş pilot), madde kullanımını da içine alan akıl hastalıklarının tedavisi için iki hastane, dört psikoterapist ve on tıp uzmanı ve AME ile hizmet veriyor.

Daha sonra BALPA ve British Airways adına uçuş işletme başkanı Charlie Mounder ile Dave Fielding PAN (Peer Assistance Network) ile ilgili sunum yaptılar. 2003'de kanun değişikliği sonrası alkol kullanımı ve test protokollerine odaklanan oluşum, 2014'de ruh ve akıl sağlığı konuları ile kapsamını genişletmiş ve Mart 2015'de PSP programını uygulamayı EASA taslağı ile beraber başlatmıştı. Yirmi Pilot Peer içeren sistemde 7/24 telefon bağlantısı veya web sitesi ile direk temas kurulabiliyor. BA Sağlık Birimi, BALPA Pilot Sendikası, Uçuş İşletme ve diğer ilgililer hepsi gözlem grubuna bağlı olarak bağımsız girdi girişi yapabildikleri bir program uyguluyorlar.

Hollanda'da çalışan ASG-

Antiskid Groep Vakfı'nın başkanı Ruud Hijmans kendi oluşumları hakkında bilgiler aktardı. 2013'de bağımsız bir vakıf olarak kurulan ASG faaliyetlerini, program raporlama/onaylama, ASG onayı, medikal uzmanlık ve tedavi başlıkları altında şekillenen on beş aşamada gerçekleştirmektedir. Hijmans sunumunu EASA tavsiyelerinde açık olmayan ve netleşmesi gereken bir soru ile tamamladı. "Bir PSP, eğitilmiş ama uzman olmayan meslektaşlar tarafından mı, yoksa profesyonel ve uzmanlar tarafından mı yürütülen bir program olmalı" sorusu şu anki süreçte, her program uygulayıcının ortak isteği olarak net bir cevap bulunmaya çalışılan bir sorudur.

IFALPA adına kaptan Tanja Harter, 2015'de 40 katılımcı ile gerçekleştirilen Global PS Workshop'da bahsedilen 20 değişik PSP uygulamasının değerlendirme sonuçlarını içeren bir sunum yaptı. ESAM'dan Doktor Ries Simon, PSP'yi neden desteklediklerini ve havacılık tıbbi doktorunun programdaki

rolünü içeren bir sunum yaptı. A-tipik işe alınmış pilotlarında PSP'ye ulaşabilmeleri gerektiğini belirtti. EAAP'den Prof. Robert Bor, havacılık psikologlarının PSP'ye katkısı ve rolü hakkında bir sunum yaptı.

Seminer sonunda PSP'nin anahtar kavramlar olarak bağımsız, gizliliği koruyabilen, güvenilir uzmanları kapsayan ve tüm şirket paydaşlarının eğitimini içeren programlar olduğu belirtildi. Operatörün çok önemli bir paydaş sayıldığı, temel PSP prensiplerine karşı sorumlu olduğu ve PSP'nin bağımsızlığına saygı göstermesinin şart olduğu ifade edildi. Ayrıca PSP'nin şirket politikalarının yerine geçme değil uçuş emniyeti için ek bir program olmasının önemi vurgulandı. Soru ve cevaplar sonunda toplantı kapanışı yapıldı. Bir gün süren toplantıda katılımcıların yaptığı tüm sunumlar eppi.eu ve değişik çalışma ve istatistiksel bilgiler içeren tüm raporlara üyesi olduğumuz ECA, eurocockpit.com ve IFALPA, ifalpa.org sitelerinden ulaşılabilir.



# XAVO

AUTOSHOW FUARINDA SİZİ BEKLİYOR

**21.04.2017 - 30.04.2017**

Tüyap Fuar ve Kongre Merkezi, Büyükçekmece - İstanbul





# LOSS OF SEPARATION AYIRMA KAYBI

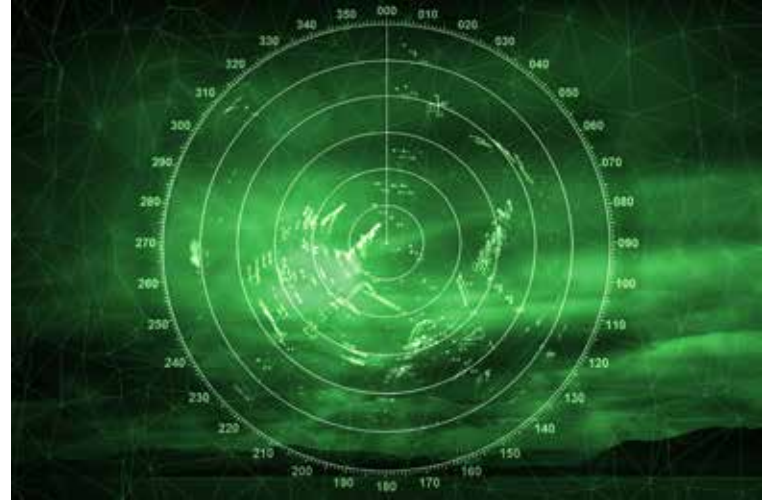
GÜNÜMÜZÜN SÜREKLİ GELİŞEN HAVACILIK SEKTÖRÜ GÖZ ÖNÜNE ALINDIĞINDA, KARŞIMIZA ÇIKAN EN BÜYÜK SORUNLARDAN BİRİ, KAPASİTENİN EN ÜST DÜZEYDE NASIL KULLANILABİLECEĞİ VE EMNİYET SEVİYESİNİN NASIL MUHAFAZA EDİLEBİLECEĞİ VE HATTA ARTTIRILABİLECEĞİDİR. HER NE KADAR EMNİYETİ SAĞLAMAYA YÖNELİK ÇEŞİTLİ PROJE VE UYGULAMALAR HAYATIMIZA GİRMİŞ OLSA DA, SİSTEMİN TABANINDA İNSANİ FAKTÖRLER YER ALDIĞINDAN, EMNİYETİN TEHLİKEYE GİRDİĞİ DURUMLAR YAŞANABİLMEKTEDİR. HAVA TRAFİK KONTROLÖRÜ VE PİLOT ARASINDAKİ İLETİŞİM VE İŞBİRLİĞİNİN, SEKTÖRDEKİ EN ÖNEMLİ İLİŞKİLERDEN BİRİ OLDUĞU DÜŞÜNÜLÜRSE, AYIRMA KAYBI'NIN, BU İKİLİ ARASINDAKİ İLETİŞİMDEN KAYNAKLANAN, YAŞANMASI MUHTEMEL EN TEHLİKELİ DURUM OLDUĞU SÖYLENEBİLİR.

**A**yırma Kaybı, kontrollü hava sahası için belirlenmiş olan ayırma minimumlarının altına inilmesi durumunda meydana gelmektedir. Hava sahasına özgü asgari ayırma standartları, ICAO standartlarına bağlı olarak, ülkelerin ATS otoritelerince belirlenmektedir.

Ayırma Kaybı, dikey veya yatay düzlemde ya da her ikisinde de gerçekleşebilmekte, ciddiyet derecesine bağlı olarak, çarpışmadan kaçınmak üzere yapılan ani manevralardan kaynaklanan yolcu veya kabin

ekibi yaralanmalarından, çarpışmalara kadar uzanabilen kötü sonuçlar yaratabilmektedir. Hatta bahsedilen bu riskler savuşturulmuş olsa bile, uçuş ekibi ve hava trafik kontrolörü üzerinde yarattığı stresten ötürü, her iki tarafın da performansını önemli miktarda etkileyebilmektedir.

Pilotların özellikle de radar kapsama alanı dışında uçarken frekansı ve ACAS'ı takip ederek ve çevresine görsel biçimde hâkim olarak edindiği, uçağın bulunduğu pozisyona ve diğer uçakların amaçlarına ilişkin durum farkındalığı,



ayırma kaybını önemli oranda engelleyebilecek bir faktördür. Ayrıca, hava trafik kontrol

üniteleri ve uçak işleticileri tarafından uygulanacak standart usuller de, ayırma kaybı



riskini en aza indirmek üzere tasarlanmalıdır.

Ayrırma Kaybı, hem hava trafik kontrolörünün hem de pilotun ve hatta ikisinin ortak bir hatasının sonucu ortaya çıkabilmektedir. Kontrolörün verdiği talimatlar bazen yeterli

ayırma sağlayamayabilir. Bunun nedeni, kontrolörün durumun farkında olmaması, durumun farkında olup yanlış bir karar vermesi ve bu karar sonucunda talimat/müsaade yayınlaması, öğrenci hava trafik kontrolörünün eğitmeninin farkına varmadığı bir

hata yapması veya diğer ünite/ sektörlerle koordinasyon eksikliği yaşanması olabilmektedir.

Pilotlar ise MCP, FMS vb. gibi ekipmanlarını yanlış set etme, ATC müsaadelerine, sürat ve dikey sürat limitlerine uymama, donanım arızalarını fark etmeme veya kötü havadan ötürü, kontrolörü bilgilendirmeden kaçınma hareketine başlama gibi nedenlerle Ayrırma Kaybı'na neden olabilmektedir.

Ayrıca trafik hacmi/yoğunluğu, hava olayları, uçak performansı, askeri eğitim ve operasyon sahalarına olan yakınlık ve kontrollü havasahası dışında uçmak da katkıda bulunan etmenler arasında yer almaktadır.


Yaşanan bu olayların önenebilmesi, hem tarafların kendi içlerindeki kontrol mekanizmalarıyla hem de taraflar arası mekanizmalar ile mümkün olabilmektedir. Örneğin, içinde bulunduğu trafik durumunun farkında olan bir pilot, hava trafik kontrolörünün verdiği bir talimat veya müsaadenin Ayrırma Kaybı'na neden olacağını fark ederek, bu talimat/müsaadeyi sorgulayabilir.

Kontrolör tarafında ise durum biraz daha somuttur. Pilotun yaptığı bir hatayı kontrolörün fark edebilmesi için tasarlanmış sistem özellikleri bulunmaktadır. Örneğin 2015 senesinde Türkiye Hava Sahası'nda hizmete giren ve dünyanın birçok bölgesinde de kullanılan SSR Mode-S özellikli

radarlar ve bilgi ekranları, uygun özelliklere haiz uçaklarda, mevcut uçuş başı, alçalma/tırmanma oranı, işari hava sürati ve MCP'ye set edilen irtifa gibi bilgileri kontrolöre sunmaktadır. Kontrolör bu sayede verdiği seviye yerine başka bir seviye giren, mevcut rotasından sapan, verilen hız tahdidine uymayan trafiklere karşı uyarılmaktadır.

Ayrıca kısa vadede gerçekleşmesi olası çakışmaları kontrolöre bildiren STCA (Short Term Conflict Alert) özelliğinin, bu amaçla kullanılan en önemli otomasyon aracı olduğunu söyleyebiliriz. Örneğin şu an Ankara Yol Kontrol sektörlerinde kullanılan STCA parametresi, 120 saniye ve 6 NM'dir. Yani sistem, iki veya daha fazla trafiğin mevcut ayırmasının 120 saniye sonra 6 NM ve altına düşeceğini hesaplaması durumunda alarm üreterek kontrolörü uyarılmaktadır.

Ayrırma Kaybı'nın önüne geçmek, hava trafik emniyetini arttırmanın önemli basamaklarından biridir. Bunu önlemek için her iki tarafın da eğitim sitemlerinin gözden geçirilerek, gerek duyulması durumunda revize edilmesi önemli bir basamaktır. Değınilecek noktalar özellikle hava-yer muhabere usulleri, Ayrırma Kaybı haberdarlığı, CRM alanlarında olabilir. Ayrıca yukarıda bahsettiğimiz STCA benzeri ATC emniyet ağları da çözüm olarak görülmektedir.

Tüm pilotlarımıza emniyetli ve keyifli uçuşlar diliyorum. 



# fly & CLEAN

Atatürk Havalimanı Araç Temizlik Hizmetleri



[www.flyandclean.com.tr](http://www.flyandclean.com.tr)



2017 yılında yenilenen işletmemiz FLY & CLEAN Oto Yıkama ve Oto Kuaförü olarak siz değerli müşterilerimize kaliteli hizmet anlayışı ile araçlarınızın hukuksal koruma, güvenli koruma ve değerli eşya emanet sistemi ile birlikte dinamik ve güler yüzlü personelimizle

**7/24 ATATÜRK HAVALİMANI'NDA MAVİ 1 KAPALI OTOPARKTA**

siz değerli müşterilerimize hizmet vermekten onur duyarız.

## DEĞERLİ TALPA ÜYELERİ;

TALPA ÜYELERİ ve TALPA bünyesinde TAV OTOPARK kullanıcıları FLY & CLEAN OTO YIKAMA ve OTO KUAFÖRÜ olarak sizlere oto yıkama, diğer ürün ve hizmetlerimizde indirimli fırsatlar uygulanacaktır.

0212 465 67 00 - [info@flyandclean.com.tr](mailto:info@flyandclean.com.tr)

İstanbul Atatürk Havalimanı Mavi Otopark Kat 1 Yeşilköy İSTANBUL



**Kpt. Plt. M. Kanpolat KUNDUHOĞLU**

TRE – THY B777 Filosu  
mkunduhoglu@thy.com

## AIRPLANE UPSET & LOSS OF CONTROL (LOC) (UÇUŞTA KONTROL KAYBI VE ANORMAL DURUM )

**ÖNDE GELEN UÇAK ÜRETİCİLERİ, HAVAYOLLARI, UÇUŞ EĞİTİM ORGANİZASYONLARI VE KURAL KOYUCULAR AIRPLANE UPSET ÜZERİNDE GÜN GEÇTİKÇE YOĞUNLAŞMAKTALAR, ÇÜNKÜ GELİŞEN TEKNOLOJİ SONUCUNDA (EGPWS) CFIT (CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN) HADİSELERİ ARTIK UÇAK KAZALARINDA BİR NUMARALI SEBEP OLMAKTAN ÇIKMIŞ, AIRPLANE UPSET BİR NUMARAYA YÜKSELMIŞTİR, BOEING TARAFINDAN YAPILAN ARAŞTIRMADA 1998-2007 YILLARI ARASINDA UPSET VE LOC KAYNAKLI 22 KAZADA 2051 KİŞİ HAYATINI KAYBETMİŞTİR. MAALESEF KENDİ HAVACILIĞIMIZI EVRENSEL BOYUTA TAŞIYAMADIĞIMIZ YA DA TAŞIMAMIZA MANİ OLUNDUĞU İÇİN DİYELİM, BU YAZIDA YER ALACAK BİRÇOK KAVRAM YABANCI DİLLE İFADE EDİLMİŞTİR.**

**N**edir bu Airplane UPSET, kelime manası ile “Üzgün” bir uçak neyi ifade eder, nedir uçaklarımızı üzen?

Önce UPSET kavramını tanımlayalım;

Havayolu uçakları için Airplane UPSET teorik olarak şöyle tanımlanır;

- Pitch  $\geq 25^\circ$  Nose UP
- Pitch  $\geq 10^\circ$  Nose DOWN
- Bank  $\geq 45^\circ$
- Tüm değerler bu limitler içinde olmakla birlikte, gösterge süratinin uçağın asgari ve azami sürat limitleri dışında olması UPSET olarak değerlendirilir.

- Uçağın UPSET olma sebepleri dört ana başlıkta toplanır;

### 1- ÇEVRESEL ETKENLER:

Tüm UPSET vakalarında en büyük etkindir; Açık hava türbülansı (CAT), jet akımları (Jet Stream), dağ dalgaları (Mountain Wave), yüksek irtifada ani sıcaklık artışları (Temp. Inversion), rüzgar kırılması ve mikro akım (Windshear-Micro burst), uçak türbülansı (Wake turbulence), buzlanma ve volkanik kül gibi sebeplerden uçak sistemlerinin arıza yapması ve anormal duruma girilmesi.

### 2- SİSTEM ARIZALARI:

Pitot-Statik port tıkanmaları, uçuş kumanda arızaları.

### 3- UÇAĞIN PİLOT TARAFINDAN ANORMAL DURUMA SOKULMASI:

Uçağın pilot tarafından, kasten ya da istem dışı anormal duruma sokulması veya UPSET durumundaki uçak kontrol altına alınmaya çalışılırken yanlış kumanda verilmesi.

### 4- YUKARIDAKİ ÜÇ MADDENİN KOMBİNASYONU:

- Örnekler (meslektaşlarımıza ve şirketlere saygı gereği isim verilmemiştir)

B767, ikinci pilot intihar amacı ile uçağın motorlarını durdurur, diğer kaptan kumandayı ondan almak isterken sağ ve sol irtifa dümeni birbirinden ayrılır, bir taraf tam ileri, diğer taraf tam geri kumanda vermesi sonucu uçak anormal duruma girer, 36 saniyede 14,600 irtifa kaybederek (24,000 Fpm) okyanusa çakılır. (Pilot tarafından kasten yaratılan UPSET)

Boeing 767, havada thrust reverser kendiliğinden açılması sonucu uçak, mürettebat ve tüm yolcular kaybedilir. (Sistem hatası)

A-330, uçuşta pitot tüpleri tıkanır, tam sürat

**HEP SÖYLERİZ  
İNSANIZ HATA  
YAPARIZ, EVET  
BURADA DA  
KARŞIMIZA ÇIKAN  
BİR İNSAN FAKTÖRÜ  
BULUNMAKTA,  
EN BÜYÜK ETKEN  
TABİİ Kİ GELİŞEN  
OTOMASYON.**

saati arızası sonucu uçak anormal durumdan(UPSET) çıkarılamaz, uçak mürettebat ve tüm yolcular kaybedilir. (Çevresel + sistem arızası + yanlış teknik, her üç etkenin kombinasyonu)

DC 10 uçağında ciddi besin zehirlenmesi, kaptanın istemsiz olarak full rudder kumandası vermesi sonucunda uçak 70° yatışa girer, ikinci pilotun ani müdahalesi sonucu uçak anormal durumdan çıkmayı başarır.(Pilot tarafından istemsiz olarak yaratılan UPSET)

Turbo-prop yolcu uçağı pilotun aşırı trim yapması sonucu anormal duruma girer, ekip, uçak ve yolcular kaybedilir. (Pilot tarafından yaratılan UPSET, yanlış manevra)

### İNSAN FAKTÖRÜ:

Hep söyleriz insanız hata yaparız, evet burada da karşımıza çıkan bir insan faktörü bulunmakta, en büyük etken tabii ki gelişen otomasyon. Pilotlar olarak son 20 yıldır uçmaktan çok uçağın ne yaptığını gözlemleme konumunda olduğumuzdan, büyüklerimizin “meleke” olarak adlandırdıkları uçuculuk becerilerini yavaş yavaş kaybediyoruz, o meşhur Airbus karikatüründe olduğu gibi, günün birinde kokpitte bir UP-DOWN düğmesi





göreceğimiz günler yakın.

### STARTLE FACTOR:

Dilimize “Şaşıp kalmak, afallamak” olarak çevirebileceğimiz bu kavram, uçuş ekibinin reaksiyon süresini uzatmaktadır.

Başlıca sebepleri;

- Bulunulan irtifaya uygun olmayacak kadar düşük/yüksek işari sürat
- Stall uyarıları ve dinamik buffet
- Düşük sürat ve yüksek sürat buffet ayırt edilememesi
- Pitch ekseninde büyük oynamalar
- Daha önce tecrübe edilmemiş G yükleri (Simülasyonlar “G” kuvvetini simüle edemez.)
- Diğer insani faktörler ise şöyle sıralanabilir;
- Uçuş esnasında aşırı rahatlık, Autopilot ve uçak sistemlerine aşırı güven,

**SÖZÜ GEÇEN  
YÜKSEK İRTİFA  
KARAKTERİSTİKLERİ,  
HIGH/LOW SPEED  
BUFFET, AOA, GİBİ  
KAVRAMLARDAN  
BAŞKA BİR YAZIDA  
BAHSETMEK ÜZERE,  
UPSET DURUMUNDAN  
ÇIKIŞ İÇİN GEREKLİ  
UÇUŞ TEKNİKLERİNİ  
İNCELEYELİM;**

göstergesi bulunur.



Değişik tipte AoA göstergeleri.

Angle of Attack (AoA –  $\alpha$ ) günümüz sivil havacılığında çok ihmal edilen önemli bir uçuş parametresidir, iyi anlaşılması ve kullanılması hayat kurtarır, sayısı artan UPSET kazaları sonucu uçak üreticileri bu göstergeleri opsiyonel olarak şirketlere sunmaya başlamıştır.

Yukarıda sözü geçen yüksek irtifa karakteristikleri, high/low speed buffet, AoA, gibi kavramlardan

- Durumsal farkındalığın yetersizliği, yani uçağı, uçuşu ve çevresel etkenleri takip etmemek olarak tanımlayabiliriz, uçuculuğun ana prensiplerinden “Uçağın önünde” olamama durumu,
- İrtifa ya da sürat ihlali yapma korkusu, çünkü tüm eğitimlerde bunları yapmamamız vurgulanır.
- Yolcu konforu ya da ekip servisi etkilenecek endişesi,
- Tecrübe eksikliği; yüksek irtifada manual uçuş karakteristiklerinin, Attitude ve Angle of Attack kavramlarının iyi anlaşılması. Uçak kanadı süratden bağımsız olarak yaklaşık  $\alpha 15^\circ$  (AoA) de stall olmaktadır, uçağın durum cayrosu uçağın o anki pitch pozisyonunu gösterir, AoA göstermez, askeri uçaklarda ve çok az sayıda airline uçağında AoA



## Nose-High, High-Bank & Nose-Low, High-Bank Upsets



başka bir yazıda bahsetmek üzere, UPSET durumundan çıkış için gerekli uçuş tekniklerini inceleyelim;

- Uçağın UPSET durumunu pitch ve roll eksenlerinde derhal tanımlanmalıdır,
- Düzeltici işlem, kumanda ile boğuşmadan yavaş ve devamlı olarak uygulanmalıdır,
- Sürat kontrol altına alınırken, kumanda ve güç kullanımında sert müdahalelerden kaçınılmalıdır,


**HER DURUMDA ÖNCELİK, UÇAĞI STALL'DAN ÇIKARTMAK OLMALIDIR, EĞER GERÇEK BİR STALL DURUMUNA GELİNİMİŞ İSE, UÇAK EL KİTAPLARINDAKİ STALL RECOVERY MANEVRASI DERHAL UYGULANMALIDIR.**

örneğin; Nose-up Upset durumunda sürat düşüşünü önlemek için tam güç vermek durumu daha kötüleştirebilir, burnu ufuk çizgisinin altına indirmek ilk önceliklidir, bu amaçla yatış daha da arttırılıp gerekirse gücü kesmek dahi gerekebilir.

- Her durumda öncelik, uçağı STALL'dan çıkartmak olmalıdır, eğer gerçek bir STALL durumuna gelinmiş ise, uçak el kitaplarındaki STALL RECOVERY manevrası derhal uygulanmalıdır, STALL'dan çıkış için ilk kullanılacak uçuş kumandası irtifa dümeni (Elevator) olmalıdır.

Havayolu şirketleri konunun önemine istinaden UPRT (Upset Recovery Training) simülator eğitimlerinin sayısını arttırmakta ve pilotların bu konudaki bilgi ve beceri seviyelerini yükseltmek için azami gayreti göstermektedir.

İlgilenenler için aşağıdaki doküman çok ayrıntılı bilgiler içermektedir.

Emniyetli uçuşlar 

**Konu ile ilgili dökümana linkten ulaşabilirsiniz.**

[http://www.safeopsys.com/docs/RAES\\_URT\\_MASTER.pdf](http://www.safeopsys.com/docs/RAES_URT_MASTER.pdf)

# PİLOTLAR WAKE VORTEKS İLE KARŞILAŞTIKLARINDA UÇUŞ EMNİYETİNİ SAĞLAMAK İÇİN NE YAPMALIDIR?

**BÜTÜN UÇAKLAR TARAFINDAN ÜRETİLEN VE WAKE VORTEKS OLARAK BİLİLEN, UÇAĞIN ARKASINDA BELİRGİN OLARAK DEVAM EDEN HAVA AKIMLARIDIR. BAŞKA BİR UÇAK TARAFINDAN, WAKE VORTEKS KATEDİLİRKEN KESKİN VE KISA BİR TÜRBÜLANSA GİRMEKTE VE HATTA BAZI DURUMLARDA BU TÜRBÜLAN ÇOK KUVVETLİ OLMAKTADIR. WAKE VORTEKSİN SPESİFİK ÖZELİKLERİNİ VE PİLOTLARIN WAKE VORTEKS İLE KARŞILAŞMALARINI DURUMUNDA UÇUŞ EMNİYETİNİ SAĞLAMAK İÇİN NASIL TEPKİ VERMELERİ GEREKTİĞİNİ GÖZDEN GEÇİRELİM.**



Kpt. Plt. Alphan MORKAN



**W**ake vortekslerin özellikleri nelerdir?  
**Boyut:** Bir

vorteksin aktif kısmı, birkaç metreyi aşmayan çok küçük bir yarıçapa sahiptir. Bununla birlikte, havanın yüksek dönüş hızı nedeniyle çok fazla enerji vardır.

**Alçalma hızı:** Sakin havada, bir wake vorteks yavaşça alçalar. Seyir halinde yaklaşık 15 NM'lik bir aralıktaki üreten uçakların altında ve arkasında 1000 ft de olabilir. Üretilen uçaktan uzaklaştıkça alçalma hızı çok küçük olur. Yaklaşma sırasında ise alçalma hızı genellikle yaklaşık 700 ft ile sınırlıdır. Bununla birlikte, hava koşullarına bağlı olarak vorteks alçalma hızı önemli ölçüde değişebilir ve hatta çok küçük olabilir. Bu vorteks alçalmasını etkileyen başlıca faktörlerden biri, irtifa ile değişen sıcaklıktır.

Sıcaklık değişimi vorteks alçalma hızını sınırlar.

**Zayıflama oranı:** Bir wake vorteksin önemli bir parametresi, gücünün zamanla bozulmasıdır. Zayıflama oranı, bir uçak tipinden diğerine biraz farklılık gösterir. Ne yazık ki, sakin havada düşük dış etkileşim nedeniyle oldukça düşüktür ve bu nedenle uçakların arasındaki mesafenin o kadar büyük olması gerekir.

**Zemin etkisi:** Uçak bir kanattan az yere yaklaştığında, iki vorteks merkez hattın dışarıya doğru eğilir ve her biri kendi tarafına doğru yaklaşık 2 ila 3 kt'lik bir hızda sürüklenir. Bu olay, "rüzgâra" "girmeye" eğilimli hafif bir rüzgar unsuru ile ilişkili olarak, "rüzgâr" vorteksinin neredeyse merkez çizgisi üzerinde girdaplarken, "rüzgârsız" girdap uzaklaşır. Bu olgu nedeniyle zayıflamanın zemin etkisi çok daha hızlıdır.

**İNİŞ ANINDA VEYA ALÇAK İRTİFADA, WAKE VORTEKSLER ŞİDDETLİ OLAYLARA VE KAZALARA SEBEP OLUR.**

**Wake Vortex'i etkileyen parametreler**

**Uçak ağırlığı:** Wake vorteks kuvveti uçağın ağırlığı ile birlikte artar. Bu nedenle bugün ICAO uçak sınıflandırması MTOW

temelidir. Bununla birlikte, böyle bir yaklaşım, diğer parametreler ayırma mesafesindeki gücünü de etkilediğinden, basitleştirilmiştir.

**Kanat karakteristikleri:**

Kanat şekli ve yük dağılımı, wake vorteks özelliklerini, esas olarak zayıflama hızıyla etkiler. Daha küçük bir kanat açıklığı zayıflama oranını artırır. Bu nedenle, belirli bir "vorteks jeneratörü" veya "lider" uçak ağırlığı için ve aynı mesafede, vorteks karşılaşmaları daha küçük kanat açıklığına sahip bir uçağın arkasında daha az şiddetlidir. Kanat içi yüklemeye (Örnek olarak gövdeye yakın flapların daha fazla sapması) sahip olan uçakların vortekslerinde daha hızlı bir bozulmaya sahip oldukları kanıtlanmıştır.

**Hava koşulları :** Wake vorteks oluşumunda ve zayıflamasında hava koşulları önemli bir rol oynamaktadır. Şiddetli türbülans durumunda, vorteks çok hızlı bir

**BU YÜZDEN SAKİN HAVA EN KRİTİK DURUMU YARATIR. BUGÜN, GÜVENLİ OLABİLMEK İÇİN, TÜM AYRIMLAR UÇAĞIN MÜKEMMEL DERECEDE SAKİN HAVA KOŞULLARINDA UÇTUĞU VARSAYILIR.**



İniş anında veya alçak irtifada, wake vorteksler olaylara ve kazalara sebep olur.

**İCAO AYRIMLARI, TÜM KARŞILAŞMALARIN KAÇINILMASI İÇİN DEĞİL, EMNİYETSİZ KARŞILAŞMALARIN ENGEL OLMAK İÇİN KURULMUŞTUR. TÜM KARŞILAŞMALARIN KAÇINILMASI ÇOK ÖNEMLİ AYRIMLARA NEDEN OLMAKTA VE GÜVENLİĞİ ÖNEMLİ ÖLÇÜDE ARTIRMADAN TÜM HAVALİMANLARINDA VE HAVA YOLLARINDAKİ TRAFİĞİ ÇARPICI BİR ŞEKİLDE SINIRLAMAKTADIR.**

şekilde dağılır ve “takipçi” uçak için herhangi bir risk yoktur. Güçlü rüzgar türbülans ile ilişkilidir ve aynı zamanda hızlı bir dağılıma katkıda bulunur. Vorteks şiddeti yavaş yavaş azalır ve vorteksin etkisi vorteks yaratan hava taşıtımın çok gerisinde bile etkilidir, bu yüzden sakın hava en kritik durumu yaratır. Bugün, güvenli olabilmek için, tüm ayrımlar uçağın mükemmel derecede sakın hava koşullarında uçtuğu varsayılır.

## **WAKE VORTEKS İLE KARŞILAŞILDIĞINDA**

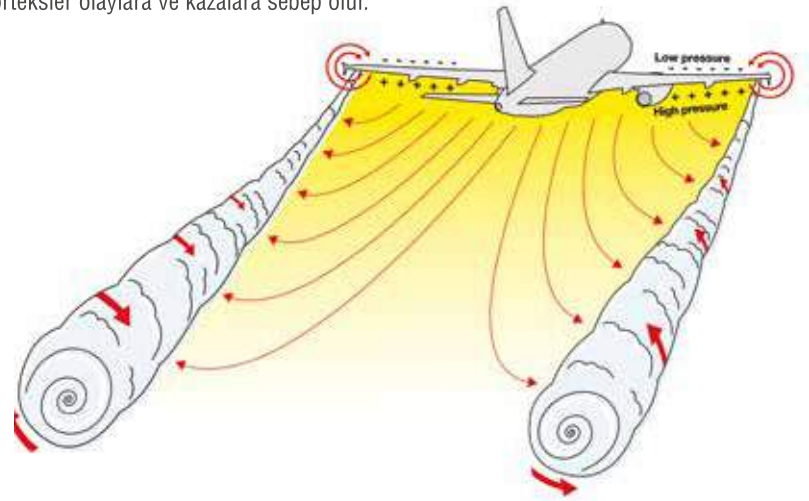
### **Tanımlar**

Bir uçak başka bir uçağın vorteksine girdiğinde, “manevra” ya “karşılaşma” denir. Vorteks yayan uçaklara jeneratör (Üreten veya Lider) ve onu yaşayan uçak “takipçi” (Follower) olarak tanımlanır.

### **Karşılaşma olasılığı nedir?**

Bir wake vorteks ile karşılaşma olasılığı sıfır olacak şekilde seyir prosedürlerini uygulamak mümkün değildir. Bir örnek vermek gerekirse, Airbus

wake vorteks uçuş testleri sırasında seyir halindeyken jet duman izleri sayesinde, 42 NM uzaklıkta A319 vorteks tanımlanmıştır. Böyle bir vorteks karşılaşması açıkça çok zayıf ama var. Heavy bir uçağın arkasında biraz daha güçlü olacaktır. İlk yaklaşım aşamasında ICAO minimum ayrımlarının çok üzerinde mesafelerde bulunmak da yaygın bir durumdur. ICAO ayrımları, tüm karşılaşmalardan kaçınmak için değil, emniyetsiz karşılaşmalara engel olmak için kurulmuştur. Tüm karşılaşmalardan kaçınılması çok önemli ayrımlara neden



olmakta ve güvenliği önemli ölçüde artırmadan, tüm havalimanlarında ve hava yollarındaki trafiği çarpıcı bir şekilde sınırlamaktadır. Ayrıca, istatistiklerin, yolcu ve mürettebatın yaralanma ihtimalinin hava nedeniyle türbülansla yaklaşık 5 kat daha büyük olduğunu, bir wake vorteks karşılaşmasından daha fazla olduğunu belirtmek gerekir.

### **Wake Vorteks ile karşılaşmak nasıl bir duygu ?**

Çoğu durumda vorteksin etkisi yatıştan etkilidir. Burada, en sık karşılaşılan durum olan bir vorteks yanal olarak giren bir uçak olayını ele alacağız. Bir takipçi uçağın lider uçağın sağdaki vorteksine sağ taraftan girdiğini varsayalım. Arkasından bakıldığında, bu vorteks saat yönünün tersine

dönüyor. Takipçinin sol kanadı ilk vortekse girdiğinde, bu kanatta kısmi hücum açısı artar ve bu nedenle kaldırma sağ kanadakinin daha yüksek olur. İlk yatış hareketi bu nedenle sağ taraftadır.

Daha sonra uçaklar vorteksin ortasında olduğunda vorteksin tam mukavemetine tabi tutulur ve vorteksin yatışın aynı yönde sola doğru oluşarak zayıflayacaktır (fi.2). Bu, en güçlü yatış ivmesini sağlayan ana yuvarlanma hareketi. Sonuç olarak, şiddetli bir karşılaşmanın tipik imzası, bir yöndeki ilk küçük yatış ve bunu takiben diğer anlamda çok daha önemli bir yatış oluşur. Seyir halindeyken, bu yatış hareketi önemli yük faktörü değişiklikleri ile ilişkilendirilebilir. ➔

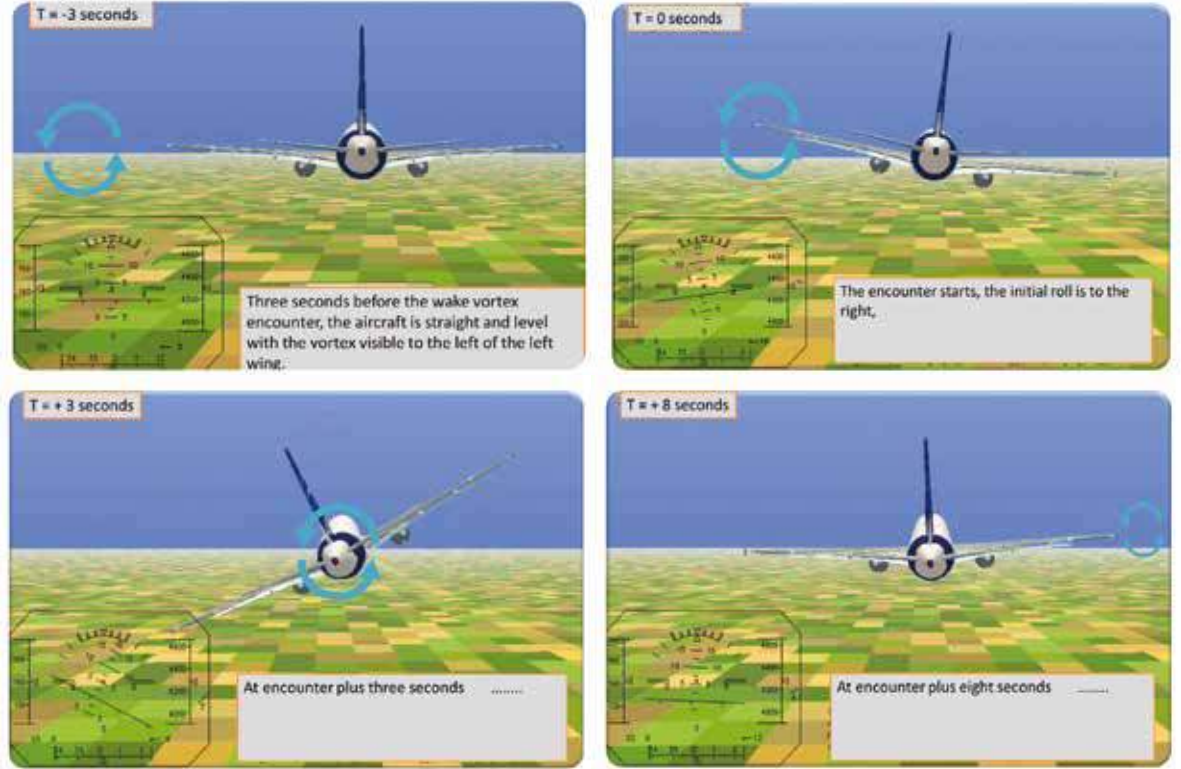
**SONUÇ OLARAK, ŞİDDETLİ BİR KARŞILAŞMANIN TİPİK İMZASI, BİR YÖNDEKİ İLK KÜÇÜK YATIŞ VE BUNU TAKİBEN DİĞER ANLAMDA ÇOK DAHA ÖNEMLİ BİR YATIŞ OLUŞUR.**

Takipçinin şiddetli bir vorteks ile karşılaşması durumunda uçuş rotası üzerindeki etkisi, takipçinin vortekse küçük bir kapanış açısına sahip bir uçuş yoluna sahip olması gerekir. Eğer bu açı çok küçük olursa, uçaklar vorteksten düzgün şekilde “dışarı” atılır (yukarıdaki örnekte ilk yatışa bağlı olarak).

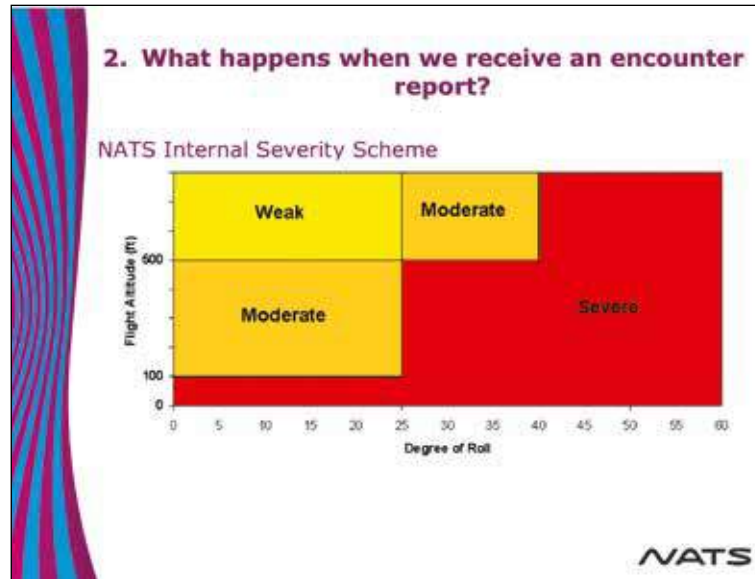
Dikey olduğunda döndürme olmaz ve karşılaşma çok kısadır; ancak türbülans etkisi keskindir. Şiddetli bir vorteks yaşamak için takipçinin rotası ile vorteks arasındaki en kritik açı 10 derecedir. Şekil.2’de bir wake vorteks karşılaşmasında uçak davranışı görülmektedir. (Uçak yatış açısı figür üzerinde gönüllü olarak abartılmıştır)

### Vorteks karşılaşmalarının şiddeti

Yetkili ayrımlar, Şiddetli wake vorteks karşılaşmalarının emniyetsiz bir kontrol durumu yaratmayacağı şeklindedir. Uçak yer etkisinde olmadığı yaklaşımda, şiddetli bir karşılaşma için



(Şekil 2) Wake Vortex Karşılaşma Uçak Davranışı (uçak yatış açısı şekil üzerinde gönüllü abartılı)



yatış açısının büyüklüğü 20 ° civarındadır. Ancak, yukarıda açıklandığı gibi zemin etkisinde vorteksin zayıflaması çok daha hızlıdır ve uzun yıllar boyunca

dünya çapında elde edilen deneyim, elde edilen yatış açısının çok daha düşük olduğunu ve kanat ucunun zemine dokunma riskine yol açmadığını göstermektedir.

### Vorteks karşılaşmalarının süresi

Her iki uçağın uçuş yolları yaklaşık 10 derecelik bir açıya sahip olduğu yukarıda tarif edildiği gibi şiddetli bir wake vorteks, tipik olarak 4 ila 6 saniye civarında sürer. Kanat ve flaplar üzerinde dönen hava akışı nedeni ile şiddetli bir vorteks uzun süre kalmaz, uçak vorteksten kurtulur. Uçuş mekaniği denklemlerine göre, Airbus uçuş testleri sırasında büyük bir uçakta bir vorteksin stabilizasyonu ancak gönüllü olarak büyük bir yana kayma açısı yapılarak gerçekleştirilebileceğini gösterilmiştir. Uçaklar büyük yanal açı (large sideslip angle) ile uçmamalı ve vorteks içinde kalamazlar. Dolayısıyla, bir vorteks uzun süre türbülansın nedeni olamaz.

Hazard Assessment Rating Scale		
Limits	Description	Rating
Approach limits not exceeded	No disturbance experienced, no pilot reaction required	①
	Slight disturbance, moderate pilot reaction required	②
	Moderate disturbance, considerable pilot reaction required	③
Approach limits exceeded Go Around performed	Go around manoeuvre performed without exceptional pilot skills	④
	Go around manoeuvre performed with considerable corrective actions for a/c recovery, critical flight state (attitude, rate, accelerations)	⑤
	Temporarily or total loss of control (crash if close to ground)	⑥
<b>Approach Limits</b>		
Bank angle:	$ \phi  < 10^\circ$	
Vertical speed:	$ \Delta V/SI  < 300\text{ft}/\text{min}$	
Pitch Attitude:	$-2.5 < 0 < 10^\circ$ (a/c dependent, example is for A320)	
Approach speed:	$V_{app} - 5\text{kts} < V < V_{app} + 10\text{kts}$	
Localizer deviation:	$\Delta\text{Loc} < +/- 1/4 \text{ dot}$	
Glide slope deviation:	$\Delta\text{GS} < +/- 1\text{dot}$	
Angle of sideslip:		
Wake sim HA asses V02.doc		
24/10/01		

**Operasyonel Prosedürler**  
Genel prosedür, vorteksin daha önce açıklandığı gibi, nasıl hareket ettiğini göz önüne alarak sağa tepki verirse sola doğru dönerek düzletecektir. Vorteksin çekirdeğinde, soldaki ana yatış hareketi daha sonra bu ilk pilot kumandası ile güçlendirilecektir. Sonuç, pilotun kumandaları hareket ettirmesinden, daha büyük bir yatış açısı ortaya çıkacaktır. Bu, Airbus uçuş testleri sırasında da görülmüştür. Vorteks karşılaşmalarının çoğunda kumandalar serbest bırakılmış, ancak bazı pilotlar yatış açısını en aza indirmeye çalışmıştır. Sonuç olarak, pilot tarafından verilen kumandaların durumu iyileştirmediği açıkça görülmüştür. Buna ek olarak, uçuş sırasında meydana gelen olaylar, pilot kumandalarının, “limit dışı” bir şekilde gerçekleştirilen hızlı yatış kontrolü ters kumandalar ile anormal durumun daha da kötüleştirilebileceğini göstermiştir. Şiddetli bir vorteks durumunda otomatik olarak devreden çıkabilir, Ancak diğer tüm durumlarda, vorteks tarafından üretilen yatış ve hücum açısını düzgün bir şekilde karşılayabilecektir. Bu nedenlerle, vorteks ile karşılaşılması durumunda en iyi prosedür:

**KUMANDALARI SERBEST BIRAKIN (RELEASE THE CONTROLS)**

Otomatik pilotu devreden çıkarmayın.

Otomatik pilot devreden çıkarsa, herhangi bir kumanda vermeden önce, makul bir süre bekleyin.

Uçak stabilize olduktan sonra:  
• Yatış alınarak düz uçuş geçin.

• İlk seyahat irtifasını almak için, standart tırmanış veya alçalışa geçin.

Dümenin (rudder) büyük sapmasına neden olan rudder kullanımı, pilotu şaşırtacak çok önemli bir yanılma yaratır. Tam rudder kullanılarak diğer tarafa saptırma reaksiyona neden olabilir. Bu durum, yapısal direnci aşan çok büyük kuvvetlere neden olabilir nitelikte, bu nedenle zaten bir kaza olmuştur. Bazı yeni nesil uçaklar fly-by-wire sistemleri sayesinde korunmaktadır, ancak yine de dümen kullanıldığında vorteks karşılaşmasının şiddeti azalmaz ve kurtarma kolaylığı da artmaz.

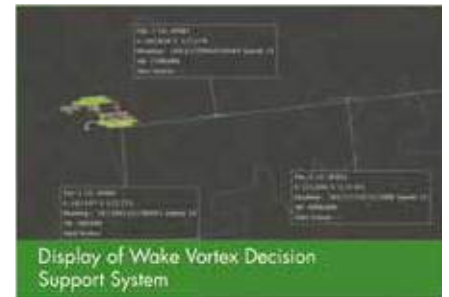
**Bu nedenle: RUDDER KULLANMAYIN (DO NOT USE RUDDER)**

**Yanal Offset (Letaral Offset)**

İki uçak tam olarak aynı uçuş yolunda yaklaşma yaparken, birisi aynı veya ters yönde 1000 ft aşağıda olduğunda ve çapraz rüzgar yoksa, altaki uçaklar için bir vorteks ile karşılaşma riski vardır. Bu durumda, yanal offset kullanarak riski azaltmak mümkündür. Bununla birlikte,

**YAKINLAŞMA SIRASINDA 100 FEET'İN ALTINDAKİ YÜKSEKLİKTE, WAKE VORTEX İLE KARŞILAŞMA SINIFLAMASI EN ŞİDDETLİYE ULAŞIR, UÇAK KISIMI OLARAK VEYA TAMAMEN KONTROLDEN ÇIKACAĞINDAN PAS GEÇMEK MÜMKÜN OLMAYABİLİR.**

çoğu zaman, diğer uçağın TCAS'ın açılma hassaslığının bulunmaması nedeniyle, küçük bir görelî offset olup, olmadığının bilmek zordur. Dolayısıyla, bu offset bir vorteks karşılaşmasının önlenemediğini garanti etmez (eğer wake vorteksler kontrailler (contrails) ile açıkça görülebiliyorsa). Çapraz rüzgar durumunda, iki uçak tam olarak aynı uçuş yolunda uçuyorsa, rüzgâr vorteksleri alttaki uçağın alçalması esnasında uçuş yolunun dışına çıkaracaktır. Bu durumda, yanal offset, wake vorteks kaçınmasından başka nedenlerle kararlaştırıldıysa, rüzgâr altında iken bir vorteks ile karşılaşma olasılığı oluşturabileceğinden takipçi uçağın rüzgâr altında kalması tercih edilir.



**Son Yaklaşma (Final Approach)**

Son yaklaşımda, bazen süzülüş hattının biraz üzerinde bir uçuş yolunun korunması önerilmiştir. Bu, çeşitli nedenlerden dolayı nakliye uçakları için tatmin edici bir prosedür değildir:

• Standart süzülüş hattında iniş yapılırsa aynı zamanda vorteks de alçalacağından, muhtemelen yer ➤

**YAKLAŞMADAKİ PİLOTLARIN ÖZELLİKLE SAKİN RÜZGAR KOŞULLARINDA, UYANIK OLMAK VE DURUM DEĞERLENDİRMELERİNİ MUHAFAZA ETMEK ZORUNDADIRLAR.**

yaştığına ulaşma haricinde, önceki uçağın vorteks ile karşılaşma riski çok azalacaktır. Bununla birlikte, bu ihtimal emniyetsiz bir duruma neden olmayacaktır. (Standart ayrımlar uygulandığı takdirde, nakliye uçaklarında yer etkisinde kaydedilen bir kazası yoktur.)

• Uçak muhtemel bir vorteks ile karşılaşmayı önlemek için, pist başını çok yüksekte geçerse, uzun bir inişe neden olur ve bu nedenle pistten çıkma riskini önemli ölçüde artıracaktır. Zaten günümüzde, kazaların ana nedeninin uçakların pistten çıkmasının olduğu bilinmekte ve bu tür bir teknik bu riski yalnızca artıracaktır. Sonuç olarak, bir ulaştırma uçağının, vorteks ile karşılaşma riskinden kaçınmak için standart yaklaşma süzülüş hattından sapmamalıdır. Bununla birlikte, düşük yaklaşma hızında, uzun piste yaklaşan hafif uçaklar için, önceki uçaklarınkinden sonra bir iniş noktasını hedefleyerek yüksek yaklaşma ve uzun bir iniş yapmak, kabul edilebilir bir prosedürdür.

Bir yaklaşımda, bir vorteksin sadece rüzgar etkisi nedeniyle geri hareket ettiği için, aynı pistten kalkış yapan uçağın vorteksiyle karşılaşma riski bulunmadığına

dikkat edilmelidir. Böyle bir vorteks çok sınırlı bir mukavemete sahip olacak ve güçlü bir ön rüzgar durumunda tamamen dağılmış olacaktır. Bununla birlikte, birbirini kesen pistler geometrisine bağlı olarak ve uygun olmayan prosedürlerle geçildiğinde, yere yakınken iniş yapan bir uçak diğer pistten kalkan uçağın vorteksine girer. Yaklaşımdaki pilotların özellikle sakın rüzgar koşullarında, uyanık olmak ve durum değerlendirmelerini muhafaza etmek zorundadırlar.

### Kalkış

Kalkış esnasında, V1, Vr, V2 karakteristik hızları, ağırlık, hava koşulları ve pist tarafından belirlendiğinden zaman ayrımı dışında kaçınma prosedürü geçerli değildir. Bazı uçak tipleri için verilen zaman ayrımları, olası kalkış olaylarının kontrol edilebilir kalmasını sağlar. ICAO kuralları ile hiçbir zaman ayrımı yapılmadığında ayrım, kalkış rotasına bağlı olarak asgari bir radar ayrımı elde etmek üzere ATC tarafından kararlaştırılır ve uzun deneyimler sonucu kabul edilebilir bir emniyet seviyesi ortaya koyulur. Bir nakliye uçağının arkasındaki uzun bir pistten hafif bir uçağın kalkması için, önceki uçağın çok üzerinde bir uçuş yolu elde etmek için kalkış noktasını seçmeniz önerilir.

### Ayrımlar

Neredeyse dünyanın her yerinde ayrımlar ICAO kurallarına uygun olarak yapılır.

**Sınıflamalar:** Uçağın üç kategorisi MTOW'a göre tanımlanır:

**Ağır (H):** 136 tonun üstünde.

**Orta (M):** 7 ila 136 ton arasındadır.

**Hafif (L):** 7 tonun altındadır.



Collaborative Arrival (AMAN) and Departure (DMAN) Management Solution

Buna ek olarak, ağır olarak sınıflandırılmasına rağmen, A380 Süper (S) olarak bilinir ve arkasında artan ayrımlara maruz kaldı.

**Seyahat:** Seyahat irtifasında ayrımlar tüm uçak türleri için aynıdır:

**Yatay olarak:** 5 NM.

**Dikey olarak:** 1000 ft.

**Yaklaşma:** Yaklaşımlarda, ayrımlar lider ve takipçi sınıflandırmasına bağlıdır. Aşağıdaki tabloda, aynı pistteki çeşitli çiftlerin ayrımları verilmektedir. Bunlar, yanal olarak 760 m'den daha aşağıda ayrılmışsa, farklı paralel pistlerde yapılan operasyonlar için de geçerlidir. A380 ayrımlarının ICAO tavsiyesinde (PANS-ATM) değil, 2008'de ICAO tarafından yayınlanan geçici bir Devlet Mektubu'nda olduğunu belirtmek gerekir.

### Diğer kurallar:

ICAO kuralları iki ülkede

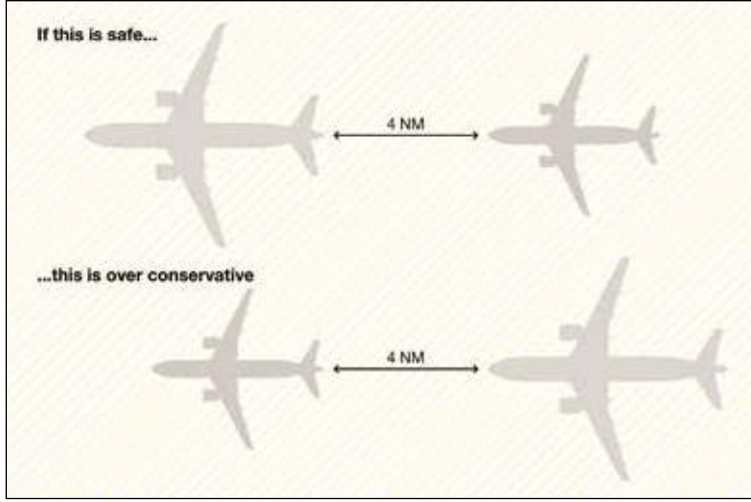
(ABD ve İngiltere hariç) dünya çapında kullanılmaktadır. Bu iki ülke farklı bir sınıflandırma, farklı ağırlık limitleri ve ayrımları uygular.

### RECAT (Yeniden kategorizasyon).

#### Yeniden sınıflandırmanın prensipleri:

Yeniden sınıflandırmanın hedefi belirli bir pistin, ya da pist çiftinin iniş kapasitesini iyileştirmek için, güvenlik seviyelerinin bozulmadan bazı uçak çiftleri arasındaki yaklaşım ve kalkış ayrımlarını azaltmaktır. İlk adım RECAT 1 olarak adlandırılır. Tüm uçaklar A'dan F'ye 6 kategoriye yerleştirilir, A büyük uçak kategorisidir. Prensip, Ağır ve Orta her biri 2 kategoride bölmektir. Bir örnek olarak, günümüzde, Heavies arasındaki ayrımlar, büyüklerin arkasındaki küçük Heavy olan en kötü durum için kurulmuştur. Bununla birlikte, eğer bu büyük Heavy en küçük Follower takip ederse, yaygın algı, uçuş emniyeti düzeyinde bir etki yaratmadan ayrımların azaltılmasının mümkün olduğunu gösterir (fi.3). Benzer şekilde, ayrıma iki büyük Heavy veya iki küçük Heavy arasında azaltılabilir. Aynı ilkeler uygulandığında, Medium kategorisi için de geçerlidir. Hedef şu ki, hiçbir durum ICAO ayrımlarıyla bugün mevcut durumdan daha kötü olmamalı.

		Follower			
		S	H	M	L
Leader	S		6 NM	7 NM	8 NM
	H		4 NM	5 NM	6 NM
	M				5 NM
	L				



(Fi.3) Uçaklara ayrılma minimumlarının uçak kategorilerine indirgenmesi

**RECAT 1 FAA:** FAA, uçakları MTOW ve kanat açıklığına göre yeniden sınıflandırmaya karar verdi. RECAT FAA birkaç ABD havaalanında uygulanmaktadır.

**RECAT 1 EU:** RECAT FAA yaklaşımının Atlantik'in her iki yakasındaki havayolu filolarındaki farklılıklardan dolayı Avrupa havalimanlarında pek az fayda sağladığı anlaşıldı. Bu nedenle bir RECAT EU geliştirildi. Yalnızca lider uçakların wake vorteks gücünü değil, takipçinin direncini de göz önüne alır. Airbus tarafından gerçekleştirilen karşılaşma testleri, hesaplamalar için kullanılan bazı modellerin onaylanmasına izin verdi.

**RECAT 1 EU'de ayrıca 6 kategori bulunmaktadır:**

**A - Super Heavy:** A380 ve An124 dahil.

**B - Upper Heavy:** MTOW,

100 tonun üstünde, kanat açıklığı 52 - 72 m arasında.

**C - Lower Heavy:** MTOW 100 tonu aşan ve kanat açıklığı 52 m'nin altında

**D - Upper Medium:** MTOW 15 ile 100 ton arasında ve kanat açıklığı 32 metreden fazla.

**E - Lower Medium:** MTOW 15 ile 100 ton arasında ve kanat açıklığı 32 m'nin altında

**F - Light:** 15 tonun altındaki MTOW.

**Ayrımlar aşağıdaki gibidir:**

RECAT AB 2014 yılı sonunda EASA tarafından onaylandı. Uygulama, Şubat 2016'da Paris-Charles-de-Gaulle havaalanında planlandı ve aynı zamanda dünya genelindeki bazı hava limanlarında da uygulanacak. Bu uygulamanın zorunlu olmadığı ve yalnızca en

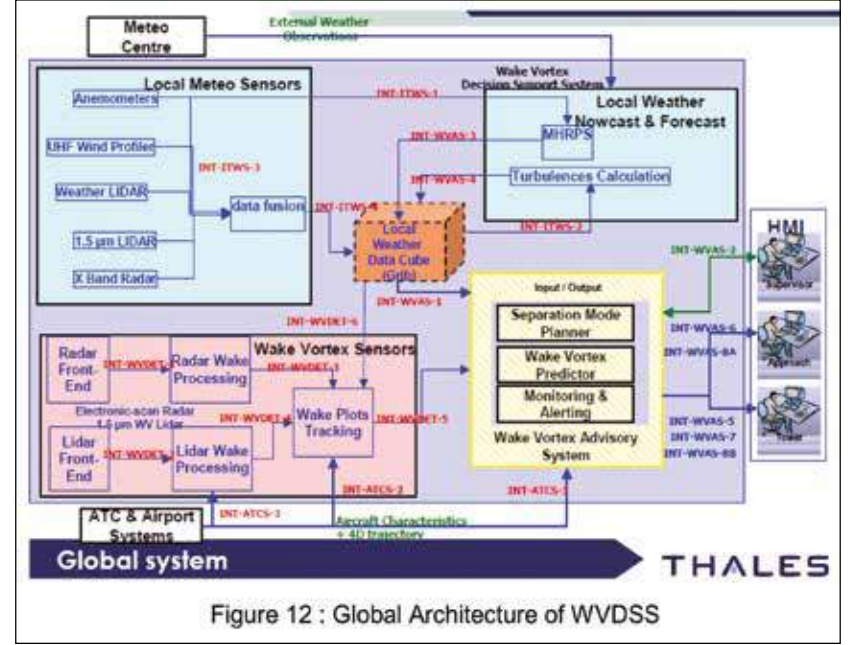


Figure 12 : Global Architecture of WVDSS

önemli Avrupa havaalanlarının kullanacağı, diğerlerinin ise ICAO ayrımlarını sürdüreceği belirtilmelidir.

**RECAT 2 ve RECAT 3:** RECAT 2, muhtemelen uçak grupları tarafından lider ve takipçi tiplerini dikkate alan bir ayrımla "pair-wise" olarak adlandırılır. Önümüzdeki yıllarda uygulanacaktır.

Ayrımlar, tüm wake vortekslerden kaçınmak için değil, emniyetsiz olanları önlemek anlamına gelmektedir. Çok sakın havalarda, wake vorteks karşılaşmaları ile yüksek irtifalarda önemli yatış açısı oluşturmakta, muhtemelen bazı yük faktörü ile güçlü türbülansa neden olabilir.

**Unutmayın:** Kontrolleri bırakın ve Dümen Kullanmayın.

## KAYNAKLAR

The Airbus safety magazine Safety first, #21 January, 2016.

Aircraft Wake Vortex State-of-the-Art & Research Needs, Compiled by: F. Holzäpfel (DLR), Issued by: A. Reinke (Airbus), C. Schwarz (DLR), Date of issue: 10 NOV 2015. [http://www.wakenet.eu/fileadmin/user\\_upload/News%26Publications/WN3E\\_Wake\\_Vortex\\_Research\\_Needs\\_Report\\_2012\\_v1.pdf](http://www.wakenet.eu/fileadmin/user_upload/News%26Publications/WN3E_Wake_Vortex_Research_Needs_Report_2012_v1.pdf)

Thales Wake Vortex Solutions <https://www.youtube.com/watch?v=zeYP4sn8Tzs>

[http://skybrary.aero/index.php/Category:Wake\\_Vortex\\_Turbulence](http://skybrary.aero/index.php/Category:Wake_Vortex_Turbulence)

[http://www.onecert.fr/projets/WakeNet2-Europe/fichiers/WN2E\\_hazard\\_criteria\\_v1.pdf](http://www.onecert.fr/projets/WakeNet2-Europe/fichiers/WN2E_hazard_criteria_v1.pdf)

		Follower					
		Super Heavy	Upper Heavy	Lower Heavy	Upper Heavy	Lower Heavy	Light
Leader	Super Heavy	3 NM	4 NM	5 NM	5 NM	6 NM	8 NM
	Upper Heavy		3 NM	4 NM	4 NM	5 NM	7 NM
	Lower Heavy			3 NM	3 NM	4 NM	6 NM
	Upper Heavy						5 NM
	Lower Heavy						4 NM
	Light						3 NM



# JUST US

GLOBAL LTD

## DEĞERLİ PİLOTLARIMIZA LONDRA'DA YATIRIM İMKANI



Londra'da avantajlı yatırım seçeneklerimiz ve gayrimenkul yönetim ekibimizle sizlere hizmet vermekten mutluluk duyuyoruz

Sizlere yeni ve göz alıcı konut projelerini sunarken sizden gelecek olan soruları da cevaplayacağız.

- KONUT SATIŞI VE KİRALANMASI
- TİCARİ YATIRIMLAR
- TİCARİ KİRALAMALAR
- LONDRA'DA KONUT SAHİBİ OLMANIN AVANTAJLARI
- YILLARA GÖRE KONUT PRIM ORANLARI
- YABANCI YATIRIMCILARIN İNGİLTERE'DE MORTGAGE KULLANIM KOŞULLARI

**Sizleri Londra'daki yatırım projeleri ile buluşturmak için lansmana davet ediyoruz.**

**Ayrıntılı bilgi ve randevu için**

**JUST US GLOBAL LTD**

**Suite 16A, 1<sup>st</sup> Floor International House, St. Katharines Way  
London, E1W 1UN**

**T. ++44 0207 702 3666**

**M. ++90 532 257 0005**

**info@justusglobal.co.uk**

**www.justusglobal.co.uk**





# HAVACILIKTA İKİNCİ YENİ -2

**BİR ÖNCEKİ YAZIMIZDA, HAVACILIKTA BİRİNCİ YENİYİ ANLATMIŞTIK. SONRASINDA, OKURLARIMIZIN İKİNCİ YENİNİN NASIL TARTIŞILACAĞINI MERAK ETTİKLERİNİ GÖRDÜM, DUYDUM. MERAK BÜYÜK! ÇÜNKÜ PEK ÇOKLARINA GÖRE PARADİGMA DEĞİŞİMİ BİRİNCİ YENİDE TAMAMLANMIŞTI. HAVACILARIN ÇOĞU DA BUNUN DEVAMINDA NEYİN GELDİĞİNİ BİLMİYOR. NİTEKİM “HAVACILIK EMNİYETİ” EĞİTİCİLERİNDEN BİLE BAZILARININ İKİNCİ YENİYİ BİLMEDİĞİNE TANIK OLDUM. BU YÜZDEN, HAVACILIK EMNİYETİNDE EZBER BOZAN EN YENİ ANLAYIŞI “İKİNCİ YENİ” TANIMIYLA MASAYA YATIRILIM İSTİYORUM.**



**Yrd.Doç.Dr.Cengiz Mesut Bükeç**

Girne Üni. Havacılık ve Uzay Bilimleri Fakültesi  
Havacılık Yönetimi Bölüm Başkanı



**H**avacılıkta birinci yeni anlayış kapsamında mevzuatta yapılan düzenlemeler, örgütsel çabaların sonucunda geliştirilen usuller ve tedbirler, verilen emniyet eğitimleri, yapılan hatırlatmalar, örgütsel öğrenme çabaları, değişim yönetimi için gösterilen gayret ve daha

etkili hale getirilen emniyet konulu iletişim bir noktaya kadar fayda sağlamakta ama sonrasında maalesef yetersiz kalmaktadır.

Kalite yönetiminde “Altı Sigma” kuralında tanımlanan bir alan vardır. “Ne kadar tedbir alsanız da, ne kadar bireysel ya da örgütsel iyileştirmeye gitseniz de belli



**Ece Ayhan**

bir oranda hata/ihlal düzeyinin altına inemezsiniz” diyen alandır orası. Örneğin televizyon üretim bandında bu alandaki o küçük miktar kadar hatalı üretim kaçınılmaz kabul edilir. Fakat havacılık emniyetinde küçücük de olsa, söylenen o alanlarda gerçekleşen sorunlar, büyük kazalara neden olabilir. Havacılık diğer pek çok sektördeki üretimden ve hizmet sunumundan farklı özellikler taşır. Çünkü risklerin olumsuz sonuçları tamir edilecek televizyon değil, yüksek miktarda can ve mal kaybı veya ekonomiye, çevreye verilen büyük bir zarar olarak ortaya çıkmaktadır.

Hava ulaştırıcılığındaki kaza oranlarını incelediğimizde Altı Sigma ile belirlenen oranımın, 2012 yılından günümüze aşağı yukarı tüm kaza istatistiklerinde ortaya çıkmış olduğu görülür: Bir milyonda iki (büyük gövdeli uçak kazası)!

Birinci yeni kapsamında ortaya konulan tüm çabalar başarılı olmuş, kabul edilebilir emniyet seviyesi burada bir yerde sabitlenmiştir. Fakat buradan öteye bir azalma bu düşünce ile mümkün görünmemektedir.

Edebiyat tarihimizde ikinci yeni akımı, dilin alışılmış kalıplarını yıkmak, sözdizimini zorlamak, değiştirmek ya

da bozmak yoluyla daha güzel şiirler yazılabileceğini iddiası üzerine ortaya çıkmıştır.

Emniyet düşüncesinde ikinci yeniye karşılık gelen anlayış değişikliğinin başlangıç noktası Üvercinka gibi “tam olarak şudur!” denemese de Eurocontrol’ün akademik temelli çalışmalar sonucunda ortaya konulduğunu söyleyebiliriz: Safety II.

Eurocontrol’ün “Safety II” kavramına karşılık, benim “ikinci yeni emniyet anlayışı” dediğim anlayışta da paradigma değişikliği talep edilmektedir. Denmektedir ki, “hocam, birinci yeni bizi Altı Sigma seviyesine getirdi. Bu çok iyi, bundan vazgeçmeyelim. Aynen devam edelim. Fakat engellenemeyen kazalar için ezberleri tersten okuyan bir anlayışı da geliştirip buna ekleyelim.”

Nedir bu ezberleri tersten okuyan anlayış? İlginçtir ki geçenlerde bazı emniyet eğiticisi dostlarımla bile bu yeni görüşten haberi olmadığını fark ettim. O nedenle

**EMNİYET RİSKLERİNİ  
TANIMLAMAK YA DA  
YAŞANMIŞ OLAYLARIN,  
KAZALARIN NEDENLERİNİ  
KÖK NEDENLERİYLE BİRLİKTE  
TANIMLAMAK İÇİN ÇABALARKEN  
HER SEFERİNDE AYNI ÇALIŞANI  
BULUP “SENİN YÜZÜNDEN  
EMNİYETSİZLİK YAŞANIYOR”  
DEMEK NASIL BİR  
AKILDIR?**

dikkatli şekilde ve adım adım anlatacağım.

Öncelikle birinci yenedeki ezberimizin ne olduğuna değinelim. Birinci yeni emniyet anlayışında;

- Emniyeti tehlikeye düşüren hataların/yanlışların nerede yapıldığı sürekli sorgulanmakta, nedenler ve kök nedenler aranırken ister istemez daima bir “günah keçisi” bulunmaktadır;

- Benzer şekilde insanın (havacının) neden hata yaptığı ve neden tüm emniyet kurallarına uymadığı sürekli sorgulanmaktadır.

Günah keçisi dediğimiz kişi aslında bizim çalışmamızdır. Bizim sistemimizin bir parçası dediğimiz çalışmamız hem de! Yani tümüyle bağımlı olduğumuz nitelikli insan gücümüzdür. Emniyet risklerini tanımlamak ya da yaşanmış olayların, kazaların nedenlerini kök nedenleriyle birlikte tanımlamak için çabalarken her seferinde aynı çalışanı bulup “senin yüzünden emniyetsizlik yaşıyor” demek nasıl bir akıldır? Kök neden analizlerinin sonucu mutlaka örgütsel iyileştirmelere

**Turgut Uyar**





kapı açacak cümleleri içermelidir, birlikte çalışıklarımızı ipe götürecekt cümleleri değil!

### **KÖK NEDEN ANALİZLERİ GÜNAH KEÇİSİ BULMAKTAN BAŞKA BİR İŞE YARAMIYOR**

Çünkü işler artık çok karışık ve bir değerinin alanına girmekte. Sivil havacılık faaliyetleri hem sayıca hızla artmaktadır hem de giderek daha karmaşık bir hal almaktadır. Çoğu “hataları önlemek” için tasarlanmış olan bilgi teknolojilerini kullanmak bile başlı başına bir kocaman emektir, öğrenme sürecidir. Nitekim uzmanlıkta en net çizgileri olan bakım teknisyenleri bile artık işlerinin sınırını tanımlayamıyor. Hele her işin payına düşen emniyet kuralını ayrı ayrı anlamak, öğrenmek, uygulamak dediğimizde, işlerin sanılandan daha zor olduğu görülüyor. Bu yüzden ikinci yeni der ki havacılık

emniyetini tehlikeye düşüren hataları veya ihlalleri sadece kurallar, usuller, örgütsel çabalar önlemez; bunun yanında mevzuatta okumadığımız, eğitimlerde duymadığımız, yöneticilerimizin tanımlamadığı bir güvencemiz vardır: İnsan! O “insan” bir gerçek havacıdır. O, emniyet konusunda bilgi sahibidir. Aldığı emniyet eğitimlerini benimsemiş, özümsemiş, yaptığı işe yansıtarak faydalı hale getirebilmiştir. Emniyeti kurallar bütünü olarak değil, bir anlayış meselesi olarak görür, yine de hiçbir emniyet kuralını tartışmaz, uyar, yanındakilerin de uymasını sağlar.

Bununla birlikte, O’na hiç kimse yanında çömez varken daha dikkatli ol demez ama O olur. O’ndan hiç kimse yanında çalışanın şu kişisel yetersizliğini dikkate alıp önceden şu hamleyi yap dememiştir ama O yapar. Teknik dokümanlarda yazmadığı halde kullandığı teçhizatın, donanımın,

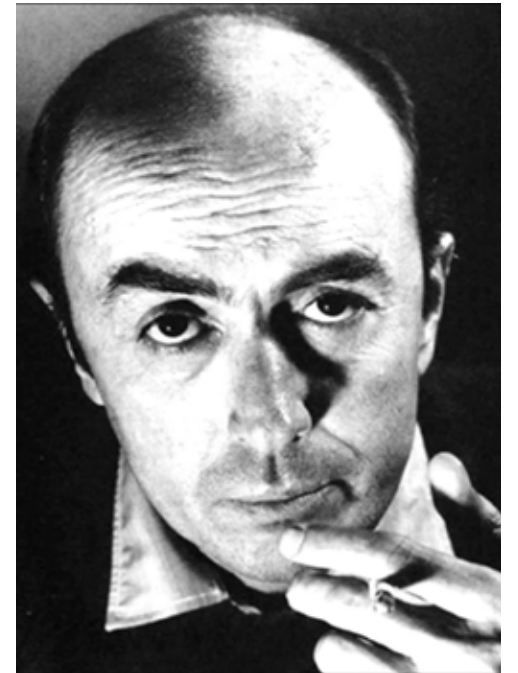
yazılımin, makinenin eksiklerini kusurlarını “üstüne vazife olmadığı halde” öğrenir ve olası riskleri kestirir. Kendi kendine tedbirler alır.

### **İKİNCİ YENİ ANLAYIŞI İNSANA GÜVENMEYİ ESAS ALIR. GÜVEN DUYULAN HAVACI, İŞİNDE ÖZGÜRLEŞİR, HAREKET ALANINI GENİŞLETİR VE BÖYLECE BİLGİSİNİ, SEZGİSİNİ VE DENEYİMİNİ EMNİYETİN ARTIRILMASINDA KULLANABİLİR.**

İkinci Yeni emniyet anlayışında rasyonel değil algılanan dünya önem kazanmıştır. Şiirde hayal gücüne ve yaratıcılığa en öncelikli önemi veren ikinci yeni akımı ile eşleştirmem bu yüzdendir. Emniyeti sağlamak için herkesi ilgilendiren kuralların ötesine de geçilmiştir ve havacının kişiye özel algılarından ve deneyimlerinden fayda umulmaktadır:

*Bütünüyle bir semte benziyor Ruhi Bey  
Binlerce, on binlerce kedinin hep birden  
kılmıdadığı*

*Kedilerden örülmüş bir semte*



**Edip Cansever**

*Ve soğuk bir tuvalde yerini bulamamış renkler gibi  
Soğuk ve ayakta tutan çelişkileri  
Bir görünümünden bir başka görünüme kolayca  
sıçranan  
Her şeyin, ama her şeyin çok dıştan fark edildiği  
Eh belki de bir satır fazlalığı ya da bir satır  
eksikliği*

Havacılık işletmelerinde emek verenler olarak hepimiz şahidiz ki emniyet güçlendirilirken “kuralların kaplayamadığı alanlarla sık sık karşılaşılır”. Bu alanda yürürken boşluğa basmamak için çalışanlarımızın sahip olduğu bilgi ve deneyime muhtacız. Bunu açığa çıkarmalıyız, emniyet lehine harekete geçirmeliyiz:

*Senin bu ellerinde ne var bilmiyorum göğe bakalım  
Tuttukça güçleniyorum kalabalık oluyorum  
Bu senin eski zaman gözlerin yalınız gibi ağaçlar  
gibi  
Sularım ımsın diye bakıyorum ısınıyor*

Bunu başarmak için işletme yönetiminin, iç ve dış denetçilerin, emniyet yönetim biriminin tek bir önemli doğruyu anlaması gerekiyor: Emniyet risklerini tanımlarken ya da kazaların/olayların kök neden analizlerinde “günah keçisi aramak”tan vazgeçmek gerek! Çünkü bu sadece kurallara uyulmasıyla kısıtlı bir anlayışa itiyor bizi.

## **EMNİYET KURALLARDAN VE KURALLARA UYAN HAVACILARDAN İBARET BİR KURMACA DEĞİLDİR**

Oysa havacılıkta emniyet için ortaya konulan çabalar, artık insandan daha fazla fayda istemeye ve tek tek çalışanlarının değerli olduğunu hissetmeye, hissettirmeye bizi itiyor:

*Seni düşündükçe  
Gül dikiyorum elimin değdiği yere*

Buradan hareket edince kişisel performans farklılıklarının emniyet performansını da etkilediği anlaşılıyor ki asıl vurgulamak istediğimiz de budur. Bunun için emniyet için gösterilen ilave kişisel/ takım gayretlerinin belirlenmesini ve öne çıkarılıp teşvik edilmesini öneriyorum. Bu hem motivasyonu artırıcı çabalara katkı sağlayacaktır hem de emniyeti ikinci yeni anlayışla destekleyecektir:

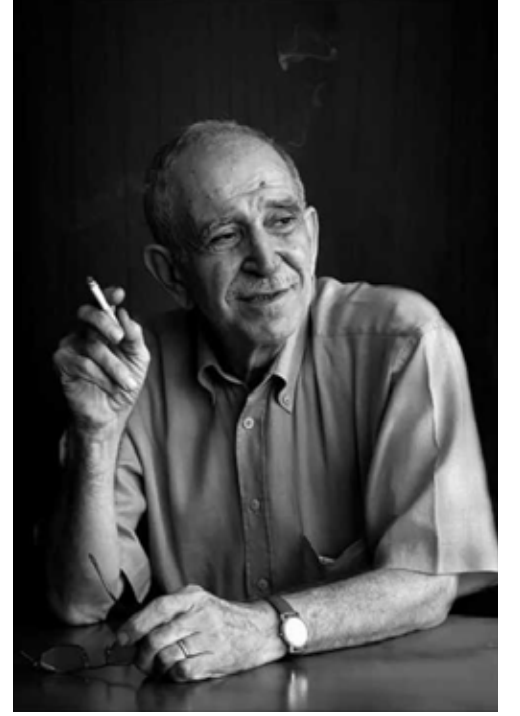
*Ben sana teşekkür ederim, beni sen öptün  
Ben uyurken benim alınmdan beni sen öptün  
...  
Ben belki dün ölmüştüm, belki de geçen hafta.*

Toplantıların gündemine ikinci yeni anlayışı destekleyen, geliştiren gündem maddeleri eklenmesini öneriyorum. Böylece özellikle üst yönetim emniyeti artıran özel çabaların, olanakların yanında bilinçli havacıların yeteneklerinin farkına daha kolay varacaktır. Değil midir ki emniyet insanı merkeze alan, öyleyse vazgeçmek gerek bugüne dek yapılmış olan suçlamalardan, günah keçisi aramalardan:

*Çocukça ve seni üzen girişimlerim oldu  
Bağışla bir daha tekrarlanmaz hiçbirini*


Kıسادan söyleyelim: Havacılar kurallara uyarak emniyeti güvence altına alıyor gibi görünseler de aslında yöneticilerinin, denetçilerinin, kural koyucuların bilmediği özel bazı becerileri de sergiledikleri için emniyet güvence altındadır. Çünkü kurallarla ördüğümüz alanların boşlukları vardır ve hep olacaktır. O boşlukları doldurmak için havacıların söz konusu özel tepkilerini teşvik etmeliyiz. Bunun için de ezberi tersten okumalıyız:

*WAzım, güzel atlar da güzel şiirler gibidirler*



**Ülkü Tamer**

*Öldükten sonra da tersine yarışılar, vesselam!*

Sonuç olarak; artık havacılık emniyetini kazalarla, kayıplarla, “sakın ha”, “ölürsün bak” gibi ünlemlerle anlatmayacağız. Bunun yerine, gerçekten doğru işleri yapan bilgili, yetenekli, deneyimli havacıları doğru anlayıp emniyeti artırmaları için önlerini açacağız. Karmaşık havacılık faaliyetlerini emniyet içinde yürütebilmek için çalışanlarımızın iyi niyetli olduklarına inanacağız, onlara güveneceğiz, çabalarına destek olacağız. Çünkü biliyoruz ki dünyanın dört bir yanında, havacılar iyi niyetli ve özverili çabalar sarf etmektedir. Hava taşımacılığının getirdiği ekonomik, sosyal ve kültürel faydaların insanlık yararına kullanılması için ilk önce havacılıkta ikinci yeni emniyet anlayışını benimsemek ve havacıları gerçekten güvenmek gerekir. 



# HAVACILIKTA E-LEARNING

## UZAKTAN BİLGİSAYAR YOLU İLE EĞİTİM

HER GEÇEN GÜN HIZLA GELİŞEN TEKNOLOJİ VE KÜRESELLEŞMENİN ETKİSİYLE BİLGİ TOPLUMU HALİNE GELEN HAVACILIK ŞİRKETLERİ, SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR BÜYÜME İÇİN EN ÖNEMLİ KAYNAKLARI OLAN HAVACILIK ÇALIŞANLARININ NİTELİĞİNİN İYİLEŞTİRİLMESİNE SON DERECE ÖNEM VERMEKTEDİR. DİĞER TARAFTAN BİLGİNİN KOLAY, HIZLI VE DÜŞÜK MALİYETLE AKIŞINA OLANAK SAĞLAYAN İLETİŞİM TEKNOLOJİLERİNDEKİ GELİŞMELER, BİRÇOK ALANDA OLDUĞU GİBİ HAVACILIK SEKTÖRÜNDE DE OLDUKÇA BÜYÜK ETKİLER YARATMIŞ, BU ETKİLER DE EĞİTİM FAALİYETLERİNDE YENİ UFUKLARIN AÇILMASINA OLANAK TANIMIŞTIR.



**KPT. PLT. Atilla DUYAR**

THY/B-777  
Phd-HRM

İlk olarak United ve PAN-AM WWW (World Wide Web) şekli ile, şirketlerinde 80'li yılların sonunda basit tarzda uygulamaya başlanmıştır. Avrupa sivil havacılığında ise bu kavram 1999 yılı sonunda regülasyonlara alınmıştır. Bu yeni ufuk, başta internet

olmak üzere bilgi ve iletişim teknolojileri kullanılarak, bilgisayar ağları ve internet üzerinden yürütülen yeni bir öğrenme yolu olan e-öğrenmeyi karşımıza çıkarmıştır.

### E-Öğrenme

1980'lerin sonunda ortaya

çıkaran WWW (World Wide Web), bilginin paylaşılması ve ulaştırılması amacıyla yaygın bir şekilde kullanılmaktadır.

Diğer taraftan, günümüz küresel ekonomisi içinde artık havacılık şirketleri, organizasyonlar ve dahi hükümetler, global ölçekte sahip oldukları işgücünün

yetenek ve becerisini artırmak için daha etkin ve daha dinamik yollar bulmak zorunda kalmaktadır.

Çağın gerisinde kalmak istemeyen havacılık şirketleri, çalışanlarının dünyadaki gelişmelere ve değişimlere uyum sağlaması, bilgi ve birikimlerinin

artırılması amacıyla e-öğrenmeyi seçmektedir.

Örneğin bugün Lufthansa'nın bir yılda ölçümediği eğitim maliyet karı 800.000 Euro'yu bulmaktadır.

E-öğrenme özellikle havacılık çalışanlarının kişisel kariyerlerini geliştirmelerinde, işgücünün hizmet içi eğitimlerinde, yeni işe alınan kişilerin işe adaptasyonları için sağlanan eğitim programlarında çok verimli olarak uygulanmaktadır.

### **E-öğrenmenin avantajları**

#### **1.Sınıf ve ek öğretmen ihtiyacını ortadan kaldırır.**

Güvenli internet üzerinden öğrenme, fiziksel sınıf ihtiyacını ve ek öğretmen ihtiyacını ortadan kaldırmaktadır. E-öğrenme, “nerede, ne zaman ve ne istersen

öğren” yaklaşımı ile öğrenme kavramına yenilik getirmiştir. İnternet veya intranet teknolojileri kullanılarak gerçekleştirilen e-öğrenme, öğretmen ve öğrencinin fiziksel olarak aynı ortamda bulunmadığı, görselliğin ise çok geliştirildiği bir eğitim olanağı sunmaktadır.

Bu sayede havacılar, derse katılmak için eğitim yerleşkelerine gitmek zorunda kalmazlar. Bu metottan yararlanmak için sadece e-öğrenme hizmeti veren havacılık şirketinin internet sitesine ulaşılması ve kayıt olunması ve şifre girilmesi yeterlidir.

Diğer yandan, e-öğrenme ile eğitim sırasında kullanılacak olan materyallere internetten online olarak ulaşılabilir. Genel olarak değerlendirildiğinde, eğitimin alınacağı sınıfa ulaşım

zorunluluğu kalmaması nedeniyle trafik problemi bir ölçüde ortadan kalkar, park sorunu hafifler. Ve 100 uçaklık bir havacılık şirketinde genel giderler açısından %20 bir kar yaratabilir.

E-öğrenme vasıtasıyla kursiyerler, kendi evlerinde çaylarını yudumlayarak stressiz bir şekilde eğitim alabilirler. İstedikleri anda istedikleri yerde büyük online kütüphanelere ulaşabilirler. Hücresel modemlerin kullanılmasıyla da geleneksel telefon hattı ve ağ bağlantısına ihtiyaç duyulmadan öğrenme faaliyetinde bulunabilirler.

#### **2. Zaman serbestisi sağlar.**

Havacılıkta en önemli kaynak zamandır.

E-öğrenme ile havacı, öğrenim programını kendi iş programına

uygun olarak belirler. Öncelikli olarak hareketi gerçekleştirebilir, hatta personel yatıda dinlenme esnasında dahi eğitimini sürdürebilir.

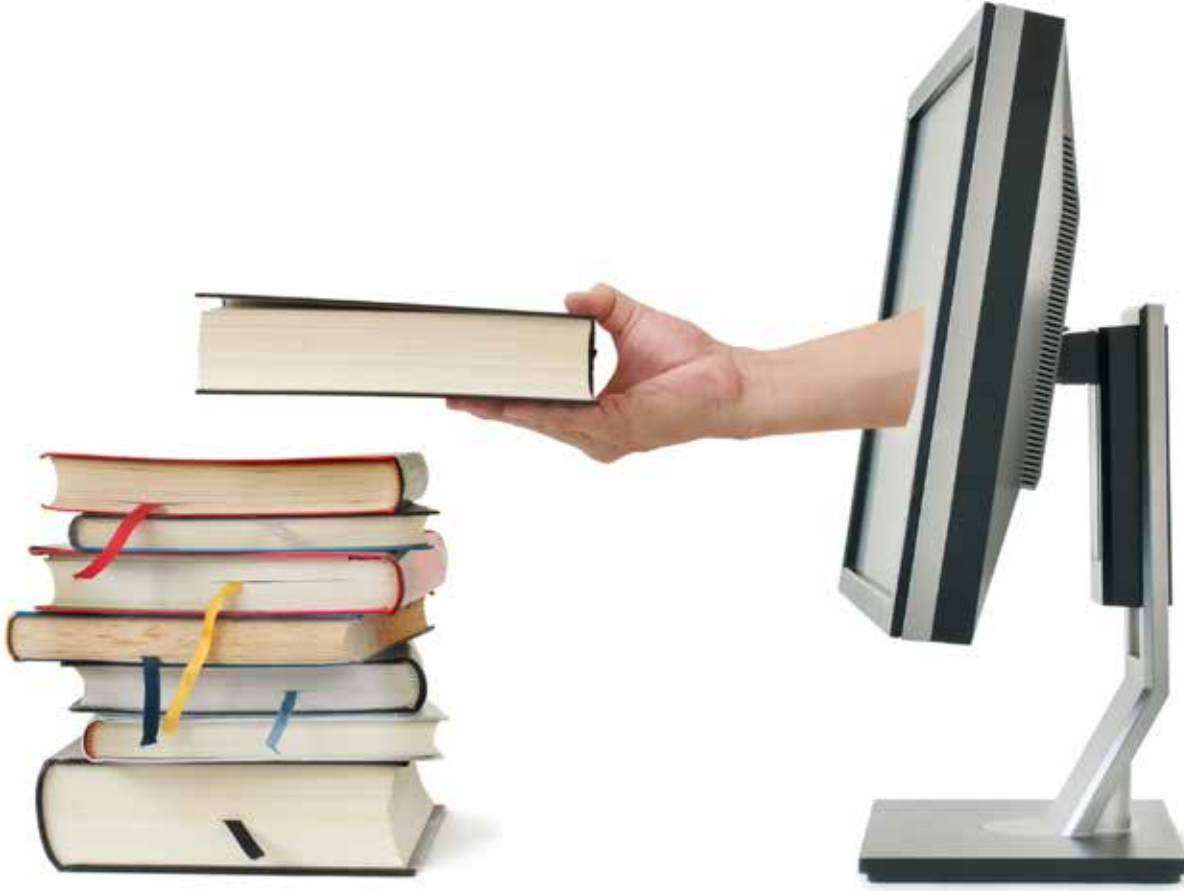
#### **3. Daha etkin bir öğrenme gerçekleşir.**

Öğrenmesiz bir havacılık büyük kazalara sebep olur.

E-öğrenmede, resimler, sesler, yazı çalışmaları sinoptik diyagramlar, akışkan girdiler kullanılarak konu içeriği çeşitlendirilir. Sohbet odaları, tartışma tahtası, e-mail kullanılarak diğer kursiyerler ve öğretmenle etkileşim yaratılır, hızlı geribildirim sağlanır. Bu sayede, bilgilerin zihinde tutulma oranı %40 artar.

Bazı araştırmalar, e-öğrenmenin daha hızlı ve etkin olduğunu ortaya çıkarmıştır. Hatırlama oranı kitap okumada % 20 iken, ➤





bu oran e-öğrenme gibi çoklu etkileşimli öğrenmede % 40'a kadar çıkabilmektedir.

#### **4. Kursiyer material konusunda da daha etkindir.**

E-öğrenme ile havacılar, kendi ihtiyaçlarına göre öğrenme materyallerini özelleştirebilirler. Bu, kursiyerlere öğrenme sürecini daha fazla kontrol edebilme olanağı sunar. Bu yaklaşımıyla e-öğrenme, kursiyer merkezlidir. Kursiyer konuyu öğrenene kadar, konu üzerinde çalışabilir. Zaman sınırsızdır. Herkes kendi hızında öğrenebilir. Ve ders içi sınavı tamamlayabilir.

Kursiyer, konuyu anlamadığı zaman, iletişim araçlarını kullanarak öğretmen ve diğer

kursiyerler ile bağlantı kurabilir. Doğru ve istenilen kaynağa kısa sürede erişebilir. Tekrar dersi izleyebilir.

Ayrıca öğrenim materyalleri, hızlı değişen koşullara uygun olarak kısa sürede güncellenebilir.

#### **5. E-öğrenme, öğretmenlere de esneklik sağlar.**

Öğretmen, eğer internet bağlantısı mevcut ise kursiyerlere sorular sorabilir.

#### **6. E-öğrenme maliyeti yönünden avantajlıdır.:**

Günümüzde hemen hemen tüm bilgisayarlarda modem ve ücretsiz bir tarayıcı (browser) bulunmaktadır. Bu durum, sistem kurululumunun maliyetini göreceli olarak düşürmektedir.

Özellikle dağınık yapıda bulunan havacılık şirketleri için ulaşım ve konaklama maliyetlerini hissedilir derecede azaltır.

Yapılan çalışmalar dünyadaki önemli büyük havacılık şirketlerinde, e-öğrenme ile maliyetlerinde %30-%70 arasında bir kaynak tasarrufu yapabildiklerini göstermektedir. (JAA 2012 yılı eğitimde e-learning araştırması)

Yıl sonunda her havacılık şirketi e-learning ile elde ettikleri faydayı açıklarlar ise çalışanları daha fazla konuya motive edeceklerdir.

#### **7. E-Öğrenme etkin geri bildirim sağlar.**

E-öğrenme kapsamında kişisel testler ile kursiyer kendi kendini

sinayabilir. Kişinin tüm öğrenim faaliyetleri raporlanabilir, kayıt altına alınabilir. Ölçme değerlendirme sistemleri ile verilen eğitimlerin etkinliği de ölçülerek eğitimin verimliliğinin artırılması için iyileştirici çalışmalar yapılır ve kursiyere geri bildirimde bulunulur. Gerekli sertifikalar anında dağıtılabılır.

#### **E-öğrenmenin dezavantajları**

##### **1. Materyallerin içeriklerinin zenginleştirilmesinin maliyetleri yüksektir.**

E-öğrenmede kullanılan materyallerinin geliştirilmesi ve sistemin kurulması yüksek maliyetlere yol açabilir. Özellikle içeriğin resimler, videolar,



animasyonlar v.b. kullanılarak zenginleştirilmesinin maliyeti yüksek olabilir. Bu nedenle derslerde yerli şirketler ile çalışmak daima bir avantaj sağlar.

## 2. Fiziksel etkileşimi engeller.

Kursiyerler, öğretmenden ve sınıf arkadaşlarından yalıtılmış olma hissine kapılabilirler. Çünkü e-öğrenme, kursiyer ile öğretmen ve diğer kursiyerler arasındaki fiziksel etkileşimi ortadan kaldırmaktadır.

## 3. Laboratuvar uygulamalarının simule edilmesi zordur.

Bazı laboratuvar uygulamalarının sanal ortamda simule edilmesi oldukça zordur. Bu durum özellikle uçuş alanında e-öğrenme

faaliyetine katılmak isteyenler açısından olumsuz bir durumdur.

## 4. E-öğrenmenin sağlıklı yürütülebilmesi için bilgisayar bilgisi gerekmektedir.

Online öğrenme yazılımının kullanımı, bilgisayar dosyalarının yönetimi başlangıç seviyesinde bilgisayar bilgisine sahip olan bazı kursiyerler için karmaşık gelebilir.

## Sonuç

Teknolojinin hızla geliştiği günümüz rekabet koşullarında başarının sürekli olarak sağlanabilmesi için havacılık şirketleri, daha hızlı, daha esnek olabilmek ve sürekli yeni beceriler kazanabilmek için e-öğrenmeyi etkin bir şekilde kullanmalıdır.

Ancak, e-öğrenmede, özellikle teknik desteğin kısıtlı olması durumunda, bilgisayarların ve internetin, eğitim kalitesinin iyileştirilmesine yeterli katkı görülememektedir. Özellikle her yıl aynı paternde icra edilen dersler bir de uzun olur ise son derece sıkıcı olmaktadır.

Ayrıca dersler ve süreleri belirlenirken uluslararası sistemin gereklilikleri de göz önünde bulundurulmalı, ama her şeyi öğretme amacı asla taşımamalıdır.

Bu açıdan değerlendirildiğinde, teknoloji harcamalarının, donanım, yazılım ve ağ bağlantısı gibi altyapı yatırımları ile sistemin etkin bir şekilde uygulanabilmesi

için gerekli olan teknik destek arasında dengeli bir şekilde yapılması gerekmektedir. E-öğrenme, sınıf tabanlı öğrenmeyi tamamlayıcı bir şekilde kullanılırsa çok daha verimli olacaktır.

E-öğrenme, havacıların eğitim kalitesinin artırılmasında önemli bir potansiyele sahiptir. Bu potansiyelin kullanılabilmesi, Ulusal bir havacılık eğitimi politikası belirlenmesine ve teknolojiyi ve sunduğu olanakları da içeren, bir eğitim reform yapılmasına bağlıdır. Sağlıkla kalın.



# HAVAYOLU PİLOTLARININ KORKULU RÜYASI: LİSANS KAYBININ HUKUKİ ÇERÇEVESİ

**4857 SAYILI İŞ KANUNU'NA TABİ OLANLARA NAZARAN DAHA KISITLI HUKUKİ KORUMA ALTINDA MESLEKLERİNİ İFA EDEN PİLOTLAR AÇISINDAN LİSANS KAYBI UYGULAMADA SIKLIKLA MAĞDURİYETLERE NEDEN OLAN BİR DURUMDUR. ZİRA, BİR PİLOT HAKKINDA LİSANS KAYBI KARARI VERİLMESİ İLGİLİ PİLOTUN NEREDEYSE İŞSİZ KALMASIYLA EŞDEĞER BİR DURUMDUR. DOLAYISIYLA, LİSANS KAYBINA DÜÇAR OLUNMASI HALİNDE BİR TAKIM SÖZLEŞMESEL GÜVENCELERE SAHİP OLMAK PİLOTLAR AÇISINDAN ÖNEM TEŞKİL ETMEKTEDİR.**



**AV. M. Tarık Güleriyüz**  
TALPA Hukuk Danışmanı



**Stj.Av.H.Sılanur Binici**

**P**ilotlarla havayolu şirketleri arasında akdedilen hizmet sözleşmelerinde, işveren şirketin bir edimi olarak “lisans kaybı durumunda belirli miktarda bir tazminat ödeme”

[loss of license compensation] veya “belirli miktar üzerinden lisans kaybı sigortası yaptırma” [loss of license insurance] taahhütlerine yer verilmektedir. Ancak, uygulamada işveren havayolu şirketlerinin

sözleşmesel taahhütlerine karşın, lisans kaybı hallerinde tazminat ödememe eğiliminde oldukları gözlemlenmektedir.

Lisans sahibi olma sıfatının kaybedilmesi halinde pilotlar

açısından izlenebilecek hukuki prosedürün çerçevesinin çizilmesi bu anlamda önem arz etmektedir. Çalışmada güdülen başat amaç bu nedenle, “sözleşme serbestisi çerçevesinde işveren tarafından

yükümlenilen bu edim ifa edilmediği takdirde nasıl bir hukuki yol izlenmelidir?” sorusu yanıtlanarak yaşanan mağduriyetlerin azaltılması ve pilotların bilinçlendirilmesidir.

Çalışmada, lisans kaybı kararının hukuki niteliği ve havayolu şirketleri tarafından hizmet sözleşmesinden doğan lisans kaybı tazminatı ödeme veya lisans kaybı sigortası yaptırma borcunun ifa edilmemesi durumuna ilişkin hukuki süreç, yasal düzenleme ve Yargı içtihatları ışığında değerlendirilecektir.

### **I. Lisans Kaybı Kararının Verilmesi Süreci ve Hukuki Niteliği**

Ulusal düzeyde öğrenci pilot lisansı [SPL], pilot lisansı [PPL], ticari pilot lisansı [CPL], havayolu nakliye pilot lisansı [ATPL] gibi herhangi bir lisansın alınabilmesi, her lisans türü için değişiklik gösterse de “Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü [SHGM] tarafından düzenlenmiş geçerli sağlık sertifikası sahibi olmak” tüm lisans türleri için aranan ortak şarttır.

Sağlık muayenesi sonucu pilotun sağlık durumunun uçuşa elverişli olmaması durumunda sağlık sorununun niteliği ve evresine göre “geçici veya kalıcı lisans kaybı” gerçekleşir. Pilot; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel

**SAĞLIK MUAYENESİ SONUCU PILOTUN SAĞLIK DURUMUNUN UÇUŞA ELVERİŞLİ OLMAMASI DURUMUNDA SAĞLIK SORUNUN NİTELİĞİ VE EVRESİNE GÖRE “GEÇİCİ VEYA KALICI LİSANS KAYBI” GERÇEKLEŞİR.**

Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş hava sağlık muayene merkezlerinde yetkili uçuş tabiplerince yapılan muayeneler sonucu JAR-FCL-3 ve ICAO-Ek 1 sağlık şartlarına göre uçuşa elverişli olmayacak seviyede sağlık sorunu yaşıyorsa “uçuşa elverişli değildir”

kararı önerilir. Ancak kesin ve nihai karar SHGM Hava Sağlık Bölümü [AMS] tarafından verilmektedir .

Hava sağlık muayene merkezi [AMC] tarafından verilen kalıcı elverişsizlik kararına karşı pilot aynı birime itirazını sunabilir. İtiraz üzerine ikinci kontrol muayene süreci başlar. Kalıcı elverişsizlik kararına itiraz edilmediği takdirde ise SHGM tarafından “Kalıcı elverişsizlik kararı” verilir ve kesin lisan kaybı gerçekleşir.

Kesin lisans kaybına ilişkin karar hukuken “birel idari işlem” olduğu için, SHGM’nin verdiği lisans kaybı kararları idare mahkemelerinde görülecek davaya konu edilebilir. Hakkında lisans kaybı kararı verilen pilot, SHGM tarafından verilen kesin lisans kaybı kararının kendisine tebliğinden itibaren ilgili karara karşı, idari işlemin (kararın) yetki, şekil, sebep, konu ve maksat yönlerinden biri ile hukuka aykırı olduğu gerekçesine dayanarak iptali talebi ile yetkili İdare Mahkemesi nezdinde dava açabilir. Açılacak davada, lisans

kaybını konu alan idari işlemin yürütmesinin durdurulması talebinde de bulunulabilir.

Uygulamada asıl sorun, lisans kaybı kararının hukuka uygunluğundan ziyade lisans kaybı durumunda pilotların tazminat haklarının ödenmemesi nedeni ile yaşanan mağduriyetlerde ortaya çıkmaktadır.

### **II. Havayolu Pilotları İle Havayolu Şirketleri Arasında Akdedilen Hizmet Sözleşmesi**

Türk Hukukunda taraflar, sözleşmenin içeriğini kanunda öngörülen sınırlar içinde özgürce belirleyebilirler. Sözleşme serbestisi olarak ifade ettiğimiz bu özgürlük, havayolu pilotları ile havayolu şirketleri arasında akdedilen hizmet sözleşmeleri için de geçerlidir.

Buna göre, havayolu pilotları ile havayolu şirketleri arasında akdedilen hizmet sözleşmesi ile ya da hizmet sözleşmesi haricinde münferit bir sözleşme ile, lisans kaybı durumunda havayolu şirketinin belirli bir miktar tazminat ödemeyi (loss of license compensation) veya pilot lehine sigorta (loss of license insurance) yaptırmayı taahhüt etmesi mümkündür.

Havayolu şirketi, hizmet sözleşmesine konulacak bir

hüküm ile lisans kaybının gerçekleşmesi halinde, bir edimi yerine getireceğini taahhüt edebilir. Hatta şirket, hizmet sözleşmesinde yer verilmese dahi lisans kaybına ilişkin başka bir sözleşme ile anılı edimi yerine getirme borcu altına girebilir. İkinci seçenekte ise şirket pilota, primleri şirketçe ödenecek “Lisans Kaybı Sigortası” yaptıracığını taahhüt edebilir. İkinci halde, lisans kaybı gerçekleşir ise belirli tutardaki tazminat, sigorta



şirketi tarafından lisans kaybına uğrayacak pilota ödenecektir. Mutat uygulama, geçici lisans kaybı durumunu da kapsamak üzere pilot lisans kaybı sigortası yapılması şeklindedir.

Bu edimdeki temel amaç; sözleşme tarafı pilotun lisans kaybı yaşaması sonucu

uğrayacağı zararları en aza indirerek pilotu güvence altına almaktır.

### III. Taahhüt edilen “Lisans Kaybı Tazminatı Ödeme” veya “Lisans Kaybı Sigortası Yaptırma” ediminin ifa edilmemesi durumu

Uygulamada-arzu edilenin aksine-yüklenilen tazminat ödeme edimi havayolu şirketleri tarafından birtakım dolambaçlı yollarla iş sözleşmeleri feshedilerek yerine getirilmemekte, sürüncemede bırakılmakta veya bu yöndeki haklı talepler gerekçesiz ya da hukuka aykırı gerekçeler ile reddedilmektedir.

Sözleşmede taahhüt edilerek borç altına girilen bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi, sözleşmeye aykırılık teşkil etmektedir. Buna göre, hizmet sözleşmesinde pilotun yaşayacağı lisans kaybı sonucunda belirli tutardaki tazminatı işveren şirketin doğrudan ödemeyi taahhüt etmesi ve talep üzerine bu yöndeki tazminat ödeme borcunu ifa etmemesi halinde, şirket sözleşmeye aykırı davranmış olacaktır. Benzeri şekilde, sözleşmede primleri şirketçe ödenecek “Lisans Kaybı Sigortası” yaptıracağı kararlaştırılmasına karşın, işveren şirketçe sözleşmeye uygun olarak sigorta yapılmaması hali de sözleşmeye aykırılık oluşturacaktır.

**SÖZLEŞMEDE TAAHHÜT EDİLEREK BORÇ ALTINA GİRİLEN BU YÜKÜMLÜLÜĞÜN YERİNE GETİRİLMEMESİ, SÖZLEŞMEYE AYKIRILIK TEŞKİL ETMEKTEDİR.**

Sözleşmeye aykırılık halinde, lisans kaybına uğrayan pilotun sözleşmeye taraf olan şirketten lisans kaybı tazminatını ve koşulları oluşması halinde uğradığı müspet zararını talep

etmesi mümkündür. Müspet zarar işveren şirket edimini taahhüt ettiği şekilde yerine getirirse idi alacaklı pilotun malvarlığında oluşacak durum ile malvarlığının mevcut durumu arasındaki farktır. Fakat bununla da sınırlı değildir. Pilot ile şirket arasındaki sözleşmenin şirketçe haksız bir şekilde feshedilmesi sonucu pilot, malvarlığında ileride meydana gelmesi muhtemel artıştan da yoksun kalmaktadır. Müspet zarar bahsi geçen kazanç kaybını da kapsamaktadır.

Lisans kaybına ilişkin uyuşmazlıklar ender olarak Yargıtay’a taşınmıştır. Bu konuda verilen nadir kararların birinde Yargıtay sözleşmesel bir hükümlerle düzenlenmesi durumunda, işveren havayolu şirketinin “lisans kaybı tazminatından” sorumlu olacağını içtihat etmiştir.

Anılı kararında Yargıtay;

“...davalının tarafı olduğu sözleşme gereği zamanında yapmaması nedeni ile davacının kesin lisans kaybına dayalı sigorta tazminatından mahrum kaldığı, bu durumun ve davalı şirketin sözleşmeye aykırı olarak davacının lisans kaybı sigortasını yaptırmamasından kaynaklanması nedeni ile söz konusu zarardan davalı

şirketin sorumlu olduğu, davalı şirketin geç yaptığı sigorta poliçesi eğer zamanında yapılırsa idi davacının hak kazanacağı tazminatın 100.000,00 USD olması sebebiyle bu miktardan davalı şirketin sorumlu olduğu gerekçesi ile davanın kabulüne...”

şeklinde karar veren yerel mahkeme kararı;

“...Davalı işveren protokol hükümlerine uymadığı dönemde davacı kesin lisans kaybına uğradığı, davacının bu sebeple sigorta şirketince karşılanacak bedelden mahrum kaldığı anlaşıldığından mahkemece daha sonra imzalanan poliçe ile öngörülen bedelin davacı yararına hüküm altına alınması yerindedir. Bu sebeple davalının buna yönelik tenyizi doğru görülmemiştir...”

gerekçesi ile onamıştır. [Y. 9. HD. 28.12.2009 T. 47107/37591]

Buna göre, bahse konu kararda da kabul edildiği üzere, tarafı olduğu sözleşme hükmüne aykırı davranması durumunda işveren şirket sözleşmede kararlaştırılan “lisans kaybı tazminatı tutarından” sorumlu olacaktır.

### IV. Ölüm Halinde de Ölen Pilotun Mirasçıları Tarafından Lisans Kaybı Tazminatı Talep Edilebilir mi?

Ölüm hali hukukumuzda birçok hukuki ilişkinin kendiliğinden ortadan kalması sonucunu doğurur. Buna ilişkin onlarca örnek saymak mümkündür. Örneğin, 6098 sayılı Borçlar Kanunu hükümleri uyarınca bir hizmet sözleşmesine taraf olan

işçinin ölümü halinde hizmet sözleşmesi kendiliğinden sona erer. Bu çerçevede, havayolu pilotunun ölümü halinde, pilotun işveren havayolu şirketi ile akdettiği hizmet sözleşmesi de sona ermektedir. Yine bu meyanda, pilotun ölümü halinde pilotun sahibi olduğu lisans da başkaca hiçbir işleme gerek kalmaksızın hukuki geçerliliğini yitirir.

Ancak çalışma konumuz açısından buradaki sorun, ölüm nedeni ile gerçekleşen lisans kaybı halinin pilotun mirasçıları açısından lisans kaybı tazminatına ilişkin hukuken korunabilir bir talep hakkı doğurup doğurmadığıdır.

Bu durumu iki açıdan incelemek gerekmektedir: İlk hal, ölen pilotun yakınları tarafından sigorta şirketinden lisans kaybı tazminatı talep edilip edilemeyeceğine ilişkindir. Bu husus değerlendirilirken sigorta poliçelerinin neleri kapsadığına dikkat edilmelidir. Zira uygulamada yabancı menşeli bazı sigorta şirketleri ölüm halini açıkça istisna tutarken, bazı sigorta şirketleri ise ölüm halini de sigorta kapsamında kabul etmektedir. Şayet sigorta poliçesinde, ölüm halinin bir lisans kaybı tazminatı hali oluşturmayacağına ilişkin spesifik bir kloz var ise, bu takdirde mirasçıların sigorta şirketinden bir talep hakkı olmayacağı sonucuna varılacaktır.

İkinci incelenmesi gereken durum ise havayolu şirketleri



ile pilotlar arasında akdedilen lisans kaybına ilişkin sözleşmesel hükümlerdir. Şayet lisans kaybına ilişkin sözleşmesel hükümde ölüm halinin bir lisans kaybı tazminatı hakkı doğurmadığına ilişkin açık bir hüküm yoksa, bu takdirde işveren şirketin ölüm halinde lisans kaybı tazminatından sorumlu olacağı kabul edilmelidir.

Zira ölüm hali de hukuken lisansın kaybına yol açan bir durum olduğuna göre, hizmet sözleşmesinde ölüm halinde "lisans kaybı tazminatı talep edilemeyeceğine" ilişkin özel bir hüküm yoksa, bu halde ölen pilotun mirasçıları hizmet sözleşmesinin tarafı olan havayolu şirketinden lisans kaybı tazminatını talep edebilirler. Menfaatler dengesi açısından bakıldığında da aynı neticeye varılmaktadır. Zira sözleşmesel bir hüküm olarak lisans kaybı tazminatının kararlaştırılmasındaki taraf iradeleri, kusuru olmaksızın sağlık ve benzeri sebepler ile lisans kaybına uğrayan pilotun

bu nedenle mahrum kalacağı gelirin tazmin edilmesine yöneliktir. Buna göre, örneğin hava aracı kazası nedeni ile ağır kusuru bulunmaksızın yaşamını yitiren pilot açısından da aynı menfaat bulunmaktadır. Zira bu durumda, vazife başında yaşamını yitiren pilotun mirasçıları da pilotun olası gelirinden mahrum kalmaktadırlar. Dolayısıyla, açıkça aksi kararlaştırılmayan durumlarda, ölüm halinin de lisans kaybı tazminatını talep etme hakkını doğuracağı kabul edilmelidir.

Uygulamada, ölüm hali gerçekleştiğinde işveren havayolu şirketleri "ölüm halinin sözleşmede yer almadığı" gerekçesine dayanarak lisans kaybı tazminatı ödemekten kaçınılmaktadırlar. Ancak hizmet sözleşmesinde veya sigorta poliçesinde lisans kaybı tazminatı kapsamında ölüm haline ilişkin açık bir hükmün

**BUNA GÖRE,  
ÖRNEĞİN HAVA ARACI  
KAZASI NEDENİ  
İLE AĞIR KUSURU  
BULUNMAKSIZIN  
YAŞAMINI YİTİREN  
PİLOT AÇISINDAN  
DA AYNI MENFAAT  
BULUNMAKTADIR.**

yer almaması, ölüm halinde bu tazminata hak kazanılmayacağı anlamına gelmemektedir. Bu gibi hallerde, ölen pilotun kanuni ve atanmış mirasçıları yasal yollara başvurarak lisans kaybı tazminatını talep edebilirler.

#### **V. Havayolu Pilotları İle Havayolu Şirketleri Arasında Akdedilen İş Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Kanun ve Görevli Mahkemeler**

Lisans kaybı tazminatına ilişkin davalarda önem arz eden bir diğer teknik detay, bu davalara bakacak görevli mahkemenin tespiti noktasında toplanmaktadır. Zira hukukumuzda mahkemelerin görevi kamusal düzenine ilişkindir. Görevli mahkemenin doğru tespit edilmemesi ve görevsiz mahkemelerde dava açılması durumunda yargılamalar olağanın dışında uzamakta ve kimi zaman ciddi hak kayıpları

yaşanabilmektedir.

Havayolu pilotları ile havayolu şirketleri arasında akdedilen hizmet sözleşmelerinin, 4857 sayılı İş Kanunu md.1'de yer alan;

*"Bu Kanunun amacı işverenler ile bir iş sözleşmesine dayanarak çalıştırılan işçilerin çalışma şartları ve çalışma ortamına ilişkin hak ve sorumluluklarını düzenlemektir.*

*Bu Kanun, 4'üncü maddedeki istisnalar dışında kalan bütün işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine ve işçilerine faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanır."*

hükmü gereği, niteliği gereği 4857 sayılı İş Kanunu hükümlerinin uygulama alanında olduğu anlaşılmaktadır. Ancak aynı maddenin ikinci fıkrasında "...4. Maddedeki istisnalar dışında kalan..." ifadesi ile niteliği gereği İş Kanunu'nun uygulama alanına girse dahi İş Kanunu'nun uygulanmayacağı istisna haller sayılmıştır. İş Kanunu'nun bahse konu md.4 f.1/a bendi uyarınca, hava taşıma iş ve iş



ilişkilerinde 4857 sayılı İş Kanunu hükümleri uygulanmaz. Deniz taşıma işlerini düzenleyen özel bir kanun olması sebebi ile deniz taşıma işlerinde 854 sayılı Deniz İş Kanunu hükümleri uygulama alanı bulurken, hava taşıma işlerini düzenleyen özel bir kanun olmadığı için, hava taşıma iş ve iş ilişkileri genel hükümlere tabidir.

Bu noktada “genel hükümlere tabi olmak” cümlesini irdelemek gerekmektedir. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, İş Kanunu kapsamı dışında kalan iş ve iş ilişkilerine doğrudan uygulandığı gibi, İş Kanunu kapsamında sayılan iş ve iş ilişkilerine de İş Kanunu’ndaki boşlukları dolduracak şekilde uygulanır. Türk Borçlar Kanunu genel bir kanundur. Bu nedenle havayolu pilotları ile havayolu şirketleri arasında yapılan iş sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda, genel kanun olan Türk Borçlar Kanunu’nun hükümleri uygulanır.

İş Kanunu uygulama alanı bulmadığı için, lisans kaybı tazminatlarına ilişkin uyuşmazlıklar İş Mahkemelerinin

görev alanına girmez. Ez cümle, lisans kaybı tazminatlarına ilişkin uyuşmazlıklar açısından genel mahkemeler olan Asliye Hukuk Mahkemeleri görevlidir.

Bu durumun tek istisnası 6356 Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu md.79 f.1’yer alan

*“Bu Kanunun uygulanmasından doğan uyuşmazlıklar iş davalarına bakmakla görevli ve yetkili mahkemelerde görülür.”*

hükmüdür. Anılan hüküm gereği, pilotun iş ilişkisinin bulunduğu şirketçe akdedilmiş bir toplu iş sözleşmesi var ise bu durumda görevli mahkeme İş Mahkemeleridir.

#### **VI. Lisans Kaybı Tazminatında Zamanaşımı**

Değınmekte fayda gördüğümüz ve uygulamada sıklıkla göz ardı edilen diğer bir nokta ise lisans kaybindan doğan tazminat alacağının hangi

zamanaşımı süresine tabi olduğu hususudur.

Türk Hukukunda, zamanın geçmesi haklar açısından farklı etkiler doğurur. Bazı durumlarda zamanın geçmesi, o süre içinde alacaklının alacağını elde etmek konusunda hareketsiz kalması yüzünden artık borçluya ifadan süresiz kaçınma hakkı verir. Bu hususta “zamanaşımı” süresinden bahsedilir. Bu sürenin dolmasıyla hak düşmediğinden borç da sona ermez. Borçlunun zamanaşımına uğramış bir borcu ifa etmesi geçerli bir borcun ifasıdır. Ancak borçlunun “zamanaşımı süresinin dolduğuna” ilişkin savunması üzerine alacak artık talep edilemez. Yani zamanaşımının dolması, borcu sona erdirmediğinden ifa edilmesine

de engel değildir. Fakat borçlu, zamanaşımı def’ini öne sürerek borcu ifa etmekten kaçınabilir.

Türk Hukukunda bazı haklar

açısından spesifik (i.e., 3 ay, 1 yıl, 5 yıl vs.) zamanaşımı ve hak düşümü süreleri öngörülmüştür. Söz konusu haklar ancak onlar için düzenlenen spesifik zamanaşımı ya da hak düşümü süreleri içinde talep edilebilir. Oysa bazı haklar açısından özel bir zamanaşımı ve hak düşümü süresi düzenlenmemiştir. Özel bir sürenin düzenlenmediği haklar bu nedenle genel zamanaşımı süresine tabidir.

Pilotlar ile havayolu şirketleri arasında akdedilen hizmet sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda sözleşmeye aykırılık sebebi ile talep edilecek alacak için herhangi bir süre şartı öngörülmemiştir. Özel bir zamanaşımı süresi öngörülmediğinden 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu md.146’de yer alan;

*“Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, her alacak on yıllık zamanaşımına tabidir.”*

hükmü uyarınca kanunda genel zamanaşımı süresi olarak yer alan 10 yıllık zamanaşımı süresi, pilotlar ile havayolu şirketleri

**KISTAS ALINAN NOKTA, ALACAĞIN DOĞUM ANIDIR. BAHSE KONU SÖZLEŞMEYE AYKIRILIKTAN KAYNAKLANAN LİSANS KAYBI TAZMİNATI İSE KESİN LİSANS KAYBININ GERÇEKLEŞTİĞİ ANDA DOĞDUĞUNDAN BU AN İTİBARI İLE ZAMANAŞIMI SÜRESİ İŞLEMENE BAŞLAR.**

arasında akdedilen sözleşmeden doğan lisans kaybı tazminatı alacağı söz konusu olduğunda esas alınır.

Vurgulanmasında yarar bulunan bir başka husus, zamanaşımı süresi olan 10 yıllık sürenin başlangıç anıdır. Lisans kaybı tazminatının ödenmemesi ya da buna ilişkin sigorta primlerinin ödenmemesi bir sözleşmeye aykırılık halidir. Sözleşmeye aykırılık halinde ise tazminat alacağının zamanaşımı bu alacağın doğduğu andan başlar. Kıstas alınan nokta, alacağın doğum anıdır. Bahse konu sözleşmeye aykırılıktan kaynaklanan lisans kaybı tazminatı ise kesin lisans kaybının gerçekleştiği anda doğduğundan bu an itibari ile zamanaşımı süresi işlemeye başlar. Bir başka deyişle 10 yıllık zamanaşımı süresi, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün “Kahçı olarak

uçuşa elverişli değildir” kararının kesinleşmesinden itibaren işlemeye başlar.

01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu ile, yürürlükten kaldırılan 818 sayılı eski Borçlar Kanunu'ndan farklı veya yeni süreler getirilmiştir. Bu sürelerin uygulanması bakımından sürenin uzunluğu veya başlangıç şartları açısından değişiklikler mevcut ise de genel zamanaşımı olan 10 yıllık sürede herhangi bir değişiklik söz konusu değildir.


## VII. Sonuç ve Değerlendirme

Havayolu pilotları ile havayolu şirketleri arasında akdedilen hizmet sözleşmelerinde, işveren şirketin bir edimi olarak “lisans kaybı durumunda belirli miktarda bir tazminat ödeme” (loss of license compensation) veya

“belirli miktar üzerinden lisans kaybı sigortası yaptırma” (loss of license insurance) taahhütlerine yer verilmesi durumunda işveren şirket aleyhine bir borç taahhüdü doğmaktadır. Açıkça aksi kararlaştırılmayan durumlarda, ölüm hali de ölen pilotun mirasçıları açısından lisans kaybı tazminatını talep etme hakkını doğurmaktadır.

İdeal dünyada herkesin borçlarını ödeyeceği faraziyesi geçerli olsa da uygulamada çok kere işveren havayolu şirketlerinin bu borçlarını yerine getirmekten imtina ettiklerine tanık olunmaktadır. Havayolu şirketlerinin lisans kaybı tazminatını ödememe konusunda başvurdukları başlıca yöntemler; hizmet sözleşmesinin feshi, tazminat ödenmesi yönündeki taleplerin sürüncemede bırakılması veya gerekçesiz ya da hukuka aykırı gerekçeler ile

reddedilmesidir.

Lisans kaybı tazminatına ilişkin taleplerin reddi durumunda sözleşmeye aykırılık iddiası ile toplu iş sözleşmesi bulunmayan pilotlar açısından genel mahkemeler olan Asliye Hukuk Mahkemelerinde, toplu iş sözleşmesi bulunan pilotlar açısından ise İş Mahkemelerinde dava açılması gerekmektedir. 10 yıllık genel zamanaşımı süresine tabi olan kesin lisans kaybı tazminatı alacakları, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından verilen “kesin lisans kaybı” kararının kesinleşmesinden sonra yapılacak tebligat ile birlikte muaccel hale gelmektedir. Buna göre, geriye dönük 10 yıl içerisinde lisans kaybına uğramış ve buna ilişkin mağduriyet yaşamış pilotların dava açmaları mümkündür. 

<sup>1</sup> Pilotların uçucu personel olarak görev yapabilmeleri, mevzuattaki hükümler yerine getirilerek “Pilot Lisansı” sahibi olmaları kaydıyla mümkündür. Uçak Pilotu Lisans Yönetmeliği'nde pilot lisansının temel hatlarına, pilot lisansında yer alması zorunlu olan unsurlara ve lisansın doğan imtiyazlara yer verilmiştir. Tek tip olmayan pilot lisansları birtakım uluslararası kriterlere göre sınıflandırılmaktadır. Sınıflandırmada; kullanılacak uçağın sınıf ve tipi, ticari gelir elde edilip edilmemesi, ticari hava taşımacılığı yapıp yapılmaması gibi ölçütler kullanılmaktadır.

<sup>2</sup> Uçucu personel adaylarının lisansın türüne göre belirli sınıfta sağlık sertifikası almaları dahi bu konuda sorumlulukları bittiği anlamına gelmemektedir. Havacılık Sağlık Talimatı [SHT-3] hükümleri gereği uçucu personelin, lisansın verdiği yetkileri emniyetle kullanabilmeleri için belirli periyotlarla sağlık muayenesinden geçmeleri gerekmektedir. Sağlık muayene ve sağlık sertifikası işlemleri süreci; uçucu personelin sağlık muayeneleri, sağlık muayene sevkleri, uçuşa elverişlilik, uçuşa elverişsizlik, uçuşun kısıtlanması ve sağlık sertifikası işlemlerinin tamamını kapsamaktadır.

<sup>3</sup> Havacılık Tıp Bölümü [AMS]; ortak güvenlik standartları ve prosedürleri çerçevesinde otorite adına havacılık sağlık faaliyetlerini yürüten ve bu talimatta yer alan görev, yetki ve sorumlulukların takip birimidir. Havacılık Tıp Bölümü [AMS], uçuş muayenesi yapacak Hava Sağlık Muayene Merkezlerini [AMC] ve Yetkili Uçuş Tabiplerini [AME] tespit eder, yetkilendirir. Sağlık muayenelerinde PPL, CPL veya ATPL sahibi uçucuların ve uçucu adaylarının JAR-FCL-3 ve ICAO-Ek 1 sağlık şartlarına uygunluğu aranır.

<sup>4</sup> Sağlık muayenelerinde PPL, CPL veya ATPL sahibi uçucuların ve uçucu adaylarının JAR-FCL-3 ve ICAO-Ek 1 sağlık şartlarına uygunluğu aranır. Havacılık Sağlık Talimatı [SHT-3] md.10 f.2'de düzenlenen; “Uçuş muayenelerinde tespit edilen anormallik hastalık veya yetersizlikler ICAO-1 Chapter 6, JAR-FCL-3 (Bölüm 1'in ilgili sınıfa ait şartları ve EK'lerindeki Alt bölümleri ile Bölüm 2'de yer alan IEM FCL 3 A, B, & C Sivil Havacılık Tıbbi El Kitabının o hastalıkla ilgili maddeleri gereğince değerlendirilir.” hükmü çerçevesinde yapılan değerlendirme ile pilot hakkında “Uçuşa Uygun”, “Sınıf-1 OML”, “Sınıf-2 OSL” veya “Uçuşa Uygun Değil” kararı verilir.

<sup>5</sup> <http://www.hiscoxbroker.co.uk/commercial-insurance/global-flying-insurance/loss-of-licence/>

<sup>6</sup> <http://wscbrokers.com.au/pilots-loss-of-licence-insurance/>. Ayrıca bkz. <http://www.aegisic.com/our-products-and-services/licence-protection-insurance/>.



**Arş. Gör. Ezgi YILDIRIM**  
İstanbul Medipol Üniversitesi  
Çocuk Gelişimi Bölümü



# ÇOCUKLARDA ÖĞRENME GÜÇLÜĞÜ

**ÖZEL ÖĞRENME GÜÇLÜĞÜ ÖZELLİKLE OKUMA, YAZMA VE MATEMATİK ALANLARINDA KARŞILAŞILAN ZORLUĞU İFADE EDEN BİR TERİMDİR. İLK KEZ KIRK TARAFINDAN TANIMLAMASI YAPILAN ÖZEL ÖĞRENME GÜÇLÜĞÜ DİSLEKSİ, DİSKALKULİ VE DİSGRAFI OLMAK ÜZERE ÜÇ ALT BAŞLIKTAKİ İNCELENMEKTEDİR. MERKEZİ SINIR SİSTEMİNDEKİ AKSAKLIKLARDAN KAYNAKLANDIĞI DÜŞÜNÜLMEKTEDİR. ÖĞRENME GÜÇLÜKLERİ GENELDE DİKKAT PROBLEMLERİ, DUYGUSAL BOZUKLUKLAR, DAVRANIŞ PROBLEMLERİ VEYA DİĞER TIBBİ BULGULAR İLE BİRLİKTE GÖRÜLMEKTEDİR. TEMEL BİLİŞSEL BECERİLERDE YAŞANAN GÜÇLÜKLER BİREYİN TÜM YAŞAMINI ETKİLEYEBİLMEKTEDİR. BU SEBEPLE ÖĞRENME GÜÇLÜĞÜ KONUSUNDA ERKEN MÜDAHALE ÖNEM TEŞKİL ETMEKTEDİR.**

**Ö**zel öğrenme güçlüğü tanımına göre, öğrenme güçlüğü gösteren çocuklar bilişsel süreçlerden birinde ya da birkaçında yetersizliğin varlığı nedeniyle dinleme, düşünme, okuma, yazma, matematik problemleri çözme, dört işlem yapma, yazılı ve sözlü dili kullanmada güçlüğü olan çocuklardır. Bu çocuklar genel olarak, öğrenme ile ilgili süreçlerin bir veya daha fazlasında birtakım farklılıklara sahiptir. İlk kez Kirk tarafından tanımlaması yapılan özel öğrenme güçlüğüne sahip çocukların eğitim sisteminde ayrı bir yer alması gerektiği belirtilmektedir.

Özel öğrenme güçlüğü bir grup heterojen bozukluğu içeren bir terimdir. Nedenleri arasında en fazla kabul görmüş olan görüş bu bozuklukların merkezi sinir sistemindeki aksaklıklardan kaynaklandığı yönündedir. Doğum öncesi ve doğum sırası faktörlerin de öğrenme güçlükleri üzerinde etkisi olabileceği düşünülmektedir. Sosyokültürel ve sosyoekonomik faktörlerin ise doğrudan etkisi bulunmamaktadır. Bunlar sadece öğrenme güçlüğüne etkilerini azaltabilecek faktörler olarak değerlendirilmektedir. Öğrenme güçlükleri sıklıkla dikkat problemleri, duygusal bozukluklar, davranış problemleri veya diğer tıbbi bulgular ile birlikte görülmektedir.

Gelişimsel öğrenme güçlüğü DSM-IV'te; özgül öğrenme güçlüğü, iletişim bozuklukları ve motor beceri bozukluğu olmak üzere üç grup altında incelenmektedir. Özgül öğrenme güçlüğü; okuma, yazma ve matematik alanlarındaki güçlükleri içermektedir. İletişim güçlüğü; fonolojik bozukluk, ekspresif dil bozukluğu, reseptif ve ekspresif karma dil bozukluğunu kapsamaktadır. Motor beceri bozukluğu ise motor koordinasyondaki bozuklukları vurgulamaktadır. Bu üç alandaki bozukluklar genel olarak iç içe geçmiş bir yapı niteliğindedir. Bunlara ek olarak gelişimsel öğrenme güçlüğüne sahip çocukların; görsel mekansal beceriler, işleme hızı, çalışma

belleği ve yürütücü işlevler gibi becerilerde de zorluk yaşadığı gözlenmektedir.

Özgül Öğrenme güçlüğü grubunda değerlendirilen okuma bozukluğu disleksi olarak bilinmektedir. Disleksi genel olarak herhangi başka bir nörolojik bozukluğun eşlik etmediği, kalıtımın önemli rol oynadığı ve birincil olarak okumayı etkileyen bir sendrom olarak kabul edilmektedir. Yapılan çalışmalar bu bireylerin bilişsel düzeylerinin düşünme, mantığa oturtma, anlama gibi soyut kısımlarının normal olmasına rağmen fonolojik işleme süreçlerinde kelimeleri telaffuz etme ve deşifre etmede zorlandıklarını göstermiştir. Bununla birlikte bu çocuklarda genel olarak; gecikmiş konuşma, yeni kelimeleri öğrenmede zorlanma, haftanın günlerini saymada zorlanma, sayıları öğrenmede ve saymada zorlanma, yönleri algılamada zorlanma, ayna yazısı ile yazma, kelimeleri hecelere ayırmada zorlanma gibi belirtiler görülmektedir.

Özgül öğrenme güçlükleri kapsamında değerlendirilen diğer bir bozukluk türü ise Matematik bozukluğu, diğer adı ile diskalkulidir. Matematik bozukluğu olan çocuk ve ergenler, sayıları rakam ve kelime olarak öğrenmede güçlük, sıra ile sayı sayma, parmak hesabı ile matematiksel işlem yapma, saati okumada zorluk, çok basamaklı problemleri çözme, sağ-sol karıştırma, düz bir çizgide yazıyı devam ettirme, matematiksel algoritmalarda zorlanma gibi belirtiler göstermektedir.

Diğer bir bozukluk türü olan yazılı anlatım bozukluğu ise kişinin kronolojik yaşı, ölçülen zekâ düzeyi ve yaşına uygun olarak aldığı eğitimle uyumsuz yazma becerisinin olması, düzensiz veya okunaksız el yazısı, yazılarında harf, sözcük ve hece atlama, ters yazma, harf karıştırma, birleşik yazma, hece ayırma, sözcük ekleme, sözcüğü yanlış yazma gibi belirtilerin gözlemlendiği durumdur. Bu bozukluk türünde beyin görsel ve motor süreçleri el yazısı için uygun şekilde organize edememektedir. Bunun sonucunda da bu çocuklarda okunamayacak düzeyde bozuk bir yazı görülmektedir.

Yaşam boyu süren bir bozukluk olan öğrenme güçlüğüne akademik beceriler, sosyal ilişkiler ve gündelik görevler üzerinde olumsuz etkileri olabilmektedir. Bunun yanı sıra yapılan araştırmalar öğrenme güçlüğüne anksiyete, depresyon ve düşük benlik saygısı ile de yakından ilişkili olduğunu göstermektedir. Bu sebeple öğrenme güçlüğü konusunda erken müdahale önem teşkil etmektedir. Bu tanıyı almış her çocuk birbirinden farklı güçlü ve güçsüz yönlere sahiptir. Bu çocukların yetenekli olduğu alanları desteklemek ve en üst düzeye çıkarmak, zorluk yaşadıkları alanların telafisi açısından oldukça önemli görülmektedir. Öğrenme güçlüğüne sahip çocukların gelişimlerini ve akademik başarılarını destekleyici faktörler genel olarak şu şekilde sıralanabilmektedir:

1. Çocuğun bireysel özelliklerine saygı duyulması

2. Öğrenmesi için hangi yöntemlerin etkili olduğunun tespit edilmesi
3. Gerçekçi hedefler belirlenmesi
4. Zorlandığı durumlarda pes etmemesi için motive edilmesi
5. Başarılı olacağına inanılması ve bu inancın çocuğa empoze edilmesi
6. Hatalarının eleştirilmemesi
7. Sorularına kısa ve açık yanıtlar verilmesi
8. Sık sık dinlenmesi ve duygularının anlaşılmasının hissettirilmesi

## SONUÇ

Özel öğrenme güçlüğü bir hastalık olmamakla birlikte yaşam boyu devam eden bir durumdur. Öğrenme güçlüğüne sahip çocuklar zeka düzeyleri normal olmasına rağmen çoğu zaman okulda başarısız olabilmekte ve çevreleri tarafından olumsuz şekilde etiketlenebilmektedir. Bu güçlüğe sahip çocukların temel bilişsel ve akademik becerilerde yaşadığı zorluklar onların tüm yaşamını etkileyebilmektedir. Bu sebeple erken dönemde öğrenme güçlüğü konusunda önlem alınması oldukça önemlidir. Akademik yaşamda başarı gösterebilmesi için öncelikle çocuğun nasıl ve hangi yöntemlerle öğrendiğinin bilinmesi gerekmektedir. Bu çocukların yetenekli olduğu alanları desteklemek ve en üst düzeye çıkarmak, zorluk yaşadıkları alanların telafisi açısından oldukça önemli görülmektedir. ▽

## KAYNAKLAR

Asfuroğlu, B. Ö.,& Fidan, S. T. (2016). ÖZGÜL ÖĞRENME GÜÇLÜĞÜ/SPECIFIC LEARNING DISORDERS. OSMANGAZİ JOURNAL OF MEDICINE, 38.

Ataman, A., (2011). ÖZEL GEREKSİNİMLİ ÇOCUKLAR VE ÖZEL EĞİTİME GİRİŞ. Gündüz Eğitim ve Yayıncılık, Ankara, 216.

Bingöl, A. (2003). ANKARA'DAKİ İLKOKUL 2. VE 4. SINIF ÖĞRENCİLERİNDE

GELİŞİMSEL DİSLEKSİ ORANI. Ankara Üniversitesi Tıp Fakültesi Mecmuası, 56(2), 67-82.

Chung, P.,& Patel, D. R. (2015). Dysgraphia. International Journal of Child and Adolescent Health, 8(1), 27.

Cortiella, C.,& Horowitz, S. H. (2014). The state of learning disabilities: Facts, trends and emerging issues. New York: National Center

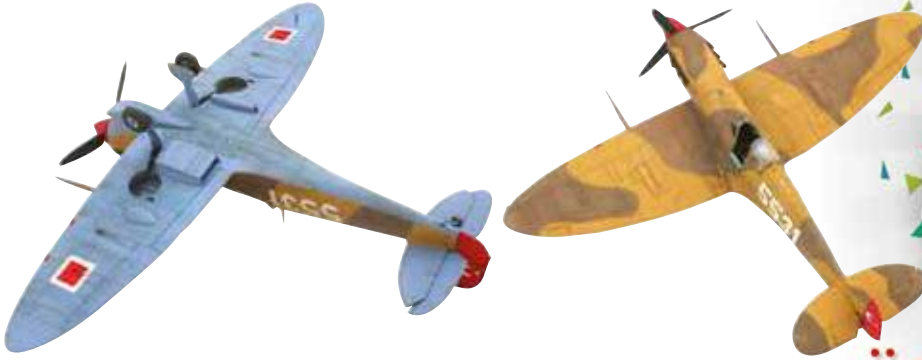
for Learning Disabilities.

Hargreaves, H., Rowbotham, M., Phillips, M., (2009). A Handbook on Learning Disabilities. Ontario's Ministry of Children and Youth Services.

Soysal, A., Koçkar, A., Erdoğan, E., Şenol, S., & Gücüyener, K. (2001). Öğrenme güçlüğü olan bir grup hastanın WISC-R profillerinin incelenmesi. Klinik Psikiyatri, 4, 225-231.

# ÖLÇEKLİ DÜNYALAR 4. MODEL YARIŞMASI BAŞLIYOR

27-28 MAYIS 2017 TARİHLERİNDE MODELÇİLİK KULÜBÜ DERNEĞİ 'ÖLÇEKLİ DÜNYALAR 4. MODEL YARIŞMASI'NI DÜZENLEYECEK. BEŞİKTAŞ DENİZ MÜZE KOMUTANLIĞI SERGİ VE KONFERANS SALONUNDA GERÇEKLEŞTİRİLECEK YARIŞMAYA, DERNEK ÜYESİ OLSUN VEYA OLMASIN TÜM MODELÇİLER KATILABİLECEK. BU YIL DÖRDÜNCÜSÜ DÜZENLENECEK YARIŞMAYA TALPA DA SPONSOR OLARAK KATKIDA BULUNACAK.



# 4. DÖRDÜNCÜ

## ÖLÇEKLİ DÜNYALAR MODEL YARIŞMASI

Ölçekli Dünyalar

4. DÖRDÜNCÜ Model Yarışması

27-28 Mayıs 2017

Deniz Müzesi

Beşiktaş / İstanbul

Detaylı Bilgi için:

[www.modelcilikkulubu.org](http://www.modelcilikkulubu.org)

Ana Sponsor: **innova** Sponsorlar: **AMFLEX** **TRAVEL** **TRAVEL**



**M**odelcilik konusunda hizmet vermek ve ölçekli model alanında çalışmalar yapan bireyleri biraraya getirmek amacıyla kurulan Modelcilik Kulübü Derneği, 27-28 Mayıs'ta kapılarını bir yarışmayla ölçekli modelcilere açacak. Bu yıl 4'üncüsü düzenlenecek yarışma, Deniz Müze Komutanlığı Sergi Salonu'nda jürinin karşısında olacak ve derece alan yarışmacıların eserleri burada sergilenen.

Yarışmaya katılmak isteyen modelciler, <http://yarisma.modelcilikkulubu.org> adresi üzerinden online kayıt yaptırabilirler.

Model teslimleri 26 Mayıs 2017 Cuma saat 12.00'da başlayacak ve 27 Mayıs 2017 Cumartesi günü saat 14.00'da son bulacak. Online kayıt yaptıran katılımcılar katılım formlarını görevlilerden teslim alarak imzalayacak ve modelini teslim edecek. Online kayıt yaptırmayan katılımcılar ise model teslim aşamasında, her model için üç nüshadan oluşan katılım formu doldurarak yarışmaya katılabileceklerdir.

Bu yıl yarışmaya katılım ücreti olarak modelciler 10 TL ödeyecek.

Yarışmayla ilgili şartnameyi [www.modelcilikkulubu.org](http://www.modelcilikkulubu.org) adresinde bulabilirsiniz.





DÜNYA WORLD  
PİLOTLAR PILOTS'  
GÜNÜ DAY

23 Nisan 2017  
**PİKNİK**  
Hezarfen Havalimanı 12:00 - 18:00

24 Nisan 2017  
**SİNEMA**  
CineFly (Flyinn AVM) 19:00

-SULLY-  
MOVIE

26 Nisan 2017  
**BALO**  
Renaissance Polat Istanbul Hotel 19:00

26 NİSAN  
DÜNYA PİLOTLAR GÜNÜ  
BALOSU

ÖDÜLLÜ FOTOĞRAF YARIŞMAMIZA KATILMAK İÇİN Havaşılık konseptli fotoğraflarınızı  
#26Aprilworldpilotsday, #26Nisandunyapilotlartunu, #havaMdayim, #kokpittenbakis #pilotagram  
hashtaglerinden seçtiğiniz biri ile @worldpilotsday'i etiketleyerek 20 Nisan 2017 tarihine kadar gönderebilirsiniz.  
Etkinlik ve ön kayıt detayları: [www.talpa.org](http://www.talpa.org)



/ worldpilotsday



# VEFA ARIYORUM...

“ İYİ BİR ADAMIN YAŞAMININ EN İYİ BÖLÜMÜ, GÖSTERMİŞ OLDUĞU KÜÇÜK ADI ”  
KONMAMIŞ UNUTULMUŞ SEVGİ VE NEZAKET DAVRANIŞLARIDIR.

[William Wordsworth]

**SEVGİLİ OKURLARIM, GÜNÜMÜZDE DOSTLUKLAR, ARKADAŞLIKLAR BİTME NOKTASINA GELDİ MAALESEF. OYSA BİZDEKİ ÖRF, ADET, GELENEK VE GÖRENEK DÜNYANIN HiÇBİR ÜLKESİNDE YOK. ŞAHSEN BENİM GÖRÜŞÜM, ARTIK İNSANLAR YA BİR NİKAH YA BİR CENAZE TÖRENİ YA DA MADDİ BİR İHTİYACI OLACAK Kİ SİZİ ARAYIP SORSUN. YOKSA GÜNÜMÜZDE MAALESEF İNSANLAR BİRBİRİNİ ARAYIP SORMAZ OLDU...**



**Uzm. Psk E. Esra TANRIVERDİ**  
İstanbul Ruh Sağlığı Enstitüsü

**T**oplumsal yaşamın düzenli gitmesinde, kuralların uygulanmasında adetler etkili olmaktadır şüphesiz; örneğin karşılama ve uğurlamalar; iyi haber kutlama, selamlaşma, hatır sorma sırasında uyulması

gereken kurallar; bayramlar, önemli günlerle ilgili davranış biçimleri, yası paylaşma, baş sağlığı dileme gibi durumlarda söylenecek sözler ve takınılacak tutumlar adetlerin alanına girer. Selam verdim borçlu çıktım sözünden

yola çıkarsak, günümüzde selamlaşmak, arkadaş olmak, dost olmak, sevmek ve saygı duymak, birbirini arayıp sormak, artık maalesef menfaate dayalı olmaya başladı. Menfaatin varsa selam ver yoksa tanıma olgusu yerleşmeye başladı bu güzel ülkemizin

güzel insanlarında. Tanıdığının, dostun veya arkadaşın, hatta kardeşin bile, senden menfaati kesildiyse, senden menfaatlenemiyorsa, seni tanımıyor veya tanımamazlıktan geliyor.

Maalesef maddiyat maneviyatın önüne geçmiş durumda. Aynı apartmanda komşular birbirini tanımaz hale geldi. Oysa bizlerin, geçmiş kültürümüzü, adetlerimizi, ananelerimizi günümüzde yaşatmamız çok çok önemli. Selamlamak, yeni dostlar kazanmak demek. Selam, insanlar arasındaki kardeşliği sevgiyi ve saygıyı pekiştirir. İnsanların yaşadıkları hayattaki birliktelikleri çok önemli. Dedim ya dostlar, günümüzde maalesef üzümlerle belirtiyorum ki, pek çok değer gibi, vefa da az bulunur bir davranış şekli olmaya başladı. Çünkü vefa sevgi ve saygıdan beri gelir.

Sevginin saygının olmadığı bir ortamda vefa olmaz. Onun için, sevgi ve saygı ilk önce aile içinde olmalıdır. İnsanlar arasındaki ilişkiler söz konusu ise, vefa, sadakat, dostluk, akraba, eş, dost, komşu, öğretmen, çocukluk arkadaşı, asker arkadaşı özellikle hastalıkta, arayıp sormak, dostluklar arasında bir vefa borcudur. Bir toplumun oluşmasında ve gelişmesinde o toplumu meydana getiren insanlar arasında uygulanan görgü kurallarının önemli bir yeri var. Görgü kurallarına uyma zorunluluğu yok elbette yani hukuken suç sayılmaz. Ancak toplum, genel

görgü kurallarına uymayanları cahil, bencil, kaba, saygısız, vb. sıfatlarla tanımlar ve kınar.

Bu kurallar toplumdaki medeniyet düzeyinin de göstergesidir. İnsanın bencil kaba düşüncelerden sıyrılarak başkalarına karşı

davranışlarını bir düzene koyması onun duyarlı ve nazık olmasını sağlar. Bu da insanların birbirleriyle olan ilişkilerini sağlıklı ve tutarlı olmasına neden olur. İnsanlar toplum içinde bir arada yaşamak zorunda

olduğuna göre davranışlarında da göz önünde bulundurmaları gereken kurallar vardır. Bunlardan bazıları: Hoşgörülü ve iyimser olmak, olgun bir kişiliğe sahip olmak için çaba göstermek, taziyede bulunmak, giyime önem vermek, giysinin mevki yer ve zamana uygun olmasına özen göstermek, başkalarını rahatsız edici davranışlardan sakınmak, verilen sözü tutmak, ziyaretin kısa ve zamanlı olmasına özen göstermek, gerektiğinde özür dilemesini bilmek gibi... Görgüden maksat, bir toplumdaki insanların birbiriyle ilişkilerinde olgun, medeni davranışlar içinde bulunarak, fert ve toplumun huzurunu, rahatını temin etmektir. Ayrıca bunlar, çok sık karşılaşılan günlük işlerde bir düzen ve intizamın hakim olmasını sağlar.

Böylece toplum belli bir rahatlığa kavuşur. Biz Türkler, Müslüman olmadan önceki hayatımızda görgüye çok önem vermişizdir. Obalardan meydana gelen göçebe Türk boyları, beşeri ilişkilerini organize eden seviyeli ve ciddi görgü kuralları geliştirmişlerdir. Diğer bir adı töre olan bu davranışlar, örf ve âdetler olarak toplumda uyulan kurallardır. Uymayanlar çeşitli cezalara çarptırılırdı.

Müslüman olduktan sonra, eski inanışlarının yanı sıra, görgülerinden dinimize uygun olmayan tarafları da bırakarak uygun olan davranış şekilleri almışlar, uygun olanlarını ise dinin verdiği aşk ve şevkle iyice pekiştirmişlerdir.




Bu bakımdan milletimiz arasında yakın zamana kadar bu kurallar, adeta yazılı olmayan birer kanun hüviyetini muhafaza etmiştir. Böylece seviyeli, huzurlu ve sistemli bir toplum hayatı yaşanmıştır. Bugün milletimizin çocuklarına büyük bir ihtimamla öğrettiği görgü kurallarının çoğu, asırlar öncesinden gelmektedir.

Toplumumuzda, bizi bir araya getiren, birbirimize yaklaşuran, birlik ve beraberliğimizi güçlendiren, insanlar arasında sevginin, saygının çoğaldığı, dayanışma duyguları içinde

olduğumuz ve birbirimizin gönlünü aldığımız özel durumlarımız vardır. Sevgili dostlar, son günlerde insanlarda önce kendi çıkarını gözeten ve herkesten çok kendini seven bir yapı gözlemliyorum.

Vefa yapılan iyiliği unutmamak, gördüğü yardımları hatırdan çıkarmamaktır. Başkasından yardım görmeyen insan yoktur, ama kendisine yapılan yardımın kıymetini bilmeyen çok insan vardır. Vefa elbette ki doğuştan gelmez sosyal öğrenme ile kazanılan bir duygudur ve kanımca insanı

doğru insan yapan önemli bir duygudur. Yazımı yazdığım şu dakikalarda kulağıma merhum Ferdi Özbeğen mırıldanıyor: ” Vefa uzaklarda kalan bir his. Dost eski şarkılardan bir iz. Şefkatse bardaki sarışın kız. Dizlerimde derman, kandilimde yağ bitti. Bulamadım.” Ferdi Özbeğen’i bir vefa borcumuz olarak özlem ve sevgiyle analım ve millet olarak ise birbirimize sahip çıkalım. Ayrılmayalım, uzlaşalım... 



# Gülümse



Hospitadent'ten size ve  
birinci derece yakınlarınıza  
**%20 İNDİRİM**

MUAYENE  
PANORAMİK RÖNTGEN  
**ÜCRETSİZ**

- ✓ Türkiye ve Avrupa'nın Lider Diş Sağlığı Grubu
- ✓ 10 Diş Hastanesi
- ✓ 200 Diş Hekimi
- ✓ Yılın Sağlık Kuruluşu Ödülü
- ✓ TEMOS Sertifikası
- ✓ 2.000.000'dan Fazla Hasta Tedavisi
- ✓ Türkiye'de Bir İlk: Dental Spa
- ✓ Cerec ile 1 Günde Diş Tedavisi

• İSTANBUL/Mecidiyeköy/Bağcılar/Bakırköy/Çamlıca/Fatih/Güneşli/Pendik • KAYSERİ • ALMANYA/Frankfurt • HOLLANDA/Utrecht

f hospitadent t hospitadent G+ HospitadentOfficial v HospitadentTV p Hospitadent w +90 553 102 99 22 in company/hospitadent

- Özel tedavilerde (ortodonti, implant, zirkonyum ve estetik amaçlı uygulamalar) indirim oranı %10'dur.  
- Kurumsal kampanya, Ayın Gülümseteni ile birleştirilemez.



**444 99 22**  
www.hospitadent.com



## DİŞ TEDAVİSİNDE YENİ TREND: DENTAL SPA

**HOSPİTADENT DİŞ HASTANESİ'NİN MECİDEKÖY ŞUBESİ'NDE BULUNAN DENTAL SPA; ALIŞILMIŞIN DIŞINDA, TAMAMEN HASTA KONFORU VE RAHATI DÜŞÜNÜLEREK TASARLANMIŞ, AYNI ZAMANDA TÜM DİŞ TEDAVİLERİNİN 1 GÜNDE YAPILARAK ZAMANDAN DA TASARRUF SAĞLAYAN YENİ BİR KONSEPTTİR. BU KONSEPTİ OLUŞTURURKEN İKİ TEMEL İHTİYAÇTAN YOLA ÇIKTIK. BUNLARDAN İLKİ, DİŞ TEDAVİSİ YAPTIRMAK İSTEYEN HASTAMIZIN NORMAL DİŞ KLİNİĞİNDEN FARKLI OLARAK, KENDİSİNE ÖZEL OLARAK TAHSİS EDİLMİŞ, RAHAT VE KONFORLU BİR ORTAMDA DİŞ TEDAVİLERİNİ YAPARAK 'KİŞİYE ÖZEL DİŞ TEDAVİSİ' HİZMETİ SAĞLAMAK. İKİNCİSİ İSE, DİŞ HEKİMİ FOBİSİ OLAN HASTALARIMIZ İÇİN, KORKULARININ ÖNÜNE GEÇECEK HER TÜRLÜ DETAYIN DÜŞÜNÜLDÜĞÜ BİR DİŞ KLİNİĞİ OLUŞTURMAK. ASLINDA HER İKİ DURUMDA DA ASIL AMAÇ, HASTANIN DAHA ÖNCE HİÇ DENEYİMLEMEDİĞİ, ALIŞILMIŞ DİŞ KLİNİĞİ KONSEPTİNİN DIŞINDA, AĞIZ VE DİŞ TEDAVİLERİNİ RAHAT, HUZURLU VE KONFORLU BİR ORTAMDA SAĞLAMAK.**



**Dr. Yiğit Emrah KURT**  
Diş Hekimi

**D**ental Spa'da implant ve kaplamadan küçük bir dolguya kadar tüm diş tedavileri yapılıyor. Hasta işleme başlamadan önce yeşillikler içinde su seslerinin olduğu Dental Spa katına alınıyor ve çeşitli meyva aromalarının olduğu oksijen suları ve masaj koltuğu ile hastanın


rahatlaması sağlanıyor. Tedavi sırasında iğnesiz anestezi dediğimiz lokal anestezi yöntemi ile iğneden çekinen hastalarımıza da konfor sunulurken cad/cam uygulamaları ile ölçü kaşıklarına gerek kalmadan, hastanın tüm diş tedavileri aynı gün içerisinde yapılabilir. Hastalarımızı hayallerindeki gülüşe kavuş-

turan Hollywood Smile da yine Dental Spa hizmetleri içinde yer alıyor.

### **Hollywood Smile Nedir?**

Bildiğiniz gibi, doğada matematiksel olarak ölçülebilen, bir bütünü parçaları arasında en iyi uyumu gösteren "altın oran" olarak

adlandırılan bir ölçü bulunmaktadır. Bu ölçü, diş tedavisine başlamadan önce dijital ortamda yüz hatlarına da uygulanabiliyor. Böylece hastamız, hem tedavi sonrasında sahip olacağı dişleri önceden görüyor hem de yüz hatlarına uyumlu en ideal dişlere kavuşmuş oluyor.

Gülüştürmeyi beğenmeyen, estetik kaygı içinde olan hastamızın dental stüdyoda fotoğraf ve videoları alınıyor. Daha sonra bu fotoğraflar bilgisayar ortamına aktarılıyor ve MS Powerpoint/Apple Keynote programları kullanılarak yüz hatları için altın oran uygulanıyor. Altın oran uygulanırken hastanın göz, kulak, burun gibi temel organları esas alınarak yeni dişlerinin nasıl olması gerektiğine şemasal olarak karar veriliyor. Bu sayede hasta hiçbir dişine dokunulmadan bilgisayar ortamında yeni gülüşüyle birlikte yeni görüntüsünü önceden görme şansına sahip oluyor. Hollywood Smile, hastaya diş tedavisi sonrası sürprizle karşılaşma fırsatı vermeden, önceden onayladığı görüntüsüyle karşılaşma imkanı sunuyor. Tedavi aşamalarını birebir görmesi ve onaylaması, sonrasında onayladığı tedavi ile karşılaşacağını biliyor olması hastada aynı bir güven oluşturuyor. 





## ŞAŞILIK SADECE ESTETİK BİR PROBLEM DEĞİLDİR. ÇOCUĞUNUZDA GÖRÜLEN ŞAŞILIĞI İHMAL ETMEYİN!

**HER YAŞTA TEDAVİSİ MÜMKÜN OLAN ŞAŞILIĞIN BÜYÜK ÇOĞUNLUĞU 2 - 3 YAŞ ARALIĞINDA ORTAYA ÇIKIYOR. 5 - 7 YAŞINA KADAR TEDAVİ EDİLMEYEN ŞAŞILIK İSE GÖRME TEMBELLİĞİNE YOL AÇIYOR. ERKEN TEŞHİS VE TEDAVİ İLE ŞAŞILIKTA BAŞARILI SONUÇLAR SAĞLANABİLİYOR. OP. DR. TÜLAY KILIÇ, ÇOCUKLARDA GÖRÜLEN ŞAŞILIK HAKKINDA BİLGİ VERİYOR.**



**Op. Dr. Tülay KILIÇ**  
Dünyagöz Hastanesi

**İ**ki gözün koordine bir şekilde paralel bakamaması, bir ya da iki gözün kayması şaşılığı meydana getiriyor. Gözü çeşitli yönlere doğru hareket ettirmek için her bir gözde 6 kas bulunuyor ve bu kasların birinin veya bir kaçının


görevini hiç yapmaması ya da eksik yapması durumunda şaşılık meydana geliyor. 5 - 7 yaşına kadar tedavi edilmeyen şaşılık, sadece estetik bir sorundan çıkıyor ve bu yaştan sonra görme tembelliğine neden oluyor. Şaşılık; hamilelikte geçirilen ağır hastalıklar,

zor doğum, annenin hamilelik sırasında bazı ilaçları kullanması, anne-babanın akraba olması, küçük yaşta geçirilen ağır ve ateşli hastalıklar, küçük yaşta geçirilen havaleler, görme bozukluğu olanlar, ailede gözü kayan veya göz bozukluğu olanlar, şiddetli düşme,

çarpma, vurma gibi nedenlerden ortaya çıkabiliyor.

Bebeklik ve çocukluk döneminde görülen kaymaların bir kısmı yalancı şaşılık olarak tanımlanıyor. Yalancı şaşılık, göz kapaklarının ve burun kökünün genişliği ile ortaya çıkan yanıltıcı bir görünümdür. Bu durumun tam olarak aydınlatılabilmesi için mutlaka bir göz muayenesi yapılmalıdır.

Erken Teşhis ve Tedavi Çok Önemli  
“Doğuştan olan kaymalar genellikle gözlük gerektirmeyen, erken dönemde (6 ay - 2 yaş) ameliyat edilmesi gereken kaymalardır” diyen Op. Dr. Tülay Kılıç kaymaların büyük çoğunluğunun 2-3 yaş civarında ortaya

çıktığını ve genellikle gözlükle tam olarak ya da kısmen düzelebildiğini söyledi. Gözlük taktığı halde düzelmeyen kaymalara ise cerrahi tedavi gerektiğini vurgulayan Op. Dr. Tülay Kılıç şunları söyledi: “En önemlisi çocuğun göz doktoruna erken götürülmesidir. Erken tedavide başarı oranı çok yüksekken ilerleyen yaşlarda bu oran azalabiliyor. Onun için çocuk 1 yaşına gelene kadar gözlerinde herhangi bir şikayeti olmasa bile ailelerin çocuklarını göz doktoruna mutlaka götürmeleri gerekiyor. İleri yaşlarda görülen şaşılık, genelde trafik kazası, darbe gibi travmalardan sonra veya diyabet, beyin veya göz tümörleri gibi nedenlerden oluşurlar ve tedavi yöntemleri de nedenine göre değişiklik gösterebilir.” dedi. 

## Dünyagöz Hastaneler Grubu :

1996 yılında hizmet vermeye başlayan Dünyagöz, gözün tüm branşlarında ve en gelişmiş teknolojilerle sunduğu yüzlerce farklı tedavi yöntemiyle göz ve göz çevresi sağlığına dair sorunlara çözüm getiriyor. Ülkemizde branş hastaneciliği ile yeni bir dönem başlatan Dünyagöz Hastaneler Grubu, günde 8.000 poliklinik ve 1.000 ameliyat kapasitesiyle yurt içi ve yurt dışında toplam 25 ayrı noktada ilkelikli sağlık hizmeti veriyor. Dünyagöz; sürekli yenilenen eksiksiz teknolojisi, öğretim üyesi ve uzman doktorlardan oluşan 300 kişilik deneyimli medical kadrosu, 2500'e yakın personeli ve çağdaş yönetim anlayışıyla kısa sürede dünyanın sayılı merkezleri arasında yerini aldı. Türkiye çapında İstanbul, Ankara, Antalya, İzmit, Adana, Samsun, Tekirdağ, Bursa, Konya, Sakarya ve Gaziantep'te olmak üzere 11 ayrı ilde 20 şube ve yurt dışında Almanya'nın Frankfurt ve Köln, Gürcistan'ın Tiflis, Azerbaycan'ın Bakü ve Hollanda'nın Amsterdam şehirlerinde olmak üzere 5 ayrı noktada hizmet veren Dünyagöz Hastaneler Grubu, Türkiye'nin Avrupa'daki ilk ve en büyük yatırımını Almanya'nın Frankfurt kentinde gerçekleştirdi. Yatırımlarına aynı hızla devam edecek olup 2017'de İzmir'deki yeni merkez ile birlikte daha geniş bir coğrafyaya yayılmayı hedefleyen grup, Türkiye'de sağlık turizminin öncülüğünü üstlenerek dünyanın 107 ayrı yabancı ülkesinden yılda yaklaşık 96 bin hastaya hizmet veriyor.

### Bilgi için:

#### GoodWorks / Eda Akyüzlü Şimşek

Tel: 0(212) 217 70 00 /GSM: +90 533 471 16 90  
eda.akyuzlu@goodworks.com.tr

#### GoodWorks / Tuğçe Oral

Tel: 0(212) 217 70 00 /GSM: +90 532 413 12 24  
tugce.oral@goodworks.com.tr

#### GoodWorks / Murat Pir

Tel: 0(212) 217 70 00 /GSM: +90 505 101 30 89  
murat.pir@goodworks.com.tr



# ÇANAKKALE 1915



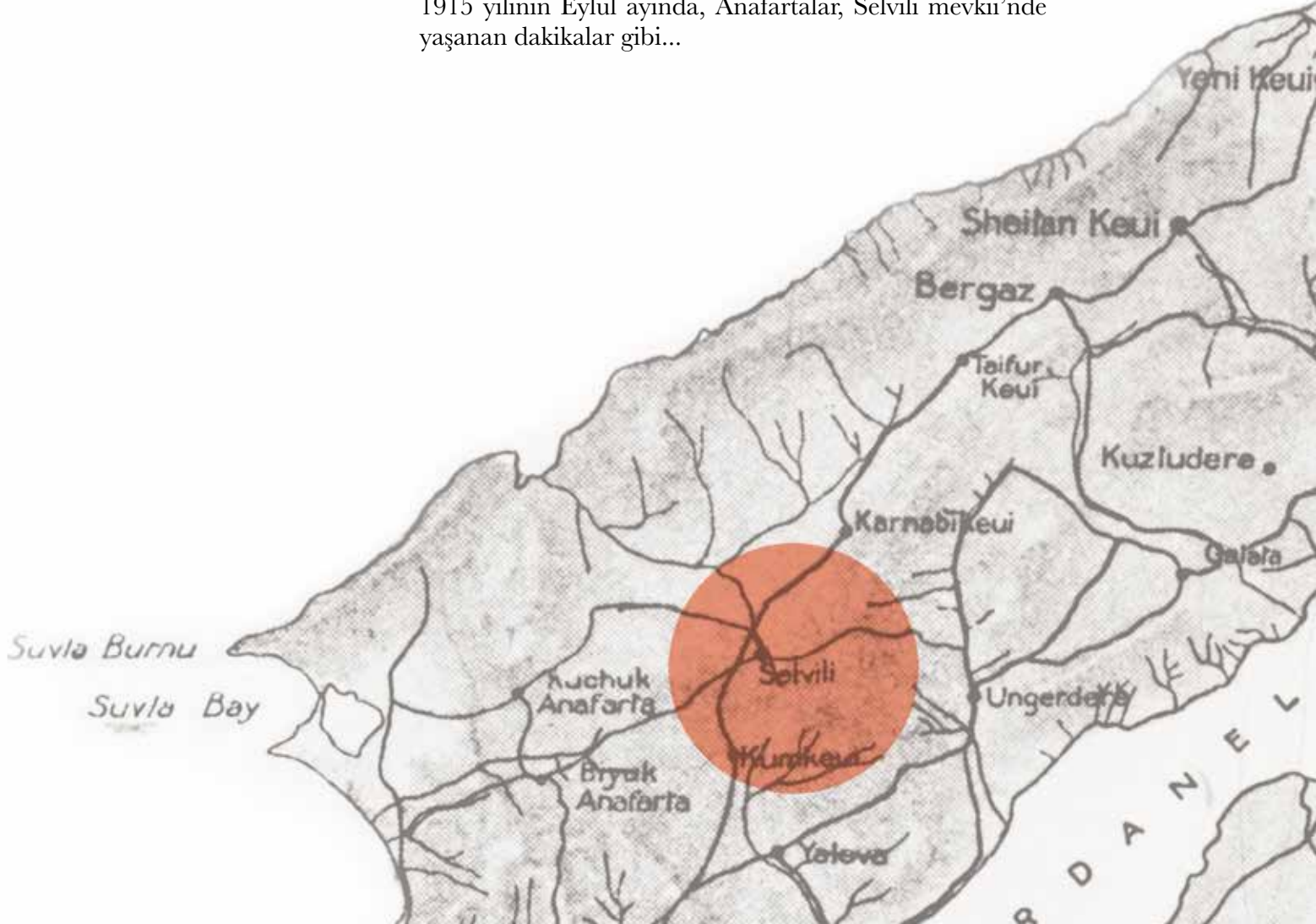
Onur AKMANLAR  
YAZAR

# Kurtulan bir hayat mıydı?

## *Yoksa bir ulusun kaderi mi?*

Bazen öyle bir an vardır ki, insan hayatını derinden etkiler. Sayılı bir kaç saniye, var, ya da yok oluşunu tayin eder. Bazen de o kişinin hayatı, tüm bir ulusun geleceğini etkiler.

1915 yılının Eylül ayında, Anafartalar, Selvili mevkiinde yaşanan dakikalar gibi...



## **Çanakkale Cephesi'nde müttefiklerin hava faaliyetleri**

Gelibolu'da İngiliz hava varlığını sağlayan birlik, 1915 yılı, Mart ayı sonunda, Yarbay Charles Rumney Samson komutasında Bozcaada'ya gelmiş olan, Kraliyet Deniz Hava Servisi'nin 3. Filosu'nun personelinden oluşuyordu. Pilotlar, Gelibolu seferinin ilk günlerinde keşif görevlerinde bulunmuşlar, Türk savunmalarının fotoğraflarını çekmişler, planlarını çizmişler ve uygun zamanlarda da stratejik alanları bombalamışlardı. Deniz seferi ve çıkarmalar sırasında da hedef saptama ve uzun menzilli top atışlarını düzenleme görevini üstlenmişlerdi. 21 Mart 1915'te Bozcaada Hava Meydanı'na komutan olarak atanmış olan, Samson, R.N.A.S.'nin adadan yürüteceği tüm operasyonlardan sorumluydu. Kardeşi Yüzbaşı William Samson da aynı bölükte görevliydi. Bölüğün çoğu Eastchurch hava üssünden gelen eski personelden oluşuyordu.

## **Gökçeada'da yeni bir hava alanı yapılıyor**

24 Haziran 'da uçuş kuvvetlerini düzenleme göreviyle cepheye gelen Albay F. H. Sykes'in hazırladığı bir rapor sonucunda, 9 Temmuz'da, Gökçeada'ya bir hava üssü kurulmasına ve Kraliyet Deniz Hava

Servisi'nin (R.N.A.S) bu adaya gönderilmesine karar verildi.

Böylece, mevcut Fransız Hava Kuvvetleri Bozcaada'da kalacak, İngilizler ise Gökçeada'ya taşınarak durumlarını güçlendirecekti. Bu yeni havaalanının, aynı zamanda mevcut Anzak Cephesi ve gelecekte açılacak Anafartalar Cephesi'ne daha yakın olma gibi bir avantajı da vardı. Planlanan Anafartalar çıkarması için, iniş kalkışa daha elverişli bir havaalanı inşa etmek gerekiyordu. Hava hareketleri ve arazi raporları savaşın kaderini değiştirebilecek kadar önemliydi. Bu nedenlerle yeni kurulacak Gökçeada Havaalanı, stratejik açıdan büyük önemi taşıyordu.

2. ve 3. Filolar Ağustos'ta İmroz'a taşınarak Albay F. H. Sykes'in komutasına girdiler. Sykes'in emrinde gözlem için kullanılan iki balon ve iki eski model uçak vardı. KDHS'nin Keşif Kolu Genel Karargah için paha biçilmez değerliydi.

Müttefiklerin üç ana üssünden biri olan Gökçeada, çıkartmadan tahliye kadar aktif olarak kullanıldı. Adanın Kephalos Koyu'nda, (bugünkü Eşelek köyü civarı), eğitim kampları, ikmal istasyonları, genel karargah, Türk esir kampı gibi bir çok stratejik nokta





**Gökçeada'da Deniz uçaklarının kalkışı İçin kullanılan Tuz Gölü bölgesi, Aydınçık.**

bulunuyordu. Yeni havaalanı da bu bölgedeydi. İnşasında Gelibolu yarımadasında esir alınan bir çok Türk esirinin de işçi olarak kullanıldığı havaalanı ve zeplin hangarı R.N.A.S (Kraliyet Donanma Hava Kuvveti) için hizmet verecekti.

Adaya konuşlandırılmış ve komutasına Hava Komodor Charles Rumney Samson'un getirildiği bu birlik Farmans, Nieuport 12, Breguet, BE 2A/B gibi farklı modellerde 23 uçak, 17 pilot ve 10 gözlemciden ibaretti.

Gökçeada'dan havalanan uçakların ana amacı bir bölge veya hedefi bombalamak olmasa da, hiçbir pilot karşısına çıkan fırsatları kaçırmak istemez, uçakta aşağıdaki hedef veya insanlara yada karşılaştığı diğer uçağa atabileceği ne varsa kullanmak isterdi. Bu bazen elle atılan bir bomba, çelik çiviler, tabancadan atılan mermiler, benzin doldurularak yapılmış iptidai bombalar gibi.

İşte nadir de olsa uçulan bu taarruz görevlerinden biri neredeyse bir ulusun kaderini değiştirecekti. ➤





1919, İşgal yılları, Samson (sağdan üçüncü) ve kurmaylar, Türk subayları eşliğinde 1915 yılında savaşmış olduğu cephe üzerinde İncelemeler yaparken. Sağ başta, arka sırada Anafartalar Grup Komutanı Mustafa Kemal'in emrinde 12. Tümen komutanlığını üstlenmiş olan Selahattin Adil Paşa.

Eylül ayının ikinci yarısında, Nieport uçağı ile Türk'lerin hakim olduğu Anafartalar Bölgesi, Selvili Mevkii'nde uçuş yapan Yarbay Samson, büyük bir fırsatı kaçıracaktı. Gökçeada'dan kalkarak keşif görevinde serbest uçuş yapan Samson, Anafartalar Cephesi'nin üzerindeyken toz duman içinde ilerleyen bir araba görmüştü.

"Yerde ilerleyen bir arabaya saldırım benim için çok eğlenceli bir deneyim olacaktı, tabi ki olasılıklar gerçekleşseydi. Bir gün, 20-lb'lik üç bomba taşıdığım Nieuport uçağımla yukarıdan cepheye yapılan naklieleri gözlemlerken, Selvili yakınlarında bir araba gördüm. Cepheye bir arabanın görülmesinin ne kadar nadir olacağını bildiğimden, bu aracın doğal olarak önemli bir Generali taşıdığını düşünerek, alçalarak iki bomba attım. İki de hedefi bulamadı. Fakat bombalar çok yakınlarına düşmüştü.

Araba durdu ve üç kişi arabanın yakınlarındaki bir hendeğe uzandı. Eğer o bölgede kalırsam hendekten çıkmayacaklarını düşündüm. Böylece onları vuramayacaktım. Ayrıca uzaklaştığım takdirde, benim ya yakıtımın bittiği ya da bombamın kalmadığını düşünerek tekrar arabaya bineceklerdi.

3 mil uzaklaştıktan sonra, yukarı ve aşağı hareketler yaparak onlarla ilgilenmiyor izlenimi vermeye çalıştım. Bu arada her zaman taşıdığım dürbünümle onları takip ediyordum. Yirmi dakika sonra, onların hendekten çıktığını fark ettiğim zaman motorun tüm gücüyle, dua ederek, üzerlerine tekrar bir dalış yaparak son bombamı bıraktım. Fakat maalesef, bomba arabanın hemen önüne, yola düştü."

Bombanın arabanın biraz önünde patlamasıyla, arabanın ön camı patladı. İsbet alan şöför ağır yaralanmıştı. Arkada oturan iki subay, saldırıyı yara almadan atlatmışlardı.

Aradan yıllar geçti, 1919 yılına gelindiğinde, İstanbul işgal altındayken, Türkiye'de bulunan Samson, bir Türk subayı ile muhabbet ederken ona,

"Çanakkale'deki görevin sırasında en kötü deneyimin ne oldu?" sorusunu sordu.

### Subay şöyle cevapladı:

"Kemal Paşanın emir subayıydım; arabada yolculuk yapıyorduk ve bir uçak tarafından bombalandık. Yakınlardaki bir hendeğe yattıktan bir süre sonra, uçağın gittiğini düşünerek arabaya bindik. Yerleştiğimizde hata yaptığımızı anlamıştık. Aniden yeniden beliren uçak bizi neredeyse vuracak kadar yakınımıza düşen bir bomba daha attı. Bombanın etkisiyle arabanın ön camı kırıldı."

Subaylar bu olayın heyecanı ile hemen günlüklerini karşılaştırdılar.


Samson, savaştan sonra kaleme aldığı "Fights and Flightes" kitabında şöyle anlatıyor;

"Günlükleri karşılaştırdık ve bu benim araba maceramıdır.

Hayal ediyorum, eğer Kemal'i öldürebilseydim, Yakın Doğu'nun tarihi tamamıyla farklı olacaktı. Büyük bir ihtimal Anadolu halen Yunanlıların elinde olacaktı..."

Samson haklıydı...

1915 yılında atlatılan bu talihsiz saldırı sonrasında Mustafa Kemal, tartışılmaz ön görüşü, askeri zekası ve insiyatif alma gücü ile bir ulusun hiç de alışık olmadığı esaret kavramıyla yüzleşmesini önlemişti. Mustafa Kemal, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasına önderlik yaparak, ilkeleriyle Türkiye'nin çağdaş ülkeler arasında yer almasını sağlamıştı. Anafartalar Çıkartması esnasında yaşanmış olan ve gün yüzüne çıkmamış bunun gibi bir çok hatırat, geçtiğimiz yıllarda "Gelibolu 1915, Yüz Yıl Sonra Yeniden" kitabını yayımladığımız Kaptan Pilot Murat Söylemez ile birlikte çalıştığımız ve önümüzdeki yıl tarih severler ile paylaşmayı planladığımız "Anafartalar" kitabında yer alacaktır. Umarız, 101 yıl önce

Çanakkale'de kazandığımız ama gün geçtikçe yitirdiğimizi hissettiğimiz o yüce ruhu yeni nesillere aktarmaya bir şekilde vesile olmaya devam ederiz. 



**Kemal Pashas Escape  
Fights and Flightes**



*Mustafa Kemal, Çanakkale Cephesi'nde.*



“Çalışmalarımı diğerlerinden ayıran en önemli nokta, projelerimin yaklaşık 25 yıllık arazi deneyimim üzerine kurgulanmış olması. Kitaplarımı, yıllar boyunca arazide çektiğim fotoğraflar ve sahip olduğum ciddi bir savaş objeleri, efemera, kitap ve fotoğraf arşivi ile destekleyerek, konuları objektif olarak ele alarak, askerlerin günlükleri ve anekdotlarından faydalanıp hazırlıyorum.”

Başkalarının bilmediği ve benim anlatmak istediğim çok şey var. Ömrüm oldukça paylaşacağım...”

Onur Akmanlar

## ONUR AKMANLAR

1972 yılında İstanbul'da doğdu.

Yaklaşık yirmi yıldır, Çanakkale Savaşı üzerine araştırmalar yapıyor. 2000'li yıllarda kurmuş olduğu “gallipolidigger.com” adlı internet sitesiyle Çanakkale Savaşı'na duyulan ilgiyi arttırmayı hedefledi ve konunun binlerce meraklısı ile iletişime geçti.

1915 yılında hayatının kaybeden kayıp bir neslin izini sürdürdü. Yaklaşık 25 yıldır arazi üzerinde çalışarak savaş sırasında çekilmiş fotoğraflarla, günümüzün durumunu karşılaştırarak, savaşın bu güne kadar aydınlanmamış bir çok yönünü ortaya çıkarmaya çalışıyor.

Çanakkale ruhunu ve bu konuda yaptığı çalışmaları, yazmış olduğu makalelerin yanısıra açmış olduğu sergilerle, tarihseverlerle paylaşıyor.

Gelibolu Savaş Müzesi'nin kurucusu olan Akmanlar'ın, bu konularda yayınlanmış dört kitabı bulunuyor.



Can ACAR

airbuscan@gmail.com



# HAYALLERE YOL ALMAK...

**KENDİMİ BİLDİM BİLELİ HER AN İÇİMDE HEP GÖKYÜZÜ TUTKUSU VARDI. BELKİ DAHA BİLE FAZLASIYDI. ÇÜNKÜ NE ZAMAN GÖKYÜZÜNE BAKSAM YÜZÜM BÜYÜK BİR GÜLÜMSEMEYLE DOLUYORDU...**

**MERHABA DEĞERLİ OKURLARIMIZ, HEPİNİZE BU İLK YAZIMDA KOKPİTTEN BAKIŞ'A SICACIK BİR MERHABA DEMEK İSTİYOR VE KENDİMİ SİZLERE TANITMAK İSTİYORUM. HAVACILIK CAMİASINDA ÇOK UZUN YILLAR TAKİPÇİ OLARAK AKTİF OLMUŞ, SON 3 YILDIR FİİLEN HAVACILIK İÇİNDE BULUNAN VE KENDİNİ HAVACILIĞA ADAMIŞ 24 YAŞINDA BİR GENCİM. ŞU ANDA ÖZEL BİR HAVAYOLU ŞİRKETİNDE AIRBUS A320 TİPİNDE FIRST OFFICER OLARAK GÖREV ALMAKTAYIM. HAVACILIK ÖYLESİNE GÜZEL BİR OLGU Kİ, İÇİNE GİRDİĞİNİZ ZAMAN ÇOK DAHA ANLAMLI HİSLER VERİYOR. KİM BİLİR, BU YAZI ULAŞACAĞI OKURLARINA, BELKİ SİZE, BELKİ DE HİÇ TANIMADIĞIMIZ, TÜRK SİVİL HAVACILIĞI'NIN YENİ VE GENÇ KUŞAKLARINA İLHAM VERECEKTİR. BİR ŞEYLERDEN İLHAM ALARAK KENDİ ÖZÜMÜZÜ YARATMAZ MIYIZ ZATEN? İLK YAZIMDA SİZLERLE HAVACILIĞA NASIL ADIM ATTIĞIMI, BU SEVDANIN BENDE NASIL BAŞLADIĞINI VE YER ETTİĞİNİ ANLATMAK İSTİYORUM...**

**B**elki de her çocuğun hayalidir pilot olmak...

Çok küçük yaşlarımdan itibaren ailemle birlikte çokça seyahatlere çıkıyorduk. Seyahatlerimizi uçak ile gerçekleştiriyorduk. Seyahatimizden günler önce heyecanlanmaya başladım. Eskiden her ne kadar yasak olmasa da kokpite dışardan insanların girmesi çok olağan değildi. Kokpite girmeyi o kadar çok istiyordum ki... Çok net hatırladığım bir anım var ki hâlâ

pişmanlığımı yaşıyorum. 5-6 yaşlarındayım, bir Kıbrıs uçak seyahatimizde uçaktan inerken kaptanımız beni gördüğünde çok sevimli bulmuş ve kucacağına alıp kokpite götürmek istemişti. Fakat ben çok utanmıştım, çokta istiyordum kokpitte bulunmayı ancak gitmemiştim. Çok pişman oldum ama işi işten geçmişti. Kendimi bildiğim günden bu yana, ne zaman bir metal kuş geçse başımın üstümden, nerede ve ne zaman olursa olsun gözüm hep onlardadır...

**Bir uçağın pilotusunuz**

**ve böyle bir mektup alıyorsunuz.**

Daha sonraki yıllarda kokpite girmek istediğimi amirlere iletliyordum, bazen mektuplar yazıyordum kaptanlarımıza. Çok heyecanlıydım. "Merhaba kaptanım, ben kendini havacılığa adanmış bir gencim, ileride pilot olmak istiyorum ve eğer sizler için de uygunsa kokpitinizde uçabilir miyim?"... Bazı kaptanlarımız haklı olarak kabul etmiyorlardı, bazı kaptanlarımız ise kalkıştan önce ya da inişten sonra bu talebimi

kabul ediyorlardı. Şu anda bu anıları sayesinde tanıdığım çok değerli ve kıymetli kaptanlarımla uçuş yapıyorum. Böylesine güzel anıları yıllar sonra hayal gibi gelen fakat gerçekleşmiş şekilde görmek çok güzel... Şimdi bu değerli ve güzel insanlarla kokpit paylaşabiliyor olmak çok anlamlı bir duygu.

**Gözlerim daima metal kuşlardaydı...**

Babam beni sürekli Florya'daki tesislere uçakları izlemeye götürürdü. Kendisinin de belli

ki bir ilgisi var ve bunu bana aşlamak istiyordu. Sanıyorum havacılığa olan ilgim burada daha çok artmıştı. Okuduğum ilkokul Atatürk Havalimanı 23 numaralı pistin yaklaşma altındaydı, iniş yapan uçaklar sürekli üzerimizden inişe geçiyor ve çok alçak irtifadan süzülüyorlardı üzerimizden. Her uçak geçtiğinde ise gözlerim hep onlara yönelirdi. Kendi kendime “Bir gün bende bu uçağın içinde olacağım ve kullanacağım” derdim...

**Sanal fakat bir o kadar da gerçek bir havacılık dünyası... Adeta uçuculuğun temel taşı...**

Üzerinden yıllar geçti ve havacılık sevgim yaşamın ilerlemesiyle giderek çoğaldı. Daha çok araştırmaya başladım.

2007 yılında Sanal Havacılık ile tanıştım. “O da neymiş?” sözlerinizi hissederek seçeceğim cümlelerimi. Çünkü bugünlere gelmemde en büyük desteği olan bir şeyi anlatacağım. Sanal Havacılık olarak adlandırdığımız şey, bilgisayarınıza Flight Simulator kurup, online platformlara bağlanıp uçuş gerçekleştirdiğiniz ya da kontrolörlük yaptığımız bir organizasyon. İki büyük platformu mevcut, International Virtual Aviation Organization (IVAÖ), diğeri ise Virtual Air Traffic Simulation Network (VATSİM). İkisi de temel olarak aynı, fakat kendi içlerinde farklılıkları olan iki farklı organizasyon. Her ülkenin ya da kıtanın temsilcileri ve başkanlıkları oluyor, kendi

içlerinde kadroları oluyor. Eğitimden, organizasyon sorumluluklarına kadar... Sanal Havacılık yapmak istiyorsanız bilgisayarınızda Flight Simulator bulunması ve bahsettiğim iki platformlardan birine üyeliğinizin olması yeterli. Herhangi bir yaş kısıtlaması yok, 7’sinden 70’ine herkes mevcut burada. Bu platformlara üye olduktan sonra, bilgisayarınıza kurduğunuz bir program sayesinde Flight Simulator’ünüzü sanal dünyaya açılıyorsunuz. Ayrıca simülör için yapılmış çeşitli eklentiler de mevcut. Uçak, havalimanı görüntü paketleri gibi... Şu anda olduğumuz teknoloji ile yapılmış birebir Boeing 737, 777, 747 ve Airbus 320, Dash 8 uçakları mevcut. Tamamen birebir dizayn edilmiş uçaklar...

Dinamiklerinden tutun da görüntü kalitesine kadar... İsterseniz Flight Simulator ile pilot olarak uçabiliyor, isterseniz farklı bir uygulamaya yükleyerek Hava Trafik Kontrolörü olarak bağlanabiliyorsunuz sisteme. Doğal olarak öncelikle ufak eğitimlere katıldıktan sonra. Bu eğitimleri bitirdiğiniz zaman “ATC” olarak adlandırdığımız Hava Trafik Kontrolörü olarak sanal pilotlara kontrolörlükte yapabiliyorsunuz. Kuralların dışına çıkamıyorsunuz, cezaları var. Tıpkı gerçek havacılıkta olduğu gibi. ATC’nin izni olmadan hiçbir şey yapamıyorsunuz. Tüm samimiyetimle belirtiyimki bu platformlarda herkes birbirine yardım etmek için uğraşiyor. Hiç bir maddi menfaat



gözetmeksizin... Çok güzel arkadaşlıklar, abi-kardeşlikler var burada. Her ülkenin kendi üyeleri var, İstanbul'dan Almanya'ya uçuş yaptığımız zaman, eğer online ATC varsa, o ülkeye ait ATC'ler size hizmet veriyorlar. Akşam saatlerinde ortalama 1000'in üzerinde pilot sistemde aktif olarak uçuyor, 200 civarında da ATC hizmet veriyor. Bu kadar ciddi rakamlardan bahsediyorum. Burada herkes havacılık sevgisine sahip insanlar. Benim gibi sanal havacılık ile uğraşmış, şu an aktif olarak havayollarında uçan 5 kişi tanıyorum Türkiye'den. Aynı hisleri, aynı ortamları paylaştığımız insanlar ile şu anda hayallerimize ulaşmış olmak bizi çok duygulandırıyor, bir araya geldiğimizde paylaştığımız anılarımızı hatırlayıp gülüyoruz...

“Sanal havacılık ile tanıştım” da kalmıştık. Çoğu kişinin olduğu gibi hiçbir teorik bilgiye sahip olmadan katılmıştım böylesine özel bir aileye. Sanal havacılık sitelerinden tanıştığım ağabeylerim, bana her konuda yol göstermişti. Bu sitelerin forumlarında yazılmış çeşitli, çok faydalı dokümanlar vardı ve bunları okuyarak kendimi geliştireyordum. Zamanımı bu tür aktiviteler ile geçirmek beni çok mutlu

ediyordu. Yeni bir şeyler öğrendikçe kendimi daha mutlu hissediyordum. Uçtukça yeni arkadaşlar edinerek, çeşitli gruplar yaratmıştık zaman içerisinde. Birbirimizle sürekli bir şeyler paylaşırdık. Zaman içerisinde Hava Trafik Kontrolörlüğü'nü de denemek istemişim, araştırdım ve pratik yaparak kendimi geliştirmeye çalıştım. Neredeyse yaklaşık 700 saat online olarak ATC'lik, 7000 saat sanal uçuş yapmışım bunca yılda...

Yıllar ilerlerken; havacılık dostlarımla sınırlı olan havacılık aktivitelerinden olabildiğince kendimizi hiç kopartmamaya çalıştık, çok güzel anlar paylaştık, uçak fotoğrafçılığı yaptık. Yeri geldi paramızı biriktirip gerçek Airbus A320 ve Boeing 737 simülatörlerinde uçtuk. Birbirimize sürekli ilham verdik. Yeri gelmişken benim için komik bir anımı sizlerle paylaşmadan geçmek istemiyorum. 2009 yılındayız. Çok sevdiğim ve değer verdiğim Kıbrıs'ta yaşayan bir kaptan ağabeyim ile sözleşip simülatörde uçmak için kararlaştırdık. Boeing 737'nin gerçek simülatöründe gerçek bir kaptan abimle uçuş yapacaktım. Babam ile beraber gitmiştik simülatör merkezine. Yılmaz ağabey ile de buluştuktan sonra

Yılmaz ağabey babama “Siz getirmeseydiniz, annesinin altınlarını satıp gelirdi bu çocuk buraya” dedi, ve kahkaha attık. E hakli tabii, kaç yaşında çocuk, nispeten pahalı bir simülatöre nasıl gelebilirdi ki. Daha sonra simülatöre girdik ve çok keyifli bir saat geçirmiştim. Uçmak gerçekten çok güzel bir şey...

Ben pilot olmak istiyordum ve çocukluk hayalimi nasıl gerçekleştirecektim? Ciddi bir şekilde araştırmalarım oldu. Bunu ailemle paylaştığımda kesinlikle bana sonuna kadar destek olacaklarını belirttiklerinde dünyalar benim olmuştu. Çeşitli uçuş okulları ile görüşmelerim oldu, çeşitli süreçlerden geçtikten sonra uçuş okuluna başlamıştım. Hala inanamıyordum. Birkaç yer dersi sonunda uçuşlara başlamıştık. İlk uçuşuma gittiğim gün yaşadığım hisleri sanırım bunca bahsettiğim hikâyelerden sonra tahmin etmiş olmalısınız. Bunca yıllık hayalin sonunda artık kendi ellerimle bir uçağı kontrol edecektim. Kalkış esnasında, gökyüzüne dalarken anılarım canlanmıştı. İlk uçuş olduğu için, uçuş öğretmenim bu uçuşu gerçekleştirmişti. Uçuş okulu sürecim esnasında zaman geçerken, tamamlamam gereken ciddi bir uçuş saati vardı.

Çeşitli anılar, zorluklar, mutluluklar, bazen üzüntüler yaşadıkten sonra uçuş eğitimim bitmek üzereydi. Çok değerli insanlar tanımıştım bu süreçte. Zorlu fakat bir o kadar da hayallerime ulaşabiliyor olmanın verdiği keyifle geçen sınav süreçlerinden ve tamamlanması gerekli kriterlerden sonra uçuş eğitimim tamamlanmıştı.

İşte yıllardır hep hayalini kurmuş olduğum, üstüne sonsuz emekler harcadığım hayalimi gerçekleştirmiştim. Şu anda First Officer olarak görev yapmakta olduğum şirketimde uçmaya, bir yolcu uçağında pilot olarak görev yapmaya başlamıştım. Çok anlamlı ve hala inanmadığım, çok özel bir his bu....

En başta annem ve babam olmak üzere, bana ağabeyliğini her konuda hissettirdiği ve desteğini hiç eksik etmediği, yoluma hep ışık tutan çok değerli kaptanım Nuri Sakarya'ya, bana sonsuz desteklerini hissettirmiş olan tüm hocalarıma, arkadaşlarıma, ağabey ve ablalarıma ve sizlere en içten teşekkürlerimi, sevgilerimi ve saygılarımı iletmek istiyorum. En yakın zamanda tekrar görüşmek ümidim ile...

# Tarabya'nın Yeni Değeri

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



**TALPA**

üyelerine özel, peŐin alımlarda!

**%20**  
indirim

[www.tarabyalife.net](http://www.tarabyalife.net)

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

UZMAN

SVET YAPI

**HİÇ HESAPLANMAMIŞ BİR GELECEK  
VE İYİ HESAPLAŞILMIŞ BİR GEÇMİŞ...  
BİR DAHA DÜNYAYA GELSEM  
YİNE BÖYLE YAŞARDIM:**

# **SİMGE FİSTİKOĞLU**



Zişan SEÇKİN



**SPOR SERVİSİNDE BAŞLAYAN KARIYER YOLCULUĞUNA, NTV KADROSUNDA HABER SPİKERİ OLARAK DEVAM EDEN SİMGE FİSTİKOĞLU'NUN İZLEYİCİYE GEÇİRDİĞİ POZİTİF BİR ENERJİ, ZARİF VE AKICI BİR SUNUŞ TARZI VAR. YOĞUNLUĞUNUN ARASINDA GEÇMİŞTEN BUGÜNE UZANAN KEYİFLİ BİR RÖPORTAJIN ALTINA İMZA ATTIK.**



## **H**ikayeniz nasıl başlıyor, kendinizden biraz bahseder misiniz?

12 Aralık 1982’de Yeşilköy’de başladı hikayem, çok gerilere gittiğimde hayatımın yaklaşık 30 yılını geçirdiğim Yeşilköy sokaklarında oynadığım oyunları hatırlıyorum en çok. 80’lerin sonuna yetişilmiş, mahalle kültürünün olduğu, arkadaşlığın ne olduğunu bilerek büyüdüğümüz, komşu teyze ve amcalar kavramına hakim olduğumuz, bol oyunla, kahkahayla, masumiyetle geçen bir çocukluk.

Hamdullah Suphi Tanrıöver İlköğretim Okulu’nda başlayan öğrencilik hayatım, Selim Pars Koleji ve Beyoğlu Anadolu Lisesi’nde devam etti. İlgi duyduğum bütün alanlara dair öğrenme hevesim beni İstanbul Üniversitesi Sosyoloji Bölümü’ne kadar götürdü. Sevdiğimi ve desteklediğimi bildiğim bir ailem oldu. Çok güzel hatırladığım şanslı bir çocukluktu.

## **Okuldan mezun olduktan sonra medyada kendinize nasıl bir yol çizdiniz?**

Okuldan mezun olduktan sonra kariyer planı yapmadım. Çünkü kul karar, kader gülermiş. Plan yapmak konusunda başarısızım ama, hayallerim ve içgüdülerimle yaptığım her şey beni hem mutlu, hem de tatmin etti. Medyaya girerken bu işi öğrenmek ve elimden gelen en iyi şekilde yapmak kendime

kurduğum tek felsefeydi. Öyle de devam ediyor.

## **Güzellik ve televizyon sunuculuğu arasında bir paralellik var mı?**

Yok desem sanırım kimse bana inanmaz. Güzellik hayatın bir çok yerinde avantaj değil, dezavantajdır. Ama televizyonda 100 izleyicinin 80’i aynı haberi, aynı yorumu güzel bir kadından dinlemeyi tercih eder. Erkekler görsel olarak, kadınlar da kadınları merak ettiği için o ekranda kalır. Fark edilmek adına bir nedendir, bana göre hepsi bu kadar. Sonrası yaptığımız işin kalitesi ile ilgilidir.

## **Uzun yıllar spor spikerliği ve spor müdürlüğü yaptınız. Bu şimdiki kariyerinizin bir alt yapısı mıydı?**

Ben işe haber spikeri olacağım diye başlamadım, spor sunuculuğunda deneyim kazanıp oradan habere geçeyim gibi bir düşüncem olmadı. Spor programında ki o zevki, o adrenalinini, o heyecamı hala çok seviyor ve özledim. Sadece yapabileceğim her şeyi yapmış gibi hissediyordum kendimi. Bütün sorular sorulmuş, bütün yorumlar yapılmış, olabilecek her şey tükenmiş gibi... Kendimi tekrar ediyordum gibi hissediyordum. Bu biraz da spor dünyasının kısır kavgaları ile ilgili bir durumdu. O kavgaların içinde bana yer yoktu, daha çok şey sormak ve öğrenmek için habere geçtim. ➤



**5-6 AY ÖNCESİNE KADAR TELEVİZYONCULUKLA İLGİLİ ÇOK KÖTÜMSERDİM, HATTA TELEVİZYONUN ÖLDÜĞÜNÜ DÜŞÜNÜYORDUM. FAKAT ACI BİR TECRÜBEYLE ÖLMEDİĞİNİ, KİTLELERİN EN ÖNEMLİ İLETİŞİM ARACI OLDUĞUNU GÖRDÜM.**

### **NTV kadrosuna nasıl dahil oldunuz?**

NTV kadrosuna bir görüşmede dahil oldum diyebilirim. 2015 yazında benimle görüşmek istediklerine dair NTV'den bir telefon aldım. Nermin Hanım ve Görkem Bey'le olumlu geçen bir görüşmenin ardından benimle çalışmak istediklerini

söylediler. Kısa bir süre sonra büyük bir zevk ve gururla NTV kadrosunda yer aldım.

**İnternet haberciliği sansürsüz dili ve hızıyla hayatımıza yerleşti. Televizyon haberciliği sizce nasıl gelişmeli?**

Ben dijital yayıncılığa çok meraklıyım ve geleceğin orada

olduğuna eminim. 5-6 ay öncesine kadar televizyonculukla ilgili çok kötümserdim, hatta televizyonun öldüğünü düşünüyordum. Fakat acı bir tecrübeyle ölmediğini, kitlelerin en önemli iletişim aracı olduğunu gördüm 15 Temmuz darbe girişiminde. Herkes sosyal medyaya baktı ama öyle bir bilgi kirliliği vardı ki, kimileri

“Amerika yönetime el koydu” dedi, kimileri bilerek başka bilgileri dolaşıma soktu. Korkunç bir dezenformasyon yaşandı. «Şurada bomba patladı, burada askerler linç edildi” gibi gerçek olmayan bilgiler aktarıldı. Halk teyit edilmiş bilgi için televizyona döndü. Cumhurbaşkanımız da milleti meydanlara sosyal medyadan değil televizyondan



**BEN UZUN MESAI  
HARCAYANLARDANIM,  
İŞE ERKEN GİTMİYİ  
SEVERİM. ÜST KATTAKI  
CAFEDEN KAHVEMİ İÇERKEN  
İPAD'İMDEN GAZETELERİMİ  
OKUMAYI, NOTLARIMI ORADA  
ÇIKARMAYI SEVERİM.**

davet etti. Evet, televizyonun kendini güncellemesi, içeriklerin kısaltılması, daha genç yaştakilerinde izleyeceği şekilde enerjisinin yükseltilmesi lazım. Ama hala en önemli iletişim aracı.

**Akşam yapacağınız program öncesi nasıl bir mesai bekliyorsunuz?**

Ben uzun mesai harcayanlardanım, işe erken gitmeyi severim. Üst kattaki cafede kahvemini içerken iPad'imden gazetelerimi okumayı, notlarımı orada çıkarmayı severim. Makyaja 3-4 saat erken giderim geç kalmayı sevmem, insanları bekletmekten hoşlanmam. İşimi severek yaptığım için de iş ortamında

geçirdiğim zamandan keyif alıyorum.

**Peki yazılan haber metinlerine müdahale edermisiniz, nasıl bir sistemle çalışıyorsunuz?**

NTV'de çok iyi bir kadro var, turnak içinde her şey ayağımıza geliyor. Bizden sadece ekrandaki performansa

konsantre olmamız bekleniyor ve isteniyor. Diğer tüm işleri ekip layıkıyla ve dakik olarak yapıyor. Ben metinleri Prompter'a yazılmış hali ile okumaktansa, spontan konuşmayı ve biraz eklemek yapmayı severim. Ama bunu kaldıracak haber var, kaldırmayacak haber var. Haftanın üç günü haberleri Ahmet Arpat'la sunuyoruz. İki kişi olunca bunu yapmak daha müsait ve keyifli oluyor. Kendi aramızda çok güzel paslaşıyoruz.

**Haber spikerlerinin yorum yapması uygun mu?**

Orada belirleyici olan içerik bence. Siyasi yorum yapmanın yeri ana haber bülteni değil, çünkü orada kısa bir süreniz var ve insanlar haber yorgunluğu yaşıyor. Yorum dinlemek isteyen için bir çok alternatif kanal var, ben ana haber sunuyor olsam böyle bir yorum mesaisi harcamam. Mümkün ➤

olan en kısa sürede, en fazla haberi vermeye çalışırım. Ama kamu vicdanını yaralayan toplumsal haberlerde vatandaş sizden de bir şeyler duymak istiyor, sonuçta robot değilsiniz. Böyle zamanlarda küçük yorumlar olabilir. Ama en önemli şey, olayın doğrusunu bilmek ve vatandaşa doğruyu aktarmak.

### **Habercilik hayatınızda en zorlandığınız haber ne oldu?**

Yıllar önce Habertürk'te spor müdürüyken Trabzon'dan yayınlanacak bir canlı maç yayını için Trabzon'a gitmiştim, kısa bir süre sonra İstanbul'daki haber müdürümüzden telefon geldi, Rize'de sel olduğunu ve hemen oraya gitmemiz gerektiğini söyledi. Rize'de insanlar panik içindeydi. 24 saatlik bir çalışma sonucunda 12 ceset çıkartıldı, hayatımda ilk kez orada yaşamını kaybetmiş insanları gördüm, çok büyük bir travmaydı benim için. Yaptığımız ve yapacağımız her şey birdenbire çok anlamsız geldi. Hayat anlamını yitirdi o anda. Ömrümün sonuna kadar unutamayacağım bir y ayındır o...

### **Gündeme dair sizi en çok ne rahatsız ediyor?**

Tahammülsüzlük... Gerçek hayatta da bu beni rahatsız ediyor. Kendisi gibi düşünmeyen, kendisi gibi davranmayan insanlara tahammülsüz ve saygısız olan insanlar beni üzüyor ve incitiyor.

**AZİMLİYİM. DAHA ÇOK BİLEYİM, DAHA İYİ SORU SORAYIM, DAHA SAĞLIKLI VE FİT OLAYIM. DAHA OLMAK İSTERİM, AMA ÇAPIMI DA BİLİRİM. BU SAATTEN SONRA BENDEN NE OLUP NE OLMAYACAĞINI BİLİYORUM.**

### **Gündemin ve ağır haberlerin yükünü üzerinizden nasıl atıyorsunuz?**

Atamıyorum. Mesleğimin 11. yılıdayım ama bende profesyonel dezenformasyon oluşmadı. O gün kötü şeyler olmuşsa işten çıktığımda canım çok sıkın oluyor. Yemek yemek istemiyorum, arkadaşlarımla buluşacaksam iptal ediyorum, bazen durgunlaşıyorum, bazen öfkeleniyorum bazen ağlıyorum.

### **Türkiye'nin gündemi sürekli ve çok hızlı değişiyor. Siyasi ve sosyolojik bir kırılmamı yaşıyoruz, ya da daha önce yaşadık da etkileri mi şimdi çıkıyor?**

Bence tüm dünyada gündem çok hızlı değişiyor. Türkiye'de ortalamanın üzerinde bir hız var. Ama tüm dünya benzer bir kriz yaşıyor. Değerlerin



tartışıldığı, devletlerin ideolojilerini değiştirdiği, insanların fikirlerinin daha marjinalleştiği bir dönemden geçiyoruz. Bu artık yeni bir çağ. Bunu da kabul edip kendimizi adapte etmemiz gerekiyor.

### **Kadın sunucular arasında rekabet var mı?**

İnsanlar arasında, kurumlar arasında her alanda rekabet var. Ben kimin ne yaptığına çok bakmamaya çalışırım. Baktığımda da karşımdakini eleştirmektense kendimi eleştiririm.

### **Hırslı mısınız?**

Azimliyim. Daha çok bileyim, daha iyi soru sorayım, daha sağlıklı ve fit olayım. Daha olmak isterim, ama çapımı da bilirim. Bu saatten sonra benden ne olup ne olmayacağımı biliyorum. İmkansız istemem ama, elimden gelenin en iyisini de yapmaya çalışırım.

### **Haber spikerlerinin kendine ait bir tarzı olmalı mı?**

Bence olmalı. Size neyin yakışıp, neyin yakışmadığını bilmek çok önemli. Tarz



Çok güzel, çok zarif bir ödül töreni oldu. Seramoni 1-1,5 saat sürse de GQ Türkiye ekibi ve Doğuş Yayın Grubu günlerce çok emek harcadı. Böyle güzel bir gecenin sunucusu olmanın her anı çok keyifliydi. Elbette Cem Yılmaz ile aynı sahnede olmak da ayrı bir keyifti.

**DEĞERLERİN TARTIŞILDIĞI, DEVLETLERİN İDEOLOJİLERİNİ DEĞİŞTİRDİĞİ, İNSANLARIN FİKİRLERİNİN DAHA MARJİNALLEŞTİĞİ BİR DÖNEMDEN GEÇİYORUZ. BU ARTIK YENİ BİR ÇAĞ.**

olacağım ya da moda diye yakışmayanı giymem. Seyircinin de dürüst yorumlarına çok değer veririm.

#### **Önerilere ve eleştiriye açık mısınız?**

İnanılmaz açığım, eleştiriye övgüden daha çok kıymet veririm. Hepsinin başımın üstünde yeri var. Hakarete varmadığı sürece.

**Doğrudan Siyaset adlı bir programınız var. Konularınızı ve konuklarınızı gündeme göre**

#### **mi belirliyorsunuz?**

Evet gündeme göre belirliyoruz. Pazartesi ve Salı akşamları saat 21:00-23:00 arasında canlı olarak yayınlanan bir program. Programın adı çok belirleyici. Sadece siyaset konuşuyoruz. Siyasetin doğrudan içinde olduğu insanlar ve konuların yer aldığı bir format.

**Kısa bir süre önce GQ ödül töreninin sunuculuğunu üstlendiniz. O akşama ait ilginç bir anınız varsa paylaşır mısınız?**

#### **Cem Yılmaz'ın zaman zaman size eşlik etmesi programlıymıydı, spontane mi gelişti?**


Konuk sunucumuzdu. Ama sahneye ne zaman çıkmak, ne söylemek istediği konusunda serbest bıraktık kendisini. O da o serbestiyet içinde davrandı. Bence o doğallık en güzelydi.

#### **İşinizin dışında neler yapmaktan hoşlanırsınız?**

Kitap okumayı çok severim, sinemaya giderim. Spor yapıyorum, bir süre önce yogaya başladım. Bir de kısa

bile olsa seyahat etmekten çok hoşlanıyorum. Farklı kültürleri tanımamın insanın vizyonunu geliştirdiğini düşünüyorum.

#### **İleride otobiyografinizi yazmaya karar verseniz ilk cümleleriniz neler olurdu?**

Hiç hesaplanmamış bir gelecek ve iyi hesaplanmış bir geçmiş... Bir daha dünyaya gelsem yine böyle yaşardım. 

# ANTİKÇAĞ'DAN GÜNÜMÜZE SÜRE GELEN ŞİFALI SU KAPLARI



Burcu ÖZDEMİR  
Uzman Arkeolog



SU, DÜNYANIN VAR OLUŞUNDAN BU YANA, TÜM CANLILAR İÇİN GEREKLİ OLAN EN TEMEL HAYAT KAYNAĞIDIR. ASIRLAR SONRA, SU SAVAŞLARININ ÇIKACAĞINA DAİR ORTAYA ATILAN SÖYLEMLER, SUYUN NE DENLİ ÖNEMLİ OLDUĞUNU ORTAYA KOYAN BAŞKA BİR GERÇEKTİR. SUYUN KULLANILDIĞI HER ALANDA BİRDEN FAZLA FAYDASINI GÖREN İNSANOĞLU, SAĞLIĞINI KORUMAK, RUHSAL AÇIDAN RAHATLAMAK ADINA DA SUYA BAŞVURMUŞTUR. BU SEBEPLE MANEVİ OLARAK ŞİFA ARAYIŞINDA SUYA ÖNEMLİ BİR ROL VERİLMİŞTİR...

**K**orku, endişe, ruhsal sıkıntılar ve şifa için su ile duaya sığınmışlardır. Bunun sonucunda insanda placebo etkisi görülmüş ve iyileşmenin hızlandığı fark edilmiştir. Medeniyetlerin hiçbirinde, sudan ve duadan uzaklaştığı görülmemiştir. Suya okunan duaların, ya da su içilen kaba yazılan dua, tılsım, ayetlerin suya değerek insanda yaratacağı iyileşme duygusuna inanılmış; ve manevi olarak iyileşme yoluna gidilmiştir. Su içilen kaplar üzerindeki şekiller sembolik olarak yapılmıştır. Sadece içilen kaba yazılan tılsımlı sözcükler ya da dualar değil, kutsal topraklardan getirilen sıvıların da kutsaliyetine inanılmış ve hem kendilerine hem de yakınlarına getirilen bu sıvıların her türlü derde ve hastalığa şifa verdiğine inanılmıştır. Şifalı su kaplarına örnek olarak Bizans Dönemi ampullaları (hacı yağ şişeleri), Hristiyanlık dönemi kutsal şişeler, zemzem suyu şişeleri ve şifa tasları örnek olarak verilebilir.

Ampulla, Genellikle pişmiş toprak ya da kurşundan yapılan ampullalar, Hristiyanların hacı olmak amacıyla kutsal saydıkları alanları (Abu Mena: Mısır'daki Hristiyan hac merkezi) ziyaretleri sırasında hatıra olarak aldıkları ve içine kutsal su ya da yağ koydukları, minyatür matara formlu şişeciklerdir. Yoğun olarak bulunduğu yerler İtalya, Ege Adaları, Hırvatistan, Romanya, Bulgaristan, Kudüs, Mısır, İsrail, Anadolu'da ise Hierapolis,

Laodikeia, Konstantinopolis, Sardis, Smyrna, Efes, Knidos merkezleridir. İnsanların bu tarzda dinsel objeleri almasında ve kullanmasında hiç şüphesiz günlük yaşamlarındaki korku ve endişelerini azaltmak vardır. Bunun yanında azizlerin mezarlarını ziyaret ederek sağlıkla ilgili problemlerini tanrısal bir tedavi aracı olarak gördükleri rölik, yağ, kutsal su vb. araçlarla gidermek istemeleri de başka bir etkidir. Bu sebeple ampulla üreticileri, form itibarıyla ampullaların her iki yüzeyine de saygı gören azizler, kutsal mekanlar, kutsal dini objeler ve bitkilerle şekillendirmişlerdir. Ampullaların boyutlarına bakıldığında; 3-7 cm arasında yükseklikleri, 3-5 cm arasında ise genişlikleri vardır ve pişmiş toprak olanları genellikle deve tüyü renklidir. İnce ağız kenarlı, kısa-silindirik boyunlu, yassı oval gövdeli formlara sahiptirler. Gövde üzerinde omuz kısmında iki yanda açılan ip delikleri, ampullaların boyunda rahat taşınması için yapılmıştır. En fazla işlenen konu olan haçlar, bir daire, bordür veya çentik içinde yapılmışlardır. Kabartma çift çizgili ve kolları eşit uzunlukla yapılmıştır. Ampullalar üzerinde işlenen bir diğer konu olan Aziz figürleri, insanların ruhani duygularını kolayca etkileyebildiği için seçilmiş olmalıdır. Tanrının buyruklarını yeryüzündeki kullara anlatıp yaymaya çalışan kutsal kişiler... Ruhsal açıdan rahatlamının sağlandığı aşikardır. Azizlerin



## OSMANLI ŞİFA TASI

**Ölçü:** 12x5 cm

**Dönem:** 19. yy

Tanım: Pişmiş topraktan yapılan tas, siyah sırlı olup; kazıma tekniği ile bezeme ve yazıtı vardır. Ağız kısmında iki sıra halinde Âyete'l-Kürsî yazılmıştır. Âyete'l-Kürsî, şifa tasları için en sık kullanılan duadır. Tasın gövdesinde daire içinde çiçek motifi uygulanmıştır.

ellerinde kutsal kitap, asa, ince uzun palmye dalı gibi nesnelere yer almaktadır ve kutsaliyetin devamı sağlanmaya çalışılmaktadır. Bunun dışında sekiz yapraklı rozet bitkisel motifler) ve çizgi bezemeler görülmektedir.

### Hristiyanlık Dönemi Şişeler

Orta Çağ Hristiyan toplumlarında kutsal mekanları ziyarete giden hacıların, buradan aldıkları içi kutsal su ya da yağ dolu ampullaları bir hastalık ya da yaralanma esnasında tedavi amaçlı kullanmak üzere memleketlerine götürdüklerini bilmekteyiz.

Erken Hristiyanlık Dönemi'nde de cam şişelerin işlevi yine bu tarzda bir kullanıma yönelik olmuştur.

Fark ise malzeme olarak cam kullanılmaya başlamasıdır. Ayrıca bahsi geçen cam kutsal su şişelerinin bazılarının yapım yerlerini üzerinde görmekteyiz.

### İslamîk Dönem Şişeler

İslamiyet'te de hacı olma amacıyla kutsal topraklara giden kişiler, memleketlerine dönerken zemzem adı verilen kutsal suyu yakınlarına hediye olarak getirirler. Zemzem, Arapça bir kelime olup; alçak sesle konuşmak, yüksek olmayan gök gürültüsü, titreme; ve bereketli, bol doyurucu ve kaynağı zengin su anlamına gelmektedir. Zemzem suyunun şifa verici etkisine inanıldığı gibi, Antik Çağlarda kutsal topraklara giden hacılar, büyük olasılıkla yine aynı amaç doğrultusunda Ampullaları kullanmışlardır ▶



2



3



1

## AMPULLALAR

**1- Ölçü:** 4x4.5 cm

**Dönem:** Bizans Dönemi

**Tanım:** Kurşundan yapılmıştır. Baş kısmı ve çevresinin bir kısmı korunamamıştır. Gövde kısmında cepheden aziz figürü resmedilmiştir. Azizin elinde kutsal ağaç dalı görülmektedir. Aziz figürünün çevresinde de yine bitkisel motiflerle bezeme yapıldığı görülmektedir.

**2- Ölçü:** 2.9\*3.5 cm

**Dönem:** Bizans Dönemi

**Tanım:** Pişmiş topraktan yapılan ampulla tamdır. Deve tüyü renkli hamuru vardır. Kalıp yapımı ampulla üzeri sekiz yapraklı rozet çiçeklidir.

**3- Ölçü:** 2.5\*3 cm

**Dönem:** Bizans Dönemi

**Tanım:** Pişmiş topraktır. Deve tüyü renkli hamuru ince astarı vardır. Matara formu ampullanın gövde kısmında çerçevesi haç formu vardır. Omuz kısmında iki adet delik yer almaktadır.

Ampullalar günümüze kadar varlığını sürdürmüştür. Bütün dinlerde kutsal topraklardan dönerken yanlarına muhakkak alınan kutsal su ve yağ bahsi geçen kutsal şu şişeleriyle taşınmıştır.

### ŞİFA TASLARI

Şifa lügatta, maraz, tedavi ve inşirah gibi manaları kapsayan Arapça kökenli bir kelime olarak hastalıktan kurtulma, iyi olma, sağalma

anlamında kullanılmaktadır. Yabancı literatürde şifa tasları için “büyülü/sihirli tubbi kase” veya sadece “tubbi kase” denilmektedir.

Türkiye’de şifa taslarının yöreye göre farklı adları vardır;

Sivas, Konya, Gaziantep taraflarında tihtap tas denilmektedir.

Erzurum taraflarında çiçek tası denilmektedir.

Çorum/Alaca taraflarında ise korku tası denmiştir.

Bu taslar genellikle pirinçten



Zemzem suyu taşımakta kullanılan kaplar

yapılmış olup; bakır, gümüş, pişmiş toprak ve porselen olanları da vardır. Bu taslardan su içen ya da bu şifa veren dualarla örülü hamam taslarından yıkanan insan ve hayvanların sağlıklarına kavuşacağına, kişileri büyü ve nazardan koruyacağına inanılmıştır. Bu tasların aynı zamanda bazı özel kişiler tarafından bilinen fakat başkasının anlayamayacağı tarzda işaret ve bilgilerle yapıldığı da bilinmektedir. Bu durum büyüsel ve mistik inancın gücünü ve bu gücün aynı zamanda din ile birlikte hareket ettiğini göstermektedir. Ayrıca bu taslar belli bir miktar karşılığında bazı kişilere özel olarak da yapılmaktadır. Şifa taslarının en erken örnekleri Arami Dönemi'nde karşımıza çıkmaktadır. Aram kavmi MÖ 2000 yılı son çeyreğinde Suriye çölü sınırında yaşayan göçebe bir toplulukken sonradan kuzey ve güney Basra körfezinden Amanos dağlarına doğu ve batıda Lübnan ve kuzey Mezopotamya'ya uzanan alana

yayılmışlardır. Şifa taslarının en erken örneklerini kullandıkları kabul edilen Aramiler, tasları İbranicenin atası sayılan Aramca yazmıştır ve bu taslar kişiye özel olarak hazırlanmıştır.

Antik dönemden bu yana insanlar hastalık, bela, musibet, zehir ve nazar, büyüden korunmak amacıyla birçok yöntem kullanmıştır. Özellikle İslam devletlerinde su ve duanın birbirine çok yaklaştığını, korunma yöntemi olarak kullanıldığı ve dışında duaların yazıldığı araç olarak şifa taslarını görmekteyiz. Hz. Muhammed'e bir hasta getirildiğinde "Ezhibi'l-be'se Rabbi'n-nâsi eşfi ve ente's-şâfi lâ şifâe illâ sifâen lâ yügadiru sekama" (Bu hastalığı gider ey insanların Rabbi! Şifa ver, çünkü şifa verici sensin. Senin vereceğin şifadan başka şifa yoktur. Öyle şifa ver ki, hiç bir hastalık bırakmasın.) diyerek dua ettiği Hz. Ayşe'den rivayeten bir hadiste geçmektedir. ➤



## ARAMİ TASI

Ölçü: 11.4. \*5.3 cm

Dönem: Yaklaşık olarak M.Ö. 1200

Tanım: Pişmiş topraktan yapılmış olup; tasın iç kısmı yazı şeritlerinden meydana gelmektedir. Dışa çekik ağızlı gövdeye doğru daralan tasın tabanı düzdür. Aramice yazı tasın en derin dip kısmından başlayarak, ağız kenarına kadar çevreler. Yazının, tasın dış kısmına da yazıldığı görülmektedir.



İslami dönem şifa taslarının en erken örneklerinden sayılan 12.yy (h.565) tarihli ve Büyük Selçukluların Haleb Atabeyi olan Sultân el-Melike'l-âdil Mahmûd ibn Zengî için özel hazırlanmış şifa tasında dini yazıların, duaların yanında:

“Bu kutsanmış kap her tür zehir içindir. İçerisinde kanıtlanmış kullanımlar bir araya getirilmiştir. Bunlar; yılan sokması, akrep ve ateş, hamile kadın, atın toprak yemekten kaynaklanan karın ağrısı, baş ağrısı ve kolit, migren ve çarpıntı, karaciğere bağlı ateş, kanama, göğüs arası, göz ve görme, nazar, katarakt, yel vurması, ruhları kaçırmak, büyüden kurtarmak ve tüm hastalık ve acılardır.” yazısı okunmaktadır. Bu kitabede tasın tıbbi tedavi amaçlı olduğu açıkça yazmaktadır. Şifa taslarının tıbbi tedavi amacıyla kullanıldığını gösteren iki yazılı kaynak da mevcuttur. Bunlardan ilki 13. yy sonuna ait Arapça İskenderiye Risalesi ve diğeri 14.yy’a ait El-Sanavbari Risalesi’dir. İskenderiye Risalesi’nde akrep gökyüzünde yükseldiğinde verilen talimatlarla birlikte bakır bir kap içine verilen vefk kazınırsa kolite iyi geleceği yazılıdır. El-Sanavbari Risalesi’nde ise vesvese ve kuruntuya karşı üzerine Kuran Ayetleri ve vefk yazılmış tasta üç gün kahvaltıda önce içilmesi tavsiye edilir.

Osmanlı tıp anlayışının temelinde ise, Galen tıbbının ve ondan yararlandığı bilinen İslâm tıbbının bulunduğu

## OSMANLI ŞİFA TASI

**Ölçü:** 13.6x4.3 cm

**Dönem:** Yaklaşık olarak 14. yy

**Tanım:** Yayvan ve sığdır.

Ağız kısmında yazı, vefk ve sembollerden bir frizi vardır.

Merkezden çıkan sekizgen ile tas sekiz ayrı ayrılmıştır ve 4 bölüme okunaksız yazılmış satırlar mevcuttur. Diğer 4 bölüme 3 satır çentik bezeme, altında ise karışık şekiller yapılmıştır.

**Ağız kısmında okunan yazıta göre;**

“Bu kutsal tas, cüzzam, veba, kuduz köpek (ısırmasına), sidik zorluğuna, titremeye, hamilelik ve doğum (daki ağrılara), ve ... (siliktir) şifa verir.” şeklinde okunur. Tasa ilerki dönemlerde pirinç levha eklenmiş ve leğimlenmiştir.



bilinmektedir. Buna göre, insan vücudunda kan, safra, sevdâ ve balgam denilen dört hılt (Hıltlar Nazariyesi) bulunmaktadır. Bunların dengede olması vücudun sağlıklı olduğunu gösterir. Dengenin bozulmasından itibaren vücut sağlığı kaybolur, rahatsızlıklar başlar. Rahatsızlık bir hıltın vücuttaki oranının artmasıyla alakalıdır. Bu sebeple Osmanlı döneminde sağlığı koruma yöntemleri, beslenme şekilleri ve doğadaki bitkilerden şifa arama yoluna gidilmiş olup, bazı yöntemler denenmiştir. Bu denemelerden biri de şifa taslarından içilen sular olmuştur. Manevi olarak rahatlatan bu yöntem ile su içen kimsenin okunmuş su ile sağlığına

kavuştığına inanılır.

Şifa tasları kullanımının belli kuralları vardı. Bazı hallerde hasta şifa tasından su içemeyecek durumda ise şifa tasından alınan su hastanın ağzına dökülür veya sürülürdü. Yalnız şifa taslarına su konurken ve şifa tası alınırken dikkat edilecek kurallara bakılırsa; kibleye karşı akan bir pınar, çeşme ya da çaydan su alınması gerekmektedir. Suyun güneş doğmadan evvel alınması, suyu alırken köpeklerin görmemesi, alınacak suyun ayak basacak hiç bir yere dökülmemesi, doğan ay hesabına ayın ilk çarşamba günü su alınması gerekmektedir. Yalnız cuma suyun alınması da ayrı bir kuraldır. Bu su şifa niyetiyle

hastaya içirilir. Mümkün ise bir de hoca bulundurulur. Şifalı suyu hasta içtikten sonra muskaların neye delalet ettiğini düşünmemişlerdir. Yapılan şeylerin manası herkes tarafından iyice bilinirse bu uygulamaların tesir kuvveti kalmazdı. Bazen de muskalar şifa tası içindeki suya atılırdı. Mürekkeple yazılan kağıt suyun içinde erirdi ve o su hastaya içirilir ve şifa vermesi için beklenirdi. Şifalı kaptan su içerken niyetin temiz olmasına dikkat etmek gerekirdi; ayrıca kibleye dönerek içilmesi, kalbe şüphe düşürülmemesi, duaların belli sayılarda tekrarlanarak okunması, herhangi bir beklenti içine girilmemesi gibi kurallara uyularak üç yudum



## 20.YY

**Ölçü:** 14.7x4.3 cm

**Dönem:** 19. yy


**Tanım:** Yarım küre şeklindedir. İç kısmında bir tane daha tas ve tasın ağız kısmında çepre çevre kırk anahtar tabir edilen levhacıklar asılmıştır. Tasın iç ve dış kısmı komple yazılarla doldurulmuştur. İç tasın merkezinden yükselen Müslümanlar için Fatıma'nın Eli olarak tanımlanan sembol yükselmektedir. Koruyucu, şifa verici ve iyileştirici etkisi olduğuna inanılan bu sembol tüm dinler ve medeniyetler için neredeyse aynı anlamda fakat farklı isimle kullanılmaktadır. Hristiyanlar için Hz. Meryem'in Eli, Yahudiler Hams Eli olarak tanımlamakta, Şii mezhebi ise Hz. Abbas'ın Eli olarak bu kutsaliyeti sürdürmektedir.

içilirdi. Aksi halde tedavinin işe yaramayacağına inanılırdı.

Şifa taslarının kullanımından ne zaman vazgeçildiği ya da halen kullanılan yörelerin olup olmadığı bilinmemektedir. Ancak yakın zamanda kullanıldığı tespit edilmemiş olsa da şifa taslarına benzer hediyelik taklit taslar yapılmıştır. Özellikle hac ziyareti sırasında

tasın içinden içilen suyun faydalı olduğuna inanıldığından çokça kullanılmıştır.

Duanın, inancın ve bağlılığın her derde deva olduğunu, dualarla örülü kaplardan, kutsal mekanlarından getirilen suların şifa bulduklarına ve iyileştiklerine inanan insanlığı, Dünya'nın var oluşundan bu

yana görülmektedir. Gerçekten iyileşenler var mıydı? Gözle görülür bir etkiye sahip miydi bahsi edilen şifalı kaplar bilinmez. Lâkin kişilerin inançları doğrultusunda yapıldığı ve antik dönemden bu yana hatta günümüzde bile varlığına şahit olduğumuz bu kapların insan üzerinde olumlu etkileri olduğu şüphesizdir. 

## KAYNAKÇA

Akı Aysun, Ankara Ayasofya Müzesi'ndeki Şifa Tasları, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat Tarihi Ana Bilim Dalı, Sanat Tarihi Bilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2013.

Aksoy Osman, Şifa Tasları, Türk Etnografya Dergisi, XV. Sayı, 1976, s. 35-54.

Çalışır Deniz, Şifa Taslarında Kozmik Sembolizm, 38. Tıp Tarihi Kongresi Bildiri Kitabı, (ed. Nil Sarı, Ali Haydar Bayat, Yeşim Ülman, Mary Işın), c.3, Ankara, 2005, s. 1893-1900.

Develioğlu Ferit, Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat, Ankara 1998, s. 997.

Dinçol Ali, Aramiler, İslam Ansiklopedisi, c.3, İstanbul, 1991, s.268-270.

Gedük Serkan, Topkapı Sarayı Müzesi Çin Porselenleri Koleksiyonundaki Şifa Kapları, I. Sağlık Tarihi ve Müzeciliği Sempozyumu Bildiri Kitabı, İstanbul, 2015, s. 97-109.

Karlheinz Kessler, Erlanger, Das Wahre Ende Babylons-Die Tradition Der Aramaer, Mandaer, Juden und Manichaer, Babylon Mythos&Wahreit, 2008, p. 477-480.

Perk Halûk ve İsmail Günay Paksoy, Dua'nın Sudaki Gizemi Şifa Tasları, Halûk Perk Müzesi Yayınları, İstanbul, 2011.

Pitarakis Brigitte, Hastalıklarla Savaşmak, Sağlığı Pekıştirmek, Hayat Kısa, Sanat Uzun Bizans'ta Şifa Sanatı, 2015, s. 353-356.

Şimsek Celal ve Bahadır Duman, Laodikeia'da Bulunan Ampullalar, OLBA XV, 2007.

Vikan Gary, Byzantine Pilgrimage Art, Dumbarton Oaks, Trustees for Harvard University, Washington D.C., 1982.

# Ajanda



## Konser

**APOCALYPTICA PLAYS  
METALLICA BY FOUR CELLOS**

**Tarih:** 08 Nisan 2017

**Saat:** 21:00

**Mekân:** Küçük Çiftlik Park,  
İstanbul

Finlandiya'nın uluslararası markalarından Apocalyptica, grubun çıkış albümü "Plays Metallica by Four Cellos"un 20. yılında, albümün tamamını çalacakları özel bir turne ile İstanbul'da olacaklar. Ağırıklı olarak Metallica şarkılarını klasik yaylı enstrümanlara adapte ettikleri kayıtlarıyla kariyerine başlayan Apocalyptica, dönemin bir çok otoritesi ve fanlar tarafından tam not olarak büyüdü ve geniş bir hayran kitlesine sahip oldu. Hem metal severler hem de klasik müzik severler için apayrı bir yere sahip olan topluluk, en özel turnelerinden birinde İstanbul'da da sahne alacak.



## Konser

**PINK MARTINI**

**Tarih:** 15 Nisan 2017

**Saat:** 21:00

**Mekân:** Volkswagen Arena,  
İstanbul

Pink Martini Yepyeni Albümleri "Je Dis Oui"nin Avrupa Turnesi Kapsamında 15 Nisan'da İstanbul Volkswagen Arena'da izleyenleriyle buluşacak Yeni albümleri "Je Dis Oui" birbirinden unutulmaz eserleri ve yepyeni şarkıları yorumlayan grup, Türk sevenlerine de büyük bir sürpriz yaparak "Aşkım Bahardı" şarkısına yer verdi. Kendilerini "Dünyanın değişik köşelerinden melodileri ve ritimleri bir araya getirip, modern bir formda sunan müzik arkeologları" şeklinde tarif eden topluluğun şarkıları The West Wing'den Desperate Housewives'a kadar birçok dizi ve filmde de yer buldu. Samurayların aşk şarkılarından 1930'ların Küba müziğine, Fransız şansonlarından Brezilya sokak şarkılarına kadar dinlemesi en keyifli şarkıları seslendiren topluluk, Storm Large'ın sıcak vokali, zengin repertuarları ve sürprizleri ile hayranlarıyla buluşacak.



## Konser

**KITARO**

**Tarih:** 29 Nisan 2017

**Saat:** 21:00

**Mekân:** Zorlu PSM, İstanbul

80'li yıllarda TRT'de de yayınlanan İpek Yolu belgeseline bestelediği müziklerle Türkiye'de milyonların aklında yer etmeyi başaran Altın Küre ve Grammy ödüllü New age ve dünya müziğinin öncü isimlerinden Kitaro özel orkestrası eşliğinde Zorlu PSM'de sahne alacak.

Etnik ve elektronik öğeleri bir araya getiren yenilikçi müziğiyle dünyanın dört bir yanında dinleyenleri derin ve ruhani yolculuklara çıkaracak efsanevi müzisyen Kitaro, uzun süre akıllardan çıkmayacak bir konser için Zorlu PSM sahnesine konuk olacak.

30 yılı aşkın kariyeri boyunca müziğiyle milyonları peşinden sürükleyen Kitaro'ya özel bir orkestra eşlik edecek.



## Tiyatro

**BİNDE BİR GECE DİYALOGLARI**

**Tarih:** 22 Nisan 2017

**Saat:** 21:00

**Mekân:** Zorlu PSM, İstanbul

İlişkiler ve evliliklerde yaşanan bildik sorunların yanısıra geleneksel anlayış ile modern düşüncenin zıtlığını mizahi bir bakış açısıyla anlatan "Binde Bir Gece Diyalogları" oyunu Zorlu Performans Sanatları Merkezi'nde... Begüm Kütük ve Hakan Meriçliler'in başrolünü paylaştığı oyunu Galip Erdal yönetiyor.

# Konser

## EMILY WELLS

**Tarih:** 20 Nisan 2017

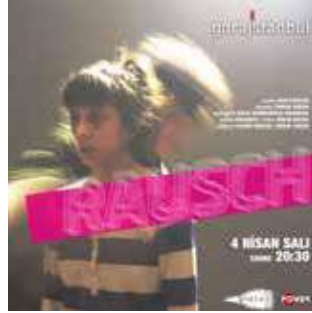
**Saat:** 21:00

**Mekân:** Zorlu PSM, İstanbul

Alternatif, deneysel ve klasik müzik gibi geniş bir yelpazede eserler üreten ABD'li şarkıcı, şarkı yazarı ve prodüktör Emily Wells, 20 Nisan'da müzikseverlerle buluşuyor.

Kendisiyle özdeşleşen enstrüman keman olsa da çello, viyola, analog synthesizer gibi pek çok enstrüman çalmayı bilen ve bunları şarkılarında da kullanan Emily Wells, 2012'de Partisan Records etiketiyle yayınladığı Mama adlı albümüyle "Müzik türlerinin geleneksel sınırlarını yıktığı" ve başta Bob Dylan olmak üzere müziğine ilham veren caz ve folk sanatçıların sadeliğini ve tutkusunu taklitle kaçmadan çok iyi özümlediği için büyük beğeni topladı.

İlham aldığı isimler olarak müzik teorisyeni John Cage, besteci Philip Grass ve hip-hop grubu Wu-Tang Clan'i sayan Emily Wells, farklı enstrümanları ve sample'ları kullanarak kendine özgü bir sonuç elde ettiği soundunu sahneye taşıyacak!



## Tiyatro

### RAUSCH

**Tarih:** 04 Nisan 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** Garaj İstanbul, İstanbul

Gnelev, Falk Richter'in kaleme aldığı yeni oyunu Rausch'un prömiyerini garajistanbul'da yapıyor.

Batı dünyasının yoğun yerleşim merkezlerinde insanoğlunun eşleşmesi neredeyse imkansız hale gelmiştir. Neoliberal modernitenin deregülasyon çabaları, 21. yüzyılda artık evlilik kurumunu da etkisi altına almış, büyük ve küçük aşklar için bulunabilecek eşlerin sayısı iyice artmıştır. Son ütopyamız olan aşk sarhoşluğu (RAUSCH), sıkı bir pazar kavgasına dönüşmüştür. Ve asıl iş, aşkı bulduğumuzda başlar: İlişkinin devamı üzerine, kendimiz üzerinde çalışmak zorundayızdır...



## Konser

### SUZAN KARDEŞ & İSTANBUL ARABESQUE PROJECT

**Tarih:** 07 Nisan 2017

**Saat:** 22:00

**Mekân:** Garaj İstanbul, İstanbul

Hikayesi olan şarkıları dinlemek, Balkanların havasını solumak için 7 Nisan Cuma akşamı garajistanbul'da Suzan Kardeş & İstanbul Arabesque Project ile buluşuyoruz.

Kosova doğumlu Suzan Kardeş, Kosova'da yaşarken öğrendiği dilleri halen konuşuyor ve şarkılarını söylüyor.

Sanatçının repertuarında Türk sanat müziği ve Türkçe sözlü popüler şarkılar dışında Boşnakça, Arnavutça, Hırvatça Makedonca, Sırpça ve Roman şarkılar bulunuyor.

Suzan Kardeş ile aynı sahneyi paylaşacak İstanbul Arabesque Project, arabesk eserleri rock altyapılar, arabesk vokaller ve doğu vurmalılarını kullanarak yorumluyor ve kendi bestelerinde de arabesk öğelere bağlı kalarak yapıyor. Konserlerinde Bergen'den Kamuran Akkor'a, Orhan Gencebay'dan İbrahim Tatlıses'e, pek çok arabesk duayenin eserlerini seslendiren grup, kendisini izlemeye gelen müzikseverlere arabeskin kederli değil, keyifli ve eğlenceli yönünü gösteriyor.



## Konser

### GARANTİ CAZ YEŞİLİ: GET THE BLESSING

**Tarih:** 30 Nisan 2017

**Saat:** 21:30

**Mekân:** Garaj İstanbul, İstanbul

Radiohead ile geniş bir uluslararası hayran kitesine sahip olan davulcu Clive Deamer, ve doksanların kült grubu Portishead'ten tanıdığımız Jim Baar'ında içinde yer aldığı sıradışı jazz-rock topluluğu "Get the Blessing", Garanti Caz Yeşili kapsamında Uluslararası Caz Günü'nde, 30 Nisan Pazar akşamı garajistanbul'da sahne alacak Bugüne kadar 5 albüm yayınlayan, rock ve cazı mükemmel şekilde harmanlarken, bestelerinde punk enerjisini epeyce hissettiren topluluk için eleştirilenler; "Çağdaş cazın ağır topları" derken, Time-Out tarafından çağdaş cazı trip hop ile buluşturan en iyi caz topluluğu, BBC Music tarafından ise caz dünyasını yeniden şarj eden grup olarak adlandırılıyorlar.



# Ajanda



## Gösteri

### MONSTER ENERGY PRESENTS ROCK OFF YERLİ: MFÖ & ŞEBNEM FERAH

**Tarih:** 01 Nisan 2017

**Saat:** 14:00

**Mekân:** Volkswagen Arena,  
İstanbul

Monster Energy Presents; Rock Off serisinin yerli gruplarını ağırlayan festivali Rock Off Yerli, ikinci yılında Türk Rock müziğinin dev isimleri MFÖ ve Şebnem Ferah'ı 01 Nisan 2017 Cumartesi aynı sahnede buluşturuyor.

Daha önce Duman, Ceylan Ertem, Pinhani, Adamlar ve Sahte Rakı gibi grupları konuk eden Monster Energy Presents; Rock Off Yerli, bu yıl da ülke müziğinin dev isimlerini ağırlayacak.



## Gösteri

### BALKAN ATEŞİ - SHANTEL & BUCOVINA CLUB ORKESTAR

**Tarih:** 28 Nisan 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** Zorlu PSM, İstanbul

Zorlu PSM Ana Tiyatro'da Balkan rüzgarları esecek. Önce Fahrettin Yarkın'ın sanat yönetmenliğinde düzenlenecek Balkan Ateşi projesiyle Yarkın Ritm Grubu, Koçani Orkestrası ve Serkan Çağrı sahne alırken devamında sahne, Shantel & Bucovina Club Orkestar'ın olacak.

## Konser

### MULATU ASTATKE

**Tarih:** 01 Nisan 2017

**Saat:** 21:30

**Mekân:** Babylon, İstanbul

Caz tarihinin yaşayan efsanelerinden Mulatu Astatke, 1 Nisan'da Babylon'da...

"Ethio-jazz"ın öncüsü kabul edilen Etiyopyalı müzisyen, besteci ve aranjör Mulatu Astatke, Etiyopya'nın geleneksel müziğine, Latin ve caz enstrümanlarından tumba ve bongo'yu dahil ediyor. Berklee College of Music'in ilk Afrikalı öğrencisi olan usta isim, performanslarında da vibrafonuyla çok yönlü kişiliğini yansıtıyor. Avrupa'dan Amerika'ya pek çok sahnede performans sergileyen ve sayısız başarılı albüme imza atan sanatçı Jim Jarmusch'un filmlerinde kendi parçalarını kullanmasıyla ismini geniş kitlelere duyurdu. 1 Nisan'da Babylon sahnese konuk olacak Mulatu Astatke, yine müzikal olarak renkli ve güçlü bir deneyim sergileyecek.



## Konser

### MICHAEL FEINSTEIN TRIO & İSTANBUL SUPERBAND CONDUCTED BY AYCAN TEZTEL

**Tarih:** 03 Nisan 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** İş Sanat Kültür  
Merkezi, İstanbul

Amerikan standartlarının önde gelen yorumcularından Michael Feinstein ve trombon sanatçısı Aycan Teztel, Frank Sinatra şarkılarıyla dolu bir gece için İş Sanat sahnesinde bir araya geliyor. İki kez Emmy, beş kez Grammy ödülleriyle aday gösterilen Michael Feinstein bugüne dek Carnegie Hall, Sidney Opera Binası, Hollywood Bowl, Beyaz Saray, Buckingham Sarayı gibi birçok prestijli mekânda konserler verdi. "Amerikan Standartlarının Büyükelçisi" olarak anılan Feinstein, bu lakabı sadece bir yorumcu değil aynı zamanda hayatını Amerikan standartlarını gelecek nesillere aktarmaya adanmış bir borçlu. "Müzik milli takımı" olarak adlandırılan, 20 kişilik bir kadrodan oluşan İstanbul Superband ise, standartlardan günümüz caz müziğine kadar geniş bir repertuvarla geleneksel "Big band" müziğini bugünün yaklaşımıyla ustaca harmanlıyor, dinleti ve eğlenceyi bir arada sunuyor. Bugüne dek Dianne Reeves, John Scofield, Natalie Cole, Dee Dee Bridgewater, Kurt Elling gibi Grammy ödüllü dünya devlerine eşlik eden Aycan Teztel yönetimindeki topluluk, Frank Sinatra şarkılarından oluşacak bu özel gecede Michael Feinstein'a eşlik etmek için sahnede olacak.



## Konser

### MY LOVE SUPREME JOHN COLTRANE'E SAYGI

**Tarih:** 06 Nisan 2017

**Saat:** 21:00

**Mekân:** Borusan Müzik Evi, İstanbul

Cazın büyük ismi ve takip eden kuşakların esin kaynağı olan John Coltrane'e bir saygı duruşu niteliği taşıyan konser, Borusan Müzik Evi'nde cazseverleri bekliyor. Francesco Bearzatti, Martux-M Crew ve Paul Brousseau My Love Supreme adını verdiklerini çalışmalarında, Coltrane'in yapıtına saygı duruşunda bulunurken aynı zamanda onun özünü araştırmak için bir araya geliyorlar. Cazın efsane isminden ilham alan üçlü, ruhsal bir uyanış ve bilinçakışının saflığı üzerinde durarak sanatçının yapıtlarına yeni bir solukla yaklaşmamızı sağlıyor.



## Konser

### IYEOKA

**Tarih:** 20 Nisan 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** Babylon, İstanbul

Nijerya kökenli Amerikalı sanatçı Iyeoka, 19 ve 20 Nisan'da iki gün üst üste Babylon sahnesinde yer alacak. Müzisyenliğinin yanında eğitmen, şair, aktivist ve TED Global üyesi olan Iyeoka ilk albümü "Black and Blues"u 2004 yılında "The Rock By Funk Tribe" grubuyla yayımladı. "Simply Falling" parçasıyla dikkat çeken Iyeoka, son olarak 2016 tarihli "Gold" albümüyle hayranlarının karşısına çıktı. Femi Kuti, Zap Mama ve Soulive gibi blues, soul ve cazın önemli isimleriyle aynı sahneyi paylaşan sanatçı, ritim ve blues'a getirdiği yenilikçi pop yaklaşımıyla ender rastlanılan seslerden biri kabul ediliyor.



## Konser

### TİMUÇİN ŞAHİN QUARTET

**Tarih:** 28 Nisan 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** Borusan Müzik Evi, İstanbul

Gitara yeni bir soluk getiren, benzersiz vizyonu ile öncü ve çok yönlü sanatçılardan Timuçin Şahin topluluğuyla birlikte Borusan Müzik Evi'nde sahne alacak.

Yaşamını New York'ta sürdüren Timuçin Şahin, müzik eleştirmenlerince avangard türünü yeniden tanımlayan sanatçılardan biri olarak nitelendiriliyor. Bugüne kadar Hollanda Caz Yarışması, Jur Naessens Müzik Ödülleri ve Deloitte Caz Ödülü olmak üzere başarıları pek çok defa taçlandırılan sanatçı, Borusan Müzik Evi'nde yeni albümünden bir seçki sunacak.



## Konser

### GOGO PENGUIN

**Tarih:** 05 Nisan 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** Babylon, İstanbul

Modern cazın yetenekli üçlüsü GoGo Penguin, 5 Nisan'da Babylon'da. Chris Illingworth, Nick Blacka ve Rob Turner'dan oluşan İngiliz caz üçlüsü GoGo Penguin, Brian Eno'dan Claude Debussy'ye, Massive Attack'ten Shostakovich'e kadar geniş bir müzikal performansa sahip. 2014 yılında çıkardıkları "v2.0" ile 'Mercury Prize'dan yılın albümü ödülünü alan grup, en son Blue Note etiketiyle yayınladıkları "Man Made Object" isimli albümleriyle karşımıza çıktı.

# Ajanda

## Konser

**BİRSEN TEZER**

**Tarih:** 28 Nisan 2017

**Saat:** 22:30

**Mekân:** Kadıköy Sahne, İstanbul

Sevilen sanatçı Birsen Tezer, 28 Nisan'da KadıköySahne'de müzikseverlerle buluşuyor. İlk albümü Cihan'ı 2009 yılının Temmuz ayında yayımlayan Birsen Tezer, uzun süredir sahnede de birlikte çalıştığı müzisyen arkadaşları Derin Bayhan (davul), Emre Tankal (elektrik gitar), Gürol Ağırbaş (bas gitar), Tunç Öndemir (akustik gitar) ile yola ikinci albümleri "İkinci Cihan" ile devam ediyor.

Akın Eldes (elektrik gitar), Birol Ağırbaş (perküsyon), Bülent Ortaçgil (akustik gitar), Erkan Oğur (perdesiz gitar, kopuz), İlhan Şeşen (vokal), Özer Arkun (çello), Sibel Köse (vokal), Tarık Aslan (bendir, erbane) gibi değerli isimlerin de konuk müzisyen olarak yer aldığı "İkinci Cihan" albümünde dokuz şarkı yer alıyor.



## Konser

**KREMERATA BALTICA - GIDON KREMER, CLARA-JUMI KANG**

**Tarih:** 07 Nisan 2017

**Saat:** 20:30

**Mekân:** İş Sanat Kültür Merkezi, İstanbul

Günümüzün en özgün ve etkileyici sanatçılarından, Letonyalı keman virtüözü Gidon Kremer'in 1997 yılında Avusturya'nın meşhur oda müziği festivali Lockenhaus'ta tanıttığı Kremerata Baltica, Letonya, Litvanya ve Estonyalı birçok seçkin müzisyeni bir araya getiriyor. 50'den fazla ülkede, 1500'den fazla konser veren topluluk, oda müziği alanında uluslararası bir markaya dönüştü. BBC Proms gibi saygın festivallere davet alan Gidon Kremer şefliğindeki Kremerata Baltica, bu özel gecede, sıra dışı yeteneği ile klasik müzik dünyasında sıkça kendinden söz ettiren keman sanatçısı Clara-Jumi Kang'a eşlik edecek.



## Konser

**CIHAT AŞKIN - CANA GÜRMEN**

**Tarih:** 15 Nisan 2017

**Saat:** 11:00

**Mekân:** Pera Palace Hotel Jumeirah, İstanbul

Dünyanın iki kıtasına ayak basan virtüöz Cihat Aşkın ve altın madalyalı piyanist Cana Gürmen, Dr. Erme Aracı'nın sunumuyla "Pera Palace'ın Müzik Tarihine Yolculuk" başlığı altında 15 Nisan'da klasik müzikseverle buluşuyor.

Müzik tarihçisi, besteci ve orkestra şefi Emre Aracı'nın eski gazeteleri ve anı defterlerini tarayarak bir araya getirdiği ipuçlardan repertuarını oluşturduğu ve sunduğu bu açıklamalı konserde piyanist Cana Gürmen'in eşliğinde Cihat Aşkın'ın kemanyla Pera Palace'ın müzik tarihine çok özel bir yolculuk gerçekleştirecek.



## Konser

**BORUSAN FİLMARMONİ ORKESTRASI, DAHİLER İŞBAŞINDA**

**Tarih:** 20 Nisan 2017

**Saat:** 20:00

**Mekân:** Lütfi Kırdar Anadolu Auditorium, İstanbul

Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası ve Borusan Quartet 2016-2017 sezonunda da renkli ve dopdolu bir programla sizlerle... Şef Diego Matheuz yönetimindeki Borusan İstanbul Filarmoni Orkestrası Mozart 5. Keman Konçertosu, La Majör, K 219, "Türk" ve Mahler 1. Senfoni, Re Majör, "Titan" ' seslendirecek.



# Konser

**BORUSAN FİLMARMONİ  
ORKESTRASI, BORUSAN QUARTET**

**Tarih:** 17 Nisan 2017

**Saat:** 20:00

**Mekan:** Kadıköy Süreyya  
Operası, İstanbul

Borusan Quartet bu sezonun son konserinde iki ünlü konuk sanatçıyla birlikte sizleri muhteşem bir müzik akşamına daha davet ediyor. Önce Mendelssohn'un 2. Yaylı Çalgılar Beşlisi'nin seslendirileceği konserde Borusan Quartet, Avusturyalı viyolacı Gerhard Schulz'la birlikte çalacak. Aralarında Salzburg Yaylı Çalgılar Üçlüsü'nün ve Waldstein Ensemble'in da bulunduğu toplulukların kurucusu olan Schulz, oda müziği repertuarının efsane yorumcularından biri olan Alban Berg Quartet'in 1978'den bu yana üyesi. Unutulmayacak bu konser, Çaykovski'nin Floransa Anıları adlı başyapıtıyla sona erecek. Borusan Quartet'e bu yapıtta katılacak olan ikinci konuk sanatçı ise ünlü viyoloncelci Valentin Erben. Alban Berg Quartet'in kurucu üyesi olan Erben, toplulukla otuz sekiz yıl boyunca çalıştı. Halen Viyana Müzik Yüksekokulu'nun yanı sıra Köln ve Siena'da akademisyenlik görevlerini sürdüren sanatçı, Paris'teki ProQuartet ile de çalışmalarını sürdürüyor.



# Konser

**İDİL BİRET**

**Tarih:** 17 Nisan 2017

**Saat:** 20:00

**Mekan:** İş Sanat Kültür  
Merkezi, İstanbul

İdil Biret'ten Sagalassos Vakfı yararına gerçekleşecek konser, 17 Nisan'da İş Sanat Kültür Merkezi'nde gerçekleşecek. İstanbul Kültür Sanat Vakfı (İKSV) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Prof. Dr. Münir Ekonomi'nin kurucularından biri ve başkanı olduğu Sagalassos Vakfı, Burdur'un Ağlasun ilçesinde bulunan Sagalassos antik kentini korumak ve tanıtmak amacıyla çalışmalar yürütüyor. Sagalassos Vakfı yararına 17 Nisan Pazartesi akşamı saat 20.00'de İş Sanat Konser Salonu'nda düzenlenecek konserde, çağımızın en büyük virtüözlerinden ve aynı zamanda Sagalassos Vakfı kurucuları ve Yönetim Kurulu üyeleri arasında yer alan İdil Biret sahnede olacak.



# Konser

**OLİVER SCHNYDER-İSTANBUL  
RESİTALLERİ**

**Tarih:** 19 Nisan 2017

**Saat:** 20:00

**Mekân:** İş Sanat Kültür  
Merkezi, İstanbul

Avi Avital, Juan Diego Florez, Nicola Benedetti, Thomas Gould, Joseph Calleja gibi isimlerle yaptığı işbirlikleriyle tanınan Letonyalı akordeon sanatçısı Ksenija Sidorova, Şef Rengim Gökmen yönetiminde İş Sanat'a konuk oluyor. Konserde Sidorova'ya dünyada, bugüne kadar yaşamını kesintisiz sürdürebilmiş senfoni orkestralarının en eskilerinden biri olan Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası eşlik edecek.



# Konser

**OLİVER SCHNYDER-İSTANBUL  
RESİTALLERİ**

**Tarih:** 15 Nisan 2017

**Saat:** 20:00

**Mekân:** Sakıp Sabancı Müzesi  
the Seed, İstanbul

Tuşların İsviçreli starı Oliver Schnyder, 15 Nisan'da İstanbul Resitaleri'nde...

Müthiş bir çekim gücüne sahip sahne enerjisi ve pozitif kişiliği ile de büyük bir beğeni toplayan 44 yaşındaki sanatçı, son 15 yıldır dünya salonlarının en beğenilen piyanistleri arasında yer alıyor.

# Sinema



## GHOST IN THE SHELL

**Vizyon tarihi:** 31 Mart 2017

**Yönetmen:** Rupert Sanders

**Oyuncular:** Scarlett Johansson, Michael Pitt, Michael Wincott, Juliette Binoche, Pilou Asbæk, Rila Fukushima, Takeshi Kitano

**Senaryo:** Jamie Moss, Masamune Shirow, Jonathan Herman

İlki 1995 yılında Mamoru Oshii tarafından animasyon olarak çekilen filmin günümüz versiyonunda yönetmen koltuğunda Rupert Sanders oturuyor. Film, 9. Birlik özel görev gücünün başında yer alan ve özel operasyonlardan sorumlu benzersiz insan-cyborg hibritin öyküsünü konu alıyor. Kendisini en tehlikeli suçluları durdurmaya adanmış olan 9. Birlik, bu kez tek amacı Hanka Robotics'in siber teknolojiye yatırımını yok etmek olan zorlu bir düşmanla karşı karşıyadır.

## HİZMETÇİ

**Vizyon tarihi:** 31 Mart 2017

**Yönetmen:** Chan-wook Park

**Oyuncular:** Min-hee Kim, Tae-ri Kim, Jung-woo Ha, Jin-woong Jo, Hae-suk Kim, So-ri Moon

**Senaryo:** Seo-kyeong Jeong, Chan-wook Park

1862 yılı, Londra'nın kirli ara sokakları... Susan, doğduğundan beri yankesicilerin, kendi deyimleriyle 'ustaparmakların' evinde büyümekte. Bir gün evin kapısını usta bir dolandırıcı olarak bilinen 'Beyfendi' çalar. Büyük vurgun planına Susan'ı dahil eder ve ilk defa bu evden uzaklaşmasına neden olur. Susan'ın görevi oldukça zordur: Karanlık bir malikanede büyüyen zengin bir kızı, sonrasında parasına konmak için Beyfendi ile evliliğe ikna etmek zorundadır. Peki ya aralarında bir sevgi gelişirse ve bu vurgun planı pek de görüldüğü gibi değilse... Sarah Waters'ın Fingersmith adlı romanından Koreli yönetmen Chan-wook Park tarafından sinemaya uyarlanan film Cannes Film Festivali'nde övgüyle karşılanmıştı.



## THE BOSS BABY

**Vizyon tarihi:** 31 Mart 2017

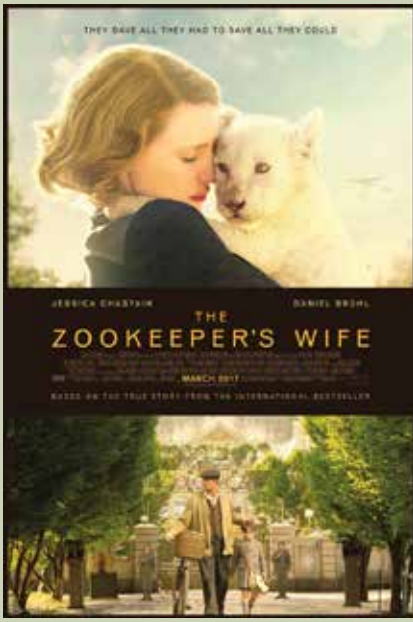
**Yönetmen:** Tom McGrath

**Oyuncular:** Miles Christopher Bakshi, Alec Baldwin, Eric Bell, Steve Buscemi, Jimmy Kimmel, Lisa Kudrow

**Senaryo:** Marla Frazee, Michael McCullers

En alışılmadık sıradışı bir bebekle tanışın. Bu bebek takım elbise giyiyor, bir bond çantası taşıyor ve Alec Baldwin'in sesi ve zekasıyla konuşuyor. DreamWorks 'The Boss Baby' adlı animasyon komedi filmiyle, yeni bir bebeğin gelişiminin bir aileyi nasıl etkilediği konusunda komik bir hikayeye karşınızda. Tim Templeton'ın hayatı aileye yeni katılan bu sıradışı bebek yüzünden alt üst olur. Bu garip bebeğe karşı bileylenen Tim, bir akşam onun gizli telefon konuşmasına şahit olduğunda işlerin daha farklı bir boyutta olduğunu anlar.





## THE ZOOKEEPER'S WIFE

**Vizyon tarihi:** 31 Mart 2017

**Yönetmen:** Niki Caro

**Oyuncular:** Jessica Chastain, Johan Heldenbergh, Daniel Brühl, Timothy Radford, Efrat Dor, Iddo Goldberg

**Senaryo:** Angela Workman

Diane Ackerman'ın aynı adlı romanından beyazperdeye aktarılan filmin yönetmen koltuğunda Niki Caro oturuyor. Gerçek bir hikayeden uyarlanan filmde Polonyalı Antonina Zabinski ve eşi Dr. Jan Zabinski sakin bir hayat sürmekte olan bir çifttir. Üstlendikleri Varşova Hayvanat Bahçesi'ni yönetmektedirler. Bahçe Jan'ın sorumluluğunda ve Antonina'nın bakımıyla canlı bir yer haline gelmiştir. Ancak 1939 yılında Polonya Naziler tarafından işgal edilince herşey alt üst olur. Savaş alanına dönen ülkede hayvanat bahçesinin raporu da artık Hitler'in görevlendirdiği yeni atanan zoolog Lutz Heck'e verilecektir. Zabinski'ler kısa sürede Nazilere karşı direniş gösteren bir ekiple birlikte çalışmaya başlar. İşin ucunda artık Varşova gettosuna dönmüş olan yerde yaşayan binlerce can vardır. Antonina bu süreçte kendi hayatını büyük bir riske atacaktır...

## THE SHACK

**Vizyon Tarihi:** 7 Nisan 2017

**Yönetmen:** Stuart Hazeldine

**Oyuncular:** Sam Worthington, Octavia Spencer, Tim McGraw, Radha Mitchell, Megan Charpentier, Gage Munroe

**Senaryo:** John Fusco, Andrew Lanham, Destin Daniel Cretton



William P. Young'ın 13 milyon satan kitabından beyazperdeye uyarlanan film insanı, Tanrı'nın bu kadar acı ve sıkıntı dolu dünyada nerede olduğu sorusuyla yüzleştiriyor. Filmin ana karakteri, MacKenzie Phillips, kötü bir ortamda büyümüştür. En küçük kızı bir seri katilin elinde ölür. Adam bu kaybindan dolayı büyük ıstırap, şaşkınlık ve öfke içindedir. Bu büyük acıyla dört yıl mücadele ettikten sonra, cinayetin yaşandığı yere "Tanrı" tarafından davet edilir. Adam "Baraka"ya döndüğünde Üçlü Birlik'le görüşür ve acısıyla yüzleşir... Otuzdan fazla dile çevrilen kitap, Hristiyan ileri gelenlerinden son derece olumsuz eleştiriler almıştı.

## BAMBAŞKA

**Vizyon tarihi:** 7 Nisan 2017

**Yönetmen:** Bahadır Abşin

**Oyuncular:** Buse Sevindik, Birgül Ulusoy, Caner Tanrıverdi, Cansu Taşkın, Şenol İpek

**Senaryo:** Bülent Aydoslu

Doğa, hayati çok seven üniversiteli genç bir kadındır ve başına gelen trajik bir kaza sonucu omurilik felci geçirek belden aşağısının hissini kaybeder. Bu travma sonrası yaşamı tepe taklak değişen ve hayata olan heyecanını kaybeden Doğa, Yiğit ile tanışır ve onun sayesinde hayata tekrar tutunmaya çabalar. Yiğit, nişanlısı tarafından aldatılmış medyatik bir oyuncudur ve o da yaşadığı bu ruhsal yıkımı atlatmak istemektedir. Birbirlerine tutunan Yiğit ile Doğa'nın gerçek aşk ve huzurlu bir hayat için verecekleri tek savaş engelli bir insan ile engelli olmayan bir insanın birlikte yaşayabilme mücadelesi olacaktır.



# Sinema



## ŞİRİNLER: KAYIP KÖY

**Vizyon tarihi:** 7 Nisan 2017

**Yönetmen:** Kelly Asbury

**Oyuncular:** Ariel Winter, Julia Roberts, Joe Manganiello, Michelle Rodriguez, Ellie Kemper, Mandy Patinkin, Rainn Wilson

**Senaryo:** Stacey Harman, Pamela Ribon

Yeni maceramızda bilindik ekip yine zorlu bir görevi başarmak üzere yollara koyulur... Aniden ortaya çıkan gizemli bir harita gizli bir köyün yerini işaret eder. Şirine, Gözlüklü Şirin, Sakar Şirin ve Güçlü Şirin gizemli ormanda yolculuk ederek bu köyü keşfetmeye karar verirler. Ancak kötü kalpli Gargamel'in de bu haritadan haberi olur ve o da bu gizemli köyün peşine düşer. Artık bu köyü Gargamel'den önce bulmak Şirinler'in en büyük görevi haline gelir. Bu yolda Şirinler tarihinin en büyük gizemini de çözeceklerdir...



## DEHŞET ODASI

**Vizyon Tarihi:** 14 Nisan 2017

**Yönetmen:** Jeremy Saulnier

**Oyuncular:** Anton Yelchin, Joe Cole, Alia Shawkat, Callum Turner, David W. Thompson, Mark Webber

**Senaryo:** Jeremy Saulnier

The Ain't Rights şehirden şehire gezerek barlarda konser veren bir punk rock grubudur. Bir konserin ardından son dakika kararıyla Oregon'un ormanlık bölgesindeki bir barda sahne almak için yola koyulurlar. Bara geldiklerinde her şey normaldir ve her zamanki gibi konserlerini verirler. Ancak konser sonrası, sahne arkasındaki odalarında genç bir kadının cesediyle karşılaşılır. Mekanın acımasız sahibi olayın tek şahitleri olan grubun elemanlarının ortadan kaldırılmasına karar verir. Müzisyenler, o ve adamları tarafından abluka altına alınan bir odada hayatta kalma savaşı verecekleri uzun bir geceye adım atar...



## SÜMELA'NIN ŞİFRESİ 3: CÜNYOR TEMEL

**Vizyon tarihi:** 7 Nisan 2017

**Yönetmen:** Adem Kılıç

**Oyuncular:** Çetin Altay, Eren Hacısalihoğlu, Ayşegül Günay, Salih Kalyon, Eren Vurdem

**Senaryo:** Yılmaz Okumuş

Cünyor Temel, tıpkı babası Temel gibi şanssız ve hayalperest bir Trabzonludur. Babasından kalan 10 milyon lira borcu 'bari öteki dünyada alacaklılarla boğuşmanın' diye kabul eden Cünyor Temel, şehrin en büyük müteahhiti Cemal Karkas'ın Arap ortağı Cabir El Kurabiyye ile birlikte girdiği Hamsiland Towers inşaatına karşı çıkmaktadır. Çünkü bu inşaat, Trabzon ve Trabzonsporlular için çok önemli olan tarihi bir semt sahasının üzerine kurulacaktır. Şehrin geri kalanı gibi sessiz kalmayı reddeden Cünyor Temel, arkadaşları Şota ve Oğuzubillah ile birlikte bu inşaatı durdurma ve bu toprak sahayı kurtarma planı yaparlar. Üçlünün planı; Cabir El Kurabiyye'yi kaçırmak, onu kimsenin bulamaması için Trabzon yaylalarında birkaç gün misafir etmek, bu sürede Temel'in Cabir El Kurabiyye kılığında girerek, Cemal Karkas'la görüşmesi ve bu inşaatı birkaç sene geri atmaya kabul ettirmesini içermektedir. Temel'in sevdiği kızın trilyonluk inşaat işini bozduğu müteahhit Cemal Karkas'ın kızı çıkması da işleri iyice karıştırır...



## THE FATE OF THE FURIOUS

**Vizyon tarihi:** 14 Nisan 2017

**Yönetmen:** F. Gary Gray

**Oyuncular:** Vin Diesel, Dwayne Johnson, Charlize Theron, Jason Statham, Scott Eastwood, Kurt Russell, Michelle Rodriguez

**Senaryo:** Chris Morgan, Gary Scott Thompson

Serinin 8'inci bölümünde 'Hızlı ve öfkeli' ekip, artık sakinleşmiş ve suçtan uzak bir hayat yaşamak istediklerine karar verir. Dom ve Letty evlenip balayına giderlerken, Brian ile Mia ise emekliye ayrılmak isterler. Dünya turu yapan ekip, hepsinin temize çıkmasıyla birlikte normal hayatlarına geri döner. Ancak, gizemli bir kadın olan Chiper, Dom'u hedef almış durumdadır. Dom'u tekrar suçta bulaşmaya ikna eden Chiper, Dom'u sevdiği ve güvendiği insanlardan da ayıracaktır. Artık Dom'u durdurmanın tek yolu ekibin geri kalanının onun peşine düşmesidir..

THE FATE OF THE FURIOUS



11

**Vizyon tarihi:** 14 Nisan 2017

**Yönetmen:** Can Varol

**Oyuncular:** Zeynep Gülay, Anıl Can Yılar, Osman Cavcı, Suat İnal, Aynur Aykut

**Senaryo:** Ali Cumhuri Demir

Üniversite son sınıf öğrencisi Zeynep otoskopi hastasıdır. Hastalığından dolayı hem ilaç hem de psikolojik tedavi almaktadır. Nişanlısının ölümünden kendisini sorumlu tutan Zeynep hastalığının etkisiyle zaman zaman kendisini dışarıdan izlediğini hissine kapılır ve çeşitli sanrılar yaşar. Zeynep'in bu durumundan; sevgilisi Barış ve en yakın arkadaşı İlke de etkilenmekte ve hayatları karmaşa içinde sürüp gitmektedir. Bir gün ileri düzeyde sanrılar yaşayan Zeynep, psikoloğunun önerisi reddederek tedaviden kaçır ve kendisini takip eden diğer kendisi ile yaşama alışmaya karar verir.



## THE AUTOPSY OF JANE DOE

**Vizyon tarihi:** 14 Nisan 2017

**Yönetmen:** Andre Ovredal

**Oyuncular:** Emile Hirsch, Brian Cox, Ophelia Lovibond, Michael McElhatton, Olwen Catherine Kelly

**Senaryo:** Ian B. Goldberg, Richard Naing

Gizemli bir cinayete kurban giden Jane Doe'nin otopsi ile baba-oğul adli tıp memuru Cox ve Hirsch görevlendirilir. Otopsi ilerledikçe "Jane Doe" yi tanımlamaya çalıştıklarında, korkunç sırlarının anahtarı olan tuhaf ipuçlarını keşfetmeye başlarlar...

# Sinema



## GALAKSİNİN KORUYUCULARI 2

Guardians of the Galaxy'nin devam niteliğinde olan film, Marvel'ın yapımcılığında izleyiciyle buluşacak. Evreni koruyan ekibimiz uzayın uzak noktalarına doğru yolculuklar yaparken, bir yandan da galaksiyi korumak adına farklı maceralara atılıyor. Koruyucular, birbirlerini düşmanlara karşı korumak için savaşırken, Starlord olan Peter Quill'in gizemli geçmişinin sırları da yavaş yavaş ortaya çıkıyor. Eski düşmanlar yeni müttefiklere dönüşürken, hayranların klasik çizgi romanlardaki favori karakterleri kahramanlarımızın yardımına koşuyor...

**Vizyon Tarihi:** 28 Nisan 2017  
**Yönetmen:** James Gunn  
**Oyuncular:** Chris Pratt, Peter Quill, Vin Diesel, Zoe Saldana, Chris Sullivan, Sylvester Stallone, Karen Gillan, Bradley Cooper, Elizabeth Debicki, Kurt Russell  
**Senaryo:** James Gunn

## YAŞAMAK GÜZEL ŞEY

**Vizyon Tarihi:** 17 Nisan 2017  
**Yönetmen:** Müfit Can Saçıntı  
**Oyuncular:** Müfit Can Saçıntı, Yasemin Conka, Zihni Göktay, Ayşegül Atik, Onur Dilber, Bahar Süer  
**Senaryo:** Müfit Can Saçıntı

Film, yaşam koşullarına boyun eğen ve pısrık bir adam olan Müfit'in başına gelen talihsiz bir olaya baş kaldırması ile bir anti-kahramana dönüşmesini anlatıyor.



## SON MACERA

**Vizyon Tarihi:** 21 Nisan 2017  
**Yönetmen:** Arthur Lewis, Zach Braff  
**Oyuncular:** Morgan Freeman, Joey King, Michael Caine, Christopher Lloyd, Peter Serafinowicz, Matt Dillon  
**Senaryo:** Theodore Melfi, Edward Cannon



Willie, Joe ve Al, uzun yılların dostluklarını eskitemediği 3 yaşlı adamdır. Bir arada yaşayan 3 arkadaş hayatları boyunca sürekli para sıkıntısı çekmiştir. Parasızlıktan kurtulabilmelerinin tek yolu da hızlı yoldan kıdem emekliliğidir... Para kazanabilmek ve sevdikleri insanlara yardımcı olabilmelerin yollarını arayan 3 adam kafa kafaya verirler. Planları, henüz silah tutmayı dahi bilmeseler de bir bankayı soymak ve kısa yoldan zengin olmaktır... Başrollerini üç usta oyuncu Michael Caine, Alan Arkin ve Morgan Freeman'ın paylaştığı filmin yönetmen koltuğunda Arthur Lewis ve Zach Braff oturuyor.

## THE LOST CITY OF Z

**Vizyon Tarihi:** 21 Nisan 2017

**Yönetmen:** James Gray

**Oyuncular:** Charlie Hunnam, Sienna Miller, Tom Holland, Robert Pattinson, Harry Melling, Angus Macfadyen, Daniel Huttlestone, Aleksandar Jovanovic

**Senaryo:** James Gray, David Grann

Filmde Amazon ormanlarının derinliklerinde bir yolculuğa çıkan İngiliz kaşif Percy Fawcett'in gerçek yaşam öyküsü anlatılıyor. Percy Fawcett yaşamını Amazon ormanlarına adanmış bir kaşiftir. Fawcett, araştırdığı bölgede daha önce bilinmeyen ve geçmişte bu bölgeye yerleşmiş olabilecek gelişmiş bir uygarlığa dair kanıtlar bulur. Elde ettiği kanıtları bilim camiasına açıkladığında gereken ilgiyi görmez, hatta aşağılanır. Yılmayan Percy, kendini destekleyen eşi, oğlu ve asistanının yardımıyla tekrar Amazon ormanlarına döner. İddiasını kanıtlamak için araştırmalar yapan Fawcett, 1925 yılında gizemli bir şekilde ortadan kaybolur. Ardından pek çok maceraperest, Fawcett ve ekibini bulmak için yola koyulur ama girişimler sonuçsuz kalır ve bu bölge artık Kayıp Z Şehri (Lost City of Z) olarak adlandırılır... Gazeteci ve yazar David Grann'ın Fawcett'in azminden yola çıkarak kaleme aldığı ve kendi yaptığı seyahati de anlattığı aynı adlı kitabından uyarlanan film, 20. yy'ın gizemlerinden birini beyazperdeye taşıyor. Yönetmen koltuğunda James Gray var.

## ALIEN: COVENANT

**Vizyon tarihi:** 19 Mayıs 2017

**Yönetmen:** Ridley Scott

**Oyuncular:** Michael Fassbender, James Franco, Katherine Waterston, Noomi Rapace, Guy Pearce, Peter Weyland

**Senaryo:** Michael Green, John Logan, Jack Paglen

Koloni gemisi Covenant ve mürettebatı, cennet olarak adlandırılan bir gezegeni keşfetmek üzere galaksinin oldukça uzak bir köşesine doğru yola koyulurlar. Yolculuğun sonunda keşfedilmemiş cennet olarak varsaydıkları bölgenin aslında karanlık ve çok tehlikeli bir yer olduğunu anlarlar. Gezegendeki tek canlı lanetli Prometheus'un keşfinden sonra hayatta kalan 'sentetik' David'tir...



## TELL ME HOW I DIE

**Vizyon Tarihi:** 28 Nisan 2017

**Yönetmen:** D. J. Viola

**Oyuncular:** Nathan Kress, Virginia Gardner, Kirby Bliss Blanton, Ryan Higa, Mark Furze, Ethan Peck, William Mapother

**Senaryo:** James Hibberd, Rob Warren Thomas

**Tür:** Animasyon, Macera

Bir grup üniversite öğrencisi klinik bir ilaç denemesinde yer alır. Denemenin ilerleyen dönemlerinde ilacın beklenmedik bir yan etkisi ortaya çıkar. Denekler arkadaşlarının vahşi bir biçimde öldürülme görüntülerini görmeye başlarlar. Daha sonra bunlar gerçekleşmeye başlar. Kaderden kaçmak için koşturduklarında katilin aralarında olduğunu keşfederler...

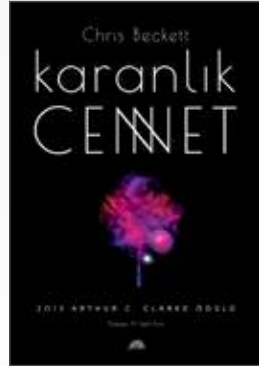
# Kitap



**Yazar:** Ulaş Özdemir

## **KİMLİK, RİTÜEL, MÜZİK İCRASI: İSTANBUL CEMEVLERİNDE ZAKİRLİK HİZMETİ**

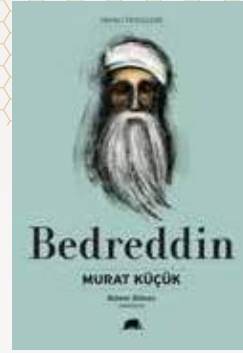
“Yol”un ve “aşk”ın içinde zakirliğin hikayesi... Ulaş Özdemir’in etnomüzikoloji çalışması Kimlik, Ritüel, Müzik İcrası’nda, cemlerde müzik icra ederek hizmette bulunan zakirler üzerinden müziğin Alevi kimliğinin dışavurumundaki rolü incelenmektedir. Zakirlerin ritüel içinde temsil ettikleri ve son yıllarda ritüel dışında taşıdıkları Alevi ve zakirlik kimliğine odaklanan bu çalışma, zakirlerin 2000’li yıllardan itibaren kamusal alanda artan görünürlüklerini, bununla birlikte dönüşen müzik icra pratikleriyle, çalgı ve müzikal form dinamiklerini gözler önüne sermektedir.



**Yazar:** Chris Beckett  
**Çevirmen:** M. Salih Kurt

## **KARANLIK CENNET**

Kaçırdıkları uzay gemisiyle başka bir galaksiye giden Mehmet, Dixon ve Tommy, peşlerine düşen Yörünge Polisleri Angela ve Michael’la Dünya’ya hiç benzemeyen bir gezegende mahsur kalır. Güneş’in ve dolayısıyla gün ve gündüzün olmadığı yeni evleri Karanlık Cennet’te, kendi Aile’lerini kurar ve altı nesil sonra karmaşık bir toplum sistemi oluşturmayı başarırlar. Aile’nin büyüklüğü, göğü aydınlık bir dünyanın efsanelerini yâd ederek kurtarılacakları gün beklerken, henüz yirmi rahimlik bir çocuk olan John Kızılfer, Cennet’in kanunlarını reddedip tarihin akışını değiştirir. Aile’nin geleneklerine yüz çeviren John, Karanlık’a atılıp dünyalarının ardındaki gizi keşfeder.



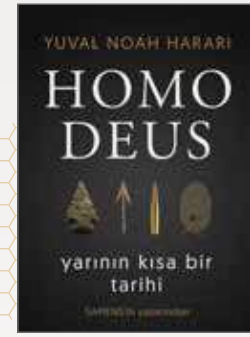
**Yazar:** Murat Küçük

## **BEDREDDİN, HAYATI VE DÜŞÜNCELERİ**

“Adil bir dünyanın özlemimi duyuyordum. O dünyada hepimize yer olmalıydı. Oysa iktidar savaşlarıyla birbirini boğazlayan orduların ayakları altındaydı insanlık. Yoksulların çaresizliğini düşündükçe bir şeyler yapmamız gerektiğini hissediyordum.”

Söz konusu Şeyh Bedreddin olunca yanıtları belki de her daim muğlak sorularla baş başa kalırız. Bir medrese âlimiyken neden tasavvuf yolunda menzil almıştır? Fikirlerinin Anadolu ve Balkanlar’da bu kadar etkili olabilmesinin nedeni nedir? Dinlerin eşitliğine dair düşüncelerinde Hıristiyan-Helen köklerinin etkisi var mıdır? İsyancılara atfedilen özel mülkiyet karşıtı fikirlerin ilham kaynağı gerçekten Şeyh Bedreddin midir? Börklüce Mustafa ve Torlak Kemal’le yolları nasıl keşiştir? İsyanı planlamış mıdır yoksa rüzgarın yönüne doğru mu yürümüştür sadece?

Murat Küçük zihninde bu sorularla altı yüzyıl önceye gidip söyleşiye davet ediyor Bedreddin’i. Daha yakından tanımak istiyor bu akılcı fıkıh âlimi, gönül gözü açık sufi ve isyankarların yoldaşı şeyhi... Tarihin karanlıklarında kalmış olayları hayali bir Bedreddin’le aydınlatma emeliyle akıl ve kalple dolu bir yolculuğa çıkarıyor bizleri.



**Yazar:** Yuval Noah Harari  
**Çevirmen:** Poyzan Nur Taneli

## **HOMO DEUS YARININ KISA BİR TARİHİ**

Hayvanlardan Tanrılara Sapiens kitabıyla insan türünün dünyaya nasıl egemen olduğunu anlatan Harari, Homo Deus’ta çarpıcı öngörülerıyla yarınımızı ele alıyor. İnsanlığın ölümsüzlük, mutluluk ve tanrısallık peşindeki yolculuğunu bilim, tarih ve felsefe ışığında incelediği bu çalışmada, insanın bambaşka bir türe, Homo deus’a evrildiği bir gelecek kurguluyor.

Yola “önemsiz bir hayvan” olarak çıkan Homo sapiens, tanrılar katına ulaşmak uğruna kendi sonunu mu hazırlıyor?

Homo sapiens nasıl oldu da evrenin insan türünün etrafında döndüğünü iddia eden hümanist öğretiye inandı? Bu öğreti gündelik yaşantımızı, sanatımızı ve en gizli tutkularımızı nasıl şekillendiriyor?

İnsanı inekler, tavuklar, şempanzeler ve bilgisayar programlarının tümünden ayıran yüksek zekası ve kudreti dışında herhangi bir alametifarikası var mı?

Tarih boyunca benzeri görülmemiş kazanımlar elde etmemize rağmen mutluluk seviyemizde neden kayda değer bir artış olmadı?

“Tüm bunları anlamak için tek yapmamız gereken geriye dönüp bakmak ve Homo sapiens’in aslında ne olduğunu, hümanizmin nasıl dünyaya hakim bir din hâline geldiğini ve hümanizm rüyasını gerçekleştirmeye çalışmanın aslında neden insanlığın kendi sonunu getireceğini incelemektir. İşte bu kitabın temel meselesi budur.”



**Yazar:** Frédéric Gros  
**Çevirmen:** Albina Ulutaşlı

### YÜRÜMENİN FELSEFESİ

Nietzsche'nin Kara Orman'da yürürken göz çukurlarına dolan mutluluk gözyaşları, Rimbaud'nun tahta ayağıyla açılacağı çöllere dair kurduğu düş, yasaklı Rousseau'nun Alpler'deki adımları, Thoreau'nun Walden'daki gezintisi, Nerval'in dar sokaklardaki aylıklığı ve daha niceleri... Aylaklar, göçebeler, sürgünler, hacılar, kaçaklar, seyyahlar, müzneviler ve mülteciler yürüyorlar. Peki yürümek sadece evle iş arasında gidip gelmek, bir yerlere yetişmek ve koşuşturmak değil de evrenle özel bir ritim, akort ya da hafifleme içinde buluşmak olabilir mi? Yeryüzüyle hemhal olup kendimizi başkalaşmaya açarak yürüebilir miyiz?

Yürümek iki mesafe arasında gidip gelmek değil yaratıcı bir eylemdir. Hem kendi yalnızlığımıza çekildiğimiz hem de toplum olarak bizi dönüştürecek bir ayağa kalkıştır. İki büklüm vücudun karşısında dikilmeye çalışsan, attığı her adımda yeryüzünün gerçek bir parçası olduğunu fark eden Homo Viator'un eylemidir. Çünkü Yürüyen İnsan kendi üzerine çöken kaygı, haset ve korku yumaklarını çözer, varlığını yeryüzünün ebediyen yeni olan kalbine düşümler. Yürüyoruz, işte bu düşümü atmak için.



**Yazar:** Charles Foster  
**Çevirmen:** Ece Bulut

### HAYVAN OLMAK

Hayvan Olmak, bu değerli gezegeni herkes ve her şey gibi paylaşan insanlara, canlı olmaya dair samimi ve radikal bir bakış açısı sunuyor. Bu değerli gezegeni herkes ve her şey gibi paylaşan insanlara, canlı olmaya dair samimi ve radikal bir bakış açısı sunan Hayvan Olmak, hayvan olmayı deneyimleyebilmek gerçekten mümkün müdür, sorusunu hep yakınında tutarak diğer canlı türleriyle aramızda zaman içinde oluşmuş sınırları belirsizleştirmeye dönük bir çabanın ürünüdür.

Bir imkansızın peşinden giderek hayvan olmanın doğasını keşfe çıkan tutkulu doğabilimci Charles Foster, porsuk, susamuru, alageyik, tilki ve ebabil "olmayı" tecrübe etmeye kalkışarak, yitirdiğimiz vahşiliğimizin, inkar ettiğimiz vahşiliğimizin ve vahşileşebilmemizin nükteli hikayesiyle zamanda unuttuğumuz tabiatımızı yeniden hatırlamamız için sağlıyor.

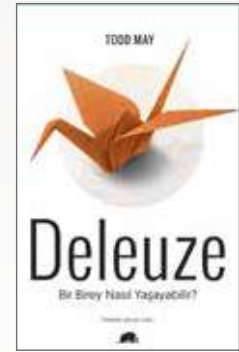


**Yazar:** Pierre Cassou-Nougès  
**Çevirmen:** Nazlı C. Sümter

### ZAMANIN MELODİSİ

"Zamanın Melodisi" kayıp zamanı, çalıntı zamanı, öldürülen zamanı ve eylemsizliği el üstünde tutarak hak ettikleri değeri vermeye çalışırken zaman öldürmenin çeşitli hallerini keşfe çıkıyor.

Yaşam olanca sıradanlığıyla boş vakitlerimizi alır elimizden; hepimiz hayatımızı kazanmak için çalışmak zorundayızdır, düzenin çarkı böyle işler. Hâl böyle olunca zaman öldürmek bir tür sabotaja dönüşür. Peki neden konuşmayız kaybettiğimiz zaman üzerine? Neden kelimeler bile kaybettiğimiz zamanı betimlemeye yetmez? Zamanın Melodisi kayıp zamanı, çalıntı zamanı, öldürülen zamanı ve eylemsizliği el üstünde tutarak hak ettikleri değeri vermeye çalışırken zaman öldürmenin çeşitli hallerini keşfe çıkıyor: Melankoli, eğlence, başarısızlık, ağırdan almak, salınmak, sıkıntı, hayal kurmak, sigara tütürmek...



**Yazar:** Todd May  
**Çevirmen:** Sercan Çalıcı

### DELEUZE: BİR BİREY NASIL YAŞAYABİLİR?

Todd May'in incelemesindeki sıradışı yaklaşımlardan birisi Deleuze'ün felsefi serüvenini gerçekliğe yönelik bir temas ve yoklama girişimi olarak görmesine dayanıyor. May, tıpkı doktorların göremedikleri ve görüntüleyemedikleri bir lezyonu elleriyle yoklamaya çalışması gibi Deleuze'ün ontolojik hamlelerinin de gerçekliği yoklama tasarısı olarak kavranabileceğini söylüyor. İşte asıl sorun da bu yoklama ve temas etme sürecinde insanın kurduğu dünyaların etik ve politik pencerelerinin özgürlüğe ne ölçüde imkan tanıdığı. May'in Deleuze monografisi bu pencerelerden birini açmak için "Bir Birey Nasıl Yaşayabilir?" sorusunu gündeme taşıyor.

# Bulmaca

## SUDOKU

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

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

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

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



## VEFAT EDEN KAPTANLARIMIZ

Değerli Üyemiz Em. Kpt. Plt. Muzaffer HATİPOĞLU

Değerli Üyemiz Em. Kpt. Plt. Zihni NAİBOĞLU

Değerli Üyemiz Em. Kpt. Plt. Turgut ALTINTAŞ

Değerli Üyemiz Em. Kpt. Plt. Yaşar YILDIRIM

( Ocak, Şubat, Mart 2017 )

## EMEKLİ OLAN KAPTANLARIMIZ

Kpt. Plt. Suat Veyisoğlu

Kpt. Plt. Ali Türker Töral

Kpt. Plt. Erdiñ Vardı

Kpt. Plt. İhsan Karaca

Kpt. Plt. İbrahim Nedimoğlu,

Kpt. Plt. Mustafa Fırat

Kpt. Plt. Mahmut Yusuf KAÇAN

# BABACAN PORT ROYAL SADECE İSTANBUL'UN DEĞİL, DÜNYANIN MERKEZİNDE

Sizi; Atatürk Havalimanı'nın tam karşısındaki konumuyla dünyaya, birkaç adım uzaklıktaki yemyeşil parklarıyla doğaya, E-5 ve metroya komşu olmasıyla da şehrin her yerine bağlayan **Babacan Port Royal** satış ofisine müthiş bir yatırım ve **lansman** fırsatıyla bekliyoruz.

Talpa üyelerine  
özel lansman fiyatından

**%5**  
İNDİRİM

Tahmini Varış Süresi  
**3 dk**

**GiT**

**240.000 TL**  
'den başlayan  
fiyatlarla

**50 AY**  
**0 FAİZ**

  
BABACAN HOLDİNG

[www.babacanportroyal.com](http://www.babacanportroyal.com)  
**444 2 420**

  
BABACAN | PORT ROYAL